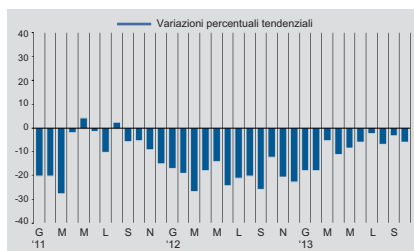




DATI E ANALISI

Mensile del Centro Studi Promotor

AUTO NUOVE



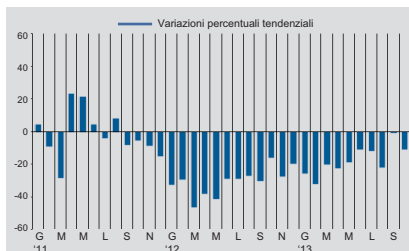
IN LOGORANTE ATTESA

Immatricolazioni

Gennaio- Ottobre 2013 **-8,02%**
 Ottobre 2013 **-5,6%**

a pagina 3

VEICOLI COMM.LI



DAL ROSSO AL ROSA

Consegne Italia

Gennaio-Ottobre 2013 **-16,7%**
 Ottobre 2013 **-11,0%**

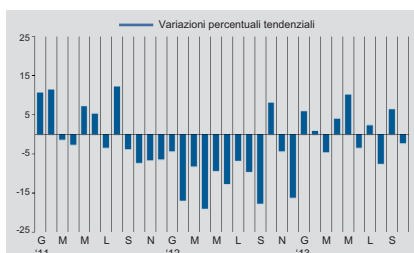
CARBURANTI

QUASI UN MILIARDO IN MENO AL FISCO

In ottobre i consumi di benzina sono calati del 3,5%, quelli di gasolio auto dell'1,2%. Dopo la pubblicazione del dato negativo sul Pil del terzo trimestre, il nuovo calo dei consumi di carburanti auto è un'ulteriore conferma che la ripresa dell'economia annunciata dal Governo non è iniziata neppure in ottobre.

(continua a pagina 8)

AUTO USATE



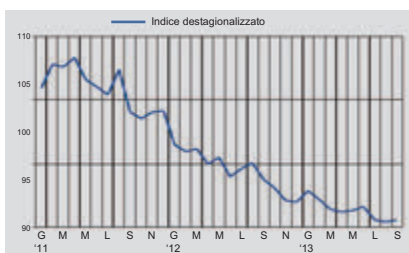
SEMPRE FIACCO

Trasferimenti di proprietà

Gennaio-Ottobre 2013 **+0,6%**
 Ottobre 2013 **-2,3%**

a pagina 6

CONGIUNTURA



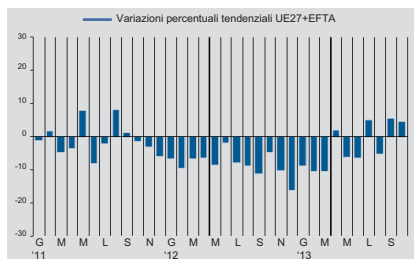
UN FILO DI SPERANZA

Produzione Industriale

Set '13 su Ago'13 **0,2%**
 Set '13 su Set '12 **-3,4%**

a pagina 12

MERCATO EUROPEO



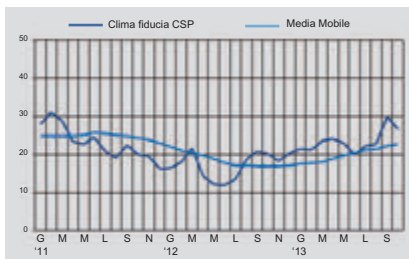
TENTATIVI DI RIPRESA

Immatricolazioni

Gennaio-Ottobre 2013 **-3,1%**
 Ottobre 2013 **+4,6%**

a pagina 9

INDICATORI



TUTTI IN CALO

Indicatori di fiducia settembre

Operatori auto
 Consumatori

↓
↓
a pagina 13

INDICE	
Mercato Italia	3
Inchiesta CSP auto nuove	4
Inchiesta CSP auto usate	6
Carburanti	8
Mercato europeo	9
Indagine speciale	11
Congiuntura	12
Indicatori di fiducia	13
Documenti	14

DATI E ANALISI
 Anno XX n. 227
 Direttore Responsabile:
Gian Primo Quagliano
 Registrazione del Tribunale di
 Bologna n. 6167 del 8/2/93
 Editore e redazione:
 Econometrica Srl
 Via U. Bassi, 7 - 40121 Bologna
 Tel. 051/271710 Fax 051/224800
 E-mail: info@centrostudipromotor.com



Leasys App.

Il noleggio a lungo termine si muove sulle tue dita.



Disponibile ora su
Apple Store e Android Market.

Facile da usare, immediata nelle soluzioni, gratuita per tutti i nostri clienti. Leasys App è l'applicazione dedicata al noleggio a lungo termine. È il modo più semplice per usufruire di tutti i servizi garantiti da Leasys oggi e integrarli periodicamente con nuove funzioni e utilità. Direttamente dal tuo smartphone, muovendo un dito sul tuo touch screen.

MENTRE NON SI CONCRETIZZA L'INVERSIONE DI TENDENZA PER L'ECONOMIA
SVANISCE LA PROSPETTIVA DI UN INIZIO DI RIPRESA PER L'AUTO GIÀ NEL 2013

In ottobre in Italia le immatricolazioni sono state 110.841 con un calo sullo stesso mese del 2012 del 5,6%, che fa scendere la previsione per l'intero 2013 intorno a 1.300.000 unità, livello estremamente depresso che riporta il nostro mercato sui valori della seconda metà degli anni '70. Con il calo di ottobre svanisce la prospettiva di una ripresina del mercato dell'auto italiano già nel 2013, prospettiva legata essenzialmente ad un analogo recupero del quadro economico generale. Come è noto, autorevoli esponenti governativi, a metà estate, avevano ipotizzato che si stesse concretizzando una inversione di tendenza per l'economia italiana dopo la nuova forte caduta verificatasi a partire dall'estate 2011, ma così non è stato. In effetti, secondo gli ultimi dati attualmente disponibili, anche i deboli segnali positivi emersi a metà anno sono stati spazzati via. Questi segnali positivi riguardavano essenzialmente la produzione industriale, l'occupazione e gli indicatori di fiducia. L'indice della produzione industriale, in forte caduta dal settembre 2011, aveva fatto registrare piccole crescite in maggio (+0,1%) e giugno (+0,2%), ma è tornato a calare in luglio (-1%) e in agosto (-0,3%). Il tasso di disoccupazione in giugno era sceso a 12,1% (da 12,2% di maggio) e in luglio era rimasto fermo a

12,1%, ma in agosto è risalito a 12,4% e in settembre a 12,5%. Gli indicatori di fiducia degli operatori e dei consumatori dell'Istat, infine, dopo aver suscitato attese di ripresa virando in positivo tra giugno e luglio, in ottobre sono nuovamente in calo. Sul "morale" di consumatori e operatori hanno inciso con ogni probabilità le ultime vicende politiche e il fatto che, condizionato dalla sua maggioranza troppo ampia, il Governo ha presentato una legge di stabilità che ha scontentato tutti e che non è certo in grado di dare impulso ad una ripresa, proprio mentre in Italia e in Europa prendono corpo timori di deflazione chiaramente collegabili agli effetti delle politiche economiche imposte nella zona Euro. Per il 2013 non si può dunque parlare di ripresa dell'economia, né vi può essere quindi ripresa per il mercato dell'auto, dato che la crisi economica in atto, non è l'unico, ma è sicuramente il principale fattore di freno della domanda di autovetture. Non si può pensare inoltre che un qualche stimolo venga agli acquisti di auto dall'attenuarsi dell'impatto negativo degli altri fattori di freno (demonizzazione dell'auto, criminalizzazione degli automobilisti, caro-carburanti, caro-assicurazioni, difficoltà del credito ed eccesso di tassazione) perché su questo fronte non vi sono novità.

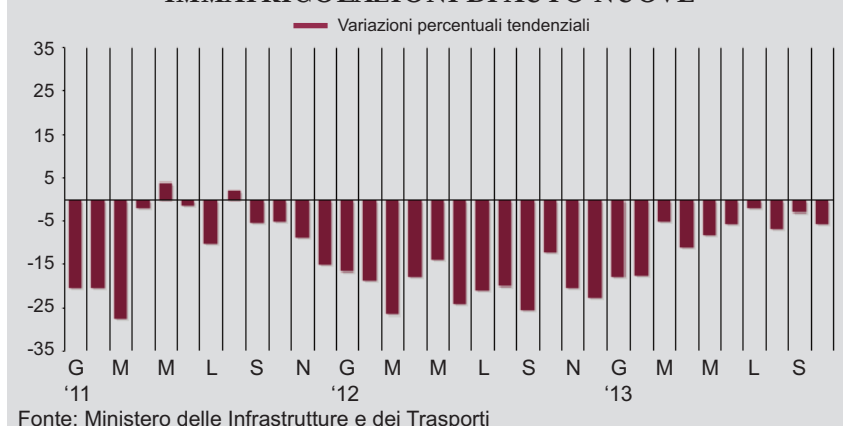
IMMATRICOLAZIONI OTTOBRE

MARCA	2013	2012	13/12
FIAT	23.690	24.856	-4,69
VOLKSWAGEN	8.830	10.082	-12,42
FORD	7.103	7.856	-9,59
RENAULT	6.514	4.355	49,58
OPEL	5.705	6.076	-6,11
PEUGEOT	5.625	7.074	-20,48
TOYOTA	5.217	4.649	12,22
LANCIA/CHRYSLER	4.607	5.468	-15,75
CITROEN	4.475	5.616	-20,32
AUDI	4.023	4.141	-2,85
MERCEDES	3.785	3.555	6,47
NISSAN	3.613	4.212	-14,22
BMW	3.433	3.646	-5,84
HYUNDAI	3.129	3.551	-11,88
CHEVROLET	2.581	2.328	10,87
KIA	2.550	2.854	-10,65
ALFA ROMEO	2.346	3.339	-29,74
DACIA	2.174	2.245	-3,16
SMART	1.833	1.865	-1,72
MINI	1.582	1.655	-4,41
SUZUKI	1.392	1.276	9,09
VOLVO	1.134	1.277	-11,20
LAND ROVER	1.061	1.119	-5,18
SKODA	912	674	35,31
SEAT	829	967	-14,27
JEEP	530	479	10,65
MAZDA	465	333	39,64
HONDA	355	422	-15,88
SUBARU	299	306	-2,29
PORSCHE	298	251	18,73
MITSUBISHI	266	257	3,50
LEXUS	104	87	19,54
JAGUAR	59	59	0,00
MASERATI	34	12	183,33
DR MOTOR	23	49	-53,06
FERRARI	7	12	-41,67
DAIHATSU	6	112	-94,64
LAMBORGHINI	1	5	-80,00
ALTRE	251	277	-9,39
TOTALE	110.841	117.397	-5,58

IMMATRICOLAZIONI GEN-OTT

MARCA	2013	2012	13/12
FIAT	240.282	253.344	-5,16
VOLKSWAGEN	88.996	99.819	-10,84
FORD	74.538	85.945	-13,27
OPEL	59.711	68.543	-12,89
RENAULT	56.228	50.759	10,77
PEUGEOT	53.008	59.246	-10,53
CITROEN	50.629	60.556	-16,39
TOYOTA	48.463	62.070	-21,92
LANCIA/CHRYSLER	45.570	45.580	-0,02
AUDI	41.060	44.539	-7,81
NISSAN	40.295	42.196	-4,51
MERCEDES	38.263	35.898	6,59
BMW	35.598	35.699	-0,28
HYUNDAI	33.003	37.273	-11,46
ALFA ROMEO	27.385	36.965	-25,92
KIA	25.887	23.151	11,82
DACIA	22.817	22.257	1,29
CHEVROLET	22.703	27.304	-16,85
SMART	17.267	19.007	-9,15
MINI	14.517	15.283	-5,01
SUZUKI	11.406	12.461	-8,47
VOLVO	10.937	12.510	-12,57
LAND ROVER	10.903	10.784	1,10
SKODA	8.984	8.574	4,78
SEAT	8.462	9.177	-7,79
JEEP	4.889	5.489	-10,93
MAZDA	4.008	3.641	10,08
HONDA	3.565	4.712	-24,34
SUBARU	2.674	3.022	-11,52
MITSUBISHI	2.317	3.218	-28,00
PORSCHE	2.302	2.969	-22,47
JAGUAR	872	1.023	-14,76
LEXUS	845	988	-14,47
DR MOTOR	407	620	-34,35
DAIHATSU	312	1.261	-75,26
MASERATI	182	102	78,43
FERRARI	173	231	-25,11
LAMBORGHINI	48	56	-14,29
ALTRE	2.014	1.928	4,46
TOTALE	1.111.520	1.208.470	-8,02

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE



DOPO IL MIGLIORAMENTO DI SETTEMBRE, IN LIEVE PEGGIORAMENTO IL QUADRO DI OTTOBRE
FRENANO AFFLUENZA E ORDINI; STABILI (E CAUTE) LE ATTESE

Dopo il lieve miglioramento registrato in settembre torna a peggiorare (sia pure in misura contenuta) il quadro dei giudizi espresso dai concessionari sui principali aspetti della loro attività. Al di là delle oscillazioni momentanee dei giudizi e degli umori dei concessionari il quadro di fondo resta comunque fortemente negativo. E come potrebbe non esserlo se il mercato è sceso ai livelli della metà degli anni '70 e le prospettive di ripresa appaiono incerte, lontane e problematiche. Vediamo qui di seguito i giudizi espressi sui principali aspetti oggetto di rilevazione.

AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM.

L'affluenza nelle show room, elemento di particolare interesse perché è il primo ad indicare possibili mutamenti di orientamento del consumatore in ottobre è in peggioramento rispetto al mese precedente. Tra settembre e ottobre la quota di operatori che giudicavano alto il livello dell'afflusso di potenziali interessati all'acquisto è sceso dall'8% al 4%. E' scesa anche dal 37% al 29% la percentuale di indicazioni di nor-

malità, mentre è salita dal 55% al 67% la percentuale di operatori che segnalano alta affluenza di visitatori. Il saldo scende a -63 da -47 di settembre, ma è comunque decisamente migliore dei saldi di agosto (-72), di luglio (-88) e di giugno (-84).

ORDINI. Anche per gli ordini si registra una battuta d'arresto. La quota di coloro che indicano alti livelli di acquisizione tra settembre e ottobre scende dal 4% al 3%. Le segnalazioni di normalità scendono dal 32% al 21% e quelle di livelli bassi salgono dal 64% al 73%. Il saldo scende da -60 di settembre a -73 di ottobre, ma si mantiene comunque superiore alla media dell'anno.

GIACENZE. Il ottobre si registra un marginale appesantimento delle giacenze di auto nuove invendute. In settembre le giacenze erano alte per il 24% degli operatori, in ottobre la percentuale corrispondente è del 29%. Tra i due mesi le indicazioni di normalità restano invece sostanzialmente stabili (54% in settembre e 53% in ottobre) mentre le indicazioni di bassi livelli scendono dal

22% al 18%. Il saldo è pari a 11 contro 2 di settembre e 12 di agosto.

REDDITIVITÀ. Sempre estremamente negativi i giudizi sulla remuneratività delle vendite con un lieve peggioramento rispetto a settembre. Tra i due mesi le indicazioni di normalità delle redditività scendono dal 12% al 10%, mentre quelle negative salgono dall'88% al 90%. E' del tutto evidente che, data la situazione, i concessionari devono fare grandi sforzi per realizzare volumi di vendita comunque insufficienti e ciò attraverso pratiche costose come i km zero, gli sconti, le sopravvalutazioni dell'usato, ecc.

PREVISIONI. Restano comunque sostanzialmente stabili le attese a tre-quattro mesi sull'evoluzione del mercato. Insignificante è la quota di operatori che si attende un'aumento di domanda (3% in settembre e 2% in ottobre). Molto importante è invece la percentuale di operatori che indicano stabilità rispettivamente nei due mesi 59% e 60% e stabili al 38% restano in entrambi i mesi le attese negative.

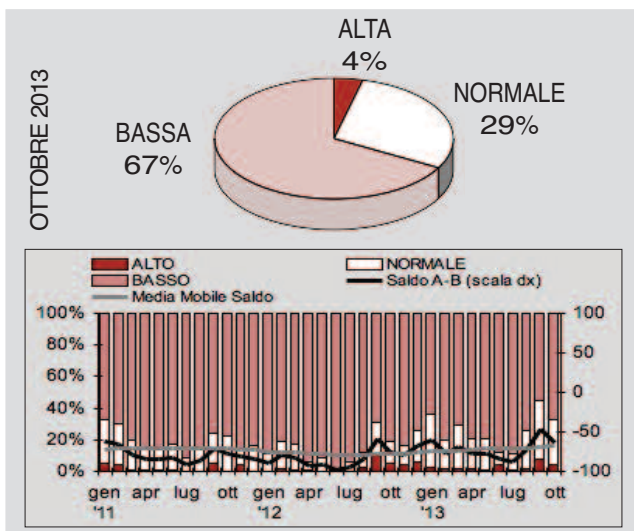
VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI - INCHIESTA C.S.P. AUTO NUOVE

	LIVELLO ATTUALE(*)								PREVISIONI(**)															
	Affluenza S.R.				Ordini				Redditività				Giacenze				Consegne				Prezzi			
	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	S	D	S	A	S	D	S
O 2012	5	14	81	-76	3	12	85	-82	0	4	96	-96	32	53	15	17	8	37	55	-47	7	72	21	-14
N	4	12	84	-80	2	11	87	-85	0	8	92	-92	32	47	21	11	6	38	56	-50	7	71	22	-15
D	6	20	74	-68	4	9	87	-83	0	5	95	-95	34	54	12	22	4	47	49	-45	24	64	12	12
G 2013	3	33	64	-61	2	11	87	-85	0	9	91	-91	31	53	16	15	9	50	41	-32	15	63	22	-7
F	2	18	80	-78	4	8	88	-84	0	5	95	-95	22	65	13	9	6	46	48	-42	7	75	18	-11
M	2	27	71	-69	3	21	76	-73	0	9	91	-91	27	56	17	10	2	55	43	-41	9	66	25	-16
A	2	19	79	-77	2	15	83	-81	0	15	85	-85	23	59	18	5	4	57	39	-35	12	67	21	-9
M	1	20	79	-78	1	12	87	-86	0	10	90	-90	28	53	19	9	7	50	43	-36	6	75	19	-13
G	4	8	88	-84	3	11	86	-83	0	12	88	-88	30	48	22	8	2	42	56	-54	8	67	25	-17
L	1	10	89	-88	1	14	85	-84	0	9	91	-91	37	47	16	21	5	51	44	-39	4	73	23	-19
A	2	24	74	-72	1	13	86	-85	0	6	94	-94	27	58	15	12	7	56	37	-30	8	72	20	-12
S	8	37	55	-47	4	32	64	-60	0	12	88	-88	24	54	22	2	3	59	38	-35	14	65	21	-7
O	4	29	67	-63	3	21	76	-73	0	10	90	-90	29	53	18	11	2	60	38	-36	7	74	19	-12

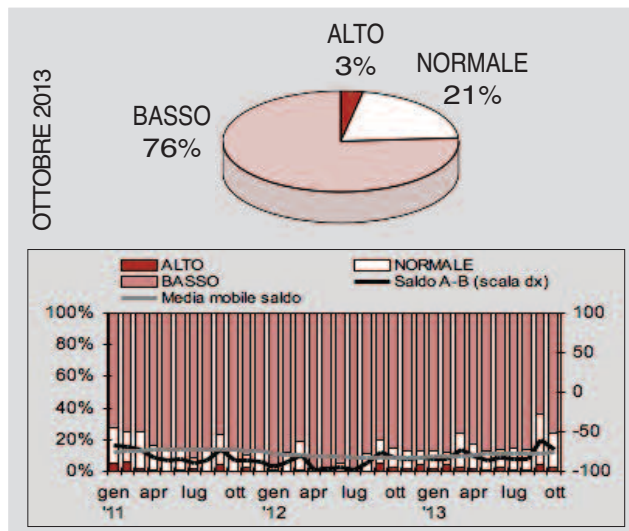
(*) A=alto N=normale B=basso S=saldo

(**) A=aumento S=stabilità D=diminuzione S=saldo

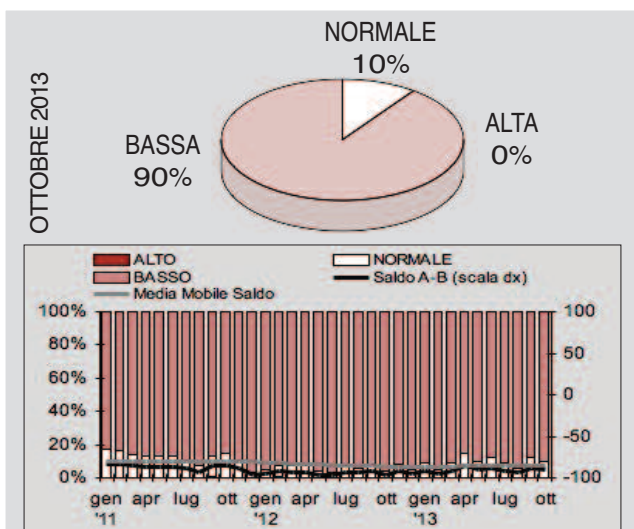
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



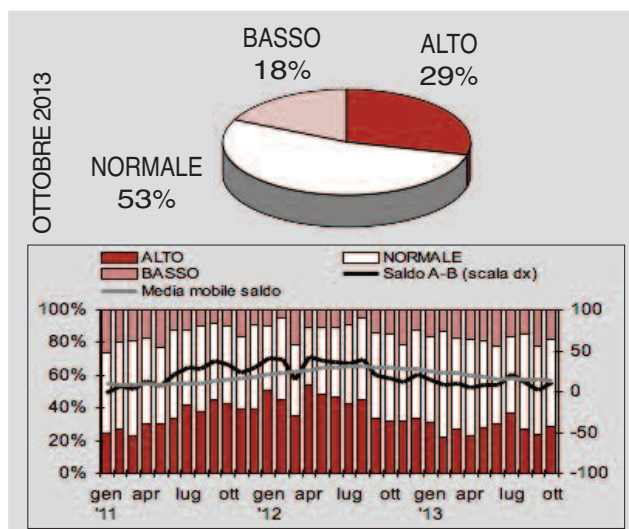
LIVELLO ORDINI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



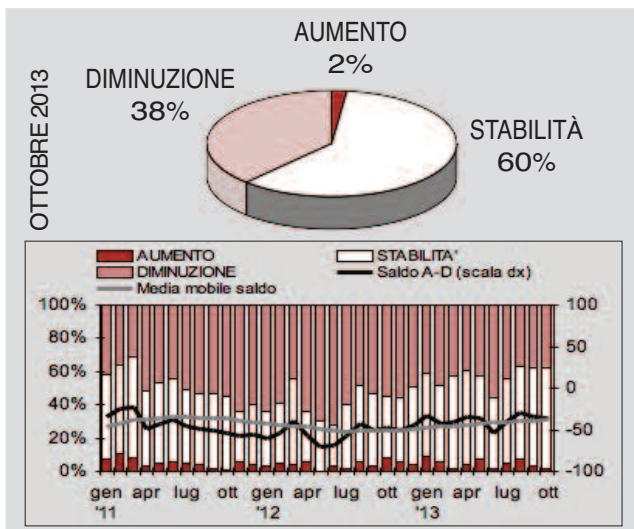
REDDITIVITÀ
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



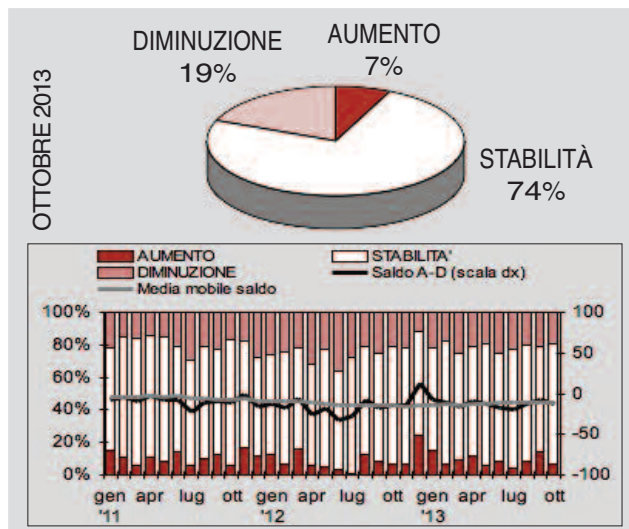
LIVELLO GIACENZE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI PREZZI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



IN LIEVE PEGGIORAMENTO ANCHE IL QUADRO DELL'USATO

CONSEGNE E AFFLUENZA IN CALO, PREVISIONI IN RIDIMENSIONAMENTO

Senza infamia e senza lode il mercato dell'usato in ottobre. I trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture sono stati 407.005 con un calo del 2,27%, mentre il consuntivo dei primi dieci mesi chiude a quota 3.446.888 con un incremento dello 0,59%. La situazione drammatica del mercato del nuovo non sta certo stimolando il mercato dell'usato, che non perde terreno rispetto al 2012, ma si mantiene comunque su livelli non particolarmente interessanti. Dall'inchiesta congiunturale condotta a fine ottobre vengono indicazioni in lieve peggioramento rispetto alla situazione di settembre. Vediamo qui di seguito le principali risultanze dell'inchiesta.

CONSEGNE. Stabile e poco significativa la quota di operatori che dichiarano alti volumi di attività (6% in settembre e 5% in ottobre). In deciso calo invece le dichiarazioni di normalità della situazione. In settembre si esprimeva in questo senso il 56% degli interpellati, in ottobre la percentuale corrispondente scende al 43%. Aumentano invece le indicazioni negative che passano dal 38%

di settembre al 52% di ottobre. Netto il peggioramento del saldo (da -32 a -47).

GIACENZE. Come accade già da qualche mese, in un quadro di prevalente normalità i concessionari segnalano una certa carenza di giacenze. In settembre l'11% dichiarava alti livelli di giacenze. In ottobre la quota corrispondente resta sullo stesso livello. Tra i due mesi salgono invece dal 53% al 64% le indicazioni di normalità e scendono dal 36% al 25% quelle sulle indicazioni di bassi volumi di immobilizzo. Il saldo sale da -25 a -14.

REDDITIVITÀ. La redditività delle vendite si conferma migliore rispetto a quella del nuovo e in lieve peggioramento rispetto a settembre. Scende infatti da 4% a 0% la quota di operatori che indicano redditività elevata, mentre sale dal 38% al 40% la percentuale di indicazioni di normalità e scende dal 58% al 60% l'indicazione di insufficiente remuneratività. Il saldo è -60 contro -54 di settembre, ma è comunque migliore della media dell'anno.

AFFLUENZA NEGLI SPAZI ESPOSITIVI. Frena in ottobre anche l'affluenza di potenziali acquirenti negli spazi espositivi dei concessionari. Tra settembre e ottobre le dichiarazioni di alta affluenza scendono dal 9% al 6%, quelle di normalità passano dal 58% al 50% e quelle negative salgono dal 33% al 44%. Il saldo è pari a -38 contro -24 di settembre, ma è comunque decisamente migliore della media dell'anno.

LIVELLO DEI PREZZI. Le indicazioni sui livelli dei prezzi mettono in luce una sostanziale tenuta con una tendenza abbastanza chiara al calo delle quotazioni. In ottobre i prezzi sono stati giudicati alti dal 4% degli operatori, mentre il 60% li ha indicati su livelli normali e il 36% li ha valutati bassi.

PREVISIONI. Un certo peggioramento si rileva nelle attese a tre-quattro mesi. Sostanzialmente invariate le attese di aumenti (5% in settembre e 6% in ottobre), scendono invece dal 78% al 69% le attese di stabilità e salgono dal 17% al 25% le valutazioni negative.

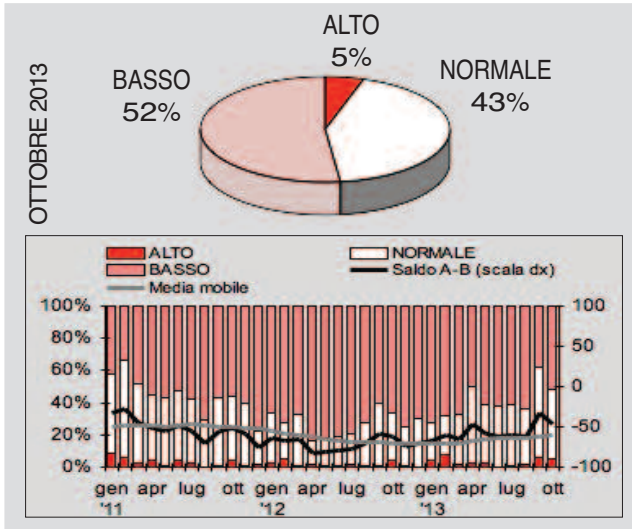
VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI - INCHIESTA C.S.P. AUTO USATE

	LIVELLO ATTUALE(*)												PREVISIONI(**)											
	Consegne				Affluenza S.R.				Giacenze				Redditività				Consegne				Prezzi			
	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	S	D	S	A	S	D	S
O 2012	4	30	66	-62	3	40	57	-54	28	54	18	10	0	37	63	-63	10	54	36	-26	8	60	32	-24
N	1	24	75	-74	3	22	75	-72	30	50	20	10	1	23	76	-75	11	49	40	-29	7	58	35	-28
D	0	30	70	-70	1	30	69	-68	20	63	17	3	0	28	72	-72	8	65	27	-19	3	63	34	-31
G 2013	4	24	72	-68	6	27	67	-61	25	58	17	8	0	29	71	-71	9	63	28	-19	6	53	41	-35
F	8	24	68	-60	9	31	60	-51	22	56	22	0	3	31	66	-63	8	65	27	-19	8	64	28	-20
M	2	31	67	-65	1	37	62	-61	16	59	25	-9	0	33	67	-67	9	66	25	-16	1	68	31	-30
A	3	47	50	-47	2	48	50	-48	17	56	27	-10	0	43	57	-57	9	70	21	-12	5	69	26	-21
M	3	36	61	-58	2	41	57	-55	20	51	29	-9	1	47	52	-51	10	66	24	-14	6	54	40	-34
G	0	38	62	-62	2	30	68	-66	15	54	31	-16	0	30	70	-70	5	63	32	-27	3	67	30	-27
L	1	38	61	-60	1	42	57	-56	26	55	19	7	2	31	67	-65	8	66	26	-18	2	61	37	-35
A	2	34	64	-62	2	41	57	-55	16	54	30	-14	1	28	71	-70	9	66	25	-16	4	68	28	-24
S	6	56	38	-32	9	58	33	-24	11	53	36	-25	4	38	58	-54	5	78	17	-12	6	64	30	-24
O	5	43	52	-47	6	50	44	-38	11	64	25	-14	0	40	60	-60	6	69	25	-19	3	75	22	-19

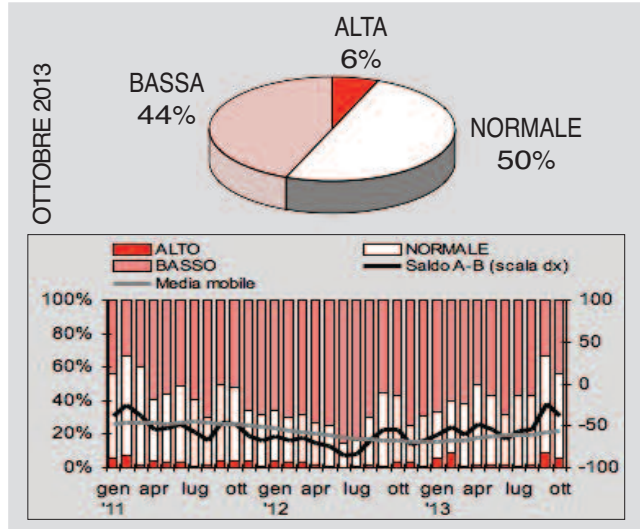
(*) A=alto N=normale B=basso S=saldo

(**) A=aumento S=stabilità D=diminuzione S=saldo

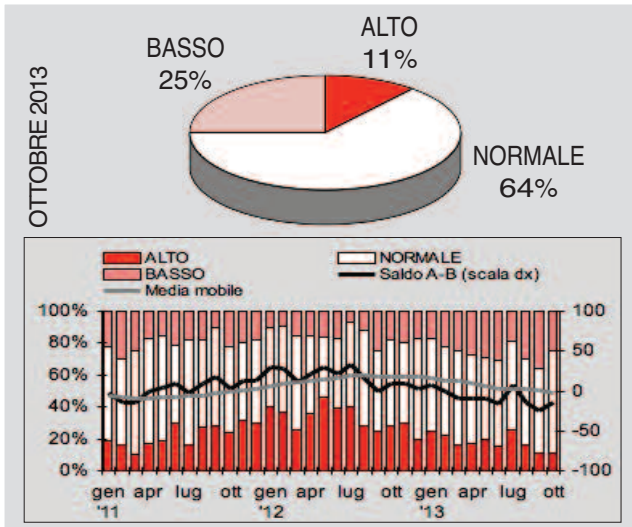
LIVELLO CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



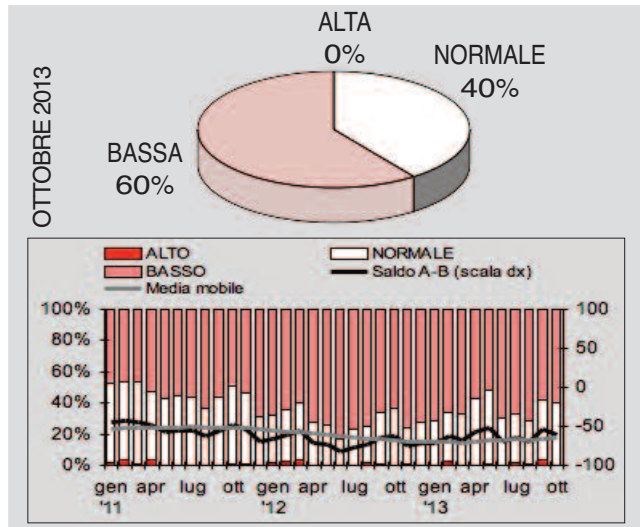
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



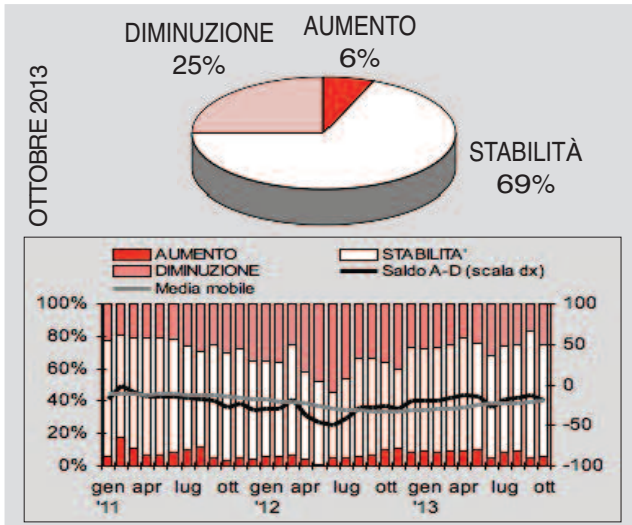
LIVELLO GIACENZE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



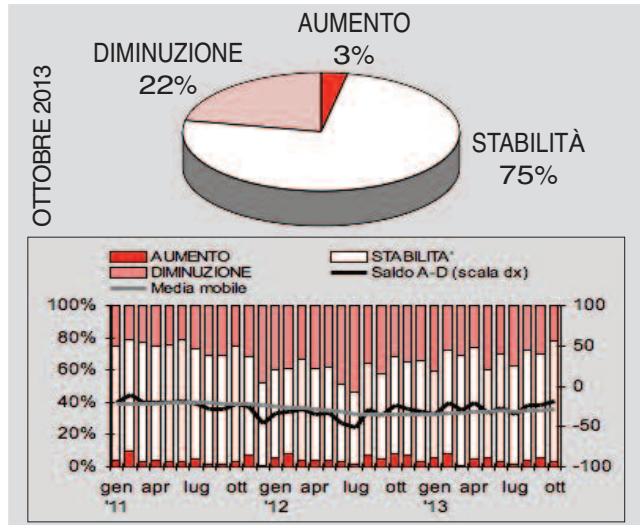
REDDITIVITÀ
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI PREZZI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



**È SEMPRE EFFETTO LAFFER PER BENZINA E GASOLIO
CARBURANTI: CALA TUTTO GETTITO COMPRESO**

(segue da pagina 1) Vi è infatti una chiara correlazione tra i consumi di carburante e i volumi dell'attività economica. Con il calo di ottobre la spesa degli italiani per i carburanti per autotrazione nei primi dieci mesi dell'anno si attesta a quota 53,197 miliardi. Una cifra di sicuro rilievo, ma inferiore

di 3,536 miliardi al dato corrispondente del 2012. In termini percentuali la contrazione è del 6,2%. Negativo è anche l'andamento delle due grandi voci tra cui si distribuisce la spesa complessiva e cioè il carico fiscale (55,9%) e la componente industriale (44,1%). Entrambi queste voci sono in calo. Nelle casse del-

l'Erario dai carburanti per autotrazione sono affluiti nei primi dieci mesi dell'anno 29,729 miliardi con un calo di 960 milioni sul 2012 (-3,1%). Più consistente il calo della componente industriale che a fine ottobre ha toccato quota 23,468 miliardi con un calo sul gennaio-ottobre 2012 del 9,9%.

BENZINA

ANNI	CONSUMI miliardi di litri	var. %	SPESA miliardi di euro	var. %	IMPOSTE miliardi di euro	var. %	COMP. IND.LE miliardi di euro	var. %
1999	23,6	-	22,6	-	16,5	-	6,1	-
2000	22,4	-4,9	24,3	7,5	15,7	-4,5	8,6	39,9
2001	22,1	-1,7	23,2	-4,5	15,4	-2,1	7,8	-8,9
2002	21,5	-2,6	22,5	-3,1	15,4	-0,3	7,1	-8,7
2003	20,9	-2,8	22,1	-1,8	15,0	-2,5	7,1	-0,1
2004	19,7	-5,7	22,2	0,4	14,7	-2,0	7,5	5,4
2005	18,2	-7,5	22,2	0,3	14,0	-4,9	8,3	10,5
2006	17,1	-5,9	22,0	-0,8	13,3	-4,4	8,7	5,1
2007	16,1	-6,1	20,9	-5,1	12,6	-5,9	8,4	-3,9
2008	14,9	-7,2	20,6	-1,3	11,9	-5,5	8,8	5,0
2009	14,4	-3,9	17,7	-14,1	11,1	-6,9	6,7	-23,9
2010	13,5	-5,9	18,4	3,8	10,7	-3,3	7,7	15,5
2011	12,7	-6,0	19,7	7,2	10,9	2,0	8,8	14,4
2012	11,3	-10,8	20,3	2,7	11,7	6,8	8,6	-2,3
2013: gen-ott	9,1	-5,1 (*)	15,9	-7,2 (*)	9,4	-4,4 (*)	6,5	-11,0 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-ott 2013

GASOLIO

ANNI	CONSUMI miliardi di litri	var. %	SPESA miliardi di euro	var. %	IMPOSTE miliardi di euro	var. %	COMP. IND.LE miliardi di euro	var. %
1999	21,6	-	16,4	-	11,4	-	5,0	-
2000	22,1	2,1	19,7	20,0	11,7	3,0	8,0	58,1
2001	24,2	9,8	21,0	6,9	12,8	9,4	8,2	3,1
2002	25,6	5,7	21,9	4,1	14,0	8,9	7,9	-3,4
2003	26,9	5,1	23,6	7,7	14,8	5,9	8,8	10,9
2004	28,7	6,7	27,0	14,5	16,0	8,4	11,0	24,6
2005	29,4	2,3	32,6	20,7	17,5	9,1	15,1	37,7
2006	30,6	3,9	35,6	9,1	18,5	6,0	17,0	12,6
2007	31,5	3,1	36,7	3,2	19,3	4,3	17,4	2,0
2008	31,3	-0,5	42,1	14,8	20,3	4,8	21,9	26,0
2009	30,6	-2,5	33,1	-21,4	18,5	-9,0	14,7	-32,9
2010	30,5	0,0	37,1	12,0	19,1	3,4	18,0	22,7
2011	30,8	0,8	44,5	20,1	21,6	13,0	23,0	27,6
2012	27,6	-10,4	47,1	5,6	24,9	15,2	22,2	-3,3
2013: gen-ott	22,5	-3,2 (*)	37,3	-5,8 (*)	20,4	-2,5 (*)	16,9	-9,4 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-ott 2013

BENZINA E GASOLIO

ANNI	CONSUMI miliardi di litri	var. %	SPESA miliardi di euro	var. %	IMPOSTE miliardi di euro	var. %	COMP. IND.LE miliardi di euro	var. %
1999	45,2	-	39,0	-	27,8	-	11,1	-
2000	44,5	-1,6	44,0	12,8	27,5	-1,4	16,5	48,2
2001	46,3	4,0	44,2	0,6	28,2	2,8	16,0	-3,1
2002	47,1	1,7	44,4	0,3	29,3	3,9	15,1	-6,0
2003	47,8	1,5	45,7	2,9	29,8	1,5	15,9	5,7
2004	48,4	1,3	49,2	7,7	30,7	3,2	18,5	16,0
2005	47,6	-1,7	54,8	11,5	31,4	2,4	23,4	26,6
2006	47,7	0,2	57,6	5,1	31,9	1,4	25,7	10,0
2007	47,6	-0,2	57,6	0,0	31,9	0,0	25,7	0,0
2008	46,3	-2,8	62,8	9,0	32,1	0,8	30,6	19,2
2009	44,9	-3,0	50,8	-19,0	29,5	-8,2	21,3	-30,4
2010	44,0	-1,9	55,5	9,1	29,8	0,9	25,7	20,4
2011	43,5	-1,3	64,3	15,8	32,5	9,1	31,8	23,7
2012	38,9	-10,5	67,4	4,7	36,5	12,4	30,9	-3,0
2013: gen-ott	31,5	-3,8 (*)	53,2	-6,2 (*)	29,7	-3,1 (*)	23,5	-9,9 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-ott 2013

Fonte: elaborazioni Centro Studi Promotor su dati del Ministero dello Sviluppo Economico

DOPO LA CRESCITA DI SETTEMBRE, MIGLIORA ANCHE L'EUROZONA

UN ALTRO PICCOLO SEGNALE POSITIVO DAL MERCATO EUROPEO DELL'AUTO

Dopo il segnale positivo di settembre, anche ottobre fa registrare una moderata crescita nelle immatricolazioni di autovetture nell'UE. Nei 27 mercati nazionali per i quali l'Acea ha diffuso i dati sono state immatricolate 1.004.935 autovetture con un incremento del 4,7% su ottobre 2012. Questo positivo risultato consente di contenere le perdite nel bilancio dei primi dieci mesi che chiude così con un calo del 3,1%. Se, come sembra possibile, la tendenza positiva continuerà nei prossimi due mesi il consuntivo dell'intero 2013 si chiuderà con un volume di immatricolazioni non molto inferiore a quello del 2012, anno in cui nell'Unione Europea le auto immatricolate furono 12.053.904.

Il recupero di ottobre è piuttosto diffuso e riguarda infatti ben 20 dei paesi per i quali l'Acea ha comunicato i dati. In particolare, positivi sono quattro dei cinque maggiori mercati dell'area. In Francia vi è una crescita del 2,6%, in Germania del 2,3%, nel Regno Unito del 4% e in Spagna l'incremento è di ben il 34,4% per effetto di un robusto piano di incentivi a sostegno della domanda privata. Purtroppo tra i paesi in recupero manca l'Italia, dove le immatricolazioni hanno fatto registrare in ottobre un calo del 5,6% e il mercato si avvia a chiudere il 2013 con un volume di vendite sicu-

mente inferiore a 1.300.000 e quindi con un calo sui livelli ante-crisi del 45%. Nei dati dell'Acea vi sono da segnalare altre due novità di un certo rilievo. Come è noto, da molto tempo il mercato dell'Unione Europea procede a due velocità. La zona Euro, fortemente penalizzata dalle politiche di austerità, fa registrare consistenti perdite, mentre cresce il complesso dei paesi che non hanno adottato l'euro. Quest'area beneficia infatti di una domanda di autovetture in espansione con tassi sostanzialmente in linea con quelli che si registrano sul mercato mondiale che continua ad essere in pieno sviluppo. In ottobre tuttavia, dall'elaborazione condotta dal Centro Studi Promotor sui dati dell'Acea, emerge che il recupero delle immatricolazioni nell'Unione Europea ha interessato, non solo i paesi senza euro (+5,3%), ma anche quelli della zona euro (+4,5%), con l'eccezione, come abbiamo visto, dell'Italia.

Un altro elemento che emerge dai dati di ottobre è l'interruzione della tendenza ad una certa concentrazione della domanda sui marchi premium. La quota di Audi, Bmw, Mercedes e Jaguar/Land Rover, che era salita dal 16,3% al 17,1% tra i primi dieci mesi del 2012 e i primi dieci mesi del 2013, in ottobre, nel confronto con lo stesso mese del 2012, scende dal 16,6% al 16,4%.

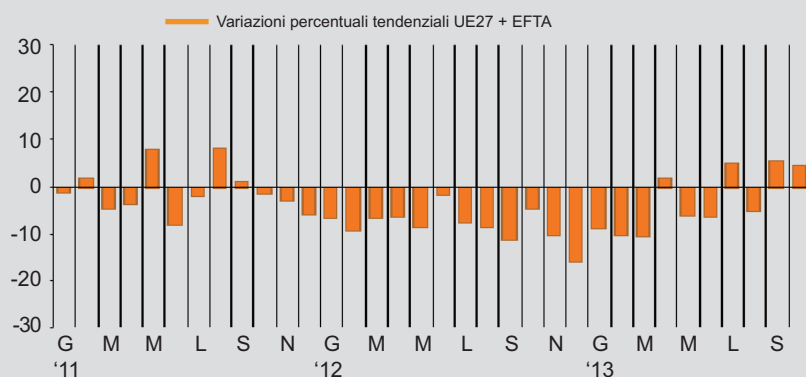
IMMATRICOLAZIONI OTTOBRE

PAESI	2013	2012	13/12
AUSTRIA	26.743	26.322	+1,6
BELGIO	39.490	41.846	-5,6
BULGARIA	1.687	1.512	+11,6
CIPRO	524	795	-34,1
REP. CECA	15.346	15.963	-3,9
DANIMARCA	16.871	15.217	+10,9
ESTONIA	1.791	1.474	+21,5
FINLANDIA	9.093	8.191	+11,0
FRANCIA	166.495	162.335	+2,6
GERMANIA	265.441	259.529	+2,3
GRECIA	4.971	5.111	-2,7
UNGHERIA	5.125	4.045	+26,7
IRLANDA	1.696	1.658	+2,3
ITALIA	110.841	117.397	-5,6
LETTONIA	1.161	1.001	+16,0
LITUANIA	1.195	1.190	+0,4
LUSSEMBURGO	4.499	4.454	+1,0
OLANDA	36.784	26.775	+37,4
POLONIA	26.369	22.108	+19,3
PORTOGALLO	9.073	7.387	+22,8
ROMANIA	5.594	6.782	-17,5
SLOVACCHIA	6.599	4.796	+37,6
SLOVENIA	4.600	3.738	+23,1
SPAGNA	60.301	44.873	+34,4
SVEZIA	25.332	24.028	+5,4
REGNO UNITO	157.314	151.252	+4,0
UE 27	1.004.935	959.779	+4,7
UE 15	934.944	896.375	+4,3
UE 11	69.991	63.404	+10,4
ISLANDA	467	519	-10,0
NORVEGIA	12.893	12.413	+3,9
SVIZZERA	26.626	26.555	+0,3
EFTA	39.986	39.487	+1,3
UE27+EFTA	1.044.921	999.266	+4,6
UE15+EFTA	974.930	935.862	+4,2

IMMATRICOLAZIONI GEN-OTT

PAESI	2013	2012	13/12
AUSTRIA	274.854	293.212	-6,3
BELGIO	428.961	428.579	+0,1
BULGARIA	15.585	15.764	-1,1
CIPRO	5.961	9.687	-38,5
REP. CECA	135.500	147.022	-7,8
DANIMARCA	152.042	143.769	+5,8
ESTONIA	16.959	14.790	+14,7
FINLANDIA	90.064	97.129	-7,3
FRANCIA	1.476.308	1.593.844	-7,4
GERMANIA	2.482.460	2.618.327	-5,2
GRECIA	48.984	50.649	-3,3
UNGHERIA	46.173	43.366	+6,5
IRLANDA	73.395	78.375	-6,4
ITALIA	1.111.520	1.208.470	-8,0
LETTONIA	8.924	8.996	-0,8
LITUANIA	10.088	10.380	-2,8
LUSSEMBURGO	40.525	43.544	-6,9
OLANDA	338.589	453.997	-25,4
POLONIA	239.386	228.507	+4,8
PORTOGALLO	88.459	81.817	+8,1
ROMANIA	46.667	55.910	-16,5
SLOVACCHIA	53.679	58.641	-8,5
SLOVENIA	44.353	42.445	+4,5
SPAGNA	606.736	600.237	+1,1
SVEZIA	218.397	227.739	-4,1
REGNO UNITO	1.952.238	1.771.861	+10,2
UE 27	10.006.807	10.327.057	-3,1
UE 15	9.383.532	9.691.549	-3,2
UE 11	623.275	635.508	-1,9
ISLANDA	6.685	6.890	-3,0
NORVEGIA	118.677	116.612	+1,8
SVIZZERA	252.892	272.081	-7,1
EFTA	378.254	395.583	-4,4
UE27+EFTA	10.385.061	10.722.640	-3,1
UE15+EFTA	9.761.786	10.087.132	-3,2

IMMATRICOLAZIONI DI VETTURE IN EUROPA



The advertisement features a vibrant orange background with several slices of fresh oranges arranged in a circular pattern. In the center, a black circle with a white border contains the text "Conti" in orange and "360°" in white. Below this circle, the words "Fleet Services" are written in a black, sans-serif font, following the curve of the oranges.

Conti 360°

Fleet Services

Energia fresca da spremere.

Un mondo di **energia innovativa** da offrire ai nostri Clienti. Il succo è tutto qui. Chi ha già assaggiato il Network Conti360° probabilmente si sta chiedendo come faceva prima.

Consulenza, cortesia, tempo, risparmio. Un mondo di certezze con al centro una sola caratteristica costante. L'eccellenza.

L'eccellenza dei professionisti che compongono la realtà del Network. Delle soluzioni progettate per l'efficienza economica delle vostre flotte.

Del servizio realmente offerto ai nostri Clienti.

Chi ha scelto di far parte del Network Conti360° è allineato all'approccio innovativo che ha creato un nuovo standard di riferimento nel settore dei servizi alle flotte.

Se volete toccare con mano come ci si sente al centro dell'eccellenza venite a trovarci.

www.conti360.com/it

LE VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI SULL'ATTIVITÀ DI REVISIONE

REVISIONI: GIOVANO PIÙ ALL'IMMAGINE CHE ALLE CASSE AZIENDALI

Anche le revisioni che rappresentano uno zoccolo duro nell'attività delle officine delle concessionarie che sono abilitate a farle per conto della Motorizzazione Civile accusano difficoltà in questi tempi di crisi. Il Centro Studi Promotor ha condotto in ottobre una rilevazione su un campione rappresentativo di aziende concessionarie impegnate in questa attività raccogliendo informazioni sui principali aspetti che la caratterizzano.

Ai concessionari interpellati è stato chiesto di esprimere le loro valutazioni in una scala da 1 a 10. Il primo elemento considerato è stata la remuneratività del business. Il voto medio attribuito a questo aspetto è stato 4,7 con un calo di un punto netto rispetto al dato emerso nell'analoga rilevazione condotta in ottobre 2012. La motivazione

principale dello scontento delle officine è da ricercarsi nel fatto che la tariffa in vigore è stata fissata in 45 euro nel 2008 (più 20,7 euro di imposte) e non è stata più rivista. Si tratta di un compenso che era già insufficiente in origine e che ancor più lo è oggi, soprattutto se si considera la complessità e la delicatezza dell'attività di revisione. Nell'insoddisfazione dei concessionari per la remuneratività del business vi è probabilmente però un altro elemento. Una parte importante della remunerazione dipende infatti dalla cosiddetta attività di pre-revisione, cioè dalle operazioni che le officine di revisione sono autorizzate ad eseguire sulle auto da verificare per renderle idonee a superare i controlli. E' lecito ritenere che molti proprietari di auto da revisionare abbiano cercato di risparmiare tutto

il possibile, dati i tempi, anche sulla pre-revisione. E un modo per risparmiare per l'automobilista è quello di far eseguire la pre-revisione dal proprio meccanico di fiducia incaricandolo poi di portare l'auto alla revisione.

Rispetto al 2012 la quota di vetture portate alla revisione dal meccanico di fiducia è passata infatti dal 22,2% al 26,6%, mentre la quota di vetture portate a revisione su cui l'officina autorizzata ha eseguito operazioni di pre-revisione è scesa dal 37,9% al 30,7%. Questi dati spiegano perché la valutazione sintetica espressa dalle officine di revisione delle concessionarie sull'apporto di lavoro all'officina tra il 2012 al 2013 scende, nella solita scala da 1 a 10, dal 5,8 al 5,2. Un vantaggio collaterale importante per le officine di revisione delle concessionarie è quello di entrare in contatto con potenziali acquirenti di auto nuove. Anche per questa possibilità il giudizio peggiora e scende da 5,5 del 2012 a 5,1. Peggiora anche la valutazione dei rapporti con la Motorizzazione Civile che scende da 6,6 a 5,9, sfiorando comunque la sufficienza. L'aspetto di cui i concessionari che hanno officine di revisione sono maggiormente soddisfatti è il beneficio che l'eseguire controlli per conto dello Stato apporta all'immagine dell'azienda. Nel 2012 il voto era 7,2, nel 2013 sale a 7,4. In territorio positivo è anche la valutazione complessiva sulle revisioni anche se sul 2012 la valutazione media si riduce lievemente scendendo da 6,7 a 6,5. Il settore dell'auto è, come è ben noto, in grande difficoltà non soltanto non soltanto per le vendite di auto nuove ma anche per l'attività delle officine di riparazione. Per le revisioni, che danno un contributo apprezzabile all'economia delle officine, le difficoltà vengono dalla tariffa che lo Stato irresponsabilmente tiene bloccata dal 2008. Sarebbe bene che si decidesse ad adeguarla.

REVISIONI I GIUDIZI DEI CONCESSIONARI (valori percentuali)

QUESITI	2013	2012	2011	2010	2009	2008
QUAL'È LA PERCENTUALE DI VETTURE PORTATE A REVISIONE DA MECCANICI?	26,6	22,2	24,2	24,5	25,9	23,4
QUAL'È LA PERCENTUALE DI VETTURE PORTATE A REVISIONE SU CUI ESEGUITE DIRETTAMENTE RIPARAZIONI?	30,7	37,9	35,8	33,1	29,6	29,6
QUALE DOVREBBE ESSERE IL GIUSTO PREZZO DA FAR PAGARE PER L'ESECUZIONE DELLE REVISIONI?	91	91	83	89	89	88

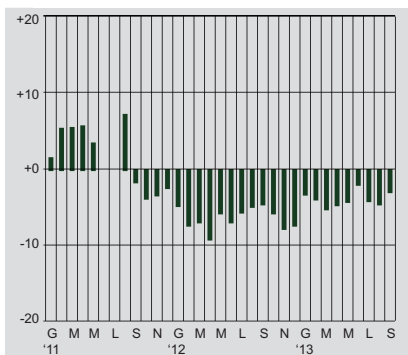
Fonte: Centro Studi Promotor

REVISIONI I GIUDIZI DEI CONCESSIONARI VOTO DA 1 (MIN) A 10 (MAX)

ASPETTI	2013	2012	2011	2010	2009	2008
REMUNERATIVITÀ	4,7	5,7	5,1	5,9	5,3	4,9
APPORTO LAVORO DI OFFICINA	5,2	5,8	5,4	5,3	4,9	4,7
CONTATTI CON POTENZIALI ACQUIRENTI	5,1	5,5	5,0	5,1	4,9	4,9
RAPPORTI CON MOTORIZZAZIONE CIVILE	5,9	6,6	6,0	6,2	6,0	5,5
IMMAGINE DELL'AZIENDA	7,4	7,2	7,2	7,1	7,6	7,3
GIUDIZIO COMPLESSIVO	6,5	6,7	6,4	6,6	6,4	6,2

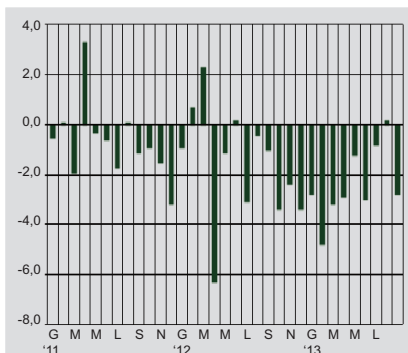
Fonte: Centro Studi Promotor

PRODUZIONE INDUSTRIALE
VARIAZIONI TENDENZIALI



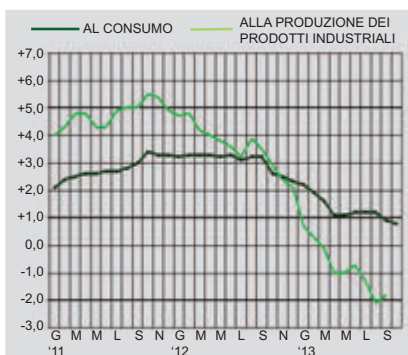
Fonte: Istat

COMMERCIO AL DETTAGLIO
VARIAZIONI TENDENZIALI



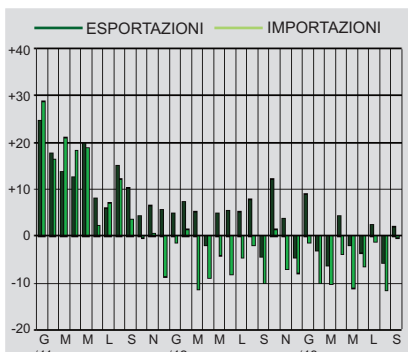
Fonte: Istat

PREZZI
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

COMMERCIO ESTERO
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

PERICOLO DEFLAZIONE PERMETTENDO
SI PROFILA LA RIPRESINA DELL'ECONOMIA

Secondo il Governo, ed in particolare secondo il Ministro Saccomanni, la ripresa è in arrivo. I segnali positivi vengono soprattutto dal settore industriale che è il cuore dell'economia reale. Il primo dato positivo nella serie storica del Pil trimestrale potrebbe riguardare il quarto trimestre 2013. Poi, secondo il Governo, l'andamento positivo potrebbe rafforzarsi fino a portare ad una crescita nell'intero 2014 dello 0,7%. Un dato positivo certamente, ma non certo di entità tale da consentire di ritenere vicino il ritorno ai livelli ante-crisi.

PRODUZIONE. Dopo le piccole crescite di maggio e di giugno la produzione industriale ha subito un calo importante in luglio e una piccola contrazione in agosto. In settembre torna però a crescere. Questo andamento altalenante sembra indicare l'arrivo di una inversione di tendenza. L'ipotesi è confermata dai dati su fatturato e ordinativi nell'industria che negli ultimi mesi coperti da dati non sono negativi.

COMMERCIO ESTERO. Piccola crescita in settembre sia dell'export che dell'import. I dati cumulati da gennaio a settembre non sono però positivi. Per le esportazioni vi è un calo del 2,3% e per le importazioni vi è un calo del 2,2%. L'export è ostacolato

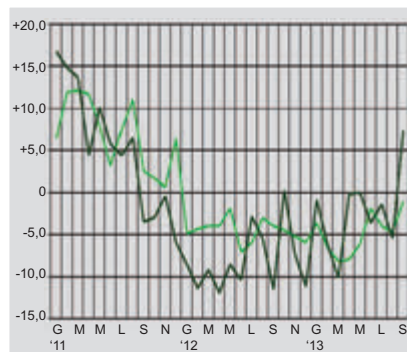
dal cambio dell'euro, l'import dalla debolezza del quadro congiunturale interno caratterizzato da bassi consumi e bassi investimenti.

CONSUMI. Sempre negativo l'andamento dei consumi. Da gennaio-settembre a prezzi correnti le vendite al dettaglio fanno registrare un calo dell'1,3%. Molto peggio gli alimentari che subiscono una contrazione del 3%. Secondo la tendenza in atto ormai da anni il calo colpisce soprattutto le imprese operanti su piccole dimensioni e questa circostanza aumenta l'impatto negativo sui livelli di occupazione del calo dei consumi.

OCCUPAZIONE. A proposito di occupazione il rallentamento nella crescita del tasso di disoccupazione registratosi tra giugno e luglio è ormai archiviato e in settembre il tasso di disoccupazione tocca il picco del 12,5%, mentre il tasso di disoccupazione giovanile tocca il 40,4%. Un dato da brivido.

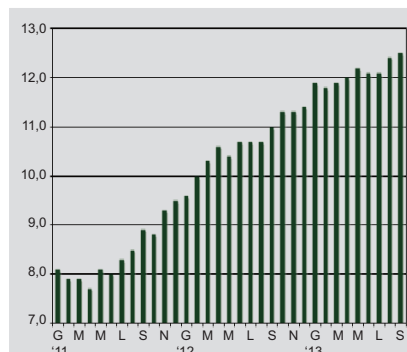
PREZZI. In ottobre l'indice dei prezzi al consumo fa registrare un'ulteriore contrazione e si porta allo 0,8%, un livello assolutamente pericoloso in quanto fa crescere i timori di deflazione. Per quanto riguarda i prezzi alla produzione in settembre l'indice rimane invariato su agosto e cala dell'1,8% su settembre 2012.

FATTURATO E ORDINATIVI
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

TASSO DI DISOCCUPAZIONE
VALORI PERCENTUALI



Fonte: Istat

VIRANO IN ROSSO TUTTI GLI INDICATORI
IN OTTOBRE FIDUCIA IN CROLLO

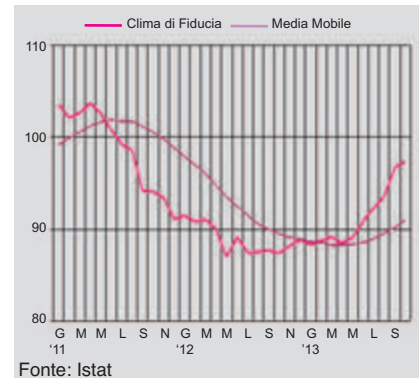
Le intemperanze (e le sceneggiate) della politica non giovano certo la "morale" di operatori e consumatori. A partire dalla metà dell'anno gli indicatori di fiducia utilizzati per l'analisi congiunturale e per l'analisi della situazione del mercato dell'auto erano tutti in recupero. In ottobre la tempesta tra le forze politiche conclusasi poi con un colpo di teatro, che ha avuto tutta l'aria di una sceneggiata, ha fatto precipitare sia la fiducia degli operatori del settore dell'auto, che quella dei consumatori, che quella degli operatori dell'industria. Vediamo qui di seguito, con qualche dettaglio, il nuovo quadro che si è determinato.

OPERATORI SETTORE AUTO. L'indicatore di fiducia degli operatori del settore auto determinato da Centro Studi Promotor sintetizzando i risultati delle sue inchieste congiunturali in settembre aveva fatto registrare un balzo di quasi sette punti dovuto essenzialmente all'attesa di un primo segnale positivo nella "serie tragica" delle variazioni congiunturali delle immatricolazioni negli ultimi anni. Il deterioramento del clima politico in ottobre ha invece determinato un calo di oltre tre punti dovuto a peggioramenti dei giudizi sulla raccolta di ordini di vetture nuove e sull'affluenza di visitatori nelle show room.

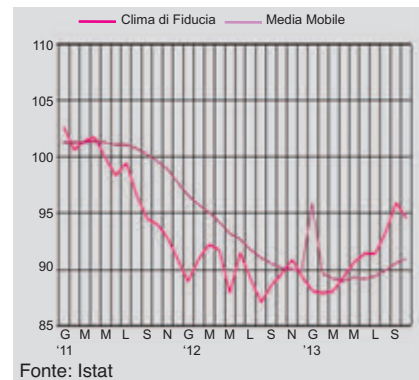
CONSUMATORI. L'indicatore di fiducia dei consumatori, molto importante perché legato alla propensione all'acquisto di ben durevoli, in ottobre è sceso a 97,3 da 100,8 di settembre. Il peggioramento, diffuso a tutte le componenti, - sostiene l'Istat - è particolarmente marcato per quella economica che passa da 99,3 a 93,2 e per quella corrente che scende da 102,6 a 96,1. Peggiorano - spiega l'Istat - sia i giudizi sia le attese sulla situazione economica del Paese e in peggioramento risultano inoltre le aspettative sulla disoccupazione.

IMPRESE. L'indice composito del clima di fiducia delle imprese italiane scende in ottobre a 79,6 da 82,8 di settembre. L'andamento dell'indice complessivo - scrive l'Istat - rispecchia il peggioramento della fiducia delle imprese del commercio al dettaglio e dei servizi di mercato, mentre in aumento è la fiducia delle imprese manifatturiere e di costruzioni. Significativo è l'andamento delle imprese manifatturiere che è in controtendenza ed è sicuramente il più importante. L'indice aumenta per il miglioramento dei giudizi sugli ordini in presenza di attese di produzione sostanzialmente stabili. Interessante è che la crescita della fiducia nell'industria riguarda tutti i grandi raggruppamenti di imprese.

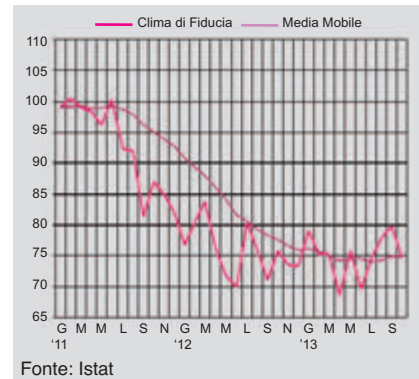
INDICE FIDUCIA IMPRESE
MANIFATTURIERE



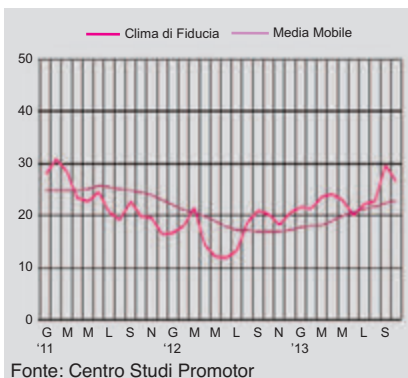
INDICE FIDUCIA COMMERCIO



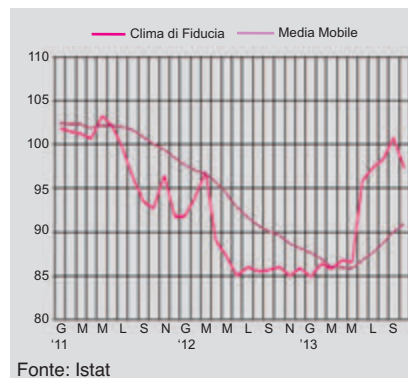
INDICE FIDUCIA SERVIZI



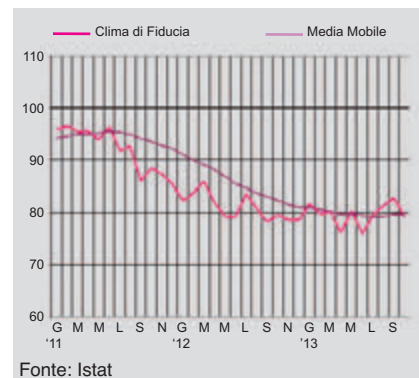
INDICE FIDUCIA CSP
OPERATORI SETTORE AUTO



INDICE FIDUCIA CONSUMATORI



INDICE FIDUCIA IMPRESE



CONFERENZA STAMPA
CENTRO STUDI PROMOTOR

LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE DELL'ECONOMIA E DEL MERCATO DELL'AUTO

CIRCOLO DELLA STAMPA DI MILANO
27 NOVEMBRE 2013

Intervento di Gian Primo Quagliano, Presidente Econometrica e Centro Studi Promotor

La conferenza stampa del Centro Studi Promotor sulle prospettive dell'economia e del mercato delle auto in Italia è un appuntamento annuale che si rinnova ormai da 21 anni, cioè dal 1993. Questa conferenza si è sempre tenuta in apertura del Motor Show di Bologna. Quest'anno, come sapete, il Motor Show di Bologna non ci sarà, ma non ci è parsa una ragione sufficiente per far mancare agli operatori del settore dell'auto la nostra analisi su quanto sta accadendo sul loro mercato e sulle prospettive per il 2014.

PIL, ECONOMIA REALE E MERCATO AUTO

Venendo al tema di questa conferenza, possiamo dire che la situazione dell'economia italiana e del mercato dell'auto è sintetizzabile in tre dati: -9,1%, -25,3%, -48,1%. Sono i tassi di caduta sui livelli ante-crisi, del prodotto interno lordo, della produzione industriale e delle immatricolazioni di autovetture. Il PIL è l'aggregato che esprime la situazione complessiva dell'economia. Se confrontiamo i primi sette anni della crisi attuale con i primi sette anni della crisi del 1929 nel nostro Paese emerge che la crisi attuale è più grave di quella del '29. L'andamento a "W" è presente in entrambe le crisi, ma in quella del '29 la caduta del PIL non superò il 5,7% mentre in quella attuale ha già toccato il 9,1%. Inoltre, nella crisi del '29 nel settimo anno

era già stato recuperato il livello ante-crisi, mentre nel 2013, che è il settimo anno della crisi attuale, si è invece toccato un nuovo minimo.

CRISI E CONCENTRAZIONE DELLA RICCHEZZA

Le crisi economiche appartengono alla fisiologia dello sviluppo economico e sono essenzialmente determinate da squilibri tra i grandi aggregati che costituiscono il sistema economico. Quando gli squilibri riguardano la distribuzione della ricchezza, la soluzione della crisi è molto difficile.

La crisi diventa quindi particolarmente grave ed assume i caratteri di grande depressione. Nella storia recente dello sviluppo economico del nostro Paese, così è stato con le crisi del 1873-1896, con quella del

1929 e certamente così è adesso con la crisi attuale. Una certa quota di concentrazione della ricchezza è funzionale allo sviluppo dell'economia di mercato in quanto fornisce le risorse per gli investimenti necessari per la crescita del sistema economico. Se però la concentrazione della ricchezza supera una certa soglia il sistema si inceppa perché le risorse che affluiscono alla base della piramide, cioè ai consumatori, non sono tali da sostenere il futuro sviluppo né sono sufficienti per mantenere i livelli di produzione già raggiunti.

Questa situazione si era creata nel 1873 e nel 1929 e certamente è in atto oggi. Superarla, cioè riportare la concentrazione della ricchezza a livelli fisiologici, è molto difficile perché i blocchi sociali (e le loro



rappresentanze politiche) che traggono vantaggio dai livelli raggiunti della concentrazione si oppongono. Nel 1873 e nel 1929, sia pure con tempi non brevi, lo squilibrio venne superato e l'economia ripartì. Oggi all'interno del gruppo dei Paesi di antico sviluppo economico si sono determinati due orientamenti contrapposti. Negli Stati Uniti e in Giappone si punta a superare l'eccessiva concentrazione della ricchezza e quindi l'economia è già ripartita. Nell'area Euro prevalgono invece le politiche che tendono a difendere il nuovo status quo. Nell'area euro non viene, quindi, intaccato lo squilibrio fra finanza ed economia reale, si difende ad oltranza la quotazione dell'euro, che avvantaggia soprattutto la finanza, e si impongono politiche di austerità che accentuano i divari tra i Paesi dell'euro e tra i cittadini.

I PROBLEMI DELLA RIPRESA

Alla luce delle considerazioni che abbiamo fatto, appare chiaro come, a fronte di un calo del PIL del 9,1%, vi sia stato un calo del 25,3% dell'indice della produzione industriale, che è l'indice che meglio rappresenta l'economia reale, e appare anche chiaro perché l'inversione di tendenza nell'evoluzione del quadro economico che nel nostro Paese molti si attendevano nella primavera del 2013 non si è realizzata. Le previsioni erano basate sull'ipotesi che dalle elezioni emergesse un quadro politico chiaro e si potesse formare un Governo che, da un lato, avesse la forza di utilizzare tutti gli spazi consentiti dall'appartenenza alla zona euro per adottare misure per la crescita e, dall'altro, avesse la forza di porre ai partner della zona euro un problema che diventa sempre più ineludibile: la revisione dei trattati che, di fatto, stanno spaccando la zona euro in due aree delle

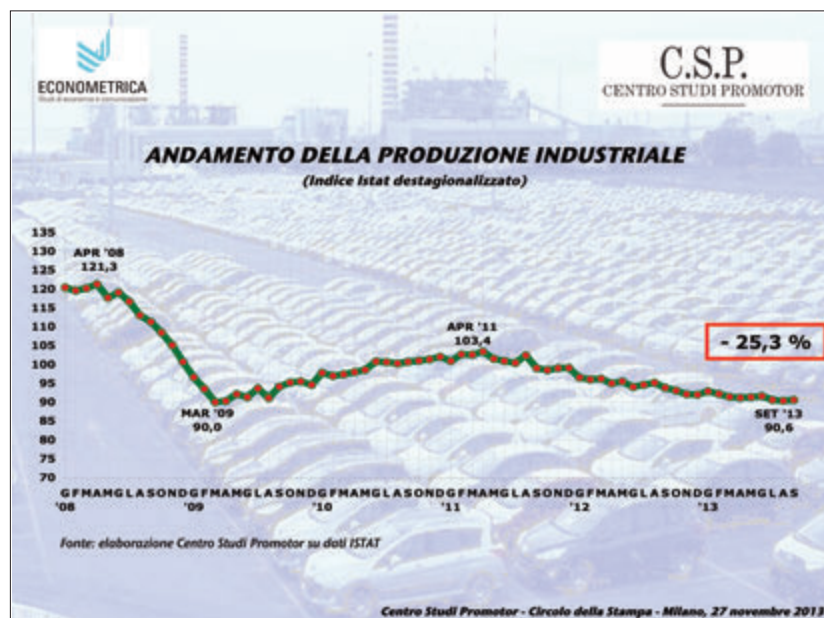
quali quella meridionale avviata sulla strada di un inarrestabile declino. Le elezioni della primavera scorsa sono andate come tutti sappiamo e il Governo, che faticosamente si è formato, ha dovuto mediare tra posizioni diametralmente opposte e ben poco ha potuto fare per la crescita, costretto, come è stato, ad eliminare l'IMU, ad aumentare l'IVA e a varare una riduzione del cuneo fiscale del tutto irrilevante.

LE ATTESE DI RIPRESA DEL MINISTRO SACCOMANNI

Naturalmente, nonostante questa situazione, l'ottimo Ministro Saccomanni fin dall'estate ha iniziato a parlare con lodevole ottimismo di ripresa imminente che doveva arrivare nel terzo trimestre, ma i dati sul PIL diffusi il 14 novembre hanno spazzato via le illusioni. Ora il Ministro Saccomanni prevede la ripresa per fine anno. Esaminando il quadro statistico, qualche debole segnale sembra esservi, frammisto però a dati ancora fortemente negativi. Vediamo per sommi capi la situazione alla luce dei dati più recenti. Cominciamo proprio dalla produzione industriale. Dopo una

serie lunghissima di dati negativi l'indice ha fatto registrare due piccole crescite in maggio e giugno, poi un calo abbastanza forte in luglio, un piccolo calo in agosto e poi ancora una piccola crescita in settembre. La sensazione è che l'indice si stia stabilizzando su bassi livelli prima di iniziare un recupero. A partire dalla primavera, modesti, ma costanti, segnali positivi sono venuti anche dagli indicatori degli ordinativi e del fatturato dell'industria. Per quanto riguarda il commercio estero, invece per i primi nove mesi del 2013 il bilancio dell'export è negativo e come potrebbe essere diversamente dato il cambio dell'euro? Anche per l'import il bilancio è in rosso, ma non si tratta certo di un fatto positivo perché questa situazione dipende dalla debolezza della attività produttiva e in generale dalla crisi dell'economia italiana che consuma poco e investe ancor meno. Anche dal commercio al dettaglio vengono dati non positivi. Nei primi nove mesi dell'anno le vendite di alimentari sono calate dell'1,3% e quelle di non alimentari del 3%.

Decisamente negativo è poi il quadro occupazionale. In giugno e lu-



glio il tasso di disoccupazione sembrava in ridimensionamento, ma in settembre ha toccato il nuovo record di periodo portandosi a quota 12,5% con un picco del 40,4% per l'occupazione giovanile. Resta da dire della fiducia. All'inizio dell'estate consumatori e operatori avevano dato credito alle speranze del Governo e gli indici, su livelli depressi da moltissimo tempo, erano risaliti. In ottobre le vicissitudini della politica hanno però nuovamente depresso il "morale della truppa". Sia l'indicatore dei consumatori che quello degli operatori hanno virato in rosso. Per novembre è al momento disponibile soltanto il dato sui consumatori che è uscito ieri e dà un piccolo segnale di ottimismo. L'indice torna infatti a crescere. L'indicatore degli operatori verrà invece pubblicato domani.

LA VIA DELLA CRESCITA

A ben guardare, dunque, di motivi che inducano a ritenere che l'inversione di tendenza sia dietro l'angolo ve ne sono pochi. In ogni caso se la prima stima del PIL del quarto trimestre, che verrà diffusa dall'ISTAT il 14 febbraio, darà ragione all'ottimismo del Ministro Saccomanni non si potrà certo pensare che sia iniziato il processo virtuoso che ci porterà fuori dal tunnel in tempi ragionevoli. Affinché questo accada è necessario che si chiarisca la situazione politica in Italia (probabilmente con nuove elezioni), che si formi un Governo che punti in maniera decisa ad utilizzare tutti gli spazi consentiti dalle regole dell'Eurozona per stimolare la ripresa, che si taglino i costi della politica, che si avvii con decisione la lotta agli sprechi e la semplificazione della giungla istituzionale, ma soprattutto occorre che si formi un Governo che sia in grado di porre alla zona euro in termini estrema-

mente fermi il problema di rivedere i trattati.

Con le regole attuali, il declino dell'Italia e dei Paesi della fascia meridionale dell'Eurozona è una prospettiva certa. Tra l'altro, vi sono dati di fonte non sospetta, cioè di Eurostat, l'Istituto Statistico dell'Unione Europea, che dicono chiaramente che il declino dell'Italia è già in atto. Ci riferiamo ai dati sul PIL pro-capite dei Paesi della zona euro. Da un'elaborazione del Centro Studi Promotor su dati Eurostat emerge che nel 2001, fatto 100 il PIL pro-capite dell'UE, l'indice per l'Italia era 119. Nel 2012, fatto 100 il PIL pro-capite UE, l'indice per l'Italia è 99. Il calo è di 20 punti. Nessun altro Paese ha perso così tanto terreno.

UNO SPETTRO ALEGGIA SULL'EUROZONA

Per chiudere, purtroppo non in bellezza, il discorso sull'economia, vi è da dire che recentemente si è affacciato sulla zona euro e sull'Italia lo spettro della deflazione. Se arrivasse anche questa piaga d'Egitto, si aprirebbe uno scenario ancor più catastrofico di quello attuale che è già molto preoccupante.

MA LE VENDITE DI AUTO SI SONO DIMEZZATE

Venendo alle questioni dell'automobile occorre innanzitutto spiegare perché, a fronte di un calo sui livelli ante-crisi del 9,1% per il prodotto interno lordo e del 25,3% per la produzione industriale, le immatricolazioni di auto hanno subito una caduta del 48,1%. Le ragioni sono molte, ma ce n'è una importante che non viene mai dichiarata. Con tutte le campagne di rottamazione che si sono fatte dal 1997 al 2009 (con coda nel primo trimestre 2010) e con la grande spinta alla sostituzione delle auto alimentate con benzina con piombo dell'inizio del secolo, il parco circolante italiano è oggi abbastanza giovane e in tempi difficili, come quelli che stiamo vivendo, rimandare la sostituzione dell'auto a tempi migliori comporta dunque un sacrificio facilmente sopportabile. Basti pensare che sul parco circolante totale le auto immatricolate dal 2000 in poi sono il 71% e quelle immatricolate dal 2005 in poi sono il 44%. A ciò si aggiunge che a partire dalla seconda metà del 2011, cioè da quando il mercato dell'auto è effettivamente precipitato, si è determinata una



forte preoccupazione per il futuro che ha indotto anche coloro che ancora disponevano delle risorse necessarie per acquistare nuove automobili a rimandare la decisione a tempi migliori.

D'altra parte va anche segnalato che ben pochi hanno rinunciato all'automobile. Si è parlato di demotorizzazione, ma da quando si sono avute le prime avvisaglie del fenomeno a tutto ottobre 2013, il parco circolante è calato di 135.000 unità: un'inezia pari allo 0,36% delle vetture circolanti che sono più di 37 milioni.

E' del tutto evidente che la causa di fondo della crisi del mercato dell'auto è da ricercarsi nel quadro economico ed è dunque altrettanto evidente perché la mancata ripresa della domanda di autovetture che alcuni avevano previsto, sia pure con grande cautela, nel 2013 non si è ancora determinata. Le ragioni sono le stesse che abbiamo indicato più sopra parlando dello slittamento a fine anno delle attese di inversione di tendenza per l'economia. In effetti il mercato dell'auto ha fatto registrare nel corso del 2013 un forte rallentamento del tasso di caduta della domanda. A

partire da agosto si è così cominciato a pensare che dal consuntivo mensile delle immatricolazioni avrebbe potuto arrivare il primo segno più. Ma ad agosto vi è stato un calo e a tutt'oggi segnali positivi non se ne sono ancora visti e non è detto che arrivino entro la fine dell'anno.

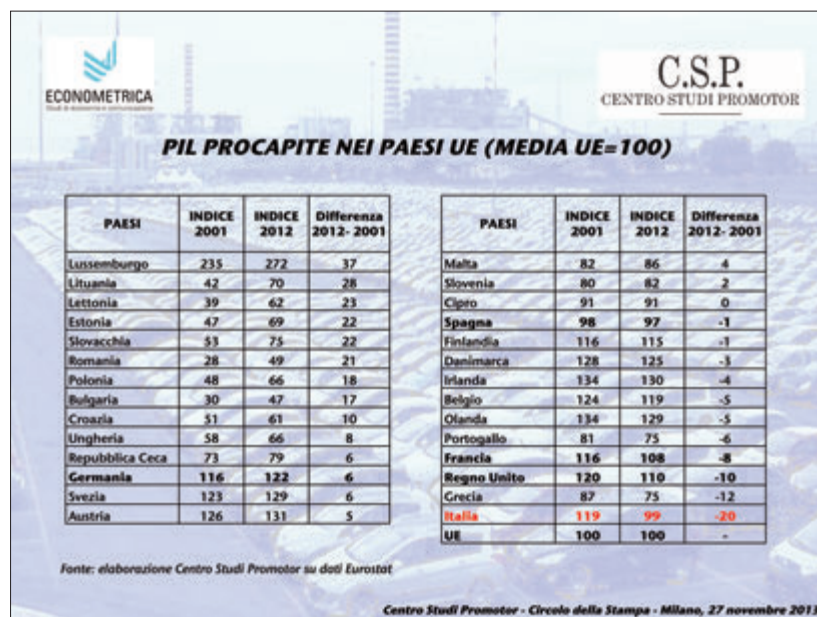
NON SOLO LA CRISI ECONOMICA MA ANCHE FATTORI DI FRENO SPECIFICI

Abbiamo accennato che il disporre di un parco non eccessivamente vecchio e il fatto che la sostituzione dell'automobile può essere facilmente rimandata sono elementi che hanno consentito una contrazione delle immatricolazioni ben superiore a quella del resto dell'economia reale. Questa però non è la sola causa che ha fatto sì che il calo del mercato dell'auto andasse ben al di là dell'effetto della crisi economica. Vi sono anche fattori di freno specifici che abbiamo sistematicamente segnalato nelle nostre analisi mensili sul mercato dell'auto, ma che conviene richiamare in questa sede.

Un primo fattore importante è l'eccessivo carico fiscale sulla motorizzazione. Siamo veramente al top

nella graduatoria mondiale della persecuzione fiscale sull'automobile. Basti citare il caso dell'auto aziendale e quello dei carburanti. Tra l'altro su quest'ultimo aspetto il Governo ha fatto un autogol clamoroso. Per effetto dell'eccesso di tassazione in una situazione di crisi difficile come quella attuale nei primi dieci mesi del 2013 il gettito di benzina e gasolio per autotrazione è calato di 960 milioni e a fine anno il calo supererà ampiamente il miliardo. Ciò nonostante la benzina italiana continua a costare 25,7 centesimi più della media europea e di questi 23,1 centesimi sono di maggiori tasse. Idem per il gasolio. Il maggior costo sulla media europea è di 25,1 centesimi costituito per 23,8 centesimi da imposte.

Altro fattore di freno che da tempo immemorabile penalizza l'automobile, ma che diventa particolarmente pesante nei momenti di difficoltà, è il costo dei premi di assicurazione. Anche su questo terreno deteniamo il record mondiale. Il Governo Monti con il Decreto semplificazioni del gennaio 2012 aveva fatto mostra di voler affrontare il problema, ma risultati non ve ne sono stati. Anzi, secondo l'Istat, nel 2012 i premi per le assicurazioni sui mezzi di trasporto sono aumentati del 3,5%. Anche le difficoltà del credito, che tanto hanno pesato e pesano sull'economia italiana, sono poi un fattore di freno importante per il mercato dell'auto che, giova ricordarlo, in tempi normali vede il 70% delle autovetture acquistate con finanziamenti. Il complesso di questi fattori, uniti alla difficilissima situazione economica, hanno costituito un cocktail micidiale che ha portato la domanda di auto su livelli che non si vedevano dalla fine degli anni '70. Ma vi è anche un altro fenomeno che ha fortemente



penalizzato e sta ancora penalizzando il mercato italiano dell'auto. Ed è quello che abbiamo chiamato demonizzazione dell'automobile e su cui abbiamo portato innumerevoli esempi nella tavola rotonda tenutasi a Roma l'8 ottobre scorso con la partecipazione dei "numeri uno" di molte importanti case automobilistiche.

In sintesi, con il pretesto della sensibilità ambientale e all'insegna del politicamente corretto si fanno affermazioni false che tendono a dimostrare che, in chiara controtendenza con quello che succede in tutto il resto del mondo, in Italia l'automobile si avvia al tramonto perché è un prodotto obsoleto, perché tende ad essere sostituita dalla bicicletta, perché i giovani preferiscono i tablet, perché il futuro sarà del car sharing e per una serie di altrettanti risibili motivi. Il tutto dimenticando che l'automobile mantiene il suo ruolo nelle economie avanzate e si sviluppa in aree sempre più grandi per la semplice ragione che all'automobile non vi sono alternative per soddisfare la quota più rilevante delle esigenze di mobilità. E questo è tanto più vero in Italia dove, secondo Legambiente, fatta 100 la media dell'Unione Europea, la dotazione di metropolitane è pari a 39,6, quella di treni pendolari è pari a 45,8 e quella di treni ad alta velocità a 61,2.

LE COLPE DEL GOVERNO

Tutto questo naturalmente si inserisce in un contesto italiano in cui il peso economico e politico del settore dell'auto è andato ridimensionandosi con la perdita per il nostro Paese del rango di grande produttore di auto. Ma l'Italia resta sempre un grande mercato e il Governo non può considerarlo semplicemente come un limone da spremere, ma ha l'obbligo di soste-

nerlo quantomeno come gli altri settori dell'economia. Pensare sempre ad aumentare le accise sui carburanti quando vi è da reperire risorse può far contenti alcuni, ma come l'esperienza ha già dimostrato, è controproducente sia per il fisco che per l'economia.

LE PREVISIONI PER IL 2014

Tornando ai numeri sul mercato italiano, non vogliamo sottrarci all'impegno che in queste conferenze abbiamo sempre mantenuto di formulare una previsione per l'anno che viene. Sulla base delle considerazioni che abbiamo svolto riteniamo che per l'economia nel 2014 possa esservi l'inversione di tendenza. Il Governo stima una crescita dello 0,7%.

Questa previsione rischia di essere ottimistica se non cambia la situazione politica che ha fin qui impedito di avere una maggioranza che consenta di adottare una politica per la crescita. Lo scenario più probabile, a nostro avviso, è quello della stagnazione. A patto che naturalmente ai timori di deflazione non segua una deflazione vera e propria perché in questo caso la prospettiva è di un ulteriore ca-

duta. Per quanto riguarda il mercato dell'auto, nell'ipotesi in cui il 2014 per l'economia sia effettivamente l'anno della svolta e si abbia una crescita dello zero virgola qualche cosa, le immatricolazioni potrebbero collocarsi intorno a 1.330.000 unità. E dunque con un piccolo incremento sul 2013 che con ogni probabilità chiuderà a quota 1.295.000. Per fare di più occorrerebbe che il Governo intervenisse per rimuovere alcuni dei fattori di freno specifici di cui abbiamo detto. Non ci pare però che esistano le condizioni per essere ottimisti.

QUANDO USCIREMO DALLA CRISI

Per concludere, vi è una domanda di cui tutti vorremmo conoscere la risposta: quando usciremo dalla crisi? L'Italia e il mondo sono usciti dalla crisi del 1873 e da quella del 1929. Per uscire dalla crisi attuale per il nostro Paese vi è oggi una condizione di fondo: rinegoziare i trattati della zona euro che stanno determinando per l'Italia e per gli altri Paesi mediterranei difficoltà insormontabili. Il declino per l'Italia è già cominciato. Se non lo si fermerà in tempi brevi il fenomeno diventerà inarrestabile.

ECONOMETRICA

C.S.P. CENTRO STUDI PROMOTOR

IMMATRICOLAZIONI E PRODUZIONE DI AUTOVETTURE NEL 2012

PAESI	PRODUZIONE*	IMMATRICOLAZIONI**	AUTO PRODOTTE PER 100 AUTO IMMATRICOLATE
GERMANIA	5.388.456	3.082.580	175
FRANCIA	1.682.814	1.898.760	89
REGNO UNITO	1.464.906	2.044.609	72
SPAGNA	1.539.680	699.589	220
ITALIA	396.817	1.402.089	28

*Fonte OICA
** Fonte ACEA

Centro Studi Promotor - Circolo della Stampa - Milano, 27 novembre 2013

ttPoint

sa@

servizi auto on-line

La giusta soluzione

TT Point e Saol: l'unico network nazionale focalizzato nei servizi alla mobilità dedicato alle flotte aziendali pubbliche, private e alle aziende di noleggio a lungo e breve termine.

Che si tratti di manutenzione, assistenza o vendita delle migliori marche di pneumatici oppure del servizio di meccanica o di carrozzeria, la rete di affiliati TT Point e Saol ti assiste ovunque in Italia.

Il network TT Point e Saol si avvale della collaborazione dei migliori autoriparatori riconosciuti delle case automobilistiche. Tutti i servizi per la flotta e per il driver sono gestiti centralmente e utilizzano tecnologie multiplatforma web e mobile



www.tt-point.com - www.serviziauto.it
info@tt-point.com - info@serviziauto.it

Siamo convenzionati con le più importanti società di noleggio a breve e lungo termine

ttPoint

Tyre Team S.p.A.
Via Stefano Cansacchi, 20/22/24
00121 Ostia Lido - Roma
Tel. +39 06 5674153 - 56342240
Fax 065640207

sa@

servizi auto on-line

Servizi Auto On line S.r.l.
Via Stefano Cansacchi, 20/22/24
00121 Ostia Lido - Roma
Tel. +39 06 5674014
Fax +39 06 56201801