

Nuovi incentivi, rischio attesa per il mercato

Immatricolazioni

Per il 2022 le risorse avanzate e da riprogrammare superano i 260 milioni

Filomena Greco

TORINO

Sarà probabilmente il Decreto Mille Proroghe a riaprire la partita degli aiuti per chi vorrà installare una colonnina di ricarica per auto elettriche – misura prevista per il 2022 ma mai attuata – mentre qualsiasi modifica all'impianto di incentivi per l'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni, già previsto per il 2023, avrà bisogno di un nuovo Dpcm, con il rischio di un effetto "attesa" considerato dagli operatori la minaccia numero per un mercato ancora molto distante dai volumi precedenti alla pandemia. Quest'anno il Dpcm con il nuovo schema di Ecobonus è arrivato ad aprile, le misure sono entrate in vigore a maggio, con alcune modifiche introdotte ad agosto, sempre attraverso un Dpcm, diventate operative solo nel mese di novembre.

Da gennaio comunque gli Ecobonus, per 650 milioni, saranno operativi per le immatricolazioni del 2023. Eppure, a guardare l'andamento degli incentivi nel 2022, le misure messe in campo dal Governo Draghi per il triennio 2022-2024 avrebbero davvero bisogno di qualche aggiustamento. L'anno in corso si chiude con un avanzo di oltre 260 milioni per gli aiuti destinati a modelli con emissioni di CO₂ comprese tra 0 e 20 grammi per chilometro (126,2 milioni) e tra 21 e 60 grammi (147,3). L'Italia è sotto la media europea per quota di auto elettriche e plug in immatricolate, con numeri in contrazione

da mesi: l'ultima rilevazione dell'Unrae (associazione delle case estere) evidenzia una quota in Italia dell'8,8% contro il 21% di Francia e Uk e il 34% della Germania. Su questo fronte, dunque, serve una scossa, eliminando, ad esempio, come suggerisce l'associazione Motus-E, il price cap – 35mila euro – imposto a chi acquista un modello full electric usando gli incentivi a disposizione.

A contribuire positivamente, nelle ultime settimane, all'incremento della quota di auto elettrificate in Italia ci sono le società di noleggio, inserite da novembre tra i destinatari degli Ecobonus. «Grazie agli incentivi, seppur limitati al 50%, abbiamo registrato un incremento degli ordini di oltre il 30% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno – mette in evidenza Alberto Viano presidente di Aniasa – e crediamo che anche grazie allo sforzo delle società l'anno in corso potrà chiudersi con un risultato migliore rispetto alle attese. Si tratta di effetti ancora minimi perché gli incentivi coprono un periodo molto limitato, da novembre scorso, e perché sono ancora pesanti i problemi legati alla scarsità di modelli disponibili da parte delle case automobilistiche, con tempi lunghi di consegna». Quanto alla necessità di rivedere gli incentivi, la posizione di Aniasa è chiara: se le misure sono discrezionali creano problemi, serve allora concedere gli incentivi alle società, nella stessa misura riconosciuta ai privati, e allargare la platea oltre che al noleggio, anche al leasing, pro-

prio per non creare discriminazioni tra modelli di acquisto e di consumo. Serve inoltre accelerare sulle infrastrutture. «L'Italia – aggiunge Viano – è l'unico mercato europeo che registra un declino delle immatricolazioni elettriche, è una notizia allarmante perché ci allontana da Francia e Germania, mercati ai quali siamo storicamente allineati».

Le questioni in sospeso comunque restano numerose, come ricorda Francesco Naso segretario generale di Motus-E, a cominciare dalla piattaforma per richiedere gli aiuti per le colonnine, in totale 40 milioni sul 2023, per arrivare alla riprogrammazione delle risorse avanzate nel 2022. «Un altro tema importante – aggiunge – è legato alla fiscalità delle auto aziendali, serve incrementare la deducibilità, in linea con il resto dei paesi europei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Italia è fanalino di coda per la quota di auto elettriche e plug in Lontana da Germania e Francia



Peso: 16%