

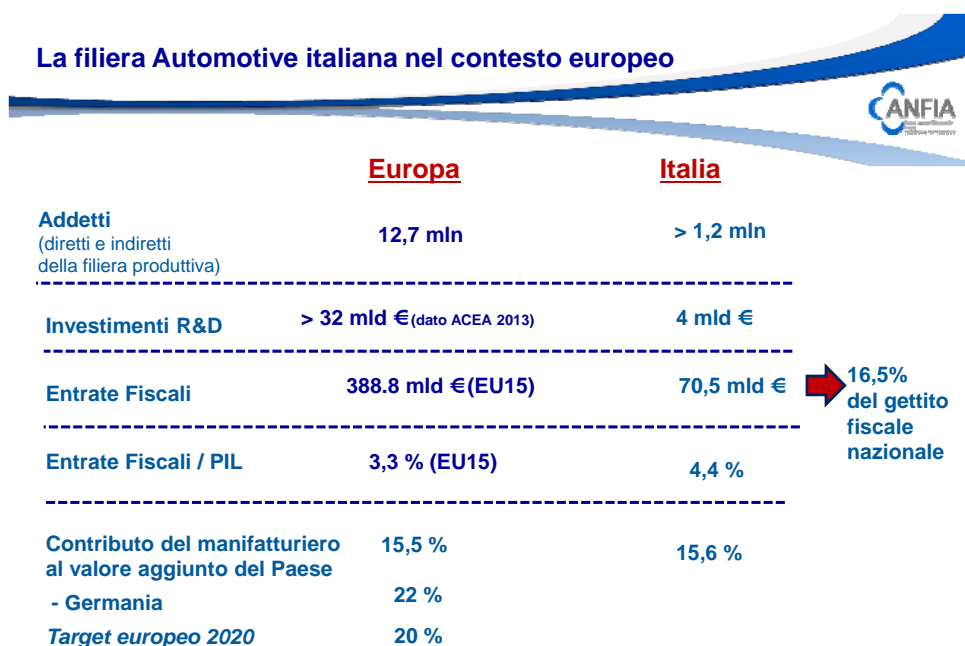
**Audizione presso le Commissioni riunite VI Finanze e X Attività Produttive
Camera dei Deputati
8 giugno 2015**

Position Paper Ddl Concorrenza (C.3012)

La filiera automotive - chi siamo

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA e rappresenta la filiera del mondo automotive, nella quale si collocano tutti i produttori di veicoli, rimorchi, veicoli per servizi ecologici, autobus e componenti sia per il trasporto di persone che di merci.

In termini numerici la filiera conta 1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti) sul territorio e rappresenta con 70,5 miliardi di euro versati il 16,5% del gettito fiscale complessivo pari al 4,4% del PIL, mantenendo il primato tra i maggiori Paesi europei, che hanno invece una media del 3,3%.



Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime ISTAT, EUROSTAT, ACEA e altre organizzazioni del settore automotive

4

Tra il 2009 e il 2013 il gettito proveniente dal settore automotive è cresciuto del 6,3%, a fronte di un forte ridimensionamento dei volumi di nuove immatricolazioni (-39,6%).

Come è noto, negli anni recenti il comparto dell'automobile ha sofferto una grave crisi di consumi, con perdite di fatturato incredibilmente prolungate e pesanti: una situazione pesantissima sia dal punto di vista del mercato, che della produzione. Gli effetti negativi si sono estesi anche al parco circolante, è aumentata infatti l'anzianità per tutte le tipologie di veicolo,

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

con un forte impatto negativo in termini di sicurezza stradale e di inquinamento atmosferico. Il mercato degli autoveicoli ha registrato 7 anni consecutivi di contrazione dal 2007 in avanti, con un ridimensionamento del 46,2%, riportandosi sui livelli del 1979.

Nel 2014 il mercato delle auto si è chiuso (dati ancora parziali) con il segno positivo, dopo anni di domanda in continua contrazione, a 1.356.768 autovetture, appena 55 mila auto in più sul 2013. Se si considerano gli ultimi 20 anni, risulta un valore medio annuo di mercato pari a 2,068 milioni di auto. Gli anni con volumi decisamente superiori a questo valore (1997/2007), hanno permesso lo svecchiamento del parco autovetture, i volumi degli anni di crisi che sono stati molto al di sotto del valore medio hanno contribuito invece all'innalzamento dell'età media del parco, che è passato da 7,5 anni del 2003 a 9,5 del 2013, con la tendenza dell'ultimo biennio a superare gli 11 anni di età.

Ma la più grande preoccupazione di ANFIA che rappresenta la filiera industriale dei produttori di veicoli deriva dalla notevole contrazione avvenuta nei volumi della produzione domestica, che ha impatti immediati sull'occupazione, ma anche sul mercato e conseguentemente sui veicoli in circolazione. Guardando ai singoli comparti, il calo della produzione di autovetture ha raggiunto il picco del 57% nel 2013 sul 2007, con appena 388.465 autovetture prodotte; la produzione di veicoli commerciali leggeri nello stesso periodo si è ridotta di un quarto; ma sono le produzioni di autocarri pesanti e degli autobus che hanno subito la più pesante contrazione rispettivamente del 35% e del 70%, che tuttora permane. Solo nel 2014 la produzione di autovetture ha ripreso a crescere chiudendo l'anno con un +3,3%.

Fino ad oggi, in un quadro così critico, solo la componentistica è riuscita ad ottenere una buona performance grazie all'export, vedendo crescere il proprio fatturato del 3,6% nel 2014, per un valore complessivo di 40 miliardi di Euro. Del resto, anche nei precedenti anni di crisi, con un mercato nazionale dell'auto in costante contrazione dal 2008 e livelli di produzione di vetture scesi sotto la soglia critica delle 400.000 unità all'anno, questo settore ha dimostrato una buona tenuta, grazie all'alto fattore di innovazione e di qualità dei prodotti e dei processi delle imprese, che hanno saputo mettere a frutto nei mercati esteri le proprie strategie di sviluppo.

La componentistica in Italia – Dati 2014

Fatturato	N. aziende
40 mld € (+3,6%)	Oltre 2.500
Export	Addetti
<ul style="list-style-type: none"> • 19,3 mld € (-0,2% sul 2013) • Saldo bilancia commerciale: 7,5 mld € (-7%) 	165.000

Tuttavia oltre al rilancio della produzione, necessario per giustificare la tenuta della filiera e la permanenza delle grandi multinazionali sul nostro territorio, è necessario anche lavorare sulle condizioni di contesto in cui la nostra industria opera: dalla riduzione dei costi generali di produzione (lavoro, energia, trasporti ecc.) al superamento della burocrazia pervasiva e bloccante, alla riduzione delle crescenti imposizioni fiscali che il settore automotive ha subito

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

negli ultimi anni (tra cui i costi assicurativi), fino alle semplificazioni in termini di regolamentazione, obiettivo quest'ultimo ben delineato nella proposta di legge sulla Concorrenza all'esame di codeste Commissioni.

Posizione Associativa sul DDL Concorrenza

Nel provvedimento attualmente in esame assegnato alle Commissioni VI Finanze e X Attività Produttive della Camera dei Deputati sono contenute norme di nostro specifico interesse, relative a:

- RC Auto: il ruolo della Telematica Assicurativa e la tutela del settore dei ricambi auto;
- distribuzione carburanti.

1. RC Auto: il ruolo della Telematica Assicurativa (artt. 3 e 8)

Ricordiamo che ANFIA è rappresentativa anche della filiera italiana di provider di insurance telematics e di produttori di box telematiche.

Partiamo dal presupposto che il tema della RC auto è un tema molto delicato, sul quale come Paese siamo ben lontani dall'Europa. Un recente studio di IVASS opera una comparazione tra i prezzi medi pagati, per la sola responsabilità civile auto, dagli assicurati italiani e quelli di Germania, Francia, Spagna e Regno Unito.

La media dei premi del periodo 2008-2012 evidenzia che in Italia viene corrisposto un premio medio r.c. auto di tariffa (401 euro) maggiore di 144 euro (56 per cento in più) rispetto alla media (257 euro).

Gli assicurati italiani, in dettaglio, hanno sostenuto spese per il costo dei sinistri - premio puro - (329 euro) più elevate del 48,8 per cento (108 euro) della media (221 euro) e del 39,6 per cento (21 euro) per le commissioni di acquisizione e spese di amministrazione nel loro insieme (74 euro).

La situazione più recente disponibile per la ricerca (2012) evidenzia peraltro una differenza del premio medio di tariffa italiano rispetto alla media U.E. ancora più elevata rispetto a quella riscontrata per il periodo 2008-2012 (154 euro, pari al 58 per cento in più) a fronte di un decremento del costo sinistri di 38 euro (premio puro da 329 a 291, pari al 42 per cento sopra la media) e di un aumento di tre euro per i costi per commissioni e le spese di gestione (da 74 a 77). (Fonte: IVASS, 2014)

Anche i dati ANIA testimoniano che, nel 2013 si è registrata una riduzione del numero dei sinistri passata da 2,3 milioni nel 2012 a 2,1 milioni nel 2013, una riduzione del costo medio per sinistro passata da 3,5% nel 2012 a 2,3% nel 2013, un decremento degli oneri relativi ai sinistri computati in 23.480 milioni nel 2012 e in 21.311 milioni nel 2013. Ciò nonostante sono aumentati i costi amministrativi e generali (cd. oneri di gestione) delle assicurazioni da 8.018 milioni nel 2012 a 8.041 milioni nel 2013. (Fonte: ANIA, L'Assicurazione italiana 2013-2014).

In questo quadro caratterizzato da costi assicurativi molto alti, **determinante è il ruolo che la Telematica Assicurativa può giocare** per la riduzione dei premi e l'efficientamento del processo di intervento e riparazione del veicolo post incidente.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

La previsione inserita nel DDL all'Articolo 3 (Trasparenza e risparmi in materia di RC veicoli a motore), che reca modifiche all'articolo 132-ter del Codice delle assicurazioni private in materia di sconti obbligatori, pone tra le condizioni in presenza delle quali le compagnie assicurative praticano obbligatoriamente uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza, l'accettazione da parte dell'assicurato ad installare la scatola nera.

L'Articolo 8 (Valore probatorio delle scatole nere e di altri dispositivi elettronici) apporta modifiche al Codice delle assicurazioni private inserendo l'art. 145-bis relativo al valore probatorio delle scatole nere. In tale nuova formulazione viene indicato che i dati raccolti dalle scatole nere formino piena prova, nei procedimenti civili, salvo prova contraria di malfunzionamento. L'interoperabilità e portabilità di tali dispositivi è assicurata dai provider di telematica assicurativa, i cui dati identificativi sono comunicati all'IVASS.

ANFIA ha molto apprezzato il recepimento nell'attuale testo del DDL di quanto da tempo sostenuto in merito all'interoperabilità garantita dai service provider di telematica assicurativa (al fine di consentire all'assicurato di cambiare compagnia senza dover rimuovere il device).

ANFIA, dunque, auspica che nel percorso di approvazione del disegno di legge il testo dell'art.8 rimanga invariato. In merito alle procedure di interoperabilità tra service provider, gli stessi, rappresentati congiuntamente da ANFIA, hanno provveduto a redigere le procedure di interoperabilità e si rendono disponibili fin d'ora a fornire il proprio attivo contributo alle Istituzioni competenti nella definizione della disciplina di dettaglio che deriverà dal presente DDL, oltre che dalle norme attuative della Legge 24 marzo 2012 n° 27.

2. RC Auto: la tutela del settore dei ricambi auto (artt. 3 e 10)

Ricordiamo che ANFIA è rappresentativa della filiera dei produttori di componentistica per il mercato libero dell'Aftermarket.

L'Articolo 3 sopra citato, pone come ulteriori condizioni in presenza delle quali le compagnie assicurative praticano obbligatoriamente uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza:

- la rinuncia dell'assicurato alla cedibilità del diritto al risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione del veicolo senza il consenso dell'assicuratore tenuto al risarcimento;
- l'accettazione preventiva, da parte dell'assicurato, del risarcimento in forma specifica, acconsentendo a che il ristoro del danno subito consista nella riparazione presso officine e carrozzerie convenzionate con la compagnia assicurativa.

In merito alle due suddette condizioni, la posizione espressa ANFIA è fortemente contraria.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

La possibilità che le compagnie assicurative possano concedere sconti sulle polizze nei casi di risarcimento in forma specifica dei danni nei confronti dei propri assicurati e dei terzi, avvalendosi di società di riparazione convenzionate da loro selezionate (in altri termini il fatto che possa essere l'assicurazione a scegliere in quale officina ovvero carrozzeria il mezzo dovrà essere riparato) rappresenta a nostro avviso una forte distorsione nel mercato dell'autoriparazione e della componentistica/ricambistica auto.

A fronte di presunti e non ben determinati sconti sulle polizze si limita di fatto la libertà dell'assicurato di scegliere la propria officina, limitando il suo diritto alla cessione del credito.

Accanto a tale limitazione per l'utente, si ledono i principi di libera concorrenza e apertura del mercato all'interno del quale operano le nostre aziende associate, fornitrici di parti e componenti per i ricambi, oltre che le filiere ad esse collegate degli autoriparatori.

Descrizione filiera Aftermarket

Nonostante le difficoltà economiche che interessano l'Italia ormai da diversi anni, anche il mercato aftermarket è tra i pochi settori che riescono a mantenere performance positive.

Il 2014 ha segnato, a livello generale, un piccolo miglioramento (+1,1%), in parte dovuto all'invecchiamento del parco circolante (la tendenza è di un'età media per il 2015 dei 11 anni), ma derivante anche dal buon lavoro svolto da tutta la filiera aftermarket, che continua a conquistare anno dopo anno piccole percentuali di quota di mercato.

La filiera del mercato Aftermarket è strategica dal punto di vista dei Componentisti (i quali oltre a progettare/produrre e fornire le case automobilistiche destinano parte della produzione a questo mercato che in Italia vale, globalmente, il 55/60% del consumo totale di ricambi auto), da questo si può ben capire l'importanza di questo settore/filiera sia in termini di volumi che in termini occupazionali.

Un'altra considerazione importante per la lettura dei dati del mercato del ricambio, riguarda il calo delle percorrenze chilometriche medie degli automobilisti italiani negli anni di crisi: l'utilizzo più moderato del mezzo ha determinato un "allungamento della vita tecnica dell'auto", a cui ha contribuito anche l'alto livello di affidabilità raggiunto dalle vetture messe in commercio negli ultimi anni.

Un altro aspetto fondamentale è da ricercarsi nel poter pensare di creare un "brand di qualità", a livello nazionale, da assegnare ad installatori (indipendenti) che possano garantire, nei confronti dell'automobilista, l'utilizzo di componenti di qualità originale o di qualità equivalenti (legge BER e seguenti), orientati dunque alla salvaguardia della sicurezza e del lavoro svolto "a regola d'arte". In questo modo si tutelerebbe la libera concorrenza, si aumenterebbe il livello di professionalità degli installatori e i componentisti potrebbero aumentare le loro quote di mercato, oggi, in molti casi attaccato da ricambi provenienti da paesi fuori Europa (es. Cina, India), spesso al di sotto dei requisiti minimi richiesti dalle case auto europee.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Descrizione filiera autoriparatori

La filiera degli operatori della riparazione indipendente, nel 2014, è costituita da quasi 41.600 realtà (rispetto ai quasi 45.800 operatori del 2007,) con l'automobile come principale tipologia di veicolo riparato.

L'insieme di tali operatori continua a contrarsi progressivamente per la perdurante crisi economica, crisi che soltanto in questi ultimi mesi sta attenuando gli effetti.

Grazie ad alcune stime di ANFIA e ai dati di GIPA (Centro Studi specifico per il settore del ricambio) vi forniamo alcune cifre affinché vi possiate rendere conto del fenomeno. Il settore delle officine meccaniche indipendenti ha registrato la chiusura di circa 2.000 centri sul territorio nazionale nel periodo 2007-2014 (si è passati da 20.766 punti a 18.847), così come andamenti analoghi, in diminuzione, si sono riscontrati per le carrozzerie e per i gommisti.

Da un punto di vista occupazionale la filiera degli operatori indipendenti (officine meccaniche, carrozzerie, gommisti, stazioni di servizio che effettuano operazioni di manutenzione) ha perso circa 17.000 posti di lavoro (addetti). Siamo passati per darvi un'indicazione più precisa dai 117.126 addetti del 2007 ai 101.833 del maggio 2014 (ultimo dato in nostro possesso).

A testimonianza della forte crisi che ha attraversato il settore dell'auto, non solo si sono registrati i cali che di cui siete ben a conoscenza del mercato delle nuove immatricolazione e delle auto usate ma lo stesso fatturato della riparazione è calato del 32% negli ultimi sette anni (in sostanza l'automobilista cerca di rimandare la riparazione della vettura nel tempo, rinunciando in casi estremi all'utilizzo della vettura quando il danno da riparare non è economicamente sostenibile).

ANFIA relativamente all'art. 3 capoverso 132- ter comma 1 lettere d) e) f) riguardanti la cessione del credito e il risarcimento in forma specifica e risarcimento, ritiene che debbano essere trovate soluzioni alternative alle "carrozzerie convenzionate" indicate nell'attuale formulazione, da ricercarsi nella valorizzazione delle officine e della relativa filiera industriale a monte, attraverso un "brand di qualità", di livello nazionale, che garantisca, nei confronti dell'automobilista, l'utilizzo di componenti di qualità originale o di qualità equivalenti.

3. Terzo Carburante

L'Articolo 22 (Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione) modifica l'art. 83-bis (il testo rimanda per errore all'art. 82-bis) del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria", convertito in legge n. 133/2008.

La norma in esame elimina l'obbligo di rispettare una serie di vincoli per i soggetti che intendano aprire un nuovo impianto di distribuzione di carburanti, in particolare quelli

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

che prevedono la presenza contestuale di più tipologie di carburanti (metano per autotrazione, Gpl o idrogeno).

Tale previsione, tuttavia, risulta essere in controtendenza anche con le recenti iniziative legislative regionali in vigore in materia che hanno contribuito ad anticipare l'applicazione degli indirizzi della normativa comunitaria in tema di carburanti alternativi.

ANFIA suggerisce di modificare il testo vigente attraverso un emendamento (come di seguito riportato) che, in conformità a quanto a suo tempo previsto dal comma 8 dell'art. 17 della legge 24 marzo 2012 n. 27 definisca i principi generali, validi per tutte le regioni, necessari per l'attuazione dei piani regionali di sviluppo della rete degli impianti di distribuzione del metano.

Importantissima la diffusione del terzo carburante METANO a sostegno della filiera produttiva industriale nazionale riconosciuta come leader a livello mondiale, che, per quanto riguarda il metano, comporta circa 20.000 occupati, 50 PMI ed un fatturato di 1,7 MLD € .

Sostituire l'articolo 22 del DDL Concorrenza con il seguente:

Sostituire il comma 21 dell'art. 83 bis del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008 n. 133, e successive modificazioni, con il seguente:

“ Nel pieno rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di concorrenza e di ambiente, e tenuto conto della Direttiva 2014/94 UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, nonché della delibera Cipe 14 febbraio 2014 recante il piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica ed in particolare della lettera d) del punto 5.4, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nell' ambito dei propri poteri di programmazione del territorio e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'art.8 del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281, pianificano l'adeguamento della rete distributiva dei carburanti e la diffusione dei carburanti eco-compatibili, tenuto conto delle esigenze di sviluppo del mercato di tali carburanti e dell'esistenza di adeguate dotazioni infrastrutturali. L' intesa in sede di Conferenza unificata stabilisce finalità e criteri di efficienza, adeguatezza, completezza di tipologia di carburante e qualità del servizio per i cittadini nonché i criteri di proporzionalità, da non superare, degli oneri economici che il raggiungimento di tali finalità potrebbe comportare”.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica