



RASSEGNA STAMPA

LUGLIO

Aggiornamento: 11 luglio 2012

Iniziativa Il «documento di Bologna» firmato da tutto il settore automobilistico. Fra le richieste la riduzione dei costi dell'energia

Appello a Monti: «Via il superbollo»

Fa crollare le vendite e riduce il gettito Iva, dicono gli operatori. E gli incentivi? Non li vogliono più

C'è chi, come Massimo Nordio, neoamministratore delegato e direttore generale di Volkswagen Italia, parla di «accanimento terapeutico» nei confronti dell'auto da parte dei governi degli ultimi decenni. «Benzina, assicurazioni, fiscalità varia e stretta sulle vetture aziendali: un crescendo d'interventi che hanno contribuito a mettere in ginocchio il settore». E chi, come Romano Valente, direttore generale dell'Unrae (l'associazione degli importatori), osserva come la crisi dell'auto si sia tradotta anche in un crollo degli introiti per lo Stato (1,5 miliardi in meno solo di Iva nei primi sei mesi).

Sono nerissime le previsioni di Mario Beretta, vicepresidente di **Federauto**, che ipotizza, in assenza di interventi straordinari, la chiusura del 30% delle concessionarie in Italia. E Giada Michetti, amministratore delegato di GL Events (che organizza

il Motor Show di Bologna), osserva, citando il numero uno di Renault-Nissan Carlos Ghosn, che il crollo del mercato dell'auto «ormai non fa più notizia». Tenta una spiegazione: «Forse, nell'era di Internet, è meno necessario spostarsi». È un grido di dolore quello che si leva dal pianeta automotive.

Il mercato crolla di mese in mese e le previsioni per fine anno parlano di poco più di 1,4 milioni di vetture vendute in Italia, i livelli di 33 anni fa. Spiega Gian Primo Quagliano, direttore del Centro Studi Promotor: «La crisi economica deprime la domanda in due modi: tagliando le risorse delle famiglie e modificando all'interno di esse il rapporto tra consumi e risparmio». La situazione ha convinto le associazioni della filiera a chiedere l'intervento del governo.

L'ipotesi di un appello al premier Mario Monti è scaturita la

scorsa settimana al termine di un convegno alla Facoltà di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna. A lanciarla è stato Loris Casadei, direttore generale di Porsche Italia. A mettere nero su bianco le proposte concrete che il mondo dell'auto vorrebbe far arrivare a Palazzo Chigi ci ha pensato invece Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione di categoria che, dopo l'uscita della Fiat, rappresenta ora sostanzialmente gli operatori della componentistica.

La considerazione di fondo è che fare ripartire il comparto auto significherebbe per lo Stato una immediata ripresa del gettito fiscale. Senza contare che, viste le dimensioni del settore e del suo indotto, si potrebbero recuperare punti di Pil e migliorare il rapporto con il debito pubblico come ci chie-

de l'Europa.

Ma che cosa contiene il pacchetto di misure da girare al governo? Non incentivi, piuttosto interventi mirati. Ecco i principali: 1) la reintroduzione del credito d'imposta su ricerca e sviluppo; 2) l'abolizione dell'Ipt, l'imposta provinciale sui trasferimenti che esiste soltanto in Italia; 3) la cancellazione o il ridimensionamento del superbollo, che non ha dato i risultati sperati in termini di gettito e anzi si è rivelato un boomerang perché ha fatto crollare le vendite e quindi le entrate fiscali; 4) azioni di contenimento del costo dell'energia, che per alcuni costruttori è superiore al costo della manodopera.

Richieste tutto sommato misurate. Che potrebbero essere prese in considerazione. A patto però che al tavolo della trattativa gli operatori del settore, dalle associazioni di categoria alle singole case, si presentino questa volta uniti.

GIACOMO FERRARI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vertici
Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia: sue le proposte al governo



I sei mesi neri dell'auto "Il governo ci ha dimenticato" l'accusa delle case estere

www.ecostampa.it

BILANCIO DI UN MERCATO CHE CON 814 MILA VETTURE VENDUTE DA GENNAIO A GIUGNO È TORNATO AI LIVELLI DEL 1979. LA PAURA DEI CONCESSIONARI, LA RICHIESTA DI INCENTIVI E LA DENUNCIA DELL'UNRAE. ECCO VINCITORI E SCONFITTI E LE PRIME RICETTE ANTICRISI

Tommaso Tommasi

Non si vede il fondo del baratro e oltretutto gli airbag salvavita non fanno parte della dotazione di serie. È questo che dicono i numeri dei primi sei mesi del mercato dell'auto in Italia dove sono state immatricolate mediamente intorno al 59-60% di tutte le auto vendute in un anno.

Le 814.179 vetture registrate da gennaio a giugno di quest'anno (-19,73 rispetto allo stesso periodo del 2011), proiettano dunque una cifra leggermente inferiore a 1.400.000 unità, che è quella sbandierata in questi ultimi tempi dall'intero settore dell'automotive, a cominciare dall'ad Fiat, Sergio Marchionne: «Lanciare la nuova Punto in una situazione di mercato come quella attuale, che non andrà oltre un milione e 400 mila vendite, sarebbe un disastroso fallimento». Curioso, comunque, il fatto che fra le 10 vetture più vendute

sino ad ora sono solo Fiat Panda e Lancia Ypsilon a chiudere in positivo, confermando il concetto che il prodotto nuovo è comunque un'arma essenziale nelle mani delle reti di vendita, che sono poi quelle che stanno soffrendo di più: «Il primo semestre del 2012 si inabissa come il Titanic, solo che in nostro iceberg si chiama recessione», denuncia il presidente di **Federauto**, Filippo Pavan Bernacchi che aggiunge: «Ci preoccupa il futuro prossimo e a chi dice che gli incentivi non servono rispondo che il Brasile grazie alla loro introduzione cresce del 70% e che la Cina li ha varati».

A criticare le mancate scelte del governo Monti in favore dell'auto c'è anche l'Unrae, l'associazione delle case estere: «Ad un anno dall'entrata in vigore delle due manovre che hanno interessato l'auto per un totale di 8,7 miliardi di gettito teorico - afferma il direttore Romano Valente - lo Stato ha perso 1,25 miliardi di introito Iva che diventeranno 2,3 alla fine dell'anno, 65 milioni di gettito dalla Ipt con previsione di arrivare a 100 e con il superbollo che frutterà solo 68 dei 168 milioni previsti».

Lo scenario che si prospetta per il secondo semestre, non promette dunque nulla di buono,

con case e concessionari che stanno dando fondo ai loro budget pubblicitari per tenere a galla un fantasma di domanda. Gli ordini, vero termometro dello stato di salute del mercato, non alimentano speranze: nel cumulo dei 6 mesi i circa 768.000 ordini riflettono una caduta del 22%.

Tuttavia, fra i principali attori presenti in Italia, come spesso accade, c'è chi si lecca le ferite profonde e c'è chi esprime soddisfazione. «Tutto sommato, in giugno la nostra quota di mercato è salita tornando oltre il 30%», dicono alla Fiat che però ha lasciato sul terreno oltre 60.000 vendite in sei mesi. «Si è allungato il periodo decisionale dei clienti - spiega Gianluca Italia, responsabile del brand Fiat - noi stiamo lavorando per tranquillizzare gli indecisi e l'idea del carburante a 1 euro è nata per questo motivo».

Fra i perdenti del mese spicca il -50% di Ford (-34% nel semestre) che trova, però, una sua spiegazione: «Il risultato fortemente negativo è solo figlio della mancanza di disponibilità di prodotto. La campagna di giugno sul Gpl ha per ora avuto effetto solo nella raccolta ordini» comunicano dalla sede italiana dell'Ovale Blu.

A festeggiare, invece, sono le coreane Hyundai e Kia che, insieme,

hanno chiuso il semestre con un +18,2% decisamente controcorrente, che vale 6.000 vendite in più e una quota ormai prossima al 5%. Anche il gruppo Jaguar-Land Rover è tra i soddisfatti con un guadagno del 32%, soddisfazione condivisa con Dacia, a conferma che il low cost ha i suoi aficionados (+14,8%) e con Chevrolet (+12,2%) che ha puntato sul Gpl. Ed è il gas, in questo periodo, ad attirare clienti: le vendite del Gpl sono cresciute del 113,6% e quelle del metano del 47,3%. E chi ha puntato su queste motorizzazioni sta raccogliendo i pochi frutti disponibili. «La campagna per la C3 Gpl ha funzionato e stiamo andando avanti anche in luglio», dice Massimo Borio, direttore marketing di Citroen Italia, che indica anche la gamma DS come elemento di contenimento della flessione (-12,2% contro il -19,7% del mercato).

Salendo sul tetto del mercato, con oltre 108.000 vendite, il 13,3% di quota ma in flessione del 19%, il gruppo Volkswagen è saldamente in seconda posizione, alle spalle delle 241.000 vendite di Fiat-Chrysler. «Siamo cresciuti come quota - spiega Massimo Nordio, nuovo ad di Volkswagen Group Italia - ma questa è una magra consolazione, perché poi sono i numeri delle vendite e del fatturato, quelli che contano veramente».

Uiga Stati Generali del settore riuniti nella Capitale per far fronte comune al momento «nero»

Il mondo dell'auto si mobilita contro la crisi

■ La Uiga (Unione Italiana Giornalisti dell'Auto) ha fatto il punto sullo stato di salute dell'auto, chiamando a raccolta le associazioni più rappresentative della categoria.

Il nuovo presidente Marina Terpolilli, cui facciamo i nostri auguri, ha tenuto la barra al centro, mediando tra le richieste degli operatori e le risposte delle istituzioni. Il Presidente Aci, Angelo Sticchi Damiani, ha parlato di riduzione del caro Rc auto: «Già da tempo - ha detto - abbiamo illustrato al Governo alcune grosse incongruenze, che sicuramente fanno lievitare i costi, come la possibilità di denunciare un sinistro entro due anni. Un'anomalia tutta italiana, che inevitabilmente agevola le truffe». L'On. Bartolomeo Giachino, sottosegretario alle infrastrutture e trasporti, si è soffermato sull'importanza della logistica e sulla cronica

carezza infrastrutturale del nostro paese: «La situazione più critica in Europa, aggravata dal parco circolante più corposo, facendo i debito rapporti ed anche il più vetusto». Giachino si è espresso favorevolmente, anche nei confronti di quei provvedimenti, rigorosamente a costo «0», che possono incentivare il mercato, come la possibilità di consentire l'accesso ai centri storici, alle vetture più ecologiche: elettriche, Gpl/metano o Euro 5.

È toccato a Romano Valente, direttore generale Unrae (associazione che raggruppa tutti i costruttori esteri presenti in Italia), mettere il coltello nella piaga: «Quest'anno, ci si aspetta un mercato auto, al massimo, a 1.400.000 unità. Inoltre, l'effetto super bollo applicato alle sportive non sta di certo avendo l'effetto sperato. Ci si aspettavano introiti per 168 milioni, ma le previsioni sono state riviste a 137,

da cui, però, vanno detratti 105 milioni per mancati pagamenti di bollo, da riduzione delle vendite ed esportazione di auto immatricolate, più le perdite da iva, accise e varie».

Valente e Giancarlo Giorda, direttore Anfia (l'associazione dei costruttori nazionali), hanno convenuto sull'effetto deleterio dei famigerati «km 0», auto praticamente nuove, ma vendute scontatissime perché già immatricolate e che andrebbero a formare un parco di invenduto da 105.000 unità.

Giorda ha anche accennato al mercato auto mondiale che è tutt'ora in crescita, ma le cose non stanno così per l'Europa e, soprattutto, per il suo fanalino di coda: l'Italia. Gianfranco Soranna di Federauto ha evidenziato la drammatica situazione dei concessionari: 4230 nel 2002, 3850 nel 2007 e meno di 3200 nel 2012.



Motors. A giugno immatricolazioni in calo del 24,4% sull'anno precedente - Per il 2012 prevista la vendita di 1,4 milioni di unità (-20%)

Mercato dell'auto in caduta libera

Il gruppo Fiat perde il 23,4% ma aumenta la quota al 30,7% - La Panda guida la top ten

Andrea Malan

Mercato dell'auto in caduta libera a giugno. In base ai dati resi noti dal ministero dello Sviluppo, il mese scorso sono state immatricolate in Italia 128.388 auto contro le 169.870 di un anno fa (-24,4%); a maggio il mercato aveva registrato un calo del 13,9% rispetto allo stesso mese del 2011. Nel primo semestre dell'anno la flessione è stata del 19,73% a 814.179 auto, 200mila in meno rispetto al 2011.

La previsione dell'Unrae - l'associazione degli importatori di veicoli esteri - e del Centro studi Promotor vede un 2012 a 1,4 milioni di unità contro gli 1,75 milioni dell'anno scorso (-20%); un dato che secondo il Csp fa tornare indietro al 1979. «Nel primo semestre le vendite si inabissano come il Titanic - afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari - Il nostro iceberg si chiama recessione».

L'Unrae evidenzia nella sua analisi come la congiuntura stia colpendo duramente soprattutto gli acquisti da parte delle famiglie (-23% nei sei mesi, con una quota calata al 63%); tengono meglio le auto aziendali (-16%) e i noleggi (-9%). La Federauto avverte che «l'ampio ricorso alle autoimmatricolazioni e alle chilometri zero ha smorzato in parte il crollo di giugno»; ma l'Unrae parla di «domanda totalmente anelastica rispetto agli sforzi promozionali di case e concessionarie». Come uscire dallo stallo? L'Anfia chiede al Governo un «alleggerimento della fiscalità, incominciando da comparti specifici come le auto a basse emissioni e le auto aziendali».

La performance del gruppo Fiat ha visto a giugno un leggero recupero di quota: le immatricolazioni del Lingotto (compreso il marchio Jeep) sono calate del 23,4% con una quota salita al 30,68% dal 30,27 per cento. Resta

invece un lieve calo della quota nei sei mesi del 2012: 29,57% dal 29,71%, con una perdita di oltre 60mila vetture - 240mila contro 301mila nel 2011. Tra i marchi dell'azienda torinese, l'ammiraglia Fiat ha ceduto il 24,7%, Alfa Romeo quasi il 30%, Lancia-Chrysler il 12%. Le vetture del gruppo occupano i primi quattro posti della top ten con Panda, Punto, 500 e Lancia Ypsilon. Intanto, nuova cassa integrazione per gli impiegati di Torino: il provvedimento riguarderà oltre 5mila lavoratori per tre diversi periodi dell'estate.

Ancora peggio di Fiat, a giugno, hanno fatto altri marchi "generalisti": le immatricolazioni di Ford sono scese del 50%, Opel ha ceduto il 43%, Volkswagen il 28 per cento; meno della media hanno perso le francesi Renault e Peugeot (-17%). In calo anche i marchi di lusso e quelli low cost, prosegue inarrestabile la marcia delle due coreane Hyundai e Kia (+3

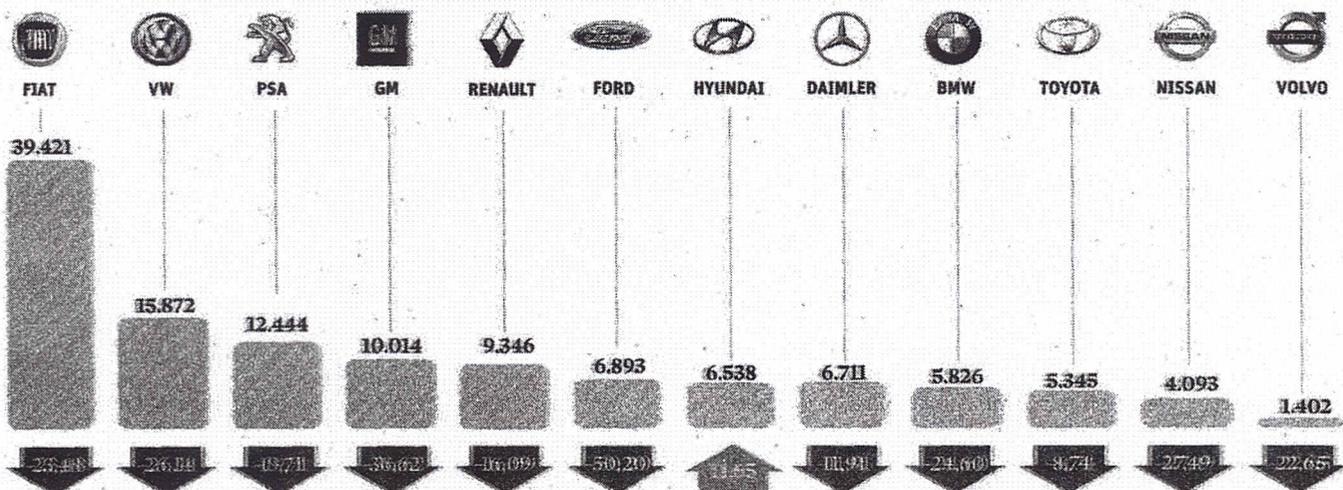
e +30%, rispettivamente). Giugno ha visto un miglioramento del mercato francese (-1%), con un forte calo però per Fiat (-17%); meglio per il Lingotto è andata in Spagna, dove le immatricolazioni della marca Fiat sono cresciute del 21% a fronte di un -12% generale.

In un'intervista all'agenzia Dow Jones, Sergio Marchionne ha ribadito che gli impianti Fiat potrebbero produrre auto destinate al mercato americano; oltre a Mirafiori - quando verrà lanciato il Suv per Fiat e Jeep - e Grugliasco - da cui uscirà la piccola Maserati -, anche la fabbrica di Cassino potrebbe secondo il manager ritagliarsi un ruolo di questo tipo. Cassino produce l'Alfa Romeo Giulietta, dalla cui piattaforma è stata ricavata la Dodge Dart in vendita negli Usa. Questa strategia vale per il medio-lungo periodo; per ora il rimedio è la cassa integrazione (si veda l'articolo qui a fianco).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite in Italia

Immatricolazioni dei principali gruppi automobilistici in unità; giugno 2012 e variazioni % su stesso mese del 2011



Fonte: Unrae

Federauto: pericolo chiusura per il 30% dei concessionari

di **GIORGIO URSICINO**

ROMA - Il settore dell'auto è alle corde. «La situazione non è più sostenibile, se non ci sarà un intervento del governo quest'anno il 30% dei concessionari sarà costretto ad abbandonare il business». L'allarme lanciato dal vice presidente di Federauto Mario Beretta al convegno «Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012» (organizzato a Bologna dal Centro Studi Promotor) fa paura poiché, oltre al mancato fatturato che incide in maniera rilevante sul Pil e sulle entrate fiscali, sono a rischio migliaia di posti di lavoro. La situazione è così tesa che i protagonisti del settore sono in contrasto anche fra loro.

Se l'Italia è ormai in ginocchio (la perdita del 20% delle vendite registrata nel primo semestre porta una proiezione annuale ad 1,4 milioni di vetture che non si registrava dal 1979) e l'intera area euro in forte difficoltà (meno 10,5% nei primi cinque mesi), il resto del mondo vola: il più 5,7% a fine maggio porterà il settore e tutti i principali costruttori ad un nuovo record di vendite nel 2012. Così Federauto chiede aiuto, oltre che al governo, ai costruttori stessi: «I concessionari hanno bisogno di un estremo realismo da parte

delle case automobilistiche, che si traduce in minori pressioni e imposizioni, maggiore flessibilità a trasparenza. Serve la condivisione di un nuovo percorso focalizzato sulle prospettive dello sviluppo del business».

La prospettiva di perdere nei prossimi mesi il 27% delle imprese e il 25% dei punti vendita si somma a quello che è già accaduto. «Le aziende chiudono, la disoccupazione aumenta, il Pil si riduce. Come si fa a non intervenire? - ha dichiarato il direttore generale dell'Unrae Romano Valente. Servono interventi strutturali e vorremmo intravedere qualche segnale dopo Bruxelles. La manovra estiva del 2011 e il Salva Italia hanno portato ad un minor gettito di Iva da parte del nostro settore di 1,5

miliardi. Sono andati persi 61 milioni di Ipt i cui introiti sarebbero dovuti aumentare e dalle previsioni del superbollo mancano 31 milioni».

Al convegno, che si è svolto nell'Aula Magna della Facoltà di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna, è intervenuto anche il nuovo numero uno di Volkswagen Group Italia Massimo Nordio: «Il mercato italiano dell'auto è cambiato e non tornerà mai più quello di prima. La crisi economica non credo sia l'unica causa del difficile momento che sta attraversando il settore: l'accanimento terapeutico dei governi degli ultimi 50 anni è stato sempre più oneroso e oggi è insostenibile. È cambiata la relazione fra gli italiani e l'automobile e penso sia giunta l'ora di mettere in discussione l'intero nostro modello di business».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sergio Marchionne



— | AUTO | —
**Nuovo crollo
 del mercato
 a giugno: -24,4%**

di GIORGIO URSICINO

ROMA - Sempre peggio. Nell'ultimo mese il mercato dell'auto ha perso 24,42% rispetto allo stesso periodo del 2011, chiudendo il semestre con un drammatico -19,73%. A giugno è andata persa un'auto su quattro, nei primi sei mesi una su cinque, per un totale di 200 mila immatricolazioni in meno rispetto allo scorso anno. Il gruppo Fiat è andato leggermente meglio della media, (-23,48%) ed ha guadagnato nel mese un po' di quota (da 30,33% a 30,70%). Ora anche le previsioni più ottimistiche indicano un 2012 nettamente al di sotto del milione e mezzo di immatricolazioni, una barriera che non veniva infranta da molti anni.

«Girata la boa dei sei mesi sarà come andare di bolina. Il Governo deve dare delle risposte», ha dichiarato il presidente dell'Unrae Jacques Bousquet.

*Bousquet (Unrae):
 dati preoccupanti
 siamo tornati
 ai livelli del 1979*

«Con questo trend l'anno si chiuderà a 1,4 milioni di nuove auto, per trovare un risultato tanto basso bisogna tornare indietro al 1979», è stato invece il commento del Centro Studi Promotor. I più preoccupati sono i concessionari che, a differenza dei costruttori, non possono sfruttare la fase positiva che il settore vive in tutti i mercati fuori dall'Europa. «Con il dato di giugno il semestre cola a picco come il Titanic. Il Brasile con gli incentivi ha fatto più 70%», ha spiegato il presidente di Federauto Pavan Bernacchi.

Che le prospettive non siano affatto incoraggianti lo confermano gli ordini: a giugno sono stati molto meno (-32%) delle consegne con appena 103.000 contratti stipulati e anche nel totale del semestre (-22%) la contrazione è superiore a quella delle immatricolazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMMATRICOLAZIONI I dati di giugno

Auto, continua la serie nera: vendite giù ai livelli del 1979

Per il mercato italiano crollo del 24%: è il settimo calo consecutivo
Fiat perde il 23,4% ma la sua quota di mercato è risalita al 30,7%

Laura Verlicchi

■ Mercato dell'auto ancora in profondo rosso a giugno: le vendite precipitano del 24,4%, dopo il calo del 13,9% già registrato a maggio. Solo 128.388 vetture sono state infatti immatricolate, comunica il ministero dei Trasporti, e il settore dell'usato non va meglio: il mese scorso ci sono stati 333.143 trasferimenti di proprietà, il 12,56% in meno rispetto a giugno 2011. Il volume globale delle vendite, comunque, vede prevalere le auto di seconda mano (72,18%), mentre le auto nuove sono solo il 27,82% del totale. La tendenza negativa è avviata da mesi e non conosce inversione: da gennaio a giugno, infatti, le immatricolazioni hanno registrato un calo del 19,73% - 814.179 autovetture in tutto - e 2.121.377 sono stati i trasferimenti di proprietà di auto usate, in calo dell'11,74%.

In questo scenario il gruppo Fiat ottiene un risultato leggermente migliore del mercato: ha infatti registrato

una flessione del 23,38%, ma le oltre 39mila immatricolazioni ottenute gli consentono di crescere in quota, attestandosi al 30,7%, in crescita di 0,4 punti percentuali rispetto a giugno 2011. Sostanzialmente stabile in confronto all'anno precedente la quota nel primo semestre: 29,5% con oltre 240mila immatricolazioni. Lancia migliora la quota attestandosi al 5,6% in giugno, mentre Jeep nel primo semestre dell'anno è allo 0,5 per cento. Guardando ai costruttori stranieri, al primo posto si conferma Volkswagen a quota 9.248 (-28,09% rispetto a giugno 2011), seguono Opel a quota 7.077 (-43,69%), Ford (6.893, -50,20%), Renault (6.883, -17,31%), Citroen, Peugeot, Toyota Lexus. «Il mercato italiano dell'auto sta tornando ai livelli del 1979», rileva il Centro studi Promotor: proiettando il risultato dei primi sei mesi su base annua, infatti, si ottiene una previsione di immatricolazioni per l'intero 2012 di sole 1.403.000 unità. E dalla rete dei concessionari arriva l'allarme: «Con

la chiusura di giugno il primo semestre del 2012 si inabissa come il Titanic - afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - Solo che il nostro iceberg si chiama recessione. Abbiamo lanciato da tempo il mayday, ma il governo Monti sembra esser sordo a ogni istanza di un comparto che dà lavoro a 1.200.000 addetti, 220mila dei quali probabilmente non avranno protezione. Stimoli alla domanda e revisione della fiscalità delle auto aziendali sono necessari per compensare la forte riduzione del potere d'acquisto reale delle famiglie e delle imprese italiane ma, finora, la reazione delle istituzioni è assente». E l'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere in Italia, avverte: «A fronte di 8,7 miliardi di maggior introito fiscale previsto dalle due manovre (estate 2011 e Salva Italia) entrate in vigore un anno fa, lo Stato ha in realtà perso: 1,25 miliardi di minor gettito Iva nei primi 6 mesi che saranno 2,3 miliardi a fine anno, l'equivalente di una piccola manovra», spiega l'Unrae.

FEDERAUTO

«Il primo semestre si inabissa come il Titanic: ma il governo è sordo»

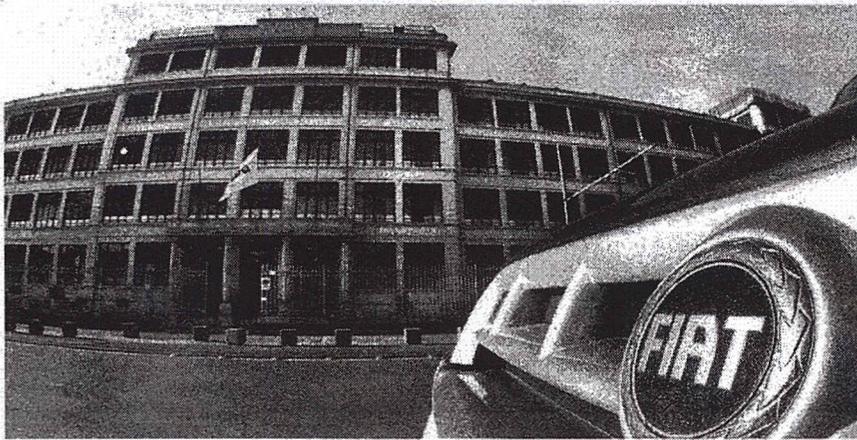
UNRAE

«Lo Stato perderà 2,3 miliardi a causa del mancato gettito Iva»



Auto/ VENDITE IN ITALIA IN GIUGNO: -24,4%

Mercato e Fiat a precipizio. Cig a Mirafiori, Iveco licenzia



Francesco Paternò

In Italia la Fiat va a picco in un mercato dell'auto che precipita, due segni meno che rendono ancor più nero il futuro dell'occupazione. Contemporaneamente, in Europa la Iveco del gruppo torinese conferma che manderà a casa più di mille lavoratori chiudendo cinque piccoli stabilimenti (tre in Germania, uno in Francia e un altro in Austria), mentre a Mirafiori è annunciata nuova cassa integrazione per impiegati, tecnici e 500 operai. E stasera a Torino, in occasione della presentazione della nuova Fiat 500L prodotta in Serbia (e non a Mirafiori come nei piani originari), l'amministratore delegato di Fiat-Chrysler Sergio Marchionne potrebbe aggiungere altro sale alle ferite, dopo aver annunciato che farà ricorso

contro la sentenza del tribunale di Roma sull'assunzione a Pomigliano di 145 operai iscritti alla Fiom, causa discriminazione.

Secondo i dati del ministero dei trasporti, in giugno le immatricolazioni di automobili nel nostro paese sono crollate del 24,4%, con un semestre in profondo rosso a -19,7%.

Il gruppo Fiat scende poco meno del mercato (-23,38%), ma con dati peggiori per i marchi Fiat (-24,7%) e Alfa Romeo (-29,8%). La Lancia-Chrysler scivola nello stesso mese del 12%, mentre Jeep-Dodge va giù del 35%. Non stanno meglio i concorrenti diretti: la Volkswagen perde il 28%, la Ford il 50,2%, la Opel il 43,6%. Perdite più contenute della Fiat per i tre marchi francesi Renault, Citroen e Peugeot, mentre anche buona parte del lusso e supercar vedono rosso: in particolare la Bmw con -25,3%,

la Ferrari con -66%, la Maserati con -69,8% (superbollo e fisco sembrano essere sconsigli per gli acquisti).

Ma i dolori in casa Fiat non risparmiano nessuno. Numeri dell'auto a parte, effetti a catena sono stati annunciati ieri per gli uffici di Mirafiori: dopo le giornate di giugno, nuovo fermo per cassa integrazione di quasi tre settimane. Lo stop interesserà circa 5 mila dipendenti, di cui 500 operai. La prima fermata sarà dal 30 luglio al 5 agosto, la seconda dal 27 agosto al 2 settembre, seguite da altri 4 giorni a settembre, il 13, il 14, il 20 e il 21. La cassa integrazione interesserà anche gli Enti Centrali Powertrain di Mirafiori e Iveco, a Torino e di Balocco (Vercelli). In tutto 1.107 lavoratori, 830 dei quali impiegati e tecnici. «La cassa integrazione del quartiere generale della Fiat - commenta Giorgio Airaud, responsabile auto della Fiom - è un segno di difficoltà e noi non sappiamo se ci siano piani sufficienti per garantire all'Italia il mantenimento delle Know how dell'auto. Il governo deve intervenire: non si vive solo di spread, servono industrie e prodotti».

Il crollo del mercato, benché diventato (oppure *pour cause*) un leit motiv, accende la fantasia più nera degli operatori. Se il Centro studi Promotor di Gian Primo Quagliano sostiene che siamo tornati ai numeri di vendita del 1979, la Federauto (l'associazione dei concessionari) guidata da Filippo Pavan Bernacchi ricorda che «il primo semestre si è inabissato come il Titanic». E Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae (l'associazione dei costruttori stranieri), equipara il mercato dell'auto a una barca «che va di bolina, con venti e correnti contrarie». Se continua così, tutti concordano meno poeticamente, il mercato del 2012 sarà record negativo con circa 1,4 milioni di auto vendute. Inevitabilmente molti posti di lavoro saranno perduti nella filiera del settore, e sempre che Marchionne non decida di dare un ulteriore colpo di sterzo ai suoi stabilimenti rimasti dopo la chiusura di Termini Imerese. Per ora, si è limitato a tagliare investimenti per 500 milioni di euro.



Nonostante tutto la Punto prodotta a Melfi si difende e, dopo la Panda, è l'auto più venduta. Ma è allarme

Il mercato dell'auto sprofonda

A giugno immatricolazioni a picco: -24,42%. Fiat in linea con il crollo, ma cresce la quota di mercato

POTENZA- Quasi un bollettino di guerra. A giugno le immatricolazioni di auto in Italia hanno segnato un -24,42% rispetto allo stesso mese del 2011. Si tratta di uno dei risultati peggiori, con sole 128.388 vetture vendute. Nel complesso, nei primi sei mesi dell'anno, il calo è stato del 19,73% su base annua con 814.179 autovetture immatricolate. Un quadro nel quale la Fiat, in linea con il crollo del mercato, ha fatto registrare un -23,38% con 39.387 vetture contro le 51.411 di un anno fa. Tuttavia la quota di Lingotto è salita leggermente, passando dal 30,27% al 30,68%, mentre è sostanzialmente stabile in confronto all'anno scorso la quota nel primo semestre: 29,5% con oltre 240mila immatricolazioni. Numeri che, naturalmente, impattano non poco anche sullo stabilimento Fiat Sata di Melfi dove viene prodotta la Punto e dove quest'anno si è già registrato il record stori-

co di giorni di cassa integrazione. E questo nonostante la Punto, in un mercato dell'auto da profondo rosso, continui a difendersi e a essere ancora tra le più richieste. Se la Panda, a giugno, è stata infatti l'auto più venduta in assoluto, la Punto si è piazzata al secondo posto con quasi 8mila immatricolazioni e un 20,2% di quota nel segmento B. Troppo poco, però, per far lavorare a regime lo stabilimento lucano del Lingotto. Basti pensare che tra gennaio e giugno 2012 in Italia sono state vendute in tutto 48mila648 Punto, cifre lontanissime dall'obiettivo del progetto Fabbrica Italia che fissava a 400mila, nel 2014, le auto da produrre alla Sata di Melfi così da saturare l'impianto.

Che la situazione complessiva non sia delle migliori, però, lo testimonia anche la nuova ondata di cassa integrazione, annunciata ieri, per gli impiegati degli Enti Centrali di Mirafiori, ovvero il

quartier generale della Fiat. «È indispensabile - ha affermato il segretario nazionale della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano - aprire subito un confronto con Fiat partendo dalla situazione di mercato, passando per le prospettive future del gruppo e sulla strategia degli investimenti; specie dopo le recenti comunicazioni dell'amministratore delegato di rinvio di 500 milioni d'investimento già previsti per il 2012 in Europa». «Come Fim - ha aggiunto - riteniamo necessario valutare anche l'intervento concreto e di sostegno da parte del Governo, come del resto fatto dall'amministrazione Obama negli Stati Uniti». Anche perché la crisi del mercato dell'auto non risparmia le casse dello stato. Secondo l'associazione dei costruttori esteri, Unrae, lo Stato a fine anno incasserà infatti 2,3 miliardi di euro in meno per il mancato gettito dell'Iva sugli acquisti di automobili e 65 milioni di euro in meno sull'Ipt. Mentre proiettando i risultati dei primi sei mesi all'intero 2012, si ottiene una previsione (1.403.000 vetture vendute) che, se

confermata, farebbe tornare il mercato indietro al 1979. «Sarà veramente difficile portare avanti il mercato dell'auto e quindi essere capaci di contribuire alla ripresa dell'economia nazionale e dell'occupazione; il Governo ne è consapevole, è tempo di risposte», ha sottolineato Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae. «Con la chiusura di giugno il primo semestre del 2012 si inabissa come il Titanic. Solo che il nostro iceberg si chiama recessione» ha invece affermato Filippo Pavan Bernacchi, presidente Federauto, l'associazione dei dealer, «ma il Governo Monti sembra esser sordo a ogni istanza». Mentre altri mercati crescono grazie a misure di sostegno: «Il Brasile cresce del 70%, la Cina li ha varati e la Francia li sta valutando attentamente».

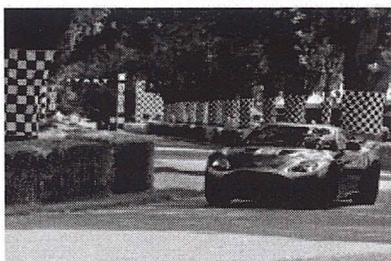
Bernacchi (Federauto) chiede l'intervento del governo: «Ma Monti è sordo a ogni istanza»

Bousquet (Unrae): «Con la chiusura di giugno il primo semestre del 2012 si inabissa come il Titanic»



"Le marche buttano via i soldi" L'altra faccia della crisi...

Si sta incrinando il rapporto concessionarie case automobilistiche: "Troppa pressione". Si moltiplicano eventi mondani e non si sfruttano per il grande pubblico settori - come quello delle auto d'epoca - che possono riaccendere la passione
di **VINCENZO BORGOMEIO**



Il sasso nello stagno lo getta la Federauto, associazione concessionari italiani: "Noi - afferma Mario Beretta, vice presidente di Federauto - abbiamo bisogno di un estremo realismo da parte delle Case automobilistiche, che si traduce in minori pressioni e imposizioni, maggiore flessibilità e trasparenza, condivisione di un nuovo percorso focalizzato sulle prospettive di sviluppo del business. Per questo oggi rivolgiamo un richiamo urgente non solo al Governo, dal quale ci aspettiamo una risposta chiara, ma anche a tutte le Case automobilistiche perché la situazione delle

concessionarie è sempre meno sostenibile".

Si ribalta insomma la partita, si passa dalle richieste al governo a quelle - dirette - alle case madri. Al punto che l'associazione ha chiesto espressamente un diverso rapporto con le diverse case automobilistiche che loro rappresentano: "Il feeling dei Concessionari con le marche - ha concluso Beretta - sottoposti ad uno stress economico e finanziario senza precedenti, è sempre più negativo; ma è anche netta la sensazione di essere di fronte alla possibilità di una svolta che confidiamo possa essere colta dalle Case automobilistiche".

Brucia, evidentemente (ma questo la Federauto non può dirlo espressamente) il modo in cui molte case automobilistiche gettano via i soldi in cene, maxi presentazioni, "eventi". Tutto oggi è "evento", ogni appuntamento è gonfiato all'inverosimile con un dispiego di risorse anacronistico rispetto ai tempi che viviamo.

"I costruttori - spiega senza entrate in polemica diretta Filippo Pavan Bernacchi, presidente della Federauto - sono tutte multinazionali che godono, nella stragrande maggioranza dei casi, di ottima salute. A leggere i loro bilanci si nota che producono margini molto importanti, soprattutto al di fuori dei mercati europei. Sarebbe quindi auspicabile che non spreccassero risorse ma che le impiegassero per sostenere le rispettive reti di vendita in estrema difficoltà e, nel contempo, mettessero in stand-by le richieste di investimenti, o di partecipazione economica alla costruzione delle iniziative per i Clienti. Invece alcuni manager di case automobilistiche si relazionano con i concessionari italiani come se stessimo vivendo un momento normale, come se il mercato tirasse."

E perfino il settore delle auto d'epoca, una possibile grande risorsa per riaccendere quella passione che si va spegnendo, viene scarsamente sfruttato per avvicinare il grande pubblico all'auto e spesso diventa un ulteriore canale per gettare via soldi in eventi faraonici... La denuncia arriva da Mario Baccaglioni, presidente dell'Intermeeting che organizza i più importanti eventi di classiche in Italia (Auto e Moto d'epoca di Padova, Fuoriserie e Passione Moto): "Il nostro settore - spiega - è in totale controtendenza rispetto al depresso e depressivo clima generale del mondo dell'auto. Qui si respira effervescenza, voglia di riscattarsi dalla negatività, di guardare avanti e perché no, di divertirsi. Eppure le case automobilistiche - salvo sporadiche eccezioni - sembrano ignorare questo fattore. E continuano a buttare via soldi in operazioni di facciata, in eventi mondani che poco hanno a che fare con la vera passione, con la - fondamentale in questo momento - possibilità di avvicinare il pubblico all'auto. Un fattore che - ripeto - potrebbe davvero far ripartire le vendite".

"Esempi di successi non mancano certo - conclude Baccaglioni - ad Auto e Moto d'epoca di Padova c'era un espositore che il primo giorno ha venduto 11 Maggiolino e si è dovuto rifiutare di vendere subito gli altri per non lasciare lo stand vuoto... E c'è chi è riuscito a vendere 27 macchine, un successo che va oltre le più rosee aspettative".

© Riproduzione riservata (05 luglio 2012)

» [Tutti gli articoli di Attualità](#)

ROMA - "Secondo le nostre stime, se il mercato quest'anno dovesse chiudere come previsto a 1,4 milioni di vetture, rispetto ad un mercato normale di circa 2 milioni la perdita di gettito Iva a fine 2012 sarebbe di 2,3 miliardi di euro". Lo ha detto al convegno organizzato dall'Uiga sulle prospettive per rilanciare la filiera automotive, il direttore generale dell'Unrae Romano Valente precisando come "nessuno finora abbia tenuto conto dell'effetto boomerang che le due manovre, dell'estate 2001 e la Salva Italia, per un totale di 8,7 miliardi di euro, avrebbero avuto sui conti dello Stato". Il direttore generale dell'Unrae ha precisato che "dal 2007 ad oggi si sono persi 43 acquirenti di auto su 100 e si va verso una perdita di 1 milione di auto vendute". In questa situazione, "ci saremmo aspettati da parte del Governo interventi strutturali che non ci sono stato per sostenere il settore".

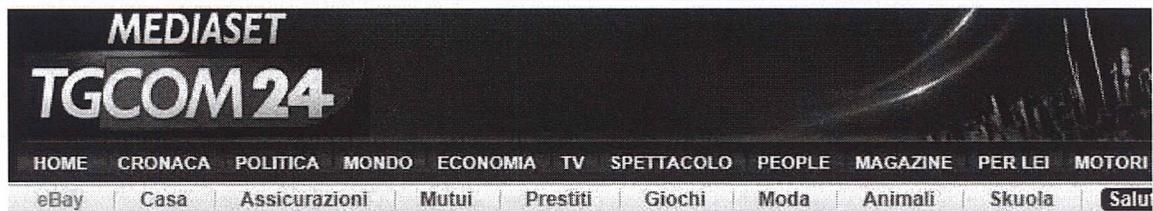
Valente ha sottolineato che la situazione attuale del mercato è "così grave che oggi è difficile anche vendere vetture a chilometri zero". Quest'anno infatti Unrae stima uno stock invenduto di Km zero pari a 55.870 unità che, insieme alle 45.911 del 2011 e le 3.976 del 2010 fanno un totale di circa 105.000 unità".

"Negli ultimi 20 anni l'Italia è passata dal nono posto al ventesimo come produttore di auto e per quest'anno si stima un calo del 16% del mercato italiano dell'auto e del 24% dei veicoli commerciali leggeri", ha detto il direttore dell'Anfia Gianmarco Giorda parlando al convegno sull'automotive organizzato da Uiga. "In Germania viene immatricolata una macchina ogni due vendute, lo stesso accade in Spagna e in Francia quello che viene prodotto viene all'incirca venduto. In Italia invece - ha proseguito Giorda - per ogni auto prodotta ne vendiamo circa quattro e questo rapporto è destinato a salire".

Il direttore dell'Anfia ha poi rilevato che "il settore italiano della componentistica è in controtendenza grazie all'importante contributo dell'export per il comparto, pari al 39%. Per rilanciare il mercato Giorda propone "un alleggerimento e una semplificazione della fiscalità sugli autoveicoli, l'abolizione dell'Ipt e del superbollo e misure di politica industriale che includano la riduzione dei costi dell'energia, regole flessibili sul mercato del lavoro, un credito d'imposta su ricerca e sviluppo maggiore di quello concesso nel 2011 e rinnovabile nei prossimi anni".

Per il direttore di **Federauto** Gianfranco Soranna il numero dei concessionari in Italia è previsto scendere quest'anno tra 3.200 e 3.300 dai 3.850 del 2007. Nel 2002 erano 4.330. "Siamo di fronte a un processo di ridimensionamento che allontana dal settore dell'auto risorse finanziarie e imprenditoriali e il Governo è assolutamente informato della situazione. Il problema è il crollo delle domande delle famiglie e la fiscalità elevata. È questo il doppio fronte su cui bisogna intervenire".

Secondo il presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica Bartolomeo Giachino è necessaria "una logistica più efficiente, come in Germania, dove il settore occupa 2,6 milioni di persone, mentre in Italia gli occupati sono appena 1 milione. La logistica da noi è inefficiente, avviene per un quarto nelle città con un parco circolante tra i più vecchi in Europa e una grande congestione". Si potrebbe però migliorare la situazione, secondo Giachino, approvando la modifica all'articolo 37 del Codice della strada e rendendo possibile l'ingresso nelle città a mezzi pesanti per il trasporto merci che siano Euro 5 e a metano ed ecologicamente avanzati. Sarebbe un intervento a costo zero per lo Stato che rinnoverebbe il parco circolante".



ECONOMIA

2.7.2012

A set of small icons for social media and utility functions, including a share icon, an email icon, a print icon, and two magnifying glass icons for search.

Auto, crollano le immatricolazioni in Italia "Nel primo semestre a picco come il Titanic"

A giugno solo 128.388 unità, -24,42%, il Lingotto registra una contrazione del 24,7% rispetto al 2011



FOTO ANSA

18:43 - Continua l'andamento negativo del mercato dell'auto in Italia. A giugno le immatricolazioni di nuove vetture, secondo quanto afferma il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono scese del 24,42% rispetto a un anno fa, attestandosi a 128.388 unità contro le 169.870 del giugno 2011. A maggio il mercato aveva registrato un calo del 13,90% su base annua.

Nel periodo gennaio-giugno 2012 la Motorizzazione ha immatricolato 814.179 autovetture, con una variazione di -19,73% rispetto al periodo gennaio-giugno 2011, durante il quale ne furono immatricolate 1.014.299. Nello stesso periodo di gennaio-giugno 2012 sono stati registrati 2.121.377 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -11,74 rispetto a gennaio-giugno 2011, durante il quale ne furono registrati 2.403.479.

Tornando al solo mese di giugno, sono stati registrati 333.143 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -12,56% rispetto a giugno 2011, durante il quale ne furono registrati 381.012 (nel mese di maggio 2012 sono stati invece registrati 380.007 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -9,17% rispetto a maggio 2011, durante il quale ne furono registrati 418.371). Nel mese di giugno 2012 il volume globale delle vendite (461.531 autovetture) ha dunque interessato per il 27,82% auto nuove e per il 72,18% auto usate.

Fiat cala del 24,7%, ma la quota è stabile

A giugno, stando ai dati resi noti dalla Motorizzazione, la Fiat ha venduto 27.803 vetture, con un calo rispetto a giugno del 2011 pari al 24,70%, in linea con quanto ha fatto il mercato italiano calato del 24,42%. La quota di Fiat è pari al 21,66%, contro il 21,74% del 2011. Fiat chiude la prima metà del 2012 a quota 168.038 (quota pari al 20,64%), il calo rispetto al 2011 è stato del 20,56%, il mercato globale è invece calato del 19,73%. Alfa Romeo chiude il mese di giugno a quota 3.864 immatricolazioni, in calo del 29,82% con una quota del 3,01%. Nei primi sei mesi il calo è stato del 31,32% a quota 25.519 immatricolazioni. Lancia a giugno chiude a quota 7.215 (-10,21%) con una quota del 5,62% in lieve crescita rispetto al 2011 (4,73%). Nei primi sei mesi lancia registra un calo del 9,41% a quota 43.112 immatricolazioni.

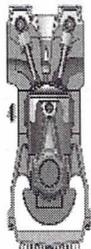
Federauto: "A picco come il Titanic"

"Con la chiusura di giugno il primo semestre del 2012 si inabissa come il Titanic. Solo che il nostro iceberg si chiama recessione. Abbiamo lanciato da tempo il mayday, ma il Governo Monti sembra esser sordo a ogni istanza di un comparto che da lavoro a 1.200.000 addetti, 220.000 dei quali probabilmente non avranno protezione". Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, di tutti i marchi commercializzati in Italia.

QUATTORRUOTE FORUM

CRISI SETTORE AUTO: TUTTI I NODI VENGONO AL PETTINE !

 [rispondi](#) [Indice dei Forum -> Zona Franca](#)

Autore	Messaggio
<p>05/07/2012 21:00:37</p>	<p>Soggetto: Crisi settore auto: Tutti i nodi vengono al pettine !</p> <p style="text-align: right;">   riporta  </p>
<p>XPerience74 </p>  <p>Registrato: 03/12/2010 17:50:16 Messaggi: 2461 Offline</p>	<p></p> <p><i>Federauto: "Le Case collaborino con i concessionari"</i></p> <p><i>Appello del vicepresidente Mario Beretta in occasione del convegno "Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012"</i></p> <p><i>"I Concessionari hanno bisogno di un estremo realismo da parte delle Case automobilistiche, che si traduce in minori pressioni e imposizioni, maggiore flessibilità e trasparenza, condivisione di un nuovo percorso focalizzato sulle prospettive di sviluppo del business. Per questo oggi rivolgiamo un richiamo urgente non solo al Governo, dal quale ci aspettiamo una risposta chiara, ma anche a tutte le Case automobilistiche perché la situazione delle concessionarie è sempre meno sostenibile". A dirlo è Mario Beretta, vice presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari di autoveicoli di tutti i brand commercializzati in Italia, intervenendo a Bologna al convegno "Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012", organizzato dal Centro Studi Promotor. "Il feeling dei Concessionari - ha concluso Beretta - sottoposti ad uno stress economico e finanziario senza precedenti, è sempre più negativo; ma è anche netta la sensazione di essere di fronte alla possibilità di una svolta che confidiamo possa essere colta dalle Case automobilistiche nel documento che Federauto ha loro trasmesso con la firma dei Presidenti di tutte le Associazioni di Marca dei Concessionari".</i></p> <p></p>



Auto: grido d'allarme a Roma

Come risollevere le sorti del mercato auto in Italia? Se n'è parlato in un convegno organizzato dall'Uiga a Roma

Categoria: [Attualità](#) | 09 Luglio 2012 | Redazione

Il quadro generale spaventa. In soli **cinque anni le immatricolazioni italiane sono calate del 43%** e la produzione che qualche decennio fa era ad un buon nono posto in graduatoria, ora affonda al ventesimo. Un convegno svolto per iniziativa dell'**Uiga** (Unione dei giornalisti dell'automotive) sul tema "Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012" è stato quasi obbligatorio: nato dal bisogno di confronto, di **proposte**, per rimettere su la filiera... e per far sì che il settore non sia considerato solo un "cash dispenser" per l'Italia ma un punto da cui ricominciare per uscire dalla crisi.

NUMERI SPAVENTOSI - Marina Terpolilli, presidente Uiga, **Romano Valente**, Direttore Generale Unrae, **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale Anfia, **Gianfranco Soranna**, Direttore **Federauto**, **Angelo Sticchi Damiani**, Presidente Aci e il Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, **Bartolomeo Giachino**, hanno provato a riflettere sulla situazione stagnante in cui versa l'intero settore che quest'anno sta facendo i conti con il periodo peggiore di sempre. Solo nei primi quattro mesi dell'anno le unità prodotte sono state solo 158.106 invece di 193.386 dello stesso periodo del 2011. Con un prezzo pesante anche per la rete distributiva. Le previsioni parlano di una **riduzione fortissima del numero di concessionari**: dai 4.330 che erano nel 2002 e i 3.850 che erano nel 2007, ora si dovrebbe arrivare a un numero tra 3.200 e 3.300. E ciò significa inesorabilmente perdita di posti di lavoro. E quindi ancora meno vendite... non a caso dal 2007 a oggi, secondo le stime dell'Unrae, **si sono persi 43 acquirenti di auto su 100**; Gianfranco Soranna, direttore di **Federauto** ha detto: "I privati rappresentavano oltre il 70% del mercato: ora la percentuale, con la crisi dei consumi, è scesa sotto i 60 punti. In pratica, il mercato dell'auto è tornato indietro di 20-25 anni; e se nell'ultima decade le immatricolazioni si sono attestate attorno ai 2 milioni di unità, alla fine del 2012 si prevede non supereranno quota 1,4 milioni, un calo senza precedenti". In tutto ciò **è penalizzato fortemente anche lo Stato**: "L'auto - ha sottolineato il Direttore Generale dell'Unrae Romano Valente - soccombe sotto il peso delle ultime due manovre fiscali, che totalizzano 8,7 miliardi di euro e che stanno creando enormi problemi al mercato, con un effetto boomerang, se è vero che il 2012 farà mancare all'appello 2,3 miliardi di Iva e 100 milioni di Ipt; mentre dei 168 milioni previsti dal superbollo lo Stato ne incasserà meno di 138 per via delle massicce vendite all'estero delle vetture colpite".

SERVE UN CAMBIO DI ROTTA - In riunione, dunque, c'è stato un coro unanime per invocare il **cambio di rotta del Governo** a sostegno di un comparto messo in ginocchio dalla crisi e da una fiscalità divenuta insopportabile... Efficienza logistica, bisogno di competitività, riduzione dei costi dell'energia, semplificazione sulla fiscalità degli autoveicoli ma anche abolizione superbollo e Ipt (esistente solo in Italia). Secondo gli addetti ai lavori si riuscirà ad uscirne solo così: con il **sostegno ai consumi privati** e con la revisione del regime fiscale che attualmente penalizza non poco il commercio dell'automobile. Questo anche per un futuro in cui il mercato del lavoro possa avere regole flessibili che giovano alla produzione e alla competitività in una visione a lungo termine. "Dalle manovre fiscali - interviene **Sticchi Damiani** - sono derivati solo effetti negativi. Contiamo sul fatto che non si tardi a riconoscere l'errore. In ogni caso **continueremo a farci sentire**: dopo la mobilitazione contro il caro benzina, il prossimo obiettivo è l'eliminazione del superbollo. Per uscire dalla crisi e tornare a crescere non esistono ricette magiche, sul tavolo del Governo già c'è un ventaglio di proposte concrete".

La Uiga (Unione Italiana Giornalisti dell'Auto) ha fatto il punto sullo stato di salute dell'auto, chiamando a raccolta le associazioni più rappresentative della categoria.

Il nuovo presidente Marina Terpolilli, cui facciamo i nostri auguri, ha tenuto la barra al centro, mediando tra le richieste degli operatori e le risposte delle istituzioni.

HOME SPORT

PREC SUCC

CONTENUTI CORRELATI

- «Per fermare Equitalia» La raccolta firme va avanti
- La bolletta dello Stato sopra i 5 miliardi

■ A un anno e quattro mesi da un disastro che ha sterminato migliaia di vite umane e fatto «ripensare» il concetto di «sicurezza nucleare», Fukushima presnetta il suo vero volto: piuttosto che le calamità naturali, vista la vulnerabilità dell'impiant

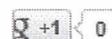
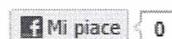
■ 6Gli ex dipendenti di Intermetro, circa 20 persone, hanno protestato in aula Giulio Cesare per chiedere di essere ricollocati.

- di Massimiliano Lenzi Dalle commedie di Plauto che ribaltavano le gerarchie del potere ai vaffa alla politica di Beppe Grillo ed ai suoi V-day: oltre duemila e duecento anni di storia romana e italiana si rivelano simili in quest'elastico dove il c
- Arrestato super rapinatore della gioielleria vip

Il Presidente Aci, Angelo Sticchi Damiani, ha parlato di riduzione del caro Rc auto: «Già da tempo - ha detto - abbiamo illustrato al Governo alcune grosse incongruenze, che sicuramente fanno lievitare i costi, come la possibilità di denunciare un sinistro entro due anni. Un'anomalia tutta italiana, che inevitabilmente agevola le truffe». L'On. Bartolomeo Giachino, sottosegretario alle infrastrutture e trasporti, si è soffermato sull'importanza della logistica e sulla cronica carenza infrastrutturale del nostro paese: «La situazione più critica in Europa, aggravata dal parco circolante più corposo, facendo i debito rapporti ed anche il più vetusto». Giachino si è espresso favorevolmente, anche nei confronti di quei provvedimenti, rigorosamente a costo «0», che possono incentivare il mercato, come la possibilità di consentire l'accesso ai centri storici, alle vetture più ecologiche: elettriche, Gpl/metano o Euro 5. È toccato a Romano Valente, direttore generale Unrae (associazione che raggruppa tutti i costruttori esteri presenti in Italia), mettere il coltello nella piaga: «Quest'anno, ci si aspetta un mercato auto, al massimo, a 1.400.000 unità. Inoltre, l'effetto super bollo applicato alle sportive non sta di certo avendo l'effetto sperato. Ci si aspettavano introiti per 168 milioni, ma le previsioni sono state riviste a 137, da cui, però, vanno detratti 105 milioni per mancati pagamenti di bollo, da riduzione delle vendite ed esportazione di auto immatricolate, più le perdite da Iva, accise e varie». Valente e Giancarlo Giorda, direttore Anfia (l'associazione dei costruttori nazionali), hanno convenuto sull'effetto deleterio dei famigerati «km 0», auto praticamente nuove, ma vendute scontatissime perché già immatricolate e che andrebbero a formare un parco di invenduto da 105.000 unità. Giorda ha anche accennato al mercato auto mondiale che è tutt'ora in crescita, ma le cose non stanno così per l'Europa e, soprattutto, per il suo fanalino di coda: l'Italia. Gianfranco Soranna di Federauto ha evidenziato la drammatica situazione dei concessionari: 4230 nel 2002, 3850 nel 2007 e meno di 3200 nel 2012.


Borsa Italiana
London Stock Exchange Group

MF Dow Jones - Economic Indicator

MF/DOWJONES
News


Auto: Csp, Ue in controtendenza rispetto a mercati globali

BOLOGNA (MF-DJ)--Nel mondo l'andamento del mercato dell'auto e' positivo. Le immatricolazioni di auto nuove sono infatti cresciute a livello mondiale del 5,7% nei primi 5 mesi del 2012. La crescita pero' non tocca i paesi dell'area euro, dove, sempre nei primi 5 mesi del 2012 le immatricolazioni di nuove autovetture sono calate del 10,5%.

E' partita da questi dati, resi noti da Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor GL events, l'analisi della situazione del mercato automobilistico effettuata nel corso del convegno 'Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012'. "In questo quadro - ha continuato Quagliano - il mercato automobilistico italiano dovrebbe chiudere il 2012 con circa 1.400.000 nuove immatricolazioni, tornando cosi' ai livelli del 1979. Le cause di questa situazione sono molteplici. In particolare c'e' da dire che la crisi economica deprime la domanda in due modi: da un lato tagliando le risorse disponibili e dall'altro lato modificando il rapporto tra consumi e risparmio. Nella seconda meta' del 2011 le famiglie hanno aumentato l'orientamento al risparmio per il riacutizzarsi dei timori sulle prospettive economiche, ma, visto il successo ottenuto dall'Italia al recente vertice europeo, e' possibile che nel nostro Paese nella seconda meta' dell'anno si ricrei un clima di fiducia nella ripresa economica che potrebbe portare ad una certa ripresa delle vendite di autovetture".

Dopo l'analisi di Quagliano e' toccato alle associazioni del settore automobilistico esprimere il proprio punto di vista. Romano Valente, direttore generale di Unrae, ha fatto notare che la crisi del mercato dell'auto ha causato anche minori entrate per lo Stato, nei primi 6 mesi dell'anno, di 1,5 mld euro di gettito Iva e di 61 mln di Ipt e che la previsione degli introiti derivati dal superbollo nell'intero 2012 e' oggi inferiore di 31 mln rispetto alle aspettative.

Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha specificato che per dare impulso alla ripresa ci sarebbe bisogno, nel breve periodo, di un alleggerimento della fiscalita', ed, a lungo termine, di misure di politica industriale, quali una semplificazione burocratica e una riduzione dei costi dell'energia, e di regole flessibili per il mercato del lavoro.

Mario Beretta, vice presidente di Federauto, ha messo in evidenza che quest'anno i concessionari affronteranno il problema della sostenibilita' stessa del business, ed e' ipotizzabile che il 30% degli stessi sara' costretto ad abbandonare il mercato. Nicola Giardino, dealer report di Italia Bilanci, ha invece sottolineato che il ricorso al sistema bancario rappresentera', nei prossimi due anni, uno dei punti critici della gestione aziendale del concessionario.

Agli interventi delle associazioni sono seguite le opinioni delle case automobilistiche, che hanno messo in evidenza come nel settore manchi una visione del futuro a medio/lungo termine. Loris Casadei, direttore generale di Porsche Italia, ha espresso l'esigenza di trovare un luogo condiviso per portare avanti il dibattito sul futuro del settore dell'auto, evidenziando inoltre la crescente marginalità della posizione dell'Italia nel mercato automobilistico mondiale e la poca chiarezza che vi è ancora oggi, nonostante sia un argomento ampiamente dibattuto, sul futuro dell'auto elettrica.

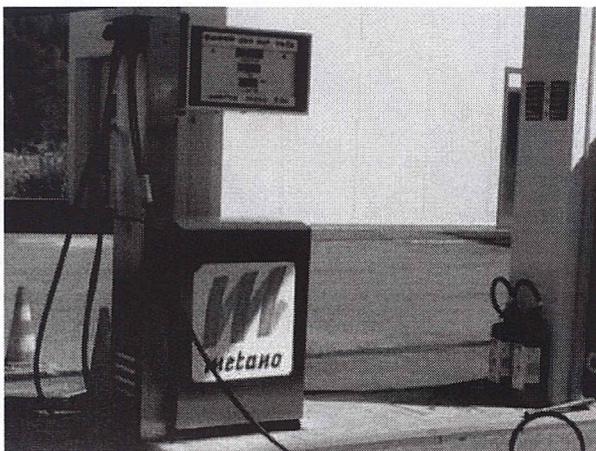
Fabrizio Longo, direttore generale di Hyundai Italia, ha messo in rilievo come l'attuale crisi porti urgenti istanze di cambiamento in tutti i protagonisti del mercato automobilistico, cambiamento che deve essere inteso come un'occasione per modernizzare anche la struttura retributiva facilitando la concessione dell'auto in benefit ai dipendenti.

Massimo Nordio, amministratore delegato e direttore generale di Volkswagen Group Italia, in chiusura del convegno, ha inoltre osservato che il processo informativo e decisionale dei clienti è oggi molto diverso dal passato. Prenderne atto può aiutare l'intero settore automobilistico, ed in particolare la distribuzione, a ripensarsi in maniera più moderna e rispondente alle necessità reali dei consumatori. com/murrosario.murgida@mfdowjones.it

(END) Dow Jones Newswires

July 04, 2012 09:35 ET (13:35 GMT)

Copyright (c) 2012 MF-Dow Jones News Srl.



Rilancio dell'auto, prospettive e proposte

Martedì 10/7/2012 - Roma - «Sempre più a picco il mercato italiano dell'auto. Dopo il nerissimo mese di maggio, con 147.102 unità vendute (-14,3), arriva la stangata di giugno: secondo i nostri dati sono state immatricolate solo 128.967 autovetture con una contrazione del 24,48% rispetto allo stesso mese del 2011. Proiettando il risultato dei primi sei mesi su base annua si ottiene una previsione di immatricolazioni per l'anno 2012 di circa 1.400.000 unità, dato vicino alle immatricolazioni di 35 anni fa». Così si è espresso Romano Valente, direttore generale Unrae, -nel corso del dibattito organizzato da Uiga svoltosi nella sede Aci di Roma. Valente, nell'espone gli ultimi dati dell'Osservatorio Unrae, ha anche aggiunto che «con il presente governo tecnico una lobby è inutile», sottolineando che «il sistema automobile è una mucca da mungere che ha già esaurito tutto il suo latte».

Anche Giammarco Giorda, direttore di Anfia, concorda con l'andamento disastroso delle immatricolazioni e rileva come «la fragilità del mercato italiano è sottolineata anche dal rapporto tra auto prodotte e auto immatricolate che è pari al 3,6 contro lo 0,5 della Germania e l'1,1 della Francia; vale a dire che noi immatricoliamo quasi 4 auto per ogni veicolo prodotto mentre la Germania ne immatricola la metà di quelle che produce. Ovvio che se resteremo un mercato anelastico di consumo tutta la filiera entrerà in una crisi irreversibile».

L'onorevole Bartolomeo Giachino si è dichiarato convinto che ormai «ogni incentivo all'auto debba avere costo zero per lo stato e si augura che i comuni attuino, con blocchi all'ingresso nel centro urbano, la vera e unica forma di sostegno per l'utilizzo e lo sviluppo delle auto ecologiche, cioè autorizzando gli accessi, non solo per fare cassa, ma privilegiando le basse emissioni. Così facendo l'utente da solo rivolgerà la propria scelta per la mobilità urbana ai veicoli ecologici come il Gpl e il metano domani, forse, l'elettrico».

Da parte sua Gianfranco Soranna, direttore di Federauto, ha evidenziato tra l'altro «l'assurdità delle duplicate imposizioni fiscali e la pesantezza burocratica in tema di passaggi di proprietà. Il mancato accoglimento delle modifiche per una maggiore detrazione dei costi delle auto aziendali ha portato a un mancato rinnovo di molte flotte e di auto per uso lavorativo, con grave ripercussione su tutta la filiera automotive e non solo sui commercianti».

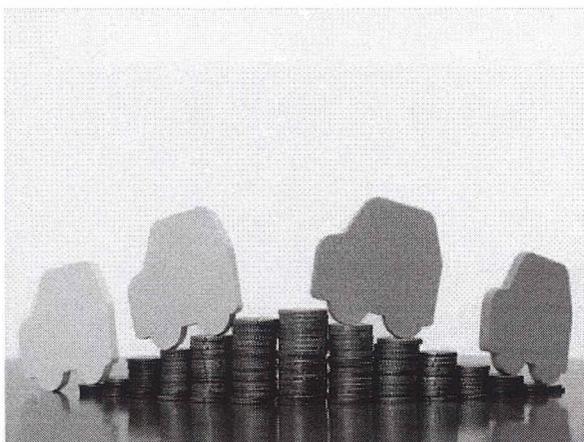
Nel complesso del dibattito, tutti si sono dichiarati d'accordo sul fatto che in giugno hanno influito anche le mancate vendite di un'area molto ricca colpita dal terremoto, ma la generale crisi economica e politica nazionale, evidenziata da tasse sempre più alte e alto costo dei carburanti, è stata la causa di questo vero crollo delle immatricolazioni e dei passaggi di proprietà. Per questo le case automobilistiche sono corse ai ripari con campagne promozionali sempre più convenienti e hanno molto puntato sui carburanti a basso impatto ambientale, in particolare sul gas.

E' quindi ovvio che solo l'alternativa gas è concretamente riuscita a sostenere questo mercato, evitando una contrazione ancora più devastante. Le vendite infatti sarebbero andate molto peggio se non ci fosse stata questa alternativa ecologica: il Gpl conferma il suo trend positivo con 12.266 auto immatricolate a giugno (+136.75 rispetto a giugno 2011). Il metano dà un ulteriore piccolo contributo con 4.693 immatricolazioni (+32,76% rispetto lo scorso anno). Aumentano le immatricolazioni elettriche balzando a ben 99 unità (28 nel mese di maggio), mentre le auto ibride continuano a crescere, ma parliamo di 645 unità/mese.

Sull'argomento Alessandro Tramontano, presidente del Consorzio Ecogas, ricorda che «*In base all'attuale bozza del Testo Unificato, approvato il 19 giugno scorso dalle Commissioni IX - Trasporti, Poste e Telecomunicazioni e X - Attività produttive, Commercio e Turismo e di recente modificato su richiesta del ministero dello Sviluppo Economico, si prevede uno stanziamento di 60 milioni di euro destinati a chi acquisterà un'auto elettrica, ibrida, a Gpl, a metano, a biometano, a biocombustibili o a idrogeno e sarà in possesso di un veicolo da rottamare, nel 2013 e 2014 avrà diritto a un contributo del 20% sul prezzo di acquisto; si arriverà fino a un massimo di 5000 euro, per le vetture con emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km e quindi praticamente solo alle auto elettriche. Però sarebbero previsti incentivi anche per le emissioni fino a 95 gr/km e 120 gr/km che interesserebbero anche le auto alimentate a gas. Essendo i fondi limitati noi chiederemo che questi incentivi siano destinati alle flotte pubbliche e private*».

Ancora tutto è da verificare. Comunque il Governo dovrebbe "investire" al più presto su questa fetta di mercato: l'unica tendenzialmente in crescita, che attualmente è il salvagente del mercato dell'auto.

Mercato



Italia, l'auto a giugno sprofonda nell'abisso

Lunedì 2/7/2012 - Roma - Secondo i dati diffusi oggi dal ministero dei Trasporti, in giugno in Italia sono state immatricolate 128.388 autovetture con una contrazione del 24,4% sullo stesso mese del 2011. Il calo di giugno è superiore a quello medio dei primi cinque mesi (-18,9%) e il consuntivo del primo semestre si attesta a quota 814.179 con un calo sullo stesso periodo dello scorso anno del 19,7%. Secondo il Centro Studi Promotor GL events, «proiettando il risultato dei primi sei mesi su base annua si ottiene una previsione di immatricolazioni per l'intero 2012 di 1.403.000 unità, volume questo estremamente basso, tanto che per trovare un livello analogo bisogna tornare indietro nella serie storica delle immatricolazioni di 33 anni, risalendo fino al 1979».

Per una più completa valutazione della situazione occorre anche considerare che, poichè la domanda sta privilegiando

modelli mediamente di minor valore unitario, al calo delle immatricolazioni nel primo semestre di cui si è detto (-24,4%) corrisponde una contrazione del fatturato più elevata e che il Centro Studi Promotor GL events stima «nel 28%, ovviamente con una correlativa diminuzione del gettito Iva. E' del tutto evidente, quindi, che l'attuale situazione del mercato dell'automobile non danneggia soltanto il settore e gli automobilisti, ma anche, e fortemente, le entrate dello Stato con ripercussioni sul raggiungimento degli obiettivi di contenimento del debito pubblico». D'altra parte è del pari evidente che la crisi dell'auto (oltre che da fattori specifici: caro-benzina, caro-assicurazioni, eccessiva pressione fiscale e difficoltà di accesso al credito) è oggi essenzialmente determinata dalle difficoltà dell'economia, che hanno un effetto fortemente depressivo sulla propensione all'acquisto di tutti i beni di consumo e in particolare di quelli di consumo durevole, come l'automobile.

Come emerge chiaramente anche dal rapporto annuale 2012 dell'Istat sulla situazione del Paese, nella prima fase della crisi aperta con il fallimento di Lehman Brothers il 15 settembre 2008 le famiglie italiane hanno ridotto la propensione al risparmio per compensare la diminuzione di risorse disponibili e mantenere i livelli di consumo. Negli ultimi mesi del 2011 tuttavia il diffondersi di forti timori per le prospettive economiche ha indotto le famiglie ad aumentare nuovamente la propensione al risparmio a scapito dei consumi. Fermo restando che una ripresa dell'economia italiana non appare imminente, secondo il Centro Studi Promotor GL events «potrebbe essere proprio il mutamento dell'orientamento psicologico fortemente preoccupato delle famiglie a determinare nella seconda metà dell'anno un miglioramento delle prospettive per i consumi e per le vendite di autovetture. Se l'indubbio successo ottenuto dal Governo nel recente vertice di Bruxelles continuasse a essere apprezzato dai mercati finanziari, si potrebbero avere ripercussioni positive sulla fiducia dei consumatori e, quindi, anche sulla loro propensione all'acquisto di beni durevoli come l'automobile».

Una prima verifica di questa ipotesi dovrebbe venire dagli indicatori di fiducia di luglio che l'Istat diffonderà prima della fine del mese. <<E' evidente tuttavia - sostiene il Centro Studi Promotor GL events - che un eventuale recupero della fiducia dei consumatori che rendesse meno negative le prospettive per il mercato dell'auto sarebbe soltanto un primo passo verso la ripresa della domanda che potrà decollare soltanto con efficaci interventi di sostegno dell'economia reale e, ovviamente, anche con misure specifiche per il rilancio dei consumi>>.

Sul possibile impatto sul mercato dell'auto delle decisioni assunte nel recente vertice europeo del 28 e 29 giugno il primo dibattito pubblico si terrà il 4 luglio dalle 09:30 all'Università di Bologna (Aula Magna della Facoltà di Scienze Statistiche), nell'ambito del convegno "Il mercato dell'auto al giro di boa del 2012", a cui interverranno al massimo livello i rappresentanti delle associazioni del settore dell'auto (Anfia, Unrae e Federauto) e numeri uno di case automobilistiche.

Dall'analisi Unrae dei dati del primo semestre emerge <<la costante e progressiva riduzione degli acquisti delle famiglie che, scendendo più del mercato complessivo (-23,2% nei 6 mesi), si fermano ad una quota di mercato di poco superiore al 63% e solo 516.444 auto immatricolate, quasi 3 punti percentuali in meno di un anno fa. Parallelamente, meno negativa la performance dei noleggi (-9,6% nel semestre) e delle società (-16,7%)>>.

Sul fronte delle alimentazioni, le vetture a gpl e metano raggiungono nel complesso l'11% di quota di mercato, crescendo di oltre 6 punti rispetto al primo semestre 2011. Tutto ciò a scapito della benzina, che flette nel semestre del 29,5%, fermandosi al 34,7% di rappresentatività e - in misura decisamente minore - del diesel, al 53,9% di quota.

Da evidenziare, inoltre, la robusta flessione delle vetture dei segmenti premium ed alto di gamma (E ed F) che, a causa di una fiscalità fortemente penalizzante, hanno registrato nel semestre un calo rispettivamente del 28,6% e del 38%. Ciò a fronte di un aumento del segmento D che cresce di 1,2 punti, legato anche ad un parziale rinnovo del parco del noleggio a lungo termine.

La distribuzione geografica delle immatricolazioni di auto nuove, ha evidenziato un forte spostamento delle immatricolazioni per uso noleggio verso le aree nord orientali del Paese, a causa della citata modifica dell'IPT, che ha conseguentemente determinato una drastica riduzione delle immatricolazioni nel Centro Italia (sceso nei 6 mesi dal 32,6% di quota al 20%), a fronte di una crescita del Nord Est (+30,8%), che rappresenta ormai nel semestre il 30,7% del totale rispetto al 18,9% di un anno fa.

Le marche nazionali, nel complesso, totalizzano nel mese 39.500 immatricolazioni (-23,7%), con una quota di mercato del 30,8%. I marchi di Fiat Group Automobiles (escludendo Ferrari e Maserati) totalizzano 39.387 immatricolazioni (-23,4%), con una quota di mercato del 30,7%. Ancora pesanti flessioni a due cifre anche per le altre marche italiane. Nel primo semestre 2012, i volumi immatricolati dalle marche nazionali nel loro complesso si attestano a 241.235 unità (-20,5%) e la quota di mercato è del 29,6%. I marchi di Fiat Group Automobiles (escludendo Ferrari e Maserati) totalizzano nel semestre 240.495 immatricolazioni (-20%) e detengono una quota di mercato del 29,5%. Tiene solo il marchio Jeep, in crescita del 2,2% nel primo semestre 2012.

Ancora cinque i modelli italiani che figurano nella top ten delle auto più vendute nel mese: si confermano ai primi tre posti rispettivamente Fiat Panda (10.930 unità), Fiat Punto (7.974) e Fiat 500 (4.432 unità). Al quarto posto troviamo Lancia Ypsilon (4.253), in recupero di una posizione rispetto al mese scorso, mentre in ottava posizione si colloca Alfa Romeo Giulietta (2.777).

Nella top ten diesel di giugno, Fiat Punto (2.939 unità) conquista la prima posizione, mentre, al quarto posto, troviamo Alfa Romeo Giulietta (1.735) e, al decimo, Fiat Freemont (1.425).

Anche il mercato delle auto usate, infine, riflette le difficoltà legate alla situazione economica e alla contrazione dei consumi delle famiglie, evidenziando nel semestre un calo dell'11,7% e 2.121.377 trasferimenti di proprietà (al lordo delle minivolture), a fronte dei 2.403.479 del gennaio-giugno 2011.