

GLI INCENTIVI SONO ANCORA LA SOLUZIONE

di Giacomo Ferrari

Mancano poco più di tre mesi alla fine dell'anno e c'è una prima considerazione da fare riguardo al mercato dell'auto in Italia: il 2009 non sarà così disastroso come anche i meno pessimisti avevano previsto. Analizzando da un lato il trend degli ultimi mesi (vendite complessive cresciute dell'8,54% in agosto, dopo il +6,2% di luglio e il +12,4% di giugno) e dall'altro gli umori che emergono tra i concessionari, alla fine il volume complessivo delle immatricolazioni non si discosterà molto da quello del 2008. Il Centro Studi Promotor di Bologna, per esempio, ipotizza il superamento dei 2 milioni di vetture a fine anno. Se la previsione sarà confermata, si tratterebbe di un calo (6% circa) tutto sommato sopportabile. Il merito, è ovvio, va interamente attribuito agli incentivi statali che, in vigore da metà febbraio, hanno consentito nei mesi successivi di arginare il crollo delle immatricolazioni.

Gli aiuti pubblici, però, hanno anche modificato la geografia del mercato. Hanno infatti privilegiato i privati rispetto alle aziende e spinto soprattutto le vetture più piccole e meno inquinanti. In agosto, per esempio, su dieci vetture ordinate ben sei (quelle destinate ai privati) hanno beneficiato degli incentivi. Non altrettanto bene è andata per le vetture aziendali, le cui immatricolazioni sono crollate di oltre il 30% nei primi otto mesi dell'anno. «Il governo — spiega Carlo Basadonna, direttore per l'Italia dell'Osservatorio sui veicoli aziendali (Cvo) di Arval (gruppo Bnp Paribas) — si è completamente dimenticato del nostro settore. Speriamo che, in sede di rinnovo per il 2010, si possa riparare a questa mancanza».

È anche su questa speranza che si gioca la tenuta del mercato dell'auto in Italia nel 2010. Le lobby sono già al lavoro per convincere il Governo della necessità di estendere la rottamazione alle flotte aziendali. Ma, tecnicamente, quali sono gli strumenti per intervenire? Prima di tutto la deducibilità dell'Iva («Si sanerebbe così un'anomalia nell'ambito dei Paesi europei», spiega Vincent Rupied, responsabile internazionale del Cvo). Poi l'estensione al comparto auto della Tremonti ter, la legge che prevede tra l'altro la revisione dei coefficienti di ammortamento e la detassazione degli utili reinvestiti.

Naturalmente la riformulazione de-

gli incentivi dovrà essere accompagnata da un'offerta adeguata da parte dei costruttori. A partire dalla Fiat, che in Italia secondo gli ultimi dati detiene il 33% del mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

italia

in cifre

Abitanti	59.619.290
Auto circolanti	3.610.518,3
Auto per 1000 abitanti	61,6
Auto prodotte nel 2008	928.566
Auto vendute nel 2008	2.326.226
Incentivi	sì

