



## **RASSEGNA STAMPA**

**APRILE 2013**

**Aggiornamento al 2 maggio 2013**

# Vendite Fiat in rialzo a marzo ma è merito dell'effetto-bisarche

*Dopo 15 mesi di cali a due cifre, mercato italiano giù solo del 4,9%*

**PAOLO GRISERI**

TORINO — Il mercato italiano dell'auto perde a marzo il 4,9 per cento, ma la Fiat fa segnare il primo segno più nelle vendite dopo mesi di perdite. Un incremento del 5,3 per cento che si spiega in gran parte, ma non solo, con il crollo del marzo 2012 quando lo sciopero delle bisarche in Italia penalizzò soprattutto il gruppo di Torino. È un fatto, però, che per la prima volta dal giugno 2012 i marchi del Lingotto tornano al livello delle 38 mila vendite mensili facendo segnare successi anche nei singoli modelli. Così a marzo la 500L, la versione dell'utilitaria che è prodotta in Serbia, supera addirittura la Golf e sale al quarto posto tra le

auto più vendute in Italia.

Guidano la classifica altre tre produzioni del Lingotto: la Panda, la Punto e la Ypsilon. La Panda continua a vendere in Italia circa 10.000 auto al mese che dovrebbero raddoppiare quando, a metà aprile, saranno resinoti i dati a livello continentale. Se questo trend si confermerà lo stabilimento di Pomigliano, l'unico ormai a produrre l'utilitaria dopo la chiusura delle linee polacche, potrebbe superare le 200 mila unità nell'anno. Tra i marchi di Torino perdono Alfa e Lancia mentre Fiat, grazie al successo di Panda e Cinquecento e all'effetto bisarche, guadagna il 13,8 per cento. Tra gli stranieri continuano ad arretrare Audi (-20 per cento), Volkswagen (-7,3), Gm (-28) e Ford (-15,2). Perdite più contenute

per i francesi di Psà e Renault mentre salgono del 3 per cento i coreani della Hyundai.

I commentatori sono molto prudenti sulle prospettive del mercato. Non solo perché i risultati di marzo sono viziati dagli effetti dello sciopero delle bisarche, ma anche perché rispetto al marzo 2012 quest'anno si è lavorato un giorno in più. I dati degli ultimi mesi proiettati sulla fine dell'anno, fa osservare il Centro Studi Promotor di Bologna, portano a un mercato di 1.265.000 auto, al di sotto del già magro 2012. Secondo Federauto, l'associazione dei concessionari, il mercato italiano dovrebbe essere, di norma, intorno ai 2 milioni di auto.

L'incremento italiano, in ogni caso, fa bene al morale del gruppo di Torino che continua

con Chrysler a incrementare le vendite anche negli Usa: più 5 per cento a marzo, il miglior mese dal dicembre 2007 con 171 mila pezzi consegnati. La casa di Detroit ha confermato, tra l'altro, la leadership sul mercato canadese. In America salgono le vendite di 500 e Dodge Dart, la compatta realizzata sull'architettura dell'Alfa Giulia. Unico campanello d'allarme sul fronte americano è la flessione del marchio Jeep rispetto al marzo 2012, ma si tratta dell'effetto dell'uscita di produzione del Jeep Liberty. La tenuta nel tempo dei successi sul mercato americano è molto importante per consentire a Marchionne di assorbire gli effetti della crisi europea prima del cambio di pelle del gruppo italiano e del lancio dei nuovi modelli di qualità medio alta.



**+5,3%**

**RECORD A MARZO**

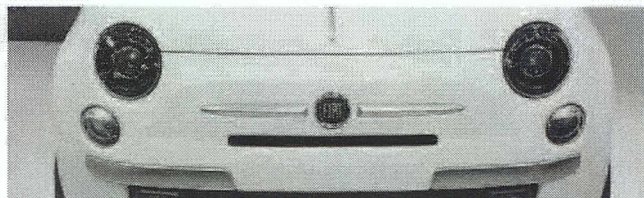
Vendite in aumento del 5,3% in un anno e quota in crescita



**+5%**

**CRESCITA NEGLI USA**

Marzo positivo per Chrysler negli Usa con vendite +5%



**Un anno fa lo sciopero degli autotrasportatori fece crollare le immatricolazioni**





**Immatricolazioni.** A marzo solo 132mila nuovi contratti: le vendite in Italia calano ancora del 4,9% rispetto all'anno scorso

# Auto ai livelli degli anni Settanta

In controtendenza la Fiat che cresce del 5,3% con quattro modelli tra i dieci migliori

www.ecostampa.it

**Augusto Grandi**  
TORINO

Il marchio Fiat cresce, ma il mercato italiano dell'auto frena anche a marzo. La flessione del 4,90% registrata il mese scorso, rappresenta un evidente rallentamento nella caduta libera che proseguiva ininterrotta e a due cifre da 15 mesi, ma va ricordato che a marzo dello scorso anno si era registrato un crollo del 26,72% rispetto al terzo mese del 2011, anche in conseguenza di uno sciopero delle bisarche. A spegnere le eccessive speranze di ripresa, d'altronde, basta il dato del primo trimestre: le 132.020 immatricolazioni di marzo portano le consegne a quota 354.931,

## LE PROSPETTIVE

In calo del 12% anche gli ordini: si prospetta una chiusura del 2013 con 1,3 milioni di vetture acquistate

con una flessione del 12,97%.

Filippo Pavan Bernacchi, presidente di **Federauto**, aggiunge che il calo di marzo, se confermato come trend nei prossimi mesi, porterebbe a circa 1,3 milioni le immatricolazioni dell'intero 2013, «ovvero il 35% in meno dei 2 milioni di auto considerati il livello minimo per la sopravvivenza della filiera automobilistica italiana». E Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, sottolinea come questi livelli sarebbero catastrofici per un settore che occupa 1,2 milioni di persone e vale il 13% del Pil italiano.

Anche i dati relativi agli ordini non sono incoraggianti. Secondo le rilevazioni di Unrae e Anfia i contratti registrati il mese scorso sono stati circa 128mila, in calo di oltre il 16% rispetto al marzo del 2012. È evidente che la crisi pesa sempre di più e non sono sufficienti neppure gli sconti, i massicci ricorsi ai km zero, i pacchetti finanziari ed assicurativi offerti dalle case automobilistiche. Anche il mercato dell'usato ha registrato una flessione a marzo (-4,4%) benché nel trimestre il dato resti ancora positivo (+0,7%).

Quanto alle vetture nuove, gli

acquisti dei privati sono diminuiti a ritmo quasi doppio rispetto al mercato complessivo, con una frenata del 7,3% che porta la quota degli acquisti delle famiglie al 63,2%. Va anche peggio per le auto delle società, in caduta del 13%, mentre è in forte crescita il noleggio, con un incremento del 10,6% che porta la quota di mercato al 21,6%. Gli acquisti premiano le vetture con Gpl, metano ed ibride mentre il crollo più evidente riguarda l'alimentazione a benzina (-16,5% a marzo) e diesel (-7,6%).

Anche queste scelte, «insieme - ricorda Quagliano - al successo della 500 L, ad una martellante campagna promozionale e alla maggior penalizzazione, lo scorso anno, per il blocco delle bisarche», spiegano il buon risultato della Fiat che a marzo ha messo a segno un incremento del 5,32% trainato proprio dal marchio Fiat (+13,76%) mentre l'Alfa ha ceduto il 17,97%, Lancia-Chrysler l'11,75% e Jeep il 7,67%. Il Lingotto piazza Panda, Punto, Ypsilon e 500L ai primi quattro posti tra i modelli più venduti, con la 500 in settima posizione, preceduta da Golf e Qashqai e seguita da Polo, Clio e Fiesta.

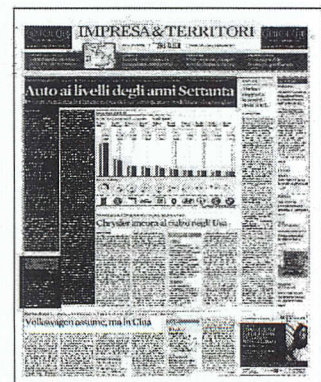
Tra i gruppi esteri Volkswagen perde l'11,64 (con cali maggiori per Audi e Seat) mentre Psalimita i danni e cede il 3,10% grazie alla performance di Peugeot (+13,52%). Cali a due cifre per Gm, Ford e Renault e crescita superiori al 3% per Hyundai e Daimler, con Bmw in progresso dell'8,17% e Nissan del 28,43%. Tra i gruppi che han consegnato più di mille vetture cresce anche Jaguar Land Rover (+7,35%).

Al di là dei risultati di marzo, le preoccupazioni degli operatori sono rivolte ai prossimi mesi. «La speranza che il mercato dell'auto possa risalire nella seconda metà del 2013 - avverte Quagliano - non appare in questo momento particolarmente realistica». E le altre analisi non si discostano. All'Acis sostengono che la crisi del settore sia ormai strutturale: «Da una parte c'è un'offerta superlativa di prodotti, dall'altra una domanda latente ed in mezzo non ci sono i soldi». Tra un livello di tassazione insostenibile ed in continuo aumento, la mancanza di certezze sulle polizze assicurative, i prezzi di benzina e diesel, diventa inevitabile la fuga delle famiglie dal mercato dell'auto ed il rinvio sine die di acquisti che non siano davvero indispensabili.



## Ibrido

● Sono le vetture che registrano la crescita maggiore (+150% a marzo). Dotate di doppia propulsione, in genere elettrico-termico ma anche termico policarburante (benzina-metano, benzina-gpl), consentono risparmi nei rifornimenti e permettono la circolazione anche nei centri urbani dove è vietato l'ingresso a motori tradizionali.





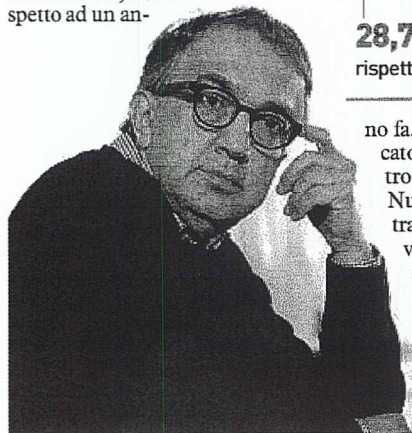
# Auto, l'Italia frena e l'Europa crolla Fiat mette la freccia: prove di ripresa

*Ma i dati di marzo sono condizionati da calendario e scioperi nel 2012*

di ROMA

**L'EFFETTO** bisarca fa il miracolo e a marzo, dopo 15 mesi di cali a due cifre, il mercato dell'auto in Italia limita i danni ad un -4,9%, a fronte di 132.020 nuove immatricolazioni contro le 138.816 di un anno fa. Nel primo trimestre, invece, le vendite tornano ad un calo del 12,97% a 354.931 unità. Mentre crolla il mercato dell'auto in Europa: in Francia le immatricolazioni sono scese del 16,4% a 165.244 veicoli, in Spagna del 13,9% contro il 9,8% di febbraio. Il tutto in attesa del dato di oggi sulla Germania.

**IN QUESTO** scenario, in Italia, Fiat torna a vedere il segno più: 37.957 nuove immatricolazioni, in crescita del 5,33% rispetto ad un an-



## PRIMAVERA SUL LINGOTTO

rdc

### VETTURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

Marzo 2013 Rispetto a marzo 2012  
**37.957** **+5,33%**

### TOTALE IMMATRICOLAZIONI

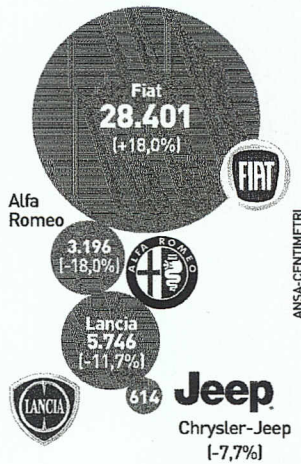
**132.000** **(-4,9%)**



**28,75%** +2,8 p.p.  
rispetto al 25,96% di mar 2012

### I MARCHI

(immatricolazioni e var. su mar 2012)



ANSA-CENTIMETRI

no fa. Su anche la quota di mercato che arriva al 28,75% contro il 25,96% del 2012.

Numeri che però non devono trarre in inganno perchè dovuti al confronto con un marzo 2012 particolarmente debole a causa dello sciopero delle bisarche che un anno fa ha funestato il settore automotive in Italia. Anche i marchi del gruppo Fiat guidato da Ser-

gio Marchionne (nella foto) erano stati «particolarmente penalizzati dal prolungato fermo dei servizi di trasporto delle autovetture a mezzo bisarche», ha sottolineato il Lingotto, che però evidenzia pure come il livello di 38 mila immatricolazioni «non si raggiungesse da giugno 2012».

Torino piazza Panda, Punto, Ypsilon e 500L (che risulta anche la 'media' più venduta) ai primi quattro posti della top ten e a crescere è

soprattutto il marchio Fiat che ha immatricolato a marzo oltre 28 mila vetture, il 13,8% in più rispetto all'anno scorso, e ha aumentato la quota di 3,5 punti percentuali, attestandosi al 21,5%.

Oltre che dall'effetto bisarche il Centro Studi Promotor evidenzia come i dati del mese scorso siano stati favoriti anche dal «confronto con un marzo 2012 che aveva avuto una giornata lavorativa in meno». Quindi, «proiettando il risultato degli ultimi sei mesi su base annua, si ottiene un volume di immatricolazioni 1.265.000 unità, e se questo fosse il risultato a fine 2013 il quadro sarebbe catastrofico». L'ipotesi che il mercato possa tornare a salire nella seconda metà del 2013 «non appare quindi realistica», almeno finché non si stabilizza la situazione politica.

**L'URGENTE** necessità di «un governo stabile che affronti i gravissimi problemi del Paese» è sottolineata anche da Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, a cui fa eco **Federauto**, l'associazione che riunisce i concessionari. «In realtà — sottolinea il presidente Filippo Pavan Bernacchi — il -4,9% di marzo, se confermato come trend nei prossimi mesi, vedrebbe realizzarsi un mercato attorno a 1.300.000 vetture, ovvero il 35% in meno dei 2 milioni di pezzi considerati come il livello minimo per la sopravvivenza della filiera automotive italiana».





# Auto, rallenta la caduta e Fiat torna a crescere

## LE VENDITE

ROMA Leggera frenata nella lunga discesa imboccata dal mercato italiano dell'auto. Il Lingotto va addirittura in controtendenza e a marzo incrementa la proprie consegne rispetto allo stesso periodo del 2012 (+5,29% il Gruppo, +13,76% il brand Fiat). Nell'ultimo mese sono state immatricolate nel nostro paese 130.020 vetture, il 4,9% in meno. Si torna così ad un calo accettabile dopo 15 mesi di fila di crolli a doppia cifra. Il cumulato del trimestre è sotto del 12,9% a causa del -17,6% di gennaio e del -17,4% di febbraio.

## FUTURO PREOCCUPANTE

Fra gli analisti sono, però, pochi quelli che leggono i dati in modo positivo. È vero, a marzo 2013 c'è stato un giorno lavorativo in meno rispetto al 2012, ma questo incide relativamente rispetto allo sciopero delle bisarche che lo scorso anno di questo periodo aveva pesantemente penalizzato la consegna delle auto, in particolare di Fiat che nella Penisola ha anche le fabbriche. Il più pessimista

è come al solito il presidente di Federauto (l'associazione dei concessionari) Pavan Bernacchi: «Quella percentuale trae in inganno, bisogna ricordare che a marzo del 2012 le consegne erano scese del 26,72% rispetto al 2011. Con questo trend il mercato italiano chiuderà l'anno intorno ad 1,3 milioni di targhe, circa il 35% rispetto ai due milioni che sono considerati il livello minimo per far sopravvivere una filiera che vale l'11,4% del Pil, rappresenta il 16,6% delle entrate fiscali e dà lavoro a 1,2 milioni di persone».

Sul fronte delle previsioni è addirittura più pessimistico il Centro Studi Promotor che però evidenzia segnali incoraggianti nella sua più recente inchiesta congiunturale effettuata con i concessionari: «Le proiezioni degli ultimi sei mesi portano a 1.265.000 nel 2013, sarebbe un disastro». Ma non sono molte le speranze di recupero nella seconda parte dell'

anno anche perché la situazione post elettorale ha portato ulteriore incertezza: gli aspetti che più penalizzano il settore (costi di gestione troppo alti causati dall'ele-

vata tassazione) potrebbero essere attenuati solo da un nuovo governo. Anche il calo dell'usato (-4,6%) e la raccolta ordini non sono incoraggianti: a marzo i contratti sono stati 128 mila, il 16% in meno ed il totale del trimestre si attesta a 347 mila (-18,5%, mentre le consegne sono -12,9%).

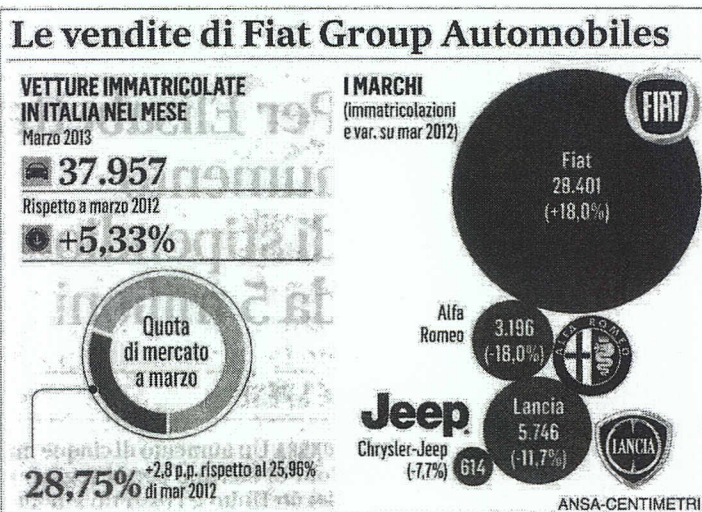
## VOLA IL LINGOTTO

Fiat conferma i segnali positivi evidenziati nei mesi scorsi che vanno oltre lo sciopero delle bisarche. Il gruppo torinese ha piazzato quattro propri modelli ai vertici della classifica delle vendite (Panda, Punto, Ypsilon e 500L), con la 500 classica al settimo posto della top ten. La 500L ha conquistato a marzo anche la leadership assoluta fra le diesel, mentre la Golf resta in testa nel trimestre ed è anche la estera più venduta in assoluto. Fiat è andata molto bene anche in Nord America grazie a Chrysler. Negli States (+5%) i mesi di crescita consecutivi sono 36 (il precedente primato risaliva al 1994), mentre in Canada (+6%) dove l'azienda di Auburn Hills è leader, la crescita è arrivata al 40° mese.

**Giorgio Ursicino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**DOPO 15 MESI IL CALO DELLE CONSEGNE (-4,9%) TORNA A CIFRA SINGOLA IL GRUPPO TORINESE CRESCE DEL 5,29% MOLTO BENE LA 500L**





IMMATRICOLAZIONI MA E' L'EFFETTO DEL CONFRONTO CON LO STOP DELLE BISARCHE NEL 2012

# L'auto a marzo perde «solo» il 4,9%

ROMA

Il l'effetto bisarca fa il miracolo e a marzo, dopo 15 mesi di cali a due cifre, il mercato dell'auto in Italia limita i danni al -4,9%, a fronte di 132.020 nuove immatricolazioni contro le 138.816 di un anno fa. Nel primo trimestre, invece, il calo è del 12,97% a 354.931 unità. In questo scenario, Fiat Group Automobiles a marzo torna a vedere il segno più con 37.957 nuove immatricolazioni, in crescita del 5,33% rispetto a un anno fa. Su anche la quota, dal 25,96 al 28,75%. Numeri che però non devono trarre in inganno perché sono dovuti al confronto con un marzo 2012 particolarmente de-

bole a causa dello sciopero delle bisarche che finestò l'automotive in Italia, impedendo le consegne.

Anche i marchi del Gruppo Fiat erano stati «particolarmente penalizzati dal prolungato fermo dei servizi di trasporto delle autovetture a mezzo bisarche», sottolinea il Lingotto, che però evidenzia pure come il livello di 38mila immatricolazioni «non si raggiungesse da giugno 2012». A crescere è soprattutto il marchio Fiat che ha immatricolato oltre 28mila vetture, il 13,8% in più rispetto all'anno scorso.

Oltre che dall'effetto bisarche il Centro Studi Promotor evidenzia come i dati del mese scorso siano stati favoriti anche dal «confronto con un marzo 2012 che aveva avu-

to una giornata lavorativa in meno». Quindi, «proiettando il risultato degli ultimi sei mesi su base annua, si ottiene un volume di immatricolazioni di 1.265.000 unità, e se questo fosse il risultato a fine 2013 il quadro sarebbe catastrofico». L'ipotesi che il mercato possa tornare a salire nella seconda metà del 2013 «non appare quindi realistica», almeno finché non si stabilizza la situazione politica.

L'urgente necessità di «un governo stabile che affronti i gravissimi problemi del Paese» è sottolineata anche da Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, a cui fa eco Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari. «In realtà - sottolinea il pre-

sidente Filippo Pavan Bernacchi - il -4,9% di marzo, se confermato come trend nei prossimi mesi, vedrebbe realizzarsi un mercato attorno a 1.300.000 vetture, ovvero il 35% in meno dei 2 milioni di pezzi considerati come il livello minimo per la sopravvivenza della filiera automotive italiana». E per Pavan Bernacchi «il primo danneggiato è proprio lo Stato, che oltre a perdere circa 3 mld tra Iva e tasse varie deve anche sborsare milioni di euro per sostenere centinaia di migliaia di lavoratori in cassa integrazione». L'Anfia rileva che a marzo «hanno spinto al rialzo anche le promozioni avviate dalle Case a estensione e in concomitanza con gli incentivi statali per i veicoli a basse emissioni entrati in vigore il 14». ♦

## TopTen

Marzo

### I 10 modelli più venduti in Italia

1. Fiat Panda	10.511
2. Fiat Punto	5.886
3. Lancia Ypsilon	4.585
4. Fiat 500L	4.525
5. Volkswagen Golf	4.246
6. Nissan Qashqai	4.142
7. Fiat 500	3.784
8. Volkswagen Polo	3.577
9. Renault Clio	3.456
10. Ford Fiesta	3.260

Fonte: Unrae





**ECONOMIA**

Calo del 4,9% «ma è un dato falsato, in realtà è un'ecatombe»

# Il mercato dell'auto è nella voragine

**GRAZIELLA MARINO**

ROMA - L'effetto bisarca fa il miracolo e a marzo, dopo 15 mesi di cali a due cifre, il mercato dell'auto in Italia limita i danni ad un -4,9%, a fronte di 132.020 nuove immatricolazioni contro le 138.816 di un anno fa. Nel primo trimestre, invece, le vendite tornano ad un calo del 12,97% a 354.931 unità. In questo scenario, Fiat Group Automobili a marzo torna a vedere il segno più, segnando 37.957 nuove immatricolazioni, in crescita del 5,33% rispetto ad un anno fa. Su anche la quota che arriva al 28,75% contro il 25,96% di un anno fa. Numeri che però non devono trarre in inganno perchè sono dovuti al confronto con un marzo 2012

particolarmente debole a causa dello sciopero delle bisarche che un anno fa ha funestato il settore automotive in Italia, frenando fortemente le nuove immatricolazioni. Anche i marchi del Gruppo Fiat erano stati «particolarmente penalizzati dal prolungato fermo dei servizi di trasporto delle autovetture a mezzo bisarche», sottolinea nella sua nota il Lingotto, che però evidenzia pure come il livello di 38 mila immatricolazioni «non si raggiungesse da giugno 2012». Il Lingotto piazza Panda, Punto, Ypsilon e 500L (che risulta anche la «media» più venduta) ai primi quattro posti della top ten e a crescere è soprattutto il marchio Fiat che ha immatricolato a marzo oltre 28 mila vetture, il 13,8% in più

rispetto all'anno scorso, e ha aumentato la quota di 3,5 punti percentuali, attestandosi al 21,5%. Oltre che dall'effetto bisarche il Centro Studi Promotor evidenzia come i dati del mese scorso siano stati favoriti anche dal «confronto con un marzo 2012 che aveva avuto una giornata lavorativa in meno». Quindi, «proiettando il risultato degli ultimi sei mesi su base annua, si ottiene un quadro catastrofico». L'ipotesi che il mercato possa tornare a salire nella seconda metà del 2013 «non appare quindi realistica», almeno finchè non si stabilizza la situazione politica. L'urgente necessità di «un governo stabile che affronti i gravissimi problemi del Paese» è sottolineata anche da Jacques Bousquet,

presidente dell'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, a cui fa eco Federauto, l'associazione dei concessionari. «In realtà - sottolinea il presidente Filippo Pavan Bernacchi - il -4,9% di marzo, se confermato come trend nei prossimi mesi, vedrebbe realizzarsi un mercato attorno a 1.300.000 vetture, ovvero il 35% in meno dei 2 milioni di pezzi considerati come il livello minimo per la sopravvivenza della filiera automotive italiana». E per Pavan Bernacchi «il primo danneggiato è proprio lo Stato, che oltre a perdere circa 3 miliardi tra Iva e tasse varie deve anche sborsare milioni di euro per sostenere centinaia di migliaia di lavoratori in cassa integrazione».





## AUTOMOTIVE

# L'effetto bisarche limita danni

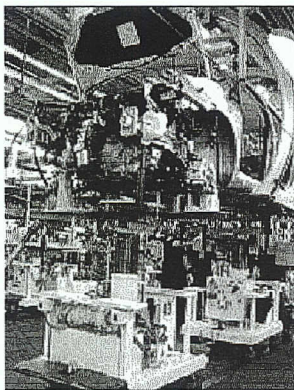
*A marzo -4,9%, ma nel 2012 sciopero frenò immatricolazioni*

ROMA - L'effetto bisarca fa il miracolo e a marzo, dopo 15 mesi di cali a due cifre, il mercato dell'auto in Italia limita i danni ad un -4,9%, a fronte di 132.020 nuove immatricolazioni contro le 138.816 di un anno fa. Nel primo trimestre, invece, le vendite tornano ad un calo del 12,97% a 354.931 unità. In questo scenario, Fiat Group Automobili a marzo torna a vedere il segno più, segnando 37.957 nuove immatricolazioni, in crescita del 5,33% rispetto ad un anno fa. Su anche la quota che arriva al 28,75% contro il 25,96% di un anno fa. Numeri che però non devono trarre in inganno perché sono dovuti al confronto con un marzo 2012 particolarmente debole a causa dello sciopero delle bisarche che un anno fa ha funestato il settore automotive in Italia, impedendo le consegne e quindi frenando fortemente le nuove immatricolazioni.

Anche i marchi del Gruppo Fiat erano stati «particolarmente penalizzati dal prolungato fermo dei servizi di trasporto delle autovetture a mezzo bisarche», sottolinea nella sua nota il Lingotto, che però evidenzia pure come il livello di 38 mila immatricolazioni «non si raggiungesse da giugno 2012». Il Lingotto piazza Panda, Punto, Ypsilon e 500L (che risulta anche la «media» più venduta) ai primi quattro posti della top ten e a crescere è soprattutto il marchio Fiat che ha immatricolato a marzo oltre 28 mila vetture, il 13,8% in più rispetto all'anno scorso, e ha aumentato la quota di 3,5 punti percentuali, attestandosi al 21,5%.

Oltre che dall'effetto bisarche il Centro Studi Promotore evidenzia come i dati del me-

se scorso siano stati favoriti anche dal «confronto con un marzo 2012 che aveva avuto una giornata lavorativa in meno». Quindi, «proiettando il risultato degli ultimi sei mesi su base annua, si ottiene un volume di immatricolazioni 1.265.000 unità, e se questo fosse il risultato a fine 2013 il quadro sarebbe catastrofico». L'ipotesi che il mercato possa tornare a salire nella seconda metà del 2013 «non appare quindi realistica», almeno finché non si stabilizza la situazione politica.



La Sata di Melfi

L'urgente necessità di «un governo stabile che affronti i gravissimi problemi del Paese» è sottolineata anche da Jacques Bousquet, presidente dell'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, a cui fa eco Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari. «In realtà - sottolinea il presidente Filippo Pavan Bernacchi - il -4,9% di marzo, se confermato come trend nei prossimi mesi, vedrebbe realizzarsi un mercato attorno a 1.300.000 vetture, ovvero il 35% in meno dei 2 milioni di pezzi considerati come il livello minimo per la sopravvivenza della filiera automotive italiana». E per Pavan Bernacchi «il primo danneggiato è proprio lo Stato, che oltre a perdere circa 3 miliardi tra Iva e tasse varie deve anche sborsare milioni di euro per sostenere centinaia di migliaia di lavoratori in cassa integrazione». L'Anfia rileva che a marzo «hanno spinto al rialzo delle immatricolazioni anche le promozioni avviate dalle Case automobilistiche ad estensione e in concomitanza con gli incentivi statali per i veicoli a basse emissioni entrati in vigore il 14 del mese».





ATTUALITÀ I NOSTRI SOLDI



# Mercato a picco

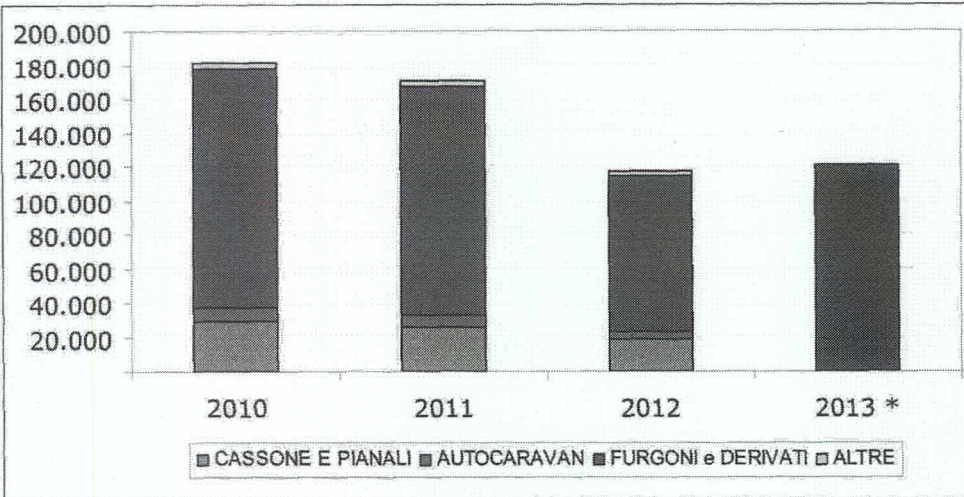
***I numeri impietosi delle statistiche descrivono una crisi senza precedenti delle vendite di veicoli commerciali. Del resto, se non si vendono merci, non c'è bisogno di trasportarle... Eppure le Case costruttrici, le filiali nazionali, i concessionari e gli stessi clienti hanno fatto tutto il possibile per sostenere le vendite. Manca completamente però il sostegno dal settore pubblico e dalle istituzioni.***

**L**a storia recente del mercato dei veicoli commerciali narra di una crisi ancora più profonda di quella sofferta dalle autovetture. In soli due anni, il mercato totale degli autocarri fino a 3,5 tonnellate è calato in Italia del 35,8% con un profilo di domanda per il 2013 che non sarà molto diverso dal 2012, attorno a 117.000 immatricolazioni. Il 2012 riporta peraltro il peggior risultato conseguito in Italia dal 1994 anno che fu caratterizzato dall'introduzione della prima Legge Tremonti, sulla detassazione del reddito d'impresa reinvestito, che allora consentì al settore di uscire dallo stallo.

**Le strutture dei concessionari sono troppo dispendiose per l'attuale giro d'affari**







**Furgoni e derivati hanno registrato un calo preoccupante nelle vendite dal 2010 a oggi**

Considerando, quindi, che – secondo le stime del Centro Studi UNRAE – ci sono circa 3,5 milioni di veicoli commerciali circolanti alla data del 31 dicembre 2012 e che di questi oltre il 42% ha un'anzianità superiore ai 10 anni, in particolare un 22,6% di Euro 0 e Euro 1 e un 19,5% di Euro 2, ciò potrebbe rivelarsi un mercato potenziale importante se si realizzassero iniziative di stimolo al rinnovo. Tuttavia gli interventi di rilancio dell'economia passano necessariamente per un quadro politico più stabile.

"L'attuale crisi economica e finanziaria si riflette sulle piccole e medie imprese in termini di disponibilità economica, accesso al credito, riduzione dei consumi e minori esigenze di trasporto delle merci", rileva il Direttore Generale dell' UNRAE, Romano Valente. "Di conseguenza le aziende tendono a mantenere più a lungo i propri veicoli, con ripercussioni in termini ambientali, di sicurezza ed efficienza". Ma non è tutto.

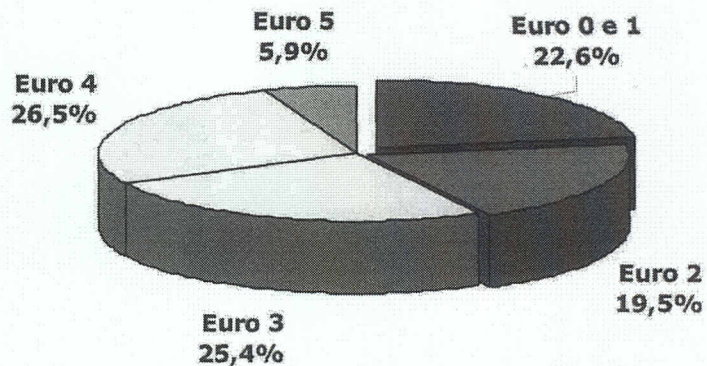
"Il crollo delle vendite degli ultimi anni sta, infatti, invecchiando il nostro parco circolante", prosegue infatti Valente. In questa direzione potrebbe intervenire il Protocollo d'Intesa sottoscritto lo scorso 21 settembre in Campidoglio, da UNRAE con Roma Capitale, alla presenza dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti, unitamente a ANFIA, Federauto e Roma Servizi per la Mobilità".

In sintesi, Roma Capitale ha destinato a tale iniziativa un Fondo di 2.513.300 euro che è utilizzato per la sostituzione di autocarri (fino a 6,5 tonnellate di P.T.T.), adibiti al trasporto merci e servizi tecnologici, rispondenti alle normative sulle emissioni Euro 2 e 3, con analoghi autocarri ecologici a minimo impatto ambientale autorizzati all'ingresso nelle zone a traffico limitato (le altrimenti note ZTL).

I singoli contributi saranno ripartiti per massa e tipo di alimentazione, in base alla tabella

### Parco circolante veicoli comm.li al 31.12.2012

Totale: 3.480.000



**Pro+ è la denominazione che Renault adotta da alcuni anni per individuare i concessionari meglio attrezzati per soddisfare le esigenze dei clienti-flotte e delle aziende. Strutture così articolate però richiedono un giro d'affari ben superiore all'attuale per potersi rivelare efficienti**





ATTUALITÀ I NOSTRI SOLDI

MASSA T.T.	ELETTRICO/IBRIDO	METANO	GPL	DIESEL EURO 5
1 - 1,5	3.000	1.200	750	500
1,51 - 2,5	5.000	2.000	1.500	1.000
2,51 - 3,49	8.000	3.500	2.500	1.500
3,5 - 6,5	12.000	6.500	3.500	2.500

**Non bastano gli incentivi, occorre una politica più lungimirante per i trasporti**

qui sopra riportata.

In Europa lo scenario non è dissimile da quello italiano: l'andamento dei veicoli commerciali leggeri, come comunicato dall'ACEA, l'Associazione dei Costruttori Europei di Autoveicoli, riflette l'andamento generale dell'economia. Nell'Europa dei 27 + i 3 Paesi dell'Efta la domanda di LCV nuovi in febbraio è calata per il 14° mese consecutivo del 13% a 94.735 veicoli, in modo trasversale su tutti i segmenti. I mercati maggiori, Francia (-12,0%), Germania (-16,4%), Spagna (-18,3%) e Italia (-31,9%), hanno tutti riportato un calo, mentre il Regno Unito, grazie al risultato positivo nel segmento dei van, è stato l'unico mercato a presentare il segno positivo (+11,8%). In totale, nel cumulo del 1° bimestre dell'anno il Regno Unito è cresciuto dell'11,9%, mentre Francia (-10,7%), Germania (-15,1%), Spagna (-18,3%) ed Italia (-28,7%) hanno contribuito in modo importante al calo generale dell'Europa del 10,9% a 202.884 veicoli nuovi immatricolati.

Tornando alla realtà italiana, va riferito che allo scopo di dare un impulso al settore, pur in carenza di risorse economiche da destinare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel settembre scorso ha sottoscritto con ANCI e con i Comuni di Torino, Milano e Napoli, quali aree



**I saloni di vendita sono sovente vuoti: il problema è che sono stati sovradimensionati nel recente passato**



**Con il mercato ridotto a 117.000 vendite annue non c'è spazio per ammortizzare gli ingenti investimenti effettuati in passato**

metropolitane di particolare interesse, un accordo quadro che si pone l'obiettivo dell'efficiente gestione di un sistema logistico di primo e ultimo miglio in grado di gestire e sviluppare un cambiamento dell'approccio e dei comportamenti sotto l'aspetto metodologico, decisionale ed operativo, al fine di migliorarne la resa finale. Tra le attività previste riveste una particolare importanza quella relativa alla ricerca dei canali e degli strumenti idonei all'individuazione di finanziamenti pubblici e/o privati che favoriscano la sostituzione del parco veicolare in relazione ai sistemi di emissione, alla quale l'UNRAE fornirà il proprio contributo di conoscenza e competenza, in modo da accelerare l'adozione di misure di rilancio e sviluppo del settore. ✓



MERCATO

## «Troppe tasse stanno uccidendo l'auto»

*L'appello di Pavan Bernacchi (Federauto) al nuovo governo: «Alleggerire la pressione fiscale per far ripartire i consumi»*



Una concessionaria

MILANO - Nell'abisso del mercato automobilistico italiano, il termometro dei venditori segna un tremendo -20. Lo rivela Federauto: «Rispetto all'aprile dell'anno scorso, siamo al 20% di immatricolato in meno». Per il presidente della federazione dei concessionari italiani, Filippo

Pavan Bernacchi, il dato - al netto delle chilometri zero - «è inquietante, una Caporetto per la filiera dell'automotive italiana che sconta la dissennata e miope politica dall'ultimo governo, che ha scambiato gli autoveicoli per una "mucca da mungere e forse da macellare". Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo. Politica che, nel 2012, ha fatto introitare tre miliardi di euro in meno allo Stato, tra Iva e tasse varie e che ha distrutto la domanda e l'occupazione».



**LA DISOCCUPAZIONE IN AUMENTO** - Pavan Bernacchi è sferzante, ma non ci sta a fare la parte del pessimista. I dati sono quelli che sono: «In Italia - dice - ogni 15 minuti il debito pubblico cresce di 4.406.250 euro, la spesa pubblica aumenta di 171.232 euro, i debiti dello Stato verso le aziende private aumentano di 570.776 euro, i finanziamenti alle imprese si riducono di 712.470 euro». Ebbene, nello stesso terribile quarto d'ora, prosegue Pavan Bernacchi, «chiudono 15 imprese e un negozio. E 28 lavoratori vengono licenziati. In totale, tra disoccupati ufficiali (5 milioni 720 mila), inattivi disponibili a lavorare (2 milioni 975 mila) e sottoccupati part time (605 mila), le persone ai margini del mercato del lavoro italiano sono circa 6,4 milioni».

**FIDUCIA NEL GOVERNO LETTA** - L'allarme di Federauto viene raccolto da Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del gruppo Fiat: «In questo contesto è importante che tutti i rappresentati della filiera, Anfia, Unrae, Federauto e il gruppo Fiat si presentino coesi per portare sul tavolo del nuovo Governo delle proposte condivise che facciano ripartire la domanda». Il nuovo governo? «Lo guardiamo con speranza e ottimismo - risponde pavan Bernacchi -. Del resto, l'Italia ha toccato il fondo e può solo risalire. Ma bisogna, da subito, alleggerire la pressione fiscale e varare provvedimenti che favoriscano i consumi interni, che pesano l'80% di quelli totali. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero per lo Stato, che potrebbero aiutare le aziende che fatturano l'11,4% del pil, partecipano alle entrate fiscali dello Stato per il 16,6% e con l'indotto allargato occupano 1.200.000 persone. Sono sicuro che il governo Letta abbia tutte le carte in regola per dare al Paese le risposte che aspetta da mesi».

**Roberto Iasoni**

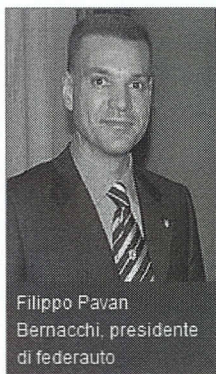
29 aprile 2013 | 19:54

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## «Fondi inutilizzati» Federauto riapre la polemica sugli ecoincentivi per le auto

*Bruciati in un attimo quelli per i privati, mentre il 99% dei 35 milioni destinati alle imprese è ancora disponibile*



Filippo Pavan Bernacchi, presidente di federauto

Il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi, torna sulla controversa questione degli incentivi per le auto: «Già finiti quelli per i privati, difficili da sfruttare quelli per le imprese». Secondo il rappresentante delle concessionarie italiane il problema è duplice: «Gli ecoincentivi previsti dal Governo Monti si sono rivelati una doppia bufala: se da una parte i circa 4,5 milioni riservati ai privati si sono volatilizzati nel giro di un'ora, dall'altra dopo 20 giorni siamo

ancora al palo per le flotte aziendali. Infatti ad oggi sono stati richiesti 300mila euro a fronte dei 35 milioni stanziati. In altre parole il 99% dei fondi destinati alle flotte aziendali è ancora disponibile».

**FONDI INUTILIZZATI**- Sul fronte delle concessionarie resta la difficoltà di accedere ai fondi: «Per le aziende è più facile vincere al Superenalotto piuttosto che accedere a questi fondi - spiega Pavan Bernacchi -. Questo perché sono vincolati alla rottamazione di autoveicoli con più di dieci anni, quando tutti sanno che le aziende ammortizzano e sostituiscono questi beni durevoli in tempi molto più ristretti. E per mesi Federauto ha lanciato appelli al Governo perché bloccasse questo provvedimento inutile e dannoso, per la cui realizzazione sono stati tra l'altro spesi 600mila euro: il doppio richiesto fino ad oggi dalle flotte aziendali». (Italtipresse)

8 aprile 2013 | 15:17



**MEDIASET**  
**TGCOM24**

HOME CRONACA POLITICA MONDO ECONOMIA TV SPETTACOLO PEOPLE SPORT MAGAZINE PER LEI MO  
Cultura Green Salute Cucina Scuola Animali Casa Assicurazioni Mutui P

**Bazak** Lo shopping online secondo CartaSi. **Scopri tu**

**MOTORI**

11.4.2013



Consiglia 14

Tweet 0

+1 0

## Federauto: inutili gli ecoincentivi!

Poche risorse per i privati, superflue per le aziende



FOTO DAL WEB

**CORRELATI**

- Auto green, via agli incentivi 2013

09:00 - Gli ecoincentivi per acquistare auto a metano e gpl, decisi dal Governo Monti lo scorso 14 marzo, alla prova dei fatti si sono rivelati "una doppia bufala". Espressione forte, che arriva dal **Presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi**. Il perché è presto detto: a disposizione dei privati c'erano l'inezia di 4,5 dei 40 milioni di euro stanziati, una fetta piccolissima che in un'ora era già esaurita.

Una beffa per gli automobilisti privati, alle prese con una normativa che premia chi arriva primo. Ma non finisce qui, perché la "seconda bufala" nasce dal fatto che la fetta più grossa degli ecoincentivi – circa 35 milioni di euro – è a



FOTO DAL WEB

disposizione delle flotte aziendali, ma dopo tre settimane il 99% dei fondi è ancora inutilizzato (le richieste ammontano finora a 300 mila euro). La ragione è molto semplice: per usufruire degli incentivi, occorre rispettare alcuni paletti, come i 10 anni di età minima delle autovetture da rottamare per rinnovare la flotta, ma è noto che le aziende rinnovano il loro parco circolante molto prima, spesso dopo pochissimi anni, e quindi è difficile trovare aziende con un parco così vetusto da poter beneficiare dell'incentivo.

Con un'altra espressione forte, Pavan Bernacchi dice che "per le aziende è più facile vincere al Superenalotto che accedere a questi fondi". Insomma, Federauto bocchia il provvedimento senza appelli e auspica altre misure per rilanciare il mercato delle auto aziendali, come la detrazione al 100% di questi veicoli, sulla scia di quanto avviene in altri Paesi dell'Unione Europea, e che davvero rilancerebbe il settore. Proposte che si spera il governo possa discutere... Certo, col "piccolo" problemino di sapere quale governo e quando?

TAG: ECOINCENTIVI FEDERAUTO FILIPPO PAVAN BERNACCHI AUTO AZIENDALI



⇒ Il caso Le agevolazioni sulla rottamazione

# Ecoincentivi, flop del governo: buttati 35 milioni

*I fondi per le auto aziendali inutilizzati. Colpa del bando troppo restrittivo*

**Pierluigi Bonora**

■ Il governo dei tecnici, oltre ad aver affossato il settore automobilistico anche con la complicità delle compagnie petrolifere (visti i livelli raggiunti dal costo dei carburanti), non ha trovato di meglio che varare un piano di ecoincentivi che, sulla carta, avrebbe dovuto dare ossigeno alle vendite dei veicoli più ecologici (elettrici, ibridi, metano e Gpl). Niente di più sbagliato. I costruttori, fin da subito, hanno giudicato inutile e dannoso il provvedimento (40 milioni per il primo anno).

Ma le maggiori perplessità la filiera le aveva avanzate, colpendo nel segno, sulla formulazione: come è possibile che l'incentivo fosse concesso solo in cambio della rottamazione di un veicolo aziendale di oltre 10 anni di età? È risaputo, ma non per i professori del governo del Professore, che una vettura di un

parco aziendale viene dismessa molto prima di 10 anni («tutti sanno - spiega Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari - che le aziende ammortizzano e sostituiscono questi beni durevoli in tempi molto ristretti»).

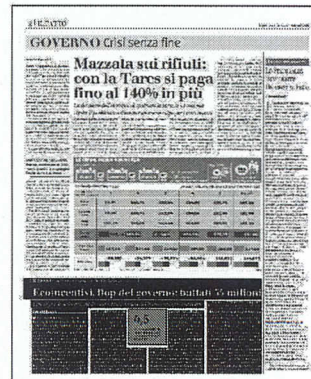
Accade, così, che mentre i 4,5 milioni di bonus destinati ai privati sono andati esauriti in un battibaleno, dopo appena un'ora dalla disponibilità, quelli per le flotte aziendali, a più di 20 giorni dal varo, sono ancora al palo. E non sono bruscolini: poco meno di 35 milioni di euro giacciono nella cassaforte del governo, inutilizzati. Di questa montagna di soldi, solo 300 mila euro sono stati trasformati in incentivi. «Ma il 99% dei fondi - aggiunge Pavan Bernacchi - è ancora a disposizione, non ci

sono però richieste. Per mesi Federauto ha lanciato appelli al governo perché bloccasse un provvedimento inutile e dannoso, per la cui realizzazione sono stati, tra l'altro, spesi 600 mila euro, il doppio richiesto fino a oggi dalle flotte aziendali. Per le imprese, di fatto, è più facile vincere al Superenalotto piuttosto che accedere a questi stanziamenti». Il governo, in pratica, ha peccato di disinformazione. Nello specifico, prima di varare un provvedimento del genere, avrebbe dovuto convocare gli attori della filiera e verificare con loro l'utilità e la bontà del provvedimento.

Ma anche la filiera dei costruttori ha le sue responsabilità, non essendo stata capace di pressare a fondo le autorità allo scopo di convincerle a cambiare rotta o, al più, a rivedere la formulazione di questi incentivi. Insomma, da una parte l'azione con il paraocchi dei Professori, mossi dalla convinzione di avere sempre ragione e di agire per il bene del Paese, dall'altra il settore dei costruttori che ancora una volta ha dimostrato la sua scarsissima incisività.

4,5

Gli ecoincentivi, in milioni di euro, destinati ai privati esauriti in un'ora





## L'intervista

# “Settore auto in ginocchio incentivi ecologici? Ridicoli”

## Matteucci, Opel: “Ma possiamo ripartire”

VALERIO BERRUTI

«**P**iù in ginocchio di così non si può. Il mercato dell'auto è ai minimi storici. È un settore che per il nostro Paese vale tantissimo in termini di Pil e occupazione ma non ha nessun peso specifico sulla politica». Roberto Matteucci, dal 2008 alla guida di Opel Italia non si era mai spinto così avanti nei giudizi. Faccia tranquilla, rassicurante, parole sempre pesate. Stavolta, però, si vede proprio che la misura è colma.

**Se la prendono sempre con l'auto. Aumenti, tasse e balzelli, però sono arrivati gli incentivi ecologici?**

«Un provvedimento da Repubblica delle banane. Annunciati mesi prima, fondi ridotti all'osso tanto che nel giro di un paio di giorni gli incentivi ai privati sono andati esauriti. Anzi erano stati tutti addirittura prenotati. Proprio così. Vantaggio per i clienti? Quasi zero».

**Ma non siete stati interpellati prima di varare questo provvedimento?**

«Il governo non ha parlato di questa cosa con nessuno di noi. Una qualsiasi delle nostre associazioni, dall'Unrae all'Anfia, alla Federauto avrebbe potuto dare un contributo per modularla in modo diverso. Invece nulla».

**Un brutto segnale. Ma non è che il settore automotive non è più in grado di farsi sentire?**

«Forse sì. Comunque non può che essere colpa nostra. Non siamo stati capaci di trovare la strada per essere ascoltati. Non siamo riusciti a comunicare quanto vale davvero il settore. Per questo dobbiamo cambiare strategia, essere più efficaci e in contatto continuo con il mondo politico».

**Ma cosa può fare la politica?**

«Intanto rinnovare seriamente e in modo sostenibile il parco circolante che in Italia è il più vecchio d'Europa. Senza fare provvedimenti scriteriati come in passato. Per esempio cumulare gli incentivi alla ven-

ditata con quelli ecologici. Noi abbiamo già pronta una soluzione. Un sistema serio basato sulle emissioni di CO2 senza discriminare nessun tipo di alimentazione. Poi dovrebbe essere affrontato il problema della fiscalità delle auto aziendali. In Italia siamo indietro anni luce».

**Intanto però il mercato italiano continua a scendere. A marzo solo del 5 per cento ma il dato dicono sia falsato dallo sciopero delle bisarche dello scorso anno. Secondo i concessionari il crollo sarebbe stato superiore al 30 per cento. È così?**

«Lo sciopero delle bisarche ha falsato il dato ma ci sono state anche le festività di Pasqua a fine mese che hanno frenato gli ordini. Comunque è difficile stabilire il dato vero. Forse sarà meglio aspettare aprile, la vera cartina di tornasole. Resta il fatto che le aspettative per fine anno restano basse. Diciamo — 10 per cento rispetto allo scorso anno».

**Con Opel che continua a**

**scendere (—33,2 a marzo, —19,7 nel trimestre) nonostante nuovi modelli come Mokka e Adam. Perché?**

«L'anno scorso a marzo abbiamo fatto numeri straordinari e quindi paghiamo il confronto. Per quanto riguarda i modelli, la domanda di Mokka è altissima ma purtroppo i tempi di attesa sono ancora di cinque, sei mesi. Ma il segmento è in grande espansione e continuerà a crescere di peso e importanza. La Adam, invece, è la nostra scommessa perché entriamo in un segmento nuovo, quelle delle piccole premium con mostri sacri come 500 e Mini. Prevediamo una fase di lancio lunga: dobbiamo convincere la gente non sul prodotto ma sul fatto che anche una piccola Opel può essere premium. Il prossimo passo sarà la versione Gpl, poi quella col cambio automatico, infine, nuovi body style come la Rocks, vista al salone di Ginevra». Insomma, l'auto va avanti e le vendite indietro. Per ora è così.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il parco circolante

È il più vecchio d'Europa ma non si riesce a fare un provvedimento per rinnovarlo

### Il mercato

Il dato di marzo (-4,9) è falsato dallo sciopero delle bisarche del 2012. Il vero bilancio ad aprile

### I modelli

Abbiamo due novità di successo: il piccolo Suv Mokka e la Adam che per noi è una grande scommessa



### IL MANAGER

Roberto Matteucci nel 1996, dopo un'esperienza in Ford, entra in Gm e dal 2008 è amministratore delegato della filiale italiana



⊕ **Ecoincentivi**  
**Il 99% dei fondi per le flotte è inutilizzato**

●●● "Gli ecoincentivi previsti dal governo Monti non hanno funzionato. Mentre i circa 4,5 milioni di euro riservati ai privati si sono volatilizzati in poche ore, dopo 20 giorni ancora nulla per le flotte aziendali, con 300mila euro richiesti a fronte dei 35 milioni stanziati. Il 99% dei fondi destinati alle flotte aziendali resta ancora disponibile". Come detto dal presidente di **Federauto**, Filippo Pavan Bernacchi, queste sono vincolate alla rottamazione di autoveicoli con più di dieci anni, mentre le aziende ammortizzano e sostituiscono questi beni durevoli in tempi molto più ristretti. Il provvedimento del Governo è apparso quindi da un lato (privati) insufficiente, dall'altro (aziende), inutile.

**DUE NUOVE VERSIONI**  
 IN QUANTITÀ LIMITATA  
**PEUGEOT 208**  
 ORA JUNIA AL TOP  
 PER SPORTIVITÀ  
 E PER GLAMOUR



**IN BREVE**  
 La nuova Dacia si presenta  
 come la berlina quasi wagon





di Vincenzo Borgomeo

29 APR 2013

## Federauto al Governo: "Fate presto"

Mi piace

1

Tweet

2

+1

0

Mail

Stampa

Nuovo grido di dolore della Federauto, associazione concessionari italiani: il mercato dell'auto rischia il tonfo anche ad aprile. Ecco il documento ufficiale, riportato integralmente

"Federauto rende noto che il suo panel di concessionari, rivelatosi nel tempo molto affidabile, registra a oggi un -20% di immatricolato rispetto agli stessi giorni lavorativi dell'aprile dello scorso anno. Questo dato al netto delle chilometri zero che verranno immatricolate domani.

Commenta a caldo il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi: "Il dato è inquietante, ma vedremo in che misura le kilometrizeri targate domani attenueranno questa ennesima *débâcle*. E' comunque una Caporetto per la filiera dell'automotive italiana che sconta la dissennata e miope politica dall'ultimo Governo che ha scambiato gli autoveicoli per una 'mucca da mungere e forse da macellare'. Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo. Politica che, nel 2012, ha fatto introitare 3 miliardi di euro in meno allo Stato, tra Iva e tasse varie e che ha distrutto la domanda e l'occupazione".



"Federauto rende noto che il suo panel di concessionari, rivelatosi nel tempo molto affidabile, registra a oggi un -20% di immatricolato rispetto agli stessi giorni lavorativi dell'aprile dello scorso anno. Questo dato al netto delle chilometri zero che verranno immatricolate domani.

Commenta a caldo il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi: "Il dato è inquietante, ma vedremo in che misura le chilometri zero targate domani attenueranno questa ennesima *débâcle*. E' comunque una Caporetto per la filiera dell'automotive italiana che sconta la dissennata e miope politica dall'ultimo Governo che ha scambiato gli autoveicoli per una 'mucca da mungere e forse da macellare'. Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo. Politica che, nel 2012, ha fatto introitare 3 miliardi di euro in meno allo Stato, tra Iva e tasse varie e che ha distrutto la domanda e l'occupazione".

Federauto, a volte accusata di pessimismo, sottolinea che in Italia, ogni 15 minuti, il debito pubblico cresce di 4.406.250 euro, la spesa pubblica aumenta di 171.232 euro, i debiti dello Stato verso le aziende private aumentano di 570.776 euro, i finanziamenti alle imprese si riducono di 712.470 euro. E ancora, a chi da mesi vuole vendere ottimismo ad ogni costo, perché non si scontra ogni giorno con la dura realtà, e che non vorrebbe che Federauto denunciassero le difficoltà dei concessionari di autoveicoli che sono allo stremo delle forze – come se si potesse insabbiare questa situazione – la Federazione rimarca che negli stessi 15 minuti chiudono 15 imprese e 1 negozio e che 28 lavoratori vengono licenziati (fonte Panorama). E se le imprese sono falciate, sul fronte occupazionale non si può che registrare un disastro. In totale tra disoccupati ufficiali -5 milioni 720 mila-, inattivi disponibili a lavorare -2 milioni 975 mila- e sottoccupati part time -605 mila-, le persone ai margini del mercato del lavoro italiano sono circa 6,4 milioni (fonte Il Corriere della Sera).

Commenta Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del gruppo Fiat: "In questo contesto è importante che tutti i rappresentanti della filiera, Anfia, Unrae, Federauto e il Costruttore Nazionale, si presentino coesi per portare sul tavolo del nuovo Governo delle proposte condivise che facciano ripartire la domanda".

Conclude Pavan Bernacchi: "Guardiamo al nuovo Governo Letta con speranza e ottimismo. Siamo convinti che l'Italia abbia toccato il fondo e che si possa solo risalire. Bisogna però da subito alleggerire la pressione fiscale e varare provvedimenti che favoriscano i consumi interni che pesano l'80% di quelli totali. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero, per lo Stato che potrebbero aiutare le nostre aziende che fatturano l'11,4% del PIL, partecipano alle entrate fiscali dello Stato per il 16,6% e con l'indotto allargato occupano 1.200.000 persone. Sono sicuro che il nuovo Governo abbia tutte le carte in regola per dare al Paese le risposte che aspetta da mesi".



**IlSole24ORE** Accedi

Notizie **Impresa&Territori** Norme e Tributi **Finanza** Commenti&Inchieste Tec

In primo piano Azioni Obbligazioni Fondi 24 Mercato dei capitali Plus24

29/04/2013 15:02

## Auto Italia: Federauto, mercato aprile -20% al netto km zero -2-

Necessario alleggerire da subito pressione fiscale (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 29 apr - Federauto, che aggiunge di essere stata "a volte accusata di pessimismo", sottolinea che in Italia, ogni 15 minuti, il debito pubblico cresce di 4.406.250 euro, la spesa pubblica aumenta di 171.232 euro, i debiti dello Stato verso le aziende private aumentano di 570.776 euro e i finanziamenti alle imprese si riducono di 712.470 euro. E ancora, a chi da mesi vuole vendere ottimismo ad ogni costo, perche' non si scontra ogni giorno con la dura realta', e che non vorrebbe che Federauto denunciassse le difficolta' dei concessionari di autoveicoli che sono allo stremo delle forze, come se si potesse insabbiare questa situazione, la Federazione rimarca che negli stessi 15 minuti chiudono 15 imprese e 1 negozio e che 28 lavoratori vengono licenziati (fonte Panorama). E se le imprese sono falciate, sul fronte occupazionale non si puo' che registrare un disastro. In totale, tra disoccupati ufficiali (5 milioni 720 mila), inattivi disponibili a lavorare (2 milioni 975 mila) e sottoccupati part time (605 mila) le persone ai margini del mercato del lavoro italiano sono circa 6,4 milioni (fonte Il Corriere della Sera). Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del gruppo Fiat, afferma che "in questo contesto e' importante che tutti i rappresentanti della filiera, Anfia, Unrae, Federauto e il Costruttore Nazionale, si presentino coesi per portare sul tavolo del nuovo Governo delle proposte condivise che facciano ripartire la domanda". Pavan Bernacchi aggiunge: "siamo convinti che l'Italia abbia toccato il fondo e che si possa solo risalire. Bisogna pero' da subito alleggerire la pressione fiscale e varare provvedimenti che favoriscano i consumi interni che pesano l'80% di quelli totali. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero, per lo Stato che potrebbero aiutare le nostre aziende che fatturano l'11,4% del Pil, partecipano alle entrate fiscali dello Stato per il 16,6% e con l'indotto allargato occupano 1.200.000 persone".

com-pal- (RADIOCOR) 29-04-13 15:02:45 (0350) 5 NNNN

<http://finanza->

[mercati.ilssole24ore.com/azioni/pagine/dettaglioazioninotiziepull/dettaglioazioninotiziepull.php?PNAC=nRC\\_29.04.2013\\_15.02\\_350&QUOTE=!F.MI&refresh\\_ce](http://mercati.ilssole24ore.com/azioni/pagine/dettaglioazioninotiziepull/dettaglioazioninotiziepull.php?PNAC=nRC_29.04.2013_15.02_350&QUOTE=!F.MI&refresh_ce)





AGENPARL, L'INFORMAZIONE CHE CERCAVI

Lunedì 29 Aprile 2013 14:32

## GOVERNO: FEDERAUTO A LETTA, FATE PRESTO

Scritto da com/mgl

(AGENPARL) - Roma, 23 apr - (Roma, 29 aprile 2013). Federauto rende noto che il suo panel di concessionari, rivelatosi nel tempo molto affidabile, registra a oggi un -20% di immatricolato rispetto agli stessi giorni lavorativi dell'aprile dello scorso anno. Questo dato al netto delle chilometri zero che verranno immatricolate domani.

Commenta a caldo il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi: "Il dato è inquietante, ma vedremo in che misura le kilometrizerò targate domani attenueranno questa ennesima débâcle. E' comunque una Caporetto per la filiera dell'automotive italiana che sconta la dissennata e miope politica dall'ultimo Governo che ha scambiato gli autoveicoli per una 'mucca da mungere e forse da macellare'. Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo. Politica che, nel 2012, ha fatto introitare 3 miliardi di euro in meno allo Stato, tra Iva e tasse varie e che ha distrutto la domanda e l'occupazione".

Federauto, a volte accusata di pessimismo, sottolinea che in Italia, ogni 15 minuti, il debito pubblico cresce di 4.406.250 euro, la spesa pubblica aumenta di 171.232 euro, i debiti dello Stato verso le aziende private aumentano di 570.776 euro, i finanziamenti alle imprese si riducono di 712.470 euro. E ancora, a chi da mesi vuole vendere ottimismo ad ogni costo, perché non si scontra ogni giorno con la dura realtà, e che non vorrebbe che Federauto denunciassse le difficoltà dei concessionari di autoveicoli che sono allo stremo delle forze - come se si potesse insabbiare questa situazione - la Federazione rimarca che negli stessi 15 minuti chiudono 15 imprese e 1 negozio e che 28 lavoratori vengono licenziati (fonte Panorama). E se le imprese sono falcidiate, sul fronte occupazionale non si può che registrare un disastro. In totale tra disoccupati ufficiali -5 milioni 720 mila-, inattivi disponibili a lavorare -2 milioni 975 mila- e sottoccupati part time -605 mila-, le persone ai margini del mercato del lavoro italiano sono circa 6,4 milioni (fonte Il Corriere della Sera).

Commenta Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del gruppo Fiat: "In questo contesto è importante che tutti i rappresentanti della filiera, Anfia, Unrae, Federauto e il Costruttore Nazionale, si presentino coesi per portare sul tavolo del nuovo Governo delle proposte condivise che facciano ripartire la domanda".

Conclude Pavan Bernacchi: "Guardiamo al nuovo Governo Letta con speranza e ottimismo. Siamo convinti che l'Italia abbia toccato il fondo e che si possa solo risalire. Bisogna però da subito alleggerire la pressione fiscale e varare provvedimenti che favoriscano i consumi interni che pesano l'80% di quelli totali. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero, per lo Stato che potrebbero aiutare le nostre aziende che fatturano l'11,4% del PIL, partecipano alle entrate fiscali dello Stato per il 16,6% e con l'indotto allargato occupano 1.200.000 persone. Sono sicuro che il nuovo Governo abbia tutte le carte in regola per dare al Paese le risposte che aspetta da mesi".





**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

online

Prima Pagina

Chi Siamo

Sala Stampa

Ufficio Studi

Multimedia

Archivio notizie

Q

## Federauto: "Settore auto in grave crisi, guardiamo al nuovo governo con speranza"

**Il presidente Pavan Bernacchi: "La filiera dell'automotive italiana sconta la dissenata e miope politica dell'ultimo Governo che ha scambiato gli autoveicoli per una mucca da mungere e forse da macellare. Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo".**

Federauto rende noto che il suo panel di concessionari, registra a oggi un -20% di immatricolato rispetto agli stessi giorni lavorativi dell'aprile dello scorso anno. Questo dato al netto delle chilometri zero che verranno immatricolate domani. Secondo il presidente Filippo Pavan Bernacchi, "il dato è inquietante, ma vedremo in che misura le kilometrizeri targate attenueranno questa ennesima débâcle. E' comunque una Caporetto per la filiera dell'automotive italiana che sconta la dissenata e miope politica dall'ultimo Governo che ha scambiato gli autoveicoli per una 'mucca da mungere e forse da macellare'. Tasse, tasse, e ancora tasse su chi acquista e utilizza un autoveicolo. Politica che, nel 2012, ha fatto introitare 3 miliardi di euro in meno allo Stato, tra Iva e tasse varie e che ha distrutto la domanda e l'occupazione". Piero Carlomagno, presidente dei concessionari del gruppo Fiat sottolinea che "in questo contesto è importante che tutti i rappresentanti della filiera, Anfia, Unrae, Federauto e il Costruttore Nazionale, si presentino coesi per portare sul tavolo del nuovo Governo delle proposte condivise che facciano ripartire la domanda". Pavan Bernacchi ha concluso il suo intervento con un pensiero al nuovo esecutivo: "Guardiamo al Governo Letta con speranza e ottimismo. Siamo convinti che l'Italia abbia toccato il fondo e che si possa solo risalire. Bisogna però da subito alleggerire la pressione fiscale e varare provvedimenti che favoriscano i consumi interni che pesano l'80% di quelli totali. Noi abbiamo molte idee, anche a costo zero, per lo Stato che potrebbero aiutare le nostre aziende che fatturano l'11,4% del PIL, partecipano alle entrate fiscali dello Stato per il 16,6% e con l'indotto allargato occupano 1.200.000 persone. Sono sicuro che il nuovo Governo abbia tutte le carte in regola per dare al Paese le risposte che aspetta da mesi".

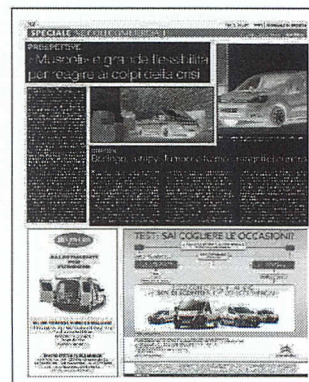


**PROSPETTIVE**

# «Muscoli» e grande flessibilità per reagire ai colpi della crisi

■ Robusti, rapidi, ricchi di possibilità e versatili. E poi ancora «risparmiosi», flessibili, ecocompatibili. Non c'è che dire: il mondo dei veicoli commerciali, anno dopo anno, ha subito una metamorfosi che ha portato in dote una serie di novità importantissime per accrescere, sia a livello di prestazioni che di allestimenti, i modelli che le diverse case automobilistiche (in questa pagina ed in quella successiva potrete trovarne una interessante, seppur parziale, panoramica) destinato a questo particolare segmento. Partiamo dalle formule, nel senso che adesso gli addetti ai lavori possono scegliere tra diversi «formati», dal mini van al furgone «oversize», ovviamente sulla base di quelle che sono le proprie necessità a livello professionale. Spesso e volentieri è lo stesso modello a consentire più varianti, in modo tale da lasciare la massima libertà a chi lo acquista.

Resta però aperto il discorso della crisi: In base ai dati diffusi da ACEA (fonte [www.federauto.it](http://www.federauto.it)), il mese di febbraio ha registrato una flessione a doppia cifra per il mercato dei veicoli pesanti (-31,1%), di cui i commerciali in caduta del -31,9% e gli industriali del -26,1%, con un bimestre in calo del 27,3%. «Dietro percentuali così negative ci sono volumi di vendita assolutamente insostenibili a cui si affianca anche una flessione critica dell'attività post-vendita - dichiara Massimo Tentori, responsabile della divisione Trucks di Federauto -. Le decisioni di investimento riguardanti l'acquisto di autocarri e mezzi pesanti, da troppo tempo, sono frenate da fattori specifici, strutturali e congiunturali, che esercitano forze ostili e contrarie con i risultati drammatici ben noti, oramai, a tutti. L'auspicio è che con la nuova fase politica si apra una stagione di valorizzazione e di attenzione per il nostro settore, risolvendo criticità quali, in primis, il nodo creditizio e l'inasprimento fiscale».





**Analisi La ricetta anticrisi**

**Per salvare i concessionari serve un cambio di prodotti**

In Germania il 66% dei profitti da polizze e assistenza

Come la barzelletta dell'eschimese che deve piazzare surgelatori al Polo Nord. Trattare automobili all'epoca della Grande Crisi è diventato uno sport estremo o quasi. In Italia fra fallimenti, cessate attività e aste giudiziarie centinaia di concessionari hanno abbassato le saracinesche. Impossibile sopravvivere in un mercato dimezzato, dai margini inesistenti con una concorrenza spietata. Quelli che guadagnano dal nuovo ormai sono davvero pochi.

Come conferma un'attenta indagine sullo stato di salute della distribuzione (settore che dà lavoro a più di un milione di persone secondo Ferderauto) condotta dalla Quintegia, che sarà presentata al Dealer Day di Verona il 14 maggio. Dai numeri si capisce quanto la discesa sia stata brusca. Prendiamo la Lombardia, la prima regione in termini di vendite: nel primo trimestre 2005 qui si immatricolavano più di 103 mila macchine, ora nello stesso periodo non si arriva a 65 mila. In Lazio poi il crollo è stato ancora più forte con un -68%. Ma per capire meglio l'entità della crisi c'è bisogno di un altro dato, quello sulle vendite medie per mandato, cioè il contratto che lega i concessionari alle case automobilistiche. Da questa statistica s'intuisce se il business sta in piedi oppure no. In Lombardia ogni dealer ha consegnato 109 nuove

post-vendita». Se i nuovi modelli non vanno, bisogna inventarsi qualcosa. Per i concessionari italiani il 56% dei proventi deriva dalla vendita del nuovo, appunto. Una percentuale troppo elevata, una «pericolosa dipendenza» secondo Buzzavo. In Germania i profitti si fanno in altro modo: con i ricambi, con i prodotti assicurativi e l'assistenza, voci che incidono per il 66% sui guadagni. Mentre da noi contano solo per il 33%. Anche questo è spread.

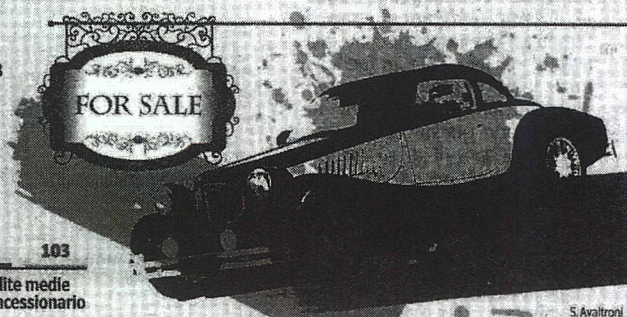
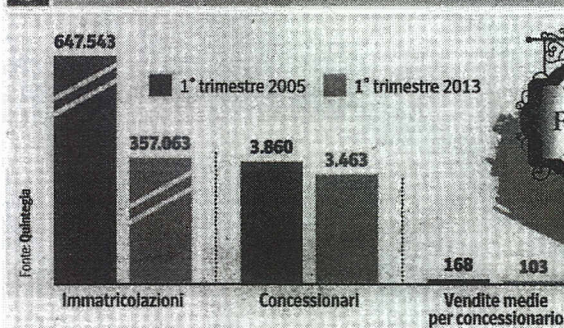
**DANIELE SPARISCI**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

auto da gennaio a marzo, contro le 183 di otto anni prima quando i punti vendita erano 635 (ora sono 593). Va detto che non tutti hanno lo stesso giro d'affari, chi rappresenta marchi di lusso può contare su ritorni più alti di un generalista.

Ma il dato è comunque un indicatore efficace — sostengono gli analisti — dell'aria che tira. Soprattutto in alcune zone del Sud dove la percentuale scende drasticamente intorno a quota 50. «Negli ultimi cinque anni — osserva Leonardo Buzzavo docente all'Università Ca' Foscari di Venezia e pre-

**Sofferenze in salone**



sidente di Quintegia — ogni dealer ha venduto il 40% in meno, passando da 1.050 vetture a 630 per mandato». Con numeri simili un ulteriore ridimensionamento della rete appare irreversibile. Dal 2002 è scomparso il 42% delle imprese, il 7% solo nell'ultimo anno e, secondo le previsioni il picco è atteso nel 2017.

Ma è tutta colpa della recessione? Del superbollo, delle accise record? A quanto pare no. Fra le cause della débâcle le dimensioni delle aziende, per la maggior parte a conduzione familiare: troppo fragili per navigare in acque agitate. Per poter competere con colossi multinazionali. Come Penske, il re dei concessionari americani, un giro d'affari da 13 miliardi di dollari l'anno e 16 mila dipendenti, sbarcato in Italia da poco in un clima che avrebbe sconsigliato qualsiasi investimento. Perché fare soldi con l'auto è ancora possibile. «Non esistono settori maturi — sostiene Buzzavo —. Piuttosto sono le strategie a essere antiquate e obsolete. Ci sono operatori capaci di innovare, sperimentare. Invece di subire i cambiamenti ottengono risultati positivi». Come? «Trovando nuove formule, puntando su Internet e sui servizi di

