

Inchiesta Parlano le associazioni dell'automotive

Chi ha paura degli incentivi?

Benedetti da case e dealer, che già vedono ripopolarsi i saloni, scontentano il post-vendita indipendente, che reclama pari dignità per tutta la filiera: pena la chiusura di altre imprese. Un po' tutti, comunque, chiedono di più al governo

Venite, gente, sono arrivati gli incentivi per l'auto! Ecologici, risparmiatori, spalmabili su tutta la filiera, rilanciano l'economia, salvaguardano l'occupazione, danno una bella ripulita all'ambiente. E poi, udite udite, i bonus del governo per scambiare le macchine vecchie e inquinanti con fiammanti Euro 4 o Euro 5 - oppure per comperare, anche senza rottamazione, una vettura a energia pulita, ibrida, elettrica o a gas - si sommano agli incentivi che tante case già avevano messo sul piatto per dare una scossa e far ripartire un mercato che dal 1993 non vedeva crisi più nera.

CON IL BONUS UN QUARTO DELLE VENDITE

Facciamo i seri. Il consumatore risparmia sull'acquisto minimo 1.500 euro, ma può arrivare fino a 5-6.000; e ancor di più se riesce a portare a casa il supplemento di sconto della

casa (se riesce, perché pare che le case, su questo cumulo di bonus, stiano già un po' frenando).

I costruttori di auto - le stime sono di fonte governativa - riusciranno a vendere nel 2009 530 mila macchine nuove in seguito a rottamazioni di Euro 0, 1 o 2 (la "resa" netta dell'incentivo per questa operazione sarebbe in realtà di 231 mila vetture, perché quasi 300 mila italiani avrebbero comunque acquistato un Euro 4 o 5 mandando dal demolitore la propria vecchia auto). E poi si potrebbero piazzare in aggiunta anche circa 4.000 vetture "verdi", alimentate a metano, gpl, elettricità o idrogeno (ma qualcuno le ha viste?).

Niente male, se i numeri saranno questi. Un mezzo milione abbondante di vendite incentivate in un anno fa ben più di un quarto del totale nuove immatricolazioni italiane, che negli ultimi anni hanno viaggiato ben oltre quota 2 milioni (anche con un

tonfo del 13,4%, nel 2008 sono state pur sempre 2,16 milioni). Per quest'anno, senza incentivi, sarebbero franate a 1.800.000.

Tutti contenti (o almeno speranzosi) allora? Naturalmente no. I commenti dei diversi protagonisti della filiera automotive e delle loro associazioni vanno in direzioni diverse (si veda il riquadro riassuntivo a pag. 8). Si passa dal sì incondizionato, pur con l'auspicio di qualche misura suppletiva, dei costruttori auto e dei componentisti più attivi nel primo impianto, al no allarmato di chi vive della vendita di usato (e qui tra i più scontenti ci sono le compagnie di noleggio, che negli ultimi tempi stanno puntando molto sulla vendita diretta dell'usato fresco in uscita dalle flotte, destinato a deprezzarsi parecchio), alle dure critiche espresse, prima e dopo l'approvazione del decreto legge "Misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi", dal mondo



di Marina Arienti

dell'autoriparazione. "Aiuti ai soliti big - ha commentato a caldo il segretario generale di Cna, Sergio Silvestrini, subito dopo l'approvazione del decreto - e gli artigiani restano a bocca asciutta. È la politica delle toppe, il Governo non vuole capire che così, prima o poi, tutta l'Italia andrà a fondo".

FINANZIAMENTI E MENO IVA SULLE RIPARAZIONI

Le misure indispensabili alle imprese automotive artigiane le avevano già snocciolate con chiarezza il presidente nazionale di Cna, Ivan Malavasi, e il suo omologo in Confartigianato, Giorgio Guerrini. A fine gennaio avevano scritto al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, e al ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, per chiedere un tavolo di trattativa dedicato al post-vendita. Il settore, avvertono le confederazioni, ha perso, tra il 2001 e il 2007, 10.000 imprese fra meccanici, carrozzieri, elettrauto e gommisti: sono scese da 70 mila a 60 mila, con una flessione del 14% degli addetti, da 210 mila a 180 mila. Precise le loro richieste, mirate a sostenere un comparto di peso dell'economia italiana, a cui le famiglie hanno destinato 32 miliardi di euro nel 2007: giù l'Iva al 10% sulle riparazioni, anche solo temporaneamente; finanziamenti agli interventi attraverso misure di defiscalizzazione e di accesso al credito agevolato per la manutenzione veicoli. E poi, chiede Confartigianato, incentivi anche all'usato, per chi rottama vecchie Euro 0, 1 e 2 con oltre dieci anni di età per acquistare veicoli usati meno inquinanti, Euro 3 o Euro 4.

"Invece il decreto che è arrivato - commenta Mario Turco, segretario nazionale di Cna Autoriparazione - introduce solo misure frammentarie; non è un piano organico e per questo il nostro giudizio non è positivo. Certo, di una cosa siamo soddisfatti: è stato ascoltato l'appello delle associazioni artigiane ad alzare il bonus sulle trasformazioni a gas e metano, un

Incentivi trasformazione a gpl o metano

Sui veicoli euro 0-5	metano 650 € gpl 500 €
----------------------	---------------------------

Il ventaglio dei bonus

Tutti gli incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi Euro 4 o Euro 5 (compreso il contributo 2008 se ancora in vigore)*

Autoveature			
Alimentazione e limiti emissioni	Senza rottamazione	+ rottamazione euro 0, 1, 2 (fino 1999)	Totale contributo
Benzina			
CO2 ≤ 140 g/km	0 €	1.500 €	1.500 €
Diesel			
CO2 ≤ 130 g/km	0 €	1.500 €	1.500 €
Metano, elettrica, ibrida, idrogeno			
CO2 < 120 g/km	3500 €	1.500 €	5.000 €
CO2 = 120 g/km	3000 €	1.500 €	4.500 €
CO2 > 120 g/km	1500 €	1.500 €	3.000 €
Omologate gpl o benzina/gpl			
CO2 < 120 g/km	2000 € + 500 Fin. 2008	1.500 €	4.000 €
CO2 ≥ 120 g/km	1500 € + 500 Fin. 2008	1.500 €	3.500 €
Vcl sotto 3,5t gvw**			
Diesel, benzina			
-	0 €	2.500 €	2.500 €
Gpl, elettrica, idrogeno			
CO2 < 120 g/km	2000 €	2.500 €	4.500 €
CO2 ≥ 120 g/km	1500 €	2.500 €	4.000 €
Metano			
-	2500 €	4.000 €	6.500 €

* Tutti i bonus sull'acquisto di veicoli nuovi sono in vigore dal 7/2 al 31/12/2009, con immatricolazione entro il 31/3/2010. Perché le misure siano definitive, il decreto legge anticrisi (n. 5 del 10/2/2009) dovrà essere convertito in legge entro 60 giorni e, naturalmente, confermarle (in linea teorica potrebbe anche saltare tutto)

**Vcl, promiscui, trasporti specifici, autocaravan

NOTA: Sono in vigore anche bonus rottamazione motorini e motocicli Euro 0 e 1 con acquisto di nuovo Euro 3 fino a 400 cc di cilindrata

bell'aiuto sia per le famiglie che non possono farsi la macchina nuova, sia per le imprese di installazione impianti, che sono perlopiù artigiane. Avevamo anche auspicato l'esenzione triennale dal bollo sulle auto trasformate, ma non è stato fatto. Continueremo a batterci perché tutte le nostre richieste non restino lettera morta".

Su posizioni simili la distribuzione ricambi e i costruttori di autoattrezzature. Anche le loro associazioni, Adira e Aica, hanno scritto insieme a Berlusconi affinché gli interventi di sostegno siano estesi a tutto l'automotive. "Per la filiera indipendente dei ricambi, che conta 4.500 imprese - dice Bruno Beccari, presidente Adira - c'è il grosso problema dell'obsolescenza dei magazzini, risultato inevitabile con la rottamazione incentivata delle auto ante 1999. Per i co-

struttori di attrezzature d'officina, 350 in Italia, è importante supportare l'innovazione tecnologica e la formazione professionale. Ci vogliono facilitazioni di credito alle imprese e un alleggerimento dell'Iva sulle riparazioni, perché riteniamo fondamentale mantenere in buone condizioni tutto il parco circolante, anche quello meno giovane, campo d'azione dei nostri clienti, i riparatori indipendenti. Un tavolo per affrontare finalmente le difficoltà del post-vendita non può più essere rimandato". A proposito di combustibili "verdi", hanno un rospo sullo stomaco l'As-sogasliquidi (produttori di gas, petrolio e liquefatti) e il Consorzio Ecogas, che riunisce tutte le anime del comparto e, in particolare, i costruttori dei kit che vengono installati sulle auto per la conversione a gpl. Bene l'aumento del bonus trasformazioni,



Mario Turco segretario nazionale Cna Autoriparazione.



Bruno Beccari presidente Adira.



Alessandro Tramontano direttore Consorzio Ecogas.



Inchiesta Parlano le associazioni dell'automotive

Ecco quello che vogliamo dal governo

Soddisfatti, parzialmente delusi o decisamente in polemica con le politiche adottate, tutti i settori dell'automotive chiedono, attraverso le loro associazioni, misure più decise a sostegno delle imprese. Ecco, categoria per categoria.

Gli autoriparatori

Cna e Confartigianato

- ⊗ riduzione (anche temporanea) dell'Iva al 10% sulle riparazioni di auto e moto
- ⊗ misure di defiscalizzazione (detrazione d'imposta del 19%) e accesso al credito agevolato per la manutenzione veicoli
- ⊗ apertura di un tavolo per individuare interventi mirati per l'autoriparazione e per tutto l'indotto dell'auto (componentisti, aftermarket)
- ⊗ incentivi all'acquisto di veicoli usati euro 3 e 4 a fronte di rottamazione di euro 0, 1 e 2 (richiesta Confartigianato)

La distribuzione ricambi e i costruttori di attrezzature

Adira e Aica

- ⊗ sostegno a tutto il comparto della manutenzione e riparazione (riduzione Iva e detrazioni fiscali sugli interventi d'officina così da aiutare le famiglie che non possono acquistare auto nuove)
- ⊗ sostegno alle imprese a livello dei bilanci
- ⊗ facilitazioni allo smaltimento delle obsolescenze dei magazzini ricambi, frutto delle rottamazioni che eliminano dal parco tante vetture Euro 0-2
- ⊗ sostegno alla formazione e all'adozione di tecnologie innovative nella filiera produttiva

Le case auto e la filiera

Anfia (case italiane e componentisti)

Seconda tranche di incentivi per rilanciare l'intero settore:

- ⊗ ripristino di provvedimenti che consentano l'ammortamento anticipato (da 5 a 3 anni) per alcuni beni strumentali e la defiscalizzazione degli utili reinvestiti nel loro acquisto
- ⊗ incentivo alla sostituzione dei veicoli commerciali medi e pesanti con veicoli Euro 5 e eev

- ⊗ sostegno al credito al consumo per finanziamenti all'acquisto di veicoli incentivati (si auspica efficacia degli interventi Sace)
- ⊗ valorizzazione dei Consorzi fidi (garanzie per le banche, accesso ai finanziamenti a condizioni vantaggiose per i concessionari)

Per la filiera, in particolare per la componentistica:

- ⊗ fondo a garanzia dell'accesso al credito, come già fatto in Gran Bretagna e Svezia
- ⊗ fondo a sostegno degli investimenti in ricerca e sviluppo, in particolare per innovazioni in materia ambientale e legate alla sicurezza stradale
- ⊗ convocazione tavolo a carattere operativo per discutere delle misure a sostegno del settore e monitorarne l'andamento nei prossimi mesi
- ⊗ guardare al modello francese, che ha messo in campo i provvedimenti più potenti (sostegno allo sviluppo di veicoli "puliti", rifinanziamento delle compagnie finanziarie del settore auto, vantaggioso fondo di garanzia per prestiti alle pmi, fondo di modernizzazione per la componentistica pro competitività della filiera e altro)

Unrae (case estere attive in Italia)

- ⊗ sostegno del credito al consumo, fenomeno che per il mercato dell'auto ha una importanza specifica, con altissimo tasso di vendite rateizzate (tre quarti fra nuovo e usato).
- ⊗ sostegno al credito rivolto alle imprese, per un efficace recupero di liquidità, in modo da creare le premesse per un effettivo e immediato rilancio delle attività commerciali
- ⊗ creazione di specifici fondi di garanzia, per rendere più concreto e consistente il ricorso a risorse finanziarie

Le concessionarie

Federacipa (federazione associazioni di marca delle case)

- ⊗ sostegno al credito al consumo, con finanziamenti agevolati per l'acquisto di auto incentivate
- ⊗ accesso ai finanziamenti a condizioni agevolate per le piccole e medie imprese
- ⊗ interventi sulla fiscalità dell'auto



Eugenio Razelli
presidente Anfia

dicono, ma perché discriminare i veicoli a gpl nuovi, dando di più a chi compera l'auto a metano? "Chiediamo al governo di eliminare al più presto la discriminazione - dice Alessandro Tramontano, direttore del consorzio - e di provvedere, per le trasformazioni in aftermarket, almeno sulle Euro 3 e Euro 4, a inserire l'esenzione dal bollo per minimo tre anni".

ANFIA: FONDI DI GARANZIA E PIÙ ACCESSO AL CREDITO

Intanto, nei Paesi europei che hanno varato prima di noi gli incentivi, gli effetti già si sentono. Le analisi del Centro studi Promotor segnalano che in gennaio, pur con un nuovo calo

generalizzato delle vendite di auto, riescono a contenere le perdite la Francia, che gli incentivi li aveva lanciati in dicembre (-7,95 a fronte del -27% del mercato europeo) e la Germania (-14,2), che ha iniziato a fine gennaio, mentre in Italia il tonfo è stato del 32,6%. I primi dati parlano però di un boom di preventivi nelle concessionarie italiane già nel primo weekend dopo il varo del decreto (ma qui conta anche l'effetto "apertura delle dighe" dopo la prolungata situazione di attesa dei provvedimenti) e le previsioni delle case parlano di una buona ripresa a breve. "Attendiamo già in marzo i primi effetti concreti di misure che avevamo chiesto con forza", dice Eugenio Ra-

zelli, presidente di Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, che rappresenta case e componentisti e che delle misure adottate era stata tra i primi sponsor. "Bene il ripristino del piano di incentivi al rinnovo del parco circolante in base a criteri ambientali con adozione immediata - prosegue Razelli - a completamento del quale, però, Anfia sta continuando a chiedere misure di sostegno al credito di consumo, incentivi agli acquisti rateali, un fondo di garanzia per il rischio di insolvenza, l'attivazione della domanda pubblica di veicoli a basso impatto ambientale (Green Procurement), oltre che i contributi al rinnovo dei rimorchi e semirimorchi di



Inchiesta Parlano le associazioni dell'automotive

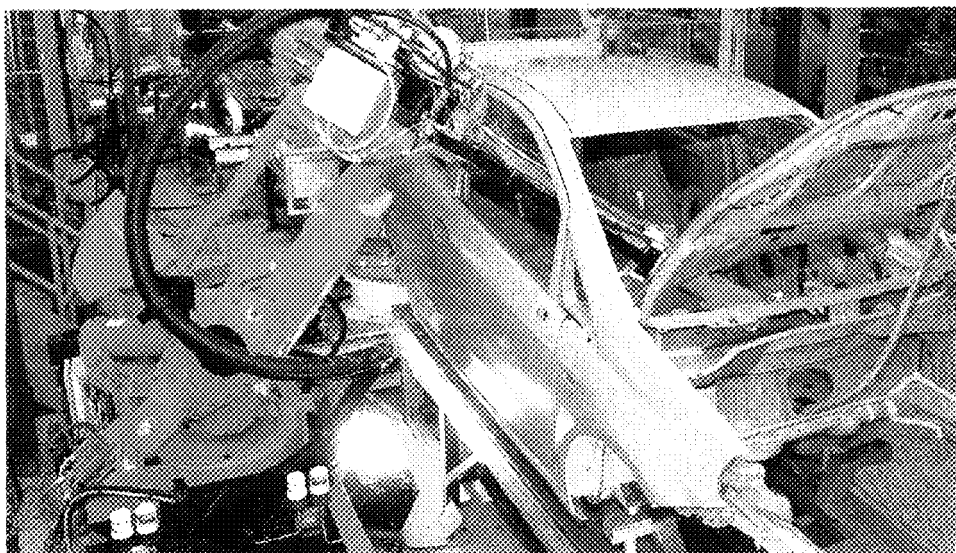
Evitarli non si poteva, ma è ora che si pensi anche ai fornitori

Opinioni divise, tra le diverse anime del settore, sull'utilità degli incentivi a sostegno dell'industria dell'auto. Accanto al partito dei favorevoli - case costruttrici e concessionarie al primo posto - c'è infatti chi li ritiene costosi, inutili e ingiusti nei confronti di altri settori produttivi. Il fronte del no sostiene che l'auto, a differenza dell'abitazione, non è un bene che dura a lungo, perché il tempo ne riduce rapidamente il valore e l'efficienza. Incentivarne la sostituzione in tempi ancora più brevi della vita naturale equivale a uno spreco di risorse, sottratte ad altre priorità e a tutto svantaggio della riparazione indipendente, che vive soprattutto di circolante "datato". I contrari accusano il governo di cedere alle potenti lobby delle case. Ma qui occorre tener presente che, a differenza degli ecoincentivi degli anni scorsi, elargiti allo scopo di rinnovare il parco con vetture meno inquinanti, questa volta si sta cercando di fronteggiare una crisi finanziaria di dimensioni colossali. A parte il lustro che nel mondo ci viene assicurato dall'automobile, intorno ad essa si muovono 60 mila posti di lavoro, che con l'indotto diventano oltre 300 mila. E se si aggiungono quelli indiretti, secondo i dati forniti dall'Anfia, si sfiora il milione di unità. In una situazione in cui l'esercito dei precari vacilla e la

disoccupazione è in cima alle priorità denunciate dalla Banca d'Italia, anche gli scettici del fronte anti-incentivi dovrebbero ammorbidirsi. **Ha fatto meglio la Francia.** Visto che in gennaio in Italia il mercato dell'auto è crollato di ben 33 punti percentuali rispetto all'anno scorso (a fronte di un calo del 27% su base europea) non solo non si poteva restare inermi, ma sarebbe stato meglio intervenire con maggiore tempestività. Come in Francia, dove gli incentivi sono partiti in dicembre. Il risultato? In gennaio un calo contenuto al 7,9%, in controtendenza sul resto d'Europa. Se si fosse seguito l'esempio d'Oltralpe e se l'effetto fosse stato analogo, lo scorso gennaio in Italia si sarebbero vendute 40 mila auto in più, con un maggiore introito di Iva per lo Stato di circa 67 miliardi. Ipotizzando infatti a 10 mila euro, Iva compresa, il prezzo di vendita medio di una vettura soggetta a incentivo, su ogni vendita lo Stato avrebbe incamerato oltre 1.600 euro di imposta. In sostanza, il costo degli incentivi sarebbe stato quasi del tutto autofinanziato. Proprio così. Gli incentivi sono quasi totalmente coperti dal gettito di Iva addizionale, che altrimenti si perderebbe, e hanno un impatto neutro anche in termini di generazione di cassa. Stupisce che si continui impropriamente a parlare di costi (quali?) per

i contribuenti. L'incidenza del settore auto sul Pil in Europa vale il 3,5%, in Italia sale addirittura al 6,2% e si arriva al 10,7 se si considera il settore allargato. Secondo l'Unrae, le case auto di tutto il mondo acquistano in Italia 9 miliardi di euro di componenti prodotti dalla nostra industria, mentre le filiali italiane dei costruttori esteri si approvvigionano nel nostro Paese di beni e servizi per quasi 15 miliardi, dando lavoro a piccole e medie imprese dislocate in tutto il paese, isole comprese. Le reti delle case estere e quelle delle marche nazionali contano più di 4.000 dealer con circa 100 mila addetti. L'automobile rappresenta per l'Italia il primo settore per contribuzione fiscale, il più grande settore privato per investimenti in ricerca e sviluppo ed equivale a quasi il 9% dell'export. **Componentisti in bilico.** La Commissione europea ha lanciato l'allarme sui gravi pericoli per l'intera filiera produttiva del settore. E secondo Eugenio Razelli, presidente Anfia, "la crisi dell'auto sta provocando la chiusura di diverse aziende della componentistica in tutto il mondo, mettendo in crisi l'intero sistema di approvvigionamento delle case". Il mercato nei prossimi mesi rimarrà incerto e sarà pertanto "determinante per la sopravvivenza" superare il primo semestre dell'anno. "Tra la fine del 2008 e il 2009 - precisa Razelli - i cali mensili di fatturato della componentistica sono oscillati intorno al 30% con picchi del 50% e non ci sono motivi per sperare in un rapido miglioramento se non nella seconda metà dell'anno". Sono le piccole imprese a soffrire maggiormente e, secondo valutazioni della Commissione europea, rischia di fallire un'azienda su dieci. Possiamo permetterci di ignorarlo, nel momento in cui nel nostro paese l'auto registra il peggior risultato di vendita dal 1993? **I soldi alla Fiat.** A quanti poi si attaccano alla vecchia polemica sulla Fiat della famiglia Agnelli che avrebbe preso in passato troppi fondi pubblici, andrebbe risposto che la Fiat a guida Marchionne è molto diversa sotto ogni punto di vista da quella gestita dai fratelli Agnelli, tanto da essere invocata

Ripartono le linee delle Grande Punto All'indomani dell'approvazione del pacchetto anticrisi, il gruppo Fiat ha richiamato dalla cassa integrazione 8.200 lavoratori. A Meli sono tornati in 5.200 alle linee della Grande Punto, uno dei modelli più incentivati nelle versioni metano e diesel.



al capezzale della Chrysler. Rinnovata nella gamma, anche se al momento solo parzialmente, nonostante il calo di vendite in gennaio Fga ha superato in Europa Renault e Opel, installandosi al quarto posto nella classifica continentale dei costruttori, confermando la quota di mercato dell'8,8% del 2008. A differenza di quando, capeggiato da Paolo Fresco e Umberto Agnelli, il vertice Fiat si recò ad Arcore con il cappello in mano per evitare la bancarotta, oggi Sergio Marchionne è andato a chiedere al governo molto meno di quanto richiesto da Gm e Chrysler e meno di quanto già concesso dai governi francese, tedesco, inglese e spagnolo. Perché gli incentivi non bastano. Se è vero che la crisi finanziaria cambierà tutti, è anche vero che cambierà le auto, che saranno tecnologicamente più avanzate, perché meno inquinanti e alimentate da carburanti alternativi, con l'elettricità in primo piano.

Ricerca e innovazione. Per sostenere la ricerca in tempo di crisi e non ritardarla sono necessari finanziamenti agevolati e ammortamenti accelerati (due o tre anni) degli investimenti per le innovazioni in materia di ambiente, sicurezza e carburanti alternativi. Attualmente le case non producono direttamente più del 20% del valore di una vettura, il restante 80% proviene dall'esterno, dai componentisti appunto, cui sono demandate anche la ricerca e la sperimentazione. Anche se l'unico settore che al momento risente meno della crisi è quello dei ricambi, per i fornitori di componenti e sistemi di primo impianto ciò non basta a salvare la baracca. Fra l'altro, da settembre in poi, il Barometro dell'Aftermarket dell'Anfia (che raccoglie un campione di associati pari al 20-25% del mercato) ha registrato un calo nella vendita di ricambi, che va dal -17% di ottobre al -5% di dicembre, con l'anno chiuso in sostanziale parità. "Manca dappertutto liquidità - conclude Razelli - e i ritardi nei pagamenti si ripercuotono a cascata sui fornitori di secondo livello, i più deboli della filiera. Abbiamo necessità di un piano di sostegno finanziario per tutto il comparto. Le banche vedono di cattivo occhio il settore e non hanno intenzione di rischiare". Il governo con gli incentivi non ha fatto che la prima parte del lavoro, adesso dovrà affrontare la seconda fase e presto, prima che sia troppo tardi rispetto alla concorrenza degli altri Paesi. (Nicola Giardino)

età superiore ai 15 anni. Inoltre, al fianco di tali misure prioritarie, dovrebbe scattare una seconda tranches di interventi da adottare nel breve termine. Siamo convinti, infatti, che per il rilanciare l'intero settore automotive servano provvedimenti volti a riaccendere la fiducia nell'economia e a regolamentare in maniera diversa l'accesso al credito, con una maggiore sensibilizzazione del sistema bancario in materia di finanziamenti alle imprese". E quindi, chiede l'Anfia, si devono ripristinare i provvedimenti che consentono l'ammortamento anticipato, da 5 a 3 anni, per alcune categorie di beni strumentali e introdurre la defiscalizzazione degli utili reinvestiti nell'acquisto di beni strumentali, così da agevolare gli investimenti delle imprese e favorire il miglioramento della dotazione di beni strumentali dell'azienda. E poi estendere gli incentivi alla sostituzione dei veicoli commerciali medi e pesanti con veicoli Euro 5.

RICERCA E SVILUPPO VIALI PER LA FILIERA

Per rilanciare l'intera filiera automotive e in particolare, la componentistica, Razelli punta sulla creazione di un fondo a garanzia dell'accesso al credito - come già hanno fatto Gran Bretagna, Svezia e Francia - oltre che su un fondo a sostegno degli investimenti in ricerca e sviluppo, orientato in particolare alle innovazioni in materia ambientale e legate alla sicurezza stradale. "Confidiamo, infine - aggiunge - che abbia presto un seguito la proposta, avanzata da Claudio Scajola, di creare in tempi il più possibile rapidi un tavolo a carattere prevalentemente operativo per discutere delle misure a sostegno del settore e monitorarne l'andamento nei prossimi mesi". Intanto, dice il presidente Anfia, c'è un clima di attesa fiduciosa rispetto al sistema di intervento della Sace per garantire i finanziamenti finalizzati all'acquisto di veicoli incentivati. "Il credito al consumo - conclude - è una componente fondamentale per l'acquisto dei veicoli. Basti pensare che, nel nostro paese, il 65-70% delle immatricolazioni di autovetture nel 2008 sono avvenute attraverso finanziamenti". Credito al consumo al primo posto anche per l'Unrae, che rappresenta le

case estere operanti in Italia. "È ancora presto per valutare compiutamente l'incidenza che i nuovi incentivi avranno su un mercato così difficile come quello odierno - dice il segretario generale, Gianni Filipponi - è un fatto, però, che la risposta degli automobilisti sia stata immediatamente positiva, con un traffico nei saloni delle concessionarie che non si vedeva da molto tempo. Tuttavia, il pacchetto di misure non è sufficiente. Abbiamo chiesto con urgenza interventi mirati al sostegno del credito al consumo, fenomeno che per il mercato dell'auto ha una importanza specifica, visto l'altissimo numero di vendite rateizzate. In Italia, infatti, il fenomeno riguarda circa il 75% fra mercato del nuovo e dell'usato. Auspichiamo inoltre un sostegno al credito rivolto alle imprese, che consenta un efficace recupero di liquidità, in modo da creare le premesse per un effettivo ed immediato rilancio delle attività commerciali". E anche Unrae, come Anfia, chiede la creazione di specifici fondi di garanzia, in modo da rendere più concreto e consistente il ricorso a risorse finanziarie. Ma in che modo le case possono sostenere i propri dealer in questo momento di crisi nera? "Credo che tra le strategie che le aziende automobilistiche possono adottare per aiutare le proprie reti - risponde Filipponi - quelle più utili ed efficaci siano le promozioni nei confronti dei clienti, così da aumentare il traffico nei saloni e, quindi, le opportunità di vendita". A confidare nel fronte comune tra case e dealer per superare una crisi così ampia è anche Vincenzo Malagò, presidente di Federaicpa, la federazione delle concessionarie. Certo, gli incentivi sono solo una prima misura: "Sui tavoli governativi - afferma - abbiamo messo problematiche che toccano il credito al consumo, la fiscalità sull'auto e l'accesso al credito delle piccole e medie imprese, che è un tema fondamentale per il nostro settore". Ma per i dealer non sarebbe stato utile estendere gli incentivi all'usato? "Certamente sì - ammette Malagò - ma capiamo bene come la ristrettezza delle risorse finanziarie a disposizione dello Stato impedisca di estendere la rottamazione oltre i veicoli nuovi".



Gianni Filipponi segretario generale Unrae.



Vincenzo Malagò presidente Federaicpa.