

**SALE LA TENSIONE TRA FILIERA E MINISTERO**

# Aiuti solo all'auto elettrica 30mila i posti a rischio

*Il settore avverte il Mise: «Sbagliato escludere dagli incentivi i veicoli a benzina e gasolio»*

**Pierluigi Bonora**

■ Ministero dello Sviluppo economico (Mise) di nome, ma ministero dello Sviluppo «elettrico» di fatto. Almeno così pare, vista la pervicacia con cui il capo del dicastero, Stefano Patuanelli, e il suo vice, Stefano Buffagni, entrambi del Movimento 5 Stelle, insistono nel voler escludere

dalla riproposizione di un pacchetto incentivi nel 2021, i veicoli con motore endotermico (benzina e diesel), che costituiscono il 97% del mercato. In pratica, a essere premiate con un superbonus sarebbero solo le auto con emissioni di CO2 fino a 60 grammi al chilometro, cioè quelle elettriche e ibride ricaricabili (insieme il 3% di quota mercato negli 11 mesi, il 5,8% a novembre).

Anfia, Unrae e Federauto - le tre associazioni che rappresentano la filiera italiana, i costruttori esteri e i concessionari - forti dell'appoggio delle sigle sindacali metalmeccaniche e degli altri partiti della maggioranza, opposizione inclusa, continuano a mettere in guardia il Mise: con la fine del blocco dei licenziamenti il 31 marzo e con un provvedimento che taglia fuori il mercato che rappresenta l'ossatura del sistema auto italiano, il rischio di catastrofe per il settore è sempre più reale. La stima delle immatricolazioni, al 31 dicembre, è di 1,4 milioni di unità, il 27% in meno sul 2019.

In questi giorni, intanto, girano anche alcuni numeri sull'allarme occupazione nel settore: 30mila i posti subito a rischio, 20mila dei quali nella distribuzione e il resto nella produzione. E poi c'è la cassa integrazione che ha registrato, in ottobre, un +500% nella produzione e, nei primi 10 mesi dell'anno, un

+6.000% nella distribuzione.

A questi numeri si aggiunge, poi, la sofferenza del noleggio a breve termine e del *car sharing* nelle città, comparti rappresentati da Aniasa. La crisi generata dalla pandemia, con l'assenza di domanda e restrizioni varie, produrrà una riduzione del fatturato delle imprese interessate tra il 50 e il 60%, dopo che la crisi ha già portato a picchi fino a -85%. Sono 7mila i lavoratori, tra diretti e indiretti, che operano nel noleggio auto a breve termine

e nel *car sharing*. Ed è inutile dire che molte di queste persone vedono il proprio posto traballare.

Da qui l'esigenza di una pianificazione degli incentivi previsti (500 milioni) tenendo presente la domanda che, in settembre, ha condotto al repentino esaurimento dei 100 milioni stanziati per l'acquisto di auto endotermiche, con la contestuale rottamazione del vecchio veicolo e l'ab-

battimento di 155mila tonnellate di CO2.

Nel governo, diviso anche su come sostenere il «motore» dell'economia, la presidente della Commissione attività produttive della Camera, Martina Nardi (Pd), replica al Mise riconoscendo al settore il ruolo di «spina dorsale per gran parte della manifattura italiana ed europea». E afferma: «Incentivare l'acquisto anche di auto a benzina e diesel di ultima generazione ha dato effetti molto positivi grazie alla rottamazione di 175mila vetture vecchie, contro le sole 7mila cambiate con il *bonus* per elettriche e ibride *plug-in*. Bisogna aiutare le famiglie a dismettere i propri mezzi più inquinanti sostenendo anche l'acquisto di auto non elettriche».

**ROTTAMAZIONE E BENEFICI**

Via 155mila tonnellate di CO2 con i recenti bonus per le vetture tradizionali

**3%**  
La quota di mercato, negli 11 mesi, delle auto ibride ricaricabili ed elettriche (5,8% in novembre)



**«OSSESSIONE VERDE»**

Il ministro dello Sviluppo, Stefano Patuanelli (M5S), punta a sostenere solo il mercato delle auto elettriche



Peso:32%