



Forum Automotive Incentivi auto, Benamati: "Il governo è disponibile al rifinanziamento"



Chiudi

Gli **incentivi alla rottamazione** sono ormai quasi esauriti, soprattutto quelli per l'acquisto di vetture nelle fasce di emissioni di CO2 tra i 61 e 135 g/km, ma a breve il governo potrebbe rifinanziarli. Secondo l'onorevole Gianluca Benamati, intervenuto a un evento del Forum Automotive, delle aperture in tal senso si sono già verificate: "Il nostro parco circolante - ha affermato il capogruppo del PD alla commissione Attività Produttive della Camera - è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al governo - ha proseguito il deputato del centrosinistra - la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per le fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal ministero dello Sviluppo Economico ho ricevuto i primi segnali confortanti, che mi fanno ben sperare. Il Mise ha confermato la centralità del comparto automotive e la possibilità di rifinanziare gli incentivi in funzione delle disponibilità economiche".

Interventi strutturali. Per Benamati, tra i politici più attivi nel sostenere le istanze della filiera (ha firmato l'emendamento per **estendere gli incentivi alla rottamazione anche alle Euro 6**), sarebbe anche opportuno varare iniziative di lungo termine per sostenere la riconversione e il riposizionamento dell'intero settore in un'ottica di risposta alle trasformazioni tecnologiche e alle sfide della transizione energetica. In particolare, il deputato è intervenuto sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), necessario per ottenere le risorse del Recovery Fund, e sulle possibili misure per rinnovare il parco circolante: "Domani, proprio nella Commissione Attività Produttive, avremo una riunione di analisi del Pnrr, un piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e che oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Gli incentivi servono. La disponibilità del governo dà seguito alle tante richieste giunte

dal settore per un sostegno a favore di un pezzo importante dell'economia italiana. Sulla questione sono stati diversi gli interventi durante l'evento organizzato da Forum Automotive: "Dobbiamo cercare di far ripartire il mercato italiano dell'auto, che è troppo depresso. I livelli del 2021, anche se superiori a quelli del 2020, rischiano di non essere sufficienti per mantenere la filiera italiana. Più che aiuti servono incentivi per far ripartire il mercato", ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, sottolineando in particolare la necessità di imprimere un'accelerazione al rinnovo del parco circolante per ridurre le emissioni: "se non mettiamo mano pesantemente al rinnovo del parco circolante, difficilmente potremo pensare di risolvere il problema dell'inquinamento" ha detto De Stefani Cosentino. Dello stesso avviso si è mostrato Michele Crisci, presidente dell'Unrae, secondo il quale "gli incentivi hanno portato degli effetti straordinari nel sostegno alla domanda" e se non dovessero essere rinnovati "si rinuncerà a benefici sia economici sia ambientali".

Necessaria una politica industriale. Di certo, è necessario cambiare passo in termini di politiche industriali per affrontare i cambiamenti tecnologici in corso: "Il momento - ha aggiunto Crisci - è emergenziale, ma la transizione verso la sostenibilità ecologica era già stata intrapresa da anni dal settore e ora deve essere guidata da chi ci governa". "Il percorso è chiaro: si va verso una elettrificazione spinta soprattutto in Europa e in Cina - ha spiegato ancora Gianmarco Giorda dell'Anfia - ma bisogna che la politica gestisca questa transizione in modo proattivo, per non far perdere competitività all'industria italiana ed europea. Serve una politica industriale per il settore auto", ha sottolineato Giorda, altrimenti "rischiamo di perdere pezzi importanti della nostra industria". La transizione va quindi accompagnata, ma senza dogmatismi, magari di stampo magari ambientalistico. Secondo Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, è infatti necessario "stare sempre con i piedi per terra" e pensare, per esempio, ai tanti interrogativi che pone la mobilità elettrica, tra cui i prezzi troppo alti e la scarsità di risorse pubbliche per sostenere gli incentivi. Anche da Massimiliano Archiapatti, numero uno di Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), chiede di evitare dogmatismi, ribadendo la necessità di lavorare sull'attuale parco circolante facendo leva soprattutto sulla leva fiscale: da anni Aniasa invoca un allineamento al quadro europeo delle aliquote fiscali italiane sulle auto a noleggio e aziendali. Infine, Fabrizio Guidi, presidente di Asconauto, ha invitato i governanti ad avere un approccio "a largo spettro", che guardi "a tutte le tasche". "La soluzione giusta" ha detto Guidi "è quella che tocca più fasce" perché "bisogna fare in modo che la gente acquisti automobili e che il parco circolante venga rinnovato". Serve dunque un "rinnovamento", ma bisogna "agire su più fronti e non solo su determinate motorizzazioni", come sta avvenendo attualmente con l'elettrico, parallelamente a provvedimenti che sfavoriscono i motori endotermici.

Le auto endotermiche non sono al capolinea. Proprio su questo tema, di grande attualità all'interno del settore alla luce delle decisioni di molti costruttori di abbandonare i motori tradizionali entro un certo lasso di tempo, sono intervenuti diversi consulenti. Per Gianluca di Loreto di Bain & Company, "l'auto elettrica è il futuro del mercato perché così è stato imposto per legge: la nuova tecnologia elettrica sta arrivando dall'alto, dai segmenti premium, e questo è la prova che le norme non sempre vanno d'accordo con i modelli di business delle imprese". Dello stesso avviso è Dario Duse, managing director di AlixPartners, secondo il quale "l'innovazione sta partendo dall'alto e non dal basso", mentre "sarebbe stato auspicabile il contrario" vista la maggior diffusione delle utilitarie rispetto ai modelli premium. Di conseguenza, secondo Lorenzo Tavazzi, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House - Ambrosetti, "è presto per suonare le campane a morto per i motori termici". Del resto, "il mercato dell'elettrico cresce ma i numeri sono ancora piccoli" ha aggiunto Tavazzi. Quali saranno, dunque, le tecnologie dominanti in un futuro immediato? Per di Loreto, "i prossimi anni sembrano più all'insegna dell'ibrido che dell'elettrico puro": un'affermazione che trova concorde

Giorgio Barbieri di Deloitte: "l'ibrido consente una transizione più graduale, è meno dirompente per la filiera, è meno costoso e può anche educare il consumatore alle nuove tecnologie". La fine del motore termico non è dunque vicina come sembra.