



RASSEGNA STAMPA

OTTOBRE 2012

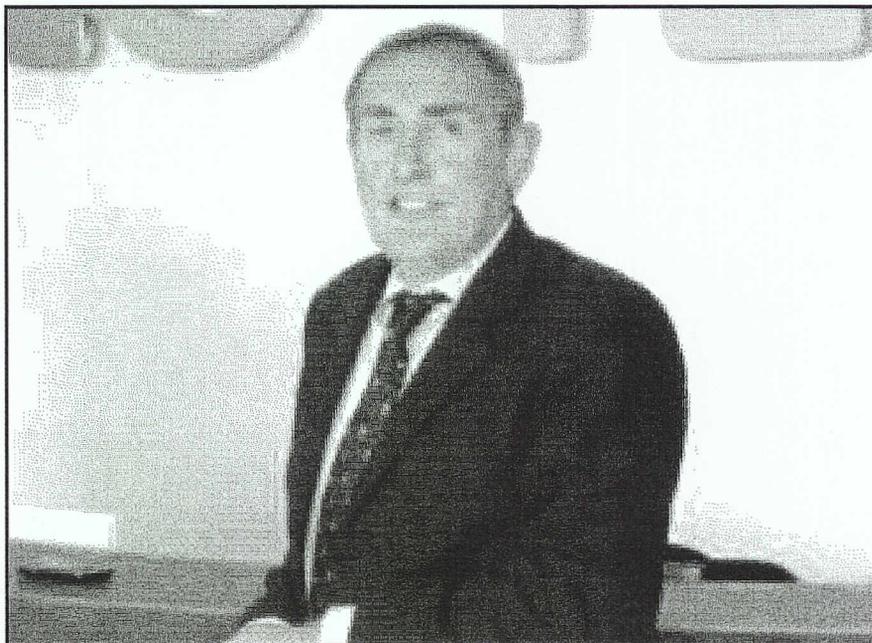
Aggiornamento al 31 ottobre 2012

FEDERAUTO TRUCKS CONTRO IL GOVERNO

STOP ALLA FALSA ECOLOGIA

**IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI REGISTRA UN -28,2%
SI ARRIVI A UNA SERIA GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI OBSOLETI**

L'Italia delle quattro ruote avanza con il freno a mano tirato. Confrontando i dati resi noti dall'Acea (Associazione Costruttori Europei di Automobili) sui veicoli commerciali e industriali di settembre con quelli dello stesso periodo dello scorso anno emerge un quadro assai preoccupante. L'Italia continua ad esprimere cali di immatricolazione, sintomo di un Paese in 'retromarcia' e di un trasporto merci che gira al minimo". Così ha commentato **Massimo Tentori**, responsabile della divisione Trucks di **Federauto**, gli ultimi dati di immatricolazione, che registrano un -28,2% rispetto al 2011. "Nonostante il mercato vada malissimo, l'approccio e gli interventi dei decisori, siano essi il Governo che gli Enti locali, restano frammentari, non legati ad un concetto di vera programmazione e, a volte, addirittura dannosi. Se abbiamo un'offerta di veicoli commerciali e industriali Euro 6 introdotti sulle strade d'Europa ancor prima che i relativi standard di emissioni diventassero obbligatori, mancano

*Massimo Tentori*

però le opportunità di mercato per sostituzione del parco circolante e strumenti di politica economica e stimoli che consentano al mondo del trasporto italiano di rinnovare il proprio parco". Prosegue Tentori: "L'Europa ha giustamente imposto nuove tecnologie per la riduzione degli inquinanti che portano i veicoli nuovi ad emissioni prossime allo zero, ma in Italia siamo alla falsa ecologia. Piuttosto che assumere un orientamento deciso, espressione di una program-

mazione seria, in Italia preferiamo affidarci, specie in prossimità della stagione invernale, a provvedimenti estemporanei di blocco temporaneo della circolazione dei veicoli obsoleti, con pochi controlli e senza un adeguato e reale quadro sanzionatorio". Se lo Stato non è in grado di esprimere una politica attiva - come sarebbe da auspicare - "Dovrebbe almeno cercare di affrontare centralmente, in modo razionale e coordinato, gli interventi".

CRISI

Crolla la spesa degli italiani (-22%) per l'automobile

Crolla la spesa degli italiani per l'auto. Nel 2012 gli acquisti di vetture nuove scenderanno del 22%, a 24,8 miliardi di euro. A tracciare il quadro è la ricerca «Il mercato auto a valere 2012» del Centro studi Fleet&Mobility diretta da Pier Luigi del Viscovo. Forte è la contrazione degli acquisti da parte delle famiglie (da 20 a 15 miliardi), ma scendono pure quelli delle società (da 6,4 a 5,1) e dei noleggiatori (da 5,2 a 4,8). Dal 2010 si sono perse 500 mila vendite e 10 miliardi di ricavi. «C'è un accanimento fiscale con cui il governo Monti ha affrontato il settore», afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto.



INCHIESTA

TOBIN TAX Il presidente Consob stigmatizza l'impostazione del provvedimento che penalizza gli intermediari italiani e non gli stranieri. E caldeggia la soluzione alla francese. Imprenditori e banchieri contestano la messa alla gogna dei derivati. Ma il Parlamento chiude a ogni modifica

Pasticcio all'italiana

tivi (speculativi).

di Andrea Bassi

L'umore è nero. Il banchiere, al cronista che lo contatta, è disposto a rispondere alle domande solo dietro garanzia di anonimato. La legge di Stabilità è piena di brutte sorprese per il comparto bancario, a partire all'allungamento del periodo per dedurre gli ammortamenti affrancati. «Ma», è il ragionamento del banchiere, «se

proprio dovessi scegliere una misura da eliminare a ogni costo da

questo provvedimento non avrei dubbi: la Tobin tax». Non tanto perché il principio di tassare le transazioni finanziarie non sia ammissibile. Piuttosto per come è scritta la norma italiana.

Il punto dolente sono i derivati. «La norma europea», spiega ancora il banchiere, «prevede un prelievo dello 0,01%, quella italiana dello 0,05% sul valore nozionale. Nessuno potrà più fare coperture sui rischi». Insomma, compagnie aeree, società elettriche e anche le banche, rischiano di pagare un balzello elevatissimo per assicurarsi dalle fluttuazioni del prezzo del petrolio o da quelle dei tassi d'interesse, considerando che il nozionale è il valore dell'attività finanziaria (generalmente molto elevato) al quale si riferisce la copertura. Che una tassa così strutturata potesse essere tomale per il settore dei derivati, lo ha ammesso lo stesso governo nella sua relazione tecnica alla legge di stabilità, dove ha quantificato nell'80% la riduzione delle transazioni su derivati.

Tutti indistintamente, quelli buoni (di copertura) e quelli cat-

In realtà la Tobin tax all'italiana è scritta male ed è, come ha fatto notare il presidente della Consob, Giuseppe Vegas, facilmente eludibile. Se un operatore finanziario non residente in Italia fa un'operazione dall'estero su un titolo di Piazza Affari, la tassa non la paga. Il rischio, insomma, è che pezzi importanti dell'industria finanziaria italiana si spostino all'estero per by-passare la Tobin tax. E questo è solo uno dei problemi. Siccome l'Italia ha deciso di anticipare tutti sull'introduzione del prelievo, rischia che gli interventi degli altri siano più blandi e che a perderci, alla fine della giostra, sia solo Piazza Affari. Più che un indizio c'è già addirittura una prova che le cose stiano prendendo proprio questa piega. I cugini francesi hanno fatto addirittura prima dell'Italia a introdurre la tassa. Ma sono stati molto più accorti. La Tobin alla francese, innanzitutto, si applica a tutte le transazioni su titoli di Parigi, a prescindere dalla residenza dell'intermediario. Inoltre è stato deciso di esonerare dal balzello tutte le società con una capitalizzazione inferiore al miliardo di euro. Un modo per evitare di penalizzare i titoli meno liquidi. Inoltre i francesi hanno ben pensato di applicare il prelievo solo sulle posizioni nette di fine giornata e non su ogni transazione, in modo da ridurre l'impatto negativo su scambi e liquidità.

La Tobin, dunque, rischia di avere ripercussioni sia sulle imprese che devono coprirsi dai rischi che sul mercato azionario. Eppure di spazi per modifiche sembrano essercene pochi. Pd e Pdl sono più concentrati sul dietrofront dell'aumento dell'Iva e su una revisione della manovra sulle detrazioni fiscali. Sulla Tobin tax la Commissione finanze della Camera ha solo aperto

alla possibilità di rivedere il meccanismo del prelievo sulle transazioni di Borsa. Per i derivati le speranze di ritocchi sono invece prossime allo zero. A meno che non siano Mario Monti e Vittorio Grilli a ripensarci. (riproduzione riservata)

LA NUOVA SFIDA DI MF-MILANO FINANZA E DEI MEDIA DI CLASS EDITORI

Ecco chi ha aderito alla proposta Tagliatasse inviata al governo Monti

Hanno già aderito: **Giuseppe Mussari** (presidente, Abi), **Alberto Quadrio Curzio** (professore Emerito di Economia Politica, Università Cattolica), **Francesco Giavazzi** (economista), **Luigi Zingales** (docente di Finanza, University of Chicago), **Renato Brunetta** (economista, già ministro della Funzione pubblica), **Marco Causi** (deputato, docente di Economia, Università Roma Tre), **Michele Boldrin** (economista), **Aurelio Regina** (vicepresidente, Confindustria), **Andrea Tomat** (presidente Confindustria Veneto), **Maurizio Stirpe** (presidente, Unindustria Lazio), **Mauro Masi** (ad, Consap), **Francesco Boccia** (capogruppo Pd in commissione Bilancio), **Paolo Romani** (ex ministro Sviluppo, Pdl), **Giuseppe Di Taranto** (ordinario di Storia dell'economia, Luiss Guido Carli), **Ennio La Monica** (direttore generale di Banca Carige), **Ernesto Preatoni** (imprenditore), **Filippo Pavan Bernacchi** (presidente, Federauto), **Roger Abravanel** (consulente aziendale), **Ernesto Preatoni** (amministratore delegato, Domina Vacanze Holding), **Franco Carlo Papa** (presidente, Dgpa Advisory), **Franco Moscetti** (ad, Amplifon), **Roberto Mazzei** (professore di Finanza Aziendale dell'Università di Sassari), **Gian Primo Quagliano** (pre-

Una legge già in vigore prevede che dal 2014 venga utilizzata la parte permanente delle maggiori entrate derivanti dall'attività di contrasto dell'evasione per ridurre la pressione fiscale. L'entrata a regime di questa norma va anticipata al 2013 con un provvedimento ad hoc, così come avvenuto per la legge sul pareggio di bilancio, e va reso subito più cogente e strutturale l'impegno per i futuri governi a corrispondere a tutti i contribuenti onesti, famiglie e imprese, i frutti ottenuti con il drastico rafforzamento delle misure di verifica tributaria. Tutti i lettori possono aderire alla campagna lasciando i propri dati sul sito www.milanofinanza.it

sidente, Econometrica), **Claudio Scardovi** (professore di Finanza dell'Università Bocconi di Milano), **Giovanni La Croce** (fondatore Studio La Croce), **Emilio Girino** (studio Ghidini, Girino e Associati), **Gianfranco Negri-Clementi** (fondatore Negri-Clementi Studio Legale Associato), **Stefano Salvadeo** (partner Bernoni Grant Thornton), **Antonio Bottillo** (ad, Natixis Global Asset Management, succursale italiana), **Tommaso Federici** (responsabile gestioni patrimoniali, Banca Ifigest), **Giovanni Landi** (senior partner, Anthilia sgr), **Edoardo Chiozzi Millelire** (responsabile Italia, Convictions Asset Management), **Enrico Malverti** (responsabile team di consulenza, Private & Consulting sim), **Riccardo Milan** (responsabile Italia, Capital Strategies Partners), **Massimo Aurelli** (managing partner, Mathema), **Marco Palacino** (managing

director, BNY Mellon), **Stefano Sardelli** (dg, Invest Banca), **Dario Luca Spitale** (ad, Gaa Sim), **Mario Spreafico** (head of investments, Schroeders Private Banking), **Gabriele Vedani** (managing director, Fxcm Italia), **Sergio Iasi** (ad, Silvano Toti Holding), **Paolo Alessandro Bonazzi** (presidente, Service Trade), **Salvatore Calabrese** (cfo, Gentium), **Domenico Menniti** (ad e proprietario, Harmont & Blaine), **Alberto Bartoli** (ad, Sabaf), **Gianluca Beschi** (cfo, Sabaf), **Antonio Cortina** (ad, Compagnia Italia Mobile), **Alessandro Fracassi** (ad, mutuonline.it), **Enrico Pazzali** (ad, Fiera Milano), **Giovanni Natali** (ad, Ambromobiliare), **Paolo Restelli** (ceo, Adventures), **Renato Giallombardo** (partner studio Gianni Origoni Grippo), **Marco Messori** (amministratore Mymediarelation), **Cosimo Pastore** (amministratore Power Emprise), **Paolo Santagostino** (ceo, Fast-Com), **Giampiero Mazza** (managing director CVC Capital Partners Italy), **Stefania Paolo** (marketing manager, BNY Mellon AM), **Paolo Ainio** (ceo, Banzai spa), **Luciano Serra** (presidente, Euroenergy-Green Solutions), **Stefania Celsi** (ad, BonBoard), **Paolo Bardella** (ad, OroCash), **Roberto Masiero** (presidente, Think!).



Mario Monti



JOHN ELKANN INCONTRA MARIO MONTI: «RISPETTEREMO GLI IMPEGNI»

Automobili, crolla la spesa degli italiani: -22%

Il 2012 si conferma anno nero per le immatricolazioni. L'allarme dei concessionari: «Chiude un'azienda al giorno»

ROMA. Crolla la spesa degli italiani per l'auto. Nel 2012 gli acquisti di vetture nuove scenderanno del 22% a 24,8 miliardi di euro, in linea con la contrazione delle immatricolazioni che è attesa al 20% a quota 1,4 milioni di unità. A tracciare il quadro è la ricerca annuale "Il mercato auto a valore 2012" promossa dal Centro Studi Fleet&Mobility insieme al Master sull'Automobile di Roma, che arriva nel giorno in cui l'Accea delinea un calo a cifra doppia anche per il mercato italiano ed europeo dei veicoli commerciali.

Presentata nell'auditorium romano di Confindustria durante il convegno "La capitale automobile", la ricerca evidenzia una decisa contrazione degli acquisti di auto da parte delle famiglie (da 20 a 15 miliardi di euro), mentre scendono in modo meno significativo quelli delle società (da 6,4 a 5,1 miliardi) e dei noleggiatori (da 5,2 a 4,8 miliardi). Tra le cause della flessione si registra il minore interesse per le auto di fascia medio-alta, mentre stanno tenendo meglio l'onda d'urto della crisi le vetture utilita-

rie.

Negli ultimi due anni il giro d'affari complessivo è diminuito di quasi 10 miliardi, con vendite in calo di oltre 500 mila unità. E a farne le spese sono i concessionari. «Un mercato che si stabilizza intorno ai 24 miliardi di euro - spiega il direttore del Centro Studi, Pierluigi del Viscovo - significa 18 miliardi di giro d'affari sotto il livello per il quale il sistema è strutturato». «In Italia sta chiudendo una concessionaria automobilistica al giorno, alla fine dell'anno saranno 350», avverte Romano Valente, direttore generale dell'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia (Unrae). «Circa 10 mila persone rimarranno senza lavoro, un numero che è quattro volte quanto era il problema di Termini Imerese», ma senza che ci sia «la dovuta preoccupazione da parte del governo». A criticare il governo è anche il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, che accusa «l'accanimento fiscale con cui il governo Monti ha affrontato il settore attaccando sia l'acquisto che l'utilizzo dell'auto. Grazie a questa politica - nel 2012 lo Stato introiterà 3,15

miliardi di euro in meno, mentre verranno bruciati 220 mila posti di lavoro». La situazione è resa ancora più dura dalla legge di stabilità, che «inasprisce in modo brutale e cieco le vessazioni sul settore auto», denuncia Paolo Ghinolfi, presidente dell'associazione che rappresenta le società di autonoleggio (Aniasa). Tra gli aspetti più problematici del ddl, la deducibilità delle auto aziendali, che se fosse ridotta al 20% «metterebbe a rischio il futuro del settore».

In questo contesto paga anche il settore dei veicoli commerciali. Le immatricolazioni italiane, rileva l'Accea, sono scese del 28,2% a settembre e del 34,6% nei primi nove mesi, mentre in Europa il calo è stato rispettivamente del 13,5% e del 10,3%.

Ieri, intanto, il presidente di Fiat, John Elkann, è sceso a Roma per rassicurare il premier Mario Monti, sull'impegno di Fiat in Italia. Ricevuto a Palazzo Chigi, l'erede della famiglia Agnelli ha ribadito al presidente del Consiglio che la presenza industriale nel nostro paese è parte integrante della strategia della società.



Mario Monti con John Elkann



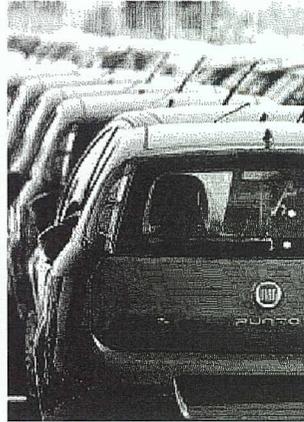
Nel 2012 scenderà del 22% a 25 mld, in linea con la contrazione delle immatricolazioni

Auto, crolla la spesa per l'acquisto

Ludovico Carrabba
ROMA

Crolla la spesa degli italiani per l'auto. Nel 2012 gli acquisti di vetture nuove scenderanno del 22% a 24,8 miliardi di euro, in linea con la contrazione delle immatricolazioni che è attesa al 20% a quota 1,4 milioni di unità. A tracciare il quadro è la ricerca annuale «Il mercato auto a valore 2012» promossa dal Centro Studi Fleet&Mobility insieme al Master sull'Automobile di Roma, che arriva nel giorno in cui l'Accea delinea un calo a cifra doppia anche per il mercato italiano ed europeo dei veicoli commerciali.

Presentata nell'auditorium romano di Confindustria durante il convegno «La capitale automobile», la ricerca evidenzia una decisa contrazione degli acquisti di auto da parte delle famiglie (da 20 a 15 mld di euro), mentre scendono in modo meno significativo quel-



La Grande Punto Fiat

li delle società (da 6,4 a 5,1 mld) e dei noleggiatori (da 5,2 a 4,8 mld). Tra le cause della flessione si registra il minore interesse per le auto di fascia medio-alta, mentre stanno tenendo meglio l'onda d'urto della crisi le vetture utilitarie.

Negli ultimi due anni il giro d'affari complessivo è diminuito di quasi 10 miliardi, con

vendite in calo di oltre 500milioni di euro. E a farne le spese sono i concessionari. «Un mercato che si stabilizza intorno ai 24 miliardi di euro - spiega il direttore del Centro Studi, Pierluigi del Visco - significa 18 miliardi di giro d'affari sotto il livello per il quale il sistema è strutturato».

«In Italia sta chiudendo una concessionaria automobilistica al giorno, alla fine dell'anno saranno 350», avverte Romano Valente, direttore generale dell'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia (Unrae). «Circa 10mila persone rimarranno senza lavoro, un numero che è quattro volte quanto era il problema di Termini Imerese», ma senza che ci sia «la dovuta preoccupazione da parte del governo».

A criticare il governo è anche il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, che accusa «l'accanimento fiscale con cui il governo Monti ha affrontato il settore attaccando

sia l'acquisto che l'utilizzo dell'auto. Grazie a questa politica - dice - nel 2012 lo Stato introiterà 3,15 miliardi di euro in meno, mentre verranno bruciati 220mila posti di lavoro».

La situazione è resa ancora più dura dalla legge di stabilità, che «inasprisce in modo brutale e cieco le vessazioni sul settore auto», denuncia Paolo Ghinolfi, presidente dell'associazione che rappresenta le società di autonoleggio (Aniasa). Tra gli aspetti più problematici del ddl, la deducibilità delle auto aziendali, che se fosse ridotta al 20% «metterebbe a rischio il futuro del settore».

In questo contesto paga anche il settore dei veicoli commerciali. Le immatricolazioni italiane, rileva l'Accea, sono scese del 28,2% a settembre e del 34,6% nei primi nove mesi, mentre in Europa il calo è stato rispettivamente del 13,5% e del 10,3%. ◀



Critiche "L'esecutivo ci penalizza" Auto, spesa giù del 2,2%. Un concessionario al giorno chiude i battenti

ANTONIA BASCIANI

Crolla la spesa degli italiani per l'auto. Nel 2012 gli acquisti di vetture nuove scenderanno del 22% a 24,8 miliardi di euro, in linea con la contrazione delle immatricolazioni che è attesa al 20% a quota 1,4 milioni di unità. A tracciare il quadro è la ricerca annuale *Il mercato auto a valore 2012* promossa dal Centro Studi Fleet&Mobility insieme al Master sull'Automobile di Roma, che arriva nel giorno in cui l'Accea delinea un calo a cifra doppia anche per il mercato italiano ed europeo dei veicoli commerciali. Presentata nell'auditorium romano di Confindustria durante il convegno "La capitale automobile", la ricerca evidenzia una decisa contrazione degli acquisti di auto da parte delle famiglie (da 20 a 15 mld di euro), mentre scendono in modo meno significativo quelli delle società (da 6,4 a 5,1 mld) e dei noleggiatori (da 5,2 a 4,8 mld). Tra le cause della flessione si registra il minore interesse per le auto di fascia medio-alta, mentre stanno tenendo meglio l'onda d'urto della crisi le vetture utilitarie. Negli ultimi due anni il giro d'affari complessivo è diminuito di quasi 10 miliardi, con vendite in calo di oltre 500mila unità. E a farne le spese sono i concessionari. «In Italia sta chiudendo una concessionaria automobilistica al giorno, alla fine dell'anno saranno 350», avverte Romano Valente, direttore generale dell'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia (Unrae). Circa 10mila persone rimarranno senza lavoro, un numero che è quattro volte quanto era il problema di Termini Imerese, «ma senza che ci sia» la dovuta preoccupazione da parte del governo». A criticare il governo è anche il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, che accusa «l'ac-

canimento fiscale con cui il governo Monti ha affrontato il settore attaccando sia l'acquisto che l'utilizzo dell'auto. Grazie a questa politica - dice - nel 2012 lo Stato introiterà 3,15 miliardi di euro in meno, mentre verranno bruciati 220mila posti di lavoro». La situazione è resa ancora più dura dalla legge di stabilità, che «inasprisce in modo brutale e cieco le vessazioni sul settore auto», denuncia Paolo Ghinolfi, presidente dell'associazione che rappresenta le società di autonoleggio (Aniasa).



Michetti (GL events): "Meno giorni, stessa passione ecco come sarà il Motor Show di Bologna quest'anno"

"La 37ª edizione del Motor Show di Bologna avrà luogo negli spazi della Fiera dal 4 al 9 dicembre e non dal 7 al 16, come originariamente indicato dal calendario Oica. L'aggiornamento delle date è stato determinato da un contesto economico molto, molto difficile". Giada Michetti, Amministratore Delegato di GL events Italia mette subito in chiaro il perché di una notevole riduzione delle giornate di apertura al pubblico, passate dalle tradizionali 11 alle 5 di quest'anno. "Con la festività dell'8 dicembre che cade di sabato - spiega - ci è venuta anche a mancare quella sorta di weekend supplementare che si andava ad aggiungere ai due di calendario. Tenendo conto che il pubblico atteso nei giorni feriali non è abitualmente lo stesso delle giornate festive, l'aggiornamento delle date in questa ottica ci è sembrata la soluzione più logica".

Riduzione delle giornate di apertura e anche riduzione degli spazi espositivi?

"Inevitabile conseguenza di alcune significative e inattese defezioni, alle quali abbiamo voluto mettere riparo con la nostra intatta voglia di essere diversi, di proporre quindi all'interno del grande evento espositivo, ulteriori eventi capaci di attirare particolari categorie di visitatori e in questo senso abbiamo raggiunto un interessante accordo con la Red Bull".

Andiamo con ordine. Quali saranno gli spazi dedicati agli espositori?

"Il layout è ovviamente più piccolo rispetto al solito e per questo, fra l'altro, abbiamo anche deciso di ridurre il prezzo del biglietto d'ingresso. Ma torniamo agli spazi espositivi: i padiglioni interessati saranno, oltre alla superficie quadrata del centro servizi, il 25, il 26, il 29, il 35 (totalmente riservato alla Red Bull) e il 36 oltre al Motor Sport Arena dove si gareggerà solo su asfalto e alle 6 aree esterne per i test drive".

APPUNTAMENTO IL 4 DICEMBRE PER IL CONVEGNO PER IL CONVEGNO FEDERAUTO-INTERAUTONEWS

Il tradizionale Convegno Federauto - InterAutoNews torna nella sua sede naturale (Sala Europa del Centro Congressi di piazza della Costituzione) il 4 dicembre, data unica decisa dagli organizzatori per stampa e operatori. L'evento è in programma dalle 10 alle 12 con appuntamento per il caffè alle 9,30.

Ci sarà ancora Electric City?

"Nonostante il mancato rinnovo della sponsorizzazione Enel crediamo sempre molto in questa iniziativa. Una parte del padiglione 25 verrà dedicata alle elettriche, per le quali manterremo la possibilità dei test drive, che tanto successo hanno avuto negli anni passati".



Giada Michetti, Amministratore Delegato di GL events

E lo sport che spazio avrà quest'anno?

"È sempre stato molto importante, ma quest'anno lo è ancor di più per la decisione di Red Bull Italia che ha scelto il Motor Show di Bologna per farne, l'8 e il 9, un weekend per i suoi Speed Days, con la finale mondiale della competizione dei kart, con la presenza delle monoposto di Formula 1 dei team Red Bull Racing e Toro Rosso. In aggiunta, ed è una cosa che dico con grande piacere, il 7 dicembre ci sarà l'esibizione del pit stop della Ferrari, e sappiamo bene tutti cosa significhi la monoposto del Cavallino per i visitatori del Motor Show".

Inevitabile, a questo punto, l'indicazione degli espositori.

"Ovviamente in primo piano le Case. Saranno presenti quelle che hanno sempre creduto nell'evento, che hanno novità da presentare al pubblico italiano e che sono nelle condizioni di poter investire".

Capiamo la sua delicatezza nel non voler ancora elencare le presenze, avendo impegni ma non ancora la formalizzazione contrattuale e allora proviamo ad immaginare noi, basandoci sulle novità esposte a Parigi: Fiat con 500L e Panda 4x4, Volkswagen con Golf, Opel con Adam e Mokka, Renault con Clio, JaguarLandRover con la nuova Range, Nissan con Juke, Mercedes con Classe A, Kia con la Cee'd, Hyundai con la i30 tre porte, Ford con la Mondeo e la Eco Sport, Honda con la CR-V, Mazda con la 6, Toyota con la Auris, Skoda con la Rapid, Mini con la Paceman, Già così sarebbe uno schieramento rappresentativo...

"Capisco la vostra curiosità giornalistica, ma ritengo sia corretto attendere per poter fornire, al momento giusto, l'elenco completo degli espositori".

Un futuro diverso

Visitando i grandi saloni internazionali, ci si rende conto che anche le idee una volta innovative, a un certo punto hanno bisogno di ridefinire gli obiettivi, di rispondere a situazioni che si sono modificate nel tempo.

Ragionando sul Motor Show, insomma, vien da pensare che possa essere arrivato il momento di immaginare una contaminazione fra automobile e altri settori merceologici italiani che esprimono eccellenza (la moda? l'elettronica? il design?).

Di certo, il Motor Show di una volta, quello che faceva il pieno di visitatori quando il mercato italiano era a quota 2 milioni e mezzo, forse ormai appartiene alla storia e solo chi ha la capacità di innovare, investendo - se ne ha la possibilità - anche nei momenti di crisi può disegnarsi un futuro adeguato al mondo che cambia.

Guardiamo allora al futuro. Viste le ultime edizioni e l'altalenarsi degli espositori, qual è oggi il principale problema del Motor Show?

"Per sintetizzare, vorrei che il Motor Show non fosse considerato un autobus sul quale salire e dal quale scendere senza apparenti ragioni".

Non bisogna dimenticare che le Filiali nazionali devono riferire e prendere ordini dalle Case madri, che magari hanno una visione diversa degli investimenti, anche se crediamo che l'indipendenza di un filiale passi pure dalla sua capacità di difendere determinate scelte.

"Di certo, riflettendo sul futuro del Motor Show, non credo che si possa andare avanti come in quest'ultimo periodo, tenuto conto che anche noi di GL events Italia siamo una filiale di una multinazionale, con obbligo di impegni di budget, di tempistiche, di strategie di lungo periodo".

BIGLIETTI GIÀ IN VENDITA

Anche quest'anno è già attiva dai primi di ottobre la prevendita dei biglietti di ingresso alla 37ª edizione. I tagliandi sono disponibili al prezzo di 16 euro più 1 euro di commissione di servizio attraverso l'apposita sezione del sito www.motorshow.it e sui portali www.besticket.it e www.bestunion.it. I biglietti sono acquistabili anche in oltre 350 punti vendita della rete Best Union, distribuiti sull'intero territorio nazionale, sempre al prezzo di 16 euro, ma con una commissione di 2,50 euro.

IL FATTO

Nordio (VW Group Italia): "Sfida alle premium con la silenziosità e la qualità della nuova Golf"

Il lancio internazionale alla stampa della Golf ha avuto luogo in Sardegna, una sede che alla Casa tedesca porta bene, visto il successo ottenuto dalla Polo, anch'essa lanciata in terra sarda. Oltre alle prove su strada, si è parlato molto del nuovo ruolo che la settima edizione dell'auto-icona del Gruppo tedesco ha oggi sul mercato, visto il recente ingresso anche delle premium nel segmento C con modelli di tutto rispetto come la Mercedes Classe A, come la BMW Serie 1, come l'Audi A3.

"La nostra sfida alle premium la giochiamo con la qualità e con la straordinaria silenziosità che la Golf garantisce in ogni tipo di impiego - dice Massimo Nordio, Direttore Generale e AD del Gruppo in Italia - caratteristica che accomuna il nostro prodotto alle cosiddette premium".

Di certo, la settima edizione della Golf dovrà affrontare nel suo cammino commerciale una concorrenza più ampia e più agguerrita rispetto al passato, perché non ci sono solo le premium in quello che era il suo terreno di caccia, ma anche prodotti di Case generaliste che in questi ultimi anni hanno fatto passi da gigante in termini di affidabilità e di qualità.

In un mercato più agguerrito e più competitivo, dove la guerra dei prezzi continua a svolgere un ruolo fondamentale nel mantenimento delle quote, quali sono le iniziative commerciali che avete studiato per sostenere Golf sul mercato italiano?

"Intanto, vorrei precisare che la Golf, per l'immagine che trasmette, non ha bisogno di offerte commerciali particolari. Il nostro obiettivo è quello di soddisfare le esigenze del consumatore e a questo proposito abbiamo dalla nostra parte la certezza del mantenimento di un forte valore residuo nel tempo, il che significa maggior commerciabilità".

In presentazione ai giornalisti avete parlato comunque di specifiche iniziative a favore del cliente.

"Per ora abbiamo deciso di proporre due ini-

ziative: il Golf Grade, che consente al cliente di poter acquistare versioni superiori a quella d'ingresso, che ha un prezzo di



Massimo Nordio
Presidente e AD
di Volkswagen Group Italia

17.800 euro, pagando a parte sino ad un massimo di 5.000 euro con tasso zero e senza costi, versando 100 o 200 euro al mese. Poi c'è il Golf Value, pacchetto assicurativo furto-incendio, che consente in caso di danno totale di riavere una Golf nuova dopo 1, 2 o 3 anni".

Non ritiene che ci sia spazio anche per proposte innovative sul fronte della vendita?

"Stiamo riflettendo su iniziative anche in quest'area, che però non desidero anticipare perché non le abbiamo ancora definite nei dettagli".

Comunque, a nostro avviso, si sente forte la necessità di trovare nuove formule capaci di andare incontro alle esigenze di mobilità.

"D'accordo, dobbiamo avere la capacità di adeguare le nostre proposte alle esigenze del cliente, stimolandolo non attraverso i soliti incentivi ma proponendo formule innovative. In buona sostanza, se si individuano formule di possesso o di acquisto attraenti, si riesce a chiudere il cerchio. Ma l'impresa è delicata e richiede cautela".

Secondo lei il cliente italiano sta modificando il suo atteggiamento nei confronti dell'automobile?

"Certo, oggi dobbiamo misurarci con clienti molto più informati, che vogliono spendere nel modo migliore i loro soldi nelle tre aree che delineano la scelta e cioè

Il fisco bastona ancora l'automobile

Nella legge di stabilità del Governo Monti relativa al 2013 potrebbe presentarsi un altro restringimento del regime di deducibilità delle auto aziendali stabilito dalla legge n° 92 del 28 giugno 2012, che prevede già l'abbassamento, a partire dal 2013, dell'aliquota di detraibilità dall'attuale 40% (per i veicoli adibiti a uso "non esclusivamente strumentale") al 27,5%, mentre per quelli in uso promiscuo ai dipendenti l'aliquota dovrebbe passare dal 90% al 70%. Secondo alcune indiscrezioni si ipotizza una deducibilità ridotta addirittura al 20%. Insomma il contrario di quanto reclamano le aziende che reclamano da tempo un adeguamento del trattamento fiscale delle auto al regime in vigore negli altri maggiori Paesi dell'Unione Europea, dove la detraibilità è stabilita al 100%. Per Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa "se davvero ora si passasse addirittura al 20%, vorrebbe dire che il Governo, invece di favorire lo sviluppo e l'uscita dalla crisi che attanaglia l'economia del nostro Paese, intende mortificare ulteriormente e definitivamente le imprese italiane. Provvedimenti del genere non possono certo favorire la ripresa. Semmai, distruggono il poco che è rimasto". Dello stesso avviso, e non da oggi, il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi: "Pensiamo che il Governo sia ancora in tempo per invertire la rotta perché il nostro settore, come la nautica e altri, è decimato dai suoi provvedimenti. Veri e propri disincentivi per chi possiede o vuole acquistare un autoveicolo: aumenti di Iva, Ipt, accise, pedaggi, bolli, RC, superbollo per le auto prestazionali, minori detrazioni e deduzioni per le auto aziendali. Un attacco concentrato ai consumi in una società che si regge sui consumi. Tutto ciò mentre negli Usa si reagiva alla crisi in ben altro modo, a riprova che sono proprio le scelte del Governo ad aver accresciuto i problemi, generando compressione dei consumi e disoccupazione".

il prodotto, i sistemi di vendita, i servizi. In questa ottica, la Golf è di sicuro un buon investimento".

In un mercato decisamente difficile, quali sono per il 2013 le vostre previsioni di vendita della Golf 7 in Italia?

"Premesso che in Italia sono state vendute nel tempo 2.400.000 Golf delle precedenti sei edizioni e che 600.000 sono oggi ancora circolanti e aggiungendo che l'anno record è stato il 1987 con poco meno di 108.000 immatricolazioni, confermo che la nostra politica è quella di non dare previsioni di vendita".

E intanto Volkswagen pensa ad un brand low cost

Secondo notizie diffuse dal quotidiano tedesco Handelsblatt e rilanciate da Automotive News Europe e dal periodico Auto Bild, il Gruppo Volkswagen avrebbe avviato una approfondita riflessione sull'opportunità di dare vita ad un nuovo brand da destinare a prodotti low cost, che nascerebbero nel 2015 per contrastare la crescita della Dacia, marchio low cost di Renault, e l'annunciato ingresso sul mercato della Datsun, brand Nissan che verrebbe destinato anch'esso al settore di mercato low cost. C'è infatti un mercato potenziale molto vasto, specie nei quattro mercati del BRIC. Per la nuova iniziativa VW, si parla di una gamma di prodotti comprendente una piccola berlina, un monovolume compatto e una station wagon, che dovrebbero andare sul mercato con prezzi compresi fra 5.000 e 10.000 euro.

Immatricolazioni, a Varese è crisi nera Anche i ricchi piangono: zero Ferrari

L'allarme di Federauto: diminuzione del 22% nel periodo gennaio-settembre 2012
Audi si salva nella fascia alta, male Fiat: «Vendere il nuovo è quasi impossibile»

FRANCESCO INGUSCIO

BUSTO ARSIZIO

Il mercato dell'auto crolla anche in provincia di Varese. Lo dicono i dati di Federauto sulle immatricolazioni relative al periodo gennaio-settembre del 2012.

Se, nello stesso intervallo di tempo, a livello nazionale il calo delle immatricolazioni è stato del 25,7%, nella nostra provincia la frenata è stata appena meno brusca: -22%. Percentuali comunque molto peggiori rispetto a quelle europee (-7,2%). Va detto, però, che non tutti i marchi stanno soffrendo nello stesso modo. Anzi, per qualcuno gli ultimi otto mesi sono stati addirittura positivi.

Ma vediamo la situazione più nel dettaglio.

Chi regge e chi no

Tra le auto di fascia alta, resiste solo Audi, che rispetto al 2011

perde solo il 4%, contro il -30% di Mercedes e il -29,5% di Bmw. Questi due ultimi marchi sperano di invertire la tendenza grazie al lancio di novità, come le nuove Classe A (Mercedes) e Serie 3 (Bmw).

«Possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati ottenuti in questo periodo abbastanza critico - commenta Anna Letizia Della Torre, titolare di Audi Zentrum Varese - A settembre abbiamo presentato la nuova A3 e a febbraio arriverà l'A3 Sportback, il modello a cinque porte che già nella fase di prevendita ci sta dando delle soddisfazioni. Anche grazie a queste novità, la nostra azienda chiuderà il 2012 in positivo». Sempre nella fascia alta, sono da registrare i cali anche di Volvo (-10%) e Lexus (-16,5%).

L'Italia paga dazio

Pur in un contesto di generale difficoltà, è più differenziata la situazione tra le auto di

fascia medio-bassa. Molto negativi i dati di Fiat che, nel periodo in esame, perde il 18,5% a livello nazionale e addirittura il 35% in provincia di Varese (1924 auto immatricolate, contro le 2954 del 2011).

«Vendere il nuovo è quasi impossibile - spiega Alberto Caprioli, titolare dell'omonima rivendita Fiat (e altre auto italiane) di Busto Arsizio - Sono passati i tempi in cui i genitori regalavano la macchina nuova ai figli, per i 18 anni o per la laurea. Ormai vendiamo quasi prevalentemente auto aziendali e chilometro zero».

«Qualche soddisfazione - continua Caprioli - ce l'hanno data la 500L e la nuova Panda, sugli altri modelli invece si fa davvero molta fatica. In questo clima di crisi e di incertezza, la gente preferisce tenere i soldi in tasca».

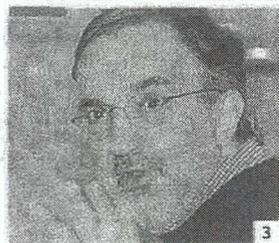
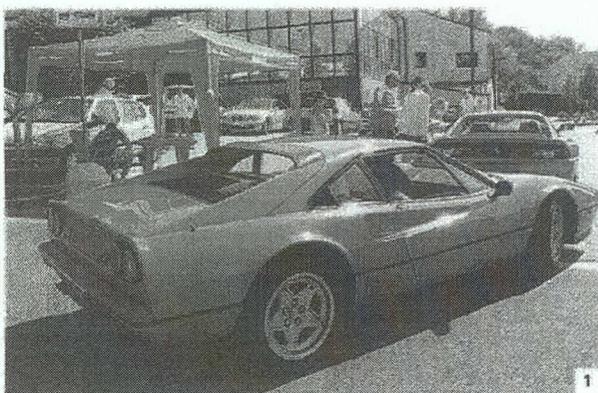
Francia e Corea "tirano"

Se il marchio italiano per eccel-

lenza continua a pagare dazio, in provincia le cose vanno molto meglio per la francese Citroën (+25,5%) e soprattutto per la coreana Kia (addirittura +88%).

«I clienti apprezzano i 7 anni di garanzia - spiega Luca Fusato, titolare del concessionario Kia "Clerici Auto" di Varese - ma il motivo principale del successo di Kia è l'ottimo rapporto qualità/prezzo. Le auto di questo marchio, negli ultimi anni, hanno avuto una notevole evoluzione, anche estetica. Se fino a cinque o sei anni fa - continua Fusato - la gente comprava le auto Kia perché erano economiche, oggi le compra perché sono economiche e anche belle. In particolare sta avendo successo la Sportage».

Va rilevato infine un calo vistoso nelle immatricolazioni delle auto di lusso, probabilmente dovuto alla nuova tassazione: nessuna Ferrari è stata immatricolata da gennaio a settembre (contro le due dell'anno scorso). In calo (-17%) anche Porsche.



Le ruote non girano

1. Un raduno di Ferrari: nel 2012 in provincia non ne è stata venduta nemmeno una
2. Tra le auto di fascia alta, Audi ha perso "solo" il 4%
3. L'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne

*In provincia
Citroën
e Kia
sono invece
in crescita*

MERCATO AUTO

FEDERAUTO: PER GLI AUTOVEICOLI ITALIANI SI ADOTTI RICETTA USA

Lo ha detto il presidente dell'associazione Bernacchi, in merito all'appoggio che Obama ha promesso al settore in America

"Mentre in Italia il Governo, con una tassazione sull'auto senza eguali al mondo, raschia le tasche vuote dei contribuenti, Barack Obama rinnova il proprio sostegno al settore. Anzi, lo ritiene un asset strategico per lo sviluppo del Paese". Lo ha detto il presidente di Federauto, **Filippo Pavan Bernacchi**, in merito al discorso radiofonico di sabato scorso del presidente americano, in cui ha confermato l'impegno a favore delle tre case automobilistiche americane che, a inizio del suo



Filippo Pavan Bernacchi mandato ,erano sull'orlo del baratro. Per Pavan Bernacchi: "Il risultato della politica lungimirante statunitense si è tradotta in 250mila nuovi posti di lavoro e un mercato ancora più

florido rispetto a 4 anni fa. Si tratta dell'esatto contrario rispetto a quanto accaduto nel Belpaese, che vanta anch'esso un record, ma negativo. Infatti rispetto a 4 anni fa abbiamo registrato un crollo delle vendite del 40%, che ha determinato la chiusura di migliaia di aziende e decine di migliaia di nuovi disoccupati. E questo grazie alla nota politica killer in sfavore del nostro settore, un complesso di provvedimenti che stanno uccidendo una filiera che fattura l'11,4% del Pil".



AUMENTO IVA

Ci vogliono ridurre alla fame

● PIERO VENTURA

La **Federauto** interviene sulla Legge di stabilità per l'anno 2013 approvata all'una di notte, mentre il Paese dormiva già sonni agitati. Tra l'altro il ministro dell'Economia, Vittorio Grilli, aveva più volte promesso che avrebbero fatto di tutto per evitare l'aumento. L'Iva salirà di un punto dal luglio 2013 (quella al 10 va all'11% e quella al 21 al 22%).

"I 5 miliardi di minori imposte dovute al taglio Irpef vengono di



fatto annullati dall'incremento dell'Iva. Siamo allibiti", commenta a caldo Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus di tutti i marchi commercializzati in Italia, "La nostra è un'economia basata sui consumi e la politica fiscale del Governo Monti, avallata dai partiti che lo sostengono, ha colpito e colpisce i consumi, producendo la moria di centinaia di migliaia di imprese, negozi, alberghi, artigiani, e chi più ne ha più ne metta. Basta vedere come hanno demolito i beni di lusso e la nautica. Anche criminalizzando chi possiede un certo tipo di beni, a prescindere se frutto di proventi leciti e meritati. Tutto questo produce disoccupati a ciclo continuo. L'Iva su un telefonino incide pochi euro, su un autoveicolo pesa in media 220 euro per ogni punto. Con questa coltellata alle spalle un cliente pagherà quindi l'auto 440 euro in più rispetto all'era pre-Monti. E infatti il mercato auto ha perso il 40% circa dal 2007 a oggi. E le nostre aziende stanno morendo con 220.000 posti di lavoro a rischio. Quest'anno si venderanno meno di 1.000.000 di auto ai privati. Un dato che per la filiera dell'automotive italiana fa impallidire la profezia dei Maya".

Federauto ritiene che il taglio dell'Irpef, collegato all'aumento dell'Iva, sia solo fumo negli occhi per i cittadini, che però non si fanno più abbindolare. E' chiaro che il Paese cadrà ancora più in recessione.

Conclude Pavan Bernacchi: "Noi non siamo contro il professor Monti, ma contro la sua politica. Possibile che non si renda conto di come sta distruggendo l'economia reale? Quando chiude un'azienda o delocalizza, non è che girando un interruttore riapre. Ci vogliono anni e devono essere ricreate le giuste condizioni. A questo si aggiunge la beffa del provvedimento che partirà a gennaio 2013 sull'auto elettrica, promosso dall'onorevole Ghiglia e altri, che tutta la filiera non vuole. Proponiamo ancora di bloccarlo e destinare quei milioni di euro ai terremotati o ad abbassare le accise sui carburanti. Sono soldi pubblici buttati e noi che ne beneficeremmo non li vogliamo. Quando troveremo interlocutori che sono disposti a ragionare senza preconcetti per ridise-

gnare la mobilità del futuro?". Alla domanda che si pone Pavan Bernacchi, non è certo facile dare una risposta quando si vive in un Paese in cui è stata di fatto sospesa la democrazia, dove partiti inutili e nullafacenti si ingrassano ingoiando puntualmente milioni e milioni di euro l'anno con l'approvazione di un governo non eletto dagli italiani, che ruba ai poveri per dare ai ricchi.

www.ecostampa.it



Giuseppe Tassi

IL COMMENTO



TUTTI I DANNI DI 1 PUNTO D'IVA

NON C'È PACE per l'auto in questo 2012 dai contorni apocalittici. La profezia dei Maya sembra applicarsi perfettamente al mondo delle quattro ruote. A fine anno il mercato delle auto nuove segnerà un minimo storico di vendite che riporterà indietro l'orologio del tempo al 1978. Mentre le grandi case e i concessionari si arrabattano fra offerte speciali, restyling, prezzi stracciati, supergaranzie e motorizzazioni alternative, dal governo Monti arriva un altro colpo letale all'automobile. La legge di stabilità, approvata a notte fonda, smussa l'Irpef ma aumenta 1 punto di Iva a partire dal luglio del 2013. Un provvedimento che rischia di tradursi in un ulteriore salasso per il consumatore. Un punto di Iva corrisponde in media a circa 220 euro per ogni auto venduta, un balzello davvero importante, considerando che il mercato ha già dovuto digerire un primo aumento della tassa sul valore aggiunto. Chi comprerà un'auto dal luglio prossimo si troverà sul groppone 440 euro in più da pagare rispetto all'era pre-Monti.

E' UNA POLITICA che il presidente di **Federauto** (l'associazione che raggruppa i concessionari italiani), **Filippo Pavan Bernacchi**, definisce suicida. La degna conseguenza dei colpi quasi letali inflitti ai comparti della nautica e delle auto di lusso. Il ragionamento di Bernacchi è lineare: la politica del premier colpisce i consumi e rischia di far morire le imprese, creando disoccupati a catena. Nel settore dei concessionari d'auto sono a rischio 220 mila posti di lavoro, mentre il mercato è sceso del 40 per cento rispetto al 2007. E in più c'è un dato clamoroso che

rischia di trasformare in un gigantesco autogol i provvedimenti presi dal governo. Se le tendenze del mercato saranno confermate, a fine anno l'Erario introiterà 108 milioni di euro in meno fra Ipt, Iva e bollo. Il calo dei consumi, scoraggiati dalla crisi e dalle misure fiscali, finirà per scaricarsi proprio sulle casse dello Stato. Ecco perché, aldilà dei già contestati incentivi alle auto elettriche o ibride, è importante che il governo dia un segnale chiaro al mondo dell'auto: qualcosa che corrobori la tendenza degli indicatori di fiducia (che nell'ultimo mese stavano risalendo), e produca effetti immediati sul mercato. E qui l'unica strada da battere sembra quella già percorsa dal governo francese: ridurre le accise sui carburanti, innescando un ciclo virtuoso, capace di segnare un'inversione di tendenza nel mercato della crisi.



I consumatori sul piede di guerra "Stangata di 256 euro con la nuova Iva"

Il conto sarà più salato per il carrello della spesa. Pesanti anche le ricadute sui prezzi dei carburanti.

BARBARA D'AMICO
TORINO

Su i prezzi, giù i consumi. Questo lo scenario dipinto da associazioni di categoria come Adusbef e Federconsumatori all'indomani degli annunciati aumenti Iva. Gli scaglioni percentuali dell'imposta sul valore aggiunto passeranno dal 20 al 21% (per l'aliquota applicata a beni e servizi di uso comune, come i capi d'abbigliamento o la telefonia) e dal 10 all'11% (per l'aliquota ridotta applicata a alberghi, bar, ristoranti e altri prodotti turistici).

Dal 2013 tutto quello che compriamo costerà un po' di più. E c'è già chi ha fatto due calcoli. Secondo la Confederazione italiana agricoltori, il rischio è che «l'annunciato aumento dell'Iva possa tradursi in un calo secco di un punto percentuale dei consumi alimentari». Non tutti i cibi e le bevande, infatti, godrebbero dell'aliquota Iva del 4%, non toccata dagli aumenti che il governo Monti intende adottare.

«Escludendo beni di prima necessità come pasta e pane - ricorda la Cia - l'aumento dal 21 al 22% riguarderà prodotti di largo consumo come acqua minerale, vino e spumanti, succhi di frutta, caffè e bevande gassate, mentre al rialzo dal 10 all'11% saranno interessati alimenti base come carne, pesce, uova, ma anche zucchero, riso e yogurt». Tutti beni che riempiono il carrello della spesa di ogni famiglia italiana. L'Istat ha anche calcolato

quanto peserebbero i rincari nelle tasche dei cittadini: circa 256 euro in più all'anno per una famiglia media. Cifra che non tiene conto degli effetti indiretti causati dal costo dei carburanti. Proprio gli aumenti dei prezzi della benzina, secondo Federconsumatori e Adusbef, avrebbero già «provocato ricadute complessive sulle tasche dei cittadini pari a oltre 768 euro» in più all'anno. Una situazione che il provvedimento fiscale del Governo «rischia di aggravare» mettendo «in ginocchio le famiglie e l'economia italiana».

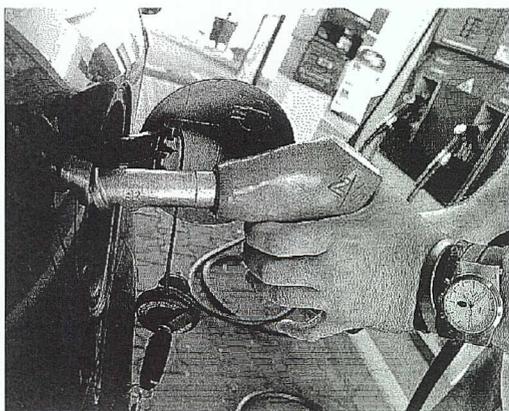
Scenari foschi che nemmeno la misura di riduzione dell'Irpef sembra poter evitare. Per il presidente di Federauto, Filippo Pavan, «i 5 miliardi di minori imposte dovute al taglio Irpef vengono di fatto annullati dall'incremento dell'Iva». Una sorta di beffa per i consumatori: il tanto desiderato risparmio potranno goderselo per poco. Giusto il tempo di entrare in negozio a far la spesa.



Il prezzo carburanti destinato a salire Ripercussioni anche sul mercato auto

Mentre la corsa dei prezzi dei carburanti, dopo una breve pausa, è ripartita, l'aumento dell'Iva previsto nella legge di Stabilità fa intravedere all'orizzonte nuovi rincari per gli automobilisti. «Basti pensare che, rispetto allo scorso anno, le ricadute complessive sulle tasche dei cittadini sono pari a oltre +768 Euro (di cui +420 per i costi diretti e + 348 quelli indiretti). Ad aggravare questa situazione già drammatica, ora, contribuirà anche l'ulteriore aumento dell'Iva al 22%. Una mossa decisamente "poco astuta" del governo che, in questo modo, metterà in ginocchio le famiglie e l'economia italiana» sottolineano Federconsumatori e Adusbef. Secondo le associazione dei consumatori «complessivamente, l'aumento dell'Iva sui carburanti avrà ripercussioni pari a: +24 euro annui per costi diretti (vale a dire per i pieni di carburante di ogni automobilista); +17 euro annui per costi indiretti (cioè per le ricadute su prezzi e tariffe). Per un totale di

+41 euro annui». Sulla Legge di stabilità per l'anno 2013 «approvata all'una, mentre il Paese dormiva» interviene anche Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus di tutti i marchi commercializzati in Italia. Un mercato che rischia di andare incontro ad un'altra contrazione: «L'Iva su un telefonino incide pochi euro, su un autoveicolo pesa in media 220 euro per ogni punto. Con questa coltellata alle spalle un cliente pagherà quindi l'auto 440 euro in più rispetto all'era pre Monti - prosegue Pavan Bernacchi-. E infatti il mercato auto ha perso il 40% circa dal 2007 a oggi. E le nostre aziende stanno morendo con 220.000 posti di lavoro a rischio. Quest'anno si venderanno meno di 1.000.000 di auto ai privati. Un dato che per la filiera dell'automotive italiana fa impallidire la profezia dei Maya».



Per un pieno di verde
fino a 41 euro in più
Sull'acquisto di vetture
inciderà del doppio



FEDERAUTO Il presidente accusa la manovra e parla di una vera "coltellata alle spalle" Pavan: «Un'auto costerà 440 euro in più»

«I 5 miliardi di minori imposte dovute al taglio Irpef vengono di fatto annullati dall'incremento dell'Iva. Siamo allibiti», commenta il padovano Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto.

«La nostra è un'economia basata sui consumi e la politica fiscale del Governo Monti ha colpito e colpisce i consumi, producendo la moria di centinaia di migliaia di imprese, negozi, alberghi, artigiani, e chi più ne ha più ne metta.

Basta vedere come hanno demolito i beni di lusso e la nautica.



Pavan

Anche criminalizzando chi possiede un certo tipo di beni, a prescindere se frutto di proventi leciti e meritati. Tutto questo produce disoccupati a ciclo continuo.

«L'Iva su un telefonino incide pochi euro, su un autoveicolo pesa in media 220

euro per ogni punto. Con questa coltellata alle spalle un cliente pagherà quindi l'auto 440 euro in più rispetto all'era pre-Monti. E infatti il mercato auto ha perso il 40% circa dal 2007 a oggi. E le nostre aziende stanno morendo con 220.000 posti di lavoro a rischio. Quest'anno si venderanno meno di 1.000.000 di auto ai privati. Un dato che per la filiera dell'automotive italiana fa impallidire la profezia dei Maya».



» di Paolo Uggè*
Ruote d'Italia

Ora incentivi per svecchiare il parco auto

A settembre il calo delle auto vendute rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato di circa il 26 per cento, un vero e proprio tracollo registrato, ad agosto, anche per i veicoli commerciali. Una «retromarcia» pesantissima che colpisce non solo i costruttori, ma tutto il reticolo di medie e piccole imprese dell'indotto. Il settore automotive nel complesso vale il 12 per cento del Pil nazionale, il 16 per cento di contributo al gettito fiscale e 1 milione e 200 mila addetti.

Una recente nota di Confcommercio, sulle cosiddette spese obbligate dei consumatori, ha stimato che gli incrementi del prezzo dei carburanti intervenuti tra il 2010 e il 2012 abbiano sottratto risorse agli altri consumi per più di 6 miliardi di euro all'anno. Ma la scure fiscale ha interessato il comparto non soltanto sul fronte carburante: la riforma dell'«Ipt»,

posticipata a fine 2012, ha portato a un aumento di trascrizione dei veicoli che ha ridotto gli incrementi dell'Iva, l'aumento dell'imposta sull'assicurazione Rc Auto, il superbollo sulle auto più potenti sono alcuni esempi di manovre azzardate fatte dal Governo che si sono trasformate in altrettanti disincentivi all'acquisto in generale, e di veicoli in particolare.

Tutti provvedimenti destinati a trasformarsi in un pericolosissimo boomerang: è stato stimato che nel 2012 lo Stato italiano, per il calo delle vendite, introiterà circa 3 miliardi di euro in meno tra Iva e tributi correlati. L'Unrae, l'associazione che rappresenta le case estere ope-

ranti sul mercato italiano dei veicoli, ha denunciato l'assurdità del fatto che, di fronte a una simile crisi, nessuno dei circa 150 tavoli predisposti dal Governo si occupi dei problemi della filiera automotive che stanno letteralmente uccidendo la distribuzione commerciale.

Proprio per questo è da condividere pienamente la proposta di intervento formulata da Federauto relativa a un piano di incentivazione triennale decrescente finalizzato al rinnovo del parco circolante (auto, commerciali e industriali) con oltre 10 anni di anzianità. Un piano che eliminerebbe dalla strada veicoli, dalle auto ai camion ai bus, vecchie e più inquinanti, senza le più recenti dotazioni per la sicurezza, producendo, dunque, benefici ben al di là della filiera automotive.

**Presidente di Fai Contrasporto, vicepresidente di Confcommercio e consigliere del Cnel*



a cura di **Massimiliano Morelli**

Federauto: «Caso Fiat? Due pesi e due misure»

LA POLEMICA/ LAVORO A RISCHIO

I concessionari, da soli, fatturano circa il 6% del prodotto interno lordo e occupano 178.000 addetti

Federauto esprime profondo disagio nel constatare che nel vertice 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 – ha detto 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 assicurò 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 piccole e medie imprese 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 prodotto interno lordo 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%. Conclude Pavan Bernacchi: «Si parla continuamente di produzione ma nessuno pensa ai consumi. E infatti c'è sovrapproduzione anche perché languono i consumi. E la sovrapproduzione porta a cassa integrazione permanente o a chiusura degli stabilimenti. Voglio evidenziare che il mondo de-

gli 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 muoverà 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 perché non comprendiamo perché il Governo Monti non voglia ascoltarci e, insieme a noi, realizzare un pacchetto di misure finalizzato a sostenere la domanda finché non usciremo dal tunnel. E questo a nostro avviso avverrà dal 2015».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SETTEMBRE NERO

**FEDERAUTO SFIDUCIA
IL GOVERNO**

Il Ministero dei Trasporti ha reso noti i dati sulle immatricolazioni di autovetture. Settembre, con 109.178 targhe, registra un -5,7% rispetto all'analogo mese dello scorso anno. In Italia, gli effetti della crisi generale e dei disincentivi introdotti dal Governo Tecnico sugli autoveicoli e sul loro utilizzo, hanno fatto contrarre il mercato da 2.000.000 di pezzi - media degli ultimi 5 anni - ai 1.370.000 attesi per il 2012. E l'assurdo è che il primo danneggiato è lo Stato stesso che introiterà circa 3 miliardi di euro in meno tra IVA e tasse varie. Inoltre la collettività dovrà sborsare centinaia di milioni di euro per gli ammortizzatori sociali in un comparto che, con l'indotto allargato, occupa 1.200.000 addetti. "Un Monti-bis? Per il mondo degli autoveicoli sarebbe la fine", così esordisce Filippo Pavan Bemacchi, presidente di **Federauto**, che prosegue: "Noi stiamo morendo sotto l'effetto combinato di un calo consumi, provocato soprattutto dalle politiche del Governo e da tasse spropositate che gravano sulle nostre concessionarie."



L'auto mette la retro al 1978 Il mercato va di crollo in crollo

L'Unrae: «Demotorizzazione da tasse». Fiat guadagna col metano

■ MILANO

NON SI ARRESTA, anzi accelera, la crisi dell'auto. Con 109.178 unità vendute in settembre, pari a un meno 25,74% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, infatti, il mercato italiano ha inanellato il secondo peggior risultato del 2012 e il livello più basso dallo stesso mese del 1978, quando furono immatricolate 107 mila vetture.

Il consuntivo dei primi nove mesi chiude a quota 1.090.627 con un calo del 20,46%. E la situazione è «in peggioramento» secondo le stime del Centro studi Promotor di Bologna, mentre l'Unrae che rappresenta le case automobilistiche straniere presenti in Italia parla addirittura di «demotorizzazione» del paese. «Fisco e crisi stanno uccidendo l'auto» sintetizza infine **Federauto** che associa i rivenditori italiani.

PER IL GRUPPO FIAT la magra consolazione di aver lievemente risalito la china, con una quota di nuovo oltre il tetto del 30% e in aumento dello 0,6% rispetto all'anno scorso. In settembre, aggiunge una nota del Lingotto, «migliora anche la quota Fiat (al 22%, +0,8 punti percentuali) e nell'anno cresce Lancia (al 5,2%, +0,3 punti percentuali). Panda è sempre l'auto più

venduta». Nei primi nove mesi 2012 il gruppo è rimasto però gros-

so modo sui livelli depressi dell'anno scorso (324 mila auto immatricolate con una quota del 29,7%). A sostenere le vendite Fiat nell'ultimo mese sembra essere l'accelerazione dei modelli a metano, settore del quale la casa torinese detiene l'86,1%; era l'82,4% in agosto e il 79,1% in luglio.

Le indagini congiunturali condotte dal Centro Studi Promotor riflettono una situazione decisamente negativa, ma «a partire da luglio sembra manifestarsi un'attenuazione della negatività».

L'INDICATORE di fiducia degli operatori, infatti, dopo aver toccato il minimo storico a quota 11,90 in giugno, da luglio è in ripresa e a settembre si è portato a quota 20,90. Sulla base di queste indicazioni, conclude Promotor, si può ritenere che, al di là del dato particolarmente negativo di settembre, «la caduta del mercato dell'auto abbia ormai toccato il fondo». Ciò dovrebbe escludere ulteriori tracolli, «ma non autorizza a ritenere che sia imminente una ripresa».

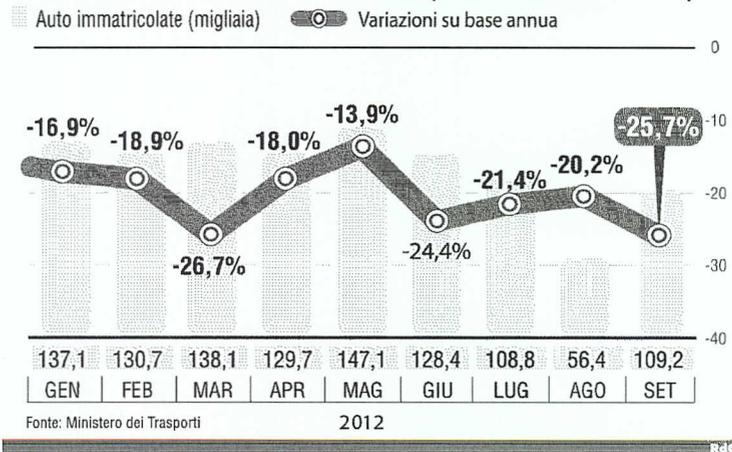
Per il presidente dell'Unrae Jacques Bousquet è in atto invece una «demotorizzazione privata», con le famiglie italiane che «stanno gradualmente radiando la propria auto senza acquistarne una nuova». Bousquet attribuisce la crisi alla «grande pressione fiscale che preme sulle capacità di consumo delle famiglie». Come ha sottolineato il Centro Studi Confcommercio, per far fronte all'aumento delle tasse sui carburanti intervenuta tra il 2010 e il 2012, gli italiani sono stati costretti ad usare meno l'auto e, in particolare, a sottrarre risorse destinate ad altri consumi per più di 6 miliardi di euro, pari allo 0,6% del Pil.

E CROLLA anche il mercato delle moto. A settembre le immatricolazioni sono scese del 36,3% su base annua - dopo il -16,7% di agosto - a quota 2.492 unità, con le moto ferme a 3.347 pezzi (-40,4%) e gli scooter a 9.145 esemplari (-34,7%). Ancora più marcata la flessione dei cinquantini, con 3.988 registrazioni e un -46,3%. Mentre nel periodo gennaio-settembre il gruppo Piaggio ha raggiunto il 31,1% del mercato italiano delle due ruote, con un incremento di 3,1 punti percentuali rispetto al pari periodo 2011.

m. d. e

LE VENDITE

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



Automotive/1. Tonfo delle immatricolazioni in Italia: le famiglie preoccupate per la crisi rinviando gli acquisti e il parco circolante si riduce di 60mila unità

Settembre nero per l'auto: -25,7%

Fiat arretra meno del mercato (-24,2%) - Tra le case straniere, Volkswagen contiene le perdite

Augusto Grandi
TORINO

Un disastro: il mercato italiano dell'auto crolla anche a settembre, con una flessione del 25,74%, il secondo peggior risultato dell'anno. Le 109.178 consegne del mese scorso portano il totale delle immatricolazioni dall'inizio dell'anno a 1.090.627, il 20,46% in meno rispetto ai primi 9 mesi dell'anno scorso. E questo mentre il mercato mondiale dell'auto - sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor GLEvents - continua a crescere e farà registrare un nuovo record con oltre 60 milioni di vetture vendute.

Per l'Italia, invece, non si vedono prospettive di recupero. La raccolta ordini di settembre - secondo i dati di Unrae e Anfia - si è fermata a 114mila contratti, con una flessione del 22%, in linea con il calo dei primi 9 mesi. E la consueta analisi mensile dell'Osservatorio Fin-

re diminuzione della propensione all'acquisto di auto nuove da parte delle famiglie italiane. Quagliano nota come la domanda di vetture sia crollata molto più di quanto sarebbe giustificato dalla caduta dell'economia reale. E questo perché le famiglie sono sempre più preoccupate per il futuro e cercano di non attingere in modo eccessivo ai risparmi accumulati in precedenza. Dunque i fattori psicologici potrebbero incidere positivamente, qualora venissero meno i fattori di incertezza prodotti dalle misure governative.

Ma a questo proposito Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, è drastico: «Un Monti-bis? Per il mondo degli autoveicoli sarebbe la fine». Perché con questa politica di tasse senza freni non si offrono prospettive di ripresa e, anzi, «lo Stato introiterà - precisa Pavan Bernacchi - circa 3 miliardi di euro in meno tra Iva e tasse varie». Senza dimenti-

care centinaia di milioni di euro che serviranno per gli ammortizzatori sociali ed i rischi di delocalizzazione della componentistica.

Mentre Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, insiste sugli effetti della demotorizzazione privata: «Le famiglie italiane stanno gradualmente radiando la propria auto senza acquistarne una nuova: il parco circolante dei privati, nei primi 6 mesi dell'anno, si è ridotto di 60mila unità». Ovviamente i rincari della benzina, delle assicurazioni, dei parcheggi a pagamento non aiutano a rilanciare gli acquisti.

Inevitabile, quindi, che a settembre quasi tutte le marche abbiano registrato flessioni nelle consegne. Per il gruppo Fiat il mese si è chiuso con un calo inferiore a quello del mercato. Le 33.055 immatricolazioni determinano una contrazione del 24,26% e la quota di mercato è salita dal 29,69 al 30,28%.

Dimezzate le consegne di Ferrari, Maserati e Jeep, tengono meglio Alfa, Fiat e Lancia-Chrysler. Non a caso i modelli più venduti in Italia sono Panda, Punto, 500 e Ypsilon ma anche la Giulietta compare tra le prime 10, alle spalle di Ford Fiesta, Volkswagen Golf, Peugeot 208, Opel Corsa e davanti alla Toyota Yaris.

Tra i gruppi stranieri, Volkswagen contiene le perdite (-19,81%) soprattutto grazie alla parziale tenuta del marchio principale (-12,95%). Anche Psa chiude con una flessione del 19,32%, con il marchio Peugeot che limita la discesa al 4,57%. Cadute superiori al 30% per Gm, Ford e Renault mentre il gruppo Hyundai perde il 9% ma vede il marchio Kia in progresso del 12,21%. Crescita anche per Jaguar Land Rover (+27,85%) grazie al marchio Land Rover. Tutti in negativo gli altri marchi, con flessioni superiori al 50% per Mitsubishi, Porsche e Ssangyong.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

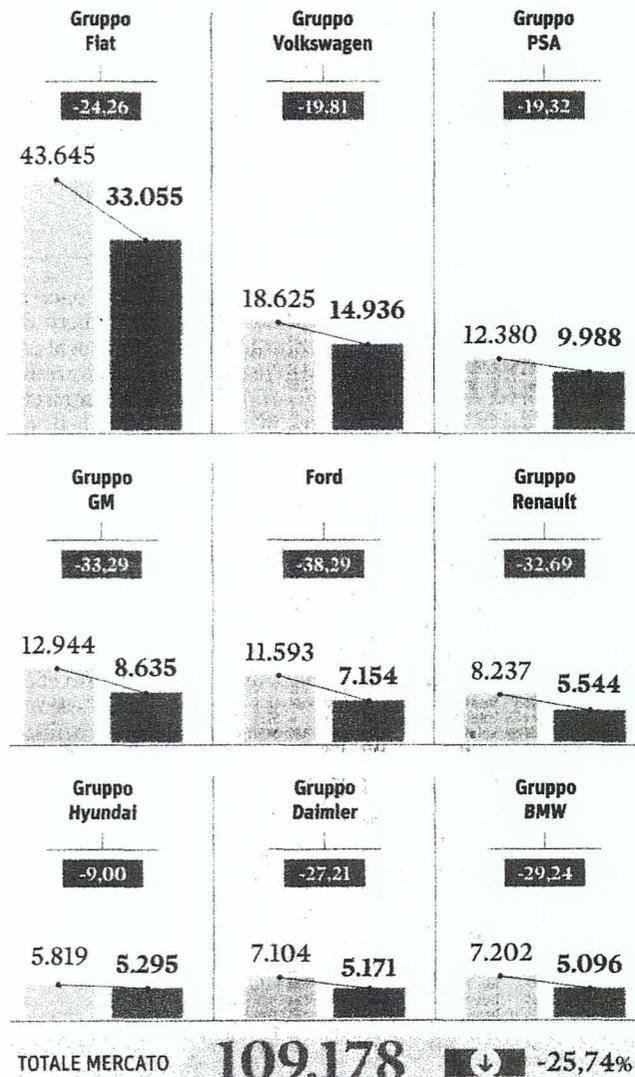


Le consegne a settembre in Italia

Le immatricolazioni delle principali marche. In unità

■ 2011 ■ 2012 ▬ Variazione % 2011 su 2012

LA TOP TEN



Fonte: Unrae



IMMATRICOLAZIONI

Settembre nero per l'auto: -25,7% il mercato italiano

Augusto Grandi ▶ pagina 43, con un'analisi di Andrea Malan

Le immatricolazioni

Auto, il crollo del mercato è senza fine: -25,7%

A settembre decimo mese consecutivo di calo. Fiat migliora la quota in Italia ma è flop in Francia

Antonio Vastarelli

Non si arresta la caduta verticale del mercato dell'auto in Italia. A settembre le immatricolazioni di nuove vetture, secondo i dati diffusi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono infatti crollate del 25,74% attestandosi a 109.178 unità, contro le 147.021 di un anno fa (ad agosto il mercato aveva segnato un -20,23%). Si tratta del decimo mese consecutivo di calo e, fa sapere la Fiat, «del peggior risultato ottenuto in settembre dal 1984, quando le immatricolazioni furono 107 mila». E il mercato dell'usato non se la passa molto meglio: a settembre si sono registrati 309.440 trasferimenti di proprietà di auto usate, con un calo del 17,75% rispetto a settembre 2011, quando furono 375.747. Nel mese appena concluso, quindi, il volume globale delle vendite (418.618 autovetture) ha interessato per il 26,08% auto nuove e per il 73,92% vetture usate. Si consolida il già pesante bilancio del 2012: da gennaio a settembre, infatti, le nuove immatricolazioni sono scese del 20,46% a 1.090.627 unità, contro 1.371.117 registrate dodici mesi prima. Per quanto riguarda l'usato, nei primi nove mesi dell'anno, il ministero ha registrato 3.019.608 trasferimenti di proprietà (-11,64% rispetto al corrispondente periodo del 2011).

Fiat (che in Francia subisce un crollo del 38,4%) guida ovviamente la classifica delle immatricolazioni in Italia: a settembre sono state 33.032 contro le 43.594 di un anno fa. Il calo è del 24,23% in dodici mesi, inferiore al -25,74% della media. Cresce, quindi, leggermente la quota di mercato detenuta dal gruppo torinese che si è attestata al 30,3% (+0,6% sul 2011). Nei primi nove mesi del 2012, il Lngotto ha immatricolato quasi 324mila auto con una quota del 29,7%, sostanzialmente la stessa di un anno fa. In particolare, con 24 mila vetture vendute in settembre, il marchio Fiat ottiene una quota del 22% (+0,8 punti percentuali rispetto al 2011). Lancia ha im-

matricolato oltre 5.400 auto per una quota del 5%, la stessa di un anno fa. Sostanzialmente stabile anche Alfa Romeo che detiene una quota del 2,9% (quasi 3.200 le auto immatricolate). Per quanto riguarda i modelli, è sempre Panda l'auto più venduta (9.100 immatricolazioni e il 42,1% di quota nel segmento).

Il primato
Il modello più venduto è la Panda
Con 9.100 vetture vale il 42,3% del segmento

Tra gli importatori esteri, invece, al primo posto a settembre si conferma Volkswagen, in calo del 12,9% a 9.359 unità,

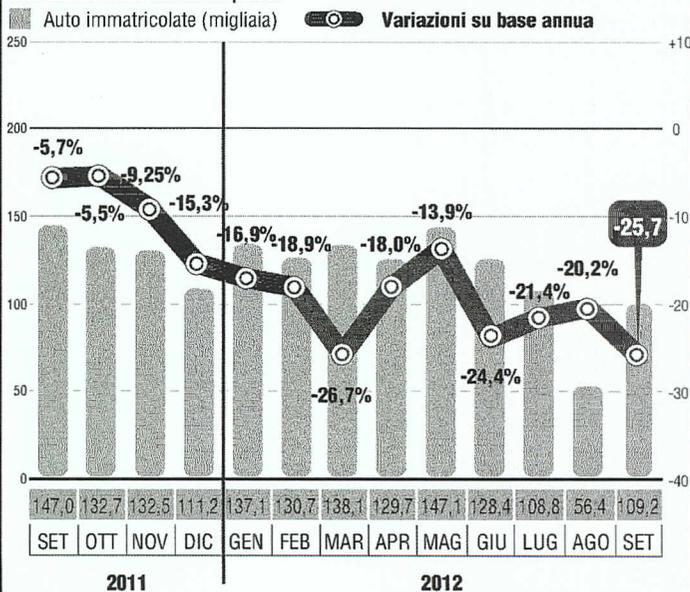
seguita da Ford (-38,3% a 7.154 unità) e da Opel (-34,2% a 6.689 unità). Subito fuori dal podio Peugeot (-4,57% a 5.592), mentre al quinto posto c'è Toyota (-16,6% a 4.530). Tra le tedesche di lusso, la leadership è di Audi (-19,2% a 4.356), seguita da Bmw (-20,8% a 3.825) e Mercedes (-32,6% a 3.396). Gli unici marchi in controtendenza sono la coreana Kia (+12,21%) e la Land Rover (+35,11%).

Per il presidente dell'associazione delle case automobilistiche estere in Italia (Unrae), Jacques Bousquet, è in atto una «demonizzazione» delle famiglie italiane che «stanno gradualmente radiando la propria auto senza acquistarne una nuova». Il numero uno dei concessionari di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, attacca il governo: «Un Monti-bis per il mondo degli autoveicoli sarebbe la fine. Stiamo morendo sotto l'effetto combinato di un calo dei consumi, provocato dalle politiche del governo, e di tasse spropositate che gravano sulle aziende». E Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (l'associazione filiera industria automobilistica) chiede misure di politica industriale, sul fisco e sul costo di energia e carburanti «per far ripartire investimenti e consumi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

INDUSTRIA Nei primi nove mesi perse quasi 300 mila vetture rispetto al 2011

Settembre nero per l'auto: vendite in caduta del 25,7%

Per la Fiat leggero recupero della quota di mercato

di GIORGIO URSICINO

ROMA - Di male in peggio. In forte contrasto con la sfilata di novità esposta in questi giorni al salone di Parigi, si accentua il crollo del mercato italiano dell'auto. I risultati di settembre divulgati ieri dal Ministero sono decisamente peggiori della media dei mesi precedenti e portano per la prima volta anche il cumulato da inizio anno oltre il 20% di perdita. Nell'ultimo mese sono state immatricolate appena 109.178 autovetture, un calo del 25,74% rispetto allo stesso periodo del 2011. Il gruppo Fiat ha seguito l'andamento di mercato, facendo un po' meglio della media e riportando la sua quota nel mese al di sopra del 30%. «Per trovare un risultato tanto negativo a settembre bisogna tornare al 1978», ha commentato Roberto Vavassori, il direttore generale dell'Anfia.

Nei primi nove mesi sono andate perse quasi 300 mila

vetture (1,09 milioni contro 1.37) rispetto ad un 2011 già in notevole difficoltà. Il risultato ottenuto lo scorso anno al termine del primo quadrimestre è diventato ormai l'obiettivo per l'intero 2011, una previsione pessima che vede d'accordo costruttori e concessionari che hanno invece punti di vista diversi su come uscire dalla crisi. Nei giorni scorsi al Mondial de l'Automobile francese Sergio Marchionne ha auspicato un prolungamento del governo Monti. Ieri il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi ha espresso parere contrario: «Non abbiamo pregiudizi verso l'attuale premier, ma un Monti bis senza un cambio di rotta per il settore automotive sarebbe la fine. Basta tasse, bisogna rilanciare i consumi e la nostra economia per far ripartire il Paese».

L'associazione dei dealer è molto critica con l'esecutivo che non è intervenuto per sostenere la domanda, ma soprattutto è contraria agli incentivi alle vetture elettriche messi in campo da Palazzo Chigi: «Quei milioni di euro era meglio versarli ai terremotati, anche la Germania ha annunciato che non in-

centiverà questo tipo di auto dopo le esperienze fallimentari di Stati Uniti e Francia». Anche su questo Federauto è allineata con l'amministratore delegato di Fiat-Chrysler che nei giorni scorsi ha sottolineato che questo tipo di motorizzazione non può essere la risposta alla crisi poiché sulla 500 a batterie che il Lingotto lancerà a breve negli Usa la remissione sarà di 14 mila dollari a vettura. Il mese scorso ne sono state immatricolate in Italia appena 20 unità contro le 30 di settembre 2011 (bisogna ammettere che sono cifre insignificanti) e la crisi attuale non facilita certo un tipo di motorizzazione sì ecologica, ma decisamente costosa. In forte crescita, invece, le motorizzazioni alternative che trovano spazio grazie al caro carburanti (benzina più 20,2% negli ultimi 12 mesi, gasolio più 21,7%): le auto ibride sono aumentate del 61,8% (si sono moltiplicate i modelli in listino), quelle a metano del 30,8%, quelle a Gpl addirittura del 136,4%, con una quota di mercato che è passata dal 3,5% all'11,7% nell'ultimo anno.

Le difficoltà sono generalizzate e riguardano quasi tutti i

costruttori. Il Lingotto a settembre ha fatto -24,26%, peggio è andata a GM (-33,29%), Ford (38,29%), gruppo Renault (32,69%), gruppo Nissan (28,76%). Fra i grandi hanno fatto leggermente meglio della media il gruppo Psa (-19,32%), Toyota (-16,65%) e il Volkswagen Group (-19,81%) che, visti i volumi importanti, ha guadagnato un punto di quota di mercato (dal 12,67% al 13,68%).

«Facendo il raffronto con prima della crisi le vendite totali sono scese del 42%», ha commentato il Centro Studi Promotor che però vede uno spiraglio di ripresa poiché la fiducia dei consumatori è in ripresa e quella dei concessionari pure. La speranza è confermata dai contratti di settembre (114 mila) che sono stati più delle immatricolazioni e, soprattutto, hanno registrato un calo più contenuto rispetto a settembre 2011 (-22%). Le famiglie italiane sono entrate in una fase di demotorizzazione, nei primi 6 mesi dell'anno il parco circolante dei privati è diminuito di 60 mila unità», ha commentato il presidente di Unrae Jacques Bouquet.

SETTEMBRE -25%

Vendite auto, per gli esperti abbiamo toccato il fondo

ROMA. Il mercato dell'auto in Italia a settembre segna il peggiore ribasso dell'anno, dopo il -26,7% di marzo, che soffriva però dell'impatto negativo dello sciopero delle bisarche. Fiat che mantiene la quota a circa il 30%. Il mercato mostra un peggioramento, ma secondo alcuni osservatori potrebbe aver toccato il punto minimo. A settembre infatti le immatricolazioni si sono attestate a 109.178 veicoli, in ribasso del 25,7% su anno, secondo i dati del ministero dei Trasporti. Secondo la Fiat si tratta del peggior settembre dal 1984, quando sono state immatricolate 107 mila auto. Le immatricolazioni del gruppo sono a 33.032 veicoli, in calo del 24,2% annuo. La quota di mercato è pari al 30,26% dal 29,6% di agosto e dal 29,65% di settembre 2011. Sono sempre modelli Fiat i più venduti in Italia con la Panda al primo posto (9.100 immatricolazioni e il 42,1% di quota nel segmento A), la seconda è la Punto (quasi 6.800 e quota del segmento B al 20,1%), 500 la terza (3.500 esemplari).



Marchionne

Unrae, l'associazione delle case estere in Italia, sottolinea come il parco circolante si stia riducendo. Si «sta generando quell'effetto di demotorizzazione privata, sul quale avevamo lanciato l'allarme alcuni mesi fa», dice il presidente Jacques Bousquet. Il Centro Studi Promotor (Csp) sottolinea come il mercato a settembre sia peggiorato: segna -25,7% a fronte del -20,5% dei primi nove mesi. Migliorano però le aspettative. Secondo l'indagine del Csp, a giugno il 72% dei concessionari interpellati prevedeva una diminuzione della domanda, ora quella quota è scesa al 52%. Sulla base di queste indicazioni si può ritenere che «la caduta del

mercato dell'auto abbia ormai toccato il fondo». Qualche giorno fa l'ad Fiat Sergio Marchionne ha fatto una valutazione analoga sul mercato dell'auto italiano. Anfia, l'associazione dei produttori del settore, di cui Fiat non fa più parte dopo l'uscita da Confindustria, sottolinea l'urgenza di misure di politica industriale finalizzate a «far ripartire gli investimenti». L'associazione dei concessionari, **Federauto**, punta il dito contro le misure fiscali del governo di Mario Monti che hanno colpito il settore. «Un Monti bis? Per il mondo dell'auto sarebbe la fine», dice il presidente dell'associazione Filippo Pavan Bernacchi.

economia

Ansaldo, la cordata italiana fa volare il titolo Finmeccanica

Camilla, ipotesi Bonomi al posto del Mulcazzoli

Auto nuove e usate, mercato ko

A settembre -25,7%, ma cresce la quota Fiat. Unrae: le famiglie rinunciano alla macchina

www.ecostampa.it

ROMA

Nuovo crollo del mercato automobilistico italiano a settembre. La Motorizzazione ha immatricolato 109mila autovetture, con un calo del 25,74% rispetto allo stesso mese del 2011, quando il dato si attestò a quota 147mila (ad agosto 2012 sono state invece immatricolate 56.676 auto, con una variazione di -19,91% rispetto ad agosto 2011, durante il quale ne furono immatricolate 70.763). Sempre a settembre sono stati registrati 309mila trasferimenti di proprietà di auto usate, con una diminuzione del 17,75% rispetto a settembre

2011, quando ne furono registrati 375.747. Nel mese di settembre 2012 il volume globale delle vendite (418.618 autovetture) ha dunque interessato per il 26,08% auto nuove e per il 73,92% auto usate. Nel periodo gennaio-settembre 2012 la Motorizzazione ha in totale immatricolato 1.090.627 autovetture, con una variazione di -20,46% rispetto al periodo gennaio-settembre 2011, durante il quale ne furono immatricolate 1.371.117. Nello stesso periodo di gennaio-settembre 2012 sono stati registrati 3.019.608 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -11,64 rispetto a gennaio-settembre 2011, durante il quale

ne furono registrati 3.417.570. Sono 33mila le vetture immatricolate dal Gruppo Fiat in settembre, con un calo inferiore a quello del mercato. La quota è pertanto in crescita dello 0,6% rispetto a un anno fa e si attesta al 30,3%. Nei primi nove mesi del 2012 il Gruppo ha immatricolato quasi 324mila auto con una quota del 29,7%, sostanzialmente la stessa di un anno fa. Con 24mila vetture vendute in settembre, il marchio Fiat ottiene una quota del 22%, in crescita di 0,8 punti percentuali rispetto all'anno scorso. In tutto il 2012 sono 228mila le Fiat immatricolate, per una quota del 20,9%, la stessa del 2011. Le in-

chieste congiunturali sul mercato dell'auto condotte dal Centro Studi Promotor riflettono una situazione decisamente negativa, ma a partire da luglio sembra manifestarsi un'attenuazione della negatività. In particolare per quanto riguarda l'acquisizione di ordini in luglio il 98% degli operatori indicava un basso volume di attività, ma in settembre la percentuale corrispondente scende all'80%. Federauto si scaglia contro il governo e la sua politica di disincentivi («Un Monti-bis sarebbe la fine»), mentre Unrae (L'associazione che raccoglie le case automobilistiche estere in Italia) parla di «demotorizzazione delle famiglie italiane». Ovvero rinuncia all'auto.

Le vendite di Fiat Group Automobiles

