



**RASSEGNA STAMPA**

**GENNAIO 2014**

**Aggiornamento 31 gennaio 2014**

**COMUNICATI STAMPA**

<b>TITOLO</b>	<b>DATA</b>
FEDERAUTO INCONTRA FLAVIO ZANONATO, MINISTRO SVILUPPO ECONOMICO. PAVAN BERNACCHI: DEFISCALIZZARE E' ANTIDOTO PER DEPRESSIONE CONSUMI E RILANCIO AUTOMOTIVE	21 gennaio 2014
MERCATO AUTO 2013 -7,09% DICEMBRE +1,40% PAVAN BERNACCHI: ATTENZIONE AI FACILI OTTIMISMI. NEL 2013 LO STATO HA PERSO DAL NOSTRO SETTORE OLTRE 2 MILIARDI DI GETTITO E DILAPIDATO CENTINAIA DI MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO	2 gennaio 2014

**AUTO**

# FEDERAUTO INCONTRA ZANONATO

*Il pres. Pavan Bernacchi: "Abbiamo presentato al ministro un pacchetto di proposte per defiscalizzare i privati e le aziende"*

Si è tenuto presso il Ministero dello sviluppo economico, l'incontro tra **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus e il ministro **Flavio Zanonato**. All'ordine del giorno del confronto la presentazione di misure concrete per invertire la crisi del settore automotive che nel 2013 ha perso il 7,09% delle immatricolazioni rispetto all'anno precedente, prime fra tutte quelle relative alla pressione fiscale che grava attualmente sulle quattro ruote. "Defiscalizzare l'auto



*Bernacchi e Zanonato*

dall'acquisto fino al suo utilizzo è in questo momento l'unico antidoto per curare la depressione dei consumi che ha investito un settore che è la cartina di tornasole dell'andamento generale dell'economia del nostro Paese"

ha commentato **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto** a conclusione dell'incontro. "Per questo abbiamo presentato al ministro Zanonato un pacchetto di proposte per l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Il ministro Zanonato - ha concluso il presidente di **Federauto** - ha dimostrato una prudente attenzione nei confronti dell'automotive volta a non generare false aspettative dichiarando che valuterà, all'interno della neo costituita Consulta, eventuali azioni che incontrino le esigenze della filiera".



**Il confronto**

**Spese dei carrozzieri detraibili, un vertice**

Il 15 gennaio i rappresentanti della filiera «automotive» incontreranno il sottosegretario Claudio De Vincenti per discutere di fiscalità dell'auto in generale. Un nuovo round «dovrebbe poi tenersi la settimana successiva alla presenza del ministro Flavio Zanonato», spiega il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi. I temi che invece saranno affrontati nell'incontro del 15 gennaio sono due: «La

possibilità di rendere detraibili dalle tasse i costi per la manutenzione delle automobili e l'adozione di «alcune misure indicate dall'Acì, che agiscono soprattutto contro gli illeciti e le frodi, che taglierebbero il costo dell'Rc fino al 40%». Un altro tema che sta a cuore al presidente dell'Associazione che riunisce i concessionari auto presenti in Italia è quello di «non consentire alla grande distribuzione la vendita

di olio e batterie per auto, perché poi non c'è nessun controllo delle modalità di smaltimento ambientale». Non ci sarebbe trattativa, invece, circa la possibilità di «rimodulare il bollo auto premiando le auto che consumano meno perché - spiega Pavan Bernacchi - così si penalizzerebbero proprio gli automobilisti con meno soldi che utilizzano le vetture più inquinanti non potendo comprarne di nuove».



**Federauto****I concessionari a Zanonato: abbassare il carico fiscale**

■ Un pacchetto di proposte per l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per l'auto indirizzate a privati e aziende è stato presentato da Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia, al ministro dello Sviluppo economico Flavio Zanonato. «Defiscalizzare l'auto

dall'acquisto fino al suo utilizzo è l'unico antidoto per curare la depressione dei consumi», ha commentato il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi. «Il ministro Zanonato ha dimostrato una prudente attenzione nei confronti dell'automotive: valuterà eventuali azioni che incontrino le esigenze della filiera».



**Auto**

**Voci di abolizione del superbollo ma il ministero del Tesoro smentisce**

Si riaccende il dibattito sull'abolizione del superbollo per le vetture oltre i 185 kW di potenza. La prossima settimana (mercoledì 15) al ministero dello Sviluppo Economico è in programma l'ennesima riunione della Consulta Automotive voluta dal ministro Zanonato. Dopo gli incontri del 24 ottobre e del 27 novembre, durante i quali sono state ascoltate le varie associazioni di categoria, si attendono le prime ipotesi di intervento del governo per cercare di dare ossigeno ad un settore di grande importanza per l'economia del Paese che ora attraversa una fase di forte difficoltà. Ieri era appunto circolata la voce della cancellazione della sovrattassa sul possesso delle auto potenti,

ma il ministero dell'Economia ha smentito. Questa misura è stata una delle più contestate poiché, non solo non avrebbe portato il gettito previsto (168 milioni), sarebbe stata causa della perdita di 140 milioni fra minori entrate e mancato introito. Da quando è stato introdotto il provvedimento (dal governo Berlusconi poi inasprito da quello Monti) che prevede il pagamento di 20 euro per ogni kW eccedente i 185 (circa 250 cavalli) le vendite di auto di questo tipo sono scese quasi il doppio della media del mercato (solo nel 2012 del 35%). Secondo **Federauto** nella riunione del 15 si parlerà invece di rendere detraibili alcuni costi di gestione dalle tasse.

G.Urs.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Dalla potenza al bollo

### ● LA POTENZA DI UN'AUTOMOBILE

Indica la **quantità di lavoro** che il motore compie nell'**unità di tempo**. È correlata alla capacità del veicolo di vincere le forze che si oppongono al moto (attrito, pendenze, peso caricato, ecc.)

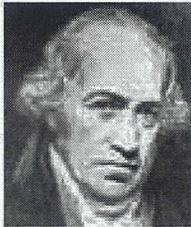
### ● COME SI MISURA

#### Kilowatt (KW)

È l'**unità di misura** del Sistema Internazionale ed equivale a 1.000 watt

#### Cavalli vapore (CV)

Si usa in alcuni casi e corrisponde a **0,746 kilowatt**



Entrambe le unità di misura sono legate a **James Watt**, ingegnere scozzese che perfezionò la macchina a vapore e introdusse il cavallo vapore

### ● TRASFORMAZIONI

#### Da cavalli vapore a kilowatt

potenza in CV X 0,735 = potenza in KW

#### Da kilowatt a cavalli vapore

potenza in KW X 1,36 = potenza in CV



ANSA -centimetri

## Suv, il caso

# Superbollo, il governo: niente addio

Non è allo studio un provvedimento per l'abolizione del superbollo. Lo puntualizzano fonti del ministero dell'economia e finanza dopo l'indiscrezione che è circolata negli ultimi giorni in base alla quale da fonti del settore automobilistico si era diffusa l'ipotesi della possibilità che il governo, già venerdì prossimo proprio in occasione del tavolo convocato sull'automotive, possa dichiararsi disponibile a un passo indietro rispetto alla

norma introdotta dal governo Monti. Altre fonti di governo confermano che, tra le ipotesi in campo, c'è anche la revisione della tassazione. «Sul tavolo la prossima settimana ci saranno molti temi fiscali che potrebbero impattare sul mercato, ma a me non risulta che si discuterà dell'eliminazione del superbollo, anche se - precisa Pavan Bernacchi - spero di sbagliarmi». Questo il commento del presidente di **Federauto**.



III I NOSTRI SOLDI

Più ci tassano e meno guadagnano

# Il superbollo è un flop. Ma ce lo teniamo stretto

La maggiorazione sulle auto più potenti ha fatto perdere allo Stato 140 milioni. Voci di cancellazione, poi il governo smentisce

www.ecostampa.it

III SANDRO IACOMETTI

■ ■ ■ Malgrado il flop clamoroso il governo non sembra disposto a fare marcia indietro sul superbollo. Che la sovrattassa non avesse prodotto gli effetti sperati si era capito già da un po'. Il balzello era stato introdotto dal ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, nel luglio 2011, con effetto ovviamente retroattivo: 10 euro aggiuntivi per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW. Per non essere da meno il professore premier Mario Monti, nel famoso Salva Italia del dicembre 2011, non solo a confermato la tangata sulle auto di grande cilindrata, ma ha addirittura rincarato la dose, raddoppiando l'importo da 10 a 20 euro per ogni kW e abbassando la soglia di partenza da 225 a 185 kW.

La misura avrebbe dovuto portare nelle casse dello Stato 168 milioni. Il risultato, come accaduto anche sulle accise, è stato catastrofico. Nel solo 2012 si è deter-

minata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancati introiti, di circa 140 milioni di euro. Nel dettaglio, lo Stato ha perso 93 milioni di gettito Iva e 13 di superbollo, le Regioni 19,8 milioni di superbollo, le Province 5,2 milioni di mancata Ipt e 9 milioni di addizionale Rc auto. Insomma, un bel capolavoro.

Prevedere quello che sarebbe accaduto non era poi così difficile. Il primo effetto è stato quello sulle compravendite: nel 2012 le immatricolazioni di vetture con potenza superiore ai 185 kW sono crollate del 35% contro il 19,8% del mercato. Mentre i passaggi di proprietà per le stesse tipologie di auto si sono ridotti del 37%. Se la maggior parte delle persone ha semplicemente evitato di acquistare macchine troppo grandi, i più scaltri hanno adottato strategie alternative. Nel nord Italia, ad esempio, si è registrato un boom di falsi leasign di autovetture con targa tedesca o ceca date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiane. Con la

conseguenza che oltre al superbollo, per le finanze pubbliche sono venuti meno anche i pagamenti di Iva, Ipt, multe e addizionali locali.

Altri hanno invece optato per la cosiddetta esterovestizione del veicolo. Ovvero radiare il mezzo per l'esportazione in Paesi Ue e poi farlo circolare tranquillamente sul territorio italiano. Il fenomeno è confermato dai dati sulle esportazioni, che hanno mostrato, nel 2012, volumi più che raddoppiati rispetto al 2011 (da 13 mila a 29 mila euro, +115%).

E sulla base di questi numeri che tutte le principali associazioni della filiera automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca, Unrae) hanno da mesi avviato un pressing sul governo per ripensare il balzello. Sforzi che sembrava fossero finalmente riusciti ad ottenere un riscontro. Qualche tempo fa il viceministro dell'Economia, Luigi Casero, aveva evidenziato che il superbollo «è stato sbagliato e toglierlo costa pochissimo». E ieri è circolata la notizia che in un imminente incontro con

rappresentanti del settore il governo avrebbe messo sul tavolo la questione. Magari già il prossimo 15 gennaio, quando il sottosegretario allo Sviluppo economico, Claudio De Vincenti, dovrebbe vedere tutte le associazioni dell'automotive, oppure la settimana successiva.

La notizia di un'apertura è stata accolta con soddisfazione da Scelta civica, con il responsabile delle politiche fiscali Enrico Zanetti che si è però chiesto perché il governo abbia sempre bocciato gli emendamenti in tal senso presentati dalla formazione dei montani alla legge di stabilità.

La risposta è arrivata a stretto giro. Fonti del ministero dell'Economia hanno infatti fatto sapere che «non è allo studio alcuna norma per cancellare il superbollo».

Esulta il piddino Ermete Realacci, che difende il balzello definendo del tutto «immotivata» la sua abolizione. Resta da capire quale sia il senso di una tassa che fa perdere soldi allo Stato, ma non è la prima volta, né sarà l'ultima.

twitter@sandroiacometti

III PRECEDENTI

IVA

Il gettito Iva è in costante calo dopo il passaggio dell'aliquota dal 20 al 22% in due anni (2011-2013). Gli ultimi dati disponibili, da gennaio a ottobre del 2013, hanno segnato un meno 3,9% che tradotto in cifre significa oltre 3,4 miliardi di introiti in meno.

BENZINA

Lo stesso discorso vale per i rincari delle accise sulla benzina. Secondo le elaborazioni del centro studi Promotor il minore incasso per l'Erario nel 2013 è stato di circa un miliardo.

TABACCHI

Nei primi dieci mesi del 2013 si sono ridotte del 5,2% (-476 milioni di euro) le entrate dell'imposta sul consumo dei tabacchi. Oltre agli aumenti, e ovviamente alla crisi, ha influito anche la diffusione delle sigarette elettroniche.

BARCHE

Ormai celebre il flop della tassa sugli yacht voluta dal governo Monti. Nel 2012 lo Stato aveva incassato appena 23,5 milioni rispetto ai 115 attesi. Un misero 15%.



## Mercato: valutazioni di Federauto, Anfia, Unrae



**Filippo Pavan Bernacchi, presidente della Federazione italiana concessionari.**

**Federauto** evidenzia che, nonostante il marginale rimbalzo positivo, per il

mercato dell'auto italiano il 2013 è stato un anno orrendo. Secondo i dati ufficiali le immatricolazioni nei 12 mesi sono state 1.303.534, con una flessione del -7,09% rispetto alle 1.403.010 unità dell'intero 2012. Ma per capire il dramma del dicembre 2013, che sembra a prima vista positivo, si deve pensare che dicembre 2012 aveva fatto registrare un -22,5% rispetto al dicembre 2011.

Nel 2012 pensavamo di avere toccato il fondo, invece il 2013 è riuscito a fare peggio. Senza scomodare l'anno 2007, rispetto al quale abbiamo perso circa il 50% del mercato, possiamo confrontare il 2013 con il non lontano 2011, che si era fermato a 1.748.143 unità. Rispetto al 2011 mancano quindi all'appello 444.609 unità. Oppure, per vederla in un altro modo, abbiamo perso oltre 7 miliardi di fatturato. E lo Stato? Con la sua politica miope ha perso oltre 2 miliardi di entrate dal nostro settore. Se invece ci confrontiamo con la media degli ultimi 5 anni sono state perse circa 660.000 immatricolazioni su cui lo Stato ha perso 3 miliardi e 300 milioni di gettito. E il Governo cosa fa? Aumenta le tasse in un circolo vizioso dove nuove tasse portano a comprimere ulteriormente i consumi. O, ancora peggio, sta alla finestra senza varare un piano organico. Con questa

ricetta, applicata non solo agli autoveicoli ma all'intera economia, si è distrutto e si sta distruggendo il tessuto produttivo ed economico del nostro Paese.

**Roberto Vavassori, presidente di Anfia.**

A dicembre, anche se solamente dell'auto riporta un segno positivo, che non si registrava da ben 27 mesi, ovvero dal lontano agosto 2011. Il 2013 si chiude con volumi complessivi in ribasso confermando le ultime previsioni, ma è probabile che già a partire dal 2014 la necessità di rinnovamento di un parco circolante ormai tra i più vecchi in Europa, spinga ad una graduale ripresa delle vendite. Il tasso di sostituzione delle vetture in Italia, infatti, è passato dal 6,3% del 2007 al 3,9% del 2012, e se nel 2005 le auto circolanti con



più di 10 anni erano il 34,5% del parco, nel 2012 sono salite al 44,4%. Guardando in prospettiva tra le variabili da considerare per la ripresa del mercato nel 2014, concentrata in particolare nel secondo semestre, ci sono, ovviamente, il livello di crescita economica che l'Italia riuscirà a raggiungere, la variazione positiva del Pil è stimata tra lo 0,6% e l'1,1%, e l'incisività delle politiche di rilancio della domanda interna che l'Esecutivo saprà mettere in campo.



**Massimo Nardio, presidente Unrae.**

Si chiude un anno di grandi difficoltà nel quale non si sono riusciti a definire interventi significativi di rilancio del settore come la riduzione della pressione fiscale su famiglie ed



imprese e sul recupero dell'occupazione, in particolare quella giovanile. Tuttavia il ministero dello Sviluppo Economico ha attivato una Consulta permanente che nel 2014 avrà la responsabilità di affrontare i problemi del settore. L'ultimo mese dell'anno chiude con un leggero segno positivo ma potrebbe trattarsi di un'inversione tecnica legata ad un giorno lavorativo in più e ad un confronto con un dicembre 2012 molto pesante (-22%).

Nel complesso rispetto al 2012 si sono perse altre 100mila unità, con un mercato a 1.303.534 immatricolazioni di autovetture (-7,1% rispetto alle 1.403.010 dell'anno scorso). Riteniamo che nel 2014, pur con un lieve miglioramento di alcuni indicatori economici ma in assenza di interventi incisivi avremo un'inversione di tendenza puramente tecnica e non una vera ripresa, che esprimerà una crescita limitata attorno al 2,4% su base annua e 1.335.000 immatricolazioni. Il calo registrato nella quota privati (-7,4% nell'anno) testimonia della difficoltà di tanti consumatori a decidere la sostituzione della vettura.



**AUTO**

# 2013 - 7,09%, DICEMBRE +1,40%

*Pavan Bernacchi: "Lo Stato ha perso oltre 2 mld di entrate. Negli ultimi 5 anni sono state perse circa 660.000 immatricolazioni"*

Il mercato dell'auto chiude l'anno con 88.705 pezzi, +1,40% rispetto allo stesso mese del 2012. **Federauto** evidenzia che, nonostante questo marginale rimbalzo positivo, per il mercato dell'auto italiano il 2013 è stato un anno orrendo. Secondo i dati ufficiali le immatricolazioni nei 12 mesi sono state 1.303.534, con una flessione del -7,09% rispetto alle 1.403.010 unità dell'intero 2012. Ma per capire il dramma di questo dicembre 2013, che sembra a prima vista positivo, si deve pensare che dicembre 2012 aveva fatto registrare



*Filippo Pavan Bernacchi* un -22,5% rispetto al dicembre 2011. "Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 è riuscito a fare peggio". Questo il commento di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto**,

che aggiunge: "Possiamo confrontare il 2013 con il non lontano 2011, che si era fermato a 1.748.143 unità. Rispetto al 2011 mancano quindi all'appello 444.609 unità. Oppure, per vederla in un altro modo, abbiamo perso oltre 7 miliardi di fatturato. Lo Stato con la sua politica miope ha perso oltre 2 miliardi di entrate dal nostro settore. Se invece ci confrontiamo con la media degli ultimi 5 anni sono state perse circa 660.000 immatricolazioni su cui lo Stato ha perso 3 miliardi e 300 milioni di gettito".



Idati

A dicembre i marchi del Lingotto registrano un calo del 2,45% nel nostro Paese

# Il mercato auto sale dell'1,4% per la prima volta in 42 mesi ma Torino perde ancora quote

PAOLO GRISERI

TORINO — Sale il mercato italiano per la prima volta dopo 42 mesi di calo. E' questo è il vero segnale di una inversione di tendenza che era stata inutilmente annunciata da tempo. Nel dicembre 2013 nella Penisola sono state immatricolate 88 mila auto, 1.200 in più dello stesso mese del 2012. Un lieve incremento, che equivale all'1,4 per cento. Non una ripresa, ma un segnale certamente interessante. Va osservato che a partire dall'autunno i cali del mercato italiano si sono andati gradualmente riducendo. Anche perché si confrontano con i livelli bassissimi già raggiunti un anno fa.

In questo contesto, nonostante l'incremento generale del mercato, Fiat perde. I marchi di Torino scendono del 2,4 per cento limando ulteriormente la quota di mercato. In tutto il 2013 il Lingotto ha perso un punto percentuale passando dal 29,6 al 28,7. Un segnale preoccupante, un altro motivo per varare al più presto quel piano dei nuovi modelli che Sergio Marchionne annuncerà in aprile, in occasione della presentazione della prima trimestrale del 2014. Una mossa importante per evitare che l'uscita dalla crisi del settore, quando arriverà, finisca per penalizzare proprio il gruppo che oggi è leader incontrastato del mercato nazionale, con un andamento a forbice che vede salire le vendite e scendere la quota di Torino. Per ora comunque il principale concorrente, i tedeschi di Volkswagen, è sotto la metà delle vendite di Torino.

Il Lingotto continua a mantenere una solida presa sul mercato italiano, come dimostra il fatto che i primi cinque modelli venduti nei dodici mesi del 2013 sono tutti del gruppo di Mar-

chionne. Meno brillanti invece, come accade da tempo, le performance dell'Alfa Romeo, che in tutto il mese di dicembre ha venduto in Italia solo 2.135 vetture, scendendo ulteriormente dal 2,9 al 2,4 per cento del mercato. In lieve crescita (più 0,8 per cento) invece il marchio Lancia (al quale vengono ricondotte anche le vendite del brand Chrysler) che supera le 4 mila unità doppiando l'Alfa.

Le prospettive del mercato Italia continuano comunque ad essere poco incoraggianti. Il Centro studi Promotor di Bologna stima che a questi ritmi il 2014 chiuderà poco sopra il milione e trecentocinquanta mila auto vendute. Il 2013 si è concluso a 1 milione 303 mila auto immatricolate, il livello più basso da diversi decenni. «Se si continuano ad aumentare le tasse sull'auto e i pedaggi autostradali», attacca la Federauto che rappresenta i concessionari italiani, «si finirà per distruggere il settore». Il paragone con il 2007, l'ultimo anno prima dell'inizio della crisi, è impietoso: in sei anni le vendite di auto in Italia si sono dimezzate. Ora la sfida è quella di varare misure in grado di invertire la tendenza. L'Unrae, l'associazione dei costruttori stranieri, confida ancora nel tavolo istituito dal ministro Zanonato per rilanciare le quattro ruote. Per l'Anfia, l'associazione dei costruttori dell'automotive italiano, è prevedibile una ripresa del mercato, ma solo nella seconda metà del 2014.





**ZANONATO**, ministro dello Sviluppo:  
«Accordo molto positivo, è la premessa  
per portare a termine gli investimenti in Italia»



**FINANCIAL TIMES** «Il piano industriale  
di Fiat-Chrysler di primavera potrebbe essere  
l'ultimo targato Marchionne»

# Fiat da capogiro in Borsa: +16% E il mercato auto rialza la testa

## Gli analisti premiano l'operazione. Ripartono le vendite in Italia

di MILANO

**DOPPIO** brindisi a Fiat per la definitiva conquista di Chrysler. Il primo dalla Borsa, dove il titolo è schizzato alle stelle terminando a 6,92 euro, massimo dall'estate 2011, con un progresso del 16,4%. Il secondo dal mercato dell'auto che in dicembre è tornato al segno «più» dopo quarantadue mesi consecutivi di calo. In verità il rialzo delle immatricolazioni è millimetrico (+1,4% su dicembre 2012) e non risolveva il bilancio annuale (1.303.534 unità vendute, -7,09%), tanto che **Federauto** e **Unrae** mettono in guardia da «facili ottimismo». La ripresa, poi, non tocca il Lingotto, ancora in flessione del 2,6% mese su mese e del 9,9% nell'intero anno.

Tuttavia gli addetti ai lavori vedono spiragli di luce all'orizzonte. Anche perché il resto d'Europa accelera più decisamente (Spagna e Francia rispettivamente del 3,3 e del 9,4%) e la prospettive «globali» aperte dalla fusione Fiat-Chrysler alimentano la speranza che il gruppo possa sempre più affrancarsi dal depresso mercato italia-

no.

Gli analisti finanziari si concentrano invece sull'ottimo affare messo a segno da Sergio Marchionne, rilevando il 41,5% di Chrysler ad un prezzo di 4,350 miliardi di dollari, contro stime di 4,5-5 miliardi. Il 50% della somma, poi, sarà a carico delle casse

### LA MAIL AI DIPENDENTI

**«Un giorno storico, abbiamo realizzato un sogno. Ora inizia un nuovo capitolo»**

Chrysler e questo, sottolineano in Borsa, dissipa i timori di un aumento di capitale per Fiat. Per il Wall Street Journal «il prezzo è molto buono, migliore di quanto chiunque si aspettasse» e Banca Akros e Equita hanno rivisto al rialzo il giudizio su Fiat, a 'buy' con target di prezzo rispettivamente a 7,5 e 7,9 euro. Se Bernstein definisce l'accordo «sorprendente», Citigroup parla di «accordo innovativo». Alcuni, però, pun-

tano l'indice sul debito del gruppo. Max Warburton, senior analyst at Bernstein Research, sostiene che l'unione Fiat-Chrysler produce una società con un rapporto debito-capitale critico di circa 3,5, in un settore «pieno di sfide». Le due società insieme varranno infatti 38 miliardi di dollari su vendite di 88 miliardi. L'operazione Chrysler, aggiungono gli analisti di Citigroup, pur condotta in modo intelligente da Fiat, non è quindi una «panacea» per un debito di gruppo che sale a circa 10 miliardi di dollari.

Ieri mattina, intanto, 1.300 mila dipendenti del gruppo in tutto il mondo hanno ricevuto una mail firmata da Sergio Marchionne e dal presidente John Elkann con l'invito a «coltivare un grande sogno di integrazione industriale e culturale», realizzato in «questa giornata storica per la Fiat e per la Chrysler».

**Massimo Degli Esposti**



FOCUS

7

### LA POSIZIONE

È il piazzamento del gruppo Fiat-Chrysler nella classifica mondiale dei costruttori auto

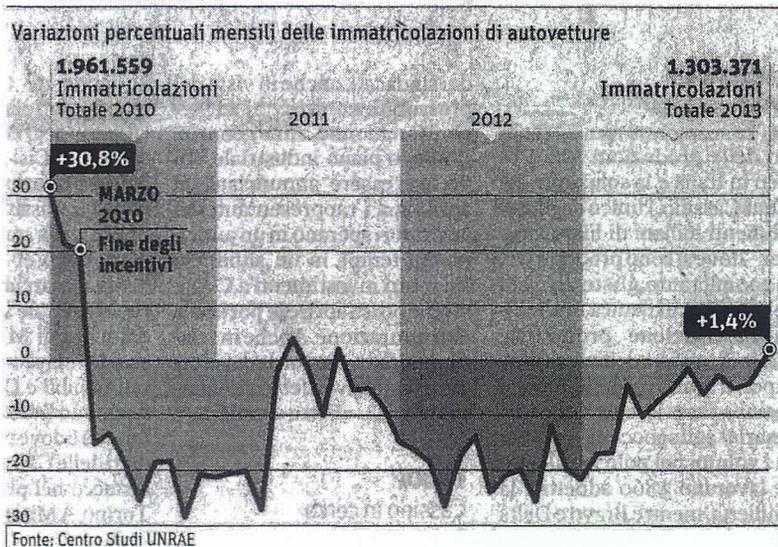
4,4

MILIONI

Le auto che vende Fiat-Chrysler in un anno



**Mercato auto Italia. Dopo 27 mesi di calo a dicembre +1,4%**



Filomena Greco > pagina 7, con l'analisi di Marco Morino

# Mini-rimbaltzo per le vendite in Italia

A dicembre primo segno positivo dopo due anni in calo - Dal 2007 consegne dimezzate

**Filomena Greco**  
TORINO.

■ Ancora presto per parlare di inversione di tendenza. Quello che è certo, però, è che si tratta di un segnale positivo sul mercato italiano delle auto dopo oltre due anni di calo delle immatricolazioni. I dati resi noti ieri dal ministero dei Trasporti sulle immatricolazioni del mese di dicembre, infatti, registrano un +1,4%, un segno più dopo un periodo di quasi quattro anni, successivo al biennio degli incentivi 2009-2010, in cui sono stati registrati 42 cali mensili.

A dicembre, dunque, le vetture immatricolate sono state 88.703, 1.303.534 milioni in tutto il 2013, con un calo sul 2012 del 7,09 per cento. Di fatto, ancora un mercato dimezzato (-47,7% rispetto al 2007). Ma comunque una ripresa che conclude una fase di rallentamento della caduta della domanda sul mercato nostrano, calato del 4,5% nel mese di novembre, del 5,58% a ottobre, del 2,9% a settembre. Per Fiat, le vendite a dicembre sono rimaste in terreno negativo, a -2,6% rispetto allo stesso mese del 2012. «Nell'anno

il Gruppo Fiat - sottolinea il Lingotto in una nota - ha immatricolato quasi 374mila auto, il 9,95% in meno rispetto al 2012, per una quota del 28,7 per cento, in calo di 0,9 punti percentuali». Mentre il marchio Fiat ha immatricolato oltre 279mila vetture (-5,29%), con una quota di mercato che si attesta al 21,4%, 0,4 punti percentuali in più rispetto al 2012.

Sul terreno delle immatricolazioni, dunque, il rimbaltzo di dicembre era atteso dagli operatori, ma è un segnale che fa comunque ben sperare, come mostra anche l'inchiesta congiunturale sul mercato dell'auto condotta dal Centro Studi Promotor diretto da Gian Primo Quagliano. La quota di concessionari che hanno previsto domanda stabile o in aumento a tre-quattro mesi è passata infatti dal 42% di giugno al 62% di settembre, mentre a dicembre si è attestata all'82%. Anche l'indicatore di fiducia degli operatori è in fase di recupero nel secondo semestre del 2013: è passato in sei mesi da quota 20 (giugno) a quota 30,6 (dicembre).

Parla di un ottimismo «di necessità» l'Anfia, a cui fa capo l'intera filiera dell'automotive: «Cre-

diamo che il 2014 registrerà una inversione di tendenza - sottolinea il presidente Roberto Vavassori - indotta anzitutto dalla necessità di rinnovare un parco auto sempre più invecchiato, dunque abbastanza indipendente rispetto alle condizioni dell'economia italiana e alle misure che potranno essere messe in campo».

Federauto (associazione concessionari) mette in guardia dai «facili ottimismo». «Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 è riuscito a fare peggio» commenta il presidente Filippo Pavan Bernacchi. Stando alla media degli ultimi 5 anni, aggiunge, sono state perse circa 660mila immatricolazioni «su cui lo Stato ha perso 3 miliardi e 300 milioni di gettito. E il Governo cosa fa? Aumenta le tasse in un circolo vizioso dove nuove tasse portano a comprimere ulteriormente i consumi. O, ancora peggio, sta alla finestra senza un piano organico. Con questa ricetta si sta distruggendo il tessuto produttivo ed economico del Paese». L'Unrae ricorda con il presidente Massimo Nordio che «rispetto al 2012 si sono perse oltre 100mila unità». Se nel 2014 ci sa-

ranno pur lievi miglioramenti di alcuni indicatori economici ma nessun intervento incisivo, «avranno - conclude - un'inversione di tendenza puramente tecnica e non una vera ripresa, che esprimerà una crescita limitata attorno al 2,4% su base annua e 1.335.000 immatricolazioni».

Anche per il Centro studi Promotor, proiettando i risultati degli ultimi sei mesi su base annua, spiega ancora Quagliano, si ottiene un volume di immatricolazioni per il 2014 di 1.354.323. In soldoni, 50mila vetture in più rispetto all'anno appena trascorso: questo l'obiettivo - modesto - da raggiungere per confermare l'inversione di tendenza, pur restando ai livelli di mercato registrati negli anni Settanta. «Dalla politica - conclude Quagliano - nessuna buona notizia, con il lavoro della Consulta che non ha ancora dato frutti. Anzi. Il 2014 comincia con due segnali positivi come il dato di dicembre del mercato Italia e la notizia dell'accordo raggiunto tra Fiat e Chrysler, a cui però si affianca l'aumento delle tariffe autostradali. Aumenti assolutamente incompatibili con il quadro economico italiano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DICEMBRE POSITIVO PER IL SETTORE AUTO IN ITALIA, MA FORTE CALO NELL'INTERO 2013

# Ripartono le immatricolazioni

Dopo 42 mesi di flessione, torna il segno più (+1,4%). Ma prosegue la contrazione della quota di mercato di Fiat (-1,2%). La Panda è stata comunque l'auto più venduta in Italia l'anno scorso

DI VALENTINA SORRENTI

**B**rutte notizie dal fronte immatricolazioni per il gruppo Fiat. Nel mese di dicembre in Italia il Lingotto ha venduto 24.809 auto, segnando un calo del 2,6% annuo. La casa torinese ha perso l'1,2% di quota di mercato passando dal 29,1% di fine 2012 al 27,9% dello scorso mese. Nell'intero 2013, invece, le immatricolazioni del gruppo hanno registrato un calo del 9,9% mentre la quota di mercato è stata del 28,7% (-0,9%). Ancora una volta la performance di Fiat è risultata peggiore di quella dell'intero mercato, dove a dicembre le immatricolazioni sono tornate a salire segnando un +1,4% annuo dopo il -4,2% di novembre. L'intero 2013 si è comunque confermato negativo per il comparto automobilistico: nel periodo gennaio-dicembre la Motorizzazione ha immatricolato 1.303.534 auto, con un calo del 7,1% rispetto al 2012. «Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 è riuscito a fa-

re peggio», quindi bisogna fare attenzione ai facili ottimismo, ha commentato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, ricordando che «senza scomodare l'anno 2007, rispetto al quale abbiamo perso circa il 50% del mercato, possiamo confrontare il 2013 con il non lontano 2011, che si era fermato a 1.748.143 unità. Rispetto al 2011 mancano quindi all'appello 444.609 unità. Oppure, per vederla in un altro modo, abbiamo perso oltre 7 miliardi di fatturato».

**Concentrandosi sul dato positivo di dicembre dopo ben 42 mesi di difficoltà**, Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, ha affermato che potrebbe trattarsi di un'inversione tecnica legata a un giorno lavorativo in più e a un confronto con un dicembre 2012 molto pesante (-22%). «Riteniamo inoltre che nel 2014, pur con un lieve miglioramento di alcuni indicatori economici ma in assenza di interventi incisivi, avremo un'inversione di tendenza puramente tecnica e non una vera ripresa, che esprimerà una crescita limitata at-

torno al 2,4% su base annua», ha concluso Nordio.

Più positivo il Centro Studi Promotor, secondo cui «il segnale positivo arrivato in dicembre era atteso già da diversi mesi ed è ovviamente di buon auspicio per il 2014. La caduta della domanda ha subito un graduale rallentamento nel 2013 e l'incremento di dicembre, anche se debole, è con ogni probabilità l'inizio dell'inversione di tendenza». Per il Centro Studi Promotor proiettando i risultati degli ultimi sei mesi su base annua si ottiene infatti

un volume di immatricolazioni di 1.354.323 unità, l'obiettivo raggiungibile nel 2014. Tornando nel dettaglio alla performance del Lingotto, le immatricolazioni a marchio Fiat sono diminuite a dicembre dell'1,1% a 18.013 unità con una quota di mercato del 20,3% (20,8% a dicembre 2012) mentre nell'anno la quota si attesta al 21,4%, +0,4% in più rispetto all'anno precedente. La Panda è la vettura più venduta in Italia sia a dicembre sia in tutto il 2013, con 101.600 immatricolazioni nell'anno e

una quota nel segmento A del 41,4% nel mese. La Punto, alle spalle della Panda nella classifica assoluta di vendita, è al vertice del segmento B, con una quota nell'anno del 16,8%.

In tutto il 2013 il marchio Lancia ha registrato quasi 57 mila vetture

e la sua quota è del 4,4%, in calo dello 0,7% annuo. In dicembre, il marchio ha immatricolato oltre 4.100 unità per una quota del 4,8% (-0,1%). Alfa Romeo ha registrato un calo del 25,1% di auto vendute nell'anno (31.600 unità) e la sua quota è al 2,4%, in calo dello 0,6%. A dicembre sono quasi 2.100 le auto immatricolate dal brand e la quota è del 2,3% (-0,6% rispetto a dicembre 2012). Jeep, infine, l'anno scorso ha immatricolato 5.800 vetture con una quota di mercato stabile allo 0,5%. Sono invece circa 450 le Jeep immatricolate in dicembre (-13,7% rispetto a un anno fa) per una quota dello 0,5% in calo di 0,1 punti percentuali. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su [www.milanofinanza.it/fiat](http://www.milanofinanza.it/fiat)

## LE VENDITE DI AUTO IN ITALIA A DICEMBRE

	Dic 2013	Quota	Dic 2012	Quota	Variaz.
◆ Fiat	24.810	28,0%	25.477	29,12%	-2,62%
◆ Volkswagen	11.767	13,3%	10.749	12,29%	9,47%
◆ Psa	7.451	8,4%	8.333	9,52%	-10,6%
◆ Opel	6.663	7,5%	6.101	6,98%	9,54%
◆ Renault	6.665	7,5%	6.433	7,36%	3,61%
◆ Ford	6.110	6,9%	5.294	6,05%	15,41%
◆ Bmw	4.648	5,2%	4.253	4,86%	9,29%
◆ Daimler	4.319	4,9%	4.268	4,88%	1,19%
◆ Toyota/Lexus	4.235	4,8%	5.284	6,04%	-19,85%
◆ Hyundai	2.803	3,2%	2.837	3,24%	-1,20%
◆ Nissan	2.728	3,1%	2.706	3,09%	0,81%
◆ Kia	1.770	2,0%	1.591	1,82%	11,25%
◆ Suzuki	1.248	1,4%	1.070	1,22%	16,64%
◆ Volvo	1.244	1,4%	1.070	1,22%	16,26%
◆ Jaguar/Land Rover	774	0,9%	711	0,81%	8,86%
◆ Altre estere	1.450	1,6%	1.303	1%	11,28%
◆ Totale Mercato	88.705	100%	87.480	100%	1,40%

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



Il mercato in Italia

# Mini-rimbolzo dell'auto Ma occhio alle illusioni

*A dicembre le immatricolazioni segnano +1,4%. L'Anfia: solo grazie a un giorno lavorativo in più. Il 2013 resta in rosso*

■ ■ ■ Torna positivo il mercato dell'auto italiano a dicembre: la Motorizzazione ha immatricolato 88.705 autovetture, con una variazione di +1,40% rispetto a dicembre 2012, durante il quale ne furono immatricolate 87.480. Nel mese di novembre 2013 sono state invece immatricolate 102.594 autovetture, con una variazione di -4,17% rispetto a novembre 2012, durante il quale ne furono immatricolate 107.058. Nello stesso periodo di dicembre 2013 sono stati registrati 346.970 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +6,91% rispetto a dicembre 2012, durante il quale ne furono registrati 324.531 (nel mese di novembre 2013 sono stati invece registrati 347.437 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di -7,13% rispetto a novembre 2012, durante il quale ne furono registrati 374.122). Nel mese di dicembre 2013 il volume globale delle vendite (435.675 autovetture) ha dun-

que interessato per il 20,36% auto nuove e per il 76,64% auto usate.

Tuttavia il cumulato dell'anno resta nettamente negativo con un 2013 che ha visto l'immatricolazione di 1.303.534 autovetture, con un calo del 7,09% rispetto al 2012, quando ne furono immatricolate 1.403.010.

Il Gruppo Fiat ha immatricolato nel 2013 quasi 374 mila auto, il 9,95 per cento in meno rispetto al 2012, ma il Lingotto «consegue una quota sul segmento retail (quello a maggiore redditività) seconda solo a quella di gennaio e in costante miglioramento da 6 mesi», scrive Fiat in una nota. «Nel 2013 sono state immatricolate in Italia quasi 1 milione 304 mila vetture - si legge nella nota - il 7,1 per cento in meno rispetto al 2012, quando le registrazioni erano state 1 milione 403 mila».

A dicembre, a livello di marchi, il primo posto resta di Fiat che tuttavia chiude il mese con

vendite in calo dell'1,13% (18.013 immatricolazioni) e un totale 2013 a 279.279 unità (-5,29%). Nel gruppo in calo anche Alfa Romeo (-16,80% a 2.135 unità e un totale annuo a 31.649 vetture, -24,97%) e Chrysler/Jeep/Dodge (-11,95% a dicembre e 457 unità con un calo annuo dell'11,12% a 5.829 vetture). In leggera crescita invece Lancia che termina l'ultimo mese dell'anno in aumento dello 0,77% a 4.205 unità, mentre il 2013 resta negativo con un -20,18% e 57.016 vetture immatricolate.

«A dicembre, anche se solamente grazie a un giorno lavorativo in più (20 contro 19) rispetto allo stesso mese del 2012, il mercato italiano dell'auto riporta un segno positivo, che non si registrava da ben 27 mesi, ovvero dal lontano agosto 2011» Così Roberto Vavassori, Presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) commenta i dati appena diffusi dal ministero dei Trasporti.

Per Anfia il 2013 si chiude con volumi complessivi in ribasso confermando le ultime previsioni, «ma è probabile che già a partire dal 2014 la necessità di rinnovamento di un parco circolante ormai tra i più vecchi in Europa, spinga ad una graduale ripresa delle vendite». Il tasso di sostituzione delle vetture in Italia, infatti, è passato dal 6,3% del 2007 al 3,9% del 2012, e se nel 2005 le auto circolanti con più di 10 anni erano il 34,5% del parco, nel 2012 sono salite al 44,4%.

«Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 è riuscito a fare peggio», quindi bisogna fare attenzione ai «facili ottimismo». Questo il commento 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, ai dati sulle immatricolazioni auto.

A.S.

## Federauto

### Si vince col web, ma soltanto in **velocità**

**N**el 2013 l'80% dei concessionari ufficiali italiani chiuderà i bilanci in perdita". Non usa mezze misure per descrivere la situazione delle reti di vendita Filippo Pavan Bernacchi, il presidente di **Federauto** (l'associazione che raccoglie i dealer ufficiali). "Le regole del rapporto tra costruttori e reti non sono più attuali perché pensate per un mercato in crescita costante di volumi, una cosa che è finita da tempo. Per sopravvivere, nel corso degli ultimi due anni, i dealer hanno tagliato brutalmente i costi del personale e delle sedi. Ora invece si stanno concentrando per ritornare a crescere nel fatturato".

#### ■ Qualche concessionario che ha trovato la formula vincente, però, esiste...

**R:** Certamente. Sono quelli che hanno imparato che i potenziali clienti non sono soltanto quelli che entrano spontaneamente in concessionaria, ma sono anche i lead generati dalle email di richiesta di informazioni, dai contatti provenienti dai siti web e dalle telefonate. I nuovi contatti, però, devono essere gestiti secondo criteri differenti rispetto al passato.

#### ■ Quali sono le nuove regole di gestione a cui il concessionario si deve attenere perché i lead diventino opportunità di business?



Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**

**R:** Innanzitutto la velocità. In America i concessionari sostengono che un nuovo lead scade in un'ora. Cioè se la richiesta del potenziale cliente non viene gestita con una risposta entro un'ora, il contatto muore. Diciamo che, da noi, il lasso di tempo che intercorre tra domanda e risposta potrebbe essere dilatato a due ore. Ma non di più. Sul web l'auto non si compra tramite la carta di credito in pochi minuti, come avviene per i generi di largo consumo. Il cliente attraverso internet vuole ottenere informazioni in tempo reale sull'offerta, quasi come se gli fosse davanti.

#### ■ E come ci si deve comportare in questi casi?

**R:** Occorre che le offerte online siano chiare, semplici e dettagliate (anche e soprattutto a livello di immagini fotografiche). Attraverso la celerità della risposta, e i contenuti della stessa, il potenziale cliente può giudicare la serietà del venditore e la sua preparazione. In breve: la trasparenza e l'affidabilità dell'interlocutore. Da qui inizia a costruirsi il rapporto di fiducia che può sfociare in un'opportunità commerciale per ambo le parti.

#### ■ Funziona di più l'offerta se viene veicolata attraverso il sito web, Facebook o Twitter?

**R:** Tutto genera contatti utili, a patto che il concessionario impari a considerare il contatto internet con l'identica attenzione che ottiene il cliente che entra in salone. E che il cliente del nuovo e dell'usato meritano pari dignità.

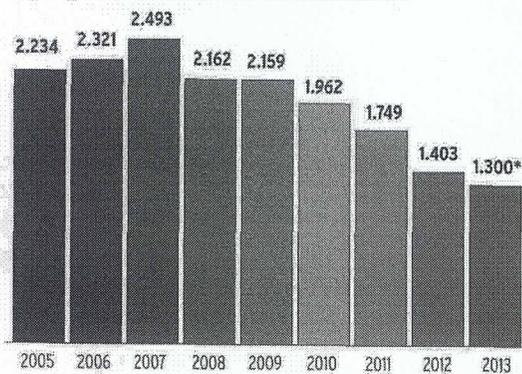
Marco di Pietro

bilanci, compresi quelli del mondo auto, "I concessionari guadagnano poco perché troppo legati alla vendita del nuovo". Per dare una svolta al loro business le strade sono obbligatoriamente altre. "Per esempio, lavorare sui business complementari, sviluppando l'usato, i servizi post vendita, i ricambi, la vendita di finanziamenti, porre maggiore efficienza sui costi, razionalizzare le strutture e, soprattutto, sfruttare le opportunità del mondo digitale" sostiene Leonardo Bozzavo, docente di strategia di impresa all'Università Ca' Foscari e Presidente di Quintegia, società specializzata in ricerca, formazione ed eventi per gli operatori della distribuzione auto. Una

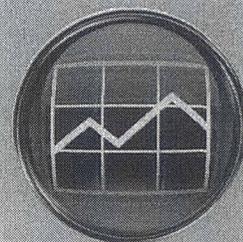
strategia commerciale messa in pratica con successo dal Gruppo americano Penske, che sta facendo incetta di concessionari in Italia nonostante la situazione cimiteriale del settore. "Anche nei momenti di

crisi infatti si creano opportunità" sostiene Andrea Mantellini, direttore generale del colosso Usa in Italia, "Per noi la chiave di volta è non essere legati solo alla vendita ma sviluppare business a 360", ponendo

### L'evoluzione del mercato



(\*stima) Il crollo delle vendite è costante dal 2007. Se il comparto tiene però è merito della vitalità di molti concessionari. Fonte: Italia Bilanci.



### Italia Bilanci I nuovi business

Vendere auto nuove non è più un business. Ne è convinto Nicola Giardino, coordinatore editoriale di Italia Bilanci. "I concessionari si sono occupati solo di vendere auto ritardando colpevolmente l'ora della diversificazione. La via di uscita oggi è rappresentata da usato, ricambi, assistenza e servizi vari. Si pensi per esempio al mercato della riparazione e manutenzione lasciato in mano ai meccanici senza bandiera: da solo supera i 20 miliardi di euro all'anno".

LA CONSULTA AUTOMOTIVE

## «Ridurre le tasse sull'automobile» Le proposte dei concessionari al governo

*Incontro a Roma fra il ministro Zanonato e i dealer  
Sul tavolo misure di defiscalizzazione per privati e aziende*



Zanonato, ministro dello Sviluppo Economico

Abbassare le tasse che gravano sugli automobilisti. È quanto hanno chiesto i concessionari al governo per fermare la crisi di vendite. A Roma il ministro dello Sviluppo Economico Flavio Zanonato ha ricevuto l'associazione dei dealer Federauto.

«Defiscalizzare l'auto dall'acquisto fino al suo utilizzo è in questo momento l'unico antidoto per curare la depressione dei consumi che ha investito un settore che è la cartina di tornasole dell'andamento generale dell'economia del nostro Paese» ha commentato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto a conclusione dell'incontro. «Per questo abbiamo presentato al ministro Zanonato un pacchetto di proposte per l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Senza questa cura l'automotive italiano, già fanalino di coda dell'Europa in termini di immatricolazione e di anzianità del parco circolante, resterà schiacciato da un'insostenibile pressione fiscale che sta mettendo in ginocchio gli automobilisti e i concessionari italiani». Ora spetterà al Ministero valutare le misure nell'ambito della consulta per l'automotive.

21 gennaio 2014 (modifica il 22 gennaio 2014)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



100% SODDISFATTO  
Totale voti: 1

3 0

DA GUARDARE

## **L'incontro tra Filippo Pavan Bernacchi, presidente dell'associazione, e il ministro Flavio Zanonato si è svolto a Roma presso la sede del ministero**

Federauto incontra il ministro dello Sviluppo Economico. L'incontro tra Filippo Pavan Bernacchi, presidente dell'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, e il ministro Flavio Zanonato si è svolto a Roma presso il ministero dello Sviluppo Economico.

Federauto ha presentato le misure concrete per il rilancio del settore automotive che nel 2013 ha perso il 7,09% delle immatricolazioni rispetto al 2012, tra cui spiccano quelle relative alla pressione fiscale diventata insostenibile. All'incontro con il ministro Zanonato erano presenti anche il past president di Federauto, Vincenzo Malagò e il direttore, Gian Franco Soranna.

“Defiscalizzare l'auto dall'acquisto fino al suo utilizzo è in questo momento l'unico antidoto per curare la depressione dei consumi che ha investito un settore che è la cartina di tornasole dell'andamento generale dell'economia del nostro Paese – ha dichiarato Pavan Bernacchi – Per questo abbiamo presentato al ministro Zanonato un pacchetto di proposte per l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Senza questa cura l'automotive italiano, già fanalino di coda dell'Europa in termini di immatricolazione e di anzianità del parco circolante, resterà schiacciato da un'insostenibile pressione fiscale che sta mettendo in ginocchio gli automobilisti e i concessionari

italiani. Il ministro Zanonato ha dimostrato una prudente attenzione nei confronti dell'automotive volta a non generare false aspettative dichiarando che valuterà, all'interno della neo costituita Consulta, eventuali azioni che incontrino le esigenze della filiera”. Come finirà? Vedremo. Per ora nessun impegno preciso è stato preso.

22 GENNAIO 2014

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MF-Dow Jones News

Indietro

**Auto: Federauto, 2013 orrendo per mercato italiano**

02/01/2014 18.30

ROMA (MF-DJ)--"Per il mercato dell'auto italiano il 2013 e' stato un anno orrendo".

Così Federauto, la federazione dei concessionari italiani, commenta i dati sulle immatricolazioni diffusi dal Ministero dei Trasporti.

Nell'intero anno le immatricolazioni sono state 1.303.534, con una flessione del 7,09% rispetto al 2012, ma, sottolinea la federazione, "per capire il dramma di questo dicembre 2013, che sembra a prima vista positivo, si deve pensare che dicembre 2012 aveva fatto registrare un -22,5% rispetto al dicembre 2011".

"Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 e' riuscito a fare peggio", commenta il presidente Filippo Pavan Bernacchi. "Senza scomodare l'anno 2007, rispetto al quale abbiamo perso circa il 50% del mercato, possiamo confrontare il 2013 con il non lontano 2011, che si era fermato a 1.748.143 unita'. Rispetto al 2011 mancano quindi all'appello 444.609 unita'. Oppure, per vederla in un altro modo, abbiamo perso oltre 7 miliardi di fatturato. E lo Stato? Con la sua politica miope ha perso oltre 2 miliardi di entrate dal nostro settore. Se invece ci confrontiamo con la media degli ultimi 5 anni sono state perse circa 680.000 immatricolazioni su cui lo Stato ha perso 3 miliardi e 300 milioni di gettito. E il Governo cosa fa? Aumenta le tasse in un circolo vizioso dove nuove tasse portano a comprimere ulteriormente i consumi. O, ancora peggio, sta alla finestra senza varare un piano organico. Con questa ricetta, applicata non solo agli autoveicoli ma all'intera economia, si e' distrutto e si sta distruggendo il tessuto produttivo ed economico del nostro Paese"

"Attendendo le riforme di cui il Paese ha bisogno, e di Ministeri che varino delle iniziative serie ed efficaci per il rilancio dei consumi interni, riteniamo che il 2014 si potrebbe chiudere attorno a 1.350.000. Sostanzialmente fissando un periodo di stagnazione della domanda", conclude Pavan Bernacchi.

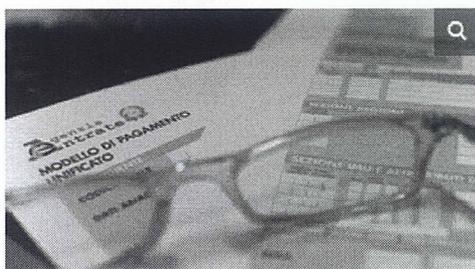
com /mur  
rosario.murgida@mfdowjones.it  
(fine)

MF-DJ NEWS

HOME PAGE > Politica > Super bollo sulle auto di lusso, cancellazione rinviata. Tesoro: "Non è allo studio alcuna norma".

## Super bollo sulle auto di lusso, cancellazione rinviata. Tesoro: "Non è allo studio alcuna norma"

Tasse, il Mef: "L'argomento è sul tavolo da mesi, ma nessuna novità"



*Imu, Iva, tasse, modello f24 (Ansa)*



Roma, 7 gennaio 2014 - **Non è allo studio** alcuna norma che riguarda la **cancellazione del superbollo**. Lo rivelano all'Agf fonti del **Tesoro**, interpellate in merito all'ipotesi di un intervento che cancelli la tassa dalle autovetture cosiddette di lusso. L'ipotesi era stata ventilata oggi ma secondo quanto spiegato da

fonti dell'esecutivo, si tratta solo di uno dei temi di cui discuteranno venerdì i rappresentanti del governo e delle associazioni al tavolo del ministero dello Sviluppo. Secondo altre fonti di governo, "ci sono tante cose in ballo per il rilancio del settore, e tra queste anche le forme di **tassazione**. Ma sul punto non c'è ancora niente di definito". E anche alcune delle associazioni, che guardano con grande favore alla cancellazione della tassa, fanno sapere di non avere conferme.

Per l'Anfia "**l'eliminazione del superbollo** auto è un **tema** su cui stiamo lavorando da tempo insieme ad altre associazioni del settore. E nei prossimi giorni avrà effettivamente luogo un incontro al riguardo con l'Esecutivo". Ma fonti dell'associazione non sono in grado di confermare che "ci siano sviluppi o novità". Una fonte di vertice di Federauto (l'associazione dei concessionari) aggiunge che "l'argomento è sul tavolo da mesi, noi abbiamo sempre sostenuto che si tratta di una norma demagogica introdotta dal governo Monti più per una questione ideologica che pratica, ma non ci risulta che ci siano novità al momento.

Dire che il governo è pronto a cancellarla mi pare una fuga in avanti - prosegue la stessa fonte - ma se così fosse comunque sarebbe una novità positiva". A metà settembre il viceministro dell'Economia, Luigi Casero, aveva detto che la rimozione del superbollo era già al vaglio del governo: "è stato sbagliato metterlo e costa pochissimo toglierlo", aveva dichiarato. E poche settimane dopo tutte le associazioni dei costruttori avevano inviato una lettera al ministero dell'Economia per chieder di "abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto".

L'addizionale erariale sul **bollo auto**, pari a **10 euro per ogni kW di potenza** del veicolo superiore ai 225 kW, era stata introdotta nel luglio 2011. Dal 1 gennaio 2012, la sovrattassa è stata portata a 20 euro/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW. "Nelle intenzioni dell'esecutivo la misura avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di euro - dichiaravano le associazioni a fine settembre - ma non è andata così". Nel solo 2012, invece, si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro".

*Fonte Agf*

**FINANZA**

T

IL MONDO / finanza / 02 Gennaio 2014

**Auto: Federauto, attenzione ai facili ottimismoi**

Roma, 2 gen 2014 - Il segno positivo nelle immatricolazioni auto a dicembre non deve indurre a facili ottimismoi. Lo afferma Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus, a commento dei dati sulle immatricolazioni salite dell'1,4% nel mese scorso.

"Nel 2012 pensavamo di aver toccato il fondo, invece il 2013 e' riuscito a fare peggio - commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto -. Senza scomodare l'anno 2007, rispetto al quale abbiamo perso circa il 50% del mercato, possiamo confrontare il 2013 con il non lontano 2011, che si era fermato a 1.748.143 unita'. Rispetto al 2011 mancano quindi all'appello 444.809 unita'. Oppure, per vederla in un altro modo, abbiamo perso oltre 7 miliardi di fatturato".

"E lo Stato? - prosegue Bernacchi -. Con la sua politica miope ha perso oltre 2 miliardi di entrate dal nostro settore. Se invece ci confrontiamo con la media degli ultimi 5 anni sono state perse circa 880.000 immatricolazioni su cui lo Stato ha perso 3 miliardi e 300 milioni di gettito. E il Governo cosa fa? Aumenta le tasse in un circolo vizioso dove nuove tasse portano a comprimere ulteriormente i consumi. O, ancora peggio, sta alla finestra senza varare un piano organico. Con questa ricetta, applicata non solo agli autoveicoli ma all'intera economia, si e' distrutto e si sta distruggendo il tessuto produttivo ed economico del nostro Paese".

Attualità



### Federauto, defiscalizzare per rilanciare

Martedì 21/1/2014 - Roma - Al ministero dello Sviluppo economico Federauto (l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus) ha incontrato oggi pomeriggio il ministro Flavio Zanonato. All'ordine del giorno del confronto la presentazione di misure concrete per superare la crisi del settore automotive che nel 2013 ha perso il 7,09% delle immatricolazioni rispetto all'anno precedente, prime fra tutte quelle relative alla pressione fiscale che grava attualmente sulle quattro ruote.

*<<Defiscalizzare l'auto dall'acquisto fino al suo utilizzo è in questo momento l'unico antidoto per curare la depressione dei consumi che ha investito un settore che è la cartina di tornasole dell'andamento generale dell'economia del nostro Paese - ha commentato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto a conclusione dell'incontro - Per questo abbiamo presentato al ministro Zanonato un pacchetto di proposte per l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Senza questa cura l'automotive italiano,*

*già fanalino di coda dell'Europa in termini di immatricolazione e di anzianità del parco circolante, resterà schiacciato da un'insostenibile pressione fiscale che sta mettendo in ginocchio gli automobilisti e i concessionari italiani. Il ministro Zanonato ha dimostrato una prudente attenzione nei confronti dell'automotive volta a non generare false aspettative dichiarando che valuterà, all'interno della neo costituita Consulta, eventuali azioni che incontrino le esigenze della filiera>>.*

All'incontro erano presenti anche il past president di Federauto, Vincenzo Malagò e il direttore, Gian Franco Soranna.

ROSALBA PAONE



**flavio zanonato**

@flaviozanonato

Il buon senso c'era ma se ne stava nascosto per paura del senso comune  
Alessandro Manzoni. Frase che mantiene una grande attualità

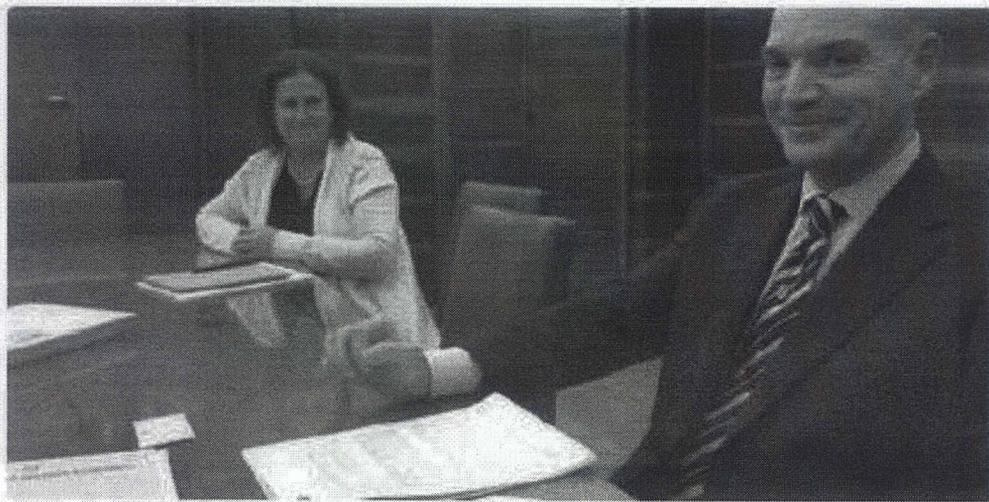
Padova



**flavio zanonato** @flaviozanonato

14 h

Incontro con **Federauto** [pic.twitter.com/QOWpHyU5SD](https://pic.twitter.com/QOWpHyU5SD)



Espandi

Rispondi Retweet Preferito ... Altro