



C.A

Sen. Altero Matteoli

Presidente 8^a Commissione
Lavori pubblici, Comunicazione
Senato della Repubblica

Sen. Giuseppe F. M. Marinello

Presidente 13^a Commissione
Territorio, ambiente, beni ambientali
Senato della Repubblica

e.p.c.

Membri delle Commissioni 8^a e 13^a

Roma 1 agosto 2017

Oggetto: Osservazioni sull’Affare assegnato Mobilità Sostenibile (Atto n° 1015)

Gentili Senatori,

in riferimento all’istruttoria condotta dalle Vostre Commissioni nell’ambito dell’Affare Assegnato sulla mobilità sostenibile (n. 1015) le scriventi Associazioni, rappresentative dell’intera filiera nazionale operante nel settore automotive, esprimono un sincero apprezzamento per lo sforzo profuso nel raccogliere le indicazioni degli stakeholder e delle istituzioni operanti nel settore indirizzandole verso un sistema di mobilità realmente sostenibile.

Ci preme però sottolineare come alcuni contenuti, di cui siamo venuti a conoscenza da indiscrezioni di stampa, ci sembrano non riflettere gli indirizzi sinora emersi nell’ambito dei vari confronti istituzionali (es. documento SEN in consultazione) e delle recenti disposizioni normative in materia (es. Dlgs di recepimento della DAFI).

Pur condividendo pienamente la necessità di ridisegnare la mobilità, in particolare nei grandi centri urbani, per ridurre l’impatto ambientale del trasporto - che comunque è solo una parte del problema – riteniamo che alcuni degli interventi



proposti non aiutino tale processo, rendendo incerta la transizione e mettendo a rischio intere filiere industriali nazionali nonché la competitività del Paese.

La promozione di una mobilità realmente sostenibile, sia ambientalmente che socialmente, deve necessariamente far leva sulla neutralità tecnologica delle alternative in campo, come giustamente più volte evidenziato dalle scriventi associazioni in occasione delle audizioni, e ciò dovrebbe escludere l'adozione di misure che alterano il mercato e distorcono la concorrenza.

Indicazioni di lungo periodo, quali il divieto di commercializzare dal 2040 autoveicoli e motoveicoli alimentati da combustibili fossili, pur ispirate agli obiettivi ambientali che condividiamo, contraddicono la logica degli investimenti di lungo periodo degli stakeholder industriali ed energetici per la diffusione di tecnologie sempre più compatibili con le esigenze di salvaguardia ambientale, e appaiono poco realistici in relazione ai tempi richiesti dal mercato per una completa transizione energetica del sistema dei trasporti su strada. E' auspicabile che ogni indicazione strategica di lungo periodo tenga nel dovuto conto la necessità di evitare che si inneschino processi di deindustrializzazione nell'intera filiera dell'automotive che ad oggi rappresenta un settore trainante dell'economia italiana.

Né altresì può essere considerata sufficiente la giustificazione che proposte analoghe siano state avanzate da altri due Paesi europei, in particolare Francia e Regno Unito, quando al contempo altri importanti Paesi, come la Germania, hanno ribadito l'impossibilità di sostituire i motori endotermici anche nel medio lungo periodo, ciascuno nel tentativo di valorizzare i punti di forza dell'industria e della filiera nazionale. L'imposizione normativa di un concetto di "phase out" per i carburanti fossili è **metodologicamente errata** in quanto interrompe i cicli produttivi dell'industria manifatturiera che, come noto, sono lunghi e costituiti da continue innovazioni incrementali, che contribuiscono al miglioramento continuo anche delle tecnologie tradizionali. Ulteriori rischi di un approccio così penalizzante e non tecnologicamente neutrale ricadrebbero su filiere produttive organizzate e rappresentative di forti bacini occupazionali, oltre che sulle categorie economicamente svantaggiate e più deboli, ledendo il principio di equità sociale.

Il tema in questione era stato, peraltro, già affrontato nell'ambito dei lavori del Tavolo sulla mobilità sostenibile presso la Presidenza del Consiglio, oltre che nei lavori preparatori della SEN attualmente sottoposta a consultazione pubblica. In entrambi i casi non si è ritenuto utile introdurre un concetto così marcato come lo switch off tecnologico. Riteniamo **fondamentale garantire coerenza tra i diversi**

documenti programmatici e politici che vengono adottati sul tema della mobilità sostenibile.

In secondo luogo, alla luce di quanto recentemente stabilito dal decreto legislativo di recepimento della Direttiva DAFI (Dlgs. 257/2016), riteniamo importante che **ogni riferimento a policy nazionali e locali a favore della mobilità sostenibile sia ispirato al principio della neutralità tecnologica**, garantendo piena diffusione delle tecnologie alternative già disponibili e sostenendo in termini di R&D l'evoluzione delle tecnologie più innovative caratterizzate da costi ancora troppo elevati.

Alla luce di quanto sopra esposto, auspichiamo una riformulazione del paragrafo inerente la questione del divieto di commercializzazione di veicoli alimentati a combustibili fossili, accompagnando gli indirizzi politici con obiettivi di riduzione progressiva del tasso di motorizzazione nel Paese, di rinnovo del parco veicoli privato e pubblico, di aumento della mobilità su due ruote e pedonale, **con il sostegno ad una maggiore diffusione dei veicoli ad alimentazioni alternative, senza trascurare il miglioramento dei motori a combustione interna post Euro 6 di ultima generazione, nel rispetto del livello di sviluppo di ciascuna tecnologia.**

Certi dell'attenzione che Vorrete dare a quanto sovra esposto, ringraziamo anticipatamente e cogliamo l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

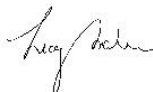
ANFIA

Il Presidente
Aurelio Nervo



FEDERMETANO

La Presidente
Licia Balboni



UNIONE PETROLIFERA

Il Presidente
Claudio Spinaci



NGV ITALY

La Presidente
Maria Rosa Baroni



ASSOGASMETANO

Il Presidente
Paolo Vettori



CONSORZIO ITALIANO BIOGAS

Il Presidente
Pietro Maria Gattoni



ANIGAS

Il Presidente
Bruno Tani

