



RASSEGNA STAMPA

SETTEMBRE 2013

Aggiornamento 1 ottobre 2013

COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
IL FALLIMENTO DEL "SUPERBOLLO" AUTO: PERSI DAL FISCO IN UN ANNO 140 MILIONI DI EURO	30 settembre 2013
FEDERAUTO: IVA O ACCISE, SEMPRE GLI AUTOVEICOLI "CORNUTI E MAZZIATI". INTANTO AD OGGI LE IMMATRICOLAZIONI DI SETTEMBRE FLETTONO DI CIRCA IL -17%	27 settembre 2013
FEDERAUTO: AUTO IN EUROPA, L'ITALIA ARRANCA E DALLA POLITICA SEMBRA ARRIVARE UN PRIMO SEGNALE POSITIVO VERSO IL SETTORE	17 settembre 2013
MERCATO AUTO AGOSTO 2013 - 6,56,%, FEDERAUTO: UN BARATRO DI CUI NON SI INTRAVEDE IL FONDO	2 settembre 2013

Mercato dell'auto, mai così male dal 1962

- In agosto immatricolate meno di 53mila unità
- Appello al governo: «Aiuti i consumi a ripartire»

ANDREA BONZI

twitter@andreabonzi74

Ritorno al passato. È come se il mercato dell'auto fosse stato messo in freezer per oltre cinquant'anni. Ad agosto, infatti, gli italiani hanno acquistato 52.997 automobili: il 6,6% in meno rispetto a un anno fa, ma soprattutto poco più delle 49.766 immatricolazioni dello stesso mese nel lontano 1962. Dall'inizio dell'anno, le unità vendute sono 893.037, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo del 2012, quando furono 981.545.

Non va molto meglio nemmeno alla Fiat: nel giorno in cui Marchionne fa rientrare dalla porta principale la Fiom, piegandosi alla sentenza della Corte costituzionale, i dati parlano di un Lingotto che ha immatricolato ad agosto oltre 15.700 vetture, il 6,05 per cento in meno rispetto all'anno scorso. In leggero miglioramento (+0,2% sul 2012) la quota di mercato delle vetture italiane, che tocca il 29,65%, ovvero +0,4% rispetto al mese scorso. Tirando le somme dei

primi otto mesi, le registrazioni di Fiat Group Automobiles sono oltre 260mila (-10,4% rispetto al 2012) per una quota del 29,2 per cento, in calo di 0,45% sullo stesso periodo dell'anno scorso. Forte flessione anche per il mercato delle vetture usate, che in agosto segna un calo del 7,5% a 215.632 trasferimenti di proprietà, al lordo delle minivolture.

I commenti a caldo, è facile immaginarlo, suonano come una sorta di preoccupato *de profundis*. «L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia brancola nel buio e non si intravede una via d'uscita a breve termine», dice Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di autoveicoli di tutti i brand commercializzati in Italia. Pavan Bernacchi sprona il governo che «paralizzato dall'affaire Berlusconi», mentre il Paese «ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro, occupazione, dignità ai lavoratori». Stessa musica da Massimo Nordio,

presidente dell'Unrae, l'Associazione delle Case automobilistiche estere, secondo cui siamo al «39esimo segno negativo dall'inizio della crisi». Nordio concede che settembre sarà un mese più veritiero per tirare le somme, e - pur sottolineando che la ripresa non si vede - concede all'esecutivo Letta di avere in cantiere «provvedimenti che danno la prospettiva di migliorare entro la fine dell'anno la disponibilità di spesa delle famiglie, e aprono uno spiraglio a un leggero miglioramento della propensione agli acquisti».

Numeri pessimi anche per Roberto Vavassori, numero uno dell'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (Anfia), autore appunto del paragone con i livelli di immatricolazione del lontano 1962. Vavassori parte all'attacco delle «vessazioni fiscali che colpiscono in maniera incrementale la filiera dell'auto: dai premi assicurativi alle accise sui carburanti. Si consideri che la componente fiscale dei prezzi dei carburanti è già arrivata al 58% per la benzina e al 55% per il diesel».




Borsa Italiana
CERCA PER

[Home](#)
[Azioni](#)
[ETF](#)
[ETC e ETN](#)
[Fondi](#)
[Derivati](#)
[CW e Certificati](#)
[Obbliga](#)

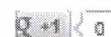
Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Finanza](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)**Diventa un Trader Professionista**Guida
"Forex Pro Trader"

Training gratuito



4 lezioni

NOTIZIE RADIOCOR - ECONOMIA



AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MERCATO BRANCOLA NEL BUIO COME L'ECONOMIA REALE

Scongiorare l'aumento dell'Iva, ridisegnare la mobilità' (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 set - "L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli e' la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia brancola nel buio e non si intravede una via d'uscita a breve termine". E' il commento sui dati sulle immatricolazioni in agosto di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, associazione che rappresenta i concessionari di autoveicoli di tutti i brand commercializzati in Italia. Continua Pavan Bernacchi: "il mondo politico sta facendo del proprio meglio ma sembra essere paralizzato dall'affaire Berlusconi. Ma il Paese ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro, occupazione, dignita' ai lavoratori". Federauto sottolinea che la politica non si occupa della filiera dell'auto e lascia che le aziende "si sfaldino e che centinaia di migliaia di lavoratori vengano messi su una strada". Conclude Pavan Bernacchi: "Si scongiuri subito l'aumento dell'IVA, che per ogni automobile inciderebbe circa per 170 euro in piu'. E poi ci si sieda intorno a un tavolo, Governo e rappresentanti della filiera dell'automotive, per ridisegnare la mobilità' del futuro. Si potrebbe garantire un maggior gettito fiscale per lo Stato, rivisitare il bollo e il superbollo, stimolare la domanda di vetture a basso impatto ambientale a fronte della rottamazione di vetture obsolete. Il nostro comparto, se ascoltato, puo' portare: miglior qualita' dell'aria, maggiore sicurezza, minori costi per feriti e morti sulle strade, minor ricorso agli ammortizzatori sociali, salvaguardia di centinaia di migliaia di posti di lavoro".

Com

(RADIOCOR) 02-09-13 18:31:04 (0341) 5 NNNN

Auto, calo in agosto, ma quota Fiat su

Il mercato dell'auto in Italia continua a perdere terreno. Le immatricolazioni sono scese in agosto del 6,56% rispetto a un anno fa, secondo i dati diffusi dal ministero dei trasporti. «Mai così bassi dal 1962», ha commentato il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, che ha chiesto di rimodulare la pressione fiscale sull'auto per far ripartire il mercato. Tra luglio e agosto, sono state vendute più auto usate che nuove. Ma la Cinquecento L della Fiat, con 2 mila unità vendute in agosto, ha regalato al gruppo del Lingotto la performance migliore del mercato, facendo salire al 29,65% la quota di mercato del gruppo in Italia. In agosto, il volume globale delle vendite di auto (268.629) ha interessato per il 19,73% auto nuove e per l'80,27% quelle usate. «Si sconsigli subito l'aumento dell'Iva, che per ogni automobile inciderebbe per 170 euro in più», ha chiesto Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. La depressione del mercato è testimoniata anche dalla raccolta ordini, che ha sfiorato ad agosto le 55 mila unità, -4%, secondo quanto ha fatto sapere Massimo Nordio, presidente dell'Unrae.

A luglio il calo era stato più contenuto: -1,62%. Se si allarga l'orizzonte temporale ai primi 8 mesi del 2013, la flessione arriva a -9,02% su base annua, con 893.037 vetture nuove messe su strada. Non è andata meglio

per il mercato delle auto usate, che ad agosto ha registrato 215.632 trasferimenti di proprietà, -7,45% su agosto 2012. Se le vendite di Fiat group sono scese, alla società del Lingotto è andata meglio del mercato con 15.711 immatricolazioni, -6,05%, ma in miglioramento di 0,2 punti percentuali rispetto all'anno scorso e dello 0,4% su luglio 2013.

Risultati migliori per Fiat in Francia e Spagna. In Francia il gruppo ha migliorato la propria quota di mercato, salita dal 3,74% di un anno fa al 4,04%. Analogo trend si è registrato nei primi otto mesi dell'anno. La flessione è stata dell'1,7% a 71.630 unità, ma, in virtù del calo della domanda generale del 9,4% a 1.405.006 unità, ha conseguito un miglioramento della penetrazione dal 4,7% al 5,1%. La domanda di auto è scesa del 10,9% ad agosto e del 9,8% nei cumulo annuo e i maggiori concorrenti del Lingotto hanno subito pesanti flessioni mensili. Quanto alla Spagna, è continuata la crescita del brand Fiat, salito, in agosto, del 4,6% a 861 unità, secondo i dati diffusi dall'Anfac, l'associazione nazionale delle case automobilistiche. Fiat ha inoltre visto da inizio anno un incremento delle immatricolazioni del 22,8% a 7.062 unità, miglior performance di crescita tra le principali case internazionali.

© Riproduzione riservata



Capezzone: rendere deducibili le spese auto

«**M**i batterò perché le spese legate alle auto siano considerate come quelle di altri settori e quindi con un trattamento fiscale ben più favorevole di quello attuale. L'automobilista è troppo vessato dallo Stato». Così ieri il presidente della commissione Finanze della Camera, Daniele Capezzone, intervenendo al convegno Missione Mobilità organizzato ieri dall'associazione Amoer a Milano, sul tema della crisi del settore auto in Italia. Al convegno hanno preso parte numerosi personaggi del mondo dell'automobile, tra cui Massimo Nordio (presidente Unrae), Gianmarco Giorda (direttore Anfia) e Filippo Pavan Bernacchi (Presidente Federauto). Tra questi anche Luigi Casero, viceministro all'Economia. «Molte misure del precedente governo sono figlie di un atteggiamento punitivo, a partire dal superbollo che ha dato gli effetti contrari a quelli per cui era stato creato: del resto una politica fiscale di tipo ideologico porta regolarmente disastri. È il tempo di intervenire per un sostegno reale al settore.



FEDERAUTO

POLITICA METTA AL CENTRO L'AUTO

Il presidente Pavan Bernacchi: "I contatti con il Governo sono in corso, ma attendiamo un gesto concreto di attenzione"

"I dati diffusi oggi dall'ACEA, relativi all'andamento delle immatricolazioni di autovetture nuove in Europa, indicano che in un panorama negativo l'Italia è, fra i grandi mercati, uno di quelli che soffre di più. L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia arranca e non si intravede una via d'uscita a breve termine". Questo il commento di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di autoveicoli di



Filippo Pavan Bernacchi tutti i brand commercializzati in Italia. "I contatti con il Governo sono in corso, ma attendiamo un gesto concreto di attenzione. Sottolineo concreto, perché le chiacchiere stanno a zero. A noi servono dei

provvedimenti tangibili come si è fatto per l'edilizia, la nautica, gli elettrodomestici. In questo senso accogliamo positivamente le dichiarazioni rilasciate a Missione Mobilità dal Vice Ministro dell'Economia Casero, e dal Presidente della Commissione Finanze alla Camera, Capezzone, in favore di interventi per la soppressione della tassa sulle auto di lusso e per la diminuzione della pressione fiscale sugli automobilisti. Sarebbe un primo segnale verso un settore distrutto dalla recente politica fiscale".



Auto, le vendite peggiori da 23 anni

In agosto mercato europeo giù del 5%, quello italiano del 6,6. Quota stabile per Fiat

DIEGO LONGHIN

TORINO — Mai così male da 23 anni. Dal 1990, da quando esiste una statistica storica sul mercato dell'auto, in Europa non si è mai registrato un tonfo del genere del comparto. In tutto il resto del mondo il mercato continua a crescere. Nella Ue, secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori, nei primi otto mesi dell'anno si registra un calo del 5,2 per cento con 7.841.596 veicoli immatricolati. La solita Gran Bretagna in controtendenza con un più 10,44 per cento.

La crescita di luglio, 4,9 per cento, è stata praticamente annullata dal calo di agosto: un contraccollo immediato, di pari entità. E chi si era illuso di veri-

credere, nessuna ripresa. «Una doccia scozzese», la definisce il centro studi Promotor. Che aggiunge: «La contrazione nella Unione Europea è dovuta esclusivamente alla "zona euro", dove nel periodo gennaio-agosto si accusa un calo dell'8,5 per cento, mentre nei Paesi che non adottano la moneta unica si registra una crescita del 5,4 per cento. Colpa degli effetti recessivi sull'economia delle politiche di austerità».

L'Italia occupa le posizioni basse in classifica: a luglio era il fanalino di coda, l'unico Paese con un meno davanti (-1,6%). Ad agosto il ribasso ha riguardato i principali mercati. Solo la Gran Bretagna ha guadagnato il 10,9 per cento, mentre la Germa-

nia ha ceduto il 5,5 per cento, l'Italia il 6,6 per cento. Almeno la consolazione di non essere l'ultimo in classifica: hanno fatto peggio la Francia (-10,5%) e la Spagna (-18,3%). In totale nell'Ue ad agosto sono state vendute 653.872 vetture nuove.

Fiat punta il dito sul «mercato italiano più sfavorevole rispetto a quello europeo» per i segni meno di luglio e agosto. I marchi del Lingotto nei due mesi estivi hanno segnato il meno 4,9 per cento in agosto (36 mila immatricolazioni) e il meno 1,1 a luglio (62.500 auto vendute). Da gennaio ad agosto le immatricolazioni di Fiat sono state quasi 508 mila con una quota di mercato pari al 6,2 per cento. Un anno fa era al 6,5 per cento. Il Lingotto è

calato del 4,9 per cento rispetto ad un anno fa, a luglio la flessione era stata dell'1,1 per cento. Negli otto mesi ha perso l'8,9 per cento. Il marchio Fiat in agosto ha perso meno del mercato (-0,7%), il calo sugli otto mesi è del 2,1 per cento e la 500 e la Panda si confermano le vetture migliori del segmento A. Jeep segna un meno 8,1 per cento. Tonfo per Lancia (-13,6%) e per Alfa Romeo (-25,1%) con 3 mila veicoli immatricolati in Europa. «L'economia reale, di cui il mercato auto è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia arranca — dice Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto — attendiamo un gesto concreto di attenzione da parte del governo per uscire da questa situazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le immatricolazioni



-4,9%

Tanto sono calate ad agosto le vendite dei marchi del Lingotto rispetto al 2012. Il gruppo è ora ottavo in Europa



-25,1%

Scende il marchio italiano, meno 2.650 immatricolazioni fra luglio e agosto. In Spagna, salgono le vendite +144%



-17,9%

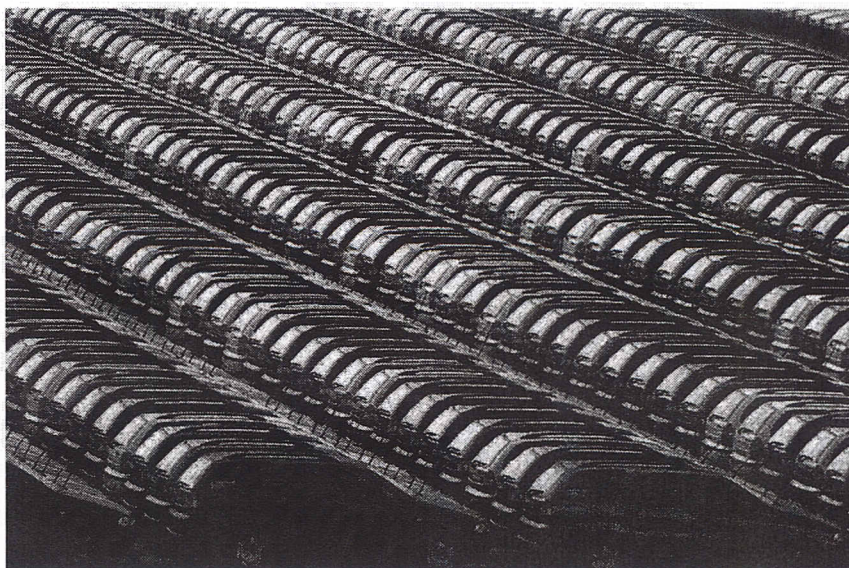
Il marchio francese, secondo classificato in Europa, ad agosto ha immatricolato 67 mila veicoli (-17,9%)



-11,3%

Restano al primo posto fra i gruppi europei, ma i tedeschi si fermano a 180 mila unità immatricolate lo scorso agosto

**Annullata la crescita di luglio
In tutto il resto
del mondo le
immatricolazioni
continuano ad
andare bene**



Auto La flessione ha interessato tutti i mercati a eccezione della Gran Bretagna (+10%)

Ancora in calo le vendite in Europa Su Fiat pesa la crisi dell'Italia

Ad agosto immatricolazioni scese del 4,9%. Stesso risultato per Fiat

Laura Della Pasqua
l.dellapasqua@iltempo.it

■ Il mercato dell'auto torna in negativo. La crisi continua a colpire il settore che dopo aver sperato in una inversione di tendenza a luglio (+5%), ad agosto è ripiombato in negativo. Secondo quanto riporta Acea, l'associazione dei costruttori europei, le vendite in Europa ad agosto sono scese del 4,9% a quota 686.957. La flessione ha interessato quasi tutti i mercati: -5,5% in Germania, -6,6% in Italia, -10,5% in Francia e -18,3% in Spagna. Unica eccezione la Gran Bretagna, dove il mercato è cresciuto del 10,9%.

Il calo maggiore l'ha registrato la Peugeot-Citroen (-18%)

che ha abbassato la quota di mercato all'11% nei primi 8 mesi. Registrazioni in flessione anche per Volkswagen (-11%) e Fiat (-4,9%, in linea con il mercato). In controtendenza Renault (+5,8%) e Bmw (+9,9%), mentre regge Daimler (+0,5%) grazie al buon risultato di Mercedes (+8,5%). Tengono anche i marchi asiatici come Hyundai e Nissan, che continuano a erodere quote di mercato ai concorrenti europei.

Fiat commenta che sul risultato pesa la performance del mercato italiano «più sfavorevole rispetto a quello europeo». Stando ai dati forniti dall'Acea, il gruppo Fiat ad agosto, nonostante il calo delle vendite del 4,9%, ha mantenu-

to in Europa una quota del 5,2%.

Nei primi otto mesi la quota del gruppo è scesa al 6,2 dal 6,5, ma le vendite di auto sono calate dell'8,9%. Guardando ai singoli marchi, Fiat cresce ad agosto salendo al 4% dal 3,9%, mentre negli otto mesi la quota sale al 4,8% dal 4,7% per un totale di 393.577 auto vendute.

Lancia-Chrysler mantiene la quota mensile dello 0,5%, mentre sugli otto mesi la quota cala allo 0,6% dallo 0,8% del 2012 per un totale di 51.281 auto vendute rispetto alle 67.034 del 2012 (-23,5%).

«È la conferma del panorama negativo dell'Italia» afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. «L'economia reale, di cui il

mercato degli autoveicoli è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia arranca e non si intravede una via d'uscita a breve termine». Federauto chiede al governo «provvedimenti tangibili come si è fatto per l'edilizia, la nautica, gli elettrodomestici».

«Il mondo politico sembra stia facendo del proprio meglio - aggiunge Cesare De Lorenzi, vicepresidente di Federauto - ma il Paese ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro, occupazione, dignità ai lavoratori».

La filiera dell'automotive in Italia occupa 1.200.000 addetti fatturando l'11,4% del Pil e partecipa al gettito fiscale complessivo per il 16,6%.

Federauto

«È la conferma
del panorama negativo
dell'Italia»

-5,5

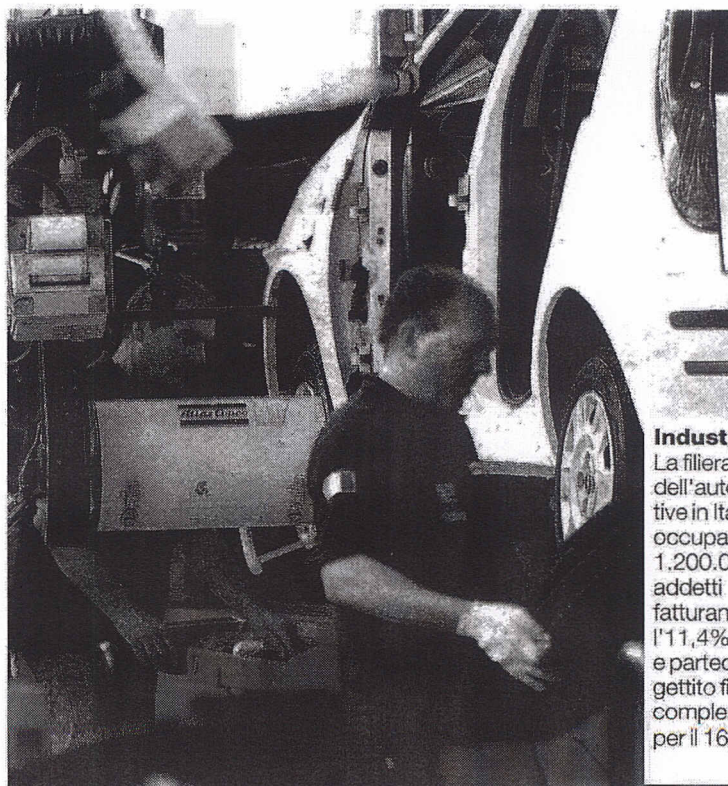
Per cento
È la flessione
del mercato
tedesco nel
mese
di agosto

6,2

Per cento
È la quota di
mercato a cui
è sceso il
gruppo Fiat
in 8 mesi

-18

Per cento
È il calo di
Peugeot-
Citroen ad
agosto. È il
peggiore



Industria
La filiera
dell'automotive in Italia
occupa
1.200.000
addetti
fatturando
l'11,4% del Pil
e partecipa al
gettito fiscale
complessivo
per il 16,6%

(Roma, 17 settembre 2013). "I dati diffusi oggi dall'ACEA, relativi all'andamento delle immatricolazioni di autovetture nuove in Europa, indicano che in un panorama negativo l'Italia è, fra i grandi mercati, uno di quelli che soffre di più. L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia arranca e non si intravede una via d'uscita a breve termine". Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di autoveicoli di tutti i brand commercializzati in Italia.

Aggiunge Cesare De Lorenzi, vicepresidente di Federauto: "Il mondo politico sembra stia facendo del proprio meglio, ma il Paese ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro, occupazione, dignità ai lavoratori. Come è noto la filiera dell'automotive in Italia occupa 1.200.000 addetti, fattura l'11,4% del PIL e partecipa al gettito fiscale complessivo per il 16,6%. Nonostante questi numeri la politica sembra non occuparsene lasciando che le aziende si sfaldino e che centinaia di migliaia di lavoratori vengano messi su una strada. Tra l'altro senza prospettive di altri impieghi".

Conclude Pavan Bernacchi: "I contatti con il Governo sono in corso, ma attendiamo un gesto concreto di attenzione. Sottolineo concreto, perché le chiacchiere stanno a zero. A noi servono dei provvedimenti tangibili come si è fatto per l'edilizia, la nautica, gli elettrodomestici. In questo senso accogliamo positivamente le dichiarazioni rilasciate a Missione Mobilità dal Vice Ministro dell'Economia Casero, e dal Presidente della Commissione Finanze alla Camera, Capezzone, in favore di interventi per la soppressione della tassa sulle auto di lusso e per la diminuzione della pressione fiscale sugli automobilisti. Sarebbe un primo segnale verso un settore distrutto dalla recente politica fiscale".



MF-Dow Jones News

indietro

Auto: Federauto; Italia arranca, ma da politica 1* segnale positivo

17/09/2013 12.54

ROMA (MF-DJ)--"I dati diffusi oggi dall'Acea, relativi all'andamento delle immatricolazioni di autovetture nuove in Europa, indicano che in un panorama negativo l'Italia e', fra i grandi mercati, uno di quelli che soffre di piu'. L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli e' la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia arranca e non si intravede una via d'uscita a breve termine".

Lo afferma in una nota Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari italiani di autoveicoli.

"Il mondo politico sembra stia facendo del proprio meglio, ma il Paese ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro, occupazione, dignita' ai lavoratori. Come e' noto la filiera dell'automotive in Italia occupa 1.200.000 addetti, fattura l'11,4% del PIL e partecipa al gettito fiscale complessivo per il 16,6%. Nonostante questi numeri la politica sembra non occuparsene lasciando che le aziende si sfaldino e che centinaia di migliaia di lavoratori vengano messi su una strada. Tra l'altro senza prospettive di altri impieghi", aggiunge il vicepresidente Cesare De Lorenzi.

"I contatti con il Governo - conclude Pavan Bernacchi - sono in corso, ma attendiamo un gesto concreto di attenzione. Sottolineo concreto, perche' le chiacchiere stanno a zero. A noi servono dei provvedimenti tangibili come si e' fatto per l'edilizia, la nautica, gli elettrodomestici. In questo senso accogliamo positivamente le dichiarazioni rilasciate a Missione Mobilita' dal Vice Ministro dell'Economia Casero, e dal Presidente della Commissione Finanze alla Camera, Capezzone, in favore di interventi per la soppressione della tassa sulle auto di lusso e per la diminuzione della pressione fiscale sugli automobilisti. Sarebbe un primo segnale verso un settore distrutto dalla recente politica fiscale".

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

MF-DJ NEWS

Astemia e piccola L'auto a senso unico

DI ALBERTO CAPROTTI

Numeri in rosso e speranze verdi. È nello spazio incolore tra queste due realtà opposte che galleggia il mondo dell'automobile, accampato al Salone di Francoforte che chiude domani senza aver trovato risposte alle sue domande. E nemmeno certezze sulla realtà dei fatti.

Da una parte la crisi di vendite in Europa (-4,9% ad agosto), un dato che porta il complessivo dei primi otto mesi dell'anno a -5,2%. Dall'altra i report che testimoniano l'ottimo stato di salute del comparto a livello mondiale, tanto da aver ormai recuperato del tutto gli effetti della crisi economica esplosa nel 2008.

Così mentre Fiat e gli altri costruttori generalisti (francesi soprattutto) piangono, diversa è la situazione dei produttori "premium" come Audi, Bmw e Mercedes, poco colpiti dalla recessione in Europa grazie alla loro presenza globale e particolarmente in Cina e Stati Uniti. Due mercati che quest'anno cresceranno rispettivamente del 15 e del 5 per cento.

È questo lo scenario ondivago che ha fatto da sfondo al Salone della capitale tedesca degli affari, con i costruttori capaci ancora di presentare più di 70 anteprime mondiali. Uno solo il tema dominante per cercare di aggirare l'ostacolo di una crisi di domanda che in Europa ancora non accenna a finire e creare nuove opportunità di mercato, gradite soprattutto ai giovani potenziali acquirenti: a Francoforte quest'anno hanno dominato i concept di vetture elettriche ed ibride plug-in, settore in cui solo i costruttori tedeschi lanceranno sul mercato 16 nuovi

modelli entro la fine del 2014.

Quella della corsa alla riduzione dei consumi, delle emissioni (e anche delle misure) delle auto che verranno, non è però una scelta dettata dall'ecologismo imperante ma un format al quale l'industria delle quattro ruote si deve per forza adeguare dopo che la Commissione Europea all'Ambiente ha imposto di contenere entro 95g di CO₂/km le emissioni delle auto di nuova fabbricazione entro il 2020. Attualmente il limite è pari a 160g di CO₂/km, e secondo uno studio recente, i costi aggiuntivi medi per passare a 95 g/km potranno variare tra i 600 e i 1.200 euro per veicolo, a seconda delle tecnologie adottate. Dunque il traguardo è davvero impegnativo anche se è previsto un sistema di compensazioni, ovvero i "supercrediti", che consentono di bilanciare modelli più inquinanti con altri a minori emissioni all'interno dello stesso marchio. Piccoli motori e piccoli pesi dunque sono e saranno strategici: due macro-categorie tecnologiche su cui i costruttori hanno varato colossali investimenti. A differenza delle innovazioni elettroniche, come i sistemi di ausilio alla dinamica di marcia o quelli per la guida semi o completamente autonoma

(altro argomento di spicco a Francoforte) che sono, nella maggior parte dei casi, progettati e sviluppati dai fornitori, motori e piattaforme sono quasi sempre un prodotto - e un problema - diretto della Casa automobilistica. Tutti i costruttori stanno dunque per introdurre, o l'hanno già fatto, piattaforme modulari costruite anche in funzione della riduzione dei pesi, con ampio ricorso - se il modello è di fascia più elevata - ai materiali leggeri come l'alluminio o il magnesio.

Sotto il cofano invece, il ricorso a propulsori elettrici o ibridi da scelta definitiva di qualcuno (per Toyota da tempo) o scommessa di altri (Renault), è diventato quasi un obbligo dilagante per tutti. Tranne che per Fiat ovviamente, che continua a credere solo nel Gpl e nel metano, re-

stando sulla sua barricata sempre ancorata al realismo di Marchionne, uno che l'elettricità probabilmente non la usa nemmeno per farsi la barba.

Resta il fatto che ben 16 delle 70 anteprime viste a Francoforte non sono alimentate con carburanti tradizionali. Qui l'industria tedesca - pesantemente sbilanciata

sulla produzione di auto di alta gamma, più potenti, redditizie ma anche più inquinanti - ha mostrato i muscoli, con gli stand di Audi, Porsche, Bmw e Volkswagen invasi da fili e prese di corrente che spuntano dai serbatoi delle loro vetture. Con l'intento appunto di riequilibrare la produzione per adeguarsi alle norme della Ue, ma anche di intercettare il segmento di clientela più giovane e sensibile ai temi ambientali.

Così, mentre la cancelliera Angela Merkel prometteva un milione di auto elettriche in circolazione nel suo paese entro i prossimi 7 anni, tra gli stand del Salone hanno brillato tanti prototipi intriganti - con Citroen Cactus e Smart Fourjoy in testa - frutto di idee progettuali persino eccessive, a testimonianza però di un gran desiderio di fare. Non solo esercizi di stile dunque, come dimostra la splendida i8 ibrida di Bmw, arrivata alla produzione di serie dopo essere stata per anni solo un sogno (e non a caso si chiamava Vision).

Meno lucide e appariscenti, ma infinitamente più vicine alla realtà dei bisogni di chi non è mentalmente (ed economicamente) così avanti, Francoforte ha offerto anche nuove auto più "normali": dalla concretissima Peugeot 308, alla piccola Hyundai i10, fino all'attesa GLA, il

Suv compatto di Mercedes, o le nuove Nissan X-Trail e Mazda

3. Consumi ridotti, misure accettabili per chi vive nel traffico, forme più tradizionali: il futuro al volante è già qui. E può anche non essere così grigio come sembra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TOG AIUTA I BAMBINI CON MALATTIE NEUROLOGICHE COMPLESSE. E TU?

BLOGMOTORI



di Vincenzo Borgomeo

27 SET 2013

I concessionari su Iva e accise: 'Cornuti e mazzati'

Facebook Mi piace

1 Tweet

+1 0

Mail

Stampa

RICERCA NEL BLOG

Nuove tasse sull'auto, insorge l'associazione concessionari Federauto. Ecco il loro documento ufficiale

"La bozza del Decreto Legge licenziata oggi suona per Federauto come una beffa dopo gli innumerevoli danni subiti dalla filiera ad opera degli ultimi governi. La batosta per l'auto è infatti doppia: l'Iva sarà comunque aumentata a gennaio e, per procrastinare di pochi mesi l'evento, si è pensato tanto per cambiare di aumentare sin da subito le accise sui carburanti. E tutto questo a fronte di una perdita del mercato delle immatricolazioni che ad oggi sfiora il -17% rispetto agli stessi giorni lavorativi di settembre del 2012". Lo ha detto oggi Filippo Pavan Bernacchi il presidente di Federauto, che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, camion e autobus di tutti i brand commercializzati in Italia.

L'Osservatorio Federauto, rivelatosi nel tempo molto affidabile, indica infatti ad oggi un'ulteriore perdita a doppia cifra rispetto al progressivo di settembre 2012, al netto delle kmzero che saranno presumibilmente conteggiate negli ultimi giorni del mese e che potrebbero alterare molto il dato finale.

"Sull'Iva – ha proseguito Pavan Bernacchi – ci sentiamo 'cornuti e mazzati'. Per scongiurare l'aumento si interviene ancora sulle accise dei carburanti mettendo le mani in tasca agli automobilisti, alle aziende, alle famiglie. Poiché il trasporto su gomma in Italia la fa da padrone, per effetto degli aumenti delle spese di trasporto, aumenteranno anche tutti i prezzi dei beni. Da gennaio poi aumenterà l'Iva che si applica anche ai carburanti, in un giro vizioso che farà aumentare ancora le merci, con l'effetto di aver distrutto centinaia di migliaia di posti di lavoro e di togliere speranza a chi è in cassa integrazione. A questo punto – ha concluso il presidente di Federauto – sarebbe stato meglio aumentare l'Iva subito. Avremmo dovuto scontare un solo aumento anziché due. L'effetto sarà sempre il solito: una contrazione dei consumi che costringerà lo Stato a varare nuove tasse finché il sistema non crollerà, non essendo più in grado l'economia privata di mantenere la spesa pubblica".



NOTIZIE RADIOCOR - ECONOMIA

Il Sole
24 ORE Radiocor
Agenzia d'informazione

Tweet 0

Mi piace 0

+1 0

FEDERAUTO: AUTOVEICOLI COMUNQUE "CORNUTI E MAZZIATI" CON IVA O ACCISE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 27 set - "La bozza del Decreto Legge licenziata oggi suona per Federauto come una beffa dopo gli innumerevoli danni subiti dalla filiera ad opera degli ultimi governi. La batosta per l'auto e' infatti doppia: l'Iva sara' comunque aumentata a gennaio e, per procrastinare di pochi mesi l'evento, si e' pensato tanto per cambiare di aumentare sin da subito le accise sui carburanti. E tutto questo a fronte di una perdita del mercato delle immatricolazioni che ad oggi sfiora il -17% rispetto agli stessi giorni lavorativi di settembre del 2012". Lo ha detto oggi Filippo Pavan Bernacchi il presidente di Federauto, che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, camion e autobus di tutti i brand commercializzati in Italia. L'Osservatorio Federauto, rivelatosi nel tempo molto affidabile, indica infatti ad oggi un'ulteriore perdita a doppia cifra rispetto al progressivo di settembre 2012, al netto delle kmzero che saranno presumibilmente conteggiate negli ultimi giorni del mese e che potrebbero alterare molto il dato finale

'Sull'Iva - ha proseguito Pavan Bernacchi - ci sentiamo 'cornuti e mazziati'. Per scongiurarne l'aumento si interviene ancora sulle accise dei carburanti mettendo le mani in tasca agli automobilisti, alle aziende, alle famiglie. Poiche' il trasporto su gomma in Italia la fa da padrone, per effetto degli aumenti delle spese di trasporto, aumenteranno anche tutti i prezzi dei beni. Da gennaio poi aumentera' l'Iva che si applica anche ai carburanti, in un giro vizioso che fara' aumentare ancora le merci, con l'effetto di aver distrutto centinaia di migliaia di posti di lavoro e di togliere speranza a chi e' in cassa integrazione. A questo punto - ha concluso il presidente di Federauto - sarebbe stato meglio aumentare l'Iva subito. Avremmo dovuto scontare un solo aumento anziche' due. L'effetto sara' sempre il solito: una contrazione dei consumi che costringera' lo Stato a varare nuove tasse finche' il sistema non collassera', non essendo piu' in grado l'economia privata di mantenere la spesa pubblica".

Red-

(RADIOCOR) 27-09-13 19:10:08 (0416) 5 NNNN

Bufera sui carburanti, resta in bilico la mossa da 3 centesimi sulle accise

IL CASO

ROMA Almeno per ora l'ottavo ritocco delle accise in nemmeno tre anni non è riuscito. Il dossier è congelato da un accordo politico che non c'è, sopraffatto dal fuoco di sbarramento arrivato da ogni angolo: dai petrolieri che parlano di «scelta irresponsabile» e «controproducente», dai benzinai che minacciano lo sciopero, dai produttori di auto che annunciano la debacle delle immatricolazioni a settembre (-17%), e più in generale dai consumatori pronti a fare i conti dell'ennesima stangata. E come dargli torto con l'aria pesante che tira sui consumi e in particolare sulla domanda di carburanti.

Per ben sette volte dal 2011 a oggi si è pescato anche nel tesoretto delle accise per coprire i buchi del bilancio pubblico. E se ieri fos-

sero state confermate le ipotesi contenute nel decreto destinate a scongiurare un immediato rincaro dell'Iva, l'odiosa tassa sul carburante, che nel 2005 pesava per circa 56 centesimi per ogni litro di benzina, rischiava di arrivare a 0,748 euro da subito e 0,753 fino a febbraio 2015 (il prezzo alla pompa della benzina sarebbe passato da 1,738 a 1,768 euro, con il gasolio da 1,664 a 1,694 euro). Come se non fosse noto, dati Istat alla mano dicono le associazioni dei consumatori, che toccare le accise, seppure di soli 2 centesimi (2,5 da gennaio) può costare più di un incremento immediato dell'Iva nel portafoglio delle famiglie.

AUTOMOBILISTI TARTASSATI

Non solo. Gli automobilisti «connoti e mazziati, come li definisce Federauto, digerito subito l'antipasto delle accise non si sarebbero certo salvati dall'aumento del-

l'Iva a gennaio. Tanto vale quindi ingoiare subito un ritocco dell'1%, visto che a conti fatti, può pesare pressappoco la metà rispetto a una maggiore accisa sul prezzo del carburante.

Al contrario il doppio pacco assicurato a gennaio nasconde un incremento complessivo nel prezzo della benzina pari a 5 centesimi (3 per le accise e altri 2 dopo il passaggio dell'iva al 22%) con un peso del fisco che sfonda il 60% del prezzo alla pompa. Perché non solo si pagano le accise, il paradosso è che su queste tasse odiose si paga anche l'Iva. Ma la beffa, per ora sfumata, non è solo per gli automobilisti, visto che ancora l'86% delle merci in Italia viaggia su gomma. Il rincaro generalizzato accise-Iva è di quelli che si farebbero sentire un po' su tutti i prodotti che ogni giorno troviamo sugli scaffali dei negozi o dei supermercati. Tutto questo

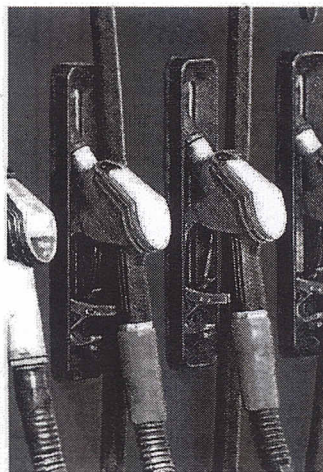
per pochi centesimi? I numeri degli ultimi anni parlano chiaro. Rispetto al 2010, sottolinea un'analisi della Cgia una famiglia media con un'auto a benzina che percorre 15.000 chilometri all'anno ha subito negli ultimi 3 anni un rincaro di 216 euro. Che salirà a 219 euro con l'aggravio dell'Iva al 22% (275 euro per il Codacons, di cui 66 per i carburanti). Molto peggio sono andate le cose per chi ha un'autovettura di media cilindrata a gasolio: per 25.000 chilometri all'anno percorsi il rincaro degli ultimi 3 anni è stato di 372 euro. Senza dimenticare che dall'inizio della crisi alla fine del 2012, il Pil nazionale è diminuito di 7 punti percentuali e la spesa delle famiglie di 5 punti. Se poi l'effetto nelle casse dello stato fosse garantito, almeno un risultato sarebbe stato raggiunto dopo tanti sacrifici. Il calo nei consumi di carburanti, denunciato dall'Unione petrolifera, è continuato anche nei mesi estivi. Con un -5,6% registrato solo ad agosto (-7,1% dall'inizio dell'anno). Un buco nel gettito fiscale che nei primi otto mesi dell'anno ha sfiorato gli 800 milioni (-3,1%). Iva del settore compresa. Solo per le accise il mancato incasso è di 315 (140 milioni ad agosto). Questi numeri qualcosa vorranno dire.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I possibili aumenti

	prezzo attuale	dopo l'aumento dell'accisa di 2,5 centesimi	
BENZINA			
prezzo industriale	0,708	0,708	
accisa	0,728	0,753	
iva	0,302	0,307	
componente fiscale	(59%) 1,03	(60%) 1,06	
prezzo alla pompa	1,738	1,768	
DIESEL			
prezzo industriale	0,758	0,758	
accisa	0,617	0,642	
iva	0,289	0,294	
componente fiscale	(54%) 0,906	(55%) 0,936	
prezzo alla pompa	1,664	1,694	



Per bloccare l'aumento Iva benzina a rischio rincari

I CONSUMATORI: OGNI FAMIGLIA SPENDEREBBE 66 EURO IN PIÙ SOLO PER FARE IL PIENO



MERCATO

La ripresa non arriva, Federauto chiede al Governo interventi concreti per il settore

■ Attese di ripresa rinviate a settembre per il mercato dell'auto in Italia: è quanto rileva il Centro studi Promotor, che definisce «doccia scozzese» gli ultimi dati relativi all'andamento del mercato europeo dell'auto.

«Per l'Italia, che nella prima parte dell'anno ha visto le immatricolazioni collocarsi su livelli inferiori del 50% rispetto ai dati ante-crisi, la caduta della domanda nel 2013 - commenta il Centro studi bolognese - è apparsa in rallentamento dall'inizio dell'anno. In luglio il calo sullo stesso mese del 2012 si era ridotto all'1,6% e ci si attendeva il primo dato positivo in agosto in coerenza con le previsioni ufficiali di miglioramento del quadro economico. Così non è stato, in quanto agosto ha fatto registrare un calo del 6,6%».

Proprio facendo riferimento alla difficile congiuntura, i dati diffusi dall'Acea sul mercato dell'auto europeo indicano che «in un panorama negativo l'Italia è, fra i grandi mercati, uno di quelli che soffre di più. L'economia reale, di cui il mercato degli autoveicoli è la principale cartina di tornasole, non mente: l'Italia continua ad arrancare e non si intravede una via d'uscita a breve termine». Così si esprime Filippo Pavan Bernacchi, presidente di



Federauto, commentando l'andamento delle immatricolazioni di nuove auto per quello che concerne il Vecchio Continente.

Il vicepresidente di Federauto, Cesare De Lorenzi, aggiunge che «il

mondo politico sembra stia facendo del proprio meglio, ma il paese ha bisogno di risposte immediate che facciano ripartire i consumi interni, che rilancino le aziende, le uniche che possono dare lavoro,

occupazione, dignità ai lavoratori. Come è noto la filiera dell'automotive in Italia occupa 1.200.000 addetti, fattura l'11,4% del Pil e partecipa al gettito fiscale complessivo per il 16,6%. Nonostante questi numeri - sottolinea ancora Cesare De Lorenzi -, la politica sembra non occuparsene, lasciando che le aziende si sfaldino e che centinaia di migliaia di lavoratori vengano messi su una strada. Tra l'altro senza prospettive di altri impieghi».

«I contatti con il Governo - conclude il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi - sono in corso, ma attendiamo un gesto concreto di attenzione. Sottolineo concreto, perché le chiacchiere stanno a zero. A noi servono dei provvedimenti tangibili come si è fatto per l'edilizia, la nautica, gli elettrodomestici. In questo senso - conclude Pavan Bernacchi - accogliamo positivamente le dichiarazioni del vice ministro dell'Economia Casero e del presidente della Commissione finanze alla Camera Capozzone a favore di interventi per la soppressione della tassa sulle auto di lusso e per la diminuzione della pressione fiscale sugli automobilisti. Sarebbe sicuramente un primo segnale verso un settore distrutto dalla recente politica fiscale».





[Home](#) > [Attualità](#) > Batoste accise: ma il Governo Letta non si vergogna?!

Batoste accise: ma il Governo Letta non si vergogna?!

Anche questo Governo si accanisce contro gli automobilisti: altre accise in arrivo

Categoria: **Attualità** | 30 Settembre 2013

Il Governo Letta, esattamente come tutti gli Esecutivi che l'hanno preceduto, si accanisce contro gli automobilisti: sono in arrivo altre accise sul carburante. Infatti, il Governo dovrebbe congelare l'Iva dal primo ottobre al 31 dicembre aumentando sia le accise sui carburanti sia gli acconti Ires e Irap di novembre sulle società di capitali. Lo si evince dalla **bozza del decreto legge che il ministero dell'Economia ha preparato per il Consiglio dei ministri**. Tuttavia, l'attuale crisi di Governo mette in forse il tutto e l'Iva potrebbe aumentare al 22% da un momento all'altro.

QUALI PROVVEDIMENTI - L'obiettivo del Governo Letta è (o meglio era) congelare fino a dicembre l'aliquota Iva oggi pari al 21%, ma questo ha un costo di 1,056 miliardi. Alla voce coperture la bozza prevede che gli acconti Ires e Irap salgano "solo nel 2013" al 103 dal 101% (la relazione tecnica stima 890 milioni di gettito). Invece, le accise su benzine e gasolio salgono di 2 centesimi fino al 31 dicembre 2013, e di 2,5 centesimi dal primo gennaio 2014 al 15 febbraio 2015 (il Tesoro si aspetta di incassare 184,9 milioni quest'anno e 906,6 milioni nel 2014). **Il decreto stabilisce inoltre che "entro il 31 dicembre" il governo ridefinisca le aliquote ridotte del 4 e del 10% "nonché gli elenchi dei beni da assoggettare alle medesime in modo tale da assicurare, a decorrere dall'anno 2014, l'invarianza del gettito complessivo"**. Inoltre, la bozza riduce il rapporto deficit/Pil del 2013 al 3 dal 3,1% accantonando "le disponibilità di competenza e di cassa relative alle spese rimodulabili del bilancio dello Stato". Il decreto rifinanzia poi la cassa integrazione in deroga del 2013 con altri 330 milioni e incrementa di 120 milioni il Fondo di solidarietà.

MISURE DISASTROSE - "Provvedimenti disastrosi che, se varati, avranno effetti pesantissimi sulle famiglie. Solo queste due misure determinerebbero, a regime, **una stangata pari a 275 euro a famiglia: 66 euro circa per i maggiori costi complessivi legati ai rifornimenti di carburante; 209 euro per l'aumento dell'Iva dal 21 al 22%**. Senza contare gli effetti indiretti sui prezzi al dettaglio, considerati arrotondamenti e aumento dei listini dei prodotti trasportati". Così il Codacons bocchia l'aumento delle accise e l'aumento dell'Iva che comunque arriverà a gennaio: *opinione condivisibile. "Aumentare l'Iva e le accise sulla benzina, vuol dire impoverire ulteriormente i cittadini, con conseguente calo dei consumi, una ondata di chiusure nel settore del commercio, incremento della disoccupazione e danni immensi per l'economia nazionale"*, afferma il presidente del Codacons Carlo Renzi. Lo slittamento dell'aumento dell'imposta al 1 gennaio 2014 verrà coperto quasi interamente con l'aumento degli acconti Ires e Irap in capo alle imprese. Infatti, da quest'ultima misura la relazione tecnica prevede di incassare negli ultimi 3 mesi di quest'anno 890 milioni di euro che andrebbero a coprire il miliardo che verrà a mancare nelle casse dello Stato a seguito dello slittamento dell'aumento dell'Iva dal 21 al 22%. In una fase economica così difficile e di scarsa liquidità, è assurdo chiedere un ulteriore sforzo agli italiani, specie agli automobilisti, già tartassati da anni.

È DA IRRESPONSABILI - *"È ormai evidente a tutti che il bancomat dei carburanti si è rotto e sarebbe assolutamente irresponsabile aumentare ancora le accise sui carburanti creando nuove spinte recessive - lo afferma il presidente dell'Unione petrolifera, Alessandro Gilotti -. Comprendiamo le esigenze di bilancio dello Stato, ma l'unica strada è quella di una riduzione della spesa pubblica e non quella, ormai palesemente inefficace, dell'aumento delle accise che avrebbe effetti negativi non solo sui consumatori alle prese con un carico fiscale ormai fuori controllo, ma anche sull'industria della raffinazione da tempo in crisi e l'Erario che nei primi otto mesi dell'anno ha già perso 870 milioni di euro per i minori consumi"*. Questo, in effetti, **non farebbe altro che allontanarci ancora di più dall'Europa tenuto conto che la differenza di prezzo con gli altri Paesi europei è quasi interamente addebitabile alle tasse**, visto che il prezzo industriale è sostanzialmente in linea con la media Ue. E aumentare le accise a cosa serve per poi la gente usa meno l'auto? E poi attenzione, il gettito fiscale potrebbe anche scendere, come appena successo.

FEDERAUTO CRITICA - *"La bozza del decreto suona per Federauto come una beffa dopo gli innumerevoli danni subiti dalla filiera ad opera degli ultimi governi. La batosta per l'auto è infatti doppia: l'Iva sarà comunque aumentata a gennaio e, per procrastinare di pochi mesi l'evento, si è pensato tanto per cambiare di aumentare sin da subito le accise sui carburanti. E tutto questo a fronte di una perdita del mercato delle immatricolazioni che ad oggi sfiora il -17% rispetto agli stessi giorni lavorativi di settembre del 2012".* Lo ha detto oggi Filippo Pavan Bernacchi il presidente di Federauto, che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, camion e autobus di tutti i brand commercializzati in Italia. Da gennaio poi aumenterà l'Iva che si applica anche ai carburanti, **in un giro vizioso che farà aumentare ancora le merci, con l'effetto di aver distrutto centinaia di migliaia di posti di lavoro** e di togliere speranza a chi è in cassa integrazione. *"A questo punto - ha concluso il presidente di Federauto - sarebbe stato meglio aumentare l'Iva subito. Avremmo dovuto scontare un solo aumento anziché due. L'effetto sarà sempre il solito: una contrazione dei consumi che costringerà lo Stato a varare nuove tasse finché il sistema non collasserà, non essendo più in grado l'economia privata di mantenere la spesa pubblica".*

di Redazione2

L'addizionale ha portato 140 mln invece dei 168 attesi, denuncia l'automotive

Superbollo effetto boomerang

Auto di lusso, il gettito diminuisce invece di crescere

DI VALERIO STROPPA

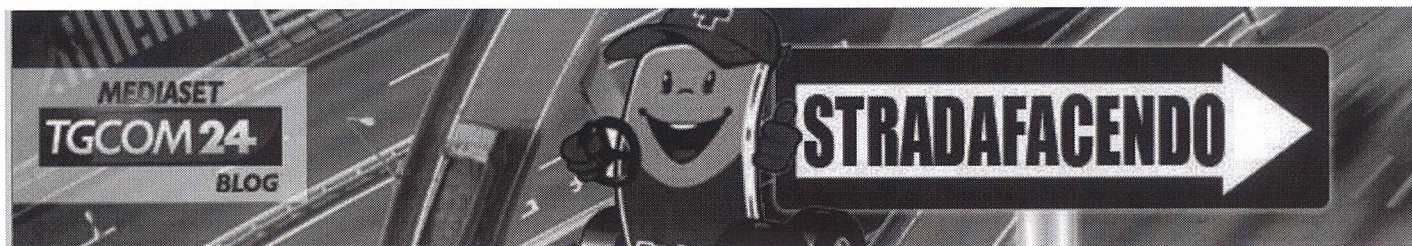
Il superbollo sulle auto di lusso fa diminuire il gettito anziché aumentarlo. A fronte dei 168 milioni di euro attesi dall'addizionale, per il 2012 lo stato ne ha persi 140. La sovrattassa è «dannosa e controproducente» e per questo va abolita. Ad affermarlo sono le sei principali associazioni della filiera dell'automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae), che in una lettera congiunta al ministro dell'economia chiedono l'eliminazione del prelievo

introdotto dal dl n. 98/2011. Nato originariamente per colpire le auto con potenza superiore ai 225 kw (10 euro per ogni kw supplementare), dal 2012 l'applicazione è stata estesa ai veicoli con potenza over 185 kw (20 euro per ciascun kw in più). Ciò ha innescato un forte decremento della domanda: nel 2012 le nuove immatricolazioni sono calate del 35%, contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso, mentre l'usato del 37%. Non solo. L'aggravio fiscale ha anche dato vita a una serie di pratiche elusive per schivare il superbollo: dai «falsi

leasing» con targa tedesca o ceca (si veda *ItaliaOggi* del 27 luglio 2012) all'aumento delle radiazioni per esportazione, con successiva reimmatricolazione del veicolo con targa estera. «In definitiva, oltre a condizionare negativamente il mercato, l'addizionale ha prodotto effetti negativi per l'erario a causa alla riduzione delle immatricolazioni e del parco circolante», evidenziano le sei sigle. Nello specifico, secondo le associazioni lo stato ha visto sfumare 93 milioni di Iva e 13 milioni di superbollo, le regioni 19,8 milioni di bolli auto, le province 5,2

milioni di Ipt e 9 milioni di addizionale Rc auto. Per un totale di 140 milioni di euro. «Appare opportuna e urgente l'abolizione della sovrattassa», conclude la lettera, «anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio. Nonostante le evidenti difficoltà del settore, infatti, dal 2009 a oggi il carico fiscale sulla motorizzazione ha continuato a crescere, superando nel 2012 i 72 miliardi di euro». Vale a dire il 17% delle entrate tributarie nazionali. Nei giorni scorsi peraltro il viceministro dell'economia Luigi Casero aveva «aperto» alla cancellazione del superbollo (si veda *ItaliaOggi* del 17 settembre 2013).





Il superbollo è controproducente: il fisco ha già perso 140 milioni di euro

Abolire il superbollo. Lo chiedono, con una lettera al Ministero dell'Economia, le associazioni filiera automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca, Unrae) evidenziando che nel solo 2012 il superbollo ha prodotto una perdita complessiva, tra minori entrate e mancato introito di circa 140 milioni di euro.

Il superbollo era nato nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, mentre in realtà ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'erario, il mercato auto e il suo indotto.

Nel dettaglio – evidenzia la nota delle associazioni automotive – i 140 milioni di euro di mancati introiti fiscali nel 2012 sono così suddivisi: per lo Stato 93 milioni di gettito Iva e 13 milioni di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di mancata Ipt e circa 9 milioni di addizionale su Rc Auto. Colpa di "una serie di fenomeni non previsti e controproducenti, innescati dal provvedimento stesso". Come la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW (-35 per cento nel 2012 contro il -19,8 per cento del mercato auto nel suo complesso); la proliferazione, nel nord Italia, di "falsi leasing" di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani. Quindi con mancato versamento dell'Iva, del bollo, del superbollo, dell'Ipt, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'Rc Auto, oltre all'impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti. "A questo", precisa la nota, "si aggiunge il fenomeno della "esterovestizione" di veicoli, radiati per esportazione in Paesi Ue, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena". Altra conseguenza del superbollo è stato "il boom di radiazioni per esportazione sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per il Paese a partire dal secondo anno". Per queste ultime – precisano le Associazioni – la tendenza è confermata dai dati di esportazione, che mostrano nel 2012 volumi più che raddoppiati per le autovetture sopra i 185 kW (da circa 13.000 unità del 2011 a quasi 29.000, +115 per cento). Infine, l'imposta ha determinato "il crollo dei passaggi di proprietà relativi ad autovetture sopra i 185 kW, ridotti del 37% nel 2012 rispetto al 2011". "Appare, quindi opportuna e urgente", concludono le associazioni, "l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto".

L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta con un importo pari a 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante. Dal 1 gennaio 2012, invece, la sovrattassa è stata portata a 20/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.



di Stefania Favà del Core



La ripresa si avvicina ma non per l'Italia e intanto il mercato dell'auto continua a soffrire... di solitudine

L'annuncio dei primi settembre è di quelli che ognuno di noi sta aspettando da tempo: secondo l'Eurostat nella seconda stima del 2013, l'Europa è tecnicamente fuori dalla recessione con il Pil a +0,3% nel secondo trimestre dell'anno. Ma ecco la doccia fredda: per l'Italia la fine del tunnel è ancora lontana. Dopo l'allarme sulla competitività, il dato che riguarda il nostro Paese è rimasto infatti negativo a -0,2%, tra i peggiori dell'eurozona insieme a Olanda, Slovenia e Cipro, il nostro Paese ha infatti ceduto ancora posizioni (-7 in un anno) ed è scivolato al 49esimo posto nella classifica della competitività su 148 economie censite. A pesare sul punteggio italiano sono in particolare l'inefficienza sul mercato del lavoro (che vale il 137esimo posto) e lo sviluppo del mercato finanziario (124). Davanti a noi ci sono, tra gli altri, Lituania e Barbados. Che dire! Dal nostro punto di vista il problema sta in una politica fatta di tasse e riduzione di spesa, invece che di crescita ed incentivi agli acquisti; una politica che ha colpito tutti i settori, certamente, ma in maniera più drammatica quello dell'auto che continua a registrare cali di vendite (ad agosto -6,6% pari a 52.997 unità contro le 56.715 dell'agosto 2013, il 39novesimo calo consecutivo) ma anche di ordini di auto nuove.

Come ben ricordato da mesi dal Presidente di FEDERAUTO Filippo Pavan Bernacchi, la filiera dell'automotive in Italia occupa 1.200.000 addetti, fattura l'11,4% del PIL e partecipa al gettito fiscale complessivo per il 16,6%, ma nonostante questi numeri la politica non si occupa del settore lasciando che le aziende si sfaldino e che centinaia di migliaia di lavoratori vengano messi su una strada.

Sul piatto le associazioni di settore, ma anche noi giornalisti, di proposte ai governi che si sono succeduti ne abbiamo fatte tante, prendendo spunto da paesi come Francia e Germania che dalla recessione stanno uscendo, ma ogni volta che si parla di rivisitare il bollo e il superbollo, di abolire il PRA di stimolare la domanda di vetture a basso impatto ambientale a fronte della rottamazione di vetture obsolete, non veniamo ascoltati o peggio si aumentano le accise sui carburanti o si aggiungono tasse sulle pratiche auto, penalizzando anche l'usato; non si capisce che **l'automobile potrebbe guidare la rinascita del nostro Paese** garantendo un maggior gettito fiscale per lo Stato, migliorando la qualità dell'aria, garantendo maggiore sicurezza, minori costi per feriti e morti sulle strade, minor ricorso agli ammortizzatori sociali e la salvaguardia di centinaia di migliaia di posti di lavoro.

Ma il settore dell'auto non si arrende ed ecco che **al Salone di Francoforte** l'auto è protagonista con tantissime novità, sia in termini di stile che di tecnologie rivolte sempre più in difesa dell'ambiente, della sicurezza e di una mobilità sempre più sostenibile. Fra tutte da notare il lancio della gamma elettrica di BMW con la i3, una vettura del segmento premium equipaggiata con una motore elettrica da 125 kW alimentato a livello energetico da una batteria agli ioni di litio, mentre più convenzionale ecco la nuova Peugeot 308 o la Mercedes GLA.

In questo numero 2000 di Motor, un numero che dà il senso della storicità della nostra rivista, vi raccontiamo tutto questo ed altro ancora, con un occhio all'attualità del settore dell'auto, ma anche alla sua storia ed alla tecnologia. Buona lettura e TANTI AUGURI MOTOR, MILLE DI ALTRI NUMERI. **M**