

Dieci idee per far ripartire l'auto Come sostenere aziende e famiglie

Incentivi, certo. Ma non solo. Docenti, politici, concessionari e manager a confronto

Tutti ai blocchi di partenza, come centometristi prima dello start. L'Italia non è fuori dall'incubo pandemia, ma pensa a come rimettersi in moto. Ne hanno un bisogno vitale le famiglie e le imprese. L'auto si conferma tra i settori al tempo stesso più esposti e più importanti. Non mancano le idee su come recuperare, e magari cogliere pure l'occasione per correggere certe storture. Uscirne non come prima, ma meglio di prima, se non è

chiedere troppo. Qui, di idee, ne abbiamo raccolte dieci, provenienti dall'università, dall'imprenditoria, dai servizi, dalla politica. Proposte che s'innestano nella discussione in cui sono impegnati i costruttori. Perché il mondo dell'auto è fatto di tante realtà. Ogni voce ha la sua inflessione, ma in comune hanno la consapevolezza che si riparte sul serio solo se le aziende della filiera avranno le risorse per rimettersi in piedi. Risorse significa sol-

di, liquidità: averne abbastanza per pagare i costi fissi, gli stipendi (da cui dipendono milioni di famiglie) e per investire. Mai come oggi c'è bisogno di concretezza, di pragmatismo, di coraggio. Dai privati e dal pubblico. Dalle «mani» pubbliche: perché la ripresa chiama in causa i governi e l'Europa. Non soltanto bisogna fare: bisogna farlo bene, presto e insieme.

Gianni Antoniella

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Estendere la cassa integrazione

Pier Paolo Baretta

Sottosegretario al ministero dell'Economia e Finanze

Non basta riaprire. Sarà necessario accompagnare le aziende nei prossimi mesi assicurando l'appoggio dello Stato. Uno dei provvedimenti è l'estensione a tutte le filiere industriali della cassa integrazione. La strategia del governo si muove su due fronti, in contemporanea. Da una parte, non correre e riaprire per forza, ma prevedendo l'evoluzione del mercato. Dall'altra, predisporre un piano di intervento a lungo respiro. Cioè: aiuti fiscali alle aziende della filiera e incentivi (anche a sfondo ecologico) al mercato.

Ripensare la tabella di marcia UE sulla CO2

Giuseppe Berta

Professore associato all'Università Bocconi (Milano)

Il coronavirus ha colpito quando le Case stavano affrontando la costosa transizione elettrica. Ora è necessario che l'industria abbia le risorse per resistere. Va ripensata la tabella di marcia Ue sulle emissioni di CO2. Va ripensata la politica sui Diesel. E nel frattempo bisogna avviare un piano europeo per l'infrastrutturazione delle «grandi vie». I singoli Stati non ce la possono fare. In Italia, subito stimoli per il mercato: fanno bene all'industria, all'ambiente e alla sicurezza della mobi-

lità. In più si deve definire la politica industriale: chi appoggiare e chi irrobustire.

Abbattere il costo del passaggio di proprietà

Leonardo Buzzavo

Professore associato all'Università Ca' Foscari (Venezia)

C'è un calo di fiducia dei consumatori e un decremento del reddito spendibile. Bisogna agire su tre fattori. Il primo è lo stock dell'usato nelle concessionarie: abbattendo i costi del passaggio di proprietà si rilancerebbe il settore e nelle concessionarie entrerebbe liquidità. Secondo: incentivi sulle auto nuove, estesi a molti modelli. Terzo: premiare chi, nella distribuzione, adotta comportamenti virtuosi e innovativi.

Rispolverare il superammortamento

Paolo Ghinolfi

Ad Sifa (Società italiana flotte aziendali)

Non basta distribuire denaro, che si tramuta in debito, e i

debiti prima o poi si devono onorare. Gli interventi statali, devono aiutare le aziende senza creare nuovi debiti. Rispolveriamo il superammortamento. Si stimolerebbe il mercato e il beneficio fiscale ricadrebbe sulle aziende, che potrebbero spalmarlo su più anni gli oneri. E poi sì, ci vorrebbero anche gli incentivi, ma che siano efficaci e poco

costosi per la collettività.

Le Case sostengano davvero i concessionari

Gianluca Italia

Ad Concessionarie Overdrive

Fino a oggi i clienti hanno preferito toccare l'auto prima di comprarla. Se questo approccio rimarrà le reti saranno salve, altrimenti... Abbiamo bisogno del pronto intervento dei costruttori, che non devono far pagare alla rete, per esempio, gli oneri sugli stock di auto nuove. Se collaboriamo possiamo ripartire. Certo, ci vuole la mano pubblica con gli incentivi, ma anche con aiuti concreti come un supporto sugli affitti e l'alleggerimento dei contributi sulla forza lavoro. Che dovrà essere in ufficio anche quando ripartiremo e aspetteremo i clienti senza fatturare.

Ridurre la fiscalità e tornare alle emozioni

Andrea Levy

Presidente del Milano Monza Open Air Motor Show 2020

Ci vuole una revisione dei pesi fiscali. E poi incentivi, ma per tutte le auto, non solo quelle a «impatto zero». Ci penserà il gettito dell'Iva a chiudere il buco nel bilancio statale. L'esperienza del lockdown ha insegnato che il web è una risorsa. Ha insegnato a costruirsi la macchina usando i configuratori. Bene, il mondo reale, compresi i Saloni, dovranno superare il web e offrire emozioni diverse. Per le auto: il rombo dei

motori e la dinamicità.

Cambiare la filiera della produzione

Teodoro Lio

Accenture, Managing Director European Mobility Lead

La pandemia ha stravolto anche l'industria dell'auto, mettendo sotto pressione i profitti e comprimendo i margini. Ma rispetto alla crisi del 2008 c'è stata una maggiore capacità di reazione che ha consentito di salvaguardare alcuni asset fondamentali come la liquidità finanziaria. In prospettiva possiamo pensare che l'industria dell'auto, che vive su forniture *just in time*, rivedrà la lunghezza della catena delle forniture, accorciandola e portando le produzioni più prossime ai punti di assemblaggio, valorizzandone la resilienza. Tutti gli attori, in Europa e in Italia, do-

vranno fare sistema per aiutare i produttori e la filiera a ripartire e affrontare il *new normal*.

La liquidità delle aziende al primo posto

Massimiliano Romeo

Senatore, capogruppo della Lega al Senato

La liquidità per le aziende è essenziale. La Lega ha lavorato per questo. Abbiamo fatto emendamenti al «decreto aprile», per esempio rilanciando le richieste di Federauto. Ma la collaborazione con il governo non è stata felice. Abbiamo trovato una resistenza ideologica, specie nei 5Stelle. Invece è ora di essere pragmatici, di fare scelte che facciano ripartire il Paese. E' ora di dare fiducia agli imprenditori disposti a investire. Si deve essere pratici, semplificare e riaprire i cantieri, anche derogando al codice degli appalti.

Le penalizzazioni fiscali sono un ostacolo

Paolo Scudieri

Ad Adler Group e presidente Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica)

Occorre rilanciare il mercato e non privare di liquidità le aziende, non penalizzarle con sanzioni per gli obiettivi mancati sulla CO₂: bisogna differire le scadenze. Per l'industria della componentistica è ne-

cessario diminuire le penalizzazioni fiscali sulle auto premium. Se la componentistica si rafforza, se le aziende crescono, anche l'economia del Paese va bene.

Fiducia a chi investe e basta con le mance

Plinio Vanini

Presidente Autotorino

La «pestilenza» lascerà dietro di sé il deserto. Per ripartire si deve favorire chi può alimentare la ripresa. È necessario dare fiducia a chi può creare lavoro e dare reddito a chi lavora. La chiave di volta, anche in questo frangente, sono gli imprenditori. Chi investe può rimettere in moto il Paese e creare ricchezza, per far tornare anche a comprare le auto. Lo Stato deve dare fiducia a chi investe, controllando e sanzionando chi va fuori dalle regole. Non deve rendere tortuosa ed onerosa la missione di chi crea lavoro. E poi non si deve ragionare in ottica di «una tantum». È l'approccio strutturale a lavoro e impresa che crea reddito, non le elargizioni a pioggia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Andrea Levy, presidente del Milano-Monza Motor Show (29 ottobre - 1° novembre)



Teodoro Lio, Automotive e Mobility Lead di Accenture Europe



Massimiliano Romeo, senatore e capogruppo della Lega al Senato



Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia (Associazione filiera auto)



Plinio Vanini, presidente del Gruppo Autotorino (51 filiali, maggior dealer italiano)



Pier Paolo Baretta, sottosegretario al ministero dell'Economia e Finanze



Giuseppe Berta, professore associato all'Università Bocconi



Leonardo Buzzavo, professore di strategia all'Università Ca' Foscari



Paolo Ghinolfi, amministratore delegato della SIFÀ (Società italiana flotte aziendali)



Gianluca Italia, amministratore delegato della rete di concessionarie Overdrive



ILLUSTRAZIONE MANUELE NICOLETTI/SERRA