



RASSEGNA STAMPA

MARZO 2013

Aggiornamento al 2 aprile 2013

Mercato Dura presa di posizione di **Federauto**. Pavan Bernacchi: «Il provvedimento non ha portato alcun beneficio al settore»

Incentivi bruciati in un attimo: «È stata solo una bufala»

MILANO — «Bufala». Cioè: l'inganno mescolato all'errore. È così che Filippo Pavan Bernacchi, capo dei concessionari italiani, definisce gli «incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni» (la *Gazzetta Ufficiale* chiarisce: elettrici, ibridi, a gpl, a metano, a biometano, a biocombustibili, a idrogeno) partiti il 14 marzo. Partiti e, puff, spariti in poche ore. Almeno quelli per i privati: 4,5 milioni di euro, una briciola dei 40 milioni disponibili nel 2013. La campagna verrà ripetuta l'anno prossimo (35 milioni di euro) e nel 2015 (45 milioni). Direbbe Pavan Bernacchi: stesso schema, stessa «bufala» moltiplicata per tre. «Sono già stati dissipati circa 5 milioni di denaro pubblico — spiega il presidente di **Federauto** — e adesso se ne butteranno altri 35». Che sono quelli riservati ai «veicoli uso terzi (significa taxi, car-sharing, noleggi, tra-

sporto merci, ndr) e per l'esercizio di imprese». In pratica le aziende pubbliche e private.

«Abbiamo cercato di convincere il parlamento della necessità di sostenere seriamente un settore che — snocciola Pavan Bernacchi — occupa 1 milione e 200 mila persone, dà l'11,4 per cento di Pil e il 16,6 delle entrate fiscali. Abbiamo proposto un piano di incentivi triennale e scalare, per uscire gradualmente dalla "droga" del contributo. Un piano che sarebbe stato finanziato dalle vendite stesse, con Iva e bollo, e avrebbe giovato a tutti, consumatori compresi». Invece hanno fatto «un pasticcio: ai cittadini quasi niente, mentre lo Stato spreca risorse».

«Fumo negli occhi», rincarava. Anche perché, scava Pavan Bernacchi, la maggior parte del fondo è condizionata alla rottamazione di veicoli vecchi di almeno dieci anni: «Sembra

il ritratto delle flotte pubbliche, visto che quelle private di solito vengono rinnovate ogni 4/5 anni». Sul sito dedicato ai contributi (www.bec.mise.gov.it/site/bec/home.html) è possibile seguire l'avanzamento delle richieste. I fondi per gli «acquirenti senza rottamazione» sono raffigurati da un semaforo rosso (al momento in cui scriviamo rimangono 17 euro). Quelli per le imprese, dal semaforo verde: i soldi sono ancora lì. Per il ministero dello Sviluppo economico la spiegazione di questa inattività è che «le aziende si prendono più tempo dei privati». Per Pavan Bernacchi è la dimostrazione che la soglia dei 10 anni esclude le società private.

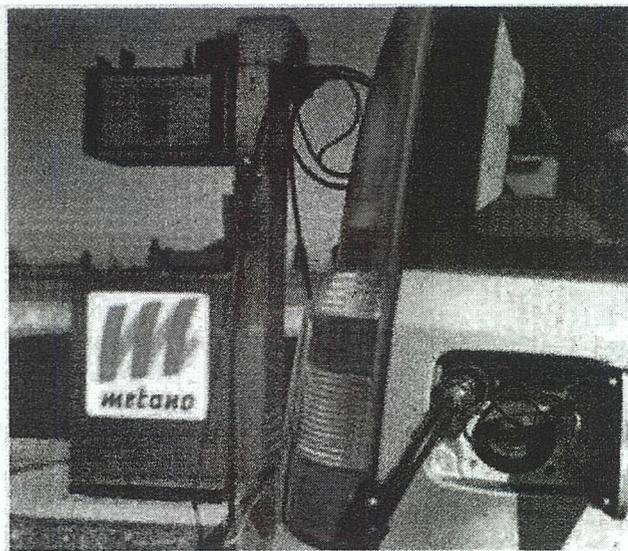
Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, non vuole usare la clava. Ma anche lui è scontento: «Questi "ecoincentivi" sono troppo li-

mitati, dunque inefficaci — dice. — Alla fine si venderanno circa 22 mila auto. Bisogna andare alla radice della crisi, ridurre l'enorme pressione fiscale sulle famiglie e sulle imprese». La posizione dei costruttori non sorprende Pavan Bernacchi: «È la prima volta che un provvedimento suscita il dissenso di tutta la filiera».

Intanto ci si organizza. Bruciati i contributi per comprare auto ecologiche senza rottamazione? Nessun problema, risponde per esempio la Fiat: per tutto marzo, le bi-fuelli del Lingotto vengono vendute con uno sconto pari al bonus governativo (tremila euro sulla Lancia Ypsilon Ecochic Gold a metano; duemila sulla Fiat 500L TwinAir Turbo Natural Power; cinquemila sull'Alfa Romeo Giulietta 1.4 Turbo Gpl).

Roberto Iasoni
riasoni@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rifornimento di un'auto alimentata a benzina e a metano

Sprechi

«Abbiamo già dissipato circa 5 milioni di denaro pubblico e adesso ne butteremo via altri 35»



Sono partiti gli incentivi per le vetture alimentate a carburanti alternativi ma i modelli a gas e quelli che recuperano energia erano già gli unici in crescita in un mercato in forte difficoltà: abbattano le emissioni ma riducono anche i costi

È ecologica l'auto anticrisi

LO SCENARIO

ROMA La crisi non molla la presa sul mercato italiano dell'auto. Anche a febbraio fra i 5 più importanti paesi europei il nostro è quello che ha perso di più (-17,4%), dando un contributo importante alla frenata delle vendite in Europa (i 27 paesi UE più i 3 Efta) che è arrivata in doppia cifra (-10,2%) nell'ultimo mese. In una fase come questa i clienti scarseggiano e sono particolarmente attenti al costo della vettura poiché il denaro viene investito con grande oculatezza.

PREZZO PIÙ ALTO

Nel settore delle compatte, il più grande nel nostro paese, bastano poche centinaia di euro per spostare l'offerta da un modello all'altro. In uno scenario del genere, di solito, i modelli che costano di più vengono penalizzati e le vetture ecologiche sono quasi sempre più care poiché adottano una tecnologia avanzata (è il caso delle elettriche) e, a volte, anche componenti aggiuntivi (le ibride e quelle a gas). Invece sono proprio queste tipologie le uniche che tirano e vanno addirittura contro tendenza, aumentando i volumi e incrementando in maniera significativa le quote di mercato.

ECOINCENTIVI BLUFF

Nei giorni scorsi sono partiti gli ecoincentivi deliberati nella precedente legislatura e la prima tranche (altre due scatteranno nel 2014 e nel 2015) riservata ai privati sembra sia svanita in pochi minuti. Non saranno certo questi

bonus pesantemente contestati da Federauto (l'Associazione dei concessionari italiani) cambiare le sorti del mercato ma, sarà un caso, le categorie che possono percepire i bonus sono quelle che nell'ultimo periodo hanno incrementato le vendite. Il criterio fondamentale adottato per accedere ai contributi statali è stato la CO2 che non deve superare i 120 gr/km. Poi ci sono divisioni per fasce (da 120 a 96 gr/km, da 95 a 51 e sotto i 50) e ulteriori restrizioni (vettura da rottamare, intestazione ad azienda), la prin-

cipale delle quali è che i veicoli considerati ecologici devono essere elettrici o ibridi o alimentati da carburanti "alternativi" come Gpl, metano, biometano, biocombustibili e idrogeno (sono esclusi quindi quelli a benzina e gasolio).

Visto che le vetture ad idrogeno esistono (e funzionano) solo nei centri ricerca dei grandi costruttori (la rete di distribuzione dell'idrogeno è inesistente e difficile da realizzare) e nel mese di febbraio in Italia sono state immatricolate zero vetture ad etanolo, le auto che rientrano negli incentivi sono le elettriche, le ibride e quelle a gas, cioè quelle che vanno per la maggiore. Le elettriche non riescono a decollare, senza incentivi significativi e permanenti come avviene il paese del Nord Europa, il costo delle batterie è ancora troppo elevato e il problema dell'autonomia (massimo 200 km) resta insormontabile per chi vuole utilizzare la vettura anche fuori città o

non ha un facile punto di ricarica (le colonnine sono ancora troppo poche).

FEDERAUTO CRITICA

Nel 2012 sono state vendute appena 520 vetture elettriche, il 70% in più rispetto alle 305 del 2011, ma la tendenza si è invertita nel 2013 (forse a causa dell'attesa per gli incentivi come sottolinea Federauto): -52,87% nel bimestre (da 87 a 41 unità), addirittura -73,33% nell'ultimo mese (da 30 a 8 pezzi, siamo vicini allo zero assoluto).

Completamente diverso lo stato di salute delle vetture a metano, Gpl e, soprattutto, delle ibride. Le prime sono cresciute del 40% nel 2012 e di un ulteriore 23,49% nei due mesi del 2013; quelle a Gpl rispettivamente del 128,5% e del del 62,76%, mentre le ibride ormai crescono a tripla cifra: +92% nel 2012, +170% nei primi due mesi del 2013, addirittura +213% a febbraio.

VOLANO I DUE MOTORI

I modelli a Gpl sono numerosi, quelli a metano in decisa crescita. La reale offerta delle ibride (cioè volumi di un certo rilievo) è invece composta da modelli di due soli costruttori che occupano i primi otto posti delle vendite della categoria: Toyota e PSA. Il gigante giapponese ha inventato il filone (e gli ha dato anche il nome) e propone Yaris, Auris la Prius nelle sue varie declinazioni e l'intera gamma Lexus. I francesi rispondono con l'orgoglio di aver introdotto per primi l'ibrido diesel con un originale schema che comprende nell'offerta anche la trazione integrale.

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ATTUALITÀ | INTERVISTA A FILIPPO PAVAN BERNACCHI - PRESIDENTE FEDERAUTO

AFFRONTIAMO LA CRISI

Franco Fiorucci

Sono tempi duri per chi vende automobili. E non si vedono spiragli di miglioramento. Chi conosce bene questa situazione è Filippo Pavan Bernacchi, concessionario Fiat in Veneto e presidente della **Federauto**, l'organizzazione che riunisce i dealer italiani. Ha 46 anni e, a parte il suo temperamento nell'affrontare la crisi senza panico, è interessante sentire quale sia il quadro della situazione, visto dalla sua posizione. Per esempio, quando risponde alla nostra domanda per sapere se le difficoltà siano omogenee in tutta Italia o se ci siano discrepanze da regione a regione, tra Nord e Sud.

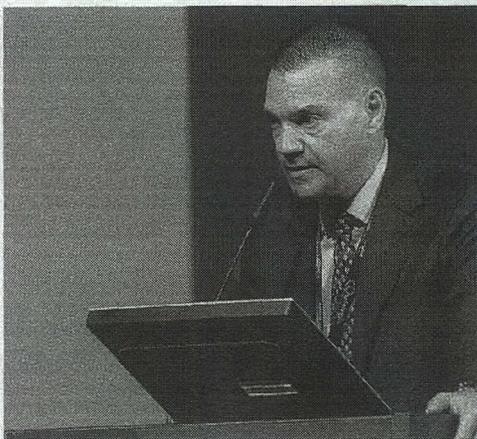
«Non ci risultano differenze di particolare rilievo. La crisi sembra non aver fatto sconti a nessuno. Una sorta di pandemia inarrestabile, aggravata da un'overdose di tasse».

Federauto ha preso iniziative per aiutare gli associati ad affrontare questa fase? Se sì, quali?

«Da tempo stiamo aiutando colleghi in difficoltà. Purtroppo alcune situazioni erano claudicanti da tempo e questo drastico calo di mercato, -44% dal 2007 ad oggi, non ha lasciato loro scampo. Per meglio affrontare il periodo **Federauto** ha messo in campo una task-force di professionisti che possono dare i giusti consigli a chi è in difficoltà. Le Associazioni di marca che rappresentiamo hanno ottenuto da molte Case dei provvedimenti economici e finanziari per lenire le sofferenze delle reti di distribuzione». Tra i concessionari ci sarà chi tende a paralizzarsi di fronte alla crisi e chi cerca ogni spunto per migliorare la situazione. È così?

«La crisi è un grande acceleratore di decisioni, spesso rimandate da tempo. È il momento di guardarsi allo specchio, di farsi degli esami di coscienza, di rimettere in discussione processi, mansioni, sedi, e abitudini. Il mercato premierà chi tra i concessionari farà le scelte corrette e punirà chi sarà arrivato tardi o non avrà saputo reinventarsi».

“La perdita nelle vendite di auto è una pandemia inarrestabile, aggravata da un'overdose di tasse” Dal 2007 ad oggi si è registrato un calo drastico del mercato Ma Federauto ha messo in campo i suoi specialisti per combatterlo



Una volta l'auto si comprava a cambiali. È possibile che le difficoltà a ottenere finanziamenti portino a un ritorno di questo strumento di pagamento?

«Uno dei problemi maggiori sono i contenziosi. Le persone, le famiglie, che non possono più far fronte agli impegni. Per questo è diventato più difficile ottenere dei finanziamenti. Le cambiali hanno la stessa filosofia dei finanziamenti: si concedono a persone, famiglie, imprese, che abbiano la capacità di restituzione».

Da vertice della Federauto. Lei può monitorare i rapporti dei dealer con le varie Case. C'è omogeneità o ci sono forti differenze?

«Le regole del gioco, le regole economiche della distribuzione sono simili. Invece, nei rapporti tra Case, Associazioni dei concessionari e concessionari, i comportamenti sono anche diametralmente opposti, per via della filosofia dei Costruttori, ma, soprattutto, per come alcuni manager

la interpretano. Si nota la componente umana: sono gli uomini, manager o concessionari, che possono fare la differenza. E molti la fanno».

La crisi ha portato a promozioni molto allettanti per i consumatori. Secondo la sua percezione, ne sono consapevoli e non vogliono proprio comprare, o non è chiaro il messaggio delle superoccasioni?

«Mai come in questo momento è conveniente acquistare un'auto. Le Case e i concessionari si stanno facendo la guerra per attirare i clienti e questo a suon di sconti, promozioni, finanziamenti agevolati. E molto altro ancora. Siamo sicuri che le persone lo sappiano bene, ma siano frenate dal contesto: recessione, disoccupazione, cassa integrazione, aziende che chiudono, inasprimento fiscale, incertezza politica. Questi elementi bloccano anche chi potrebbe spendere: spesso rimane alla finestra e attende non prezzi migliori, ma prospettive più rosee. È la famosa fiducia del consumatore. Dall'altra parte abbiamo un consistente parco circolante vecchio, per cui molti sono costretti a cambiare l'auto e questa situazione solleva il mercato, grazie all'offerta di grandi affari, sul nuovo e sull'usato».

Cosa ci aspetta nel futuro di concessionari e vendite, post crisi?

«Le strutture, le concessionarie, i processi, cambieranno, ma per gradi. I clienti vogliono ancora toccare le vetture, salirci sopra, provarle, non si accontentano delle foto in Internet. Gli autoveicoli sono beni complessi e durevoli. E questo si riflette sul modo di venderli e assisterli. Ma le Concessionarie dovranno avere, comunque, almeno due sedi: una fisica e una virtuale, sul web. Inoltre, dovranno imparare a convivere con i giudizi di blog, community e altro, che fanno prosperare o uccidono le aziende. Ma siamo pronti a raccogliere anche questa sfida e auspichiamo faccia pulizia di molti operatori, che spesso non sono concessionari ufficiali di Case automobilistiche e operano in maniera truffaldina o border-line».

MISURE D'EMERGENZA

Sopra, il presidente di **Federauto** Filippo Pavan Bernacchi, mentre discute all'assemblea dell'Associazione di categoria dei concessionari di automobili. Pavan Bernacchi ha fatto sapere che gli associati in difficoltà non saranno lasciati soli, bensì aiutati ad affrontare la crisi, che per certi versi può essere anche uno stimolo a fare meglio.

Il bonus statale per i veicoli elettrici, ibridi o a gas

Incentivi poco utili alle aziende: scattano solo con la rottamazione

di Sara Visconti

Il 14 marzo scorso sono entrati in vigore gli incentivi all'acquisto dei cosiddetti "veicoli a basse emissioni complessive" previsti dal Dl n.83 del 22 giugno 2012, convertito nella legge n.134 del 7 agosto. Benché spesso sia stato definito come "orientato alle aziende", il provvedimento avrà ben pochi riflessi sulle immatricolazioni riferite a questo canale, anche se i potenziali beneficiari sono teoricamente numerosissimi. Lo scoglio che ostacolerà l'accesso agli incentivi è costituito dall'obbligo, contestuale all'acquisto del nuovo veicolo, di rottamare un altro con almeno 10 anni di vita.

Tale vincolo decade se il veicolo nuovo emette meno di 95 g/km di CO₂, ma è chiaro che nell'ambito dei mezzi acquisiti con il noleggio, che rimangono nella flotta non più di 60 mesi, non esistono veicoli con almeno 10 anni di età la cui rottamazione consente l'accesso al bonus, e lo stesso discorso riguarda anche la maggior parte delle aziende con un parco veicoli di proprietà.

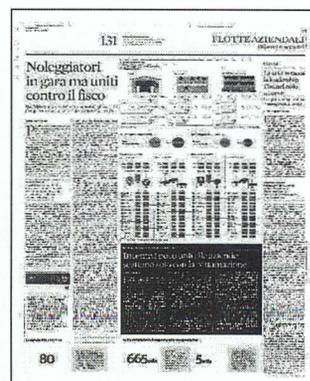
Quindi, gli incentivi potranno forse interessare i proprietari di vecchi taxi e di veicoli strumentali particolari, e magari le amministrazioni e le aziende pubbliche, categorie di utenti che non di rado utilizzano veicoli di servizio molto datati. Tuttavia, un altro ostacolo formidabile sulla strada del provvedimento governativo pro-aziende è costituito dalla mancanza d'interesse, da parte delle aziende stesse, all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale dei quali si vorrebbe favorire la diffusione.

La situazione è ben delineata dalla testimonianza del responsabile di una nota società di noleggio a lungo termine il quale, interpellato da *Il Sole24Ore* il 12 marzo, cioè a due giorni dalla partenza degli incentivi, ha fatto notare che a quella data non aveva ricevuto, da parte delle società clienti, nemmeno una singola richiesta di preventivo per l'eventuale acquisto agevolato di un veicolo "ecologico" soggetto al bonus. L'interesse, insomma, è tiepido e a raffreddarlo ulteriormente c'è anche un altro fattore: tralasciando ogni considerazione sui veicoli elettrici (la cui

diffusione è frenata anche da aspetti tecnici e legati alla carenza di infrastrutture di ricarica), i canoni di noleggio di un veicolo "ecologico" a gpl o a metano sono sensibilmente più elevati rispetto a un modello corrispondente a benzina o a gasolio e l'aggravio di costi per l'azienda può annullare, o addirittura sopravanzare, il risparmio generato dal bonus. Insomma, a prescindere da ogni altra considerazione, dal punto di vista puramente finanziario è più conveniente noleggiare un veicolo non incentivato che brucia carburanti tradizionali piuttosto che uno funzionante con quelli gassosi e che gode delle agevolazioni dello Stato. A questo punto, a favore del gas rimarrebbe solo il vantaggio del minor costo del carburante.

È una motivazione sufficiente? Evidentemente le aziende credono di no. E forse è anche per questo che Filippo Pavan Bernacchi, presidente dei concessionari italiani, interpellato riguardo all'impatto del provvedimento sul mercato dell'auto, è stato lapidario: "Gli incentivi? Ridicoli".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ECOLOGIA

La maxi-bufala degli incentivi svaniti in 4 ore

PIERO BIANCO

Ci sono gli incentivi statali, lo sapevate? Da 2 a 5 mila euro per l'acquisto di auto elettriche, ibride o a gas (niente benzina o diesel), 40 milioni stanziati quest'anno dalla Legge Sviluppo per supportare l'acquisto di modelli ecologici. Peccato che 35,5 siano riservati a vetture per «uso di terzi», quindi aziendali, taxi, noleggi con conducenti, o utilizzabili come bene strumentale nell'esercizio dell'impresa. Roba di nicchia, infatti a questo fondo hanno attinto nei primi giorni utili (gli incentivi sono scattati giovedì scorso) pochi privilegiati con i requisiti.

Ma gli altri, quelli per la gente normale? Svaniti in meno di 4 ore. Evaporati in un baleno i 3 milioni per l'acquisto senza rottamazione di veicoli con emissioni comprese fra 51 e 96 g/km di Co₂, di fatto solo auto bi-fuel. Qualcosina (700 mila euro) è rimasto del milione e mezzo destinato a veicoli con emissioni fino a 50 g/km, dunque le elettriche e poche ibride.

Se doveva rianimare il mercato, l'operazione-incentivi è miseramente fallita. Una autentica beffa, per chi ha tentato di accedervi trovando subito le porte sprangate. «Una bufala - ha denunciato Pavan Bernacchi, presidente di Federauto che rappresenta i concessionari -. Solo fumo e niente arrosto. Incentivi negativi per il settore perché hanno innescato inutili attese. Abbiamo dissipato circa 5 milioni di euro di denaro pubblico per non vendere neanche un'auto in più. Adesso butteremo via gli altri 35 milioni destinati alle aziende, ammesso che nel loro parco abbiano autoveicoli da rottamare con più di dieci anni, cosa molto difficile».



L'INIZIATIVA

Incentivi già esauriti Federauto: «Adesso servono misure vere»



La Fiat Panda Twinair: i modelli "ecologici" del Lingotto, a metano e GPL hanno avuto ordini raddoppiati con gli incentivi Fiat

ROMA - Solo 120 milioni, distribuiti in tre anni, dal 2013 al 2015, per chi acquista vetture verdi. E' sicuramente una goccia che cade nel mare tempestoso nel quale si dibatte il mercato dell'auto, arrivato al limite di sopravvivenza dopo cinque anni di rovinosa crisi. Il contributo previsto dalla Legge Sviluppo è finalizzato a promuovere la mobilità sostenibile, favorendo l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, a metano, a biometano, a Gpl, a biocombustibili, a idrogeno, ovvero tutti quelli che rispettano il tetto massimo di 120 g/Km di emissioni di CO2. Per ogni singolo eco-veicolo il contributo previsto è di pari al 20% del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 5 mila euro per quelli con emissioni di CO2 inferiori a 50 g/km. Dei 120 milioni di euro stanziati, 40 milioni sono relativi al 2013, 35 al 2014 e 45 al 2015. Il fondo previsto per il 2013 è suddiviso in due ulteriori importi: 4,5 milioni e 35,5 milioni.

Il primo è riservato all'acquisto da parte di privati di veicoli con emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km, il secondo è destinato all'acquisto di veicoli ecologici con emissioni non superiori a 120 g/km da parte di aziende o destinati all'uso di terzi a condizione che venga rot-

tamato un veicolo di oltre 10 anni di cui si sia in possesso da almeno 12 mesi. Il contributo erogato per ogni nuova auto è pari al 20% del prezzo di acquisto, max 5.000€ per le auto che emettono meno di 50 g/km di CO2; max 4.000€ per quelle tra 51-95 g/km di CO2; max 2.000€ per quelle tra 96-120 g/km di CO2.

Renault mette a disposizione un contributo supplementare, grazie al quale la Renault Twizy sarà acquistabile a partire da 5.650€, la ZOE da 17.350, la Fluence Z.E. da 22.850 e il Kangoo Z.E da 16.050. Nissan offre la sua Leaf 100% elettrica a 29.950€ con rata mensile di 499€ senza alcun anticipo. Anche il gruppo Fiat rilancia con importanti bonus, non cumulabili con gli incentivi statali, che riguardano tutti i modelli a GPL e metano Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Incentivi che per il gruppo torinese dureranno fino al 31 marzo e che hanno fatto raddoppiare gli ordini di veicoli a metano e GPL. Ma se per qualcuno l'iniziativa ha generato ottimismo, per altri, legge Federauto, avrà conseguenze negative. La corsa agli incentivi, iniziata ieri, si è già esaurita, pochi vantaggi per Case e utenti. «Gli incentivi? Una bufala, ora servono misure vere»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MERCATO Vendite in caduta libera: a febbraio -17,4%

Auto, va sempre peggio Solo Audi e Kia respirano

*Allarme dell'Acì: «Senza interventi, tempi duri fino al 2016»
Il gruppo Fiat (-16,8%) si consola con Brasile e Stati Uniti*

Pierluigi Bonora

■ Più che del quindicesimo calo a doppia cifra consecutivo delle immatricolazioni (un altro -17,4% a febbraio in Italia), è l'allarme lanciato dal presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani, a dover preoccupare non poco la filiera dell'automobile. «Fino al 2016 - avverte - il 53% degli italiani non comprerà un'auto se non saranno abbattuti i costi di esercizio e soprattutto le tasse sul settore».

Febbraio, dunque, è stato un altro mese in cui l'auto non è riuscita a riemergere dalla fitta nebbia in cui è piombata. «Indossiamo la maglia nera a livello europeo - ricorda Filippo Pavan Bernacchi, presidente dei concessionari aderenti a Federauto - ma ora che il fondo è stato toccato speriamo in una timida e lenta ripresa». E se l'auto nuo-

va è stata confinata in fondo alla shopping list degli italiani, non è così per quella di seconda mano.

«Con un +1,07% - osserva Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - l'usato tiene, mentre i dati dello scorso mese hanno riportato il settore agli anni '70». Il crollo del mercato rappresenta un danno anche per lo Stato, visto che «nel primo bimestre del 2013 il gettito Iva si è contratto di 154 milioni». Per Roberto Vavassori (Anfia), il quale parla a nome della filiera italiana, è necessario costituire una consulta sul settore che si ponga come interlocutore privilegiato nel momento in cui vengono presi provvedimenti legislativi riguardanti la mobilità.

Intanto, mentre l'Unrae (importatori) ha abbassato le stime di vendite del 2013 a 1,3 milioni di unità, al suo interno alcune case si rivela-

no ancora più pessimiste, e azzardano un mercato a 1,2-1,25 milioni di veicoli venduti.

Il gruppo Fiat, dal canto suo, continua a soffrire in Italia e guarda attraverso il binocolo i dati positivi in Brasile (+6,4% nel bimestre, primo marchio con il 22,2% del mercato nonostante il calo generale delle consegne il mese scorso: -5,5%) e quelli di Chrysler negli Usa (+4% in febbraio e +2% per la Fiat 500 «yankee»). In Italia, mentre la quota è salita di 0,2 punti al 28,5%, il gruppo ha immatricolato il 16,8% in meno di vetture. «Panda (con il 45,9% di quota del segmento A) e Punto (con il 18,4% di quota nel B) sono sempre le vetture più vendute». Tra le top ten anche Lancia Ypsilon, al quarto posto, e 500 (con il 14,9% di quota nel segmento A. Pesanti Alfa Romeo (-38,4%) e male anche Jeep (-38,3%). Positive solo Audi (+2,1%) e Kia (+15,6%).



PREOCCUPATO Il presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani



La crisi Tiene il settore dell'usato (+3,5% nel primo bimestre)

45,9

Per cento
È la quota di mercato nel segmento A realizzata dalla Panda, una delle più vendute

Febbraio nero per l'auto Il mercato giù del 17,4% Le vendite Fiat -16,8%

36,5

Per cento
Prosegue il successo di vendite della 500L che si conferma la più venduta del segmento

Nuovo tonfo delle immatricolazioni
Il Lingotto recupera la quota al 28,48%

Leonardo Ventura

■ Nuovo tonfo delle immatricolazioni dopo il pesante risultato di gennaio (-17,25%). A febbraio la situazione del mercato dell'auto in Italia è peggiorata (-17,41%) al punto che l'Acis stima una ripresa solo dopo il 2016. Entro quell'anno il 53% degli italiani potrebbe non acquistare più un'auto. Secondo le rilevazioni del ministero dei Trasporti, nel periodo gennaio-febbraio 2013, sono state immatricolate 222.406 autovetture, ovvero il 17,33% in meno rispetto al corrispondente bimestre dell'anno scorso, durante il quale ne furono immatricolate 269.017. La crisi favorisce il mercato dell'usato. Nei primi due mesi dell'anno sono stati registrati 713.544 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +3,57 rispetto a gennaio-febbraio 2012, durante il quale ne furono registrati 688.978.

E la Fiat? Non fa eccezione. Le vendite a febbraio sono diminuite del 16,84% rispetto allo stesso mese del 2012 con 30.874 auto vendute. La quota mercato invece migliora e sale

al 28,5% contro il 20,3% (+0,2%) dello stesso periodo dell'anno scorso. Poco meno di 50 mila le registrazioni nei primi due mesi dell'anno, grazie alle quali il brand ottiene una quota del 22,1%, in crescita di 2,2 punti percentuali in confronto allo stesso periodo dell'anno scorso. Ai vertici della classifica delle auto più vendute nel mese si piazzano Panda (con il 45,9% di quota nel segmento A) e Punto (con il 18,4% di quota nel segmento B). Prosegue il successo di vendite della 500L, che anche questo mese si conferma la più venduta del suo segmento con una quota del 36,5%.

Dopo l'ottimo risultato di gennaio anche a febbraio la Ypsilon si conferma ai vertici della classifica delle auto più vendute, piazzandosi al quarto posto con una quota del 10,3% nel segmento B.

Il presidente dell'Acis, Angelo Sticchi Damiani, traccia una prospettiva buia. «Il 53% degli italiani non acquisterà un nuovo veicolo fino al 2016 se non si abatteranno i costi di esercizio e soprattutto le tasse sull'auto». Ma dal momento che «non ci sono risorse per nuovi incentivi - ha aggiunto Sticchi Damiani - sicuramente

te ci sono ampi margini di manovra per ridurre la pressione fiscale sugli automobilisti». E suggerisce una serie di interventi a cominciare dall'abolizione del superbollo, la modulazione della tassa di possesso, il riordino delle accise sui carburanti e la riforma della rc auto.

«È il diciannovesimo calo da gennaio 2011, il 15esimo consecutivo a doppia cifra, per il peggior febbraio dal 1979 (92.227 immatricolazioni) che ugualmente contava su 20 giorni lavorativi» ha commentato il presidente dell'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere, Jacques Bousquet. «Con una fase della politica ancora tutta da inquadrare, il mondo dell'auto guarda a Ginevra per stimolare, attraverso il rinnovamento dei modelli e le offerte sempre più competitive. Ma in Italia restano i problemi dell'eccessiva pressione fiscale su famiglie ed imprese, e sull'auto in particolare, con il rallentamento di tutti i consumi e l'attesa che il prossimo Esecutivo possa mettere l'auto tra le proprie priorità». Grande preoccupazione anche da Filippo Pavan Bernacchi, presidente di

Federauto, l'associazione dei concessionari. «Stiamo addirittura peggiorando rispetto all'annus horribilis, il 2012, che ci ha portato ai livelli degli anni Settanta». Per il Centro Studi Promotor, «gli italiani comprano sempre meno auto nuove e compensano, in parte, con l'usato». Per l'Anfia si è tornati indietro di trent'anni.

Intanto ha subito una battuta d'arresto la trattativa per il rinnovo del contratto degli 80 mila lavoratori del Lingotto. Dovrebbe riprendere comunque già la prossima settimana. «Malgrado i progressi del lavoro svolto, le parti prendono atto che esistono ancora punti di divergenza che rendono necessaria una pausa di riflessione», ha affermato un portavoce di Fiat. Le due parti hanno trovato un'intesa sui punti principali, ma l'accordo deve esserci su tutti i punti perché abbia valore. È stata raggiunta un'intesa sull'incremento lordo dei minimi salariali (40 euro al mese) e sull'entità del premio di competitività (120 euro), che sostituirà il vecchio premio di produttività (103 euro), ma le posizioni restano lontane quanto alla decorrenza del contratto, che la Fiat vorrebbe da marzo-aprile e i sindacati retroattivo da gennaio.

Mercato auto ancora giù, ma sale l'usato

DA MILANO

Febbraio si è chiuso con un nuovo tonfo per il mercato auto in Italia: 108.419 le nuove immatricolazioni, con una flessione del 17,4% rispetto alle 131.271 dello stesso mese del 2012, secondo il ministero dei Trasporti. Una percentuale di poco migliore rispetto al crollo registrato a gennaio, quando il calo di vendite era stato del 17,58%. Continua a crescere, invece, il mercato dell'usato: a febbraio sono stati registrati oltre 343.400 trasferimenti di proprietà di auto, con un incremento dell'1,07% rispetto a febbraio 2012.

Già a gennaio i trasferimenti erano saliti del 5,99%, di conseguenza, - precisa il ministero - a febbraio il volume globale delle vendite (451.822 autovetture) ha interessato per il 24% auto nuove e per il 76% auto usate. Anche il

gruppo Fiat ha registrato il mese scorso un calo del 16,8% di immatricolazioni, mentre la quota di mercato si è attestata al 28,5% dal 30,06% di gennaio, quando nel complesso avevano registrato una diminuzione del 17,6%. Ma è all'estero che sta raggiungendo i risultati migliori: le vendite della 500 (che sta andando bene anche in Italia) sono salite del 2% sul mercato americano a febbraio. Lo ha reso noto Chrysler, sottolineando che si tratta del 15esimo mese consecutivo in cui Fiat 500 ha messo a segno un record di vendite. Tornando in Italia, emerge come il mercato dell'usato resiste alla crisi. Per Gian Primo Quagliano del Centro studi Promotor, «nel primo bimestre i trasferimenti di proprietà sono aumentati del 3,57%». Ovviamente si tratta di «un chiaro indicatore di difficoltà». A livello di immatricolazioni, invece, il livello è così «depresso che riporta il mercato italiano agli anni '70». Per l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia

(Unrae) quello di febbraio è stato il 19esimo calo a doppia cifra da gennaio 2011, il 15esimo consecutivo a due cifre e il peggiore febbraio dal 1979. I problemi sono sempre gli stessi, sostiene il presidente Jacques Bousquet: «eccessiva pressione fiscale su famiglie ed imprese, e sull'auto in particolare, con il rallentamento di tutti i consumi e l'attesa che il prossimo governo possa mettere l'auto tra le proprie priorità». Di pressione fiscale eccessiva parla anche Adolfo De Stefani Cosentino, responsabile della commissione sulla fiscalità di **Federauto**: «La filiera paga un prezzo salatissimo: parliamo di circa 8,6 miliardi di euro, effetto cumulato delle varie manovre succedutesi nel 2011 e nel 2012 con aumenti di accise sui carburanti, superbollo sulle auto prestazionali, aliquota Iva, Ipt, Assicurazione Rc e bollo, oltre alla stretta fiscale sulle auto aziendali (quest'ultima antitetica rispetto ai mercati europei). Una pressione intollerabile che schiaccia la proprietà e l'uso degli autoveicoli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A febbraio nuovo calo del 17,4%
Promotor: +3%
di trasferimenti di proprietà

Le vendite di Fiat Group Automobiles

VEETURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

Febbraio 2013

30.874

Rispetto a febbraio 2012

-16,84%

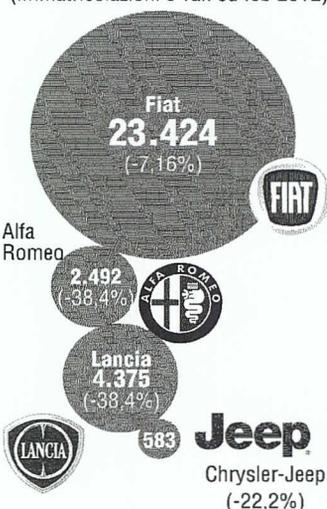


28,48% +0,2 p.p.
rispetto al 28,28% di feb 2012

ANSA-CENTIMETRI

I MARCHI

(immatricolazioni e var. su feb 2012)



INTERVISTA

Pavan Bernacchi (Federauto): "Pronti a fare squadra, ma senza interessi di campanile"

Rieleto Presidente di **Federauto** con voto unanime, Filippo Pavan Bernacchi si accinge ad affrontare quello che molti analisti definiscono il vero annus orribilis dell'automobile in Italia.

Le previsioni parlano di un'ulteriore flessione delle vendite, che porterà le immatricolazioni molto al di sotto degli 1,4 milioni registrati a fine 2012. Il tutto, in uno scenario sociale in forte deterioramento per la disoccupazione giovanile, per i posti di lavoro cancellati, per le difficoltà che hanno molte famiglie ad arrivare con lo stipendio alla fine del mese. La crisi dell'auto iniziata all'indomani dell'anno-record delle vendite (2007, 2.493.105 nuove auto immatricolate) è divenuta drammatica dal 2011 con le vendite scese a 1.402.089 unità del 2012. Pavan Bernacchi si trova alla guida di un settore molto importante della filiera dell'auto, la cosiddetta "prima linea" che vede il rapporto diretto fra chi vende auto e chi le compra. Un settore che sta pagando a caro prezzo i difficili rapporti con le Case mandanti, la scarsa affluenza dei clienti negli showroom, le serande che si abbassano per non rialzarsi più, i posti di lavoro persi, i bilanci in rosso sempre più profondo. Un settore che però non ha una marcia omogenea, perché ci sono imprenditori che hanno imparato per tempo la lezione, gestendo bene le proprie aziende anche in periodi di crisi come quello attuale. E il Presidente di **Federauto** deve parlare a tutti, indistintamente, sapendo bene che uno degli impegni più pressanti è quello di riportare la politica ad occuparsi concretamente di un settore che vale il 16% del Pil, che dà lavoro a 1,2 milioni di persone. Abbiamo incontrato Filippo Pavan Bernacchi nella sede romana di **Federauto**, il 6 febbraio.

Presidente, quali le priorità per Federauto in questo suo secondo mandato?

"Sono molte, per la verità, perché ci sono tante situazioni da mettere in ordine. Restringendo il campo, dobbiamo realizzare il progetto del Concessionario DOC, dobbiamo continuare a dialogare con Bruxelles per sostenere la peculiarità del mercato italiano, dobbiamo rivedere il rapporto con le Case che, lo ricordo, sono delle multinazionali, sul fronte del recesso, vogliamo un arbitro più serio, creando una commissione indipendente".

“Una protesta davanti a Palazzo Chigi? Rischiamo di fare un gesto controproducente”

Non ritiene necessario ritrovare uno spirito comune con Anfia, Unrae e le altre associazioni di categoria per comunicare in modo più forte con coloro che saranno i rappresentanti del nuovo governo?

"Siamo disponibili a unire le forze con le altre associazioni, ma non dobbiamo cedere agli interessi di campanile. Per fare squadra occorre trovare argomenti comuni".



Filippo Pavan Bernacchi, Presidente di Federauto

Di fronte alla crisi odierna, abbiamo spesso pensato che la vostra categoria abbia cominciato troppo presto a gridare "al lupo, al lupo" sicché oggi avete difficoltà ad evidenziare i vostri reali problemi.

"Io la penso in maniera diversa. Vediamo Costruttori con bilanci-record e Dealer con bilanci in difficoltà. Quando c'è l'inizio di una crisi, noi siamo subito visti come un problema, la distribuzione come un costo".

Non avete pensato a tirar su un gazebo di fronte a Palazzo Chigi, convocando in quel luogo una conferenza stampa per segnalare in modo clamoroso le vostre difficoltà?

"Di fronte a situazioni come quella dell'Ilva di Taranto o come quella degli operai sardi, corriamo il rischio di fare un gesto controproducente".

A proposito della stampa, secondo lei i giornali hanno ben percepito la difficile situazione della distribuzione auto?

"Ritengo si tratti di una scelta precisa, quella di restare alla finestra. Le posizioni assunte nei confronti dell'azienda italiana sono un segnale indicativo".

IL NUOVO COMITATO ESECUTIVO

- Presidente
Filippo Pavan Bernacchi
- Vice Presidente e Consigliere
Amministratore
Francesco Ascani
- Vice Presidente
Mario Beretta
- Vice Presidente
Cesare De Lorenzi
- Responsabile Gruppo Trucks
Massimo Tentori

L'idea del Concessionario DOC a noi sembra molto interessante. È un modo di distinguere la rete ufficiale dai rivenditori privati, che non sono obbligati a rispettare gli standard imposti dalle Case.

"Vorrei chiarire subito che tutti hanno diritto di stare onestamente sul mercato. La nostra volontà è solo quella di evidenziare che il rapporto diretto con la Casa è una esclusiva del Concessionario appartenente alla Rete ufficiale. E dal 2007 che lavoriamo su questo progetto ed eravamo addirittura disposti a farci carico degli eventuali costi. Aggiungo che il costo del mandato è pesante e che c'è una oggettiva diversità fra concessionario ufficiale e rivenditore indipendente. Troppo spesso, sui giornali, leggiamo di Concessionari scorretti che poi si scopre che erano venditori indipendenti. Ma la risposta delle Case è stata sempre la stessa: l'immagine del brand non deve essere confusa con quella degli altri".

Non sarà che alle Case fa comunque comodo chiunque venda le loro auto?

"Questa è una sua opinione".

Osservando l'andamento del mercato del nuovo, quale dovrebbe essere la dimensione giusta della domanda?

"Dobbiamo alzare di 300.000 unità il nostro mercato. Ritengo non abbia senso, spingere per soluzioni tecnologiche da zero virgola qualcosa. Di certo non è questa la nostra strategia".

Ritiene che l'usato possa in questa situazione essere una sorta di ciambella di salvataggio per molti Dealer?

"Da sempre, l'usato è stato anticiclico. I Concessionari, su questo fronte, sono cresciuti molto. Hanno capito come trattare non solo l'usato di chi compra una nuova auto, ma hanno imparato a rivolgersi a chi li può approvvigionare, scegliendo quello che il mercato chiede. In quest'area secondo me si manifesta la vera capacità del dealer, perché acquistare l'usato è un mestiere nel mestiere".

Il 2013 sarà per voi il vero annus orribilis?

"Non credo, perché il sistema distributivo, avendo già messo in atto dei correttivi lo scorso anno, probabilmente soffrirà di meno. Noi prevediamo 1.330.000 immatricolazioni, con un saldo del -5%. Se andrà meglio, saremo i primi ad essere felici di aver sbagliato".

“Vogliamo realizzare il progetto Concessionario DOC, ma per le Case è meglio difendere il brand”

Quotazioni Borsa	MF-Dow Jones News Indietro
News d'agenzia	Auto: Federauto; incentivi durati poche ore, misura negativa
Mf-Dow Jones	14/03/2013 15.52
Caldissime MF	
Focus Ipo	
Commenti Borsa	
Comm. Borse Estere	
Indici Borse estere	
Fondi comuni	
Euro e valute	
Tassi	
Fisco	
Petrolio	
In collaborazione con 	
Cerca Titoli	
Milano - Azioni *	
<input type="text"/>	
<input type="button" value="Invia"/>	
Note sull'utilizzo dei dati	

ROMA (MF-DJ)--Gli ecoincentivi previsti dal Governo Monti per i privati sono durati poche ore dimostrandosi "una bufala" per il settore automobilistico.

L'accusa e' di Federauto, che in una nota ricorda che gli incentivi "si potevano prenotare da oggi ma in tarda mattinata erano gia' terminati".

"Avevamo predetto esattamente quello che sarebbe accaduto. Questi incentivi sono solo fumo e niente arrosto anzi, per il nostro settore sono negativi perche' hanno innescato un effetto attesa per nulla", ha commentato il presidente dell'associazione dei concessionari Filippo Pavan Bernacchi. "Intanto abbiamo dissipato circa 5 milioni di euro di denaro pubblico per non vendere neanche un'auto in piu'. Adesso butteremo via gli altri 35 milioni destinati alle aziende, ammesso che nel loro parco abbiano autoveicoli da rottamare con piu' di dieci anni. Per un'azienda cosa molto difficile. Ai concessionari non resta che gestire le reazioni negative dei Clienti e di questo certo non avevamo bisogno".

Federauto ha lanciato da mesi appelli al Governo per bloccare un provvedimento "inutile e dannoso, che dilapidera' 40 milioni di euro senza ottenere nessun effetto". "E' sintomatico che nessun attore della filiera automotive, nessuno, li volesse per come sono stati congegnati. Nonostante questo, nessuno si e' preso la responsabilita' di sopprimerli e destinare queste risorse, per esempio, alla ricerca sul Cancro o a creare un fondo per le Partite Iva in difficolta'. Ora che e' provato che sono soldi buttati, Federauto auspica che vengano bloccati per il 2014 e 2015 e che si pensi a misure vere, serie, per rilanciare il mercato dell'auto che sta arrancando. Come peraltro tutto il nostro Paese. Argomento che la Federazione portera' al tavolo del nuovo Governo se e quando si insediera'", sottolinea la federazione.

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

La Gazzetta dello Sport *it*

Tutto il rosa  della vita

[Torna all'articolo](#)



[Chiudi](#)

Ecoincentivi per i privati già esauriti Federauto: "Negativi per il settore"

Il presidente della federazione Pavan Bernacchi tuona: "Denaro pubblico per non vendere neanche un'auto in più". Per i privati erano a disposizione 4,5 milioni

Il prototipo Citroen C3 Hybrid Air presentato a Ginevra. LaPresse

Gli ecoincentivi sulle auto a basse emissioni previsti dal governo Monti per i privati sono durati poche ore. Prenotabili dalla mattina del 14 marzo, sono terminati prima dell'ora di pranzo: lo afferma Federauto, secondo cui "questi incentivi sono solo una bufala, e anzi per il nostro settore sono negativi perchè hanno innescato un effetto atteso per nulla". Secondo la legge di Stabilità, che ha istituito gli econincentivi, la cifra a disposizione per il 2013 è di 40 milioni, mentre per il triennio 2013-2015 l'ammontare complessivo a disposizione è di 120 milioni. Di questi però solo una piccola parte è destinata ai privati, la gran parte va a tassisti, noleggiatori e imprese. Per esempio per il 2013 la cifra era così ripartita: 4,5 milioni per i privati e 35,5 per le aziende.

"BLOCCIAMOLI" — Il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, rileva che "intanto abbiamo dissipato circa 5 milioni di euro di denaro pubblico per non vendere neanche un'auto in più. Adesso butteremo via gli altri 35 milioni destinati alle aziende, ammesso che nel loro parco abbiano auto da rottamare con più di dieci anni. Ai concessionari non resta che gestire le reazioni negative dei clienti e di questo certo non avevamo bisogno". Per l'associazione, che rappresenta i concessionari di autoveicoli di tutti i brand commercializzati in Italia, si tratta di "un provvedimento dannoso che nel 2013 dilapiderà 40 milioni di euro senza ottenere nessun effetto". Per questo l'auspicio è che "gli incentivi vengano bloccati per il 2014 e il 2015" e che "si pensi a misure vere, serie, per rilanciare il mercato dell'auto che sta arrancando".

BOOM DI ORDINI — Nonostante le notizie sugli incentivi per tutto il mese di marzo le vetture a Metano o GPL di **Fiat, Lancia e Alfa Romeo**, oltre ai veicoli commerciali di Fiat Professional, beneficiano di un incentivo almeno equivalente a quello previsto dal Governo. Nelle prime due settimane di marzo le auto a metano e Gpl hanno sfiorato il 50% degli ordini totali di Fiat Group Automobiles. Dunque, per tutto il mese di marzo, i clienti potranno acquistare le vetture bi-fuel di Fiat, Lancia e Alfa Romeo, oltre ai veicoli commerciali di Fiat Professional, con un incentivo almeno equivalente a quello previsto dal Governo. Infatti, nel caso un cliente sia interessato a un modello su cui esiste già una promozione superiore a quello dell'incentivo, ovviamente avrà diritto all'offerta più vantaggiosa. Il 23 e 24 marzo: "porte aperte" dedicato a metano e Gpl.

CORRIERE DELLA SERA

Attualità

IL BILANCIO DI FEBBRAIO

Auto: nuovo crollo a febbraio: -17,4%

Vendite in picchiata: la Fiat perde 16% ma aumenta la quota



Nuovo crollo del mercato dell'auto. A febbraio le vendite sono calate del 17,41%. Nessun segnale di ripresa, di «nebbia fitta» parla l'associazione dei concessionari **Federauto**.

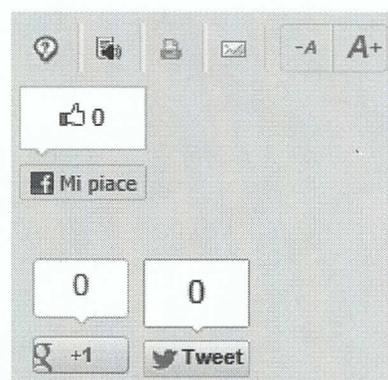
MAGLIA NERA IN EUROPA-

Una «macchina» del tempo capace di riportare i numeri ai livelli degli anni sessanta, dopo dodici mesi di record negativi. I dati del ministero dei trasporti parlano di 108.419 vetture immatricolate. «Se la politica non si adopererà con urgenza per far ripartire l'economia, il nostro Paese andrà verso il collasso commenta Filippo Pavan Bernacchi presidente di **Federauto** chiedendo al «governo che verrà» di invertire la rotta. Per l'associazione delle case estere Unrae si tratta di «19° calo a doppia cifra da gennaio 2011, il 15° calo consecutivo a doppia cifra e il peggior febbraio dal 1979 (92.227 immatricolazioni) che ugualmente contava su 20 giorni lavorativi. L'Italia dell'automobile chiude così il primo bimestre dell'anno in perdita di oltre il 17% (-17,3%) a 222.406 auto vendute, continuando a registrare flessioni che rappresentano circa il doppio del calo medio in Europa».

D.S.

1 marzo 2013 | 18:27

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OGGI IN motori >

Auto: nuovo crollo a febbraio: -17,4%

Fiat: partono gli incentivi su Gpl e metano



ANSA.IT

Motori

NEWS

SPECIALI

GALLERIA FOTOGRAFICA

VIDEO

MODELLI E LISTINI

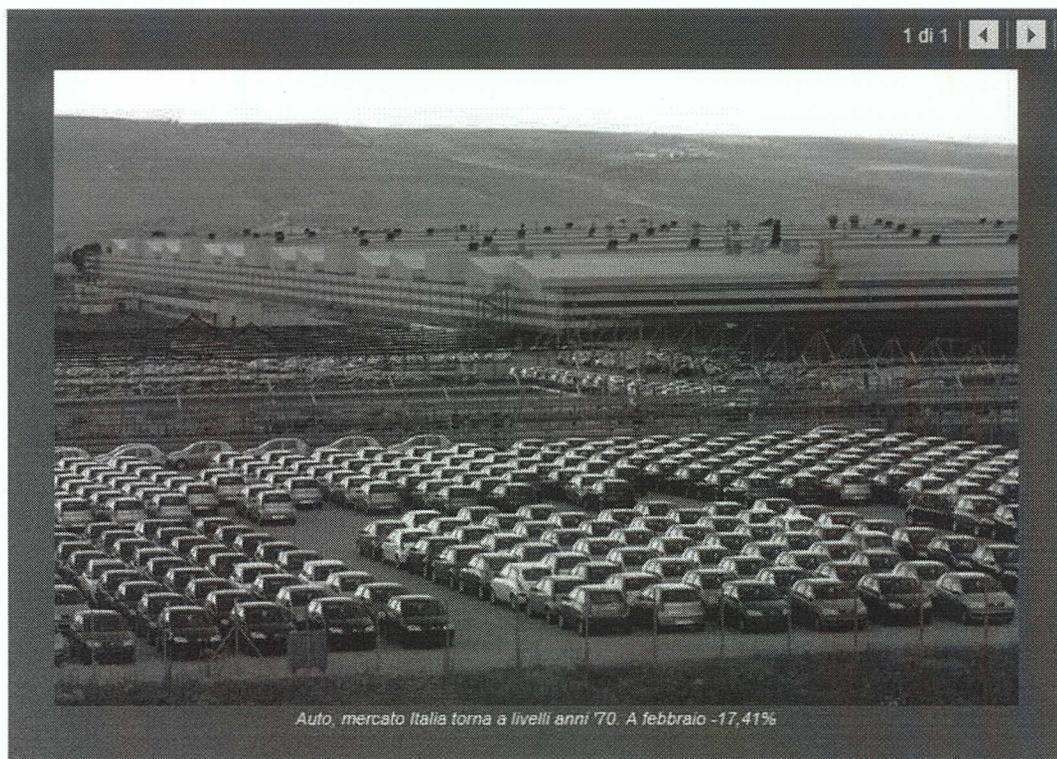
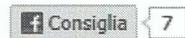
Primopiano | Industria e Mercato | Prove e Novità | Mobilità Sostenibile | Componentistica | Norme e Sicu

Motori > Industria e Mercato > Auto, mercato Italia torna a livelli anni '70. A febbraio -17,41%

Auto, mercato Italia torna a livelli anni '70. A febbraio -17,41%

Gruppo Fiat -16,8%, ma quota sale. In due mesi -154 mln di Iva

02 marzo, 19:31



Auto, mercato Italia torna a livelli anni '70. A febbraio -17,41%

di Graziella Marino

ROMA - Puntuale come un orologio svizzero e' arrivato anche febbraio il tonfo del mercato dell'auto che ha ceduto rispetto ad un anno fa il 17,41% registrando appena 108.419 nuove immatricolazioni. Un dato che, rilevano gli osservatori, fa tornare l'Italia ai livelli degli anni '70 e che e' frutto della crisi che attanaglia il Paese ma anche dell'eccessivo carico fiscale sull'auto che, tra l'altro, ha prodotto nei primi due mesi del 2013 una contrazione del gettito Iva di 154 milioni di euro. Prosegue invece la ripresa del mercato dell'usato, che a febbraio cresce dell'1,07% e nel bimestre del 3,57%.

In caduta libera, ovviamente, e' anche il gruppo Fiat che ha immatricolato in Italia 30.874 nuove autovetture, in flessione del 16,84% rispetto ad un anno fa. La quota di Fiat Group Automobiles pero' cresce anche a febbraio (cosi' come aveva fatto a gennaio) attestandosi al 28,48% contro il 28,28% di un anno fa. Lo rileva il Lingotto nella sua nota, sottolineando che guadagna 2,4 punti percentuali anche la quota del marchio Fiat, che si attesta al 21,6% e che "Panda e Punto sono sempre le vetture piu' vendute" e tra le top ten compare al quarto posto anche Ypsilon.

Tutte in flessione a febbraio anche le principali case estere presenti in Italia. La prima in classifica Volkswagen ha ceduto il 15,09% dei volumi a 9.642 unita', ancora piu' accentuata la perdita di Ford (-35,28% a 6.892 unita') e di Opel (-20,79% a 5.629), rispettivamente seconda e terza classificata. Tra le francesi a cedere di meno e' la sesta classificata Renault (-5,23% a 4.947 unita'), mentre la quarta in classifica Citroen e la quinta Peugeot perdono rispettivamente il 32,46% a 4.992 unita' e il 10,07% a 5.534 unita'. Tra le tedesche di lusso in testa e' sempre Audi che e' anche l'unica in rialzo di vendite (+2,16% a 3.743), seguita da Bmw (-3,31% a 4.030) e Mercedes (-6,67% a 3.497). Tra le asiatiche, Nissan (-9,39% a 4.273) precede Toyota (-19,63% a 4.615), mentre Hyundai cede il 21,65% a 3.184 unita' e la controllata Kia continua la sua corsa segnando un progresso del 15,79% a 2.750 unita'. In frenata invece Land Rover (-20,74% a 894).

"L'effetto della crisi che travaglia l'economia e il Paese e' che gli italiani comprano sempre meno auto nuove e compensano, in parte, con l'usato. Proiettando i risultati degli ultimi sei mesi su base annua, si ottiene un volume di immatricolazioni di 1.303.625 unita', un livello estremamente depresso che riporta il mercato italiano alle cifre degli anni '70", commenta il Centro Studi Promotor. Una situazione che, secondo le stime del CSP ha gia' portato nel "nel primo bimestre una contrazione del gettito Iva di 154 milioni".

L'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, sottolinea che "per il mercato italiano dell'auto febbraio ha rappresentato il 19/mo calo a doppia cifra da gennaio 2011, il 15/mo calo consecutivo a due cifre e il peggior febbraio dal 1979, che ugualmente contava su 20 giorni lavorativi".

"Il mercato dell'auto e' stato inghiottito da una nebbia che non accenna a diradarsi; un mercato fantasma che riflette la situazione generale del Paese, oggi aggravata dalla mancanza di chiarezza nel quadro post elettorale. Stiamo addirittura peggiorando rispetto all'annus horribilis dell'auto, il 2012, che ci ha portato ai livelli dei mercati degli anni Settanta". Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto che si augura "un nuovo governo ed un nuovo clima in grado di creare le premesse per una inversione di tendenza".

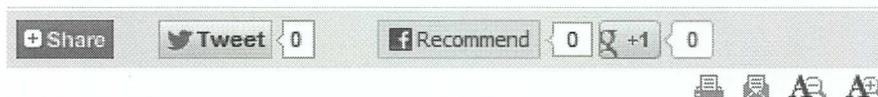
Il rischio e' una situazione di stallo che portera' "il 53% degli italiani a non acquistare un nuovo veicolo fino al 2016, se non si abatteranno i costi di esercizio e soprattutto le tasse sull'auto", dichiara il presidente dell'AcI Angelo Sticchi Damiani. "Non ci sono risorse per nuovi incentivi - aggiunge - ma sicuramente ci sono ampi margini di manovra per ridurre la pressione fiscale sugli automobilisti. Una prima serie di provvedimenti puo' prevedere l'abolizione del superbollo, la rimodulazione della tassa di possesso, il riordino delle accise sui carburanti e la riforma della rc-auto". L'Anfia, dichiara il presidente Roberto Vavassori, "di fronte a un trend che seguita a peggiorare, con ripercussioni insostenibili per le imprese produttrici e per tutti gli operatori del comparto, che attendono da mesi segnali di rilancio, continua a lavorare affinche' si possa istituire al piu' presto una Consulta sul settore automotive".

MOTORI24

19 MARZO 2013

Un brutto 2012 per il mercato. Che potrebbe peggiorare nel 2013

di Sara Visconti



L'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri (Unrae) ha pubblicato l'"Analisi del mercato italiano dell'auto 2012", che fotografa la situazione del commercio di vetture nel nostro Paese. L'anno ha chiuso con numeri sconcertanti: poco più di 1,4 milioni di nuove immatricolazioni, cioè quasi 1,1 milioni meno del record storico di circa 2,5 milioni del 2007. 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 è ragionevolmente possibile vendere. Chi resiste alla crisi ha dovuto tagliare i costi anche riducendo 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%. 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%. 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%. 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. I primi dati 2013 sulle immatricolazioni, quelli di gennaio rilasciati dal Centro Studi Auto Aziendali, indicano un profondo rosso, con immatricolazioni a imprese e società crollate del 26% e quelle delle auto da noleggio addirittura del 32%. Che i problemi dell'economia reale abbiano influito molto sulle scelte degli automobilisti 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%. 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 la repressione dell'evasione fiscale che ha spaventato molti degli acquirenti più facoltosi e bloccato il mercato delle auto potenti (soprattutto usate), come lamentano costruttori e reti di vendita,

Il parco circolante italiano è cresciuto anche in un anno problematico come il 2012, superando i 37,1 milioni di unità con un aumento ininterrotto dal 1970, tranne l'unica eccezione del 1978 rispetto al 1977. Tuttavia, il dato del 2012 ne nasconde un altro 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, 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 100mila 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 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.

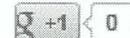
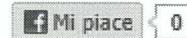
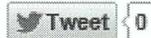
Sempre nell'ambito delle previsioni, nel 2013 potrebbero aumentare ancora le immatricolazioni di auto con alimentazione alternativa, che secondo l'Unrae raggiungeranno una quota del 20,6%, mentre ulteriori cali riguarderanno i modelli a benzina e a gasolio, previsti rispettivamente al 30,4% e al 49% del mercato totale.



Borsa Italiana

London Stock Exchange Group

Notizie Radiocor - Economia



Auto Italia: Federauto, "nebbia fitta su un mercato fantasma"

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 mar - "Il mercato dell'auto e' stato inghiottito da una nebbia che non accenna a diradarsi; un mercato fantasma che riflette la situazione generale del Paese, oggi aggravata dalla mancanza di chiarezza nel quadro post elettorale. Stiamo addirittura peggiorando rispetto all'annus horribilis dell'auto, il 2012, che ci ha portato ai livelli dei mercati degli anni Settanta consegnandoci, tra le altre cose, la maglia nera a livello europeo". Questo il commento a caldo di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, camion e autobus, rispetto ai dati di immatricolazione di autovetture nuove a febbraio diffusi questa sera dal Ministero dei Trasporti: 108.419 pezzi, con una perdita del 17,4% rispetto a febbraio 2012. Prosegue Pavan Bernacchi: "Gli acquisti di beni e servizi sul mercato interno sono in forte contrazione e questo investe come un treno tutte le aziende italiane, tra le quali vi sono i concessionari di autoveicoli. Se la politica non si adoperera' con urgenza per far ripartire l'economia, il nostro Paese andra' verso il collasso. I 3 milioni di disoccupati, per dirmene una, ne sono una riprova"

Completa il quadro Adolfo De Stefani Cosentino, responsabile per la Federazione della commissione sulla fiscalita': "Gli autoveicoli e la sua filiera, che da' lavoro in Italia a 1.200.000 persone, pagano un prezzo salatissimo: parliamo di circa 8,6 miliardi di euro, effetto cumulato delle varie manovre succedutesi nel 2011 e nel 2012 con aumenti di accise sui carburanti, superbollo sulle auto prestazionali, aliquota IVA, IPT, Assicurazione RC e bollo, oltre alla stretta fiscale sulle auto aziendali. Quest'ultima antitetica rispetto ai principali mercati europei. Una pressione intollerabile che schiaccia la proprieta' e l'utilizzo degli autoveicoli". Conclude Pavan Bernacchi: "Siamo in una situazione di attesa, oserei dire di stallo, a causa della mancanza degli interlocutori e, quindi, non possiamo che riporre fiducia nel Governo che verra' - speriamo al piu' presto - e nella possibilita' di un nuovo clima in grado di creare le premesse per una inversione di tendenza. Occorrono idee chiare ed un segno di discontinuita'. Su questo asse ci muoveremo non appena sara' possibile aprire il confronto con chi si assumera' la responsabilita' di guida del Paese. Chiunque esso sia, senza pregiudizi di sorta. Riteniamo di aver toccato il fondo, anche politicamente, e che questo Paese non possa che iniziare a riprendersi, seppur lentamente".

Red-

(RADIOCOR) 01-03-13 18:40:07 (0524) 5 NNNN

27
marzo

Politica Economia Latino America Agroalimentare Ambiente
Canali Regionali ▾ Newsletter ▾ Editoriali ▾ Il Governo informa Notizie

Economia

Veicoli commerciali, Federauto: Mercato negativo: -31,1% a febbraio

“L'auspicio è che con la nuova fase politica si apra una stagione di valorizzazione e di attenzione per il nostro settore”

di red - 27 marzo 2013 15:12
fonte ilVelino/AGV NEWS

Roma



In base ai dati diffusi oggi da Acea, il mese di febbraio ha registrato una flessione a doppia cifra per il mercato dei veicoli pesanti (-31,1%), di cui i commerciali in caduta del -31,9% e gli industriali del -26,1%, con un bimestre in calo del 27,3%. “Dunque a febbraio non accenna ad allentarsi la caduta inesorabile delle vendite di mezzi da lavoro da parte delle imprese. Dietro percentuali così negative ci sono volumi di vendita assolutamente insostenibili a cui si affianca anche una flessione critica dell'attività post-vendita - dichiara Massimo Tentori, responsabile della divisione Trucks di Federauto -. Le decisioni di investimento riguardanti l'acquisto di autocarri e mezzi pesanti, da troppo tempo, sono frenate da fattori specifici, strutturali e congiunturali, che esercitano forze ostili e contrarie con i risultati drammatici ben noti, oramai, a tutti. L'incertezza politica legata alla formazione del nuovo Governo non gioca a favore delle necessità del sistema-Italia. C'è bisogno di stabilità e di certezze. L'auspicio è che con la nuova fase politica si apra una stagione di valorizzazione e di attenzione per il nostro settore, risolvendo le criticità che stanno distruggendo imprese e occupazione, in primis il nodo creditizio e l'inasprimento fiscale”.

Cara auto quanto mi costi

TOMMASO TOMMASI

Sapere che il mondo dell'automobile, in Italia, muove una valanga di euro forse non sorprende, anche se stiamo parlando di 198,1 miliardi. È una cifra talmente alta da non influenzare il nostro vissuto quotidiano, ma se scendiamo dal maxi al mini, allora lo scenario cambia totalmente.

Secondo i calcoli 2012 di Aci-Censis, ogni italiano, per usare la propria automobile, nel corso dell'anno appena trascorso ha speso 3.425 euro, vale a dire 285,4 ogni mese. Considerando che in Italia in effetti circolano oltre 35 milioni di automobili e che i patentati sono 35 milioni, una riflessione scatta immediatamente: l'automobile non è un lusso superfluo, ma una necessità che garantisce una mobilità altrimenti molto sofferta per via della endemica carenza del trasporto pubblico. La conseguenza? Visto che un gran numero di italiani guadagna attorno a 1.200 euro al mese, per costoro usare l'automobile significa spendere poco meno di un quarto della busta paga.

Già a questo punto della storia si potrebbe arrivare alla sconta-

ta conclusione che non c'è da meravigliarsi se il mercato italiano delle nuove auto è crollato di 1 milione di vendite: Anzi, forse c'è da meravigliarsi che nel 2012 siano state vendute poco più di 1,4 milioni di auto, visto che alla fine del mese di gennaio le 113.525 immatricolazioni registrate dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proiettano un 2013 da poco più di 1.100.000 vendite.

Tornando al costo dell'uso quotidiano dell'automobile, la crescita nel 2012 delle spese del 4,5% rispetto all'anno precedente non è certo un buon segnale. Espaventa il balzo del 25% in due anni del costo di un pieno di benzina o di gasolio. Visto che la sola spesa per il carburante fardito di tasse che assorbono il 70% del prezzo alla pompa costituisce quasi la metà del costo annuo, non c'è da sorprendersi se oggi molti italiani lasciano l'auto davanti casa (quando addirittura non se la sono venduta), avventurandosi sui mezzi pubblici per andare a lavorare. Ed è così che si mette in moto il circolo vizioso: usare meno l'automobile ne conserva più a lungo l'affidabilità, ritardando il conseguente bisogno di ricambio. Un dato recente ci dice che la percorrenza media è scesa a 10.500 chilometri annui. Non a caso quindi, come molti analisti documentano,

il parco circolante italiano è decisamente più anziano della media europea.

Un'altra voce dei costi di uso molto significativa è quella dell'assicurazione RCAuto che, come noto, va pagata essendo obbligatoria (ci sono 4 milioni di evasori anche qui, però). L'Acì conduce da tempo una sua battaglia, sostenendo che è possibile una riduzione dei premi del 40%. Di certo, l'incidenza dell'assicurazione ha forbici talmente ampie da suggerire l'idea che si possa intervenire per affinare i costi che gravano sull'utente motorizzato. Due confronti possono rendere meglio l'idea. Secondo una elaborazione di alcune associazioni di consumatori, l'assicurazione per un adulto costa mediamente 661 euro, con minimi di 335 e massimi di 1.737. Per un ragazzo neopatentato, la media è di 2.828 euro, con una forbice che va da 1.149 a 9.307 euro!

In questa lunga sequenza di cifre, un ruolo significativo lo ricopre anche la fiscalità.

Dall'automobile nel 2010 (ultimo dato disponibile, elaborato dall'Anfia) lo Stato ha incassato 67,8 miliardi di quali 30,4 dai carburanti. Nel complesso, si tratta del 16,6% di tutte le entrate tributarie e possia-

mo ben dire che il contributo dell'automobile al bilancio dello Stato non è certo secondario. Interessante la disaggregazione di questa massa di miliardi: 8,6 riguardano l'acquisto dei veicoli, 6,6 il possesso e ben 52,6 l'uso. Quest'ultima cifra, che è pari al 77,5% del tributo fiscale che l'auto eroga alle casse statali, ci riconduce alla contrazione dell'uso delle auto da parte degli italiani. Meno utilizzano l'auto, meno euro arrivano nelle esangui casse dello Stato («Oltre 3 miliardi persi nel 2012», dice il presidente dei concessionari, Filippo Pavan Bernacchi). Sembra un processo masochistico. Anzi, lo è, perché ormai da alcuni anni l'atteggiamento dei governi e della politica in generale nei confronti dell'automobile è di totale disinteresse. Si perdono vendite, si circola di meno, si chiudono concessionarie, si cancellano nel settore posti di lavoro e tutto quel che è stato fatto di positivo è il varo di 40 milioni di incentivi per le auto ad energie alternative: ne godranno (con molte complicazioni burocratiche) circa 22.000 acquirenti, che potranno disporre di veicoli a basso tenore di CO2. Tenuto conto che in Italia circolano 35 milioni di automobili, stiamo combattendo l'inquinamento dell'aria con uno stuzzicadenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tasse alle stelle e la macchina resta ferma a casa

AUMENTO della tassazione e prezzi di benzina e gasolio al di sopra del livello corretto sono i due motivi individuati da Adusbef e Federconsumatori per la diminuzione del consumo dei carburanti e quindi per il progressivo abbandono delle automobili. La tassazione sui carburanti è più elevata di circa il 14% rispetto alla media Ue: oggi il prezzo della benzina si aggira su 1,87 euro allitro,

mentre a novembre 2011, a parità di cambio euro-dollaro e di quotazione del petrolio, la benzina costava circa 1,60 euro al litro: 27 centesimi in meno (di cui circa 14 per la tassazione). I presidenti delle due associazioni, Elio Lannutti e Rosario Trefiletti, osservano che se il prezzo della benzina fosse adeguato, ogni automobilista potrebbe risparmiare 156 euro l'anno".

www.ecostampa.it

Spesa annuale per l'auto nel 2012

in euro	2012	2011	diff%
Carburante	1.637	1.530	6,99
Parcheggio (garage+parcheggio a ore)	224	218	2,75
Autostrade	176	188	-6,38
Multe	110	118	-6,78
Bollo	204	193	5,70
Assicurazione	738	715	3,22
Manutenzione ordinaria	138	140	-1,43
Manutenzione straordinaria	142	128	10,94
Danni non rimborsabili e altro	56	48	16,67
Totale	3.425	3.278	4,48

Fonte: rapporto Aci-Censis Servizi 2012

Spesa in Italia per gli autoveicoli

milioni di euro	2012	2011	diff%
Carburante	71.803	67.700	6,06
Manutenzione e riparazioni	33.540	38.199	-12,20
Acquisto	31.275	41.480	-24,60
Assicurazione RC obbligatoria	17.743	17.760	-0,10
Ricovero (garage o altro)	7.221	7.945	-9,11
Tasse automobilistiche	7.140	6.690	6,73
Pedaggi autostradali	6.820	7.336	-7,03
Lubrificanti	3.937	4.220	-6,71
Pneumatici	3.340	3.889	-14,12
Assicurazione incendio e furto	2.674	2.861	-7,51
Totale	185.493	198.110	-6,37

Autovetture, autoveicoli commerciali, autoveicoli industriali, autobus

Sono escluse le multe, gli oneri finanziari per eventuali acquisti dilazionati e le retribuzioni del personale per il trasporto merci. I valori 2012 non sono definitivi



Fonte: Econometrica

Il mercato crolla anche perché mantenere le vetture è sempre più oneroso: nel 2012 ogni italiano ha speso 3.425 euro. E il pieno di carburante vola a +25%

La percorrenza media scende a 10.500 km. E l'IRC si potrebbe tagliare del 40%

Dal settore il 16% di tutte le entrate tributarie. Ma si circola meno e scende l'incasso



PER SAPERNE DI PIÙ
www.nhtsa.com
www.epa.gov/greenvehicles

