

La giungla dei bonus

di Stefano Cingolani

Roma. Il governo Meloni ha riproposto anche quest'anno la giungla dei bonus. È vero, ha tagliato e potato (scompaiono incentivi per occhiali, case verdi, acqua potabile, donne, giovani), altri vengono cambiati (Superbonus), ma la maggior parte resta: auto, bollette (fino a marzo), sisma, ecobonus, mutui per under 36, mobili, asili nido, trasporti, colonnine di ricarica, social card, bonus psicologo, cultura. Se ne aggiungono altri due: il bonus mamme sotto forma di decontribuzione e un altro per le automobili, sotto forma di nuova rottamazione. È l'ultimo degli annunci e viene dal ministero per le Imprese e il Made in Italy guidato da Adolfo Urso. Non è chiaro da quando e si conoscono solo le linee di fondo, ma chi vuole cambiare la sua vettura si trova già in confusione, avviluppato tra il vecchio e nuovo intrico di liane. L'ecobonus confermato l'anno scorso, viene formalmente riproposto, anche se mancano ancora i decreti attuativi. Tuttavia è più sensato aspettare il nuovo provvedimento. Fino a quando non sappiamo, forse fino al mese prossimo: il primo febbraio si riunirà il Tavolo Stellantis e allora Urso presenterà formalmente la proposta che dovrebbe costare quasi un miliardo di euro. Gli incentivi vanno da 1.500 a 11 mila euro a seconda che vengano rottamate vetture più nuove o più vecchie (13.500 massimo per le elettriche), il primo obiettivo infatti sarà rinverdire un parco auto che è tra i più vetusti d'Europa, poi si tratta di favorire i veicoli meno inquinanti a cominciare da quelli elettrici che in Italia restano ad una quota asfittica, appena il 4,2 per cento, tutto ciò sostenendo i redditi più bassi e rilanciando la produzione nazionale.

“Nel 2022 solo il 19-20 per cento degli incentivi è andato a modelli prodotti in Italia e se nemmeno i nuovi bonus invertiranno la tendenza dovremo penderne atto e spostare più risorse sul lato dell'offerta, cioè sul piano degli investimenti produttivi”, ha dichiarato il ministro al Sole 24 Ore.

Possiamo scommettere senza grandi rischi che i nuovi sostegni non saranno sufficienti. Quindi la partita si concentrerà sull'obiettivo di portare la produzione automobilistica in Italia a un milione di vetture, tante quante in Francia. Come non è chiaro, aspettiamo il Tavolo Stellantis, ma è improbabile che il gruppo da solo sia in grado di raddoppiare la produzione nello stivale (ammesso che voglia farlo davvero), bisognerà quindi metter fine al suo monopolio attirando altri produttori. E la ennesima rottamazione non sarà sufficiente. La Francia per aumentare l'efficacia dei sostegni ha deciso di calcolare anche la CO2 emessa durante la produzione e il trasporto così da penalizzare le auto prodotte in Cina.

Il governo italiano ci ha pensato, ma lo ha escluso. Del resto è facilmente aggirabile: la cinese Byd ha deciso di produrre in Ungheria, un paese dell'Unione europea. La temuta "invasione" delle vetture elettriche cinesi partirà dal ventre di un cavallo di Troia, non arriverà via mare. Intanto gli annunci si susseguono e il mercato si ferma trattenendo il fiato. I venditori, i concessionari, i produttori temono l'effetto attesa e la sovrapposizione tra vecchio e nuovo.

È quel che accade anche per altri bonus, a cominciare da quello edilizio che scende al 70 per cento quest'anno e al 65 per cento nel 2025. Si dice che la misura verrà cancellata del tutto nel 2026, ma non è detto, dipende da quanti lavori saranno ancora in sospeso. L'abitazione continua a godere ulteriori benefici, come la detrazione del 50 per cento per la sostituzione di serramenti e infissi, per l'installazione di schermature solari e caldaie a biomassa. Il tetto di spesa previsto è pari a 60 mila euro. Sono previsti fondi anche per l'isolamento termico delle parti comuni opache dei condomini. E' stata prorogata fino a dicembre l'agevolazione sui mutui per l'acquisto della prima casa, dedicata ai giovani sotto i 36 anni, purché l'immobile non costi oltre 250 mila euro. Infine lo stato aiuterà chi vuole comprare un nuovo elettrodomestico o rinnovare la mobilia.

Il bonus auto ha un valore strategico, si dice: economico, sociale, geopolitico (nel senso di una diga contro l'espansione cinese). L'Unione europea è sulla stessa linea d'onda, per non parlare degli Stati

Uniti. Ma ovunque emerge sempre più forte la contraddizione tra costo per le finanze pubbliche e aiuti ai produttori. Francesi e tedeschi hanno dovuto ridimensionare i sostegni e il boom delle vetture elettriche si è sgonfiato (in Germania è addirittura crollato quello delle vetture aziendali che valgono due terzi del mercato). Auto ed edilizia restano settori molto assistiti, attenti a non creare zombie industriali.