



**RASSEGNA STAMPA**

**LUGLIO 2013**

**Aggiornamento 01 agosto 2013**

# “Per il mercato dell'auto la crisi è profonda il governo ascolti subito le nostre proposte”

Filippo Pavan Bernacchi: nessun accenno di ripresa. Ridurre le tasse per rilanciare il comparto

Contente, ma ci sono. Continuo a registrare il segno meno il mercato dell'auto alle prese con perdite senza precedenti, ai limiti della sopravvivenza per una filiera che, a fine anno, rischia di dover fare i conti con un milione di unità in meno rispetto al 2007. Nel mese di maggio le immatricolazioni sono calate ancora, -7,98% rispetto a maggio 2012.

Abbiamo chiesto al presidente di Federauto (la Federazione italiana dei concessionari ufficiali di tutti i brand commercializzati di auto, veicoli commerciali, industriali e di autobus), Filippo Pavan Bernacchi, di commentare lo stato del settore.

**Presidente, il mercato, come ha più volte definito il mercato dell'auto, è ancora in fase terminale?**

“Mi piacerebbe poter dare buone notizie ma non è così. E non mi piace dare false speranze o manipolare i dati. Nel 2007 il mercato auto aveva registrato 2.490.000 pezzi, e la media degli ultimi 6 anni da un valore intorno ai due milioni di pezzi. L'anno scorso, il 2012, abbiamo consumato 1.400.000 pezzi e quest'anno, se verrà confermato questo trend, si chiuderà a 1.250.000. Tanto per fare un paragone parliamo di tornare al mercato italiano del 1969. Siamo retrocessi di 44 anni! Continuo a leggere di qualche analista, o pseudo tale, che pre-



vide per il 2013 una ripresa. Che vede segnali positivi.

Ma con 6 milioni di italiani che sono stati licenziati, o usufruiscono di ammortizzatori sociali (con buste paga molto più leggere), con una disoccupazione giovanile che sfiora il 40%, con aziende che chiudono per fallimento o delocalizzano all'estero, con commercianti, artigiani, impresari che arancano, con le tasse che continuano ad aumentare, a dispetto delle dichiarazioni dei politici, portando il nostro Paese tra i più vessati del mondo, come si fa a intravedere una ripresa?

No, per adesso siamo in piena tempesta e se il Governo non toglierà il piede dalla pedana fiscale, e non varerà un serio piano per il rilancio in primis dei consumi interni, siamo destinati a un'economia di guerra. Metto in guardia chi pensa che abbiamo toccato il fondo perché se nessuno interviene le cose sono destinate a peggiorare facendo esplodere i conflitti sociali”.

**Gli italiani sono più fiduciosi?**

“La fiducia del consumatore è quanto mai impalpabile. O meglio la sua misurazione non è esente da influenza di chi raccoglie via via i dati. Tornando a noi, nella situazione attuale è molto faticoso essere ottimisti, a meno che non si commerci con l'estero. Per chi produce vino, per esempio, è un ottimo momento. Purtroppo la realtà è che il nostro tessuto economico basato sui consumi interni, che pesano l'80% del totale, sta morendo.

Chiudono imprese, fabbriche, negozi, bruciano centinaia di migliaia di posti di lavoro ogni pochi mesi. In questo scenario anche chi potrebbe spendere perché, ad esempio, ha un reddito sicuro e un posto garantito, sta alla finestra. Potrebbe acquistare ma si frena perché ha paura del futuro.

È un giro vizioso dove la paura porta a spendere meno e la minore spesa genera crisi e disoccupazione. Io da parte mia combatterò per la mia categoria, i concessionari ufficiali di autoveicoli, affinché il nostro Paese imbocchi quanto prima la strada della ripresa. Perché se abbiamo il coraggio di fare delle scelte importanti e urgenti possiamo ripartire, e subito. Prima che sia troppo tardi”.

**Come si possono far ripartire i consumi?**

“Bisogna togliere tasse, non introdurre di nuove o aumentare le vecchie. E sappiamo tutti che per aumentare le tasse non serve un professore universitario ma basta anche uno studente fuoricorso, o

anche un alunno delle elementari. Poi dobbiamo aggredire la spesa pubblica. Quello è il nodo fondamentale per liberare risorse e investire nel nostro Paese.

Ma credo che ci sarebbe anche da affrontare un problema etico per chi si governa, amministratori locali o nazionali che siano. Qualora implicati in corruzione, concussione, clientelismi, nepotismi, riterrei opportuno il sequestro di tutti i loro beni. Misure che hanno avuto un certo successo in altri ambiti. Meno tasse, meno spesa pubblica, politici onesti, questo è il mix per ripartire”.

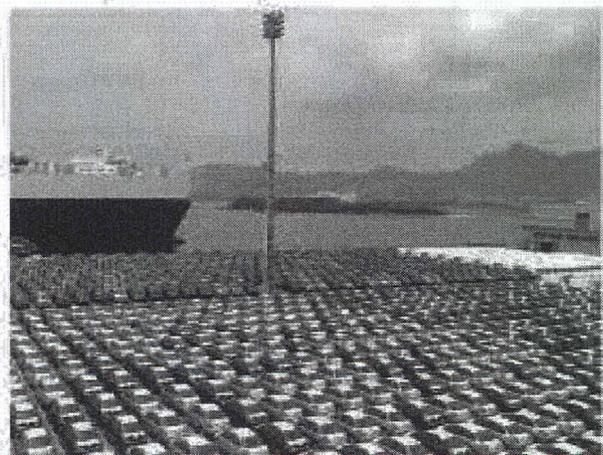
**Che cosa dovrebbe fare un governo? Attraverso quali strumenti dovrebbe intervenire?**

Il nostro settore, quello dell'automobile, è legato a filo doppio con l'economia reale. Infatti dopo il mattone, gli autoveicoli sono il bene più costoso che può acquistare un'azienda o una famiglia. Ecco perché insieme all'edilizia siamo i primi a risentire quando le cose vanno male, ma siamo anche i primi a uscire se le cose cominciano a girare per il verso giusto. E far uscire edilizia e autoveicoli da questo loop negativo significherebbe rimettere in moto l'economia intera.

Noi fatturiamo l'11,4% del Pil e occupiamo, con l'addetto allargato, 1.200.000 italiani.

E se aggiungo che partecipiamo al gettito fiscale nazionale per il 16,6% posso affermare che sono numeri fondamentali per l'Italia da cui un governo degno di questo nome non potrebbe prescindere. E il governo Letta avrebbe tutte le carte in regola per rispondere all'appello. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero, per far ripartire i consumi. Ne abbiamo altre che si autofinanzerebbero.

Basti pensare che marcando, rispetto alla media degli ultimi 6 anni, 750mila vetture, allo Stato, per tutto il 2013, mancherebbero circa 3 miliardi di euro in meno considerando Iva e tasse correlate come bollo e Imposta Provinciale di Trascrizione” in SIMONA INNOCENTI



**Tutti insieme  
in ordine sparso**

Il prolungarsi delle misure anti-automobile contornate da iniziative in negativo da parte di opinion maker e di organi di stampa, sta creando attorno all'automobile un sorta di no fly zone, all'interno della quale resiste una sparuta minoranza senza guida.

Forse è proprio questa mancanza di una guida dal polso fermo e dalle idee chiare a rendere assai nebuloso il futuro dell'automobile, quel futuro fatto di ordinato sviluppo che tutti noi ci aspettavamo fino a quando il mercato ha definitivamente comunicato a tutti in modo chiaro che i 2,5 milioni di vendite annue sono un passato remoto, come lo sono i 2 milioni. Oggi ci sembra già un fatto positivo immaginare che il 2013 possa chiudere a 1,3 milioni di immatricolazioni.

Quel "tutti insieme in ordine sparso" del titolo di questa nota è la sintesi di ciò che sta avvenendo nel nostro Paese. Quando si tratta di parlare dell'opportunità di agire in modo compatto nei confronti di un governo che sembra aver dimenticato totalmente un settore trainante dell'economia nazionale c'è una omogeneità che fa ben sperare. Quando poi si tratta di agire, eccoli là che ciascuno torna all'autonomia più sfrenata, senza risparmiare critiche agli "altri", senza nemmeno perdere tempo a chiedere chiarimenti. E così ciascuno va avanti per la propria strada, senza nemmeno attendersi per vedere cosa fanno gli altri.

Ricordate quella famosa battuta del film "L'armata Brancaleone" in cui Gassman-Brancaleone, rispondendo a un viandante che gli chiedeva dove stesse andando risponde: "Imo senza meta, e comunque dall'altra parte", per far capire che non voleva intrusi. Bene, anche chi potrebbe fare molto se accettasse l'idea di fare massa critica, preferisce andare dall'altra parte. Oltretutto senza meta, visto che persino i potentati della nautica hanno ottenuto dal governo qualche cosa, rispetto al nulla di quelli assai più grandi dell'automotive. Ultima annotazione: va a finire che dove non riescono i potenti dell'automotive riuscirà Maurizio Landini, leader del sindacato Fiom, il quale ha chiesto al ministro dello Sviluppo Zanonato l'apertura di un tavolo "per salvare il settore auto che in Italia rischia la paralisi".

**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 tassa 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

## **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 risollevare 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 tassa 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”.

## EDITORIALE

di Alberto Franzoni

**DAL NOSTRO GOVERNO DOVREBBE RISUONARE UN SOL CORO: DIMINUIRE LA SPESA PUBBLICA E FARE RIPARTIRE L'ECONOMIA. EPPURE DI TAGLIO DEI COSTI DELLA POLITICA NON SI PARLA PIÙ.** LONTANI DA APPUNTAMENTI ELETTORALI E CON LA POLITICA PIÙ DEDITA ALLE BEGHE DI PARTITO CHE A ESPRIMERE UNA REALE SPINTA INNOVATIVA, NESSUNO SI ESPONE PER RIPROPORRE L'ABOLIZIONE DELLE PROVINCE, LA CHIUSURA DI UN RAMO DEL PARLAMENTO E LA RIDUZIONE NON SOLO DEI PARLAMENTARI E DEI COSTI A ESSI RELATIVI, MA ANCHE DELLA PLETORA DI ENTI PUBBLICI IMPRODUTTIVI

franzoni@autocapital.it



Chi ha studiato economia politica e chi ha più banalmente orecchiato qualche discorso televisivo ben sa che, nella Curva di Laffer, chi di tasse ferisce di tasse perisce. Laffer ha infatti dimostrato che, aumentando le tasse, diminuiscono i consumi. Così l'erario, paradossalmente, vede diminuire le entrate. In Italia il Governo Monti se ne è accorto e, quel che è peggio, ne ha fatto accorgere gli Italiani applicando quelle politiche fiscali repressive con le quali ha distrutto interi settori dell'economia nazionale e interi comparti industriali. Decine di migliaia di persone senza lavoro a causa della chiusura di esercizi commerciali, di fabbriche, di reti distributive di veicoli, vendite di beni di consumo ai minimi storici, azzeramento del valore dei cosiddetti beni di lusso trattenuti in Italia, flussi di denaro contante e di investimenti in fuga oltreconfine. Sembra però che la lezione del 2011-2012 non sia bastata: **benché sia dimostrato da proiezioni sui consumi che l'incremento di un punto percentuale dell'imposta sul valore aggiunto produrrà un calo delle entrate fiscali (e non certo l'incremento di 4 miliardi di euro atteso da questo intervento normativo), al momento di andare in stampa pare che il Governo italiano abbia deciso di portare l'IVA al 22% dall'attuale 21% (e di archiviare l'azzeramento dell'IMU per un ammontare analogo di entrate fiscali).** Se ciò si dovesse confermare, sarebbe una follia dettata certamente da ignoranza, incompetenza e, forse, anche dalla volontà di una certa politica di fare un dispetto alla controparte, anch'essa al Governo, che in campagna elettorale aveva cercato consensi proprio cavalcando argomenti "di pancia" quali lo stop all'aumento dell'IVA e alla soppressione dell'IMU. Come correttamente sostiene il presidente di **Federauto**, Filippo Pavan Bernacchi, *"se i politici non hanno il coraggio di affrontare questi tagli drastici e urgenti, il nostro Paese andrà incontro ad anni di sofferenza, proprio come in un'economia di guerra"*. È certamente vero che *"i 170 euro in più che costerebbe in media un'auto a causa dell'aumento di un altro punto di IVA, rischiano di diventare un peso insopportabile per il settore automobilistico già in allarme rosso. Anzi, proprio l'IVA andrebbe abbassata di qualche punto per agevolare famiglie e imprese a sostituire i propri automezzi obsoleti, inquinanti e insicuri, e far ripartire i consumi. L'ennesimo balzello sarà un boomerang per lo Stato, senza contare che affondare un settore che contribuisce già per quasi 68 miliardi di euro ogni anno è molto poco lungimirante, per usare un eufemismo"*, come ha ribadito Pavan Bernacchi. La ripresa dei consumi passa dal ritorno alla spesa di quei ceti - ad alto potere d'acquisto - che dal Governo Monti sono stati indotti a spendere e consumare altrove, o a spendere molto meno. Chi un anno fa ha venduto la sua Ferrari California o la sua Porsche 911 all'estero, accettando un deprezzamento del 30% rispetto alle valutazioni Eurotax pur di non essere più identificabile come "ricco e automaticamente evasore", ha smesso di far introitare all'erario il 21% di IVA sui lavori di manutenzione, sul carburante consumato, sull'affitto del garage o del posto auto, ma ha tolto il 100% degli incassi all'officina di assistenza, al distributore di carburante, al proprietario dell'immobile dove veniva parcheggiata l'auto. Il denaro dell'IMU e del 21% dell'IVA potrebbe facilmente arrivare da questi stessi consumatori ad alto potenziale di spesa, a patto che l'erario e i suoi "bracci armati" (Equitalia e compagnia cantante) anziché andare a fare le pulci ai proprietari di beni di lusso iscritti a pubblici registri, si limitassero agli abituali e non meno efficaci controlli da remoto, incrociando le informazioni contenute nelle banche-dati tanto costosamente implementate negli ultimi anni. Con l'IVA al 22% **Federauto** prevede che l'effetto boomerang per lo Stato si manifesterebbe anche attraverso costi sociali altissimi dovuti all'estrema difficoltà di un settore - quello automobilistico - da 1,2 milioni di addetti, e in miliardi di euro di mancate vendite, con conseguenti mancati introiti dall'IVA ma anche da bolli e imposte Provinciali di Trascrizione. Difficile dar torto a Filippo Pavan Bernacchi quando si chiede *"perché si perseveri con scelte capestro per il Paese e perché si assista a lunghi dibattiti sulla necessità di rilanciare i consumi per far ripartire l'economia, il cui cardine sono i consumi interni e poi si fa l'esatto contrario e si chiedono una volta di più inutili sacrifici agli italiani? Perché a suon di tasse si distruggono le aziende, i posti di lavoro, e si uccide l'economia italiana che molto avrebbe da esprimere?"*. In conclusione: c'è solo da augurarsi che questa sia davvero l'ultima delle azioni suicide (non solo nei confronti dell'automobile) dei governi italiani. I quali possono permettersi di sbagliare solo perché i loro membri non pagano mai di persona le conseguenze dei propri errori.

**GIRO DI BOA 2013** È Il trentanovesimo calo (-5,51%)

# Auto, in sei mesi -10,3% Bene Fiat ma solo in Brasile

*Il Lingotto scende al 27,4% di quota, ma in Sudamerica è il semestre record. Unrae: «Da gennaio lo Stato ha perso 270 milioni di Iva»*

**Pierluigi Bonora**

■ Sono arrivati a 39, come ricorda il Centro studi Promotor, i cali mensili delle immatricolazioni di auto. «Si è tornati - commenta il presidente GianPrimo Quagliano - ai livelli degli anni '70 e la stima per il 2013 è cupa: un milione 260mila immatricolazioni, cioè -49,5% rispetto al periodo pre-crisi, il 2007. È in vista una contrazione con pochi riscontri in altri comparti dell'economia reale».

È vero che in giugno la caduta ha rallentato (-5,51%), «ma ciò non toglie», aggiunge Quagliano, «che il livello della domanda scivola sempre più in basso e che sia difficile prevedere quando sarà toccato il fondo». Intanto il clima di fiducia tra gli operatori del settore, sottolinea il Csp, è bassissimo: «Il mese scorso ha fatto registrare un calo di tre punti sul livello già molto

depresso di maggio».

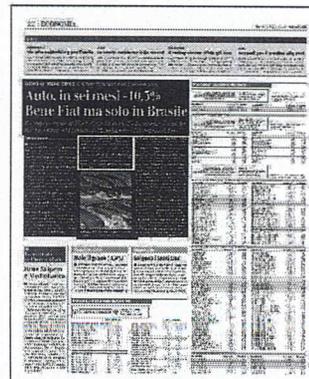
Al giro di boa, dunque, la situazione continua a mostrare un dato negativo a due cifre: -10,3%. In questo scenario, il gruppo Fiat segna -15,24% in giugno. In flessione tutti i marchi: Alfa Romeo passa da 3.871 auto a 2.812. Chrysler da 508 a 473, Fiat da 27.909 a 25.503 auto e Lancia da 7.240 a 4.716. Pesante il dato sulla quota mercato del Lingotto: scende al 27,46% contro il 30,61% di giugno 2012. «Sui risultati - precisa una nota del gruppo - ha pesato ancora la mancata fornitura di componenti per alcuni modelli: sono state oltre 2 mila le vetture vendute che non è stato possibile consegnare ai clienti». Nei 6 mesi, comunque, le immatricolazioni del gruppo italiano sono state l'11,47% in meno, mentre la quota mercato è arretrata dello 0,38% al 29,23%. Fiat fa comunque notare come, «negli ultimi tre giorni del mese le vendite sono state influenza-

te da un anomalo incremento dei canali onerosi (noleggio a breve termine e "km 0") da parte della concorrenza», strategia che il Lingotto «ha deciso di non seguire». Per la casa automobilistica torinese va molto meglio in Brasile, dove i primi 6 mesi «hanno rappresentato il miglior semestre della storia in 36 anni di presenza nel Paese». Tra gennaio a giugno, il marchio italiano è cresciuto del 5,1%, più del mercato (+4,7%).

I commenti degli operatori del settore, vedono Roberto Vavassori (Anfia) lanciare l'allarme sicurezza: «Il prolungato stallo della domanda alimenta l'invecchiamento del parco». Massimo Nordio (Unrae) prende in mano la calcolatrice e afferma che «in 6 mesi lo Stato ha perso 270 milioni di Iva e 1,6 miliardi di fatturato». E Filippo Pavan Bernacchi (Federauto) si chiede fino a quando il settore «continuerà a garantire entrate fiscali per una quota del 16,6% del Pil».



**A PICCO** Auto invendute parcheggiate nel piazzale di un concessionario



# Vendite auto ancora giù: -5,5% Lingotto in picchiata: -15%

## IL MERCATO

ROMA A giugno le vendite auto sono diminuite del 5,5%, portando il cumulato del semestre a -10,3%. Si tratta del 39° calo negli ultimi 41 mesi da quando, nella primavera del 2010, è terminato l'ultimo ciclo di incentivi.

Il gruppo Fiat fa peggio della media con una flessione delle consegne del 15,24% che porta la quota mensile al 27,49%, oltre tre punti in meno rispetto a giugno 2012. Colpa della mancata fornitura di componenti per alcuni modelli e di un anomalo andamento delle targhe, spiega il Lingotto: «Sono state più di duemila le vetture vendute che non abbiamo potuto consegnare ai clienti. La concorrenza, inoltre, ha incrementato i "canali onerosi" come i km 0 e il noleggio a breve termine». In ogni caso restano Fiat i

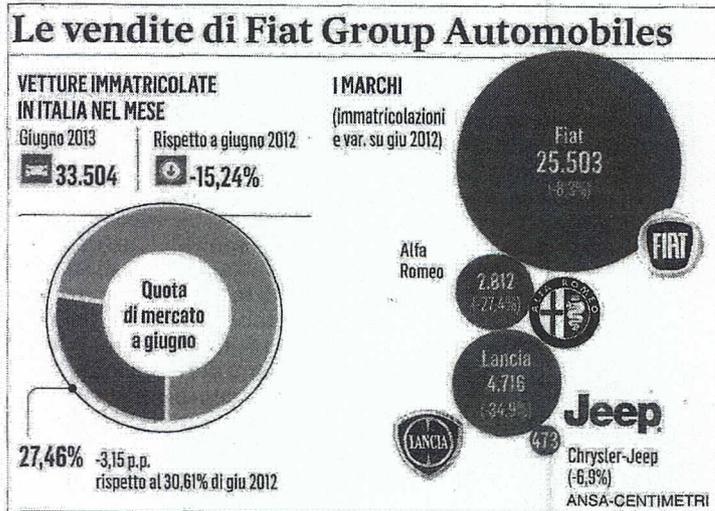
quattro modelli più venduti (Panda, Punto, 500 e Ypsilon). Complessivamente nell'ultimo mese sono state immatricolate 122.008 vetture, nei sei mesi 731.203, con una perdita di 84 mila unità rispetto ad un già disastroso 2012.

CPS stima per il 2013 vendite per 1.259.582 unità (49,5% in meno rispetto al 2007). «Siamo tornati indietro di oltre 40 anni, il mercato è simile a quello del 1969», dichiara Federauto. Il neopresidente dell'Unrae Nordio sottolinea le conseguenze negative per le entrate dello Stato: «Nei primi sei mesi nel nostro settore si sono persi 270 milioni di euro di Iva e 1,6 miliardi di fatturato».

Il Lingotto si consola con le performance all'estero: a giugno vendite in aumento in Francia (7,8%) e Spagna (35%) e semestre record in Brasile (+5,5%).

**Giorgio Ursicino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le quattro ruote che non girano più

# Mercato auto, semestre nero: vendite ai livelli di 44 anni fa

*Da gennaio a giugno immatricolazioni in calo del 10,3%*

Rallenta, ma procede sempre a ritmi elevati, la caduta del mercato dell'auto in Italia. A giugno, nel BelPaese, la Motorizzazione ha immatricolato 122.008 autovetture, con una variazione di -5,51% rispetto allo stesso mese del 2012. A maggio la flessione era stata più marcata (del -7,68%), ma il qua-

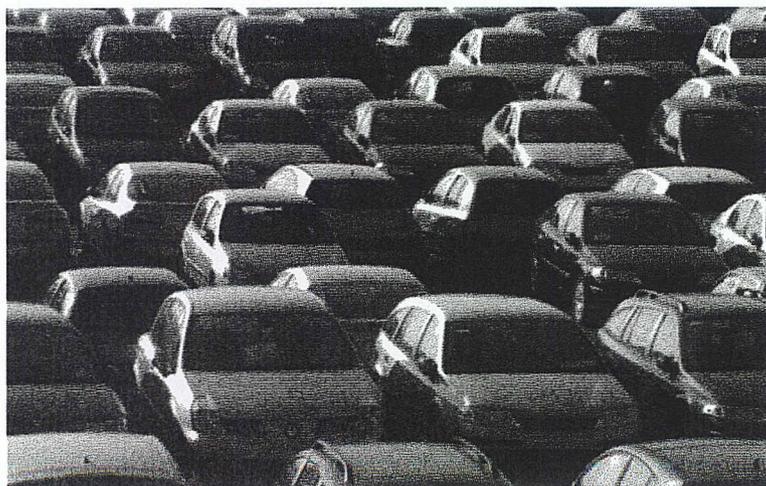
## CROLLOFIAT

**Nel mese appena chiuso flessione del 15,24%  
E la quota di mercato si contrae sempre più**

dro resta nerissimo. Nel primo semestre dell'anno le immatricolazioni sono state, in tutto, 731.203, il 10,31% in meno rispetto al periodo gennaio-giugno del 2012. Insomma, la crisi c'è ancora. E la reazione dei concessionari è immediata: «Deve esser chiaro a tutti che, anche se quest'anno alla fine eguagliassimo il 2012, evento peraltro improbabile, il problema rimarrebbe in tutta la sua interezza», osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi

commercializzati in Italia, che rileva come «oramai siamo il mercato italiano è tornato su livelli simili a quelli del 1969, ossia 44 anni fa». E quello di giugno è il 39esimo calo mensile consecutivo a partire dal marzo 2010, cioè dalla fine degli ultimi incentivi alla rottamazione. A rilevarlo è il centro studi Promotor, secondo cui «il livello della domanda scivola sempre più in basso ed è difficile prevedere quando verrà toccato il fondo».

E se per il mercato italiano la situazione è difficilissima, c'è ben poco da sorridere anche per Fiat. A giugno il gruppo torinese ha registrato un calo delle vendite del 15,24% rispetto allo stesso mese del 2012. Il crollo coinvolge tutti i marchi del Lingotto, da Alfa Romeo a Chrysler. E la quota mercato di Fiat è scesa al 27,46% contro il 30,61% di un anno fa. Ad andare bene, per contro, sono le vendite Oltreoceano. In Brasile, soprattutto, dove l'azienda guidata da Sergio Marchionne ha toccato, nel primo semestre dell'anno, il record assoluto di immatricolazioni della sua storia nel Paese sudamericano: 380.131 i mezzi venduti. Già, ma in Italia è tutta un'altra musica.



A giugno in Italia sono state vendute 122mila vetture, il 5,5% in meno rispetto allo stesso mese del 2012



MERCATO IN ITALIA -5,51% A GIUGNO. SIAMO AL LIVELLO DEL 1969

# Per l'auto un altro mese nero Ma Fiat fa record in Brasile

LUIGI GRASSIA

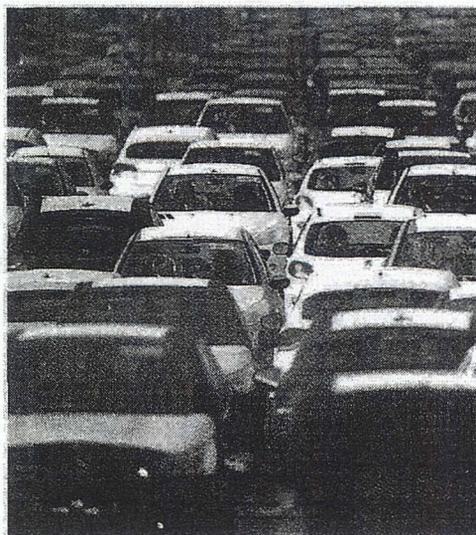
Nel mese di giugno sono state immatricolate in Italia 122.008 vetture nuove, in calo del 5,51% rispetto alle 129.118 del giugno di un anno fa. Allargando la visuale ai primi 6 mesi del 2013 le immatricolazioni sono state 731.203 unità, in flessione del 10,31% rispetto al corrispondente periodo del 2012. Lo comunica il ministero dei Trasporti. L'associazione dei costruttori Anfia segnala un'attenuazione del calo di mercato nel mese (rispetto ai tanti regressi a due cifre del recente passato) grazie alla raccolta ordini ad aprile (+6%) e a maggio (+4,2%). Ma la stessa Anfia sottolinea che il prolungato stallo della domanda provoca l'invecchiamento del parco circolante italiano: dal 2000 al 2012 la quota delle autovetture con più di 10 anni è passata dal

38% al 44%. Nel 2012, inoltre, per la prima volta il parco auto ha registrato una riduzione numerica assoluta rispetto all'anno precedente.

Federauto (l'associazione dei concessionari) osserva che «oramai siamo a un mercato italiano simile a quello del 1969, ossia di 44 anni fa». Il Centro studi Promotor conteggia il 39° mese consecutivo in calo e aggiunge che «è difficile prevedere quando verrà toccato il fondo, le attese degli operatori non sono positive». L'Unrae (che federa le case automobilistiche estere) dice che «nei primi sei mesi dell'anno dal solo settore auto si sono persi altri 270 milioni di euro di Iva e 1,6 miliardi di fatturato rispetto ai valori dello scorso anno, accelerando così l'involuzione del contributo del settore al Pil e alla produzione di gettito fiscale».

Quanto al gruppo Fiat ha immatricolato in Italia a giu-

**Il 39° calo consecutivo**  
Però la curva si addolcisce rispetto ai tanti regressi a due cifre del recente passato



gno 33.500 vetture con una quota di mercato del 27,5% mentre nel complesso del primo semestre le registrazioni sono state 213 mila e la quota del 29,2%. Sui risultati ha pesato ancora la mancata fornitura al gruppo di componenti per alcuni modelli: sono state oltre 2 mila le auto vendute che non è stato possibile consegnare ai clienti. Comunque, Panda, Punto, 500 e Ypsilon sono le vetture più vendute del mese. E nel «progressivo» annuo il

marchio Fiat migliora la quota di 1,2 punti percentuali.

Per fortuna non tutti i mercati sono depressi come quello italiano. La Fiat ottiene il miglior semestre dei suoi 86 anni di presenza in Brasile: con 63.864 tra auto e veicoli commerciali leggeri venduti nel mese di giugno, ha chiuso il semestre con vendite accumulate di 380.131 unità e ha mantenuto la leadership nel mercato brasiliano con una quota del 22,2% nelle vendite.



**Motori.** Immatricolazioni giù del 5,51% - Il gruppo Fiat, frenato anche dalla mancata fornitura di componenti, scivola del 15%

# Nuovo calo per l'auto a giugno

Tenue segnale positivo dagli ordini di vetture che crescono del 7% rispetto al 2012

www.ecostampa.it

**Augusto Grandi**  
TORINO

Il mercato italiano dell'auto cade anche a giugno, ed è il 39° calo negli ultimi 41 mesi, ma non basta che la flessione sia stata limitata al 5,5% (e con un giorno lavorato in meno, come ricorda Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor) per suscitare dell'ottimismo tra gli operatori. Anzi, Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, assicura che le 122.008 consegne di giugno sono state «gonfiate» da un massiccio ricorso ai «chilometri zero».

E su questo concorda anche Fiat, aggiungendo che, negli ultimi 3 giorni del mese, le immatricolazioni sono state influenzate anche da un anomalo ricorso al canale del noleggio a breve termine. Scelte che il Lingotto si sarebbe rifiutato di imitare. In ogni caso tutti gli operatori sottolineano la necessità di interventi strutturali per rilanciare un mercato che - se-

condo l'Unrae - nei primi 6 mesi di quest'anno avrebbe perso 1,6 miliardi di fatturato e 270 milioni di Iva. Mentre Quagliano sottolinea come il trend dei primi 6 mesi (con 731.203 consegne e una flessione del 10,31%), se confermato nella seconda parte dell'anno, porterebbe le immatricolazioni ai livelli degli Anni 70, intorno a 1.260.000 unità e con un crollo del 49,5% rispetto al 2007.

Non è dunque un caso che le ricerche di Promotor indichino un calo ulteriore della già scarsa fiducia degli operatori, mentre per l'Istat il clima di fiducia dei consumatori sarebbe migliorato. Ma le analisi dell'Osservatorio di Findome-

## OLTRALPE

Frenata più consistente sul mercato francese che ha perso il 9%. Il Lingotto limita i danni archiviando un -1,4%

stic segnalano una riduzione della propensione all'acquisto di auto nuove (mentre cresce, di poco, l'interesse per le vetture usate) e, soprattutto, un calo del livello di spesa possibile. «A questo si aggiunge - sostiene Daniele Lazzeri, presidente del Centro studi Nodo di Gordio - il timore che le vacanze facciano lievitare, come sempre, i prezzi del carburante».

Qualche segnale positivo, tuttavia, non manca. Unrae e Anfia evidenziano che, a giugno, gli ordini sono stati oltre 110.000, in crescita di quasi il 7%, ma il confronto è con il giugno 2012 «fortemente critico». E il cumulato del semestre, con oltre 700mila contratti, registra comunque un calo di quasi l'8% rispetto ai primi 6 mesi dell'anno scorso. Per questo l'Anfia chiede interventi sulla fiscalità, riduzione del prezzo dei carburanti, ma anche politiche industriali ad hoc. Nel frattempo le case automobilistiche devono fronteggiare un

mercato che vede la contrazione degli acquisti delle famiglie. Per Fiat, inoltre, si aggiungono i problemi relativi alle mancate forniture da parte di un componentista. Questo, secondo il Lingotto, avrebbe comportato la mancata consegna di 2mila auto già vendute. Comunque il gruppo torinese chiude giugno con 33.545 immatricolazioni (-15,21%) ed una quota che scende dal 30,64 al 27,49 per cento. Mentre in Brasile Fiat ottiene il miglior risultato semestrale di sempre.

Tragli altri gruppi, Volkswagen è praticamente stabile (-0,89%), così come Gm (-0,37%) mentre Psa perde l'8,43% e Renault cresce del 6,77%. Vola Ford (+18,37%) e frenano Hyundai (-8,38%) e Daimler (-4,36%). Per Bmw la crescita (+0,99%) è rallentata dal risultato negativo di Mini. In Francia le immatricolazioni di giugno sono scese del 9% (per Fiat -1,4%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le immatricolazioni in Italia

Dati in unità e variazione % rispetto a giugno 2012

TOTALE GIUGNO 2013 **122.008** (-5,51%)

	Gruppo Fiat	<b>33.545</b>	(-15,21%)
	Gruppo Volkswagen	<b>15.860</b>	(-0,89%)
	Gruppo PSA	<b>11.467</b>	(-8,43%)
	Gruppo GM	<b>10.048</b>	(-0,37%)
	Gruppo Renault	<b>10.042</b>	(+6,77%)

Fonte: Unrae



**MERCATO.** Tutti i costruttori hanno risentito della debolezza del mercato. Il Gruppo Fiat -15%

# Auto, vendite a giugno ancora in calo del 5,5%

La quota del Lingotto è al 27,5%  
Tra le case straniere Volkswagen rimane al vertice con -0,32%  
e il 12,5% del totale del mercato

MILANO

Ennesimo calo di vendite di nuove auto sul mercato italiano, sceso a giugno di un ulteriore 5,51% (-7,9% a maggio) rispetto a un anno fa a 122.008 unità. Lo comunica il ministero dei Trasporti in base ai dati della Motorizzazione, precisando che nello stesso mese i trasferimenti di proprietà di auto usate erano pari a 322.102 (-3,31%). Si tratta del 37° mese consecutivo in rosso, sul volume globale di vendite, 444.110 autovetture, ha interessato per il 27,47% auto nuove e per il 72,53% auto usate. Nel primo semestre immatricolazioni -10,31% a 731.203 mentre i trasferimenti di proprietà erano per lo più stabili verso un anno prima +0,86% a 2.139.671.

A giugno le vendite di Fiat Group Automobiles (Fga) sono scese del 15,2% a 33.545 unità, con una quota pari al 27,5% (dal 30,64% un anno prima), e nei primi sei mesi dell'anno dell'11,43% a 213.391 unità (al 29,18% la quota, da 20,63% un anno prima).

È quanto emerge dai dati comunicati dal ministero dei Trasporti. Sui risultati di Fga, commenta Fiat, «ha pesato ancora la mancata fornitura al gruppo di componenti per al-

cuni modelli: sono state oltre 2mila le vetture vendute che non è stato possibile consegnare ai clienti e che avrebbero pesato per 1,6 punti percentuali in più di quota di mercato». Fiat rileva anche che «negli ultimi tre giorni del mese le immatricolazioni sono state influenzate da un anomalo incremento dei canali onerosi (noleggio a breve termine e Km0) da parte della concorrenza, che Fga ha deciso di non seguire».

Tutti i costruttori hanno risentito del negativo andamento del mercato. Il leader tra le case estere nel nostro Paese, il gruppo Volkswagen con una quota del 13%, ha registrato vendite quasi invariate il mese scorso (-0,89%) e già del 9,86% nei primi sei mesi ((13,37% la quota). Al secondo posto Psa Peugeot Citroen con una quota al 9,40% e vendite giù dell'8,4% a giugno e del 14,27% nel semestre.

Poco mosse a giugno le immatricolazioni di General Motors (-0,37%), ma -19,12% nella prima metà dell'anno, mentre Renault segna +6,77% nel mese e -2,59% nel consecutivo. Bene invece Ford con +18,37% nel mese, ma -15,9% nei sei mesi. Il gruppo Hyundai segna rispettivamente -8,38% e -2,61% e Toyota -9,17% e -7,55%. Nell'alto di gamma il gruppo Bmw

## I numeri delle immatricolazioni

### IMMATRICOLAZIONI NEL MESE DI GIUGNO

2013	122.008	-5,51%
2012	129.118	

**731.203** immatricolazioni nei primi sei mesi del 2013  rispetto allo stesso periodo 2012 **-10,31%**

### IL GRUPPO FIAT

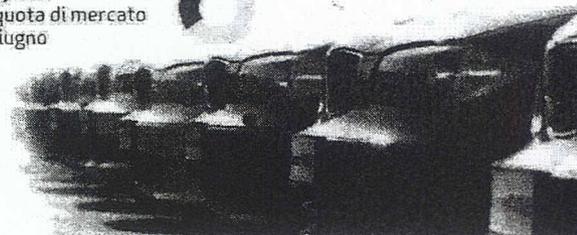
#### Immatricolazioni

Giugno 2013	33.504	-15,24%
Giugno 2012	39.528	

**213.152** le immatricolazioni nei primi sei mesi del 2013  rispetto allo stesso periodo 2012 **-11,44%**

**27,5%**

la quota di mercato a giugno



registra +0,99% e -2,83% e Daimler con Mercedes e Smart -4,36% e -2,52%.

«La proiezione dei dati del primo semestre di quest'anno porta a intravedere un consumo annuale non superiore a 1.250.000 immatricolazioni, con un peggioramento dell'avvilito 2012 chiuso con poco più di 1.400.000 pezzi».

Così una nota di **Federauto**, il cui presidente, Filippo Pavan Bernacchi, rileva che, «nonostante il consueto apporto di autovetture a km zero, giugno si è chiuso con una perdita del -5,5% rispetto a giugno 2012, per un totale di 122.008

pezzi immatricolati. Deve però esser chiaro a tutti che, anche se quest'anno alla fine eguagliassimo il 2012, evento peraltro improbabile, il problema rimarrebbe in tutta la sua interezza. Oramai siamo a un mercato italiano simile a quello del 1969, ossia 44 anni fa».

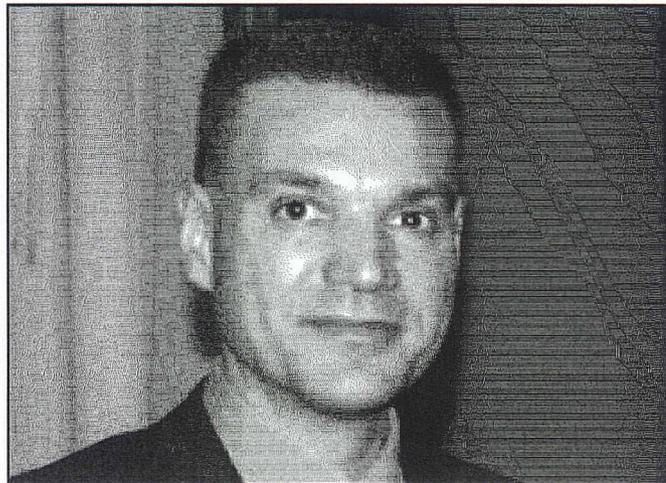
Inoltre, aggiunge Pavan Bernacchi, «a testimoniare che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive sono i dati sulle vendite 2012 in Europa, dove siamo stati il fanalino di coda. Cos'altro bisogna aspettare per intervenire?».

GIUGNO, PERDITE -5,5%

# MERCATO AUTO: PROFONDO ROSSO

**FEDERAUTO** NEL PRIMO SEMESTRE 2013 LE IMMATRICOLAZIONI NON HANNO SUPERATO QUOTA 1.250.000. PEGGIO ANCHE DELL'ANNUS HORRIBILIS 2012

Nonostante il consueto apporto di autovetture a kilometrizzato, il mese di giugno 2013 si è chiuso con una perdita del -5,5% rispetto a giugno 2012, per un totale di 122.008 pezzi immatricolati. "Deve però essere chiaro a tutti che anche se quest'anno alla fine eguagliassimo il 2012, evento peraltro improbabile, il problema rimarrebbe in tutta la sua interezza. Oramai siamo a un mercato italiano simile a quello del 1969, ossia 44 anni fa. Inoltre a testimoniare che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive sono i dati sulle vendite 2012 in Europa, dove siamo stati il fanalino di coda. Cos'altro bisogna aspettare per intervenire?" Lo ha detto **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus, analizzando i dati di immatricolazione di autovetture nuove a giugno diffusi dal Ministero dei Trasporti. "I motivi del crollo dell'auto sono



Filippo Pavan Bernacchi

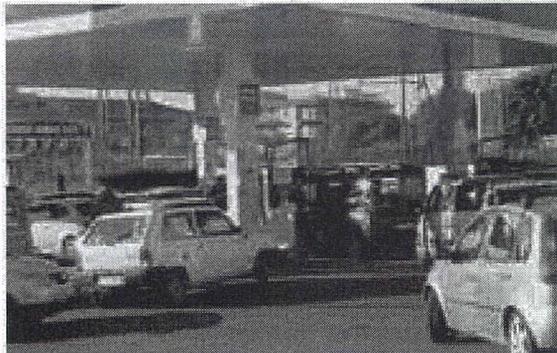
evidenti - ha proseguito Pavan Bernacchi -: un' overdose di imposte che si è abbattuta sulle nostre aziende e sui nostri clienti, caro-IVA, caro-carburanti, caro-assicurazioni, difficoltà di accesso al credito". Secondo le stime di **Federauto** la proiezione dei dati del primo semestre 2013 porta a intravedere un consuntivo annuale non superiore a 1.250.000 immatricolazioni, con un peggioramento dell'avvilente 2012 chiuso con poco più di 1.400.000 pezzi.

"Al Presidente del Consiglio Letta, ai suoi Ministri dell'Economia Saccomanni, dello Sviluppo Economico Zanonato e dei Trasporti Lupi, chiediamo di leggere con attenzione i dati perché c'è la necessità di reagire subito, mettendo al più presto intorno al tavolo i rappresentanti di tutta la filiera automobilistica. Un settore che, peraltro, continua a dare allo Stato entrate fiscali per una quota pari al 16,6% del PIL. Ma per quanto?"



## LA SICILIA

## IL PUNTO



## Automobilisti oggi? Bancomat di Stato

DARIO PENNICA

Recessione internazionale a parte, l'automobile non è in crisi. O, meglio, soffre nelle vendite soltanto in Europa, in particolare in alcuni mercati del Vecchio Continente, con l'Italia in prima linea, insieme con Spagna, Grecia, Portogallo, Irlanda. Ovvero, i Paesi le cui economie sono in sofferenza maggiore. Sostanzialmente invariata, invece, la produzione mondiale di veicoli, rispetto al periodo ante-crisi, che registra, però, lo spostamento - dagli Usa alla Cina - dal maggiore quantitativo di unità che escono dalle catene di montaggio. Eccessive, dunque, risultano le preoccupazioni sul futuro dell'automobile, troppo spesso al centro di convegni, studi, ricerche che tendono a scoprire un'improbabile alternativa per la mobilità.

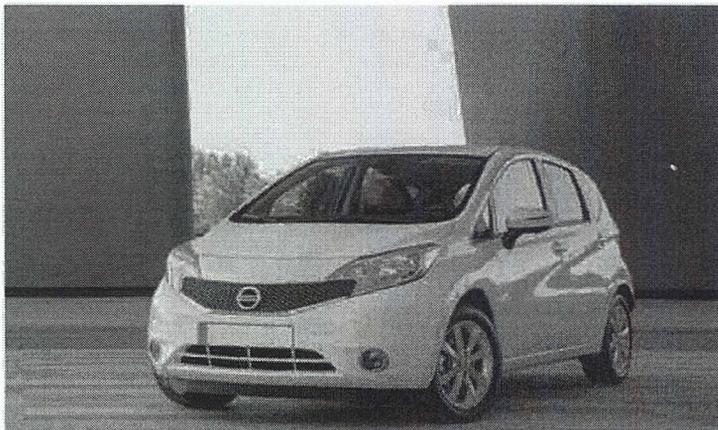
È la fotografia di quanto emerso nel corso della due giorni di Missione Mobilità, la cui seconda edizione si è svolta a Roma - ospitata dalla Pontificia Università Lateranense, e promossa da Amoer (Associazione per la mobilità equa e responsabile), presieduta dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro del dibattito la denuncia delle continue vessazioni subite da automobilisti e motociclisti e l'analisi e le proposte presentate alle istituzioni per superare la crisi del settore. Ma gli argomenti sviluppati dai numerosi esperti hanno fatto emergere anche interessanti e inediti aspetti. «L'automobile non è più il bene agognato dai giovani», come ha illustrato la ricerca di Alix Partners e presentata dal direttore Giacomo Mori: «I neo maggiorenni sono più interessati agli strumenti di connessione (nuove tecnologie e web) e all'intrattenimento. Soltanto il 16,6% dei ragazzi (tra i 18 e i 29 anni), intervistati su cosa avrebbero voluto comprare avendo a disposizione 30mila euro, ha indicato un'auto nuova».

Su questo tema, invece, Antonio Ghini, direttore di Ferrari Magazine, ha dato un'interpretazione diversa: «Le nuove generazioni vedono la mobilità come un fattore naturale, non hanno vissuto l'arrivo dell'auto come una rivoluzione e il loro scarso interesse per le auto è dettato dal fatto che i costi di acquisto e di mantenimento di un'auto sono alti. L'auto rimane tuttora uno status symbol, un sogno». E tale rimarrà l'automobile, in Italia, anche per chi non potrebbe farne a meno, perché risulta difficile l'acquisto, sia per l'accesso al credito al consumo, divenuto davvero assai selettivo, sia «per la mancanza di fiducia - come ha sottolineato Elisa Boscherini (responsabile Relazioni Istituzionali di ANFIA, l'associazione dei produttori italiani) - che scoraggia anche chi potrebbe e vorrebbe cambia-

re la propria auto con un modello più moderno».

Eccessiva tassazione, scarsa detraibilità fiscale, continui aumenti del costo del carburante, dei pedaggi autostradali, e altri balzelli, hanno fatto diventare l'auto e l'automobilista un vero bancomat per lo Stato e la soluzione tampone di ogni Governo. L'attuale è stato oggetto di una forte azione simbolica di protesta di Amoer, che ha voluto testimoniare con una sedia vuota e un eloquente cartello l'assenza di rappresentanti del Governo: «Siamo entrati in contatto diretto con 14 rappresentanti dell'attuale esecutivo - ha spiegato Bonora - nessuno ci ha dato la propria disponibilità a partecipare. La convinzione è che queste persone non abbiano risposte da dare. La sensazione è che, per loro, parlare di auto e mercato possa nuocere al consenso, a maggior ragione se i rappresentanti politici sono le stesse persone impegnate a parlare di Iva e tasse che contribuiscono ad affossare il settore. Eppure si tratta di un complesso di vari settori produttivi, che, fino al 2011, ha garantito l'11,4% del Pil (fatturato), il 16,6% di contribuzione al gettito fiscale nazionale e 1.200.000 addetti, tra diretti e indotto. Nonostante questi numeri, rimane una sedia vuota e questo ci dispiace molto».

Sulla stessa lunghezza d'onda gli interventi dei rappresentanti dell'Associazione delle Case Estere (Unrae), dei produttori di motocicli (Ancma), dei concessionari d'auto [Federauto] e di altri qualificati esperti e rappresentanti di importanti settori dell'automotive.



**MERCATO**

**DARIO PENNICA\***



## Politica sbagliata settore tartassato

Per il 37° mese consecutivo il mercato dell'auto registra un calo di vendite nel confronto con lo stesso mese dell'anno precedente. A sua volta, già passivo rispetto al 2011 e pure al 2010, quando in quella primavera s'iniziò la crisi delle vendite. Insomma, la discesa non si ferma, seppure a giugno abbia rallentato, almeno relativamente al dato nazionale: -5,5%.

Invece, il calo di vendite mantiene un trend ancora peggiorato (di circa 10 punti percentuali) nell'Isola. Dove la contrazione degli ultimi 30 giorni sfiora il 15%, e nei primi sei mesi resta vicina al 19% (un punto meglio rispetto a maggio). L'intero mercato Italia è, invece, a un -10% a metà anno e, dunque, le previsioni per il 2013 si confermano intorno a 1,3 milioni di unità massimo che sarà possibile immatricolare sino a dicembre (furono 1,4 lo scorso anno). Il punto più basso dal 1969 ad oggi!

In Sicilia ci si fermerà, probabilmente, a quota 50mila. Relativamente alle province e alle marche, invariati i primati negativi: Palermo con la flessione maggiore, seppure scesa sotto

to il muro del 30%, e Volvo che supera il 58% di contrazione, seguita da Alfa Romeo (-46,81). Di contro crescono - in assoluto rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente - Bmw (+29,07) e Renault (+15,24), ovviamente primatisti fra le premium e le generaliste.

Per il resto, non si intravedono prospettive di ripresa. Anzi. Secondo l'Unrae (l'Associazione delle case estere), «I recenti provvedimenti adottati dal Governo non sembrano determinare un effettivo miglioramento del clima di fiducia, mantenendo invece incertezza su famiglie ed imprese sulla fine dell'anno, per via degli annunciati rinvii di IVA ed IMU». Sulla stessa lunghezza d'onda il commento di Federauto (l'associazione dei Concessionari): «I numeri testimoniano che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive. Cos'altro bisogna aspettare per intervenire?», si chiede il presidente Pavan Bernacchi, che continua: «Nel mese di giugno abbiamo assistito, ancora una volta, a dell'incredibile, all'utilizzo dell'accisa sui carburanti come fonte di copertura per misure governative e, quindi, abbiamo visto confermata, anche dal Governo Letta, la linea che ha prodotto danni ben più gravi della crisi economica in sé».

A chiusura dei primi sei mesi dell'anno, il quadro delineato dalla struttura del mercato indica chiaramente una migrazione dalle motorizzazioni a benzina a quelle a gpl (8,9% del totale) metano (5%), e persino ibrida, che si avvicina all'1% di quota. Perdono meno di tutti gli altri, anzi incrementano leggermente la loro rappresentatività, city car e utilitarie (segmenti A e B). Parallelamente, flettono considerevolmente, intorno al 25%, i segmenti dal D in su. Relativamente alle carrozzerie sono crossover e monovolumi piccoli, a tenere banco con un segno positivo (rispettivamente +7,4 e +36%). Rallenta nuovamente (di tre punti) il mercato dell'usato.

\*Direttore Sicilia Motori

**RECORD PER CLASSE A E B.** Complessivamente sono state scelte da cinquantamila italiani

## Mercedes, una strategia vincente in Italia

Primato per la nuova Classe A, che è già stata scelta da 20.500 clienti ed è, quindi, la compatta premium preferita dagli italiani. Un grande risultato che sta contribuendo alle performance di vendita di Mercedes-Benz in Italia, sostenute anche dai 27.500 esemplari di Classe B, venduti dal lancio e le 2.000 CLA già ordinate. Complessivamente, si tratta di 50mila vetture: numeri importanti che confermano l'efficacia della strategia di prodotto portata avanti dalla casa di Stoccarda di proporre vetture compatte in diversi segmenti di mercato.

Tra queste, c'è grande attesa per la A 45 AMG, versione high performance della nuova compatta con la Stella, che ancor prima del lancio sul mercato ha già raccolto in Italia ben 150 ordini. La tedesca più amata dagli italiani, ideale ambasciatrice del nuovo design della Stella, continua a lasciare il segno, conquistando un nuovo significativo traguardo. Vera rivoluzione nel segmento delle vetture compatte e nella gamma Mercedes-Benz, la nuova Classe A è un'automobile dal forte impatto emozionale, ma anche sportiva e tecnologica: requisiti fondamentali che hanno conquistato un pubblico nuovo, giovane e dinamico, che in gran parte (70%) sale per la prima volta al volante di una Mercedes.

La nuova Classe A dimostra di piacere agli uomini, ma continua a strizzare l'occhio alle donne, che rappresentano il 30% dei clienti. Le gamme di Classe A, Classe B e la nuova CLA sono da oggi disponibili anche con due versioni per neopatentati, dotate di nuovi motori dai consumi particolarmente contenuti, un pacchetto BlueEFFICIENCY, ottimizzato, e versioni 4MATIC che garantiscono trazione ottimale in ogni situazione. A completare la gamma, inoltre, la berlina sportiva ad alte prestazioni CLA 45 AMG. I nuovi modelli possono essere ordinati a partire di questo mese e saranno presenti nelle concessionarie da settembre 2013.

I nuovi modelli entry-level con motori diesel, guidabili anche da neopatentati, sono la A 160 CDI e la B 160 CDI da 66 kW (90 CV), con consumi nel ciclo combinato, rispettivamente, di soli 3,8 e 4,1 litri di gasolio per 100 km. Anche B 220 4MATIC vanta una nuova motorizzazione: un turbo quattro cilindri a benzina da 1.991 cm<sup>3</sup> di cilindrata e 135 kW (184 CV) di potenza. Altre novità sono la B 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition da 80 kW (109 CV), ottimizzata dal punto di vista dei consumi (3,8 l/100 km nel ciclo NEDC) e le potenti berline sportive CLA 250 4MATIC e CLA 45 AMG.

**il caso** La proposta di **Federauto** per rilanciare le quattro ruote

# «Tre anni di Iva ridotta e l'auto si salva»

**Pierluigi Bonora**

*I concessionari: «Piano da 200mila unità l'anno». Settore sempre disunito*

■ Auto sempre più divisa, nonostante la crisi che il settore sta attraversando imponga una concreta unità d'intenti delle associazioni di categoria. Ecco, allora, che Unrae (case estere) sollecita il governo a considerare l'auto alla pari di un bene primario e meritevole, dunque, delle stesse deduzioni applicate ai mutui sulla casa. C'è poi Anfia (industria

italiana) che ha appena costituito, d'accordo con il ministero dello Sviluppo economico, una «taskforce» in cui «le componenti pubblica e privata condivideranno e proporranno politiche industriali volte alla salvaguardia, al rilancio e alla crescita delle attività manifatturiere della filiera». Dal canto suo il ministro

dello Sviluppo, Flavio Zanonato, ha fatto sapere che i primi di agosto incontrerà Sergio Marchionne, ad di Fiat (gruppo fuori da Confindustria e, quindi, da Anfia) per comprendere come rafforzare la produzione automobilistica italiana. «Devo decidere - ha detto Zanonato - se farlo solo con Fiat o anche con l'au-

le reti distributive (**Federauto**), nonché flotte e noleggi (Aniasa).

La crisi, del resto, riguarda tutti. Un tavolo comune, convocato direttamente dal ministro, servirebbe, a questo punto, a mettere a fuoco, una volta per tutte, le non poche problematiche e capire come porvi rimedio. Sul tavolo, infatti, verrebbero poste, e quindi discusse, le varie proposte, tutte indirizzate al rilancio dell'auto in Italia. Solo così, probabilmente, le numerose anime del comparto potrebbero ritrovarsi in un'iniziativa comune.

Per ora, comunque, il settore procede disunito. E se il presidente dell'Unrae, Massimo Nordio, dalle pagine del *Giornale* ha lanciato nelle scorse settimane l'idea delle deduzioni sul modello del mutuo-casa, ecco che Filippo Pavan Bernacchi, numero uno di **Federauto** (concessionari) propone, invece, il piano «Iva ridotta».

«Si tratta - spiega Pavan Bernacchi al *Giornale* - dell'applicazione, al cliente che acquista un veicolo a basso impatto ambientale, del 10% di Iva il primo anno, del 12% il secondo, del 14% il terzo e dell'aliquota normale dal quarto anno. Con questo provvedimento potremmo alzare il mercato di circa 200mila unità l'anno. E lo Stato potrebbe introitare circa 600 milioni aggiuntivi. Inoltre, si sosterebbe il mondo del lavoro, si risparmierebbe in ammortizzatori sociali e il Paese disporrebbe di un parco circolante più ecologico e più sicuro».



**RETI** Filippo Pavan Bernacchi

tomotive, ovvero con tutto l'indotto dell'auto». Resta da capire cosa intende, Zanonato, per indotto: se solo la filiera (componentisti e carrozzieri) o anche, come dovrebbe, le case automobilistiche estere (Unrae), che pesano per oltre il 70% del mercato,

 **IL PUNTO**

## L'USATA CHE CONVIENE DI PIÙ

di VALERIO BERRUTI

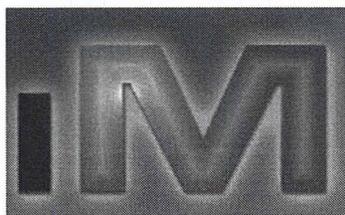
**L**e vendite di auto nuove continuano a scendere (-10,3% nel primo semestre), crescono invece le usate (+1,3). Per questo, dunque, meglio conoscere il valore esatto dei modelli e soprattutto la loro durata nel tempo. Opel, Land Rover e Porsche salgono sul podio tra le vetture usate che meno si sono svalutate nell'ultimo anno, Tata Vista invece è quella che ha perso più valore. Lo rivela l'elaborazione **Federauto** (l'associazione dei concessionari) dei dati forniti da Dat-Italia.

Il primo posto lo conquista la Opel Adam 1.4 (100cv Slam), che dal 2012 ha mantenuto l'87,87% del prezzo di listino, seguita dalle "evergreen" Land Rover Freelander II (2Wd 2.2 eD4 Se) e dalla Porsche 911 Carrera 4, con l'86,96% e l'86,91% del valore conservato. Valori residui molto alti anche per la A3 di Audi (83,68%), ancora Opel con Mokka 1.6 (82,93%), la Mini Paceman Cooper di Bmw (82,63%), Maggiolino 1.4 (82,13%) e Golf 1.6 Tdi di Volkswagen (81,42%).

Bene anche Fiat, con la Nuova Panda 0.9 (TwinAir Turbo) e, forte del successo di critica e pubblico, con la 500L 1.3, che dopo un anno di vita mantiene l'80,1% rispetto alla spesa d'acquisto (80,66% per la Panda). Tra le maglie nere, le quattro versioni Vista di Tata che in 12 mesi hanno lasciato per strada oltre la metà del prezzo di listino. Bassa anche la valutazione del monovolume Renault Espace 2.0 dCi fermò al 48% di valore residuo. Dunque attenti da chi comprate ma anche quale modello acquistate. Il valore reale e la sua durata possono spesso fare la differenza.

 @valerio\_berruti  
DIRIPRODUZIONE RISERVATA





## Auto: sesto semestre in rosso



In sei mesi  
persi 270 milioni  
di euro di IVA e  
1,6 miliardi di  
fatturato.  
L'allarme dei  
concessionari:  
«Siamo tornati ai  
livelli del 1969»

**N**el mese di giugno sono state immatricolate in Italia 122.008 nuove vetture, in calo del 5,51% rispetto alle 129.118 di un anno fa. Nei primi 6 mesi del 2013 le immatricolazioni si sono attestate a 731.203 unità, in flessione del 10,31% rispetto allo stesso periodo del 2012.

Le associazioni di categoria, dopo 37 mesi in rosso, chiedono l'intervento del Governo, come spiegano i loro rappresentanti.

“In questi primi sei mesi dell'anno – ha commentato Massimo Nordio, Presidente dell'UNRAE, l'Associazione delle Case automobilistiche estere – dal solo settore auto si sono persi altri 270 milioni di euro di IVA e 1,6 miliardi di fatturato rispetto ai valori dello scorso anno, accelerando così l'involuzione del contributo del settore al PIL e alla produzione di gettito fiscale. Inoltre, i recenti provvedimenti adottati dal Governo non sembrano determinare un effettivo miglioramento del clima di fiducia, mantenendo invece incertezza su famiglie ed imprese sulla fine dell'anno, per via degli annunciati rinvii di IVA ed IMU. Se a questo aggiungiamo che i provvedimenti ad oggi proposti dal nuovo esecutivo non contengono ancora misure decisive a favore della riduzione del carico fiscale e dell'allentamento della stretta creditizia, vediamo con difficoltà la possibilità nei prossimi mesi di riuscire ad invertire il trend che ci caratterizza dall'aprile 2010”.

“Oramai – ha dichiarato il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi – siamo a un mercato italiano simile a quello del 1969,



Il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bemacchi

*ossia 44 anni fa, e a testimoniare che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive sono i dati sulle vendite 2012 in Europa, dove siamo stati il fanalino di coda. Cos'altro bisogna aspettare per intervenire?"*

Un dato un poco più confortante viene dagli ordini, che a giugno hanno evidenziato, infatti, una crescita di quasi il 7% a oltre 110.000 contratti. Il cumulato gennaio-giugno rimane, comunque, in passivo di quasi l'8% a circa 701.500 unità complessive.

L'analisi del mercato sotto il profilo del mix per canali di vendita evidenzia un andamento dei privati in giugno leggermente migliore della flessione complessiva, seppur in calo del 2,9% e al 60% di quota di mercato. Buono l'andamento delle società che nel mese riescono ad ottenere un segno positivo (+2,6%), dopo varie flessioni consecutive, realizzando il 19,5% del mercato complessivo. I noleggi confermano la loro quota al di sopra del 20% del totale, pur registrando un forte calo rispetto ai volumi del giugno 2012 (-17,9%), dovuto anche all'anticipo del ricambio della flotta da parte delle società di noleggio già in aprile e maggio di quest'anno.

Achiusura dei primi 6 mesi dell'anno, il quadro delinea dalla struttura del mercato.

**Canali di vendita** - I privati si fermano nel complesso al 63,2% di quota con 464.032 auto immatricolate, in calo del 10,3%, esattamente in linea con la flessione complessiva del mercato. In recupero la rappresentatività del noleggio, al 20,2% del totale ed in flessione del 9,2%. Più complessa la performance delle vendite a società che, con una flessione dell'11,6%, si attestano al 16,7% di quota.

**Alimentazioni** - La ricerca di economia da parte degli automobilisti si manifesta con una migrazione dalla motorizzazione benzina (-3 punti percentuali), al 31,6% di quota, verso quella a GPL (+1,4 p.p.

e all'8,9% del totale), metano (+1,4 p.p., al 5% di quota) e ibrida, sempre più vicina alla soglia psicologica dell'1%.

**Segmenti** - I segmenti di ingresso (A e B) perdono meno del mercato complessivo, incrementando la loro rappresentatività di quasi 3 punti, al 59,3% di quota, con due punti di incremento sul segmento B. Parallelamente, flettono considerevolmente intorno al 25% i segmenti dal D in su.

**Carrozzerie** - Da segnalare che nel panorama di flessioni complessive, solo due carrozzerie, crossover e monovolume piccoli, evidenziano un segno positivo, rispettivamente +7,4% in volume per i crossover e 1,6 punti in più di quota (al 10%) e +36% in volume per i monovolume piccoli e un incremento di 2,4 punti percentuali (al 7,1%).

**Aree geografiche** - Ormai assorbito l'effetto della nuova formulazione dell'IPT che ha portato il Nord Est ad archiviare nei 6 mesi il 31,2% di quota, al secondo posto dopo il Nord Ovest al 32,6% di rappresentatività.

**Usato** - Altalenante la performance del mercato dell'usato, che in giugno torna a flettere del 3,3% a 322.102 trasferimenti di proprietà, al lordo delle minivolture (i trasferimenti temporanei al concessionario, in attesa della rivendita al cliente finale). Nei primi 6 mesi sostanzialmente stabili i 2.139.671 passaggi di proprietà (+0,9%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

## Giugno, come vanno i marchi e le alimentazioni

Fiat sta subendo in maniera abbastanza netta il calo di vendite dei marchi Lancia e Alfa Romeo, vedendo la media di Gruppo calare del 15,21%.

Anche il Gruppo PSA ha registrato perdite piuttosto pesanti, - 8,43%. Hyundai-Kia perde l'8,38% e Toyota il 9,17%. Perdite decisamente meno importanti per il Gruppo Volkswagen e General Motors, rispettivamente con un -0,89% e un -0,37%.

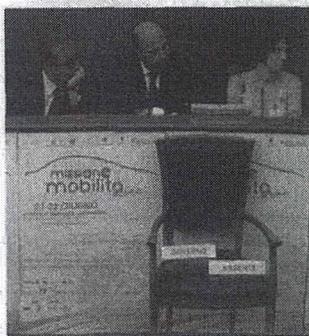
Il Gruppo Daimler lascia sul campo un -4,36%, leggero rialzo per il gruppo BMW con un +0,99%, Audi cala del 2,63%. Saldo positivo per Ford, +18,37%, Renault, +6,77% e Nissan, +12,59%.

**Alimentazioni.** Quelle "tradizionali" sono in costante calo (benzina a -4,02%, gasolio a -11,59%). Si alzano invece quelle alternative, a parte il GPL, in controtendenza con un -9,77%. Il metano segna un +28,95%, le ibride +77,54% e le elettriche in crescita invece del 46,60%.

ATTUALITÀ | NEWS

## LA POLITICA IGNORA IL MONDO AUTO PIOVE, GOVERNO ASSENTE

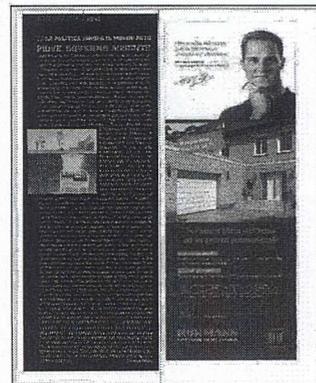
L'auto è in crisi, ma il Governo e lo Stato italiano, nei suoi diversi organi territoriali e parlamentari, lo ignorano. La difficoltà è divenuta estrema, irrefrenabile e la noncuranza delle Istituzioni fa piovere sul bagnato. A parlarci è il collega Pierluigi Bonora (primo da sinistra nella foto sotto), che, oltre ad essere un esperto di mercati, come Caporedattore dell'Economia del quotidiano *Il Giornale*, è uno specialista del mondo dell'auto. Se ne interessa in qualità di presidente dell'Amoer, l'Associazione per una mobilità equa e responsabile ([www.amoer.it](http://www.amoer.it)). È un movimento di opinione, che, tramite il suo braccio operativo Missione Mobilità, si concentra sulla difesa degli interessi degli automobilisti. Si occupa anche di promuovere il dialogo tra le industrie del settore, le università e le istituzioni, che, però, ultimamente si sono fatte latitanti. Come è avvenuto in occasione del convegno organizzato presso l'Università La Sapienza di Roma, sabato 29 giugno. Erano stati invitati numerosi politici, fra i quali il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi,



il Ministro dello Sviluppo Economico Flavio Zanonato, il Presidente della Commissione Industria del Senato Massimo Mucchetti, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera Michele Meta e con loro tanti altri. Ma tutti hanno dato forfait. È stato per noi inevitabile chiedere i motivi di tante defezioni a Bonora, che ci ha risposto: "Io ho avuto l'idea che nemmeno loro sapessero cosa dire di fronte a una crisi che è tanto grande ed

evidente, sotto gli occhi di tutti". Ha aggiunto Bonora: "Per questo, durante la manifestazione, abbiamo voluto mettere provocatoriamente una sedia in più riservata al 'Governo assente'. Rispetto alle attenzioni che riceve, l'auto è retrocessa in serie B. Infatti, a sostegno della domanda, sono stati reintrodotti incentivi persino per gli elettrodomestici, ma per l'auto nulla. Sono due anni che la situazione è lasciata a se stessa, ad aggravarsi, come se si fosse in presenza di un paziente malato, abbandonato al suo destino. Al forte ribasso delle vendite, dovuto al calo dei consumi interni, si sono aggiunte politiche fiscali che hanno definitivamente messo in ginocchio il settore, come il superbollo per le auto di lusso e gli assidui accertamenti fiscali fatti nei confronti dei possessori di vetture di grossa cilindrata. Sono stati etichettati come potenziali evasori e di conseguenza non erano più invogliati ad acquistare nuovi modelli di analoghe prestazioni, per il timore di finire nel mirino della Finanza". Ha concluso Bonora: "Definirei la situazione attuale, generata dal precedente Governo Monti e assecondata da quello in carica del premier Letta, come uno di quegli strike ben fatti, che si vedono nel bowling, quando tiri giù tutti i birilli. Già, perché le reazioni sono state a catena e gli elementi sono tutti collegati: non solo si è perso sul gettito fiscale, per effetto della contrazione delle vendite, ma si è anche innescata una crisi del mercato del lavoro in tutta la filiera automobilistica". Ma le lobby del settore auto, non riescono a fare nessuna pressione sul Governo, come è avvenuto, per esempio, in quello della nautica? "No, perché il problema è che sono tante e non riescono a trovare un accordo comune, un progetto condiviso su cui lavorare, con proposte concrete da presentare ai politici. Anfia, Unrae, Federauto e Ancma - la Confindustria della moto n.d.r. - hanno troppe idee, ma senza un punto d'incontro". Più nello specifico? "Per esempio, l'Unrae sostiene che, per rilanciare il settore, l'auto debba essere ammessa agli stessi privilegi fiscali, le cosiddette agevolazioni, di cui gode la prima casa. Mentre per l'Anfia bisogna puntare sull'IVA agevolata. Due soluzioni che non hanno nulla a che fare l'una con l'altra". Missione Mobilità organizzerà, a settembre, un'altra conferenza, a Milano, per far squadra contro questa crisi.

Lorenzo Motta



Ti trovi in: [Home](#) » [Sala Stampa](#) »

## Veicoli commerciali e industriali: calo anche a giugno

**SALA STAMPA**

commenti

di Marco Castelli | 29 luglio 2013



Massimo Tentori

Non si placa la crisi del comparto dei **veicoli commerciali e industriali**. Anche i dati di giugno, infatti, testimoniano, nel complesso, una caduta del **-13,1%**. In particolare, l'andamento dei veicoli commerciali registra **-10,9%** rispetto a giugno 2012 e di **-20,7%** relativamente al primo semestre, mentre per i veicoli industriali la diminuzione è stata rispettivamente del **-26,8%** e **-16,1%**.

Lucida l'analisi di **Massimo Tentori**, responsabile della divisione Trucks di **Federauto**. "Chiudiamo il primo semestre del 2013 con risultati negativi rispetto ad un già disastroso 2012 ed un andamento peggiore

rispetto alla media europea, chiaro riflesso del ciclo economico dell'economia italiana" – dichiara – ci auguriamo che qualche piccolo segnale di miglioramento potrà derivare dal decreto del MIT, operativo da giugno, concernente l'erogazione di contributi diretti alle imprese conto terzi che acquistano, fino al 31 dicembre 2013, automezzi nuovi per il trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5t, conformi alla normativa antinquinamento Euro 6.

Borsa

Indici esteri

Nyse

Nasdaq

Fondi

SICAV

ETF

Tassi

Petrolio

Oro

In collaborazione con

MILANO  
FINANZAMF-Dow Jones News Indietro

## Veicoli Commerciali: Federauto, in Italia ancora forte stato crisi

28/07/2013 15.41

ROMA (MF-DJ)--"Permane in Italia il forte stato di crisi del comparto dei veicoli commerciali e industriali, con i dati di giugno che evidenziano nel complesso una caduta del -13,1%".

Lo afferma Federauto Trucks, l'associazione dei concessionari di veicoli commerciali e industriali, in una nota di commento ai dati diffusi dall'Acea. "Chiudiamo il primo semestre del 2013 con risultati negativi rispetto ad un già disastroso 2012 ed un andamento peggiore rispetto alla media europea, chiaro riflesso del ciclo economico dell'economia italiana", sottolinea il presidente Massimo Tentori. "Ci auguriamo che qualche piccolo segnale di miglioramento potrà derivare dal decreto del Mit, operativo da giugno, concernente l'erogazione di contributi diretti alle imprese conto terzi che acquistano, fino al 31 dicembre 2013, automezzi nuovi per il trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5t, conformi alla normativa antinquinamento Euro 6. Tuttavia, sappiamo che questa misura non potrà imprimere quella forza necessaria a sostenere il rinnovo di un parco circolante di autocarri leggeri e pesanti obsoleto, sia dal punto di vista tecnologico che ambientale che, dobbiamo ricordarlo, in Italia è costituito per oltre tre quarti da mezzi precedenti alla normativa Euro 3".

"Siamo in una fase di crisi acuta e occorrono soluzioni politiche. In questo senso, giudichiamo positivamente gli interventi varati dal Governo con il 'decreto fare' sulle infrastrutture e per il rafforzamento del Fondo di Garanzia che, in particolare, va incontro alle problematiche dell'accesso al credito. Ma bisogna fare di più", sostiene Tentori. "In attesa di maggiori risorse finanziarie, pensiamo che il Governo potrebbe supportare un piano, da attuarsi in collaborazione con i Comuni, per rendere sostenibile e razionale la mobilità dei veicoli commerciali in ambito urbano, che avrebbe fra l'altro il pregio di contenere le emissioni inquinanti. In questo senso Federauto Trucks ha partecipato attivamente al tavolo di lavoro avviato dal Comune di Torino, sostenendone l'iniziativa che auspica possa essere non solo finalizzata in tempi brevi, ma anche costituire un modello di riferimento per altri Comuni".

com/mur

rosario.murgida@mfdowjones.it

(fine)

MF-DJ NEWS



News

01/07/2013 18.18 | Tutte | Indietro

f Consiglia

0

Tweet

0

+1

0

f

t

o

in

MF-Dow Jones News

## Auto: **Federauto**, mercato italiano simile a quello del 1969

MILANO (MF-DJ)--"Anche se quest'anno alla fine eguagliassimo il 2012, evento peraltro improbabile, il problema rimarrebbe in tutta la sua interezza. Oramai siamo a un mercato italiano simile a quello del 1969, ossia 44 anni fa".

E' quanto afferma in una nota Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, commentando il dato delle immatricolazioni di giugno.

"A testimoniare che l'Italia ha sbagliato tutte le scelte politiche sull'automotive sono i dati sulle vendite 2012 in Europa, dove siamo stati il fanalino di coda. Cos'altro bisogna aspettare per intervenire?", si chiede Pavan. "Il nostro ottimismo imprenditoriale viene costantemente smorzato dalla razionalita' dei dati. Il settore dell'auto in Italia sta purtroppo vivendo una crisi molto piu' grave di quella dell'economia reale del Paese: sui livelli ante-crisi le immatricolazioni hanno infatti subito un calo del -44%, mentre la produzione industriale e' scesa del -25,4% e il Pil del -6,5%. I motivi del crollo dell'auto sono evidenti: un' overdose di imposte che si e' abbattuta sulle nostre aziende e sui nostri clienti, caro-iva, caro-carburanti, caro-assicurazioni, difficolta' di accesso al credito".