

PEGGIO TARDI CHE MAI

Adesso le automobili costano di più, in molti casi addirittura tanto di più. La famigerata Ipt progressiva paventata da mesi è entrata in vigore esattamente come anticipato da Quattroruote. Una mazzata che cala sui listini che le varie Case studiano millimetricamente a tavolino perché, soprattutto sulle auto più accessibili, anche soli 50 euro in più o in meno possono valere una campagna promozionale. Cento, 200 euro e in molti casi ben oltre ancora, che si aggiungono all'accresciuto punto percentuale legato all'Iva: un disastro annunciato per le vendite di auto, che già boccheggiano da troppi mesi. A nulla è quindi servito il patetico topolino partorito dagli stati generali del settore, capaci soltanto, alla

Alla nuova Ipt si poteva fare un'opposizione più forte, ma sarebbero serviti gli attributi...

vigilia della conversione in legge del decreto, di lanciare un appello al buon cuore dei signori onorevoli perché si fermassero nel loro folle progetto. Bel colpo provare a chiudere la porta quando i buoi sono scappati da tempo. Una lettera preoccupata, affidata ai due principali quotidiani nazionali, e firmata da Anfia, Unrae, Federauto, Aniasa, Assilea e Unasca, tutte associazioni di buona volontà ma puntualmente incapaci di ottenere qualcosa dalla nostra classe dirigente, cui poco importa dell'automobile e di quanto il giro di soldi a essa legato sia fondamentale

per indorare le malmesse casse statali. Quattroruote lo scorso maggio aveva messo tutti sull'avviso, e aveva anche proposto un'azione comune, forte, urlata, e soprattutto tempestiva, per opporsi all'Ipt che stava andando in approvazione. Lì bisognava intervenire, perché si era ancora in tempo. Avevamo allertato il volenteroso presidente di Federauto suggerendo un'azione spettacolare attraverso i concessionari suoi associati, che sono presenti su tutto il territorio. Gli avevamo ricordato che se mille tassisti nella capitale possono da soli far saltare la liberalizzazione delle licenze, figuriamoci l'impatto sulla gente se ci fosse una sorta di serrata delle rivendite di auto. Ma lui ci aveva risposto che mettere d'accordo i suoi era impossibile, perché se uno chiude subito un altro resta aperto per approfittarne...

Non sono mica tassisti loro. Poi abbiamo cercato di coinvolgere tutte le marche che fanno parte dell'Unrae, i costruttori esteri che valgono sul nostro mercato più dei due terzi del venduto. Secondo voi abbiamo ottenuto qualcosa? I burocrati dell'associazione, che sono poi quelli che fanno il bello e il cattivo tempo perché i vari numeri uno delle Case hanno ben altro cui pensare che agli interessi di categoria, hanno preferito trattare direttamente con il sottobosco romano. Ci pensiamo noi: vedrete che non succederà nulla di traumatico. Già. Adesso che la frittata è fatta, tutti hanno però capito che... non avevano capito. Mi immagino la preoccupazione dei miei amici presidenti, amministratori delegati o direttori generali, che passano la vita a martellare sui loro telefonini per essere aggiornati in tempo reale su come si muovono le vendite. Mi immagino anche i lamenti della rete che non è in grado di fare un'azione sindacale unitaria, ma che alla fine del mese dovrà fare i conti con bilanci sempre più preoccupanti. Sì, abbiamo urlato alla luna e nessuno ci ha voluto ascoltare; dovremmo quindi concludere che ben gli sta. Ma un mercato in crisi non è soltanto un problema di chi le auto non le vende, è un problema per il sistema-Paese. Per questo c'è da essere furibondi. Perché all'idea che i politici non sanno quello che fanno ci eravamo rassegnati, ma scoprire che chi opera da protagonista nel settore non è mai capace di reagire, di fare un minimo di lobby, affidando il massimo della protesta a frasi minacciose come «auspichiamo un ravvedimento», fa proprio cadere le braccia.

Carlo Cavicchi

