

La seduta comincia alle 9.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti dell'UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri).

È questa la prima audizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile che, a seguito della deliberazione adottata ieri dalla Commissione industria del Senato e delle conseguenti intese tra i Presidenti delle Camere, sarà svolta congiuntamente dalla Commissione attività produttive della Camera e dalla Commissione industria del Senato.

L'industria dell'automobile, e più in generale degli autoveicoli, costituisce uno dei più importanti settori produttivi, tanto a livello nazionale, quanto sul piano internazionale. Si tratta di un sistema industriale che sarebbe limitativo considerare solo nell'ottica del prodotto finale, atteso che esso coinvolge ed incide su una pluralità di settori. Peraltro, il settore degli autoveicoli è interessato da una situazione che si può senz'altro definire di rilevante difficoltà, caratterizzata da una sensibile

riduzione della produzione e delle immatricolazioni di vetture nel corso del 2001 e, in misura ancora più accentuata, nei primi mesi del 2002.

Partendo da queste premesse, le Commissioni intendono approfondire le tendenze in atto nel settore a livello europeo e mondiale; valutare quale sia la situazione attuale dell'industria automobilistica italiana e quali condizioni le possano consentire di affrontare la competizione sul mercato internazionale; comprendere quali possano essere gli effetti di tale situazione sul cosiddetto indotto e, più in generale, sull'intero tessuto produttivo nazionale ed infine valutare quali potrebbero essere gli effetti sull'industria automobilistica italiana del venir meno di una proprietà nazionale della medesima.

Sono presenti a questa prima audizione, in rappresentanza dell'UNRAE, il dottor Salvatore Pistola, presidente, il dottor Gianni Filipponi, segretario generale, ed il dottor Antonio Cernicchiaro, direttore delle relazioni istituzionali.

Ritengo opportuno dare un'organizzazione a tutte le audizioni che svolgeremo oggi; gli auditi, in questo caso il presidente dell'UNRAE, svolgeranno un intervento introduttivo illustrando la posizione delle associazioni e, eventualmente, consegneranno all'attenzione delle due Commissioni riunite documentazione aggiuntiva. A ciò seguirà una discussione durante la quale potranno venire avanzate richieste di chiarimenti.

Nel ringraziare il presidente Pistola per aver accolto il nostro invito, gli do subito la parola.

SALVATORE PISTOLA, *Presidente dell'UNRAE*. Sono grato ai presidenti delle due Commissioni che hanno ritenuto opportuno invitarci per questa occasione;

siamo lieti, quindi, di poter offrire il nostro contributo su questo argomento che, come noto, da diversi mesi sta attirando l'attenzione della stampa innanzitutto, ma anche dell'opinione pubblica più in generale.

Prima di affrontare il tema principale vorrei dare un breve cenno sull'UNRAE e sull'attività che essa svolge. Si tratta di una associazione costituitasi all'inizio degli anni '50 che raggruppa tutte le case automobilistiche estere di veicoli industriali e commerciali (autobus, caravan e camper). Recentemente abbiamo celebrato il cinquantenario della nostra associazione ed oggi l'UNRAE conta circa 49 (saranno 50) aziende associate che annoverano, in maniera diretta o indiretta, circa ottantamila addetti (stiamo parlando della struttura organizzativa delle società nazionali e/o degli importatori che rappresentano le varie marche, delle reti dei concessionari che commercializzano e assistono questi marchi e questi prodotti nonché delle officine autorizzate). Complessivamente quindi si tratta di 80 mila addetti e 16 mila aziende, con un fatturato globale annuo superiore ai 31 miliardi di euro (oltre 60 mila miliardi delle vecchie lire) e con livelli di investimento annuali dell'ordine di 4 miliardi di euro.

Le case estere rappresentano oggi il 68 per cento del mercato dell'automobile in Italia ed in particolare l'UNRAE, in questi lunghi anni, ha sviluppato una capacità interpretativa — oltre ad una capacità di elaborazione — dei dati del mercato e dei *trend* che il mercato automobilistico proietta, riuscendo quindi a perfezionare un modello di analisi e di previsione che oggi è riconosciuto essere quello più sensibile e anticipatore delle potenzialità o delle debolezze che il mercato stesso può presentare; a queste caratteristiche del modello vanno chiaramente aggiunte le capacità che esso ha di rappresentare l'analisi territoriale, geografica, dei segmenti della domanda stessa.

L'attività industriale e commerciale che ruota intorno al settore automobilistico è certamente una delle più ricche da un punto di vista della partecipazione di fat-

tori e fenomeni di investimento finanziario ad altissimo livello, di investimento in tecnologie, in occupazione e quindi nella filiera che va dalle fabbriche al cliente finale passando attraverso una catena strutturale di concessionarie e officine autorizzate.

Certamente la domanda di automobili è caratterizzata nei paesi occidentali da una forte maturità dei mercati ma anche — come noto — da un eccesso di capacità produttiva. L'Europa è un mercato maturo, l'Italia è certamente, oltre che un mercato maturo, anche un mercato di sostituzione, pertanto si configurano dei fattori che hanno una forte spinta nei confronti dello sviluppo, in caso di crescita dell'economia, e viceversa, in caso di stabilità o di flessione dell'economia. Vi è quindi una particolare sensibilità allo sviluppo economico.

Storicamente, possiamo analizzare che in tutti gli anni nei quali il prodotto interno lordo è cresciuto sensibilmente la domanda di automobili nuove si è particolarmente sviluppata; il contrario è avvenuto in periodi invece con diverse situazioni economiche. Va sottolineato che il mercato automobilistico è, altresì, un mercato fortemente ciclico; per fare un esempio estremamente pratico, se guardiamo all'orizzonte temporale degli ultimi 10 o 15 anni possiamo identificare tre periodi fondamentali. Quello intercorrente, ad esempio, fra il 1987-1988 e il 1992 è un periodo nel quale il mercato automobilistico italiano si è sviluppato con una certa forza, raggiungendo punte a cavallo fra i 2,2 e i 2,4 milioni di veicoli immatricolati. Il 1992 rappresentò, all'epoca, il record storico di immatricolazioni in Italia, dovuto anche al fatto che si trattava dell'ultimo anno per l'immatricolazione delle vetture non catalizzate.

A seguire, nel periodo 1993-1996, abbiamo assistito ad una situazione di particolare flessione della domanda di automobili nuove, tant'è che queste, nel detto periodo, si sono attestate su una media annua intorno a 1.700.000- 1.800.000 vetture.

Successivamente, a partire dal 1997, il mercato è ripartito, causa anche l'impulso iniziale dato attraverso la rottamazione, che ha rilanciato la domanda di veicoli nuovi. In particolare, il fenomeno della rottamazione ha caratterizzato diciotto mesi, tra il gennaio del 1997 ed il giugno del 1998, permettendo di affrontare il rinnovamento del parco circolante con maggiore stimolo e attenzione: in questi anni, fino al 2001, il mercato è cresciuto, con punte sino a 2.200.000-2.300.000 vetture, inizialmente; e, quindi, addirittura raggiungendo i record storici negli anni 2000 e 2001, con oltre 2.400.000 unità immatricolate.

Con l'inizio del 2002, si è evidentemente avuto evidenza di una flessione generalizzata della domanda — e quindi delle immatricolazioni —, flessione che segue, per l'appunto, ad un periodo nel quale, storicamente, si è toccato il livello più elevato della domanda. Ma — e va sottolineato — detta fase storica era stata certamente sostenuta, in assenza di altri elementi, da forti spinte da parte di numerosi costruttori, per sostenere la capacità produttiva delle fabbriche e, quindi, potere realizzare un numero di vendite e di immatricolazioni superiori a quante una domanda spontanea avrebbe potuto assorbire.

La stampa ha dato ampio risalto al fenomeno dei « chilometri zero »; alcuni hanno parlato di un nuovo canale distributivo; si è creata quasi una cultura dell'acquisto dell'automobile nel momento più conveniente, vale a dire alla fine del mese, quando « si tirano le somme » e i concessionari, stimolati dagli obiettivi mensili, sono più disponibili a trattare. In tale contesto, si è determinata una forte pressione di alcuni costruttori sulle loro reti perché autoimmatricolassero un certo numero di vetture da vendere, poi, nei mesi successivi. Tale forte pressione in termini di immatricolazione ha determinato, appunto, un record storico, con 2.430.000 unità immatricolate lo scorso anno. Evidentemente, operazioni estrema-

mente onerose, costosissime per i costruttori ma anche non facili da gestire da parte delle reti distributive.

Nei primi quattro o cinque mesi dell'anno corrente, si è evidenziata una situazione nella quale, a motivo di una serie di cause e concause, si è avuta una flessione. Del resto, ho già chiarito che quello dell'automobile è un mercato ciclico e, in Italia, di sostituzione. Passando in rassegna le dimensioni del mercato nei periodi storici citati, possiamo rilevare, appunto, quanto segue. Nell'intervallo 1987-1992: 2.200.000-2.400.000 vetture; a seguire, nel periodo 1993-1996, 1.700.000-1.800.000; poi, nuovamente, tra il 1997 ed il 2001, 2.200.000-2.400.000; infine, oggi, siamo, in un certo senso, nella fase di sostituzione delle vetture acquistate tra il 1993 ed il 1996. L'età media delle automobili in Italia è, infatti, di oltre sette anni; quindi, abbiamo una massa critica di sostituzione che fa riferimento ad anni nei quali si vedevano 1.700.000-1.800.000 automobili.

Evidentemente, nell'economia moderna, siamo abituati a considerare stato di crisi quello dell'anno che, non presentando neppure piccoli tassi di crescita, riveli, al contrario, flessioni particolarmente rilevanti. Si tratta dello stato di crisi di un settore maturo, di un mercato saturo in cui la capacità produttiva è eccessiva. Vorrei citare una circostanza certamente significativa per un settore così importante come quello automobilistico. L'industria dell'auto, in Italia, assicura il 22 per cento delle entrate tributarie complessive dello Stato; lo scorso anno, sono stati oltre 134.000 miliardi di lire gli introiti riconducibili all'industria automobilistica.

Uno degli elementi che certamente non permette al mercato Italia di esprimere valori più significativi è la forte pressione fiscale che caratterizza il mondo dell'automobile nel nostro paese. Da dati ben precisi, si evidenzia che la pressione fiscale nel comparto auto in Italia rappresenta circa il 6 per cento del prodotto interno lordo, contro una media europea di circa il 3 per cento. È evidente che, soprattutto in periodi di crescita economica rallentata — e, quindi, di una più lenta crescita del

prodotto interno lordo —, quando situazioni di carattere generale potrebbero indurre maggiore attenzione e spostare nel futuro la decisione di acquisto di una nuova auto (non necessariamente, però, cambia la propensione all'acquisto perché, evidentemente, tra i due aspetti si interpongono fattori fondamentali), uno dei motivi che rallenta o impedisce una migliore, più tonica, situazione della domanda di mercato è la pressione fiscale esistente in Italia.

Si deve aggiungere che, essendo il nostro paese un mercato di sostituzione, un'opportunità — forse, a mio avviso, la principale —, va ricercata nell'analizzare il parco circolante automobilistico italiano che consiste di oltre 32 milioni di autovetture. È, quindi, un parco molto elevato, tra i più alti d'Europa, secondo solo a quello circolante in Germania; esso, d'altra parte, è ancora caratterizzato da una notevole vetustà, tant'è che sono circa nove milioni, ancora, le vetture circolanti non catalizzate. Inoltre, esse, indipendentemente dal fatto che siano o meno catalizzate, sono vetture con oltre dieci anni di anzianità; quindi, in Italia, su 32 milioni di auto circolanti, circa nove milioni non sono catalizzate e hanno una anzianità che va dai dieci ai venti anni.

Tale situazione implica consumi di carburante particolarmente elevati, in quanto la tecnologia motoristica ha fatto sì che negli ultimi anni i motori più recenti abbiano potuto non solo ridurre le emissioni, ma anche ridurre sensibilmente i consumi. Inoltre, siffatto stato di cose fa sì che quelle vetture, oltre a generare maggiori livelli di emissioni e consumare più carburante, siano meno sicure, in quanto non dotate di dispositivi di sicurezza quali l'ABS, l'*airbag*, i pretensionatori sulle cinture di sicurezza, le barre di protezione laterali, strumenti che sono ormai una caratteristica costante, comune a tutte le vetture di più recente progettazione e produzione. Anche il commissario all'ambiente dell'Unione europea, Margot Wallström, ha identificato, a suo tempo, il problema del mercato italiano nella vetustà del parco circolante; non dimentichiamo, a tale riguardo, che l'Italia chiese

una proroga di due anni per l'abolizione della benzina super e che, quindi, solo dal gennaio di quest'anno la benzina super non è più distribuita. Ma nel corso dei detti due anni, comunque, il parco italiano — a differenza dei nostri partner europei e, in particolare, della Germania e dell'Inghilterra — non si è rinnovato in maniera adeguata e ciò ha fatto sì che ancora oggi, specie nel centro e nel sud d'Italia, la circolazione sia caratterizzata da vetture di oltre dieci anni e non catalizzate.

Sempre con riferimento all'argomento fiscale, abbiamo ricordato due aspetti nella nostra memoria, aspetti che sono fondamentali. Il primo concerne l'imposta provinciale di trascrizione sui trasferimenti di proprietà delle auto usate, che non ha pari non solo nell'Unione europea ma in tutto il mondo, con l'unica eccezione, forse, del Sudafrica; quest'ultimo, infatti, conosce un regime abbastanza simile a quello italiano per quanto riguarda la trascrizione dei veicoli. Tale imposta, oggi, caratterizza il nostro paese; per chi, infatti, decide di acquistare una vettura usata, a fronte, in Italia, di un valore medio dell'usato — che, per un pronto riferimento, esprimo in lire — intorno ai nove milioni, circa un 10 per cento deve essere pagato per il passaggio di proprietà. In gran Bretagna, il passaggio di proprietà di un'auto usata è a costo zero mentre in Germania e in Francia il costo è di circa 15-20 euro e in Spagna si attesta intorno ai 50 euro. In Italia, esso ammonta, invece, a 400-500 euro; ciò non favorisce il trasferimento di proprietà di vetture usate, trasferimento che potrebbe essere, invece, un elemento di rilancio del mercato del nuovo oltre che una strada importante per accelerare il rinnovamento del parco circolante italiano. Esso, infatti, potrebbe permettere a chi, possedendo vetture obsolete — con dieci-quindici o anche venti anni di anzianità —, non abbia la capacità economica di acquistarne una nuova, di poter acquistare un'auto usata catalizzata; un'auto, quindi, *post* 1992, un'auto che potrebbe essere stata prodotta solo dal 1993 in poi.

Ciò favorirebbe il rinnovamento del circolante, l'aumento delle vetture catalizzate, la riduzione dei consumi e delle emissioni ed una migliore sicurezza della circolazione stradale. L'IPT sul trasferimento della proprietà dell'usato è un'imposta anacronistica. Sappiamo bene che oggi riguarda regioni e province, ma è una situazione che deve essere affrontata urgentemente, perché, rinnovando più velocemente il parco dell'usato con usato catalizzato, si permetterebbe a quei clienti che venderebbero più facilmente la propria vettura usata di acquistare una vettura nuova, incrementando un circolo virtuoso a cui il gettito tributario — attraverso l'IVA, l'IPT sul nuovo e la tassa di proprietà — potrebbe riallacciarsi.

Un altro elemento che caratterizza l'Italia nei confronti dei partner europei è la differenza nel trattamento delle auto aziendali e societarie. Nel nostro paese vi è una normativa che permette alle aziende, alle imprese ed alle società di realizzare l'ammortamento sul 50 per cento di un tetto fissato a 18.000 euro, pari quindi a 9.000 euro. Per quanto riguarda gli altri paesi europei, Germania e Spagna non hanno alcun limite, e quindi le imprese possono effettuare l'ammortamento sull'intero importo del veicolo acquistato, mentre altri paesi, come la Gran Bretagna e la Francia hanno un tetto — fissato a 19.200 euro in Gran Bretagna e 19.400 in Francia —, ma integralmente deducibile (non al 50 per cento come in Italia). In aggiunta, la normativa europea delle possibilità di deduzione dell'IVA per l'acquisto di auto con finalità produttive di lavoro aziendale è limitata, in Italia, soltanto al 10 per cento, quindi in realtà si tratta del 2 per cento sul valore del veicolo.

Ciò ha comportato che la tipologia del mercato italiano sia oggi rappresentata, per tre quarti, da clienti privati e soltanto per un quarto da aziende, comprensive anche delle società di noleggio a breve e lungo termine. Negli altri paesi europei la situazione è ben diversa: in Germania oltre il 50 per cento del mercato è costituito da vetture che vengono acquistate da

società, in Gran Bretagna il 45 per cento, in Spagna il 35 per cento, in Francia il 45 per cento, mentre — ripeto — in Italia siamo al 24 per cento. Le nostre norme fiscali particolarmente rigide non favoriscono, da parte delle aziende e delle società, l'acquisto o la sostituzione di vetture non potendo usufruire di benefici pari a quelle delle aziende presenti negli altri paesi europei.

Da tempo abbiamo identificato queste due situazioni che richiedono una verifica strutturale della fiscalità generale applicata nel nostro paese al settore automobilistico. Riteniamo che questi elementi della fiscalità, come progetto strutturale, siano determinanti per una situazione di ripresa della domanda di automobili nuove, aiutando l'economia (ricordo che la contribuzione del settore automobilistico al prodotto interno nazionale è rilevante) e, soprattutto, permettendo di attivare un circolo virtuoso, anche grazie al gettito dell'IVA. A titolo di esempio, vorrei far presente che qualora il mercato italiano, come si prevede, sarà caratterizzato quest'anno dall'immatricolazione di 2.100.000 vetture nuove a fronte di 2.430.000 immatricolate l'anno passato, si avrà una diminuzione di circa 330.000 automobili, che per le casse dell'erario rappresenteranno 1.056 milioni di euro (circa 2.000 miliardi di lire) in meno di introiti, di cui 950 milioni di euro per mancata IVA e la differenza riguardante l'IPT e la tassa di possesso.

Ne discende l'opportunità e la necessità di attivare un circolo virtuoso che, se stimolato opportunamente creando un volano di inizio e se strutturalmente ricondotto almeno alla media delle norme fiscali europee relative all'automobile, potrebbe creare una situazione più tonica e stimolare le aziende, ed in particolare i possessori delle auto più vecchie, a sostituire le proprie o con usato catalizzato o con vetture nuove.

Ho rapidamente sintetizzato i punti che riteniamo strategici per il comparto dell'auto e rimango a disposizione per qualsiasi chiarimento.

PRESIDENTE. Ringraziamo il presidente Pistola per l'illustrazione compiuta, con cui ha fornito dati interessanti ed ha ripercorso le ragioni che hanno condotto le Commissioni ad avviare l'indagine conoscitiva.

Do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

ALBERTO NIGRA. Vorrei fare al presidente Pistola una breve domanda. Nel periodo in cui operarono gli incentivi alla rottamazione, la quota di mercato del gruppo di case automobilistiche da voi rappresentato è cresciuta in rapporto all'aumento del numero complessivo di auto vendute? In sostanza, quale fu l'andamento delle vendite in quel periodo?

GIANFRANCO MORGANDO. Il presidente Pistola ha svolto una riflessione articolata sulle politiche commerciali comuni sia degli operatori esteri sia dell'operatore nazionale molto aggressive ma anche con conseguenze finanziarie. Vorrei capire quali riflessioni siano svolte dagli operatori stranieri sulle strategie del futuro e, in particolare, se il dibattito in merito alla revisione di tali politiche commerciali aggressive in corso per l'operatore nazionale sarà attuato anche dagli operatori stranieri.

GIORGIO BENVENUTO. Vorrei chiedere qualche dato su come la legge cosiddetta Tremonti-*bis* abbia influito sulla domanda delle automobili estere con riguardo alla tipologia di cilindrata. I dati sono di carattere generale e vorrei sapere se la Tremonti-*bis* abbia favorito nella propria attuazione una domanda verso la fascia medio alta delle auto straniere.

Nelle valutazioni relative alle difficoltà dell'industria automobilistica condivido le osservazioni sull'IPT; ricordo che al termine della legislatura erano state presentate alcune proposte di legge, tra cui una presentata in Commissione finanze della Camera dai gruppi dei Democratici di sinistra e dei Popolari, intese a trovare una soluzione a questa anomalia. Vorrei conoscere il peso e l'incidenza dei costi

dell'assicurazione anche con una comparazione, sapere cioè come incide la RC auto sulla domanda di mercato.

STEFANO SAGLIA. L'incremento dell'utilizzo dell'automobile avvenuto nel triennio 1998-2001 è dovuto, secondo voi, ad una situazione ciclica o a misure particolari?

Nella vostra analisi incentrate l'attenzione soprattutto sul sistema fiscale. Vorrei sapere se, per quanto attiene agli interventi annunciati in queste settimane riguardanti ecoincentivi e misure simili, ritenete si possa trattare di due interventi compatibili o se li reputate divergenti.

NERIO NESI. Nella scorsa legislatura è stata deliberata l'incentivazione della rottamazione dopo lunghe discussioni che divisero profondamente la Camera ed anche lo stesso Governo. Tali misure favorirono di più — relativamente — le marche estere o quelle italiane?

PRESIDENTE. Se non vi sono altri colleghi che desiderano intervenire, vorrei porre una domanda al presidente Pistola: quali sono le previsioni per il mercato italiano nel 2003, rispetto alla cifra del 68 per cento che è stata indicata?

Do la parola al presidente Pistola per la replica.

SALVATORE PISTOLA, Presidente dell'UNRAE. Ringrazio i membri delle Commissioni riunite per i quesiti che mi sono stati rivolti. Credo che alcuni di essi siano facilmente riconducibili ad analisi e considerazione affini.

Comincerò a rispondere all'ultima domanda, per poi affrontare quelle precedenti.

L'industria automobilistica ed il commercio delle auto possono essere considerati solo in chiave di commercio internazionale.

Il mercato italiano è stato caratterizzato, nel passato — mi riferisco agli anni '60 e '70 — dalla forte presenza, in termini di quota del mercato, di un costruttore nazionale; era comprensibile che tale si-

tuazione non si sarebbe potuta protrarre nel tempo indipendentemente da iniziative intraprese in vario modo a sostegno e stimolo della domanda di automobili.

L'acquisto di automobili è fondamentalmente un fatto emozionale e, al di là delle considerazioni razionali, oggi sappiamo che le automobili si acquistano anche perché piacciono: a parità di tecnologie e qualità, i prezzi sono abbastanza simili l'uno all'altro, con un *premium* per i *brand*, i marchi che hanno un valore aggiunto particolarmente rilevante dal punto di vista dell'immagine. È dunque necessario, per poter avere successo, introdurre modelli che attirano l'interesse, la passione del mercato.

È stata costante negli anni la crescita della presenza sul mercato italiano delle marche europee — stiamo procedendo verso un nuovo sistema di distribuzione automobilistica che considera non più il territorio di un determinato concessionario ma l'Europa come mercato — ed assistiamo ad una partecipazione sempre più forte dei costruttori extraeuropei.

L'Italia è un mercato aperto: ad esempio, 4 o 5 anni fa le case coreane in Italia occupavano una fetta di mercato pari allo 0,5 per cento del mercato, che oggi è diventata del 4 per cento; cinque anni fa le case giapponesi costituivano circa il 2-3 per cento del mercato, oggi sono passate al 6 per cento.

I costruttori europei poi, in funzione della loro capacità progettuale e produttiva, hanno provocato una crescita della domanda di automobili non di produzione nazionale.

È necessario sottolineare che l'Italia è un paese atipico rispetto al resto d'Europa, poiché ha mantenuto negli anni esclusivamente una produzione automobilistica nazionale, a differenza dei nostri partner in Germania, in Gran Bretagna, in Francia, in Spagna dove, negli anni, si è sviluppata un'industria di tipo internazionale accanto a quella nazionale. In particolare, la Gran Bretagna e la Spagna hanno attratto forti investimenti industriali per la produzione di automobili.

È necessario considerare che negli ultimi vent'anni la quota delle marche estere rispetto a quella nazionale è gradualmente cresciuta fino a raggiungere nei primi cinque mesi dell'anno in corso il 68 per cento. Consideriamo naturale tale fatto, non necessariamente legato a fattori contingenti, quali ad esempio le iniziative della rottamazione. Essa, evidentemente, acquista importanza per chi non produce modelli di successo, per chi non ha, nel momento specifico in cui avviene, una debolezza della domanda, per chi non ha un portafoglio contrattuale inevaso e quindi sostiene la sua domanda con incentivi economici.

In questo senso, alcuni costruttori esteri godono di ottima salute: in particolare, in questo periodo i produttori di marchi di prestigio, di autovetture di livello medio-alto hanno la possibilità di usufruire di una domanda naturale e spontanea, che meglio si inserisce nella loro progettazione industriale.

Non distinguerei tra produttori nazionali o case estere nella determinazione dei benefici che provengono dalla rottamazione: se ne avvantaggia certamente il produttore nazionale, ma anche alcune case automobilistiche estere che producono automobili di massa, più direttamente concorrenti del produttore nazionale. Questo fenomeno è poco sentito nel caso di prodotti di livello medio alto, da case che hanno recentemente introdotto modelli di successo.

Non dobbiamo comunque dimenticare che negli anni tra il 1997 ed 1998 gli incentivi alla rottamazione diedero impulso al costruttore nazionale e ad alcuni costruttori esteri, ma furono anche accompagnati da un corrispondente e corrispettivo contributo che doveva essere fornito dal costruttore o dal concessionario. Al contributo di rottamazione concesso dallo Stato doveva essere affiancato un contributo del costruttore. La maggior parte delle industrie applicarono tale misura, mentre altre non ne sentirono l'esigenza, ferma restando la facoltà del concessionario di scegliere.

Mi rendo conto che il punto in esame è di importanza capitale al fine di comprendere le dinamiche del mercato: nella scelta dell'automobile non si applica più il criterio della produzione nazionale od estera. Abbiamo potuto osservare il modo in cui clienti italiani hanno accolto vetture coreane negli anni passati, con grande entusiasmo, così come si sono affermate fortemente le marche giapponesi: sempre più il prodotto genera il successo dell'azienda automobilistica sul mercato, certamente in collegamento con le politiche di prezzo.

In questo senso, è necessario ricordare che il vantaggio che la rottamazione apportò al commercio di automobili costituì il volano (tra il 1997 ed i primi 6 mesi del 1998) per una ripresa dei consumi, dopo quattro anni (1993-1996) di stagnazione, permettendo di rilanciare la sostituzione delle vecchie auto.

Il problema, all'epoca, era molto più grave di oggi: le vetture catalizzate erano una minoranza del parco auto circolante di allora. Oggi, un paese moderno deve avere vetture circolanti moderne. In questo senso, quando nel luglio 1998 gli incentivi cessarono, la maggior parte delle case produttrici, abituata a determinati *trend* di domanda, per sostenere la produzione della fabbrica (anche perché in quegli anni diversi mercati europei subivano una flessione della domanda) diedero vita a politiche più aggressive in termini di *pricing* (alcune addirittura ritoccando verso il basso i prezzi delle automobili, altre introducendo equipaggiamenti senza aumentare il prezzo).

Terminati dunque gli incentivi, le industrie automobilistiche internazionali si fecero carico di mantenere quel tasso di domanda: prezzi, equipaggiamenti ed investimenti, introduzione di nuovi modelli, permisero al mercato di mantenere un andamento pressoché costante fino agli anni 2000-2001.

Già nel 2000, ma in particolare nel 2001, si evidenziò un periodo ciclico, che generalmente dura quattro anni e, per mantenere la produzione a certi livelli o le quote di mercato (alcune case automobi-

listiche evidentemente definiscono la propria strategia sulle quote di mercato), si sono attivate iniziative estremamente pesanti, che chiaramente non possono essere di lunga durata. Nei primi mesi di quest'anno, infatti, anche perché quelle iniziative sono state — ma solo in parte — rese meno accentuate, il mercato ha subito una flessione.

Ma quelle iniziative in gran parte esistono tuttora, e se non ci fossero state, in particolare negli ultimi due mesi, ad un certo livello, la flessione del mercato del 13 per cento nel mese di aprile e dell'11 per cento nel mese di maggio avrebbe potuto essere superiore.

Su questo punto, vorrei dire che interventi come la rottamazione vanno visti, a mio avviso, nel quadro di un ringiovanimento del parco vetture circolante, non come un favore ad un costruttore piuttosto che ad un altro, e dunque in chiave di ambiente, di sicurezza e di modernità di un paese. Certamente, possono essere solamente provvedimenti temporanei; inoltre, come dicevamo, la domanda di automobili è particolarmente sensibile alla crescita dell'economia, ma in un mercato di sostituzione. Il mercato di sostituzione vuol dire che il problema di ieri forse oggi è un'opportunità. Infatti, avere ancora quasi 9 milioni di vetture non catalizzate, e comunque con oltre 10 anni di anzianità, costituisce non solo un problema, ma anche un'opportunità, perché se vi fosse una leva per sostituirle — sia attraverso vetture usate catalizzate, sia attraverso vetture nuove —, si produrrebbe quel circolo virtuoso nel quale guadagnerebbero tutti: aumenterebbe il gettito fiscale dell'IVA a favore dello Stato, si migliorerebbe l'ambiente, si ridurrebbe il consumo di carburante e si migliorerebbe la sicurezza stradale.

Credo che questo tema sia stato almeno in parte presente in alcuni dei quesiti posti. L'onorevole Benvenuto chiedeva, in particolare, che cosa fosse avvenuto a seguito di queste misure nel settore delle vetture di gamma medio-alta o alta. Certamente, si tratta del settore meno sensibile a queste iniziative, in quanto, mentre

su una vettura medio-piccola o media il contributo (all'epoca si parlava di un milione di lire da parte dello Stato, più un milione da parte dei costruttori) rappresenta un importante aiuto alla decisione di acquisto finale, per una vettura di gamma alta, i cui prezzi sono ampiamente più elevati, la partecipazione di tale contributo è modesta, ed anche perché quel contributo era connesso alla rottamazione di un'auto con un certo numero di anni di anzianità che, generalmente, chi acquista una vettura di gamma alta di un certo prezzo non possiede. Quindi, quell'iniziativa non diede nulla a beneficio dei costruttori di vetture di prestigio o alte di gamma, perché si tratta soprattutto di una misura che tocca le vetture piccole, medie e medio-piccole, ed il mercato italiano è certamente costituito da vetture medio-piccole. Il mercato italiano presenta una segmentazione molto particolare, nella quale circa la metà del mercato è composto dal settore piccole o medie-piccole, nel quale ancora oggi il 70 per cento delle vetture sono berline e le nicchie si sono molto sviluppate. Ad esempio, l'Italia è stata ed è tuttora il primo mercato d'Europa per le *station wagon*, che hanno raggiunto addirittura un picco del 14 per cento sul mercato totale. Oggi, con l'avvento dei veicoli multiuso, gli MPV (*multi purpose vehicle*), e con l'avvento degli *sport utility*, la quota delle *station wagon* si è portata al 12 per cento, quando in Europa rappresenta, invece, il 6 o il 7 per cento.

Si è registrata una crescita importante nei monovolume, c'è una crescita moderata negli *sport utility* ma soprattutto c'è stata, con nostra piccola sorpresa, una ripresa della berlina. Questo è da considerarsi anche in relazione al fatto che il mercato italiano oggi è fortemente caratterizzato da una decisa spinta verso le motorizzazioni *diesel*. In particolare, l'introduzione di tali motorizzazioni *diesel* — le cosiddette *common rail*, di piccola cilindrata, 1.400 — ha permesso di creare una domanda nei segmenti del mercato non grandi, dove una volta il *diesel* era riferimento (e quindi nei segmenti C e B) dove oggi la domanda di vetture *diesel* —

motori introdotti dalla Peugeot, dalla Ford e dalla Toyota in particolare — hanno destato un grandissimo interesse. Devo dire che anche se oggi il mercato registra un calo dell'11 per cento, se non vi fosse stato anche lo stimolo di questi piccoli motori *diesel* la situazione sarebbe ancora peggiore. Dunque, è il prodotto che guida la domanda, ed allorquando c'è un prodotto di successo, questo stimola l'acquisto: il *diesel*, infatti, che lo scorso anno ha rappresentato nel mercato totale italiano circa il 36 per cento, già nei primi cinque mesi di quest'anno è intorno al 43 per cento, contribuendo fortemente a mantenere comunque a certi livelli il mercato.

Credo che queste argomentazioni e queste considerazioni tocchino più di una domanda al riguardo. In relazione ai temi relativi alle altre domande, sottolineerei il fatto che, per esempio, è difficile parlare di ecoincentivi se non in misura di nicchia di mercato, cioè in misura ambientalistica. Sappiamo bene che se ne è discusso, ma ci vorranno 10 o 15 anni per parlare di auto a idrogeno. Per quanto riguarda, invece, il GPL ed il metano, innanzitutto non c'è ancora un sistema distributivo che possa stimolare (in particolare per quanto riguarda il metano) la domanda di vetture con questo tipo di alimentazione. Si tratta di un argomento interessante, che va certamente perseguito in chiave ambientale, ma che da solo non potrebbe mai far sì che il mercato possa avere una ripresa o possa, comunque, essere un elemento per poter identificare o perseguire un'inversione di tendenza nella domanda di vetture.

Credo che le due situazioni relative alla fiscalità (abbiamo parlato di PT e di auto aziendali societarie) non siano assolutamente in contrasto con quella dell'ecologia. Le due possono benissimo sposarsi, con il contributo in termini di vendite di auto nuove o di immatricolazioni che può dare un intervento sull'ecologia. Mi riferisco, in particolare, a vetture che possono essere vendute, o trasformate, a metano o GPL: se parliamo di trasformazioni dopo l'immatricolazione, parliamo comunque di qualcosa che avviene dopo la vendita e

l'immatricolazione del veicolo. Se parliamo, invece, di favorire le vetture cosiddette « ibride », cosiddette *b-power* o *b-fuel* — perché alcuni costruttori producono vetture benzina-metano o benzina-GPL —, certamente pensiamo ad una piccola nicchia del mercato, certamente utile per creare attenzione su questo aspetto, ma assolutamente non in grado di creare una situazione di inversione di tendenza nella domanda.

La fiscalità sull'automobile, invece, è un fatto strutturale perché, se affrontata adeguatamente, può portare ad un progressivo e continuo miglioramento della domanda di automobili nuove per la quale, comunque, vanno identificate anche quelle situazioni importanti quali il clima di fiducia, meno tensioni ed una maggiore crescita economica. Comunque, quello che è molto importante è che in questi ultimi giorni, la stampa ha dato risalto all'idea di introdurre eventuali incentivi: ciò potrebbe facilmente portare ad una situazione di attesa, in particolare in questo mese di giugno, che risulterebbe ulteriormente negativa per il mercato stesso. Quindi, riteniamo opportuno che si faccia chiarezza in un senso o nell'altro, e che si dia un segnale chiaro in modo tale da non lasciare chi ha già deciso di acquistare un'auto in attesa di farlo nel momento in cui può essere più conveniente.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente ed i rappresentanti dell'UNRAE per le informazioni fornite.

Dichiaro pertanto conclusa questa prima audizione.

La seduta, sospesa alle 10.30, è ripresa alle 10.35.

Audizione di rappresentanti dell'ANFIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ANFIA (Associazione Nazionale Industrie Automobilistiche) nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile. Sono presenti: il dottor Carlo Sinceri,

presidente; il dottor Severino Briccarello, direttore ufficio di Roma e Alberto Bombassei, presidente gruppo componentistica.

Do ora la parola al presidente Sinceri per illustrare la posizione dell'associazione, ringraziandolo per la presenza sua e della delegazione e per la documentazione che vorrà eventualmente consegnare.

CARLO SINCERI, *Presidente dell'ANFIA*. Ringrazio le Commissioni, che ci forniscono l'opportunità di illustrare il punto di vista dell'industria nazionale sul tema in questione. Ho preparato una scaletta che tocca essenzialmente due punti: l'attuale congiuntura automobilistica; il settore dell'*automotive* ed il posizionamento dell'industria italiana. Naturalmente, se richieste, invieremo anche eventuali documentazioni integrative successivamente.

Per quanto riguarda la congiuntura automobilistica a livello mondiale, abbiamo avuto un record delle immatricolazioni nell'anno 2000 con 45 milioni e 400 mila vetture immatricolate nel mondo, mentre nel 2001 si è quasi raggiunto lo stesso livello dell'anno precedente. Nel corso di quest'anno invece, il mercato mondiale conosce diffuse criticità. Alcuni segnali si erano già manifestati nel corso del 2001 a causa dell'indebolimento del ciclo congiunturale internazionale e, ovviamente, dei fatti dell'11 settembre, tanto che nel 2001 la produzione mondiale era diminuita di tre punti percentuali rispetto all'*exploit* dell'anno precedente. In questi primi mesi dell'anno gli Stati Uniti hanno perduto, rispetto allo stesso periodo del 2001, il 2,6 per cento, mentre in Europa siamo a meno 3,4 per cento.

Tra tutti i grandi mercati europei soltanto il Regno Unito continua una fase espansiva; infatti a fine maggio registrava un più 8,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2001, a sua volta in forte progresso rispetto al corrispondente periodo del 2000. Gli altri grandi mercati sono in ritardo, modesto la Francia, con un 2,5 per cento in meno, e la Germania con un 3,4 per cento, più vistoso il calo spagnolo, meno 6,7 per cento, e, soprat-

tutto, quello italiano, meno 12,7 per cento. Quindi da noi la crisi è più accentuata e più grave. Essa si è manifestata anche in maniera più rapida, perché proprio nel passaggio tra dicembre 2001 e gennaio 2002 il mercato è immediatamente disceso.

La crisi è più grave perché si stanno presentando contemporaneamente diversi fattori. Si è appena concluso un ciclo molto alto della domanda: per cinque anni abbiamo avuto una domanda posizionata intorno ai 2 milioni e 400 mila veicoli, quindi sempre vicini a livelli record. Inoltre, nel 2001 ci sono stati una serie di acquisti anticipati a causa della definitiva messa al bando della benzina con il piombo. Il nostro, come tutti i mercati, è un mercato di sostituzione. In questo periodo dovrebbero sostituire la vettura coloro che ne hanno acquistata una negli anni compresi tra il 1993-1996, anni particolarmente depressi in cui la media annuale di immatricolazioni si aggirava intorno al milione e 700 mila vetture.

Un ulteriore fattore strutturale incidente è la pressione fiscale che grava intorno all'auto, particolarmente pesante, visto che rappresenta oltre il 22 per cento di tutte le entrate fiscali e il 6 per cento dell'intero PIL, percentuale, quest'ultima, praticamente doppia rispetto a quella degli altri paesi europei. Il sistema fiscale è particolarmente iniquo nei confronti delle vetture usate, attraverso la famosa IPT (imposta provinciale trascrizioni), imposta correlata direttamente alla potenza della vettura e non al suo valore commerciale, per cui, per una vettura con 7-8 anni di età, questa imposta con gli annessi oneri può arrivare anche al 10 per cento del suo valore commerciale. Su questo tema da tempo come ANFIA chiediamo una rivisitazione, almeno per l'usato, non necessariamente per il nuovo; si potrebbe abolire l'IPT perché la sua eliminazione avrebbe una serie di ricadute positive a partire dalla fluidificazione del mercato dell'usato.

In Italia il mercato dell'usato e quello del nuovo hanno pari dimensioni, mentre negli altri paesi europei il rapporto nor-

malmente è di due vetture usate ogni nuova, e nel Regno Unito addirittura di tre a uno. Una fluidificazione strutturale del mercato dell'usato avrebbe come effetto la stabilizzazione della domanda del nuovo, riducendo le punte minime e massime, e, di conseguenza, un positivo impatto sull'ambiente, visto che in Italia abbiamo ancora 9 milioni di vetture non catalizzate e, tra l'altro, con minori dispositivi di sicurezza rispetto alle vetture odierne.

Anticipo una eventuale domanda sull'andamento del mercato nei prossimi mesi. Lo scorso anno sono state immatricolate circa 2 milioni e 430 mila vetture (il numero è ancora soggetto a qualche piccola variazione quindi non è definitivo). La tendenza per quest'anno si situa leggermente al di sotto di 2 milioni e 100 mila vetture, quindi circa 350 mila in meno rispetto allo scorso anno. È possibile che nella seconda parte dell'anno, soprattutto se i segni di una ripresa congiunturale, oggi ancora piuttosto incerti, dovessero farsi più evidenti, il mercato possa risalire fino a 2 milioni 130 mila, quindi pur sempre 300 mila vetture in meno dello scorso anno.

Passando al settore dell'*automotive*, credo siano noti i profondi mutamenti dello scenario competitivo realizzatisi nel settore negli ultimi anni. Una caratteristica del settore è stata quella di aver portato i mercati più significativi ad uno stadio di maturità con acquisti determinati essenzialmente dalla sostituzione. Si tratta perciò di mercati caratterizzati da scarse possibilità di crescita in termini quantitativi e questo ha portato ad una guerra dei prezzi, sia in termini di sconti sia in termini di arricchimento di dotazioni, tanto che negli ultimi anni l'inflazionamento delle vetture è sistematicamente al di sotto del tasso di inflazione generale, e, se teniamo conto anche degli arricchimenti aggiunti in questo clima competitivo dai costruttori, possiamo dire che a parità di contenuti le vetture ogni anno costano di meno in termini reali.

La riduzione dei prezzi ha comportato anche una riduzione dei margini, che ovviamente colpisce maggiormente i co-

struttori *full liner* piuttosto che quelli che operano in nicchie di mercato. Inoltre si è verificata la necessità piuttosto repentina di un passaggio da una organizzazione per mercati regionali allargati, ad esempio l'Europa occidentale, ad una organizzazione globale, che comporta anche uno spostamento della produzione e non solo di filiali di vendita. Tale spostamento ha rappresentato un'opportunità, ma ha comportato anche una assunzione di rischi, perché stiamo parlando di paesi sicuramente attrattivi in una prospettiva di lungo periodo, ma certamente ancora fragili quanto a situazione economica e finanziaria e quindi con delle possibili sorprese negative nel breve periodo. In questa battaglia, evidentemente, ogni costruttore gioca la propria partita, mettendo sul tavolo le proprie eccellenze, la validità delle proprie strategie, nonché i valori del proprio sistema paese (mi riferisco al sistema fiscale sull'auto, al costo dell'energia, alle risorse destinate alla ricerca e sviluppo e a quelle per la formazione); con riferimento a questi ultimi, sono note alcune carenze del sistema Italia. Prima, infatti, accennavo al tema della fiscalità, ma un tema altrettanto importante è quello della ricerca e sviluppo: basti dire che gli investimenti annuali in ricerca e sviluppo da parte del gruppo FIAT (pari a circa 1.800 milioni di euro) rappresentano il 15 per cento del totale complessivo degli investimenti in ricerca e sviluppo del sistema Italia ed il 25 per cento se consideriamo invece soltanto il complesso delle aziende private. Ciò non vuol dire che in termini assoluti sia altissimo il valore degli investimenti compiuti dal gruppo FIAT, bensì che sono bassi quali effettuati da parte degli altri soggetti.

Nonostante alcune limitazioni del sistema Italia, possiamo affermare a pieno titolo che l'industria *automotive* italiana è un'industria importante e competitiva, oltreché estremamente significativa nel panorama economico italiano. Credo siano numeri noti: il fatto che il settore *automotive* rappresenti in Italia fra il 4,5 e 5 per cento del valore aggiunto dell'industria manifatturiera; che in esso siano occupati

circa un milione e mezzo di addetti (il 7 per cento degli impieghi); che tale settore genera una massa dei consumi pari a 200 miliardi di euro e che spende annualmente, per investimenti fissi lordi, un miliardo di euro.

In questi lunghi anni, la presenza di un forte consumatore nazionale ha consentito lo sviluppo in segmenti anche ad elevato contenuto di stile, innovazione e creatività. Al riguardo, vorrei citare alcuni esempi: il sistema dei carrozzieri italiani, che rappresenta un vero *unicum* a livello mondiale, dal momento che non esiste in nessun altro paese del mondo la « carrozzeria *valley* » esistente in Piemonte; la proprietà di marchi estremamente prestigiosi come Alfa Romeo e Ferrari.

Si è, altresì, sviluppata una fortissima industria della componentistica. La componentistica italiana ha espresso nel 2001 un fatturato di oltre 24 miliardi di euro, con un *export* di 10 miliardi di euro e con un saldo positivo della bilancia dei pagamenti pari a 3 miliardi 600 milioni di euro.

Oggi tale industria non è più legata in modo fondamentale al sistema FIAT; attualmente, infatti, l'industria componentistica italiana lavora per il gruppo FIAT mediamente per non più del 35-40 per cento, anche se vi sono poi delle eccezioni sia verso l'alto sia verso il basso.

Tornando al tema delle eccellenze e delle strategie con cui ciascun costruttore gioca in questa partita globale, vorrei ricordarne alcune che riguardano il gruppo FIAT: ad esempio la proprietà di marchi di assoluto prestigio, con una forte notorietà internazionale (Alfa Romeo, Ferrari e Maserati); un saper fare che è riconosciuto internazionalmente ed infatti, in ogni occasione di inaugurazione di un nuovo stabilimento FIAT, tutto il settore dell'*automotive* (a livello mondiale) lo viene a vedere, perché c'è sempre qualche cosa di avanzato e di nuovo da imparare e magari da copiare; il *common rail*, che è stata un'ideazione FIAT, anche se poi è stato sviluppato operativamente dalla Bosch (peraltro dal *common rail* presto uscirà anche il *common rail multi-jet*); un'*exper-*

tise nelle trazioni elettriche, ma soprattutto un'assoluta *leadership* europea nel campo della trazione a metano; una ricerca e sviluppo anche per veicoli ibridi e ad idrogeno. Infine, non dimentichiamo che la FIAT è stato il primo *player* europeo ad affrontare la strada della globalizzazione.

A ciò si aggiunga (fatto più recente) l'originalità e l'intelligenza della forma di alleanza con General Motors per avere, sul piano dei costi, i vantaggi delle dimensioni, mantenendo comunque la propria autonomia commerciale.

Augurandomi che tale sintesi sia stata sufficientemente esauriente, rimango a disposizione per eventuali chiarimenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Sinceri per la sua relazione introduttiva. Do ora la parola ai colleghi che volessero intervenire nel dibattito per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIORGIO BENVENUTO. Vorrei soffermarmi, in primo luogo, sulle questioni fiscali, in relazione alle quali condivido la necessità di una modifica della politica fiscale sull'automobile, perché effettivamente le forme esistenti di intervento fiscale finiscono per costituire un ostacolo; basti pensare che una lira di aumento della tassa sulla benzina equivale oggi ad un introito, su base annua, di 23 miliardi. Ciò per dire come il sistema automobilistico sia stato ritenuto, da questo punto di vista, un sistema dal quale era facile prelevare.

Detto ciò, sono d'accordo sul contenuto di un'iniziativa legislativa, presentata alla fine della scorsa legislatura (dopo gli interventi di carattere congiunturale), in tema di IPT (imposta provinciale sulle formalità di trascrizione, iscrizione ed annotazione dei veicoli), perché effettivamente rappresenta un'anomalia del nostro paese. Al riguardo, avevamo presentato delle proposte di legge; ritengo si tratti di una richiesta seria, in linea con gli orientamenti europei. Vi è però il problema relativo alla necessaria copertura, perché una serie di imposizioni fiscali sull'auto-

mobile sono praticamente destinate al finanziamento delle autonomie locali.

Pongo nuovamente una questione, sulla quale prima non ho avuto risposta: vorrei sapere quale valutazione date (accanto alle questioni di carattere fiscale) del modo con il quale incide la RC auto. Essa, infatti, rappresenta a nostro avviso un'anomalia, in quanto ha delle tariffe che sono fuori controllo. Inoltre, nella RC auto è ricompresa una tassa del 12,5 per cento, destinata alle province. Vorrei quindi sapere se vi sono da parte vostra delle iniziative in corso, anche perché questo problema della RC auto rappresenta, nel settore assicurativo, uno dei problemi più delicati.

Vorrei sapere, inoltre — pongo nuovamente una domanda che prima non ha avuto risposta —, che effetto ha prodotto, a vostro avviso, la Tremonti-*bis* sul mercato delle automobili, soprattutto con riferimento alla domanda nelle fasce medio-alte e poi nell'acquisto di auto straniere. In particolare, ritenete più utile una proroga di tale provvedimento legislativo, soprattutto per ciò che riguarda la domanda nel settore dell'automobile o, piuttosto, pensate sia più giusto ragionare su una modifica del regime fiscale per le cosiddette auto aziendali?

Infine, considerata l'importanza strategica dell'auto, proprio perché esiste questo rapporto tra lavoratori diretti del settore e indotto, che ha le dimensioni che lei ha prima ricordato — aggiungo che l'industria automobilistica è una delle poche ad avere anche un impatto positivo nelle realtà del Mezzogiorno, dove vi sono degli ottimi stabilimenti e dove vi è un buon livello di occupazione —, quali misure ritenete opportuno che vengano adottate per venire incontro al problema dell'indotto, in cui lavorano le piccole e medie aziende? Vi sono idee o proposte, in termini di misure da adottare?

Dico ciò dato che in quel comparto è molto forte la preoccupazione in merito alla tenuta dell'occupazione e ho avuto delle indicazioni in tal senso.

Da ultimo — e la domanda è provocatoria — l'industria dell'auto rappresenta

una delle realtà in cui si è registrata meno conflittualità — contrariamente a quanto si possa pensare — rispetto ad altri settori ed in cui vi è stata una maggiore flessibilità ed una forte terziarizzazione, tant'è che in tale settore sono state sperimentate delle misure che in altri comparti si sono aremate.

Questa crisi che ravvisiamo nel nostro paese non può essere causata anche da errori di strategia in ordine allo squilibrio tra offerta e domanda di mercato? C'è stata la capacità di interpretare lo spostamento verso le fasce medio-alte? Si sono commessi degli errori? A me ha fatto piacere che in tutte le questioni sollevate sull'argomento non sia emerso il problema del costo del lavoro e della competitività, come avveniva in passato. La progettazione ha tenuto conto di quelle che sono le evoluzioni e la modifica del mercato dell'auto del nostro paese?

SERGIO GAMBINI. Intervengo brevemente per approfondire in modo particolare una questione.

Il dottor Sinceri ha ricordato che la nostra industria nazionale è *leader* in termini di ricerca e sviluppo dei veicoli alimentati a metano; chiedo, pertanto, se si è proceduto ad approfondire i limiti principali che affliggono nel nostro paese la rete distributiva di questo tipo di carburante affinché l'utilizzo di esso possa crescere in futuro.

Desidero anche comprendere quali sono le possibilità di sviluppo, valutate sul mercato europeo dei veicoli alimentati a metano, dato che nel nostro paese si utilizza in maniera consistente questa tipologia di carburante.

Chiedo inoltre se vi siano degli studi, degli approfondimenti, da cui si possa evincere la possibilità che questo tipo di carburante venga ad essere utilizzato e sviluppato anche in altri paesi; dico ciò allo scopo di comprendere quale possa essere la dimensione del mercato di tale carburante.

ENRICO BUEMI. Nel quadro delle flessioni di mercato registrate in questo ul-

timo periodo dal settore dell'auto chiedo al nostro ospite, dottor Sinceri, come si distribuiscono all'interno della produzione del produttore nazionale; in particolare, quali segmenti hanno registrato le maggiori flessioni percentuali.

ALBERTO NIGRA. Desidero, se possibile, conoscere dal nostro ospite il dato relativo all'andamento del mercato nazionale dell'auto nel periodo in cui sono stati attivati i meccanismi della rottamazione. Più specificatamente, di quegli incentivi si avvantaggiarono i produttori di auto stranieri o i produttori italiani?

Domando anche se sia vero che i produttori nazionali in questo momento paventerebbero, perché rischiosi, gli incentivi alla rottamazione a causa di una minore competitività del prodotto nazionale rispetto a quello estero. I rappresentanti delle case automobilistiche straniere, prima auditi, invece sostengono che degli incentivi alla rottamazione potrebbero avvantaggiarsi sia i produttori nazionali sia alcuni produttori esteri, in modo particolare quelli di fascia medio-bassa. Al riguardo le chiedo qual è la sua opinione.

GIANFRANCO MORGANDO. Intervengo brevemente per porre al nostro ospite due domande.

Ho trovato particolarmente interessante, nella esposizione introduttiva svolta dal dottor Sinceri, il ragionamento sul rapporto tra il mercato dell'auto dell'usato e il mercato del nuovo; in particolare, come un mercato dell'usato più dinamico, essendo caratterizzato da una maggiore flessibilità, possa contribuire alla flessibilizzazione generale del settore producendo effetti positivi. Al riguardo chiederei al nostro ospite di approfondire questo argomento in modo da consentirci di comprendere meglio tali meccanismi e per capire se l'unico intervento possibile in questo settore sia quello di tipo fiscale — già ricordato e ripreso anche dall'onorevole Benvenuto e su cui concordo — o se invece siano possibili anche altri tipi di intervento. In altri termini: il nostro paese ha fatto l'esperienza della rottamazione al