Più incentivi statali, meno emissioni di CO2 nell'aria, questa è la formula in base alla quale l'Unrae chiede un nuovo impegno dello stato per promuovere il rinnovo del parco macchine circolante. Se in Italia le emissioni nel 2008 erano di 144,8 g/km, nel 2009, grazie anche agli incentivi statali, si era scesi a 131,8 g/km. Con la fine dell'effetto incentivi però, rileva l'Unrae, siamo tornati, nel trimestre aprile-settembre, a quota 134,2 g/km. Il motivo della richiesta al Governo di un nuovo sostegno all'acquisto di auto sarebbe quindi, per i rappresentanti dei costruttori esteri in Italia, più ambientale che economico ed interromperli metterebbe a serio rischio il raggiungimento da parte dell'Italia dell'obiettivo di 130 g/km di CO2 fissato dall'Ue per il 2012. Ecco perché l'Unrae, insieme ad altre associazioni, ha presentato ufficialmente al Governo un programma strutturale di medio-lungo termine di incentivi commisurati ai livelli di CO2 emessi, indipendentemente dalla tipologia di alimentazione della vetture. L'associazione chiede inoltre uno sgravio della fiscalità, ossia l'abolizione del bollo, ma anche alleggerimenti all'auto aziendale e ai passaggi di proprietà e il sostegno allo sviluppo delle auto elettriche.

Chi invece sostiene che gli incentivi hanno tolto valore al mercato è il Centro Studi Fleet&Mobility che, nel corso del summit "La Capitale Automobile", ha presentato venerdì a Roma uno studio che dimostra che, in termini di valore e non di targhe, il mercato ha ceduto negli ultimi due anni il 22%.

Misurando infatti la domanda in base al valore delle transazioni, gli italiani nel 2009 hanno speso 34,8 miliardi di euro per acquistare un'auto nuova, il 9% in meno rispetto ai 38,1 miliardi del 2008 (in rapporto ai 44,9 miliardi del 2007 – anno record). Avendo immatricolato lo stesso numero di vetture (2.170.000, sia nel 2009 che nel 2008), la differenza è imputabile, secondo Pier Luigi del Viscovo direttore del Centro, agli incentivi e alla crisi. Gli incentivi hanno infatti orientato la domanda verso auto di fascia bassa e dal valore unitario molto contenuto. Il valore medio delle vetture immatricolate nel 2009 risulta inferiore del 4% rispetto al valore medio delle vetture immatricolate l'anno precedente. Le flotte poi, non beneficiando degli incentivi, hanno subito interamente la crisi, orientandosi alla prudenza e acquistando meno auto: poiché le flotte scelgono modelli di fascia media e medio-alta, la loro mancanza ha abbassato il valore medio delle immatricolazioni.

L'altro effetto degli incentivi – più diretto – è che lo Stato (i contribuenti) si è accollato una parte del prezzo delle vetture. Si tratta in totale di 2 miliardi e 243 milioni di euro che il mercato non ha dovuto sborsare e che vanno per questo sottratti alla giusta misurazione della domanda.