


[stampa](#) | [chiudi](#)

 Copyright © RIP Srl
 Trasporti

venerdì 30 ottobre 2020

di L.M.P.

Auto, “un piano strategico da inserire nel Recovery Plan”

Le richieste ForumAutomotive: contro la “tempesta perfetta” non basta la politica degli incentivi

Serve una strategia per l'automotive e serve al più presto, magari già attingendo alle risorse del Recovery Fund. Se la politica degli incentivi ha accontentato alcuni e soddisfatto pochi, una politica industriale per il settore dell'auto è tutto ciò che chiedono gli operatori al Governo, soprattutto in vista dell'ondata di investimenti europeo attesi per il prossimo.

Alla tavola rotonda di lunedì organizzata nel quadro della due giorni di Forum Automotive c'erano tanti dei protagonisti del settore del Paese – Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae tra le altre – ma anche la rappresentanza politica chiamata a raccogliere le istanze del mondo a quattro e due ruote con il collegamento dell'onorevole Gianluca Benamati (PD) e Giuseppe Donina (Lega).

Punto di partenza del dibattito non poteva non essere quello degli **incentivi** – visto anche il titolo dell'appuntamento, “No incentivi stop&go, serve una strategia” – e degli elementi positivi che negli ultimi due anni la misura, prevista inizialmente solo per lanciare la mobilità elettrica, ha avuto. Per **Gianluca Benamati**, infatti, l'apertura ai motori endotermici con le emissioni più basse e l'introduzione delle diverse fasce sono già “un primo risultato”, anche se “è stato un errore non rifinanziarle”. Ma ci tiene a precisare che va comunque previsto uno scivolo per uscire da questa logica: “gli incentivi verranno confermati in Legge di Bilancio per il 2021 ma non possono durare per sempre”. Quello che non ha convinto i partecipanti alla tavola rotonda però è stata la modalità con cui sono stati elargiti, lo stop&go appunto, che non permette di elaborare una politica industriale continuativa nel tempo. Per Michele Crisci, presidente dell'associazione delle case auto estere (Unrae), infatti, misure di questo tipo “generano confusione nei consumatori e mette in difficoltà i produttori”, e ha chiesto al Governo di dare una chiara direzione che però “non può essere lasciata agli emendamenti del Parlamento”.

Se il contributo statale per l'acquisto di un'auto non può essere la soluzione a tutti i mali e alle sfide che il settore è chiamato ad affrontare, la linea la traccia di nuovo l'onorevole Benamati. L'auspicio è quello di riuscire a inserire il Piano strategico per l'automotive all'interno del Recovery Plan italiano con due punti fermi: la **salvaguardia dell'occupazione** impegnata nel comparto e l'**auto elettrica**, perché “ci sarà un sistema misto per diverso tempo, ma il trend è quello”.

Scelte che dovranno tener conto della “tempesta perfetta”, così **Paolo Scudieri**, presidente di Anfia, ha definito la situazione affrontata dall'auto negli ultimi mesi: da un lato impegnato in una difficile transizione/rivoluzione tecnologica verso la mobilità a batterie e dall'altro colpito duramente dalle conseguenze economica della pandemia da Covid-19.

Puntare sull'elettrico significa però anche una **rete di infrastrutture di ricarica** capillare lungo tutto il Paese. In questo caso qualche numero lo ha offerto il direttore generale di Motus-E: nel paese sono attive circa 16mila colonnine pubbliche – con un parco elettrico di 40mila veicoli – sufficienti al momento per soddisfare la domanda odierna ma che rischia di non bastare se i ritmi di crescita delle auto “alla spina” resteranno a tre cifre anche nei prossimi anni. I filoni di sviluppo in questo ambito sono sostanzialmente due: il primo è quello della ricarica domestica – Motus-E presenterà al prossimo e_mob di Milano anche un vademecum per la colonnina condominiale sviluppato con Anaci, l'associazione degli amministratori di condominio – il secondo è il nodo delle autostrade, uno dei nervi maggiormente scoperto della rete di ricarica nazionale che sta nascendo.

Nel frattempo spazio anche alle **altre fonti**: “vanno messi a rete il Gnl, i biocarburanti e l'idrogeno”, ha sottolineato Benamati. Un quadro che vede d'accordo anche l'opposizione perché, come spiega l'onorevole Donina, “in commissione c'è più collaborazione” su quelli che “sono temi più tecnici, dove la politica fa un passo indietro”. L'obiettivo, ha aggiunto il deputato leghista, è “fare ragionamenti d'insieme e strutturali”. E soprattutto privi di ideologia, ha incalzato di nuovo Crisci. La parola chiave è la neutralità tecnologica, perché la priorità, come è stato sottolineato da più partecipanti alla tavola rotonda, è il ringiovanimento del parco auto italiano e la riduzione delle emissioni. “È inutile che mi spello le mani perché Volvo è prima in Europa per plug-in ibride vendute se poi questi numeri non incidono sul ricambio del parco perché rappresentano solo una frazione

piccola del mercato”, ha concluso il suo ragionamento il presidente di Unrae e della casa svedese in Italia. Sulla stessa lunghezza d'onda anche Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta le aziende che offrono servizi di mobilità, che ha aperto un nuovo fronte, quello dell'usato. Per Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione, infatti, per ringiovanire il circolante italiano – il secondo più anziano d'Europa – all'interno della strategia si dovrebbe tenere conto anche della riserva di auto di seconda e di incentivi ad hoc “per raggiungere fasce di popolazione con minore possibilità di spesa, non toccati dai bonus sul nuovo”.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.