

Filiera auto, credito d'imposta e aiuti per chi passa alla difesa

Carminé Fotina Filomena Greco



Rastrellando alcuni avanzi di bilancio, il ministero delle Imprese e del made in Italy incrementa le risorse per la filiera automotive. E si prepara a destinarne una parte anche a investimenti di diversificazione produttiva, per il passaggio ad esempio alla componentistica per l'aerospazio e la difesa. Nel tavolo che si è svolto ieri, il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso ha parlato di 2,5 miliardi di euro nel triennio, di cui 1,6 miliardi per il 2025, una dote che però include altre filiere strategiche. A dicembre, dopo l'intesa con Stellantis, si era invece discusso di 1,6 miliardi nel triennio. La differenza arriva in gran parte dalla rinuncia di Stellantis ai contratti di sviluppo in negoziazione e da avanzi delle campagne Ecobonus. Nel pacchetto rientrano circa 1 miliardo di Accordi per l'innovazione, 870 milioni di contratti di sviluppo e 220 milioni di "mini contratti di sviluppo", ma in tutti questi casi le risorse andranno ripartite con altre filiere. Poi ci sono - ed è la misura nuova tra quelle presentate - 200 milioni per il credito d'imposta sulle spese di ricerca e innovazione, misura chiesta a gran voce dalle imprese dell'indotto. Si tratta di un intervento ancora allo studio, insieme all'associazione dei componentisti Anfia, ma che nell'ambito del bonus R&S dovrebbe portare al riconoscimento diretto di alcune attività, vincolate al settore. «Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese» commenta Anfia che ieri ha diffuso il dato sulla produzione di autovetture che a gennaio si è fermata a 10.800 unità, il 63,4% in meno del 2024 mentre l'intero comparto si è contratto del 25,3%.

«Non rinnoveremo più l'Ecobonus, inefficace su scala nazionale» ha detto Urso, rinviando su questo fronte al Piano automotive della Ue. «Abbiamo chiesto per primi all'Europa un piano incentivi alla domanda a livello europeo, per sostenere in modo omogeneo e costante l'acquisto di veicoli ecologicamente sostenibili, non necessariamente elettrici». Le risorse a cui Stellantis ha rinunciato, ha spiegato Urso, «andranno al sostegno degli investimenti delle imprese della componentistica anche

ai fini della diversificazione produttiva verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza».

Nella seconda parte dell'anno dovrebbe comunque partire un intervento a sostegno della domanda sotto forma di leasing sociale: si tratterebbe un contributo alle persone fisiche che stipulano un contratto di noleggio a lungo termine per la locazione di durata non inferiore a 3 anni di veicoli a basse emissioni. Una misura, a dir la verità, di cui si era già parlato l'anno scorso, ma che non è stata implementata. Nessuna conferma invece sulla possibilità di sostenere il rinnovo dei veicoli commerciali, si tratterà di capire se si aprirà una finestra "a sorpresa", per evitare l'effetto attesa che ha condizionato il mercato. Al capitolo fiscalità e fringe benefit, il ministro Urso ha spiegato di aver parlato con il ministro Giorgetti e il presidente di Confindustria Emanuele Orsini per cercare una soluzione, la palla dunque passa al Mef.

I sindacati hanno espresso scetticismo sulle misure in campo. Per Ferdinando Uliano, segretario della Fim-Cisl, «sia il piano Ue che le risorse messe in campo dal Governo italiano sono insufficienti a sostenere le aziende della componentistica». Governare la transizione, evidenzia Samuele Lodi, responsabile Auto per la Fiom, «non vuol dire passare dal green al militare, sarebbe una scelta assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale». Pensare che, con l'alto grado di specializzazione che esiste nei vari settori, «l'industria automotive possa trasformarsi in industria della difesa non è realistico, a prescindere da ogni considerazione di carattere politico e morale» ha concluso Gianluca Ficco, responsabile Auto per la Uilm.

© RIPRODUZIONE RISERVATA