FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

SETTEMBRE 2014

Aggiornamento 01-10-2014

COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
INCENTIVI DI 1.000 EURO PER LA ROTTAMAZIONE NELLA REGIONE VENETO? FEDERAUTO: GRANDE PLAUSO ALL'INIZIATIVA PAVAN BERNACCHI: FINALMENTE UN PROVVEDIMENTO IN LINEA CON QUELLO CHE PROPONIAMO DA QUASI QUATTRO ANNI.	30 settembre 2014
PAVAN BERNACCHI: NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO L'ITALIA CRESCE DEL -39,6% RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA. AUTO EUROPA: GENNAIO - AGOSTO +5,8% AUTO ITALIA: GENNAIO - AGOSTO +3,5%	17 settembre 2014
MERCATO AUTO AGOSTO 2014: - 0,2% E L'AUTO TRAINA... LA CRISI DEI CONSUMI	1 settembre 2014

Industria & FINANZA

Quotidiano

Data 03-09-2014
Pagina 1
Foglio 1

FEDERAUTO

CONSUMI, L'AUTO TRAINA LA CRISI

Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti il mese di agosto si è chiuso con 53.191 immatricolazioni di autovetture nuove, segnando un -0,2% rispetto allo stesso mese del 2013. "Agosto, pur con il suo basso peso specifico, potrebbe anticipare la tendenza dei prossimi mesi, - ha commentato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - ossia l'assestamento del mercato auto su livelli depressivi. L'automobile che nel nostro Paese ha sempre spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi. Abbiamo trasformato una filiera da sempre virtuosa per le casse dello Stato in un problema che genera altri problemi, in un circolo vizioso che deve assolutamente essere spezzato". Federauto fa presente che il mercato privato, l'unico che non si può "dopare" con autoimmatricolazioni o altro, langue. Mentre i numeri totali, in qualche maniera, sono livellati su quelli dello scorso anno, a prezzo di pesanti autoimmatricolazioni e ricorso ai noleggi.

Industria & FINANZA

GRANDE DISTRIBUZIONE

IN VENETO SI SPENDE MENO

Un'indagine condotta dall'Associazione Altroconsumo conferma che la regione del Nordest è la più vantaggiosa per gli acquisti. Seguono Toscana e Piemonte

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 13
Foglio 1 / 2

Automotive. La crisi e e l'annuncio (poi non concretizzato) di incentivi alle famiglie per l'acquisto rallentano il mercato italiano ad agosto

Immatricolazioni auto giù dello 0,2%

Fca (Fiat, Alfa e Lancia) perde il 6,6%, volano Renault (+29,6%) e Vw (+16,9%), male Gm (-25,43%)

Augusto Grandi
TORINO

Colpa di una ripresa promessa e che non c'è o effetto dell'annuncio del ministro Maurizio Lupi che aveva fatto sperare in incentivi che non sono arrivati? Per gli operatori del settore automobilistico il calo delle immatricolazioni registrato ad agosto (53.191 consegne per una flessione dello 0,2%) è la conseguenza di entrambi i fattori.

Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, ricorda che la pausa estiva «è iniziata proprio all'indomani delle dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Lupi, sulle possibili azioni a favore della mobilità individuale, tra le quali la possibilità per le famiglie «di detrarre parte dei costi di acquisto». Però l'annuncio è rimasto tale e Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, sottolinea come «l'annuncio di incentivi non seguito immediatamente dalla loro adozione ha un effetto depressivo sulla domanda, poiché molti potenziali acquirenti rinviano la decisione per poter beneficiare degli incentivi».

A questo di aggiunge la crisi economica del Paese, la paura delle famiglie con sempre meno certezze sul proprio futuro. E non basta, come ricorda l'Anfia, che il prezzo di benzina e gasolio sia calato perché - assicura Quagliano – calano anche i consumi, a dimostrazione che l'auto viene usata sempre meno. Penalizzata dalle tariffe comunali per i parcheggi o dagli autovelox utilizzati per far cassa. Inoltre, aggiungono all'Anfia, il clima di fiducia delle famiglie è nuovamente peggiorato.

In questa situazione, la flessione delle consegne limitata allo 0,2% diventa quasi un successo. Spiegabile con il buon andamento ordini dei mesi precedenti. Anche se la crescita del 3,52% delle immatricolazioni nel periodo gennaio-agosto (per un totale di 925.393 consegne) non deve far illudere. Il rafforono è con un 2013 che si era chiuso con livelli di immatricolazione precipitati di quasi il 50% rispetto al 2007, l'anno prima della crisi.

Comunque anche il mese scorso ha portato ad una crescita di oltre il 2% degli ordini, circa 56mila. Ma anche in questo caso si è di fronte ad un rallentamento poiché la crescita registrata negli 8 mesi è del 6,5%. E Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, assicura che è il momento migliore per acquistare auto nuove, con prezzi mai così bassi e promozioni allettanti. D'altronde, afferma Pavan Bernacchi, i concessionari sono alle prese con difficoltà crescenti nei rapporti coon le case automobilistiche, la rete si indebolisce, aumentano le chiusure. Le aziende che resistonono hanno spesso stock eccessivi di auto a km zero e cercano di alleggerire la situazione.

Le difficoltà del mercato colpiscono però le case costruttrici in misura molto diversa. Per Fca il mese di agosto è stato particolarmente negativo, con una flessione complessiva del 6,64% ed una quota che è scesa dal 29,61 al 27,69%. Male il marchio Fiat (-9,08%), male Alfa Romeo (-12,69%) stabile Lancia-Chrysler (-0,75%), in forte crescita Jeep (+81,40%) ed i marchi di lusso Ferrari e Maserati.

Cresce invece il gruppo Volkswagen (+16,09% e una quota del 14,79%), con il solo marchio Audi in flessione e gli altri (Volkswagen, Skoda e Seat) in crescita a due cifre. Mese positivo anche per Psa (+5,97%), con Peugeot in progresso e Citroen in caduta.

Per il gruppo Renault (+29,63%), invece, la crescita riguarda sia il marchio omonimo sia Dacia. Bene Ford (+9,98%) e male Gm (-25,43%) a causa della scomparsa di Chevrolet e nonostante la buona performance di Opel.

In frenata anche Hyundai (-0,63% e con la crescita del marchio Kia), Daimler (un tonfo da 31,63% a causa soprattutto di Smart), Bmw (-7,11%), Toyota (-3,58%) e Jaguar Land Rover (-18,69%). In progresso Nissan (+5,53%) e Suzuki (+23,46%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SALDO
Nel periodo gennaio-agosto le immatricolazioni sono cresciute del 3,52% (il totale di consegne a quota 925.393)

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Giornale

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 25
Foglio 1

CRISI Le immatricolazioni sono calate dello 0,2% in agosto

Mercato dell'auto in panne: «Colpa anche del governo»

I costruttori accusano il ministro Lupi di non aver mantenuto le promesse sugli aiuti alle famiglie per il cambio della vettura. Fiat-Chrysler fa -6,6%, ma bene Jeep

Pierluigi Bonora

■ Il risultato delle vendite di auto in agosto è «ancora una volta deludente in quanto registra un calo dello 0,2% sul livello già molto depresso dell'agosto 2013». Il commento alla crisi senza fine delle vendite di veicoli in Italia è di Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, il quale indica, tra le cause dello stallo, anche le promesse di fine luglio non mantenute da parte del governo a proposito di un sostegno alle famiglie per il cambio della macchina.

Il dato di agosto, osserva, «è stato con ogni probabilità influenzato anche dall'annuncio dato dal ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, sull'intenzione di adottare incentivi sotto forma di agevolazioni fiscali a favore degli acquirenti di auto nuove secondo una formula ispirata a quella adottata per le ristrutturazioni edilizie».

Dello stesso parere è l'Unrae (costruttori esteri) che ricorda l'ipotesi paventata da Lupi «di detrarre dal costo dell'auto parte dei costi di acquisto, che però non hanno trovato spazio nel decreto "Sblocca Italia"». «Senza provvedimenti - ha commentato il presidente Massimo Nordio - la mobilità rimane sempre meno accessibile e, conseguentemente, il destino del mercato dell'auto nel 2014 resterà segnato da volumi modesti e insufficienti a reggere i bilanci della filiera distributiva, con conseguenze dirette sul fatturato, sulla capacità di gettito e sul mantenimento di un livello di occupazione che, nei soli settori della vendita e riparazione, vale 255mila posti, un numero di gran lunga superiore (circa 10 volte) rispetto a quello della produzione di vetture in Italia». E Roberto Vavassori (Anfia): «Tra i temi all'ordine del giorno di Palazzo Chigi a fine luglio c'era anche la rimodulazione degli incentivi per i veicoli a basse emissioni complessive, destinata a rendere più flessibile la ripartizione delle risorse tra le diverse classi di incentivi». E anche in questo caso non se ne è saputo più nulla.

Per Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (concessionari) «si è riusciti a trasformare una filiera da sempre virtuosa per le casse dello Stato e per l'occupazione in un problema che genera altri problemi, in un circolo vizioso che deve assolutamente essere spezzato». Emerge intanto lo scontro tra concessionarie e case automobilistiche a causa delle minori risorse a disposizione che spesso, ricorda Pavan Bernacchi, «per raggiungere obiettivi di breve, vengono drenate dai bilanci dei dealer; e questo genera una rete distributiva più debole caratterizzata dalla chiusura, anche di aziende storiche».

In questo scenario, Fiat Chrysler Automobiles ad agosto fa -6,6% di immatricolazioni, per una quota al 27,6% (-2% sullo stesso mese 2013, +0,3% su luglio). Il marchio Fiat ha immatricolato il 9% in meno, Alfa Romeo il 12% e Lancia lo 0,75%, mentre Jeep ha visto crescere le vendite di oltre l'81%. In Borsa, giù il titolo Fiat: -1,14%.

Il presidente di Cnh Industrial, Sergio Marchionne, ha intanto ceduto 220mila delle 733.334 azioni ordinarie della società attribuitegli dal piano di *stock grant* «al fine di far fronte a una parte degli oneri fiscali derivanti dall'assegnazione». Prezzo unitario di cessione: 6,6559 euro.

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Libero

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 20
Foglio 1

Agosto nero per le immatricolazioni Fiat Chrysler

Marchionne vende le azioni Cnh per pagare le tasse

■■■ Una manciata di azioni in vendita per saldare i conti col fisco. È l'ultima mossa di Sergio Marchionne. L'amministratore delegato di Fiat Chrysler automobiles ha venduto una parte delle azioni Cnh Industrial (il ramo camion e trattori del Lingotto) rivenienti da un piano di stock grant, per far fronte agli oneri fiscali collegati. Secondo una nota della stessa Cnh diffusa ieri, di cui Marchionne è presidente, sono state cedute 220.000 azioni ordinarie, al prezzo di 6,65 euro, «al fine di fare fronte a una parte degli oneri fiscali derivanti dalla assegnazione» del piano di stock grant.

Notizia arrivata nel giorno in cui i dati sulle immatricolazioni hanno portato alla luce un nuovo mese nero per il settore *automobiles*, dopo qualche boccata d'ossigeno dei mesi precedenti; una sindrome che colpisce pure Fiat. Ad agosto, infatti, si è fermata la crescita del mercato italiano dell'auto: nel mese scorso sono state 53.191 le immatricolazioni, in calo dello 0,2%. Resta positivo il bilancio complessivo: da inizio anno le consegne sono state 925.393, pari a un incremento del 3,52%. Agosto nero, come accennato, per Fiat Chrysler Automobiles che con quasi 15.000 immatricolazioni perde il 6,89% e chiude gli otto mesi con poco meno di 258.000 consegne e una flessione dell'1%. Giù anche la quota del Lingotto, pari al 27,6% nell'ultimo mese (il 2% in meno dello stesso mese del 2013) e del 27,9% da inizio anno (-1,7%). «L'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi», ha osservato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari.

Quanto a Fiat, tra i modelli la Panda è la vettura più venduta, con Punto e Ypsilon alle spalle, mentre continua a crescere la Jeep, in attesa dell'inizio della commercializzazione del Renegade. Insieme 500 e Panda confermano la leadership assoluta nel segmento A con una quota del 64%. I dati sono stati diffusi a mercati finanziari chiusi, ma il titolo Fiat ha chiuso a piazza Affari in calo dell'1,14%, probabilmente perché le attese degli investirori non erano positive.

LiberoMercato
Bollorè chiama Mediaset per Telecom

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL GAZZETTINO

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 18
Foglio 1

Auto, agosto va in rosso il mercato italiano si ferma

TORINO - Si ferma la crescita del mercato italiano dell'auto: nel mese di agosto sono state 53.191 le immatricolazioni, in calo dello 0,2%. Resta positivo il bilancio complessivo: da inizio anno le consegne sono state 925.393, pari a un incremento del 3,52%. Agosto pesante per Fiat Chrysler Automobiles che con quasi 15.000 immatricolazioni perde il 6,89% e chiude gli otto mesi con poco meno di 258.000 consegne e una flessione dell'1%. Giù anche la quota del Lingotto, pari al 27,6% nell'ultimo mese (il 2% in meno dello stesso mese del 2013) e del 27,9% da inizio anno (-1,7%). Tra i modelli la Panda è la vettura più venduta, con Punto e Ypsilon alle spalle, mentre continua a crescere la Jeep, in attesa dell'inizio della commercializzazione del Renegade. Insieme 500 e Panda confermano la leadership assoluta nel segmento A con una quota del 64%.

Sul calo di agosto del mercato è probabile che abbia influito «l'annuncio dato dal ministro Lupi a fine luglio sull'intenzione del Governo di adottare incentivi sotto forma di agevolazioni fiscali», sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. «È ben noto - spiega - che l'annuncio di incentivi non seguito immediatamente dalla loro adozione ha un effetto depressivo sulla domanda in quanto molti potenziali acquirenti rinviano decisioni di acquisto già maturate per poter beneficiare degli incentivi». Quegli stessi «interventi concreti per il rilancio della domanda, in primis sul fronte della fiscalità» sollecitati da Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia, l'associazione delle case italiane. Anche per Massimo Nordio, presidente dell'Unrae che rappresenta i costruttori stranieri, «senza provvedimenti il mercato dell'auto nel 2014 resterà segnato da volumi modesti ed insufficienti a reggere i bilanci della filiera distributiva, con conseguenze dirette sul fatturato, sulla capacità di gettito fiscale e sul mantenimento del livello di occupazione». «L'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi», osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari.

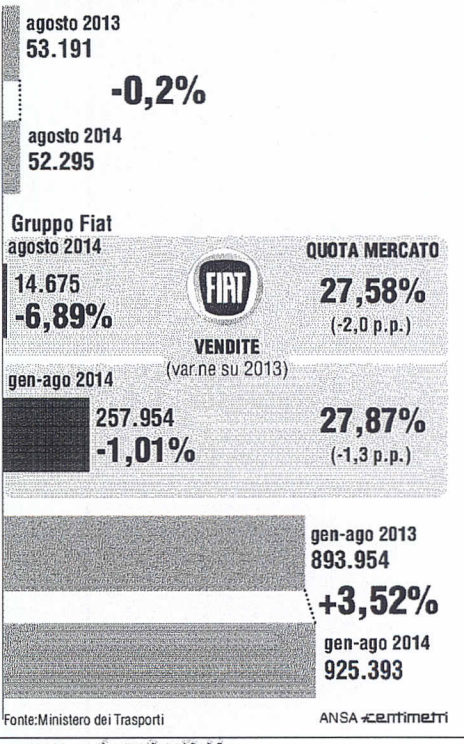
INCENTIVI

Per gli operatori alla base del calo anche l'annuncio di incentivi fatto dal ministro Lupi

Fiat Chrysler perde colpi si riduce la quota di mercato

Il mercato automobilistico

Immatricolazioni di autovetture in Italia ad agosto



Fonte: Ministero dei Trasporti

ANSA centimetri

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Avvenire

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 19
Foglio 1

Agosto non scalda l'auto. La ripresa è lontana

Meno 0,2% di immatricolazioni. Federauto: «Così trainiamo la crisi dei consumi»

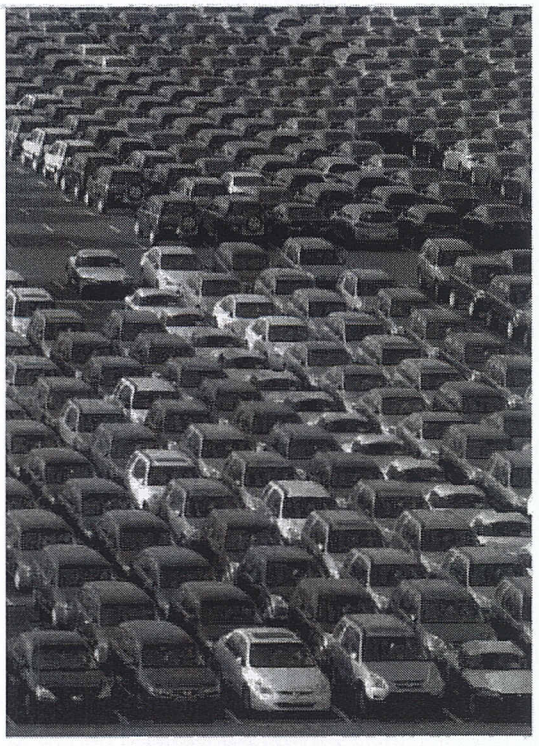
GIUSEPPE MATARAZZO
MILANO

La crisi dell'auto continua. Anch'essa passo dopo passo, chilometro dopo chilometro. Nonostante le spinte e i proclami degli ultimi governi, il termometro dell'economia scende in picchiata verso il basso. E si riflette ovviamente sui consumi. Così – per dirla con Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i brand commercializzati in Italia – l'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando... la crisi dei consumi».

Dopo un luglio con il segno pasitivo (+5%) che aveva fatto sperare in un sostenuto cambio di marcia, il mercato italiano dell'auto rallenta nuovamente nel mese di agosto e chiude con un calo dello 0,2%: 53.191 immatricolazioni a fronte delle 52.295 dello stesse mese 2013. Decimali, certo, in un mese tradizionalmente poco movimentato, ma significativi per valutare le tendenze. Il bilancio degli 8 mesi 2014 registra consegne per 925.393, con un incremento del 3,52% rispetto al 2013. Numeri sempre da mercato depresso: a fine anno, è probabile che il dato complessivo non si discossi molto dai 1,3-1,4 milioni. In questa estate fredda, non solo per il clima, anche il gruppo Fiat ha registrato un pesante calo delle immatricolazioni: 14.675, il 6,89% in meno dello stesso mese del 2013 (erano 15.761). Da inizio anno le consegne del Lingotto sono state 257.954 (-1,01%).

Il mondo dell'auto che non ha mai abbassato la guardia, rispetto anche a illusori segni positivi, evitando accuratamente di usare la parola «ripresa» di fronte a spiragli positivi, fa i conti dunque con la realtà. E critica il governo anche per gli effetti (negativi) degli annunci. Il calo dello 0,2% delle immatricolazioni in agosto «è stato con ogni probabilità influenzato anche dall'annuncio dato dal ministro Lupi a fine luglio sull'intenzione del governo di adottare incentivi sotto forma di agevolazioni fiscali a favore degli acquirenti di auto nuove secondo una formula ispirata a quella adottata per le ristrutturazioni edilizie», fa notare Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor (Csp). Che chiarisce: «È ben noto che l'annuncio di incentivi non seguito immediatamente dalla loro adozione ha un effetto depressivo sulla domanda in quanto molti potenziali acquirenti rinviano decisioni di acquisto già maturate per poter beneficiare degli incentivi». Che ancora non si vedono. Come non si vedono «elementi tali da giustificare l'attesa di una ripresa della domanda di auto» o di un «miglioramento del quadro economico». Anzi, l'ultima carrellata di dati Istat ha fotografato un Paese devastato dalla crisi. Chilometro dopo chilometro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Arena

Quotidiano

Data 02-09-2014
Pagina 7
Foglio 1

AUTO. I dati del ministero dei Trasporti certificano lo stop in agosto rispetto a luglio

Immatricolazioni -0,2% e calo del 6,89% per Fiat

La Panda è l'auto più venduta Quagliano (Csp): «Effetto anche dell'annuncio degli incentivi che non sono stati adottati subito»

TORINO

Si ferma la crescita del mercato italiano dell'auto: in agosto sono state 53.191 le immatricolazioni, in calo dello 0,2%. Resta positivo il bilancio complessivo: da inizio anno le consegne sono state 925.393, pari a un incremento del 3,52%.

Agosto pesante per Fca, Fiat Chrysler Automobiles che con quasi 15mila immatricolazioni ha perduto il 6,89% e ha chiuso i primi otto mesi del 2014 con poco meno di 258mila consegne e una flessione dell'1%. Giù anche la quota del Lingotto, pari al 27,6% nell'ultimo mese (il 2% in meno dello stesso mese 2013) e del 27,9% da inizio anno (-1,7%).

Tra i modelli, la Panda è la vettura più venduta, con Punto e Ypsilon alle spalle, mentre continua a crescere la Jeep, in attesa dell'inizio della commercializzazione del Renegade. Insieme, 500 e Panda confermano la leadership assoluta nel segmento A con una quota del 64%.

Sul calo di agosto del mercato è probabile che abbia influito «l'annuncio dato dal ministro dei Trasporti Lupi a fine luglio sull'intenzione del governo di adottare incentivi sotto forma di agevolazioni fiscali», ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. «È ben noto», secondo Quigliano, «che l'annuncio di incentivi non seguito immediatamente dalla loro adozione ha un effetto depressivo sulla domanda in quanto molti potenziali acquirenti rinviano decisioni di acquisto già maturate per poter beneficiare degli incentivi».

Quegli stessi «interventi concreti per il rilancio della domanda, in primis sul fronte della fiscalità» sollecitati da Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica.

Anche per Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, «senza provvedimenti il mercato dell'auto nel 2014 resterà segnato da volumi modesti ed insufficienti a reggere i bilanci della filiera distributiva, con conseguenze dirette sul fatturato, sulla capacità di gettito fiscale e sul mantenimento del livello di occupazione».

«L'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi», osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, associazione che rappresenta i concessionari.●

I dati delle immatricolazioni

IMMATRICOLAZIONI

Agosto 2014	53.191
Agosto 2013	53.295
Variazione	-0,20%

NEI PRIMI 8 MESI

2014	925.393
2013	893.954

FIAT-CHRYSLER (FCA)

-6,9% rispetto all'anno scorso

QUOTA DI MERCATO

Agosto 2014	27,60%
Agosto 2013	29,60%

In peggioramento tutti i brand della casa d'auto ad eccezione di Jeep, con 390 immatricolazioni (+81,4%)

P&G/A

Carburanti

Assopetroli: «La benzina in Italia +27.6 cent su Ue»

Assopetroli-Assoenergia, con la collaborazione di Figisc Anisa Confcommercio, prosegue il monitoraggio «Sia - Stacco Italia Accise» (Accise e Iva) e rende noti i dati della rilevazione prezzi del differenziale sul costo dei carburanti al consumo tra Italia e resto d'Europa (Europa a 28).

Nel solo differenziale il 90,94% per la benzina e il 98,37% per il gasolio sono tasse. Ad agosto il consumatore italiano ha pagato in media la benzina 27,6 euro cent al litro e il gasolio 24,5 euro cent al litro, in più che nel resto d'Europa.

Sulla base dei dati forniti dalla Commissione Ue e dal ministero dello Sviluppo economico, nel mese appena concluso, «la media aritmetica del prezzo al consumo praticato nei 28 Paesi della Ue pone in risalto che per la benzina il prezzo italiano è più alto di 27,6 euro cent al litro, di cui ben 25,1 sono dovuti alle maggiori imposte (Accise e Iva) e solo 2,5 a un maggiore prezzo industriale» sostiene Assopetroli-Assoenergia, «per il gasolio il prezzo italiano è più alto di 24,5 euro cent al litro, di cui 24,1 sono dovuti alle maggiori imposte (accise e IVA) e solo 0,4 a un maggiore prezzo industriale».

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA / FLASH NEWS 24

ECONOMIA

Auto: Federauto, settore traina crisi consumi

18:20 ROMA (MF-DJ)--"Agosto, pur con il suo basso peso specifico, potrebbe anticipare la tendenza dei prossimi mesi, ossia l'assestamento del mercato auto su livelli depressivi. Detto in altri termini, l'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi. In pratica abbiamo trasformato una filiera da sempre virtuosa per le casse dello Stato e per l'occupazione in un problema che genera altri problemi, in un circolo vizioso che deve assolutamente essere spezzato". Cosi' Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, commenta in una nota i dati sulle immatricolazioni dello scorso mese. Federauto fa quindi "presente che il mercato privati, l'unico che non si puo' "dopare" con autoimmatricolazioni o altro, langue. Mentre i numeri totali, in qualche maniera, sono livellati su quelli dello scorso anno, a prezzo di pesanti autoimmatricolazioni e ricorso ai noleggi. La Federazione nel contempo registra un forte inasprimento nei rapporti tra Concessionarie e Case Automobilistiche. Questo a causa delle minori risorse a disposizione che spesso, per raggiungere obiettivi di breve, vengono drenate dai bilanci dei dealer. E questo genera una rete distributiva piu' debole caratterizzata dalla chiusura, anche di aziende storiche, e dall'impossibilita' dei superstiti di investire in strutture, attrezzature, personale, aggiornamenti, per meglio soddisfare la clientela. Altro loop negativo". "Invito i politici ad astenersi da anticipazioni mediatiche che poi non trovano riscontro nella realta' dei fatti", conclude Pavan Bernacchi. "Degli incentivi per l'automotive, di qualunque tipo, nello "Sblocca Italia" non c'e' traccia e molto probabilmente non saranno varati neanche in futuro. Mancano da un lato le coperture, dall'altro la volonta' politica. E questo a prescindere dal fatto che porterebbero un delta positivo a favore dello Stato e della societa' in termini economici, di sostegno all'occupazione, di qualita' dell'aria e di sicurezza. A patto, pero', che siano almeno triennali e che, in logica di 'droga del mercato', vengano tolti un po' alla volta. Altrimenti meglio lasciare tutto cosi'. Ai clienti dico 'mai come adesso e' il momento di acquistare', i prezzi non sono mai stati cosi' bassi ne' le promozioni cosi' allettanti. Inoltre i prodotti che offriamo sono ad altissima tecnologia, belli e funzionali". com/mur rosario.murgida@mfdowjones.it (fine) MF-DJ NEWS 0118:19 set 2014

ascal
agenzia stampa quotidiana nazionale
lunedì 01 settembre 2014 - ore 18:50:21

Accedi Tweet 1 g+1 0 CONDIVIDI

Auto: Federauto, agosto puo' anticipare assestamento depressivo mercato

01 Settembre 2014 - 18:25

(ASCA) - Roma, 1 set 2014 - "Agosto, pur con il suo basso peso specifico, potrebbe anticipare la tendenza dei prossimi mesi, ossia l'assestamento del mercato auto su livelli depressivi. Detto in altri termini, l'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando... la crisi dei consumi. In pratica abbiamo trasformato una filiera da sempre virtuosa per le casse dello Stato e per l'occupazione in un problema che genera altri problemi, in un circolo vizioso che deve assolutamente essere spezzato". E' il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus di tutti i brand commercializzati in Italia, ai dati sulle immatricolazioni nel mese di agosto in Italia. Federauto fa presente che il mercato privati, l'unico che non si puo' "dopare" con autoimmatricolazioni o altro, langue. Mentre i numeri totali, in qualche maniera, sono livellati su quelli dello scorso anno, a prezzo di pesanti autoimmatricolazioni e ricorso ai noleggi. La Federazione nel contempo registra un forte inasprimento nei rapporti tra Concessionarie e Case Automobilistiche. Questo a causa delle minori risorse a disposizione che spesso, per raggiungere obiettivi di breve, vengono drenate dai bilanci dei dealer. E questo genera una rete distributiva piu' debole caratterizzata dalla chiusura, anche di aziende storiche, e dall'impossibilita' dei superstiti di investire in strutture, attrezzature, personale, aggiornamenti, per meglio soddisfare la clientela. Altro loop negativo. Pavan Bernacchi conclude invitando "i politici ad astenersi da anticipazioni mediatiche che poi non trovano riscontro nella realta' dei fatti. Degli incentivi per l'automotive, di qualunque tipo, nello "Sblocca Italia" non c'e' traccia e molto probabilmente non saranno varati neanche in futuro. Mancano da un lato le coperture, dall'altro la volonta' politica. E questo a prescindere dal fatto che porterebbero un delta positivo a favore dello Stato e della societa' in termini economici, di sostegno all'occupazione, di qualita' dell'aria e di sicurezza. A patto, pero', che siano almeno triennali e che, in logica di "droga del mercato", vengano tolti un po' alla volta. Altrimenti meglio lasciare tutto cosi'". "Ai clienti dico mai come adesso e' il momento di acquistare - conclude Pavan Bernacchi -, i prezzi non sono mai stati cosi' bassi ne' le promozioni cosi' allettanti. Onoltre i prodotti che offriamo sono ad altissima tecnologia, belli e funzionali". red-gbt

il Giornale

Quotidiano

Data 18-09-2014
Pagina 24
Foglio 1 / 2

IL MERCATO DELLE QUATTRO RUOTE Tra gennaio e agosto +5,8%

In Europa l'auto è in frenata Il ritocco Iva spaventa l'Italia

Salgono le immatricolazioni in estate, ma le prospettive peggiorano
I concessionari: «Un nuovo aumento dell'imposta il pericolo più grande»

Pierluigi Bonora

■ Ai problemi economici che interessano buona parte dell'Unione europea, tra tutti l'incombente deflazione e la recessione che attanaglia in particolare il nostro Paese, a far tremare i già indeboliti operatori del settore automobilistico è il possibile nuovo rincaro dell'Iva. «Il pericolo più grande», come lo definisce Filippo Pavan Bernacchi, numero uno di Federauto, l'organizzazione che riunisce i concessionari. Per l'Italia sarebbe un colpo mortale, visto l'andamento negativo dei consumi, confermato - per il mercato dell'auto - dal -39,6% delle vendite che il nostro Paese ha segnato, tra gennaio e agosto, rispetto alla media Ue. Di ieri, infatti, sono i dati sull'andamento delle immatricolazioni diffusi dall'Acea.

E all'occhio balza subito, ancora una volta, la debolezza italiana in un contesto che vede, nell'arco degli otto mesi, una crescita complessiva delle vendite pari al 5,8% (+1,8% il solo agosto, dodicesimo mese positivo). Italia a parte, gli esperti sottolineano però che non è tutto oro quello che luccica. «La dinamica delle immatricolazioni - osserva Gian Prima Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - sta rallentando. E se il mercato dell'Ue riuscisse a mantenere questo tasso di crescita sino alla fine dell'anno, le immatricolazioni nell'intero 2014 toccherebbero quota 12.568.000, pur sempre inferiori al livello antecrisi del 2007 di oltre il 19%». Secondo Quagliano, comunque, non è affatto scontato che questo risultato, peraltro modesto, possa essere raggiunto. Tutta colpa del mercato riferito alla sola Eurozona che nei primi otto mesi del 2014 è cresciuto, come vendite, del 4,2%, mentre nel complesso dei Paesi che non hanno adottato la moneta unica la crescita nello stesso periodo risulta del 10,1%. A incidere negativamente sulle difficoltà dell'area euro è poi la debolezza dei tre maggiori mercati: Francia, Germania e Italia (soprattutto).

Ma ci sono altri mercati, posizionati nel Sud dell'Eurozona, che nonostante le recenti politiche di austerity, sono in recupero con tassi abbastanza sostenuti. A fine agosto il mercato spagnolo cresce infatti del 16,4%, quello cipriota del 16,8%, quello greco del 21,4% e quello portoghese del 35,7%. «Fa eccezione - rileva ancora Quagliano - il mercato italiano, che a fine agosto conserva un margine di crescita sullo stesso periodo dell'anno scorso del 3,5%. Del resto, la ripresina che aveva seguito l'inversione di tendenza dello scorso dicembre si sta esaurendo coerentemente con la nuova entrata in recessione dell'economia e non è detto che il margine, sui livelli molto depressi del 2013 che ancora esiste in agosto, non si assottigli ulteriormente nei prossimi mesi».

E poi, come rimarca in una nota Romano Valente, direttore generale dell'Unrae (importatori in Italia), «l'accessibilità alla mobilità da parte delle famiglie resta frenata dall'assenza di provvedimenti», in grado di rilanciare i consumi e, quindi, il comparto con benefici sulla qualità dell'aria (nel Mezzogiorno l'incidenza di veicoli inquinanti è altissima) e la sicurezza.

Nel dettaglio, si nota anche come Fiat Chrysler cresca meno del mercato: nei primi 8 mesi dell'anno, il gruppo ha consegnato 519mila vetture (+2,1%), con una quota del 6% (-0,2%).

4,2
In percentuale è la crescita segnata dai mercati inclusi nell'area euro tra gennaio e agosto

6
È del 6% la quota di mercato che Fiat Chrysler ha registrato, secondo i dati diffusi dall'Acea, negli 8 mesi

FIAT CHRYSLER
Il gruppo cresce meno del mercato: +2,1% negli otto mesi

In Europa l'auto è in frenata
Il ritocco Iva spaventa l'Italia
Metrò Napoli per salvarsi

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Isis: Obama consulta i generali americani per

Padoan: «L'articolo 18? Con la riforma sarà un non

«No al comun divorz Cinque

ECONOMIA

Auto: Federauto, mercato Italia cresce ma sotto media Ue

12:00 MILANO (MF-DJ)--"L'Italia nei primi 8 mesi del 2014 e' cresciuta solo del 3,5%. Ossia il 39,6% in meno della media europea". E' quanto sostiene Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, in una nota di commento ai dati Acea sulle immatricolazioni di luglio e agosto. L'associazione dei concessionari ritiene che la crescita sotto la media europea dell'Italia "sia il risultato di come la filiera dell'automotive italiana sia stata trattata dalla politica degli ultimi Governi. Per il settore automotive, che pesa il 12% del Pil e occupa 1.200.000 addetti, non solo non si sono varati incentivi ma, addirittura, si e' proceduto inasprendo la tassazione. Un attacco concentrico per usare l'automobilista come Bancomat, fatto a suon di rincari di accise sui carburanti, varo del superbollo, aumenti di bollo, pedaggi autostradali, Iva, Imposta Provinciale di Trascrizione, passaggi di proprieta'... E chi piu' ne ha piu' ne metta". "E' oramai evidente - sottolinea Pavan Bernacchi - che all'aumentare della tassazione corrisponde la compressione dei consumi e l'incremento della disoccupazione. Sottolineo ancora che per i fatturati che esprimiamo, comprimere i consumi di autoveicoli, riparazioni e manutenzioni ha un effetto devastante per l'intera economia del nostro Paese. Naturalmente dal nostro settore mancano all'appello circa 3 miliardi di tasse all'anno tra IVA e altri balzelli. Questo mi fa pensare che invece di incentivare i consumi, come sarebbe logico, a breve si alzeranno di nuovo le tasse alimentando un circolo vizioso che portera' all'aumento del circolante obsoleto e dell'inquinamento, alla diminuzione della sicurezza stradale oltre che a una maggiore disoccupazione. E il pericolo piu' grande, ma non l'unico, e' un nuovo aumento dell'Iva". com/mur rosario.murgida@mfdowjones.it (fine) MF-DJ NEWS 1712:00 set 2014

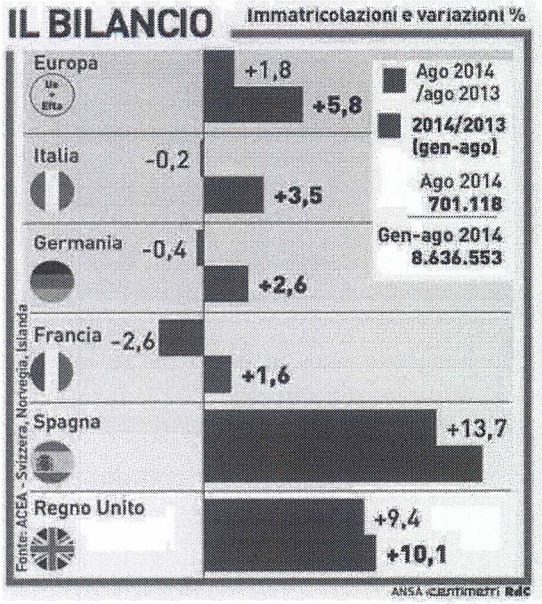
IL GIORNO

Quotidiano

Data 18-09-2014
Pagina 24
Foglio 1

MOTORI DATI POSITIVI IN EUROPA, ITALIA ANCORA FERMA AL PALO

Il mercato dell'auto cresce, ma la ripresa non c'è



TORINO

ESTATE in crescita per il mercato europeo dell'auto, ma con dati altalenanti e prospettive in peggioramento. Bene le immatricolazioni nel mese di luglio (+5,6%), lieve il rialzo ad agosto (+1,8%), con Francia (-2,6%), Germania (-0,4%) e Italia (-0,2) che chiudono in negativo. Altalenante anche l'andamento delle vendite di Fiat Chrysler: a luglio le immatricolazioni sono cresciute del 3,2%, mentre ad agosto hanno registrato una brusca frenata (-2,7%). In base ai dati resi noti da Acea, nei primi otto mesi dell'anno le immatricolazioni nei 28 Paesi Ue più i tre Efta hanno avuto una impennata del 5,8% rispetto allo stesso periodo 2013. La crescita, però, non è ancora sufficiente per poter parlare di ripresa. «La velocità di crescita del mercato dell'Eurozona - commenta Gian Primo Quagliano, presidente del Centro — sta rallentando».
Un discorso a parte, infine, merita l'Italia, che nei primi otto mesi dell'anno è cresciuta «solo del 3,5%, il 39,6% in meno della media europea», osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, che punta il dito contro le politiche degli ultimi governi.

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MF ONLINE MILANO FINANZA CNBC
GIORNALE & TV PRIMI IN BUSINESS & FINANZA

MF DOW JONES

Auto: Federauto, bene Regione Veneto su incentivi rottamazione

MILANO (MF-DJ)--Federauto accoglie con favore la decisione della Regione Veneto di stanziare 2 milioni di euro per la rottamazione delle auto inquinanti.

"Nel complesso - spiega in una nota la federazione dei concessionari italiani - la Regione stanzia 2 milioni di euro che saranno ripartiti in contributi di 1.000 euro a ogni richiedente che abbia un veicolo con i requisiti previsti dal bando. Sono ammessi veicoli appartenenti alla categoria M1, destinati al trasporto di persone e alle classi emissive Euro 0 benzina o diesel ed Euro 1, 2, 3 diesel. Sono inclusi i veicoli con doppia alimentazione benzina e metano o benzina GPL purche' omologati nella classe emissiva Euro 0 benzina".

"Il nuovo veicolo - prosegue Federauto - dovra' essere acquistato a decorrere dalla pubblicazione del bando fino al 31 marzo 2015 e deve appartenere alle categoria M1 con alimentazione bifuel e cilindrata non superiore a 2000 cc, ibrida con cilindrata non superiore a 2000 cc, a benzina con cilindrata non superiore a 1600 cc e appartenente alla classe Euro 5 o superiore, a benzina con cilindrata non superiore a 2000 cc e appartenente alla classe Euro 6. Le classi emissive sono state stabilite a partire dal 1991 dall'Unione Europea per ridurre l'inquinamento atmosferico anche attraverso le limitazioni delle emissioni degli autoveicoli".

"Siamo felici - commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - che il Veneto abbia adottato questa significativa misura per svecchiare il parco circolante con sicuri impatti per la sicurezza, l'inquinamento e l'occupazione. Aspetti sottolineati nel comunicato della Regione dall'assessore all'ambiente Maurizio Conte. Mentre il tavolo di lavoro dell'automotive e' di fatto impantanato al Ministero dello Sviluppo Economico, e nella latitanza generale delle Istituzioni Nazionali verso un comparto che fattura il 12% del Pil, partecipa alle entrate fiscali 17% e occupa circa 1.200.000, il Veneto ha sostituito alle chiacchiere una iniziativa forte e concreta. Magari non e' la soluzione di tutti i nostri mali, ma e' un importante segnale che auspichiamo non resti isolato".

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

MF-DJ NEWS

Roma, 30 settembre 2014. Federauto commenta il comunicato stampa N° 2150 del 29/09/2014 della Regione Veneto: "La Regione Veneto stanzia 2 milioni per la rottamazione delle auto inquinanti. Contributi di 1.000 euro entro il 31 marzo 2015".
Nel complesso la Regione stanzia 2 milioni di euro che saranno ripartiti in contributi di 1.000 euro a ogni richiedente che abbia un veicolo con i requisiti previsti dal bando. Sono ammessi veicoli appartenenti alla categoria M1, destinati al trasporto di persone e alle classi emissive Euro 0 benzina o diesel ed Euro 1, 2, 3 diesel. Sono inclusi i veicoli con doppia alimentazione benzina e metano o benzina GPL purché omologati nella classe emissiva Euro 0 benzina.
Il nuovo veicolo dovrà essere acquistato a decorrere dalla pubblicazione del bando fino al 31 marzo 2015 e deve appartenere alle categoria M1 con alimentazione bifuel e cilindrata non superiore a 2000 cc, ibrida con cilindrata non superiore a 2000 cc, a benzina con cilindrata non superiore a 1600 cc e appartenente alla classe Euro 5 o superiore, a benzina con cilindrata non superiore a 2000 cc e appartenente alla classe Euro 6. Le classi emissive sono state stabilite a partire dal 1991 dall'Unione Europea per ridurre l'inquinamento atmosferico anche attraverso le limitazioni delle emissioni degli autoveicoli.
Commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto: "Siamo felici che il Veneto abbia adottato questa significativa misura per svecchiare il parco circolante con sicuri impatti per la sicurezza, l'inquinamento e l'occupazione. Aspetti sottolineati nel comunicato della Regione dall'assessore all'ambiente Maurizio Conte. Mentre il tavolo di lavoro dell'automotive è di fatto impantanato al Ministero dello Sviluppo Economico, e nella latitanza generale delle Istituzioni Nazionali verso un comparto che fattura il 12% del PIL, partecipa alle entrate fiscali 17% e occupa circa 1.200.000, il Veneto ha sostituito alle chiacchiere una iniziativa forte e concreta. Magari non è la soluzione di tutti i nostri mali, ma è un importante segnale che auspichiamo non resterà isolato".
Tra i promotori dell'iniziativa Giorgio Sina, presidente dei concessionari Alfa Romeo (Aicar), presidente Confcommercio Veneto Area Motori, nonché membro del Consiglio di Amministrazione di Federauto.

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

CORRIERE DELLA SERA

ECONOMIA

Auto: Federauto, bene Regione Veneto su incentivi rottamazione

11:37 MILANO (MF-DJ)--Federauto accoglie con favore la decisione della Regione Veneto di stanziare 2 milioni di euro per la rottamazione delle auto inquinanti. "Nel complesso - spiega in una nota la federazione dei concessionari italiani - la Regione stanzia 2 milioni di euro che saranno ripartiti in contributi di 1.000 euro a ogni richiedente che abbia un veicolo con i requisiti previsti dal bando. Sono ammessi veicoli appartenenti alla categoria M1, destinati al trasporto di persone e alle classi emissive Euro 0 benzina o diesel ed Euro 1, 2, 3 diesel. Sono inclusi i veicoli con doppia alimentazione benzina e metano o benzina GPL purche' omologati nella classe emissiva Euro 0 benzina". "Il nuovo veicolo - prosegue Federauto - dovra' essere acquistato a decorrere dalla pubblicazione del bando fino al 31 marzo 2015 e deve appartenere alle categoria M1 con alimentazione bifuel e cilindrata non superiore a 2000 cc, ibrida con cilindrata non superiore a 2000 cc, a benzina con cilindrata non superiore a 1600 cc e appartenente alla classe Euro 5 o superiore, a benzina con cilindrata non superiore a 2000 cc e appartenente alla classe Euro 6. Le classi emissive sono state stabilite a partire dal 1991 dall'Unione Europea per ridurre l'inquinamento atmosferico anche attraverso le limitazioni delle emissioni degli autoveicoli". "Siamo felici - commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - che il Veneto abbia adottato questa significativa misura per svecchiare il parco circolante con sicuri impatti per la sicurezza, l'inquinamento e l'occupazione. Aspetti sottolineati nel comunicato della Regione dall'assessore all'ambiente Maurizio Conte. Mentre il tavolo di lavoro dell'automotive e' di fatto impantanato al Ministero dello Sviluppo Economico, e nella latitanza generale delle Istituzioni Nazionali verso un comparto che fattura il 12% del Pil, partecipa alle entrate fiscali 17% e occupa circa 1.200.000, il Veneto ha sostituito alle chiacchiere una iniziativa forte e concreta. Magari non e' la soluzione di tutti i nostri mali, ma e' un importante segnale che auspichiamo non resti isolato". com/mur rosario.murgida@mfdowjones.it (fine) MF-DJ NEWS 3011:36 set 2014

il Centro

Quotidiano

Data 11-09-2014
Pagina 32
Foglio 1

IL PUNTO

COSÌ L'AUTO PROVA A RIPARTIRE

di VALERIO BERRUTI

L'auto si rimette in moto per l'autunno. Almeno così dovrebbe. Perché a vederla dal punto di vista italiano di ripresa non se ne vede molta. Le vendite ad agosto sono scese, anche se di poco (-0,2 per cento) ma si tratta di un dato che arriva dopo alcuni mesi positivi e questo quindi non fa ben sperare, dicono gli esperti.

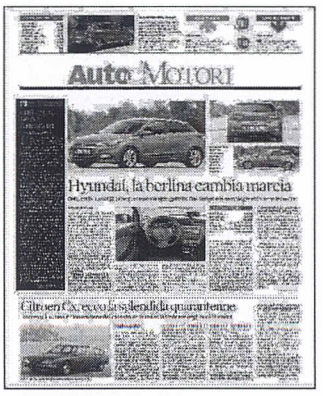
Il centro studi Promotor, per esempio, sostiene che questo è anche l'effetto degli incentivi sotto forma di agevolazioni fiscali per l'acquisto di auto annunciati a luglio dal ministro Lupi di cui, però, non si ha più traccia. Insomma, per dirla con Filippo Pavan Bernacchi, funambolico presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari, il mercato che da sempre ha spinto la ripresa dell'economia, in questo momento sta trainando la crisi dei consumi.

Non si ferma invece la macchina delle novità. I modelli in arrivo, infatti sono tanti a cominciare proprio dal gruppo Fiat che lancia la Renegade, prima Jeep prodotta in Italia, e comincia a pensare sul serio al futuro dell'Alfa Romeo. Seguirà l'attesa Fiat 500X, il Suv che completerà la gamma del modello di maggior successo della casa.

Ma pronte a invadere i mercati ci sono anche altre auto che provengono da ogni angolo del mondo. Dalla nuova Defender della Land Rover alla Volvo del nuovo corso cinese, la XC90; dalla Renault Twingo alla Opel Corsa. E ancora, la Mini 5 porte, la Hyundai i20, la nuova Peugeot 508, la Lexus NX e la Ford Mustang. Insomma, ne vedremo delle belle. Di auto naturalmente.

@valerio_berruti

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

3 Giorni + €200 = €1,

Rilanciare i consumi? Si può partendo dall'automobile

Dal sostegno al mercato della quattro ruote un effetto volano sul sistema economico

di Pier Luigi del Viscovo

Share | Tweet 1 | Log In | g+1 0

La caduta della domanda di auto nuove sembra essere terminata, visto che ormai il 2014 si avvia a chiudere a un livello di immatricolazioni superiore allo scorso anno, anche se il segmento dei privati ancora non si stacca dal fondo toccato nel 2013.
In aggiunta, si parla sempre più frequentemente di interventi del Governo in funzione di stimolo della domanda di auto, con uno spettro anche più ampio che in passato.

Così Massimo Nordio, presidente di Unrae, l'associazione dei costruttori: "Un intervento che riduca la pressione fiscale che ancora agisce su famiglie e imprese e stimoli in modo conveniente la sostituzione del parco obsoleto, come annunciato dal Ministro Lupi, ci trova totalmente d'accordo e rappresenta un importante segno di attenzione nei confronti di un settore strategico per il Paese". Cui fa eco Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, associazione dei concessionari: "Ben vengano eventuali, anche se remote, iniziative statali per il mondo degli autoveicoli, che potrebbero riportare il mercato a numeri più consoni".

Affermazione che introduce la madre di tutte le domande: quale è il livello "consono" del mercato? Non certo i 2,3 milioni del decennio scorso, né i due milioni tondi, che pure molti indicavano appena cinque anni fa come soglia minima, che era impensabile potesse essere oltrepassata verso il basso: i fatti hanno provato la capacità predittiva di tanti.

Ma allora quale sarebbe la domanda fisiologica, che i consumatori esprimerebbero, se non fossero frenati da difficoltà economiche, alcuni, e da sfiducia verso il futuro, gli altri?
Per formulare una stima che non sia una pura espressione di desiderata, il Centro Studi Fleet&Mobility comincia l'analisi da un primo fatto. Fino al primo decennio del nuovo secolo, il parco circolante è sempre aumentato. In altre parole, gli italiani immatricolavano più macchine di quelle che rottamavano/radiavano, nonostante varie tornate di incentivi. Negli ultimi anni, invece, questo trend si è esaurito e non ci sono segnali nella società che possa riprendere la crescita del parco.

Gli italiani stanno bene con 37 milioni di auto e non intendono aumentarle. Dunque, non è lecito aspettarsi ancora quelle immatricolazioni che andavano a incrementare il parco circolante. Si trattava, in media, di 517mila auto all'anno nel decennio 1990/99 e di 417mila in quello 2000/09. Ragionare per decenni mette al riparo da devianze congiunturali e consente ai fenomeni strutturali di emergere con maggiore chiarezza.
Resta da stabilire quante auto gli italiani vorrebbero sostituire, di quelle che sono in giro. Per essere chiari, non è che chi immatricola un'auto nuova ne rottama un'altra. Ma in termini di domanda aggregata succede proprio così: un'auto nuova viene immatricolata e un'altra, da un'altra parte, viene radiata. Il saldo è zero. Nel decennio di fine secolo venivano sostituite in media 1.572.600 auto all'anno. In quello di inizio secolo di più, ben 1.885.700. Ma solo perché il parco era più nutrito. Infatti, se nel primo dei due periodi in esame è stato sostituito il 53% del parco, in quello successivo si è saliti di poco, al 55%. Negli ultimi quattro anni, il tasso di sostituzione medio è stato circa del 44%, pari a una media di 1.604.000 auto nuove all'anno. Dal 2012, anno in cui l'economia italiana è stata messa davvero alle corde, siamo su livelli decisamente inferiori. Ma questo è appunto un momento eccezionale, dal quale dobbiamo comunque venir fuori.

Allora, quando avremo superato questa crisi, quale sarà il livello fisiologico di domanda di nuove auto? Se intervento pubblico deve essere, quale obiettivo può/deve perseguire? Non certamente quel 55% su base decennale degli anni d'oro – che poi di oro non ne hanno lasciato. Più probabilmente oscillerà tra il 45 e il 50%, ossia una media annua compresa nel buffer 1,6/1,8 milioni.

In conclusione, interventi esogeni sulla domanda attuale – stimata quasi a 1,4 milioni - dovrebbero avere una forza tale da stimolare circa 300mila immatricolazioni addizionali. Gli ultimi incentivi, quelli 2009/10, hanno prodotto circa 450mila immatricolazioni aggiuntive, in un mercato più alto rispetto ad oggi di quasi mezzo milione di auto. Servirebbe dunque uno stimolo analogo, di forte impatto, il cui costo si farebbe sentire: siamo nell'ordine di 500/700 milioni di euro, per qualcosa di veramente efficace.

Gli incentivi normalmente non sono una soluzione, perché drogano la domanda anticipando in buona misura acquisti futuri. Però questo è un momento in cui è assolutamente necessario far riprendere la domanda interna. E un mercato dell'auto vivace, che piaccia o no, infonde ottimismo e fiducia ben oltre la sua dimensione economica - 300mila vetture aggiuntive significano, in soldi, più o meno 5 miliardi.

In conclusione, gli interventi che si stanno ipotizzando per stimolare la domanda di auto nuove non devono essere valutati per sé, ma come parte di un generale piano che sposti sui consumi le risorse oggi destinate alle rendite, dove per rendita si intende non più la proprietà immobiliare che produce reddito senza creare valore, ma piuttosto tutte le spese – forniture e personale – che non producono un valore superiore o almeno uguale al loro costo.

Pier Luigi del Viscovo - LUISS Guido Carli

Interauto News

70,5 miliardi di tasse dall'auto allo Stato ma la politica sembra non accorgersene

Recentemente abbiamo lanciato l'ennesimo grido di allarme circa la completa assenza dello Stato nella gestione del comparto Auto. Unrae, Anfia e Federauto, segnalano, ormai da anni, il silenzio assordante delle istituzioni politiche circa i gravi problemi del mercato. Ci siamo chiesti il perché di questo accanimento terapeutico, quali sono le logiche con cui i nostri governanti gestiscono la politica fiscale dell'auto, quali sono le responsabilità che hanno verso il nostro settore.
Guardando ciò che è successo negli ultimi anni, constatiamo che nel nostro Paese le cose funzionano al contrario, l'economia non si gestisce partendo dai numeri e dai dati, o tenendo presente il peso del singolo settore, ma sulla base delle relazioni personali tra politici e imprenditori. L'Italia ha reso grande la Fiat (e la Fiat ha reso grande l'Italia). Finché c'è stata sintonia tra la classe politica e il gruppo torinese, le cose hanno funzionato, ora che FCA è di fatto un'azienda straniera, la voce auto è scomparsa dall'agenda del governo. L'errore grossolano dei politici è considerare il valore del settore auto eguale al fatturato locale della Fiat.
Ora ci proponiamo di fare una diagnosi economica e sociale dell'atteggiamento dello Stato verso il settore auto, sollecitando politici e uomini di governo a riflettere attentamente sulle loro scelte.

L'auto ed il fisco in Italia

Fino a qualche anno fa che le cose andavano nel verso giusto, almeno dal nostro punto di vista. Sono state fatte scelte strategiche in favore dell'industria automobilistica. Nel dopoguerra abbiamo persino assistito alla migrazione della forza lavoro da Sud a Nord, sollecitata per favorire lo sviluppo dell'Industria Auto. Negli anni '60 l'Italia ha realizzato un imponente piano di costruzione della rete autostradale, favorendo lo sviluppo del trasporto su gomma. In più riprese lo Stato è intervenuto, nei momenti di crisi del mercato auto, adottando politiche di incentivazione alla rottamazione. Tutto ciò ha contributo a fare crescere il mercato italiano (e l'economia), sino a farlo diventare il secondo mercato europeo. La politica ha supportato l'auto finche Fiat è stata, a tutti gli effetti, una azienda italiana. Le scelte fatte dalla Casa torinese hanno provocato la fine della luna di miele tra Fiat e Politica; sono anni, ormai, che il governo non si occupa e preoccupa della mobilità (ad eccezione di iniziative molto discutibili, come ad esempio il superbollo, iniziativa più che altro demagogica). Non a caso parliamo di mobilità e non di auto, perché non solo non ci si è preoccupati di rinnovare il parco circolante attraverso serie politiche di rottamazione, ma non sono stati concepiti dei piani nazionali di sviluppo di una mobilità efficiente ed intermodulare in grado di soddisfare la dinamica della domanda. Questa totale assenza di interventi strutturali sull'auto è uno degli effetto negativi del deterioramento dei rapporti tra i politici e Marchionne. È veramente paradossale che un settore centrale della nostra economia debba essere gestito sulla base degli umori personali.

L'auto vale il 16,5% delle entrate

L'auto torna al centro dei pensieri dei politici solo quando si tratta di stabilire manovre fiscali per aumentare il gettito delle entrate (il settore auto garantisce allo Stato il 16,5% delle entrate).
Per capire il rapporto tra fisco e auto, abbiamo raccolto un po' di cifre. Alla fine di luglio l'Anfia ha pubblicato uno studio sulla carico fiscale che grava sul settore, fornendoci dei dati estremamente interessanti, che proponiamo in queste pagine.

L'analisi dei dati riportati nelle tabelle 1 e 2 evidenziano due punti fondamentali:
a) L'enorme gettito fiscale generato del business dell'auto (oltre 70 miliardi di euro nel 2013)
b) Un trend crescente del gettito fiscale (in cinque anni è aumentato del 6,3%, a fronte di un mercato calato del 40%)

Un contribuente così importante e rilevante meriterebbe di essere ascoltato e trattato in modo molto diverso, ma la politica si preoccupa e teme di più le "piccole" corporazioni (come ad esempio quella dei taxi), che l'intera filiera auto.
L'obiezione che qualcuno potrebbe porre al nostro ragionamento è che lo Stato tassa tutti i settori, obiezione assolutamente corretta, ma è doveroso ricordare che la politica fiscale può essere modulata diversamente da settore a settore sulla base di precise scelte strategiche di sviluppo economico.

Fiscalità in Europa

Dopo aver accertato quanti miliardi di euro il settore auto versa allo Stato, sorge spontanea una domanda: "ma questo livello di fiscalità sull'auto ce lo chiede l'Europa?", domanda che ci poniamo, perché in tutte le occasioni in cui lo Stato deve chiedere pesanti sacrifici ai cittadini e alle imprese, immancabilmente viene addebitata all'Europa la responsabilità primaria di questo sacrificio. E allora stanchi di questo ritornello, abbiamo de-

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA*

	Voci di prelievo fiscale	2012	2013 provv	Diff. % '13/'12
1	Carburanti	37,39	36,61	-2,09
2	Lubrificanti	0,89	0,86	-3,37
3	Iva - Acquisto autoveicoli e Diritti Motorizzazione	5,50	5,25	-4,55
4	Iva - Manutenzione e Riparazione Acquisto ricambi, accessori e pneumatici	9,30	9,00	-3,23
5	Pedaggi autostradali	1,73	1,75	1,16
6	Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT)	1,37	1,36	-0,73
7	Possesso (Bollo Auto)	6,03	5,93	-1,66
8	Premi Assicurazione RC, Furto, Incendio	4,62	4,50	-2,60
9	Altro (Parcheggi, contravvenzioni, ecc.)	5,60	5,25	-6,25
	Totale	**72,42**	**70,50**	**-2,65**
	Totale entrate tributarie nazionali	***426,01***	***428,56***	***0,60***
	Carico Fiscale su Entrate tributarie nazionali	***17,00***	***16,50***	

**miliardi di euro*
Fonte: elaborazione Anfia su dati e stime Aci, Aiscat, Ania, Autopromotec, Istat, Mef, Mise, Mit, Up e altri organismi di settore

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA
SECONDO IL CICLO DI VITA CONTRIBUTIVO*

	Voci di prelievo	2012	% sul totale	2013	% sul totale	Diff. % '13/'12
1	Acquisto	6,87	9,49	6,61	9,38	-3,78
2	Possesso	6,03	8,33	5,93	8,41	-1,66
3	Utilizzo	59,52	82,19	57,96	82,21	-2,62
	Totale	**72,42**	**100,00**	**70,50**	**100,00**	**-2,65**

**miliardi di euro*
Fonte: elaborazione Anfia su dati e stime Aci, Aiscat, Ania, Autopromotec, Istat, Mef, Mise, Mit, Up e altri organismi di settore

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ciso di capire che cosa fa l'Europa sull'auto da un punto di vista fiscale.
Prima di entrare nel dettaglio delle cifre, è corretto chiedersi qual è il ruolo delle imposte e delle tasse. L'imposizione fiscale serve a finanziare la macchina dello Stato. La domanda successiva che ci poniamo è perché il livello di imposizione cambia da settore a settore? E qui le cose cominciano a complicarsi, teoricamente le imposte dovrebbero gravare in modo equo sui beni e sui redditi delle persone e dovrebbero essere definite per favorire un specifico piano di sviluppo economico. Onestamente si fa fatica a capire a quale piano facciano riferimento i nostri politici. Come abbiamo già detto, sull'auto è in corso un vero e proprio accanimento terapeutico. Il confronto con alcuni paesi Europei conferma la nostra affermazione.

Iva e accise, Italia al vertice

Analizzando le due voci più importanti del gettito fiscale proveniente dal settore auto, Iva e accise sul carburante, prendiamo atto infatti che in Europa la situazione è molto diversa. Nel grafico 1 riscontriamo che le accise sulla benzina verde applicate in Italia sono le più alte del gruppo di Paesi considerati (+ 18% della media), per quanto concerne il gasolio, la situazione è ancora più negativa (+32%). Anche per l'Iva, siamo in cima alla classifica.
Riflettendo su dati che abbiamo analizzato, siamo arrivati alla conclusione che dietro queste scelte non ci sia alcuna logica economica (o specifica strategia di sviluppo economico), ma semplicemente si spreme l'auto perché è il modo più facile ed immediato per fare cassa. L'auto è un settore il cui valore medio unitario è molto elevato (solo la casa ha un prezzo medio decisamente più significativo) ed essendo un bene molto diffuso e molto utilizzato, un aumento dell'imposizione sulle singole voci di spesa (acquisto, piuttosto che utilizzo), determina immediatamente un beneficio rilevante per le casse dello Stato. Questo ci sembra l'unico e disarmante motivo che spiega la situazione italiana.
Questa fortissima pressione fiscale, oltre a deprimere la domanda e l'utilizzo dell'auto, produce un ulteriore effetto negativo sul rapporto Auto - Automobilista. Una volta l'auto era considerata un mezzo fondamentale per soddisfare i propri bisogni, le proprie esigenze, una vera e propria conquista sociale. Oggi la vettura è vista prevalentemente come una voce di costo familiare molto pesante, non solo in termini di acquisto e di manutenzione, ma anche di utilizzo giornaliero. Sono aspetti che la classe politica ignora completamente.

Un protagonista negativo

Entrando maggiormente nella logica della gestione della fiscalità italiana, ci sono due elementi che la contraddistinguono:

1. Una elevata fiscalità di tipo indiretto che colpisce, per la sua mancanza di progressività, i ceti medio-bassi
2. Una forte imposizione diretta sui lavoratori dipendenti

Tutto questo si verifica probabilmente a causa di un insostenibile evasione fiscale, che costringe tutti coloro che percepiscono un reddito accertabile a dare allo Stato gran parte del proprio denaro onestamente guadagnato.

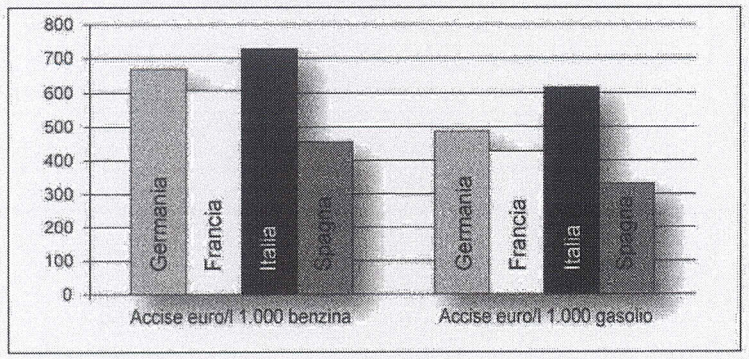
Cuneo oltre il 44%

Nel 2014 la pressione fiscale ha superato la soglia del 44%. Ci chiediamo se questa politica fiscale, assolutamente iniqua, sia veramente frutto di scelte strategiche. Ci si chiede inoltre se effettivamente il consumatore/cittadino sia consapevole di quanto cede allo Stato in termini fiscali. Anche su questo aspetto il confronto con l'Europa non lascia spazio a dubbi. La politica fiscale italiana è vessatoria. Non si perseguono veri obiettivi di redistribuzione dei redditi e della ricchezza, tanto che continuiamo ad avere l'indice di Gini (indicatore della concentrazione della ricchezza) tra i più alti d'Europa.

Scelta da rivedere

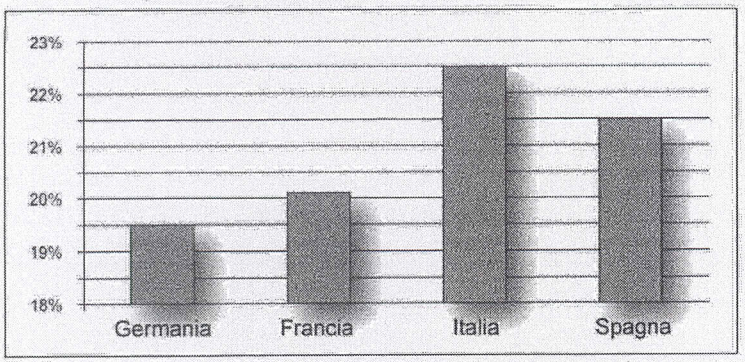
Abbiamo una situazione economica drammatica: disoccupazione, deflazione, stagnazione dei consumi, perdita della capacità di acquisto degli stipendi, esportazione in difficoltà a causa dell'euro sopravvalutato rispetto alle altre divise, e noi che facciamo? Spremendo fiscalmente il settore dell'auto è stata scelta la mucca con più latte da mungere, dimenticando che la mucca deve mangiare tanta erba per continuare a produrre (tanto) latte.
Ma siamo sicuri che anche questo ce lo chiede l'Europa?

Graf. 1. Accise sui carburanti in Europa



Fonte: elaborazioni InterAutoNews

Graf. 2. Aliquote Iva in Europa



Fonte: elaborazioni InterAutoNews

Codice abbonamento: 108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

OmniAuto.it
IL MAGAZINE DELL'AUTOMOBILE

Sblocca Italia, e se invece di un decreto ci volesse un'auto nuova?

Il presidente di Federauto invita a riflettere e a comprare adesso perché "è il momento migliore"

Mi piace 2 Tweet 1 Condividi 0 0 commenti

L'Italia è in **deflazione**: il PIL non cresce, il lavoro non c'è. Il tasso di **disoccupazione** generale è al 12,6% e quello giovanile al 43% circa. L'auto nuova è l'ultimo dei pensieri, ma fa riflettere quello che ha detto Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (l'associazione che rappresenta i concessionari), commentando i dati sulle immatricolazioni: "L'automobile che da sempre nel nostro Paese ha spinto la **ripresa dell'economia**, in questo momento sta trainando... la **crisi dei consumi**". In altre parole forse proprio questo settore (che fino a tre anni fa rappresentava l'11% del PIL) potrebbe aiutare la ripresa. Nel decreto Sblocca Italia non c'è niente del genere e Federauto invita i politici a non fare più promesse, perché scoraggiano ancora di più la domanda. Servono fatti concreti ed efficaci.

Un motore da riaccendere

L'associazione rimane convinta che per far ripartire il settore, utile all'economia del paese, serve **un piano strutturale**, che duri almeno tre anni. Nel caso si varino gli incentivi, questi dovrebbero essere graduali e meglio strutturati di quelli che sono stati introdotti dal governo Monti: 63,4 milioni di euro dal 2013 al 2015 che però sono difficili da ottenere per i privati e quasi inarrivabili per le aziende (le clausole sono troppo particolari). Bisogna fare da soli e Pavan Bernacchi ricorda che proprio in questo momento i prezzi sono bassi e le **promozioni** tante. Ma il desiderio di un'auto nuova non basta e siamo tutti d'accordo che prima ci sono questioni più urgenti da risolvere. Tuttavia anche l'auto è un argomento importante che merita attenzione.

Concessionari e case auto sul filo del rasoio

Un altro argomento su cui la Federazione ha qualcosa da dire riguarda il rapporto tra Concessionarie e Case auto, una relazione che si sta **inasprendo**. "Questo a causa delle minori risorse a disposizione che spesso, per raggiungere obiettivi di breve, vengono drenate dai bilanci dei dealer - dice Pavan Bernacchi - . E questo genera una **rete distributiva più debole** caratterizzata dalla chiusura, anche di aziende storiche, e dall'impossibilità dei superstiti di investire in strutture, attrezzature, personale, aggiornamenti, per meglio soddisfare la clientela. Altro loop negativo".

Autore: Eleonora Lilli
Tag: Mercato , immatricolazioni