

Gli scenari

COSA CI ASPETTA

Riaceccendetele

MERCATO

AUTO, EMORRAGIA MENO GRAVE: ORA LA CURA

A giugno il rosso si attenua: necessarie misure per l'inversione. «Ogni 100 mila veicoli invenduti lo Stato perde 500 milioni». Il 30% delle concessionarie rischia la chiusura

di Alessandro Conti



A fine giugno, come più o meno successo a maggio, potrebbe chiudersi con un calo attorno al 45% rispetto allo stesso mese del 2019 se non ci saranno novità dalla politica, vedi incentivi. Sono le indicazioni parziali, e da verificare il 1° luglio, che arrivano dalle vendite di automobili nei primi 13 giorni lavorativi di giugno che hanno prodotto 45 mila targhe nuove in Italia. Considerando la normale tendenza di un picco di vendite negli ultimi giorni del mese (che comprende le km 0), le immatricolazioni di giugno potrebbero assestarsi attorno alle 95 mila. Nel giugno del 2019 le auto nuove vendute furono 172.301. Secondo questa ipotesi quindi nel primo semestre del 2020 sarebbero oltre 530 mila le auto vendute in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. «Ogni

100 mila vetture non immatricolate lo Stato perde 500 milioni di gettito fiscale» spiega Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, l'associazione di Confindustria che riunisce i costruttori. Solo nella manifattura sono 5.529 le imprese, 274 mila gli addetti, 105,9 i miliardi di fatturato, 76,3 i miliardi di prelievo fiscale cui vanno aggiunti i 160 mila occupati della rete di concessionarie e officine che fatturano 53 miliardi.

Immatricolazioni dimezzate

La pandemia da coronavirus e le sue conseguenze, lockdown e perdita del potere d'acquisto in primo in luogo, fanno sentire i propri effetti. Basti pensare che nell'Unione europea, Regno Unito, Islanda, Norvegia e Svizzera, le vendite di vetture nei primi cinque mesi dell'anno sono calate del 42,8% (nel nostro Paese del 50,4%). Germania, Francia e Spagna han-

no varato manovre di sostegno alla filiera auto.

Questione urgente

«Tutto ciò che deve essere il piano per l'automotive deve essere ad horas» dice Scudieri. Anche Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'unione nazionale delle Case straniere in Italia, incalza sul bisogno immediato di aiuti alla filiera: «Oggi l'urgenza è di non fare morire delle aziende. Il rischio è che il 30% delle imprese (concessionarie, n.d.r.) non riapra». Il riferimento attuale è alla conversione in legge del decreto Rilancio che per ora ha stabilito un rifinanziamento di 300 milioni del fondo per l'Ecobonus che serve per l'acquisto di auto elettriche e di alcune ibride plug-in e che funziona in base alle emissioni di CO2: a oggi sono incentivi gli acquisti delle auto che vanno da 0 a 20 grammi di anidride carbonica per chilometro e da 21 a 60. Sia Anfia che

Con un intervento pubblico immediato si potrebbero recuperare circa 250 mila vetture

Unrae, ma anche Federauto e Aniasa, hanno chiesto la creazione di una terza fascia da 61 a 95 g/km di CO2. Qui rientrerebbero molte auto di segmento A e B che nel 2019 hanno rappresentato il 39,1% del totale venduto. Se arrivassero gli incentivi il 2020 potrebbe chiudersi con un calo del «20-25%» ipotizza Scudieri. «Se ci fosse stato un intervento shock e short dal 1° giugno - aggiunge Crisci - avremmo avuto 250-300 mila auto vendute in più». Secondo Crisci lo stimolo all'acquisto che potrebbe

bastare sarebbe di 300-350 milioni di euro, che poi sarebbero ripagati dalla fiscalità sulle quattro ruote.

L'incognita delle multe

Tra le molte preoccupazioni del settore auto c'è anche quella per le multe sulle emissioni di anidride carbonica. L'Ue ha stabilito che da quest'anno l'emissione media del venduto non debba superare i 95 g/km

può essere recuperato grazie all'incremento del gettito fiscale.

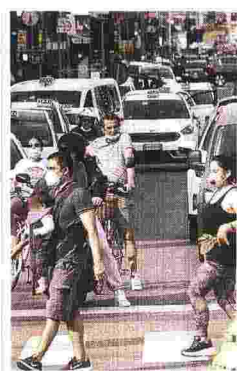
Il bonus per gli Euro 6

Due di queste ipotesi di lavoro hanno ricevuto attenzione, dal momento che sono state recepite dagli emendamenti al decreto Rilancio in discussione alle Camere. La prima prevede un incentivo fino a 4.000 euro per chi acquista una nuova vettura Euro 6 a benzina, gasolio oppure ibrida, rottamando un'auto con più di dieci anni, senza la quale il beneficio si dimezza. Per le auto elettriche e ibride plug-in è già vigore l'Ecobonus, appena rifinanzia-

to con l'aggiunta di 100 milioni per il 2020 e altri 200 per il 2021. La seconda proposta avanzata da Gazzetta - e recepita dagli emendamenti - prevede uno stimolo al mercato dell'usato più recente e meno inquinante, grazie all'abbattimento dell'Imposta provinciale di trascrizione dal passaggio di proprietà. Una misura che amplia la platea dei potenziali beneficiari anche a chi - per ragioni diverse - non intende acquistare un veicolo nuovo.

Un pensiero anche all'usato

Sempre nell'ottica di svechiare il parco circolante, tra le ipotesi avanzate c'è quella di in-

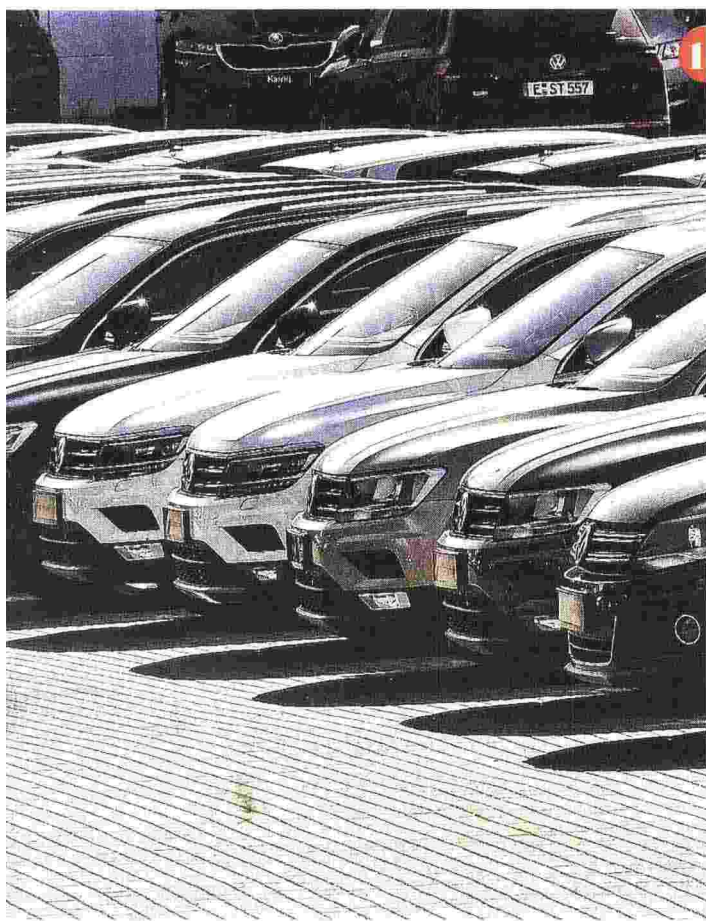


EXTRA BONUS E ALTRE IDEE SE GAZZETTA MOTORI DETTA... LEGGE

di Andrea Tartaglia

Con l'iniziativa «Riaceccendiamotori», negli ultimi tre mesi Gazzetta Motori ha voluto farsi promotrice di una serie di proposte volte a ridare slancio a un settore vitale come quello automobilistico, che in Italia muove numeri importanti in termini di fatturato e di occupazione. Proposte che vanno a inserirsi nel quadro più ampio dello stimolo alla mobilità sostenibile e dello svechiamento di un parco circolante che è uno dei più obsoleti d'Europa. Si tratta di misure a basso impatto per le finanze pubbliche, visto che l'ammontare dei bonus erogati

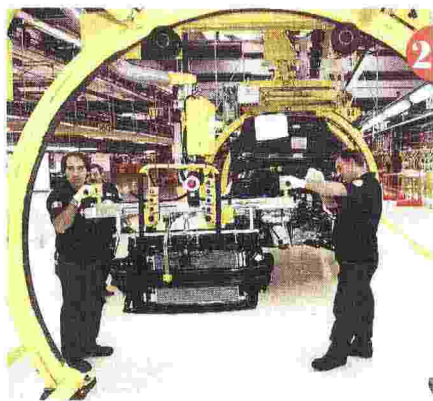
in fretta!



**INCENTIVI
ALLARGATI
CI SIAMO:
SI DISCUTE
LUNEDÌ**

Il 29 giugno in calendario alla Camera la proposta inserita nel dl Rilancio Quattromila euro per acquisto di auto anche con emissioni superiori ai 60 g/km

di **Lorenzo Baroni** e **Gianluigi Giannetti**



genza come una opportunità. I principali emendamenti proposti al decreto Rilancio hanno abbinato le esigenze economiche con quelle ambientali, legate al rinnovo di un parco circolante tra i più obsoleti Europa, dunque a vantaggio di tutti.

La questione dei 2+2 mila euro

In evidenza, l'ipotesi di incentivi di 2 mila euro affiancati da una identica cifra a carico del concessionario per chi acquista una nuova vettura Euro 6 anche con emissioni di CO2 superiori alla fatidica soglia dei 60 g/km, rottamando un'auto con più di 10 anni. Questo schema andrebbe a completare il piano di agevolazioni già previste dagli Ecobonus attualmente in vigore, cioè per vetture con emissioni di CO2 fino a 60 g/km, destinati per altro a ottenere un raddoppio dei fondi a esso riservati. Nonostante gli inevitabili tatticismi tra i vari schieramenti che hanno caratterizzato i lavori in commissione Bilancio della Camera, questo programma resta ancora in campo, salvo riproporlo nella peggiore delle ipotesi come sostegno all'acquisto destinato esclusivamente alle auto in stock nei concessionari e prodotte prima del 25 marzo 2020. Nel dibattito è entrato anche il tema della facilitazione all'acquisto di una vettura usata, ma di classe ambientale non inferiore a Euro 5, a fronte della rottamazione di vecchie auto Euro 0, 1, 2 e 3. Ora però serve scegliere, se la volontà delle forze politiche resta davvero quella di sostenere un settore che ha bisogno di una direzione. Che sia quella intrapresa dal governo francese, che ha puntato a incentivare gli stock di auto invendute a motorizzazione tradizionale, valorizzando nel contempo l'auto elettrica. Oppure quella voluta dall'esecutivo tedesco, che ha privilegiato in modo esclusivo l'auto a batterie, imponendo però la nascita di un ecosistema ad accompagnarla, con colonnine di ricarica in ogni stazione di rifornimento di carburante. Ed è arrivato il tempo del Parlamento italiano, con il silenzio che non è una opzione.

di CO2. Ogni sfioramento costerà 95 euro al grammo moltiplicato per il numero di auto vendute: «Sono risorse in meno - dice Scuderi - per la transizione tecnologica dell'auto. Chiediamo una proroga di due anni». Intanto diverse case auto stanno già cominciando a fare tagli anche nella ricerca a partire dallo sviluppo della guida autonoma.

39

In percentuale è il peso delle utilitarie e super-utilitarie sul mercato dell'auto italiano

430

In migliaia il numero di occupati diretti dell'automotive tra manifattura, vendita e assistenza

TEMPO DI LETTURA 2'55"

L'appuntamento cruciale è fissato per la mattina del 29 giugno, data prevista dalla conferenza dei capigruppo alla Camera per l'arrivo in Aula del decreto Rilancio, destinato in ogni caso a passare al vaglio definitivo del Senato entro il 18 luglio. Ci si aspetta che da questo strumento fondamentale per la ripartenza del Paese emerga anche la

tanto attesa strategia di incentivi all'acquisto di cui il settore auto ha ormai platealmente bisogno. La Gazzetta dello Sport, attraverso la sua iniziativa «Riaccendiamo i motori», ha ascoltato in questi mesi con attenzione consumatori e addetti ai lavori, formulando delle proposte che non potevano non comprendere un contributo all'acquisto che accendesse la domanda di vetture di grande diffusione, benzina e diesel. Per ripartire, serve puntare al cuore del mercato. Trattando l'em-

TEMPO DI LETTURA 2'06"



Stazione di ricarica per veicoli elettrici

Tra le proposte di «Riaccendiamo i motori» anche la detrazione integrale dell'Iva sulle auto nuove e uno stimolo al mercato dell'usato più recente

contenere l'acquisto di vetture nuove in pronta consegna, agevolando sia i clienti - che godrebbero di un extra-bonus su auto nuove a tutti gli effetti e consegnabili immediatamente - che i dealer, i quali possono ordinare di nuove riattivando la filiera produttiva.

Ipotesi Iva tutta detraibile

Un ulteriore indirizzo contenuto in «Riaccendiamo i motori» è quello di rendere integralmente detraibile l'Iva sull'acquisto di una nuova vettura - non a uso esclusivo aziendale - da parte di aziende e partite Iva, oggi limitata al 40%. Discorso analogo per la quota ammor-

tizzabile, che va portata a 50 mila euro di tetto massimo e resa deducibile al 100%. Si allineerebbe finalmente la fiscalità sulle auto applicata in Italia a quella degli altri Paesi europei, stimolando la sostituzione dei modelli più vecchi. Una buona occasione anche per avvicinare le aziende italiane a quelle comunitarie, riducendo un gap di competitività non trascurabile. Infine, andrebbe valutata l'applicazione delle multe fissate dall'UE per il superamento del limite alle emissioni di CO2 delle auto, che ogni Casa è tenuta a rispettare nel quadro della propria gamma.

TEMPO DI LETTURA 2'08"



Le fotografie

- 1) Auto in concessionaria in attesa di consegna; stimolare la domanda è il fattore chiave per il mercato
- 2) Una piattaforma di montaggio; gli incentivi aiuteranno la ripresa
- 3) In Italia il parco circolante è tra i più vecchi d'Europa
- 4) Una postazione di ricarica per veicoli elettrici

ANSA-LAPRESSA