



RASSEGNA STAMPA

OTTOBRE 2013

Aggiornamento 4 novembre 2013

COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
FEDERAUTO: A OTTOBRE SI PROFILA UN NUOVO CALO STIMATO AL -5%	30 ottobre 2013
FEDERAUTO PARTECIPA AL PRIMO INCONTRO PROMOSSO DAL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, FLAVIO ZANONATO, RIVOLTO AI RAPPRESENTANTI DELLA FILIERA AUTOMOBILISTICA ITALIANA	24 ottobre 2013
FEDERAUTO: MERCATO AUTO SETTEMBRE -2,9%. CON IL FRENO A MANO TIRATO L'AUTO NON RIPARTE	1 Ottobre 2013

Immatricolazioni

**Vendite auto -2,3% a settembre
Fiat fa peggio e crolla dell'11%**

TORINO — Nemmeno lo spauracchio dell'aumento dell'Iva (in media 200 euro in più per auto acquistata) spinge il mercato in terreno positivo nel confronto con un settembre 2012 che era già disastroso. L'indice delle vendite in Italia di settembre 2013 è negativo per il 2,9 per cento. «Colpa della crisi e delle tasse sui carburanti» dice Federauto, l'associazione dei concessionari. «Dobbiamo purtroppo rimandare a ottobre l'attesa del ritorno del segno più che una serie di indicatori sulla propensione al consumo fanno ritenere possibile», aggiunge Giamprimo Quagliano, direttore del Centro studi Promotor.

**Il Lingotto:
"Non abbiamo voluto seguire i concorrenti in una guerra di prezzi"**

Nel mercato negativo, il Lingotto fa peggio: perde l'11 per cento e scende al 27 per cento di quota, il 2,7 per cento in meno dello scorso anno, ben al di sotto della quota psicologica del 30 per cento. A trainare in basso i marchi di Torino il tonfo di Lancia e Alfa. La Fiat giustifica il calo con «la scelta di non seguire la concorrenza in una assurda battaglia dei prezzi». Il Lingotto si consola con l'incremento dell'1 per cento delle vendite Chrysler in Usa mentre nel principale mercato del nuovo continente Gme Volkswagen registrano cali a due cifre (-11 e -12 %).

(p.g)



I NUMERI DELLE VENDITE

IMMATRICOLAZIONI NEL MESE DI SETTEMBRE

2012	109.543	↓ -2,9%
2013	106.363	

1.000.032 immatricolazioni nei primi nove mesi del 2013



-8,34%

rispetto allo stesso periodo 2012

IL GRUPPO FIAT

Immatricolazioni

Settembre 2013 **21.700**



-9,80%

rispetto allo stesso periodo 2012

216.500 le immatricolazioni nei primi nove mesi del 2013

↓ **-5,2%** rispetto allo stesso periodo 2012

LE QUOTE DI MERCATO

Settembre 2013

27,5%



Settembre 2012

30,24%



P&G/L

A settembre -2,9% Altro mese no per l'auto Con l'Iva su andrà peggio

FIAT ANCORA GIÙ

Sono state oltre 29 mila le immatricolazioni di Fiat Group Automobiles in settembre, l'11,7% in meno rispetto allo stesso mese del 2012.

Secondo i dati diffusi ieri dal Ministero dei Trasporti il mese di settembre si è chiuso con 106.363 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una flessione del -2,9% rispetto a settembre 2012. A settembre la quota di mercato di Fiat in Italia si è attestata al 27,47% in calo rispetto al 30,22% dello stesso periodo di un anno fa e al 29,65% di agosto.

«Nonostante la correzione degli ultimi giorni del mese e la conseguente robusta iniezione di km 0, il mese di settembre si è chiuso con un dato negativo rispetto al modesto risultato dello scorso anno e fortemente passivo (-27,6%), se confrontato con settembre 2011, quando sono state immatricolate circa 147.000 autovetture nuove su un mercato finale di 1.748.981 pezzi. È chiaro che nelle condizioni attuali il mercato auto ha il freno a mano tirato», commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto.

«Il blocco del mercato automobilistico non ha una particolare correlazione con le tensioni politiche degli ultimi giorni - aggiunge - Queste però ci danneggiano perché riducono le nostre possibilità di dialogo con il Governo alla ricerca di soluzioni, ingenerando un clima di incertezza che frenerà ancora i consumatori. Il mercato dell'auto è fermo perché, oltre alle conseguenze

della recessione, l'auto sconta una pressione fiscale assurda e costi di gestione senza controllo». Lo dimostra, da ultimo, prosegue, «il nuovo aumento dell'aliquota Iva al 22% ed il conseguente ritocco del prezzo dei carburanti. Per gli acquisti di auto parliamo di un incremento medio di circa 200 euro, che frenerà ancora i consumi interni, e lo Stato, pur avendo aumentato le tasse, ne introiterà in meno poiché le aliquote si applicheranno a minori fatturati».

«Il 27 settembre le immatricolazioni, sui pari giorni lavorativi del settembre 2012, flettevano di circa il 17%», prosegue Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del Gruppo Fiat. «Il dato finale - aggiunge - è migliorato molto per l'effetto combinato di due motivi: da un lato scadevano molti obiettivi trimestrali assegnati ai concessionari, dall'altro chi aveva un portafoglio ha accelerato le targhe entro il 30 settembre, per consentire ai clienti di risparmiare un punto percentuale di Iva che, su una auto, equivale mediamente a 200 euro».

Questo fa sì, a nostro avviso, conclude, «che il dato di settembre penalizzerà il mese di ottobre e che per avere una lettura corretta, anche a livello di ogni singolo brand, bisognerà poi sommare i due mesi».



«Per comprare un'automobile 200 euro in più»

Settembre per l'auto si è chiuso con un dato negativo rispetto al modesto risultato dello scorso anno e fortemente passivo (-27,6%) se confrontato con settembre 2011. È chiaro che nelle condizioni attuali il mercato auto ha il freno a mano tirato. Questo il commento del presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, secondo cui l'aumento dell'Iva si traduce in 200 euro in più per gli acquisti di auto.



Auto in retromarcia da quaranta mesi

www.ecostampa.it

DA MILANO

Settembre è stato il quarantesimo mese di calo per il mercato italiano dell'auto. Le immatricolazioni del mese scorso sono state 106mila, il 2,9% in meno rispetto a un anno fa. Sarebbe andata anche peggio, spiegano dal Centro studi Promotor, ma il timore dell'aumento dell'Iva ha spinto molti italiani ad accelerare le pratiche per l'acquisto di una macchina nuova senza subire il rincaro dell'1%, che sul prezzo di un'auto non è un rialzo insignificante. Il bilancio di questi nove mesi del 2013 per i concessionari italiani è di 1 milione e 91mila auto immatricolate, l'8,3% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno passato. Si va verso un 2013 con 1,3 milioni di auto vendute, 100mila in meno degli 1,4 milioni dell'anno passato e quasi mezzo milione di auto in meno nel confronto con il 2011.



Per la Fiat il bilancio dei primi nove mesi dell'anno sono 285mila auto immatricolate, 33mila in meno (-10,5%) rispetto a un anno fa. Soffrono, in particolare, i marchi Lancia (-22,5% rispetto all'anno scorso) e Alfa Romeo (-25,5%), tiene meglio il marchio Fiat (-5,2%), rafforzato dall'allargamento della gamma della 500 e dai buoni risultati della nuova Panda. Le vendite italiane delle auto Chrysler, Jeep e Dodge sono ancora limitate: solo 4.362 immatri-

colazioni da gennaio, 654 in meno rispetto a un anno fa e una quota di mercato dello 0,44%. La Volkswagen, con 80mila immatricolazioni a suo marchio, 37mila Audi, e oltre 15mila vetture a marchio Skoda e Seat si conferma il secondo maggiore gruppo del Paese (e le immatricolazioni complessive sono scese del 9,2%). Giù del 12% le vendite di Peugeot-Citroën, del 13,7% quelle di Ford, del 13,6% quelle di Opel. Migliora, invece, Renault (50mila auto, +7%) mentre contiene le perdire Toyota (-1,9%, con 46mila vetture). Alle associazioni di categoria non resta che rilanciare l'allarme. I concessionari, uniti nell'Anfia, chiedono almeno di evitare l'inasprimento delle accise a partire da gennaio (previsto dal Decreto del Fare). Le case estere (Unrae) e **Federauto** chiedono una riduzione del carico fiscale. (P. Sac.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite di Fiat Group Automobiles

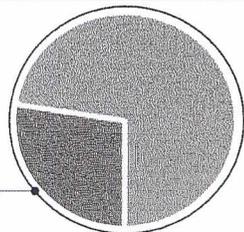
VETTURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

Settembre 2013

29.227

Rispetto a settembre 2012

-11,7%

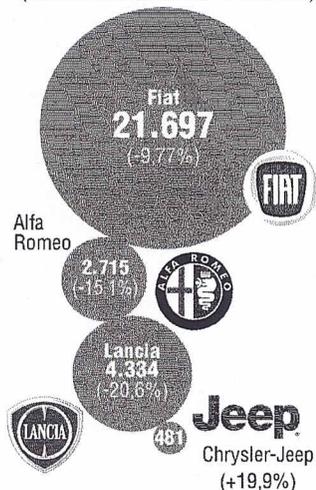


27,48%
(30,2% a settembre 2012)

ANSA centimetri

I MARCHI

(immatricolazioni e var. su set 2012)



Auto, 40esimo mese di vendite in calo Fiat cede l'11%: «No a guerra dei prezzi»

L'allarme

Mercato bloccato Nordio: ridurre oneri per gli automobilisti

Un mercato dell'auto indietro di 37 anni. È quello che in Italia si è registrato a settembre, con l'immatricolazione di appena 106mila e 363 nuove vetture e un calo rispetto a un anno fa del 2,9%. Eppure, sostengono gli osservatori, senza la corsa all'acquisto dell'auto nuova prima dello scatto odierno di un punto di Iva, poteva andare peggio. Il consuntivo dei primi nove mesi mostra comunque un mercato in calo dell'8,34% a fronte di mille e 32 immatricolazioni. Il gruppo Fiat invece ha subito a settembre un calo a due cifre (-11,71% a fronte di 29mila e 227 nuove vetture immatricolate) e ha visto scendere la quota di mercato al 27,5%, contro il 30,2% di un anno fa e il 29,6% di agosto. «È perché non accettiamo la battaglia sui prezzi per mantenere il valore dei marchi e sostenere la rete di vendita», precisano dal Lingotto, rilevando che comunque «quattro vetture del Gruppo sono al vertice della top ten delle vendite: Panda, Punto, 500L e Ypsilon». Mentre «Jeep in settembre aumenta le vendite quasi del 20%». Nei primi nove mesi il gruppo torinese ha venduto 289mila e 755 vetture, in calo del 10,49%, realizzando una quota del 28,9%, contro il 29,6% di un anno fa.

Ma la crisi non riguarda solo il mercato dell'auto. Nel 2013, secondo l'associazione di settore Ancma, le immatri-

colazioni di moto e scooter arriveranno a quota 160mila, in calo del 27% rispetto al 2012. Settembre ha deluso le attese di un primo segnale di recupero, chiudendo in rosso nonostante la «piccola corsa alle immatricolazioni determinata dall'intenzione di evitare l'aumento di un punto dell'Iva», senza cui «il risultato sarebbe stato più negativo - annuncia il Centro Studi Promotor. Con il dato di settembre - aggiunge - la proiezione di fine anno scende a quota un milione e 310mila, un livello in calo del 47,5% rispetto ai dati anticrisi del 2007».

Quindi, l'attesa del primo segno positivo si sposta ora su ottobre. Per il presidente dell'Unrae Massimo Nordio, con il risultato di settembre «il mercato è tecnicamente bloccato». Per sbloccarlo «c'è bisogno che lo Stato continui a la-

vorare sulla riduzione degli oneri sugli automobilisti - dice Nordio, auspicando che la prossima legge di Stabilità recepisca il piano di sostegno alle famiglie con il programma di deducibilità/detraibilità dei costi di acquisto e manutenzione delle vetture». «Nonostante la correzione degli ultimi giorni del mese e la conseguente robusta iniezione di km 0, settembre si è chiuso con un dato negativo rispetto al modesto risultato dello scorso anno», sostiene il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi secondo cui «il blocco del mercato non ha una particolare correlazione con le tensioni politiche degli ultimi giorni ma sconta una pressione fiscale assurda e costi di gestione senza controllo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite di Fiat Group Automobiles

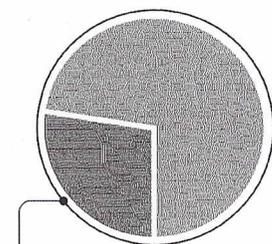
VETTURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

Settembre 2013

29.227

Rispetto a settembre 2012

-11,7%

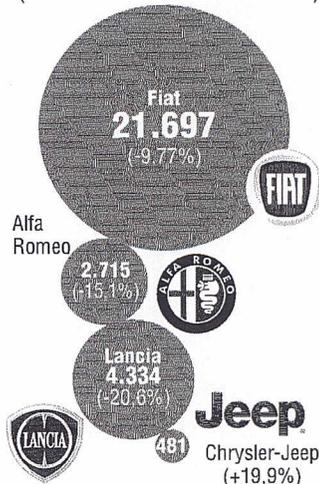


27,48%
(30,2% a settembre 2012)

ANSA - Contrasto

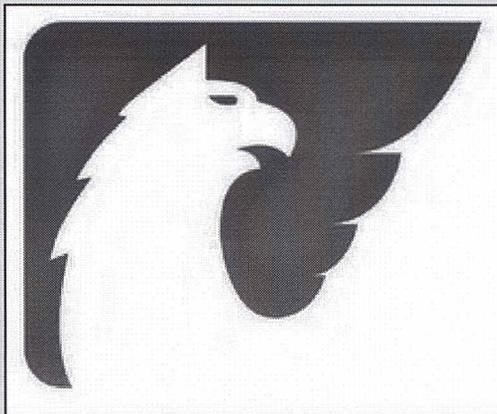
I MARCHI

(immatricolazioni e var. su set 2012)



Con il freno a mano tirato l'auto non riparte (Federauto)

Secondo i dati diffusi oggi dal Ministero dei Trasporti il mese di settembre si è chiuso con 106.363 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una flessione del - 2,9% rispetto a settembre 2012. "Nonostante la correzione degli ultimi giorni del mese e la conseguente robusta iniezione di km 0, il mese di settembre si è chiuso con un dato negativo rispetto al modesto risultato dello scorso anno e fortemente passivo (- 27,6%), se confrontato con settembre 2011, quando sono state immatricolate circa 147.000 autovetture nuove su un mercato finale di 1.748.981 pezzi. E' chiaro che nelle condizioni



attuali il mercato auto ha il freno a mano tirato". Questo il commento a caldo di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. Prosegue Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del Gruppo Fiat, impegnato a Verona nell'assise annuale dell'associazione: "Il 27 settembre le immatricolazioni, sui pari giorni lavorativi del settembre 2012, flettevano di circa il 17%. Il dato finale è migliorato molto per l'effetto combinato di due motivi: da un lato scadevano molti obiettivi trimestrali assegnati ai concessionari, dall'altro chi aveva un portafoglio ha accelerato le targhe entro il 30 settembre, per consentire ai clienti di risparmiare un punto percentuale di IVA che, su una auto, equivale mediamente a 200 euro. Questo fa sì, a nostro avviso, che il dato di settembre penalizzerà il mese di ottobre e che per avere una lettura corretta, anche a livello di ogni singolo brand, bisognerà poi sommare i due mesi". Aggiunge Pavan Bernacchi: "Il blocco del mercato automobilistico non ha una particolare correlazione con le tensioni politiche degli ultimi giorni. Queste però ci danneggiano perché riducono le nostre possibilità di dialogo con il Governo alla ricerca di soluzioni, ingenerando un clima di incertezza che frenerà ancora i consumatori. Il mercato dell'auto è fermo perché, oltre alle conseguenze della recessione, l'auto sconta una pressione fiscale assurda e costi di gestione senza controllo. Lo dimostra, da ultimo, il nuovo aumento dell'aliquota IVA al 22% ed il conseguente ritocco del prezzo dei carburanti. Per gli acquisti di auto parliamo di un incremento medio di circa 200 euro, che frenerà ancora i consumi interni, e lo Stato, pur avendo aumentato le tasse, ne introiterà in meno poiché le aliquote si applicheranno a minori fatturati". Conclude Pavan Bernacchi: "Hanno il freno a mano tirato anche il Governo e la politica, cioè coloro i quali dovrebbero aiutarci ad uscire da una situazione molto seria e grave che richiederebbe non incertezze ma un ragionato attivismo e, per quanto ci riguarda, interventi di alleggerimento (non di nuovi appesantimenti) della fiscalità automobilistica, riattivazione del credito bancario e dei finanziamenti agli acquisti, riforme delle procedure amministrative, per citare gli aspetti fondamentali. Di fronte alla produzione di tanta incertezza che ci viene dai palazzi del potere, restiamo soli a gestire le nostre aziende, aspettando che la Politica (quella con la P maiuscola) dia quel segnale di inversione di tendenza che tutti ci aspettiamo, speriamo già dalla legge di stabilità finanziaria per il 2014".

IMMATRICOLAZIONI ANCORA IN CALO: -2,9% A SETTEMBRE

AUTO COL FRENO A MANO TIRATO

PAVAN BERNACCHI, FEDERAUTO: "LA DECISIONI DEL GOVERNO SU IVA E IL CONSEGUENTE RITOCOCCO DEL PREZZO DEL CARBURANTE CI DANNEGGIANO"

Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, il mese di settembre si è chiuso con 106.363 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una flessione del -2,9% rispetto a settembre 2012. "Nonostante la correzione degli ultimi giorni del mese e la conseguente robusta iniezione di km 0, il mese di settembre si è chiuso con un dato negativo rispetto al modesto risultato dello scorso anno e fortemente passivo (-27,6%), se confrontato con settembre 2011, quando sono state immatricolate circa 147.000 autovetture nuove su un mercato finale di 1.748.981 pezzi. E' chiaro che nelle condizioni attuali il mercato auto ha il freno a mano tirato". Questo il commento a caldo di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. "Il

*Filippo Pavan Bernacchi*

blocco del mercato automobilistico non ha una particolare correlazione con le tensioni politiche degli ultimi giorni. Queste però ci danneggiano perché riducono le nostre possibilità di dialogo con il Governo alla ricerca di soluzioni, generando un clima di incertezza che frenerà ancora i consumatori. Il mercato dell'auto è fermo perché, oltre alle conseguenze della recessione, l'auto sconta una pressione

fiscale assurda e costi di gestione senza controllo. Lo dimostra, da ultimo, il nuovo aumento dell'aliquota IVA al 22% ed il conseguente ritocco del prezzo dei carburanti. Per gli acquisti di auto parliamo di un incremento medio di circa 200 euro, che frenerà ancora i consumi interni, e lo Stato, pur avendo aumentato le tasse, ne introiterà in meno poiché le aliquote si applicheranno a minori fatturati".

Immatricolazioni

Vendite auto -2,3% a settembre
Fiat fa peggio e crolla dell'11%

TORINO — Nemmeno lo spauracchio dell'aumento dell'Iva (in media 200 euro in più per auto acquistata) spinge il mercato in terreno positivo nel confronto con un settembre 2012 che era già disastroso. L'indice delle vendite in Italia di settembre 2013 è negativo per il 2,9 per cento. «Colpa della crisi e delle tasse sui carburanti» dice **Federauto**, l'associazione dei concessionari. «Dobbiamo purtroppo rimandare a ottobre l'attesa del ritorno del segno più che una serie di indicatori sulla propensione al consumo fanno ritenere possibile», aggiunge Giampaolo Quagliano, direttore del Centro studi Promotor.

**Il Lingotto:
"Non abbiamo voluto seguire i concorrenti in una guerra di prezzi"**

Nel mercato negativo, il Lingotto fa peggio: perde l'11 per cento e scende al 27 per cento di quota, il 2,7 per cento in meno dello scorso anno, ben al di sotto della quota psicologica del 30 per cento. A trainare in basso i marchi di Torino il tonfo di Lancia e Alfa. La Fiat giustifica il calo con «la scelta di non seguire la concorrenza in una assurda battaglia dei prezzi». Il Lingotto si consola con l'incremento dell'1 per cento delle vendite Chrysler in Usa mentre nel principale mercato del nuovo continente Gm e Volkswagen registrano cali a due cifre (-11 e -12%).

(p.g)



“Penalizzati dalle tasse e lo Stato incassa di meno più generosi gli altri Paesi”

“DANO LE DEDUCIBILITÀ SULLE AUTO SONO IN CALO MENTRE RESTANO AL TOP IN GERMANIA E FRANCIA” DICE PAOLO GHINOLFI PRESIDENTE DI ANIASA. “IL SUPERBOLLO SU VEICOLI DI LUSO HA DANNEGGIATO LO STESSO ERARIO. E INTANTO IL PARCO INVECCHIA”

Milano

Il regime fiscale italiano per il settore dell'autonoleggio non danneggia solo le aziende del settore ma anche lo Stato stesso. Di questo si dice certo Paolo Ghinolfi, presidente dell'associazione di categoria Aniasa, che porta ad esempio l'introduzione del superbollo sulle auto di lusso: «Nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, questa tassa ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'erario, il mercato dell'auto e il suo indotto».

Al di là del caso specifico del superbollo, però, per Ghinolfi è tutto l'impianto fiscale italiano che risulta essere molto penalizzante per le aziende di casa nostra, soprattutto se confrontato con la fiscalità di altri Paesi europei come la Germania e la Francia. In Italia la deducibilità

dell'acquisto di autovetture è stata ridotta in pochi mesi (dalla “Legge Fornero” prima e dalla “Legge di Stabilità 2013” poi) dal 40% al 20%, mentre in ambito UE (Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna) arriva fino al 100%. Inoltre in Italia la spesa su cui si può godere della deducibilità del 20% è per un massimo di circa 18mila per auto, mentre è illimitata in Germania e Spagna (18.300 euro in Francia e 18.200 euro in Gran Bretagna). L'altra nota dolente è rappresentata dalla deducibilità dell'Iva che in Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna è del 100%, mentre in Italia si ferma al 40%. «Gli autonoleggi dovrebbero poter classificare le automobili come beni strumentali — prosegue Ghinolfi — Invece essi possono dedurre solo una minima parte della spesa effettuata per ammodernare il parco macchine. Questo, fra le altre cose, si traduce anche in un non voluto invecchiamento dell'età media delle vetture».

Se valutare l'impatto della normativa fiscale per gli autonoleggi sulle entrate dell'erario risulta complicato, questa operazione risulta molto più semplice per il superbollo che, a conti fatti, ha fatto diminuire le entrate invece che farle aumen-

tare, come era nelle intenzioni del legislatore. L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a 10€ per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; successivamente, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è stata portata a 20 euro per kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW. Secondo i calcoli dell'associazione nel solo 2012 si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro, così suddivisa: 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 Rca.

L'anno scorso le nuove immatricolazioni di vettura con potenza superiore ai 185 kW sono diminuite del 35%, contro il — 19,8% del mercato auto nel suo complesso. Nel Nord Italia, inoltre, secondo Aniasa si è assistito alla proliferazione di “falsi leasing” di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italia-

ni. «A questo — prosegue Aniasa — 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». Secondo l'associazione degli autonoleggiatori si è registrato un 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 fiscale a partire dal secondo anno. Per queste ultime, 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%).

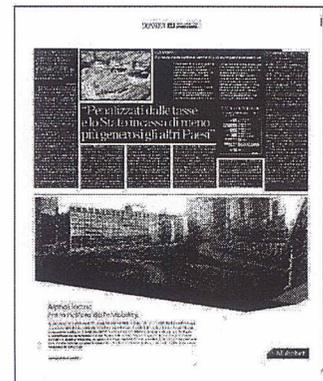
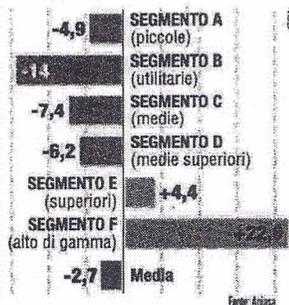
Ed è proprio in base a tutte queste considerazioni che le principali associazioni della filiera automotive, Anfia (produttori italiani), Aniasa (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), Unasca (agenzie) e Unrae (costruttori esteri), hanno inviato una lettera congiunta al Ministero dell'Economia e delle Finanze per chiederne l'abolizione.

(m.fr.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TIENE SOLO L'ALTO DI GAMMA

Valore medio immatricolazioni vetture; var. % 2012-'11



La questione industriale. Oggi il tavolo convocato dal ministro Zanonato con i rappresentanti della filiera dell'automotive: fari puntati sui numeri

Auto, produzione ai livelli del 1958

Nel 2013 consegne a quota 1,3 milioni mentre le vetture fabbricate saranno meno di 400mila

Augusto Grandi
Filomena Greco
TORINO

La filiera dell'auto si presenta oggi al tavolo del ministero dello Sviluppo con non poche preoccupazioni (la convocazione è per il primo pomeriggio al Mise). Dettate dai numeri di un mercato e di una produzione strutturalmente ridimensionati negli anni. Nella primavera scorsa, l'Anfia, l'Associazione a cui fanno capo le imprese del settore, aveva chiesto una consulta permanente, una task force operativa in grado di definire un piano strategico per rilanciare il comparto. L'iniziativa non è mai partita, così come è rimasto fermo al palo il tavolo aperto un anno fa da Governo e Fiat per mettere in campo misure a sostegno dell'export e della competitività. Ora si riprende dall'appuntamento annunciato dal ministro Flavio Zanonato, con al tavolo una delegazione Fiat, l'Anfia, **Federauto** - a cui fanno capo i concessionari - e Unrae, che raggruppa i costruttori esteri.

I numeri parlano chiaro: da un lato, le esportazioni del settore che reggono rispetto al 2012 -9,6 miliardi nel primo semestre del 2013, -0,4% rispetto allo stesso periodo del 2012, anno in cui l'export è sceso di oltre 5 punti - segno che le imprese italiane dell'automotive se la giocano sui mercati internazionali. Dall'al-

tro, la produzione di veicoli (autovetture e veicoli commerciali leggeri) nei primi sei mesi dell'anno, calata del 3,1% rispetto al 2012 - 367.628 esemplari, di cui 222.848 auto - anno che di per sé ha fatto segnare un minimo storico. Se le immatricolazioni si attesteranno, quest'anno, intorno a 1,3 milioni di unità, portando l'Italia al di sotto dei livelli del '79, è proprio sul fronte della produzione di auto che si registrano le maggiori preoccupazioni. Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, ricorda che lo scorso anno la produzione in Italia è scesa al di sotto delle 400mila auto ed i primi mesi del 2013 indicano un'ulteriore flessione. «In pratica - aggiunge - ci ritroveremo con una produzione in linea con il '58». E Roberto Poetto, direttore delle risorse umane della Fiat (Gruppo Finmeccanica) intervenendo all'Amma ha sottolineato come lo spostamento delle produzioni all'estero significhi anche una rinuncia al Pil, oltre che all'occupazione. L'impovertimento generale italiano, conseguenza della crisi e delle politiche di austerità, incide sui consumi e sull'acquisto di auto. Ma anche sull'utilizzo delle vetture. Così, nonostante l'aumento del prezzo dei carburanti, secondo Quagliano l'erario ha incassato 900 milioni in meno nei primi 9 mesi dell'anno su benzina e gasolio. «Paghiamo anche la demonizza-

zione dell'auto», aggiunge. Parchegggi a pagamento ovunque, che si trasformano in una tassa di stazionamento che colpisce chi non può permettersi un posto auto al coperto. E strade vietate alla circolazione, limiti di velocità, autovelox. Ma qualcuno prova ancora ad acquistare nuove vetture. Antonello Marzolla, segretario nazionale dell'Usarci (agenti di commercio), anticipa la creazione di un consorzio d'acquisto che consentirà di comprare le auto direttamente dalle case costruttrici, con riduzioni del prezzo: «Utilizzeremo Torino come area test e, se funziona, allargheremo il consorzio a tutta l'Italia». Una situazione preoccupante, anche drammatica. E di questo di dovrà discutere al tavolo ministeriale. «La nostra Associazione - sottolinea Roberto Vavassori, a capo dell'Anfia - ritiene che il comparto abbia bisogno di politiche industriali ben definite, senza perdere d'occhio le esigenze del mercato. La priorità è salvaguardare la produzione industriale, sia per quanto riguarda gli autoveicoli, che nei vari comparti hanno subito perdite anche superiori al 50% rispetto ai volumi pre-crisi, sia in riferimento alla componentistica che, nonostante la forte vocazione internazionale, è comunque legata alla produzione domestica». Tutto questo senza dimenticare che, accanto al ridimensionamento della produ-

zione di vetture, l'Italia non ha più produzione di veicoli commerciali pesanti, che la produzione di rimorchi è calata del 62% dal 2007, quella di autobus del 52.

Nei giorni scorsi il ministro Zanonato aveva parlato di possibili interventi a sostegno della trazione alternativa (metano, elettrico e ibrido). «Parlare di questo tipo di aiuti - sottolinea il presidente dell'Anfia - non tiene in considerazione che la nostra rete distributiva è al limite, servirebbe una legislazione a favore del self-service per i distributori di carburanti alternativi che, rendendo sostenibili gli investimenti nella rete, assicurerebbe maggiore capillarità dei distributori».

Il rallentamento della produzione in Italia è frutto di un combinato di fattori, come spiega Gianmario Giorda, direttore dell'Anfia: «Probabilmente il 2013 si chiuderà con volumi produttivi in calo rispetto al 2012, visto che nell'anno in corso il peso della crisi economica ha continuato a fiaccare la domanda. Tuttavia, potrebbe esserci una piccola ripresa il prossimo anno, quando, nella seconda metà del 2014, entreranno in produzione i nuovi modelli annunciati da Fiat-Chrysler per Melfi. Il buon andamento degli ordini confermato dalla Maserati, inoltre, rappresenta un elemento positivo per la filiera, visti gli alti contenuti tecnologici associati ai modelli "premium"».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'APPELLO

Vavassori (Anfia):
il comparto ha bisogno
di politiche ben definite;
la priorità è salvare
costruttori e componentisti

Il Messaggero ^{MOBILE}



Auto, Zanonato ha incontrato i costruttori: «Parte Consulta permanente per il settore»

Il Ministro dello Sviluppo Economico ha avviato il tavolo dopo un incontro con i rappresentanti delle associazioni del settore (Federauto, Aci, Anfia e Fiat). Si lavorerà con continuità per rilanciare lo strategico settore.

25-Ottobre-2013

ROMA - Parte al ministero dello Sviluppo Economico la Consulta permanente per l'automotive. Al nuovo organismo, composto da aziende e istituzioni, spetta il compito di trovare «possibili linee di intervento per la ripresa di un settore chiave per l'Italia duramente colpito dalla crisi».

«Il modello è l'Automotive council britannico», ha detto il sottosegretario Claudio De Vincenti al termine dell'incontro tra le istituzioni e gli attori del settore. Ancor prima dell'insediamento, la consulta ha fatto discutere per l'esclusione dal tavolo dei sindacati. Mercoledì, infatti, il coordinatore della Fiom per l'auto, Michele De Palma, ha chiesto al governo «di convocare anche le parti sociali e di chiarire gli obiettivi dell'incontro che non possono prescindere dall'innovazione e dal mantenimento dei livelli occupazionali».

«Forse il Governo, quando afferma che il modello è quello inglese, non sa che in Inghilterra il sindacato era presente a tutti gli incontri», ha osservato De Palma ricordando che la Fiom chiede ufficialmente un tavolo per il settore da giugno. Nei piani dell'esecutivo, i rappresentanti dei lavoratori interverranno «in un secondo momento». «I sindacati sono sempre coinvolti nelle politiche industriali di questo paese - ha affermato De Vincenti - e saranno coinvolti nella discussione per quanto riguarda anche l'automobile, però la consulta vuole essere uno strumento di consultazione tra le imprese e le istituzioni».

Alla prima riunione, alla quale ha partecipato il ministro Flavio Zanonato, sono intervenute la Fiat, rappresentata dal già direttore delle relazioni industriali Paolo Rebaudengo, l'Anfia (associazione delle industrie automobilistiche) da cui è partita la proposta della consulta, Unrae, Federauto e Aci. Zanonato ha sottolineato «la volontà comune di collaborare per individuare soluzioni». Tra le possibili misure a sostegno del settore, lo stesso ministro, lunedì 21, aveva anticipato «una forma di intervento legato alle vetture con alimentazione alternativa». Nel corso dell'incontro, però, non si è «entrati nel merito delle proposte specifiche», secondo quanto ha riferito De Vincenti, che non si è espresso sulla possibilità di incentivi.

Al centro del dibattito sarebbe stata invece l'analisi della situazione industriale e di mercato. «Puntiamo molto sul piano di sviluppo di Fiat, che ha annunciato importanti investimenti per Mirafiori, Melfi e Pomigliano», ha aggiunto De Vincenti. Sul futuro del Lingotto si è espressa anche la delegazione della Fim Cisl che ha incontrato il sindacato americano Uaw negli stabilimenti Chrysler a Detroit. «Siamo soddisfatti - ha detto il responsabile Fim per la Fiat, Ferdinando Uliano - della comune posizione che abbiamo con la Uaw sul fatto che la futura fusione tra Fiat e Chrysler sia indispensabile».

La questione industriale. L'incontro allo Sviluppo economico con i rappresentanti della filiera: primi interventi entro l'anno

Via alla consulta per l'automotive

Governo cauto sugli incentivi per evitare effetti annuncio - Sul tavolo anche l'export

**Carmine Fotina
Filomena Greco**
ROMA

Il governo sceglie il "modello inglese" per disegnare una politica industriale sull'auto. Sulla scia dell'Automotive Council, nasce una consulta permanente tra imprese e istituzioni, che farà da perno per le prossime decisioni volte a rivitalizzare un settore in picchiata. Entro novembre ci sarà una seconda riunione ed entro l'anno dovrebbero arrivare i primi interventi.

Al tavolo convocato ieri dal ministro dello Sviluppo economico Flavio Zanonato hanno partecipato Fiat, Anfia, Unrae, Federauto, Aci, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ministero della Ricerca, Conferenza Unificata Stato-Regioni. Il tema di possibili interventi a favore di vetture a metano, elettrico ed ibrido, evocati da Zanonato lunedì scorso, ufficialmente non sarebbe stato affrontato. È tuttavia chiaro che i tecnici e i rappresentanti dell'industria già da tempo si stanno confrontando su alcune opzioni, che comunque non contemplerebbero forme di rottamazione, troppo costose per le fi-

nanze pubbliche. Si è parlato nei giorni scorsi di un ipotetico meccanismo bonus-malus, da calcolare sulla base delle emissioni di CO₂, ma si valutano anche altre piste. Non mancano i nodi, a partire dalla cronica inadeguatezza della rete italiana di rifornimento di vetture a trazione alternativa e, ad ogni modo, è chiara l'intenzione di non scoprire le carte al fine di evitare effetti annuncio che paralizzino ulteriormente il mercato.

Come detto, si seguirà il modello dell'Automotive Council inglese, un organismo nato alla fine del 2009, che ha tra gli obiettivi lo sviluppo di tecnologie e modelli a basso impatto ambientale. Il sottosegretario allo Sviluppo Claudio De Vincenti ribadisce che il governo «punta molto sul piano di sviluppo di Fiat che ha annunciato importanti investimenti per Mirafiori, Melfi e Pomigliano», ricorda che si terrà conto del lavoro iniziato con il tavolo sull'export avviato proprio con il Lingotto un anno fa e anticipa che tra i temi di lavoro della consulta ci saranno la tutela della componentistica e della catena commerciale, la politica europea nei confronti dei produttori ex-

tra Ue, le scelte sulla mobilità sostenibile in ambito urbano.

«Ci sembra fondamentale - commenta il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori - che la creazione di una Consulta sia stata una scelta sottoscritta da tutta la filiera dell'auto, dal mondo della produzione fino ai distributori. Così come siamo soddisfatti di un approccio alla questione che non coinvolge soltanto il ministero dello Sviluppo economico ma anche altri dicasteri, per garantire un approccio ampio alle questioni».

Tecnicamente, si preparerà nelle prossime settimane l'agenda dei lavori, così da poter avviare tavoli sui diversi temi in discussione, Ricerca e Sviluppo, fair trade, mobilità sostenibile, sostegno al mercato e processi di riqualificazione industriale della filiera. Già l'estate scorsa, l'Anfia aveva messo sul tavolo una serie di temi e di possibili misure concrete per avviare il confronto. A cominciare dall'istituzione di un credito d'imposta - anche questo sul modello inglese - per le aziende della componentistica che producono e vendono manufatti su brevetti regi-

strati in Italia, accanto a interventi che favoriscano la creazione di cluster di produttori della componentistica, con un sistema fiscale agevolato per sostenere le aggregazioni e abbassare i costi di sistema. Tutto questo per favorire la qualificazione delle imprese e la presenza sui mercati esteri.

Resta da definire la data in cui il ministero convocherà i sindacati dell'auto. Una scelta, quella di incontrarli separatamente, che ha generato polemiche nei giorni scorsi. «La consulta è un organismo governo-imprese - dice De Vincenti - I sindacati saranno comunque coinvolti, sicuramente prima di adottare eventuali misure». Intanto, si è conclusa ieri la missione negli Usa della delegazione della Fim-Cisl guidata da Ferdinando Uliano, che ha incontrato la UAW di Detroit negli stabilimenti Chrysler. «Siamo soddisfatti - ha sottolineato Uliano - della comune posizione rispetto al fatto che la futura fusione tra Fiat e Chrysler sia indispensabile e genererà ulteriori opportunità di sviluppo per tutti gli stabilimenti del Gruppo. Auspichiamo che il Fondo Veba e Fiat arrivino presto a un accordo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SETTORE



Ai livelli degli anni Cinquanta

■ Sul Sole 24 Ore di ieri i temi in discussione al Mise e i dati della produzione auto in Italia: nel 2013 come nel 1958

IL MODELLO INGLESE

Roberto Vavassori (Anfia): fondamentale che la scelta sia stata sottoscritta da tutti gli operatori, dai produttori ai distributori



Incentivi auto 2014: arriveranno davvero?

Il Governo Letta pensa a bonus per gli acquisti delle vetture a basso impatto ambientale

Categoria: Attualità | 24 Ottobre 2013

Fiat Panda Easy Metano

www.fiat.it/Promozione_Fiat_Panda

Ad Ottobre è tua con clima e radio
CD/Mp3 e risparmi fino a 3.500€ !



Dopo il clamoroso flop degli incentivi auto concepiti malissimo dal Governo Monti (come previsto da SicurAUTO.it), l'Esecutivo Letta pensa a metterci una pezza. Si tratta di incentivi molto particolari, che forse potrebbero arrivare nel 2014, e su cui nessuno si pronuncia: Filippo Pavan Bernacchi (numero uno di Federauto, i concessionari italiani) ci ha detto che "occorre vedere in che cosa consistono davvero, e comunque si deve prima attendere l'incontro col Governo delle prossime ore". In due parole, è un bonus sull'acquisto di auto con emissioni di CO2 inferiori a una determinata soglia: finanziato da una tassa sull'immatricolazione delle macchine con emissioni superiori proprio a questa soglia.

L'IDEA DEL MINISTRO: NIENTE ROTTAMAZIONE - Il ministro dello Sviluppo economico, Flavio Zanonato, ha infatti detto: "Il settore auto è in difficoltà, c'è una contrazione del mercato, vediamo quali misure possiamo adottare per farlo ripartire. **Non ci saranno nuovi incentivi alla rottamazione, pensiamo più a interventi che aiutano il campo della trazione alternativa come metano, elettrico e ibrido. Procediamo per step: ci sarà l'incontro con tutti i produttori di automotive per capire quali sono le loro difficoltà, visto che quest'anno chiuderanno con circa 1,3 milioni di auto vendute.**"

UNA SPECIE DI BONUS-MALUS - Con i possibili incentivi bonus-malus, lo Stato non scucirebbe un euro: la Ragioneria generale potrebbe per questo dare un via libera che invece negherebbe a incentivi con rottamazione: questi implicano un intervento diretto dello Stato. A oggi pare impossibile. Il sistema bonus-malus s'ispira a quello in vigore dall'anno scorso in Francia, dove però sono crollate le vendite dei modelli che superano la soglia e sono invece aumentate quelle incentivate. **Le nuove proposte dovrebbero riguardare i Costruttori di auto, che saranno tenute a impegnarsi, secondo il ministro, a favorire sistemi di propulsione alternativa:** soltanto le macchine a basse emissioni, sulla base di quanto stabilito dai regolamenti comunitari per il loro calcolo, potranno rientrare nell'iniziativa.

POSSIBILI POLEMICHE - Se mai gli incentivi bonus-malus dovessero arrivare nel 2014, si metterebbe la parola fine agli incentivi concepiti dal Governo Monti: destinavano pochissime risorse ai privati e molte alle aziende. Queste, per fruirne, devono rottamare un veicolo con più di 10 anni, ipotesi rarissima in una flotta aziendale. E potrebbe anche essere eliminato l'attuale superbollo sulle auto potenti, iniquo e complicato da pagare. Almeno in teoria, il meccanismo dei nuovi bonus avrebbe una logia ferrea: gli incentivi vengono pagati da chi inquina di più. Questo dovrebbe favorire soprattutto la vendita di vetture a Gpl e metano, e le elettriche. A discapito ovviamente delle vetture con propulsione a benzina e gasolio, specie le più vecchie i cui proprietari sono i primi candidati a finanziare l'incentivo. E qui si apriranno polemiche fortissime: **saranno i poveri, ossia chi ha un'auto vecchia, a finanziare gli incentivi, favorendo l'acquisto da parte di chi ha maggiori possibilità economiche?**

di E.B.

Sotto la lente. Gli argomenti di **Federauto** e Unrae

In testa alle priorità la questione fiscale e le flotte aziendali

ROMA

Portato a casa l'impegno del Governo sulla Consulta dedicata all'auto, ora le associazioni lavoreranno alla possibile agenda e ai tavoli tematici da avviare nei prossimi mesi. Non senza prima sottolineare, come fa Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, che si tratta di «un segnale importante di attenzione per un comparto fondamentale per l'economia italiana».

In testa alla lista delle priorità per distributori - 3.200 le concessionarie che fanno capo a **Federauto**, accanto alle 46 aziende riunite nell'Unrae, l'associazione delle case produttrici, che in Italia si occupano di distribuzione e assistenza per 61 marchi, dalle auto ai veicoli commerciali, quelli industriali e agli autobus - c'è la questione fiscale. A cominciare dal tema dell'Iva, che pesa sugli acquisti di auto a partire dal mese in corso. Ma che rimanda anche al sistema di deducibilità e detraibilità che, in sostanza, taglia completamente fuori l'auto se non per aspetti marginali. «Crediamo - sostengono gli operatori - che così come ci sono forme di detrazioni fiscali importanti per la casa, dovrebbero essere introdotti strumenti che permettano alle famiglie di scaricare fiscalmente le spese per l'acquisto o per la manutenzione delle vetture, anche alla luce del fatto che le auto sono, in ordine di importanza, il secondo bene per gli italiani».

Le necessità del comparto auto, visto dal punto di vista dei distributori, si modula anche sul tema delle flotte aziendali, per esempio. Tema sul quale l'Italia sconta un netto ritardo rispetto agli altri paesi europei. Anche in questo ca-

so, incentivare le flotte aziendali significherebbe sostenere il mercato e ridurre la volatilità indotta dalla crisi dei consumi e del mercato interno. Comunque caratterizzato da un'alta densità di veicoli che tendono ad invecchiare. Altro tema, la "guerra" contro SUV e auto di grossa cilindrata, racchiusa nella vicenda del super bollo: anche in questo caso, dicono gli operatori, si è attuata una manovra "politica" che ha depresso il mercato e distrutto valore nei concessionari di auto di lusso o di usate di grossa cilindrata.

La chiave, per gli operatori, che in questi mesi hanno parlato di «un mercato dell'auto con il freno a mano tirato», sta

GLI STRUMENTI

In agenda la richiesta di misure che aiutino le famiglie italiane nella manutenzione e negli acquisti dei veicoli

nella possibilità di avere un parco auto equilibrato, tra mini-car e auto di grossa cilindrata, anzitutto, e tra auto di proprietà e flotte aziendali.

Certo, la cautela in questa fase è d'obbligo. Lo sanno bene al ministero e lo sanno pure gli operatori economici, ma un primo passo verso misure concrete e urgenti è stato fatto. «Bisogna fare attenzione a non generare false aspettative - sottolinea Filippo Pavan Bernacchi - però è fondamentale che sia stata varata una consulta dell'automotive che si riunirà entro novembre per ricercare eventuali linee di intervento».

F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Contromano

di Maurizio Donelli

Piuttosto
che niente

Gli intenti sono nobili: «Allargare il mercato interno e potenziare la capacità produttiva (...). Individuare possibili linee di intervento per la ripresa di un comparto particolarmente colpito dalla crisi e di particolare rilevanza per l'economia italiana». Ecco, in sintesi, gli obiettivi della Consulta permanente dell'Automotive, «tavolo» di lavoro che sarà operativo da novembre, deciso dopo un incontro tra il ministro dello Sviluppo economico, Flavio Zanonato, il sottosegretario Claudio De Vincenti e i principali rappresentanti della filiera italiana dell'auto: Aci, Anfia, Federauto, Fiat, Mit e Miur e Unrae. Un vecchio detto recita: è inutile chiudere la stalla dopo che sono scappati i buoi. Ma un altro: piuttosto che niente, è meglio piuttosto. Ecco, da cinque anni a questa parte a livello politico è stato fatto niente. Si è assistito al lento agonizzare di un settore che occupa 1,2 milioni di persone, rappresenta l'11 per cento del pil e nel 2012 è stato capace di generare 72,7 miliardi di gettito fiscale. C'è da capire adesso che cosa si deciderà intorno a quel tavolo. Soprattutto se finalmente si delibereranno seri interventi strutturali per consentire in primis alle famiglie il mantenimento dell'auto senza dovervi rinunciare. L'aumento delle vendite di vetture alimentate a gas (+ 29% il metano nei primi 9 mesi dell'anno) significa una sola cosa: desiderio di risparmiare. E allora sarà sul prezzo dei carburanti, delle assicurazioni e dei pedaggi autostradali che bisognerà cominciare a lavorare. Se invece la montagna partorirà nuovamente il topolino (gli incentivi), tutto avrà il sapore di un'operazione di facciata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MF-Dow Jones News

Auto: Federauto stima -5% a/a immatricolazioni ottobre

30/10/2013 12.14

MILANO (MF-DJ)—L'Osservatorio Federauto prevede per il mese di ottobre un'ulteriore contrazione delle immatricolazioni di auto nuove in Italia del 5% a/a.

"A ieri il nostro panel stimava un -9% rispetto allo stesso periodo dell'ottobre 2012. Questo, insieme ad altri dati raccolti dai concessionari ufficiali italiani, fa propendere il nostro Osservatorio a prevedere per ottobre 2013 un calo complessivo del -5%", commenta in una nota il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi. "Ma la stima e' particolarmente ardua perche' lo sciopero delle banche previsto per domani, 31 ottobre, potrebbe compromettere la possibilita' di targare l'ultimo giorno. Tuttavia gli sterili numeri non danno la misura esatta dello tsunami che si e' abbattuto sul nostro settore. Stiamo vendendo 750.000 vetture in meno rispetto alla media degli ultimi 5 anni e questo si traduce, in primis, in centinaia di migliaia di posti di lavoro bruciati. In questo momento molti lavoratori sono sostenuti dagli ammortizzatori sociali ma perdurando questo stato di cose passeranno a ingrossare le liste dei disoccupati. In un momento dove gli altri settori non offrono grandi prospettive di ricollocazione".

Federauto fa presente che l'Italia e' l'unico paese europeo che negli ultimi 3 anni ha bersagliato l'acquisto e l'utilizzo di autoveicoli di tasse. "Alla crisi che ha ridotto drasticamente i consumi in Italia - fa presente il numero uno dei concessionari - si e' aggiunto l'attacco fiscale a suon di aumenti: bolli, pedaggi, superbolli per auto prestazionali, RC auto, accise, Iva, penalizzazione fiscalita' auto aziendali. Questa 'ricetta italiana' ha fatto si' che nel 2012 ci siamo classificati all'ultimo posto in Europa. E' per questo che confidiamo molto nel tavolo presso il Ministero dello Sviluppo economico, istituito dal Ministro Flavio Zanonato con l'ausilio del Sottosegretario Claudio De Vincenti. Preciso che non stiamo parlando di nuovi incentivi, ma di ricercare nuovi equilibri per ridare slancio alla domanda, mettere ordine nella tassazione e nella burocrazia, e svecchiare il circolante".

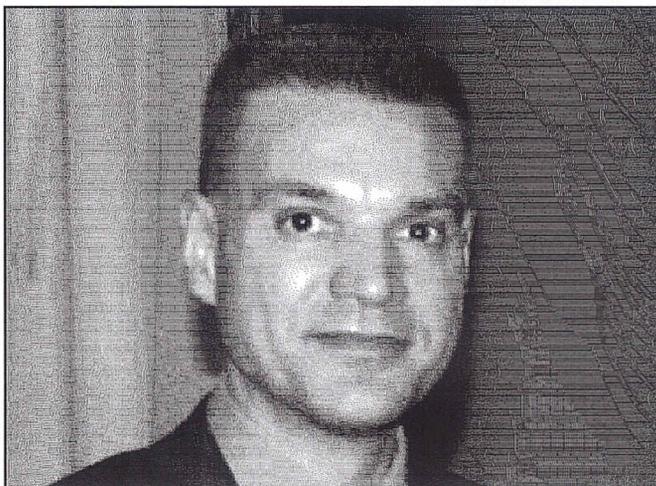
com/mur
rosario.murgida@mfdowjones.it
(fine)

MF-DJ NEWS

PREVISIONI

AUTO, UN OTTOBRE BOLLENTE**SECONDO L'OSSERVATORIO DI FEDERAUTO, IL MESE CHE STA PER CONCLUDERSI REGISTRERA' UN CALO DEL 5% DELLE IMMATRICOLAZIONI**

Immatricolazioni in picchiata anche ad ottobre. Secondo le previsioni dell'Osservatorio Federauto, il terz'ultimo mese dell'anno registrerà un'ulteriore contrazione rispetto allo stesso periodo del 2012. "A ieri il nostro panel stimava un -9% rispetto allo stesso periodo dell'ottobre 2012. Questo, insieme ad altri dati raccolti dai concessionari ufficiali italiani, fa propendere il nostro Osservatorio a prevedere per ottobre 2013 un calo complessivo del -5%" ha affermato il presidente della Federazione Italiana Concessionari Auto, **Filippo Pavan Bernacchi**. Dunque, dopo il -2,9% registrato nel mese di settembre, le quattro ruote continuano a soffrire. "La stima è particolarmente ardua perché lo sciopero delle banche previsto per oggi, potrebbe compromettere la possibilità di targare l'ultimo giorno". - prosegue Pavan Bernacchi - Ma gli sterili numeri non danno la misura esatta dello tsunami che si è abbattuto sul nostro settore. Stiamo vendendo 750.000 vetture in meno rispetto alla media degli ultimi

*Filippo Pavan Bernacchi*

5 anni e questo si traduce, in primis, in centinaia di migliaia di posti di lavoro bruciati. In questo momento molti lavoratori sono sostenuti dagli ammortizzatori sociali ma perdurando questo stato di cose passeranno a ingrossare le liste dei disoccupati. In un momento dove gli altri settori non offrono grandi prospettive di ricollocazione". L'Italia è l'unico paese europeo che negli ultimi 3 anni ha bersagliato l'acquisto e l'utilizzo di autoveicoli di tasse. "Alla crisi che ha

ridotto drasticamente i consumi in Italia, si è aggiunto l'attacco fiscale a suon di aumenti: bolli, pedaggi, superbolli per auto prestazionali, RC auto, accise, Iva, penalizzazione fiscalità auto aziendali. Questa 'ricetta italiana' ha fatto sì che nel 2012 ci siamo classificati all'ultimo posto in Europa. Per questo confidiamo molto nel tavolo presso il Ministero dello Sviluppo economico, istituito dal Ministro Flavio Zanonato con l'ausilio del Sottosegretario Claudio De Vincenti".

Gli italiani e l'auto amore finito

TOMMASO TOMMASI

Il lungo romanzo d'amore fra gli italiani e l'automobile non è finito. Su questo punto c'è unanimità fra chi le auto le usa, chi le costruisce e chi le vende. Ma allora, come è potuto accadere che nel breve volgere di 7 anni le vendite in Italia si siano ridotte del 50 per cento, passando da 2,5 milioni a 1,3 milioni scarsi, come previsto dagli analisti per la fine di quest'anno?

Per capire bisogna partire da una cifra: in Italia ci sono 37 milioni di automobili, stesso numero che indica la quantità di patenti. Nel rapporto fra numero di auto in circolazione e popolazione, siamo al primo posto al mondo (610 auto ogni 1.000 abitanti) davanti a Germania e Stati Uniti. Insomma, prima o poi dovevamo arrivare alla saturazione e ci siamo arrivati nel momento meno adatto: la crisi con i giovani che non trovano lavoro e con gli adulti che l'hanno

perso, non aiuta quella fase di un mercato saturo che si chiama sostituzione. Il nostro parco circolante sta invecchiando e questa — per chi ama solo le statistiche — è una buona notizia, perché si accelera l'esigenza di sostituire macchine che si avviano all'obsolescenza, anche se le percorrenze medie annue nel nostro Paese sono scese a poco più di 10.500 chilometri.

Il vero nodo da sciogliere, quindi, è quello di aiutare gli italiani a ritrovare l'auto perduta ed è un aiuto che deve arrivare dall'intero sistema-paese e non solo da chi le auto le costruisce e le vende, perché i primi stanno investendo somme enormi nel creare vetture sempre più sicure e rispettose dell'ecologia, mentre chi le vende se ne inventa una al giorno, con offerte sempre più accattivanti della serie prendi oggi, paghi domani.

«L'automobile, nella nostra società, è un bene primario, esattamente come la casa — sostiene Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, l'associazione delle case estere presenti in Italia — e come la casa deve godere delle misure di sostegno varate dal governo per le ristrutturazioni e addirittura per i mobili. L'ottica deve essere quella di alleggerire il peso dell'uso dell'automobile, dall'assicurazione alle riparazioni, attraverso degli sgravi fiscali. Questa nostra proposta ha raccolto consensi anche dagli uomini politici ai quali l'abbiamo esposta. Quel che è certo è che il forte rallentamento della sostituzione

delle auto più vecchie è alla base della crisi del mercato». Ma uno dei problemi maggiori è la difficoltà di attirare l'attenzione dei poteri pubblici sui problemi di un settore che per anni ha giocato un ruolo da protagonista, motorizzando un grande numero di italiani, incrementando il gettito fiscale, contribuendo alla formazione del Pil e che ora affronta una svolta epocale per il ruolo che i mezzi motorizzati dovranno avere nello sviluppo di una mobilità sostenibile. «L'automobile è sempre la compagna di vita degli italiani — afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari ufficiali delle case — ma è difficile tenere in piedi un rapporto quando i soldi a disposizione sono pochi. Occorre trovare stimoli per ripor-

tare i clienti negli showroom, creare un raccordo fra la situazione difficile di oggi e la ripresa, che arriverà non prima di 2 o 3 anni. Noi un'idea l'abbiamo e sarebbe a costo zero per lo Stato poiché le vendite crescerebbero aumentando il gettito fiscale: Iva ridotta al 12% per chi acquista nel corso del primo anno, del 15% nel secondo e del 17% nel terzo anno. E siamo anche favorevoli alla detraibilità per le riparazioni, che farebbe emerge-

re il nero molto diffuso fra le officine indipendenti».

Un strada oggettivamente non facile da percorrere. Però è certo che se il governo si rendesse veramente conto del gettito perduto forse forme di sostegno a costo zero potrebbero emergere. «Basterebbe evitare misure rivelatesi deleterie come il superbollo che ha ucciso il mercato delle auto di grossa taglia e gli ultimi ecoincentivi del tutto irrilevanti», commenta Pavan Bernacchi. E a proposito di fiscalità, secondo una elaborazione dell'Anfia, nel 2012 il 17% di tutte le entrate nelle casse dello Stato è arrivato dal mondo dell'auto. Tradotto in cifre, stiamo parlando di 72,7 miliardi di euro e il dato più impressionante è il gettito proveniente dall'uso: 59,5 miliardi, pari all'81,8% dell'intero introito, con ben 37,4 mi-

liardi provenienti dalle mai tanto vituperate accise sui carburanti.

«Il peggioramento dell'attuale trend del mercato dell'auto — spiega Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia — è in buona parte riconducibile alle vessazioni fiscali che colpiscono la filiera dell'auto: dai premi assicurativi al peso della componente fiscale sui carburanti, arrivato al 58% sulla benzina e al 55% sul gasolio».

«Occorre smontare l'ipertassazione che ruota attorno all'automobile — commenta Roberto Matteucci, amministratore delegato di GM Italia — ma si deve lavorare anche su una sorta di sburocrazia per poterci allineare al resto dell'Europa: tenere ferma l'automobile costa cifre impossibili e usarla anche. L'automobilista è

in un vicolo cieco dal quale deve uscire, se vogliamo che la mobilità individuale torni ad avere un ruolo nella nostra società».

In questo scenario, non sfuggono alla crisi nemmeno i settori dell'usato, che comunque registra in otto mesi 1.660.000 passaggi di proprietà e del post vendita, che si contrae perché gli italiani hanno meno soldi da

spendere per le riparazioni non essenziali. E questo si riflette anche sul business dei concessionari, che già lo scorso anno furono duramente colpiti dalla caduta della domanda: «A causa del forte calo delle vendite, far quadrare i conti è sempre più complicato — commenta Fausto Antinucci di Italia Bilanci — visto che nel 2012 i concessionari auto hanno chiuso con una perdita media dell'1,6% e che il quadro di quest'anno avrà le

stesse tinte fosche».

Un segnale di coraggio viene, infine, da Bologna, dove Giada

Difficile coinvolgere i poteri pubblici in un settore che per anni ha incrementato il gettito fiscale

Michetti, ad di GL Events, che si è battuta e si batte per non togliere all'Italia il suo unico salone dell'automobile, sta tentando l'impossibile per dare vita all'edizione di dicembre del Motor Show, anche se ancora oggi le case auto non sono intenzionate ad esporre i loro prodotti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non c'è più una cultura dell'auto in senso politico-industriale anche se ogni mille abitanti ci sono 610 macchine

@ PER SAPERNE DI PIÙ
www.unrae.it
www.censis.it

Dal 2007 ad oggi le vendite sono scese del 50 per cento passando da 2,5 milioni a un milione e trecentomila. Tanto da far diventare il nostro Paese un vero e proprio caso di mercato. Ecco le ragioni del crollo e qualche idea per risalire

Il mercato va

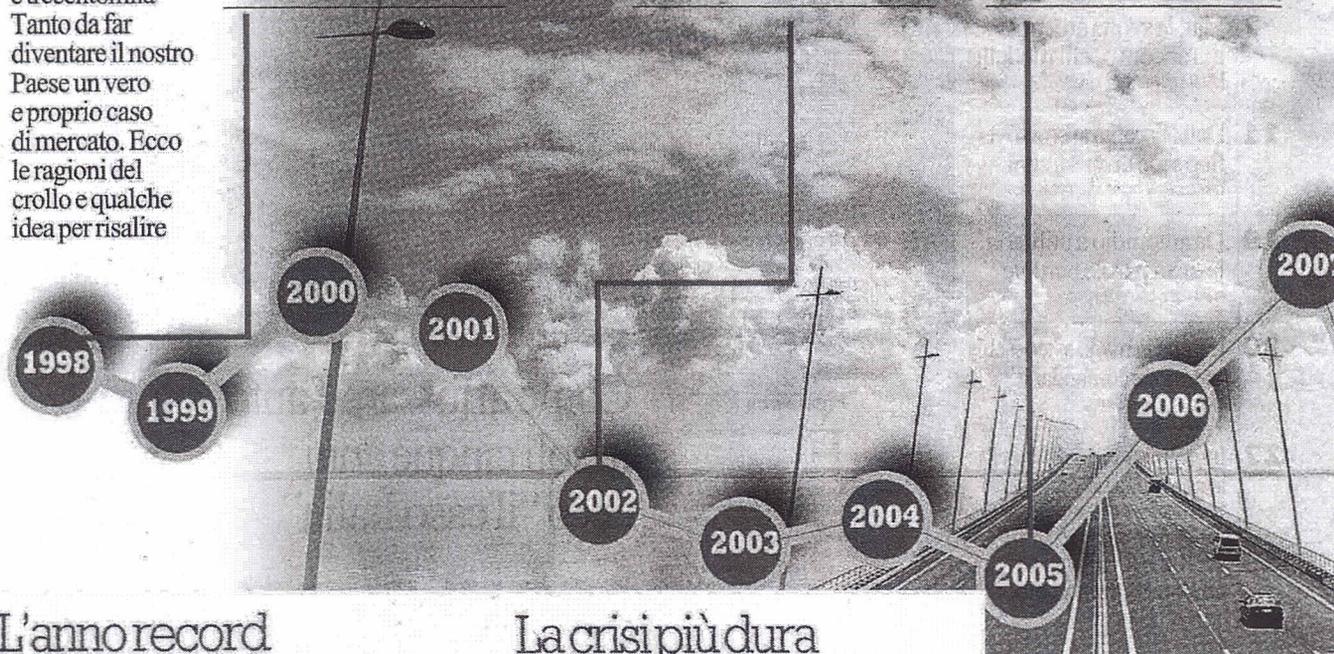
LA NOSTRA analisi degli ultimi quindici anni del mercato italiano dell'auto comincia dal 1998, stagione in cui l'Italia ha raggiunto 2.374.714 immatricolazioni. Un numero considerevole se paragonato a quelli odierni, anche se in calo dell'1,15 per cento rispetto all'anno precedente, ottenuto anche grazie ad incentivi statali che si protrassero dall'inizio dell'anno fino al mese di luglio.

Il primo calo

DOPO un quadriennio di relativa stabilità, nel 2002 si registra il primo calo consistente delle vendite nonostante la presenza, negli ultimi sei mesi dell'anno, di incentivi per l'acquisto: meno 5,7% rispetto al 2001. Non siamo ancora ai livelli della crisi che verrà, ma un primo campanello d'allarme sono proprio gli analisti a suonare: «Anche per il prossimo anno l'outlook è negativo, in generale la tendenza è al ribasso».

La discesa continua

IL PUNTO più basso del mercato nazionale nella prima metà dello scorso decennio coincide con la chiusura del conto del 2005: dopo un piccolo rimbalzo positivo l'anno precedente (+0,79%) il consuntivo si ferma a 2.237.444 vetture, in calo dell'1,20 per cento. Si comincia a comprendere la portata di uno dei più grandi problemi da affrontare: il fenomeno delle cosiddette "Km zero", che alterano il mercato.

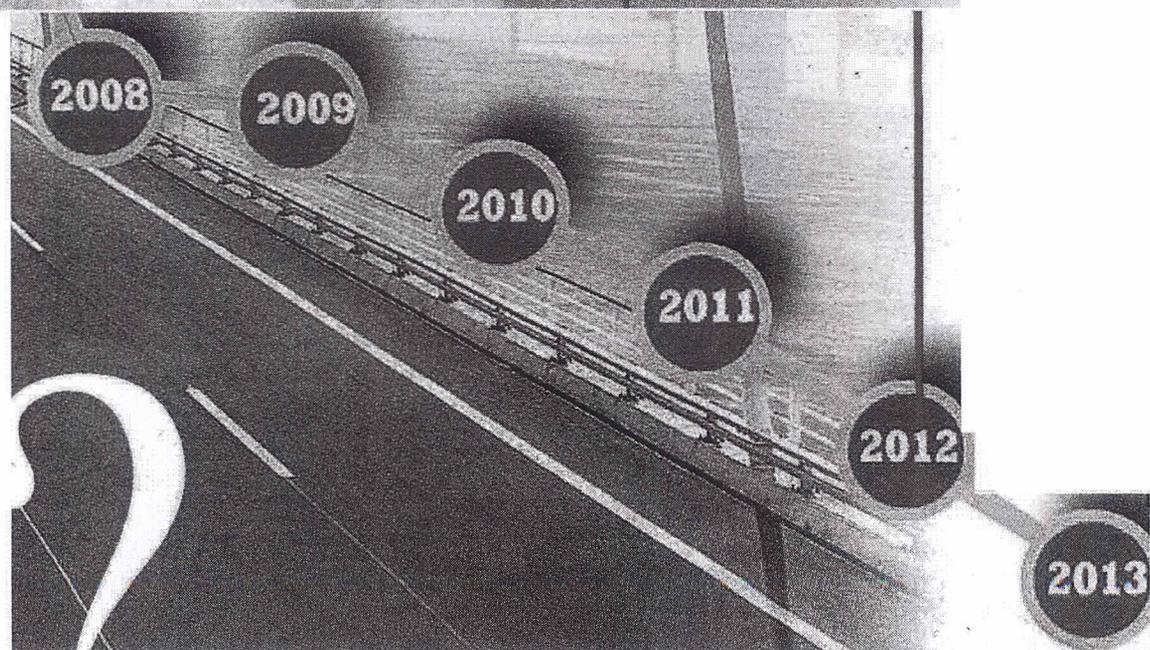


L'anno record

A FINE 2006, precisamente nel mese di ottobre, vengono concessi incentivi statali per l'acquisto di vetture nuove. Incentivi che si protrarranno fino alla fine dell'anno successivo. Ecco perché, probabilmente, il 2007 verrà ricordato come l'anno più fecondo dell'auto italiana nel nuovo millennio: quasi due milioni e mezzo di immatricolazioni, in crescita di oltre il 7 per cento. Un vero e proprio record.

La crisi più dura

IL QUINTO anno consecutivo di perdite, è storia purtroppo recente, fa anche segnare un record negativo perché registra un ridimensionamento di quasi il 20 per cento del mercato totale italiano. Ormai i grandi numeri sono solo un ricordo e la stagione si chiude con 1.403.021 auto vendute, oltre un milione in meno rispetto all'annata record del 2007. La crisi morde, e il potere d'acquisto in Italia è ai minimi storici.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ma questa Italia non produce solo incertezza

I PREZZI DELLE AUTO che trovate in questo numero di alVolante hanno ancora l'Iva al 21%, anziché a quel 22% scattato il 1° ottobre nelle ore in cui questo editoriale veniva messo in pagina: i nostri listini erano già andati in stampa quando un weekend di follia politica si è abbattuto sul paese. Scatenando, tra l'altro, un caos prezzi che ha coinvolto un po' tutti: dai negozianti ai professionisti, dai rivenditori di prodotti per la casa ai cinema, per non parlare di chi si occupa di automobili. Se il mercato ha fatto segnare un risultato ancora "in rosso", ma non più così negativo come nel recente passato (settembre si è chiuso a -2,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso), è anche perché i clienti sono accorsi nelle concessionarie proprio per anticipare il rialzo dell'Iva innescato dalla tempesta politica di inizio ottobre. Un aumento che, secondo i centri studi e le associazioni dei consumatori, può "pesare" fino a 350 euro l'anno a famiglia.

PER QUANTO RIGUARDA I PREZZI DELLE AUTO, la crescita media calcolata dalla Federauto è di 220 euro, e avrà come risultato di deprimere una domanda debole, mettendo in ginocchio le concessionarie, già provate da una crisi che dura ormai da 40 mesi, e a rischio migliaia di posti di lavoro. Naturalmente, non rincarano soltanto le automobili ma anche i carburanti, le autostrade, i ricambi, tutti i servizi collegati a un bene che contribuisce per il 17% alle entrate fiscali italiane. Una situazione pesante, alla quale si è giunti con le modalità che tutti conosciamo e che confermano la distanza tra il paese reale e le dinamiche incomprensibili della politica.

E DISPIACE, PERCHÉ IL PAESE REALE non è fatto solo di aziende in crisi, macchine invendute nei piazzali delle concessionarie, stabilimenti fermi per la cassa integrazione. Anche in Italia non mancano storie di successo delle quali andare orgogliosi, proprio perché maturate in un contesto difficile: piccole nei numeri, magari, ma grandi nel loro significato simbolico. Come quella della Maserati, rilanciata nei mercati internazionali e con le linee di produzione che oggi lavorano a pieno ritmo, a dimostrazione che le belle auto sappiamo ancora progettarle e costruirle. La stessa Alfa Romeo 4C è la testimonianza concreta di un'eccellenza italiana che sarebbe suicida gettare al vento. Politici, meditate.

Guido Costantini

ATTUALITÀ | NEWS

SUPERBOLLO: EFFETTO BOOMERANG

Per l'auto, nel breve termine, comunque vada... non sarà un successo. È un po' questa l'impressione che è emersa a margine del confronto con i politici nazionali e locali, organizzata dalla AMOER, l'Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile, presso la sede dell'Acì di Milano. La task force è riuscita a fare incontrare i politici con i più importanti rappresentanti dell'industria automobilistica: Anfia (produttori italiani), Aniasa (autonoleggio), Federauto (concessionari) e Unrae (Costruttori esteri). Per le istituzioni erano presenti l'on. Luigi Casero, Vice Ministro dell'Economia, e l'on. Daniele Capezzone, presidente della Commissione Finanze della Camera. Entrambi si sono impegnati ad accogliere le prime proposte giunte nel talk show e si sono detti pronti a fare valutazioni su misure da

discutere in aula. Nel frattempo, si è fatto un primo passo avanti, nel senso che Capezzone ha illustrato alla sua commissione l'opportunità di abrogare il superbollo. La tassa fu introdotta nel luglio 2011 con un importo di 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW (306 Cv), con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; poi, dall'1 gennaio 2012, l'importo fu aumentato a 20 euro per kW ed esteso alle vetture con potenza superiore ai 185 kW (251,6 Cv). Il Governo Monti si aspettava di incassare con quell'imposta 168 milioni di euro destinati all'erario, ma nella realtà dei fatti il superbollo ha avuto un effetto boomerang, poiché, nel bilancio

del 2012, ha causato una perdita di circa 140 milioni di euro, così suddivisi: per lo Stato 93 milioni di gettito Iva e 13 di superbollo; per le Regioni 19,8 mln di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 mln di mancata IPT e circa 9 mln di addizionale RCA. È il primo punto da intraprendere per contrastare la crisi che attanaglia le vendite: il superbollo va abolito. Ora ci si aspetta coerenza dagli organi parlamentari e di governo, affinché mettano agli atti le promesse fatte. Certo è che i tempi non sono brevi e l'auto, che pur rappresenta un settore consistente nella composizione del PIL, continua a non comparire fra le priorità dei politici. Peccato!



L'on. Daniele Capezzone (a destra) e Pierluigi Bonora (Il Giornale).

