



RASSEGNA STAMPA

DICEMBRE 2013

Aggiornamento 31 dicembre 2013

COMUNICATI STAMPA

TITOLO	DATA
FEDERAUTO: A NOVEMBRE AUTO EUROPA +0,9% E ITALIA CON -4,54% SEMPRE FANALINO DI CODA. DALLA POLITICA SERVONO SEGNALI DI DISCONTINUITA'	17 dicembre 2013
FEDERAUTO HA INCONTRATO OGGI A MONTECITORIO IL PRESIDENTE COMMISSIONE FINANZE DELLA CAMERA DANIELE CAPEZZONE	16 dicembre 2013
MERCATO AUTO NOVEMBRE -4,54% FEDERAUTO: IN 42 MESI DI CALI CONSECUTIVI PERSO IL 35% DELLE IMMATRICOLAZIONI	2 dicembre 2013

HOME PAGE > Economia > "Tagliare i costi o i concessionari spariranno".

"Tagliare i costi o i concessionari spariranno"

Pavan Bernacchi, presidente Federauto: "Oggi solo 2800 aziende contro le 4300 del 2007, il 60% chiuderà il 2013 in passivo. Da ridurre bollo, assicurazione e accise sui carburanti"

di GIUSEPPE TASSI



Roma, 2 dicembre 2013 - **Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, i concessionari italiani credono ancora nella ripresa?**

"I numeri oggi sono spaventosi. Dieci anni fa le nostre imprese erano 4300, oggi sono 2800 e nel

2013 circa 400 hanno chiuso i battenti. Tra i superstiti il 60% finirà l'anno con il bilancio in passivo. La fiducia non è perduta ma serve un'azione comune con il governo"

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

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

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

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

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

"Nel 2012 l'Italia è stato il peggior mercato europeo segnando un calo dell'8% rispetto al 2011 e un -46% rispetto al periodo pre-crisi (2007). Nessuno può immaginare una ripresa rapida. E' l'intera economia che deve rimettersi in moto, credo di vorranno almeno dieci anni per tornare ai livelli di un tempo".

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

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

Perché insiste sulla tassazione?

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

I dati di novembre Per Fiat la quota scende al 27,2% Mercato auto ancora giù (-4,5%) Il calo prosegue da 42 mesi

È un primato che nessuno ci invidia. Quarantadue mesi consecutivi in perdita. Neanche la Grecia devastata dalla crisi l'aveva raggiunto. In Italia le vendite di automobili non accennano a ripartire.

A novembre il mercato ha perso il 4,5%. Che vuole dire 102.201 macchine contro le 107.058 di un anno fa. Nei primi dieci mesi il bilancio è anche peggiore: un milione e 214 mila vetture, il 7,7% in meno. Una *débâcle* per le associazioni di categoria: il 2013 è destinato a chiudersi a quota un

le difficoltà del governo a reperire 200 milioni per arginare il pasticcio dell'Imu non sono altro che la conferma. Questo lo sanno bene pure gli addetti ai lavori, che non chiedono incentivi — come quelli introdotti in Spagna — ma almeno una riduzione della pressione fiscale.

A fare peggio del mercato è il gruppo Fiat con un calo superiore al 12%. Nello scorso mese il Lingotto ha venduto 27.800 vetture, la sua quota è passata dai 29,6 punti percentuali di un anno fa a 27,2. Da

non ha del tutto fermato: Mercedes ha fatto un balzo del 29% per la richiesta dei suoi modelli compatti. Insomma, alcuni prodotti vanno anche se il portafoglio è quello che è.

Vale pure per la Fiat: la 500L al quarto posto nella top ten italiana (dietro a Panda, Punto e Ypsilon) «raggiunge il 40% di quota dei privati» sostiene la Casa. Tradotto dal linguaggio contabile significa che assicura buoni margini di guadagno. Fra le note positive anche i risultati in Francia: il Lingotto è salito del 2,8% in un

mercato che ha girato in negativo (-4,4%) dopo due mesi di ripresa.

Ma a Torino c'è un'altra ricorrenza da festeggiare: i cento anni della Maserati. L'azienda fondata nel dicembre del 1914 a Bologna da Alfieri e i suoi fratelli — la sede fu trasferita Modena nel 1937

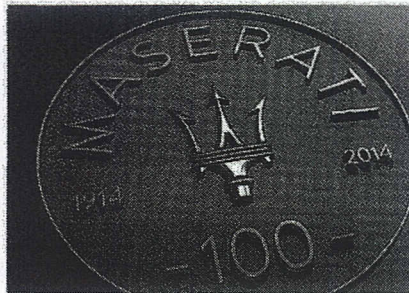
— sta andando forte: 23 mila ordini dall'inizio dell'anno. In linea con l'obiettivo di 50 mila pezzi nel 2015, quando sarà pronto il Suv Levante. Stati Uniti e Cina sono i mercati principali. Per l'anniversario è stato presentato un nuovo logo con quel Tridente ispirato alla fontana del Nettuno a Bologna. L'appuntamento più importante è in calendario per il 19-21 settembre a Modena, quando 250 modelli da tutto il mondo si ritroveranno nella terra d'origine.

Daniele Sparisci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,3

milioni di auto, il livello al quale arriverà a fine 2013 il mercato italiano dell'auto. A novembre ha ceduto il 4,5%, si è trattato del quarantaduesimo mese consecutivo di arretramento



Il logo del centenario della Maserati

milione e trecentomila. E per l'anno prossimo la previsione più ottimista, quella del Centro Studi Promotor, parla di un leggero rimbalzo.

Livelli comunque lontani da quelli pre-crisi: «Negli ultimi cinque anni si è perso il 35% delle immatricolazioni» fa notare Federauto. Secondo l'associazione dei concessionari lo Stato è il primo a rimetterci: «Se consideriamo che l'Erario incassa in media 5 mila euro a vettura fra Iva, bolli e tasse solo quest'anno la perdita è di tre miliardi e mezzo di euro». Ma i soldi non ci sono e

gennaio il saldo segna -10,4%, cioè 349.267 contro le 389.923 dello stesso periodo del 2012. Mentre la concorrenza avanza: Volkswagen recupera il 9%, Renault aumenta del 12%, soprattutto grazie alla Dacia. All'altro estremo c'è la domanda di auto di lusso, che l'austerità

100 anni Maserati

L'azienda fondata nel dicembre del 1914 ha registrato 23 mila ordini dall'inizio dell'anno



A NOVEMBRE IMMATRICOLAZIONI IN DISCESA DEL 4,5%. IL LINGOTTO PERDE OLTRE IL 12%

Auto, l'Italia cala ma Fiat crolla

La quota di mercato della casa torinese si abbassa al 27%, mentre crescono Renault e Volkswagen
Torino si consola con la crescita nelle vendite ai clienti privati, il segmento a maggiore redditività

DI LUCIANO MONDELLINI

Il 2013 passerà alla storia come uno degli anni più neri del settore automobilistico italiano. E la Fiat, che nel mercato domestico ha la sua roccaforte europea, rischia di dover pagare un dazio superiore alle altre case quando a fine esercizio si dovranno tirare le somme a livello continentale. Le immatricolazioni di nuove auto a novembre in Italia sono state di poco superiori a 102 mila unità facendo segnare un calo del 4,5% rispetto allo stesso mese del 2012. La stima sull'intero 2013, secondo il centro studi Promotor, ora è di chiudere l'anno con 1,296 milioni di auto immatricolate, un livello che significherebbe un calo del 7,7% sul 2012 e di oltre il 48% su quelli pre-crisi del 2007. Con il risultato di novembre d'altronde il mercato italiano ha continuato la

flessione iniziata nel maggio 2010, ovvero quando finì l'effetto legato agli incentivi del 2009. Di lì in poi, salvo qualche mese, si sono sempre verificati cali nelle vendite anno su anno. «Nel 2013 mancano all'appello 700.000 vetture rispetto a quanto il mercato avrebbe potuto ragionevolmente assorbire se non ci si fosse impegnati a tartassarle. E poiché lo Stato mediamente introita su ogni vettura 5 mila euro tra Iva, bolli e tasse varie, solo quest'anno l'Erario ha subito una perdita secca di circa 3 miliardi», ha spiegato in una nota Federauto, l'associazione che raggruppa i concessionari.

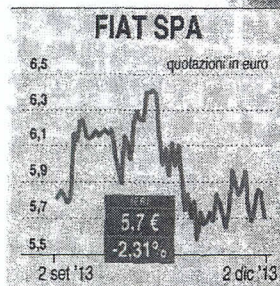
In questo contesto la Fiat ha fatto sensibilmente peggio del settore chiudendo il mese con neppure 27 mila vetture immatricolate, registrando quindi un calo di oltre il 12%. Il Lingotto ha visto così

calare la quota di mercato al 27,2% dal 29,6% del novembre 2012. La casa torinese, soprattutto, tra le grandi protagoniste sul mercato europeo è la società che fa segnare le maggiori perdite in termini di volumi. Se infatti anche Peugeot Citroën registra un calo in doppia cifra in termini di quota (-10,5%), Renault aumenta il proprio peso non solo per il continuo successo del brand low-cost Dacia (passato dalle 1.773 immatricolazioni del novembre 2012 alle 2.123 di quest'anno) ma anche in virtù della crescita del brand Renault che ha incrementato le vendite anno su anno da 4.432 a 4.819 nuove auto. Stesso discorso per Volkswagen, la cui quota di mercato è cresciuta di circa il 9% annuo, trainata non solo da Audi nel segmento premium ma anche dal brand omonimo che a novembre ha venduto circa

9 mila nuove auto rispetto alle 7.763 del novembre 2012. Segno evidente che se si lanciano nuovi modelli anche i marchi generalisti, e non solo quelli premium o low-cost, possono rappresentare veicoli di crescita.

L'unico motivo di consolazione per la Fiat viene dal fatto che a novembre è cresciuta al 23,4% la quota di vendita ai privati ovvero il canale a maggior redditività. Il Lingotto ha aggiunto che «nel progressivo anno il marchio Fiat migliora la quota di mezzo punto percentuale» passando al 21,51% dal 21,03% del 2012. Inoltre, ha fatto notare la casa torinese, «ancora una volta cinque vetture Fiat sono al vertice della top 10 delle vendite: Panda, Punto, Ypsilon, 500L e 500 (riproduzione riservata)»

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/fiat



LE VENDITE DI AUTO IN ITALIA A NOVEMBRE

	Nov 2013	Quota	Nov 2012	Quota	Variaz.
◆ Fiat	27.790	27,19%	31.701	29,61%	-12,34%
◆ Volkswagen	14.425	14,12%	13.248	12,37%	8,86%
◆ Psa	9.354	9,15%	10.449	9,76%	-10,48%
◆ Opel	7.772	7,60%	8.173	7,63%	-4,91%
◆ Renault	6.942	6,80%	6.205	5,80%	11,88%
◆ Ford	6.704	6,56%	7.795	7,28%	-14%
◆ Daimler	6.058	5,92%	4.682	4,37%	29,39%
◆ Bmw	5.056	4,95%	5.070	4,74%	-0,28%
◆ Toyota/Lexus	4.725	4,62%	4.558	4,26%	3,66%
◆ Nissan	3.499	3,42%	4.185	3,89%	-15,99%
◆ Hyundai	2.485	2,43%	3.439	3,21%	-27,74%
◆ Kia	2.228	2,18%	2.320	2,17%	-3,97%
◆ Volvo	1.315	1,29%	1.243	1,16%	5,79%
◆ Suzuki	1.266	1,24%	1.207	1,13%	4,89%
◆ Jaguar/Land rover	976	0,95%	1.221	1,14%	-20,07%
◆ Altre Estere	1.661	1,61%	1.627	1,52%	2,09%
◆ Totale Mercato	102.201	100%	107.058	100%	-4,54%

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

LE IMMATRICOLAZIONI I DATI DI NOVEMBRE SEGNANO UN ULTERIORE CALO DEL MERCATO

Vendite auto: -4,54% Tonfo Fiat (-12,33%)

● **ROMA.** Chi si attendeva un primo segnale positivo dalle vendite di auto a novembre è rimasto deluso. L'ennesima chiusura al ribasso, la numero 42 dalla fine degli ultimi incentivi nel marzo 2010, ha portato le immatricolazioni a quota 102.201 unità, in calo del 4,54% rispetto ad un anno fa e ad un livello solo di poco più alto rispetto al novembre 1977. Anche il mercato dell'usato perde colpi. A novembre - precisa il ministero dei Trasporti che ha diffuso i dati - sono stati registrati 347.437 trasferimenti di proprietà, in calo del 7,13% rispetto a novembre 2012, mentre in ottobre la vendita di auto usate era scesa del 2,27%. Profondo rosso per il gruppo Fiat che il mese scorso ha venduto in Italia 27.790 nuove vetture, in calo del 12,33% sul 2012, mentre la quota di mercato si è fermata al 27,19%, in calo sia sul 29,61% di un anno fa sia rispetto al 28,12% di ottobre. Nei primi 11 mesi dell'anno il Lingotto ha venduto 348.879 vetture, il 10,45% in meno rispetto al 2012, mentre la quota di mercato nello stesso periodo si è attestata al 28,73%, contro il 29,61% del 2012. Ma il 27,19% di quota a novembre - precisa la Fiat - non evidenzia la quota «di vendita ai privati (il «canale» a maggior redditività) che è stata del 23,4%». Il Lingotto aggiunge che nel progressivo annuo il marchio Fiat migliora la quota, passando al 21,51% dal 21,03% del 2012. Inoltre, «ancora una volta cinque vetture del Gruppo sono al vertice della top ten delle vendite: Panda, Punto, Ypsilon, 500L e 500».

Tra le vetture dei costruttori esteri a novembre le più richieste in Italia si confermano le Volkswagen, con vendite in progresso del 12% a 8.695 unità, se-

guono le Ford con un calo del 14% a 6.704 unità e le Opel, in calo del 9% a 5.541 unità.


Il calo di novembre porta le stime di mercato nel 2013 «probabilmente in rosso del 7,7% sul 2012 e del 48,1% sui livelli ante-crisi del 2007», afferma il Centro Studio Promotor aggiungendo però che un segnale positivo potrebbe arrivare nei prossimi mesi. «Ora sono 42 i mesi di calo del nostro mercato» dalla fine degli ultimi incentivi nel marzo 2010, e «il settore si appresta a chiudere l'anno a un livello di 1,3 milioni di immatricolazioni», afferma il presidente dell'Unrae

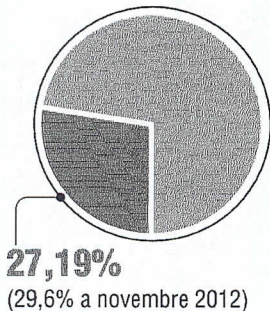
Massimo Nordio. Nel 2014, secondo l'Associazione delle case estere in Italia «alle condizioni attuali l'inversione sarà solo tecnica e non strutturale e il mercato difficilmente potrà esprimere più di 1.335.000 immatricolazioni con una crescita limitata e vicina al 3%». «Il mercato si posiziona su livelli di poco superiori a quelli di novembre 1977», quando furono immatricolate 96.644 auto, sottolinea il direttore

Le vendite di Fiat Group Automobiles

VETTURE IMMATRICOLATE IN ITALIA NEL MESE

Novembre 2013
 **27.790**

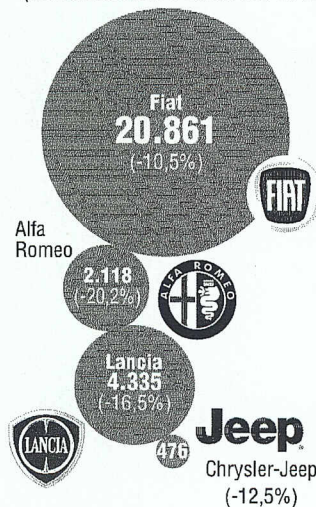
Rispetto a novembre 2012
 **-12,33%**



ANSA 

I MARCHI

(immatricolazioni e var. su nov 2012)



dell'Anfia Gianmarco Giorda, aggiungendo che, nonostante si percepisca qualche miglioramento del clima di fiducia dei consumatori, mancano ancora importanti fattori di spinta alla ripresa. Il presidente di **Federauto** Filippo Pavan Bernacchi rileva come a novembre manchino «all'appello 700.000 vetture rispetto a quanto il mercato avrebbe potuto ragionevolmente assorbire se non ci si fosse impegnati a tartassarlo». «E poichè lo Stato - aggiunge - mediante introiti su ogni vettura 5mila euro tra Iva, bolli e tasse varie, solo quest'anno l'Erario ha subito una perdita secca di circa 3,5 miliardi di euro».

Graziella Marino



IMMATRICOLAZIONI A NOVEMBRE -4,54%, AI LIVELLI DEL 1977. FIAT FA PEGGIO: -12,33%

L'auto in picchiata: 42° calo di fila

ROMA

«Chi si attendeva un primo segnale positivo dalle vendite di auto a novembre è rimasto deluso. L'ennesima chiusura al ribasso, la numero 42 dalla fine degli ultimi incentivi nel marzo 2010, ha portato le immatricolazioni a quota 102.201 unità, in calo del 4,54% rispetto a un anno fa e a un livello solo di poco più alto rispetto al novembre 1977. Anche il mercato dell'usato perde colpi. A novembre - precisa il ministero dei Trasporti che ha diffuso i dati - sono stati registrati 347.437 trasferimenti di proprietà, in calo del

7,13% rispetto a novembre 2012, mentre in ottobre la vendita di auto usate era scesa del 2,27%. «Profondo rosso» per il gruppo Fiat che ha venduto in Italia 27.790 nuove vetture, in calo del

12,33% sul 2012, mentre la quota si ferma al 27,19%, in calo sia sul 29,61% di un anno fa sia rispetto al 28,12% di ottobre. Nei primi 11 mesi il Lingotto ha venduto 348.879 vetture, -10,45% sul 2012, con una quota di mercato del 28,73%, contro 29,61%.

Tra le vetture dei costruttori esteri a novembre le più richieste in Italia si confermano le Volkswagen, con vendite in progresso del 12% a

8.695 unità, seguono le Ford con un calo del 14% a 6.704 unità e le Opel, in calo del 9% a 5.541 unità.

Il calo di novembre porta le stime di mercato nel 2013 «probabilmente in rosso del 7,7% sul 2012 e del 48,1% sui livelli ante-crisi del 2007», afferma il Centro Studio Promotor aggiungendo però che un segnale positivo potrebbe arrivare nei prossimi mesi. «Ora sono 42 i mesi di calo del nostro mercato» dalla fine degli ultimi incentivi nel marzo 2010, e «il settore si appresta a chiudere l'anno a un livello di 1,3 milioni di immatricolazioni», afferma il presidente dell'Unrae Massimo Nordio. Nel 2014, secondo l'Associazione delle

case estere in Italia «alle condizioni attuali l'inversione sarà solo tecnica e non strutturale e il mercato difficilmente potrà esprimere più di 1.335.000 immatricolazioni con una crescita limitata e vicina al 3%». Il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi rileva come a novembre manchino «all'appello 700.000 vetture rispetto a quanto il mercato avrebbe potuto ragionevolmente assorbire se non ci si fosse impegnati a tartassarlo». «E poiché lo Stato - aggiunge - mediamente introita su ogni vettura 5 mila euro tra Iva, bolli e tasse varie, solo quest'anno l'Erario ha subito una perdita secca di circa 3 miliardi e mezzo di euro».

-3,5 mld
persi dall'Erario

Circa 700 mila auto in meno vendute rispetto all'inizio della crisi. Ogni vettura fra tasse e Iva vale circa 5 mila euro di entrate per lo Stato



DOMANI RIUNIONE AL MINISTERO

I mini «ecoincentivi» auto pronti a tornare in pista

■ Si riparla di ecoincentivi, gli stessi esauriti in 4 ore (quelli per i privati) e invece rimasti largamente inutilizzati dalle aziende. Ecoincentivi, comunque, che nel mercato italiano dell'auto non hanno mosso una virgola, regalando solo denaro pubblico a pochi utenti. Ebbene, sembra che domani, al ministero dello Sviluppo si tenga una riunione per rimetterli in pista nel 2014, correggendo le storture che non hanno consentito, per esempio alle aziende, di accedervi. **Federauto** (concessionari), inoltre, nell'ultimo incontro al ministero, avrebbe anticipato l'intenzione di disertare i lavori sul tema perché, a suo dire, il mercato ha bisogno di interventi seri e incisivi, e non di dilapidare qualche milione che sarebbe meglio assegnare a chi è rimasto senza lavoro.





Federauto, il tracollo del settore fa paura: sono 42 mesi che continua il progressivo calo delle immatricolazioni



Mercoledì 04 Dicembre 2013



Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti il mese di novembre si è chiuso con 102.201 immatricolazioni di autovetture nuove segnando una nuova flessione del -4,54% rispetto a novembre 2012.

Federauto sottolinea che il mercato auto non riparte, anzi, dopo 42 mesi di cali consecutivi si consolida il tracollo del settore con un dato che fa paura: rispetto alla media degli ultimi 5 anni, ossia 2 milioni di auto nuove immatricolate all'anno, si sono perse per strada il 35% delle immatricolazioni.

"Nel 2013 mancano quindi all'appello 700.000 vetture rispetto a quanto il mercato avrebbe potuto ragionevolmente assorbire se non ci si fosse impegnati a tartassarlo. E poiché lo Stato, mediamente, introita su ogni vettura 5 mila euro tra Iva, bolli e tasse varie, solo quest'anno l'Erario ha subito una perdita secca di circa 3 miliardi e mezzo di euro. Senza parlare della perdita di centinaia di migliaia di posti di lavoro, i costi degli ammortizzatori sociali e i costi collettivi per l'arresto dello svecchiamento di un parco circolante tra i più vecchi, inquinanti e pericolosi del mondo. Le nostre sono cifre da capogiro in un Paese che è a caccia di 200 miseri milioni per annullare la cosiddetta mini-Imu. Mi chiedo se l'attuale Governo saprà valutare nella giusta prospettiva queste cifre per intervenire subito." Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus.

Federauto ritiene che questa debacle continua sia causata dalla ricetta che l'Italia ha adottato per contrastare la crisi: ossia aumentare a dismisura le tasse, particolarmente su chi possiede o acquista un autoveicolo. Con l'aumento della pressione fiscale, famiglie ed imprese hanno dovuto riposizionarsi e molti clienti hanno rinunciato agli acquisti e ridotto gli interventi di manutenzione e riparazione. Questo anche a scapito delle normative e della sicurezza.

Interviene Angelo Di Martino, Presidente dell'Associazione dei Concessionari Mercedes:

"Nonostante i duri processi di ristrutturazione, le concessionarie continuano ad assicurare la presenza sul territorio, con un focus rilevante sul post-vendita. Ma il futuro non dipende solo dalla nostra capacità, ma anche dal supporto delle Case automobilistiche e dalla volontà del Governo di attivarsi per favorire le imprese a creare innovazione, sviluppo e lavoro".

Conclude Pavan Bernacchi: "A questo punto l'anno si chiuderà intorno a 1.300.000 pezzi, e questo dato non rende l'idea del disastro per la filiera e per il sistema-paese. Il nostro settore, con i suoi 70 miliardi di fatturato l'anno e con 1.200.000 addetti, è pronto a spingere la ripresa. La nostra aspettativa è che la nuova Consulta per l'automotive, voluta dal Ministro dello Sviluppo Economico, Flavio Zanonato, e dal Sottosegretario Claudio De Vincenti, segua rapidamente il programma di lavoro definito nell'ultima riunione del 27 novembre scorso presso il MISE stesso offrendo, quindi, quella sponda istituzionale concreta, la sola in grado di rimuovere quelle condizioni che, sino ad oggi, hanno prodotto una contrazione delle immatricolazioni di autoveicoli ben superiore al calo del resto dell'economia reale. Calo che ci colloca tra gli ultimi d'Europa".

Succ. >

RICERCHE

Car sharing e mobilità alternativa, cresce l'interesse degli italiani

La tendenza emerge da una ricerca condotta dall'Osservatorio Linear dei servizi

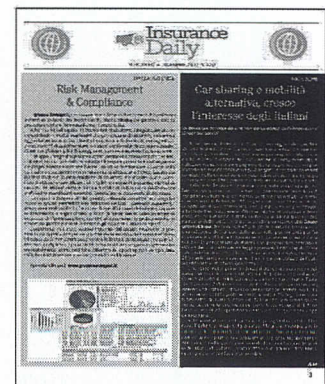
Un po' per motivi economici, un po' per ragioni di comodità, gli italiani stanno a poco a poco iniziando a valutare seriamente servizi di mobilità a quattro ruote più responsabile, come quelle del *car sharing* e del *car pooling*: il primo permette di utilizzare un'automobile a pagamento (e su prenotazione) prelevandola e riportandola in un parcheggio; la seconda modalità consiste nella condivisione di automobili private tra un gruppo di persone, con il fine principale di ridurre i costi del trasporto.

D'altronde, la crisi economica mostra da tempo i propri effetti sul comparto auto in termini di diminuzione dei volumi di vendita di vetture nuove: **Federauto** stima che nel 2013 le vendite saranno inferiori dell'8% rispetto allo scorso anno. A ciò si aggiunge il caro carburanti, che spinge sempre più famiglie a lasciare l'auto in garage. Oltre al fattore economico, questa nascente sensibilità è dettata anche dai problemi di congestionamento delle città italiane. Secondo una ricerca dell'**Osservatorio Linear** dei servizi, il 42% degli intervistati è favorevole a una riduzione dell'utilizzo delle auto nella propria città per far diminuire il traffico e l'inquinamento. La stessa ricerca stima nel 36% la percentuale di italiani che proporrebbe limitazioni all'uso dell'auto attraverso leggi apposite, tanto che il 6% sta valutando di dismettere la seconda auto di famiglia; inoltre, il 25% degli intervistati sostiene che un minore utilizzo dell'auto sia utile anche in chiave sicurezza.

L'indagine mette poi in evidenza il crescente interesse degli italiani verso i due principali servizi di mobilità alternativa ed ecosostenibile: il 70% li conosce e sa come funzionano. Tuttavia, è solo del 21% la percentuale di coloro che hanno utilizzato almeno una volta *car sharing* o *car pooling* (in particolare l'11% solo una volta, l'8% qualche volta), e solo il 2% degli intervistati ammette di usarli spesso. Gli italiani che non hanno questi servizi attivi nelle proprie città, però, li vorrebbero: il 41% ne farebbe uso (il 20% quotidianamente, e il 19% anche per viaggi extraurbani).

Relativamente a questi servizi, se paragonata al resto d'Europa, l'Italia è all'inizio del percorso. Ma a testimoniare che la musica stia cambiando anche nel nostro Paese è da un lato l'arrivo di compagnie specializzate in *car sharing*, dall'altra il virtuosismo nella stessa direzione di alcuni comuni, come quello di Milano, che stanno scommettendo in maniera determinata su queste nuove forme di mobilità.

B.M.



LA CONSULTA AUTOMOTIVE SI INSEDE AL MISE



Si è insediata oggi, al Ministero dello Sviluppo Economico - alla presenza del Ministro Flavio Zanonato - la Consulta Permanente dell'Automotive. Intorno al tavolo, tutti gli attori della filiera - Fiat, Anfia, Unrae, Federauto, Aci - a discutere insieme con Mise (rap-

presentato dal Sottosegretario Claudio De Vincenti), Mit, Miur e Conferenza Unificata Stato-Regioni. Al centro della discussione, un duplice problema: come allargare il mercato interno e come potenziare la capacità produttiva del comparto. Da parte di tutti i presenti - elemento favorevolmente sottolineato dal Ministro Zanonato - la volontà comune di collaborare per individuare soluzioni. Dopo un'analisi della situazione del settore sotto il profilo industriale e di mercato, e davanti a numeri che raccontano in maniera cruda le difficoltà, si è convenuto sulla necessità di allargare la platea degli interlocutori in funzione dei temi che, di volta in volta, la Consulta affronterà, coinvolgendo così altre associazioni e *stakeholder*. Obiettivo dell'organismo quello di individuare possibili linee di intervento per la ripresa di un comparto duramente colpito dalla crisi e di particolare rilevanza per l'economia italiana. La Consulta tornerà a riunirsi entro la fine di novembre.



Attualità



Incontro Federauto-Capezzone

Lunedì 16/12/2013 - Roma - La crisi del settore automotive è stata oggi al centro dell'incontro a Montecitorio tra Federauto e il presidente della Commissione Finanze della Camera, Daniele Capezzone. Per l'associazione, che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus erano presenti il presidente Filippo Pavan Bernacchi, il direttore generale Gianfranco Soranna e Marco Di Pietro, consulente della Federazione per la fiscalità delle auto aziendali. Capezzone ha dimostrato vivo interesse per le problematiche della filiera auto vittima della morsa della crisi strutturale del nostro Paese e delle scelte governative che fino ad oggi hanno avuto l'effetto di affossare un comparto che vale l'11,6% del Pil, partecipa per il 16,6% alle entrate fiscali nazionali occupando complessivamente 1.200.000 addetti.

<<Quello di oggi è stato un incontro molto importante - ha dichiarato il presidente di Federauto, Filippo Pavan Bernacchi al termine del confronto - in cui abbiamo posto l'accento su possibili rimedi volti a rilanciare i consumi e il mercato dell'auto a breve e a lungo termine, trovando in

Capezzone un interlocutore disposto ad impegnarsi con noi nell'individuazione degli strumenti e dei percorsi utili per intravedere la luce alla fine del tunnel. In particolare abbiamo discusso delle misure per incidere positivamente sulla riduzione della fiscalità delle auto sia private che aziendali>>.

ROSALBA PAONE

L'appello di Pavan Bernacchi «Comprate adesso, ci sono i prezzi più bassi di sempre»

Giuseppe Tassi

Pavan Bernacchi, da presidente dei concessionari italiani, come considera le auto a chilometri zero: una risorsa o una stortura del mercato?

«È un canale di vendita inventato dai tedeschi e adottato anche in Italia con un certo successo. Come concessionari, ci conviviamo da circa 15 anni. Questa formula di vendita non va considerata la soluzione di tutti i mali ma neanche demonizzata».

Come funziona il meccanismo della auto a chilometri zero?

«Sono automobili che la casa o il concessionario immatricolano direttamente per poi ven-

derle a prezzi competitivi. Si collocano in una fascia di prezzo fra il nuovo e l'usato di qualità».

Si dice che questo tipo di vendita serva ai concessionari per far quadrare i conti...

«È vero. Quando si devono raggiungere gli obiettivi di vendita di fine mese, o di fine anno, si immatricolano queste auto per raggiungere il tetto prefissato. Si tratta in sostanza di una anticipazione di vendita. Lo fanno più o meno tutte le maggiori case automobilistiche».

I vantaggi della formula a chilometri zero?

«Ci permette di abbassare in modo significativo i prezzi del nuovo, offrendo un pro-

dotto competitivo. L'auto è già in concessionaria ed è subito a disposizione del cliente, che però non può chiedere optional o personalizzazioni».

E gli svantaggi?

«Poiché le auto vengono immatricolate dalle case automobilistiche o dai singoli concessionari, diventa necessario un passaggio di proprietà che costa intorno ai 500 euro: sono tutti soldi bellamente regalati allo Stato, cosa che non succede per l'auto nuova. Ma anche considerando il costo del passaggio di proprietà, le auto a chilometri zero conservano prezzi vantaggiosissimi».

Da concessionario che cosa consiglierebbe a chi vuole acquistare un'auto ora?

«Di farlo al più presto. E non lo dico per ragioni di cassetta o di convenienza. Questo è un momento particolarmente favorevole per acquistare un'automobile. Fra le promozioni vantaggiosissime che si applicano alle auto nuove (sono tantissimi i modelli in rampa di lancio), sia con la formula a chilometri zero i prezzi di oggi sono perfino più bassi che ai tempi della rottamazione. Allora, sull'onda degli incentivi statali, molti si affrettarono a cambiare, considerando il contributo che veniva dalle misure governative. Bene, oggi abbiamo tanti modelli nuovi e condizioni ancor più vantaggiose per i clienti. Se c'è un buon momento per acquistare un'automobile è in questo fine anno. Non c'è alcun dubbio».

Una vera auto a chilometri zero non deve aver percorso più di 50 chilometri. Se ne trovano con queste percorrenze, ma anche auto ancora senza targhe e incerate, scese dal camion e messe dietro le vetrine.

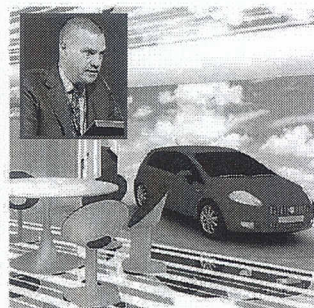
Le vetture che hanno qualche centinaio di chilometri sono automobili dimostrative oppure che hanno fatto un giro presso rivenditori locali, quindi devono essere considerate in maniera diversa.

Siccome non è raro che ad alcune venga staccato il contachilometri, per riconoscere le km0 osservate bene il pneumatico e sinceratevi che abbia ancora i

Gomme e freni vi dicono se è davvero a km 0

«peli» tipici del pneumatico che non ha mai girato su asfalto. Poi guardate bene passaruota e cerchi: se c'è polvere di freni all'interno, non è una km0. Infine guardate bene sul libretto quando è stata immatricolata e se ha più di sei mesi ricordatevi che la garanzia sarà più breve, fatelo presente e magari otterrete senza aggiunta di costi una estensione. Prima di firmare il contratto calcolate bene anche il prezzo e la presenza di eventuali

optional perché non avendola voi allestita potrebbero nascere delle contestazioni e se vi propongono accessori da applicare successivamente, come sensori di parcheggio after market, ricordatevi che su alcuni modelli interferiscono con l'elettronica e se si verificasse in seguito qualche problema la garanzia ufficiale potrebbe decadere, quindi fate inserire delle clausole apposite oppure evitate proprio di fare... aggiunte last minute. Anche perché la caratteristica e il limite delle auto a chilometri zero è proprio quella di non consentire troppe scelte e prendere quel che c'è sul piatto...



La piccola SUV **Nissan Juke**, che (nuova) costa oltre 17 mila euro, si porta a casa con **14 mila**. Sempre girando per concessionarie, si trovano **vetture dimostrative** che hanno solo **5/10 mila chilometri**. Qui, prima di comperare, è bene **verificare l'uso** che ne è stato fatto

ANSA.IT

Motori

NEWS

SPECIALI

GALLERIA FOTOGRAFICA

VIDEO

MODELLI E LISTINI

[Industria e Mercato](#) | [Prove e Novità](#) | [Eco Mobilità](#) | [Componenti & Tech](#) | [Norme e Sicurezza](#) | [Attualità](#)
[Motori](#) > [Auto e Istituzioni](#) > [Federauto](#) > [Federauto: a novembre auto Europa +0,9%, Italia in coda con -4,54%](#)

Federauto: a novembre auto Europa +0,9%, Italia in coda con -4,54%

Dalla politica servono segnali di discontinuità

17 dicembre, 12:28

+1 0

Tweet 0

Consiglia 0

[Indietro](#) | [Stampa](#) | [Invia](#) | [Scrivi alla redazione](#) | [Suggerisci \(\)](#)

“L'Italia grazie alla totale mancanza di strategie politiche e alla tassazione selvaggia continua ad essere fanalino di coda di un'Europa che a sua volta è fanalino di coda del mondo. La politica deve dare un segno di discontinuità andando in controtendenza rispetto a quanto fatto fino ad ora e cioè utilizzare il settore auto come bancomat”. Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, ai dati europei delle immatricolazioni auto, diffusi oggi da Acea, che a novembre hanno registrato il terzo rialzo consecutivo con 975.281 unità, +0,9% rispetto allo stesso periodo del 2012, mentre in Italia lo stesso mese si è chiuso a -4,54%. A fronte di questo timido segnale europeo di ripresa, il mercato dei 27 più Efta resta in territorio negativo con un complessivo negli 11 mesi di -2,8%. “Da tempo chiediamo al Governo interventi concreti per il settore auto – prosegue il presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus-. In particolare l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Ripartire dal settore auto, che occupa 1.200.000 addetti, significa offrire un futuro al Paese”.

A DICEMBRE IMMATRICOLAZIONI IN CRESCITA MA GRAZIE AL NUMERO DI GIORNI LAVORATIVI

Solo il calendario spinge l'auto

Altavilla (Fiat): il gruppo arriverà pronto all'appuntamento con la ripresa. Due versioni per la 500X

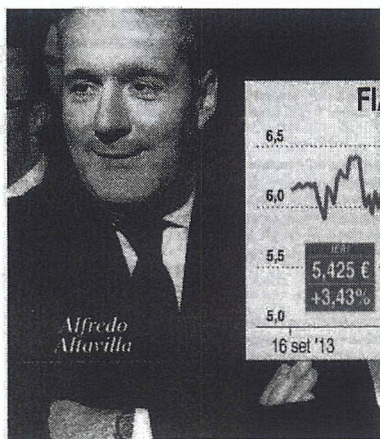
DI LUCIANO MONDELLINI

Il mercato automobilistico italiano registrerà a dicembre una crescita del 3-3,5% delle vendite invertendo così una tendenza che dura da circa tre anni e che ha fatto registrare ogni mese un calo tendenziale delle immatricolazioni. Lo ha spiegato ieri il direttore operativo Fiat-Chrysler per l'Europa e Medioriente, Alfredo Altavilla, a margine della presentazione a Milano del nuovo servizio di car sharing della casa torinese. Il manager tuttavia ha avvertito che il risultato si spiega anche con la presenza di un giorno lavorativo in più rispetto al dicembre 2012.

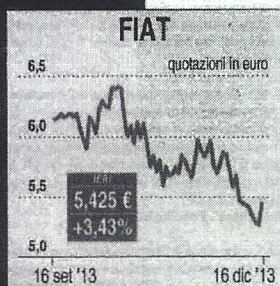
«A dicembre vedremo un piccolo segno positivo che però dipende da un giorno lavorativo in più, che vale un 5%», ha fatto sapere Altavilla, facendo notare che se si depurasse il risultato da questo effetto ci sarebbe il consueto calo. Il manager ha poi spiegato che Fiat-Chrysler non si troverà impreparata a cogliere l'occasione della ripresa, quando questa si presenterà. «Il 2014 vedrà l'introduzione di un certo numero di nuovi prodotti Fiat che ci consentiranno di agganciare la ripresa, quando ci sarà», ha fatto notare Altavilla, che sui modelli si è limitato a confermare il lancio del Jeep B-Suv e del mini-suv Fiat 500X, oltre a qualche novità anche nel settore dei

veicoli commerciali e un nuovo Cherokee, che Jeep inizierà a commercializzare anche in Europa. L'unica novità annunciata da Altavilla è che la Fiat 500X sarà lanciata al Salone di Parigi in settembre in due versioni: una stradale e una con una vocazione più sportiva-fuoristrada. Sempre ieri intanto la crisi del settore auto è stata al centro dell'incontro a Montecitorio tra Federauto (la federazione dei concessionari) e il presidente della commissione Finanze della Camera, Danie-

le Capezzone. Il presidente di Federauto Filippo Pavan Bernacchi hanno criticato le scelte governative che sino a oggi hanno avuto l'effetto di affossare un comparto che vale l'11,6% del pil, contribuisce per il 16,6% alle entrate fiscali nazionali occupando 1,2 milioni di lavoratori complessivamente. «Quello di oggi (ieri per chi legge, ndr) è stato un incontro molto importante», ha dichiarato Pavan Bernacchi al termine del confronto, «in cui abbiamo posto l'accento su possibili rimedi volti a rilanciare i consumi e il mercato dell'auto. (riproduzione riservata)



Alfredo Altavilla





AGENPARL, L'INFORMAZIONE CHE CERCAVI

HOME

CHI SIAMO

SERVIZI

VIDEO

CONTATTI

Tu sei qui: Home - News - SPORT - TIM CUP: JUVENTUS - AVELLINO ARBITRA IRRATI, SI GIOCA DOMANI ORE 21.00

Martedì 17 Dicembre 2013 11:45

FEDERAUTO: A NOVEMBRE AUTO EUROPA +0,9% E ITALIA CON -4,54% SEMPRE FANALINO DI CODA

Scritto da COM/MGL

Dimensione carattere | Stampa | E-mail | SHARE

Valuta questo articolo ☆☆☆☆

(AGENPARL) -Roma, 17 dic. "L'Italia grazie alla totale mancanza di strategie politiche e alla tassazione selvaggia continua ad essere fanalino di coda di un'Europa che a sua volta è fanalino di coda del mondo. La politica deve dare un segno di discontinuità andando in controtendenza rispetto a quanto fatto fino ad ora e cioè utilizzare il settore auto come bancomat". Questo il commento di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, ai dati europei delle immatricolazioni auto, diffusi oggi da Acea, che a novembre hanno registrato il terzo rialzo consecutivo con 975.281 unità, +0,9% rispetto allo stesso periodo del 2012, mentre in Italia lo stesso mese si è chiuso a -4,54%. A fronte di questo timido segnale europeo di ripresa, il mercato dei 27 più Efta resta in territorio negativo con un complessivo negli 11 mesi di -2,8%. "Da tempo chiediamo al Governo interventi concreti per il settore auto - prosegue il presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus-. In particolare l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Ripartire dal settore auto, che occupa 1.200.000 addetti, significa offrire un futuro al Paese".

OGGI ENELMIA È
GRATIS PER 3 ANNI.
RICHIEDILA SUBITO.

il **VELINO.it**
Agenzia giornalistica quotidiana nazionale

17

dicembre

Politica Economia Esteri Cronaca Interni Latino America Ambiente ed
Sport
Canali Regionali Newsletter Editoriali Il Governo informa Parlamento Europeo

Economia

Federauto: Dalla politica servono segnali di discontinuità

Federauto: Dalla politica servono segnali di discontinuità

di red/amb - 17 dicembre 2013 13:03
fonte ilVelino/AGV NEWS

Roma



0

0

0

Mi piace

+1

Tweet



Stampa articolo

"L'Italia grazie alla totale mancanza di strategie politiche e alla tassazione selvaggia continua ad essere fanalino di coda di un'Europa che a sua volta è fanalino di coda del mondo. La politica deve dare un segno di discontinuità andando in controtendenza rispetto a quanto fatto fino ad ora e cioè utilizzare il settore auto come bancomat". Questo il commento di Filippo Pavan Bemacchi, presidente di Federauto, ai dati europei delle immatricolazioni auto, diffusi oggi da Acea, che a novembre hanno registrato il terzo rialzo consecutivo con 975.281 unità, +0,9% rispetto allo stesso periodo del 2012, mentre in Italia lo stesso mese si è chiuso a -4,54%. A fronte di questo timido segnale europeo di ripresa, il mercato dei 27 più Efta resta in territorio negativo con un complessivo negli 11 mesi di -2,8%. "Da tempo chiediamo al Governo interventi concreti per il settore auto - prosegue il presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus-. In particolare l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Ripartire dal settore auto, che occupa 1.200.000 addetti, significa offrire un futuro al Paese".

AC

14:3
Nap
Imp

14:2
Gras

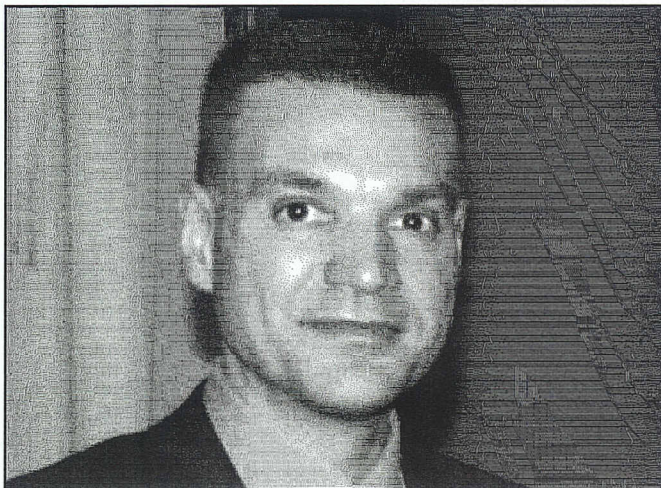
Alt

A NOVEMBRE IMMATRICOLAZIONI -4,54%

AUTO, ITALIA FANALINO DI CODA

MENTRE IN EUROPA RIPARTE IL MERCATO CON UN +0,9% DI VENDITE, NEL NOSTRO PAESE È CRISI NERA. PAVAN BERNACCHI: "IL GOVERNO INTERVENGA"

Le immatricolazioni di auto in Europa sono salite dello 0,9% a novembre, con 975.281 vetture vendute il mese scorso. Sono i dati dell'Accea, l'associazione europea dei costruttori. Sugli undici mesi fino a novembre, si registra un calo del 2,8%. "L'Italia grazie alla totale mancanza di strategie politiche e alla tassazione selvaggia continua ad essere fanalino di coda di un'Europa che a sua volta è fanalino di coda del mondo. La politica deve dare un segno di discontinuità andando in controtendenza rispetto a quanto fatto fino ad ora e cioè utilizzare il settore auto come bancomat". Questo il commento di **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di **Federauto**, ai dati sulle immatricolazioni diffusi da Accea, che a novembre, in Italia, hanno registrato in Italia lo stesso mese si è chiuso a -4,54%. A fronte di questo timido segnale europeo di ripresa, il mercato dei 27 più Efta resta in territorio negativo con un complessivo negli 11 mesi di -2,8%. "Da tempo chiediamo al Governo interventi concreti per il settore auto -

*Filippo Pavan Bernacchi*

prosegue Pavan Bernacchi, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus -. In particolare l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Ripartire dal settore auto, che occupa 1.200.000 addetti, significa offrire un futuro al Paese". In Europa aumentano le vendite Volkswagen e Renault, che hanno registrato un incremento tendenziale delle immatrico-

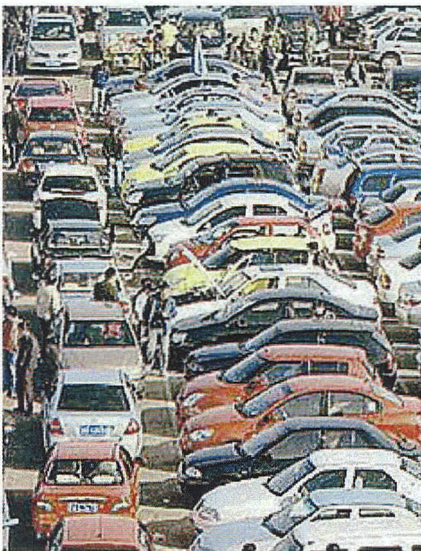
lazioni pari rispettivamente al 0,8% e al 2,6%. A registrare il maggior aumento delle vendite è però Toyota, con un'espansione del 6,9%. Male i costruttori americani, con General Motors, pronta a ritirare la Chevrolet dal mercato europeo per concentrarsi sul rilancio della Opel, e Ford che registrano una flessione delle vendite pari rispettivamente al 3,8% e al 2,9%. In contrazione anche le immatricolazioni di Fiat (-5,8%) e Psa Peugeot Citroen (-1,2%).

L'usato si vende più facilmente Ma la crisi contrae gli acquisti

Michele Mezzanica
MILANO

L'usato, ormai, è la cassaforte di tutte le concessionarie. Partendo da questo assioma pronunciato da un rivenditore milanese è utile indagare un mercato dell'auto che in Italia sta acquisendo sempre maggior peso. Un mercato particolare, difficile da decifrare per via di alcune peculiarità come la vendita diretta tra privati, o la quota delle auto a km zero, che spesso sfuggono alle statistiche ufficiali. Secondo i dati elaborati da Quintegia, società leader in ricerca e analisi del settore automobilistico, nel 2012 le transazioni di auto usate — sia da privato a privato che da azienda a cliente — sono state 2 milioni 504mila. Nel 2011 erano state 2 milioni 798mila. Un calo del 10,5%, decisamente più limitato rispetto a quello del mercato del nuovo che, secondo il Centro Studi Promotor, nello stesso lasso di tempo ha sfiorato il 20%. D'altronde i due mercati sono complementari: quando sale uno scende l'altro. «Il mercato dell'usato rappresenta una grande opportunità piuttosto inespresa, in Lombardia come in tutta Italia — commenta Tommaso Bortolomiol, analista di Quintegia —. Sono poche, infatti, le concessionarie che da un lato hanno sviluppato un importante dipartimento dell'usato e dall'altro hanno lavorato su canali di approvvigionamento per assicurarsi un usato appetibile, magari sui mercati esteri, dove è più facile piazzare au-

to sportive e di lusso per via di una tassazione più leggera». Tra queste poche c'è sicuramente la Fratelli Giacomel di Assago, alle porte di Milano, concessionario multimarca che è riuscito ad attutire gli effetti della crisi. «Abbiamo mantenuto gli stessi numeri dell'anno scorso — dice Luca Mongini, manager del settore usato — quasi 900 auto vendute e fatturate. Abbiamo subito un lieve calo dopo settembre ma in termini numerici riusciremo a mantenere i nostri obiettivi, anche se magari è leggermente calata la fascia di prezzo ricercata dal cliente: dall'auto tra i 20 e i 30mila euro si è passati



a una fascia compresa tra i 10 e i 20mila euro». Complice la perdurante crisi economica, il mercato dell'usato ha conquistato nuovi «adepti», persone che prima compravano solo nuovo e ora invece sono costrette a ridurre il budget per un bene necessario ma non necessariamente di lusso come l'automobile. «Le concessionarie devono assolutamente investire sul settore usato — spiega ancora Bortolomiol — è qui che ricaricano la redditività necessaria a sostenere i costi. Se in passato pur di vendere il nuovo si svalutava il prodotto, adesso occorre mettere a valore anche il business dell'usato». Un business che tuttavia non è appannaggio esclusivo di concessionarie e rivenditori. Sempre secondo i dati Quintegia, infatti, l'anno scorso solo il 44% delle vendite nell'usato ha visto protagonisti gli operatori. Il 56% è avvenuto tra privati. E non è un caso che spopolino i siti internet, sia generalisti che dedicati, con annunci di auto usate. Un «libero mercato» su cui Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, ha qualcosa da eccepire. «Quando si compra un'automobile usata — commenta — più che l'auto stessa bisognerebbe guardare il venditore. L'acquisto da privato a privato non offre alcuna sicurezza mentre quando si compra da un concessionario la macchina deve avere 24 mesi di garanzia, che possono essere ridotti a 12 in caso di accordo tra le parti. Internet ha moltiplicato le possibilità d'acquisto per i clienti, ma ha anche ampliato il discorso delle truffe».

Mercato



I PARERI Vavassori (Anfia), Valente (Unrae), Pavan Bernacchi (Federauto)

Torino - «A novembre l'Europa registra il terzo segno positivo consecutivo - ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di Anfia - in termini di volumi immatricolati, tuttavia, si tratta del terzo record negativo, per questo mese, da quando Acea pubblica i dati, ovvero dal 2009. A trainare la classifica dei cinque principali mercati, sono ancora la Spagna, con una crescita a doppia cifra (+15,1%) e il Regno Unito (+7%). I quali, contrariamente alle previsioni di inizio anno e grazie alle misure di rilancio del comparto messe in campo dai rispettivi Governi, chiuderanno il 2013 su livelli superiori a quelli dell'anno precedente. Constativo negativo a novembre, invece, per i mercati tedesco (-2%), francese (-4%) e italiano (-4,5%), quest'ultimo stabilmente fermo in coda agli altri e in flessione da 27 mesi consecutivi. Questo trend va invertito puntando a un rilancio dell'industria automotive italiana attraverso scelte chiare, condivise e immediate, sulla base di un disegno di politica industriale a cui lavorare insieme al Governo e ai ministeri competenti, affinché l'Italia torni ad essere, nel panorama europeo, un Paese in cui le condizioni per fare industria automotive - dal mercato del lavoro ai costi di

produzione, alla burocrazia e alla tassazione - siano a sostegno e non di ostacolo».

Roma - «Nel contesto Europeo, l'Italia - afferma Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'Associazione delle Case automobilistiche estere - si avvia a chiudere il 2013 giusta intorno a 1,3 milioni di veicoli (circa il 7% in meno sul 2012), con un contributo negativo ai volumi europei. La Consulta Automotive ha appena iniziato i propri lavori, è - quindi - prematuro valutare quanto il segno positivo che attendiamo ormai da 42 lunghi mesi possa essere solo la conseguenza tecnica del confronto con un periodo di cali a doppia cifra, piuttosto che un miglioramento strutturale. L'Unrae è consapevole delle ridotte risorse a disposizione del Governo, tuttavia, per un settore così importante per l'economia italiana è necessario che ne vengano trovate di adeguate ad un piano di rilancio come quello che la Consulta dell'Automotive vuole perseguire».

Roma - «L'Italia grazie alla totale mancanza di strategie politiche e alla tassazione selvaggia continua ad essere fanalino di coda di un'Europa che a sua volta è fanalino di coda del mondo. La politica deve dare un segno di discontinuità andando in controtendenza rispetto a quanto fatto fino ad ora e cioè utilizzare il settore auto come bancomat - commenta Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto - A fronte di questo timido segnale europeo di ripresa, il mercato del 27 più Efta resta in territorio negativo con un complessivo negli 11 mesi di -2,6%. Da tempo chiediamo al Governo interventi concreti per il settore auto - prosegue il presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i marchi commercializzati in Italia di auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus - in particolare l'attuazione di politiche di defiscalizzazione per i privati e le aziende. Ripartire dal settore auto, che occupa 1.200.000 addetti, significa offrire un futuro al Paese».

REDAZIONE

ECOMOTIVE: ECONOMIA DELL'AUTOMOTIVE

Da crisi a Tsunami: vendute 750.000 vetture in meno

Lo stato di salute economica dell'automotive si fa sempre più insostenibile: da una parte i consumatori acquistano sempre meno veicoli e dall'altra le concessionarie e i rivenditori hanno da tempo problemi di sopravvivenza e le chiusure delle attività sono in aumento.

"Il nostro panel stimava un -9% rispetto allo stesso periodo dell'ottobre 2012" afferma Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto. "Questo, insieme ad altri dati raccolti dai concessionari ufficiali italiani, fa propendere il nostro Osservatorio a prevedere per fine 2013 un calo complessivo del -5%. I numeri non danno la misura esatta dello Tsunami che si è abbattuto sul settore. Stiamo vendendo 750.000 vetture in meno rispetto alla media degli ultimi 5 anni e questo si traduce, in primis, in centinaia di migliaia di posti di lavoro bruciati".

In questo momento molti lavoratori sono sostenuti dagli ammortizzatori sociali ma perdurando questo stato di cose passeranno a ingrossare le liste dei disoccupati. In un momento dove gli altri settori non offrono grandi prospettive di ricollocazione. Inoltre l'associazione, che rappresenta la distribuzione ufficiale di tutti i marchi commercializzati in Italia, fa presente come il nostro sia l'unico paese europeo che negli ultimi 3 anni ha bersagliato di tasse l'acquisto e l'utilizzo degli autoveicoli. "Alla crisi, che ha ridotto drasticamente i consumi in Italia," ha aggiunto Pavan Bernacchi "si è aggiunto l'attacco fiscale a suon di aumenti: bolli, pedaggi, superbolli per auto prestazioni, RC auto, accise, Iva, penalizzazione fiscalità auto aziendali. Questa ricetta italiana ha fatto sì che nel 2012 ci siamo classificati all'ultimo posto in Europa. È per questo che confidiamo molto nel tavolo presso il Ministero dello Sviluppo Economico, istituito dal ministro Flavio Zanonato con l'ausilio del sottosegretario Claudio De Vincenti. Preciso che non stiamo parlando di nuovi incentivi, ma di ricercare nuovi equilibri per ridare slancio alla domanda, mettere ordine nella tassazione e nella burocrazia e svecchiare il circolante".

L'attesa per provvedimenti in grado di risollevarlo il nostro mercato automotive è alta e bisogna agire in fretta per arginare un fenomeno che altrimenti potrebbe avere risvolti ben peggiori. Qualche segnale di attenzione arriva dalle istituzioni: si è insediata infatti a fine ottobre, al Ministero dello Sviluppo Economico, la Consulta Permanente dell'Automotive. Obiettivo dell'organismo dedicato all'automobile, quello di individuare possibili linee di intervento per la ripresa di un comparto duramente colpito dalla crisi e di particolare rilevanza per l'economia italiana.

"Al centro della discussione" spiega il Ministero dello Sviluppo Economico "un duplice problema: come allargare il mercato interno e come potenziare la capacità produttiva del comparto. Dopo un'analisi della situazione del settore sotto il profilo industriale e di mercato, e davanti a numeri che raccontano in maniera cruda le difficoltà, si è convenuto sulla necessità di allargare la platea degli interlocutori in funzione dei temi che, di volta in volta, la consulta affronterà, coinvolgendo così altre associazioni e stakeholder". All'incontro erano presenti gli attori della filiera Fiat, Anfia, Unrae, Federauto e Aci oltre al ministro per lo Sviluppo Economico Flavio Zanonato, il sottosegretario Claudio De Vincenti, in rappresentanza del Ministero dello Sviluppo Economico, i Ministeri dei Trasporti e dell'Istruzione e la Conferenza Unificata Stato-Regioni.

Paolo Castiglia

La denuncia di Federauto: l'Italia è l'unico paese europeo che negli ultimi 3 anni ha bersagliato di tasse l'acquisto e l'utilizzo degli autoveicoli invece di incentivare il loro acquisto e quindi lo svecchiamento del parco.

€ ECOMOTIVE €