

I dati del mercato di maggio in Italia evidenziano le forti difficoltà dell'auto a risollevarsi dalla crisi e annullano, inoltre, il pur timido tentativo di ripresa dei mesi scorsi sostenuto dagli incentivi. Con 142.730 immatricolazioni registrate nel mese, la perdita numerica è di 55 mila vetture rispetto a maggio 2019, pari a un calo del 27,9%, il più pesante degli ultimi mesi. Il dato di maggio è infatti in forte peggioramento rispetto ai precedenti mesi di marzo e aprile (rispettivamente -12,7% e -17,1% nei confronti degli stessi mesi 2019). Anche rispetto alle circa 100 mila vetture vendute a maggio 2020, il recupero (+43%) è lontano dall'ipotizzare un allontanamento della crisi. Nel cumulato gennaio-maggio il mercato perde circa 1 vettura su 5, con 735.125 unità (-19,3% vs 2019).

ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE sottolineano come il dato di maggio sia la prova numerica della brevissima durata degli incentivi per la fascia 61-135 g/Km di CO<sub>2</sub>, esauriti troppo presto per innescare un effetto volano sul nostro mercato. Come ribadito anche oggi dalle stesse Associazioni nel corso di un'audizione presso la Commissione Bilancio della Camera, l'auspicio è che nell'iter di conversione del c.d. DL Sostegni-bis trovino spazio adeguate misure volte a sostenere il settore, favorendo il rinnovo di un parco circolante molto anziano. Secondo i più recenti dati ACI, infatti, nel 2020 è ulteriormente invecchiato portando l'età media a 11 anni e 10 mesi, tra i più vetusti d'Europa.

A questo scopo è necessario rifinanziare per l'anno corrente, con una dotazione adeguata e non effimera, gli incentivi per la fascia 61-135 g/Km a fronte di rottamazione, i quali hanno dimostrato di incontrare il forte gradimento dei consumatori e di ottenere effetti molto incisivi sull'ambiente. Di fondamentale importanza è anche il rinnovo degli incentivi destinati all'acquisto di veicoli commerciali di ultima generazione.

I suddetti incentivi rappresentano inoltre un investimento per l'Erario, più che un sostegno, grazie all'incremento di gettito IVA e IPT derivante dalla vendita delle nuove vetture. Un ulteriore problema che contribuisce ad aggravare le condizioni del settore riguarda la crisi della fornitura dei semiconduttori, che sta generando un ritardo nella consegna delle vetture nuove. A tal riguardo, pertanto, le Associazioni del settore automotive richiedono che il limite attualmente previsto entro il quale concludere una prenotazione con Ecobonus passi da 180 a 300 giorni, così da non vanificare l'efficacia della misura.

Nell'ambito delle riforme necessarie, infine, le tre Associazioni rinnovano anche la richiesta di modificare con urgenza la normativa sulle vetture aziendali in fringe benefit, adeguandola ai valori della nuova procedura di omologazione in WLTP.

Anfia, Federauto e Unrae: incentivi indispensabili per il 2021, DL  
Sostegni-bis occasione da non sprecare per rinnovo rottamazione | 2