



RASSEGNA STAMPA

DICEMBRE 2014

Aggiornamento 31-12-2014

COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
FEDERAUTO: FAR RIPARTIRE LA DOMANDA NEL 2015 DOVREBBE ESSERE UN OBIETTIVO IMPRESCINDIBILE DEL GOVERNO IN CARICA PAVAN BERNACCHI: CON NOSTRE PROPOSTE DI IVA AGEVOLATA +23% ALL'ANNO PER TRE ANNI. AI CONSUMATORI: NON FATEVI ILLUSIONI, NON CI SONO PROVVEDIMENTI ALL'ORIZZONTE	23 dicembre 2014
MERCATO AUTO EUROPA: NOVEMBRE 2014 +1,4% PAVAN BERNACCHI (FEDERAUTO): "AUSTERITY FRENA LA RIPRESA DELL'AUTO IN ITALIA. SERVE CAMBIO DI ROTTA DA JUNCKER"	16 dicembre 2014
MERCATO AUTO NOVEMBRE 2014: +4,95% PAVAN BERNACCHI: "IL 2014 SI AVVIA A CONFERMARE UN RISULTATO MODESTO. E' COME SE I NOSTRI ATLETI CORRESSERO I CENTO METRI PIANI IN 14,9 SECONDI"	1 dicembre 2014

Mercato. A novembre immatricolazioni in crescita del 4,95%

Timida ripresa per l'auto ma livelli pre-crisi lontani

Augusto Grandi

Prosegue, ma a ritmi ridotti, la ripresa del mercato italiano dell'auto. A novembre le immatricolazioni sono state 107.965, con un incremento del 4,95% rispetto al corrispondente mese del 2013. Dall'inizio dell'anno le consegne salgono a quota 1.267.517 unità, in progresso del 4,3%.

«A ottobre - ricorda però Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - la crescita era però stata del 9,2% e in ogni caso i volumi delle immatricolazioni per l'intero 2014, seppur in progresso di circa il 4% rispetto allo scorso anno, resteranno lontanissimi dai livelli pre-crisi, con una flessione superiore al 45%».

E tenendo conto che solo per mantenere invariata l'anzianità del parco circolante, nonché la sua consi-

stenza, servirebbero almeno 1,8 milioni di consegne all'anno, è inevitabile che il parco circolante italiano diventi sempre più vecchio. L'Unrae sottolinea come, dal 2006 ad oggi, si sia passati da un'età media di 7,5 anni ad una di 9,5 anni. Quanto al prossimo anno, Massimo Nordio, presidente Unrae, ritiene che la crescita del mercato non potrà superare il 2,5% senza interventi di sostegno da parte del governo.

Qualcosa, comunque, si sta muovendo. Anche perché le auto più invecchiano e più sono soggette al rischio di rottura. Dunque un rinnovo, seppure limitato del parco vetture diventa inevitabile. Questo spiega sia l'aumento degli ordi-

dini registrato a novembre (120 mila contratti, in crescita dell'11% rispetto al novembre 2013, portando il totale dei pri-

mi 11 mesi di quest'anno a 1.280.000 con un progresso del 6,5%), sia l'incremento di vendite ai privati che raggiunge il 6,9% ma che rimane sui livelli depressi, con un totale di 69.973 vetture.

Nel cumulato degli 11 mesi le auto vendute alle famiglie sono 792.413, in crescita solo del 2,3% rispetto allo scorso anno. La quota si riduce al 62,1% mentre crescono le vendite alle società e per il noleggio.

Per **Federauto**, d'altronde, le società di noleggio non potevano più rinviare il rinnovo dei propri parchi auto e la crescita, anche in questo caso, è soltanto fisiologica.

Altalenanti le valutazioni per i prossimi mesi, con Csp che evidenzia un miglioramento delle aspettative da parte degli operatori mentre l'Anfia ricorda che, per

IL GAP

Solo per mantenere invariata l'anzianità del parco circolante e la sua consistenza servirebbero almeno 1,8 milioni di consegne

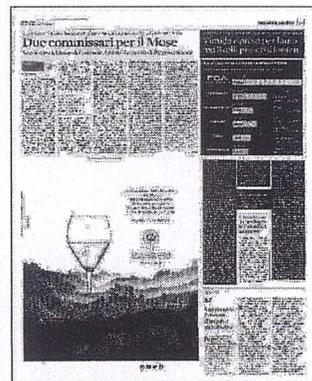
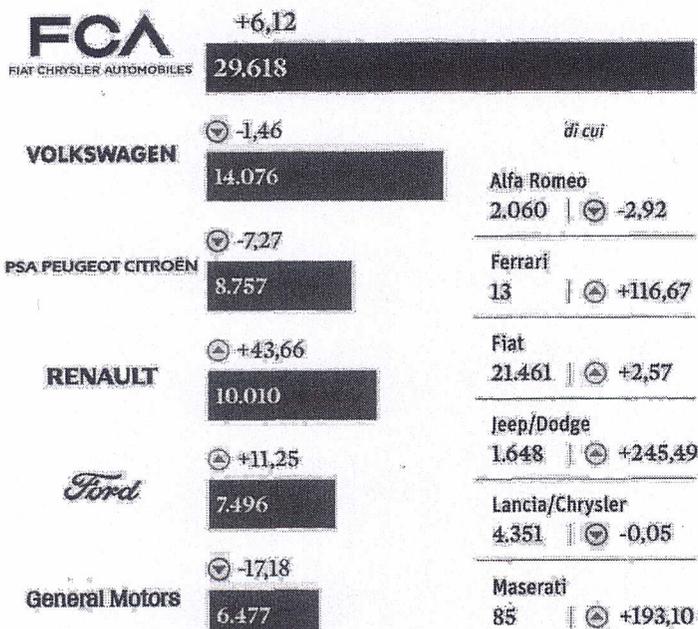
l'Istat, la fiducia dei consumatori si è ridotta.

Quanto all'andamento dei gruppi, Fca cresce del 6,12%, trainata da Jeep (+245,49%), Ferrari e Maserati mentre il marchio Fiat cresce solo del 2,57%, Lancia-Chrysler è stabile (-0,05%) e Alfa Romeo cede il 2,92%. A livello di gruppi Fca vede la quota salire dal 27,13 al 27,43%.

In flessione il gruppo Volkswagen (-1,46%) nonostante le buone performance di Audi, Skoda e Seat. Psa cede il 7,27% mentre Renault vola a +43,66%. Bene anche Ford (+11,25%) al contrario di Gm (-17,18%). Novembre positivo per il gruppo Hyundai (+23,95%), per Toyota (+14,29%) e per Bmw (+14,16%). Male Daimler (-25,07%), con flessioni sia per Mercedes sia per Smart. Tra le altre asiatiche frena Suzuki e accelerano Volvo e Mazda.

Mercato italiano dell'auto: a novembre tiepidi segnali di ripresa

Immatricolazioni in unità e variazione percentuale sullo stesso mese dell'anno precedente.



*i nostri soldi***TESORETTO** Timidi segnali di ripresa da mutui e auto
Scende lo spread: nonostante i dati, continua la tregua dei mercati e Palazzo Chigi spera in un inaspettato tesoretto

Il Pil va giù ancora I gufi non c'entrano: ora è opera di Renzi

Nel terzo trimestre il prodotto interno arretra dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti e dello 0,5 su base annuale: come previsto la ricetta del Rottamatore non funziona. E il 2014 si chiuderà con un -0,4%

FRANCESCO DE DOMINICIS

■■■■ Stavolta è tutta «farina del sacco» di Matteo Renzi. Che non può incolpare né i gufi né Enrico Letta o gli altri premier che lo hanno preceduto a palazzo Chigi. Nel terzo trimestre del 2014 il Pil italiano si è fermato e il «merito» è del presidente del consiglio in carica. Da luglio a settembre l'economia è arretrata dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti e dello 0,5% su base annuale: da qualunque parte si guardi, dunque, il Pil è negativo e il calo non può essere riconducibile solo al passato. Certo, c'è l'onda lunga della crisi internazionale e della recessione che continua a colpire buona parte dell'Europa. Tuttavia, Renzi ha preso in mano le redini del governo il 22 febbraio e di tempo per invertire la rotta ne ha avuto.

E invece. L'andamento dell'economia italiana, nonostan-

te qualche sporadico segnale di miglioramento, non migliora affatto, anzi prosegue nel solco negativo che ormai va avanti da tredici trimestri consecutivi. Non sono funzionati gli 80 euro in busta paga a maggio e non hanno avuto effetti positivi i minitagli all'Irap, come peraltro confermato dalle previsioni Istat per l'ultimo scorcio dell'anno. Secondo l'Istituto di statistica, nel prossimo trimestre, se il pil registrerà una variazione nulla, l'economia italiana arretrerà non più dello 0,3% come indicato nella stima preliminare, bensì dello 0,4%. Una contrazione più decisa, già annunciata a ottobre dalla Commissione europea. Le associazioni di categoria, specie quelle dei commercianti, parlano di una situazione ancora grave e, in vista dello *shopping* di Natale (che di solito dà un po' di ossigeno), non fanno previsioni rosee. Del resto, la stessa Istat ieri ha certificato che tra luglio

e settembre i consumi sono rimasti al palo (crescita nulla, più 0,1% a novembre, per quelli delle famiglie; e calo dello 0,3% per gli acquisti della pubblica amministrazione) e gli investimenti sono scesi dell'1%. Ci sono, come accennato, piccolissimi segnali positivi. Il mercato delle auto è cresciuto del 5% a novembre, ma **Federauto** (l'associazione dei concessionari) parla di un 2014 complessivamente modesto per le immatricolazioni. I mutui casa, ha segnalato l'Abi, sono saliti del 30,5% nei primi 10 mesi dell'anno a 20,2 miliardi di euro, ma al momento non pare ripartito il ballo del mattone. Tuttavia, potrebbe essere la volta buona per rimettere in moto il (lentissimo) motore del credito, come dimostrato anche dall'aumento dei nuovi prestiti fino a 1 milione di euro (più 0,2%).

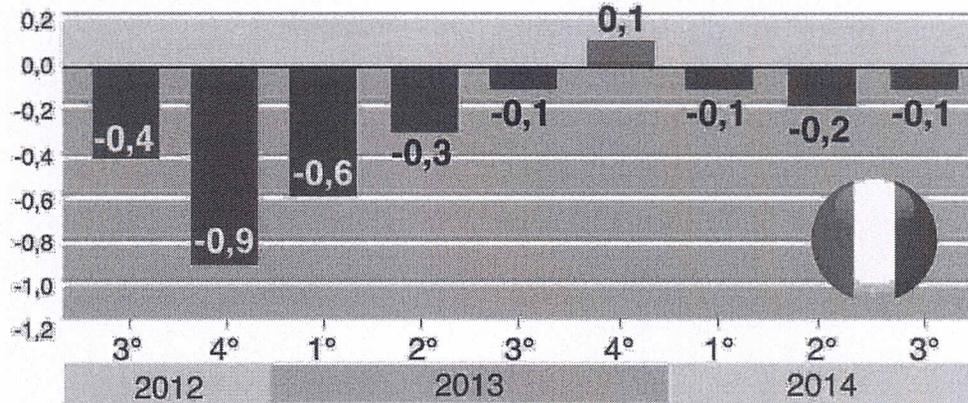
L'esecutivo si consola con lo *spread*, ieri sceso sotto i 130 punti tornando al livello di

aprile 2011, prima che cominciasse l'attacco speculativo al debito pubblico italiano. Nonostante i dati macroeconomici, la tregua dei mercati prosegue e potrebbe «regalare» a Roma un tesoretto di qualche miliardo. Il divario di rendimento con i *bund* tedeschi si accorcia progressivamente (il tasso sul *btp* decennale è al minimo storico del 2,001%), ma la distanza tra Italia e Germania è tuttora abissale. E (pure) questo governo non pare capace di ridurla. Roma è costretta a guardare a Francoforte. L'ultima spiaggia per le speranze di ripresa sono targate Bce. L'uscita dal tunnel dell'Italia è legata ai promessi acquisti di titoli di Stato da parte dell'Eurotower, ma il presidente della Banca centrale, Mario Draghi, deve ancora battere la dura resistenza tedesca. Gli italiani fanno il tifo per lui. A Renzi non resta che accomodarsi sugli spalti.

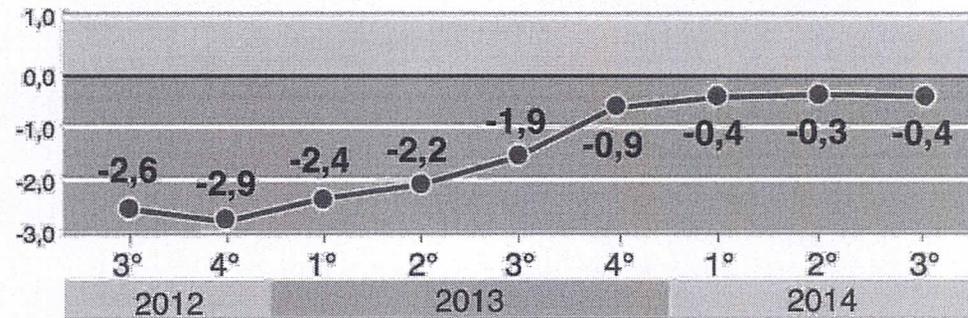
twitter@DeDominicisF

L'ANDAMENTO

VARIAZIONI % SUL TRIMESTRE PRECEDENTE



VARIAZIONI % SULLO STESSO TRIMESTRE DELL'ANNO PRECEDENTE



L'andamento del Prodotto interno lordo dal 2012 a oggi. L'unico dato positivo è stato registrato nel quarto trimestre 2013 quando a Palazzo Chigi c'era Enrico Letta che da lì a un paio di mesi, avrebbe lasciato il posto a Renzi. Da allora la discesa è ripresa senza sosta.

P&G/L

Fonte: ISTAT



LA FIAT SEGNA UN +5,9%

Segnali di risveglio per il mercato dell'auto in novembre

► MILANO

Nuovo mese positivo per il mercato dell'auto italiano. Le nuove immatricolazioni a novembre sono state 107.965, pari a un aumento del 4,95% rispetto allo stesso mese di un anno prima, quando erano state immatricolate 102.871 vetture. A ottobre la crescita del mercato era stata del 9,65%. Fiat Chrysler Automobiles fa meglio del mercato: a novembre infatti le immatricolazioni del gruppo sono aumentate del 5,9% a fronte del 4,95% del mercato.

Nel periodo gennaio-novembre 2014, stando ai dati del Ministero dei Trasporti, la Moto-

rizzazione ha immatricolato 1.267.517 in totale auto, con una crescita del 4,3% rispetto allo stesso periodo del 2013, durante il quale erano state immatricolate 1.215.232.

Sempre a novembre, sono stati registrati 372.943 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +7,34% rispetto a novembre 2013, durante il quale ne erano stati registrati 347.437. Dunque il volume globale delle vendite nel mese (480.908 autovetture) ha dunque interessato per il 22,45% auto nuove e per il 77,55% auto usate. Nello periodo di gennaio-novembre 2014 sono stati registrati 3.869.104

trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +1,97% rispetto a gennaio-novembre 2013, durante il quale ne erano stati registrati 3.794.325.

«Vedo un segno positivo anche a novembre per il mercato italiano dell'auto, nonostante il rallentamento dei ritmi di crescita rispetto al mese precedente», dice Roberto Vavassori, presidente di Anfia, commentando l'andamento del mercato dell'auto italiano. «Dopo un primo semestre in rialzo del 3,5%, e un terzo trimestre a +4% il bimestre ottobre-novembre ha superato del 7,4% le immatricolazioni totalizzate nello stesso bime-

stre di un anno fa. Ci sono tutti gli elementi per confermare una previsione di chiusura d'anno positiva, attorno a 1.356.000 unità immatricolate, circa 50mila in più rispetto al 2013, volumi non distanti da quelli del 1979 (1.397.0391 unità), ovvero di 35 anni fa». Un contributo alla piccola ripresa dei consumi potrebbe derivare anche dalla diminuzione dei prezzi dei carburanti, incominciata lo scorso agosto.

«Ormai manca solo dicembre all'appello, per cui possiamo affermare che il mercato italiano chiuderà circa al +4,5%», sostiene Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto.



MERCATO ITALIA

Le false vendite continuano a camuffare il vero stato di salute del mercato nazionale

Le 107.965 immatricolazioni di nuove auto registrate nel mese di novembre in Italia hanno messo in moto gli ottimisti di professione, che hanno stappato bottiglie di champagne per quel +4,9% rispetto alle 102.871 immatricolazioni registrate nel novembre dello scorso anno. I numeri sono numeri, è vero, ma è altrettanto vero che i numeri bisogna conoscerli tutti e, soprattutto, bisogna saperli leggere senza preconcetti. Non si può quindi esultare per le quasi 108.000 immatricolazioni se poi non si conoscono le dimensioni delle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mercato, quella zona fangosa dove si nascondono le carte truccate delle vendite di auto nuove. Negli ultimi tre giorni del mese sono state immatricolate 45.744 vetture, cioè a dire il 41,9% dell'intero mercato di novembre. Insomma, siamo alle solite, con tanti saluti alla trasparenza di un mercato che di essere trasparente non ha proprio nessuna voglia.

Fra quelle quasi 46.000 vetture registrate, una buona parte sono in effetti le Km0, auto, cioè, che non sono andate ad un vero cliente finale, ma che sono state immatricolate direttamente dai Concessionari se non addirittura dalle Case per essere poi rivendute in tempi successivi con sconti che possono raggiungere e superare il 30%. Certo, se la vediamo dalla parte del consu-

matore, si tratta di ottime possibilità di risparmiare un mucchio di euro, ma se vediamo la cosa dalla parte delle statistiche ufficiali, quelle che servono a disegnare la realtà del mercato, quelle sulle quali gli imprenditori fanno i loro programmi commerciali, non possiamo non sottolineare che anche il venduto di novembre, come peraltro quello dei mesi precedenti, è stato pesantemente inquinato, generando negli ottimisti di professione quell'eccesso di entusiasmo che non racconta come stanno veramente le cose e cioè che il mercato italiano dell'auto ha ancora bisogno di pesanti dosi di quella droga chiamata Km0 per tenersi su.

Che il mercato italiano dell'auto sia in ripresa è dunque una affermazione decisamente arbitraria e priva di supporti concreti. Lo dice con chiarezza il Presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi dopo aver fatto un originale parallelo con i velocisti dei 100 metri piani: "Non si può parlare di risultato positivo e chi lo fa non è in buona fede o non conosce il nostro mondo". Con Pavan Bernacchi non condividiamo un solo punto: fare ancora eccessivo riferimento a un mercato da 2 milioni di auto, che in Italia non tornerà più. Guardiamo invece a 1.650.000 immatricolazioni come ad un bell'obiettivo da raggiungere al più presto.

GLI ULTIMI TRE GIORNI PER MARCA

Marche	Novembre 2014	Ultimi 3 gg su tot.	% ultimi 3 gg su tot.
1 Mia Electric	1	1	100,00
2 Lancia	4.351	2.570	59,07
3 Fiat	21.298	12.238	57,46
4 Alfa Romeo	2.059	1.154	56,05
5 Mini	1.949	1.043	53,51
6 Toyota	5.346	2.860	53,50
7 SsangYong	87	46	52,87
8 Nissan	4.059	2.081	51,27
9 Mazda	458	230	50,22
10 Lada	2	1	50,00
11 Jeep	1.648	795	48,24
12 Smart	931	446	47,91
13 Abarth	148	70	47,30
14 Citroën	3.395	1.555	45,80
15 Honda	371	169	45,55
16 Lexus	288	131	45,49
17 Ford	7.578	3.422	45,16

Media mercato	109.106	45.744	41,93
18 Mitsubishi	389	158	40,62
19 Jaguar	79	30	37,97
20 Opel	6.489	2.432	37,48
21 Subaru	242	90	37,19
22 BMW	3.847	1.338	34,78
23 Peugeot	5.627	1.944	34,55
24 Volvo	1.546	524	33,89
25 Volkswagen	7.898	2.659	33,67
26 Audi	4.039	1.350	33,42
27 Lotus	3	1	33,33
28 Land Rover	1.139	349	30,64
29 Suzuki	1.295	385	29,73
30 Renault	6.902	1.980	28,69
31 Hyundai	3.267	897	27,46
32 Mercedes	3.532	964	27,29
33 Seat	1.097	291	26,53
34 Skoda	1.109	278	25,07
35 Mahindra	28	6	21,43
36 Dacia	3.374	684	20,27
37 Chevrolet	84	17	20,24
38 Maserati	85	17	20,00
39 Great Wall	22	4	18,18
40 Porsche	314	57	18,15
41 Isuzu	45	8	17,78
42 Kia	2.599	460	17,70
43 Infiniti	17	3	17,65
44 DR	35	5	14,29
45 Ferrari	13	1	7,69
46 Tata	11	0	0,00
47 Tesla	2	0	0,00
48 Gonow	1	0	0,00
49 Bentley	1	0	0,00
50 Morgan	4	0	0,00
51 Daihatsu	1	0	0,00
52 Triumph	1	0	0,00

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati di fonti varie
Nota: i dati impiegati nella presente tabella possono non coincidere con quelli ufficiali del Ministero poiché tengono conto delle immatricolazioni autocarro

QUOTE DI MERCATO DELLE CASE NEGLI ULTIMI TRE GIORNI DI NOVEMBRE

Marche	Quota % al 25/11	Quota % al 28/11	Marche	Quota % al 25/11	Quota % al 28/11
1 Fiat	14,30	19,52	21 Volvo	1,61	1,42
2 Volkswagen	8,27	7,24	22 Suzuki	1,44	1,19
3 Ford	6,56	6,95	23 Land Rover	1,25	1,04
4 Renault	7,77	6,33	24 Skoda	1,31	1,02
5 Opel	6,40	5,95	25 Seat	1,27	1,01
6 Peugeot	5,81	5,16	26 Smart	0,77	0,85
7 Toyota	3,92	4,90	27 Mazda	0,36	0,42
8 Lancia	2,81	3,99	28 Mitsubishi	0,36	0,36
9 Nissan	3,12	3,72	29 Honda	0,32	0,34
10 Audi	4,24	3,70	30 Porsche	0,41	0,29
11 BMW	3,96	3,53	31 Lexus	0,25	0,26
12 Mercedes	4,05	3,24	32 Subaru	0,24	0,22
13 Citroën	2,90	3,11	33 Abarth	0,12	0,14
14 Dacia	4,25	3,09	34 SsangYong	0,06	0,08
15 Hyundai	3,74	2,99	35 Maserati	0,11	0,08
17 Kia	3,38	2,38	36 Chevrolet	0,11	0,08
18 Alfa Romeo	1,43	1,89	37 Jaguar	0,08	0,07
19 Mini	1,43	1,79	38 Isuzu	0,06	0,04
20 Jeep	1,35	1,51	39 DR	0,05	0,03
			40 Mahindra	0,03	0,03

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati fonti varie

EMISSIONI DI CO₂ (g/Km)

	11 mesi 2014	11 mesi 2013	Diff. %	Nov. 2014	Nov. 2013	Diff. %
Media ponderata	117,85	121,19	-2,75	116,87	119,47	-2,18

Fonte: Elaborazioni Unrae al 30/11/2014

Motori. Mercato dimezzato tra il 2007 e il 2013 ma il 2014 chiuderà con una moderata crescita (+5,5%) che lascia ben sperare

L'auto scorge spiragli di ripresa

La domanda di sostituzione insoddisfatta ha raggiunto livelli non più comprimibili

Filomena Greco

TORINO

«L'auto come le costruzioni. Un mercato di fatto dimezzato tra il 2007 e il 2013 ma che comincia a far parlare di ripresa. Con un 2014 che chiuderà in moderata crescita, con un milione e 350mila veicoli immatricolati, e un 2015 che potrà consolidare il risultato, segnando un +5,5% rispetto sull'anno in corso. È la previsione di Gian Primo Quagliano, del centro studi Promotor, presentata in occasione del Motor show che si sta svolgendo a Bologna fino al 14 dicembre prossimo. Una previsione alimentata dagli ultimi dati del mercato auto, con il +4,95% di novembre rispetto all'anno prima e il +9,2% del mese di ottobre. E da una serie di valutazioni. «A cominciare dal fatto - sottolinea Quagliano - che la domanda di sostituzione insoddisfatta ha raggiunto livelli non più ulteriormente comprimibili».

Per tutto il 2014, le immatricolazioni, ricostruisce Quagliano, si

sono mantenute in moderata crescita. Avvio della ripresa o rimbalzo tecnico? «Negli ultimi mesi - risponde - sono emersi elementi che inducono a ritenere che si stia delineando una contenuta ripresa. A partire da luglio si nota un risveglio anche della domanda dei privati, la cui quota sulle immatricolazioni ha cominciato a crescere». In secondo luogo, va segnalato l'aumento dei consumi di benzina e gasolio: «Tra il 2007 e il 2013 avevano subito un calo del 20,9%, nella seconda metà del 2014 hanno ripreso a crescere, a settembre in particolare c'è stato un incremento del 4,2%, in ottobre dell'1,1%». Tutto questo nonostante un quadro economico che

resta negativo. Il mercato dell'auto, dunque, sembra destinato a una ripresa, nonostante tutto.

A spingere in questa direzione, aggiunge Quagliano, anche il peso crescente degli spostamenti "motorizzati" così come certifica l'Isfort, contro una diminuzione degli spostamenti a piedi o in bicicletta, scesi tra il 2008 e il 2013 dal 21,1% a una quota del 16,9. Variabile non secondaria, poi, sono i problemi del trasporto pubblico. «Gli italiani - sottolinea - non sono in grado di rinunciare all'auto neanche se volessero», tanto che il parco auto circolante è rimasto stabile e nel 2014 ha ricominciato a crescere, ponendo non pochi problemi collegati all'invecchiamento e alla sicurezza.

Una ripresa lieve, dunque, del mercato dell'auto che avvicina appena l'Italia alle performance di paesi come la Germania, ma che lascia comunque con l'amaro gli operatori. A cominciare da Federauto, che riunisce i concessionari automobilistici. Un settore

che ha registrato nel corso dell'anno oltre 20 milioni di ore di cassa integrazione e che attraverso il suo presidente, Filippo Pavan Bernacchi, batte il tasto sulla necessità di interventi del Governo a sostegno della domanda. «Non solo prendere in considerazione eventuali incentivi ma, per esempio, ridurre la tassazione su chi acquista e utilizza un autoveicolo» spiega. Per l'Unrae, l'Unione dei rappresentanti delle case automobilistiche estere in Italia, la chiave di volta è proprio la deducibilità fiscale delle spese delle famiglie per le auto, sul modello di quanto già accade per i lavori di ristrutturazione edilizia. Gli interventi fiscali e normativi, dunque, sono una variabile importante sulla dinamica della domanda. Domanda sulla quale incombe, ricorda Quagliano, il possibile aumento delle accise sui carburanti se l'Italia non riuscisse a evitare l'entrata in vigore della clausola di salvaguardia.

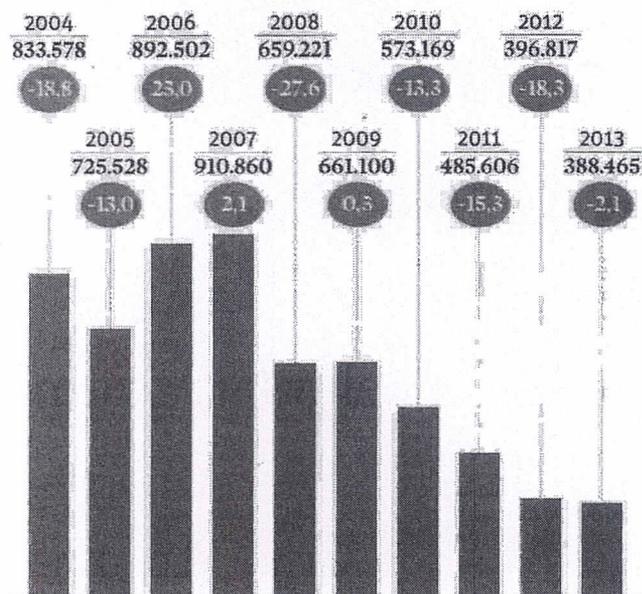
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISTA

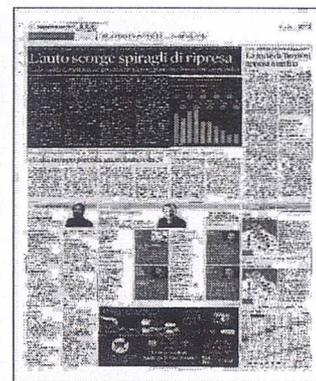
Quagliano (Promotor): gli italiani non sono in grado di rinunciare alle macchine neppure se volessero. I privati tornano a comprare

La produzione di automobili in Italia

Dati in unità e variazioni % su anno precedente



Fonte: Anfia





Gli stessi recenti successi del gruppo Fiat sono avvenuti in Usa e, sia pure con diverse oscillazioni, in Brasile. Le previsioni dell'Associazione nazionale dei fabbricanti di autoveicoli (Anfeva) stimano una ripresa quantificata in 3,6 milioni di macchine vendute nel 2015

| Auto | Un settore che cresce da dieci mesi nel continente, ma si delinea uno spostamento epocale dei luoghi di produzione

Un mercato mondiale sempre meno europeo

Giovanni Zanetti

Da qualche mese a questa parte il settore dell'auto ha dato segnali positivi, tanto da fare pensare ad un inizio della ripresa. I dieci principali costruttori, infatti, nei primi quattro mesi del 2014 hanno incrementato le vendite rispetto all'analogo periodo del 2013. Con particolare riferimento all'Europa, la crescita si riproponeva dopo una serie di dieci mesi consecutivi: a giugno, infatti, i dati (European Automobile Manufacturers Association) hanno posto in evidenza un aumento del 4,5 per cento delle immatricolazioni a confronto allo stesso mese 2013, per un totale di 1.189.143 nuove auto vendute.

La dinamica non è stata uniforme nei diversi Paesi: Francia (2,5 per cento), Italia (3,8), Regno Unito (6,2), Spagna (3,9), sono apparse in crescita, mentre la Germania ha perso terreno (-1,9 per cento). In sintesi, in Europa le immatricolazioni hanno raggiunto 6.622.996 unità, con un incremento del 6,5 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno passato. La positività di questi andamenti è ovunque considerata con opportuna cautela, sia perché i livelli di partenza erano anormalmente bassi per effetto della crisi, sia perché, nel complesso, la dimensione complessiva del mercato rimane assai lontana dagli ottimi livelli toccati nel 2007. Per quanto riguarda il nostro Paese, la ten-

denza attualmente in atto porterebbe a fine anno a 1.350.000 immatricolazioni, volume inferiore addirittura a quello, orribile, del 2012, pari a 1.400.000; insufficiente quindi a consentire di reggere la filiera (dato **Federauto**). In ogni caso va sottolineato che gli aumenti registrati, al momento persistenti, stanno contribuendo gradualmente a saturare il sottosfruttamento delle capacità produttive, autorizzando a sperare una non lontana ripresa degli investimenti, unico e vero indice di ritorno allo sviluppo.

La considerazione della prospettiva favorevole induce ad interrogarsi sulla direzione nella quale le dinamiche si vanno manifestando; in tal senso emerge un rilevante cambiamento strutturale dei mercati e dei luoghi di produzione in accordo con le linee portanti del processo di globalizzazione a livello internazionale. Le aree nelle quali maggiori risorse sono destinate alla ricerca con ricadute favorevoli in termini di innovazione, dove esiste maggiore flessibilità nell'impiego dei fattori produttivi con sensibili aumenti di produttività, dove la dimensione potenziale dei mercati è in forte espansione, dove l'abbondanza dei fattori produttivi a basso costo, sono le aree che stanno attirando le imprese inducendole a porre in essere stabilimenti con ampie capacità produttive. Si delinea, cioè, uno spostamento epocale dell'industrializzazione dell'automotive.

Non a caso, da parte degli analisti più accreditati si ipotizza che il 71 per cento della crescita dell'auto mondiale vedrà protagonisti i quattro Bric (Brasile, Russia, India, Cina) oltre agli Stati Uniti. Gli stessi recenti successi del gruppo Fiat sono avvenuti nel mercato americano e, sia pure con oscillazioni diverse, in Brasile.

Com'è avvenuto per altri comparti produttivi, anche per l'automobile la parte fabbricazione trova ubicazione frequente in Paesi lontani da quelli di origine (generalmente europei) lasciando nelle patrie originarie le potenzialità direttive e strategiche e, nei casi migliori, la capacità e le strutture di ricerca. Previsioni macroscopiche riguardano in particolare la Cina, dove la vastità del mercato sta originando impegni produttivi di dimensione impenzata ancora negli anni appena trascorsi: oggi si stima che il 44 per cento del futuro incremento del settore mondiale dell'auto deriverà proprio da questo Paese.

E' possibile che la crescita, con queste caratteristiche, si confermi negli anni immediatamente a venire pur non nascondendosi i problemi che lo scenario internazionale continua a delineare. Ancora nei mesi recenti il Brasile ha vissuto momenti di forte tensione che hanno posto in evidenza la fragilità delle dinamiche in atto minacciate dal fenomeno inflazionistico, dalla svalutazione della moneta e dal peso di una tassazione imposta dall'andamento dei conti pub-

blici. Dal canto suo, la promettente Cina deve governare un inquinamento esiziale generato da un'attività produttiva attuata al di fuori di ogni opportuno controllo ambientale: v'è chi intravede provvedimenti dirigistici, non alieni al modo di governare vigente all'ombra della Grande Muraglia, quali ad esempio la limitazione della circolazione nelle città alle sole auto di piccola cilindrata, principalmente prodotte nell'ambito nazionale. Non è da meno la Russia, alle prese con la crisi

ucraina che la sta enucleando da costruttivi rapporti commerciali e di produzione con l'Europa e gli Stati Uniti, a loro volta segnati da segni di rallentamento dopo una fase molto favorevole.

La ripresa economica appare ancora una volta condizionata dal fattore politico, che certamente contribuisce a mortificare gli spiriti vitali. In modo ancor più complesso rispetto alle singole esperienze nazionali, occorre che le forze sane, presenti nelle diverse e lontane

realità, trovino modo di esprimersi in un contesto di valori condivisi atti a consentire un impiego ottimale delle risorse disponibili, troppo spesso bruciate da impieghi distruttivi invece che costruttivi. Solo in un simile clima possono trovare concretezza le previsioni dell'Associazione nazionale dei fabbricanti di autoveicoli (Anfeva), che stimano una ripresa del mercato automobilistico quantificata in 3,6 milioni di autoveicoli venduti per l'anno 2015. In gran parte assorbiti dal Brasile.



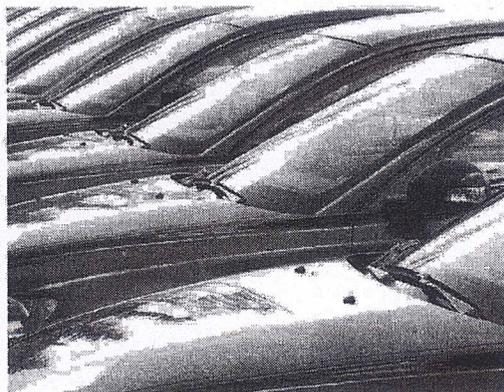
La ripresa appare condizionata dalla politica nelle singole realtà nazionali



Il 44 per cento del futuro incremento del comparto deriverà dagli slanci produttivi di Pechino



Protagonisti i quattro Bric (Brasile, Russia, India, Cina) oltre agli Stati Uniti



Mercati. Più vendite in Europa ma soltanto dell'1,4%: Fca fa meglio (+3,6%) e la sua quota sale al 5,8%

Auto, novembre con il freno

Da inizio anno c'è comunque una crescita del 5,5% rispetto al 2013

Augusto Grandi
TORINO

Si imballa il motore della ripresa del mercato europeo dell'auto. «Dopo che i primi 10 mesi si erano chiusi con un progresso del 6,1% - sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - novembre fa registrare il quindicesimo incremento mensile consecutivo, ma limitato all'1,4%, con 953.886 immatricolazioni».

Le consegne salgono a 989.457 considerando anche i tre Paesi Efta (Islanda, Svizzera e Norvegia), con un incremento complessivo dell'1,2%. Dall'inizio dell'anno le immatricolazioni salgono a quota 12.010.154, in progresso del 5,5% rispetto ai primi 11 mesi dello scorso anno.

Una crescita che non soddisfa gli operatori del settore. «La stabilità del mercato è ancora da conquistare», afferma Romano Valente, direttore generale dell'Unrae. E per Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, «il dato di novembre è un chiaro segnale che la ripresa è troppo debole perché mancano azioni e politiche economiche volte a risolvere un settore chiave».

In realtà non è così dappertutto. I Paesi dell'eurozona registrano, a novembre, un calo dello 0,4%, con la Germania che cede l'1,8% (ma dovrebbe chiudere l'anno con un progresso del 3%) e la Francia il 2,7% (con previsione di crescita del 2% su base annua). Volano però i mercati dell'Europa del Sud: Portogallo (+32,6%), Spagna (+17,4%), Cipro (+10,4%). Ma finisce la rincorsa greca che, dopo un incremento del 22,2% nei primi 10 mesi, perde l'8,8% a novembre.

L'Italia cresce del 5%, un trend insoddisfacente e Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, spiega che «a frenare il rinnovo del parco cir-

colante c'è la progressiva perdita di capacità di spesa degli italiani, accompagnata da un controproducente inasprimento delle imposizioni fiscali sull'auto».

La situazione è migliore al di fuori dell'eurozona. Con una crescita complessiva del 6,3% trainata dall'Ungheria, dalla Repubblica Ceca e dalla Gran Bretagna, arrivata al 33° incremento mensile consecutivo.

A livello di gruppi, novembre si è rivelato positivo per Fca che, con l'incremento del 3,6%, cresce più del mercato e vede la quota salire dal 5,7 al 5,8%. In vetta alla classifica si rafforza il gruppo Volkswagen che passa dal 26,4 al 26,7%. Ma tutte le tedesche incassano risultati soddisfacenti. Bmw, con un incremento del 9,4%, conquista il 7% del mercato e scavalca Ford e Opel (entrambe in flessione), collocandosi alle spalle di Psa che perde il 2,9% e di Renault che cresce del 3,9%.

Anche Daimler chiude un mese positivo, appaiandosi a Fca con il 5,8% del mercato nonostante il crollo di Smart.

Tra le asiatiche la flessione è limitata a Suzuki e Honda. Crescono Toyota, Nissan (+19,1%), Hyundai, Kia, Volvo, Mazda, Jaguar Land Rover e Mitsubishi.

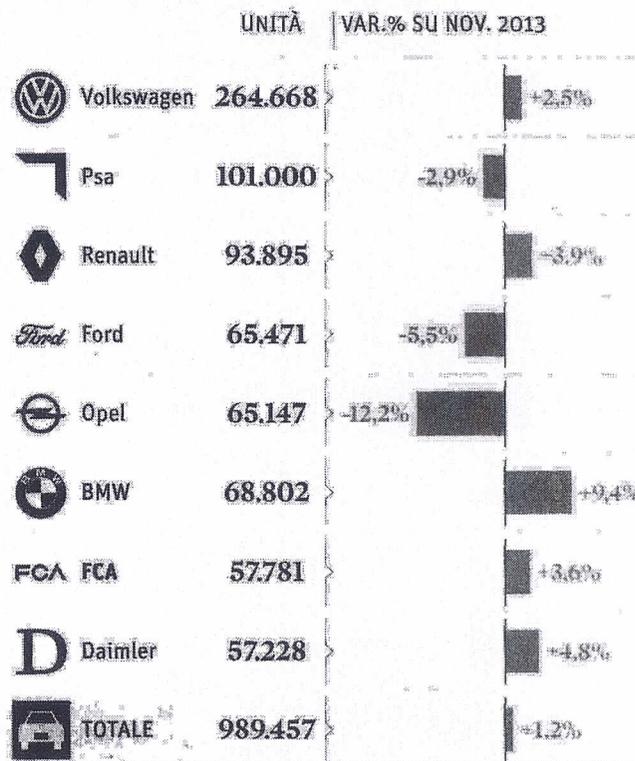
IL POLSO IN ITALIA

Trend soddisfacente (+5%), ma con un rallentamento dovuto alla pressione fiscale e alla perdita di capacità di spesa delle famiglie

Le vendite di auto in Europa a novembre

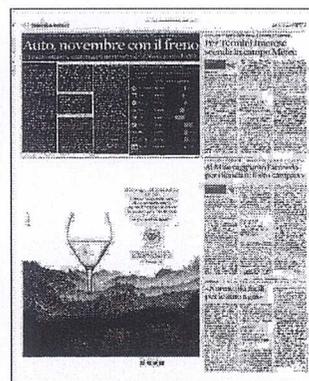
Immatricolazioni in unità, principali costruttori - Paesi Ue + Efta

Novembre 2014



Fonte: Acea

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I dati di novembre

Auto, rallentano le immatricolazioni Ma Fca vola nell'Ue

Il mercato cresce per il quindicesimo mese consecutivo

Amalia Angotti
TORINO

Il mercato europeo dell'auto cresce a novembre per il quindicesimo mese consecutivo, ma rallenta e chiude con 989.457 immatricolazioni, l'1,2% in più dello stesso mese 2013. Fiat Chrysler Automobiles va meglio e, grazie anche all'exploit di Jeep, registra un incremento del 3,2% e porta la quota dal 5,7% al 5,8%. Nasce Fca Italy che prende il posto della vecchia Fiat Group Automobile, «un nuovo tassello» dell'integrazione tra le diverse anime del gruppo.

La Fiom presenta l'indagine Radiografiat e parla di «un processo di delocalizzazione di Fca»: oltre il 40% delle auto

Fiat vendute in Italia nel 2013 - osserva il leader Maurizio Landini - è stato prodotto all'estero e quest'anno la produzione sarà sotto soglia 400.000, mentre metà dei 66.000 dipendenti di Fca e Cnh in Italia sono interessati da ammortizzatori sociali.

Calano anche i consumi petroliferi. L'Up rileva che a novembre in Italia sono ammontati a circa 4,5 milioni di tonnellate, con una flessione del 6,8% e negli undici mesi a circa 52,6 milioni di tonnellate (-4,6%). In particolare la domanda totale di carburanti (benzina + gasolio) è pari nell'ultimo mese a circa 2,4 milioni di tonnellate (-1,6%), con una flessione per la benzina dell'1,9% e un rialzo per il gasolio dell'1,4%.

Dall'inizio dell'anno nei Paesi Ue più quelli Efta (Islanda, Norvegia e Svizzera) sono state immatricolate

12.010.727 auto, il 5,5% in più dell'analogo periodo 2013. A influire sulle consegne di novembre sono le vendite nella zona euro, in calo dello 0,4% mentre nei Paesi senza la moneta unica c'è stato un incremento del 6,3%. In particolare registrano una flessione i mercati di Germania (-1,8%) e Francia (-2,7%), mentre la ripresa continua nei Paesi dell'Europa meridionale: la crescita è del 32,6% in Portogallo, del 17,4% in Spagna, del 10,5% a Cipro e del 5% in Italia. La Grecia che nei primi 10 mesi di quest'anno, aveva registrato un incremento del 22,2% a novembre subisce un calo dell'8,8%. Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, stima per il 2014 una chiusura a quota 1.355.000 immatricolazioni con un incremento del 3,7%

sul 2013. Anche il 2015 potrebbe portare a un'ulteriore crescita della domanda, con 1.430.000 consegne (+5,5%). «Un risultato positivo, anche se - sottolinea - i livelli restano ancora molto lontani da quelli ante crisi». Per Federauto «la ripresa è troppo debole perché mancano azioni e politiche economiche volte a risolvere un settore chiave».

Traina le consegne di Fca il brand Jeep che - grazie anche alla Renegade che a pochi mesi dal lancio è già entrata tra le top ten del suo segmento - aumenta le vendite del 110,6% rispetto a un anno fa, con il miglior risultato di sempre in Europa. Le Fiat 500 e Panda sono state ancora una volta le più vendute del loro segmento (insieme a novembre hanno ottenuto una quota del 28,4%) così come la 500L con il 22,1% di quota nell'anno. (ANSA).



Fiat Chrysler Automobiles.
A novembre incremento del 3,2%

Fiat Chrysler
grazie all'exploit
di Jeep registra
un incremento
del 3,2%



L'ANALISI A novembre le immatricolazioni cresciute del 3,2%. Nasce Fca Italy

Rallenta la ripresa dell'auto Lingotto meglio del mercato

→ Continua a crescere anche a novembre il mercato europeo dell'auto, che pur rallentando rispetto ai mesi precedenti, ha registrato un incremento delle immatricolazioni pari all'1,2 per cento. Fca va meglio del mercato, e anche se si conferma al settimo posto nel continente, preceduta da Bmw e seguita da Mercedes, con 57.781 immatricolazioni registra un aumento di 3,2 punti percentuali e vede la quota salire di un decimo di punto, al 5,8%.

Sulla piazza europea dall'inizio dell'anno sono state immatricolate 12 milioni di auto, il 5,5 in più dell'analogo periodo 2013. A influire sulle consegne di novembre sono le vendite nella zona euro, in calo dello 0,4% mentre nei Paesi senza la moneta unica c'è stato un incremento del 6,3%. In particolare registrano una flessione i mercati di Germania (-1,8%) e Francia (-

2,7%), mentre la ripresa continua nei Paesi dell'Europa meridionale: la crescita è del 32,6% in Portogallo, del 17,4% in Spagna e del 5% in Italia. La Grecia che nei primi 10 mesi di quest'anno aveva registrato un incremento del 22,2%, a novembre subisce un calo dell'8,8%.

Per quanto riguarda Fca - che ieri in Italia ha abbandonato la denominazione Fiat Group Automobiles per diventare Fca Italy spa - i risultati dei singoli marchi registrano un'impennata per le immatricolazioni della Jeep, in crescita del 110 per cento rispetto allo scorso anno a quasi 5mila unità, che diventano 34mila nel progressivo annuo con un risultato positivo per 57 punti.

La conferma del primato europeo di 500, 500L e Panda nei rispettivi segmenti mantiene stabili le immatricolazioni del marchio Fiat (-0,4%) con quasi

43mila vendite nel mese e 547mila nel progressivo annuo, in positivo per 2,3 punti percentuali. Segni meno riguardano ancora i marchi Lancia e Alfa Romeo. Il primo si è fermato sotto le 5.200 immatricolazioni, con una perdita del 9,5 per cento nel mese e del 2,5 nel progressivo, attestato a 67mila unità. L'Alfa ha invece lasciato indietro il 3,7% a 4.300 vetture, che diventano meno di 55mila da gennaio a novembre con una contrazione dell'8,7 per cento.

Quanto alle prospettive del mercato, il Centro studi Promotor stima per il 2014 una chiusura a quota 1,35 milioni di immatricolazioni con un incremento del 3,7% sul 2013. Anche il 2015 potrebbe portare a un'ulteriore crescita della domanda, con 1.430.000 consegne (+5,5%). «Un risultato positivo, anche se - sottolinea - i livelli restano ancora molto lontani da

quelli ante crisi». «La ripresa è troppo debole - sottolinea invece Federauto - perché mancano azioni e politiche economiche volte a risollevarlo un settore chiave».

Intanto il Lingotto ha comunicato che il ricavo totale netto dall'offerta di azioni ordinarie e dal prestito obbligazionario di Fca in Usa è stato di 3,887 miliardi di dollari. L'azionista di riferimento Exor detiene ora circa il 29,5 delle azioni ordinarie. «Questo - ha detto l'ad Sergio Marchionne - è stato un anno di radicale trasformazione per Fca. Il completamento di queste offerte è un altro passo decisivo per fare di Fca un costruttore di automobili globale, dotato della capitalizzazione per competere con i maggiori costruttori mondiali». «Intendiamo - ha aggiunto il manager - proseguire nella realizzazione del business plan 2014-2018».

Alessandro Barbiero



Il ricavo totale netto dall'offerta di azioni ordinarie e dal prestito obbligazionario di Fca in Usa è stato di 3,887 miliardi di dollari. Per Marchionne «è un passo decisivo per fare di Fca un costruttore globale»



Per Jeep a novembre il miglior risultato di sempre in Europa

FEDERAUTO: IVA ACEVOLATA

«Far ripartire la domanda sia obiettivo primario del governo»

ROMA. Far ripartire il mercato dell'auto attraverso misure specifiche e concrete destinate alle famiglie e alle partite Iva, è questo il forte auspicio per il 2015 emerso nell'ultimo consiglio di amministrazione di Federauto, composto dai presidenti delle associazioni di concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus.

Anche l'ultimo CdA ha confermato il pacchetto pensato per risvegliare e ampliare in modo significativo la domanda. Tra le misure proposte al governo Renzi, quelle destinate ai privati, per le quali Federauto ha ipotizzato la riduzione dell'aliquota Iva per un triennio, con beneficio decrescente. Meccanismo in grado di garantire un'uscita morbida dalla "droga incentivi".

Si tratterebbe di un piano finalizzato al rinnovo del parco con anzianità superiore a 10 anni (circa 14 milioni di autoveicoli).

L'incentivo sarebbe concesso a condizione che le ca-

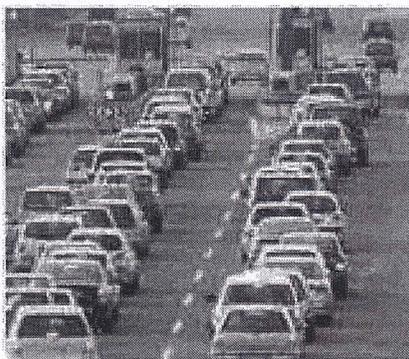
se automobilistiche mettano a disposizione dell'acquirente una cifra equivalente al beneficio a carico dello Stato, sulla falsariga dell'ultima vera "rottamazione governativa". Secondo Federauto, questa misura genererebbe una domanda aggiuntiva di circa 252.000 autoveicoli l'anno, ovvero 756.000 nel triennio.

Per Federauto credito o deduzione di imposta sarebbero, invece, le leve utili per sostenere solo la domanda di auto, veicoli commerciali e industriali, destinati alle 'partite Iva'. Utenti che hanno nel proprio Dna queste leve fiscali.

Per la Federazione dei concessionari questo intervento potrebbe generare 75.000 autoveicoli aggiuntivi (210.000 in 36 mesi). In pratica, se le

proposte targate Federauto venissero adottate, nel triennio considerato il mercato italiano si alzerebbe, sommando i privati alle partite Iva, di circa 966.000 pezzi.

P. COR.



il commento

**BASTA CONTRAPPOSIZIONI
SONO ASSIST AL «NEMICO»**

di **Pierluigi Bonora**

Il 2014 va in archivio con alcuni dati di fatto. Tra questi, la ritrovata volontà propositiva da parte della filiera automotive e la conferma del sempre più problematico sfilacciamento all'interno di essa. Mentre l'Unrae di Massimo Nordio rimette sul tavolo delle Istituzioni la proposta di detraibilità pari al 10% del costo di acquisto di una vettura, fino a un massimo di 2 mila euro in 4 anni; la Federauto di Filippo Pavan Bemacchi risponde con l'ipotesi di ridurre l'aliquota Iva per un triennio, con beneficio decrescente. E se nel primo caso gli importatori stimano 100 mila unità in più per il primo anno e poi, a scalare, fino a 55 mila unità nel medio termine; i concessionari alzano il tiro: 252 mila veicoli in più l'anno (756 mila alla fine del programma). Idee interessanti, ma l'importante è trovare la via di mezzo, quel piano per il settore che vada bene non solo a Unrae e Federauto, ma anche al resto della filiera. Non è facile, ma è necessario provarci: una soluzione condivisa è l'unica chiave di volta. Nelle stanze dei bottoni «nemici» dell'auto ci sguazzano in queste contrapposizioni. Nordio, a questo punto, rilanci con forza l'idea di creare un unico soggetto che rappresenti la filiera. E Pavan Bemacchi mandi segnali distensivi. Ma facciano in fretta e si parlino.



CORRIERE DELLA SERA / FLASH NEWS 24

ECONOMIA

Auto: Federauto, in Italia mancano azioni per rilancio

12:04 ROMA (MF-DJ)--"Il dato di novembre e' un chiaro segnale che la ripresa e' troppo debole perche' mancano azioni e politiche economiche volte a risollevarne un settore chiave che solo in Italia impiega 1.200.000 occupati ed esprime il 12% del Pil contribuendo alle entrate fiscali dello Stato per il 16%". Lo afferma il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, in una nota di commento ai dati Acea sulle immatricolazioni dello scorso mese. Per l'associazione di rappresentanza dei concessionari di tutti i marchi auto commercializzati in Italia, dopo il timido risultato di novembre (+4,95%) il 2014 chiuderà a circa 1.350.000 unità, un numero insufficiente per sostenere la filiera e che riporta l'Italia ai livelli di mercato degli anni '70. "Serve un cambio di rotta della nostra Ue, un segnale di rottura con le politiche austere che oggi penalizzano tutti, anche i Paesi chiave dell'economia europea. necessaria una trasformazione, orientata alla crescita, che vogliamo riscontrare già oggi con il piano che il presidente Juncker presenterà questo pomeriggio al Parlamento europeo", conclude Pavan Bernacchi. com/murrosario.murgida@mfdowjones.it (fine) MF-DJ NEWS 1612:03 dic 2014

[Indietro](#)

[indice](#)

[Avanti](#)

Mercato auto, le proposte di Federauto per la ripartenza



f Consiglia 9

g+1 0

Tweet 2

Riduzione dell'aliquota Iva per 3 anni per i privati con beneficio decrescente e credito o deduzione di imposta per le partite Iva: ecco gli ingredienti proposti al governo che potrebbero far salire le vendite fino al 23% in più e aiutare tutto il settore

Qualche segnale di ripresa c'è stato, ma per far ripartire il mercato auto servono interventi mirati da parte del governo, sia per i privati che per le professioni. Ecco quanto è emerso dall'ultimo cda di Federauto, composto dai presidenti delle associazioni di concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus, che pongono l'accento principalmente sulla necessità di attuare misure concrete per famiglie e partite Iva, le categorie più sofferenti di questa crisi economica in atto.

Tra le misure proposte al governo Renzi per i privati, "Federauto ha ipotizzato la riduzione dell'aliquota IVA per un triennio, con beneficio decrescente. Meccanismo in grado di garantire un'uscita morbida dalla "droga incentivi". Si tratterebbe di un piano finalizzato al rinnovo del parco con anzianità superiore a 10 anni (circa 14 milioni di autoveicoli). L'incentivo sarebbe concesso a condizione che le case automobilistiche mettano a disposizione dell'acquirente una cifra equivalente al beneficio a carico dello Stato, sulla falsa riga dell'ultima vera "rottamazione governativa". Misura che, sempre secondo Federauto, potrebbe generare una domanda aggiuntiva di circa 252.000 autovetture l'anno, ovvero 756.000 nel triennio.

E per l'esercito delle partite Iva, che abbracciano una vasta fetta di popolazione dall'artigiano al professionista fino al commerciante e all'imprenditore, Federauto suggerisce che "credito

o deduzione di imposta sarebbero, invece, le leve utili per sostenere solo la domanda di auto, veicoli commerciali e industriali" destinati a questi utenti che "hanno nel proprio DNA queste leve fiscali. Per la Federazione dei concessionari questo intervento potrebbe generare 75.000 autoveicoli aggiuntivi (210.000 in 36 mesi). In pratica, se le proposte targate Federauto venissero adottate, nel triennio considerato il mercato italiano si alzerebbe, sommando i privati alle partite Iva, di circa 966.000 pezzi", spiegano dalla federazione.

E cosa accade dopo il terzo anno? "Probabilmente si tornerebbe a un mercato 'normale', un po' per la lenta ma naturale uscita dalla crisi dell'economia reale, un po' perché l'uscita graduale dagli incentivi non lascerebbe strascichi", commentano. Ma in Federauto si sono anche confrontati con gli altri attori del settore: "Con Unrae, che rappresenta i Costruttori Esteri, abbiamo ampie convergenze di vedute – ha affermato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - Convergenze che ci hanno portato, ad esempio, a presentare al Governo un piano congiunto Anfia, Unrae e Federauto per l'eliminazione del superbollo sulle vetture prestazionali. L'unica differenza riguarda i provvedimenti richiesti per i privati, ossia per le famiglie".

Secondo Federauto, infatti, "introducendo l'IVA agevolata per tre anni si alzerebbe il mercato dei privati di circa il 18%, mentre quello derivante dalle partite Iva potrebbe registrare un aumento del 5% grazie al credito e alla detrazione d'imposta. Ciò significa che, confrontando il pari periodo di 3 anni, Federauto propone misure per alzare il mercato di circa il 23% (966.000). "I numeri parlano da soli – ha concluso Pavan Bernacchi - e anche la nostra proposta, con il semplice delta aggiuntivo per lo Stato di IVA e IPT, si autoalimenterebbe e non richiederebbe risorse pubbliche. Inoltre svecchiare il circolante significherebbe sostenere il mondo del lavoro, pagare meno ammortizzatori sociali e diminuire i costi sociali degli incidenti stradali e dell'inquinamento". (s.b.)

29 DICEMBRE 2014

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto: Federauto, in Italia mancano azioni per rilancio

ROMA (MF-DJ)-"Il dato di novembre e' un chiaro segnale che la ripresa e' troppo debole perche' mancano azioni e politiche economiche volte a risollevere un settore chiave che solo in Italia impiega 1.200.000 occupati ed esprime il 12% del Pil contribuendo alle entrate fiscali dello Stato per il 16%".

Lo afferma il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bemacchi, in una nota di commento ai dati Acea  sulle immatricolazioni dello scorso mese.

Per l'associazione di rappresentanza dei concessionari di tutti i marchi auto commercializzati in Italia, dopo il timido risultato di novembre (+4,95%) il 2014 chiudera' a circa 1.350.000 unita', un numero insufficiente per sostenere la filiera e che riporta l'Italia ai livelli di mercato degli anni '70. "Serve un cambio di rotta della nostra Ue, un segnale di rottura con le politiche austere che oggi penalizzano tutti, anche i Paesi chiave dell'economia europea. necessaria una trasformazione, orientata alla crescita, che vogliamo riscontrare gia' oggi con il piano che il presidente Juncker presentera' questo pomeriggio al Parlamento europeo", conclude Pavan Bemacchi.

com/mur

rosario.murgida@mfdowjones.it

(fine)

MF-DJ NEWS

ROMA - Il mercato italiano dell'auto continua a crescere e registra a novembre un incremento del 5%, più basso rispetto al mese di ottobre quando aveva segnato un +9,2%. Fiat Chrysler Automobiles fa meglio del mercato con 29.500 immatricolazioni, il 5,9% in più dello stesso mese 2013 e porta la quota al 27,3% (+0,2%), nel giorno in cui Automotive News incorona Sergio Marchionne leader dell'industria automobilistica e star fra gli amministratori delegati del Nord America: «il lavoro non è finito - sottolinea la prestigiosa rivista - ma è una persona che fa miracoli».

All'associazione dirigenti Fiat, che compie 40 anni, John Elkann ricorda gli eventi del 2014: «la quotazione a Wall Street - dice - rappresenta uno dei più grandi giorni della mia vita professionale». Prosegue tra i brand del gruppo il «forte trend di crescita» di Jeep con oltre 1.600 immatricolazioni a novembre in Italia (+245,5%) e il Renegade nella top 5 del suo segmento. Panda e 500 insieme sono al 58,4% di quota nel segmento A, 500L al 51,7% nel suo segmento, mentre Punto e Ypsilon sono le vetture più vendute del segmento B rispettivamente con il 17,3 e il 13,3%.

A Piazza Affari il titolo Fca è tra i pochi a chiudere con un segno positivo (+1,69%) grazie alle vendite in Italia ma anche a un report di Fitch sul settore auto in Europa. A novembre - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 107.965 vetture, con un incremento del 5% circa sullo stesso mese dello scorso anno. Negli undici mesi 2014 le immatricolazioni sono 1.267.517, il 4,3% in più dello stesso periodo 2013. L'anno - secondo le stime degli operatori - dovrebbe chiudere intorno a 1.355.000 auto vendute, intorno al 4% in più rispetto al 2013.

«Un segnale moderatamente positivo», commenta Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor che ipotizza «una moderata accelerazione anche nel 2015». L'Anfia ricorda che «i volumi 2014 non sono distanti da quelli del 1979 (1.397.0391 unità), ovvero di 35 anni fa» e osserva che «un contributo alla piccola ripresa dei consumi potrebbe derivare anche dalla diminuzione dei prezzi dei carburanti». L'Unrae, l'associazione delle case estere, ribadisce l'esigenza di un sostegno ai «timidi segnali di ripresa» e rilancia la sua proposta di consentire alle famiglie di detrarre i costi dell'auto dalla dichiarazione dei redditi. Anche **Federauto** chiede risposte concrete al governo e ricorda che le concessionarie nei primi 10 mesi del 2014 hanno dovuto ricorrere agli ammortizzatori sociali per un totale di 20.760.000 ore.

Attualità



Federauto, Anfia, Asi e Fmi più delusione che altro

Martedì 23/12/2014 - Roma - Far ripartire il mercato dell'auto attraverso misure specifiche e concrete destinate alle famiglie e alle partite Iva, è questo il forte auspicio per il 2015 emerso nell'ultimo consiglio di amministrazione di Federauto, composto dai presidenti delle associazioni di concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, industriali e autobus. Anche l'ultimo CdA ha confermato il pacchetto pensato per risvegliare e ampliare in modo significativo la domanda. Tra le misure proposte al Governo Renzi, quelle destinate ai privati, per le quali Federauto ha ipotizzato la riduzione dell'aliquota Iva per un triennio, con beneficio decrescente. Meccanismo in grado di garantire un'uscita morbida dalla "droga incentivi". Si tratterebbe di un piano finalizzato al rinnovo del parco con anzianità superiore a 10 anni (circa 14 milioni di autoveicoli). L'incentivo sarebbe concesso a condizione che le Case automobilistiche mettano a disposizione dell'acquirente una cifra equivalente al beneficio a carico dello Stato, sulla falsa riga dell'ultima vera "rottamazione governativa". Secondo

Federauto questa misura genererebbe una domanda aggiuntiva di circa 252.000 autovetture l'anno, ovvero 756.000 nel triennio. Per Federauto credito o deduzione di imposta sarebbero, invece, le leve utili per sostenere solo la domanda di auto, veicoli commerciali e industriali, destinati alle 'partite Iva'. Utenti che hanno nel proprio Dna queste leve fiscali. Per la Federazione dei concessionari questo intervento potrebbe generare 75.000 autoveicoli aggiuntivi (210.000 in 36 mesi). In pratica, se le proposte targate Federauto venissero adottate, nel triennio considerato il mercato italiano si alzerebbe, sommando i privati alle partite Iva, di circa 966.000 pezzi. E se qualcuno si chiedesse: cosa accade al 4° anno? Probabilmente si tornerebbe a un mercato "normale", un po' per la lenta ma naturale uscita dalla crisi dell'economia reale, un po' perché l'uscita graduale dagli incentivi non lascerebbe strascichi. In aggiunta Federauto fa notare che questi strumenti genererebbero un beneficio che andrebbe tutto in tasca ai privati, alle famiglie e alle imprese. Categorie fiscalmente penalizzate dagli ultimi Governi soprattutto quando acquistano o utilizzano un autoveicolo.

Nel CdA si sono affrontate anche le differenze tra le proposte di Federauto e quelle di altre importanti associazioni della filiera. «Con Unrae, che rappresenta i costruttori esteri, abbiamo ampie convergenze di vedute - ha affermato Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - Convergenze che ci hanno portato, ad esempio, a presentare al Governo un piano congiunto Anfia, Unrae e Federauto per l'eliminazione del superbollo sulle vetture prestazionali. L'unica differenza riguarda i provvedimenti richiesti per i privati, ossia per le famiglie. Infatti Unrae ha puntato sul credito o detrazione d'imposta, mentre Federauto ritiene più efficace puntare sull'Iva agevolata». Una soluzione che, secondo la Federazione dei concessionari, in un momento di crisi di liquidità come quello attuale, farebbe risparmiare alle famiglie "tutto e subito", essendo nel contempo molto facile da comunicare e assolutamente priva di burocrazia. Burocrazia che in passato aveva ingolfato i back office di concessionari e case automobilistiche. Secondo Federauto introducendo l'Iva agevolata per tre anni si alzerebbe il mercato dei privati di circa il 18%, mentre quello derivante dalle partite Iva potrebbe registrare un aumento del 5% grazie al credito e alla detrazione d'imposta. Ciò significa che confrontando il pari periodo di 3 anni Federauto propone misure per alzare il mercato di circa il 23% (966.000) contro il +5% della proposta Unrae (210.000 vetture), con una differenza di ben 756.000 pezzi.

<<I numeri parlano da soli - ha concluso il presidente di Federauto - e anche la nostra proposta, con il semplice delta aggiuntivo per lo Stato di Iva e Ipt, si autoalimenterebbe e non richiederebbe risorse pubbliche. Inoltre svecchiare il circolante significherebbe sostenere il mondo del lavoro, pagare meno ammortizzatori sociali e diminuire i costi sociali degli incidenti stradali e dell'inquinamento. A mio avviso questa divergenza di vedute con Unrae è comunque positiva perché una sana dialettica alimenta il confronto costruttivo. Piuttosto servirebbe partire da ciò che ci unisce anziché da ciò che ci divide, andando avanti insieme sui temi condivisi. In conclusione mi è d'obbligo avvisare i consumatori che non ci sono aperture governative per nessun tipo di provvedimento che riguardi gli autoveicoli. E' per questo motivo che probabilmente sarebbe opportuno non presentare ai media i nostri progetti. Purtroppo alcuni lo fanno per cui anche Federauto si vede costretta a uscire allo scoperto alimentando, probabilmente, false aspettative nel pubblico che potrebbe decidere di rimandare acquisti già pianificati. Acuendo così la crisi del settore>>.

La Federazione italiana motociclistica ha diffuso un comunicato che manifesta una profonda delusione. <<Purtroppo è ufficiale: dal 2015 tutti i veicoli che non hanno compiuto 30 anni pagheranno la tassa di proprietà. Il testo è contenuto nella Legge di Stabilità approvata oggi. Aggiungo un appuntamento per oggi dal Parlamento, dopo un lungo iter e a seguito della bocciatura di tanti emendamenti presentati per l'abolizione dell'articolo. Dal 2001 al 2014 le moto di 20 anni ricomprese nell'elenco FMI erano soggette al pagamento di una tassa di circolazione forfetaria di 11 euro circa. Dal 2015 l'agevolazione riguarderà soltanto le moto che hanno compiuto 30 anni. Il Governo ritiene di guadagnare, da questa modifica, circa 78 milioni di euro, ma non è affatto così: piuttosto, molti pezzi che rappresentano la nostra storia industriale saranno rottamati o venduti all'estero e il mondo del restauro subirà un duro colpo. Inoltre gli utenti che in questi 14 anni hanno ritenuto di fare un investimento acquistando mezzi storici e conservandoli proprio in nome di questa agevolazione, hanno tutto il diritto di sentirsi beffati dallo Stato. Solo chi ne avrà la possibilità economica, sarà in grado di versare le tasse richieste, potendo così conservare i propri mezzi, mentre tutti gli altri saranno costretti a disfarsene. Non sappiamo ancora come si regoleranno le singole regioni di fronte a questa modifica: la tassa automobilistica infatti è una tassa regionale e molte amministrazioni hanno emanato proprie leggi, anche discostandosi da quanto previsto dallo Stato. Riteniamo importante chiarire come si modifica la legislazione che riguarda i mezzi di interesse storico e collezionistico: è stata abolita per moto e auto tra i 20 ed i 30 anni una agevolazione fiscale, che continuerà ad essere riservata a tutti i mezzi che abbiano compiuto 30 anni. Una moto di 20 anni tuttavia continua ad essere considerata di interesse storico e collezionistico se viene iscritta ad un registro storico e pertanto potrà usufruire delle agevolazioni previste per la circolazione dal Codice della Strada, ovvero revisione agevolata, possibilità di circolare a luci spente durante il giorno, accesso nelle zone a traffico limitato ove previsto dalle amministrazioni comunali e possibilità di premi di assicurazione per RC ridotti>>.

Torino - Il testo definitivo del Ddl Stabilità approvato ieri in serata dalla Camera prevede lo stanziamento, per il 2015, di un fondo di 500 milioni di euro per il trasporto pubblico locale (Tpl), a cui si aggiungono i 125 milioni residui degli anni precedenti. Con il pieno sostegno del Governo - rappresentato congiuntamente dal ministero dei Trasporti e dal Ministero dello Sviluppo Economico, entrambi sensibili alle tematiche ambientali e di sicurezza legate alla mobilità pubblica - la legge prevede di concentrare l'intera somma, per il solo anno 2015, sul trasporto pubblico locale su gomma, nonché di semplificare le procedure di assegnazione dei fondi alle Regioni, per evitare che, come accaduto nel 2014, le somme stanziate vengano cancellate per motivi di spending review.

<<La decisione di destinare le risorse stanziate al solo comparto degli autobus per un anno - ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di Anfia - risponde all'esigenza, da anni istanza prioritaria di Anfia, di sostenere il rilancio di un settore ormai ridotto ai minimi termini, nonostante rivesta una notevole importanza per lo sviluppo industriale e sociale del Paese. Nel 2013, la produzione italiana di autobus è calata del 14% (dopo un 2012 che aveva chiuso a -40,6%) e nei primi nove mesi del 2014 sono state prodotte appena 136 unità. La produzione media annua dell'ultimo decennio (2004-2013) è scesa a 16.000 unità, contro le 38.700 del decennio precedente (1994-2003) e le 60.000 del decennio 1984-1993. Si tratta di quantità che non possono consentire a nessuna impresa di sopravvivere e a cui conseguono evidenti ricadute negative sull'occupazione e sulle entrate dello Stato. Gli investimenti nel servizio pubblico sono la variabile fondamentale per il trend del mercato degli autobus finanziati - ha concluso Vavassori - che ha subito perdite allarmanti: nei primi 8 mesi del 2014 sono stati immatricolati poco più di 700 autobus e la media annua delle immatricolazioni degli ultimi 6 anni (2008-2013) è di 1.297 autobus, contro i 2.611 dei sei anni precedenti (2002-2007) >>.

Questi numeri hanno ovviamente conseguenze negative sul parco circolante, la cui età media ha ormai superato ampiamente i 12 anni. A fine 2013, solo il 15% del parco autobus pubblico e privato ha meno di 5 anni di età, mentre più di un quarto del parco adibito al trasporto pubblico urbano ed extraurbano ha più di 15 anni di età. Circa il 72% del parco, inoltre, si caratterizza per classi di emissione antecedenti all'Euro 4, mentre solo il 4,6% del parco ha alimentazione alternativa.

L'importo stanziato permetterà quindi l'avvio del processo di rinnovo del parco circolante con ricadute positive sulla qualità dei mezzi in circolazione sia in termini di impatto ambientale che in termini di sicurezza a bordo dei veicoli e sulle strade offrendo quindi un impulso positivo alla qualità della mobilità urbana.

Si segnala, a questo proposito, che la Legge di Stabilità introduce anche il divieto di circolazione, dal 1° gennaio 2019, degli autobus Euro 0 a benzina o a gasolio.

Da parte sua il presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, avv. Roberto Loi ha così commentato l'esito della votazione sulla Legge di Stabilità 2015 in merito all'annullamento dei commi 2 e 3 della legge 342/2000.

<<Il risultato di due mesi di lavoro costante e mirato a far conoscere la realtà del motorismo storico a chi avrebbe dovuto decidere sulle sorti della Finanziaria non può rendermi soddisfatto. Nulla facendavrei ottenuto lo stesso risultato. Ma se le esigenze del nostro Stato sono così imperative e irrinunciabili e se il bollo auto imposto anche ai veicoli di particolare interesse storico e collezionistico fosse assolutamente necessario per far sì che la nostra Italia esca dal baratro sempre più profondo in cui sta cadendo sarei orgoglioso di essere presidente di una associazione che dovrebbe cambiare nome non più Automotoclub Storico Italiano, ma Associazione Salva Italia. Mi auguro sia così, anche se nutro dei forti dubbi. Quello che purtroppo mi rattrista di più ancora è che il patrimonio motoristico ricompreso nella datazione da venti a trent'anni, andrà distrutto, per demolizione, oppure venduto all'estero. Altro fatto non meno grave sono le conseguenze economiche che deriveranno agli imprenditori che operano nel settore. Non si tratta pertanto di discutere sulle brioches degli appassionati, ma sul pane di chi, quotidianamente deve guadagnarlo per sé e per le proprie famiglie. Queste persone che si impoveriranno ancora di più a quali risorse dovranno ricorrere? Forse che lo Stato dedicherà quelle riserve che dovrebbe avere per momenti difficili e che invece non ha? Avevamo proposto un monitoraggio a sei mesi per capire quali sarebbero state le conseguenze del provvedimento. Anche questo non è stato gradito. Forse per timore che Asi, come altre "Cassandre" potesse aver ragione?

Certo non potremo più fare corsi di restauro di 800 ore, anche perché questi ragazzi venuti a Torino da tutta Italia saranno più amareggiati di noi per aver abbandonato le proprie residenze, essersi creati dei sogni sul miglioramento delle proprie capacità e poi vedere il tutto finito in fumo. Non potremo più aiutare le Università, come fatto con quella dell'Aquila e col Politecnico di Torino. Non potremo più aiutare i comuni terremotati come fatto con Crevalcore. Faremo meno raduni ed anche il Turismo dovrà subire le conseguenze negative da questa stretta impastaci.

La difesa di coloro che non conoscono il nostro mondo nasce anche sul presupposto errato che l'Italia del motorismo storico sarebbe stata troppo favorita con l'esenzione a vent'anni anziché a venticinque o trenta come nella maggior parte dei paesi europei. Queste persone dovrebbero sapere, perché è loro dovere informarsi, e dire a chiare lettere, che in Europa solo l'Italia ha una patrimoniale sul motorismo storico, mentre tutti gli altri Paesi applicano tasse solo in caso di circolazione dei veicoli.

Dovrebbero anche sapere e dire che solo la Germania ha delle tasse automobilistiche, e non patrimoniali, più alte dell'Italia, che la Francia non applica alcun tipo di tassa sui veicoli, né patrimoniale né di circolazione. Che tutti gli altri Paesi impongono tasse automobilistiche di gran lunga inferiori di quelle italiane. Pertanto sarebbe stato giusto mantenere l'esenzione a vent'anni perché in tale periodo gli italiani pagano molto di più di quanto paghino in venticinque o trent'anni i cittadini europei. È chiaro che se vedrò che i soldi entrati, pochi, ma comunque spesi bene, potranno sollevare l'economia Italiana, dovrò ringraziare il Signor Renzi di quello che fa per tutti noi e magari anche invitarlo ad un raduno di auto storiche affinché possa conoscere i veicoli e i possessori degli stessi, nostri tesserati. Ragioneremo comunque sul da farsi per cercare di mitigare le conseguenze negative prospettate>>.

REDAZIONE

stampa | invia | commenti (0) | scrivi commento | condividi

 Mi piace

 Tweet

