



di Marco Passarello

Come ridare energia all'automobile

Si è svolto a Milano il primo incontro del #ForumAutoMotive, iniziativa a sostegno del rilancio dell'industria automobilistica creata dal giornalista Pierluigi Bonora. Punto focale è stato il dibattito intitolato Expo 2015: Nutrire il Pianeta, Energia per la Vita. Ma chi ridarà energia al settore dell'automotive? Si sono confrontati politici ed esponenti della filiera dell'auto alla ricerca di soluzioni

Nodo centrale della discussione è stato il cosiddetto 'Pacchetto Auto', la proposta di legge dell'onorevole Daniele Capezzone (Forza Italia), presidente della Commissione Finanze, la cui conversione in legge è tuttora bloccata.

Lo stesso Capezzone ne ha riassunto il travagliato iter: la proposta si basava inizialmente su tre punti: esenzione dal bollo auto, aumento della deducibilità delle vetture aziendali, ed eliminazione della tassa di trascrizione. Nel corso di un confronto in commissione con il viceministro Casero è stato eliminato l'ultimo punto considerato troppo oneroso, dopodiché la proposta è stata approvata con parere favorevole del Governo. Prima che si arrivasse a un voto dell'Aula, tuttavia, sono intervenute nuove perplessità. La legge è stata riportata in commissione, dove sono stati apposti vari tagli di spesa, ed è stata riproposta come emendamento alla legge di stabilità. Ma questa volta l'iter è stato bloccato per volontà del viceministro Morando.

Il percorso della legge. Silvia Fregolent (Partito Democratico), deputata e relatrice di maggioranza della legge in commissione ha sottolineato come il percorso della legge non sia stato lasciato cadere, ma solo sospeso in attesa delle valutazioni definitive del Ministero delle Finanze, e ha fatto notare come in una recente occasione pubblica Morando si sia espresso favorevolmente all'esenzione dal bollo delle vetture green. Data l'anzianità del parco macchine italiano 'esiste ancora un grande spazio per incentivare veicoli più ecologici'.

Capezzone ha riconosciuto a Fregolent e al governo la disponibilità alla discussione. Ha però criticato le dichiarazioni di Morando come insufficienti: "Non si può andare avanti facendo aperture (parziali) nei convegni e poi bloccando tutto in commissione. Se tutto dovesse risolversi con uno sconticino per le sole auto cosiddette ecologiche sarebbe molto meno del necessario". Secondo il deputato in questo momento è necessario sostenere la domanda interna, e il suo prov-



'Pacchetto Auto', la proposta di legge dell'onorevole Daniele Capezzone (in foto a sinistra con Pierluigi Bonora a destra).



Rita Caroselli, dell'AssoGasLiquidi, ha chiesto che gli sgravi fiscali per le auto a gas non vengano limitati alle auto nuove.



Silvia Fregolent, deputata e relatrice di maggioranza della legge in commissione.

vedimento raggiungerebbe lo scopo non con incentivi, ma con tagli alle tasse che aiuterebbero direttamente il cittadino e verrebbero recuperati con un maggiore gettito dell'IVA l'anno successivo. Deve trattarsi però di un'operazione "non simbolica, ma massiccia".

Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia (Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche) ha dichiarato il proprio convinto sostegno alla proposta di Capezzone, sottolineando come l'Italia sia l'unico Paese in cui le auto aziendali sono deducibili solo al 20%. Anche Pietro Teofilatto dell'Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) ha invocato l'aumento della deducibilità, sottolineando come il noleggio sia un settore trainante (ben il 20% dell'immatricolato) che utilizza tecnologie 'verdi' all'avanguardia e stia attirando l'interesse anche del settore privato, con una crescita del noleggio a lungo termine al posto dell'acquisto del veicolo.

Fiscalità, gas e metano. Rita Caroselli dell'AssoGasLiquidi ha chiesto che gli sgravi fiscali per le auto a gas non vengano limitati alle auto nuove, ma estesi anche alle trasformazioni delle auto a benzina. Ha inoltre lamentato il fatto che il governo si sia rimangiato l'obbligatorietà della presenza di GPL e metano nei nuovi distributori di carburante.

Fabio Bertolotti di AssoGomma ha segnalato come fi-

nora i pneumatici siano rimasti fuori dagli sgravi fiscali, nonostante l'industria abbia investito molto in un sistema di etichettatura che evidenzia i vantaggi dei prodotti più performanti sia nel campo della sostenibilità che in quello della sicurezza stradale, e nonostante l'Europa richieda da due anni ai governi di incentivarne l'acquisto.

Gianfranco Soranna di Federauto ha lamentato che l'auto contribuisce alle entrate fiscali per ben il 17%, contro il 13-15% degli altri Paesi, e ha sottolineato come questo si ripercuota in modo particolare sui concessionari, sui margini dei quali i produttori hanno cercato di rivalersi degli effetti della crisi.

Infine Pier Francesco Caliarì dell'Ancma (Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo e Accessori) e Giorgio Boiani di AsConAuto (Associazione Consorzi e Concessionari Auto) hanno richiesto una politica di più ampio respiro, che non si concentri solo sulla fiscalità, ma pianifichi a lungo termine lo sviluppo del settore privilegiando l'emersione di modalità ecologiche e sicure di circolazione.

Nel tirare le conclusioni, Capezzone ha ricordato che: "la situazione attuale, che mette insieme quantitative easing, crollo del prezzo del petrolio e svalutazione dell'euro, è un treno che non ripasserà più. Non bisogna accontentarsi di piccoli risultati, ma sfruttarla a fondo".