

**Senato della Repubblica
XIX Legislatura**

**9^a Commissione (Industria, commercio, turismo, agricoltura
e produzione agroalimentare)**

Documento di osservazioni e proposte

**Indagine conoscitiva sullo stato dell'*automotive* in Italia:
fonti di approvvigionamento, produzione e vendita**

19 marzo 2024

Alcuni dati strutturali sulla filiera

La **filiera dell'auto**, composta da produzione, servizi e commercio e comprensiva della fabbricazione di autoveicoli e carrozzerie, della produzione di parti e accessori, della fabbricazione di motociclette e del commercio, manutenzione e riparazione di autoveicoli, conta 557.290 addetti. **Complessivamente nella filiera 7 addetti su 10, equivalenti a 386.770 addetti, lavorano in imprese con meno di 50 addetti** (48,5% in imprese con meno di 10 addetti e 20,9% in imprese con 10-49 addetti). **Nella produzione gli addetti sono concentrati (85,9%) in imprese con oltre 50 addetti**, mentre nei servizi e commercio della filiera la gran parte degli addetti (92,3%) lavora in imprese con meno di 50 addetti.

Nell'arco di dieci anni (2012-2021) l'autoriparazione risulta la componente più dinamica della filiera auto in termini di occupazione, registrando una crescita degli addetti delle imprese del 3,2%, a fronte del +0,5% della produzione e del +0,8% del commercio. Nel complesso la filiera auto vede salire l'occupazione dell'1,9% e la manutenzione auto determina oltre i tre quarti (77,9%) dell'incremento dell'intera filiera.

Va ricordato che, sulla base dell'analisi dei dati sulle imprese multinazionali (Istat-Ice, 2023) il comparto della produzione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi è quello con la più elevata presenza di imprese a controllo nazionale residenti all'estero, i cui addetti sono pressoché equivalenti (98,8%) a quelli delle imprese residenti in Italia, una incidenza quadrupla rispetto alla media della manifattura (23,0%).

Passando ad analizzare i dati camerati si rileva che in Italia al II trimestre dell'anno in corso sono **174.514 le imprese appartenenti alla filiera auto**. Di queste il 97,9% sono imprese dei **servizi e del commercio**. Mentre il 2,1% delle oltre 175 mila imprese della filiera si occupano di attività legate alla produzione. Nel dettaglio, osserviamo che nella filiera auto il 51,8% delle imprese registrate si occupa della **manutenzione e riparazione di autoveicoli**, il 31,6% del **commercio di autoveicoli**, il 9,3% del **commercio di parti e accessori di autoveicoli**, il 5,2% del **commercio, manutenzione e riparazione di motocicli e relative parti e accessori**, l'1,1% della **fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori**, lo 0,7% **fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi** e lo 0,3% della **fabbricazione di autoveicoli**. Rispetto allo stesso periodo del 2019, anno pre-crisi Covid-19, il numero totale di imprese della filiera risulta pressoché invariato (-0,4%), mentre rispetto allo scorso anno (2022) risulta in calo dell'1,5%.

Il 42,2% del numero complessivo di imprese della filiera auto appartengono al comparto artigiano (73.714 unità). Queste sono concentrate (93,0% del numero complessivo di imprese artigiane della filiera auto) nel settore manutenzione e riparazione di autoveicoli, settore che conta ben 68.577 imprese artigiane, che incidono sul numero complessivo di imprese del settore (90.372) per il 75,9%.

Nel 2021, ultimo dato Istat disponibile, in Italia gli **addetti in imprese artigiane attive nella filiera auto** sono 179.208 e rappresentano il 32,3% dell'occupazione complessiva del settore. Il 97,1% di questi addetti lavorano in imprese artigiane dei servizi e del commercio e il 2,9% in imprese artigiane della filiera che si occupano di attività legate alla produzione.

Il settore della componentistica: imprese e addetti

La **componentistica** italiana, soprattutto quella legata ai motori, sta facendo i conti con il cambio di paradigma determinato dalla **mobilità sostenibile** che oggi si identifica principalmente nell'auto elettrica che, come noto, conta un numero di componenti inferiore rispetto all'auto tradizionale. **In Italia fanno parte di questo comparto oltre 2 mila imprese, di cui l'83,1% sono di micro-piccole dimensioni (1.821). Gli occupati in queste realtà sono complessivamente 89.480 di cui 15.656, il 17,5%, lavorano in MPI.** Si tratta del 16,1% dei lavoratori della filiera auto. Il Piemonte è la Regione in cui le MPI sono maggiormente specializzate nella produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, seguono **Emilia-Romagna** e **Abruzzo**. Diversamente, per il totale, sul podio troviamo al 1° posto la Lombardia mentre al 2° posto troviamo la **Puglia** e al 3° la **Campania**. Tra le principali province per peso maggiore sul totale imprese del settore (> 1%) sono principalmente specializzate nella fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli le MPI di **Torino, Asti, Modena, Chieti, Frosinone, Brescia, Reggio nell'Emilia, Lecco, Bologna e Cuneo**.

Il settore dell'autoriparazione: imprese e occupazione

Esaminando nel dettaglio il comparto dell'autoriparazione, si osserva che la quota maggiore di imprese è rappresentata dal settore delle **riparazioni meccaniche di autoveicoli** (48,4%), seguito dalla **riparazione di carrozzerie di autoveicoli** (26,2%) e da **autolavaggio e altre attività di manutenzione** (9,3%).

Gli addetti si concentrano in particolare nella **riparazione meccanica di autoveicoli** (49,9% del totale autoriparazione) seguita dalla **riparazione di carrozzerie di autoveicoli** (29,3%).

La **dimensione media del comparto dell'autoriparazione è di 2,8 addetti per impresa**. Le imprese mediamente più strutturate sono quelle della riparazione di carrozzerie di autoveicoli con 3,1 addetti per impresa, seguita da riparazioni meccaniche di autoveicoli con 2,6 addetti per impresa, da riparazione e sostituzione di pneumatici per autoveicoli con 2,4 addetti per impresa, da autolavaggio e altre attività di manutenzione con 2,2 addetti per impresa e da riparazioni di impianti elettrici e di alimentazione con 2,0 addetti per impresa.

Il comparto dell'autoriparazione presenta una **elevata concentrazione di imprese di micro e piccola dimensione**; il 97,9% degli occupati sono impiegati in imprese con meno di 50 addetti

(l'81,4% sono occupati in imprese con meno di 10 addetti e il 16,5% in imprese con 10-49 addetti).

Per quanto riguarda gli addetti il crescente utilizzo della tecnologia nella filiera auto profila una domanda di lavoro sempre più caratterizzata da una maggiore diffusione di **competenze digitali**. I dati Unioncamere-ANPAL, Sistema Informativo *Excelsior*, **mostrano che nel 2022 le imprese ricercavano oltre 33 mila meccanici artigianali, riparatori di automobili**. Al 72,5% di questi erano richieste **competenze digitali**, come l'uso di tecnologie *internet*, e la capacità di gestire e produrre strumenti di comunicazione visiva e multimediale; al 52,7% erano richieste capacità di utilizzare **linguaggi matematici e informatici** per organizzare e valutare informazioni qualitative e quantitative; invece, al 53,9% era richiesta la **capacità di gestire soluzioni innovative nell'ambito di 'impresa 4.0'**, applicando tecnologie robotiche, *big data analytics* e *internet* delle cose ai processi aziendali. Nel tempo si osserva un incremento della quota di imprese alla ricerca di meccanici e riparatori di automobili dotati di *e-skill*, in particolare risulta crescente la richiesta della capacità di gestire soluzioni innovative attraverso l'applicazione ai processi aziendali di tecnologie (digitali) robotiche, *big data analytics*, *internet of things*, ecc. (competenze digitali 4.0).

Inoltre, il settore spicca per accentuata **vocazione alla sostenibilità ambientale** da parte delle imprese che lo popolano. Ne danno prova e conferma anche i dati *Excelsior* Unioncamere che mostrano come nel 2022, alle oltre 33 mila entrate preventivate di meccanici e riparatori di autoveicoli, nel 48,2% dei casi vengono richieste **green-skill** di livello elevato, vale a dire che l'attitudine al rispetto dell'ambiente e la predisposizione ad azioni volute a ridurre l'impatto dell'impresa sul territorio risultano determinanti per lo svolgimento del mestiere. Quota che risulta superiore di 6,5 punti rispetto a quella rilevata per il totale imprese (41,7%) e di 4,4 punti rispetto a quella di 5 anni prima (42,9%).

Commercio estero di autoveicoli, carrozzerie e componentistica

Negli ultimi 12 mesi **i prodotti della filiera auto made in Italy** esportati nel mondo ammontano a un valore complessivo di **42,7 miliardi di euro, pari al 7,1% del totale manifatturiero**. Il contributo maggiore all'*export* della filiera è dato dalla vendita oltre confine di autovetture (61,0%), segue la vendita estera di componentistica (36,6%) e in fine quella delle carrozzerie. **La dinamica delle esportazioni**, che valutiamo attraverso l'analisi dei volumi alla luce della recente pressione sui prezzi, risulta in crescita del 7,5% per gli autoveicoli, dello 0,6% per la componentistica e all'opposto è in riduzione per le carrozzerie (-4,3%); complessivamente per la filiera auto l'andamento dell'*export* nei primi 5 mesi dell'anno risulta in aumento (+4,6%) diversamente da quanto si rileva per il totale manifatturiero (-3,4%).

I **principali acquirenti esteri** dei prodotti della filiera sono per gli autoveicoli **Germania, Stati Uniti e Francia**; per carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi **Germania, Francia e Regno Unito**; e per parti e accessori per autoveicoli e loro motori **Germania, Francia e Spagna**. Le prime 5 province italiane maggiormente esposte sui mercati esteri nel 2022 – per peso maggiore del valore dell'*export* di prodotti dell'*automotive* sul valore aggiunto provinciale – sono per il totale prodotti della filiera auto **Chieti, Potenza, Modena, Asti e Torino**; mentre nello specifico per gli autoveicoli sono **Potenza, Chieti, Modena, Torino e Siena**; per carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi **Matera, Cuneo, Brescia Sondrio e Verona**; mentre per accessori per autoveicoli e loro motori **Asti, Chieti, Cuneo, Torino e Bergamo**.

Impatto ambientale delle autovetture: tipologia di omologazione e anzianità parco

Il traffico veicolare rappresenta uno dei principali responsabili dell'inquinamento atmosferico. Le emissioni prodotte dal traffico veicolare dipendono per lo più dal tipo di combustibile e dall'anzianità del veicolo.

I dati ACI, aggiornati al 2022, relativi al **parco macchine circolante** mostrano che oltre 2 autovetture su 5 (44%) sono alimentate a benzina, numero in leggero calo rispetto al 2021 (-0,6%). Mentre il 42,1% sono auto alimentate a gasolio, in diminuzione nell'ultimo anno dell'1%; il 3,9% sono auto ibride, in salita del 50,9%; mentre lo 0,39% sono auto elettriche, in salita del 34,0%.

Ulteriori valutazioni in merito all'inquinamento atmosferico veicolare possono essere fatte prendendo in esame le **categorie di omologazione** delle autovetture e l'**anzianità del parco**. L'analisi ci permette di osservare che nel 2022 il 50,2% delle autovetture (Euro 0-Euro 4) appartengono a classi ambientali più basse, quota inferiore di 13,4 punti rispetto a quella rilevata cinque anni prima (63,6%). All'opposto nello stesso arco temporale cresce la quota di autovetture circolanti appartenenti alle 'classi euro' a minore impatto ambientale (Euro 5 ed Euro 6): passando dal 36,3% del 2018 al 49,4% del 2022.

La quota di auto circolanti con oltre 15 anni d'età, e quindi maggiormente inquinanti, si attesta al 39,4%, valore superiore rispetto a quella rilevata cinque anni prima (31,9%).

Mobilità sostenibile

Una mobilità più sostenibile con **alimentazione elettrica o ibrida** (ibrido benzina o gasolio) è rapidamente cresciuta negli ultimi 5 anni in Italia, **passando da 658 auto ogni 100 mila circolanti nel 2018 a 4.264 auto ogni 100 mila circolanti nel 2022**. Le prime tre Regioni per maggior diffusione di auto elettriche e ibride sono **Valle d'Aosta**, con 19.486 auto ogni 100

mila circolanti, **Trentino-Alto Adige**, con 13.290 auto ogni 100 mila e **Toscana** con 5.893 auto ogni 100 mila.

Le province con una maggior diffusione delle autovetture ibride ed elettriche nel 2022 sono **Aosta** (19.486 auto ogni 100 mila), **Trento** (14.949 auto ogni 100 mila), **Bolzano** (10.709 auto ogni 100 mila), **Firenze** (10.601 auto ogni 100 mila), **Milano** (7.193 auto ogni 100 mila), **Bologna** (6.654 auto ogni 100 mila), **Varese** (6.324 auto ogni 100 mila), **Como** (6.270 auto ogni 100 mila), **Roma** (5.997 auto ogni 100 mila) e **Monza Brianza** (5.948 auto ogni 100 mila). Al contrario, una minor diffusione di auto elettriche e ibride si riscontra in provincia di **Avellino** (1.463 auto ogni 100 mila), seguita da **Vibo Valentia** (1.459), **Foggia** (1.454), **Crotone** (1.435), **Isernia** (1.390), **Oristano** (1.356), **Napoli** (1.325), **Caltanissetta** (1.310), **Agrigento** (1.191) ed **Enna** (1.104).

La transizione della filiera auto spinta dalle Politiche Europee

Nell'ambito della transizione ecologica, il settore auto è stato negli ultimi anni oggetto di una forte spinta da parte dell'Unione Europea finalizzata a rafforzare le politiche volte a ridurre l'impatto ambientale del settore: circa il 25% delle emissioni in Italia derivano dai trasporti e, in quest'ambito, i due terzi provengono dalle automobili.

Nello specifico, nuovi ambiziosi obiettivi per il settore sono stati definiti nell'ambito del più ampio pacchetto cosiddetto **Fit for 55%**, lanciato dalla Commissione Europea nel luglio del 2021 per accelerare il percorso di contrasto al cambiamento climatico; **il pacchetto normativo nel suo complesso mira a ridurre di almeno il 55% le emissioni di CO₂ entro il 2030 e a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050**. Tali obiettivi sono poi definiti in target specifici, ulteriormente rafforzati attraverso il Piano *RepowerEU* emanato a seguito della pesante crisi energetica.

Per quanto riguarda nello specifico il trasporto, questo dovrà contribuire alla transizione energetica e climatica europea **con un taglio del 90 % delle emissioni di CO₂ entro il 2050**; in tale contesto, **il solo settore del trasporto su strada deve abbattere le emissioni di CO₂ del 45% nel periodo 2030-2034**.

Tra i diversi provvedimenti che sono intervenuti per implementare questi *target*, quello più dibattuto è stato il Regolamento UE 2023/851.

La norma prevede che le case automobilistiche riducano del 50% le emissioni di CO₂ delle automobili e del 55% quelle dei furgoni rispetto agli obiettivi del 2021 entro il 2030 e, per far ciò, viene stabilito il **phase-out dall'immissione sul mercato di auto e veicoli leggeri a motore termico a partire dal 2035** attraverso un divieto di nuove immatricolazioni dei veicoli con motore a combustione interna alimentati a benzina e diesel (motore termico).

Seppure venga indicato che gli obiettivi potranno essere conseguiti mantenendo un approccio al parco veicoli tecnologicamente neutro, il Regolamento fa riferimento alle tecnologie

disponibili al momento (motore elettrico a batteria; motore alimentato a celle a combustibili; motori alimentati a idrogeno) per contribuire all'abbattimento dei livelli emissivi, ma evidenzia anche il possibile ricorso ai veicoli elettrici ibridi quali veicoli che possono contribuire alla transizione energetica del settore.

Il Regolamento, dopo un lungo negoziato, ha disposto anche alcune **deroghe** alla disciplina generale, prevedendo in particolare:

- ✓ l'esenzione dal divieto di immatricolazione per le imprese che producono meno di 1000 veicoli l'anno;
- ✓ la possibilità, a favore delle imprese che producono meno di 10mila veicoli l'anno o meno di 22mila furgoni l'anno, di continuare a produrre e vendere fino al 2035 i veicoli alimentati a motore termico (emendamento c.d. *Motor Valley*, che ha fatto salve le case produttrici di auto di lusso).

Quali prospettive per affrontare la transizione tutelando una filiera strategica per il Paese

Al di là degli ambiziosi impegni comunitari e delle criticità che questi lasciano intravedere, è indubbio che la diffusione di auto elettriche nel mondo cresce rapidamente e che molti Paesi europei hanno già fissato o stanno studiando il percorso che porterà all'eliminazione dal mercato delle auto a combustione.

Sono altrettanto evidenti però i rischi di forzare con vincoli normativi una transizione che guardi a una sola tecnologia e che venga affrontata senza attenzione alle necessarie misure di accompagnamento per un settore complesso come quello descritto e così strategico per l'economia italiana.

In Italia la diffusione delle auto elettriche è cresciuta, come pure la rete infrastrutturale di ricarica elettrica, ma più lentamente che in altri Paesi, **e il processo di elettrificazione dei trasporti nel nostro Paese è ancora in fase embrionale. In Italia**, il Paese con il più alto tasso di motorizzazione d'Europa e con un parco auto tra i più obsoleti dove l'automobile è la regina della mobilità, persiste un ritardo rispetto alle economie più avanzate.

Il potenziale di crescita, dunque, è elevato, ma **è necessario dotarsi di un piano di sviluppo di lungo termine che preveda la transizione verso la mobilità elettrica** e che contenga politiche efficaci volte a sostenere la domanda, la filiera industriale e la nascita di infrastrutture nazionali.

La transizione verso una mobilità sostenibile richiede dunque più che in altri ambiti **un intervento complessivo ma graduale e accompagnato**, in grado cioè di fornire agli operatori del settore gli strumenti adeguati a una transizione "soft", che non produca *choc* al sistema e che non scarichi su imprese e cittadini i costi necessari per garantire la sostenibilità del settore.

Vanno, in particolare, tenute in considerazione le diverse implicazioni sui vari tasselli della filiera e, al di là delle ovvie ripercussioni sulle case automobilistiche e sugli utilizzatori (non solo

cittadini ma anche le imprese per le quali i veicoli sono elemento fondamentale per l'esercizio dell'attività), dal nostro punto di vista meritano un'attenzione particolare **due comparti strategici** per il nostro sistema, che analizziamo di seguito:

- produzione/componentistica
- manutenzione.

Produzione/Componentistica

Per le imprese appartenenti alla filiera della produzione, in particolare per le PMI che operano nella componentistica, **sono fondamentali azioni che ne consentano il maggior coinvolgimento possibile nei processi evolutivi, comprensivo di misure atte a sostenerne la qualificazione e l'ammodernamento tecnologico.**

Purtroppo, si tende spesso a circoscrivere la transizione verso l'elettrico alla sola grande industria automobilistica. Quello che vogliamo evidenziare è, invece, la valenza industriale altamente tecnologica legata alla filiera complessiva che si muove intorno al settore dell'*automotive*. Parliamo di un ecosistema di creatività, di saper fare di imprese e lavoratori e di autoimprenditorialità che ha sviluppato una propria identità riconosciuta nel mondo, fatta di un connubio di tecnologia, stile, artigianalità, funzionalità e valore.

Come noto, l'elettrificazione sarà adottata in modo pervasivo. Il 30/50% del valore del veicolo si concentrerà nella batteria. **Alcune componenti tipiche dell'auto saranno destinate a scomparire**, basti pensare al serbatoio del carburante, al cambio e a tutti quei componenti che andranno a morire con la sostituzione del motore termico con quello elettrico (alternatori e gruppi elettrogeni). Mentre **saranno necessarie nuove funzionalità interne tipiche dei sistemi e motori elettrici**. La *supply chain* si sposterà verso l'elettromeccanica innovativa e i fornitori tradizionali del comparto *automotive* dovranno convertirsi rapidamente e attivare, dunque, contatti con i capi filiera più avanzati. La motoristica tradizionale (sia nazionale sia regionale) subirà, dunque, nei prossimi anni una contrazione rilevante.

Va evitato dunque il rischio di una *deindustrializzazione* di un settore chiave dell'economia italiana ed europea. A fronte di ciò si apriranno, però, anche nuove opportunità sul versante delle tecnologie *smart* e della rigenerazione delle batterie. In particolare, **l'attività di recycling/ricarica e riuso delle batterie** attiverà una filiera economica importante e, da questo punto di vista, saranno necessarie politiche nazionali ed europee in merito alla sostenibilità dell'approvvigionamento delle materie prime.

Per accompagnare la trasformazione tecnologica e produttiva sono necessarie:

- ✓ **misure di accompagnamento delle imprese verso le tecnologie compatibili** con gli obiettivi di neutralità climatica, attivando sinergie con il mondo dell'università e della ricerca e azioni di supporto all'innovazione pensati per le micro e piccole imprese;

- ✓ **politiche nazionali mirate di formazione agli imprenditori** sulle nuove tecnologie e nuovi *trend* produttivi;
- ✓ misure *ad hoc* per formare la manodopera che sarà sempre più tecnica, qualificata e con competenze *green*. Un investimento straordinario e qualificato sia sul lato **dell'educazione e formazione tecnica e tecnologica dei nuovi addetti** (il riferimento è al sistema degli ITS), sia sul fronte della formazione continua per la riconversione e lo sviluppo di profili professionali dell'*automotive*.

Manutenzione

È indubbio che una sostanziale modifica delle caratteristiche del settore auto avrà impatti significativi sull'attività di chi ripara e mantiene in buono stato il parco circolante, seppure l'arco temporale abbia dei margini piuttosto ampi visto che la transizione riguarderà l'intero parco circolante che attualmente ammonta a oltre 40 milioni di veicoli su tutto il territorio nazionale. Un arco temporale che dovrà essere sfruttato in maniera efficace per costruire un percorso di accompagnamento del settore.

La transizione ecologica (elettrico, ibrido, idrogeno, etc.) e la digitalizzazione dei veicoli faranno emergere infatti nuovi bisogni:

1. Formazione tecnica e manageriale

2. Nuove attrezzature

3. Accesso ai dati

La digitalizzazione sempre più spinta dei veicoli pone con forza il tema dell'accesso alle informazioni tecniche (oltre che alle attrezzature e alla formazione). Si tratta di uno degli elementi fondanti l'effettiva concorrenza nel mercato del post-vendita (*automotive aftermarket*) ed è necessario che gli operatori indipendenti vedano garantito il loro diritto di ottenere le informazioni tecniche necessarie alla riparazione e manutenzione delle vetture (c.d. informazioni OBD e RMI) in maniera standardizzata, senza restrizioni, non discriminatoria e a costi ragionevoli.

In generale, dunque, in tutte le fasi della filiera – inclusi i due comparti su cui si sono concentrate le precedenti considerazioni –, la riconversione va certamente accompagnata attraverso un **sostegno agli investimenti necessari, sia nel campo delle linee di produzione e assistenza sia con riferimento alla formazione e riqualificazione del personale**.

Va evidenziato, inoltre, il tema dell'**insufficienza delle infrastrutture** a supporto dell'elettrificazione del trasporto.

Ruolo del settore autoriparazione e fattori competitivi

Il settore dell'autoriparazione conta in Italia 73mila imprese attive e quasi 212mila addetti.

L'autoriparazione rappresenta una **componente essenziale della filiera auto a supporto delle esigenze di mobilità dei cittadini**, nelle sue diverse articolazioni settoriali che comprendono i meccatronici, i carrozzieri, i gommisti e le officine di revisione, abbracciando tutto l'ambito della manutenzione, della riparazione e dei controlli dei veicoli.

Il settore va sostenuto e rafforzato in quanto:

- ✓ **forza economico-occupazionale, come dimostrano le più recenti analisi statistiche;**
- ✓ **tra i più importanti driver della ripresa e crescita competitiva per il nostro Paese, in linea con gli obiettivi delle Politiche green nazionali ed europee e del PNRR;**
- ✓ **servizio di pubblica utilità che garantisce l'efficienza dei veicoli e la sicurezza degli utenti, nel rispetto dell'ambiente.**

Priorità di intervento

Occorrono azioni che abbiano come obiettivo quello di dare un **impulso immediato alle MPMI del settore**, e contestualmente possano intervenire sugli aspetti strutturali per rafforzare e stabilizzare la tenuta economica dell'autoriparazione, valorizzando il ruolo del comparto nella filiera. In tal senso è necessario:

- ✓ **riconsiderare le opzioni tecnologiche disponibili in tema di mobilità sostenibile**, affinché si individuino soluzioni che, anche alla luce dei nuovi scenari economici, consentano di coinvolgere e salvaguardare l'operatività delle imprese di autoriparazione;
- ✓ nell'ambito delle politiche di incentivazione, **introdurre un sistema strutturale di detrazioni fiscali**, per favorire la costante e continuativa manutenzione e messa a punto dei veicoli da parte degli utenti, non soltanto ai fini di tutela ambientale, ma anche dell'aumento complessivo dei livelli di sicurezza del parco veicoli circolante;
- ✓ **favorire la riconversione dei motori endotermici** consentendo l'impiego di carburanti *green* in grado di migliorare il livello di eco-compatibilità dei veicoli a motore e intervenendo attraverso **sistemi di retrofit** in grado di ridurre le emissioni dell'attuale parco circolante, anche per venire incontro alle esigenze dei cittadini con ridotta capacità di spesa che non possono permettersi la sostituzione del veicolo;
- ✓ **ripristinare gli incentivi all'installazione di impianti GPL e metano** sui veicoli datati e la riduzione della tassa di possesso e del premio assicurativo, in funzione del chilometraggio annuale;
- ✓ **sostenere i processi di formazione verso le competenze**, che il mercato richiede sempre più orientate all'innovazione e alla connessione tecnologica, anche favorendo

una maggiore interazione e collaborazione fra mondo delle imprese, della ricerca e Università;

- ✓ prevedere il rafforzamento e l'**ammodernamento delle infrastrutture**, connesse alle scelte sulla mobilità;
- ✓ incrementare le azioni di controllo per **contrastare il fenomeno dell'abusivismo** e della concorrenza sleale che penalizza le imprese in regola e mette a rischio la sicurezza degli utenti;
- ✓ **rimuovere gli ostacoli per l'accesso alle informazioni tecniche** delle case costruttrici, essenziali per l'attività di autoriparazione in conformità agli *standard* richiesti. L'evoluzione della Categoria, al passo con il progresso tecnologico e con le nuove frontiere della mobilità, non può prescindere dal superamento di questa criticità.

È importante che il *trend* futuro sia caratterizzato da una **mobilità 'mista'**, legata strettamente all'uso che si fa del veicolo e in questo senso non devono essere privilegiate fette di mercato a discapito di altre. Puntare in maniera esclusiva verso la trazione elettrica è controproducente sia perché è un ambito che presenta ancora varie incognite, sia in quanto il motore endotermico ha molte potenzialità e possibilità di impiego anche con i carburanti alternativi e abbandonarlo significherebbe mettere a rischio il settore produttivo interessato. **Secondo il principio della neutralità tecnologica, è necessario orientare gli incentivi verso le migliori tecnologie disponibili sul mercato e allargare la platea dei fruitori, dosando le agevolazioni in base al conseguimento di obiettivi che siano effettivamente definiti e misurabili.**