

deberti\_jacchia

Rassegna Stampa

# QN Motori

## DPCM Automotive, dalla logica degli incentivi alla politica industriale: la sfida ora è trasformare le risorse in investimenti



Con il nuovo **DPCM Automotive il Governo** prova a cambiare passo nella politica di sostegno al settore. Lo stanziamento di 1,35 miliardi di euro fino al 2030 non punta infatti a rilanciare esclusivamente le immatricolazioni attraverso incentivi all'acquisto, ma sceglie di concentrare la parte più consistente delle risorse sul rafforzamento della filiera industriale nazionale, finanziando ricerca, innovazione, sviluppo della componentistica, riconversione produttiva e nuove tecnologie.

Una scelta, quella del DPCM Automotive, che segna una discontinuità rispetto alle misure degli ultimi anni e che risponde alla necessità di rendere più competitivo un comparto chiamato ad affrontare contemporaneamente la transizione elettrica, la crescente pressione della concorrenza asiatica e il ridimensionamento della produzione automobilistica europea.



Il cambio di impostazione convince gli operatori del settore, che vedono nel decreto il tentativo di affrontare le criticità strutturali dell'automotive italiano piuttosto che intervenire esclusivamente sull'emergenza delle vendite. La vera sfida, tuttavia, sarà capire se le risorse stanziare riusciranno a tradursi rapidamente in investimenti concreti e se l'iniziativa italiana troverà un corrispondente sostegno anche a livello europeo.

## DPCM Automotive, i pareri degli esperti

Secondo l'avv. **Giuseppe Carteni**, partner di **LEAD Studio Legale**, il principale elemento di novità del provvedimento è proprio il superamento della logica degli incentivi generalizzati alla domanda. *“Il DPCM Automotive evidenzia un apprezzabile cambio di impostazione da parte del Governo, ci si sposta infatti da un meccanismo focalizzato sugli incentivi generalizzati a supporto della domanda da erogare quando la curva delle vendite è eccessivamente bassa, ad un meccanismo basato su un piano pluriennale che prova a sostenere la competitività della filiera industriale italiana”.*

*“La scelta di destinare la quota prevalente delle risorse a ricerca, innovazione, componentistica e investimenti produttivi è assolutamente condivisibile, soprattutto in una fase di transizione tecnologica e forte pressione competitiva internazionale, il limite temo sarà l'Europa, se seguirà o meno questo indirizzo di attenzione all'automotive”.*

*“Infatti, la produzione principale di auto, come sappiamo, oramai è fuori dall'Italia, quindi bene il supporto alla*

*componentistica, ma la componentistica la dobbiamo vendere ai produttori di auto, e se i produttori di auto non producono, non comparano componentistica. Certamente positive anche le misure su veicoli commerciali, retrofit, colonnine e noleggio sociale”.*

*“L’importante sarà però anche l’attuazione, servono tempi rapidi, procedure semplici e strumenti realmente accessibili alle PMI, affinché le risorse stanziare si traducano in investimenti effettivi e non arrivino troppo tardi rispetto alle esigenze del mercato”.*



La centralità della filiera è anche il punto di partenza della riflessione **dell’avv. Pietro Meda, partner dello [studio De Berti Jacchia](#)**, che amplia però lo sguardo al ruolo strategico dell’automotive nell’economia circolare. *“Il nuovo DPCM Automotive, con i suoi 1,35 miliardi di euro fino al 2030, rappresenta un intervento senz’altro apprezzabile. Condivido innanzitutto la scelta di destinare la quota prevalente delle risorse alla filiera produttiva”.*

*“Si tratta di un riconoscimento doveroso: l’automobile traina un’economia circolare di enorme rilevanza, come dimostra anche la recentissima Direttiva Europea del mese di giugno ‘26 sui veicoli a fine vita, che valorizza il riciclo e il riutilizzo dei componenti lungo l’intera catena produttiva”.*

*“L’unico rischio che va evitato con un provvedimento del genere è quello di dar vita a un momento di mercato artificialmente migliorato dagli incentivi, che potrebbe restituire dati non rappresentativi della domanda reale, con possibili distorsioni nelle scelte industriali e di politica economica future”.*

Proprio il collegamento tra politica industriale ed economia circolare rappresenta uno degli aspetti destinati ad assumere un peso crescente nei prossimi anni. Il DPCM Automotive, infatti, arriva in concomitanza con l'adozione del nuovo Regolamento europeo sui veicoli a fine vita (ELV), destinato a ridefinire responsabilità e processi lungo tutta la filiera.

*“Il nuovo DPCM Automotive arriva in concomitanza con l'adozione del Regolamento Europeo sui veicoli a fine vita. Questa norma europea cambierà il volto dell'intero settore in ottica circolare, imponendo strategie, obblighi, processi operativi e responsabilità a tutti gli attori di filiera, a partire dalle case produttrici”.* Spiega **Giuliano Maddalena, direttore di [SAFE – hub di consorzi per le economie circolari](#)**

*“Un percorso positivo e necessario, che però implica in tempi relativamente brevi innumerevoli innovazioni tecnologiche, operative e di mercato, aprendo scenari che in qualche caso sono imprevedibili. Ciò avviene in una fase in cui il settore subisce una grave crisi. Le risorse economiche allocate dal DPCM, anche se inferiori a quelle inizialmente previste, danno un po' di respiro all'industria automotive nazionale, sostenendola negli investimenti che sarà obbligata a fare in ambito ricerca e sviluppo”.*

*“In questo contesto, le risorse stanziare dal DPCM Automotive, pur inferiori a quelle inizialmente previste, rappresentano un sostegno prezioso per accompagnare gli investimenti in ricerca e sviluppo che il settore sarà chiamato a realizzare”.*

Tra le misure più attese del DPCM Automotive figurano anche quelle dedicate alla mobilità elettrica e alle infrastrutture di ricarica, uno degli ambiti in cui il provvedimento prova a mantenere un equilibrio tra sostegno all'industria e incentivi ai consumatori. Il provvedimento porta infatti a 68 milioni di euro le risorse destinate alle colonnine domestiche, più del triplo rispetto all'ultima misura dedicata al settore. Un segnale positivo, ma che va interpretato nel suo contesto.

Come osserva **Alberto Stecca, CEO di [Silla Industries](#)**, *“di quei 68 milioni, nel 2026 ne sono disponibili solo 5, il resto arriva spalmato fino al 2030 e prima di vedere questi incentivi partire, serve comunque un decreto attuativo del Mimit, di cui*

*al momento non si sa nulla, né i contenuti attuativi specifici né, soprattutto, quando verrà pubblicato”.*

*“A parte ciò è da notare anche che circa il 70% delle risorse del DPCM Automotive va all’industria in accordi per l’innovazione, contratti di sviluppo, componentistica mentre il sostegno diretto a chi la colonnina la installa in garage resta una voce marginale, seppur importante. Bene che si incentivi ad un cambio di passo al mondo dell’industria, bene che non ci si dimentichi dei cittadini e delle ormai consolidate necessità di mobilità sostenibile”.*

*“Fintantoché non ci saranno aggiornamenti, le wallbox, incentivi o meno, si continuano a produrre e a vendere, segno che le persone si sono avviate sulla strada della mobilità elettrica”.*



## **In definitiva, il DPCM Automotive sembra raccogliere un consenso piuttosto trasversale su un punto**

Dopo anni di interventi prevalentemente concentrati sul sostegno alla domanda, la filiera aveva bisogno di una strategia industriale di medio-lungo periodo.

Resta ora da verificare se la macchina amministrativa riuscirà a trasformare le risorse previste dal decreto in misure

operative, evitando ritardi e complessità burocratiche che rischierebbero di ridurre l'impatto proprio in una fase decisiva per il futuro dell'automotive italiano.