



RASSEGNA STAMPA

FEBBRAIO 2013

Aggiornamento al 28 febbraio 2013

A GENNAIO CALO DELLE VENDITE DEL -17,6%

LE TASSE STRITOLANO L'AUTO

FEDERAUTO: UN RISULTATO DISASTROSO, PARZIALMENTE CORRETTO NEGLI ULTIMI GIORNI GRAZIE AL CONTRIBUTO DELLE KILOMETRI ZERO

Il mercato automobilistico italiano, anche nel 2013, prosegue verso un'ulteriore contrazione. Si tratta di un risultato disastroso, parzialmente corretto negli ultimi giorni grazie al contributo delle Kilometri zero. Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, il primo mese dell'anno si è chiuso con 113.525 pezzi, -17,6% rispetto allo stesso mese del 2012. Ma gennaio 2012 aveva a sua volta perso un -16,9% rispetto al 2011. Un'emorragia che rischia di provocare danni irreversibili alla filiera, all'economia, e al PIL. Solo con la Manovra Salva Italia del 2012 gli autoveicoli hanno "donato" all'Erario oltre 5 miliardi di euro, fra aumenti di accise, superbollo sulle auto prestazionali ed IVA; aumenti da cumulare alla precedente correzione del 2011 che aveva toccato sempre le accise sui carburanti, IPT, RC auto, bollo auto ed IVA. A ciò si aggiungano due manovre che hanno penalizzato l'acquisto delle company car, oggi assoggettate ad un



Filippo Pavan Bernacchi

regime di deducibilità del 20% - tagliato della metà rispetto a qualche mese fa", commenta **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus. "Questo è il risultato dell'accanimento fiscale verso il mondo dell'automotive in Italia, dove il Governo ha pensato a fare cassa senza curarsi dei danni prodotti nella

nostra filiera. Mi piace ricordare sempre che fatturiamo l'11,4% del PIL, partecipiamo alle entrate fiscali nazionali per il 16,6% e occupiamo, con l'indotto, 1.200.000 persone. Mi corre l'obbligo sottolineare che per il crollo dei volumi lo Stato, lo scorso anno, ha perso 3 miliardi tra Iva e tasse varie, cui si devono aggiungere i costi degli ammortizzatori sociali. Eppure nessuno vuole intervenire, affrontare il problema, operare le scelte necessarie".



Quasi un quinto dei dipendenti è rimasto a casa, aumentano gli ammortizzatori sociali e i contratti di solidarietà

Crisi nera per i concessionari d'auto persi 1.300 posti, metà aziende in perdita

MARCO BETTAZZI

UN CONCESSIONARIO su due ha chiuso bilancio in perdita quasi 1.300 posti di lavoro e trenta aziende sono andati persi in quattro anni in tutta la regione (ma il calcolo è per difetto). Mentre il mercato non accenna a riprendersi.

Il mondo dell'automobile sta vivendo uno dei suoi periodi più neri e il nostro territorio non fa eccezione. A Bologna le vendite si sono quasi dimezzate dal 2007 ad oggi e gli strascichi non potevano non ripercuotersi anche sui saloni con ondate di cassa integrazione, prepensionamenti e qualche chiusura. L'analisi la fa Italia Bilanci, società che passa al vaglio i risultati finanziari di tutti i concessionari d'Italia. Secondo gli ultimi dati disponibili, relativi al 2011, i gruppi attivi in Emilia-Romagna (non il numero dei saloni,

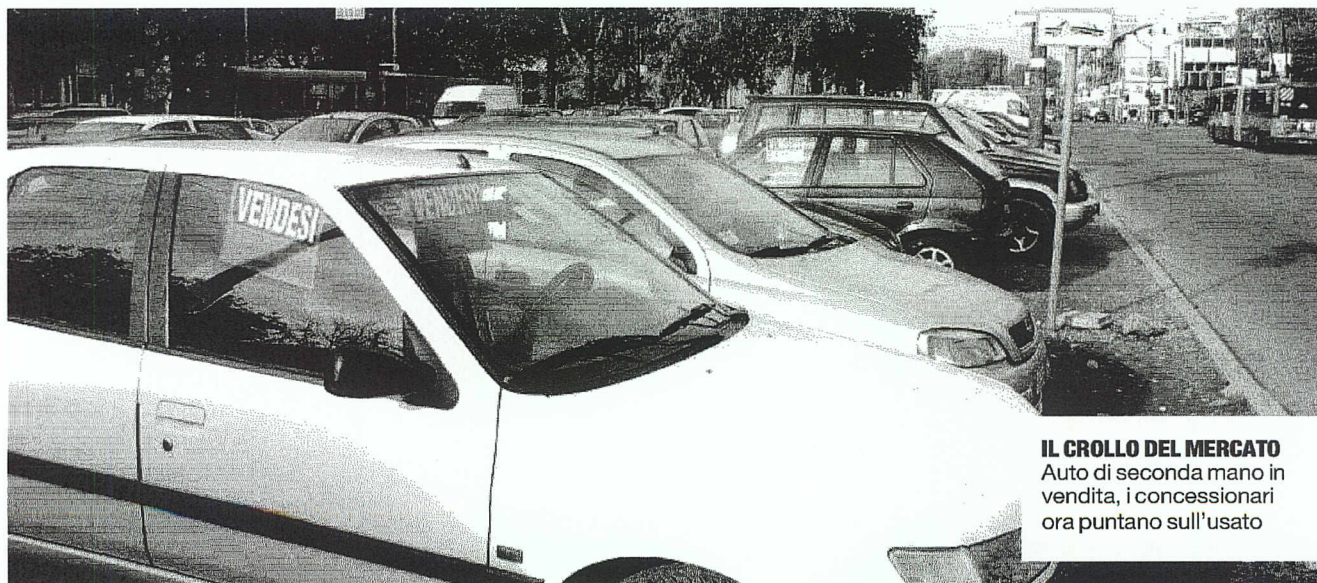
che è naturalmente più alto) sono 190 di cui 44 in provincia di Bologna, mentre nel 2008 in Emilia erano 221. Di questi quasi la metà, 20 nel bolognese e 90 nel resto della regione, ha chiuso l'anno in perdita, mentre il fatturato complessivo in Emilia è passato dai 6,4 miliardi di euro del 2010 a 5,7 miliardi, polverizzando ricavi per 700 milioni di euro di cui più di 300 solo a Bologna. Capitolo delicato quello dei posti di lavoro, solo in parte deducibile dai dati di bilancio visto che non c'è l'obbligo di indicarne il numero. Italia Bilanci però rileva come dai 7.275 dipendenti dichiarati nel 2008 si sia passati a poco più di 6 mila nel 2011, di cui 2.400 a Bologna. I posti spariti, con un calcolo fatto per difetto, sono quasi 1.300 in Emilia e 420 a Bologna. «È una crisi strutturale che continuerà ancora e non verrà recuperata senza danni, va ripensato il mo-

dello di business», spiega Fausto Antinucci di Italia Bilanci. Anche perché il 2012 non ha segnato un cambio di passo.

Le immatricolazioni di auto e fuoristrada nuove a Bologna sono calate complessivamente di oltre il 16% fermandosi a 28.251 unità. Un po' meglio che nel resto d'Italia ma il confronto col periodo pre-crisi è impietoso: nel 2007 le vendite superavano quota 50 mila, il mercato si è ristretto del 44%. Da qui gli ammortizzatori sociali chiesti negli ultimi anni ai sindacati. Ne hanno fatto uso tra gli altri Car, Renault Motor Company, Guccini Auto, Auto Scala e Stracciari Auto. Presto toccherà anche a Emilianauto, che sta studiando una lieve riduzione dell'orario di lavoro con il contratto di solidarietà. «È la prima volta, vogliamo salvare i nostri dipendenti perché sono irrinunciabili - spiega il titolare, Romano Ber-

nardoni - Ma il mercato è pessimo, le famiglie hanno risposto alla crisi e all'aumento dei costi usando meno l'auto, lo vediamo dalla percorrenza delle macchine portate in officina, passate da 29 mila a 10 mila chilometri l'anno». «Negli anni Ottanta a Bologna eravamo 12 concessionari Fiat, oggi siamo in due e il 2012 è stato un anno sofferto», sottolinea Angelo Maresca di Maresca & Fiorentino, dove per reagire alla crisi puntano molto sull'outlet dell'auto: macchine seminuove a prezzi scontati. Chiarissime le idee per uscirne. «Al prossimo governo chiediamo un piano svecchiamento per i veicoli con più di 10 anni e sgravi sulle auto aziendali - spiega Filippo Pavan Bernacchi, presidente Federauto - E poi un limite al costo del carburante e tagli al costo delle assicurazioni. Sono idee semplici che potrebbero dare ossigeno a un settore per cui altrimenti non si vede ripresa fino al 2017».

**Cassa integrazione
nei saloni Stracciari
auto, Car, Renault
motor company,
Scala e Guccini**



IL CROLLO DEL MERCATO
Auto di seconda mano in vendita, i concessionari ora puntano sull'usato



5,7 miliardi

IL FATTURATO

I ricavi del settore nel 2011, erano 6,4 miliardi nel 2010.



90

IN PERDITA

Le società che nel 2011 hanno chiuso in perdita.

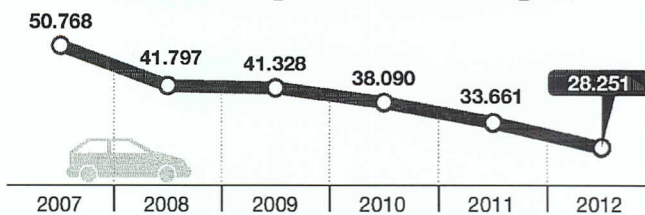


190

I CONCESSIONARI

Le società che gestiscono concessionari auto in Emilia-Romagna sono 190, erano 221 nel 2008: un calo del 15%. Di questi gruppi 44 sono soltanto in provincia di Bologna contro i 51 di cinque anni fa.

Le auto vendute in provincia di Bologna



Fonte: Unrae

CONTRIMEDIA.IT



1.263

I POSTI PERSI

Il calo di dipendenti tra 2008 e 2011 in Emilia-Romagna è stato di almeno 1.263 persone (427 solo a Bologna e provincia), ma il conto è per difetto perché non tutti i bilanci danno i dati sugli occupati.



-16%

LE IMMATRICOLAZIONI

Nel 2012 sono scese del 16%, da 33.661 a 28.251.



28.251

LE VENDITE

Auto e fuoristrada: dal 2007 il calo è del 44%.



attualità

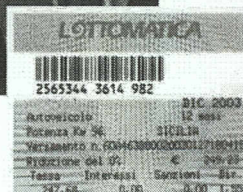
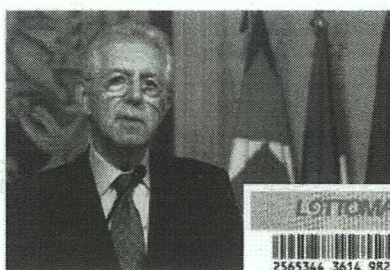
mercato

NEL 2012 OVERDOSE DI IMPOSTE SUL MERCATO AUTOMOBILISTICO

Il Ministero dei Trasporti ha diffuso il consuntivo del mese di dicembre 2012 che con 86.735 pezzi registra un -22,5% rispetto allo stesso mese del 2011

a cura di Federauto

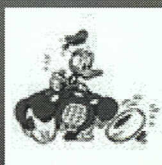
Con grande fatica e il contributo, spesso massiccio, delle kilometrizer, si è così riusciti a portare il mercato auto 2012 a 1.402.089 immatricolazioni; poiché il 2011 si era chiuso con 1.749.739 unità, il 2012 ha consuntivato un calo totale del 19,9%. Quindi, rispetto allo scorso anno, mancano all'appello 347.650 unità, equivalenti a un fatturato di circa 7 miliardi di euro. Questi i dati reali, crudi, per certi versi brutali, che smentiscono nei fatti le ottimistiche previsioni di alcuni osservatori del nostro comparto. "Si chiude un anno amaro per la filiera degli autoveicoli in Italia. Purtroppo, e sottolineo 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. La diffusa disoccupazione, le aziende che chiudono, la pressione fiscale, il drastico calo del consumo interno, l'incertezza politica, il prossimo aumento dell'Iva previsto a luglio. Tutto questo insieme ci fa prevedere, per il 2013, un mercato vicino a 1.330.000 unità" Questo il primo commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i brand commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus. 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%. Alla disfatta delle auto si aggiungono quelle dei veicoli commerciali e, in particolare, dei veicoli industriali, dove il mercato si è più che dimezzato. Ma segnano il passo anche la vendita di ricambi, lubrificanti, manodopera e servizi. Conclude Pavan Bernacchi "Il mercato automobilistico 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%. Senza dimenticarci che il varo del superbollo per le auto prestazionali ha massacrato le auto di lusso con cali fino al 70%, abbattendosi come uno tsunami sui colleghi che si sono trovati, dalla sera alla mattina, in difficoltà enormi, spesso insormontabili". 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. Il Paese, dopo tasse, tasse, e ancora tasse, ha bisogno di misure vere e condivise per il rilancio dell'economia e della competitività sui mercati mondiali, senza dimenticare il fondamentale "consumo interno", che pesa per l'80% del PIL.





di Vincenzo Borgomeo

la Repubblica.it

Blog

Inserisci

Home

Pubblico

Economia&Finanza

Sport

Spettacoli&Cultura

Motori

Viaggi

Moda

Casa



casa.it®

Più di

annunci di vendita

BLOGMOTORI

8 FEB 2013

Crisi, concessionari preoccupatissimi

Mi piace

4

Tweet

3

+1

0

Mail

Stampa

I concessionari sono preoccupatissimi e per il mercato dell'auto parlano di "risultati disastrosi", ricordando che solo con la Manovra Salva Italia del 2012 "gli autoveicoli hanno donato" all'Erario oltre 5 miliardi di euro, fra aumenti di accise, superbollo sulle auto prestazionali ed IVA; aumenti da cumulare alla precedente correzione del 2011 che aveva toccato sempre le accise sui carburanti, IPT, RC auto, bollo auto ed IVA. A ciò si aggiungano due manovre che hanno penalizzato l'acquisto delle company car, oggi assoggettate ad un regime di deducibilità del 20% – tagliato della metà rispetto a qualche mese fa – quando invece in Europa, da tutti usata come pietra di paragone, si parla del 100%.

"Il Governo è riuscito a fare esattamente il contrario di quello che sarebbe stato sensato e necessario", commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, che aggiunge: "Questo è il risultato dell'accanimento fiscale verso il mondo dell'automotive in Italia, dove il Governo ha pensato a fare cassa senza curarsi dei danni prodotti nella nostra filiera. Mi piace ricordare sempre che fatturiamo l'11,4% del PIL, partecipiamo alle entrate fiscali nazionali per il 16,6% e occupiamo, con l'indotto, 1.200.000 persone. Mi corre l'obbligo sottolineare che per il crollo dei volumi lo Stato, lo scorso anno, ha perso 3 miliardi tra Iva e tasse varie, cui si devono aggiungere i costi degli ammortizzatori sociali. Eppure nessuno vuole intervenire, affrontare il problema, operare le scelte necessarie".

TWITTER @VikyBorgomeo

IL FENOMENO ■ A DICEMBRE SCORSO I COSTI ELEVATI HANNO FRENATO I CONSUMI

"Effetto Laffer" sulla benzina: troppe tasse = meno entrate

Il carico fiscale che colpisce i carburanti auto in Italia ha superato ormai la soglia di sopportazione e per la prima volta a dicembre, nonostante il caro-benzina, l'erario ha subito un calo del gettito dei carburanti del 7,2%. Tutta colpa del "cosiddetto effetto Laffer, che si verifica appunto - spiega il Centro Studi Promotor - con il calo del gettito a fronte di una tassazione eccessivamente elevata". E se per ora l'effetto Laffer "ha interessato solo il mese di dicembre e non ha compromesso il bilancio dell'annata 2012 per l'Erario, potrebbe però compromettere seriamente il bilancio di quest'anno".

Infatti, mette in guardia il Centro Studi Promotor, "in mancanza di interventi adeguati, se la flessione delle entrate dovesse protrarsi per tutto il 2013, con l'entità di dicembre la perdita per le casse dello Stato ammonte-

rebbe a 2,6 miliardi".

Dai dati elaborati dal Centro Studi Promotor emerge che nel 2012 i consumi di benzina e gasolio per auto sono calati del 10,5% ma data la crescita dei prezzi, sospinti soprattutto dai forti aumenti della tassazione, la spesa complessiva alla pompa è salita a 67,4 miliardi con una crescita del 4,7%. Questa imponente cifra è andata per 30,9 miliardi all'industria petrolifera e ai distributori, che accusano tuttavia un calo di introiti del 3%, e per 36,5 miliardi al fisco, che vede i suoi proventi aumentare del 12,4%.

"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". Il fisco, inoltre, "è essenzialmente il responsabile del caro-carburanti che affligge l'Italia".

Per Federauto, l'associazione che rappresenta in Italia i concessionari di autovetture, il dato

rilevato dal Centro Studi Promotor è "l'ennesima conferma di una nefasta gestione di tutto ciò che riguarda l'automotive adottata in particolare dall'ultimo Governo". E il presidente Filippo Pavan Bernacchi aggiunge che "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".

E di benzina si è occupato anche l'Antitrust auspicando che il processo di liberalizzazione dell'accesso all'attività di distribuzione dei carburanti sia "completato e rafforzato con l'adozione di norme chiare e non soggette ad interpretazioni".

L'Antitrust esprime anche "preoccupazione" per il fatto che "numerosissime regioni italiane continuino, anche di recente, ad approvare normative che appaiono andare nella direzione opposta rispetto ad una piena liberalizzazione".



Il calo del gettito un boomerang per lo Stato

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 2,6 miliardi 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".



Veicoli aziendali, imprese tartassate

«**D**inanzi al continuo calo di vendite di veicoli in Italia, condivido l'appello lanciato da Federauto nonché quanto emerso dall'assemblea trentina degli Usarci, che chiedono l'estensione anche in Italia di una tassazione europea. Non è possibile che i veicoli intestati a un'azienda siano in Italia solo fonte di vessazione fiscale, mentre negli altri Paesi europei sono considerati alla stregua di altri mezzi di produzione indispensabili al lavoro delle aziende». Lo afferma il senatore della Lega Nord **Sergio Divina**, presidente della commissione Prezzi e Tariffe al

Senato, il quale chiede che anche in Italia venga recepita la normativa europea (finora derogata) della deducibilità al 100% senza limiti di tetto relativamente ai costi sostenuti per l'acquisto, per l'iva e per l'utilizzo dei veicoli intestati a partite iva». In questo modo, per Divina, oltre a togliere dal capo delle aziende italiane uno dei tanti fattori di non competitività rispetto alla concorrenza europea, «si consentirebbe la vendita di almeno 300.000 veicoli nuovi in più ogni anno, oltre ad avere meno oneri per gli ammortizzatori sociali che il settore oggi assorbe per la chiusura di fabbriche e concessionarie».



ROMA INCENTIVA IL TRASPORTO PULITO



Possono essere presentate le richieste per i contributi all'acquisto di autocarri a basso impatto ambientale (fino a 6,5

tonnellate) adibiti al trasporto merci o servizi tecnologici, previsti dal **Comune di Roma**.

Lo prevede il protocollo d'intesa sottoscritto nello scorso autunno da **Anfia**, **Unrae** e **Federauto** con il dipartimento mobilità del Comune.

Gli incentivi verranno erogati a fronte della rottamazione di autocarri Euro 2 e Euro 3.

"Il protocollo - osserva **Roberto Vavassori** (foto), presidente di Anfia - costituisce un esempio di best practice nella collaborazione tra amministrazione locale e rappresentanze del settore. Auspichiamo che il progetto si possa estendere anche ad altri Comuni".

Inchiesta Annunciate come il futuro della mobilità non riescono per adesso a farsi spazio nel mercato

Auto elettriche Chi le ha viste?

Solo 25 quelle vendute nel 2012 Profondo rosso rispetto alle stime

MILANO — Missione compiuta. Il gruppo Renault-Nissan comanda il mercato dell'auto elettrica. Nessun altro produttore al mondo è riuscito a vendere tante vetture a batterie quante il gruppo franco-giapponese: 67.723 da quando sono state messe in commercio più di due anni e mezzo fa. Ma né a Parigi né a Tokyo sembrano aver molta voglia di festeggiare. Per un costruttore che nell'ultimo anno ha venduto 8,1 milioni di macchine (contando pure la consociata russa AutoVaz) numeri del genere sono gocce nell'oceano. Le previsioni erano ben diverse: nel 2011 — mica un'epoca fa — il numero uno Carlos Ghosn parlava di un milione e mezzo di veicoli a emissioni zero entro il 2016. Dopo 4 miliardi di investimenti e raffiche d'annuncio, quel traguardo è lontano anni luce.

Ma la concorrenza non ha fatto meglio, an-

Lo stallo

Carlos Ghosn parlava di un milione e mezzo di veicoli a emissioni zero entro il 2016. GM perde migliaia di dollari su ogni esemplare prodotto

zi: la Chevrolet Volt, che ha un generatore a benzina per ricaricare le batterie in movimento, viaggia molto al di sotto delle aspettative. La General Motors perde migliaia di dollari per ogni esemplare consegnato. Lo stesso accade alla Fiat con la 500e, disponibile solo negli Usa. Per Sergio Marchionne è un business al «limite del masochismo». Persino il primo produttore mondiale, Toyota, si è defilato dalla corsa elettrica, potendo contare sull'ibrido. Una tecnologia ormai matura come confermano gli oltre cinque milioni di pezzi prodotti da fine anni 90. Allora era una scommessa ora non più.

Quando smetterà di esserlo anche l'elettrico? In pochi si sbilanciano con stime e dati, forse perché quelli attuali sono impietosi. L'anno scorso, secondo l'Anfia, di elettriche «pure» in Italia ne sono state consegnate 524, delle quali solamente 25 (30 per l'Unrae, ma la sostanza non cambia) a privati cittadini, veri «benefattori» dell'ambiente. Tut-

te le altre sono in mano a noleggi e aziende. Dal conteggio sono esclusi modelli come la Volt e la Ampera, dotati di un piccolo motore termico e la Twizy, un mezzo a metà strada fra auto e scooter che sta ottenendo un buon successo (con oltre 1.500 pezzi in pochi mesi), forse proprio perché anti-convenzionale.

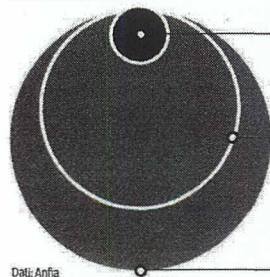
Ma sempre «nano-mercato» resta. «L'auto elettrica non si può vendere perché il prodotto non è ancora maturo — commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari. — Mancano standard comuni, l'autonomia è limitata, il prezzo è elevato, i tempi di ricarica lunghi». Per non parlare della tenuta di valore: «Come si fa a rivenderla? Faccio un investimento importante e poi? Quando raggiungerà le prestazioni e i prezzi di un'ibrida forse ce la farà». Con la crisi poi diventa ancora più complicato, nonostante i 120 milioni in arrivo destinati a veicoli a basso impatto ambientale (anche a Gpl, metano e ibridi) — si attende la firma del decreto attuativo — previsti dalla Legge Sviluppo. «Non serviranno a nulla, sono soldi pubblici buttati: l'80 per cento andrà a imprese con un parco auto obsoleto. Un controsenso. Piuttosto serve un piano per far ripartire tutto il settore dell'automobile con incentivi e riduzione delle tasse», conclude Pavan Bernacchi.

A frenare le vetture alla «spina» non sono solo i limiti tecnici. Manca un piano coordinato, le iniziative locali sono spesso confuse e lontane dalle esigenze degli automobilisti «green». «Se si continuano a installare colonnine, come è stato fatto a Milano o a Roma, non si va da nessuna parte: sembrano monumenti all'auto ignota — denuncia piega Carlo Iacovini, fondatore di Click Utility, azienda specializzata in mobilità sostenibile. — Bisogna guardare alle aziende, come stanno facendo in America e nel resto d'Europa. In Olanda hanno finanziato un'autostrada con stazioni di ricarica grazie a i proventi della Lotteria, in Inghilterra sono nate società che si occupano solo della gestione di mezzi non inquinanti, in America ci credono le multinazionali. Deve essere il settore privato il motore dell'innovazione. Altrimenti l'auto elettrica resterà un affare per pochi».

Daniele Sparisci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite IN ITALIA NEL 2012



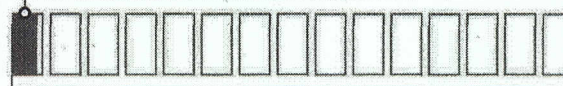
**Solamente
25**
al privati

303
a noleggio

524
IL TOTALE
tra noleggi,
flotte e privati

RENAULT-NISSAN

67.723 le auto elettriche vendute dal 2010 a oggi nel mondo



1,5 milioni era la previsione entro il 2016

CHEVROLET VOLT

23.461 le auto elettriche vendute negli Usa nel 2012

50-60.000 era la previsione per il 2012

AUTONOMIA, CHILOMETRI E COSTI



6-8 ore

Il tempo medio di ricarica usando una presa della corrente tradizionale



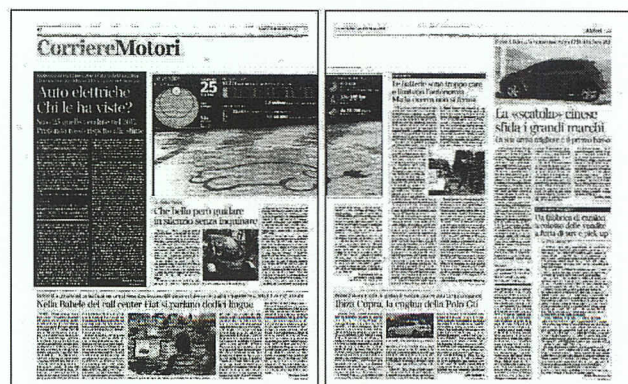
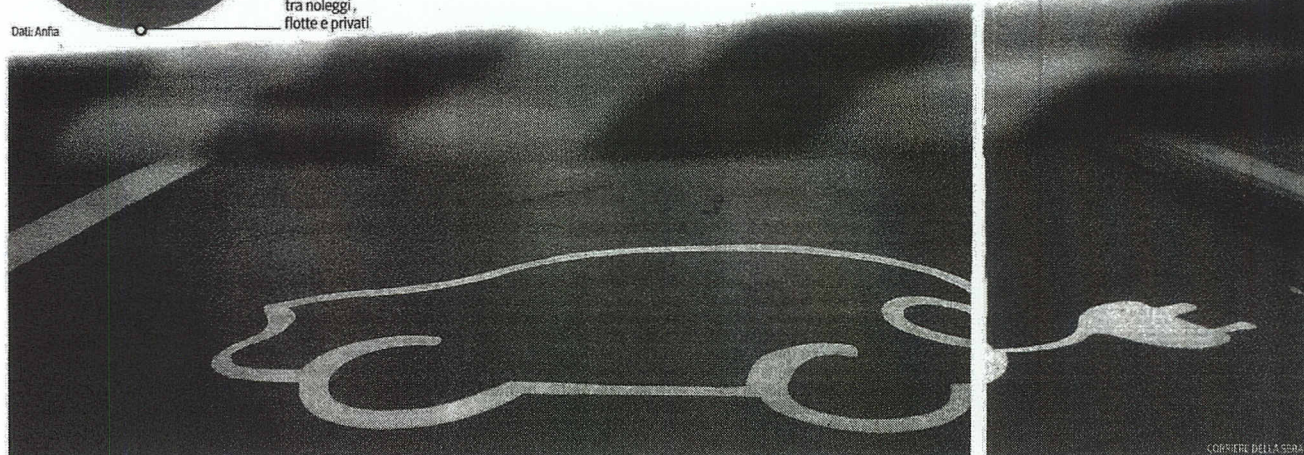
120-180 km

l'autonomia dichiarata di un'auto elettrica



da 28.000 euro

Il prezzo di un'auto elettrica





MF-Dow Jones News

[Indietro](#)

Auto: Federauto; immatricolazioni, Italia maglia nera d'Europa

19/02/2013 14.57

ROMA (MF-DJ)--"Il dato comunicato oggi sulle immatricolazioni Ue di gennaio (-8,7%) sta facendo clamore in Europa mentre in Italia sta passando quasi inosservato. Il -17,6% nostrano conferma che anche a gennaio siamo riusciti a raddoppiare la perdita rispetto alla media Ue".

Lo dichiara in una nota il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, commentando i dati sulle immatricolazioni diffusi dall'Acea e aggiungendo che "se l'Italia nell'Ue detiene da 14 mesi la maglia nera sulle immatricolazioni, con il dato negativo sempre in doppia cifra, la responsabilit   e' in gran parte da addebitare alle terapie di accanimento fiscale sull'automotive da parte del nostro Governo".

Per il presidente della federazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, camion e autobus, "l'inasprimento fiscale nei confronti dell'acquisto, della propriet   e del possesso degli autoveicoli ha contratto la domanda di autoveicoli riducendola dal 2007 quasi del 50%. Senza una politica che dia risposte immediate, si produrranno danni irreversibili per la filiera dell'automotive".

Per il vicepresidente della Federazione e responsabile dei rapporti con Bruxelles, Mario Beretta, "dietro nomi rassicuranti, come 'Legge di stabilit  ' o 'Manovra salva Italia', si sono celate misure senza precedenti ai danni del nostro settore che ci hanno permesso di conquistare il triste primato europeo di inasprimento fiscale sull'auto. La detraibilit   sulle vetture aziendali, ad esempio, e' passata dal 40 al 20%, mentre nei principali Paesi Ue e' al 100%, senza contare le accise, il superbollo sulle auto prestazionali, l'Iva e tanto altro".
com/alb
alberto.chimenti@mfdowjones.it
(fine)

MF-DJ NEWS

Bilancio e previsioni

Immatricolazioni, spiragli forse nel 2017

di **Riccardo Celi**

L'anno scorso si è chiuso con numeri sconcertanti: poco più di 1,4 milioni di nuove immatricolazioni di auto, cioè quasi 1,1 milioni meno del record storico di circa 2,5 milioni del 2007. È il dato che emerge dall'"Analisi del mercato italiano dell'auto 2012", realizzata dall'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri (Unrae). Un calo così drastico (-43,8% in cinque anni, e il 20% in meno rispetto al 2011) ha fortemente ridimensionato le reti di vendita, una tendenza tuttora in corso che porterà il numero dei concessionari ad adeguarsi a quello delle vetture che sarà ragionevolmente possibile vendere.

Chi resiste alla crisi deve tagliare i costi, riducendo anche i dipendenti: una strada obbligata pure per le sedi di alcune case estere le cui vendite sono ridotte al lumicino. Per quanto riguarda la tipologia di alimentazione, il 2012 ha visto una sensibile perdita d'interesse per le auto a gasolio, diminuite del 22,8% rispetto all'anno precedente, e ancora di più per quelle a benzina, crollate del 31,7 per cento. A gonfie vele, invece, i modelli con alimentazioni alternative: grazie al forte rincaro dei prezzi dei carburanti tradizionali, le auto a gpl sono cresciute del 131% e quelle a metano del 40,1 per cento. Le ibride, sebbene ancora alimentate a benzina o a gasolio, sono aumentate del 31,2%, e ciò testimonia della tendenza degli italiani a dotarsi di veicoli più efficienti e parsimoniosi, nonché più puliti dal punto di vista ambientale. Sono aumentate, ma con volumi ancora trascurabili (solo 524 unità), le vetture elettriche: +70,7 per cento. I dati per tipologia di acquirente indicano una pesante diminuzione delle immatricolazioni ai privati, scese del 22,9% a

897.326 unità rispetto al 1.163.367 del 2011. Ridimensionate, rispettivamente del 17,4% e del 9,9%, anche le targature di aziende e noleggiatori, con questi ultimi che, però, hanno attenuato gli effetti della crisi. Che i problemi dell'economia reale abbiano influito molto sulle scelte degli automobilisti italiani lo si nota anche dalle immatricolazioni suddivise per segmenti: quello "A" (citycar) è diminuito assai meno (-12,2%) del mercato complessivo e dei segmenti successivi "B" e "C" (utilitarie e compatte), in calo rispettivamente del 22 e del 21,8 per cento. Un chiaro segnale che gli acquirenti scelgono modelli più economici nell'acquisto e nella gestione. Anche i segmenti "E" ed "F" (grandi berline e modelli di lusso), con immatricolazioni scese rispettivamente del 31,6 e del 28%, hanno perso terreno in favore dei modelli del segmento "D" (medie superiori). Al crollo del segmento "F" non è estranea l'attività di repressione dell'evasione fiscale che ha spaventato molti degli acquirenti più facoltosi e bloccato il mercato delle auto potenti (soprattutto usate), un fenomeno denunciato con vigore da costruttori e reti di vendita. Il parco circolante italiano è cresciuto nel 2011, superando i 37,1 milioni di unità con un aumento ininterrotto dal 1970, tranne l'eccezione del 1978, rispetto al 1977. Per il 2012 è disponibile solo il dato al 30 settembre 2012 (35,3 milioni).

Tuttavia, il valore 2011 nasconde un altro dato, che preoccupa le case automobilistiche: anche se i veicoli sulle strade sono complessivamente aumentati, ha fatto capolino il fenomeno della "demotorizzazione", che Unrae attribuisce esclusivamente ai privati, i quali hanno acquistato meno vetture di quante non ne abbiano eliminate. Se ne deduce che la crescita del parco circolante si deve esclusivamente agli acquisti da parte di aziende e professionisti.

Le previsioni di Unrae, che ha fornito le tabelle di questa pagina, non lasciano purtroppo molte speranze: anche il 2013 sarà un anno difficile: potrebbe chiudersi con 1.358.000 nuove immatricolazioni, cioè su valori inferiori a quelli del 2012.

Lo scenario è basato sui primi e poco incoraggianti dati della raccolta ordini dello scorso dicembre anticipata da Federauto (meno di 100 mila unità, con un calo del 26,5% sull'2011), confermate dal -17,4% delle immatricolazioni di gennaio rispetto a un primo mese del 2012 già depresso a confronto con il 2011 (-16,9%). Federauto aveva parlato qualche giorno fa di un -25%, ma il dato è stato edulcorato dal solito, massiccio ricorso alle "false vendite" costituite dalle km zero. Se la tendenza d'inizio anno fosse confermata per il semestre in corso, il 2103 ne risulterebbe compromesso. In Italia, infatti, circa il 60% delle immatricolazioni si concentrano nei primi sei mesi dell'anno, e storicamente non si è mai riusciti a superare nel secondo semestre ciò che s'è perso nel primo.

Tuttavia, le previsioni forse più preoccupanti di Unrae sono quelle sulle incerte probabilità di un recupero successivo. Il mercato italiano, come dimostra il grafico in questa pagina, ha affrontato altri periodi difficili, nel 1983 e nel 1993, e in entrambi i casi ha impiegato almeno quattro anni per riportarsi sui livelli pre-crisi. Se anche questa volta andrà così, una vera ripresa potrebbe esserci solo intorno al 2017. Sempre nell'ambito delle previsioni, nel 2013 potrebbero aumentare ancora le immatricolazioni di auto con alimentazione alternativa che, secondo l'Unrae, raggiungeranno una quota del 20,6%, mentre ulteriori cali riguarderanno i modelli a benzina e a gasolio, previsti rispettivamente al 30,4% e al 49% del mercato totale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN 2012 SCONFORTANTE

Poco più di 1,4 milioni di nuove registrazioni di autovetture, cioè quasi 1,1 milioni in meno rispetto al record storico di circa 2,5 milioni raggiunto nel 2007

ANCORA TURBOLENZE

Il mercato italiano ha affrontato altri periodi difficili, come nel 1983 e nel 1993, e in entrambi i casi ha impiegato almeno quattro anni per riportarsi sui livelli pre-crisi

Motori. Nel mese di gennaio le immatricolazioni non arrivano al milione di vetture: rispetto al 2012 il calo è dell'8,5%

Europa dell'auto ai livelli del '90

All'Italia il record negativo: Fiat perde il 12,4% e la quota scende al 6,6%

Augusto Grandi

TORINO

L'Europa dell'auto va male, ma l'Italia va molto peggio. I dati dell'Acea relativi alle immatricolazioni di gennaio - 918.280 consegne nei Paesi dell'Unione europea e dell'Efta (Svizzera, Norvegia e Islanda), pari a un calo dell'8,5% - riportano ai livelli del 1990. «E sono particolarmente negativi poiché - ricorda Gian Primo Quagliano - sono raffrontati al gennaio del 2012 che aveva già fatto registrare una flessione del 21,5% rispetto ai livelli precedenti alla crisi del 2007».

Ma se l'Europa si sta giustamente preoccupando per la si-

perde l'8,6%, la Francia il 15,1% e la Spagna il 9,6%. Tra l'altro con questa flessione, accompagnata dall'incremento del 13,3% registrato in Belgio, Madrid perde la quinta posizione a vantaggio di Bruxelles mentre l'Italia scende in quarta posizione. Una crisi, quella italiana, che per Pavan Bernacchi è l'inevitabile conseguenza delle «terapie di accanimento fiscale sull'automotive da parte del nostro governo». Ma all'Unrae sottolineano le difficoltà economiche che ormai coinvolgono anche Paesi come la Germania dove, tuttavia, prevalgono gli ottimismo su una ripresa nei prossimi mesi. Ottimismo anche per la Spagna, dopo il lungo periodo di crisi, mentre si ipotizzano flessioni in Francia.

Quanto all'andamento dei costruttori, Fiat a gennaio perde il 12,4% e la quota scende dal 6,9 al 6,6% nonostante un calo del marchio Fiat (-4%) inferiore a quello del mercato. Ma per il Lingotto pesano le performance negative di Alfa Romeo (-36,8%), Lancia-Chrysler (-31,7%) e Jeep (-14,5%). Il gruppo torinese mantiene comunque la sesta posizione tra i costruttori. Al primo posto si rafforza il gruppo Volkswagen con una quota che cresce dal 23,6 al 24,4%. Seconda e terza piazza per i francesi di Psa (ma la quota scende dal 12,4 all'11,4%) e di Renault (il gruppo transalpino sale dall'8,2 all'8,4% grazie all'exploit di Dacia). A seguire gli americani di Gm (dal 7,4 al 7,6%) e di Ford (dall'8,3 al 6,7%). Dietro Fiat crescono i tedeschi: Bmw aumenta le consegne del 6,4% e la quota sale al 6,2% mentre Daimler registra un incremento del 3,7%, per una quota del 5,5%. Tra le asiatiche crescono Kia, Jaguar Land Rover, Mazda e Honda.

IL QUADRO

Anche in Germania, Francia e Spagna risultati negativi
Cresce solo la Gran Bretagna
Federauto: il settore paga l'accanimento fiscale

tuazione, l'Italia pare ignorarla. Almeno secondo la valutazione di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. Eppure, aggiunge, «il dato italiano (-17,6%) conferma che anche a gennaio siamo riusciti a raddoppiare la perdita rispetto alla media europea». In realtà l'andamento del mercato europeo non è del tutto negativo. Quagliano evidenzia come i mercati dell'area euro perdano complessivamente il 12,8% mentre i Paesi che non adottano la moneta unica registrano una crescita del 6,1 per cento.

In questa situazione, l'Italia conquista ancora una volta il record negativo tra i primi 5 mercati del Vecchio Continente. Perché la Gran Bretagna registra a gennaio una crescita dell'11,5% mentre la Germania

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto, il 2013 parte con un tonfo dell'8,5% in Europa

►La quota del Lingotto scende al 6,6% ma cresce il brand Fiat

IL MERCATO

ROMA Non si placa la tempesta sull'Eurolandia dell'auto. Dopo un difficile 2012, anche nel primo mese dell'anno le vendite sono continuate a scendere nel Continente e i 27 paesi dell'Ue e i 3 dell'Efta hanno perso complessivamente l'8,5% infrangendo la barriera psicologica del milione di immatricolazioni. Fra i grandi mercati l'Italia (-17,6%) ha la maglia nera e penalizza anche Fiat (-12,4%, quota scesa dal 6,9 al 6,6%) che nel nostro paese è leader con quasi il 30% di quota. Come fanno notare gli analisti del Centro Studi Promotor è in particolare l'area euro in grande affanno, mentre gli altri paesi che adottano monete diverse sono addirittura in crescita, come tutti i principali mercati del pianeta.

MAI COSÌ IN BASSO

A gennaio nei 30 paesi sono state consegnate solo 918.280, il livello più basso dal 1990 anno in cui l'Accea (l'Associazione dei Costruttori Europei) ha iniziato a monitorare l'intero mercato continentale. Sebbene con volumi più importanti, i paesi dell'euro hanno perso il 12,8%, mentre gli altri hanno incrementato le loro vendite del 6,1%, passando da 210 mila a 223 mila consegne.

Con la frenata dell'ultimo mese il nostro paese è sceso al quarto posto in Europa (è stata scavalcata dalla Francia, mentre Germania e Gran Bretagna erano già davanti), una posizione che fino a qualche anno fa occupava nella classifica mondiale (dietro Stati Uniti, Giappone e Germania). L'Italia fra i top five è quella che perde di più, (-17,6%), precedendo la Francia (-15,1%), la Spagna (-9,6%) e la Germania (-8,6%).

TIRA IL REGNO UNITO

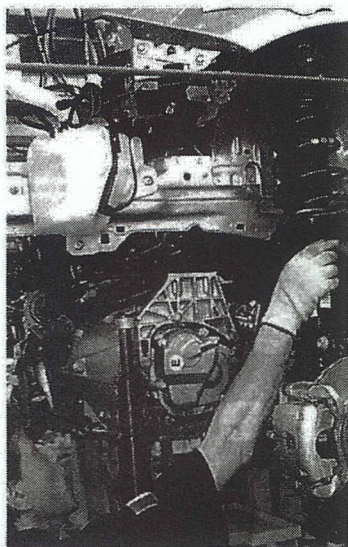
In controtendenza la Gran Bretagna che mette a segno l'11° risultato mensile positivo con un in-

cremento delle vendite dell'11,5%. Senza l'apporto del Regno Unito, il calo europeo andrebbe a doppia cifra, attestandosi all'11,5%. Peggio del nostro paese fanno la Grecia (-34,5%), l'Olanda (-31,2%), l'Ungheria (-26,1%) e l'Irlanda (18,8%). Rispetto ai livelli ante crisi già a fine 2012 la Grecia aveva perso il 79%, la Spagna il 57%, il Portogallo il 53% e l'Italia il 44%.

«Da 14 mesi siamo i peggiori d'Europa e registriamo perdite a due cifre, anche a gennaio abbiamo registrato un calo doppio rispetto alla media europea», ha commentato Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. Il CPS ha calcolato che a gennaio fra il minor gettito d'Iva e quello dovuto alla vendita dei carburanti lo Stato ha perso 229 milioni di euro. Fra i costruttori Fiat è scesa più della media del mercato europeo, ma meno di quello italiano. Le vendite del gruppo italiano sono diminuite del 12,4%, ma il brand Fiat ha perso solo il 4% guadagnando 0,2% di quota (da 4,9% a 5,1%).

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una catena di montaggio del gruppo Fiat



IMMATRICOLAZIONI | dati di gennaio: solo Regno Unito e Spagna sorridono

L'Eurozona fa soffrire anche l'auto

Vendite a picco (-12,8%) nell'area della moneta unica. Il gruppo Fiat piazza la Panda nella top ten, ma perde il 12,4%

Pierluigi Bonora

■ L'Eurozona fa soffrire anche l'auto. L'anno si è aperto malissimo per il settore delle quattro ruote, che in una serie di dati preoccupanti: -12,8% le immatricolazioni nell'area euro, come ricorda il Centro studi Promotor; -8,5% il dato complessivo considerando l'Ue27 e i Paesi Efta (Islanda, Svizzera, Norvegia e Liechtenstein). Italia e Grecia vestono la maglia nera con, rispettivamente, rispetto al 2012, -17,6% (quattordicesima flessione consecutiva a doppia cifra) e -34,5%. Ma basta il confronto con i periodi ante-crisi, sottolinea Promotor, per rendersi conto della portata del crollo verticale: -57% la Spagna, -53% il Portogallo e -44% l'Italia. In gennaio male anche Francia (-15,1%) e Germania (-8,6%).

Segno positivo, invece, per Regno Unito (+11,5%), in cresci-

tada undici mesi «grazie» spiega la nota dell'Unrae - alla maggiore stabilità della situazione economica». Bene anche la Spagna (+7% a gennaio), in virtù del «pompaggio» determinato dagli incentivi (150 milioni stanziati dal governo dopo una prima tranche di 75, esaurita in tre mesi e mezzo).

Sel'Eurozona e l'Ue27 soffrono (calo mai così basso dal 1990), non è così per i Paesi che non applicano la valuta comune. Per essi inizio d'anno spumeggiante con un +6,1%, grazie al contributo pesante del Regno Unito.

Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (filiera italiana), lancia un appello al futuro governo del Paese: «Simetta subito mano a un serio e improcrastinabile piano d'azione. Bisogna razionalizzare la tassazione e avviare misure di politica industriale indispensabili per rilanciare crescita e sviluppo».

Gli fa eco Filippo Pavan Ber-

nacchi (Federauto), il quale punta il dito sull'accanimento fiscale da parte del governo. «Si è prossima a danni irreversibili sbottando leader dei concessionari - e così la domanda di autoveicoli si è quasi dimezzata rispetto al 2007». In gennaio, sempre in Italia, le radiazioni di autoveicoli hanno superato le immatricolazioni: ogni 100 auto nuove targate, si sono avute 139 radiazioni.

In gennaio i principali gruppi automobilistici presenti nella «top ten» europea hanno archiviato il mese con volumi quasi tutti in ribasso, a eccezione dei tedeschi di Bmw e Mercedes. L'incremento del 6,4% segnato dal gruppo Bmw, comunque il più alto nella «top ten», non ha però impedito ai bavaresi di scivolare in settima posizione, lasciando il sesto posto in classifica al gruppo Fiat. In testa alla «top» si conferma il gruppo Volkswagen (-5,5%), seguito da Ps Peugeot Citroën (-16,1%) e

gruppo Renault (-6,1%). Male Ford: -25,5%. Tra i singoli marchi, il calo più marcato lo ha segnato Lexus (-47,2%), mentre il risultato più eclatante è di Jaguar (+26,2%). Fiat ha iniziato l'anno piazzando la sua Panda «made in Pomigliano» tra i 10 modelli più richiesti. La classifica è guidata ancora una volta dalla Volkswagen Golf. Il Lingotto, con i suoi marchi, ha fatto comunque peggio del mercato: -12,4% le vendite e quota scesa al 6,6%, contro il 6,9% di un anno fa. Ma, come evidenzia la nota del gruppo, una boccata d'ossigeno arriva dal marchio Fiat che ha limitato la perdita dei volumi al 4% e ha accresciuto la quota al 5,1%, contro il 4,9% di un anno fa. Non può sfuggire, però, il dato negativo di Jeep (-15,8%), marchio trainante del gruppo. Come anche il -37,2% di Alfa Romeo, in attesa del rilancio annunciato da Sergio Marchionne in sinergia con Maserati. E già anche Lancia-Chrysler: -31,5%.



L'auto non riaccende i motori È il peggior gennaio dal 1990

Italia giù del 17,6%. Fiat fa meglio, Panda nella top ten europea

MILANO

IN UN MESE che ha segnato il peggior risultato in Europa dal 1990, con un calo delle immatricolazioni auto dell'8,6% a quota 885.159, l'Italia si è confermata maglia nera del Continente, innellando il 14esimo risultato negativo e scivolando al quarto posto tra i principali mercati europei. Secondo i dati Acea, nel nostro Paese le immatricolazioni sono crollate del 17,6% a 113.525 auto. Si torna così a livelli di vendita del 1984, trent'anni fa. Su scala europea si è salvata solo la Gran Bretagna (+11,5%), mentre in Germania la flessione è stata

dell'8,6%, in Spagna del 9,6%, in Francia del 15,1%.

Per la prima volta dal dopoguerra, poi, è diminuito in cifra assoluta il numero di auto circolanti in Italia, segno che molti automobilisti hanno venduto il proprio mezzo senza sostituirlo. Dunque il 2013 è iniziato senza alcun segno

di svolta per l'industria europea delle quattro ruote che, fa notare il centro studi Promotor, rispetto al 2007, prima della crisi, già nel 2012 registrava un calo del 21,5%. Sempre più critica la situazione in Grecia, dove il calo di gennaio

è stato del 34,5%, dopo un -79% in tutto il 2012. Spagna e Italia hanno fatto registrare nel 2012 cali rispettivamente del 57% e del 44%.

MA NON TUTTI i gruppi piangono allo stesso modo. La casa del Lingotto, pur con un calo totale del 12,4% che ha fatto scendere la sua quota continentale al 6,6% del mercato, non è stata la peggiore. Spicca per esempio il risultato disastroso di Ford (-25,5%), malissimo anche Volkswagen (-12,1%), Peugeot (-16,6%), Citroen

(-15,9%), Renault (-10%) e Toyota (-14,6%). Il solo marchio Fiat ha limitato le perdite al 4% e Mer-

cedes (+4,7%), Bmw (+9,8%), Opel (+4,5%), Seat (+6%) e Dacia (+8,8%) hanno addirittura guadagnato. Fiat poi piazza la Panda tra le 10 auto più vendute d'Europa, ma solo all'ultimo posto (14.307 consegne a -5,5%) di una classifica che vede trionfare ancora la Volkswagen Golf. Secondo Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, «i prossimi mesi saranno ancora in salita»; chiede quindi «un serio e improcrastina-

bile piano d'azione». Sotto accusa il peso insopportabile del fisco. Altrimenti, sostiene il presidente di **Federauto**, Filippo Pavan Bernacchi «si produrranno danni irreversibili per la filiera».

IERI, intanto, il presidente della Fiat John Elkann ha incontrato a Bruxelles il presidente della Commissione Ue José Barroso per sostenere l'accordo di libero scambio Ue-Usa, ritenuto «un tema molto importante».

Massimo Degli Esposti

L'ORRIBILE 2012

Per la prima volta dal dopoguerra sono calate le vetture in circolazione



Il mercato Calo dell'8,4%, soffre di più l'area euro. L'Italia maglia nera: trascina anche il Lingotto

Auto, vendite ko in Europa. Fiat, bene Panda

La macchina realizzata nella fabbrica di Pomigliano nella classifica delle top 10

Giorgio Ursicino

ROMA. Non si placa la tempesta sull'Eurolandia dell'auto. Dopo un difficile 2012, anche nel primo mese dell'anno le vendite sono continuate a scendere nel Continente e i 27 paesi dell'Ue e i 3 dell'Efta hanno perso complessivamente l'8,5% infrangendo la barriera psicologica del milione di immatricolazioni. Fra i grandi mercati l'Italia (-17,6%) ha la maglia nera e penalizza anche Fiat (-12,4%, quota scesa dal 6,9 al 6,6%) che nel nostro paese è leader con quasi il 30% di quota. La Panda inoltre si piazza a gennaio tra le 10 auto più vendute d'Europa (la classifica è di Jato Dynamics e vede trionfare la Volkswagen Golf). Come fanno notare gli analisti del Centro Studi Promotor è in particolare l'area euro in gran-

de affanno, mentre gli altri paesi che adottano monete diverse sono addirittura in crescita, come tutti i principali mercati del pianeta.

A gennaio nei 30 paesi sono state consegnate solo 918.280, il livello più basso dal 1990 anno in cui l'Accea (l'Associazione dei Costruttori Europei) ha iniziato a monitorare l'intero mercato continentale. Sebbene con volumi più importanti, i paesi dell'euro hanno perso il 12,8%, mentre gli altri hanno incrementato le loro vendite del 6,1%, passando da 210 mila a 223 mila consegne.

Con la frenata dell'ultimo mese il nostro paese è sceso al quarto posto in Europa (è stata scavalcato dalla Francia, mentre Germania e Gran Bretagna erano già davanti), una posizione che fino a qualche anno fa occupava nella classifica mondiale (dietro Stati Uniti, Giappone e Germania). L'Italia fra i top five è quella che perde di più, (-17,6%), precedendo la Francia (-15,1%), la Spagna (-9,6%) e la Germania (-8,6%).

In controtendenza la Gran Bre-

tagna che mette a segno l'11° risultato mensile positivo con un incremento delle vendite dell'11,5%. Senza l'apporto del Regno Unito, il calo europeo andrebbe a doppia cifra, attestandosi all'11,5%. Peggio del nostro paese fanno la Grecia (-34,5%), l'Olanda (-31,2%), l'Ungheria (-26,1%) e l'Irlanda (18,8%). Rispetto ai livelli ante crisi già a fine 2012 la Grecia aveva perso il 79%, la Spagna il 57%, il Portogallo il 53% e l'Italia il 44%.

«Da 14 mesi siamo i peggiori d'Europa e registriamo perdite a due cifre, anche a gennaio abbiamo registrato un calo doppio rispetto alla media europea», ha commentato Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. Il CPS ha calcolato che a gennaio fra il minor gettito d'Iva e quello dovuto alla vendita dei carburanti lo Stato ha perso 229 milioni di euro. Fra i costruttori Fiat è scesa più della media del mercato europeo, ma meno di quello italiano. Le vendite del gruppo italiano sono diminuite del 12,4%, ma il brand Fiat ha perso solo il 4% guadagnando 0,2% di quota (da 4,9% a 5,1%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto, vendite ko in Europa. Fiat, bene Panda

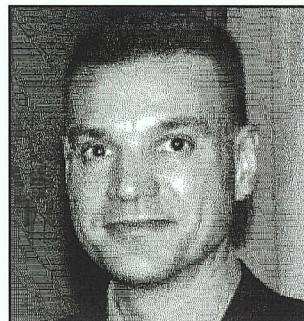
Paese	2012 (milioni)	2013 (milioni)	%
Stati Uniti	1.200	1.250	+4,2
Giappone	1.100	1.150	+4,5
Germania	1.000	1.050	+5,0
Francia	900	950	+5,6
Gran Bretagna	800	850	+6,3
Italia	700	650	-7,1
Spagna	600	550	-8,3
Portogallo	500	450	-10,0
Grecia	400	350	-12,5
Olanda	300	250	-16,7
Ungheria	200	150	-25,0
Irlanda	100	120	+20,0
Media Europa	1.000	920	-8,0

CRISI AUTO

**IL PAVAN BERNACCHI
PENSIERO**

Filippo Pavan Bernacchi

"Il dato comunicato oggi sulle immatricolazioni Ue di gennaio (-8,7%) sta facendo clamore in Europa mentre in Italia sta passando quasi inosservato. Il -17,6% nostrano conferma che anche a gennaio siamo riusciti a raddoppiare la perdita rispetto alla media Ue - ha detto il presidente di **Federauto**, Filippo Pavan Bernacchi commentando i dati sulle immatricolazioni diffusi dall'Acea nei 27 paesi Ue più Efta. "Ma se l'Italia nell'Ue detiene da 14 mesi la maglia nera sulle immatricolazioni, con il dato negativo sempre in doppia cifra, la responsabilità è in gran parte da addebitare alle terapie di accanimento fiscale sull'automotive da parte del nostro Governo". Per il presidente della federazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, camion e autobus: "L'insprimento fiscale nei confronti dell'acquisto, della proprietà e del possesso degli autoveicoli ha contratto la domanda di autoveicoli riducendola dal 2007 quasi del 50%. Senza una politica che dia risposte immediate, si produrranno danni irreversibili per la filiera dell'automotive".



3-20 FEBBRAIO 2013 **Industria e Finanza**

ACQUISIZIONI
SORIN GROUP SI PRENDE ALCARD
Il leader mondiale nel settore medico cardiovascolare consolida la propria presenza nel mercato globale della cardiologia

LA FORNITURA DI ENERGIA
LA FORNITURA DI ENERGIA

PARTNERSHIP TRANSATLANTICA USA-EUROPA
UPS SOSTIENE GLI STATI UNITI D'AMERICA NELL'IRANO NEGOZIATI
L'accordo tra i due paesi mira a risolvere le dispute economiche, creando opportunità di lavoro e spingendo la crescita economica

CRISI. Cedono tutti i maggiori costruttori con l'eccezione dei marchi specializzati nel lusso

Auto, nella Ue vendite giù dell'8,5% a gennaio

In Italia il mercato cala del -17,6%
La quota Ue del Lingotto scende,
ma le vendite di Panda e 500
fanno aumentare il marchio Fiat

ROMA

Parte con un record negativo il 2013 dell'auto in Europa, con immatricolazioni -8,5% peggior gennaio dal 1990, quando iniziarono le rilevazioni dell'Acea, Associazione europea dei costruttori di auto. A cedere volumi quasi tutti i principali costruttori, con le eccezioni dei brand di lusso, tra i quali Bmw, Mercedes, Jaguar e Land Rover. Il colpo più forte lo hanno accusato i gruppi generalisti, come Ford, Psa Peugeot Citroen, Toyota e Fiat.

Il Lingotto a gennaio ha segnato nell'Ue a 27 più i Paesi Efta -12,4% rispetto a un anno fa. La quota di mercato è al 6,6% dal 6,9 di gennaio 2012. Ma, come evidenzia il Lingotto in una nota, una boccata d'ossigeno arriva dal marchio Fiat che ha limitato la perdita a 4% e ha accresciuto la quota a 5,1%, contro il 4,9 di un anno fa. Il brand Fiat ha migliorato la quota anche «rispetto al 4,4% di dicembre», così come il Gruppo Fiat, +0,6% rispetto a dicembre. E ciò «nonostante la pesante penalizzazione del mercato italiano, che perde il 17,6% delle vendite», rilevano da Torino, evidenziando «i positivi risultati della 500L, ai vertici nel segmento» e di «Panda e 500, stabilmente le

Carburanti

Benzina a 1,9 è la più cara in tutta la Ue

Continuano ad aumentare i prezzi dei carburanti, con il prezzo servito della benzina che per molte compagnie è più di 1,9 euro, e più di 1,8 per il gasolio. È quanto è risultato oero dalla rilevazione effettuata da Staffetta quotidiana.

E il prezzo alla pompa della benzina venduta in Italia è il più alto d'Europa, anche a causa di un peso fiscale che solo in Olanda, tra i 27 paesi dell'Ue, è superiore.

Lo rileva la Cgia di Mestre che ha aggiornato, al 18 febbraio, i prezzi alla pompa della benzina praticati in Europa.

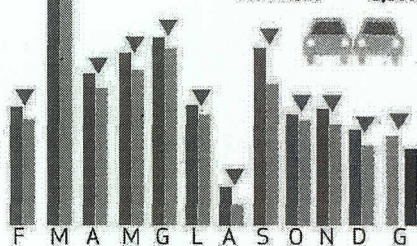
Per la Cgia, con un prezzo al litro a 1,845 euro, gli italiani sono i più penalizzati della Ue. Su questo prezzo insiste un livello di tassazione (accise + Iva) che tocca 1,024 euro. L'Olanda ha un carico fiscale a 1,050 euro.

Rispetto alla media dell'area euro, il prezzo al litro in Italia è superiore di 0,258 euro. +0,301 euro rispetto alla media Ue 27.

L'auto in Europa

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE

	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
Gen 2013		918.280	
Gen 2012		1.003.763	
Variazione		-8,5%	



Le variazioni gennaio 2013 su gennaio 2012

PRINCIPALI PAESI

ITALIA	-17,6%	Spagna	-9,6%
Francia	-15,1%	Regno Unito	+11,5%
Germania	-8,6%	Olanda	-31,2%

PRINCIPALI GRUPPI

Volkswagen	-5,5%
PSA	-16,1%
Renault	-6,1%
GM	-5,2%
Ford	-25,8%
Fiat	-12,4%
Bmw	+6,4%
Toyota	-16,1%
Daimler	+3,7%
Nissan	-6,4%
Hyundai	-2,2%
Volvo	-16,8%
Kia	+7,7%
Honda	+11,8%

citycar più vendute in Europa». A gennaio Panda era tra le 10 auto più vendute d'Europa, in una classifica che premia il segmento B e vede trionfare, per l'ennesima volta, la Volkswagen Golf. Male gli altri marchi, Lancia/Chrysler -31,7%, Alfa Romeo -36,8 e Jeep -14,5%. Tra i primi dieci gruppi europei, Fiat è sesta e scavalca Bmw. Volkswagen è prima, seguita dalle francesi Psa e Renault.

Tra i principali mercati l'Italia scivola al quarto posto a favore della Francia ed è anche quello con la flessione più marcata (-17,6%). A gennaio vanno in rosso anche Francia -15,1% e Germania -8,6. Unica eccezione la Gran Bretagna +11,5% che sembra aver sostituito la Germania nel ruolo di

locomotiva d'Europa. La Spagna pur contenendo il ribasso al 9,6%, a gennaio è scavalcata come quinto mercato dal Belgio +13,3%.

Per il Centro Studi Promotor, la situazione in Europa è dovuta all'Eurozona -12,8%, a fronte di +6,1% dei Paesi che non adottano l'euro. L'Unrae, che riunisce gli importatori auto in Italia, sottolinea che «solo 12 Paesi fanno meglio della media europea, sorretta soprattutto dal Regno Unito, senza il cui contributo il calo dell'Europa sarebbe dell'11,5%». Situazione evidenziata anche dall'Anfia, mentre Federauto rileva che l'Italia è «maglia nera in Europa da 14 mesi, con il dato negativo sempre in doppia cifra» e che «perde il doppio rispetto alla media Ue». ●