

L'ecotassa sarà solo per i Suv. E si restringe la platea del bonus. Escluse le auto di piccola cilindrata, il governo punta a compensare le risorse fra una misura e l'altra. Si profila un sistema di bonus-malus ambientale. Produttori e concessionari: «È il nuovo superbollo»

TORINO L'ecotassa resta, ma interesserà soltanto le auto di lusso e i suv, non le vetture di piccola cilindrata come la Fiat Panda. E arriva anche il bonus per chi acquista macchine con basse emissioni, uno sconto che potrà arrivare fino a 6.000 euro per le vetture meno inquinanti, quelle con emissioni vicine allo zero, prevalentemente ibride ed elettriche. Si profila così il sistema di bonus-malus ambientale per le auto, che il governo sta mettendo a punto nella manovra finanziaria. L'intenzione è anche quella di aumentare l'installazione delle colonnine per la ricarica di auto elettriche, infrastruttura fondamentale perché proprio l'assenza di una rete capillare di ricarica veloce è stato finora uno dei maggiori limiti alla loro diffusione nel Paese. Contro la nuova misura insorgono le associazioni dei produttori di auto e dei concessionari. «La nuova tassa ricorda il superbollo, non ha effetti sulla riduzione dell'inquinamento, crea un ammanco nel bilancio dello Stato e impatterà sull'occupazione del Paese», affermano in coro Anfia, Federauto e Unrae che chiedono al governo «di eliminare dalla manovra di bilancio ogni ulteriore gravame fiscale a carico degli automobilisti» e di rinviare tutto al 2020. Le associazioni delle case automobilistiche sostengono che con queste misure le entrate dello Stato, che per i veicoli venduti nel 2017 erano state di 9,4 miliardi (Iva e Ipt), potrebbero diminuire anziché aumentare. Non commenta per ora Fca che nei giorni scorsi aveva minacciato di rivedere il proprio piano industriale da 5 miliardi annunciato per gli stabilimenti che sorgono in Italia. Nella stesura approvata alla Camera le misure di bonus e malus si coprono a vicenda, con incassi della tassa stimati in 300 milioni di euro nel 2019 (e di poco superiori negli anni successivi) da destinare agli incentivi per elettriche, ibride o poco inquinanti. Molte cose sono ancora da chiarire, ad esempio quali siano le auto di lusso da tassare e con che metodo si misurerà tale appartenenza. Il restringimento della platea interessata dall'ecotassa solo a suv e auto di lusso dovrebbe portare a un conseguente restringimento anche di quella che usufruirebbe dell'ecosconto per le auto a basse emissioni. Secondo l'emendamento approvato a Montecitorio, il bonus è suddiviso in tre fasce. Avrà uno sconto di 1.500 euro chi comprerà auto che emettono tra 70 e 90 grammi di CO2 al chilometro, ad esempio la Skoda Citigo o la Fiat Punto 1.3 multijet (che però non è più in produzione), mentre il bonus sarà di 3.000 euro per le vetture con emissioni tra 20 e 70 grammi al chilometro come l'Audi A3 Etron, la Mitsubishi Outlander Phev o la Toyota Yaris 1.5 hybrid. Il massimo incentivo riguarda i modelli con emissioni tra 0 e 20 grammi al chilometro: in questa fascia rientrano, ad esempio, la Citroen C0, la Renault Nose o la Volkswagen golf. Per il ministro dello Sviluppo Economico Luigi Di Maio, «padre» della misura, è certo che lo sconto di 6.000 euro sarà confermato anche nella versione definitiva. Attaccano però le opposizioni. «Con questa malsana idea dell'ecotassa i M5s stanno facendo di tutto per far scappare Fca dall'Italia. Una follia, qualcuno li faccia ragionare, ma non sarà facile», afferma il leader dei Moderati Giacomo Portas, del Pd.