



# CONFINDUSTRIA ANCMMA

Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori



## **PROPOSTE PER LA RIPARTENZA DELLA FILIERA INDUSTRIALE, DISTRIBUTIVA E COMMERCIALE DELLE DUE RUOTE**

**a cura di CONFINDUSTRIA ANCMMA (Associazione Nazionale, Ciclo, Motociclo e Accessori)**

**Milano, 8 aprile 2020**



## PREMESSA

Per effetto delle disposizioni contenute nel DPCM 11 marzo 2020, che hanno stabilito la chiusura delle attività commerciali ritenute non essenziali, il mercato delle due ruote ha subito, nel mese di marzo, un calo delle vendite del 66% rispetto allo stesso mese del 2019. La filiera attraversa una fase di grande sofferenza, a monte per i problemi di fornitura precedenti il lock down, a valle per lo stop alla possibilità di immettere i prodotti sul mercato. In una nota trasmessa a suo tempo ai diversi organi istituzionali sono dettagliatamente descritte le problematiche prodotte nel settore dall'emergenza sanitaria.

## RIAPERTURA DELLA FILIERA PRODUTTIVA, DISTRIBUTIVA E COMMERCIALE

La chiusura delle attività ritenute non essenziali – tra le quali la produzione e vendita di veicoli a 2 ruote – rappresenta un danno economico per tutti i settori industriali che ne sono oggetto.

Desideriamo in questa sezione esplicitare alcune specificità che sono peculiari del settore industriale delle due ruote:

- 1) Il mercato di biciclette e motoveicoli ha caratteristiche tipicamente stagionali: la maggior parte delle vendite si concentra nel periodo primaverile/estivo, ricompreso tra marzo e settembre. Ne consegue che la serrata degli esercizi commerciali sta coincidendo con l'inizio del picco di vendita delle nostre aziende. A differenza di altri settori industriali e commerciali, l'industria delle due ruote non avrà la possibilità di recuperare nella stagione autunnale/invernale i volumi persi in questi mesi. Analogamente al settore del turismo, il blocco delle attività nei mesi caldi avrà ripercussioni pesantissime su fatturati e tenuta del sistema.
- 2) La rete vendita del settore delle due ruote, che conta circa 5 mila negozi in Italia, è composta da operatori di piccole dimensioni, microimprese, talvolta a gestione familiare, privi di quella struttura finanziaria che consenta di sopravvivere ad un lungo periodo di inattività. Le piccole dimensioni della rete vendita permettono più facilmente il rispetto dei comportamenti di sicurezza nella prevenzione del contagio dal virus.
- 3) Il nostro Paese è leader in Europa nella produzione di ciclomotori e motocicli (320 mila unità corrispondenti al 45% della produzione europea) e di biciclette (2.600.000 unità, il 18% a livello europeo), ed è il paese che vanta il maggiore parco circolante di 2 ruote a motore del continente, con circa 8 milioni di utilizzatori. Consentire la ripartenza dell'industria di motoveicoli e biciclette significa tutelare un comparto manifatturiero rappresentativo del Made in Italy nel mondo.
- 4) Le due ruote offrono da sempre un contributo irrinunciabile alla mobilità sostenibile nel nostro Paese. Secondo uno studio di Ambrosetti il valore economico del risparmio di tempo riconducibile all'utilizzo delle due ruote è quantificabile in circa 2,5 miliardi di euro annui, mentre il risparmio economico dovuto alle minori emissioni di CO2 si attese sui 29 milioni di euro. I mezzi a due ruote, offrono una forma di mobilità individuale che soddisfa le esigenze di distanziamento sociale salvaguardando la sostenibilità ambientale e – nel caso della bicicletta - un comprovato aumento del metabolismo e delle difese immunitarie.



Per le ragioni sopra esposte chiediamo al Governo che venga riattivata quanto prima la filiera industriale e commerciale delle due ruote.

I nostri imprenditori sono pronti a:

- 1) Garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza dei lavoratori;
- 2) Mettere in atto forme di organizzazione del lavoro in fabbrica flessibili e compatibili con le esigenze sanitarie;
- 3) Assicurare la sanificazione dei luoghi di lavoro nel rispetto dei protocolli che il Governo riterrà di adottare;
- 4) Mettere in atto modalità di vendita alternative a quelle tradizionali e rispettose della salute di operatori e clienti.

## MISURE A SOSTEGNO DEL MERCATO

### a. Incentivi veicoli Euro 4 ed Euro 5.

Appare urgente una misura di sostegno alla domanda che restituisca vitalità al mercato contribuendo a rimettere in moto la rete dei rivenditori e, attraverso di essa, il sistema produttivo e distributivo.

La ripresa del settore, infatti, non può passare esclusivamente da misure fiscali e creditizie o dall'attuazione di un piano di ammortizzatori sociali - misure peraltro attese e apprezzate anche dal nostro sistema industriale - ma necessita anche di interventi settoriali attraverso iniezioni di liquidità destinate al consumatore finale.

Per queste ragioni riteniamo indispensabile prevedere – fino al 31 dicembre 2020 - un contributo pubblico all'acquisto di veicoli della categoria L (ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli), a propulsione termica ed elettrica, di importo tale da incoraggiare realmente la propensione all'acquisto.

E' fondamentale per il nostro settore che venga riconosciuto, in parallelo all'incentivo sui veicoli omologati Euro 5 – cioè la fase omologativa più recente -, anche un contributo all'acquisto di veicoli Euro 4.

Infatti, il diffondersi della pandemia e il conseguente lockdown si sono sovrapposti all'ultima fase di immatricolazione di veicoli omologati Euro 4: dal 1° gennaio 2021 non sarà più possibile immatricolare veicoli nuovi di fabbrica omologati Euro 4. E' evidente che la chiusura degli esercizi commerciali e il conseguente blocco delle vendite provocheranno un accrescimento degli stock di veicoli Euro 4, che rimarranno quindi invenduti. Senza una misura che sostenga fortemente la vendita di Euro 4 il danno economico per case costruttrici e rivenditori sarebbe gravissimo.

Riteniamo che sarebbe opportuno dare la massima efficacia possibile alla misura, evitando di introdurre vincoli – come l'obbligo di rottamazione – che, in questa fase eccezionale, rappresenterebbe solo un ostacolo al funzionamento della misura (e che, infatti, sta riducendo il



tiraggio degli incentivi Ecobonus per l'acquisto di veicoli elettrici introdotti dalla legge di bilancio 2019).

Analogamente, sarebbe opportuno semplificare al massimo la burocrazia, evitando procedure complesse e farraginose. Si potrebbe ad esempio prevedere una modalità di fruizione dell'incentivo all'acquisto diversa dal tradizionale sconto praticato dal concessionario sul prezzo d'acquisto, che il rivenditore recupera dalla casa costruttrice e quest'ultima porta in credito d'imposta. Segnaliamo, in questo senso, la possibilità di riconoscere all'acquirente una detrazione fiscale di importo pari al contributo concesso.

## **b. Sgravi fiscali abbigliamento protettivo e accessori**

L'Italia – come si è visto - è il paese europeo con il maggior numero di veicoli motorizzati a due ruote circolanti. Per incentivare l'uso corretto delle 2 ruote come mezzo di mobilità individuale distanziata e sostenibile, un contributo importante alla sicurezza di utilizzo dei veicoli potrebbe venire da una sempre maggiore diffusione di abbigliamento tecnico protettivo.

Per questa ragione, formuliamo la richiesta di introdurre una misura fiscale di sgravio per l'acquisto di abbigliamento e accessori protettivi omologati e/o certificati per uso ciclistico e motociclistico, consistente nell'introduzione di una detrazione IRPEF del 50% sul prezzo d'acquisto di dispositivi.

Rinnoviamo questa richiesta, già formulata in occasione delle leggi di bilancio 2017, 2018 e 2019, integrandola con la possibilità di agevolare l'acquisto di accessoristica omologata: ciò, da un lato, contribuirebbe di incentivare la fruizione in sicurezza delle due ruote e, dall'altro, darebbe supporto a un comparto industriale duramente colpito dagli effetti della crisi sanitaria.

## **c. Defiscalizzazione degli interventi di riparazione e manutenzione.**

Segnaliamo, inoltre, la possibilità di introdurre uno sgravio fiscale destinato a sostenere le attività di manutenzione e riparazione dei veicoli a due ruote che auspicabilmente verranno rimessi in circolazione dopo il riposo invernale: questa misura rappresenterebbe un incentivo a spostarsi con mezzi in perfetto stato di funzionamento e sicurezza e rappresenterebbe un contributo importante per la rete vendita, che offre servizi di assistenza e riparazione dei mezzi.

## **RINVIO TERMINI**

Per contrastare gli effetti economici della crisi sanitaria, alcune regioni (Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Toscana e Campania) hanno posticipato i termini per il pagamento della tassa di proprietà fino al 30 giugno 2020. In considerazione dei tempi prevedibilmente lunghi della ripresa delle attività, sarebbe opportuno un atto di indirizzo alle amministrazioni regionali per promuovere un ulteriore posticipo dei termini di pagamento.



## MISURE A SUPPORTO DELLA COMPETITIVITA' DEL SETTORE

Confindustria ANCMA condivide e supporta le proposte già formulate e trasmesse agli organi istituzionali dall'associazione della filiera auto ANFIA, anche in considerazione del fatto che l'industria delle due ruote è parte integrante della filiera strategica dell'automotive.

Ringraziando per la cortese attenzione, porgo cordiali saluti.

Paolo Magri

Presidente Confindustria ANCMA

*Confindustria ANCMA è l'associazione di categoria che rappresenta i costruttori di veicoli a due ruote, tricicli, quadricicli, della relativa componentistica e dell'abbigliamento protettivo. L'industria delle due ruote impiega circa 20.000 dipendenti diretti e fattura 5 miliardi di euro. La produzione italiana di biciclette (2,3 milioni di unità) e motocicli (300 mila unità) occupa saldamente il primo posto a livello europeo. Nel nostro Paese operano nel settore circa 5.000 punti vendita e, complessivamente, il commercio di bici, moto, ciclomotori, scooter, componenti e accessori, tenendo conto anche dell'indotto, dà lavoro a circa 60.000 persone. Confindustria ANCMA è socio unico di EICMA Spa, l'ente che organizza la più importante manifestazione fieristica di settore al mondo.*