

PERSO IL 10 PER CENTO IN EUROPA E IL 16,3 IN ITALIA IN 9 MESI

# L'auto è in bilico

## Elettrico ancora caro ma ci sono gli incentivi

MATTIA ECCEHLI  
ROMA

L'industria dell'auto si trova nelle sabbie mobili del conflitto e della disputa sotterranea su materie prime e componenti. I costi aumentano e le vendite calano, il mercato dell'Ue ha perso terreno: -10% tra gennaio e settembre, ossia quasi 750.000 vetture commercializzate in meno a quota 6,785 milioni. Quello nazionale va anche peggio: sotto le 980.000 unità immatricolate, -16,3% rispetto allo stesso mese del 2021, ma con una flessione addirittura doppia (-33,5%) rispetto al 2019.

Dal 2 novembre tornano gli incentivi, questa volta estesi anche alle persone giuridiche (società di noleggio, ma con contributo dimezzato). Sono ancora disponibili oltre 330 milioni, spalmati su 6 dei 9 capitoli di spesa le cui risorse non sono ancora esaurite.

Gianmarco Giorda, direttore

dell'Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'industria dell'auto, ammette che «una macchina elettrica costa ancora troppo». E non può nemmeno essere l'unico veicolo di una famiglia: «Oltre che per il prezzo – osserva Giorda – è difficile da ricaricare sia a livello domestico sia lungo le strade a scorrimento veloce e non garantisce ancora un'autonomia che assicuri libertà negli spostamenti».

La nuova «finestra» per gli incentivi è stata accolta positivamente dal comparto, che avrebbe tuttavia preferito l'apertura alle aziende fin dall'inizio: «È positivo – argomenta Michele Crisci presidente dell'Unrae, l'organizzazione che rappresenta i costruttori esteri in Italia – l'allargamento degli incentivi alle flotte e alle partite Iva, sia pure con la "limitazione" del noleggio perché significa velocizzare la rimessa sul mercato di auto usate di ultimissima generazione che aiuterebbero davvero l'ambiente e uscirebbero a valori di-

mezzati fra tre anni». «Pur capendone la portata sociale» Crisci è invece più «perplesso» sul raddoppio degli incentivi al di sotto di un certo livello Isee (fino a 7.500 euro, il 50% più di prima, per chi ha dichiarato meno di 30.000 euro): «Non solo perché in Italia le soglie di reddito sono un po' aleatorie, ma anche perché è difficile che un soggetto che oggi si trova realmente al di sotto di un certo reddito, nella situazione corrente, abbia come priorità l'acquisto di un'auto», argomenta il presidente.

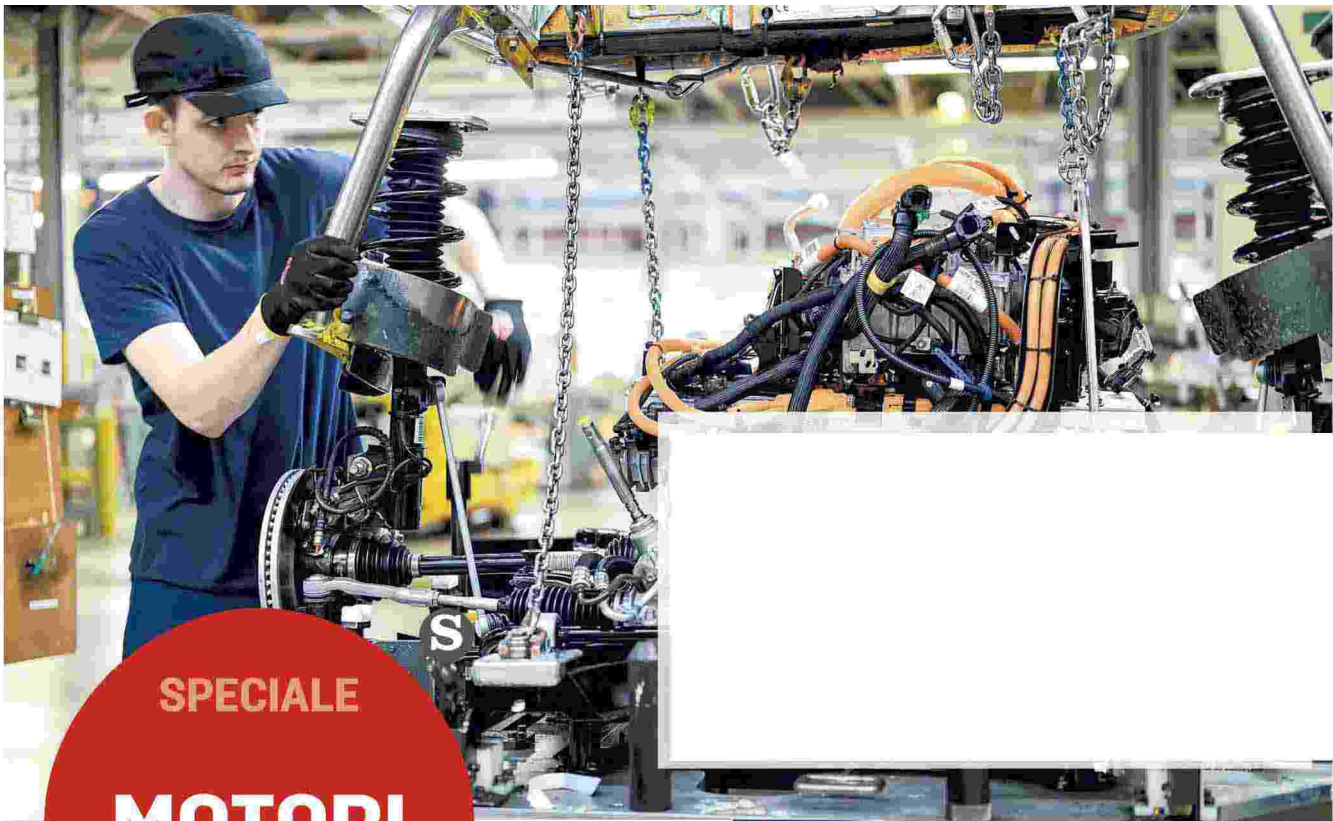
Crisci e l'Unrae avrebbero voluto un intervento più generalizzato anche sulla fiscalità con una detraibilità differenziata dell'Iva a seconda del tipo alimentazione: «Con gli incentivi, l'Europa e i governi danno un segnale su quale sia la strada da seguire. Per questo credo che sarebbe un errore cambiare strategia. Quella dell'elettrico è la strada, si vada avanti sostenendo anche la progressiva conversione

delle aziende. Dev'essere un'opportunità».

Da Parigi, il Ceo di Stellantis Carlos Tavares, aveva messo in guardia circa il rischio dell'industria dell'auto europea, esposta alla concorrenza asimmetrica della Cina, dove le regole per accedere al mercato sono molto restrittive che nel Vecchio Continente. «È più facile dalla Cina entrare in Europa che viceversa – conferma Giorda – perché se non si produce localmente i dazi sono elevati. Occorre da questo punto di vista trovare i meccanismi a livello europeo per garantire parità di condizioni». L'offensiva automobilistica del Dragone è cominciata e soprattutto nei segmenti più bassi l'offerta sarà estremamente competitiva: «Forse – conclude il direttore dell'Anfia – la transizione andava gestita in maniera più strategica in Europa, perché la nostra catena di valore nelle batterie dipende per troppi aspetti dalla Cina». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SPECIALE  
**MOTORI**  
31 OTTOBRE 2022



In alto, la fabbrica Stellantis di Hordain, il primo stabilimento al mondo a produrre veicoli commerciali a idrogeno, elettrici e termici. Sopra, la concept car Renault 4ever, che sarà completamente elettrica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.