FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

AGOSTO 2012

Aggiornamento al 03 settembre 2012

Il Sole 24 ORE

Quotidiano

Data 13-08-2012
Pagina 16
Foglio 1 / 2

www.ecostampa.it

Concessionarie. Continua il trend negativo del settore anche nel 2012 che chiuderà in perdita per due imprenditori su tre

Nei saloni auto domina il rosso

Immatricolazioni in discesa e flessione dell'usato - Cambio di regole in arrivo

A CURA DI
Nicola Giardino

Redditività dei concessionari a picco. Il settore automobilistico non genera più valore. I ridotti volumi di vendita del 2011 e del 2012 impattano negativamente sul capitale di rischio. I dati elaborati in esclusiva da Italia Bilanci (si vedano i grafici a fianco e quelli pubblicati sul sito del Sole 24 Ore) indicano che un imprenditore su due lo scorso anno ha chiuso l'esercizio in rosso. Per quello in corso si prevede che il rapporto si alzerà al 66%, due su tre.

L'andamento della raccolta ordini in luglio (-22%) lascia prevedere un ulteriore arretramento delle immatricolazioni anche per agosto e settembre. Per l'usato le cose non vanno meglio: da inizio 2012 la flessione di mercato è, secondo le informazioni di Anfia, dell'11% rispetto al 2011. I quasi 2.300 concessionari monitorati da Italia Bilanci nel 2007 sono scesi a 1.800 nel 2011 e si prevede scenderanno ulteriormente a 1.500 nel 2012, non reggendo alla crisi.

Sulla redditività dei *dealer*, poi, sta per abbattersi l'imminente entrata in vigore del Regolamento 330/2010, i cui effetti saranno sostanziali dal 1° giugno del prossimo anno. In particolare, non sarà più garantita la tutela dell'equilibrio del rapporto negoziale tra le parti, come la durata minima dei contratti, l'obbligo di concedere un preavviso minimo in caso di mancato rinnovo o recesso, l'ammissione di procedure di composizione arbitrale, la necessità per il costruttore di specificare le ragioni per la risoluzione del contratto e di garantire al *dealer* la possibilità di automatica cessione ad altri dell'attività.

Secondo gli osservatori del settore verranno inoltre fortemente ridotte, se non del tutto annullate, alcune disposizioni che consentivano un certo raggio d'azione all'attività del concessionario, come la *location clause* (una sorta di esclusiva territoriale).

Stesso discorso per la possibilità di vendere vetture di altre marche (multimarchismo): con il nuovo regolamento, almeno per le case che abbiano una quota di mercato inferiore al 30%, un eventuale vincolo di monomarchismo diviene legittimo, se non altro per i primi cinque anni di durata del contratto. Per il periodo successivo la valutazione è rimessa a un'analisi caso per caso.

Per quanto tempo, quindi, riuscirà l'attuale sistema di distribuzione automobilistica a reggere la redditività negativa e l'onere del maggior potere contrattuale delle case? Sono ormai lontani i tempi in cui una domanda in costante espansione colmava lacune di ogni tipo e le case andavano a braccetto con i *dealer*.

Per quante colpe si possano attribuire loro, i concessionari si trovano oggi a pagare a caro prezzo le conseguenze di una tempesta che, seppur creata dalla crisi economica, ha origini più lontane, tanto che proprio nel 2007, anno di maggior espansione delle vendite, la gestione economica non ha generato valore, come si rileva dai dati di Italia Bilanci. Sulla redditività le case hanno la loro parte di responsabilità per aver imposto elevati costi di adeguamento agli standard e per aver alimentato, attraverso una retribuzione spietatamente flessibile, una concorrenza *intra-brand* che giudicare eccessiva è poco.

Per non parlare di una politica fiscale governativa che utilizza sempre più l'automobile alla pari di un bancomat. Se si riuscisse a far collaborare tutti con convinzione si registrerebbero, nonostante la crisi, concreti vantaggi per un comparto di 1,2 milioni di addetti che produce il 16,6% del Pil e un gettito fiscale di oltre il 16%, come Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, non si stanca di ricordare in tutte le occasioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

.com **www.ilsole24ore.com/**
I dati sul bilancio del settore concessionari

Nei saloni auto domina il rosso

Una bussola per orientarsi all'università

TUTTO IN UNA GUIDA UNICA!

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

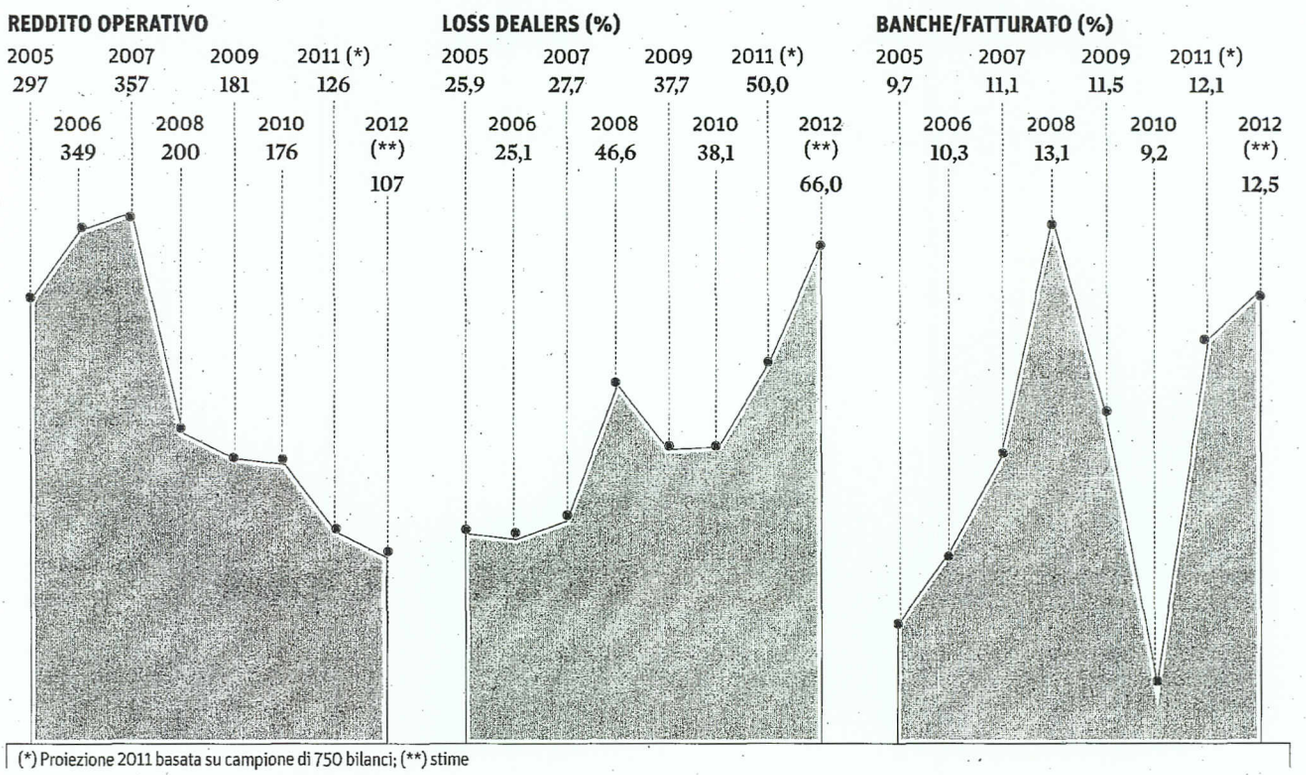
Quotidiano

Data 13-08-2012
Pagina 16
Foglio 2 / 2

www.ecostampa.it

Gli ultimi bilanci con il freno tirato

I trend economico finanziari del settore dei concessionari auto in Italia



(*) Proiezione 2011 basata su campione di 750 bilanci; (**) stime

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 39
Foglio 1

www.ecostampa.it

I numeri. A luglio di quest'anno in «rosso» tutti i maggiori gruppi, con l'esclusione di Hyundai

Immatricolazioni in calo del 21,4%

TORINO

Non si ferma il calo del mercato italiano dell'auto. I dati sulle immatricolazioni nel mese di luglio, resi noti ieri sera dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, vedono una diminuzione del 21,4% a poco meno di 109mila unità (108.826); nei primi sette mesi dell'anno il calo è del 19,9% a 923mila unità contro gli 1,155 milioni del 2011. «I dati di immatricolazione a luglio sono i più bassi dal 1978» è l'allarme dell'Anfia, che parla di un «mercato dell'auto in ginocchio».

IN FLESSIONE

Allarme dell'Anfia: «Numeri mai così bassi dal 1978»
I marchi Fiat in lievissima crescita rispetto al mercato: dal 30,2% al 30,4%

Il gruppo Fiat ha fatto leggermente meglio del mercato (-20,86%) con una quota salita al 30,4% dal 30,2% di un anno prima; la marca Fiat ha fatto meglio in termini relativi (-16%) mentre perde colpi Alfa Romeo (-32%); la Panda rimane al primo posto con quasi 9mila immatricolazioni, davanti alla Punto con 6.300. Il segno meno domina per tutte le case, anche se c'è chi resiste meglio (Audi, Bmw e Citroen -8%) e chi cede pesantemente come Ford e Renault (con perdite superiori a 30 punti percentuali); marchi sportivi e di lusso come Ferrari, Maserati e Lamborghini perdono più di metà degli acquirenti.

Questo mese si è "salvato" praticamente soltanto il gruppo Hyundai, che ha segnato un +8% grazie al +34% registrato da Kia. Particolarmente depressa la domanda dei privati, con un calo del 24% a luglio a fronte del -6% dei noleggi.

Il crollo delle consegne mette ormai a dura prova le reti di vendita. Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (l'associazione che raggruppa i concessionari) parla di "crisi nera" e accusa il Governo di aver continuato a «spremere gli automobilisti» come quelli precedenti, contribuendo così ad affondare il settore.

«Occorre che il Governo imposti nuove azioni capaci di far riprendere i consumi e con essi rilanciare la propensione verso l'auto» afferma Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae - l'associazione dei costruttori esteri. Bousquet avverte che «in assenza di interventi a sostegno dei consumi e del settore, la domanda di autovetture nuove del prossimo anno sarà ancora più debole dell'attuale».

A luglio i contratti siglati sono circa 97mila, il 22% circa in meno rispetto a luglio 2011. Nei primi 7 mesi del 2012 gli ordini ammontano a circa 865mila (-22% sul 2011). Vista anche la congiuntura economica, sembra difficile prevedere quando arriverà la ripresa. «Difficilmente prima di fine anno» ha detto martedì Sergio Marchionne presentando il bilancio Fiat. Secondo il centro studi Promotor l'anno dovrebbe chiudersi in Italia sotto agli 1,4 milioni di immatricolazioni.

Le cose non vanno molto meglio in altri Paesi europei: in Francia le vendite di auto sono calate a luglio del 7% (un po' meno del primo semestre); i costruttori locali hanno fatto peggio, con un -10%, e ancora peggio è andata ai generalisti europei, a cominciare da Fiat (-18,5%) che con 4.300 vetture vendute è ormai scivolato al decimo posto fra i costruttori. Vendite in calo del 17% in Spagna, con una tenuta di Fiat (-6%) e una crescita di Alfa Romeo.

Le buone notizie per il Lingotto arrivano, come quasi sempre di questi tempi, dagli Stati Uniti: Chrysler ha aumentato le vendite a luglio del 13%, a fronte di un calo per entrambe le rivali di Detroit, Ford (-4%) e General Motors (-6%).

Bene anche Toyota - che l'anno scorso scontava gli effetti negativi di terremoto e tsunami in Giappone -, la sua connazionale Nissan e la tedesca Volkswagen.

A.Mal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Investimenti sospesi a Mirafiori

Immatricolazioni in calo del 21,4%

Ma qualche segnale indica ripresa dal mercato

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TEMPO

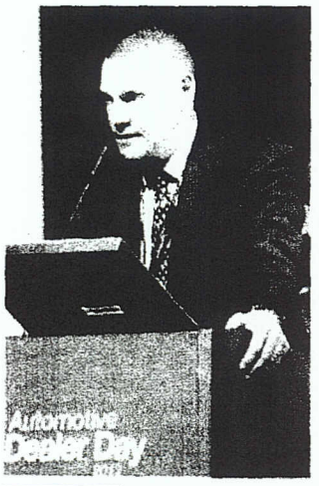
Quotidiano

Data 10-08-2012
Pagina 4
Foglio 1

www.ecostampa.it

Polemica Per l'associazione delle concessionarie «alla fine del triennio ci si renderà conto del flop»

Ma Federauto attacca: pochi i fondi stanziati



Federauto Pavan Bernacchi

Il piano incentivi del governo per dare uno stimolo alla mobilità leggera non piace alle associazioni di settore. A protestare è soprattutto Federauto, che rappresenta le concessionarie d'Italia: secondo il presidente Filippo Pavan Bernacchi sono stati varati «contro il parere di tutti gli attori della filiera automobilistica italiana», con «un atto di forza assurdo di cui non si comprendono le ragioni». Per Pavan Bernacchi gli «incentivi legati a un fondo a esaurimento, tra l'altro esiguo, equivalgono a milioni di euro buttati. Alla fine del triennio ci si renderà conto del flop».

I motivi per cui il provvedimento non piace sono due: i fondi stanziati interesseranno per il 70% le vetture aziendali e saranno pochi. In totale 190 milioni di euro: una cifra che impallidisce di fronte agli analoghi bonus varati in Francia, attraverso i quali lo stato transalpino erogherà 500 milioni di euro nel solo 2013 per l'acquisto di elettriche e ibride, con incentivi fino a 7.000 euro, e un contemporaneo aumento delle tasse sui mezzi dalle emissioni maggiori e dai motori molto vecchi.

Altro problema la tempistica: «Il fatto di farli partire dal 2013 - precisa Pavan Bernacchi - potrebbe congelare la domanda, già ai minimi storici, che ci pone tra gli ultimi in Europa. Tutto questo - aggiunge - senza che il ministro Passera abbia sentito le associazioni della filiera, che da mesi attendono di essere ascoltate».

Infine Federauto sottolinea che «si è voluto infilare queste norme, in un "decretone" che dopo essere passato alla Camera non poteva più essere stralciato o modificato dal Senato. A meno che non si fosse disposti a farlo tornare alla Camera generando le ovvie ripercussioni sui mercati internazionali. Un modus operandi alquanto discutibile».

Il governo mette in moto l'auto elettrica

Ma Federauto attacca: pochi i fondi stanziati

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Giornale

Quotidiano

Data 12-08-2012
Pagina 20
Foglio 1

www.ecostampa.it

AUTO Costruttori e concessionari bocciano gli aiuti decisi dal governo

«I nuovi ecoincentivi fanno solo danni»

Valente (Unrae): «Si premino tutti i veicoli più virtuosi, ci vuole un piano che rilanci davvero il mercato»

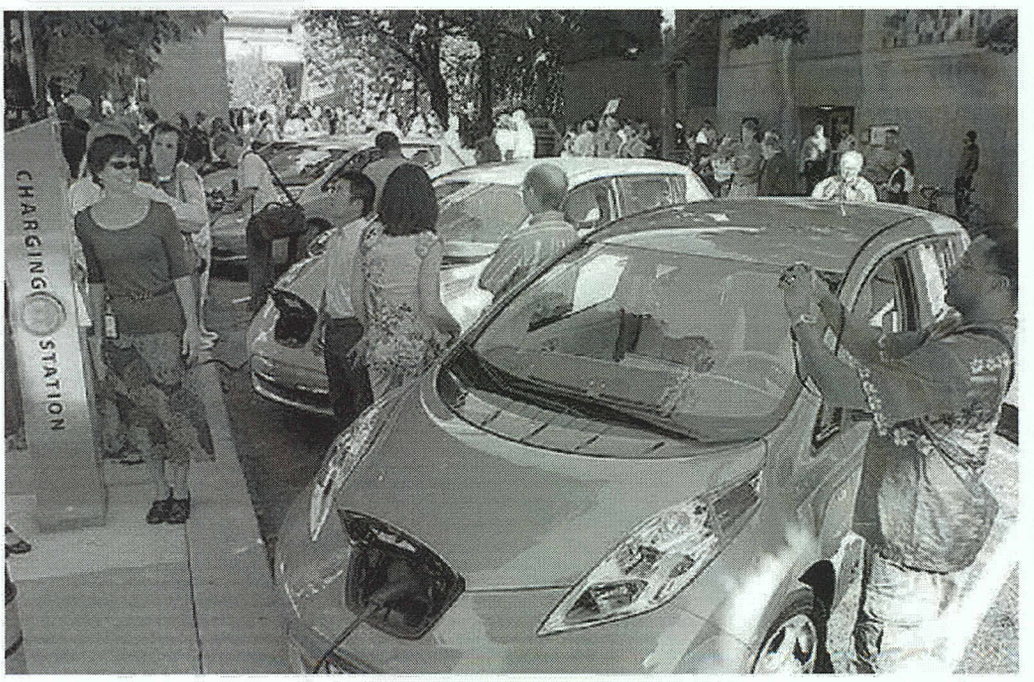
Pierluigi Bonora

■ «Incentivi? No grazie. Non siamo stati consultati e, così come studiati, non servono a un bel niente». Le associazioni dei costruttori di autoveicoli (Anfia e Unrae), insieme a Federauto, che rappresenta i concessionari, respingono al mittente (il governo Monti) gli «aiuti» al settore varati nei giorni scorsi con il decreto Sviluppo: 140 milioni tra il 2013 e il 2015 a favore di auto elettriche, ibride, metano e Gpl (oltre a 50 milioni per potenziare la rete di ricarica). I bonus, da erogare con la rottamazione del veicolo obsoleto, vengono calcolati in base alle emissioni di CO2. Sono suddivisi, nel biennio 2013-2014, in 5mila euro per le auto elettriche (0-50 grammi/km), 4mila euro per le ibride (51-95 grammi/km) e a gas, ma solo se gli scarichi di anidride carbonica restano nel range 96-120 grammi/km. Nel 2015 i premi saranno inferiori: rispettivamente 3.500, 2mila e 1.800 euro.

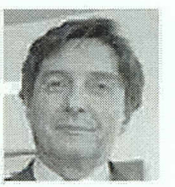
È vero che, gruppo Fiat a parte, Unrae (case estere) e Anfia (filiera italiana) hanno più volte chiesto al governo di intervenire a sostegno di un mercato in caduta libera (-20% le ultime stime per le vendite del 2012, un milione di immatricolazioni in meno rispetto al 2007), ma il piano da pochi giorni diventato legge (partirà nel gennaio 2013) «è solo il modo inefficace - commenta Romano Valente, direttore generale dell'Unrae - per ottenere un immediato e duraturo rilancio della domanda». «Ciò che invece occorre - ricorda - è un intervento a breve che consenta al settore di riorganizzarsi, per esempio premiando i modelli a basse emissioni, indifferentemente dal tipo di motorizzazione». A preoccupare gli addetti ai lavori, ritenendo che nel primo anno i mini-bonus dovrebbero esaurirsi in un paio di mesi («vendere 25mila unità in più all'anno non basta per risollevare il mercato», afferma Valente) è l'«effetto attesa» da qui a dicembre, come spiega il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori: «Per evitarlo - osserva - e visto il mercato già fortemente depresso, bisogna che la misura sia illustrata con chiarezza, mettendo in evidenza che sarà per lo più destinata alle flotte aziendali. Di conseguenza non ci saranno risultati significativi sulle vendite di veicoli ai privati».

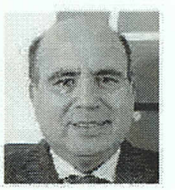
Da parte loro, intanto, i concessionari stanno valutando il caso di non applicare, in segno di protesta, questi incentivi. Una decisione sarà presa in settembre. «Varare dei bonus contro il parere di tutti gli attori della filiera - afferma il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi - è un atto di forza. Come si fa a incentivare l'elettrico quando mancano le infrastrutture e non esiste ancora uno standard uguale per tutti relativo alle spine e alle prese delle colonnine?. Del resto a prevalere, in questo momento, sono i "disincentivi", tra aumenti dei bolli, accise sui carburanti, Rc auto, Ipt, rincari dell'Iva, pedaggi e spettacolarizzazione alla lotta all'evasione». Piero Carlomagno, a capo dei dealer del gruppo Fiat, parla chiaro: «I bonus che servono veramente devono essere triennali, a scalare e non legati a un fondo a esaurimento. Se non rispondono a queste caratteristiche è meglio lasciar perdere. A noi servono soldi finalizzati e investiti bene».

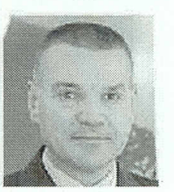
140 MILIONI
Da gennaio mini-bonus triennali per veicoli elettrici, ibridi e a gas



NICCHIA Auto elettriche sotto carica nella strada di una città straniera. In Italia la loro diffusione resta ancora limitata







SULL'AVENTINO Dall'alto, Vavassori, Valente, Pavan Bernacchi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Libero
Quotidiano
Data 07-08-2012
Pagina 2/3
Foglio 1 / 4

www.ecostampa.it

FARE AFFARI CON LA CRISI

Case, auto e mobili: risparmiare si può

Le gelate sui consumi e sulla domanda di mercato hanno spinto imprese di tutti i settori a tagliare i listini. Così è possibile comperare una Fiat col 40% di sconto o prendere casa pagando migliaia di euro in meno rispetto all'anno scorso

::: FRANCESCO DE DOMINICIS
ROMA

Benedetta crisi: a più di qualcuno potrebbe sembrare una bestemmia. Eppure la bufera finanziaria internazionale e la conseguente recessione si stanno trasformano in un'ottima occasione per fare qualche (piccolo) affare. Niente che possa rappresentare la "svolta", sia chiaro. Sta di fatto che tra sconti e offerte commerciali a raffica, gli acquisti scontati sono spesso a portata di mano. Dalle case alle automobili, dagli elettrodomestici all'arredamento, gli italiani stanno esplorando sempre di più le opportunità dello *shopping* a basso costo. Per l'abbigliamento gli outlet restano le mete preferite dei consumatori. Tuttavia, la politica dei prezzi bassi sta allargando i suoi orizzonti. Per la spesa al supermercato o per una vacanza (magari con la formula del *last minute*) le occasioni non sono più una novità. Si risparmia anche *online*: sulla rete, a cominciare da eBay, le opportunità per fare affari sono dietro ... un clic.

Vita *low cost*, dunque. Il che non vuol dire necessariamente prezzi stracciati. Ci sono certamente buone opportunità. Ecco una mappa degli affari con la crisi.

Appartamenti: a Roma -12%

Comprare una casa costa meno rispetto allo scorso anno. Secondo gli ultimi dati Tecnocasa, società di intermediazione immobiliare, per un appartamento di 90 metri quadrati (in condizioni medie) il ribasso dei prezzi tra giugno 2011 e giugno 2012 oscilla tra il 6% e il 12%. A Milano un immobile che costava 252mila euro si può trovare a 234mila (-7,14%). A Napoli il prezzo di un analogo immobile è calato da 405mila a 378mila (-6,67%), a Roma da 360mila a 315mila (-12,50%). «Continua la diminuzione dei prezzi degli immobili, più forte in questa prima parte del 2012. La diminuita disponibilità di spesa dei potenziali acquirenti e la maggiore offerta abitativa presente sul mercato sono tra le cause principali. I venditori si dividono tra coloro che hanno necessità di vendere, disposti quindi ad abbassare il prezzo richiesto e coloro che non hanno urgenza di vendere e che decidono di aspettare» spiega Fabiana Megliola, responsabile ufficio studi Tecnocasa.

Arredare: arriva il "primo prezzo"

Comprata la casa, serve l'arredamento. E anche per camere da letto, cucine e soggiorni esiste il *low cost*. In realtà si tratta di linee di prodotto che la maggior parte delle aziende del settore definiscono con la sigla «primo prezzo». Si tratta di linee per le quali le case d'arredamento restringono il ventaglio delle opzioni (colori, tessuti) e in questo modo, ottimizzando i costi di produzione, spuntano prezzi più contenuti. Un modo come un altro per sopravvivere. «Le imprese - osserva il presidente di FederlegnoArredo, Roberto Snaidero - hanno iniziato a introdurre nella loro offerta prodotti di primo prezzo. L'obiettivo chiaro è quello da un lato di non fermare gli impianti e dall'altro venire incontro a un consumatore che cerca un buon prezzo senza rinunciare alla qualità. Ma questo non può bastare: occorre agevolare l'acquisto del primo impianto dei mobili così come viene agevolato l'acquisto della prima casa con l'Iva al 4%». In attesa delle mosse del Governo di Mario Monti, comunque, grazie al "primo prezzo" un divano o un letto matrimoniale può costare fino al 35-40% in meno rispetto alla linea standard: non male. Basta accontentarsi. Un esempio: un divano che costava 2.800 euro può essere acquistato a 1.680 euro.

Traslochi a meno di 500 euro

Per chi l'arredamento non lo deve comprare, ma lo deve soltanto spostare da una vecchia abitazione, nessuna paura. Le offerte delle "ditte" di trasloco sono tantissime e includono, in alcune circostanze, anche servizi in più come la imbiancatura o l'assistenza per l'allaccio delle utenze domestiche (luce, gas, acqua, telefono). Con meno di 500 euro si può accedere al "servizio base" per un piccolo appartamento (solo trasporto, senza imballaggio). Poi c'è il fai-da-te: a partire da 90 euro al giorno si riesce ad affittare un furgone e trasportare i mobili, senza l'aiuto di nessuno. Il problema è che servono i muscoli.

Super tv e palmari accessibili a tutti

Fino a qualche anno fa erano inaccessibili. Oggi se li possono permettere tutti. Mega televisori a cristalli liquidi e telefoni cellulari palmari. E pure computer portatili. Basta sfogliare un volantino di Trony, Saturn, Unieuro o Mediaworld per trovare prodotti di marca a meno di 500 euro.

Supermercato: - 30% sugli scaffali

Volete mangiare e pulire la casa risparmiando? Basta entrare in un supermercato e fare un po 'di slalom tra le offerte commerciali, ormai in costante aumento. Gli ultimi dati Nielsen lo confermano. La pressione promozionale complessiva nel mese di giugno 2012 è stata pari al 30,5% con uno sconto medio quasi al 30%. Negli iper le promozioni superano un terzo della spesa. Le marche private (vale a dire, a esempio, la pasta marchiata Esselunga o Coop) molto apprezzate dai consumatori per il rapporto qualità/prezzo (prezzo più basso del 30-40% rispetto alle marche commerciali) hanno avuto un'incidenza a giugno del 2012 pari al 17,4%. «Nell'attuale situazione economica del Paese - dice Giovanni Cobolli Gigli, presidente di Federdistribuzione - dove il potere d'acquisto delle famiglie è messo a dura prova, le attività come i contenimenti dei listini dei fornitori (a fronte di aumenti dei listini dei prodotti di largo consumo confezionato del 4,1%, la grande distribuzione organizzata ha praticato prezzi alla vendita pari all'1,4%), le attività promozionali e le marche private, acquistano un ruolo importante e sono sempre più seguite dai consumatori». Per chi compra i risparmi sono tangibili. «L'attività promozionale porta a vantaggi considerevoli per le famiglie italiane, si pensi che per l'alimentare le promozioni assicurano un risparmio annuo di 5,7 miliardi di euro pari a circa 230 euro per famiglia e dalle marche private stimiamo un risparmio di 2,5 miliardi di euro annui, pari a circa 100 euro per famiglia. Complessivamente con un risparmio di oltre 8 miliardi di euro».

Per le automobili listini stracciati

Uno dei settori che più sta pagando il prezzo della crisi finanziaria internazionale è quello delle automobili. I numeri di Federauto (l'associazione di tuti i concessionari) sono drammatici: a giugno le immatricolazioni sono crollate di oltre 20 punti percentuali. Ecco perché, pur di fatturare, i venditori e i produttori sono disposti a

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Libero
Quotidiano
Data 07-08-2012
Pagina 2/3
Foglio 2 / 4

www.ecostampa.it

stracciare i listini. «I prezzi sono allineati con quelli degli incentivi del 2009. È talmente tanta la voglia di vendere che è il momento di acquistare» spiega Filippo Pavan Bernacchi, numero uno di Federauto. «C'è tanta scelta e i prezzi sono davvero competitivi» aggiunge. In effetti, le buone occasioni non mancano. La stampa specializzata, negli scorsi giorni, ne ha segnalate alcune. Una Fiat Punto 1.2 Easy (da listino a 13.250 euro) si "porta via" con 9.600 euro (-27%). Per una Volkswagen Polo 1.2 Trendline lo sconto è del 13,5% (da 12.600 euro a 10.900 euro). Veri e propri affari, peraltro, si riescono a realizzare con i cosiddetti "chilometri zero": veicoli immatricolati dai concessionari e venduti con tagli tra il 25% e il 30%. Secondo alcune stime, ce ne sono circa 105mila ancora invendute.

Vacanze all'insegna del last minute

Anche il business delle vacanze deve fare i conti con la recessione. Giù i listini e via con gli sconti. In spiaggia si può andare davvero con pochi euro. C'è un calo del 7% dei prezzi degli hotel rispetto al 2011, nelle mete al mare più gettonate. I dati più significativi riguardano Gallipoli nel Salento che per una doppia quest'anno chiedono in media 199 euro a notte, il 27% in meno dello scorso anno; Lignano Sabbiadoro (168 euro) con un -21%, Viareggio (190 euro) con un -15%, Catania (90 euro) con un -13% e Rimini (129 euro) con un -9%. Ma la crisi ha piegato i prezzi non solo in Italia: rispetto a luglio si registrano delle diminuzioni interessanti per chi ha intenzione di visitare una capitale europea. A Parigi si registra un -18%, 147 euro; a Bruxelles un -13% con un listino di 88 euro; a Barcellona un -5% a 127 euro. Particolarmente economiche ad agosto Madrid (77euro, -9%) e Berlino (89 euro, 0%). Tariffe convenienti anche in Europa dell'est: da Budapest (75 euro, -7%) a Varsavia (63 euro, -6%). Per le vacanze, in ogni caso, la regola d'oro resta il *last minute*: poche centinaia di euro per una settimana lontano dalle città.

Guadagnare con lo shopping online

Ottime offerte si possono trovare, eccome, anche su internet. «Risparmiare online, anche in tempi di crisi, è possibile» dice Eleonora Gandini, portavoce di eBay.it. «Con sempre maggiore attenzione alle uscite - osserva Gandini - le famiglie italiane ricercano continuamente offerte, convenienza e sconti. Per questo internet diventa il luogo ideale dove fare affari in un momento difficile come quello attuale, acquistando a prezzi minori, oppure rivendendo beni inutilizzati: secondo una nostra ricerca effettuata con Tns in Italia ci sono circa 85 oggetti inutilizzati per famiglia per un valore di oltre 1.600 euro che, rivenduti su eBay, si stima potrebbero raggiungere un valore fino a 4.000 euro».

Le offerte con sconti importanti non mancano su eBay, che ai prezzi stracciati dedica una sezione speciale del portale con le offerte del giorno. Qualche esempio dell'ultim'ora? Una collana Dolce & Gabbana a con una riduzione dell'80% o una panca per addominali scontata del 67%.

twitter@DeDominicisF

VIDEO E ALTA FEDELTÀ *Ribassi molto forti anche per gli elettrodomestici "bruni" come i televisori: in alcune catene i risparmi arrivano quasi al 50%*

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Libero

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 23
Foglio 1

www.ecostampa.it

Immatricolazioni giù del 21,4%

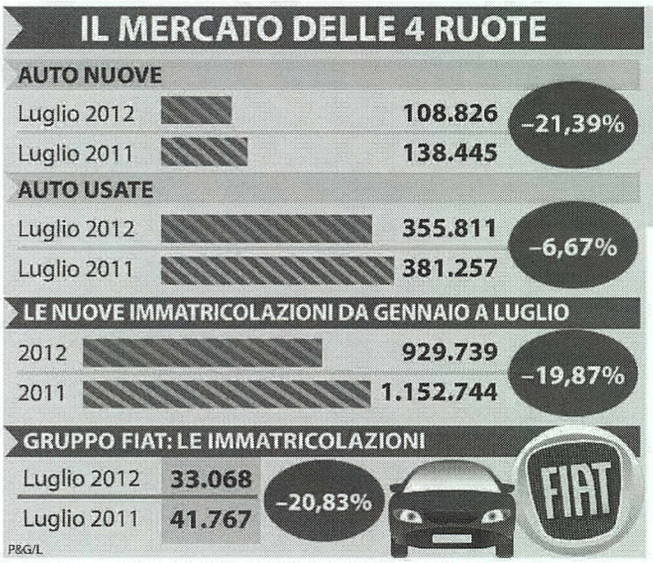
L'auto cade anche a luglio Si vende come nel 1978

Il mercato dell'auto crolla ancora. A luglio le immatricolazioni hanno fatto registrare l'ottavo calo consecutivo: -21,39% rispetto allo stesso mese del 2011. In tutto sono state messe in strada 108.826 vetture, un dato che riporta indietro al 1978 l'orologio delle vendite. La quota del gruppo Fiat a luglio è salita al 30,38% rispetto al 30,17 del luglio 2011: le vendite del Lingotto, pur in calo (-20,83%) sono scese meno rispetto al mercato. Tutt'altra musica con la Chrysler: la società acquisita sotto la gestione Marchionne, sempre a luglio, ha venduto negli Usa 126.089 auto, il 13% in più.

«Il mercato in Italia è entrato in un tunnel di cui non si vede l'uscita», commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari auto in Italia, «anzi, grazie ai disincentivi varati dal governo Monti, il tunnel dell'automotive rischia di crollare seppellendo un comparto che occupa, con l'indotto, 1.200.000 addetti, partecipa al gettito fiscale per il 16,6% e vale l'11,4% del Pil».

Ugualmente caustica l'analisi dei produttori esteri: «Il mercato continua a calare per colpa di una serie di leggi inefficaci per le finanze dello Stato, come il superbollo e l'aumento delle imposteprovinciali di trascrizione, ma devastanti per il mondo dell'auto», ha affermato Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, l'associazione delle case estere in Italia.

A.B.



IL LINGOTTO RECUPERA

Le vendite del gruppo Fiat sono scese lo scorso mese del 20,8%, un po' meno del mercato. Così la quota del Lingotto risale al 30,3%

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Modena Qui

Quotidiano

Data 31-08-2012
Pagina 28
Foglio 1 / 2

www.ecostampa.it

COLOSSI LOCALI

Che cosa succede nell'automotive

La scure fiscale del governo Monti è un problema per Ferrari e Maserati

Con il superbollo vanno a picco le vendite in Italia

Ferrari e Maserati non sono più gioielli per le strade italiane. E' noto come sia ormai l'export a garantire risultati record ai marchi del lusso Fiat, soprattutto i mercati asiatici e l'America del Nord. Nel Vecchio Continente sono, in particolare, le vendite nel Regno Unito, Svizzera e Germania a contenere la crisi del contesto europeo, ma è nella natia Italia che Cavallino e Tridente vedono una debacle. Una debacle da profondo rosso, in termini di vendite, che di anno in anno (ma anche di mese in mese) si fa sempre più allarmante. Insomma, possedere auto di lusso non sembra più roba da italiani e a dedicare un approfondimento a riguardo è stato recentemente il sito *Automotive News*.

«La Ferrari 458 da 204mila euro - si legge in un articolo on-line - non è un'auto che si vedeva tutti i giorni sulle strade nella natia Italia ma oggi è sicuramente più difficile dopo le misure di austerità messe in campo dal governo Monti». Ferrari e Maserati sono i marchi più proficui per i conti del Gruppo Fiat ma il Belpaese, secondo *Automotive News*, non potrà più permettersele. Va bene la congiuntura negativa e va bene che i veicoli in questione sono per pochi, ma anche quei pochi (che poi alla fine la crisi l'hanno sentita meno) sembrano ormai rassegnati che in Italia possedere auto del genere non convenga più. Siamo così andati a dare un'occhiata ai dati in questione, alle immatricolazioni di nuove Maserati e Ferrari nel nostro Paese mettendo a confronto il primo semestre 2011 (pre-Monti) con quello dell'anno corrente. E il tracollo è evidente. Con una percentuale che supera ampiamente il 50% per la casa di Maranello e il 70% per il Tridente.

In base ai numeri forniti dal Ministero dei Trasporti, le Ferrari immatricolate a luglio di un anno fa erano 471, dodici mesi dopo il dato è crollato a 198. Discorso peggiore per Maserati: a luglio 2011 i nuovi autoveicoli registrati erano 76 mentre quest'anno siamo a 34. A dire il vero il trend era già delineato da tempo. Nel complesso le immatricolazioni dei due marchi del lusso di casa Fiat erano state 1.186 nel 2010, scese poi a 984 nell'anno passato.

Numeri che stridono con i risultati complessivi sui mercati esteri dove le vendite del duo modenese è in continua crescita: nel primo semestre 2012 la casa di Maranello ha registrato in Asia un incremento vendite del 14,6% in Cina, Hong Kong e Taiwan e un +39% in Giappone. Stesso discorso per Maserati con le vendite sulla rete globale che nel semestre hanno raggiunto le 3.322 unità (+3,4%). «La contrazione registrata da Ferrari e Maserati testimoniano come le scelte intraprese dal Governo abbiano letteralmente terrorizzato i potenziali clienti.

Anche quelli, e sono la stragrande maggioranza, che nulla avrebbero da temere dall'Agenzia delle Entrate», commentava tempo fa il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi. Sempre stando a quanto affermato da Federauto l'attuale contesto avrebbe condotto chi possiede auto di lusso a «cercare di sbarazzarsene, soprattutto all'estero, o a tenerle in garage per paura di essere fermato e fatto oggetto di indagini plurime».

E come sostenuto dal sopracitato articolo di *Automotive News* la mano del governo Monti sembra la vera colpevole. L'attuale esecutivo ha introdotto, infatti, un superbollo (a partire da inizio anno) per quelle auto che appartengono al segmento lusso. Nello specifico si tratta di una tassa aggiuntiva applicata alle vetture che possiedono una potenza del motore superiore ai 170 Kw, vale a dire 231 cavalli. A partire dal 1° gennaio del 2012, poi, i bolli in scadenza sono stati aumentati di 20 euro per ogni kw in eccedenza. Una vettura con potenza del genere, dunque, è considerata già una supercar. Le novità interessano tutte le auto immatricolate nei tre anni precedenti alla data di scadenza del bollo. Chi non paga l'extra riceverà una sanzione pari al 30% dell'importo dovuto. Tradotto: è meglio pensarci bene prima di addocchiare una Rossa.

■ **Vincenzo Malara**

LA ROSSA
A luglio nel Belpaese ha piazzato 198 auto Un anno prima erano state 471

IL TRIDENTE
Nello stesso mese ha immatricolato 36 vetture contro le 74 del 2011

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Resto del Carlino

Quotidiano

Data 31-08-2012
Pagina 19
Foglio 1

www.ecostampa.it

PAVAN BERNACCHI (FEDERAUTO): «UN MACIGNO PER GLI AUTOMOBILISTI»

«Ormai è solo una gabella da eliminare»

BOLOGNA

«IL BOLLO auto è una gabella da eliminare, così come sarebbe da rivedere tutto il sistema di tassazione che opprime il settore». Filippo Pavan Bernacchi (**nella foto**), presidente di Federauto — l'associazione che riunisce i 3.600 concessionari italiani di autovetture, veicoli commerciali e industriali — stronca la tassa di proprietà ma chiarisce che si tratta solo di uno dei tanti macigni che pesano sulle tasche degli automobilisti, «ai quali sembra che il governo voglia far sostenere per intero l'onere della crisi».

Quali sono questi macigni?

«Anzitutto l'Rc auto, aumentata del 202% negli ultimi vent'anni, con il risultato che oggi in Italia un veicolo su dieci circola senza assicurazione. Quindi l'aumento dell'Iva sull'acquisto di autoveicoli e dei bolli sui passaggi di proprietà. Infine il costo dei carburanti, salito alle stelle grazie all'effetto delle accise».

Insomma, dagli incentivi del decennio scorso ai disincentivi dell'era Monti...

«Esatto. Il governo ha di fatto scoraggiato l'utilizzo delle auto, in un paese dove i servizi pubblici funzionano male e quindi la gente si mette al volante per necessità, dato che spesso mancano le alternative».

Quali conseguenze ha tutto ciò sui concessionari?

«Che dai due milioni di veicoli venduti in media negli ultimi cinque anni — con una punta di oltre 2,4 milioni nel 2007 — quest'anno arriveremo a fatica a quota 1,370 milioni. Ciò mina le fondamenta di un settore che, con l'indotto, dà lavoro a 1,2 milioni di persone. E, per lo Stato, significa introiti per tre miliardi in meno».

Andrea Ropa

CRONACHE

Bolli auto non pagati, un tesoro da 171 milioni

LA TUA CHIAMATA

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

panorama auto CARELLO
Mensile
Data 09-2012
Pagina 18/19
Foglio 1 / 2

La Fiat Panda, con oltre 74.000 consegne, è il modello più venduto in Italia da inizio anno.

VENDITE: -21,4% IN 7 MESI PERSE 230.000 AUTO

A luglio **IMMATRICOLAZIONI** e **ORDINI** ancora giù; da inizio anno la domanda si è ridotta di un quinto

Nelle stesse ore in cui Sergio Marchionne incontrava i sindacati per fare il punto sui programmi futuri di Fiat («Io non mollo. Se pensassi che l'Italia fosse una battaglia persa non sarei qui. Comunque, Cassino non verrà accorpato con Pomigliano, mentre per Mirafiori c'è un rallentamento rispetto ai tempi previsti», ha affermato l'amministratore delegato, rimandando le decisioni definitive a fine ottobre), venivano diffusi i dati di vendita del mercato domestico. E, ancora una volta, i numeri sono stati impietosi: lo scorso luglio le immatricolazioni, nel nostro Paese, si sono fermate a quota 108.826 unità (-21,4% rispetto allo stesso mese del 2011). Da inizio anno la domanda è diminuita del 19,9% e si sono persi per strada quasi 230.000 pezzi (le vendite sono passate da 1.152.744 a 923.739 unità). Secondo il Centro Studi Promotor GL events, «con il dato di luglio peggiora ulteriormente il quadro che ha caratterizzato il mercato nel 2012. La previsione per l'intero anno scende infatti da un volume di 1.403.000 vetture stimato a fine giugno a quota 1.379.000». Cifre che spaventano i concessionari riuniti in Federauto, secondo i quali il governo Monti ha adottato le strategie di quelli precedenti, che hanno sempre scelto la strada più facile e cioè «spremere gli autoveicoli e gli automobilisti». Numeri che allarmano anche l'Unrae, l'Unione delle Case straniere presenti in Italia, che invoca una riduzione della pressione fiscale sull'intero settore automotive. Per difendersi dal caro-automobile, gli italiani rimandano gli acquisti e, quando si decidono, optano per vetture alimentate a GPL (+160% rispetto al luglio 2011) o a metano (+24%). Male, infine, la raccolta ordini (appena 97.000 i contratti firmati, -22% rispetto a un anno fa) e negativo anche il mercato dell'usato: i passaggi di proprietà sono stati soltanto 355.811 (-6,7%). ■

LE TOP 5 DEI SEGMENTI

BMW in evidenza: oltre alla serie 3, è di nuovo leader con la serie 5, la serie 7 e la Z4 Roadster

CITYCAR

Fiat Panda	9.007	42,5%
Fiat 500	3.781	17,8%
Smart Fortwo	1.792	8,5%
Chevrolet Spark	960	4,5%
Toyota Aygo	743	3,5%

BERLINE PICCOLE

Fiat Punto	6.371	19,9%
Ford Fiesta	3.468	10,8%
Lancia Ypsilon	3.446	10,8%
Peugeot 208	2.535	7,9%
Volkswagen Polo	2.393	7,5%

BERLINE COMPATTE

Alfa Romeo Giulietta	2.405	20,5%
Volkswagen Golf	2.376	20,2%
Fiat Bravo	1.113	9,5%
BMW serie 1	756	6,4%
Lancia Delta	714	6,1%

BERLINE MEDIE

BMW serie 3	507	33,1%
Citroën DS5	358	23,4%
Mercedes classe C	164	10,7%
Volkswagen Passat	68	4,4%
Audi A4	62	4,0%

BERLINE GRANDI

BMW serie 5	215	40,5%
Mercedes classe E	92	17,3%
Audi A6	69	13,0%
BMW serie 5 GT	54	10,2%
Jaguar XF	49	9,2%

BERLINE DI LUSSO

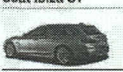
BMW serie 7	24	37,5%
Audi A8	21	32,8%
Mercedes classe S	11	17,2%
Jaguar XJ	5	7,8%
Volkswagen Phaeton	3	4,7%

SW COMPATTE

Opel Astra Sp. Tour.	748	27,7%
Ford Focus SW	716	26,5%
Renault Megane Sp.	515	19,1%
Peugeot 308 SW	132	4,9%
Seat Ibiza ST	116	4,3%

SW MEDIE

Audi A4 Avant	809	20,5%
Volkswagen Passat Var.	778	19,7%
Peugeot 508 SW	406	10,3%
Opel Insignia Sp. Tour.	395	10,0%
Volvo V60	257	6,5%



SW GRANDI

BMW serie 5 Touring	397	51,2%
Audi A6 Avant	285	36,8%
Mercedes classe E SW	65	8,4%
Volvo V70	28	3,6%
-	-	-

MONOVOLUME PICCOLE-MEDIE

Ford C-Max	1.454	14,9%
Lancia Musa	1.051	10,8%
Mercedes classe B	990	10,1%
Opel Meriva	907	9,3%
Opel Zafira Tourer	777	8,0%

MONOVOLUME GRANDI

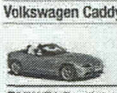
Peugeot 5008	240	24,0%
Ford S-Max	172	17,2%
Chevrolet Orlando	146	14,6%
Volkswagen Sharan	112	11,2%
Lancia Voyager	103	10,3%

MULTISPAZIO

Fiat Qubo	1.096	48,2%
Fiat Doblò	314	13,8%
Citroën Berlingo	237	10,4%
Peugeot Partner Tepee	166	7,3%
Volkswagen Caddy	143	6,3%

SCOPERTE COMPATTE

Fiat 500C	372	47,1%
Smart Fortwo cabrio	152	19,3%
Mini Cabrio	70	8,9%
Peugeot 207 CC	44	5,6%
Volkswagen Golf cabriolet	38	4,8%



SCOPERTE MEDIE-LUSSO

BMW Z4 Roadster	71	18,3%
Mercedes SLK	70	18,0%
BMW serie 3 cabrio	60	15,5%
Porsche Boxster	40	10,3%
Mercedes classe E cabrio	28	7,2%

COUPÉ

Alfa Romeo MiTo	770	50,6%
Audi A5	181	11,9%
BMW serie 3 coupé	70	4,6%
Volkswagen CC	48	3,2%
Mercedes CLS	43	2,8%

SUV, 4X4 & CROSSOVER

Nissan Qashqai	1.978	10,3%
Fiat Freemont	1.471	7,7%
Volkswagen Tiguan	1.176	6,1%
Hyundai ix35	1.065	5,6%
Nissan Juke	957	5,0%

Fonte: nostra elaborazione su dati Unrae. Le percentuali si riferiscono alle quote di mercato nei segmenti considerati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
www.ecostampa.it
108951

IL GIORNO

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 23
Foglio 1

www.ecostampa.it

Auto, mercato Italia a picco Marchionne: «Ma io non la mollo»

Ai sindacati: «Se fosse una battaglia persa non sarei qui»

Achille Perego
MILANO

IL MERCATO dell'auto vive una crisi drammatica (a luglio le vendite in Italia sono crollate del 21,39%) ma Fiat deciderà solo a ottobre come affrontarla sul fronte dell'eventuale riduzione della capacità produttiva nel nostro Paese. Il giorno dopo l'approvazione dei conti semestrali del Lingotto (che avevano certificato gli ottimi risultati di Chrysler, che a luglio ha aumentato le vendite negli Usa del 13%, e la sofferenza in Europa),

LE DIFFICOLTÀ DI SERGIO

È quasi impossibile lavorare in una situazione di assoluta incertezza per l'applicazione di norme di legge e di contratti

l'ad del gruppo Sergio Marchionne ha ribadito ieri ai sindacati quello che aveva detto agli analisti. «La crisi non consente al momento di fornire indicazioni sui futuri investimenti». E tutte le scelte su Fabbrica Italia saranno annunciate dopo la presentazione dei risultati del terzo trimestre.
«Nessuno stabilimento (neppure Cassino) è a rischio chiusura. C'è una sospensione di giudizio per il prossimo biennio», ha spiegato il leader della Cisl, Raffaele Bonanni al termine dell'incontro. Non c'è dubbio però «che i dati del mercato siano drammatici» ma «abbiamo detto alla Fiat di non gettare la spugna, la ripresa ci sarà». L'azienda, secondo i sindacati, avrebbe ribadito l'intenzione di mantenere gli impegni presi, smentito vendite, accorpamenti e chiusure e confermato solo un rallentamento degli investimenti su Mirafiori. E soprattutto Marchionne avrebbe assicurato: «Io non mollo, se pensassi che l'Italia fosse una battaglia persa non sarei qui». Ma il peggio potrebbe arrivare in autunno. Per questo Pierluigi Bersani (Pd) chiede al Governo di chiamare la Fiat per «farsi dire cosa vuole fare». Per ora gli effetti della crisi saranno contenuti ricorrendo alla Cig e non ai licenziamenti. Ma, ha avvertito l'ad Fiat «è quasi impossibile lavorare in una situazione di assoluta incertezza per l'applicazione di norme di legge e di contratti».

E SOPRATTUTTO lavorare in un mercato che per Federauto «è entrato in un tunnel senza uscita». Con l'ennesimo crollo di luglio (le immatricolazioni sono scese del 21,39% a 108.826 unità, dopo il -24,42% di giugno) in sette mesi avverte l'Unrae è stata perso un quinto del mercato e il 2012, calcola il Centro Studi Promotor, si dovrebbe chiudere con una caduta del 21,39% e solo 1 milione e 379mila vetture vendute.
Anche Fiat soffre ma sembra andare meglio del mercato tanto che a luglio le immatricolazioni sono scese del 20,83% a 33.068 vetture (dopo il meno 23,38% di giugno) e la quota di mercato è salita dal 30,17 al 30,38%.

DAL LINGOTTO ieri sono però arrivate buone notizie per Fiat Industrial (i veicoli commerciali Iveco e le macchine per l'agricoltura e le costruzioni) che ha chiuso il secondo trimestre con un utile netto di 256 milioni rispetto ai 239 dell'analogo periodo 2011. «Abbiamo conseguito risultati positivi nonostante l'incertezza dei mercati in particolare dell'Europa e dell'America Latina», ha commentato Marchionne. L'utile della gestione ordinaria di Fiat Industrial ha raggiunto i 631 milioni (+19,1%) e i ricavi quota 6,6 miliardi (+5,4%) con il continuo rafforzamento delle macchine per l'agricoltura (Cnh).

ALLA GUIDA Sergio Marchionne *(Imagoeconomica)*

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MF

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 13
Foglio 1

www.ecostampa.it

A LUGLIO LE IMMATRICOLAZIONI CROLLANO ANCORA. FIAT UN PO' MEGLIO E CHIUDE CON UN -20%

Un altro -21% per le vendite di auto

Marchionne incontra i sindacati e li rassicura: sull'Italia non mollo, nessun impianto a rischio chiusura
Ma poi avverte: la crisi non consente indicazioni sui futuri investimenti. La decisione attesa per l'autunno

DI LUCIANO MONDELLINI

È sempre più forte la pressione che sta stringendo d'assedio il settore automobilistico italiano. A luglio le immatricolazioni sul mercato italiano hanno fatto registrare un calo del 21,4% attestandosi a 109 mila vetture vendute. Il dato, che ha rappresenta il peggior risultato dal 1978 per quanto riguarda luglio, ha anche allungato la tendenza che dall'aprile 2010 in poi vede le immatricolazioni chiudersi con un saldo negativo rispetto al mese corrispondente dell'anno precedente. «Con questa ulteriore flessione», ha spiegato ieri il Centro Studi Promotor, «le stime di vendita per l'intero anno 2012 scendono da 1,4 milioni di vetture a 1,37 milioni». Uno scenario di forte depressione industriale e che preoccupa soprattutto per le conseguenze sociali, visto che l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, non più tardi dell'altroieri ha fatto intendere che legherà all'andamento delle vendite la decisione di come utilizzare il parco stabilimenti del Lingotto in Italia. Ieri lo stesso manager italo-canadese, incontrando le organizzazioni sindacali, ha spiegato che la crisi dell'auto non consente indicazioni sui futuri investimenti. Al momento, invece, sembrerebbe scongiurata la chiusura a breve di un altro impianto italiano di Fiat dopo quello di Termini Imerese. «Non c'è alcun stabilimento a rischio chiusura», ha fatto sapere il segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni, al termine dell'incontro con Marchionne, evidentemente rassicurato dall'amministratore delegato del Lingotto. Marchionne avrebbe anche spiegato ai sindacati di non avere alcuna intenzione di abbandonare l'Italia, come molti paventano. «Io non mollo. Se pensassi che l'Italia fosse una battaglia persa non sarei qui», avrebbe riferito il manager italo-canadese alle organizzazioni sindacali. La sicurezza, però, che nessuna decisione drastica verrà presa si avrà soltanto in autunno quando Marchionne, alla luce dell'andamento delle vendite in Europa, deciderà sul da farsi. La casa torinese d'altronde non se la meglio dell'intero settore. A luglio Fiat ha visto calare le proprie vendite in Italia di circa il 21% a poco oltre 33 mila vetture. Ciò ha consentito al gruppo torinese di aumentare leggermente la quota di mercato (al 30,4%), ma non certo di sfuggire a una morsa che, stante la pesante situazione economica in cui versa il Paese, non sembra allentarsi. La vera consolazione per il Lingotto arriva ancora una volta dagli Usa, dove la controllata Chrysler ha fatto segnare lo scorso mese immatricolazioni in aumento del 13% (a oltre 126 mila unità), registrando il miglior luglio degli ultimi cinque anni. Sulla stessa falsariga l'andamento delle vendite in Canada, dove le immatricolazioni sono cresciute del 3% a 24 mila veicoli segnando il record storico per quanto riguarda luglio.
Tornando al mercato italiano, invece, va segnalato che Volkswagen, accusata la scorsa settimana da Marchionne di alterare il mercato con le proprie politiche di pricing, è calata del 18%, portando la sua quota di mercato al 13,5%. Segno evidente che in una situazione così pesante anche la forza d'urto del gruppo tedesco sta incontrando difficoltà. Sullo sfondo resta poi il sospetto che il quadro sia ancora più oscuro di quanto dicono i numeri. Infatti, secondo Federauto (l'associazione dei concessionari italiani), senza il contributo delle cosiddette auto a chilometri zero le immatricolazioni avrebbero registrato un calo superiore al 30% a luglio.
(riproduzione riservata)

LE VENDITE DI AUTO IN ITALIA A LUGLIO

	Lug 2012	Quota	Lug 2011	Quota	Variaz.
◆ Fiat	33.068	30,38%	41.767	30,17%	-20,83%
◆ Volkswagen	14.722	13,51%	17.940	12,97%	-17,94%
◆ Psa	11.385	10,46%	12.945	9,35%	-12,05%
◆ Renault	9.853	9,05%	14.773	10,67%	-33,30%
◆ Ford	8.496	7,80%	12.648	9,14%	-32,83%
◆ Opel	7.805	7,18%	10.530	7,61%	-25,88%
◆ Mercedes	4.973	4,57%	6.745	4,87%	-26,27%
◆ Bmw	4.694	4,32%	5.653	4,09%	-16,96%
◆ Toyota/Lexus	3.840	3,53%	4.877	3,52%	-21,26%
◆ Hyundai	3.332	3,06%	3.533	2,55%	-5,69%
◆ Kia	2.408	2,21%	1.787	1,29%	34,75%
◆ Land Rover	1.183	1,09%	571	0,41%	107,18%
◆ Suzuki	940	0,86%	1.365	0,99%	-31,14%
◆ Honda	729	0,67%	508	0,37%	43,50%
◆ Mazda	457	0,42%	449	0,32%	1,78%
Altre	941	0,88%	2.354	1,70%	-60,03%
◆ TOTALE	108.826	100%	138.445	100%	-21,39%

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

Un altro -21% per le vendite di auto

Entro fine anno nozze Industrial-Cnh

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gazzetta del Sud

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 9
Foglio 1 / 2

www.ecostampa.it

E la situazione, dicono gli esperti, è destinata a peggiorare senza un intervento del governo rimasto indifferente alla crisi del settore

Auto, tonfo delle immatricolazioni a luglio

Non si arresta la spirale negativa che da otto mesi colpisce il mercato in Italia. Fiat "resiste"

Graziella Marino
ROMA

Prosegue la spirale negativa che da otto mesi colpisce il mercato dell'auto in Italia. Il mese scorso le nuove immatricolazioni sono scese del 21,39% a 108.826 unità: è il peggior luglio dal 1978. E la situazione, dicono gli esperti, non potrà che peggiorare senza un intervento del governo ritenuto, con la sua indifferenza alla crisi del settore, tra i maggiori responsabili del disastro. Intanto in sette mesi si è perso un quinto del mercato italiano che da gennaio a luglio è crollato a 923.739 autovetture, con una flessione del 19,9%. E non va bene anche per il settore delle due ruote che nei primi sette mesi del 2012 ha già perso il 20,4% dei volumi e, denuncia l'Ancma, rischia di tagliare il 30% delle concessionarie.

In questo scenario "nero", il gruppo Fiat riesce a perdere meno del mercato fermandosi a luglio ad un -20,8% a 33.068 vetture. Inoltre Fiat Group Automobiles – precisa il Lingotto – ha segnato una quota del 30,4%, in lieve rialzo rispetto al 30,2% di un anno fa. Migliora anche la quota del brand Fiat, mentre nell'anno la classifica delle vetture più vendute è dominata dalla Panda, seguita da Punto, Ypsilon e 500. In soccorso del gruppo torinese arriva però il gruppo Chrysler che a luglio in Usa ha segnato un aumento delle vendite del 13% a 126.089 unità. Si tratta del ventottesimo mese consecutivo di crescita. Le vendite del marchio Chrysler sono cresciute del 35% e anche il marchio Fiat è aumentato del 22%, grazie al boom della 500 Cabrio.

In Italia, invece, rileva il Centro Studi Promotor GL Events, «il mercato chiuderà il 2012 con 1.379.000 immatricolazioni, pari a una flessione annua del 21%». «La difficilissima situazione dell'economia reale e le forti preoccupazioni per la tenuta dei redditi delle famiglie», infatti, incidono sull'acquisto di beni di consumo durevoli. E solo se il governo adotterà azioni capaci di far riprendere i consumi «questa tendenza si potrebbe invertire a fine anno».

L'Unrae, l'associazione delle case estere, sottolinea che il calo subito dal mercato nei primi sette mesi dell'anno è stato causato da una serie di leggi inefficaci per le finanze dello Stato (che ha subito 1,5 miliardi di euro di mancato introito Iva), come il superbollo e l'aumento delle Imposte provinciali di trascrizione, ma devastanti per il mondo dell'auto». Inoltre, per il presidente dell'Unrae Bousquet «il Decreto Sviluppo inciderà solo su circa l'1,4% delle vendite (canali noleggio e società), e non determinerà alcun sostegno reale alla domanda».

Quindi sarebbe meglio puntare «sulla riduzione dell'enorme pressione fiscale sull'auto». Altrimenti «difficilmente nel 2013 il mercato riuscirà a mantenere i livelli di quest'anno».

Il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori si augura che «i segnali di rallentamento dell'inflazione consentano alle famiglie di recuperare fiducia e potere d'acquisto erosi dalle ultime manovre economiche» e il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi evidenzia che «il mercato degli autoveicoli in Italia è entrato in un tunnel di cui non si vede l'uscita».

Intanto Cnh traina i conti di Fiat Industrial che chiude il secondo trimestre con un utile netto pari a 256 milioni di euro, inclusi oneri di ristrutturazione per 80 milioni di euro, a fronte dei 239 milioni di euro dell'analogo periodo 2011.

«Abbiamo conseguito risultati positivi nonostante l'incertezza dei mercati in particolare dell'Europa e dell'America Latina», commenta Sergio Marchionne, presidente della società a cui fanno capo veicoli commerciali e macchine per le costruzioni. Per il manager del Lingotto «i risultati positivi riflettono l'intensità del lavoro fatto per fare fronte alle difficoltà industriali della società. Iveco è stata capace di tenere i margini nel mercato europeo». A Piazza Affari il titolo chiude in calo dello 0,25% a 7,98 euro. I numeri di Industrial sono positivi: l'utile della gestione ordinaria di Fiat Industrial raggiunge i 631 milioni di euro, con un aumento del 19,1% rispetto all'analogo periodo 2011, i ricavi sono pari a 6,6 miliardi di euro, in crescita del 5,4%: il continuo rafforzamento delle Macchine per l'Agricoltura ha più che compensato le condizioni di mercato più deboli negli altri settori. Confermati gli obiettivi per l'anno 2012, con ricavi di circa 25 miliardi di euro, risultato della gestione ordinaria tra 1,9 e 2,1 miliardi, risultato netto di circa 0,9 miliardi e indebitamento netto industriale tra 1 e 1,2 miliardi.

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Gazzetta dello Sport

Quotidiano

Data 02-08-2012
Pagina 48
Foglio 1

www.ecostampa.it

E nel 2013 «sarà peggio»

Crollo senza fine del mercato auto: a luglio - 21,4%

Buio pesto per il mercato automobilistico. Luglio si è concluso con un crollo delle vendite del 21,4% rispetto allo stesso periodo del 2011. «Volumi mai così bassi dal 1978» denuncia l'**Anfia** (Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche). Per il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, «siamo in **un tunnel** di cui non si vede l'uscita». L'associazione delle case straniere lancia l'allarme: «Nel 2013 domanda ancor più debole».

Vendite mai così basse dal 1978

Perché Pd e Pdl litigano sulla riforma elettorale e se ne fregano di tutto il resto?

Monti apre allo scudo antispread «Se i mercati non ci capisconc...»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MF

Quotidiano

Data 03-08-2012
Pagina 6
Foglio 1

www.ecostampa.it

LA CRISI PARTICOLARMENTE GRAVE IN ITALIA E FRANCIA

Auto, a rischio 500 mila posti

DI LUCIANO MONDELLINI

La crisi nel settore automobilistico europeo potrebbe mettere a rischio qualcosa come 500mila posti di lavoro in tutto il Continente. E l'impatto sarebbe più forte in Italia e in Francia, dove Fiat e Peugeot-Citroën stanno cercando di limitare le difficoltà delle loro attività europee. La stima, che si riferisce all'intero comparto automotive (compreso l'indotto) è di Lars Holmqvist, manager che conosce bene il settore automotive visto che per anni è stato presidente dell'associazione europea dei fornitori del settore auto. Secondo il manager svedese a rischiare sarebbero soprattutto i lavoratori assunti con contratto temporaneo (circa 1,5 milioni in tutto il continente), ma nemmeno gli operai che possono contare su un contratto a tempo indeterminato (5,5 milioni in tutta Europa) possono dormire sonni tranquilli. D'altronde, al di là della crisi evidente degli ultimi mesi, il settore sta vivendo ormai da anni una vera e propria emorragia di posti di lavoro, visto che dal 2007 in avanti il comparto ha perso 800 mila posti di lavoro in Europa. E la tendenza, ha spiegato Holmqvist, dovrebbe continuare. Anche perché il calo delle immatricolazioni, già drammatico in Italia e negli altri Paesi latini, si sta espandendo anche al mercato tedesco. Le vendite di auto in Germania a luglio sono diminuite del 5% a luglio a 248 mila unità, facendo segnare il primo mese con immatricolazioni in calo nel 2012. E come se ciò non bastasse questa flessione sarebbe stata superiore se anche in Germania le case automobilistiche non avessero fatto ampio ricorso alle cosiddette vetture a chilometri zero (vendute cioè ai propri concessionari) per contenere la flessione.

A mettere l'accento sulle difficoltà del comparto auto in Italia e in Francia è stata ieri anche l'agenzia di rating Fitch, che in una nota ha spiegato come le condizioni sempre più sfavorevoli sui mercati nazionali stiano pesando in maniera crescente sulla redditività e la generazione di cassa delle case automobilistiche europee di queste nazioni. L'agenzia, in particolare, si aspetta che a essere più colpite saranno state le attività europee di Peugeot-Citroën (che vanta un rating BB con outlook negativo da Fitch) e di Fiat (che ha anch'essa un rating BB con outlook negativo dall'agenzia di rating).

In questo quadro tra le categorie più in difficoltà c'è sicuramente quella dei concessionari, che ha visto un drastico ridimensionamento degli autosaloni negli ultimi anni. Non a caso proprio ieri Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (l'associazione che raggruppa i concessionari italiani) e il presidente di Confcommercio International, Alberto Marchiori, hanno incontrato a Bruxelles il vicepresidente della Commissione europea, Antonio Tajani, per cercare una soluzione a questo quadro sempre più cupo, che si dimostra ormai figlio di un cambiamento strutturale di abitudini dei consumatori più che di una crisi passeggera. Pavan Bernacchi è apparso soddisfatto dell'incontro e ha spiegato che Tajani «ha dimostrato attenzione e sensibilità» per la «delicata situazione delle concessionarie italiane di autoveicoli, promettendo che si farà parte attiva affinché le proposte che puntano a sostenere il settore auto italiano fortemente in crisi possano trovare un concreto riscontro anche in sede comunitaria». Nell'incontro, in particolare, Federauto ha esposto a Tajani i problemi delle concessionarie italiane, che soffrono di una crisi maggiore rispetto a quelle europee anche a causa del continuo inasprimento fiscale. «Abbiamo illustrato al vicepresidente Tajani le proposte già presentate al governo italiano per rilanciare la domanda da un lato e, dall'altro, trovare un maggior equilibrio nei rapporti tra concessionari, tutte piccole medie imprese, e costruttori, che sono tutti gruppi multinazionali» ha concluso Pavan Bernacchi. (riproduzione riservata)

Brebemi e tangenziale, ok ai prestiti

Auto, a rischio 500 mila posti

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Arena

Quotidiano

Data 07-08-2012
Pagina 32
Foglio 1

www.ecostampa.it

CARBURANTI. Ip ha cresciuto di 2 cent al litro la verde a 1,861, +1 cent il gasolio a 1,751

È in arrivo Ferragosto e aumenta la benzina

I consumatori denunciano un aggravio-vacanza di 222 euro che comprende i pedaggi e l'aumento dell'assicurazione

ROMA

Nuovi rincari per la benzina, a 1,861 euro nei distributori Ip, a pochi cent dal record di 1,918 in aprile. Aumento che, fanno notare i consumatori, scatta a pochi giorni da Ferragosto, ancora una volta occasione abituale di salasso per gli automobilisti. Con l'aumento di 2 cent deciso ieri da Ip e segnalato da *Quotidiano Energia*, il prezzo sale a 1,861 euro al litro, il più alto tra quelli consigliati sulla rete. In rialzo di 1 cent anche il gasolio Ip, che al litro costa a 1,751 euro. La soglia di 1,9 euro e il record di 1,918 non sono lontani, anche se le medie ponderate per il servito va da 1,847 euro a 1,851 per la benzina e da 1,745 a 1,751 per il gasolio.

I prezzi internazionali, del resto, stanno salendo da due settimane e la quotazione della benzina ha già raggiunto il record dallo scorso 20 aprile, segno che un nuovo massimo storico anche al distributore non può essere escluso nei prossimi giorni: il prezzo internazionale della verde è attestato a 651 euro per mille litri (+13) e in due settimane è salito dell'equivalente di 3,3 centesimi al litro.

Insomma, calcola il Codacons, per gli automobilisti che preparano la vacanza di Ferragosto si profila una stangata da 222 euro, tra aumento dei carburanti (considerando la necessità di cinque pieni, per un esborso aggiuntivo rispetto allo scorso anno di oltre 50 euro), dei pedaggi autostradali e dell'Rc auto.

Si tratta, secondo Adusbef e Federconsumatori, di aumenti «del tutto ingiustificati», che fanno impennare il prezzo della verde in alcune zone del Sud addirittura a 1,932 euro al litro.

Ormai, calcolano le due associazioni, ci vogliono 95 euro a pieno per una macchina di media cilindrata. Gli incrementi, inoltre, «vanno a vanificare le promozioni e gli sconti praticati da varie compagnie nel fine settimana, che dimostrano la possibilità di ridurre i prezzi». Promozioni che, non a caso, continuano a riscuotere grande successo: l'Eni annuncia infatti un nuovo record di vendite per lo scorso week end, con 100 milioni di litri venduti su oltre 3.200 stazioni Eni e Agip aderenti all'iniziativa. ●

I concessionari

Auto elettrica, un errore gli incentivi

Con le norme per il settore auto contenute nel decreto Sviluppo si è commesso «un grave errore». Lo afferma Federauto, associazione che rappresenta i concessionari, che torna sul tema degli incentivi all'auto elettrica, interessando in misura minore le auto con emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km. Questo dopo che il 3 agosto il decreto Sviluppo, successivamente alla fiducia della Camera, ha incassato il via libera del Senato.

«C'è perplessità e meraviglia», commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, per le norme contenute che riguardano l'auto. Come è noto Fiat era contraria a ogni tipo di intervento, a prescindere, mentre Anfia, l'Unrae e Federauto, a favore di misure volte a svecchiare il circolante, sono state unanimi nel condannare il provvedimento ritenuto dannoso, insufficiente e controproducente.

IL RIALZO

I prezzi medi dei carburanti praticati con servizio (euro/litro) al 6 agosto

Compagnia	Benzina	Gasolio
ENI	1,847	1,745
IP	1,861	1,751
TOTALERG	1,850	1,748
ESSO	1,851	1,746
Q8	1,856	1,749
SHELL	1,859	1,750
TAMOIL	1,849	1,749

Fonte: quotidianoenergia.it

P&G Infograph

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gazzetta del Sud

Quotidiano

Data 08-08-2012
Pagina 22
Foglio 1 / 2

www.ecostampa.it

LA CRISI DELL'AUTO FEDERAUTO, L'ASSOCIAZIONE DEI CONCESSIONARI DI TUTTE LE MARCHE, CONTINUA A LANCIARE ALLARMI INASCOLTATI

Imperativo categorico: vendere. Ma a chi?

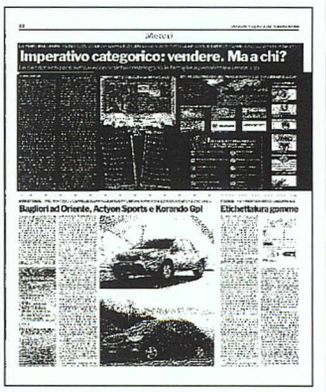
Le deprimenti prospettive economiche costringono le famiglie a penalizzare i consumi

Renato Cortimiglia

Il riscontro delle vendite di luglio negli Usa ha avuto l'effetto devastante di un meteorite piombato improvvisamente in un centro abitato, come si vede in molti film catastrofici. Effetto devastante perché gli analisti, a dimostrazione che le sparano senza prendere la mira, non avevano previsto che General Motors subisse un -6,4% e Ford -4%, dati peggiori delle attese. Delle Big Three di Detroit solo Chrysler Group ha continuato, per il 28mo mese consecutivo, nel trend col segno positivo facendo registrare un +13% con effetti benefici sul consuntivo generale di Fiat Automobiles Group che se non fosse stato ancora per la partner nordamericana avrebbe registrato un rosso pauroso.

In Europa il mercato dell'auto ha registrato la nona flessione consecutiva. Il clima di sfiducia dei consumatori e delle imprese rimane forte, specialmente nei Paesi più colpiti dalla crisi dell'Eurozona, ovvero Spagna, Italia e Francia. I concessionari di auto sono allo stremo delle forze ed inascoltati rimangono le ripetute richieste di Sos lanciate da Federauto, l'associazione che in Italia raggruppa i concessionari di tutte le marche nazionali ed estere (commerciali, industriali e autobus compresi), un comparto che occupa, con l'indotto, 1.200.000 addetti, partecipa al gettito fiscale nazionale per il 16,6% e ha un fatturato pari allo 11,4% del Pil. Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, evidenzia una volta di più <<prendo atto di quanto dichiarato dal presidente Monti e cioè che "siamo fuori dal tunnel", ma rimarco che per l'automotive è esattamente il contrario, anche grazie al Governo tecnico. La crisi dell'Europa, quella italiana, la fiducia dei consumatori ai minimi, la disoccupazione ai massimi, come pure la pressione fiscale che uccide i contribuenti onesti, frenano i consumi. Per gli autoveicoli è ancora peggio perché il Governo Monti, spinto dalla necessità di fare cassa subito, ha aumentato le accise sui carburanti, i bolli, i pedaggi autostradali, ha varato il superbollo per le auto prestazionali. E l'Iva, che su un telefonino vale pochi spiccioli, sulle auto pesa mediamente 220 euro per ogni punto percentuale>>.

I costruttori da parte loro per resistere in un mercato europeo caratterizzato da scarsa domanda e alti costi produttivi, reagiscono con strategie diverse.- Peugeot-Citroen ha chiuso Aulnay, fabbrica storica del Gruppo Psa, 3.000 dipendenti. <<Chi chiude prima da una mano agli altri>>, ha commentato Marchionne. Ed ora si teme l'effetto domino che potrebbe contagiare Opel e Fiat, nonostante il Lingotto abbia confermato che gli stabilimenti italiani non corrono rischi (ma la cassa integrazione imperversa anche nella fabbrica della Panda) per la necessità di riallineare le capacità produttive al trend del mercato continentale. Il Gruppo Volkswagen come mai ricorre agli sconti. Bilanci okay: ma non è tutto oro quel che luccica.


Imperativo categorico: vendere. Ma a chi?

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Avvenire

Quotidiano

Data 08-08-2012
Pagina 8
Foglio 1

www.ecostampa.it

Il mercato dell'auto? Nelle sabbie mobili

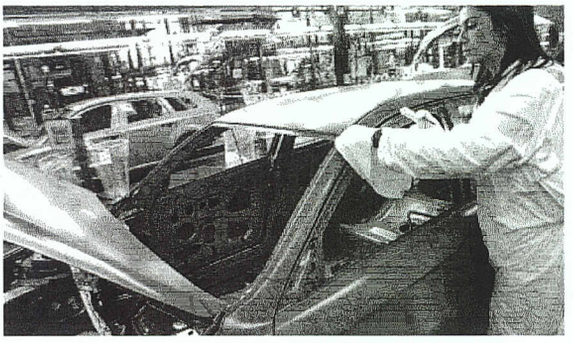
DA MILANO

Tra i settori più in sofferenza in un'economia italiana sempre più nelle sabbie mobili della recessione c'è quello dell'auto. La produzione del comparto delle quattro ruote, rilevata dall'Istat, a giugno è calata del 22,5% rispetto allo stesso periodo del 2011, mentre nel semestre la diminuzione tendenziale è del 20,1%.
I dati dell'istituto nazionale di statistica seguono altre cifre che indicavano una flessione del settore. Federauto a luglio, con i suoi 108.826 pezzi, aveva registrato un -21,4% rispetto all'anno precedente. Come a certificare l'entrata in un tunnel del settore auto in cui ancora non si vede la luce. Così fatica a restare a galla un comparto che occupa, con l'indotto, 1.200.000 addetti, partecipa al gettito fiscale nazionale per il 16,6% e ha un fatturato pari all'11,4% del Pil. Le cause di questo crollo sono sicuramente tante: dalla crisi dell'Europa a quella italiana passando per la fiducia dei consumatori ai minimi, la disoccupazione ai massimi e una pressione fiscale che frena i consumi.
Le difficoltà del settore auto, prima di essere "ufficializzate" ieri dall'Istat, erano state anticipate dal Centro Studi Promotor GL events che nei giorni scorsi aveva diffuso alcuni dati e fatto previsioni per l'anno in corso. In luglio sono state immatricolate 108.826 autovetture con un calo del 21,4% sullo stesso mese del 2011, mentre il consuntivo gennaio-luglio chiude con 923.739 immatricolazioni e con un calo del 19,9%. Con il dato di luglio peggiora ulteriormente il quadro che ha caratterizzato il mercato dell'auto nel 2012. La previsione per l'intero anno scende infatti da un volume di 1.403.000 vetture determinato a fine giugno a quota 1.379.000. Sulla situazione del mercato dell'auto, insomma, pesano una serie di fattori di freno specifici, ma pesa soprattutto (e in generale) la difficilissima situazione dell'economia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

il caso

Volumi in diminuzione del 22,5%: all'origine della crisi ci sono il modello produttivo europeo e la domanda in forte contrazione



Il Pil sottozero
Recessione ancora più dura
Il mercato dell'auto? Nelle sabbie mobili
In sette mesi oltre mezzo milione senza più lavoro

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.