

Auto, per la svolta più hi-tech e alleanze

CRISI DI SISTEMA

**Gli incentivi da soli non sono sufficienti
Venerdì il tavolo al Mise**

Il governo corre ai ripari sulla crisi dell'auto, sottovalutata dal precedente esecutivo. Al tavolo convocato dal ministero dello Sviluppo economico il 18 ottobre si imposterà un

piano di lungo termine per la transizione tecnologica del settore verso l'elettrico e le basse emissioni. Intanto, si studia la correzione degli attuali incentivi nella legge di bilancio e la stabilizzazione degli aiuti per le infrastrutture di ricarica. L'Italia è inoltre pronta a correre con Germania e Francia nel progetto di interesse europeo per la produzione di batterie, in alternativa al dominio dell'industria cinese.

Fotina — a pag. 8



Nuovi interventi. Nella manovra di bilancio potrebbero essere inserite agevolazioni permanenti per le stazioni di ricarica

LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE
Il Governo corre ai ripari

Venerdì il tavolo al Mise. L'Italia pronta a lanciarsi con Germania e Francia nel Progetto europeo sulle batterie
In manovra stabilizzazione dei bonus per le reti di ricarica. Dubbi sulla norma-rottamazione del decreto clima

Auto, non bastano gli incentivi Svolta con hi-tech e alleanze Ue

Carmine Fotina

Per una volta l'abusato strumento del «tavolo» governativo potrebbe preludere davvero a delle decisioni di politica industriale. L'appuntamento è per venerdì, 18 ottobre, quando il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli radunerà imprese e sindacati dell'automotive. Le aspettative sono alte perché un governo che della transizione energetica ha fatto una bandiera politica, e del rilancio dell'industria una promessa elettorale, sa di non poter sbagliare. I Cinque Stelle devono farsi perdonare 14 mesi di governo in cui la crisi strutturale dell'auto è stata sottovalutata, dal canto suo il Pd in Parlamento alzerà il pressing per correggere già con la legge di bilancio gli incentivi previsti un anno fa con il contestatissimo sistema bonus-malus. Ma la sensazione diffusa, e che sarà ribadita venerdì dai rappresentanti dell'industria, è che l'errore più grande sarebbe continuare a pensare di forzare il mercato a colpi di provvedimenti spot. Se da un lato nella manovra di bilancio potrebbero arrivare nuovi interventi - come l'ampliamento degli attuali incentivi per elettrico e ibrido plug-in anche al gas e la stabilizzazione delle agevolazioni per le infrastrutture di ricarica anche oltre il 2021 - da venerdì in avanti bisognerà ragionare su un vero piano pluriennale che affronti le trasformazioni hi-tech del settore. Un progetto che, sebbene in netto ritardo,

ci metta in scia con quanto fatto da Germania e Francia con le quali, per inciso, non guasterebbero serie alleanze industriali. Per questo è positivo che, dopo la recente visita a Roma del ministro tedesco Peter Altmaier, l'Italia con Fca abbia qualche carta in più per giocare da co-protagonista nel grande progetto europeo (l'Ipcei, Important projects of common european interest) per la produzione di batterie a ioni di litio con il quale la Commissione vuole contrastare il dominio cinese. Significherebbe parlare di industria elettrica dell'auto in termini finalmente strategici e non di pochi punti percentuali da recuperare con incentivi improvvisati. La campagna avviata un anno fa - al netto del malus - ha dato i suoi frutti, va precisato, ma è stata lanciata nella penuria di modelli elettrici disponibili, a maggior ragione se si bada all'italianità. Fitch Solutions stima che il fondo incentivi del 2019 potrà sovvenzionare fino a 17.000 vendite di veicoli elettrici con rottamazione oppure 27.500 senza rottamazione. Le vendite di auto ricaricabili a fine 2019 saranno il doppio di quelle del 2018, ma pesando comunque al massimo il 2% del mercato. Forse non a caso Patuanelli ha parlato nei giorni scorsi di transizione tecnologica verso la mobilità a basse emissioni con una «graduale» riconversione della filiera produttiva. La norma del decreto Clima preparato dal ministro dell'Ambiente Sergio Costa, con la quale si destina il bonus rottamazione esclusivamente ad abbonamenti ai trasporti pubblici o alle biciclette e non ad auto a

basse emissioni, non è stata interpretata come un buon segnale, nemmeno dallo Sviluppo economico. Proprio la gradualità dell'approccio è un tema ritenuto centrale dagli industriali, che guardano con crescente preoccupazione al -9,5% della produzione italiana nei primi 8 mesi del 2019 (segno negativo che perdura dall'ultimo trimestre 2018). Il piano per la transizione parte da oltre il 30% di vetture circolanti ante Euro 4 e da obblighi europei che danno ancora qualche anno di respiro, con l'obbligo del 50% di nuove vetture elettriche vendute fissato al 2030. Offerta e domanda di mercato, in altre parole, andrebbero allineate con saggezza.

Da venerdì si entrerà anche nel vivo del Libro bianco preparato da Confindustria, con il contributo centrale dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica. Paolo Scudieri, che ne è il presidente, chiama a un'«azione coesa pubblico-privati a supporto di un settore la cui importanza per il paese, con l'indotto parte rilevante, finalmente è in primo piano. Trazioni alternative, sicurezza, leggerezza, riciclabilità dei componenti, auto senza conduttore sono solo alcune delle sfide tecnologiche che ci impegnano». E sulle implicazioni hi-tech dell'«Auto 4.0» si concentrerà anche l'indagine conoscitiva che la Camera, partendo dalla commissione Attività produttive, è pronta ad avviare. Gianluca Benamati, vicepresidente Pd della commissione e tra i promotori dell'indagine, lascia capire quale sarà il confine invalicabile: «La transizione verso la mobilità so-

stenibile - che coinvolge veicoli pubblici, privati e modelli di car sharing - dovrà in ogni caso avere anche la caratteristica di una forte equità sociale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al via indagine conoscitiva del Parlamento su transizione energetica e sviluppi tecnologici «4.0»