

Anno XXIV - Numero 7 - Luglio 2013 - euro 10,00  
 Mensile fondato e diretto da Tommaso Tommasi  
 Poste Italiane S.p.A. - spéd. in a.p. D.L. 353/2003 (conv. L. 27/02/2004 n°46)  
 art. 1 comma 1, DCB Roma. Registrazione Tribunale di Roma n° 240/90 del 7 aprile 1990

## Dal Panel, per luglio 106.700 targhe con ordini che sfiorano 100.000 unità

Per il mese di luglio, il nostro Panel di Concessionari indica una media di 106.700 immatricolazioni, in flessione del 2,7% sull'analogo mese dello scorso anno. Quanto alla raccolta degli ordini, siamo vicini alle 100.000 unità (98.900 per la precisione) e ciò costituirebbe il quarto mese consecutivo con bilanci in attivo, dopo aprile (+4,3%), maggio (+3,1%) e giugno (+6,2%). Il Panel per giugno aveva previsto 123.800 targhe, che in realtà sono state 122.008. Si tratta comunque di un lieve scostamento (+1,4%) che non inficia la validità della previsione e che conferma la ritrovata capacità previsionale dei Concessionari che offrono la loro collaborazione per la realizzazione delle previsioni mensili. Mette conto anche di evidenziare la risposta fornita alla domanda sulla dimensione percentuale delle pratiche di finanziamento respinte: 21,6%, secondo quanto emerge dalla media delle risposte, con la conferma - da parte dell'85,7% degli intervistati - che rispetto allo scorso anno vi è una decisa tendenza all'aumento delle pratiche bocciate. (Panel a pagina 3, mercato Italia da pagina 55)



## Dopo 11 anni H2Roma va a Rimini: conserva la R ed entra in Ecomondo

La struttura dell'evento e le finalità destinate alla promozione dell'auto ecocompatibile restano immutate, ma H2Roma lascia la Capitale per approdare nell'ampio evento "green" di Rimini, che ospita anche quest'anno Ecomondo. Una scelta che priva Roma di un evento prestigioso, ma che consentirà all'auto nelle sue declinazioni ecologiche di proporsi su un palcoscenico assai più vasto in termini di espositori e di pubblico. InterAutoNews, dal canto suo, continuerà ad essere media partner dell'evento ribattezzato H2R. (Dettagli a pagina 26)



## Il mercato Italia 2013 secondo le Case chiuderà con 1.291.175 immatricolazioni

Secondo il nostro rilevamento semestrale svolto con il contributo delle Case automobilistiche presenti sul mercato, a fine 2013 le nuove auto immatricolate saranno 1.291.175, in flessione del 4,4% rispetto a quanto era stato indicato dalle stesse Case nel dicembre del 2012. Fra le altre indicazioni emerse, la quota Diesel si consoliderà al 53% e quella delle vetture bifuel benzina-Gpl al 15,2%. (Commento e dati alle pagine 8 e 9)

## Pavan Bernacchi (Federauto): "I Dealer chiedono il ritorno degli ecoincentivi"

"Il 90% dei Concessionari italiani è favorevole ad un piano triennale di ecoincentivi, destinati a migliorare la qualità del parco circolante con veicoli meno inquinanti e più sicuri, azione che potrebbe dar vita, nei 3 anni, ad un recupero di 900.000 immatricolazioni aggiuntive". Lo ha affermato il Presidente di Federauto nel corso di una intervista rilasciata al nostro mensile. (Pagina 6)

## L'Europa dell'automobile al giro di boa ha già perso 459.132 immatricolazioni

Nel mese di giugno, il mercato europeo composto da 27 Paesi dell'UE e dai 3 dell'Efta, ha totalizzato 1.175.363 immatricolazioni, in flessione del 6,3% rispetto all'analogo mese dello scorso anno. Nel primo semestre il mercato continentale ha perso 459.132 immatricolazioni, avendo fatto registrare 6.436.743 targhe contro i 6.895.875 del

primo semestre 2012. Fra i 5 grandi mercati in giugno solo la Gran Bretagna ha chiuso in attivo (+13,4%). (Da pagina 48)

**Richiedete il PDF gratuito**

**Informazioni a pagina 23**

EDIZIONE 2013

[www.InterAutoNews.it](http://www.InterAutoNews.it)

Non dimenticate l'appuntamento con i nostri numeri

## Pavan Bernacchi (Federauto): "Il 90% dei nostri associati sollecita il ritorno degli ecoincentivi"

Carattere diretto, che gli procura anche qualche tensione di troppo, visione lucida (ancorché di parte) di ciò che si deve fare per riportare in assetto di galleggiamento il mercato dell'auto dando un futuro all'intero sistema italiano dell'automotive. Filippo Pavan Bernacchi, Presidente di Federauto, non ha dubbi sulla soluzione da adottare per risollevarne le sorti del mercato e quindi degli associati, oggi per la gran parte in forte crisi: "Il 90% dei Concessionari vuole il ritorno degli incentivi con finalità ecologiche, destinati quindi a far uscire dalla circolazione le vecchie auto inquinanti favorendo il ricambio. Con un organico piano triennale, il mercato dell'auto potrebbe recuperare in tre anni come minimo 900.000 vendite aggiuntive ridando ossigeno al business, oltretutto favorendo un forte gettito Iva per le casse dello Stato. Le risorse necessarie? Pensiamo solo un momento agli 80 miliardi di incentivi spesi in 20 anni per il fotovoltaico, visto in ottica ecologica. Il vero problema, insomma, è la volontà di prendere decisioni".

**Presidente, ma la realtà è che nulla si muove, in favore dell'intero settore dell'automotive. È come se si fosse alzato un muro invalicabile che impedisce di rapportarsi in qualche modo con quella parte del governo che potrebbe prendere delle decisioni.**

"Proviamo ad uscire dalle ipocrisie. Il vero problema è che la ricerca di una proposta univoca da portare all'attenzione del governo è fallita, almeno sino ad oggi. L'azione corale è auspicata da tutti, ma poi ci si muove come fanno i manager delle aziende, i quali sono soliti dire che solo se si appoggia la loro idea si va tutti insieme. Occorre avere l'umiltà di sedere davanti a un foglio bianco e di trovare una linea comune".

**Tutti insieme, quindi?**

"Ecco un altro aspetto del problema. Cosa significa tutti? Siamo sicuri che abbiamo tutti la stessa visione, le stesse esigenze?"

**Si spieghi meglio.**

"Intanto, manca il costruttore nazionale, anche se capisco Fiat che oggi persegue interessi diversi. Così oggi l'Anfia rappresenta solo la componentistica, cioè aziende multinazionali che vanno dove si producono le auto, cosa che in Italia sta calando. L'Unrae rappresenta i costruttori esteri, che hanno i loro principali interessi in altri Paesi e mi domando che tipo di attenzione hanno presso i governi di Francia o di Germania i locali rappresentanti delle Case estere, l'Automobile Club d'Italia combatte un sua battaglia personale, all'interno dell'Aniasa ci sono anche nostri concorrenti".

**Non vede dunque interessi condivisibili?**  
"Dal punto di vista della Federauto, ci sono interessi simili solo con Anfia e con Unrae".

**Così, mentre il settore dell'auto continua a cercare azioni comuni, persino la nautica ha ottenuto qualcosa dal Governo in carica.**

"La cosa non mi indigna, conoscendo le dinamiche che ci sono dietro. E poi la nautica è in crisi come lo siamo noi, oltretutto il loro contesto è completamente diverso da quello dell'automotive".

**Ma così si continua a non fare nulla.**

"Resto convinto che non fare nulla sia meglio che fare cose sbagliate".

**Però il quadro di riferimento si sta deteriorando sempre di più. Non sembra che si sia toccato il fondo e questo deve suggerire qualche azione, non crede?**

"Ma è l'intero sistema-Italia che è in crisi strutturale. Ormai c'è il deserto industriale, perché molti imprenditori sono andati ad investire all'estero e noi come Paese non riusciamo ad attrarre capitali. Tutto ciò, oltretutto, genera un grave problema nella creazione di nuovi posti di lavoro. In questo contesto, anche l'automobile paga la sua parte. Vorrei ricordare che sulle spalle dei Concessionari grava il 68% di tasse. Un'enormità che metterebbe in ginocchio qualunque imprenditore".

**A prescindere dalle misure di incentivazione di cui lei ha già detto, cosa si potrebbe chiedere al governo, oggi?**

"Che almeno non si continui a disincentivare l'uso dell'automobile che già patisce pesantemente un carico di costi ormai al limite fra taxa di possesso, superbollo, carburanti sui quali si continua a gravare con nuove accise, RCAuto".

**Fra le misure di cui si parla per far emergere il nero c'è la possibilità, suggerita già nel febbraio scorso da "Quattroruote" e recentemente anche dal Presidente dell'Unrae, di consentire ai privati di portare in detrazione dei costi riferiti all'uso dell'automobile. Questo potrebbe tornare utile per il settore?**

"Mentre non credo che nel suo complesso il credito di imposta per i privati possa essere una soluzione per il rilancio del mercato dell'auto, ritengo che il recupero del nero derivante dalle attività di post-vendita è coerente con la detraibilità. Ricordiamoci che il Concessionario è tenuto a emettere regolare fattura, a dare una garanzia sul lavoro eseguito, a usare ricambi originali, tutti aspetti che lo differenziano dal riparatore indipendente. Si tratterebbe

insomma di una misura tesa anche a tutelare il consumatore”.

**Intanto lo scenario europeo dell'auto continua a non offrire segnali incoraggianti. Recentemente il Financial Times ha pubblicato uno studio che indica come anno di uscita dalla crisi il 2019. Troppo pessimismo?**

“Sono in linea con questa ipotesi, anche se nessuno ha a portata di mano la sfera di cristallo. Guardando a casa nostra, con il 12% di disoccupazione e il 40% dei giovani che non trova lavoro, per vedere la fine del tunnel, dal momento in cui il governo si deciderà a fare qualcosa di concreto passeranno effettivamente mol-

ti anni”.

**C'è però anche chi ha una visione più ottimistica.**

“Non capisco che gusto ci sia a colorare di rosa una situazione disastrosa che è sotto gli occhi di tutti. E aggiungo che la crisi dell'auto è molto più grave di quella dell'economia reale del Paese, come indicano, rispetto al periodo ante-crisi, le seguenti cifre: immatricolazioni auto nuove -44%, produzione industriale -25,4%, Pil -6,5%”.

**Qual è la sua visione del 2013 in Italia?**

“I primi sei mesi del 2013 segnano per le autovetture una flessione, rispetto allo stesso periodo del 2012, del 10,3%. Flessione che per i veicoli commerciali e industriali si attesta, rispettivamente, attorno al -20% ed al -15%. Ma il problema di cui nessuno par-

la non è che i mercati flettono, ma che sono paragonati a un 2012 dove già si era al di sotto della soglia di sopravvivenza della filiera. Anche eguagliassimo i valori dello scorso anno, il problema rimarrebbe in tutta la sua interezza. Per quanto riguarda il mercato più importante in termini di volumi, cioè quello delle autovetture, si prevede di consuntivare un totale di 1.250.000 unità. Un mercato italiano simile a quello del 1969. Se i dati verranno confermati retrocederemo di 44 anni! Inoltre, a testimoniare che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive, nel 2012 siamo stati il fanalino di coda europeo. Detto in altra maniera, c'è modo e modo di affrontare la crisi, non solo aumentando le tasse e distruggendo l'economia reale”.

www.ecostampa.it

