



RASSEGNA STAMPA

GENNAIO 2013

Aggiornamento al 31 gennaio 2013

Auto, le vendite precipitano del 20% il mercato torna ai livelli del '79

www.ecostampa.it

Il bilancino

PAOLO GRISERI

TORINO — In cinque anni il mercato dell'auto italiano è crollato del 44 per cento. Nel solo 2012 ha perso il 22 per cento e non si intravedono all'orizzonte segnali di ripresa. «Per tredici mesi consecutivi il calo percentuale è stato a due cifre», sottolinea il centro studi dell'Anfia, l'associazione dell'automotive italiano.

Il gruppo Fiat si mantiene sopra il 29 per cento di quota e immatricula in Italia 415 mila vetture, 100 mila in meno del 2011. Nell'anno, la Panda è l'auto più venduta sul mercato italiano

seguita dalla Punto. Tutti i grandi gruppi perdono, ad eccezione dei coreani della Hyundai che si piazzano al settimo posto tra i costruttori nella Penisola e guadagnano l'11 per cento rispetto allo scorso anno. Ma ultimamente anche i coreani risentono della crisi e a dicembre perdono il 4,99 per cento rispetto alle vendite di dodici mesi fa.

Il quadro delle vendite di auto in Italia, osserva il Centro studi Promotor di Bologna, riflette le difficoltà dell'Eurozona che subisce gli effetti delle politiche recessive adottate per far fronte alla crisi dei debiti sovrani. Ma in Italia, osserva il direttore Gian Primo Quagliano, «la situazione potrebbe migliorare in aprile maggio», all'indomani delle elezioni politiche che potrebbero dare prospettive più stabili all'economia.

Federauto. l'associazione

dei concessionari, chiede interventi per diminuire la pressione fiscale sul settore al governo che nascerà dal voto. A dimostrazione che il cuore della crisi è nell'Eurozona, giungono i dati sulle vendite mondiali che nel 2012 crescono del 4,9 per cento.

Il *Financial Times* prevede che nel 2013 le auto prodotte in Cina supereranno quelle che escono dalle fabbriche del Vecchio Continente. Secondo gli analisti interpellati dal quotidiano inglese, in Cina si produrranno 19,6 milioni di veicoli contro i 18,3 dell'Europa. Un incremento di cui potrebbe approfittare la Volkswagen, uno dei costruttori europei che con maggiore determinazione hanno puntato sul mercato cinese e che, grazie a quella leva, punta a conquistare il primo posto al mondo entro i prossimi

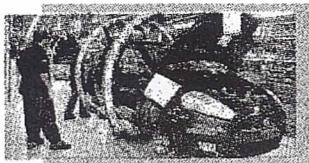
quattro anni.

In Italia Volkswagen conferma il secondo posto tra i produttori dietro a Fiat. Il gruppo del Lingotto migliora di un punto percentuale la quota di dicembre rispetto allo stesso mese del 2011. Fino all'autunno il gruppo dovrà puntare gran parte delle chance sulle vendite della nuova Panda prodotta a Pomigliano. Dal terzo trimestre dovranno arrivare sul mercato i nuovi modelli. A partire dalla Maserati Quattroporte che viene prodotta a Grugliasco, vicino a Torino, e che sarà presentata la prossima settimana al Salone di Detroit. A fine anno dovrebbe arrivare il primo dei due mini-suv realizzati a Melfi. Da segnalare, tra i principali dati del mercato italiano, l'incremento delle vendite delle auto metano e gpl che rappresentano ormai il 13 per cento delle immatricolazioni.

1,4 mln
ITALIA
Nel 2012, sono immatricolate in Italia un milione e 402 mila vetture. Siamo ai livelli del 1979

1,8 mln
FRANCIA
Sono 1,89 milioni le auto nuove che i francesi hanno immatricolato nel 2012 (meno 13,9% rispetto al 2011)

699 mila
SPAGNA
Nel Paese iberico, immatricolate solo 699 mila 598 auto. Calo del 13,4% e peggior risultato da 23 anni.



Nel 2013 i cinesi produrranno venti milioni di modelli e supereranno l'Europa



Auto, nel 2012 giù le vendite in Italia di quasi il 20%

► La Fiat si allinea al mercato, balza solo la coreana Kia

IMMATRICOLAZIONI

ROMA Cronaca di un disastro annunciato. Nessun segnale di ripresa per il mercato italiano dell'auto: il 2012 si è chiuso peggio di come era iniziato. Ieri il ministero dei Trasporti ha divulgato i dati delle immatricolazioni di dicembre e il calo è stato più evidente della media dei mesi precedenti, portando il cumulato al -19,9%. Le consegne nell'ultimo mese sono state appena 86.835 (-22,5%) e per un soffio non si è caduti sotto la barriera psicologica di 1,4 milioni di targhe. In totale le vendite nel 2012 sono state 1.402.089, ben 347.650 in meno rispetto a un 2011 già molto deludente (1.749.739 unità). Per trovare un risultato peggiore bisogna tornare indietro di 33 anni: nel 1979 gli automobilisti che acquistarono un'auto nuova furono 1 milione

397 mila.

Sia a dicembre che nell'intero anno il gruppo Fiat è andato un po' meglio del mercato, rafforzando leggermente la propria quota: a dicembre ha perso il 20,59%, nei 12 mesi il 19,51%, passando dal 29,49% al 29,62% del totale. Sono pochi i marchi andati in modo netto controcorrente.

POCHI IN CRESCITA

Fra questi spiccano i coreani della Kia che hanno quasi raddoppiato aumentando i volumi del 39% (da 19.454 a 27.043). Hyundai e Dacia hanno tenuto (rispettivamente -0,09% e +0,4%), mentre fra i marchi premium ha ottenuto risultati di rilievo Land Rover (+38,5% con 12.540 targhe). Le previsioni per il 2013 volgono al peggio. Secondo l'Unrae, a dicembre i contratti non hanno raggiunto quota 100 mila, con un calo del 26,5% (maggiore di quello delle immatricolazioni) rispetto allo stesso periodo del 2011. Gli addetti ai lavori continuano a puntare il dito sull'operato del governo che, secondo alcuni, avrebbe addirittura disincentivato l'auto. Il forte aumento dei carburanti, dell'assicurazione e

dei costi di gestione in generale ha fatto scendere il chilometraggio medio ed è stato più forte delle offerte promozionali fatte da costruttori e concessionari che hanno messo negli showroom le migliori occasioni degli ultimi anni. È evidente, in ogni caso, che la crisi che ha travolto il settore è molto più forte di quella generale. «Rispetto al 2007 il Pil è sceso del 7%, le immatricolazioni del 43% - ha sottolineato il presidente di Federauto Pavan Bernacchi -

LE PERDITE

Le quasi 350 mila vetture in meno hanno fatto perdere al settore 7 miliardi di ricavi e nel 2013 la nostra previsione è di 1.330.000 nuove vetture». Analoga l'analisi proposta dal Centro Studi Promotor: «Da prima della crisi la produzione industriale è scesa del 22%, le vendite di auto del doppio: il 44%». In calo le richieste di vetture diesel e, soprattutto, a benzina, mentre crescono quelle a Gpl (+128,5%) e metano (+40%). Male anche l'usato che nel 2012 è sceso di quasi il 10%.

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**A FRENARE IL CALO
NON SONO BASTATE
LE PUR LUSINGHIERE
PROMOZIONI PENSATE
DAI COSTRUTTORI
GIU' ANCHE IL 2013**



L'industria manifatturiera Nel 2012 immatricolazioni mai così giù dal '79

La grande crisi dell'auto

In un anno calo del 20%

Venduti 1,4 milioni di veicoli. La quota Fiat sale al 29,6%

MILANO — I primi dati arrivano in mattinata, dalla Francia: dipingono il peggior mercato degli ultimi 15 anni. Subito dopo tocca alla Spagna: e si va ancora più indietro, gli anni salgono a 23. Ma, nell'Europa della Grande Crisi che affonda soprattutto l'auto, non è ancora il record. Quello finisce all'Italia. Il conto degli anni, da noi, va a quota 33.

E lì, al 1979, che sono precipitate le nostre immatricolazioni. Appena 86.735 vetture vendute a dicembre, soltanto 1,4 milioni — e soltanto grazie a un forte contributo dei chilometri zero — nell'intero 2012. Per dare un'idea: nel 2011, quando già la recessione colpiva duro, e da un pezzo, erano comunque stati sfiorati gli 1,750 milioni. Ora, con il nuovo crollo del 22,5% registrato nell'ultimo mese e con il parallelo — 19,9% del bilancio annuale, persino quel magro risultato appare ricchissimo. Perché indica che in un anno — è Federauto a sottoli-

nearlo — il settore ha perso altri sette miliardi di fatturato.

È questo, il numero che rende appieno la drammaticità del quadro. E che conferma, insieme alle statistiche diffuse ieri sera dal ministero dei Trasporti, tutti gli scenari più neri evocati negli ultimi mesi. Certo, il mercato va male o malissimo in tutti i grandi Paesi dell'area euro (all'appello con i dati 2012 manca ancora la Germania, ma un rallentamento è in corso anche là). Da noi però va peggio. Va come andava nel 1979, appunto. Un'era fa.

A essere colpiti sono tutti i costruttori. Non è un caso che ancora una volta sia l'Unrae, l'associazione delle case estere, in prima fila tra quanti già chiedono «all'esecutivo che guiderà il Paese dopo le elezioni» di guardare al settore come a «una priorità» (sottolineando, peraltro, come «le mancate immatricolazioni» siano costate allo Stato 2,3 miliardi solo di mancato gettito Iva).

Lo stesso fa l'Anfia, che riunisce le aziende italiane della filiera *automotive*.

Non chiede invece aiuti — se non le agevolazioni generali alle imprese esportatrici di cui Sergio Marchionne aveva già parlato a Mario Monti — Fiat-Chrysler. Il Lingotto si aspetta una minima, relativa ripresa verso il secondo trimestre 2013 (e altrettanto prevedono tutti gli operatori del settore, con il centro studi Promotor che lega ai risultati elettorali l'eventuale recupero di fiducia: se saranno «tali da rassicurare non solo i mercati finanziari ma i consumatori, si può ipotizzare un'inversione di tendenza a partire da aprile-maggio»). Nel frattempo, Torino chiude l'anno sostanzialmente in linea con la media di mercato: 20,2% il calo di dicembre, 19,4% quello dell'intero 2012, leggero miglioramento della quota annua dal 29,4 al 29,6%.

La Fiat piazza pure quattro modelli ai primi posti della

top ten gennaio-dicembre, con la Panda che stacca di gran lunga tutti a 117 mila auto vendute, seguita dalla Punto (79 mila), dalla Lancia Ypsilon e dalla 500. Sono anche qui i numeri complessivi di vendita a dimostrare perché, in attesa che la crisi toccasse il fondo, Marchionne avesse scelto di non investire. La quota di poco inferiore al 30% significa che, in un mercato ridotto a 1,4 milioni di macchine, il Lingotto non è andato oltre le 415 mila immatricolazioni. A dicembre, poi, i concessionari hanno visto nuovi minimi: fermi a 25.398 vetture. I relativi livelli produttivi non sono chiaramente sostenibili a lungo. Tant'è che l'occupazione è mantenuta solo grazie alla cassa integrazione. E che anche la scelta, ora, di tornare a investire nel Paese e puntare sul rilancio delle fabbriche italiane poggia solo in piccolissima parte sulla prevista «ripresina» qui e nel resto d'Europa. Il grosso, per Fiat-Chrysler, dovrà farlo l'export extra Ue.

Raffaella Polato

12,5

milioni.
Le auto prodotte nell'Ue dalle case automobilistiche in tutto circa un milione di veicoli in meno rispetto all'anno precedente

L'appello

L'appello dei costruttori: chiunque vinca la competizione elettorale consideri questo settore una priorità del Paese

Le esportazioni

Rimasto ancora sospeso il capitolo delle possibili agevolazioni alle imprese esportatrici

2012 DA DIMENTICARE. NEL 2013 LA PRODUZIONE DEL DRAGONE SORPASSERÀ QUELLA EUROPEA

Auto, l'Italia sprofonda e la Cina corre

Immatricolazioni giù del 19,9%: si torna al 1979. Fiat perde ma consolida la quota di mercato

GILDA FERRARI

Il 2012 riporta il mercato italiano dell'auto indietro di 33 anni, confermando una crisi che non prevede recuperi nemmeno per l'anno appena cominciato. Soffrono anche i mercati europei, Francia e Spagna in testa, mentre il mercato americano archivia il 2012 con la migliore performance degli ultimi 5 anni e vede nel 2013 nuovi margini di crescita. Nella geografia mondiale della produzione di quattroruote, la Cina si prepara intanto a festeggiare il sorpasso dell'Europa quest'anno: i dati dei principali istituti di ricerca e analisti finanziari, riportati dal Financial Times, dicono che

IL LINGOTTO
A dicembre vendite a -20,2% ma tiene la quota di mercato

nel 2013 il Celeste Impero produrrà 19,6 milioni di veicoli, lasciandosi alle spalle i 18,3 milioni del Vecchio Continente. L'Italia e la Fiat. Il mercato dell'auto in Italia chiude il 2012 con poco più di 1,4 milioni di immatricolazioni, in calo del 19,9%, tornando ai livelli visti nel 1979. Il solo mese di dicembre ha registrato un calo delle immatricolazioni del 22,5% a 86.735 unità. Nessun recupero quest'anno: per Federauto la situazione «fa prevedere, per il 2013, un mercato vicino a 1.330.000 unità». Il gruppo Fiat, con i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Chrysler-Jeep-Dodge, ha segnato a dicembre un calo delle immatricolazioni del 20,2% per 25.385 unità, chiudendo l'anno con un bilancio di 414.925 auto immatricolate e con un decremento sul 2011 del 19,4%. Il

gruppo ha però consolidato la sua quota di mercato, sottolinea il Lingotto. Su dicembre la quota di mercato è migliorata di 0,85 punti rispetto a un anno prima, attestandosi al 29,3%. Sull'intero 2012 la quota di mercato è del 29,6% con un miglioramento di 0,2 punti. Nel difficile 2012 Fiat è riuscita a collocare quattro vetture - Panda, Punto, Ypsilon e 500 - ai primi quattro posti nella classifica delle auto più vendute dell'anno.

Nessuna buona notizia dagli ordini, in calo secondo l'Unrae. A dicembre la raccolta si è fermata sotto le 100 mila prenotazioni (-26,5%). Non va meglio al mercato dell'usato: a dicembre i trasferimenti di proprietà hanno registrato una variazione negativa annua del 16,08%. Il bilancio dell'intero 2012 registra un -9,75%.

Le associazioni di categoria rivolgono appelli all'esecutivo che sarà eletto a febbraio. Nel 2012 «a causa delle mancate immatricolazioni si saranno persi 2,3 miliardi di euro di Iva rispetto all'andamento medio del mercato delle nuove immatricolazioni - denuncia l'Unrae - a cui si ag-

giungono circa 95 milioni di euro di minor incasso di imposta provinciale di trascrizione, rispetto ai volumi dello scorso anno». Federauto «confida che il prossimo governo, di qualunque colore esso sia, prenda coscienza della grave crisi che attanaglia il settore e ponga in essere delle misure idonee». In un settore dove la domanda interna pesa per l'80%, il

risultato che uscirà dalle urne dovrà essere in grado di «rassicurare non solo i mercati finanziari, ma anche i consumatori». Operazione non banale, visto che l'osservatorio di Findomestic dà previsioni di acquisto in calo anche nei prossimi tre mesi. Se-

condo il centro studi Promotor si può ipotizzare un recupero di fiducia a partire da aprile-maggio. «Certo - dice Promotor - perché questo avvenga occorrerà l'annuncio di una politica economica meno punitiva per l'auto e per gli automobilisti».

La Cina. Il Ft disegna per il 2013 uno scenario di lieve ripresa a livello mondiale, con un +2,2% e vendite globali per un valore di 1.300 miliardi di dollari. Ma la produzione europea è attesa in flessione rispetto ai 18,9 milioni di veicoli prodotti nel 2012: si ridurrà a un quinto della produzione mondiale, con un calo del 35% rispetto ai livelli record del 2001. Crescerà invece ancora la Cina, dove nel 2013 la produzione raggiungerà i 19,6 milioni di veicoli e sarà dieci volte più alta di quella del Duemila (la quota di mercato passerà dal 3,5% del 2000 al 23,8% di quest'anno).

In Europa. In Francia le immatricolazioni sono calate del 14,6% a dicembre e del 13,9% a 1,9 milioni nel 2012, registrando il peggior dato degli ultimi 15 anni. In Spagna le vendite sono calate del 13,4% nel 2012, ma è proprio qui che puntano diversi produttori europei, complice la riforma del lavoro che dovrebbe rendere più competitivo produrre nella penisola iberica.

In America. Il mercato dell'auto chiuderà il 2012 a quota 14,5 milioni di euro, il livello più alto degli ultimi 5 anni. Per il 2013 la società di consulenza Polk attende 15,3 milioni di immatricolazioni (+7% sul 2012).

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN AMERICA
Per il 2013 attese 15,3 milioni di vendite: +7% rispetto al 2012

Motori. La quota di acquisti delle famiglie (63,8%) al minimo storico - Fiat perde 100mila unità ma aumenta la quota al 29,6%

Le vendite auto tornano agli anni '70

Nel 2012 le immatricolazioni sono calate del 19,9% a 1,4 milioni, il livello del 1979

www.ecostampa.it

Andrea Malan

Un milione e quattrocento-duemila. Le vendite di automobili in Italia sono calate del 19,9% rispetto all'anno precedente tornando a livelli che non si vedevano dal 1979. Nel mese di dicembre le vetture vendute sono state 86.700 con un calo del 22,5%, più forte di quello dei mesi precedenti; la congiuntura difficile è confermata dall'andamento dei contratti siglati nell'anno, 1,37 milioni (-21% rispetto al 2011). Particolarmente negativo - sottolinea l'Unrae, l'associazione degli importatori - è il dato degli acquisti da parte delle famiglie: circa 900mila, con un calo del 23% e una quota (63,8%) pari al minimo storico. Il quinto deficit consecutivo porta al 43,8% il calo rispetto all'anno record pre-crisi, il 2007: un milione e mezzo di auto vendute in meno, di cui oltre 350mila per le marche del gruppo

po Fiat - l'equivalente di una Melfi a pieno regime.

Per frenare «l'emorragia di aziende del settore» l'Anfia, associazione nazionale filiera autoveicolistica, chiede un piano d'azione con misure come la revisione di provvedimenti penalizzanti (per esempio il taglio alla deducibilità del costo delle vetture aziendali), la riduzione dei costi dell'energia, credito d'imposta strutturale per gli investimenti in R&S.

Vediamo in dettaglio i numeri dei singoli costruttori. Il gruppo Fiat ha leggermente migliorato le posizioni nel 2012, perdendo meno del mercato (-20,2% a dicembre e -19,4% nei dodici mesi); la quota è salita al 29,6% (+0,2%). Contando anche Jeep il Lingotto ha venduto nell'anno circa 415mila auto, circa 100mila in meno rispetto al 2011. L'andamento della marca Fiat è parallelo a quello del gruppo (-18,9% su base annua);

passo leggermente migliore per Lancia/Chrysler (-16%) mentre cede Alfa Romeo (-27%).

Peggio di Fiat hanno fatto, nel 2012, le rivali Ford e Opel (-32%) e Renault (-28%); -18% anche per il gruppo Vw. Volkswagen resta il primo gruppo estero in Italia, con 185mila auto vendute e una quota del 13,2%, davanti a Psa Peugeot (138mila e 9,9%). La marca Vw (133mila unità) conquista il secondo posto dopo Fiat, scavalcando la Ford (99mila); seguono Opel, Lancia e le tre francesi Citroen, Peugeot e Renault. In testa alla classifica dei modelli più venduti la Panda (quasi 118mila contro le 116mila del 2011) scavalca la Punto, scesa da 121mila a meno di 80mila. Seguono Lancia Ypsilon e Fiat 500; primo modello straniero, la Ford Fiesta. Tra i segnali positivi per il gruppo Fiat c'è anche l'exploit della 500L a dicembre: la vettura prodotta in Serbia, lanciata quest'anno, ha quasi rag-

giunto il livello di immatricolazioni della sorella più piccola (2.200 contro 2.300).

Ieri sono stati resi noti i consuntivi di mercato anche in Francia e Spagna: entrambe hanno chiuso l'anno in retromarcia. Le vendite in Francia sono scese di pochissimo sotto quota 1,9 milioni (-14% su base annua e -14,6% a dicembre); quelle in Spagna sono calate di ammontare simile (-13,6%) a circa 700mila unità. Il gruppo Fiat ha perso quota in Francia (dal 3,5% al 3,1%) e ha recuperato in Spagna (dal 3,1% al 3,4%). Per quanto riguarda il 2013, Federauto - l'associazione che rappresenta i concessionari - prevede «un mercato vicino a 1.330.000 unità» per effetto della «diffusa disoccupazione, delle aziende che chiudono, della pressione fiscale, del drastico calo del consumo interno, dell'incertezza politica, e dell'aumento dell'Iva previsto a luglio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MERCATO Il provvedimento riguarda le vetture ecologiche

Auto, slittano i mini-incentivi e saranno ancora più poveri

Previsti dall'1 gennaio, potrebbero arrivare solo a febbraio o marzo. Ridotto di 10 milioni il contributo di quest'anno e del 2014. L'indifferenza del settore

Pierluigi Bonora

■ I mini ecoincentivi all'acquisto di auto «verdi», ovvero elettriche, ibride e a gas (bi-fuel a metano o Gpl), slittano probabilmente a febbraio o marzo. E qualcuno ipotizza, visto che non incontrano i favori del settore (per case automobilistiche e concessionari sono esegui e, quindi, inutili), che alla fine potrebbero anche saltare. Previsti, in un primo tempo a partire dall'1 gennaio 2013, la Legge di stabilità approvata il 21 dicembre ne ha stabilito la proroga al trentesimo giorno dall'approvazione del decreto attuativo.

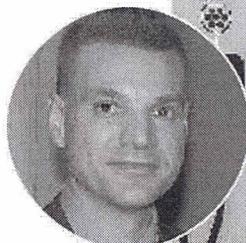
Da qui il rinvio del provvedimento, notizia accolta senza patemi d'animo dagli operatori del settore tranne, presumibilmente, l'industria degli impianti a gas. Di decreto attuativo, comunque, non se ne parla, nel senso che non è stata fissata ancora la data in agenda da parte del ministero competente. Punto fermo, a parte lo slittamento, resta il taglio dell'ammontare dell'ecoincentivo deciso da un emendamento: 10 milioni in meno (da 50 a 40) nel 2013 e lo stesso nel 2014 (da 45 a 35).

L'intervento deciso dal governo Monti prevedeva, infatti, la somma di 140 milioni di euro spalmati su tre anni (50 milioni nel 2013, 45 nel 2014 e 45 nel 2015) con la seguente ripartizione: per quest'anno 15 milioni da destinare ai veicoli che emettono da 0 a 95 grammi per chilometro di anidride carbonica, mentre il 70% dello stanziamento riguarda i veicoli «a uso di ter-

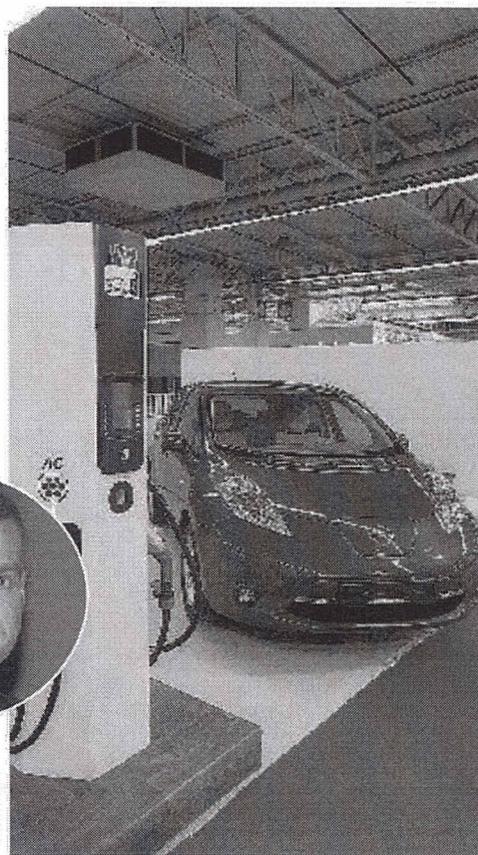
zi»; i restanti 35 milioni di euro, ridotti con l'emendamento a 25, sono invece previsti per i mezzi con emissioni fino a 120 grammi per chilometro di anidride carbonica. Il testo, inoltre, prevede che, quando il beneficiario del bonus è un'azienda, il contributo spetta solo se viene rottamato un veicolo di pari categoria vecchio di almeno dieci anni. Ancora una volta si evince il grave scollamento tra lo Stato e il settore delle quattro ruote. Trovare in una flotta aziendale un'automobile con dieci anni di età non è poi così semplice. Chi redige le leggi dovrebbe prima consultarsi con gli operatori del settore per evitare brutte figure e non pochi imbarazzi.

Intanto, sia le case automobilistiche, attraverso le proprie associazioni di categoria (Anfia e Unrae), sia i concessionari, tramite Federauto, non hanno ancora in mano i dettagli di applicazione di questi mini ecoincentivi.

«Non abbiamo ricevuto nulla - afferma il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi - e, da parte mia, spero che questo piano non parta proprio e che le risorse stanziatesi siano destinate a risolvere altri problemi del Paese, come quello degli esodati o della ricerca sul cancro. Questi bonus sono inutili in quanto, sempre che arrivino, si esauriranno nel giro di poche settimane e non daranno alcun beneficio al mercato».



Sopra, Filippo Pavan Bernacchi. A destra, auto elettrica





FEDERAUTO/ Il 2013 anche peggio, a quota 1,33 milioni

Mercoledì 02 Gennaio 2013 18:33
Mercato



Roma – Secondo Federauto, la **soglia del milione e 400 mila immatricolazioni è stata raggiunta "con grande fatica e il contributo, spesso massiccio, delle kilometrizeri"**.

In termini economici, **la perdita di fatturato rispetto al 2011 è di circa 7 miliardi di euro**. "Si chiude un anno amaro per la filiera degli autoveicoli in Italia – esordisce il presidente Filippo Pavan Bernacchi - Purtroppo le previsioni dell'Osservatorio Federauto sono state rispettate. Con questo dato conclusivo è chiaro a tutti che **non basta prevedere numeri più ottimistici per vendere più vetture**. La 'fiducia del consumatore', o la 'sfiducia', si forma non sulle dichiarazioni delle parti in campo, ma su ben altri parametri e percezioni". Per il **2013, Federauto stima un mercato vicino a 1.330.000 unità**.

Federauto sottolinea che il mercato auto ha sofferto una contrazione molto più pesante dell'intera economia italiana: a fronte di un calo del PIL di circa il 7% rispetto al 2007, la perdita in termini di immatricolazioni è circa del 43%. "Il **mercato automobilistico – conclude Pavan Bernacchi - subisce l'overdose di imposte indirizzate a colpire, se non criminalizzare, l'acquisto, il possesso e l'uso degli autoveicoli**. È di oggi la notizia che aumentano ancora i pedaggi e l'RC, e recentemente sono rincarati accise, bolli, Imposte Provinciali di Trascrizione, IVA. Ma il Governo Monti ha anche dato scacco alle vetture aziendali portando la deducibilità dal 40% al 20% - mentre in Europa chi acquista una vettura aziendale può scaricare il 100%".

Il mercato dell'auto torna a 30 anni fa

in soli 12 mesi è andata "in fumo" la produzione di 350 mila vetture

*Crescono solo le vetture a Gpl (più 128,5%) e quelle a metano (più 40%).
Fra i marchi importanti aumentano in maniera significativa le vendite dei coreani di Kia (più 39%) e degli inglesi di Land Rover (più 38,5%)*

di Giorgio Ursicino dal sito www.ilmessaggero.it

ROMA - Cronaca di un disastro annunciato. Nessun segnale di ripresa per il mercato italiano dell'auto: il 2012 si è chiuso peggio di come era iniziato. Ieri il ministero dei Trasporti ha divulgato i dati delle immatricolazioni di dicembre e il calo è stato più evidente della media dei mesi precedenti, portando il cumulato al -19,9%. Le consegne nell'ultimo mese sono state appena 86.835 (-22,5%) e per un soffio non si è caduti sotto la barriera psicologica di 1,4 milioni di targhe. In totale le vendite nel 2012 sono state 1.402.089, ben 347.650 in meno rispetto a un 2011 già molto deludente (1.749.739 unità). Per trovare un risultato peggiore bisogna tornare indietro di 33 anni: nel 1979 gli automobilisti che acquistavano un'auto nuova furono 1 milione 397 mila. Sia a dicembre che nell'intero anno il gruppo Fiat è andato un po' meglio del mercato, rafforzando leggermente la propria quota: a dicembre ha perso il 20,59%, nei 12 mesi il 19,51%, passando dal 29,49% al 29,62% del totale. Sono pochi i marchi andati in modo netto controcorrente. Fra questi spiccano i coreani della Kia che hanno quasi raddoppiato aumentando i volumi del 39% (da 19.454 a 27.043). Hyundai e Dacia hanno tenuto (rispettivamente -0,09% e +0,4%), mentre fra i marchi premium ha ottenuto risultati di rilievo Land Rover (+38,5% con 12.540 targhe). Le previsioni per il 2013 volgono al peggio. Secondo l'Unrae, a dicembre i contratti non hanno raggiunto quota 100 mila, con un calo del 26,5% (maggiore di quello delle immatricolazioni) rispetto allo stesso periodo del 2011. Gli addetti ai lavori continuano a puntare il dito sull'operato del governo che, secondo alcuni, avrebbe addirittura disincentivato l'auto. Il forte aumento dei carburanti, dell'assicurazione e dei costi di gestione in generale ha fatto scendere il chilometraggio medio ed è stato più forte



delle offerte promozionali fatte da costruttori e concessionari che hanno messo negli showroom le migliori occasioni degli ultimi anni. È evidente, in ogni caso, che la crisi che ha travolto il settore è molto più forte di quella generale. "Rispetto al 2007 il Pil è sceso del 7%, le immatricolazioni del 43% - ha sottolineato il presidente di **Federauto** Pavan Bernacchi - Le quasi 350 mila vetture in meno hanno fatto perdere al settore 7 miliardi di ricavi e nel 2013 la nostra previsione è di 1.330.000 nuove vetture". Analoga l'analisi proposta dal Centro Studi Promotor: "Da prima della crisi la produzione industriale è scesa del 22%, le vendite di auto del doppio: il 44%". In calo le richieste di vetture diesel e, soprattutto, a benzina, mentre crescono quelle a Gpl (+128,5%) e metano (+40%). Male anche l'usato che nel 2012 è sceso di quasi il 10%.

Sorprendi i chili in più proteggono il nostro cuore "Meno rischi d'infarto"

Il mercato dell'auto torna a 30 anni fa

Mangiare fuori casa per lavoro sono altamente sconsigliati

Mangiare fuori casa per lavoro

Qua che regala per non commettere "coppie error"

Auto, reti di vendita ko chiusi 350 concessionari e persi 10 mila posti

E' L'ALTRA FACCIA DELLA CRISI MA MENTRE I PRODUTTORI POSSONO DELOCALIZZARE I VENDITORI NO. SU OLTRE 3 MILA AZIENDE IL 65% HA I CONTI IN ROSSO E PER IL 2013 VEDE NERO. SERVONO MENO TASSE E PIU' INCENTIVI MA PURE IL SETTORE DEVE CAMBIARE

**Valerio Berruti
 Tommaso Tommasi**

Roma

La partita dell'auto si fa dura. Le il 2013 sarà per molti l'anno del "dentro o fuori". Dal 2007 ad oggi, infatti, il mercato italiano ha lasciato per strada oltre un milione di automobili, così tante da farlo precipitare all'ultimo posto della classifica mondiale di quelli che hanno perso di più. È normale, dunque, che il bilancio non torni per nessuno. Né alle case che hanno investito per vendere in Italia oltre due milioni di vetture e ora se ne ritrovano 1,4 (con una previsione per l'anno in corso ancora peggiore). Né ai concessionari, anch'essi strutturati per ben altri numeri e ora costretti a pagare il prezzo più alto. Ma a differenza dei costruttori che possono puntare su mercati migliori per rimettere a posto la situazione (ce ne sono, anche se pochi nella stessa Europa e molti di più nel resto del mondo) per la rete di vendita non ci sono alternative: o qui o niente.

Per questo la loro crisi è più dura di tutte le altre. E per questo oltre il 60 per cento delle oltre tremila aziende sparse sul territorio nazionale si appresta a chiudere i bilanci 2012 in profondo rosso mentre in centinaia hanno già abbassato le saracinesche. Secondo uno studio di Dekra Italia un dealer su cinque è destinato a sparire. Posti di lavoro persi. Situazioni drammatiche. Tutti segnali che il sistema sta per cedere. E allora quali sono le prospet-

tive per il futuro? Quali le ricette dietro l'angolo o almeno all'orizzonte per l'automobile in caduta libera e sempre più costosa da gestire per gli italiani?

Secondo uno studio dell'Osservatorio Nazionale Federconsumatori il costo complessivo per il mantenimento di un modello di media cilindrata nel 2012 è stato di 4.628 euro, ben il 15% in più rispetto allo scorso anno, pari a un incremento di 588 euro. Se si aggiungono le spese per il bollo, il costo di acquisto (redistribuito su 10 anni) ed il costo dei mancati interessi sul capitale utilizzato (calcolato sempre per 10 anni) emerge che, complessivamente, nel 2012, il costo annuo di un'automobile è arrivato a 7.073 euro.

È anche per questo che la Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutte le marche, sostiene che le luci restano spente. «Ogni giorno chiude un'azienda e 150 dipendenti ogni settimana perdono il posto di lavoro». È l'allarme ripetutamente lanciato da Filippo Pavan Bernacchi, numero uno dell'unione dei dealer italiani. Che va giù ancora più duro: «Quel che sta accadendo all'auto in generale e alla nostra categoria in particolare è senza precedenti. Occorrono misure urgenti. La pressione fiscale è insopportabile, i rapporti fra case e concessionari vanno rivisti trovando un maggior equilibrio, rifacendoci alle misure europee che regolano quelli fra Pmi e multinazionali». Nessuno sconto nemmeno a Monti: «La sua cura ha distrutto l'economia delle famiglie e ricordo che il nostro Paese vive per l'80% dei consumi interni. Insomma, la nascita del nuovo governo dovrà dare corso ad un tavolo per affrontare il nodo della crisi dell'automobile».

Dal sondaggio realizzato dal mensile specializzato InterAutoNews emerge una prima ricet-

ta per superare questa crisi. Innanzitutto i concessionari chiedono il lancio di nuovi modelli anche in tempo di crisi (76,2% delle risposte), con interessante riferimento alla necessità di rivedere i pacchetti di accessori obbligatori, che fanno lievitare il prezzo di listino. E a proposito di prezzi, suggeriscono (41,5%) la rinuncia alle grandi campagne promozionali di sconto a vantaggio di una riduzione dei listini. Piuttosto sostenuta (29,1%) è anche la richiesta di un ritorno agli incentivi, mentre va prendendo piede (40,9%) la proposta di individuare forme d'uso alternative alla proprietà come il noleggio a lungo termine che per i privati ha il suo punto debole nel costo ancora troppo elevato del canone. Infine, grande attenzione anche alle principali voci che gravano sull'uso dell'automobile, a cominciare dalla pesante fiscalità (45,6%), dal prezzo dei carburanti (35,7%), dal costo dell'assicurazione (14,8%).

Scenario drammatico anche secondo Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, l'associazione delle case estere: «Nel 2012 hanno chiuso circa 350 concessionari, lasciando senza lavoro circa 10 mila persone, quattro volte più di quelli che ha messo fuori la decisione della Fiat di chiudere Termini Imerese». Vediamo allora quello che resta, cioè l'attuale struttura di vendita di auto presenti sul nostro mercato: si tratta di circa 3.260 mandati (nel 2007 erano 3.893) ma poiché molte aziende sono multimarca, gli imprenditori si riducono a circa 2.250. Sei anni fa la vendita media era di 640 vetture per mandato, valore sceso lo scorso anno a 430 unità. I dipendenti, fra forze di vendita, meccanici, carrozzieri, amministrativi sono 178 mila.

A fare i conti del prossimo di-

sastro economico ci ha provato Italia Bilanci, una società che si è specializzata nell'analisi di molti settori merceologici. Sulla base dell'esame di oltre 2.000 bilanci di altrettante aziende concessionarie, nel 2011 poco più del 47% ha chiuso in perdita e il quadro del 2012 si preannuncia ancora più allarmante: «Prevediamo che 2 imprese su 3, cioè a dire il 66%, chiuderanno il bilancio in perdita - afferma Fausto Antinucci, analista della società - anche perché la propensione del sistema bancario a finanziare il

settore continua ad essere molto bassa, oltretutto con tassi di interesse vicini alle due cifre che finiscono con l'erosere completamente il margine operativo».

In questo quadro si va facendo sempre più largo la convinzione che sia necessario rivedere anche il modo di vendere le automobili, rimasto praticamente identico da oltre 40 anni. «Abbiamo la folle presunzione di pensare che il cliente sia sempre uguale, con le stesse esigenze che aveva negli anni 70 - dice Giuseppe Rosati, una lunga storia come concessionario a Roma - non riusciamo più a capire il consumatore e i nostri showroom sembrano ormai fuori tempo, musei con delle statue di metallo. Dobbiamo costruire una nuova classe di venditori e le case devono collaborare, capire, interpretare con noi il cambiamento».

Così con le spalle al muro ci stanno finendo anche le case automobilistiche. Se le loro reti di vendita esse già ce l'hanno. Le intenzioni sono chiare ma certo non realizzabili dal giorno alla notte anche se quasi tutti si rendono conto che l'auto è cambiata, rinnovata e spesso rivoluzionata mentre poco o nulla è acca-

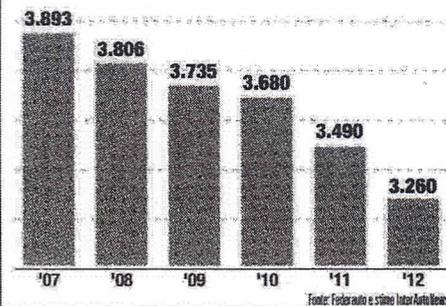
duto nel sistema della vendita. La parola d'ordine è innanzitutto far tornare i clienti negli showroom. Roberto Matteucci, amministratore delegato di GM Italia vedrebbe di buon occhio una riorganizzazione che preveda «meno venditori tradizionali, da destinare ai clienti vecchio stile, e più persone presenti nella vetrina digitale, quella frequentata dai giovani». Giuseppe Bitti, ad di Kia Italia, va oltre: «L'ipotesi di tornare alla commissionaria, con le auto date al concessionario in conto vendita comporterebbe minori costi di stock e di oneri finanziari» mentre sul fronte delle formule alternative all'acquisto il direttore generale del gruppo Volkswagen Italia, Massimo Nordio, ha le idee chiare: «Premesso che le case hanno il dovere morale di sostenere le loro reti di vendita, dobbiamo avere la capacità di adeguare le nostre proposte alle esigenze del cliente. Occorre quindi trovare formule di acquisto o di possesso innovative ed attraenti per riportare i clienti in concessionaria».

In questo senso, Andrea Badolati, ad di Ald Automotive è certo che c'è una notevole parte di potenziali clienti pronti a tornare a possedere una nuova auto, senza di fatto comprarla: «Esistono persone molto impegnate, che cercano di semplificarci la vita, pronte a disporre dell'auto in modo alternativo alla proprietà, con formule di noleggio a lungo termine. Secondo noi si tratta del 30% del mercato».

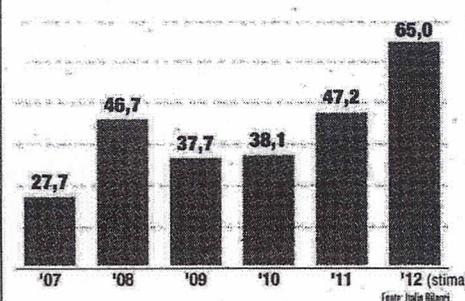
«Una cosa è certa - sottolinea infine Domenico Chianese, numero uno di Ford Italia, riportando sul binario principale il problema della sopravvivenza delle reti di vendita - il quadro dei concessionari che resteranno in campo lo si vedrà con chiarezza alla fine del primo semestre, perché ritengo che altri dealer saranno costretti a uscire di scena. Coloro che però resteranno in piedi costituiranno le strutture di vendita dei prossimi anni». Appunto, dentro o fuori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONCESSIONARI, LA RETE SI RESTRINGE



I BILANCI IN ROSSO Dati in %



Jacques Bousquet (1) presidente **Unrae**, l'associazione concessionari esteri che rappresentano oltre il 70 per cento del mercato e **Filippo Pavan Bernacchi (2)** che guida la **Federauto**, l'associazione che rappresenta i 3.260 dealer di tutte le marche presenti sul mercato italiano

Accanto i grafici di fonte **Italia Bilanci** che ha analizzato oltre 2 mila bilanci di altrettanti concessionari e che stima che due aziende su tre hanno chiuso il 2012 con i conti in rosso

PRODUZIONE DI AUTO IN ITALIA

Anno	Produzione	Variazione %
2003	1.026.454	-8,82
2004	833.578	-18,79
2005	725.528	-12,96
2006	892.502	+23,01
2007	865.450	-3,03
2008	659.221	-23,83
2009	661.100	+0,29
2010	573.169	-13,30
2011	485.606	-15,28
2012 (10 mesi)	351.962	-18,09

Fonte: elaborazioni InterAutoNews su dati Unrae/CEI-Ministero dei Trasporti

IL MERCATO ITALIA

Anno	Produzione	Variazione %
2003	2.247.044	-1,24
2004	2.264.688	+0,68
2005	2.237.444	-1,35
2006	2.326.052	+3,74
2007	2.493.105	+7,18
2008	2.161.680	-13,29
2009	2.158.010	-0,17
2010	1.961.580	-9,10
2011	1.749.739	-10,88
2012	1.402.089	-19,87

Fonte: elaborazioni InterAutoNews su dati Unrae/CEI-Ministero dei Trasporti

LE ESPORTAZIONI

Anno	Export	Variazione %
2003	502.245	-6,92
2004	377.754	-24,79
2005	272.781	-27,79
2006	367.087	+34,57
2007	374.177	+1,93
2008	279.670	-25,26
2009	251.038	-10,24
2010	231.557	-7,76
2011	203.769	-12,00
2012	152.333	-14,56

Fonte: elaborazioni InterAutoNews su dati Unrae/CEI-Ministero dei Trasporti

AUTO

FEDERAUTO CONTRO CODACONS

Non condiviso il rimprovero ai concessionari. Pavan Bernacchi: "Per chi vuole acquistare è il momento di fare affari d'oro"

"Non condividiamo la posizione del Codacons, espressa nella nota di oggi, che rimprovera ai Concessionari di 'non dare i soldi che spetterebbero' a chi vuole vendere un'auto usata. Ricordiamo che le quotazioni nel nostro settore, espresse come indicative in strumenti come Eurotax o Quattro ruote, le fa esclusivamente il mercato dove sia il Concessionario sia il Cliente sono liberi di accettare o meno reciproche proposte. Però sul nuovo e sulle chilometri zero, grazie a promozioni senza pari, i Clienti possono concludere 'affari d'oro'. I prezzi



Filippo Pavan Bernacchi reali, infatti, non sono mai stati così bassi". Così il presidente di **Federauto**, **Filippo Pavan Bernacchi**, replica alla nota del Codacons di oggi. Secondo il presidente dei concessionari di tutti i brand commercializzati in

Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus: "Nell'ultimo anno il mercato del nuovo ha 'bruciato' quasi il 20% delle immatricolazioni, ma anche l'usato ha registrato una contrazione di quasi 10 punti. E in prima fila in questo scenario recessivo, di fianco ai Consumatori, ci sono sempre i Concessionari. Quindi - ha proseguito Pavan Bernacchi - premesso che chi vuole acquistare può chiudere affari d'oro, auspichiamo che il prossimo Governo affronti al ribasso la tempesta di tasse che sta mettendo in ginocchio domanda e offerta".



LE DUE FACCE DELLA CRISI

Chi piange

L'auto va in retromarcia e le previsioni restano nere

Nel 2012 le vendite dei veicoli in Europa hanno toccato il minimo dal 1995 a 12 milioni di unità. E per vedere una schiarita bisognerà aspettare il 2014

■ ■ ■ NINO SUNSERI

■ ■ ■ Annata amara per l'auto targata Ue. Le vendite in Europa hanno toccato, lo scorso anno, il livello più basso dal 1995 a 12,05 milioni di unità (-8,2%). Un passo indietro di diciotto anni quando ancora la Fiat macinava utili e la Punto si aggiudicava il titolo di Auto dell'anno e cessava la produzione della mitica A112 perchè l'Autobianchi chiudeva definitivamente i battenti. L'azienda di Desio era nata quarant'anni prima dall'alleanza tra la Bianchi, la Fiat e la Pirelli. Il primo modello, la leggendaria Bianchina, aveva dato filo da torcere alla neonata 500 di cui rappresentava una versione un po' più chic.

Altri tempi: il boom economico, l'Italia lanciata verso grandi successi che l'avrebbero fatta entrare, più tardi, nel G7.

Oggi l'auto non è più di moda: tasse, inquinamento, traffico, ne stanno rallentando l'utilizzo. L'austerità sta facendo il resto. Ancora più del dato assoluto 2012 preoccupa l'aumento della velocità di caduta visto il -16,7% di dicembre. Anche l'orgogliosa Germania, nell'ultimo mese dell'anno ha conosciuto una rovinosa frenata del 16,4%. Una pausa che dovrebbe far riflettere sulle politiche di rigore imposte da Berlino ai partner europei. Speranza, al momento, priva di radicamento. I sondaggi in vista delle elezioni di settembre vedono Angela Merkel doppiare i consensi della Spd: 43% a 23%. Vuol dire che il partito del Cancelliere, no-

nostante il possibile arretramento degli alleati della formazione liberale, si prepara al trionfo nelle urne. Il consenso personale della Merkel è alle stelle: 59% contro 19% del leader Spd. Solo uno tsunami potrebbe ribaltare il risultato delle elezioni. La politica del rigore imposta dalla Cancelliera a tutta l'Europa piace molto ai suoi elettori. Impossibile che cambi. Vuol dire che la cappa d'austerità caduta sulla Ue è destinata a diventare più fitta. A farne le spese saranno i consumi. Le auto più di ogni altra merce. C'è solo la speranza che dopo tre anni di caduta qualcosa possa cambiare. Il parco macchine è invecchiato. Qualche tentazione a comprarla nuova potrebbe arrivare. Difficile, però, immaginare una svolta.

L'Italia indossa la maglia nera. L'anno scorso le immatricolazioni sono cadute del 19,9%, la flessione più alta in Europa. Subito dietro Francia e Spagna (-13,9% e -13,4%). Molto più contenuta la Germania (-2,9%). Solo la Gran Bretagna in crescita (+5,3%). È un caso che sia l'unica grande nazione europea a non avere l'euro?

Il primo fabbricante è Volkswagen con una quota di mercato del 24,8%. Seconda Psa Peugeot Citroen, terza Renault, quarta General Motors e quinta Ford. La Fiat settimo essendo stata superata anche da Bmw. Si è trattato di un sorpasso in discesa. Nessuna casa ha migliorato i propri risultati. Volkswagen ha venduto l'1,1% in meno. Psa Peugeot il 12,9%, Renault 18,9%, General Motors 13,6%, Ford 13%, Bmw 1,4%, Fiat

15,8% e Daimler 2,2%.

Consolano Panda e 500, che detengono nel segmento A una quota del 28,1%. Va segnalato il risultato raggiunto nel Regno Unito dove il gruppo torinese ha immatricolato oltre 65 mila vetture (+10,9%) e la quota del 3,2%, (+0,2%).

Anno decisamente positivo per la Jeep che ha aumentato i volumi di vendita del 19%. I numeri, però, restano molto contenuti. I modelli di punta hanno comunque ottenuto anche nel 2012 risultati positivi. La 500L, in soli quattro mesi, ha già raggiunto il vertice nel suo segmento.

Le previsioni per quest'anno? Colorate di nero intenso, almeno per l'Italia. Le vendite del 2012 sono state circa 1,7 milioni. La soglia minima di sopravvivenza del settore viene stimata quota due milioni. Difficilmente verrà raggiunta. Già tanto se ci sarà qualche ritocco sal rialzo sui volumi dell'anno scorso. Al di sotto della soglia di sopravvivenza, però, il sistema va in affanno: chiudono le concessionarie e l'indotto entra in crisi. Numeri asfittici che danneggiano in primis lo Stato, che ha incassato nel triennio 2009-2011 ben 2,5 miliardi di euro in meno tra imposte e tasse secondo i conteggi di Federauto (la Confindustria dei rivenditori). L'anno scorso il bilancio è diventato ancora più amaro. Per il 2013 non si vedono schiarite. Forse ci saranno nel 2014. Perchè stupirsi se Marchionne utilizza la cassa integrazione in Europa e punta tutte le carte su Stati Uniti e Brasile? Obbligo di sopravvivenza.

» **L'intervista** Filippo Pavan Bernacchi, presidente dei concessionari

«Internet stravolge il mercato e noi non guadagniamo più»

MILANO — «Dovessi comprare una macchina? Lo farei adesso. Chi ha soldi in mano ora può fare un affare». È la sintesi formato io-non-penso-(solo)-negativo del presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi. Perché un modo per aggirare la crisi c'è. Nel 2012 una concessionaria al giorno ha chiuso, con una perdita di 10 mila posti di lavoro. Negli ultimi cinque anni in Italia sono state vendute due milioni di autovetture in meno. Dal 2007 a oggi il mercato è sceso del 46 per cento. Del 20 per cento nell'ultimo anno,

mentre l'Europa perde l'8. **Italia fanalino di coda, perché?**

«Per le ricette adottate dal nostro governo, una tassazione selvaggia sia sull'acquisto che sul possesso, la crescita dell'Iva: un bagno di sangue».

La crisi fa ristagnare il mercato, conseguenze dirette?

«La concorrenza dilaga: gli operatori lanciano promozioni per guadagnarsi la loro fetta di mercato. Oggi si possono fare affari a prezzi simili al 2009, quando si comprava con il contributo dello

Stato. La media di sconti che si riescono a ottenere è del 20 per cento sul nuovo, si arriva anche al 35 sulle "km zero", le vetture che la concessionaria immatricola a fine anno quando non raggiunge gli obiettivi della casa. Bisogna tener presente che sul nuovo i concessionari non guadagnano più».

Una crisi senza vie d'uscita?

«La parola d'ordine del nostro lavoro oggi è trasformazione: dobbiamo imitare i colleghi europei. I margini di guadagno ormai sono su ricambi, servizi e assistenza».

C'è il rischio che per l'Ita-

liano la vettura non sia più uno status symbol?

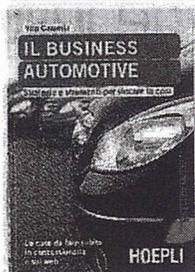
«Lo è ancora, con una grossa differenza: oggi il cliente è più erudito, si fa aiutare da Internet per scremare il campo e poi confronta più rivenditori. Oggi non esistono più solo autosalone fisici, contano altrettanto quelli virtuali. Chi non accede a questo mondo è morto. Funziona sempre più come in America. Oggi un palermitano che trova su Internet un'auto vantaggiosa a Belluno, versa un anticipo, parte in treno e torna a casa più soddisfatto al volante».

s.lan.

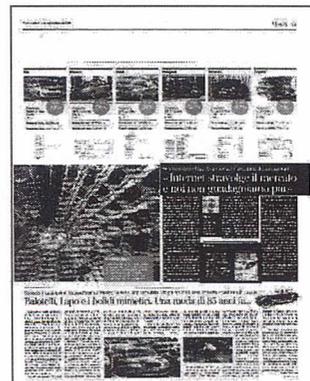
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il libro

Organizzarsi, resistere: è l'assillo quotidiano di migliaia di operatori. In loro aiuto viene il libro di Vito Caramia, *Il business automotive, strategie e strumenti per vincere la crisi* (Hoepli, 176 pagine, 18,90 euro).



Filippo Pavan Bernacchi, 46 anni, vicentino, è a capo di Federauto



SEI IN: Repubblica > Motori > Attualita > Associazione concessionari Federauto ...

ATTUALITÀ

Associazione concessionari Federauto conferma il presidente



Per i prossimi tre anni il numero uno sarà Filippo Pavan Bernacchi

La battaglia di Filippo Pavan Bernacchi, agguerrito presidente della Federauto, associazione concessionari italiani, non è finita: è stato appena confermato all'unanimità per altri tre anni alla presidenza di Federauto,

Del team anche i vicepresidenti Mario Beretta (concessionario Volkswagen e Audi), Francesco Ascani (Bmw) e Cesare De Lorenzi (Citroen). "La crisi che attraversa il Paese e in particolare il nostro settore - ha commentato Filippo Pavan Bernacchi - ci ha insegnato che oggi più che mai è necessario cambiare per non scomparire. Mi sento perciò di proseguire nell'incarico per dare seguito alle istanze già avviate in favore del settore e dei singoli Concessionari. Tra le priorità, è allo studio il progetto per ridisegnare le regole della distribuzione. Si tratta di una modifica che riteniamo essere fondamentale e che sottoporremo alle Case in una logica di comune partecipazione per il miglioramento della filiera distributiva".

22 GENNAIO 2013

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AGENPARL, L'INFORMAZIONE CHE CERCAVI

Tu sei qui: Home - News - POLITICA

Martedì 22 Gennaio 2013 13:13

FEDERAUTO: PAVAN BERNACCHI CONFERMATO PRESIDENTE

Scritto da com/saf

Dimensione carattere

Stampa

E-mail

SHARE



Valuta questo articolo



(AGENPARL) - Roma, 22 gen - Filippo Pavan Bernacchi è stato confermato oggi all'unanimità alla presidenza di Federauto, la federazione che rappresenta i concessionari di tutti i brand commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus. Il consiglio ha infatti votato in favore del 46enne padovano che ricoprirà la massima carica di Federauto per il prossimo triennio. Della squadra anche i vicepresidenti Mario Beretta (concessionario Volkswagen e Audi), Francesco Ascani (Bmw) e Cesare De Lorenzi (Citroen).

"La crisi che attraversa il Paese e in particolare il nostro settore - ha detto Filippo Pavan Bernacchi - ci ha insegnato che oggi più che mai è necessario cambiare per non scomparire. Mi sento perciò di proseguire nell'incarico per dare seguito alle istanze già avviate in favore del settore e dei singoli Concessionari. Tra le priorità, è allo studio il progetto per ridisegnare le regole della distribuzione. Si tratta di una modifica che riteniamo essere fondamentale e che sottoporremo alle Case in una logica di comune partecipazione per il miglioramento della filiera distributiva".

Lo comunica l'Ufficio Stampa Federauto.



MF-Dow Jones News

Auto: Pavan Bernacchi confermato presidente Federauto

22/01/2013 13.14

ROMA (MF-DJ)–Filippo Pavan Bernacchi e' stato confermato all'unanimita' alla presidenza di Federauto, la federazione dei concessionari di tutti i brand commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus.

Pavan Bernacchi, informa una nota, ricoprirà la massima carica di Federauto per il prossimo triennio. I vicepresidenti saranno Mario Beretta (concessionario Volkswagen e Audi), Francesco Ascani (Bmw) e Cesare De Lorenzi (Citroen).

"La crisi che attraversa il Paese e in particolare il nostro settore - ha affermato Pavan Bernacchi - ci ha insegnato che oggi piu' che mai e' necessario cambiare per non scomparire. Mi sento perciò di proseguire nell'incarico per dare seguito alle istanze già avviate in favore del settore e dei singoli Concessionari. Tra le priorità, e' allo studio il progetto per ridisegnare le regole della distribuzione. Si tratta di una modifica che riteniamo essere fondamentale e che sottoporremo alle Case in una logica di comune partecipazione per il miglioramento della filiera distributiva".

com/mur
rosario.murgida@mfdowjones.it
(fine)

MF-DJ NEWS


Federauto, appello ai partiti: si salvi l'auto!

Venerdì 25/1/2013 - Roma - L'automobile continua a sprofondare. E cosa si fa? Il Governo uscente non ha fatto nulla anzi, ha peggiorato la situazione. Chi andrà a breve al Governo che intenzioni ha? Domande e preoccupazioni che si pone anche Federauto, che continua incessantemente a lanciare il grido di allarme sperando che qualcuno, finalmente, lo riceva.

<<Il mercato automobilistico precipita anche in questo avvio del 2013 - ha detto Filippo Pavan Bernacchi -. I dati che emergono dall'Osservatorio Federauto segnano infatti un -25% circa rispetto agli stessi giorni lavorativi del gennaio 2012. Si tratta di un dato drammatico, che potrebbe essere parzialmente corretto entro fine mese. Tutti gli operatori del settore sono attoniti perché sembrava impossibile peggiorare il 2012 che, con 1.400.000 pezzi circa, si è aggiudicato il titolo di anno horribilis degli ultimi decenni. Questo soprattutto grazie ai provvedimenti del Governo uscente che ha utilizzato auto, automobilisti, costruttori e concessionari come pecore da tosare senza pensare ai danni prodotti. Basti pensare all'aumento di tutte le tasse, dal bollo, all'Iva, all'IPT, al

vario del superbollo per le auto prestazionali, alla penalizzazione sull'acquisto delle auto aziendali (mentre in Europa sono detraibili e deducibili al 100%)>>.

<<Stiamo peggiorando i dati 2012 - continua Pavan Bernacchi - che ci hanno collocato all'ultimo posto in Europa. È evidente che questa situazione è il frutto delle scelte sbagliate di chi ci ha governato. Siamo all'allarme rosso e dobbiamo segnalare che storicamente il periodo pre-elettorale ha sempre frenato gli acquisti di autoveicoli. Nondimeno la misura del calo è inquietante. Anche perché il primo danneggiato è lo Stato che nel 2012 ha introitato 3 miliardi di imposte in meno dal nostro comparto. Senza contare i milioni di euro spesi in ammortizzatori sociali>>.

<<D'altro canto è da mesi che, pur non essendo professori universitari, spieghiamo che colpire i consumi interni, in un Paese dove incidono circa per l'80% del Pil, uccide la nostra economia. E di ieri la notizia che in Italia chiudono 1.000 aziende al giorno e con le aziende dilapidiamo centinaia di migliaia di posti di lavoro. È la strage degli innocenti>>.

Il grido di allarme del presidente di Federauto è chiaro, com'è chiaro che sia rivolto a tutto il mondo politico che sta duellando alla ricerca di consensi elettorali. In questo duello, perché nessuno parla mai dell'automobile?

<<Se il nuovo Governo non interverrà appena eletto - ha spiegato il presidente dell'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, camion e autobus - si va verso una repentina implosione del sistema di distribuzione e riparazione degli autoveicoli in Italia, con un danno sociale, ambientale ed economico incalcolabile. Per questo, visto che dal Governo non abbiamo mai ricevuto un segnale positivo, i partiti dichiarino adesso cosa intendono fare, se eletti, per un comparto che dà, o forse dava, lavoro a 1,2 milioni di persone, con un'incidenza sul Pil dell'11,6%>>.

Infine un commento dal presidente dei concessionari Renault, Roberto Bolciaghi: <<Questo calo è assurdo. Perché mai come adesso è conveniente acquistare un'auto, un veicolo commerciale o industriale di qualsiasi marca. La concorrenza è feroce e i consumatori, acquistando ora, potrebbero concludere un affare irripetibile>>.

Condividi:



Commenti:

1

Tasse boomerang

Per la prima volta, a dicembre le entrate fiscali derivanti dalla benzina sono scese. Il governo si è spinto troppo in là, ignorando il cosiddetto effetto Laffer: per colpa delle accise, i carburanti costano troppo e gli italiani sono più oculati nei consumi

Clarissa Gigante - Lun, 28/01/2013 - 16:37

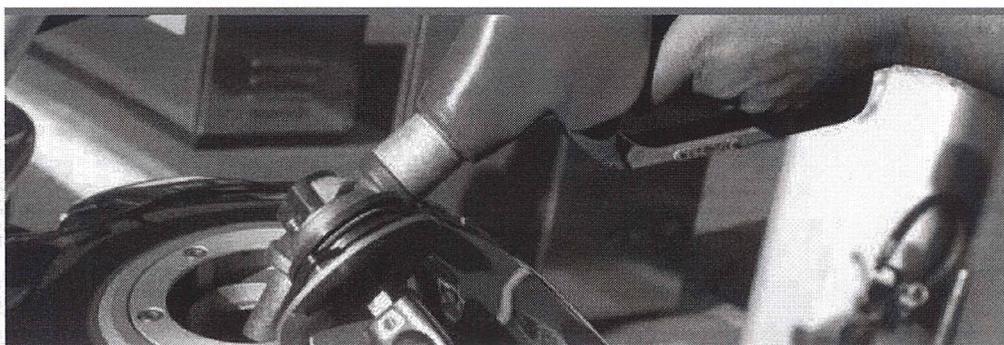


commenta

+1 0

Mi piace 10

Ormai sembra quasi un'abitudine: ogni volta che lo Stato ha bisogno immediato di soldi, come ad esempio dopo un terremoto o un'alluvione, la soluzione è aumentare le **accise su carburante** e tabacchi.



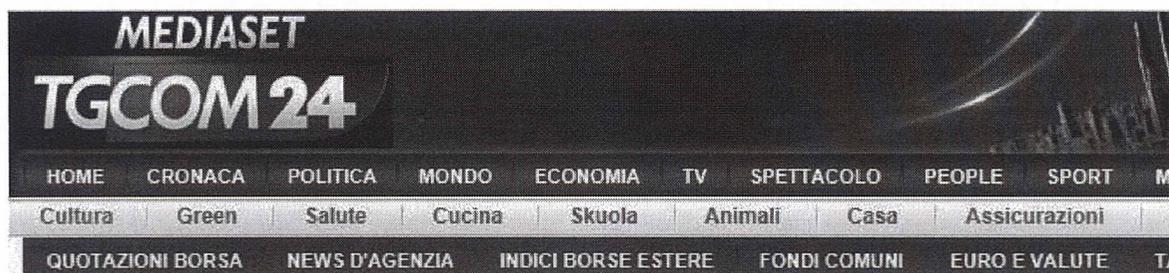
Pompa di benzina

Una tradizione così consolidata che ci troviamo a pagare ancora la guerra in Abissinia.

Il rischio? Che i prodotti tassati siano troppo costosi e che i cittadini inizino a non acquistarli più. Un meccanismo che gli economisti conoscono come "**Curva di Laffer**": si tratta di una curva *a campana* che dimostra come se si spinge troppo nella tassazione, le entrate nelle casse dello Stato diminuiscono invece di aumentare.

Proprio quello che starebbe accadendo alla benzina, come denuncia il Centro Studi Promotor. Nel 2012, complessivamente il Fisco ha guadagnato grazie alle accise sul carburante ben 36,5 miliardi di euro, il 12,4% in più rispetto all'anno precedente. Eppure a dicembre qualcosa è cambiato e a una spesa sempre maggiore si è affiancato un calo vertiginoso dei consumi. Il **gettito fiscale** proveniente dalle tasse sui carburanti è diminuito del 7,2%: un dato che se perdurasse per tutto il 2013 porterebbe a perdere circa 2,6 miliardi di euro. Visti i prezzi sempre più alti, insomma, gli italiani preferiscono prendere la macchina il meno possibile.

Anzi, come se non bastasse, non la comprano proprio l'auto, sottraendo all'Erario ben 3 miliardi di euro solo nel 2012, come sottolinea il presidente di **Federauto** Filippo Pavan Bernacchi: "*Ai signori delle tasse sta tornando indietro un boomerang di dimensioni colossali, e la notizia di oggi è la riprova che le tasse stanno uccidendo i consumi devastando l'occupazione nel nostro settore, fatta di 1,2 mln di addetti*".



Quotazioni Borsa
News d'agenzia
Mf-Dow Jones
Caldissime MF
Focus Ipo
Commenti Borsa
Comm. Borse Estere
Indici Borse estere
Fondi comuni
Euro e valute
Tassi
Fisco
Petrolio
In collaborazione con MILANO
Cerca Titoli
Milano - Azioni *
<input type="text"/>
<input type="button" value="Invia"/>
Note sull'utilizzo dei dati

MF-Dow Jones News

Indietro

Auto: Federauto, calo gettito boomerang per 'signori delle tasse'

28/01/2013 15.30

MILANO (MF-DJ)—Il calo a dicembre del 7,2% del gettito fiscale di benzina e gasolio rilevato dal Centro Studi Promotor e l'ennesima conferma di una nefasta gestione di tutto cio' che riguarda l'automotive adottata in particolare dall'ultimo Governo.

Lo afferma in una nota Federauto, l'associazione dei concessionari italiani. "Ai 2,6 miliardi di euro che quest'anno rischiano di mancare all'appello come conseguenza al calo del gettito dei carburanti, si aggiungono i 3 miliardi di euro di mancati introiti per lo Stato nel 2012 (tra Iva e tasse varie) perche' gli italiani non comprano piu' autoveicoli", aggiunge il presidente dell'associazione, Filippo Pavan Bernacchi, sottolineando che "ai 'signori delle tasse' sta tornando indietro un boomerang di dimensioni colossali, e la notizia di oggi e' la riprova che le tasse stanno uccidendo i consumi devastando l'occupazione nel nostro settore, fatta di 1,2 milioni di addetti".

"Ci rivolgiamo perciò ai partiti impegnati nella tornata elettorale - ha concluso Cesare De Lorenzi, neo vicepresidente della Federazione - al fine di comprendere se anche dal prossimo esecutivo si persevererà con il Risiko sugli autoveicoli o qualcuno, come speriamo, abbia intenzione di attuare programmi piu' costruttivi in favore della nostra filiera, e quindi dell'intero Paese".

com/mur
rosario.murgida@mf-dowjones.it
(fine)

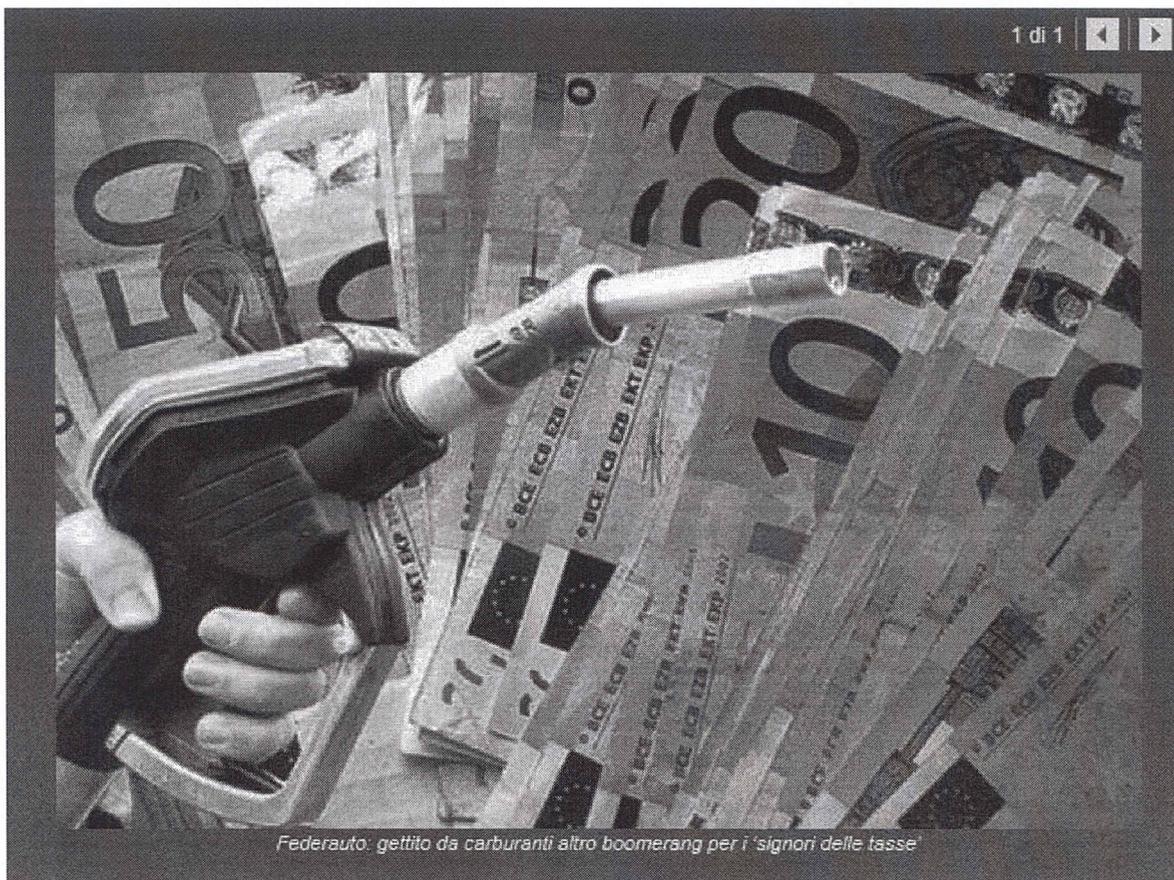
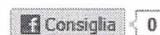
MF-DJ NEWS

ANSA > Motori > Auto e Istituzioni > Federauto > Federauto: gettito da carburanti altro boomerang per i 'signori delle tasse'

Federauto: gettito da carburanti altro boomerang per i 'signori delle tasse'

Ai partiti: diteci il vostro programma per l'automotive

28 gennaio, 16:49



(Roma, 28 gennaio 2013). Il calo a dicembre del 7,2% del gettito fiscale di benzina e gasolio, come rilevato dal Centro Studi Promotor, è per Federauto l'ennesima conferma di una nefasta gestione di tutto ciò che riguarda l'automotive adottata in particolare dall'ultimo Governo. Per il presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, camion e autobus, Filippo Pavan Bernacchi: "Ai 2,6mld di euro che quest'anno rischiano di mancare all'appello come conseguenza al calo del gettito dei carburanti, si aggiungono i 3 miliardi di euro di mancati introiti per lo Stato nel 2012 (tra Iva e tasse varie) perché gli italiani non comprano più autoveicoli".

"Ai 'signori delle tasse' – ha aggiunto il presidente di Federauto – sta tornando indietro un boomerang di dimensioni colossali, e la notizia di oggi è la riprova che le tasse stanno uccidendo i consumi devastando l'occupazione nel nostro settore, fatta di 1,2mln di addetti". "Ci rivolgiamo perciò ai partiti impegnati nella tornata elettorale – ha concluso Cesare De Lorenzi, neo vicepresidente della Federazione – al fine di comprendere se anche dal prossimo esecutivo si persevererà con il Risiko sugli autoveicoli o qualcuno, come speriamo, abbia intenzione di attuare programmi più costruttivi in favore della nostra filiera, e quindi dell'intero Paese".

Gli italiani non fanno più il pieno Il fisco rischia di rimetterci miliardi

Il caro benzina riduce i consumi. Le vendite calate del 10,5% in un anno

SANDRA RICCIO
MILANO

I prezzi del carburante sono troppo alti per colpa delle accise e così lo Stato incassa molto meno dalla vendita di benzina e gasolio. Un boomerang che nel solo mese di dicembre è costato al Fisco quasi il 10% di entrate. Nei trenta giorni esaminati, il gettito relativo a questa particolare voce, è infatti rimasto indietro del 7,2%. Il calcolo dei soldi che mancano all'appello lo ha fatto il Centro Studi Promotor (Csp) che ha già lanciato l'allarme sull'intero 2013: di questo passo lo Stato rischia di veder sparire

circa 2,6 miliardi di tasse. Basta che nei prossimi 12 mesi il trend prosegua sugli stessi livelli di dicembre. La colpa, sottolinea il Centro Studi, è del cosiddetto effetto Laffer, «cioè il calo del gettito a fronte di una tassazione eccessivamente elevata».

Ma il portafogli degli automobilisti, si sa, è già parecchio bersagliato da balzelli vari e rincari continui. Solo nelle ultime settimane sono scattati aumenti in autostrada, aumenti delle multe e dell'Rc Auto. Già l'anno scorso molte famiglie avevano messo un freno alla spesa alla pompa. Dal bilancio dell'ultimo anno emerge infatti che i consumi di benzina e gasolio in Italia sono calati del 10,5%. Ma lasciare l'auto in garage non è bastato. Dai dati elaborati dal Csp risulta infatti che la spesa complessiva è salita a 67,4 miliardi con una crescita del 4,7% proprio per effetto

delle tasse più alte.

Dove sono andati questi soldi? L'Erario ha incassato 36,5 miliardi di euro (il 12,4% in più dell'anno prima) mentre i restanti 30,9 miliardi li ha intascati l'industria petrolifera e i distributori che però lamentano un calo di introiti del 3%. «Dunque l'Erario - sottolinea il Csp - finora è stato l'unico soggetto a trarre vantaggio dall'attuale situazione dei consumi e dei prezzi di benzina e gasolio. Per ora, infatti, l'effetto Laffer ha interessato solo il mese di dicembre e non ha quindi compromesso il bilancio dell'annata per l'Erario, ma potrebbe comprometterlo seriamente nel 2013».

Il calo a dicembre delle entrate per lo Stato è «l'ennesima conferma di una nefasta gestione di tutto ciò che riguarda l'automotive adottata in particolare dall'ultimo Governo» rincara la

dose Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di autovetture. «Ai 2,6 miliardi che rischiano di mancare all'appello come conseguenza del calo del gettito dai carburanti, si aggiungono - precisa il presidente Filippo Pavan Bernacchi - i 3 miliardi di euro di mancati introiti per lo Stato nel 2012 (tra Iva e tasse varie) perché gli italiani non comprano più autoveicoli».

Intanto il peso delle tasse si calcola al distributore. «Se consideriamo i dati al 1° dicembre per la benzina il prezzo italiano supera quello medio europeo di 25,4 centesimi. Questa differenza è dovuta per 23,1 centesimi a un maggior carico fiscale e per 2,3 centesimi a un maggior prezzo industriale. Per il gasolio il maggior prezzo alla pompa in Italia è di 26,3 centesimi, 24,4 centesimi di maggiori imposte, 1,9 centesimi di maggior prezzo industriale» spiega Promotor.

7,2%

entrate in meno

Nel dicembre 2012 il gettito relativo alle accise per la benzina e il gasolio è sceso drasticamente e la tendenza potrebbe estendersi a tutto l'anno appena iniziato

Troppe tasse

Il prezzo per litro di benzina in Italia supera la media europea di 25,4 centesimi, di cui 23,1 centesimi sono dovuti a un maggior carico fiscale

