

RASSEGNA STAMPA

la Repubblica.it

Mercato auto ancora in rosso A ottobre vendite a -5,49%

Fiat Group Automobiles (compreso il marchio Jeep) ha immatricolato in Italia 37.865 nuove autovetture, segnando un calo del 2,8% rispetto alle 38.980 unità registrate ad ottobre 2010

Nulla da fare, il mercato dell'auto continua ad andare male: a ottobre in Italia sono state vendute appena 132.703 autovetture, con una variazione di -5,49% rispetto a ottobre 2010 quando le immatricolate arrivarono a 140.418 unità. Nello stesso periodo in Italia si sono registrati 376.080 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -7,22% rispetto a ottobre 2010.

Nello stesso periodo Fiat Group Automobiles (compreso il marchio Jeep) ha immatricolato in Italia 37.865 nuove autovetture, segnando un calo del 2,8% rispetto alle 38.980 unità registrate ad ottobre 2010.

Per quanto riguarda i singoli marchi del gruppo, Fiat ha immatricolato ad ottobre 27.096 nuove auto (28.638 ad ottobre 2010), segnando una flessione del 5,38%. In calo anche Alfa Romeo, con 3.324 unità, in flessione del 23,55% rispetto alle 4.348 di un anno fa. In controtendenza Lancia che segna un progresso del 21,62% a 6.744 unità (5.545 ad ottobre 2010). Jeep, invece, ha venduto ad ottobre 700 vetture, in progresso del 194,12% rispetto alle 238 unità di ottobre 2010.

Una situazione difficile, ma poteva andare peggio: "Si poteva anzi ritenere che il calo potesse essere anche più elevato per l'impatto del continuo aggravamento del quadro economico. Evidentemente - sostiene il Centro Studi Promotor GL events - la voglia di automobile degli italiani frena la caduta delle vendite, nonostante che non sia solo il quadro economico a deprimere la propensione agli acquisti, ma vi siano anche una serie di altri elementi che, nel corso del 2011, sono stati vere e proprie palle al piede per la domanda. Ci riferiamo innanzitutto alla crescita della pressione fiscale sull'auto: nei primi dieci mesi dell'anno vi sono stati due aumenti di accise sui carburanti (a cui si è aggiunto un ulteriore aumento dal 1° novembre), l'aumento dell'imposta sulle assicurazioni, l'aumento dell'imposta provinciale di trascrizione e l'aumento dell'aliquota Iva dal 20 al 21%. Alla crescita del prelievo fiscale si è aggiunto poi il caro carburante e il caro assicurazione. Per quanto riguarda i carburanti, nei primi nove mesi dell'anno, dalla banca dati del Centro Studi Promotor GL

events emerge che, a fronte di un calo dello 0,5% dei consumi, vi è stata una crescita della spesa del 15,4% e del prelievo fiscale del 6,8%. Quanto alle assicurazioni, i premi RC auto hanno raggiunto livelli assolutamente insostenibili, con l'effetto di rendere sempre più difficile l'accesso all'automobile per i giovani e di favorire l'uscita anticipata dal mercato da parte degli anziani, oltre che delle persone che vedono il loro reddito minacciato dalla crisi economica".

Sempre molto critica intanto l'associazione dei concessionari: "Il dato di ottobre - spiegano alla Federauto - è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008".

(03 novembre 2011)



Auto Italia: Federauto, non si intravede uscita da crisi

<< [Indietro](#) [Articoli correlati](#)

2011-11-02

MERCOLEDI' 2 NOVEMBRE 2011

Necessarie nuove regole, Governo e case facciano loro parte (Il Sole 24 Ore Radiocor) - **Milano**, 02 nov - Il dato di ottobre non indica "una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi antecedenti al 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte". Così Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, commentando l'andamento del mercato dell'auto italiano del mese scorso. "Il dato di ottobre e' disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno aggiunge Pavan Bernacchi - tale situazione e' da collegare all'economia del **nostro Paese** e alla (s)fiducia dei

Mercato in recessione? Aumentiamo i carburanti!

Invece di provvedimenti rapidi ed efficaci in favore dello sviluppo del mercato automobilistico, il Governo non smette di stupire varando un nuovo aumento dei carburanti

02 novembre, 18:37 Roma – In base ai dati comunicati oggi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il mese di ottobre ha consuntivato 132.703 immatricolazioni, registrando un -5,5% rispetto al già grigio ottobre 2010. Questo il commento a caldo di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali: "Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte". Il tema centrale è proprio quello dell'Erario che, da oggi, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri. Ricordiamo che le accise sui carburanti gravano per il 55% sul prezzo della benzina e per il 49% sul gasolio. Questo aumento segue quello dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), della tassazione sulla RC auto e dell'aliquota IVA. Come non deprimere la domanda con questa raffica di disincentivi? Ma le accise sui carburanti sembrano essere l'unica soluzione in un Paese che ha perso l'iniziativa, la visione d'insieme, la strategia. E così andiamo ad ingrossare le altre accise introdotte, a volte temporaneamente e mai più tolte. Ne ricordiamo alcune per farci sopra una risata amara: la guerra in Abissinia del 1935 (1,90 lire), la crisi di Suez del 1956 (14 lire), il disastro del Vajont del 1963, l'alluvione di Firenze del 1966 (10 lire), il terremoto del Belice del 1968 (10 lire), il terremoto del Friuli del 1976 (99 lire), il terremoto in Irpinia del 1980 (75 lire), la missione in Libano del 1983 (205 lire), la missione in Bosnia del 1996 (22 lire), il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004. C'è un problema? Aumentiamo le accise, l'IVA, l'IPT, per poi accorgerci che sale l'inflazione e che terremotiamo il comparto dell'autoveicolo producendo danni irreparabili. Conclude Pavan Bernacchi: "Siamo a poche ore da un Consiglio dei Ministri straordinario imposto dalla sfiducia dei mercati finanziari e, da veri e autentici italiani, ci auguriamo che il Governo trovi la strada per un colpo di reni, di orgoglio, di fantasia italiana, in grado di allontanare il nostro Paese dalle peggiori previsioni. Ma, per il momento, assistiamo impotenti a una politica che sta portando al collasso centinaia di concessionarie, che impiegano circa 200.000 addetti diretti e oltre 1.000.000 con l'indotto e i costruttori. Concessionarie fiaccate da un biennio tremendo ed esposte ad una stretta creditizia senza pari. E questo senza che il Governo, fino ad ora, abbia sentito la necessità di un confronto con il nostro settore, che pure proposte ha formulato".



MERCATO IN RECESSIONE? AUMENTIAMO I CARBURANTI!

Del 03/11/2011 - 09:16:30

Articolo linkato 15 volte

Invece di provvedimenti rapidi ed efficaci in favore dello sviluppo del mercato automobilistico il Governo non smette di stupire varando un nuovo aumento dei carburanti Roma, 2 novembre 2011 – In base ai dati comunicati oggi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il mese di ottobre ha consuntivato 132.703 immatricolazioni, registrando un -5,5% rispetto al già grigio ottobre 2010. Questo il commento a caldo di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali: "Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte". Il tema centrale è proprio quello dell'Erario che, da oggi, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri. Ricordiamo che le accise sui carburanti gravano per il 55% sul prezzo della benzina e per il 49% sul gasolio. Questo aumento segue quello dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), della tassazione sulla RC auto e dell'aliquota IVA. Come non deprimere la domanda con questa raffica di disincentivi? Ma le accise sui carburanti sembrano essere l'unica soluzione in un Paese che ha perso l'iniziativa, la visione d'insieme, la strategia. E così andiamo ad ingrossare le altre accise introdotte, a volte temporaneamente e mai più tolte. Ne ricordiamo alcune per farci sopra una risata amara: la guerra in Abissinia del 1935 (1,90 lire), la crisi di Suez del 1956 (14 lire), il disastro del Vajont del 1963, l'alluvione di Firenze del 1966 (10 lire), il terremoto del Belice del 1968 (10 lire), il terremoto del Friuli del 1976 (99 lire), il terremoto in Irpinia del 1980 (75 lire), la missione in Libano del 1983 (205 lire), la missione in Bosnia del 1996 (22 lire), il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004. C'è un problema? Aumentiamo le accise, l'IVA, l'IPT, per poi accorgerci che sale l'inflazione e che terremotiamo il comparto dell'autoveicolo producendo danni irreparabili. Conclude Pavan Bernacchi: "Siamo a poche ore da un Consiglio dei Ministri straordinario imposto dalla sfiducia dei mercati finanziari e, da veri e autentici italiani, ci auguriamo che il Governo trovi la strada per un colpo di reni, di orgoglio, di fantasia italica, in grado di allontanare il nostro Paese dalle peggiori previsioni. Ma, per il momento, assistiamo impotenti a una politica che sta portando al collasso centinaia di concessionarie, che impiegano circa 200.000 addetti diretti e oltre 1.000.000 con l'indotto e i costruttori. Concessionarie fiaccate da un biennio tremendo ed esposte ad una stretta creditizia senza pari. E questo senza che il Governo, fino ad ora, abbia sentito la necessità di un confronto con il nostro settore, che pure proposte ha formulato".

Auto in Italia in calo anche a ottobre

Mercoledì 2/11/2011 - Roma - Nuovo calo in ottobre per il mercato automobilistico italiano. Le immatricolazioni sono state 132.703 con una contrazione del 5,49% sullo stesso mese del 2010. Si tratta di un calo atteso, dato il quadro economico generale e la forte caduta del clima di fiducia dei consumatori. Si poteva anzi ritenere che il calo potesse essere anche più elevato per l'impatto del continuo aggravamento del quadro economico. Evidentemente, sostiene il Centro Studi Promotor GL events, la voglia di automobile degli italiani frena la caduta delle vendite, nonostante che non sia solo il quadro economico a deprimere la propensione agli acquisti, ma vi siano anche una serie di altri elementi che, nel corso del 2011, sono stati vere e proprie palle al piede per la domanda.

<<Ci riferiamo - evidenzia il Centro Studi - innanzitutto alla crescita della pressione fiscale sull'auto: nei primi dieci mesi dell'anno vi sono stati due aumenti di accise sui carburanti (a cui si è aggiunto un ulteriore aumento dall'1 novembre), l'aumento dell'imposta sulle assicurazioni, l'aumento dell'imposta provinciale di trascrizione e l'aumento dell'aliquota Iva dal 20 al 21%. Alla crescita del prelievo fiscale si è aggiunto poi il caro carburante e il caro assicurazione>>.

Per quanto riguarda i carburanti, nei primi nove mesi dell'anno, dalla banca dati del Centro Studi Promotor GL events emerge che, a fronte di un calo dello 0,5% dei consumi, vi è stata una crescita della spesa del 15,4% e del prelievo fiscale del 6,8%. Quanto alle assicurazioni, i premi RC auto hanno raggiunto livelli assolutamente insostenibili, con l'effetto di rendere sempre più difficile l'accesso all'automobile per i giovani e di favorire l'uscita anticipata dal mercato da parte degli anziani, oltre che delle persone che vedono il loro reddito minacciato dalla crisi economica. Secondo il Centro Studi Promotor GL events il calo delle vendite di autovetture di ottobre e le prospettive non favorevoli per i prossimi mesi costringono a rivedere ancora al ribasso la previsione per le immatricolazioni del 2011, previsione che si attesta intorno a 1.755.000 unità, con una diminuzione del 10% sul consuntivo 2010. Tra l'altro anche i risultati dell'inchiesta congiunturale mensile condotta a fine ottobre dal Centro Studi non inducono all'ottimismo. Ben l'81% dei concessionari segnala un basso livello di ordini in ottobre, mentre per il 78% è stata bassa anche l'affluenza di visitatori nelle show room e per il 55% degli interpellati è possibile un ulteriore peggioramento della situazione nei prossimi mesi.

E' del tutto evidente che un'inversione di tendenza del mercato automobilistico è strettamente legata a un miglioramento del quadro economico. Ma è comunque altrettanto evidente che non è solo la situazione dell'economia a deprimere la domanda di autovetture. Anche l'inasprimento del carico fiscale, la forte crescita dei prezzi del carburante e i livelli insostenibili dei premi di assicurazione sono un forte ostacolo alla tenuta della domanda di auto in Italia. E a questo proposito appare necessario che le autorità deputate alla vigilanza sulla concorrenza rendano più incisiva la loro azione per reprimere comportamenti non corretti, e che appaiano ancora più condannabili che in passato nell'attuale difficilissimo contesto economico.

Dall'analisi della struttura del mercato emerge in ottobre, oltre alla conferma del calo degli acquisti delle famiglie (-11%), anche la forte spinta delle immatricolazioni per uso noleggio (+32%), con una rappresentatività del 14,3%, oltre 4 punti in più rispetto all'ottobre 2010. Le società, infine, registrano una riduzione in linea con la flessione complessiva del mercato, confermando la quota dello scorso anno (19,4%). Sul fronte delle alimentazioni, nel mese il diesel registra una lieve crescita (+1,2%) al 55,1% di quota sul totale del mercato, mentre scendono le immatricolazioni delle auto a benzina, attestandosi al 38,3%.

Flettono, inoltre, tutti i segmenti in cui si divide il mercato italiano ed, in modo molto più accentuato, l'alto di gamma, penalizzato, fra l'alto, dalla recente introduzione del superbollo.

Prosegue, infine, la riduzione delle emissioni medie ponderate di CO2 che, misurate sulle immatricolazioni del mese di ottobre, scendono a 129,4 g/km rispetto ai 133,8 dello stesso periodo dello scorso anno.

Come già in settembre, anche a ottobre il risultato ottenuto in Italia da Fiat Group Automobiles (Jeep inclusa) è migliore di quello raggiunto complessivamente dal mercato, che perde il 5,5 per cento dei volumi rispetto all'anno scorso. Infatti, con quasi 37.900 immatricolazioni Fga registra una quota del 28,5 per cento, in crescita di quasi 0,8 punti percentuali in confronto a ottobre 2010. Nel progressivo annuo le vendite di Fiat Group Automobiles sono state quasi 445 mila, per una quota del 29,6 per cento. Oltre ai modelli di punta Panda, Punto e 500, hanno contribuito al raggiungimento di questo risultato anche le recenti commercializzazioni della Ypsilon e della Freemont, mentre l'arrivo nell'ultimo trimestre dell'anno delle nuove Thema e Voyager consentirà il rientro della Lancia in due segmenti di prestigio.

Le marche nazionali registrano a ottobre 37.365 immatricolazioni (-4%) con una quota di mercato del 28,2%, in rialzo di 0,5 punti rispetto a un anno fa. Ancora buoni risultati per il marchio Lancia (+21,6%) e per i nuovi modelli Lancia Ypsilon e Fiat Freemont, che mantengono un buon posizionamento nella top ten dei modelli più venduti a ottobre. Nel cumulato da inizio 2011, il totale immatricolato si attesta a 441.242 unità (-14,1%).

Il marchio Fiat in ottobre ha immatricolato 27 mila vetture e ha ottenuto una quota del 20,4 per cento, stabile nel confronto con lo stesso mese del 2010. In tutto il 2011 sono oltre 313 mila le Fiat vendute, per una quota del 20,8 per cento allineata con quella ottenuta a settembre 2011. Le vetture più rappresentative del brand restano stabilmente le più apprezzate e acquistate del mercato. La Panda è la più venduta di ottobre, con una quota del 38,7 per cento nel segmento A. Alle sue spalle la Punto, con il 20,4 per cento di quota nel segmento B. Sempre ottimi i risultati di Qubo e

Doblò, leader tra i multispaio, che ottengono una quota del 60 per cento nel segmento. Altrettanto bene, infine, la 500 (che chiude il mese seconda nel segmento A con il 16,5 per cento di quota) e la Freemont, nelle posizioni di vertice del suo segmento con il 13,8 per cento di quota.

Ancora un mese di forte crescita per Lancia, che a ottobre ottiene un altro ottimo risultato dopo gli exploit di agosto e settembre. Infatti, in ottobre Lancia immatricula oltre 6.700 vetture, aumentando i volumi di vendita del 21,6 per cento, per una quota del 5,1 per cento, in crescita di 1,1 punti percentuali rispetto a ottobre 2010. È la quarta volta consecutiva che nel 2011 Lancia supera la quota del 5 per cento. A trainare le vendite del marchio è sicuramente la Ypsilon, che dal lancio di maggio ha costantemente incrementato il numero di immatricolazioni. In ottobre la sua quota nel segmento B è stata del 11,5 per cento, che le ha permesso di confermarsi nella top ten delle auto più vendute nel mese. Positivi anche i risultati di Delta, che continua a ottenere positivi risultati di vendita. Nel progressivo annuo il marchio ha immatricolato quasi 73 mila vetture, ottenendo una quota del 4,85 per cento, segnando un +0,35 punti percentuali nel confronto con l'anno scorso.

Alfa Romeo ha immatricolato in ottobre più di 3.300 vetture, con una quota del 2,5 per cento. Nel progressivo annuo le auto vendute dal brand sono 51.500 (il 17,8 per cento in più rispetto al 2010) per una quota del 3,4 per cento, in crescita rispetto all'anno precedente di 0,8 punti percentuali. Ancora una volta la Giulietta si conferma modello di punta del marchio, con significativi risultati nel segmento C, in cui ottiene a ottobre una quota del 12,1 per cento. Prosegue in ottobre la forte crescita del marchio Jeep, che con 700 immatricolazioni (rispetto alle circa 450 di ottobre 2010) aumenta i volumi di vendita del 56,1 per cento ottenendo una quota dello 0,5 per cento, +0,2 punti percentuali. Nei primi 10 mesi del 2011 il marchio ha immatricolato 7.300 vetture (l'8,4 per cento in più rispetto all'anno scorso) per una quota dello 0,5 per cento, 0,1 punti percentuali in più in confronto al 2010.

Infine, il mercato dell'usato: nel mese di ottobre ha registrato 376.080 trasferimenti di proprietà (al lordo delle minivolture), in calo del 7,2% rispetto ai 405.331 di un anno fa. Nei 10 mesi il mercato si mantiene in leggero attivo (+2,2%), con 3.793.650 passaggi di proprietà, rispetto ai 3.713.229 del gennaio-ottobre 2010. Commenti sempre più preoccupati arrivano da Anfia, Unrae e Federauto.

Eugenio Razelli, presidente dell'Anfia, l'Associazione delle marche nazionali: <<Il mese di ottobre mostra ancora una volta un mercato dell'auto debole, sempre fermo sui livelli del triennio '93-'96, né ci si poteva aspettare un risultato diverso, anche considerando l'acuirsi della situazione di instabilità politica e finanziaria che sta attraversando il nostro Paese. L'inflazione, secondo le stime preliminari Istat riferite al mese di ottobre, prosegue la sua corsa al rialzo, registrando un aumento dello 0,6% nel mese, la cui entità rispecchia anche gli effetti dell'aumento dell'aliquota Iva previsto dalla recente manovra finanziaria, e del 3,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Si segnala, in particolare, la crescita congiunturale dei prezzi dei beni energetici (+1,4%): salgono i prezzi di tutti i carburanti, con la benzina a +0,8% nel mese e a +17,8% a livello tendenziale, il gasolio a +1,7% e +21,2% rispettivamente, e gli altri carburanti a +0,3% nel mese e +10,8% a livello tendenziale. Cala ancora l'indice del clima di fiducia dei consumatori che, secondo i dati Istat, a ottobre passa da 94,2 a 92,9. Peggiorano le valutazioni presenti e prospettive sulla situazione del Paese, i giudizi sulla situazione economica della famiglia e le previsioni di risparmio. Riguardo ai beni durevoli, tra cui l'automobile, peggiora lievemente rispetto a settembre il saldo dei giudizi sulla convenienza all'acquisto immediato (da -93 a -94), mentre le intenzioni di acquisto per i prossimi mesi segnano una flessione più marcata (da -56 a -69). Anche le risposte alla consueta indagine trimestrale Istat sulle spese di particolare impegno, confermano questi segnali sfavorevoli, mostrando un leggero calo delle intenzioni di acquisto dell'autovettura (da -186 a -187). Non possiamo che confermare la previsione di chiusura del 2011 a 1.740.000 unità, molto sotto la media degli ultimi anni>>.

Gianni Filippini, direttore generale dell'Unrae, l'Associazione delle Case estere che operano in Italia: <<La manovra correttiva approvata dal Governo tra luglio e settembre e le prospettive di ulteriori misure restrittive necessarie ad assicurare gli adempimenti di contenimento del debito e di rilancio indicati dalla Comunità europea andranno a gravare sulla capacità di spesa delle famiglie, con un Pil che a fine anno si attesterà appena al +0,6%. Ciò inciderà in particolar modo sull'acquisto di beni durevoli, quali l'automobile, con pesanti conseguenze sulle immatricolazioni dell'ultima parte dell'anno che, pertanto, chiuderà complessivamente a circa 1.750.000 unità, oltre il 10% in meno rispetto alle circa 1.960.000 di un anno fa. Preoccupa particolarmente gli operatori il livello degli acquisti dei privati per il quale si prevede una flessione superiore a quella del mercato totale, con una quota intorno al 67%, la più bassa mai registrata nella storia recente del mercato italiano dell'automobile. Il permanere di uno stato di recessione e l'ulteriore riduzione dei consumi delle famiglie, colpite da politiche fiscali restrittive e da una disoccupazione di nuovo in significativa crescita si rifletterà anche sulla domanda di nuove auto del prossimo anno, stimato in ulteriore flessione a 1.717.000 unità (-2%)>>.

Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali: <<Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questosenso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte.

Il tema centrale è proprio quello dell'Erario che, da oggi, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri. Ricordiamo che le accise sui carburanti gravano per il 55% sul prezzo della benzina e per il 49% sul gasolio. Questo aumento segue quello dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (Ipt), della tassazione sulla Rc auto e dell'aliquota Iva. Come non deprimere la domanda con questa raffica di disincentivi? Ma le accise sui carburanti sembrano essere l'unica soluzione in un Paese che ha perso l'iniziativa, la visione d'insieme, la strategia. E così andiamo ad ingrossare le altre accise introdotte, a volte temporaneamente e mai più tolte. Ne ricordiamo alcune per farci sopra una risata amara: la guerra in Abissinia del 1935 (1,90 lire), la crisi di Suez del 1956 (14 lire), il disastro del Vajont del 1963, l'alluvione di Firenze del 1966 (10 lire), il terremoto del Belice del 1968 (10 lire), il terremoto del Friuli del 1976 (99 lire), il terremoto in Irpinia del 1980 (75 lire), la missione in Libano del 1983 (205 lire), la missione in Bosnia del 1996 (22 lire), il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004. C'è un problema? Aumentiamo le accise, l'iva, l'ipt, per poi accorgerci che sale l'inflazione e che terremotiamo il comparto dell'autoveicolo producendo danni irreparabili.

Siamo a poche ore da un Consiglio dei ministri straordinario imposto dalla sfiducia dei mercati finanziari e, da veri e autentici italiani, ci auguriamo che il Governo trovi la strada per un colpo di reni, di orgoglio, di fantasia italiana, in grado di allontanare il nostro Paese dalle peggiori previsioni. Ma, per il momento, assistiamo impotenti a una politica che sta portando al collasso centinaia di concessionarie, che impiegano circa 200mila addetti diretti e oltre 1.000.000 con l'indotto e i costruttori. Concessionarie fiaccate da un biennio tremendo ed esposte ad una stretta creditizia senza pari. E questo senza che il Governo, fino ad ora, abbia sentito la necessità di un confronto con il nostro settore, che pure proposte ha formulato>>. (ore 18:12)

LE VENDITE DI CHRYSLER

Detroit - Negli Stati Uniti, Chrysler Group LLC ha registrato nel mese di ottobre vendite pari a 114.512 unità, in aumento del 27 per cento rispetto allo stesso periodo del 2010 (90.137 unità) che rappresenta la miglior performance per il mese di ottobre dal 2007. L'incremento del 27 per cento registrato per le vendite complessive è stato trainato dall'aumento del 40 per cento delle vendite retail. Per ben nove volte nei primi dieci mesi dell'anno, il Gruppo Chrysler ha registrato aumenti delle vendite superiori alla media del settore. Nel mese di ottobre, i marchi Chrysler, Jeep, Dodge e Ram Truck hanno tutti registrato aumenti delle vendite. Chrysler, tra i vari marchi del Gruppo, ha conseguito l'aumento più elevato in termini percentuali registrando il miglior ottobre dal 2007.

Le vendite per il marchio Jeep sono cresciute del 25 per cento, segnando il miglior ottobre dal 2006 e il diciottesimo mese consecutivo di crescita anno su anno. Il nuovo Compass ha contribuito in modo significativo al risultato ottenuto dal marchio, registrando un aumento del 566 per cento e segnando un record assoluto a livello di vendite mensili (5.179 unità). Il Wrangler ha stabilito un nuovo record di vendite per il mese di ottobre, il quinto record mensile consecutivo di quest'anno. Il Wrangler e il Liberty hanno entrambi fatto registrare un aumento percentuale delle vendite a due cifre nel mese di ottobre.

Per il marchio Chrysler, l'aumento delle vendite del 28 per cento registrato per il mese di ottobre rappresenta il più alto incremento percentuale di tutti i marchi del Gruppo Chrysler e il miglior ottobre dal 2007. Le vendite della Chrysler 200 sono cresciute del 405 per cento rispetto alle vendite registrate dal precedente modello nell'ottobre 2010.

Le vendite di Ram pickup sono salite del 21 per cento e rappresentano il miglior ottobre dal 2007.

Il marchio Dodge ha registrato un aumento delle vendite del 25 per cento rispetto a ottobre 2010. Le versioni 2012 della berlina media Avenger (+145%) e del crossover Journey (+36%) hanno contribuito in maniera significativa all'aumento delle vendite conseguito dal marchio nel mese di ottobre.

In Canada, Chrysler ha ottenuto ad ottobre il ventitreesimo mese consecutivo di crescita, con un totale di 17.049 veicoli venduti rispetto ai 15.168 dell'analogo periodo del 2010. Questo risultato rappresenta un aumento del 12 per cento anno su anno e il miglior ottobre dal 2002. Come in settembre, anche in ottobre le vendite di autovetture sono raddoppiate, trainate dalle vendite della nuova Chrysler 300 e del Dodge Charger che hanno registrato aumenti rispettivamente del 127 e 110 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Con 5.282 unità vendute (+53 per cento anno su anno), ottobre ha segnato un nuovo record per Ram Truck, che mantiene la sua posizione come secondo veicolo più venduto in Canada con oltre 10 milioni di unità vendute globalmente dal lancio.

Le vendite del marchio Chrysler hanno registrato un aumento del 97%. Anche la Jeep Wrangler ha stabilito un record di vendite per il mese di ottobre con un miglioramento del 64 per cento rispetto a ottobre 2010. Complessivamente, le vendite del marchio Jeep sono aumentate del 9 per cento. (ore 18:34)



Il mercato auto rallenta a ottobre, anche [Fiat](#) perde lo sprint

Di Annalisa Vilardo

– Ancora in difficoltà a ottobre il mercato italiano delle autovetture, frenato dal rallentamento dell'economia, del fisco e del caro-carburanti. La Motorizzazione ha infatti immatricolato nel mese di ottobre 132.703 autovetture, mettendo a segno un calo del 5,49% rispetto allo stesso mese del 2010 quando furono immatricolate 140.418 autovetture. Nello stesso periodo sono stati registrati 376.080 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione negativa del 7,22% rispetto a ottobre 2010.

Il volume globale delle vendite (508.783 autovetture) ha dunque interessato per il 26,08% auto nuove e per il 73,92% auto usate. Nei primi 10 mesi dell'anno le immatricolazioni sono state pari a 1.502.922 auto, equivalenti a una flessione del 10,76% anno su anno.

Dall'inchiesta congiunturale condotta a fine ottobre dal Centro Studi Promotor è emerso che l'81% dei concessionari giudica basso il numero di autovetture consegnate in ottobre, mentre l'87% dà un giudizio negativo anche sulla raccolta di ordini e per il 78% è stato basso anche il numero di potenziali interessati all'acquisto che hanno visitato i saloni espositivi dei concessionari. Sempre secondo la stessa fonte, il 55% dei concessionari ritiene possibile un ulteriore peggioramento della situazione del mercato dell'auto nei prossimi mesi.

Ottobre è stato un mese negativo anche per [Fiat](#)-Chrysler, che ha registrato una flessione del 2,9% delle vendite di nuove auto in Italia in ottobre con una quota a oltre il 28,5% su un mercato di più di 37.900 unità. In dettaglio le vendite di Alfa Romeo il mese scorso sono scese del 23,5% a 3.324 e quelle di [Fiat](#) del 5,38% a 27.096, mentre per Lancia l'aumento è stato pari al 21,6% a 6.744 e per Chrysler/Dodge/Jeep al 56,1% a 701. Oggi il titolo [Fiat](#) a piazza Affari ha guadagnato il 3,18% a 4,148 euro.

Negli Stati Uniti, Chrysler Group ha registrato in ottobre vendite pari a 114.512 unità, in aumento del 27% rispetto allo stesso periodo del 2010 (90.137 unità) che rappresenta la miglior performance per il mese di ottobre dal 2007. L'incremento delle vendite complessive è stato trainato dall'aumento del 40% delle vendite retail. Per ben nove volte nei primi dieci mesi dell'anno, il Gruppo Chrysler ha registrato aumenti delle vendite superiori alla media del settore.

"Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno", ha commentato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari ufficiali. "La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita". A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008.

Federauto: "con il mercato in recessione, il governo aumenta i carburanti..."

- Data: 02.11.2011 (aggiornato il: 02.nov.2011)

"Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte". Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali. Federauto sottolinea anche che l'Erario, dal 2 novembre, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Anche se l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione, l'Associazione rileva che "sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista". Conclude Pavan Bernacchi: "ci auguriamo che il Governo trovi la strada per un colpo di reni, di orgoglio, di fantasia italica, in grado di allontanare il nostro Paese dalle peggiori previsioni. Ma, per il momento, assistiamo impotenti a una politica che sta portando al collasso centinaia di concessionarie, che impiegano circa 200.000 addetti diretti e oltre 1.000.000 con l'indotto e i costruttori. Concessionarie fiaccate da un biennio tremendo ed esposte ad una stretta creditizia senza pari. E questo senza che il Governo, fino ad ora, abbia sentito la necessità di un confronto con il nostro settore, che pure proposte ha formulato".

LA STAMPA.it

Auto, immatricolazioni giù del 5,5% - Fiat meglio del mercato a quota 28,5%

Ad ottobre settore ancora in calo

Punto e Panda si confermano i modelli più venduti, vola Lancia

Ancora un mese in flessione a ottobre per il mercato dell'auto in Italia, che ha ceduto il 5,5% rispetto a un anno fa per un totale di 132.703 nuove immatricolazioni. Un risultato che, secondo l'Associazione delle Case automobilistiche estere presenti in Italia (Unrae), si attesta come il peggiore dal 1995 e che per tutti gli osservatori non lascia spiragli a miglioramenti nei prossimi mesi che anzi, con il quadro economico in progressivo peggioramento e il clima di fiducia in discesa libera, si prevedono ancora più neri. Sullo sfondo ci sono «la crescita della pressione fiscale, il caro carburante e il caro assicurazione», tutti fattori che, secondo il Centro Studi Promotor GI Events, avrebbero fatto immaginare un calo delle vendite a ottobre addirittura maggiore.

La gravità della situazione è denunciata anche da Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari, che invita tutti, concessionari, manager delle case automobilistiche e politici a «prenderne atto» e a fare ognuno la «propria parte». Il tema centrale, per il presidente Filippo Pavan Bernacchi, è quello della forte pressione fiscale che insiste sul settore dell'auto. In linea con gli altri osservatori anche l'Anfia, che evidenzia come a ottobre i nuovi contratti siglati siano circa 142.000, il 12,5% in meno rispetto a ottobre 2010, mese in cui la raccolta ordini era stata già molto bassa.

In questo contesto non stupisce che le vendite del gruppo Fiat (compreso il marchio Jeep) abbiano ceduto a ottobre il 2,8% a 37.865 unità, ma si tratta - rileva in una nota il Lingotto - di un calo inferiore a quello del mercato. Inoltre, il gruppo torinese a ottobre ha accresciuto la propria quota di mercato, che si è attestata al 28,5% contro il 27,8% di un anno fa. Nel progressivo annuo le vendite di Fiat Group Automobiles sono state invece quasi 445 mila, per una quota del 29,6%. «Oltre ai modelli di punta Panda, Punto e 500, hanno contribuito al raggiungimento di questo risultato - precisa la nota - anche le recenti commercializzazioni della Ypsilon e della Freemont, mentre l'arrivo nell'ultimo trimestre dell'anno delle nuove Thema e Voyager consentirà il rientro della Lancia in due segmenti di prestigio».

Il marchio Fiat in ottobre ha immatricolato 27 mila vetture (-5,38%) mantenendo una quota stabile del 20,4%. La Panda è la vettura più venduta di ottobre, con una quota del 38,7% nel segmento A. Alle sue spalle la Punto, con il 20,4% di quota nel segmento B. In forte crescita Lancia, che a ottobre immatricola oltre 6.700 vetture (+21,6%), per una quota del 5,1%. A trainare le vendite è la Ypsilon, con una quota nel segmento B dell'11,5%. In calo Alfa Romeo, con 3.324 unità (-23,55%). Prosegue invece a ottobre la forte crescita del marchio Jeep, con 700 immatricolazioni (+56,1%).

Tra i costruttori esteri, il primo posto ad ottobre se lo aggiudica Volkswagen, con 10.902 nuove immatricolazioni (+2,14%), seguita da Ford con 10.613 unità (-2,21%) e da Opel (8.756 unità, -5,89%). Tra le tedesche di lusso, al primo posto c'è Audi con 4.508 unità (-9%), seguita da Bmw (4.394, +0,94%) e Mercedes (4.132 unità, -10,45%). Tra le giapponesi, Nissan ha venduto ad ottobre 4.828 unità(+1,22%), mentre Toyota ha immatricolato 4.479 nuove auto (-18,15%).

NEL 10° MESE SONO 132.703 LE UNITA' IMMATRICOLATE. NEI PRIMI DIECI MESI FLESSIONE DEL 10,76%

Italia sempre in flessione e ai peggiori livelli dal 1995

 Milano, 3 - La "ripresina" di agosto è già un lontano ricordo e il mercato italiano continua a registrare bilanci di vendita deludenti, ormai ai livelli peggiori degli ultimi 16 anni. In ottobre, il settore ha perduto un ulteriore 5,49% rispetto allo stesso mese del 2010 a 132.703 unità e il totale da inizio 2011 ha incassato una flessione del 10,76% per un totale di 1.502.922 esemplari. Alla base di questi risultati, che porteranno a chiudere l'anno a non oltre 1,75 milioni di vetture (10% in meno, stime negative anche per il 2012), la crisi economica globale cui si aggiungono le prospettive di ulteriori misure restrittive necessarie per soddisfare i diktat dell'Unione Europea che andranno a gravare sulla capacità di spesa delle famiglie con un Pil che si at-

testerà solo al +0,6%. Come ricordato dalle Associazioni Unrae, Anfia, CSP e Federauto, tutto questo inciderà sull'acquisto di beni durevoli quali l'automobile. Se possibile, la situazione è ancora peggiore per la raccolta ordini con 142 mila unità in ottobre (-12,5%), il volume più basso da quando esiste la rilevazione. Le vendite ai privati sono al minimo storico, bene il noleggio, il superbollo penalizza l'alto di gamma, usato in calo del 7,2%. Il Gruppo Fiat, pur perdendo quasi il 3%, ha innalzato la quota al 28,57%. Tra le straniere, crescita a doppia cifra per Hyundai, Jeep, Land Rover, Lexus, Porsche, Smart e SsangYong. Punto bestseller nei 10 mesi davanti a Panda, Fiesta, 500 e Ypsilon. Tabelle riassuntive alle pagg. 15373 e 15374. (80615Atk)

Le cifre in sintesi

Ottobre - 5,49%

132.703 unità

- 7.715 autoveicoli

Gen. - Ott. - 10,76%

1.502.922 unità

- 181.271 autoveicoli

Nov. - Ott. - 12,60%

1.778.441 unità

- 256.312 autoveicoli

OmniAuto.it

Ottobre in calo per il mercato dell'auto: -5,49%

Per gli operatori i responsabili sono fisco, RC auto, accise, IVA, IPT e bollo

-5,49%: si mantiene sugli stessi livelli del mese scorso la **discesa del mercato dell'auto** italiano nel mese appena concluso. La Motorizzazione ha immatricolato in ottobre **132.703 autovetture**, con una variazione negativa di quasi 5,5 punti percentuali rispetto a ottobre 2010, durante il quale furono immatricolate 140.418 autovetture. Nel periodo da gennaio a ottobre il mercato è sceso del 10,76%, con 1.502.922 vendite rispetto alle 1.684.193 del 2010. Nell'ultimo mese sono stati registrati 376.080 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -7,22% rispetto a ottobre 2010, durante il quale furono 405.331. Il volume globale delle vendite (508.783 autovetture) ha dunque interessato per il 26,08% auto nuove e per il 73,92% auto usate.

UNRAE: DISOCCUPAZIONE E FISCO COLPEVOLI

"Il permanere di uno stato di recessione e l'ulteriore riduzione dei consumi delle famiglie, colpite da politiche fiscali restrittive e da una disoccupazione di nuovo in significativa crescita - ha detto il Direttore Generale dell'UNRAE **Gianni Filippini** - si rifletterà anche sulla domanda di nuove auto del prossimo anno, stimato in ulteriore flessione a 1.717.000 unità (-2%)". Per l'associazione dei

costruttori esteri in Italia dall'analisi della struttura del mercato emerge in ottobre, oltre alla conferma del **calo degli acquisti delle famiglie (-11%)**, anche la forte spinta delle immatricolazioni per uso noleggio (+32%), con una rappresentatività del 14,3%, oltre 4 punti in più rispetto all'ottobre 2010. Le società, infine, registrano una riduzione in linea con la flessione complessiva del mercato, confermando la quota dello scorso anno (19,4%). Sul fronte delle alimentazioni, nel mese il diesel registra una lieve crescita (+1,2%) al 55,1% di quota sul totale del mercato, mentre scendono le immatricolazioni delle [auto a benzina](#), attestandosi al 38,3%. Flettono, inoltre, tutti i segmenti in cui si divide il mercato italiano ed, in modo molto più accentuato, l'alto di gamma, penalizzato dalla recente introduzione del [superbollo](#).

FEDERAUTO: IL GOVERNO INTERVENGA

"Il tema centrale è proprio quello dell'Erario che, da oggi, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di [Liguria e Toscana](#) colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo [l'automobile](#) e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri" è il commento di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi. "Siamo a poche ore da un Consiglio dei Ministri straordinario imposto dalla sfiducia dei mercati finanziari e, da veri e autentici italiani, ci auguriamo che il Governo trovi la strada per un colpo di reni, di orgoglio, di fantasia italiana, in grado di allontanare il nostro Paese dalle peggiori previsioni. Ma, per il momento, assistiamo impotenti a una politica che sta portando al collasso centinaia di concessionarie, che impiegano circa 200.000 addetti diretti e oltre 1.000.000 con l'indotto e i costruttori".

CONCESSIONARI PESSIMISTI

Due aumenti di accise sui carburanti e un ulteriore aumento dal 1° novembre, dell'imposta sulle assicurazioni, dell'IPT e l'Iva al 21%. Sono questi i fattori che secondo l'inchiesta congiunturale condotta a fine ottobre dal **Centro Studi Promotor GL events** frenano il mercato: l'81% dei concessionari giudica basso il numero di autovetture consegnate in ottobre, mentre l'87% dà un giudizio negativo anche sulla raccolta di ordini e per il 78% è stato basso anche il numero di potenziali interessati all'acquisto che hanno visitato i saloni espositivi dei concessionari. Sempre secondo la stessa fonte il 55% dei concessionari ritiene possibile un ulteriore peggioramento della situazione del mercato dell'auto nei prossimi mesi.

Autore: Daniele Pizzo

Data: 2 novembre 2011

Di Massimo Grassi, www.gentemotori.it, Ultimo aggiornamento: 03/11/2011

Il mercato dell'auto ancora giù

A ottobre immatricolazioni in calo del 5,49%

©Gentemotori.it

Nel mese di ottobre in Italia sono state immatricolate 132.703 nuove autovetture, ovvero il 5,49% in meno rispetto allo stesso mese del 2010. Su base annua il calo rispetto allo scorso anno è ancora peggio: 1.502.922 di auto vendute nei primi 10 mesi del 2011 contro le 1.684.193 del 2010, pari a un -10,75%.

Scende il "nuovo" e salgono i noleggi, che vanno in controtendenza e registrano un +32%, un bel "+4%" rispetto all'ottobre 2010. Per quanto riguarda le alimentazioni, le auto Diesel hanno avuto una lieve crescita (+1,2%) portandosi a al 55,1% di quota mercato, mentre le auto a benzina immatricolate sono calate con una quota di mercato al 38,3%.

Il commento di Gianni Filippini, Direttore Generale dell'UNRAE, è secco: "La manovra correttiva approvata dal Governo tra luglio e settembre e le prospettive di ulteriori misure restrittive necessarie ad assicurare gli adempimenti di contenimento del debito e di rilancio indicati dalla Comunità europea andranno a gravare sulla capacità di spesa delle famiglie, con un Pil che a fine anno si attesterà appena al +0,6%. Ciò inciderà in particolar modo sull'acquisto di beni durevoli, quali l'automobile, con pesanti conseguenze sulle immatricolazioni dell'ultima parte dell'anno che, pertanto, chiuderà complessivamente a circa 1.750.000 unità, oltre il 10% in meno rispetto alle circa 1.960.000 di un anno fa".

Il pessimismo generale è espresso anche da Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) che si scaglia contro l'ennesimo aumento del prezzo dei carburanti "Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri. Ricordiamo che le accise sui carburanti gravano per il 55% sul prezzo della benzina e per il 49% sul gasolio. Questo aumento segue quello dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), della tassazione sulla RC auto e dell'aliquota IVA. Come non deprimere la domanda con questa raffica di disincentivi? Ma le accise sui carburanti sembrano essere l'unica soluzione in un Paese che ha perso l'iniziativa, la visione d'insieme, la strategia. [...]C'è un problema? Aumentiamo le accise, l'IVA, l'IPT, per poi accorgerci che sale l'inflazione e che terremotiamo il comparto dell'autoveicolo producendo danni irreparabili."



Mercato Auto: ancora a picco. Ma i carburanti salgono In base ai dati comunicati dal Ministero, il mese di ottobre ha consuntivato 132.703 immatricolazioni, registrando un -5,5% rispetto al 2010

03 Novembre 2011 | Redazione SicurAUTO.it

A ottobre il mercato italiano totalizza 132.703 immatricolazioni di autovetture, con una contrazione del 5,5% rispetto allo stesso mese del 2010 (140.418 unità), che già aveva chiuso in notevole ribasso su ottobre 2009 (-28,5%). Nei primi dieci mesi del 2011, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.502.922 unità, pari al 10,8% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

FERMI AL 1993 - "Il mese di ottobre mostra ancora una volta un mercato dell'auto debole, sempre fermo sui livelli del triennio '93-'96, né ci si poteva aspettare un risultato diverso, anche considerando l'acuirsi della situazione di instabilità politica e finanziaria che sta attraversando il nostro Paese", ha commentato Eugenio Razelli, Presidente di ANFIA.

I CARBURANTI VOLANO... - Si segnala, in particolare, la crescita congiunturale dei prezzi dei beni energetici (+1,4%): salgono i prezzi di tutti i carburanti, con la benzina a +0,8% nel mese e a +17,8% a livello tendenziale, il gasolio a +1,7% e +21,2% rispettivamente, e gli altri carburanti a +0,3% nel mese e +10,8% a livello tendenziale.

SCARSA FIDUCIA - Cala ancora l'indice del clima di fiducia dei consumatori che, secondo i dati ISTAT, a ottobre passa da 94,2 a 92,9. Peggiorano le valutazioni presenti e prospettive sulla situazione del Paese, i giudizi sulla situazione economica della famiglia e le previsioni di risparmio. Riguardo ai beni durevoli, tra cui l'automobile, peggiora lievemente rispetto a settembre il saldo dei giudizi sulla convenienza all'acquisto immediato (da -93 a -94), mentre le intenzioni di acquisto per i prossimi mesi segnano una flessione più marcata (da -56 a -69). Anche le risposte alla consueta indagine trimestrale ISTAT sulle spese di particolare impegno, confermano questi segnali sfavorevoli, mostrando un leggero calo delle intenzioni di acquisto dell'autovettura (da -186 a -187).

I DATI - Le marche nazionali registrano a ottobre 37.365 immatricolazioni (-4%) con una quota di mercato del 28,2%, in rialzo di 0,5 punti rispetto a un anno fa. Ancora buoni risultati per il marchio Lancia (+21,6%) e per i nuovi modelli Lancia Ypsilon e Fiat Freemont, che mantengono un buon posizionamento nella top ten dei modelli più venduti a ottobre. Nel cumulato da inizio 2011, il totale immatricolato si attesta a 441.242 unità (-14,1%). Si porta nuovamente sopra il 55% la quota delle vetture diesel immatricolate a ottobre (55,1%). Rimane stabile al 55,5%, invece, la quota di mercato detenuta nel progressivo da inizio anno. In testa alla classifica delle auto più vendute nel mese si confermano i marchi nazionali: ancora Fiat Panda al primo posto (9.210 unità), Fiat Punto al secondo (8.716) e Lancia Ypsilon al terzo (4.932). Al sesto posto, troviamo Fiat 500 (3.905). Sempre quattro i modelli italiani nella top ten diesel: si conferma al primo posto Fiat Punto (3.348 unità) seguita, all'ottavo posto, da Alfa Romeo Giulietta (1.563), al nono da Lancia Ypsilon (1.529) e al decimo da Fiat Freemont (1.468). Cala ulteriormente il mercato dell'usato, che con 376.080 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari chiude il mese di ottobre a -7,2%. Resta di segno positivo il cumulato da inizio anno: +2,2% con 3.793.650 trasferimenti di

proprietà al lordo delle minivolture a concessionari. Ma in tutti questi dati resto l'ombra del "ritocchino" permesso dalle numerose km0 immatricolate gli ultimi giorni del mese, così come SicurAUTO aveva documentato qualche tempo fa.

LUNGA CRISI - "Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso alle già allarmanti performance dello scorso anno. Tale situazione è da collegare all'economia del nostro Paese e alla (s)fiducia dei consumatori. La flessione di tutto il nostro comparto, dalle autovetture ai veicoli commerciali, fino ai veicoli industriali, mostra in modo evidente questa dura realtà. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita. A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a volumi pre 2008. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte". Questo il commento a caldo di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali.

MA COSTI ECCESSIVI! - L'Erario, da poco, impone un nuovo aumento delle accise sulla benzina verde e il gasolio, il quarto in sette mesi. Sappiamo tutti che l'aumento è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri. Ricordiamo che le accise sui carburanti gravano per il 55% sul prezzo della benzina e per il 49% sul gasolio. Questo aumento segue quello dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), della tassazione sulla RC auto e dell'aliquota IVA. Come non deprimere la domanda con questa raffica di disincentivi? Ma le accise sui carburanti sembrano essere l'unica soluzione in un Paese che ha perso l'iniziativa, la visione d'insieme, la strategia. E così andiamo ad ingrossare le altre accise introdotte, a volte temporaneamente e mai più tolte.



RECORD NEGATIVO

Mercato italiano dell'auto: -5,5% a ottobre

Chiude in negativo il mese di ottobre il mercato italiano dell'auto, che con 132.703 unità fa segnare un calo del 5,5%

Ancora un mese in flessione ad ottobre per il **mercato dell'auto in Italia**. Le immatricolazioni hanno subito un **calo del 5,5%**, con 132.703 unità (contro le 140.418 di ottobre 2010). A settembre le vendite di nuove autovetture avevano segnato un ribasso del 5,7%.

Inoltre il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, ha fatto sapere che lo scorso mese la Motorizzazione ha registrato 376.080 trasferimenti di proprietà di auto usate, con un calo del 7,22% rispetto a ottobre 2010, in cui furono registrati 405.331 trasferimenti di proprietà.

Il **volume globale delle vendite** (508.783 autovetture) ha dunque interessato per il 26,08% auto nuove e per il 73,92% auto usate.

Tra i **costruttori esteri**, il primo posto ad ottobre se lo aggiudica Volkswagen con 10.902 nuove immatricolazioni (+2,14%), seguita da Ford con 10.613 unità (-2,21%) e da Opel (8.756 unità, -5,89%). Seguono le francesi Peugeot (6.547 unità, -5,58%), Citroen (6.137 unità, -17,4%), Renault (5.999 unità, -23,95%). Tra le tedesche di lusso, al primo posto c'è Audi con 4.508 unità (-9%), seguita da BMW (4.394, +0,94%) e Mercedes (4.132 unità, -10,45%). Tra le giapponesi, Nissan ha venduto a ottobre 4.828 unità(+1,22%), mentre Toyota ha immatricolato 4.479 nuove auto (-18,15%).

La situazione è stata analizzata anche dal **Centro Studi Promotor (CSP)**, osservando che l'81% dei concessionari giudica basso il numero di autovetture consegnate in ottobre, mentre l'87% dà un giudizio negativo anche sulla raccolta di ordini, e per il 78% è stato basso anche il numero di potenziali interessati all'acquisto che hanno visitato i saloni espositivi dei concessionari.

Sempre secondo la stessa fonte, il **55% dei concessionari** ritiene possibile un ulteriore peggioramento della situazione del mercato dell'auto nei prossimi mesi.

Il CSP precisa inoltre che «la **voglia di automobile degli italiani** frena la caduta delle vendite. Ad ogni modo si tratta di un calo atteso, dato il quadro economico generale e la forte caduta del clima di fiducia. Si poteva anzi ritenere che il calo potesse essere anche più elevato per l'impatto del continuo aggravamento del quadro economico.»

Il centro studi ha comunque rivisto al ribasso la previsione 2011 fino a **1.755.000 unità** (-10% sul 2010). Il Centro Studi Promotor Gl events ha inoltre individuato «vere e proprie palle al piede per la domanda» che hanno inciso sulle immatricolazioni: la crescita della pressione fiscale, il caro carburante e il caro assicurazione. Per quanto riguarda i carburanti, nei primi nove mesi, «a fronte di un calo dello 0,5% dei consumi, vi è stata una crescita della spesa del 15,4% e del prelievo fiscale del 6,8%.»

Quanto alle assicurazioni, i **premi RC auto** hanno raggiunto livelli «assolutamente insostenibili.» Il Centro Studi invita le autorità di vigilanza sulla concorrenza a rendere più incisiva la loro azione.

Inoltre, secondo **Gianni Filippini**, Direttore Generale dell'Unrae, le immatricolazioni non sono mai andate così male dal 1995, e commentando i dati ministeriali di ottobre, ha osservato che la situazione è ancora peggiore per la raccolta ordini che ad ottobre ha evidenziato il volume più basso mai realizzato per lo stesso periodo da quando esiste la rilevazione: circa 142.000 unità (-12,5%).

«Preoccupa particolarmente gli operatori il livello degli acquisti dei privati - afferma Filippini - per il quale si prevede una flessione superiore a quella del mercato totale, con una quota intorno al 67%, la più bassa mai registrata nella storia recente del mercato italiano dell'automobile. Il **permanere di uno stato di recessione** e l'ulteriore riduzione dei consumi delle famiglie, colpite da politiche fiscali restrittive e da una disoccupazione di nuovo in significativa crescita si rifletterà anche sulla domanda di nuove auto del prossimo anno, stimato in flessione a 1.717.000 unità (-2%). Per il 2011, invece, si prevede un calo superiore al 10% a 1.750.000 unità.»

Pessimistico anche il Presidente di Federauto, **Filippo Pavan Bernacchi**, che ha così commentato l'andamento del mercato: «Il dato di ottobre è disgraziatamente in linea con il trend negativo che disegna una situazione recessiva, con un allineamento verso il basso rispetto alle già allarmanti performance dello scorso anno. E' giusto che tutti i miei colleghi, i manager delle case e i politici prendano atto che non si tratta di una crisi dalla quale si intravede un'uscita.»

A detta di tutti gli analisti ci vorranno diversi anni per tornare a **volumi pre2008**. E' quindi un fatto sistemico e bisognerà adattarsi a questi livelli asfittici trovando delle nuove regole del gioco. E in questo senso sia le case automobilistiche sia il governo devono fare la loro parte. Il tema centrale, è quello dell'Erario e, di fronte all'aumento delle accise sappiamo tutti che è scaturito dalla nobile necessità di aiutare le popolazioni di Liguria e Toscana colpite dall'alluvione. Sono molte le cause nobili, ma non per questo devono pagare sempre e solo l'automobile e l'automobilista. Si dovrebbero reperire le risorse in altri modi altrimenti sono inutili lauree, master e ministri.»

Conferme della situazione negativa arrivano anche dall'Anfia, che prevede una chiusura del 2011 «a 1.740.000 unità, molto sotto la media degli ultimi anni. Il mese di ottobre - spiega il presidente, **Eugenio Razelli** - mostra ancora una volta un mercato dell'auto debole, sempre fermo sui livelli del triennio 1993-'96, né ci si poteva aspettare un risultato diverso, anche considerando l'acuirsi della situazione di instabilità politica e finanziaria che sta attraversando il nostro Paese.

Peggiorano le valutazioni presenti e prospettiche sulla situazione del Paese, i giudizi sulla situazione economica della famiglia e le previsioni di risparmio. Riguardo ai beni durevoli, tra cui l'automobile, peggiora lievemente rispetto a settembre il saldo dei giudizi sulla convenienza all'acquisto immediato (da -93 a -94), mentre le intenzioni di acquisto per i prossimi mesi segnano una flessione più marcata (da -56 a -69).

Anche le risposte alla consueta indagine trimestrale Istat sulle spese di particolare impegno, confermano questi segnali sfavorevoli, mostrando un leggero **calo delle intenzioni di acquisto** dell'autovettura (da -186 a -187).»

Secondo l'anticipazione dello scambio di dati tra **Anfia** e **Unrae**, a ottobre i contratti siglati sono circa 142.000, il 12,5% in meno rispetto a ottobre 2010 - mese in cui la raccolta ordini era stata già molto bassa (-20,2% su ottobre 2009), «un dato - sottolinea Razelli - che conferma le previsioni di un'apertura 2012 difficile per il mercato.»

03/11/2011