

ECONOMIA IL MERCATO DELLA MOBILITÀ

Bonus e nolo La strigliata di Federauto

VALERIO BERRUTI

È il momento di stringere un patto tra costruttori e concessionari ma anche di cominciare a lavorare tutti con le stesse regole per risollevarlo il mercato dell'auto», è questo il messaggio forte di **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta la rete dei distributori nel nostro Paese, un settore che conta circa un migliaio di aziende, 90 mila occupati diretti e 4,1 miliardi di investimenti netti sostenuti nel 2024. Un grido d'allarme, l'ennesimo per un settore che rischia di pagare caro, più di altri, l'attuale crisi automotive, nonostante il mercato registri ancora numeri in positivo con vendite cresciute del 9,2 per cento nel primo trimestre di quest'anno. «Purtroppo, le immatricolazioni complessive non raccontano esattamente

la vera situazione – dice Artusi

I ritardi nei rimborsi dei bonus, la corsia preferenziale del lungo termine: i concessionari sono sul piede di guerra e immaginano anche una class action contro il ministero dell'Ambiente

a *L'Espresso* – soprattutto quella dei concessionari, sempre più esposti economicamente per i mancati rimborsi degli incentivi e in grande difficoltà di fronte alle società di noleggio che hanno altre regole e acquistano le vetture direttamente dalle filiali dei costruttori».

La prima emergenza, dunque, è quella degli incentivi per le auto elettriche. Sotto accusa è finita, infatti, la mancata restituzione di svariati milioni, anticipati dalla rete dei concessionari per finanziare i bonus. «Si tratta di un'operazione che continua ad incepparsi nella fase decisiva dell'erogazione del sostegno da parte del ministero dell'Ambiente – spiega il presidente di Federauto – il cui blocco dura da oltre un mese. La misu-

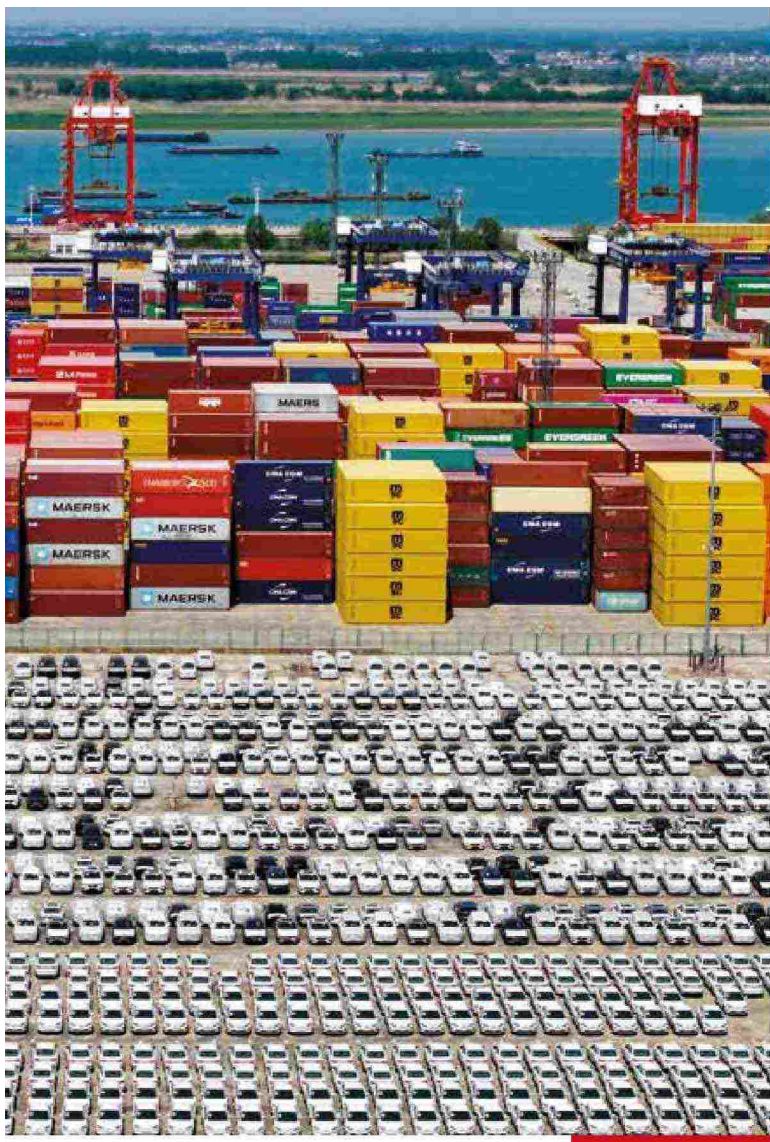
ra prevede che l'incentivo sia erogato sotto forma di sconto sul prezzo d'acquisto: le concessionarie si devono far carico di anticipare alle case la differenza che mediamente si aggira intorno a 10 mila euro per poi essere rimborsate dal ministero. In questa situazione di blocco, le aziende restano esposte per svariati milioni di euro e si trovano nella paradossale difficoltà di spiegare al cliente, come mai non possono consegnargli l'auto che ha acquistato». Un bel problema, esploso durante l'ultimo convegno milanese della Federauto dove qualcuno ha anche parlato di una possibile class action nei confronti del ministero.

«Il rischio che si sta configurando – si legge in un'interrogazione parlamentare di Azione al ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin – è quello di generare una pressione in termini di liquidità per centinaia di imprese, con conseguenti danni anche



Foto: Afp via Getty Images

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



per i consumatori finali».

Ma i problemi non finiscono qui. Sempre durante il convegno, tenuto nella sede dell'Acì di Milano, il vicepresidente di Federauto, **Plinio Vanini**, ha chiesto un tavolo di confronto per trovare un nuovo equilibrio rispetto alla corsia preferenziale di cui godono i noleggiatori. Con un messaggio alle case automobilistiche: «Se non serviamo più ditecelo», chiarendo come la redditività dei concessionari prevista per il 2026 sia inferiore all'1 per cento e come i noleggiatori abbiano condizioni di vantaggio sul mercato. Di cosa si tratta è sempre l'imprenditore a spiegarlo: «La rete dei concessionari in due burrascosi decenni ha saputo riorganizzarsi mentre ora si ritrova a operare in un mercato in cui il cliente tradizionale si è progressivamente ridotto e cresce il canale del noleggio, caratterizzato da regole e condizioni di acquisto diverse e da un rap-

I PRODUTTORI

Auto di fabbricazione cinese, nel porto di Nanchino, nella provincia di Jiangsu

alla Federauto non resta che rilanciare il loro patto per risolvere l'intero settore automotive del nostro Paese. Un patto che prevede innanzitutto la revisione delle regole della decarbonizzazione che, abbandonando il dogma del calcolo delle emissioni allo scarico, dovrà essere indirizzata verso la neutralità tecnologica; una fiscalità equa ed equilibrata sull'esempio dei principali Paesi europei, al posto di una politica di incentivi spesso episodici, scollegati e di effetto distortore sul mercato e una ridefinizione dei rapporti tra produttori e concessionari, riconoscendo l'insostituibilità della funzione imprenditoriale di questi ultimi. Insomma, tutto (o quasi) il contrario di quanto è stato fatto in passato e si sta facendo adesso.

porto privilegiato con i costruttori».

Insomma, la grande preoccupazione della categoria riguarderebbe proprio le nuove formule di distribuzione e i canali alternativi all'acquisto che non sempre vedono il coinvolgimento diretto delle reti e spesso non tutelano nemmeno il consumatore. «La distribuzione automobilistica – ha concluso Vanini – è una filiera, non una somma di interessi contrapposti: costruttori, importatori, noleggiatori e concessionari devono operare secondo regole comuni e trasparenti». Sembra la solita missione impossibile ma a detta di Federauto resta invece l'unica ricetta per affrontare la crisi del mercato dell'auto, sempre più complicata e incerta. Complici da una parte i fatti contingenti come la guerra del Golfo e il costo del petrolio e dall'altra l'incertezza di una transizione energetica sempre più difficile da decifrare.

In mezzo, le anomalie tutte italiane, difficili da cancellare. Come quella del parco circolante tra i più vecchi d'Europa con un'età media che supera i 12 anni: problema ambientale, ma anche un limite per la sicurezza. Motivo per il quale sempre per Federauto (insieme ad altre associazioni di categoria, compresa l'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia) richiederebbe un piano d'emergenza per accelerare il rinnovo dei veicoli «attraverso un sistema che premi chi decide di rottamare mezzi altamente inquinanti». Insomma, non soltanto una corsia preferenziale per le auto elettriche,

Vecchia storia anche questa, sempre raccontata e mai realizzata, visti i numeri del mercato italiano. E così tornando all'inizio,

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954-ITOC1D