

## Incentivi auto, cosa ne pensano le aziende di settore in Italia

### Intervista a Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche

pubblicato il 28 giugno 2012  
di Eleonora Lilli



Gli [incentivi auto 2013-2015](#) che sono in discussione in Parlamento continuano a far discutere. In un momento di **grave crisi delle immatricolazioni** c'è il rischio che la domanda di nuove vetture, nell'attesa dei bonus statali, si blocchi del tutto, mentre lo stanziamento previsto (70 milioni di euro all'anno per i prossimi tre anni) non basterà a soddisfare un gran numero di richieste e coinvolgerà soltanto una porzione delle auto in commercio: quelle con **emissioni di CO2 inferiori ai 120 g/km**. L'obiettivo finale del testo è infatti quello di promuovere la mobilità a basso impatto ambientale e in una sezione della normativa viene regolamentata per la prima volta in Italia [la rete di ricarica](#) pubblica e privata delle **auto elettriche**. Ci sono poi altri punti che fanno riflettere, come l'[IPT](#), che per le auto a basso impatto ambientale potrebbe essere solo un "ricordo", e l'anticipo che i **concessionari** - in questo periodo di crisi - dovrebbero concedere al momento dell'acquisto dell'auto nuova per sbloccare l'incentivo statale. Di questo OmniAuto.it ha parlato con **Roberto Vavassori**, Presidente dell'Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche (**ANFIA**) che si propone come portavoce di aziende operanti nel settore, presso le istituzioni pubbliche e private in Italia.

**OmniAuto.it:** La questione incentivi all'auto elettrica è molto delicata in un momento di crisi delle immatricolazioni. Cosa ne pensa l'ANFIA del fatto che il governo incentiverebbe le auto non solo elettriche, ma anche ibride, GPL, metano... con emissioni inferiori ai 120 g/km?

"Accogliamo positivamente il progetto a cui va incontro il nuovo testo del Disegno di Legge Lulli/Ghiglia, approvato dalle Commissioni Trasporti e Attività produttive il 19 giugno scorso, convinti, come siamo, che l'innovazione rappresenti la leva più importante per garantire un futuro all'industria italiana. E apprezziamo anche l'intento di mantenere un approccio basato sulla neutralità tecnologica al tema dell'incentivazione. Occorre, tuttavia, precisare che in questo caso non si tratta di un piano di incentivazione tradizionale, paragonabile a quelli varati negli scorsi anni, perché, pur prevedendo

incentivi all'acquisto di determinate categorie di veicoli, è sostanzialmente finalizzato alla sperimentazione nel campo della mobilità sostenibile. Il provvedimento va quindi letto come uno sforzo di sperimentazione, in un Paese in cui non c'è ancora una significativa produzione di veicoli elettrici, ma che ha tutto l'interesse a colmare il suo gap, rispetto agli altri maggiori Paesi industriali, negli investimenti in ricerca e innovazione industriale per il rafforzamento della filiera produttiva nazionale, la stessa che, domani, diventerà catena di fornitura della futura mobilità elettrica. Riteniamo particolarmente positivo, quindi, il fatto che nel nuovo testo siano state accolte alcune istanze di modifica da noi sostenute e considerate molto importanti per la nostra filiera. Mi riferisco all'estensione delle forme di ricerca agevolabili anche alla ricerca su componenti e soluzioni per la mobilità elettrica, quali la ricerca sulle batterie ricaricabili e lo sviluppo di soluzioni di infomobilità e interoperabilità tra veicoli e infrastrutture di ricarica (prevista all'art. 10). A nostro avviso, con un mercato dell'elettrico ancora pressoché inesistente proprio a causa degli elevati costi dei veicoli e dei loro componenti, sarebbe molto più utile dedicare la maggior parte dei fondi previsti nel prossimo triennio alla ricerca su parti e componenti dei veicoli - affinché si riduca, attraverso le innovazioni di prodotto, il time to market di questi ultimi, rendendoli presto accessibili a tutti - anziché alle infrastrutture, magari prevedendo, come fatto per il fondo dedicato all'acquisto dei veicoli, una differenziazione prestabilita della destinazione delle risorse disponibili.

Sul fronte delle infrastrutture, auspichiamo che si possano prevedere, nei successivi passaggi dell'iter parlamentare, anche misure volte al miglioramento della rete di distribuzione dei carburanti alternativi, carente in termini di capillarità e servizi.

Intervenire sulla mobilità, infine, significa anche considerare come parte di un unico sistema le diverse categorie di mezzi di trasporto. Oltre alla già avvenuta inclusione dei veicoli commerciali leggeri tra i beneficiari del provvedimento, penso sia opportuno estendere l'incentivazione anche all'acquisto di veicoli ecologici operanti in ambito urbano, come macchine operatrici e spazzatrici, da parte di cooperative sociali e privati, tipologia di acquirenti decisamente in crescita. Questi veicoli rappresentano una nicchia d'eccellenza nella filiera produttiva nazionale e, sebbene si tratti di piccoli numeri, hanno un impatto significativo in termini di emissioni, muovendosi soprattutto nei centri urbani".

**OmniAuto.it: Come viene accolta dai costruttori l'ipotesi di rimborsare i concessionari per lo sconto applicato dal venditore sul prezzo di acquisto? Una somma che poi lo Stato gli rimborserebbe tramite credito di imposta...**

"Non entriamo nel merito delle modalità di rimborso scelte a livello istituzionale in questa congiuntura economica del tutto straordinaria. Possiamo comunque notare che anche questo tipo di modalità, differente da quelle attuate per le passate campagne di incentivazione, conferma che non si tratta di un piano di incentivazione standard, ma di un altro tipo di intervento. Il meccanismo del credito d'imposta, comunque, dovrebbe avere il vantaggio di accelerare le tempistiche di rimborso ai Costruttori, piuttosto lunghe per le campagne di incentivazione tradizionali. Speriamo che sia effettivamente così".

**OmniAuto.it: Nella parte conclusiva del testo si fa riferimento all'IPT e al fatto che le regioni potranno decidere di non farla pagare a questa categoria di veicoli. Cosa ne pensate?**

"Il tema dell'IPT rappresenta un problema più ampio. Pur comprendendo la situazione contingente del bilancio dello Stato, torniamo a sottolineare, come già fatto più volte, che si tratta di un'imposta unica in Europa, esistendo solo nel nostro Paese. La sua recente riforma, sommata ai continui aumenti delle accise sui carburanti, non fa che appesantire la pressione fiscale su un settore che è già il maggior contribuente dello Stato e che non può più essere considerato un pozzo di risorse da cui attingere all'occorrenza. Questa tassa non ha ragione di esistere, perciò dovrebbe essere abolita per tutti i veicoli e non solo per quelli interessati dal Disegno di Legge".

**OmniAuto.it: Infine, il fondo stanziato (70 milioni di euro per anno dal 2013 al 2015) è giudicato sufficiente/soddisfacente?**

"In un panorama complessivo di risorse scarse, da allocare al meglio, apprezziamo l'attenzione riservata dalle istituzioni al settore automotive e ai suoi attuali problemi. Inoltre, anche la cifra stanziata va letta nell'ottica di un provvedimento mirato a sostenere la sperimentazione nell'ambito della mobilità sostenibile e non, invece, nell'ottica dei contributi a pioggia".

OmniAuto.it - Testata giornalistica registrata al Tribunale di Roma n. 510/2003