

Mobilità, infrastrutture e fisco I due freni della transizione

**Noleggio e distribuzione chiedono riforme per far funzionare il mercato
L'industria punta su tecnologia e neutralità, ma servono politiche industriali chiare**

■ **Ilaria Silva**

Il confronto su infrastrutture e trasporti ha messo in luce una doppia urgenza per l'Italia: da un lato il ritardo infrastrutturale sulla mobilità elettrica, dall'altro la necessità di politiche industriali coerenti per sostenere una transizione che non sia solo ambientale, ma anche economica e sociale. «Nel 2025 quasi un'auto su quattro venduta nel mondo sarà elettrica o plug-in - ha ricordato Fabio Pressi, presidente di Motus-E - il vero nodo non è il 2035. È la politica industriale: costi energetici, innovazione, ricerca. Serve agire subito contro il rischio di inazione e frammentazione europea». Sul fronte infrastrutturale, Pressi ha sottolineato che l'Italia ha oggi circa 70.000 punti di ricarica, ma che autorizzazioni e attivazioni procedono troppo lentamente: «Serve una cabina di regia nazionale per accelerare i processi e intervenire sui costi dell'energia, al fine di ridurre i prezzi per il cliente finale attraverso misure regolatorie sostenibili». Italo Folonari, vicepresidente di Aniasa, ha posto l'accento sul settore del noleggio veicoli, comparto strategico che gestisce 1,5 milioni di mezzi e contribuisce ogni anno con quasi 3 miliardi di euro alle casse dello Stato. «Le imprese del noleggio sono soggette a un si-

stema fiscale inefficiente e ormai anacronistico, basato su criteri di territorialità non più sostenibili. È necessario riformare il regime di pagamento di bollo auto e IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione), che oggi crea complicazioni inutili». Folonari ha anche ribadito la necessità di politiche pubbliche capaci di valorizzare il ruolo del noleggio nella transizione ecologica. «Serve un nuovo sistema fiscale e una strategia che accompagni la diffusione dei veicoli elettrici, attraendo investimenti in batterie, semiconduttori e infrastrutture. La neutralità tecnologica non è un rinvio, ma la condizione per fare scelte concrete e inclusive». Sul tema è intervenuto anche Andrea Casu (Pd), vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, che ha rilanciato la proposta Dem a firma Simiani per una detassazione progressiva delle auto aziendali a basse emissioni, calibrata sull'impatto ambientale e sull'effettivo utilizzo dei mezzi. Casu ha sottolineato come sia necessario premiare chi inquina meno e, al tempo stesso, investire nelle infrastrutture di ricarica per rendere concreta la transizione. Il deputato Dem ha poi richiamato la sfida della guida autonoma, invitando l'Italia e l'Europa a non limitarsi a importare tecnologie ma a costruire progetti industriali

in grado di competere.

Su questo è intervenuta anche Eliana Longi (FdI), che ha richiamato la necessità di un approccio più ampio: «Non servono solo bonus, ma anche politiche che mettano i cittadini nella condizione concreta di poter acquistare veicoli sostenibili. Il governo non è distratto sul tema della transizione, ma serve realismo: i tempi imposti, come la scadenza 2030 per le auto green, rischiano di essere più dannosi che utili». L'incanto ha tracciato una direzione chiara: la transizione ecologica nella mobilità sarà possibile solo con riforme fiscali adeguate, investimenti mirati e un coordinamento tra pubblico e privato. Ma soprattutto, con una visione di lungo termine che metta l'industria italiana in condizione di competere in Europa.

Nella foto
Davide Vecchi, Eliana Longi, Andrea Casu, Italo Folonari, Fabio Pressi



Peso:52%



Peso:52%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.