



**RASSEGNA STAMPA**

**NOVEMBRE 2013**

**Aggiornamento 2 dicembre 2013**

## COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
FEDERAUTO: MERCATO EUROPEO DI OTTOBRE A +4,6% PAVAN BERNACCHI: E L'ITALIA RESTA A GUARDARE	19 novembre 2013
FEDERAUTO: MERCATO AUTO OTTOBRE -5,6%. MA L'INTERO ANNO E' PROIETTATO A PERDERE IL -35%	4 novembre 2013

**Pavan Bernacchi**, presidente Federauto: «Oggi solo 2.800 aziende contro le 4.300 del 2007, il 60% chiuderà il 2013 in passivo. Da ridurre bollo, assicurazione e accise sui carburanti»

# ‘Tagliare i costi o i concessionari spariranno’

**Giuseppe Tassi**

Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, i concessionari italiani credono ancora nella ripresa?

«I numeri oggi sono spaventosi. Dieci anni fa le nostre imprese erano 4300, oggi sono 2800 e nel 2013 circa 400 hanno chiuso i battenti. Tra i superstiti il 60% finirà l'anno con il bilancio in passivo. La fiducia non è perduta ma serve un'azione comune con il governo»

**Come se ne esce, quali proposte ci sono sul tavolo?**

«Nessuno chiederà più gli incentivi. Sono solo palliativi e non esistono le risorse per concederli. Ma al tavolo del ministro Zanonato abbiamo presentato le nostre richieste. Quella centrale mira a ridurre l'impatto delle tasse sugli autoveicoli (accise sulla benzina, assicurazione, bollo, ipt). Tutto questo non deve passare attraverso il vecchio sistema della rottamazione.

Bisogna elaborare una politica per tagliare i costi legati alla gestione dell'auto».

**I concessionari che aprono i loro saloni la domenica sono un palliativo contro la crisi?**

«La considero una pratica negativa che non ha nessun senso. Questa consuetudine è nata con le "porte aperte", figlie di un'altra epoca, per presentare e far provare modelli nuovi e importanti. Oggi aprire una salone la domenica significa moltiplicare i costi di gestione per pagare dipendenti, luce, riscaldamento e sottrarre a chi lavora in concessionaria un meritato riposo».

**Lei è convinto che l'auto possa tornare ai suoi anni d'oro o pensa che sia finita un'epoca?**

«Nel 2012 l'Italia è stato il peggior mercato europeo segnando un calo dell'8% rispetto al 2011 e un -46% rispetto al periodo pre-crisi (2007). Nessuno può immaginare una ripresa rapida. E' l'intera eco-

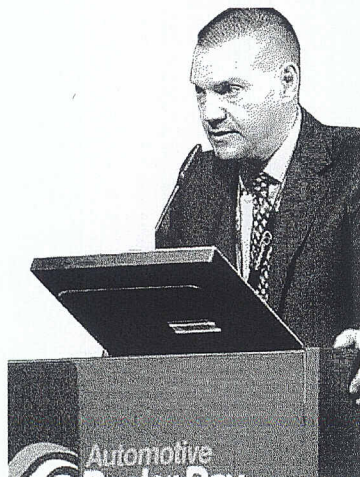
nomia che deve rimettersi in moto, credo di vorranno almeno dieci anni per tornare ai livelli di un tempo».

**Lei sostiene che serve un piano organico per l'auto. Che cosa intende?**

«Le offro un dato che fa riflettere. Oggi il 10% del parco auto gira senza assicurazione. Sono 3 milioni e mezzo di veicoli. E' contro storte come queste che bisogna intervenire risoluti».

**Perché insiste sulla tassazione?**

«E' proprio il grande peso delle tasse che frena il mercato. I provvedimenti del governo Monti hanno tolto alle casse dello stato 140 milioni di euro di mancati introiti fiscali per il calo di vendite di automobili. Il governo ha pensato di rivalersi emettendo nuove gabelle. E' un serpente che si morde la coda. Bisogna spezzare questa spirale perversa. Ecco il nostro obiettivo».



INDISCRETO

AUTO

### Fiat al tavolo di Zanonato: tanto fumo e poco arrosto

■ C'erano Daniele Chiari, responsabile dello sviluppo del business, e Paolo Rebaudengo, consulente del gruppo per le relazioni industriali, a rappresentare Fiat, l'altro giorno, al tavolo permanente dell'automotive convocato per la seconda volta dal ministro Flavio Zanonato. Programmato per almeno un anno, il tavolo attorno al quale è seduta la filiera dell'automotive - tra cui Anfia, Fiat, Unrae e Federauto - si occuperà di due temi particolari: il primo riguarda l'industria e la componentistica, il secondo il mercato e le reti. La riunione è servita per stabilire il metodo di lavoro. All'attenzione di Zanonato sono stati portate alcune idee, a costo zero e non, per rivitalizzazione il settore. Intanto le vendite languono.

www.ecostampa.it



Una scelta senza ritorno

# Il no alla rottamazione costa 3 miliardi

Auto italiana sempre più giù. Senza contare la cassa integrazione, solo di tasse non incassate l'Erario ci ha rimesso una fortuna. La Spagna, che ha riproposto gli ecoincentivi, cresce del 34%

FRANCESCO DE DOMINICIS

■ ■ ■ Niente incentivi auto. Il governo gela le aspettative di costruttori e automobilisti: non ci sono fondi a disposizione e addio, perciò, ai *bonus* per acquistare nuovi autoveicoli. Una decisione forse sofferta, quella annunciata ieri dal ministero dello Sviluppo economico, che peraltro corre il rischio di avere un effetto *boomerang* per le finanze pubbliche. Tra calo del fatturato dell'intero settore (che si traduce in particolare in meno Ires e Irap al fisco) e immatricolazioni sempre più a picco (per ogni auto venduta l'Erario si becca in media 5 mila euro), le casse dello Stato potrebbero subire, complessivamente, un colpo da circa 3,5 miliardi di euro l'anno. Il che vuol dire che i quattrini destinati a spingere lo *shopping* delle «quattro ruote» potrebbero rivelarsi, come in passato, un ottimo investimento per il Tesoro.

La rotta del governo è un'altra. Il sottosegretario allo Sviluppo economico, Claudio De Vincenti, ieri ha detto «no». Forse definitivo. Nonostante la crisi del mercato auto in Italia, unico Paese in Europa dove continua il pesante crollo delle immatricolazioni (-5,6% a ottobre), De Vincenti ha osservato che «non stiamo pensando al momento a incentivi». Dunque, l'Esecutivo di Enrico Letta non seguirà, salvo ripensamenti, l'esempio della Spagna che proprio grazie alle agevolazioni sull'acquisto di autoveicoli, ha visto le vendite aumentare del 34%. Madrid ha il rapporto tra deficit e pil al 6,8%: come dire che chi sfiora i parametri Ue può crescere. Il che vale anche per Slovenia e Portogallo. Il sottosegretario ha lasciato qualche spiraglio sugli incentivi. Ma l'incertezza alimenta le preoccupazioni degli addetti ai lavori. I concessionari, a esempio, auspicano chiarezza su questo versante. «È giusto che i clienti sappiano che gli incentivi non ci saranno: il rischio - dice a *Libero* il presidente di *Federauto*, Filippo Pavan Bernacchi - è che restino a lungo in attesa dello sconto che non arri-

và». Con la conseguenza che rimandano gli acquisti *sine die*. Scenario da evitare. «Il mercato italiano è al ribasso - aggiunge il *leader* dei venditori di auto - gli incentivi servirebbero, ma a precise condizioni: dovrebbero essere triennali e a scalare». In alternativa, *Federauto* propone altri interventi sul fronte tributario. Anzitutto per l'acquisto, rendendo il «bollo» più favorevole per le vetture che inquinano poco e viceversa; l'associazione auspica pure l'azzeramento del superbollo per le auto di lusso, che ha massacrato il comparto (-35% il mercato). E poi per la manutenzione, con le spese per tagliandi e riparazioni deducibili, sulla falsa riga delle misure per le ristrutturazioni edilizie (che, poi, hanno a fatto emergere evasione).

Quando si pensa agli incentivi auto, si guarda soprattutto a Fiat. Che finisce inevitabilmente col diventare tra i principali beneficiari degli aiuti statali per la rottamazione o di altre misure volte a spingere il mercato delle auto. Il Lingotto ha da tempo respinto al mittente l'accusa di aver ottenuto regali dallo Stato. Ma la crisi e la recessione, adesso, stanno cambiando le carte in tavola. Per quanto riguarda i contributi relativi alla cassa integrazione - lo ha spiegato ieri *Repubblica* - Fiat, a esempio, ora incassa, come sussidi ai lavoratori, più di quanto versa nelle casse Inps. L'ad del gruppo, Sergio Marchionne, si è sempre detto contrario agli incentivi per la rottamazione. Li definisce una «droga» che, alla fine della giostra, altera il mercato. E su questo De Vincenti è d'accordo: «Gli incentivi e gli sgravi hanno un effetto fiammata nei primi mesi, ma poi hanno effetti contrari nei mesi successivi, non è questo lo strumento da usare». Dal canto suo, Fiat auspica che l'intero Paese diventi più competitivo, in modo da favorire anche gli investimenti in impianti, ormai più lontani dai nostri confini.

Di là dalle proposte di rilancio e dalle singole case automobilistiche in ballo, il Governo ora si trova, in pratica, di fronte a un bivio: inventare qualcosa o abbandonare un settore che vale una settantina di miliardi di euro l'anno di pil, consideran-

do i costruttori e tutto l'indotto (concessionari, carrozzerie, officine, ricambi). Il *trend* negativo, del resto, corre il rischio di avere pesanti ripercussioni anche sui conti pubblici. Anzi. In parte, i contraccolpi già sono stati registrati. Nel 2012, a esempio, il giro d'affari si è ridotto di circa 5 miliardi da 75 miliardi a 70 miliardi. Calcolatrice alla mano, vuol dire che l'erario ha «rinunciato» a imposte per 2,5-3 miliardi. Quest'anno si chiuderà con un risultato peggiore e per il 2014 i segnali non sono affatto confortanti.

Ecco perché una nuova campagna di incentivi, magari ben strutturata e distribuita su almeno tre anni, come vuole *Federauto* potrebbe essere positiva un po' per tutti. I concessionari stimano i vantaggi in 200 mila immatricolazioni aggiuntive l'anno. E quanto arriverebbe allo Stato? Non poco. In media un po' più di 5 mila euro per ciascuna auto acquistata. Facciamo due conti: il costo medio di una vettura nuova, al cliente, è di 18 mila euro. Prezzo sul quale il fisco incassa subito 3.960 euro di iva (aliquota al 22%), circa 500 euro di bollo e altri 700 euro di ipt (imposta provinciale di trascrizione). Totale dei balzelli: 5.160 euro. Cifra che, moltiplicata per 200 mila «quattro ruote» immatricolate, porta il gettito aggiuntivo per lo Stato a oltre un miliardo di euro l'anno. A questa stima, realizzata grazie al supporto di esperti e ritenuta prudentiale, vanno tolti ovviamente i fondi destinati agli incentivi, sia sulle immatricolazioni «in più» sia quelli destinati a coprire comunque il resto delle vendite. In ogni caso, gli effetti positivi sono sotto gli occhi di tutti: in tutto, il fisco potrebbe incassare almeno 3,5 miliardi l'anno. Il bacino da aggredire, in effetti, è assai ampio: in circolazione ci sono ben 14 milioni di autovetture con oltre 10 anni di vita.

Fatto sta che l'Esecutivo va in un'altra direzione e con una certa calma. Nessun provvedimento urgente, ma l'ennesima commissione. L'ultima trovata è un tavolo comune sull'*automotive* con istituzioni, sindacati e imprese. E la sensazione è che si perda tempo prezioso.

twitter@DeDominicisF

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA  
2 | L'automotive



La quota del gruppo Fiat scende dal 6,5 al 5,8% e il Lingotto scivola in settima posizione (dietro Bmw)

In pole position Volkswagen (quota salita al 25,7%) Pavan Bernacchi: siamo gli ultimi della classe

# Auto, solo l'Italia perde terreno

A ottobre flessione del 5,6% delle vendite mentre l'Europa sale del 4,6%

**Augusto Grandi**  
TORINO

L'Europa dell'auto si avvia verso un ritorno alla normalità, ma l'Italia resta tra le eccezioni negative. Ad ottobre il mercato delle nuove vetture registra 1.044.921 immatricolazioni nei Paesi dell'Unione europea e dell'Efta (Islanda, Norvegia e Svizzera), con un incremento del 4,6% rispetto al corrispondente mese del 2012, dopo il progresso del 5,5% di settembre. Ed era dal settembre del 2011 che il mercato non cresceva per due mesi consecutivi. Ma l'Italia chiude ottobre con una flessione del 5,6% che porta il calo dall'inizio dell'anno all'8% a fronte del -3,1% dell'Europa.

La particolarità dell'Italia emerge anche dall'andamento degli altri Paesi dell'area euro. «Da tempo - spiega Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - l'Unione europea procede a

due velocità, con l'area euro penalizzata dalle politiche di austerità che fa registrare consistenti perdite mentre aumentano le consegne nei Paesi che non hanno adottato la moneta unica e che crescono con tassi in linea a quelli del mercato mondiale. A ottobre, però, anche l'area euro evidenzia un recupero delle immatricolazioni (+4,5%), seppur inferiore a quello dei Paesi senza moneta unica (+5,3%)».

Così la Germania torna a crescere (+2,3%) e, secondo i dati dell'Unrae, fa registrare un incremento degli ordini del 9% che non impedirà al mercato tedesco di chiudere l'anno in flessione del 4,3%. E cresce anche la Francia (+2,6%) benché ci si attenda un calo del 6,8% su base annua. Mentre la Spagna vola ad ottobre (+34,4%) con la prospettiva di chiudere il 2013 in aumento dell'1,5% ma su volumi che riportano alla fine degli Anni 80. Fuori dalla mone-

ta unica, la Gran Bretagna incassa ad ottobre la ventesima crescita consecutiva (+4%), con una previsione di un incremento del 10,8% alla fine dell'anno. Dunque l'unico Paese che non riprende quota, tra i primi 5 mercati, è proprio l'Italia. E Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, ricorda che «già lo scorso anno ci eravamo collocati come fanalino di coda dell'Europa e quest'anno bisseremo probabilmente questo record negativo». Sotto accusa, per Pavan Bernacchi, la ricetta italiana contro la crisi: «tasse, tasse e ancora tasse». Così, il mese scorso, peggio dell'Italia ha fatto solo Cipro tra i Paesi dell'euro e Romania e Islanda tra quelli senza moneta unica. Mentre ai primi posti per la crescita di ottobre figurano la Slovacchia e Olanda nell'area euro e Ungheria e Polonia nel gruppo senza moneta unica.

La Fiat, che concentra le vendite in Italia, è penalizzata da questa situazione. E que-

sto nonostante la frenata dei marchi "premium". «La quota di Audi, Bmw, Mercedes e Jaguar Land Rover - sottolinea Quagliano - in ottobre è scesa dal 16,6 al 16,4: vi è quindi un aumento di interesse per i marchi generalisti che può essere considerato un primo segnale di ritorno alla normalità del mercato». Un interesse che non premia il Lingotto, il gruppo con la peggior performance ad ottobre (-7,3%). La quota del gruppo torinese è scesa dal 6,5 al 5,8% e colloca il Lingotto in settima posizione, alle spalle anche di Bmw. In pole position Volkswagen, in crescita del 5,7% e con una quota salita al 25,7%. Piazza d'onore per le francesi Psa (-0,7%) e Renault (+14%), seguite dalle americane, appaiate al 7,2%, Gm (+6,2%) e Ford (-0,2%). Dietro la Fiat si colloca Daimler (+7%) seguita dalle asiatiche con in testa Toyota (+16,5%). Tutte in crescita, ad eccezione di Hyundai e Honda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

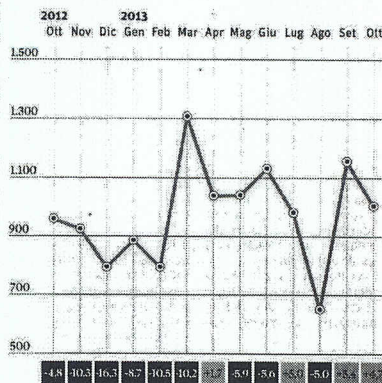
## Le consegne di autovetture in Europa

**LA CLASSIFICA**  
Vendite di auto nel mese di ottobre 2013 e var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ue + Efta

Brand	2013	2012	Var. %
VOLKSWAGEN	268.943	254.100	+5,7
PSA PEUGEOT CITROËN	120.285	121.200	-0,7
RENAULT	98.870	86.000	+14,0
Ford	75.534	76.000	-0,2
General Motors	75.019	69.000	+6,2
BMW	64.148	62.000	+3,3
FIAT	60.183	63.500	-7,3
DAIMLER	58.916	55.000	+7,0
TOYOTA	49.097	42.000	+16,5
NISSAN	34.995	35.500	-1,4

Fonte: Acea

**LE IMMATRICOLAZIONI IN EUROPA**  
Unità in migliaia e var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



PRIMI SEGNALI DI CONSOLIDAMENTO NELL'UE, MA I VOLUMI RESTANO AI MINIMI STORICI

# Auto, l'Italia fuori dalla ripresa

**Il gruppo Fiat scende in patria e cresce sugli altri mercati europei**

SANDRA RICCIO

I segnali di ripresa del mercato auto europeo si vedono: la situazione, però, nel complesso rimane fragile. Ad ottobre nei 27 Paesi Ue (più quelli Efta) le immatricolazioni segnano un progresso del 4,6%, con 1.044.921 vetture

contro le 999.266 di un anno fa. A settembre le vendite erano cresciute del 5,5% e nei dieci mesi sono scese del 3,1% a 10.385.061. «È la prima volta dal settembre 2011 che la domanda cresce per due mesi consecutivi», sottolinea l'Associazione dei costruttori europei (Acea) che ha diffuso i dati. Che aggiunge però come il volume delle vendite sia «il secondo più basso registrato nel mese di ottobre dal 2008, ovvero da quando sono iniziate le rilevazioni nell'Unione europea a 27». Scende la quota Fiat, che a ottobre totalizza in Europa appena

60.183 nuove vetture, in calo del 7,3% con una quota di mercato del 5,8%, in calo rispetto al 6,5% del 2012 e in progresso sul 5,4% di settembre.

«Tutta colpa del risultato negativo in Italia, mercato di riferimento del Gruppo», afferma in una nota il Lingotto, rilevando però che «il brand Fiat cresce in Francia (+9,6%), in Spagna (+55,3%) e in Gran Bretagna (+2,9%)». E infatti tra i cinque principali mercati dell'auto in Europa, ad ottobre l'Italia presenta l'unica variazione negativa: -5,6% a 110.841 unità. In progresso, invece, Germania

(+2,3%), Francia (+2,6%), Gran Bretagna (+4%) e Spagna (+34,4%). Nel complesso il risultato di ottobre in Europa presenta comunque una situazione del mercato «ancora ai minimi storici».

In Italia tutti gli osservatori, dall'Unrae, all'Anfia, a **Peiderauto**, al centro studi Promotor, sottolineano che se il nostro Paese stenta a ripartire è perché mancano le condizioni, ed invitano il Governo a lanciare con urgenza, nell'ambito del tavolo aperto per l'automotive presso il ministero dello Sviluppo economico, un piano di investimenti e sostegno all'auto per aiutare il settore ad invertire il trend.



## POLITICA E ECONOMIA

IL PAESE NEL TUNNEL DELLA CRISI

Il Wall Street Journal: l'enorme peso fiscale è la principale causa della scarsa crescita italiana negli ultimi 10 anni

# Tasse a livelli da record Italia al top in Europa

Il rapporto della Banca Mondiale: per le imprese carico al 65,8%

● **MILANO.** L'Italia è il Paese Ue più tartassato dalle tasse. Un peso che rischia di frenare le possibilità di agganciare la ripresa economica. A sostenerlo sono il rapporto Paying Taxes 2014 di Banca Mondiale, Ifc e Pwc e un editoriale del Wall Street Journal.

Il nostro Paese, si legge infatti nel rapporto targato Banca Mondiale, è scivolato al 138/o posto sui 189 considerati, rispetto alla 131/a posizione del 2012. Il carico fiscale complessivo per le imprese italiane si conferma il più alto d'Europa, pari al 65,8% dei profitti (il 68,3% nel 2012), contro una media Ue e Efta scesa al 41,1% dal 42,6% e una media mondiale scesa dal 44,7% al 43,1%.

Il rapporto esamina i costi per imposte e tasse in capo a un'impresa e il carico amministrativo per versamenti d'imposta e per i relativi adempimenti. Oneri che vengono misurati sulla base di 3 indicatori: il total tax rate (carico fiscale complessivo), il tempo necessario per gli adempimenti relativi alle principali tipologie d'imposta e di contributi (imposte sui redditi, imposte sul lavoro e contributi obbligatori, imposte sui consumi), e il

numero di versamenti effettuati.

Nella classifica europea l'Italia precede la Francia (169/a al mondo con una percentuale del 64,7% dei profitti in tasse) e la Spagna (162/a con il 58,6%). A vincere la sfida del fisco leggero sono la Croazia, (16/a al mondo con un tax rate del 19,8%), davanti a Lussemburgo (17/a con il 20,7%) e Cipro (22/a con il 22,5%). A livello globale, i Paesi in cui è più semplice pagare le tasse sono, nell'ordine, Emirati Arabi Uniti, Qatar e Arabia Saudita, mentre i problemi maggiori si incontrano in Ciad, Repubblica Centrale Africana e Venezuela.

A individuare le tasse come freno che potrebbe compromettere la ripresa dell'economia è invece il Wall Street Journal, affermando che «con una economia che stenta a ripartire e una disoccupazione a livelli record, il peso delle tasse in Italia potrebbe distruggere le prospettive di ripresa». Il quotidiano economico-finanziario Usa sottolinea che proprio «l'enorme peso delle tasse» su aziende e lavoratori è una delle principali cause per la scarsa crescita dell'Italia negli ultimi 10 anni, addirittura «la più bassa tra i 34

Paesi dell'area Ocse».

L'Italia si distingue in Europa per la sua dipendenza dalle tasse sul lavoro, pagate da imprese e dipendenti, per finanziare il sistema pensionistico - afferma il Wsj - spiegando che «l'esborso per le pensioni di anzianità rappresenta circa il 13% del Pil: 1/3 più alto rispetto alla Germania, e il doppio rispetto agli Usa, secondo i dati Ocse».

Dati negativi confermati da **Federauto**, che rappresenta uno dei settori più tartassato dal fisco. Il presidente Filippo Pavan Bernacchi: «Tra i cinque principali mercati europei è l'Italia, con i suoi 110.841 pezzi, a consuntivare l'unica variazione negativa, -5,6%. Già lo scorso anno ci eravamo collocati come fanalino di coda dell'Europa e quest'anno bisseremo probabilmente questo record negativo. Siamo gli ultimi a causa della ricetta italiana per affrontare la crisi fatta a suon di tasse, tasse e ancora tasse. L'effetto è ovviamente la compressione dei consumi e meno introiti per lo Stato nonostante i rincari delle tasse e dell'Iva, meno posti di lavoro, più aziende che chiudono».



**SOFFOCATI  
DALLE  
TASSE**  
Secondo i dati della Banca Mondiale, l'Italia sarebbe il primo Paese in Europa per l'imposizione fiscale che ha raggiunto livelli record soprattutto per le aziende





# Auto, segnali di ripresa. Non per Fiat

Le vendite in Europa crescono del 4,6% contro un calo del 7,3% registrato dal gruppo torinese  
Il Lingotto: tutta colpa del risultato negativo in Italia, fanalino di coda per le nuove immatricolazioni

TORINO

GRAZIELLA MARINO

Si consolidano i segnali di ripresa in Europa per il mercato dell'auto che rimane però ancora fragile. A ottobre nei 27 Paesi dell'Unione europea le immatricolazioni segnano un progresso del 4,6% con 1.044.921 vetture contro le 999.266 di un anno fa. A settembre le vendite erano cresciute del 5,5% e nei dieci mesi sono scese del 3,1% a 10.385.061. «Per la prima volta dal settembre 2011 la domanda cresce per due mesi consecutivi», sottolinea l'Associazione dei costruttori europei (Acea) che ha diffuso i dati sulle nuove immatricolazioni. Che aggiunge, però, come il volume delle vendite nel mese di ottobre sia «il secondo più basso registrato dal 2003, ovvero da quando sono iniziate le rilevazioni nell'Unione europea a 27». Meno roseo lo scenario in casa Fiat. Il Lingotto, sempre a ottobre, totalizza in Europa appena 60.183 nuove vetture vendute, in calo del 7,3% ri-

spetto alle 64.942 di un anno fa, con una quota di mercato del 5,8%, in calo rispetto al 6,5% del 2012, ma in progresso sul 5,4% di settembre.

## Il calo più accentuato

Nei primi dieci mesi del 2013 le vendite del Lingotto cedono l'8,1% a 632.952 unità, con una quota del 6,1% in calo rispetto al 6,4% dello stesso periodo del 2012. In sostanza, Fiat Group Automobiles è il gruppo auto che ad ottobre subisce in Europa il calo delle vendite più accentuato, mentre Alfa Romeo tra i singoli brand è quello che perde di più (-34,1%).

«Tutta colpa del risultato negativo in Italia, mercato di riferimento del Gruppo», afferma in una nota il Lingotto, rilevando però che «il brand Fiat cresce in Francia (+9,6%), in Spagna (+55,3%) e in Gran Bretagna (+2,9%)». E infatti tra i cinque principali mercati dell'auto in Europa, a ottobre l'Italia presenta l'unica variazione negativa: -5,6% a 110.841 unità. In progresso, invece, Germania (+2,3%), Francia (+2,6%), Gran Bretagna (+4%) e Spagna (+34,4%).

## La «top ten» europea

Nella «top ten» europea Fiat Group Automobiles si pone al settimo posto, mentre la triade di testa, come a settembre, è guidata dal gruppo Volkswagen (+5,7%) seguito da Psa Peugeot Citroen (-0,7%) e dal gruppo Renault (+14%). Volkswagen Golf, Renault

Clio e Bmw Serie 3 sono invece gli unici modelli a registrare una crescita delle immatricolazioni sia a ottobre che nei primi dieci mesi. La «rimarchevole» eccezione dell'Italia, in un mercato europeo in crescita è sottolineata anche da Ihs Automotive secondo cui «la fine del tunnel è vicina» e l'incremento europeo sembra indicare che i mercati dell'auto nel Vecchio continente hanno raggiunto un livello così basso da spingere, ora, verso «un certo livello di naturale sostituzione».

Anche se nel complesso il risultato di ottobre presenta una situazione del mercato «ancora ai minimi storici». In Italia tutti gli os-

servatori - dall'Unrae all'Anfia, a Federauto, al Centro Studi Promotor - sottolineano che se il nostro Paese stenta a ripartire è perché mancano le condizioni e gli incentivi. Il governo viene invitato a lanciare con urgenza, nell'ambito del tavolo aperto per l'automotive al ministero dello Sviluppo economico, un piano di investimenti e sostegno all'auto per aiutare il settore ad invertire il trend negativo.

«A meno di due mesi dalla fine dell'anno, è ormai vicino l'inizio delle attività della Consulta permanente dell'automotive voluta dal ministro dello Sviluppo economico Flavio Zanonato», osserva il direttore generale dell'Unrae (l'Unione associazione dei marchi automobilistici esteri), Romano Valente, auspicando che «possano essere trovate le risorse adeguate per intervenire sui costi di gestione e sui carichi fiscali che gravano sull'automobile, sulle famiglie e sulle imprese». L'obiettivo, sottolinea Valente, è «attivare l'inversione del trend negativo che ci accompagna da 41 mesi e spingere il 2014 verso risultati più consoni per il mercato italiano». ■

*Associazioni  
di settore  
schierate:  
servono  
sostegni  
e investimenti*

Gap Vendite in calo da 41 mesi. In cinque anni perso più di un milione di vetture

# Auto Ripartenza europea Perché l'Italia (non) ingrana

La crisi morde, ma in Spagna e Francia le misure funzionano

DI DANIELE SPARISCI

**L'**ottimismo, per quei pochi che ancora lo ostentavano, se n'è andato con l'arrivo dell'autunno. Quando la «roulette» dell'automobile si è fermata un'altra volta sul rosso. Il colore delle perdite nella finanza. Perdite che durano da 41 mesi, quasi da tre anni e mezzo.

## Gelata

Alla «ripresina» nessuno crede più e a ragione: a leggere i dati delle vendite — ancora un -5,6% in ottobre — il mercato dell'auto italiano sembra il «grande malato d'Europa». Meno di un milione e 300 mila le vetture che saranno vendute quest'anno, prima della crisi erano due milioni e mezzo. Era il 2007, ma sembra un secolo fa. Quelli, però, erano numeri «gonfiati»: dagli incentivi, dai maxi sconti, dall'ondata di «chilometri zero» (vetture vendute alle concessionarie che servono a far raggiungere gli obiettivi di mercato). «Quei dati sono un ricordo lontano» ha spiegato Alfredo Altavilla, responsabile dell'area Emea di Fiat-Chrysler, aggiungendo che anche il 2014 sarà difficile. E a pensarla come lui sono in tanti.

Ma il «caso» Italia preoccupa davvero: perché se in altri Paesi dopo mesi di caduta libera un rimbalzo c'è stato, da noi non è successo.

In Spagna le cose hanno ripreso a girare soprattutto grazie al programma di rottamazione, la Francia ha invertito

la rotta, l'Inghilterra va forte. Persino la Grecia ha dimostrato una certa vitalità, anche se parliamo di numeri molto piccoli.

Nel nostro Paese, invece, a causa delle defezioni dei costruttori, è stato pure cancellato l'unico salone dell'automobile rimasto, il Motorshow di Bologna. Per alcuni osservatori è un fenomeno inarrestabile, si chiama «demotorizzazione». Con tutte le conseguenze del caso nel bene e nel male: meno auto si traducono in minori entrate per lo Stato.

«Quest'anno mancheranno all'appello 900 milioni di euro dalle accise sui carburanti — osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **U**

**Auto**, l'associazione delle concessionarie: categoria duramente colpita dal calo della domanda —. Le nostre difficoltà sono le stesse di altri imprenditori italiani, dipendiamo dai consumi interni che sono crollati. Con l'aggravante che la pressione fiscale sul settore è insostenibile».

Ed è proprio lì il nodo della questione, nell'aumento vertiginoso di benzina, assicurazioni e altri balzelli che le famiglie non possono sostenere.

## Servono misure

Soldi in cassa per «aiuti di Stato» non ce ne sono — come è stato fatto in Spagna dove gli incentivi per la rottamazione hanno funzionato, ma il rischio è quello di creare una nuova «bolla» — e questo i dealer lo sanno. In novembre è previsto un secondo incontro al ministero dello Sviluppo economico al quale parteciperanno i principali protagonisti del settore. «Chiediamo un alleggerimento delle tasse, partendo dal bollo, dalle flotte aziendali. Vorremo proporre di far pagare di più le vetture più inquinanti».

Insomma, misure concrete. «Perché piuttosto che varare un provvedimento sbagliato

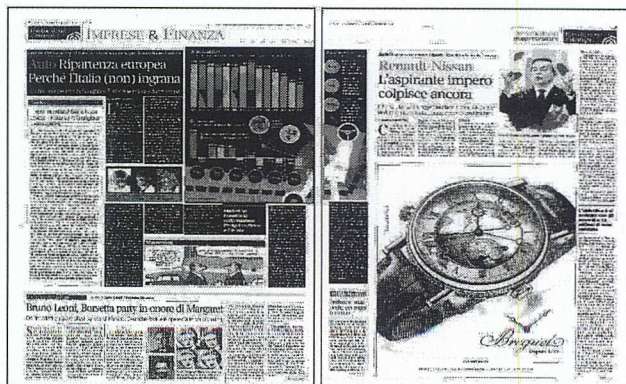
è meglio non fare nulla», precisa Pavan Bernacchi. Il riferimento è ai «mini-incentivi» dell'anno scorso evaporati in un'ora e inutilizzati dalle aziende che non sapevano come spenderli. Ma il problema resta la capacità di spesa dei privati. «Oltre alla mancanza di soldi, il problema è nell'at-

teggiamento mentale: se so che la pressione fiscale cresce sempre in quella direzione gli acquisti si fermano, anche per chi se lo può permettere», commenta Leonardo Buzzavo, docente all'Università Ca' Foscari di Venezia e presidente di Quintegia.

Lecito domandarsi se le vendite di automobili possano essere ancora considerate degli indicatori sullo stato di salute di un'economia: «Sì, lo sono ancora, ma la crisi ha ridotto il potere d'acquisto — continua Buzzavo —. E oggi il mercato è profondamente cambiato: i consumatori si stanno dividendo fra chi cerca prodotti «low cost» o comunque guarda solo alla convenienza e chi è disposto a pagare qualcosa di più in cambio di qualità. Chi sta in mezzo (i costruttori generalisti, ndr.) fatica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Madrid ha favorito la rottamazione, Parigi l'elettrico e l'ibrido**



**MERCATO****DARIO PENNICA\***

## Governo assente la filiera è in crisi

A poco più di 45 giorni dalla chiusura dell'anno, e al lordo delle festività natalizie, mancano all'appello circa 9.000 unità affinché il mercato siciliano delle auto nuove possa arrivare, e magari superare, la soglia minima delle 50.000 immatricolazioni nel 2013. In ogni caso, sarà sconcertante il confronto con quelli che, adesso, vengono ricordati come "anni d'oro", quando si è arrivati sino a 120mila consegne (2008) e oltre 113mila nel 2009. Ultimo anno prima della discesa. Che continua implacabile ormai da 41 mesi. E che, adesso, si spera abbia già toccato il fondo.

Intanto, a ottobre, si registra un'ulteriore seppure minima contrazione rispetto allo stesso mese del 2012: si sfiora il 10%. Un calo ancora maggiore rispetto a settembre, ma di un solo punto. A conferma che neppure la recente e robusta iniezione di km 0 per contenere l'ulteriore aumento dei prezzi, causato dal lievitare dell'aliquota IVA, è servita a qualcosa. La flessione è, dunque, doppia rispetto all'intero mercato nazionale (-5,6). Relativamente ai dieci mesi, invece, il gap si è ridotto (era del 16,53 a fine settembre), ma i valori percentuali sono sempre troppo distanti e negativi rispetto al tondo -8% dell'intero Paese: complessivamente, 1.111.520 le auto consegnate e si stima saranno 1,3 milioni a fine anno. In Sicilia, da gennaio ad ottobre, si sono perse altre 8.000 vendite.

Continuano a mancare gli acquisti delle famiglie, e dei privati, complice soprattutto la stretta all'erogazione di credito al consumo. Infatti, la stima di nuovi contratti deriva dalle esigenze di rinnovo flotte delle grandi aziende. Adesso la quota dei privati è al 63,4% (dato nazionale), con una flessione in linea con il mercato totale. Rallenta pure il noleggio (-7% nel mese, -9,2 nel cumulato). In aumento (del 15,5%) le immatricolazioni a società, che adesso costituiscono il 23% di quota di mercato. Relativamente alle motorizzazioni, in ottobre stabile il motore diesel (+0,6% e raggiungendo il 54,8% del totale), in ulteriore riduzione i benzina (-6,1 e 30,7% del totale) e i gpl (8,3 di quota), a vantaggio delle motorizzazioni a metano (4,8), ibride (+66,4% in ottobre e +129% nei 10 mesi). Spiega Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (l'associazione dei Concessionari): «Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2.000.000 di pezzi. Mancano, quindi, all'appello 720.000 immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni. Insomma, siamo al -35% rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere. Ma il paradosso è che lo Stato sta perdendo circa 3 miliardi tra Iva e altre imposte. Questo abbiamo sostenuto, lo scorso 24 ottobre, nella riunione convocata dal ministero dello Sviluppo Economico, nel primo giro di orizzonte fatto con il ministro Zanonato e il sottosegretario De Vincenti. Il Governo è stato informato con chiarezza, da parte di tutti i principali attori della filiera, di quanto la crisi sia profonda e articolata. Ci rivedremo. Senza un intervento deciso, anche soltanto per detassare l'acquisto delle vetture o il loro utilizzo, la situazione è destinata a peggiorare».

\*Direttore Sicilia Motori



**FEDERAUTO**

# MERCATO AUTO: OTTOBRE -5,6%

*Confermate le anticipazioni sul terz'ultimo mese del 2013. Che si chiuderà attorno ai 1.280.000 pezzi, registrando un -8% sul 2012*

Secondo i dati diffusi oggi dal Ministero dei Trasporti il mese di ottobre si è chiuso con 110.841 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una nuova flessione del -5,6% rispetto a ottobre 2012. "Le previsioni del nostro Osservatorio, diramate lo scorso 30 ottobre, sono state confermate dal dato ufficiale di oggi che fotografa una flessione del -5,6% fra ottobre 2013 e ottobre 2012. E quindi, a dispetto di chi vorrebbe 'vendere' ottimismo ad ogni costo, il mercato auto non riparte. Anzi, continua nel suo ciclo negativo aperto 41 mesi fa. Una nuova



*Filippo Pavan Bernacchi* spia rossa lampeggiante, quindi, si è accesa sul cruscotto del settore automotive". Questo il commento a caldo di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti

marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. "Il 2013 chiuderà presumibilmente attorno a 1.280.000 pezzi, registrando un -8% rispetto al 2012. Ma questo dato non rende giustizia alla realtà delle cose. Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2.000.000 di pezzi. Mancano quindi all'appello 720.000 immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni. In altri termini stiamo performando il -35% rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere".

3-06 novembre 2013 | Industria e Finanza

### MERCATO AUTO: OTTOBRE -5,6%

Il mercato di autovetture nuove si chiude con 110.841 immatricolazioni, segnando una flessione del -5,6% rispetto a ottobre 2012. Le previsioni del nostro Osservatorio, diramate lo scorso 30 ottobre, sono state confermate dal dato ufficiale di oggi che fotografa una flessione del -5,6% fra ottobre 2013 e ottobre 2012.



### BILANCI

#### ANSALDO: UTILE NETTO A 50,8 MLN DI EURO, +11,5% SUL 2012

Risultati positivi per il gruppo di Ansaldo, con utile netto di 50,8 milioni di euro (+11,5% sul 2012). Il gruppo ha registrato un utile netto di 50,8 milioni di euro (+11,5% sul 2012) e un utile operativo di 50,8 milioni di euro (+11,5% sul 2012).

## La lente

VENDITE AUTO,  
CROLLO A OTTOBRE  
TRAMONTA  
L'IPOTESI RIPRESA

La ripresina non è all'orizzonte del mercato dell'auto. I dati di ottobre delle immatricolazioni smorzano le speranze: in calo del 5,58% rispetto allo stesso periodo di un anno fa. I veicoli consegnati si fermano a 110.841. E in questo quadro il gruppo Fiat ha perso l'8,7%, con una quota di mercato del 28,1%. Nei primi dieci mesi del 2013 le immatricolazioni del gruppo del Lingotto sono state 321 mila, il 10,3% in meno rispetto all'anno scorso. Fa meglio del mercato, invece, il marchio Fiat che contiene le perdite al 4,7% e incrementa la propria quota al 21,4%. I dati di ottobre raccontano di una peculiarità tutta

italiana, stavolta non si può parlare di crisi europea del settore. Perché se è vero che il boom spagnolo del 34,4% pari a 60.301 immatricolazioni risente del programma di incentivi garantito dal governo di Madrid, i dati di Francia (+2,6% annuale) e Germania (+2,3% annuale, con 265.441 auto consegnate) indicano un'inversione di tendenza. Invece «l'Italia continua nel suo ciclo negativo apertosi 41 mesi fa», denuncia il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi: «Per il 2013 è atteso un calo dell'8% intorno a 1,28 milioni di unità». Una cifra, sottolinea Pavan Bernacchi, che «non rende giustizia alla realtà delle cose. Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2 milioni di pezzi. Mancano quindi all'appello 720 mila immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni». In altri termini

«stiamo performando il 35% in meno rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere. Ma il paradosso è che lo Stato sta perdendo circa 3 miliardi tra Iva e altre imposte».

Francesca Basso

BassoFbasso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**-5,58%**

**Le Immatricolazioni** in ottobre, rispetto allo stesso periodo di un anno fa. Il gruppo Fiat ha registrato una flessione dell'8,7%



**ANALISI**

# La ripresa si può ancora agganciare

di **Andrea Malan**

**L'**auto italiana non riesce dunque ad agganciarsi al treno della ripresa, con un calo delle immatricolazioni del 5% a ottobre (si veda l'articolo qui a fianco) a fronte dei rialzi in altri grandi Paesi europei - Germania, Francia e Spagna. Il panorama, è vero, resta a macchia di leopardo: in Germania il timido rialzo (+2,3%) segue i cali di agosto e settembre, mentre l'impennata spagnola (+34%) deriva dal varo di incentivi al rinnovo del parco circolante; una strada, quest'ultima, che non è sul tavolo della Consulta automotive avviata il mese scorso al ministero per lo Sviluppo Economico.

Se si considera anche la buona salute del mercato britannico, che la svolta congiunturale è ormai un po' più che una speranza. «È chiaro che abbiamo raggiunto il fondo» ha detto Bernard Cambier, responsabile vendite di Renault in Francia. Attenzione però: nessuno si spinge a prevedere una ripresa del mercato in tempi brevi. La vendite nei 30 Paesi Ue più Efta, scese nel 2012 a 12,5 milioni dai 16 del 2007, dovrebbero calare a circa 12 milioni quest'anno per poi puntare lievemente verso l'altro nel 2014; ma i 16 milioni non verranno raggiunti prima di parecchi anni, e c'è chi ritiene che il picco non verrà mai più raggiunto.

La situazione dell'Italia è ancora peggiore, con un quasi dimezzamento delle vendite tra i 2,5 milioni del 2007 e gli 1,3 scarsi previsti per quest'anno. Una crisi che trascina con sé il gruppo Fiat in generale (il Lingotto ha anche perso quote di mercato sul 2012, sia a ottobre che nei dieci mesi) e la produzione di quest'ultimo in Italia, tornata ai livelli da fine anni 50. Il crollo di quest'ultima rischia a sua volta di mettere a repentaglio la sopravvivenza stessa di un altro

segmenti chiave della filiera: i produttori di componenti, che nel loro complesso hanno saputo diversificare e garantiscono ancora un saldo attivo della bilancia commerciale, ma non possono resistere a lungo senza una produzione nazionale di automobili.

Come impedire il progressivo sgretolamento di un comparto che dà lavoro a quasi 200 mila persone? Alla Consulta automotive partecipano gli attori della filiera (Fiat compresa) e il Governo. Le associazioni come Unrae (importatori), Anfia (aziende industriali italiane, esclusa Fiat) e Federauto (concessionari) chiedono «di intervenire sui

**LE MISURE**

## La filiera chiede da tempo interventi di natura strutturale sui costi di gestione e i carichi fiscali

costi di gestione e sui carichi fiscali che gravano sull'automobile», con misure come «la progressiva armonizzazione della fiscalità italiana a quella europea per le auto aziendali» e «un contenimento dei costi di possesso e di utilizzo dei veicoli». Per quanto riguarda la filiera produttiva, Fiat aveva chiesto un anno fa all'allora ministro Passera misure per sostenere l'export di vetture dal nostro Paese. La settimana scorsa Sergio Marchionne ha promesso per fine aprile un nuovo piano strategico; al suo interno dovrebbero esserci anche le linee di sviluppo dell'Alfa Romeo, su cui si basa buona parte delle speranze per rilanciare la produzione di Cassino e Mirafiori. Ma la scelta dell'Italia non è scontata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# In Europa l'auto riparte, nel nostro Paese frena ancora

## IMMATRICOLAZIONI

ROMA Le speranze svaniscono, il sogno di riaccendere i motori è rimandato al prossimo anno. Ieri il ministero dei Trasporti ha divulgato i dati delle immatricolazioni di auto ad ottobre e il segno è ancora fortemente negativo (-5,58%). Vendite in calo rispetto al 2012, che era in calo rispetto al 2011 e così via.

### IL 2013 SOTTO 1,3 MILIONI

Secondo le associazioni di categoria, che lanciano allarmi disperati ormai da diversi mesi, nel 2013 non si raggiungeranno 1,3 milioni di nuove targhe, un calo di circa il 35% rispetto alla media nel nuovo millennio, ma addirittura di quasi il 50% nel confronto con gli anni prima che scoppiasse la crisi. Se nell'Europa in discesa è soprattutto Eurolandia con le gomme sgonfie (i paesi che adottano altre monete a settembre sono cresciuti a

doppia cifra), in quest'area l'Italia resta uno dei mercati più in difficoltà, sicuramente il più in crisi fra i "grandi". Ad ottobre, infatti, ha un segno positivo anche la Francia (+2,6%), mentre la Spagna ha ripreso vigore e, grazie agli incentivi governativi prorogati di un altro anno, la crescita raggiunge il 34,4%, riportando in nero anche il cumulo dei 10 mesi. Da noi, invece, le 110.841 vetture vendute nell'ultimo mese portano il totale ad 1.111.520 unità, oltre l'8% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012.

### INDIETRO DI 36 ANNI

«Per trovare un ottobre tanto basso dobbiamo tornare indietro di 36 anni: nel 1977 furono consegnate solo 93.027 auto», ha dichiarato il presidente dell'Anfia Vavassori. Lo scenario non cambierà molto da qui a fine anno poiché il portafoglio ordini dei vari costruttori è quasi inesistente e anche i contratti stipulati continuano a scendere: secondo i dati preliminari ad ottobre sono calati del 4,5% (il cumula-

to è al -5%). I protagonisti del settore, **Federauto** in testa, si appellano ancora al governo. «Andiamo in discesa da 41 mesi, quest'anno le vendite saranno appena di 1.280.000 vetture e lo Stato perderà circa 3 miliardi fra Iva e imposte. Il ministro Zanonato ha aperto un tavolo, l'esecutivo sa queste cose, bisogna agire rapidamente per evitare la catastrofe», ha dichiarato il presidente dell'associazione dei concessionari Pavan Bernacchi.

Ad ottobre il Gruppo Fiat (-8,64%) ha perso più della media del mercato, mentre il brand Fiat (-4,69%) è andato leggermente meglio (-4,69%), piazzando 4 vetture nelle prime 5 posizioni dei modelli più venduti (la quinta è la Lancia Ypsilon). Non decollano le elettriche (le vendite insignificanti sono scese da 80 a 79 pezzi), vanno invece forte le ibride (+66%), passate da 902 a 1.501 esemplari. Frenano anche le vetture a Gpl che hanno perso il 37,5%.

**Giorgio Ursicino**

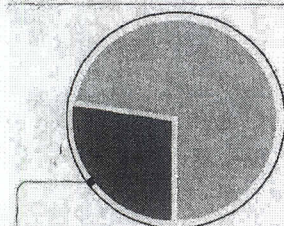
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le vendite di Fiat Group Automobiles

### VETTURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

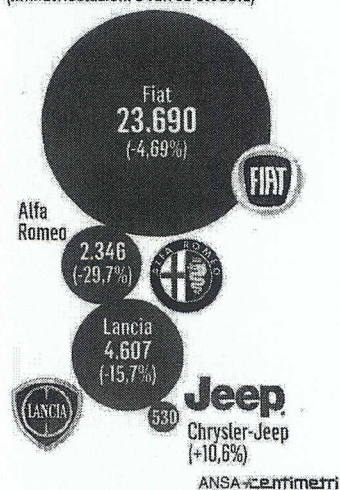
Ottobre 2013  
**31.173**

Rispetto a ottobre 2012  
**-8,7%**



**28,12%**  
 (29,1% a ottobre 2012)

### I MARCHI (immatricolazioni e var. su ott 2012)



**ANCHE AD OTTOBRE NEL NOSTRO PAESE VENDITE IN CALO DEL 5,5%. LA FRANCIA CRESCE DEL 2,6% LA SPAGNA DEL 34,4%**



Italia indietro di 36 anni

# Lezione spagnola per l'auto: con gli incentivi vendite a +38%

*A ottobre il nostro mercato ha perso il 5,58%: quarantunesimo calo consecutivo  
A Madrid invece le immatricolazioni salgono del 34%, grazie agli sgravi*

**■ ■ ■ NINO SUNSERI**

La crisi è finita sostengono Letta e Saccomanni con la complicità di Banca d'Italia. Pochi, però se ne sono accorti. Il mercato dell'auto, indicatore molto sensibile, registra a ottobre il ribasso numero quarantuno. Poco più di 110mila consegne con una flessione del 5,6% che peggiora il 2,9% di settembre. «Svanisce - sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - la prospettiva di una ripresina già nel 2013». Anche i deboli segnali emersi a metà anno sono stati spazzati via. L'esercizio si chiuderà con circa 1,3 milioni di immatricolazioni, riportando la lancetta alla metà degli Anni 70. Dal canto suo la produzione nazionale (costantemente in flessione), tornerà agli Anni 50. Ormai dalle fabbriche italiane escono circa mezzo milione di auto. In Spagna, che non ha marchi nazionali, il triplo. For-

se è il caso che Roma segua l'esempio di Madrid. Il governo di Mariano Rajoy ha varato un piano di incentivi che sta rilanciando la domanda. È probabile che con l'Iva e le tasse incassate verrà compensato l'ammontare del contributo. Basti pensare che, in queste condizioni lo Stato italiano perde tre miliardi di tasse. Chissà perché in Italia una strada del genere è preclusa. La crisi penalizza innanzitutto il gruppo Fiat che, il mese scorso, ha visto il marchio principale cedere poco meno del mercato (-4,69%), Lancia-Chrysler ha perso il 15,75% e Alfa Romeo quasi il 30%. Solo Jeep cresce (+10,65%), ma su numeri ridotti. Tra gli stranieri resta al primo posto Volkswagen, nonostante una flessione del 12,42% (ma Audi contiene la flessione al 3% e Skoda cresce del 35%). Subito dietro c'è Ford (-9,59%). In flessione Opel (-6,11%) mentre per Renault la crescita sfiora il 50%. Male l'altra Peugeot e Citroen in calo di oltre il

20%). Anche per le tedesche andamento contrastante, con Mercedes in progresso e Bmw in frenata. Una situazione analoga in Asia: Toyota, Suzuki, Mazda, Mitsubishi in salita e gli altri in difficoltà.

Difficile credere ad una ripresa in tempi brevi, poiché tutti i problemi strutturali restano irrisolti. Dalla crisi economica al costo dell'assicurazione, dalla tassazione senza freni, agli aumenti che colpiscono ogni forma di mobilità: ormai si paga per camminare (le zone a traffico limitato) ma anche per sostare con la diffusione delle strisce blu. L'automobile resta la mucca migliore cui attingere risorse per lo Stato.

Puntuale, e ampiamente giustificato, arriva il grido di dolore dei concessionari. Certamente il settore più colpito dalla caduta della domanda. Sottolineano come a dispetto di chi vorrebbe «vendere» ottimismo ad ogni costo, il mercato auto non riparte. Anzi, con-

tinua nel suo ciclo negativo apertosi 41 mesi fa. Una nuova spia rossa lampeggiante, quindi, si è accesa sul cruscotto del settore automotive. Né all'orizzonte ci sono luci chiare.

«Il 2013 chiuderà - spiega 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 - presumibilmente attorno a 1.280.000 pezzi, registrando un -8% rispetto al 2012. Ma questo dato non rende giustizia alla realtà delle cose. Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2.000.000 di pezzi. Mancano quindi all'appello 720.000 immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni. In altri termini stiamo performando il -35% rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere. Ma il paradosso è che lo Stato sta perdendo 3 miliardi tra Iva e altre imposte». Nonostante questo resta a guardare.



**T&M TRASPORTI & MOBILITÀ**

muoversiaroma.it

SU QUATTORRUOTE

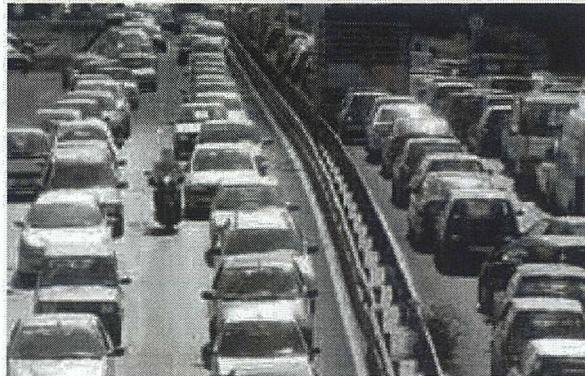
# Per l'automobile tradizionale la crisi continua il mercato punta sempre più sugli eco-veicoli

Calo costante delle immatricolazioni ma per i mezzi ibridi, elettrici e a metano dati in controtendenza

La "green economy" ci salverà. La necessità di produrre, utilizzare o riutilizzare beni e servizi di qualità ecologica a ridotto impatto ambientale si sta rivelando sempre più un'alternativa fondamentale per affrontare la recessione economica e avviare una nuova fase di sviluppo, anche in tema di mobilità. Gli italiani alle prese con la crisi comprano sempre meno automobili. Continuano ad amarla e a desiderarla come bene di consumo questo è vero, ma allo stesso tempo diventano protagonisti, loro malgrado, di un cambiamento innanzitutto culturale: tartassati da aumenti di bolli, pedaggi e assicurazioni, si dicono pronti a convertirsi alla mobilità alternativa. Mentre il settore dell'auto sta vivendo un crollo senza precedenti, un italiano su cinque prevede di

guidare un veicolo ad alimentazione alternativa entro i prossimi cinque anni. Ma più che per tutelare l'ambiente, lo farebbe per risparmiare sul carburante. A svelarlo è l'indagine condotta dal IV Osservatorio dell'Auto Elettrica di Deloitte e presentata durante il convegno "Come sta cambiando la mobilità".

Stando ai risultati della ricerca, nonostante il calo delle immatricolazioni sia stato dell'8,4% rispetto ai primi 9 mesi del 2013, l'interesse per il comparto auto rimane vivo: la maggioranza degli italiani continua a considerare l'auto personale come il mezzo di trasporto preferito (due su tre hanno intenzione di acquistarne una nei prossimi tre anni) ma gli elevati prezzi dei carburanti li spingono anche a informarsi sulle alternati-



ve. Secondo l'Osservatorio in Italia si è registrato un vero e proprio boom nella vendita di veicoli "verdi". In un contesto di contrazione del mercato delle auto ad alimentazione tradizionale, i veicoli elettrici, ibridi e a metano sono infatti gli unici ad aver visto nei primi 9 mesi del 2013 un'impennata delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2012: un aumento rispettivamente del 64%, 141% e 30%.

Secondo Marco Martina, responsabile del settore Automotive di Deloitte, "Nel 2050, il 70% della po-

polazione mondiale vivrà nelle città. Un approccio innovativo e l'uso di sistemi di trasporto multimodale come il car sharing e il car pooling sarà quindi fondamentale per migliorare la mobilità e il trasporto pubblico". Per Martina, un canale preferenziale per la penetrazione della mobilità alternativa è rappresentato dal noleggio. Il comparto non solo resiste alla crisi ma è già pronto a soddisfare la domanda di mobilità elettrica: il 73% delle aziende, infatti, presenta veicoli elettrici o ibridi nella propria flotta ■ SIMONA INNOCENTI



## A ottobre nuovo calo delle vendite Federauto: "Tsunami per il settore"

### Tra dieci anni la ripresa, non per l'Italia

Nel 2023 recupero dei livelli 2007 previsto in quasi tutta Europa

Secondo uno studio condotto dalla società francese Coram, al mercato italiano dell'auto non basteranno 10 anni per uscire dalla crisi. Mentre i principali mercati mondiali cresceranno sensibilmente nei prossimi dieci anni, quello europeo punterà al traguardo del 2023 con una certa stabilità (tranne il mercato tedesco e quello della Gran Bretagna che torneranno ai livelli ante-crisi), con due eccezioni rappresentate: Italia e Spagna che raggiungeranno rispettivamente 1,5 milioni e 800mila unità, più o meno la metà di

quelli raggiunti nel 2007, l'anno record delle immatricolazioni. Secondo l'indagine, le vendite di auto e di veicoli commerciali leggeri nei 78 principali mercati, dovrebbero crescere in media del 2,5% all'anno, passando dai 75,4 milioni del 2013 ai 98 milioni del 2013. L'aumento sarà guidato dal Medio Oriente (le vendite saliranno ogni anno del 6%), seguito dall'India (4,7%) e dalla Cina (4,6%). Nell'arco dei 10 anni l'area Nord America crescerà invece dell'1,1%, mentre il vecchio continente non andrà oltre lo 0,7% ■ S.I.

Alla fine del mese di ottobre il settore dell'automobile ha fatto registrare l'ennesimo calo. Secondo l'Osservatorio di Federauto, l'associazione che rappresenta il 100% della distribuzione ufficiale di tutti i marchi commercializzati in Italia, la nuova contrazione relativa al mese appena trascorso sarà pari al 5% rispetto a quella del 2012.

Per il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi, "gli sterili numeri non danno la misura esatta dello tsunami che si è abbattuto sul nostro settore. Stiamo vendendo 750mila 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 mo-

mento molti lavoratori sono sostenuti dagli ammortizzatori sociali ma perdurando questo stato di cose passeranno a ingrossare le liste dei disoccupati". Secondo Pavan Bernacchi, "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 sui carburanti, Iva, penalizzazione della fiscalità sulle auto aziendali. Questa ricetta italiana - ha concluso il presidente di Federauto - ha fatto sì che nel 2012 ci siamo classificati all'ultimo posto in Europa" ■ S.I.

di Pier Luigi del Visco

PROFIT

# LA CAPITALE DELLE FLOTTE

**S**tiamo assistendo ad un fenomeno nuovo per l'Italia: la demotorizzazione. Per la prima volta nella storia, il parco circolante delle auto nel 2012 è calato. Questa diminuzione è dovuta al risultato combinato del calo delle immatricolazioni (-350.000 unità nel 2012) e dell'aumento delle pratiche di radiazione che nel 2012 sono aumentate di 20.000 unità. Nei primi quattro mesi 2013 il saldo continua a essere negativo (-40.000).

È stato questo il tema di apertura della Capitale Automobile Fleet, appuntamento di riferimento del settore del noleggio e dell'auto aziendale, giunto alla sua seconda edizione il 7 giugno a Roma.

La tavola rotonda istituzionale, con Gianluca De Candia, Direttore Generale di Assilea, Pietro Teofilatto, Direttore Noleggio a Lungo Termine di Aniasa, Vincenzo Malagò, Past President di Federauto e Romano Valente, Direttore Generale di Unrae ha approfondito le cause di questo fenomeno. La crisi economica ha frenato bruscamente

i consumi, soprattutto quelli dei beni durevoli come le auto. Parallelamente sono aumentati i costi di mantenimento delle stesse: dalle tasse, alle assicurazioni, ai carburanti, ai pedaggi autostradali.

Questo ha sicuramente contribuito a frenare il processo di sostituzione dell'auto (meno immatricolazioni). Inoltre nel 2012 c'è stato il boom delle esportazioni che, di fatto, sottraggono parco circolante all'Italia. Nel 2012 sono state esportate quasi 570.000 vetture (+16% vs il 2011).

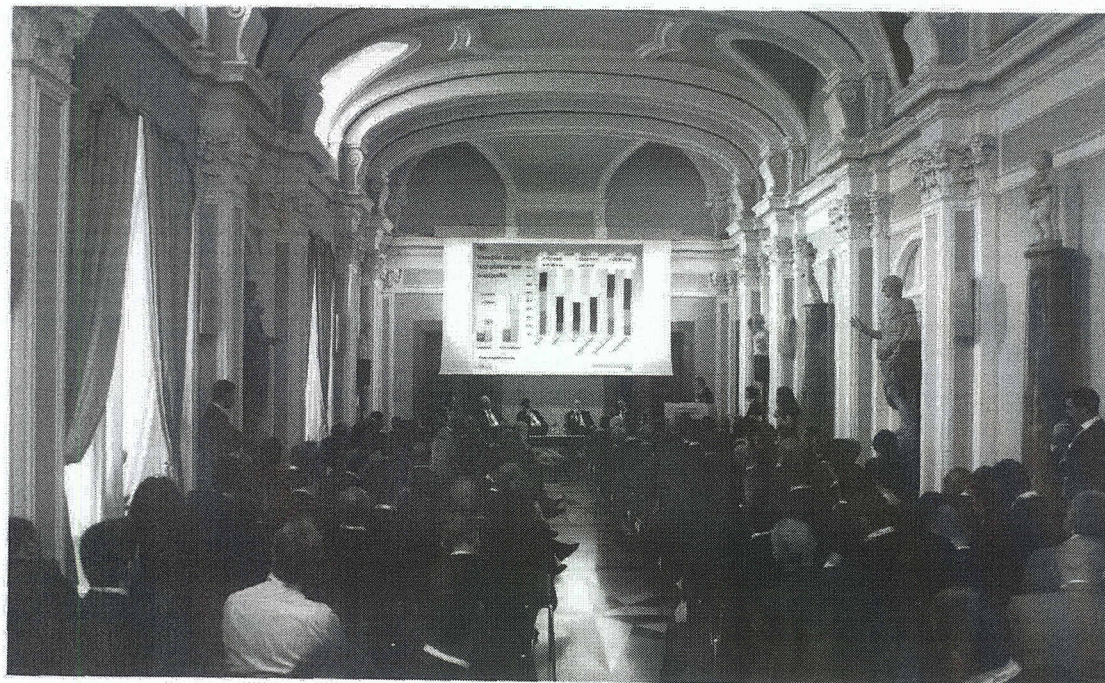
Anche per questo, il segmento delle flotte gestite dai noleggiatori ha assunto una rilevanza crescente in pochissimi anni. Mentre le immatricolazioni da parte di privati e società si dimezzavano passando dai 39 miliardi di euro del 2007 ai 20 del 2012, quelle dei noleggiatori flettevano sì, ma "solo" del 20%, passando da 5,8 a 4,6 miliardi, al netto degli sconti e degli incentivi. Il rapporto tra i due segmenti, che era di 1 a 6,6 nel 2007 (per ogni euro speso dai noleggiatori per immatricolare

nuove auto i privati ne spendevano 6,6) ora è di 1 a 4,3.

La ragione sta nel fatto che il noleggio a lungo termine risente molto meno delle congiunture. Infatti tale servizio non prevede, come per altre forme di acquisizione dell'auto, l'impiego di disponibilità finanziarie, ma esclusivamente il pagamento di un canone mensile costante nel tempo, per cui per chi paga il canone è indifferente che sia per un'auto non nuova oppure una fresca di immatricolazione: basta che il canone non aumenti.

È questo il ragionamento semplice su cui da anni l'Aniasa basa la sua azione in favore del noleggio a lungo termine, con un'elaborazione del Centro Studi Fleet&Mobility: se più auto passassero dalla proprietà al noleggio, la loro rotazione scenderebbe da 7 a 4 anni, in media, aumentando dunque il volume delle immatricolazioni.

Inoltre, quelle immatricolazioni sarebbero anche meno esposte alle congiunture economiche, come abbiamo visto. ➔



## PROFIT

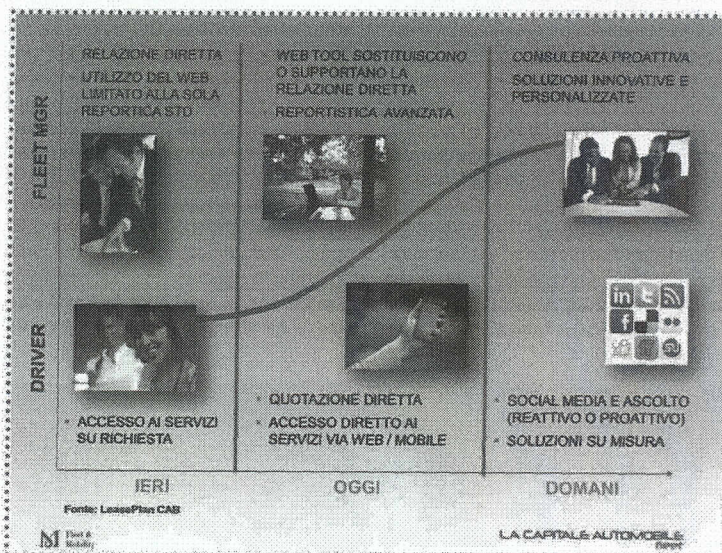


Sarà per questo che adesso anche le Case auto sembrano dare un'attenzione al canale noleggio come mai prima?

Con questa domanda si sono confrontati gli esponenti delle Case e del noleggio, Andrea Alessi, Direttore Divisione di Volkswagen, Andrea Badolati, Amministratore Delegato Ald Automotive, Domenico Chiarese, Presidente e Amministratore Delegato di Ford Italia, Nicola Pumilia, Fleet Europe Manager di Fiat Group Automotive e Fabrizio Ruggiero, General Manager di Europcar. Per due decenni le Case hanno servito le imprese attraverso il canale dei noleggiatori a lungo termine. Ora le Case hanno una forza vendite dedicata, il cui scopo non è certo di far concorrenza al NLT, quanto piuttosto di recuperare una relazione essenziale per sostenere i brand. In una fornitura di servizi che include anche il "ferro", è importante stabilire quali siano le carte che le Case possono e devono giocare per consolidare o incrementare la penetrazione nelle flotte.

Ma l'attenzione non si ferma al noleggio a lungo termine. Anche il rent-a-car, prima ritenuto un mercato tattico per i volumi, oggi viene visto come uno strumento di marketing per la diffusione di nuovi modelli. La novità, emersa nella tavola rotonda con Massimiliano Archiapatti, Direttore Generale di Hertz, Vincenzo Malagò, Past President di Federauto e Daniele Maver, Presidente Jaguar Land Rover, è l'importanza che anche i brand del lusso stanno dedicando alle flotte: addirittura le Ferrari e altre supercar offerte in rent-a-car da Hertz e da altri noleggiatori.

La Capitale Automobile Fleet ha affrontato anche temi più specifici delle auto aziendali, nella tavola rotonda con Alessandro Cerutti, Business Director di Continental,



Claudio Manetti, Amministratore Delegato di Leasys e Gianpiero Mosca, Amministratore Delegato di AON Re Trust Broker.

Da un'analisi della società AON emerge un profilo assicurativo diverso tra il cliente flotte e quello privato. Il cliente flotte percorre mediamente in un anno circa 31.000 km, contro gli 11.000 km del cliente privato.

La tavola rotonda con gli operatori del settore ha puntato l'attenzione al futuro. Andrea Cardinali, Presidente e Amministratore Delegato di Alphabet, Gregoire Chovè, Direttore Generale di Arval, Fabio Leggeri, Direttore Flotte e Remarketing di Volkswagen, Alfonso Martinez Cordero, Amministratore Delegato di LeasePlan e Angelo Simone, Direttore Flotte e Usato di Peugeot-Citroen, hanno analizzato come il noleggio a lungo termine abbia

innovato la gestione della company car e come si accinga a farlo ancora. Ora le imprese hanno esigenze nuove, che derivano dalle mutate e variegate necessità dei driver. Inoltre, la tecnologia informatica e telematica sta cambiando profondamente il modo di lavorare e di muoversi. I noleggiatori, per mantenere il ruolo di promotore del cambiamento, definiscono le linee di evoluzione del servizio con le Case, anticipando le richieste delle imprese. Oggi il prodotto standard non ha più senso: le nuove frontiere del rapporto con l'azienda partono dalla consulenza proattiva e mirano ad arrivare a soluzioni innovative e personalizzate. È necessario inoltre dialogare con il driver intercettandone aspettative e bisogni anche grazie all'utilizzo dei social media. ■



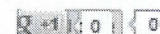
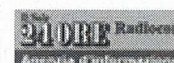
Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Finanza](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

**\$5.000 Conto di Pratica**



**Diventa un Tra**

## NOTIZIE RADIOCOR - ECONOMIA



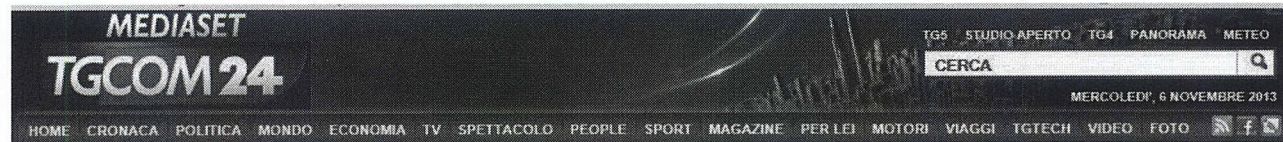
### **AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MERCATO NON RIPARTE, STIMA -8% NEL 2013**

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 04 nov - 'A dispetto di chi vorrebbe 'vendere' ottimismo ad ogni costo, il mercato auto non riparte. Anzi, continua nel suo ciclo negativo apertosi 41 mesi fa. Una nuova spia rossa lampeggiante, quindi, si e' accesa sul cruscotto del settore automotive' e per il 2013 e' atteso "un calo dell'8% intorno a 1,28 milioni" di unita'. Cosi' commenta l'andamento del mercato dell'auto in ottobre Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. Roberto Bolciaghi, presidente dell'associazione dei concessionari Renault, aggiunge che "a parte l'instabilita' politica, che non ci fa bene, e l'incerto incedere dell'economia italiana, i mali primari che impediscono alla domanda di esprimersi con numeri adeguati sono la pressione fiscale e i costi di gestione. Ormai e' dimostrato che ogni qualvolta lo Stato aumenta le tasse incassa sempre meno. Questo perche' si contrae la domanda e i fatturati diminuiscono ingenerando un circolo vizioso che fa bruciare centinaia di migliaia di posti di lavoro'.

com-pal-

(RADIOCOR) 04-11-13 19:02:03 (0454) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia



MF-Dow Jones News [Indietro](#)

## **Auto: Federauto; mercato non riparte, crisi continua da 41 mesi**

04/11/2013 18.32

ROMA (MF-DJ)--"Le previsioni del nostro Osservatorio, diramate lo scorso 30 ottobre, sono state confermate dal dato ufficiale di oggi che fotografa una flessione del -5,6% fra ottobre 2013 e ottobre 2012. E quindi, a dispetto di chi vorrebbe 'vendere' ottimismo ad ogni costo, il mercato auto non riparte. Anzi, continua nel suo ciclo negativo apertosi 41 mesi fa. Una nuova spia rossa lampeggiante, quindi, si e' accesa sul cruscotto del settore automotive".

Così Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari italiani, commenta in una nota il dato sulle immatricolazioni di ottobre, aggiungendo che "il 2013 chiuderà presumibilmente attorno a 1.280.000 pezzi, registrando un -8% rispetto al 2012. Ma questo dato non rende giustizia alla realtà delle cose. Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2.000.000 di pezzi. Mancano quindi all'appello 720.000 immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni. In altri termini stiamo performando il -35% rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere".

"Il paradosso - prosegue Pavan Bernacchi - è che lo Stato sta perdendo circa 3 miliardi tra Iva e altre imposte. Questo abbiamo sostenuto lo scorso 24 ottobre scorso nella riunione convocata dal Ministero dello Sviluppo Economico, nel primo giro di orizzonte fatto con il Ministro Zanonato e il Sottosegretario De Vincenti. Il Governo è stato informato con chiarezza, da parte di tutti i principali attori della filiera, di quanto la crisi sia profonda e articolata. Abbiamo lasciato sul Tavolo queste riflessioni con un nuovo appuntamento a fine mese. L'attenzione del Ministro e del Sottosegretario c'è stata e siamo loro grati, ma adesso ci aspettiamo che sul tema del mercato, quel mercato italiano, fanalino di coda europeo, che cala da 41 mesi, il Governo sia disponibile ad ascoltare le nostre proposte e a considerarle nella giusta prospettiva".

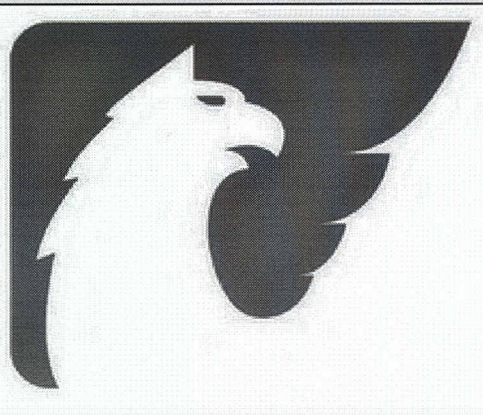
"Senza un intervento deciso, anche solo per detassare l'acquisto delle vetture o il loro utilizzo, la situazione è destinata a peggiorare al di là di quanto possano raccontare degli sterili numeri", conclude il numero uno dei concessionari.

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

MF-DJ NEWS

### Nelle mani del Governo le speranze dell'intera filiera dopo 41 mesi di calo (Federauto)

Secondo i dati diffusi oggi dal Ministero dei Trasporti il mese di ottobre si è chiuso con 110.841 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una nuova flessione del -5,6% rispetto a ottobre 2012. *"Le previsioni del nostro Osservatorio, diramate lo scorso 30 ottobre, sono state confermate dal dato ufficiale di oggi che fotografa una flessione del -5,6% fra ottobre 2013 e ottobre 2012. E quindi, a dispetto di chi vorrebbe "vendere" ottimismo ad ogni costo, il mercato auto non riparte. Anzi, continua nel suo ciclo negativo apertosi 41 mesi fa. Una nuova spia rossa lampeggiante, quindi, si è accesa sul cruscotto del settore automotive".*



Questo il commento a caldo di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. Considera **Roberto Bolciaghi**, presidente dell'associazione dei concessionari Renault: *"A parte l'instabilità politica, che non ci fa bene, e l'incerto incedere dell'economia italiana, i mali primari che impediscono alla domanda di esprimersi con numeri adeguati sono la pressione fiscale e i costi di gestione. Ormai è dimostrato che ogniqualvolta lo Stato aumenta le tasse incassa sempre meno. Questo perché si contrae la domanda e i fatturati diminuiscono ingenerando un circolo vizioso che fa bruciare centinaia di migliaia di posti di lavoro".* Conclude Pavan Bernacchi: *"Il 2013 chiuderà presumibilmente attorno a 1.280.000 pezzi, registrando un -8% rispetto al 2012. Ma questo dato non rende giustizia alla realtà delle cose. Il mercato italiano dovrebbe esprimere circa 2.000.000 di pezzi. Mancano quindi all'appello 720.000 immatricolazioni rispetto alla media degli ultimi 5 anni. In altri termini stiamo performing il -35% rispetto a quanto la filiera, che dà lavoro a 1.200.000 persone, necessita per sopravvivere. Ma il paradosso è che lo Stato sta perdendo circa 3 miliardi tra Iva e altre imposte. Questo abbiamo sostenuto lo scorso 24 ottobre scorso nella riunione convocata dal Ministero dello Sviluppo Economico, nel primo giro di orizzonte fatto con il Ministro Zanonato e il Sottosegretario De Vincenti. Il Governo è stato informato con chiarezza, da parte di tutti i principali attori della filiera, di quanto la crisi sia profonda e articolata. Abbiamo lasciato sul Tavolo queste riflessioni con un nuovo appuntamento a fine mese. L'attenzione del Ministro e del Sottosegretario c'è stata e siamo loro grati, ma adesso ci aspettiamo che sul tema del mercato, quel mercato italiano, fanalino di coda europeo, che cala da 41 mesi, il Governo sia disponibile ad ascoltare le nostre proposte e a considerarle nella giusta prospettiva. Senza un intervento deciso, anche solo per detassare l'acquisto delle vetture o il loro utilizzo, la situazione è destinata a peggiorare al di là di quanto possano raccontare degli sterili numeri".*