



**REPORT**

**SETTEMBRE 2012**

**Aggiornamento all'1 ottobre 2012**

# MOTORI SPENTI

## VENDITE INDIETRO DI 50 ANNI

di Giancarlo Drago

# BENZINA, TASSE E NIENTE POSTEGGI

## L'AUTO ORMAI È UN PROBLEMA

**N**el mese di agosto le immatricolazioni di nuove vetture, secondo i dati diffusi dal ministero dei Trasporti, sono crollate in Italia del 20,23% attestandosi a 56.447 unità contro le 70.764 di un anno fa. A luglio il mercato aveva segnato un calo del 21,39 per cento. Sono dati di vendita per le quattroruote che ci riportano indietro di 50 anni. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel documento «Conto Nazionale» constata che il principale problema dell'auto oggi è nei costi di mantenimento: sono più che raddoppiati negli ultimi 20 anni e «pesano ormai - per citare il Codacons - oltre 4.000 euro l'anno». Per il presidente dell'Unrae (l'Unione dei rappresentanti delle case estere) Jacques Bousquet, i problemi sono noti: tasse, carburanti, assicurazioni, pedaggi. Prosegue Bousquet: «Gli interventi delle Case automobilistiche tesi ad allargare gli intervalli temporali di manutenzione delle vetture almeno hanno minimizzato questa voce, nell'insieme dei costi. Ma senza un intervento a favore del potere di acquisto delle famiglie attraverso la riduzione della pressione fiscale ed il rilancio dei consumi sarà difficile vedere alcun segno di ripresa. E intanto per quanto concerne l'uso dell'auto stiamo perdendo il nostro diritto alla mobilità e al piacere di guida, costretti come siamo a ridurre l'utilizzo anche per le politiche restrittive in molti centri urbani».

Il governo poi non sembra preoccuparsi della filiera dell'auto, che sta generando allo Stato perdite di gettito Iva che, a fine anno, incideranno per circa 2,3 miliardi di euro (rispetto ad un trend normale di mercato) oltre a un concreto pericolo occupazionale per almeno 10.000 addetti diretti

(senza contare l'indotto, dalla componentistica, alla logistica ai trasporti). Solo analizzando la situazione della rete commerciale-distributiva, c'è il rischio di default per circa un trenta per cento delle concessionarie italiane.

Solo a Palermo negli ultimi anni hanno chiuso quelli che rappresentavano riferimenti storici per marchi come Porsche e Bmw, Opel e Volvo, Peugeot e Renault. Secondo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**: «Il governo attuale continua a bersagliare il mondo dei trasporti con una miriade di tasse e balzelli. Eppure auto, veicoli commerciali e camion servono per lavorare. Così si riducono i consumi, si uccidono le aziende e quindi l'occupazione. E pensare che la filiera dell'automotive vale il 16,6% delle entrate fiscali nazionali».

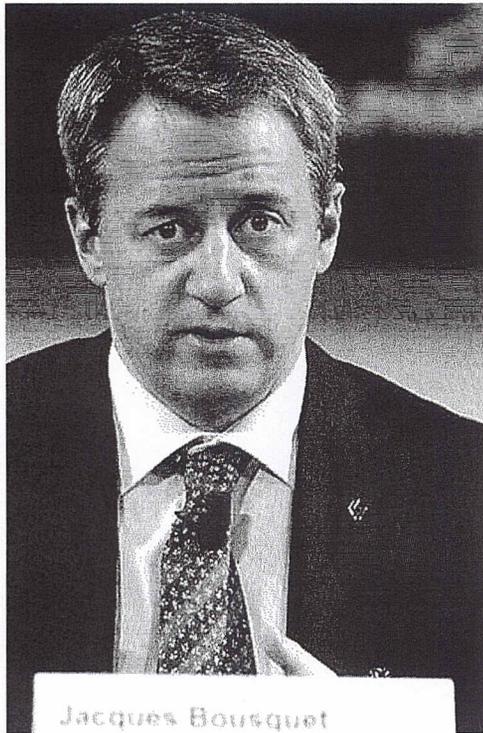
Intanto le ripercussioni sull'occupazione sono state in questi ultimi anni inevitabili (anche a causa dei profondi processi di automazione industriale), ma a quei posti di lavoro irrecuperabili si sono aggiunte le fermate di produzione con messa in cassa integrazione degli operai per periodi più o meno lunghi (quest'anno per la prima volta anche impiegati e dirigenti) e la chiusura di interi stabilimenti, come accaduto a Termini Imerese. Cresce frattanto il ricorso a produzioni nazionali delocalizzate in paesi dell'Europa ex comunista in cui ci sono incentivi e defiscalizzazioni da parte dei governi locali, basso costo di acqua, luce, gas, ecc. salari che non superano i tre-quattrocento dollari e oneri contributivi in proporzione. Fiat lo ha fatto in passato, lo sta facendo con la Fiat 500 e con l'ultima nata, la 500L, senza contare i modelli importati dalla consorella americana Chrysler e lanciati sul mercato nazionale con qualche piccolo dettaglio innovativo

e il logo Lancia o Fiat. Insomma un momento nero per un'industria che ha avuto sempre un peso nel Pil nazionale e che ha contribuito sostanziosamente alle entrate dello Stato. Ma c'è anche da considerare che la società intanto è cambiata, ed oggi l'automobile non incarna più i sogni di libertà per adolescenti che si muovono da un capo all'altro del pianeta in poche ore, con voli a basso

prezzo e sono costantemente "connessi" con il resto del mondo. Possederla rappresenta un costo e un fastidio, meglio usare, quando serve, quella dei genitori. E in molti, adesso, preferiscono all'onere di un acquisto i noleggi a breve o lungo termine o i car sharing. Va di moda il low-cost e si punta a un basso profilo in cui l'automobile non trova più "posteggio".



«SOLO A PALERMO NEGLI ULTIMI ANNI HANNO CHIUSO RIFERIMENTI STORICI PER GRANDI MARCHI»



Jacques Bouquet



# Il made in Italy del lusso ucciso da fisco e burocrazia

*Ecco come i comparti più prestigiosi dell'economia nazionale stanno soffocando sotto il peso delle tasse e di norme inefficaci*

■ Il premier Mario Monti ammette di aver peggiorato la crisi economica ma non è una confessione: è la presa d'atto di una situazione che colpisce tutti i settori produttivi, anche quelli che rappresentano l'orgoglio del *made in Italy*. Dagli orafi alla nautica, dalle auto di lusso al tessile è tutto un cimitero di croci col segno meno davanti ai dati che indicano produzione, vendite, posti di lavoro. All'origine di questo disastro c'è un denominatore comune: l'eccesso di tassazione che per fare, un esempio, ha provocato la fuga dei proprietari di barche dai porti italiani. Solo a gennaio si è avuta la disdetta del 40 per

cento degli ormeggi. E la tassa di possesso che doveva fruttare 115 milioni di euro si è rivelato un flop: alla fine nella casse dello Stato sono entrati appena 23 milioni.

Discorso analogo vale per il settore delle auto di lusso. Qui l'introduzione del superbollo e la spettacolarizzazione della lotta all'evasione fiscale che costringe i proprietari a viaggiare con la dichiarazione dei redditi nel cruscotto e a mostrarla anche più volte in una giornata, ha portato a una contrazione delle vendite che non è allarmante, è drammatica. Le concessionarie hanno registrato una contrazione del 70 per cento mentre i due mar-

chi simbolo, la Ferrari e la Maserati, contano di chiudere il 2012 con una contrazione del venduto rispettivamente del 40 e del 70 per cento.

La pressione fiscale troppo alta è la spina nel fianco anche del settore tessile che però patisce anche le disfunzioni dell'apparato statale. Così alcuni imprenditori denunciano l'inefficienza dell'Ice, l'Istituto per il commercio estero, supporto indispensabile per chi punta sull'esportazione mentre altri denunciano la scarsa trasparenza dei bandi per gli appalti pubblici e l'impotenza dell'Autorità che vigila sui contratti pubblici.



# Le supercar

## Il superbollo dimezza le vendite di Ferrari e Maserati E l'Erario ci rimette centinaia di milioni d'incasso



**Pierluigi Bonora**

■ Meno 70% per Maserati e meno 40% per Ferrari (in pratica poche centinaia di unità): queste le stime nere di vendita, nel 2012, in Italia.

Fortunatamente i due prestigiosi marchi automobilistici hanno fuori dai confini i principali mercati di riferimento. In caso contrario, infatti, sarebbero guai seri. Nessuna disaffezione da parte degli appassionati e di chi si può permettere una vettura del Tridente o del Cavallino, ma il crollo del mercato ha due precise cause. Quella che pesa di più è la spettacolarizzazione delle lotte all'evasione fiscale, che costringe i proprietari delle auto di lusso a viaggiare con la dichiarazione dei redditi nel cruscotto e a mostrarla anche più volte, in una giornata, durante i controlli. E poi c'è il superbollo per le auto oltre i 185 kW di potenza. L'effetto ottenuto dal governo è che sempre meno persone comprano questo genere di vetture, penalizzando in casa propria il «made in Italy» e mettendo in difficoltà tutto l'indotto che ruota attorno: concessionarie e officine in particolare.

«Il superbollo sulle auto di lusso, inclusi i marchi esteri - sbotta Filippo Pavan Bernacchi (Federauto) - ha portato a una contrazione delle vendite nelle concessionarie intorno al 70%. Molti chiudono, altri resistono aspettando il "dopo Monti". Il governo è riuscito a distruggere questi imprenditori. È inaudito che alcuni totem del made in

Italy siano venduti ovunque nel mondo, tranne che qui». «Il decreto sul superbollo - aggiunge Romano Valente (Unrae) - si è rivelato una norma sbagliata perché non ha dato i risultati attesi ma, peggio, ha innescato una spirale perversa».

In proposito - spiega l'Unrae, che rappresenta i costruttori esteri in Italia - dei previsti 168 milioni che lo Stato pensava di introitare con la gabella sulle auto di lusso, ne arriveranno solo 137 per effetto delle esportazioni dell'usato e, in più, l'Erario perderà altri 105 milioni tra Iva, bollo e Ipt per effetto del calo del 45% delle vendite in questo segmento. In tale contesto, la rete vendita ha già perso nei primi quattro mesi dell'anno intorno a 190 milioni, chi significano 33 milioni di Iva in meno, 2 milioni di Ipte 1 milione in meno per quanto riguarda la tassa di possesso.

«Il superbollo - osserva Valente - ha contemporaneamente prodotto gli effetti di una patrimoniale secca da 1 miliardo sull'auto, a causa anche del deprezzamento dello stock dell'usato presente nelle concessionarie». Anche l'usato, infatti, soffre in quanto il prezzo di una Maserati o di una Ferrari anziane è spesso inferiore al costo effettivo del superbollo, calcolato

sulla potenza. Nell'occhio del ciclone è soprattutto la rete vendita dei marchi di lusso. «Assistiamo a un disastro - dice senza mezzi termini Piero Mocarelli, vicepresidente del gruppo Rossocorsa - e per noi è impossibile, in questo momento, programmare il futuro». In Italia l'automobile di lusso dà da mangiare a migliaia di famiglie. Ma ancora per quanto?

40

È in percentuale il calo di vendite per la Ferrari in Italia nel 2012, mentre la Maserati perderà il 70%.



46

Attualità

# L'UIGA apre una finestra sulla crisi del mercato automobilistico

di Ettore Rungo

**R**oma - Fin dalla sua nascita, nel 1954, l'UIGA (Unione Italiana Giornalisti dell' Automotive) è sempre stata in prima linea nelle tematiche del settore automobilistico a 360°, promuovendo l'aggiornamento tecnico e professionale dei suoi iscritti e attuando diverse iniziative per diffondere la conoscenza delle problematiche connesse al settore e più in generale a quelle dei trasporti e della mobilità. L'ennesima riprova del suo impegno si è concretizzata nella tavola rotonda, organizzata il 5 luglio a Roma con la partecipazione di UNRAE, ANFIA, FEDERAUTO, FIAT, ANIA e ACI - Automobile Club d'Italia, dal titolo: "La UIGA riunisce gli Stati Generali dell' Automotive: confronto su prospettive e proposte per sostenere e rilanciare tutta la filiera".

A fare gli "onori di casa" il presidente UIGA, Marina Terpolilli che ha aperto un interessante dibattito sulla crisi del settore dell'auto alla quale hanno preso parte: Angelo Sticchi Damiani (presidente ACI), Romano Valente (Direttore generale UNRAE), l'on Bartolomeo Giachino (Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica), Gianmarco Giorda (Direttore generale ANFIA) e Gianfranco Soranna (Direttore segreteria Federauto). Gli interventi, mirati e puntuali, hanno analizzato le cause del momento nero del settore dei trasporti in generale, ponendo l'accento su possibili provvedimenti da attuare per far rimarginare la "ferita" aperta da costi sempre maggiori da affrontare, per i cittadini.

"Dal 2007 a oggi si sono persi 43 acquirenti di auto su 100 e si va verso una perdita di un milione di auto vendute. Nessuno ha poi tenuto conto dell'effetto boomerang sui conti dello Stato - ha affermato Romano Valente - ponendo l'accento sulla mancanza di interventi statali in questo senso e evidenziando come, di fatto, "le case si sono sostituite



**Il gotha del settore automotive riunito dall' UIGA, per affrontare il tema della crisi del mercato dell'auto in ogni sua sfaccettatura e discuterne le possibili vie d'uscita.**

allo Stato per sostenere il settore e rilanciare la domanda".

Gli ha fatto eco Gianmarco Giorda analizzando la filiera dell'auto: "In Germania, viene immatricolata una vettura ogni due vendute, in Italia per ogni auto prodotta ne vendiamo circa quattro e questo rapporto è destinato a salire". Possibili soluzioni per il direttore dell' ANFIA sono da cercare in "un alleggerimento e una semplificazione della fiscalità sugli autoveicoli, misure di politica industriale che includano la riduzione dei costi dell'energia, regole flessibili sul mercato del lavoro e un sostanzioso credito d'imposta su ricerca e sviluppo. A loro si è unito Gianfranco Soranna: "Siamo di fronte a un processo di ridimensionamento che allontana dal settore dell'auto risorse finanziarie importanti (...) è necessario rivedere i principi su

cuì si muove il business dell'auto e agire sul doppio fronte del crollo della domanda delle famiglie e l'elevata fiscalità". Secondo l'on. Giachino, è inoltre necessaria "una logistica più efficiente". L'esempio è sempre quello tedesco: "In Germania, il settore

occupa 2,6 milioni di persone, in Italia 1 milione. La Germania movimentata container anche per altri Paesi europei. La logistica in Italia, invece, è inefficiente, avviene con un parco circolante tra i più vecchi in Europa e una grande congestione". La soluzione, per l'on Giachino, passa anche per le amministrazioni comunali affinché non pongano veti al trasporto merci ma incentivino la circolazione di mezzi ecologici.

Non è mai troppo tardi per affrontare tematiche che toccano la vita di ognuno di noi sotto tanti aspetti. La crisi dell'economia europea ha tirato dentro i più diversi settori senza esclusione di colpi. Tra questi, il settore automotive che, in particolare nell'anno in corso, sta facendo registrare numeri preoccupanti. Questo, insieme ad altri punti, sono stati al centro della tavola rotonda. **M**

## Contromano

di Maurizio Donelli

## L'attimo da cogliere

**S**aldi, promozioni, sconti. Se c'è un momento ideale per comprare l'auto è proprio questo. Se ne vendono talmente poche che, come si dice, «te le tirano dietro». Potrebbe essere l'unico effetto positivo di una crisi che sembra non avere fine. Eppure nessuno ne approfitta. Numeri: il mercato auto di agosto, con 56.447 immatricolazioni, registra un -20,23% rispetto allo stesso mese del 2011. Eppure le concessionarie erano aperte, pochissime hanno chiuso per ferie. Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, è preoccupatissimo. Parla di 220 mila posti di lavoro a rischio in un settore che occupa 1.200.000 lavoratori.

Mediativamente fa meno effetto della chiusura di una grande fabbrica, ma forse (anzi sicuramente) è ancora peggio. È vero che in passato certi concessionari hanno navigato nell'oro, ma è anche vero che, su pressione delle case da loro rappresentate, sono sempre stati costretti, in tempi di vacche grasse, a forti investimenti per rinnovare i saloni. Saloni che oggi abbassano le saracinesche e in molti casi restano lì, invenduti e spettrali. Secondo una recente indagine di Quintegia, società di ricerca, nel 2017 in Italia resteranno aperte 1.500 concessionarie di auto, meno della metà rispetto al 2002, quando

erano 3.450. Il problema non sembra interessare più di tanto le istituzioni. Eppure la previsione di mercato 2012, che è di 1.370.000 vetture, un volume inferiore di circa 630 mila unità rispetto alla media degli ultimi 5 anni, si tradurrà in un minore gettito di Iva e altre imposte stimato in 3 miliardi di euro. Mica poco. Siamo proprio sicuri che le casse statali possano rinunciare a un tale tesoro? I concessionari aspettano un segnale concreto dal ministro Passera. Ma soprattutto aspettano clienti nei saloni. E per chi vuole risparmiare, ma tanto, sull'acquisto dell'auto, il momento giusto è proprio questo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## IL DECLINO DELL'AUTOMOBILE

### MOBILITÀ SOSTENIBILE

CESENA PARTECIPA ALLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CON INIZIATIVE PER L'AMBIENTE E L'ALTERNATIVA ALL'AUTO

# Mercato in retromarcia Vendite ai livelli degli anni 60

*La crisi e il caro benzina colpiscono duro*

**ANCHE** a Cesena, città fino a qualche tempo fa supermotorizzata (sono stimate 75mila auto per 96 mila abitanti), la vendita delle auto sta calando a picco, pur senza raggiungere i fondali nazionali con i livelli tornati ad agosto addirittura agli indici agli anni Sessanta, quando però il contesto era quello euforico del boom, mentre ora — mezzo secolo dopo — siamo al più profondo *boom* economico, sociale e psicologico.

Il secondo quadrimestre del 2012 —stando ai dati resi noti dall'Acac territoriale, l'associazio-

### DECREMENTO DEI VEICOLI

**Babbi (Renault): «Le famiglie hanno addirittura cominciato a ridurre il numero delle auto»**

ne delle concessionarie cesenati aderenti alla Confcommercio — si è chiuso nel comprensorio cesenate con 2.696 auto immatricolate contro le 3.083 del 2011, registrando quindi un secco calo del 12% sullo stesso periodo dello scorso anno. Un dato fortemente negativo, tenuto conto che si viaggia ormai al quarto anno di crisi e che dopo la fine degli incentivi ogni anno è andato peggio di quello precedente. Ma comunque si tratta sempre di un dato migliore della media nazionale del terribile meno 21% resa nota a livello nazionale da Federauto nei giorni scorsi.

Qualche dato estrapolato sulle singole case, per capire l'andazzo delle varie marche. Nel 2011 sono state immatricolate 977 vetture Fiat per i clienti cesenati. Al 31 agosto 2011 erano 637, mentre un anno dopo sono scese a 558, con un calo di 79 veicoli (meno 12,4%). Opel: l'anno scorso sono state immatricolate per gli acquirenti cesenati 580 auto, al 31 agosto erano 383, mentre quest'anno al 31 agosto sono diminuite a 275, vale a dire 108 in meno (meno 28%).

Ford: 453 veicoli immatricolati nel 2011, 300 al 31 agosto dell'anno scorso, scesi a 198 al 31 agosto scorso (meno 34%). In controtendenza la Porsche segno che i molto ricchi non piangono, anzi rombano. Nel 2011 sono state immatricolate 8 supervetture (3 al 31 agosto dell'anno scorso).

**«PER FORTUNA** — osserva Elena Babbi della concessionaria Renault — le nostre attività di concessionarie sono gestite per lo più da dinastie imprenditoriali attrezzate, e non da persone che si improvvisano nel mestiere, e quindi capaci di far fronte a una situazione giunta a un livello tale che rischia di pregiudicare i livelli occupazionali».

Qualche concessionaria sta comunque ricorrendo alla cassa integrazione o comunque ha proceduto a riorganizzazioni aziendali per contenere i costi, perdurando il decremento dei fatturati.

«La cosa che più fa riflettere è il

processo di demotorizzazione in corso, inedito per il nostro Paese — aggiunge Elena Babbi —: per la prima volta quest'anno siamo di fronte a una diminuzione del parco vetture circolanti in Italia, con famiglie che da tre auto passano a due, oppure a una. E anche nelle concessionarie cesenati si assiste al fenomeno inedito di chi chiede di acquistare un'auto dandone indietro due».

**«DOMANI** presenteremo la nuova 500 L e preferisco guardare avanti con fiducia finché farò questo lavoro — dice Antonio Pulzo-

### OCCUPAZIONE A RISCHIO

**Alcuni saloni stanno facendo ricorso alla cassa integrazione e riorganizzano il personale**

ni, della storica concessionaria Fiat cesenate —: è un lancio su cui puntiamo molto. La crisi è molto seria e se siamo riusciti a limitare o i danni dobbiamo dire grazie alle auto a doppia alimentazione, come Panda e Qubo. D'altronde i numeri dicono tutto: sono state vendute l'anno scorso in Italia appena un milione e 500mila automobili, contro i 2 milioni e 300mila del 2009, ma quelle che sono passate dai concessionari sono solo un milione. In un contesto come questo è chiaro che le concessionarie soffrono e cercano di fare il possibile soprattutto per mantenere i livelli occupazionali, aspettando tempi migliori».

**L'INDOTTO** ATTIVE 2.500 PICCOLE E MEDIE IMPRESE, 1,2 MILIONI I LAVORATORI IMPIEGATI

# Oltre 220mila posti legati alle scelte del Lingotto

**Achille Perego**  
MILANO

**L'ITALIA** non può permettersi di perdere l'industria dell'auto. Dall'ex premier Romano Prodi al presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, arriva il monito a fare di tutto perché il nostro Paese non veda ridimensionata la produzione della Fiat.

Dire auto, infatti, non significa solo parlare degli oltre 86mila dipendenti del gruppo torinese in Italia (24.400 nei sei stabilimenti Fiat: Mirafiori, Pomigliano, Grugliasco, Cassino, Melfi e la Sevel di Val di Sangro che produce veicoli commerciali) ma di un settore che secondo Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto** (concessionari), vale come fatturato l'11,4% del Pil, partecipa alle entrate fiscali per il 16,6% e occupa, con l'indotto, 1,2 milioni di persone. E che rischia la scomparsa di 220mila posti di lavoro.

**L'ALLARME** riguarda anche la

componentistica. Secondo l'Osservatorio della filiera autoveicolare italiana, realizzato dalla Camera di Commercio di Torino con quella di Chieti e l'Anfia, nel 2011 il settore aveva tenuto con un calo dei dipendenti del 4,3% a 179.101 mentre i ricavi prodotti da quasi 2.500 piccole e medie imprese erano cresciuti del 3,5% a 41,8 miliardi. Ma le stime sul 2012, caratterizzato da un forte ricorso alla Cig, sono drammaticamente peggiorate. Certo, se a fine anni Novanta l'indotto

dell'auto (metà in Piemonte) dipendeva all'80% da Fiat oggi (con l'aumento di commesse per Volkswagen, Citroen o Peugeot) siamo al 50%. Ma l'impatto di un ridimensionamento del Lingotto sarebbe comunque pesante. Le imprese della filiera dell'auto, spiega Alessandro Barberis, presidente della Camera di Commercio di Torino, «hanno saputo in questi anni essere dinamiche, innovative, aggregarsi e internazionalizzarsi seguendo anche gli insediamenti all'estero delle case automobilisti-

che. Ma se non riparte il mercato dell'auto europeo sarà sempre più difficile tenere botta alla crisi».

Ma i primi posti di lavoro a rischio sono quelli degli operai Fiat. Il piano Fabbrica Italia congelato adesso da Marchionne avrebbe dovuto più che raddoppiare entro il 2014 la produzione a 1,4 milioni di vetture. Praticamente quante se ne venderanno in tutto il 2012 nel mercato italiano, di cui Fiat però ha una quota del 30%.

**GIÀ CHIUSE** Termini Imerese e la Irisbus (Avellino), gli operai riasunti nella newco di Pomigliano confidano nel successo della nuova Panda (sottratta alla Polonia) e magari in un accordo con Mazda. La produzione di Cassino, dove si assemblano Bravo, Giulietta e Delta, sarebbe invece considerata tra le più a rischio tanto che c'è chi immagina l'accorpamento a un altro stabilimento (Pomigliano). A Melfi si teme il rinvio al 2015 della nuova Punto e a Mirafiori è stato sospeso in agosto l'investimento per la produzione del nuovo Suv targato Chrysler. Quanto basta per non dormire sonni tranquilli.



## A Pomigliano cresce la paura

Tanta delusione sui volti degli oltre duemila lavoratori Fiat assunti finora nella newco di Pomigliano d'Arco. C'è chi chiede che da oggi, con l'assemblea convocata dalla Fiom, cominci una nuova 'stagione di lotte'. Si sentono ancora più precari i cassintegrati in attesa di essere riassorbiti in Fabbrica Italia Pomigliano. La preoccupazione è che i ridimensionamenti riguardino anche la newco e la produzione della nuova Panda. La domanda comune per tutti: «Che fine faremo?».

**50%**

LA QUOTA

Metà dell'indotto dell'auto dipende da Fiat. Negli anni '90 era l'80%

**11,4%**

DEL PIL

Il peso del fatturato dell'indotto dell'auto sul Pil (dati Federauto)



TOCCHERÀ AL PARLAMENTO CONVOCARE EVENTUALMENTE A ROMA I VERTICI DEL LINGOTTO

# Caso Fiat, Monti se ne lava le mani

Sottotraccia però Passera sta cominciando a muoversi: l'intenzione è far leva sulle mani libere sui contratti concesse al gruppo automobilistico torinese all'epoca dei referendum tra i lavoratori di Pomigliano e Mirafiori

DI LUCIANO MONDELLINI

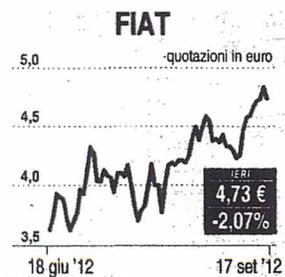
**M**ario Monti ha scelto di non intervenire sulla vertenza Fiat. Nonostante gli appelli per la convocazione di un tavolo sul Lingotto (anche ieri se ne sono rincorsi diversi), il premier, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, non prenderà alcuna iniziativa al riguardo. Secondo quanto trapela dagli ambienti vicini a Palazzo Chigi, l'intenzione del capo del governo è, infatti, quella di lasciare la palla al ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, e al Parlamento. Sarà l'organo legislativo, se lo riterrà opportuno, a convocare Marchionne, ma Monti non ha intenzione di convocare il manager italo-canadese a Palazzo Chigi. Monti resta ancorato all'ultimo atto ufficiale di Marchionne con un organo dello Stato, quello dello scorso 15 febbraio quando, in un'audizione alla Commissione trasporti della Camera, l'amministratore delegato della Fiat spiegò le strategie del gruppo torinese in Italia, annunciando che per quanto il Lingotto potrà avere «più teste nel mondo», non è intenzione della casa automobilistica abbandonare il Paese. Così, siccome i recenti annunci sembrano contraddire quell'audizione, toccherà al Parlamento verificare quali sono i futuri progetti della Fiat per i suoi stabilimenti italiani. E in questo senso è probabile che qualcosa accada già nei prossimi giorni.

L'atteggiamento pilatesco di Monti, tuttavia, non significa che nel governo non si stia muovendo

nulla. Sottotraccia, il ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, sta cominciando a muoversi. Nei prossimi giorni non sono previsti incontri tra l'ex consigliere delegato di Intesa Sanpaolo e il manager italo-canadese. Tuttavia Passera, secondo quanto trapela, non vuol fare cadere nel dimenticatoio il favore fatto dal governo (allora guidato da Silvio Berlusconi) in occasione dei referendum tra i lavoratori di Pomigliano e Mirafiori sui nuovi contratti di lavoro. L'esecutivo aveva concesso mani libere alla Fiat in merito alla stipula di quei contratti e dei diritti di lavoro in essi contenuti e in cambio aveva di fatto ottenuto un credito morale nei confronti di Marchionne affinché la Fiat continuasse a produrre in Italia. E proprio in nome di quello scambio Passera tenterà di convincere Marchionne a spiegare nel dettaglio quali sono i piani futuri della casa torinese.

Lo scarso attivismo di Monti in questa vicenda, spiega una fonte vicina a Palazzo Chigi, si lega anche al fatto che non sarebbe semplice per il premier attivarsi in prima persona, visto che per quasi un anno ha nei fatti trascurato la bomba sociale potenzialmente innescata negli stabilimenti del Lingotto. La Fiat aveva fatto chiaramente intendere che avrebbe abbandonato il piano Fabbrica Italia già un anno fa, quando lo scorso 27 ottobre annunciò che il progetto, vista la crisi del settore, era stato abbandonato. Una dichiarazione talmente chiara che agli addetti ai lavori l'annuncio di settimana scorsa è suonato come una semplice ufficializzazione di una decisione annunciata lo scorso

ottobre. Eppure in questi 11 mesi il governo non solo non ha praticamente fatto nulla per evitare che si arrivasse a questa situazione; ma anzi, ha varato una politica economica che in nome della spending review ha colpito il settore auto in maniera più violenta di altri comparti. Con il risultato di aver ridotto ulteriormente le immatricolazioni in Italia e quindi le possibilità che la Fiat rinunciassi a tagli drastici. «È paradossale che l'attuale governo, responsabile dei disincentivi dell'auto con aumenti dei livelli dell'Iva, Ipt, accise, pedaggi, bolli, Rc auto e il varo del superbollo per le auto di lusso, voglia capire come mai le vendite di autoveicoli arranchino nel 2012: -20% le auto, -30% i veicoli commerciali e industriali e -11% l'usato», ha spiegato ieri Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto** (l'associazione che raggruppa i concessionari italiani), il quale ha voluto ricordare al governo come il settore automobilistico (indotto compreso) fatturi circa l'11,4% del pil, partecipi alle entrate fiscali nazionali per il 16,6% e occupi circa 1,2 milioni di lavoratori. **Federauto** ha inoltre ricordato che della filiera automobilistica italiana, l'occupazione diretta dell'industria nazionale coinvolge solo il 15%, la componentistica il 40%, mentre la distribuzione e l'assistenza, con in prima linea i concessionari d'auto, il 45%. A complicare ulteriormente le cose ci ha poi pensato Moody's; in una nota l'agenzia ha spiegato che i margini di profitto di Renault, Peugeot e Fiat resterebbero sotto pressione a causa della sovraccapacità e delle poche vendite. (riproduzione riservata)



# Sindacati e industriali in pressing sul Lingotto

*Fornero garantisce l'«attenzione». I timori degli operai*

DA MILANO GIUSEPPE MATARAZZO

«Il governo nel suo insieme mantiene un'attenzione costante su Fiat». Il ministro del Lavoro, Elsa Fornero, continua a non sbilanciarsi. Cerca di contenere il pressing che da più parti arriva nei confronti dell'esecutivo di una convocazione ufficiale del Lingotto, dopo la retromarcia su Fabbrica Italia. La Fornero avrebbe indicato a Marchionne alcune date per un incontro chiarificatore. Ma nell'attesa, la polemica incalza. «Pensavamo di avere un governo, non un centralino», sbotta il segretario di Rifondazione Comunista, Paolo Ferrero. E con lui altri esponenti di Italia dei Valori e della sinistra più estrema. In serata anche il patron di Tod's, Diego Della Valle, torna ad attaccare i vertici del Lingotto. «Nessuno dell'azienda risponde» alle accuse lanciate dall'imprenditore marchigiano quattro giorni fa. «Ma questi signori cosa pensano di fare in Italia?». Parole dure indirizzate alla famiglia Agnelli e a Jaki Elkann in particolare («un ragazzo giovanissimo, che non ha esperienza») e infine il monito a Palazzo Chigi affinché si occupi della vicenda.

Anche le associazioni del settore alzano la voce. «È da quando si è insediato il premier Monti che abbiamo posto al governo una domanda simile» a quella del ministro Passera a Marchionne, e cioè di «capire quale sarà il suo impegno per l'Italia», attacca Filippo Pavan Bernacchi, pre-

sidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari ufficiali di tutti i brand commercia-

lizzati in Italia. L'ultimo anello della catena dell'auto che oggi sta pagando un conto salatissimo. Dal fronte sindacale, il segretario nazionale Fiom Giorgio Airaudò insiste sul Lingotto: «Fiat ha preso piani non impegnativi e i governi non hanno mai chiesto alla Fiat di condividere i piani. Inoltre chi ha firmato quegli accordi sbagliando ha lasciato le mani libere a Marchionne e adesso non gli si può più chiedere niente». Ma la Cisl rilancia subi-

to, assicurando di non essere pentita dell'accordo fatto con la Fiat per Pomigliano e poi per Torino: «Per fortuna che l'abbiamo fatto quell'accordo», ha detto al contrario il segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni: «Si devono pentire quelli che fanno disfattismo. Noi con quell'accordo abbiamo costretto la Fiat a investire 800 milioni di euro, a Pomigliano e a trasferire la produzione della Panda dalla Polonia in Italia».

È freddo, distaccato su Fiat, il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, che a margine dell'assemblea annuale di Unindustria Bologna rilancia sull'importanza del settore per l'economia del Paese: «Non conosco il problema in dettaglio, ma un grande Paese industriale come l'Italia non può non avere un'indu-

stria automobilistica forte. Non dimentichiamo che dietro all'industria automobilistica che produce direttamente c'è tutto un indotto di tante imprese che aiutano il settore ad essere competitivo», ha aggiunto Squinzi. Incontrerà Marchionne? - gli è stato chiesto. «Non è previsto. Personalmente non ho mai avuto la possibilità di conoscerlo», ha concluso: «Se capiterà lo incontrerò volentieri». Sulla strategicità del settore auto concorda anche, dalla stessa sede di Unindustria Bologna, l'ex presidente del Consiglio e della Commissione europea, Romano Prodi: «Non possiamo essere nell'incertezza di fronte al futuro - ha proseguito - non ne ha bisogno solo la Fiat ma l'intero Paese». Prodi ha sottolineato che nel Vecchio Continente «ci sono due

strategie: una è quella tedesca» fatta di marchi prodotti direttamente nel Paese, «e poi quella spagnola e britannica», sedi di multinazionali con marchi stranieri. L'Italia e la Fiat evidentemente non si sono date una linea. E pagano il conto. «La Fiat ha tante competenze, ingegneri di grande capacità, ma se uno non si allena quando fa la gara non ha i muscoli», punta il dito Giorgetto Giugiaro, presidente di Italdesig, società torinese di cui la Volkswagen detiene circa il 90%, sottolineando che «Volkswagen aveva chiaramente espresso interesse per l'Alfa Romeo, ma Fiat non ha ritenuto interessante la proposta. Ora il nostro gruppo ha detto che la campagna acquisti è finita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## la vertenza

Dopo la retromarcia su Fabbrica Italia, è polemica sulle scelte del gruppo torinese. Nuovo attacco di Della Valle: la proprietà cosa vuol fare in Italia? Anche l'esecutivo nel mirino perché convochi Marchionne. Squinzi: «L'Italia non può non avere un'industria automobilistica»  
Frecciate Cisl-Fiom



**LE PRESSIONI**

# Crisi dell'auto, a rischio l'11% del Pil

**Federauto** e Confindustria chiedono all'Esecutivo cosa intenda fare

ROMA - «È da quando si è insediato il premier Monti che abbiamo posto al Governo una domanda simile» a quella del ministro Passera a Marchionne, e cioè di «capire quale sarà il suo impegno per l'Italia». Così Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari ufficiali di tutti i brand commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus, entra nel merito della polemica che ha coinvolto il Lingotto rispetto al progetto «Fabbrica Italia».

«Ho letto da più parti che i ministri Passera e Fornero, e altri importanti soggetti politici e non, vorrebbero chiedere a Sergio Marchionne delucidazioni rispetto alle intenzioni della Fiat. Rimodulata -dice il presidente di **Federauto**- la nostra domanda suonerebbe così: Gentili Ministri, poichè gli autovei-

coli in Italia fatturano l'11,4% del Pil, partecipano alle entrate fiscali nazionali per il 16,6% e occupano, con l'indotto, 1.200.000 persone, cosa ha intenzio-

ne di fare l'esecutivo per il nostro comparto?».

«Qual è l'impegno del Governo per l'Italia, di cui gli autoveicoli sono un asset strategico? Cosa vogliamo fare -chiede ancora Pavan Bernacchi- per non distruggere migliaia di aziende che, oltre a versare milioni di euro di tasse, vedono in bilico 220.000 posti di lavoro?».

«Non conosco il problema in dettaglio, ma un grande Paese industriale come l'Italia non può non avere un'industria automobilistica forte e non dimentichiamo che dietro a chi produce direttamente c'è tutto un indotto di tante imprese che aiutano il settore a fare innovazione e ad essere competitivo». Così il presidente di Confindustria Giorgio

Squinzi, a margine dell'assemblea generale di Unindustria Bologna, risponde ai cronisti che gli chiedevano un commento circa le nuove strategie di Fiat per un dietro front sul piano Fabbrica Italia.

A chi gli domandava, in particolare, se incontrerà l'ad del Lingotto Sergio Marchionne, Squinzi risponde che «non è previsto». «Personalmente -aggiunge- non ho ancora mai avuto la possibilità di conoscerlo, ma se capiterà lo incontrerò volentieri».

«Con un aumento dell'11,2 per cento volano a luglio le esportazioni di cibo e vino Made in Italy che, in valore, dall'inizio dell'anno sorpassano le spedizioni di automobili e rimorchi». È quanto emerge da un'analisi della Coldiretti in occasione della divulgazione dei dati Istat sul commercio estero a luglio. Secondo l'associazione «le esportazioni di prodotti agroalimentari hanno raggiunto i 15,2 miliardi di euro mentre le spedizioni di automobili, rimorchi e semirimorchi si sono fermate a 13,1 miliardi di euro, nella prima metà dell'anno».

Per Squinzi «non si può non avere un'industria automobilistica forte. Soffrirebbe l'indotto»



Appelli a intervenire nelle crisi italiana dell'auto, per Fiat e per l'indotto

FIAT • Il ministro: aspetto una sua chiamata

# Fornero-Marchionne, piange il telefono

Francesco Piccioni

**C**i si chiede: ma cosa ci sta a fare un governo se l'unica cosa che può fare è attendere la disponibilità di tempo dell'amministratore delegato di «una grande azienda multinazionale»? La reazione del ministro Elsa Fornero alla cancellazione del piano «Fabbrica Italia», annunciata da Marchionne nei giorni scorsi, è sembrata a dir poco flebile. La «lady di ferro» che ha distrutto il sistema pensionistico italiano, sbianchettato l'art. 18 nei punti essenziali, confermato la precarietà contrattuale per tutti – giovani e anziani, «per equità» – è apparsa molto arrendevole con la Fiat (del resto, ci si poteva attendere un atteggiamento «aggressivo» da parte dell'ex vice-presidente del Consiglio di Sorveglianza di Intesa Sanpaolo, banca «di famiglia» per il Lingotto?).

Ma al di là delle lunghe frequentazioni tra torinesi di rango, quel che è in gioco ora è il pilastro portante del sistema industriale italiano: l'automobile. Non bisogna essere comunisti per dirlo. **Federauto** l'associazione dei concessionari ufficiali, ricorda che sta facendo la stessa domanda («che intenzioni ha la Fiat per l'Italia?») fin dal momento dell'insediamento del governo Monti. Risposte zero per un settore che fattura «l'11,4% del Pil, partecipa alle entrate fiscali nazionali per il 16,6 e occupa – con l'indotto – un milione e 200.000 persone». Altri dettagli? L'occupazione italiana è profondamente squilibrata tra parte produttiva e parte commerciale. «Solo il 15%» lavora nell'industria propriamente detta, mentre «il 40%

lavora nella componentistica e il 45% nella distribuzione e l'assistenza». Il crollo del pilastro centrale, inevitabilmente, trascinerà con sé tutto il resto; anche perché «l'attuale governo è il papà dei disincentivi per l'auto», tra aumenti «Iva, Ipt, accise, pedaggi, bolli, Rc auto».

Il che sarebbe comprensibile se tanta acredine verso le quattro ruote fosse motivata da ragioni ambientali, con destinazione del ricavato a politiche positive (anche sul piano occupazionale).

L'ex premier ed ex-presidente dell'Iri, Romano Prodi spiega con foga che «è insostenibile perdere il settore dell'automobile, perché sbilancia l'economia del paese». Anche il presidente di Confindustria trova inconcepibile che «un grande paese industriale come l'Italia» non abbia «un'industria automobilistica forte». Ma non si può certo dare la colpa al destino cinico e baro. La crisi c'è per tutti, le vendite calano quasi ovunque, ma per Fiat molto più della media. «La Fiat ha un problema di prodotto – ricorda anche Sergio Cofferati, ex segretario generale della Cgil – non ci sono nuovi modelli e quelli che vengono immessi sul mercato sono valutati troppo costosi».

Che si fa quando un privato «multinazionale» decide che non ha più interesse a produrre in un paese? La domanda vale per Alcoa e cento altre situazioni oggi sul tavolo del ministro del lavoro (persino Ibm, che pure non è in crisi). Ma la risposta del governo è che non spetta allo Stato occuparsi di «crescita». Né direttamente (lo impedirebbe anche l'Europa), ma neppure indirettamente. «Il governo non può imporre le sue scelte a un'impresa privata», ripeteva anco-

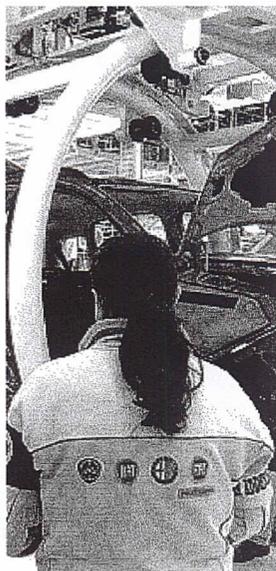
ra ieri Elsa Fornero. «Marchionne mi ha risposto che

era in partenza e che mi avrebbe fatto sapere al suo ritorno, ma finora il mio telefono non ha squillato». facile, ma obbligata, la conclusione di Paolo Ferrero, segretario di Rifondazione: «Pensavamo di avere un governo, non un centralino strapagato».

Ironia a parte, resta la domanda: cosa fa un paese che rischia il tracollo produttivo? Accetta passivamente la fuga degli imprenditori più forti? Resterebbero solo i piccolissimi e quelli che proprio non possono andare altrove (turismo, distribuzione, ristorazione, ecc). Fornero finge di non capire quando, come ieri, rilascia battute suicide: «Per fortuna, l'epoca dello stato padrone è finita da un pezzo». E solleva un serio problema di autorevolezza quando – in una chiacchierata con un giornalista filogovernativo – fa intuire di aver evitato di lanciare «ultimatum» alla Fiat perché – se il governo fa la voce grossa e Marchionne fa spalucce – il risultato (mediatico) sarebbe anche più disastroso. «È un atto di rinuncia alla sua funzione» – l'accusa Antonio Di Pietro, pur senza avanzare soluzioni di merito.

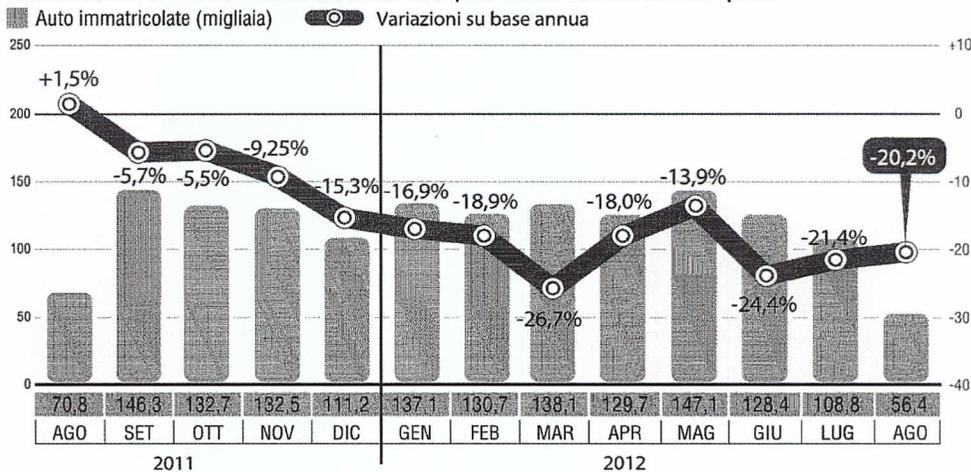
L'ipotesi di trovarsi da qui a un anno senza più «veri» stabilimenti del Lingotto (camion e macchine industriali a parte, forse) è più di un rischio. Ieri Moody's, la solita agenzia di rating che indica le prede alla speculazione, ha emanato un report secondo cui «Fiat, come Renault e Peugeot» presenta «margini di redditività sotto pressione a causa della sovrapproduzione». Il consiglio è classico: «Se ridurranno produzione e costi ai livelli della domanda, portando il tasso di utilizzo degli impianti al 90%, Moody's darà un bel voto. Meno prodotto, con meno gente, ma strizzata fino all'osso. È questa la politica industriale di Monti & co? Parrebbe proprio di sì».

Prodi e Squinzi:  
«Impensabile  
che un grande  
paese industriale  
non abbia più una  
forte industria  
dell'automobile»



LE VENDITE

Immatricolazioni di autovetture in Italia e variazioni rispetto allo stesso mese dell'anno prima



Fonte: Ministero dei Trasporti

ANSA-CENTIMETRI

# Auto, anche agosto gela il mercato Marchionne: «Mai così in basso»

L'ad Fiat: «In vita mia non ho visto un calo come questo»

Achille Perego  
MILANO

**AGOSTO** nero per il mercato dell'auto. Il crollo delle vendite in Italia non si ferma e il mercato il mese scorso ha registrato appena 56.447 nuove immatricolazioni (-20,23%), segnando la sua nona flessione consecutiva a due cifre e tornando, avverte l'Anfia, all'incirca sui livelli del 1964. Il gruppo Fiat, in linea con il mercato, ha subito un crollo nelle immatricolazioni del 20,53% scendendo a 16.689 vetture ma ha mantenuto la quota rimasta stabile al 29,6% sia ad agosto sia nei primi otto mesi del 2012, a fronte di un consuntivo di 290.552 unità, in calo del 20% rispetto al 2011.

Il Centro Studi Promotor GI

Events abbassa le stime per il 2012 che, dice, «si chiuderà con 1.370.000 unità vendute, un livello inferiore del 42% alle immatricolazioni medie annue del periodo precedente la crisi iniziata nel 2008». I dati di agosto «indicano un volume di autovetture vendute che ci riporta indietro di 50 anni» gli fa eco l'Unrae. Che insieme con Federauto (che stima 220mila posti a rischio) chiede l'intervento urgente del Governo.

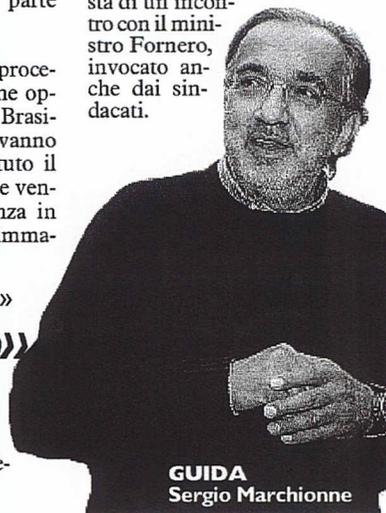
**E SECONDO** un'indagine Coldiretti-Swg, quasi un italiano su tre ha ridotto, rinunciato o rimandato, l'acquisto dell'auto per risparmiare a favore della spesa per la tavola e per i figli.

Il crollo del mercato dell'auto aumenta i timori sul futuro delle

fabbriche italiane della Fiat che dopo le ferie sono ripartite a singhiozzo (ieri è stato il primo giorno di cassa anche a Cassino). «In vita mia non ho mai visto un numero così basso di vetture vendute in Italia», sottolinea l'ad del Lingotto Sergio Marchionne. Una situazione «non bella» ma «totalmente in linea con le previsioni» e in controtendenza al mercato effervescente (leggi anche Chrysler) dall'altra parte dell'Oceano.

**L'ANDAMENTO** in Italia procede esattamente in direzione opposta rispetto ai record del Brasile e al Nord America che «vanno alla grande». Fiat ha battuto il suo record di produzione e vendite in 36 anni di presenza in Brasile con più di 98 mila imma-

tricolazioni (leader con il 24,2% del mercato). Guardando a Est, Marchionne intravede anche buone prospettive per la 500L prodotta in Serbia («Sta uscendo bene») e oggi incontrerà il neoeletto presidente serbo Nikolic. «Siamo già a buon punto — aggiunge riferendosi agli accordi in corso - e abbiamo già fatto un bel po' di strada». In Italia, invece, l'ad del Lingotto apre le porte («Eventualmente sì») alla proposta di un incontro con il ministro Fornero, invocato anche dai sindacati.



GUIDA  
Sergio Marchionne

IL CONTO FEDERCONSUMATORI E ADUSBEF: «IL CROLLO NON MERAVIGLIA»

## «Una vettura media costa 7mila euro l'anno»

ROMA

**FEDERCONSUMATORI** e Adusbef non si definiscono sorprese dalle previsioni sul crollo del mercato dell'auto, visto che «va di pari passo con l'aumento esponenziale dei costi di manteni-

mento di un'automobile, divenuti ormai proibitivi» e che sommando tutto, anche gli ammortamenti e le tasse, vanno oltre i 7 mila euro per un'auto media. La cifra risente del peso dei carburanti e delle assicurazioni.

# Il mercato dell'auto crolla ancora

Le immatricolazioni sono scese del 20,23%: si tratta del nono calo consecutivo

www.ecostampa.it

**Augusto Grandi**  
TORINO

Nel dicembre dello scorso anno, in concomitanza con l'approvazione della manovra "Salva Italia", il mercato dell'auto della Penisola aveva registrato un calo a due cifre (-15,3%). Con il mese scorso - ricorda Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - sono ormai 9 le flessioni consecutive a due cifre. Agosto si è infatti chiuso con 56.447 immatricolazioni e una contrazione del 20,23%. Volumi che - sottolinea Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, riportano il mercato indietro di 50 anni, ma con prospettive molto meno brillanti.

Dall'inizio dell'anno le vetture consegnate sono state 981.030, il 19,86% in meno rispetto ai primi 8 mesi del 2011. Un

crollo annunciato, per Quagliano, in quanto conseguenza inevitabile di misure fiscali pesantissime che hanno colpito l'economia reale. E le prospettive, in mancanza di un'inversione di rotta, sono tutt'altro che rosee, con previsioni di immatricolazioni nell'intero 2012 che si collocano intorno a 1.370.000 unità, in calo del 42% rispetto alla media del periodo precedente al 2008. D'altronde i dati di Anfia e Unrae sugli ordini di agosto non si discostano dai consuntivi: -20% il mese scorso e -22% dall'inizio dell'anno.

Secondo Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, questo comporterà una perdita di 3 miliardi di euro di imposte e metterà a rischio 220mila posti di lavoro. Anche l'Osservatorio Findomestic rileva che il grado di soddisfazione delle fa-

miglie resta ai minimi e la voglia (o la necessità) di acquistare auto spinge verso le vetture usate mentre cala il livello di spesa disponibile. Non a caso le consegne a privati, ad agosto, sono calate del 27,1% (mentre crescono i noleggi) e la quota è scesa al 64,8%, oltre 6 punti in meno rispetto allo scorso anno. Va ancora peggio, quanto a previsioni di spesa delle famiglie, per moto e scooter, ma non è un grande consolazione.

La crisi della domanda italiana di auto non risparmia la Fiat che ad agosto ha consegnato 16.699 vetture (-20,59%) con la quota sostanzialmente stabile al 29,58%. Per il gruppo torinese le immatricolazioni negli 8 mesi sono state 290.840 (-20,2%) e la quota al 29,65% è in linea con il 2011. Ad agosto, per il Lingotto, i cali sono stati più

consistenti per Ferrari, Maserati, Lancia-Chrysler e Jeep mentre hanno contenuto le perdite i marchi Alfa e Fiat (che si attende risultati positivi dal lancio della 500L, presentata a luglio). Ma Torino incassa, contemporaneamente, il record storico di produzione e vendite in Brasile, con oltre 98mila immatricolazioni ad agosto.

Tornando in Italia, tra i gruppi esteri Volkswagen fa meglio del mercato, lasciando sul campo il 14,6% (ma la casa tedesca è al primo posto, tra le straniere, sia come gruppo sia come marca), così come contengono le perdite Daimler, Toyota, Nissan, Volvo. Mentre sono più consistenti le flessioni di Psa, Gm, Ford, Renault, Bmw, Suzuki. Hyundai in controtendenza, cresce del 24,6% (grazie al boom di Kia) e crescono anche Jaguar Land Rover e Honda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'anno orribile

Nel 2012 è stato venduto il 19,86% in meno rispetto ai primi otto mesi del 2011

## Il futuro

Anche gli ordinativi fanno segnare un arretramento superiore al 20%

### I DATI DI FIAT

Il Lingotto ha consegnato ad agosto 16.699 vetture quasi il 21% in meno del 2011. Risultati record in Brasile con quasi centomila vendite

### Nuova gelata ad agosto

#### I RISULTATI

Immatricolazioni, variazione % su agosto 2011 e quota di mercato dei principali gruppi

Gruppo	Immatricolazioni	Var. %	Quote di mercato
Gruppo Fiat	16.699	-20,59	29,58
Gruppo Volkswagen	8.265	-14,60	14,64
Gruppo PSA	5.230	-27,69	9,27
Gruppo GM	4.470	-21,05	7,92
Ford	4.123	-35,47	7,30
Gruppo Renault	3.220	-28,36	5,70
Gruppo Hyundai	3.214	24,62	5,69
Gruppo Daimler	2.272	-15,48	4,03
Gruppo BMW	2.218	-27,61	3,93
Gruppo Nissan	2.050	-12,58	3,63
<b>Totale mercato</b>	<b>56.447</b>	<b>-20,23</b>	

#### LA TOP TEN

I primi dieci modelli venduti

Fiat Panda	4.996
Fiat Punto	2.637
Ford Fiesta	1.959
Volkswagen Golf	1.763
Fiat 500	1.694
Lancia Ypsilon	1.570
Peugeot 208	1.465
Volkswagen Polo	1.431
Opel Corsa	1.117
Alfa Romeo Giulietta	1.093



In agosto -20,23%, Cresce quota di Fiat

## Auto, nuovo crac delle vendite

**L**a Motorizzazione ha immatricolato in agosto 56.447 autovetture, -20,23% rispetto al corrispondente periodo del 2011.

A luglio erano state invece immatricolate 109.452 autovetture, con una variazione del -20,98% rispetto a luglio 2011.

Inoltre sono stati registrati 232.980 trasferimenti di proprietà di auto usate (-9,38%); quindi il volume globale delle vendite (289.427 autovetture) ha interessato per il 19,50% auto nuove e per l'80,50% auto usate.

Nel periodo gennaio-agosto sono state immatricolate 981.030 auto, -19,86%, e sono stati registrati 2.710.168 trasferimenti di proprietà di auto usate (-10,9%).

In questo contesto, Fiat group (Jeep inclusa) ha immatricolato in Italia 16.689 auto, con un calo di circa il 20%, ma con un leggero aumento della quota di mercato al 29,57%, dal 29,14% di un anno fa.

Ieri mattina, l'amministratore delegato del gruppo, Sergio Marchionne, aveva anticipato che l'andamento del mercato dell'auto ad agosto in Italia «è totalmente in linea con le previsioni. È stato un mese non bello, si prevede -20% rispetto

al 2011, non ho mai visto un numero così basso in vita mia. È esattamente la direzione opposta rispetto al Brasile e al Nord America, che indubbiamente sono andati alla grande». Pessimisti i commenti del settore: per il Centro studi Promotor, quello di agosto è stato «il nono calo consecutivo a due cifre per il mercato automobilistico italiano». Promotor ha rivisto al ribasso la previsione per le immatricolazioni nell'intero 2012 che ora si colloca a quota 1.370.000, -42% rispetto a prima della crisi del 2008.

Per l'Unrae, l'associazione delle case estere presenti in Italia, il mercato, con i risultati di agosto, è tornato «indietro di 50 anni».

Secondo **Federauto**, la federazione italiana dei concessionari automobilistici, il progressivo raggiunto ad agosto conferma la previsione di mercato 2012 a 1.370.000 vetture, un volume inferiore di circa 630 mila unità rispetto alla media degli ultimi cinque anni che si tradurrà in un minore gettito di Iva e altre imposte stimato in 3 miliardi di euro, oltre a un probabile calo occupazionale di circa 220 mila unità in un settore che occupa, con l'indotto, 1.200.000 addetti.

—© Riproduzione riservata—



CROLLO AD AGOSTO IN ITALIA. L'AD FIAT APRE A UN INCONTRO CON FORNERO: «EVENTUALMENTE SÌ»

# Auto, cancellata una vendita su cinque

Marchionne: «Mai visto un numero di immatricolazioni così basso, ma in Brasile e Usa sono andate alla grande»

**MILANO.** Il mercato dell'auto in Italia ha registrato ad agosto un ribasso del 20%, segnando il nono calo consecutivo a doppia cifra. Fiat, che rimane intorno al 30% come quota di mercato in Italia, segna vendite record in Brasile. Secondo i dati del ministero dei Trasporti, in Italia le immatricolazioni di auto si sono attestate il mese scorso a 56.447 veicoli, in ribasso del 20,23% su anno. La quota di mercato del gruppo Fiat è pari al 29,6%, dal 30,4% di luglio e dal 30,7% di giugno. Fiat ha segnato un ribasso del 20,5% a 16.689 veicoli.

Le associazioni di categoria, come fanno ormai da mesi, puntano il dito contro la manovra del governo e i suoi effetti recessivi, come fattore principale del peggioramento del mercato di quest'anno e degli ultimi mesi del 2011.

Il mercato è calato nonostante i forti sconti e il fatto che i concessionari hanno ridotto le ferie per intercettare tutti i potenziali clienti, dicono **Fede-**

**Auto.** Secondo il presidente Filippo Pavan Bernacchi, sono a rischio 220 mila posti di lavoro.

Gli esperti di settore ribadiscono le previsioni per una chiusura d'anno a 1,370 milioni di veicoli. Roberto Vassori, presidente di Anfia (Associazione nazionale della filiera automobilistica) aggiorna il dato storico, ricordando che adesso i livelli di vendita delle nuove auto si sono attestati ai numeri del 1964, mentre per l'Unrae (l'associazione delle case automobilistiche estere in Italia) mette nel mirino l'aumento dei carburanti.

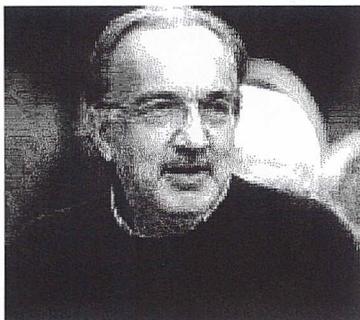
«In vita mia non ho mai visto un numero così basso di vetture vendute» ha commentato l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne. A margine della cerimonia per il trentennale dell'omicidio di Carlo Alberto Dalla Chiesa, il numero uno del Lingotto ha ricordato che si tratta però di numeri «totalmente in linea con le nostre previsioni». Mercato effervescente

invece per Fiat dall'altra parte dell'Oceano, dove Brasile e Nord America «sono andati alla grande». Fiat Automoveis ha battuto il suo «record di produzione e vendite in 36 anni di presenza in Brasile». Ad agosto ha prodotto oltre 100 mila automobili e autoveicoli commerciali leggeri, registrando più di 98 mila immatricolazioni nel mese ed è stata leader del mercato, con il 24,2% delle vendite totali del mese che sono state più di 400 mila, fra automobili e veicoli commerciali leggeri.

In Italia, l'ad del Lingotto apre le porte alla proposta di un incontro con il ministro del Lavoro, Elsa Fornero. «Eventualmente sì» è la risposta a chi gli chiede se è disposto a incontrare il ministro, che all'inizio di agosto ai microfoni di Radio anch'io aveva sottolineato l'opportunità di un incontro con Marchionne. «Allo stato - aveva aggiunto Fornero - non ci sono motivi per pensare che la Fiat non mantenga i suoi impegni di investimento».

**-20%**  
immatricolazioni  
sul mercato italiano  
ad agosto. Si tratta  
della nona flessione  
consecutiva a due cifre

**29,6%**  
la quota Fiat  
la percentuale di mercato  
del gruppo di Torino  
è sostanzialmente  
invariata



Sergio Marchionne



# Auto, gelata d'agosto Il calo continua: -20%

*Marchionne: «Mai visto numeri così bassi»*

DA MILANO GIUSEPPE MATARAZZO

**L**o aveva anticipato già in mattinata l'Ad di Fiat Sergio Marchionne: «È un mese non bello in Italia. Si prevede un -20% rispetto al 2011. Mai visto numero così basso in vita mia». Parlando di dati «totalmente in linea con le previsioni». Nel tardo pomeriggio è arrivata l'ufficialità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a confermare il trend negativo di Fiat e di tutto il mercato dell'auto in Italia, da nove mesi con cali a due cifre: ad agosto le immatricolazioni di nuove vetture sono crollate del 20,23% attestandosi a 56.447 unità contro le 70.764 di un anno fa. Per Fiat il ribasso è del 20,5% a 16.689 veicoli con una quota di mercato scesa al 29,6% dal 30,4% di luglio. Il consuntivo del mercato italiano dei primi otto mesi è di 981.030 immatricolazioni con un calo del 19,86% sul livello già molto depresso dello scorso

anno. Dati che hanno indotto il Centro Studi Promotor GL events a ritoccare a ribasso la previsione per le immatricolazioni nell'intero 2012 a quota 1.370.000. Un livello inferiore del 42% rispetto alla media annua del periodo precedente la crisi globale iniziata nel 2008 e, «per l'automobile, ormai superata, dato che il mercato è in forte ripresa in tutto il mondo tranne che nell'area euro». La colpa? Per il centro studi è «l'effetto dei provvedimenti varati per far fronte agli attacchi dei mercati finanziari al debito pubblico italiano. Le misure doverosamente adottate dal Governo, facendo leva sulla fiscalità, hanno avuto un impatto immediato positivo sulle prospettive del debito pubblico, ma fortemente negativo sull'economia reale e, quindi, anche sulla domanda di autovetture».

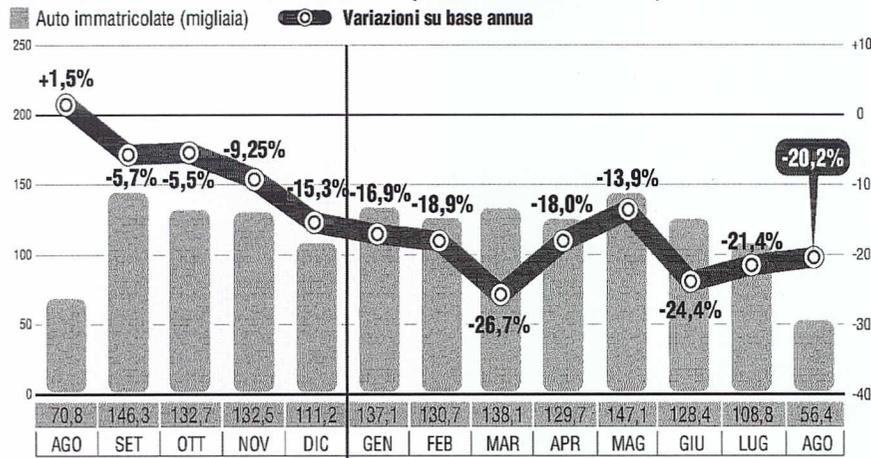
Così il settore accusa il colpo. «Mai come adesso chi acquista un autoveicolo dispone di un'ampia scelta e,

grazie a promozioni molto impattanti, può concludere l'affare della sua vita. In agosto i concessionari hanno anche ridotto al minimo le ferie per cercare di intercettare tutti i potenziali clienti. Nonostante tutto ciò il mese ha chiuso malissimo», ha detto Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari ufficiali di tutti i marchi commercializzati in Italia, auspicando che «il ministro Passera dia seguito urgentemente all'impegno di convocare le associazioni dell'automotive per ricercare delle soluzioni». E l'Italia non è la sola a fare i conti con la crisi. La Francia le immatricolazioni di auto sono scese per il nono mese consecutivo ad agosto, registrando un calo dell'11,4% a 96.115 vetture. In Serbia nei primi sette mesi si è registrato un calo del 40% nelle vendite di auto nuove rispetto al 2011. Qui a luglio ha preso il via nello stabilimento di Fiat Serbia la produzione della nuova 500L

e oggi a Kragujevac giungerà l'Ad Sergio Marchionne per un incontro con il nuovo presidente Tomislav Nikolic. Fiat si può consolare con il Brasile e il Nord America, mercati che - sono parole di Marchionne - «sono andati alla grande». A sorridere in Europa è la Spagna: le immatricolazioni sono aumentate del 3,4% su base annua a 48.820 unità, il primo rialzo da gennaio. Ma è dato fuorviante: secondo l'associazione Anfac è dovuto infatti all'aumento dell'Iva di tre punti percentuali scattato dal 1 settembre che ha provocato un anticipo degli acquisti di circa 10mila consumatori.

## L'andamento del mercato automobilistico

Immatricolazioni di autovetture in Italia e variazioni rispetto allo stesso mese dell'anno prima



Fonte: Ministero dei Trasporti

ANSA-CENTIMETRI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Il dramma dell'auto in agosto meno 20% Marchionne allarmato

● Nuovo tracollo delle vendite, ai livelli degli Anni 60 ● **Federauto:** «I posti di lavoro a rischio sono 220.000»

MARCO VENTIMIGLIA  
MILANO

Il tracollo del mercato automobilistico, perché di questo si tratta, sta tutto in un dato: nel mese di agosto le vendite del gruppo Fiat sono calate del 20,53%, eppure la quota di mercato di Torino è rimasta invariata, il che indica come che allo stesso tempo sono andati giù anche tutti gli altri marchi. Ed allora ha avuto buon gioco Sergio Marchionne nel dichiarare di «non aver mai visto in vita mia un mercato così basso». Dichiarazione incontrovertibile, peccato che abbia fatto venire la pelle d'oca a decine di migliaia di lavoratori del Lingotto visto che lo stesso amministratore delegato martella da settimana sulle «eccedenze produttive in Europa», ed allora diventa difficile non fare due più due.

## MALE ANCHE L'USATO

Dunque, il mese più caldo dell'estate è coinciso in Italia con una gelata terribile per le immatricolazioni auto che hanno segnato un calo tendenziale del 20,23%, peraltro un dato che fa seguito ad un numero analogo, il -20,98% registrato a luglio. A renderlo noto è stato il Ministero delle Infra-

strutture e dei Trasporti che ha specificato come nel mese appena concluso la Motorizzazione ha immatricolato 56.447 autovetture mentre nell'agosto del 2011 erano state 70.764 (a luglio, invece, il paragone aveva visto una discesa a 109.452 autovetture immatricolate rispetto alle 138.510 di dodici mesi prima). In difficoltà anche il mercato dell'usato, a riprova che ad essere sottoposto ad una grandissima pressione è il mondo dell'automobile nel suo complesso. Infatti, ad agosto sono stati registrati 232.980 trasferimenti di proprietà, con una variazione negativa del 9,38% rispetto al 2011, mese durante il quale si verificarono 257.087 trasferimenti. Ed ancora, tirando le somme nell'ultimo mese il volume globale delle vendite (289.427 autovetture) ha interessato per il 19,50% auto nuove e per l'80,50% auto usate.

Le reazioni a questi numeri, purtroppo largamente previsti, non si sono fatte attendere. Per **Federauto**, l'associazione dei Concessionari, il mercato dell'auto nel 2012 si chiuderà con un volume di vendite di 630mila unità in meno rispetto alla media degli ultimi 5 anni, a 1.370.000 vetture. «Questo si tradurrà in un minor gettito di Iva e altre imposte stimato in 3 miliardi di euro, oltre a un probabile calo occupazionale di circa 220.000 unità in un settore che occupa, con l'indotto, 1.200.000 addetti». Il centro studi Promotor sottolinea come si viaggi ormai con «un livello inferiore del 42% alle immatricolazioni medie annue del periodo precedente la crisi globale dell'economia iniziata nel 2008 e, per l'automobile, ormai

superata, dato che il mercato è in forte ripresa in tutto il mondo tranne che nell'area Euro».

Anfia, che raccoglie le industrie automobilistiche nazionali, evidenzia come ad agosto si è registrato «un crollo senza precedenti. La nona contrazione consecutiva per il mercato dell'auto, che tocca un nuovo record negativo posizionandosi all'incirca sui livelli del 1964, quando il mese di agosto aveva registrato 57.847 immatricolazioni». Unrae, l'associazione che rappresenta le case automobilistiche estere, parla anch'essa di «livelli raggiunti dal mercato che richiamano ai primi anni '60, ma le prospettive attuali sono ben altre. Quella era l'epoca in cui l'Italia conobbe la sua vera rivoluzione industriale, mentre oggi gli italiani devono fare i conti con una pressione fiscale eccessiva, che per l'uso dell'auto sta minando il nostro diritto alla mobilità e al piacere di guida, costringendoci a ridurre l'utilizzo». E per il presidente di Unrae, Jacques Bousquet, «i problemi sono noti: tasse, carburanti, assicurazioni, pedaggi. Non c'è nulla da fare: senza un intervento a favore del potere di acquisto delle famiglie attraverso la riduzione della pressione fiscale ed il rilancio dei consumi, sarà ben difficile poter vedere alcun segno di ripresa».

Ritornando a Marchionne, ed alla Fiat, c'è da dire che ad agosto i marchi del gruppo hanno mantenuto, come detto, la loro quota del 29,6% sul venduto nazionale. Il brand Fiat è al 21,55%, Lancia al 5,2%, mentre il marchio Jeep sale allo 0,5%. Panda risulta ancora una volta l'auto più venduta, seguita dalla Punto. Tra le top ten anche 500, Ypsilon e Giulietta.

AUTO IMMATRICOLAZIONI A PICCO: -20,2%. ACCUSE AL GOVERNO

# Ad Agosto il nono crollo Il mercato torna al 1964

ROMA

**Tutti in calo a due cifre. Fiat -20,53%. L'ad Marchionne: «Mai visto numeri così bassi»**

Il crollo delle vendite di auto in Italia non accenna a fermarsi. Ad agosto il mercato ha registrato appena 56.447 nuove immatricolazioni (-20,23%), segnando la sua nona flessione consecutiva a due cifre e tornando all'incirca sui livelli del 1964. L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne in mattinata, dando la stima di un -20% del mercato, aveva detto di non aver mai visto un numero così basso in vita sua.

Ma se il gruppo torinese, in linea con il mercato, ha subito un crollo nelle immatricolazioni del 20,53% ad agosto scendendo a

16.689 vetture, ha però mantenuto stabile la quota al 29,6% sia nel mese che nei primi 8 mesi del 2012, a fronte di un consuntivo di 290.552 unità, in calo del 20% rispetto a un anno fa. Inoltre - sottolinea in una nota il Lingotto - il brand Fiat (al 21,55%) migliora la quota e negli 8 mesi migliorano anche Lancia (al 5,2%) e Jeep (allo 0,5%). Panda è ancora una volta l'auto più venduta, seguita dalla Punto. E nella top ten ci sono anche 500, Ypsilon e Giulietta.

Il crollo di agosto ha coinvolto anche tutti i marchi esteri, con solo poche eccezioni tra le quali spiccano il +77,6% di Kia e il +63,5% di Land Rover. Tutti in calo a due cifre i principali importatori. Il primo si conferma Volkswagen (-11%), seguito da Ford (-35,4%) e Opel (-19,5%). Molto accentuati i cali di Citroën

(-43,3%) e Renault (-37,5%).

Evidenziando che quello di agosto è il nono calo consecutivo a due cifre e che «il primo si è verificato nel dicembre 2011, in coincidenza con l'approvazione della manovra Salva Italia», il Centro Studi Promotor GL Events abbassa le stime per il 2012 che, dice, «si chiuderà con 1.370.000 unità vendute, un livello inferiore del 42% alle immatricolazioni medie annue del periodo precedente la crisi globale dell'economia iniziata nel 2008».

I dati di agosto «indicano un volume di autovetture vendute che ci riporta indietro di 50 anni», fa eco l'Unrae, l'associazione che riunisce le case estere in Italia. «Ma a differenza degli anni Sessanta oggi - precisa il presidente Jacques Bousquet - gli italiani devono fare i conti con una pressione fiscale eccessiva».

L'Unrae punta il dito contro «l'aumento a sorpresa di 0,51 centesimi del prezzo dei carburanti prima di ferragosto» e definisce «impensabile» che «tra i 150 tavoli della crisi che impegnano il governo non ce ne sia uno che si occupi seriamente della filiera dell'auto», che rischia la disoccupazione «per almeno 10 mila addetti diretti». Per i concessionari di Federauto, invece, a rischio sono 220 mila posti di lavoro e il presidente Filippo Pavan Bernacchi auspica quindi che il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, «dia seguito urgentemente all'impegno di convocare le associazioni dell'automotive». E il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori ricorda che ad agosto il mercato è arrivato «all'incirca sui livelli del 1964, quando il mese di agosto aveva registrato 57.847 immatricolazioni». ♦

**Autosaloni.** Seicento in meno rispetto a 5 anni fa

# I concessionari sono in trincea: decimati dalla crisi

**Luca Orlando**

«Quando entra un cliente ci alziamo in quattro, è una lotta con il coltello, di questi tempi non è facile». Antonello è un venditore Fiat, lavora in un concessionario alla periferia di Milano e il suo caso è la sintesi del momento di profonda crisi per il settore. Con un mercato ripiombato ai livelli di 50 anni fa, quasi dimezzato rispetto ai livelli pre-recessione, a pagare dazio è l'intero comparto, dai costruttori all'indotto diretto, per finire proprio con i concessionari, ultimo anello della catena, con un effetto immediato nelle buste paga dei venditori. «Per gli addetti alla vendita che sono lavoratori dipendenti - spiega il presidente di **Federauto** Filippo Pavan Bernacchi - la parte legata alle provvigioni può arrivare anche al 35% del totale mentre per gli agenti con contratto Enasarco si sale fino all'85% ma le situazioni sono molto variegate ed è difficile fare delle medie.

Certo, per tutti la crisi significa stipendi ridotti, e stiamo parlando di 178mila addetti nel settore». Nel caso di Antonello, per ogni Fiat venduta c'è una provvigione base legata al "ferro" di 50-60 euro, che può tuttavia raddoppiare o triplicare in caso di vendita di servizi accessori, come il finanziamento o l'assicurazione. In busta paga si ritrova oggi 3-400 euro in meno «e meno male che ora c'è la 500L - spiega - almeno un poco di movimento in questi giorni si vede».

«Quanto ci rimetto? Direi 300 euro al mese - spiega un altro addetto di un punto vendita Skoda - anche se poi molto dipende da come vengono tarati i target».

Sulla fascia alta di mercato il colpo è anche più forte e per Enzo Zarrattini, presidente dei concessionari Bmw in Italia, rispetto ai tempi d'oro in busta paga i venditori dipendenti incassano anche 400 euro netti in meno. «Prima della crisi - spiega - allo stipendio lordo di

1.700 euro si aggiungeva un bonus che poteva arrivare anche a 1.500 euro al mese, sceso oggi a 700 euro».

L'impatto maggiore è però per i venditori con contratto di agenzia, che in media ricevono una provvigione dello 0,5% sul valore del venduto, servizi inclusi. «Un buon agente - racconta l'imprenditore Piero Mori che gestisce un multimarca a Pavia - prima della crisi poteva portare

a casa anche 5mila euro al mese mentre oggi se ne trova in tasca mille in meno. Per il dipendente, invece, i mancati introiti sono nell'ordine dei 3-400 euro al mese, su una busta paga però di 1.500-2.000 euro netti».

Piero Carlomagno guida l'associazione dei concessionari Fiat e nella sua azienda i venditori sono solo agenti, «i dipendenti di questi tempi non possiamo permetterceli». A suo avviso i venditori un tempo arrivavano a 60mila euro lordi all'anno, oggi scesi a 37-40 mila,

«considerati i costi, praticamente il loro livello di sussistenza».

Qualcuno resiste con l'officina e segnala un aumento delle riparazioni dell'usato ma anche questo trend non è affatto omogeneo. «Ai tempi d'oro qui fuori la mattina avevo dieci vetture in coda - spiega Alberto Fiorentini di Citroen - mentre ora non succede mai. I margini tengono solo perché crescono le riparazioni a carico del cliente ma tutti cercano di rinviare il possibile: se i freni vanno si tengono, e l'olio si cambia quando capita».

La crisi di vendite, per **Federauto** si traduce in continue chiusure e la stima è di arrivare a fine anno con 3.265 imprese, 600 concessionarie in meno rispetto a cinque anni fa. Sembrano numeri, finché non si tocca con mano il problema. «Per piacere lasciamo perdere - taglia corto allontanandoci il titolare del concessionario Opel-Chevrolet nell'hinterland di Milano - ormai la decisione è presa, a fine anno qui si chiude».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Enasarco**

• È l'Ente Nazionale di Assistenza per gli Agenti e i Rappresentanti di Commercio. Ad esso sono iscritti gli agenti di commercio e quindi anche una parte dei venditori di automobili presso i concessionari. Per loro è legato alle provvigioni fino all'85% dello stipendio



# Torino, Italia: ecco cosa c'è in gioco con l'auto

DA TORINO **PIETRO FILIPPO BIGA**

**U**na galassia, un mondo, non un paradiso ma pur sempre la fonte di reddito per centinaia di migliaia di persone. La Fiat, oltre che essere per definizione l'industria dell'auto italiana, significa lavoro per un indotto fatto di piccole e medie imprese sparse per l'Italia e attive nella metalmeccanica, nella logistica, nella chimica, nella gomma, nel tessile, nei servizi. Imprese che da anni stringono i denti, ma che, adesso, stanno con il fiato sospeso. Certo, negli ultimi tempi quello che si chiama comparto dell'automotive si è diversificato: non c'è più solo il Lingotto a fare da cliente e in qualche modo a dettare legge nella buona e nella cattiva sorte, ci sono anche tutte le altre grandi case automobilistiche europee che proprio in Italia hanno trovato fornitori d'eccellenza. Ma l'importanza della Fiat è ancora rilevantissima. Secondo Anfia (l'Associazione delle imprese della filiera dell'auto), la dipendenza dal Gruppo delle aziende italiane di componenti auto è attualmente sotto il 40%, mentre è di poco superiore al 50% per le piemontesi. Proprio a Torino e in Piemonte, la Fiat e l'auto contano ancora moltissimo. Basta pensare che l'intero comparto delle piccole imprese dell'automotive (fra quelle metalmeccaniche e quelle di altri comparti), vale circa 2.000-2.400 unità, per circa 100mila occupati e un fatturato attorno ai 20 miliardi di euro. Per questo, Giovanni Di Donato, presidente di Unionmeccanica Torino (che da sola raggruppa circa 1.300 Pmi torinesi), ha detto chiaro che la città «non può perdere la Fiat» e che deve «prevalere la forte presenza sul territorio di una filiera piena di competenze tecniche e competitive difficilmente riscontrabili altrove». Ma rimane per ora lo «stato di profonda sofferenza del settore» denunciato da Gabriele Paino (dell'Associazione degli industriali metalmeccanici), che

ha aggiunto come le aziende non abbiano ad oggi «risposte sul futuro dei volumi produttivi». Mentre Fabrizio Cellino a capo di Api Torino, che raccoglie più di duemila imprese, ha sottolineato che «la Fiat rappresenta un riferimento che oggi continua a essere irrinunciabile sia per Torino sia per le Pmi dell'indotto auto che per decenni hanno accompagnato la sua evoluzione e la sua crescita». Per questo probabilmente, Gianfranco Carbonato, al vertice di Confindustria Piemonte, ha recentemente spiegato di non avere dubbi «che l'investimento a Mirafiori ci sarà nei tempi giusti». Ma c'è dell'altro. Perché se, sempre secondo Anfia, a dispetto della flessione della produzione Fiat, il mondo della componentistica in Italia ha chiuso il 2011 con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi di euro (so-

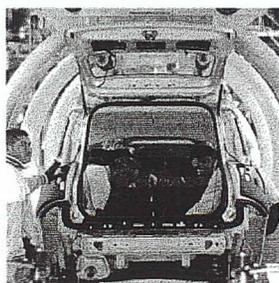
tutto per la crescita dell'export, che ha determinato quasi il 60% del fatturato globale della filiera), la casa automobilistica torinese significa molto per l'Italia. Stando all'Osservatorio Nazionale sulla componentistica, il comparto in tutta la Penisola, dà lavoro a quasi 180mila persone e fattura oltre 40 miliardi, quasi il 3% del Pil. A conti fatti, se Marchionne e gli Agnelli decidessero per davvero di lasciare l'Italia, vi sarebbe la perdita di almeno 15-16 miliardi di fatturato e 60-70mila posti di lavoro. Da qui la dichiarazione di Mauro Ferrari, Presidente di Anfia: «Non è pensabile che nel nostro Paese possa esistere una importante industria della componentistica, in assenza di un grande costruttore nazionale». Ma il mondo che ruota attorno al Lingotto non finisce qui. Oltre che costruire le auto, infatti, occorre anche venderle. Secondo Filippo Pavan Bernacchi di **Federauto**, l'associazione che riunisce i concessionari di tutti i marchi, il mercato dell'auto rappresenta nel complesso oltre l'11% del Pil nazionale e, tra concessionari di vendita, produzione e l'indotto, garantisce un'occupazione a un milione e 200mila lavoratori, di cui il 40% nei settori delle vendite e dell'assistenza. Di questi, almeno 220mila sarebbe a rischio. La stessa **Federauto** ricorda poi che della filiera autoveicolistica italiana, l'occupazione diretta dell'industria nazionale coinvolge «solo» il 15%, la componentistica il 40%, mentre la distribuzione e l'assistenza, con in prima linea i concessionari d'auto, il 45%. La crisi di Fiat, dunque, non è solo la crisi di una grande azienda, ma, come ha affermato proprio ieri Claudia Porchietto, assessore al Lavoro della Regione Piemonte, «la crisi di migliaia di famiglie italiane» e per questo «si devono difendere i livelli occupazionali e quelle aziende che da sempre costituiscono la palestra dell'eccellenza italiana. I lavoratori di questo comparto costituiscono un know how di alto livello invidiato e ricercato da tutto il mondo e quindi meritano rispetto e attenzione».

**11%**  
LA QUOTA DI PIL  
ORIGINATA DAL  
MERCATO DELL'AUTO

**1,2 MILIONI  
I LAVORATORI  
DEL COMPARTO AUTO,  
DALLA PRODUZIONE  
ALLA VENDITA**

**2.400  
LE AZIENDE  
PIEMONTESI ATTIVE  
NEL SETTORE  
DELL'AUTOMOTIVE**

Gli stabilimenti del Lingotto, ma non solo. C'è una galassia che coinvolge migliaia di Pmi, con 100mila occupati e 20 miliardi di fatturato. Tutto il comparto dipende per il 40% da Fiat





## MOTORI BLOG

di VINCENZO BORGOMEO

17  
SET  
2012

### Concessionari: "Cosa fa il Governo per l'auto?"

Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari ufficiali di tutti i brand commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus, entra nel merito della polemica che ha coinvolto il costruttore nazionale rispetto al progetto "Fabbrica Italia", esplosa con ben 11 mesi di ritardo rispetto a quando Fiat aveva dichiarato non essere più attuabile.

"Ho letto da più parti che i Ministri Passera e Fornero, e altri importanti soggetti politici e non, vorrebbero chiedere a Sergio Marchionne delucidazioni rispetto alle intenzioni della Fiat. In particolare il Ministro Passera vorrebbe: "Capire quale sarà il suo impegno per l'Italia", inizia Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, che aggiunge: "E' da quando si è insediato il premier Monti che abbiamo posto una domanda simile al Governo". Rimodulata suonerebbe così: "Gentili Ministri, poiché gli autoveicoli in Italia fatturano l'11,4% del PIL, partecipano alle entrate fiscali nazionali per il 16,6% e occupano, con l'indotto, 1.200.000 persone, cosa ha intenzione di fare l'esecutivo per il nostro comparto? Qual è l'impegno del Governo per l'Italia, di cui gli autoveicoli sono un asset strategico? Cosa vogliamo fare per non distruggere migliaia di aziende che, oltre a versare milioni di euro di tasse, vedono in bilico 220.000 posti di lavoro?".

Federauto ricorda che della filiera autoveicolistica italiana, l'occupazione diretta dell'industria nazionale coinvolge "solo" il 15%, la componentistica il 40%, mentre la distribuzione e l'assistenza, con in prima linea i concessionari d'auto, il 45%. Il costruttore nazionale è importante, imprescindibile, e il principio vale per tutti i costruttori nei rispettivi paesi d'origine, ma in Italia ci sono anche altri soggetti che meritano rispetto.

Continua Pavan Bernacchi: "E' paradossale che l'attuale Governo, il papà dei disincentivi dell'auto con aumenti di IVA, IPT, accise, pedaggi, bolli, RC, il varo del superbollo per le supercar, voglia capire come mai gli autoveicoli arranchino: auto -20%, veicoli commerciali e industriali -30%, usato -11%. E' illogico anche perché sono proprio le scelte del Governo ad aver alimentato la crisi degli autoveicoli generando una compressione dei consumi e disoccupazione, cui speriamo non si voglia rispondere generando nuove tasse".

Federauto sottolinea che il 18 maggio, insieme ad Anfia e Unrae, è stata ricevuta dal Sottosegretario allo Sviluppo Economico, De Vincenti. In questo incontro si erano esposti i mali del nostro settore ma anche dei possibili rimedi. De Vincenti aveva promesso entro 15 giorni un nuovo incontro alla presenza del Ministro Passera. Poi questo incontro è slittato a fine luglio, poi ad agosto, infine ai primi di settembre con l'assicurazione che era stato messo in agenda. Ad oggi: nulla. E tutto questo perché i dipendenti della filiera dell'automotive non sono presenti in un territorio omogeneo e non fanno riferimento a un'unica azienda, come Alcoa o Sulcis, a titolo di esempio. Con l'aggravante che per prevenire attacchi e polemiche dal 2010 Fiat ha smesso l'attività di sana lobby verso il Governo con l'effetto che nessuno argina le bizzarre ricette dei Professori e di alcuni politici.



MF-Dow Jones News

### ***Fiat: Federauto, Governo dimostra due pesi e due misure***

24/09/2012 17.22

MILANO (MF-DJ)—Federauto, la federazione italiana dei concessionari di autoveicoli, esprime profondo disagio nel constatare che nel vertice di sabato scorso tra Governo e Fiat le istanze del resto della filiera italiana dell'automotive siano passate inosservate. Anche se componentisti, riparatori e concessionari rappresentano in termini occupazionali l'85% del comparto.

"Pur rispettando il senso e l'importanza dell'incontro - afferma in una nota il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi - non comprendiamo come il Governo possa adottare pesi e misure diametralmente opposti su due questioni fondamentali per la nostra economia. Ricordiamo infatti al Governo, che 4 mesi fa ci assicuro' una seconda convocazione caduta poi nel dimenticatoio, che i Concessionari di autoveicoli, con la vendita e l'assistenza, rappresentano la trincea della crisi. Le nostre sono tutte aziende italiane, anche quelle che commercializzano prodotti esteri, che danno occupazione e pagano milioni di euro di tasse nazionali e locali. Noi siamo tutte Pmi che non possono compensare con vendita all'estero le perdite consuntivate in Italia".

Federauto sottolinea che i Concessionari, da soli, fatturano circa il 6% del Pil e occupano 178.000 addetti. Con i Costruttori di tutte le marche questi numeri raddoppiano: 11,4% del Pil e circa 400.000 addetti. Se si aggiunge l'indotto diretto e allargato si arriva a 1.200.000 addetti. Se si pensa alla contribuzione al gettito fiscale nazionale, gli autoveicoli versano nelle casse dello Stato il 16,6%.

"Si parla continuamente di produzione ma nessuno pensa ai consumi. E infatti c'e' sovrapproduzione anche perche' languono i consumi. E la sovrapproduzione porta a cassa integrazione permanente o a chiusura degli stabilimenti. Voglio evidenziare che il mondo degli autoveicoli italiani soffre almeno il doppio della media europea grazie ai disincentivi introdotti dal governo Monti, che ha rincarato ogni prodotto e servizio che riguarda il nostro comparto. E' il momento di rilanciare i consumi e noi abbiamo una serie di iniziative, molte a costo zero, da presentare al Governo. Se non si muovera' un dito in questa direzione bruceremo da qui a fine anno 220.000 posti di lavoro. Ma di noi, con quello che rappresentiamo, nessuno si occupa. Ecco perche' non comprendiamo perche' il Governo Monti non voglia ascoltarci e, insieme a noi, realizzare un pacchetto di misure finalizzato a sostenere la domanda finche' non usciremo dal tunnel. E questo a nostro avviso avverra' dal 2015", conclude Pavan Bernacchi.  
com/mur  
rosario.murgida@mfdowjones.it  
(fine)

MF-DJ NEWS