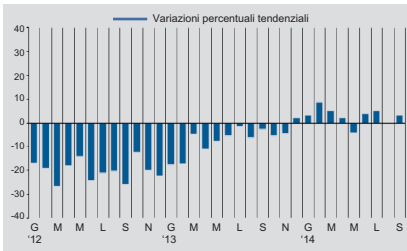




DATI E ANALISI

Mensile del Centro Studi Promotor

AUTO NUOVE

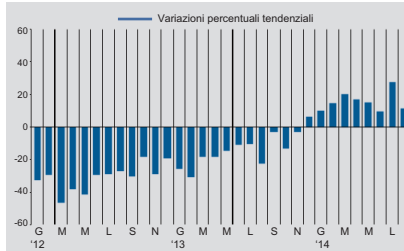


AVANTI PIANO

Immatricolazioni

Gennaio-Settembre 2014 +3,56%
 Settembre 2014 +3,27%
a pagina 3

VEICOLI COMM.LI



MEGLIO DELLE VETTURE

Consegne Italia

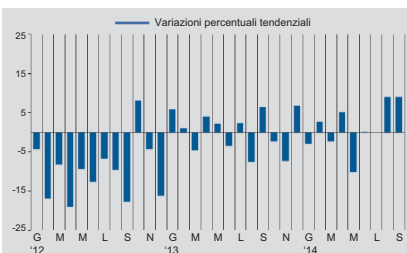
Gennaio-Agosto 2014 +16,9%
 Agosto 2014 +11,5%
a pagina 10

CARBURANTI

IN CRESCITA I CONSUMI DI BENZINA E GASOLIO

Per la prima volta da molto tempo i consumi di carburanti per auto fanno registrare una crescita significativa. In settembre infatti le vendite di benzina e gasolio auto sono aumentate del 4,2% sullo stesso mese del 2013. La crescita è dovuta soprattutto al gasolio che mette a segno un incremento del 5,6%, mentre per le benzine l'aumento è dello 0,9%.
(continua a pagina 8)

AUTO USATE



MODESTA ACCELERAZIONE

Trasferimenti di proprietà

Gennaio-Settembre 2014 +0,67%
 Settembre 2014 +9,15%
a pagina 6

CONGIUNTURA



STAGNAZIONE SINE DIE

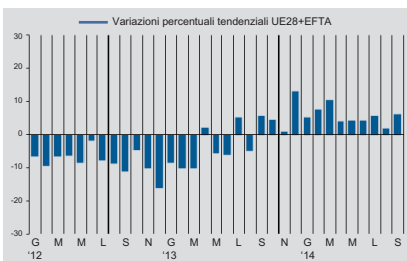
Produzione Industriale

Ago '14 su Lug '14 +0,3%
 Ago '14 su Ago '13 -0,2%
a pagina 12

INDICE

Mercato Italia	3
Inchiesta CSP auto nuove	4
Inchiesta CSP auto usate	6
Carburanti	8
Mercato europeo	9
Veicoli commerciali	10
Congiuntura	12
Indicatori di fiducia	13
Documenti	14

MERCATO EUROPEO

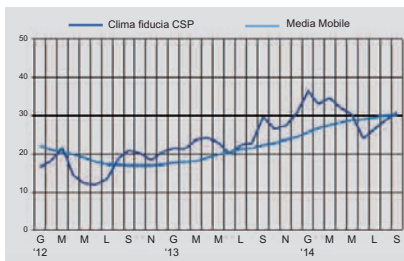


CONTINUA IL RECUPERO

Immatricolazioni

Gennaio-Settembre 2014 +6,1%
 Settembre 2014 +5,8%
a pagina 9

INDICATORI



SCETTICHE LE IMPRESE

Indicatori di fiducia in settembre

Operatori auto ↑
 Imprese ↓
a pagina 13

DATI E ANALISI

Anno XXI n. 237

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

Maja Sten for eni



rispetto per l'ambiente, sicurezza, convenienza e nessun compromesso sulle prestazioni. Ecco i motivi per cui scegliere un'auto a metano. L'impiego del metano, come carburante, produce minori emissioni inquinanti dei carburanti tradizionali e ha un impatto inferiore sull'effetto serra, abbattendo sino al 20% le emissioni di CO₂. Oltre alla maggior resa del carburante (1 kg di metano equivale a circa 1 litro e mezzo di benzina), chi utilizza il metano oggi dispone di veicoli evoluti sia in termini tecnologici che di design e prestazioni. Viaggia di più e risparmia sul pieno! Rispettare l'ambiente con il metano non pone limiti, ma allarga gli orizzonti.



metano

il segno di chi non lascia tracce



eni
eni.com

POSSIBILE UN RECUPERO FISIOLÓGICO PER L'AUTO, SE IL GOVERNO AIUTASSE
SETTEMBRE: BENINO IL MERCATO DELL'AUTO, MEGLIO FIAT

In settembre sono state immatricolate in Italia 110.436 autovetture con un incremento sullo stesso mese dello scorso anno del 3,27%. Dopo il piccolo calo di agosto (-0,2%), il ritorno alla crescita in settembre è indubbiamente un fatto positivo, anche se il tasso di aumento è veramente modesto. L'analisi dei dati mostra qualche altro elemento di positività. Per la prima volta nel 2014 la quota mensile del gruppo Fiat cresce. In settembre le case hanno molto incrementato le loro attività promozionali e anche gli investimenti pubblicitari. Dall'inchiesta congiunturale del CSP a fine settembre emerge che questo maggior dinamismo delle case auto ha determinato un miglioramento dell'afflusso di visitatori nei saloni di vendita.

Il mercato dunque reagisce agli stimoli e, altro aspetto non negativo, è il fatto che in settembre è diminuito il ricorso ai chilometri zero. Domanda e offerta indicano una volontà di risveglio, ma ciò non muta ancora il quadro del mercato italiano dell'auto che resta pienamente insoddisfacente. L'Italia è l'unico paese in cui le vendite sono ancora schiacciate sui livelli infimi raggiunti al culmine della crisi iniziata nel 2007, mentre il mercato dell'auto è già ripartito persino negli altri paesi della zona euro massacrati dall'au-

sterity. A fine agosto il mercato spagnolo cresce del 16,4%, quello greco del 21,4%, quello portoghese del 35,7% e quello di Cipro del 16,8%.

La penalizzazione del mercato italiano dipende da due fattori. Il primo è il quadro economico, che non solo non migliora, ma che continua a peggiorare. Il secondo è l'assenza di una politica per il settore. Il Ministro Lupi alla fine di luglio ha annunciato incentivi per il settore automobilistico, ma, ad oltre due mesi dall'annuncio, nessun provvedimento è stato adottato, né risultati ha prodotto la Consulta Nazionale per l'Automobile istituita nel 2013 presso il Ministero dello Sviluppo Economico. In compenso il 10 luglio è uscita una circolare di 33 pagine di testo e di 14 pagine di allegati che regolamenta la "temporanea interruzione" delle auto aziendali: un adempimento che le esigenze della semplificazione suggerivano di casare o quantomeno di rinviare a tempi migliori, come dovrebbe essere per tanti altri adempimenti burocratici di nessuna utilità.

Il mercato dell'auto ha raggiunto livelli tanto depressi che un moderato recupero sembrerebbe fisiologico nonostante la gravità della situazione economica. Occorrerebbe però che il recupero non venisse ostacolato, ma bensì consentito da una convinta azione di Governo.

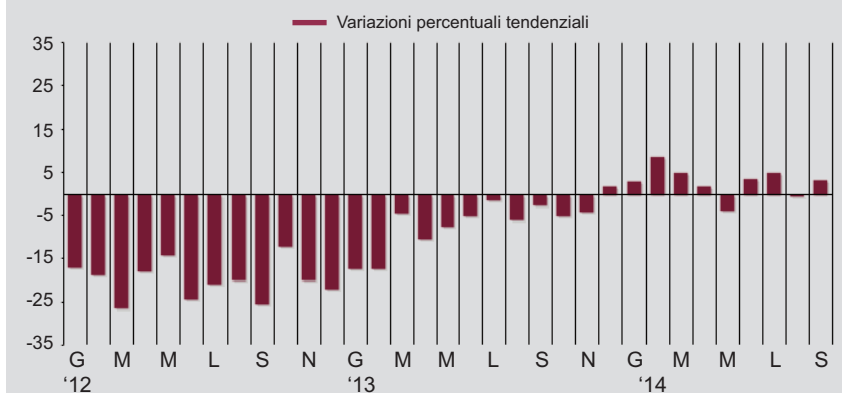
IMMATRICOLAZIONI SETTEMBRE

MARCA	2014	2013	14/13
FIAT	22.053	21.746	1,41
VOLKSWAGEN	8.940	8.089	10,52
FORD	7.901	7.333	7,75
OPEL	6.299	5.768	9,21
PEUGEOT	5.869	5.342	9,87
RENAULT	5.824	5.681	2,52
LANCIA/CHRYSLER	5.512	4.344	26,89
TOYOTA	5.234	4.993	4,83
CITROEN	4.160	4.403	-5,52
AUDI	4.118	3.980	3,47
MERCEDES	4.052	3.611	12,21
NISSAN	4.040	3.924	2,96
HYUNDAI	3.803	2.846	33,63
BMW	3.758	3.705	1,43
KIA	2.972	2.511	18,36
ALFA ROMEO	2.315	2.720	-14,89
DACIA	1.919	2.657	-27,78
MINI	1.785	1.629	9,58
SUZUKI	1.550	1.353	14,56
VOLVO	1.274	1.239	2,82
SKODA	1.055	914	15,43
LAND ROVER	973	983	-1,02
SMART	877	1.643	-46,62
SEAT	869	649	33,90
JEEP	696	481	44,70
MAZDA	553	403	37,22
HONDA	375	316	18,67
MITSUBISHI	325	254	27,95
PORSCHE	306	233	31,33
SUBARU	268	266	0,75
LEXUS	184	112	64,29
CHEVROLET	145	2.447	-94,07
JAGUAR	107	109	-1,83
SSANGYONG	106	87	21,84
MASERATI	96	19	405,26
DR MOTOR	28	33	-15,15
FERRARI	15	8	87,50
LAMBORGHINI	3	-	-
ALTRE	77	109	-29,36
TOTALE	110.436	106.940	3,27

IMMATRICOLAZIONI GEN-SET

MARCA	2014	2013	14/13
FIAT	218.523	216.615	0,88
VOLKSWAGEN	84.768	80.177	5,73
FORD	70.288	67.444	4,22
RENAULT	60.956	49.718	22,60
OPEL	57.235	54.020	5,95
PEUGEOT	54.851	47.391	15,74
TOYOTA	44.527	40.390	10,24
CITROEN	42.559	46.162	-7,81
LANCIA/CHRYSLER	42.048	43.861	-4,13
AUDI	39.392	37.042	6,34
NISSAN	36.604	36.691	-0,24
MERCEDES	35.666	34.500	3,38
BMW	32.579	32.166	1,28
HYUNDAI	31.538	29.881	5,55
DACIA	28.213	20.648	36,64
KIA	24.695	23.338	5,81
ALFA ROMEO	21.960	25.043	-12,31
MINI	13.561	12.935	4,84
SMART	12.207	15.434	-20,91
SUZUKI	12.131	10.017	21,10
VOLVO	10.218	9.803	4,23
LAND ROVER	10.013	9.841	1,75
SKODA	9.908	8.090	22,47
SEAT	9.300	7.636	21,79
CHEVROLET	6.823	20.126	-66,10
JEEP	6.108	4.360	40,09
MAZDA	4.128	3.543	16,51
HONDA	3.334	3.210	3,86
PORSCHE	3.035	2.006	51,30
MITSUBISHI	2.533	2.052	23,44
SUBARU	1.870	2.375	-21,26
LEXUS	1.078	741	45,48
MASERATI	994	148	571,62
SSANGYONG	841	844	-0,36
JAGUAR	749	814	-7,99
DR MOTOR	222	394	-43,65
FERRARI	196	167	17,37
LAMBORGHINI	44	47	-6,38
ALTRE	804	1.223	-34,26
TOTALE	1.036.499	1.000.893	3,56

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

IN LIEVE MIGLIORAMENTO IN SETTEMBRE I GIUDIZI DEI CONCESSIONARI
QUADRO MENO NEGATIVO PER ORDINI, AFFLUENZA E ATTESE

Dall'inchiesta congiunturale mensile di settembre del Centro Studi Promotor sui concessionari risulta un moderato miglioramento del quadro complessivo confrontato con quello che emergeva dall'inchiesta di luglio, che è il termine di raffronto più corretto in quanto, come è noto, agosto è un mese atipico. In particolare, come vedremo con qualche ulteriore dettaglio qui sotto, migliorano (leggermente) sia i giudizi sulle consegne che quelli sull'affluenza nelle show room e sull'acquisizioni di ordini. Meno negative anche le attese per l'evoluzione della domanda a breve.

AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM. In settembre restano ancora prevalentemente negativi i giudizi dei concessionari sui livelli dell'affluenza di visitatori nelle show room. Rispetto alla situazione di luglio si nota tuttavia un certo miglioramento. Gli operatori che dichiarano un alto numero di visitatori passano infatti dallo 0 di luglio al 6% di settembre, quelli che indicano l'affluenza su livelli normali passano dal 27% al 30% e coloro che segnalano bassa affluenza scendono

dal 73% al 64%. Il saldo resta ancora ampiamente in territorio negativo, ma passa da -73 a -58.

ORDINI. Anche per gli ordini la situazione è ancora fortemente negativa, ma come per l'affluenza tra luglio e settembre si nota una attenuazione della negatività. I concessionari che dichiarano un alto livello di raccolta di ordini passano dal 2% di luglio al 3% di settembre. Coloro che indicano una situazione di normalità salgono dal 22% al 28% e coloro che lamentano invece livelli ancora bassi di acquisizione passano dal 76% al 69%. Il saldo sale da -74 di luglio a -66 di settembre.

GIACENZE. Variazioni poco significative tra luglio e settembre anche per la situazione delle giacenze di vetture nuove. In luglio segnalava alti livelli di immobilizzo il 31% degli operatori, in settembre questa percentuale passa al 28%. Tra i due mesi la quota di coloro che giudicano normale la situazione sale dal 50% al 56%, mentre coloro che indicano bassi livelli di immobilizzo scendono dal 19% al 16%.

REDDITIVITÀ. Sempre estremamente negative le valutazioni sulla redditività del business che, tra l'altro, in settembre dovrebbe essere stata depressa anche dalle molte promozioni messe in campo. Rispetto a luglio il quadro di settembre non differisce in maniera significativa. In entrambi i mesi non vi è alcun concessionario che indica redditività elevata. Coloro che si esprimono per la normalità sono invece il 13% in luglio e il 14% in settembre e la stragrande maggioranza lamenta invece bassa redditività (87% in luglio; 86% in settembre).

PREVISIONI. Apprezzabile il miglioramento delle attese dei concessionari per l'evoluzione della domanda a 3-4 mesi. Le attese di aumento passano dal 4% di luglio all'8% di settembre. Quelle di normalità dal 56% al 63% e quelle negative si riducono però dal 38% al 29%. Anche il saldo migliora passando da -34 a -21. Difficile conciliare il miglioramento delle attese con il quadro economico. Forse non vi sono operatori che pensano che la situazione sia tanto grave da non poter più peggiorare.

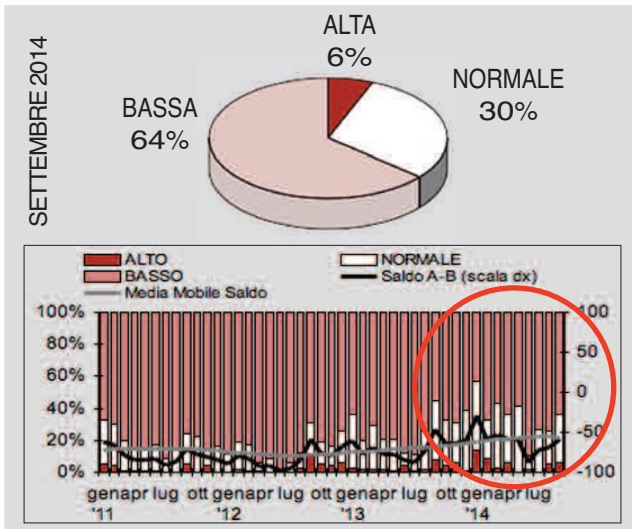
VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI - INCHIESTA C.S.P. AUTO NUOVE

	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
S 2013	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
N	6	25	69	-63	3	17	80	-77	1	15	84	-83	31	55	14	17	3	68	29	-26	5	75	20	-15
D	1	38	61	-60	4	31	65	-61	0	20	80	-80	23	53	24	-1	4	78	18	-14	16	68	16	0
G 2014	14	43	43	-29	9	38	53	-44	1	21	78	-77	21	50	29	-8	9	76	15	-6	8	78	14	-6
F	9	24	67	-58	5	23	72	-67	0	19	81	-81	22	53	25	-3	9	73	18	-9	8	74	18	-10
M	3	40	57	-54	4	39	57	-53	0	15	85	-85	16	61	23	-7	13	71	16	-3	4	83	13	-9
A	6	30	64	-58	7	24	69	-62	2	21	77	-75	23	53	24	-1	16	71	13	3	7	76	17	-10
M	0	41	59	-59	2	31	67	-65	0	13	87	-87	15	69	16	-1	12	66	22	-10	3	79	18	-15
G	2	8	90	-88	2	10	88	-86	0	11	89	-89	23	50	27	-4	3	57	40	-37	13	63	24	-11
L	0	27	73	-73	2	22	76	-74	0	13	87	-87	31	50	19	12	4	58	38	-34	8	68	24	-16
A	5	21	74	-69	5	23	72	-67	0	16	84	-84	40	43	17	23	14	62	24	-10	7	74	19	-12
S	6	30	64	-58	3	28	69	-66	0	14	86	-86	28	56	16	12	8	63	29	-21	9	70	21	-12

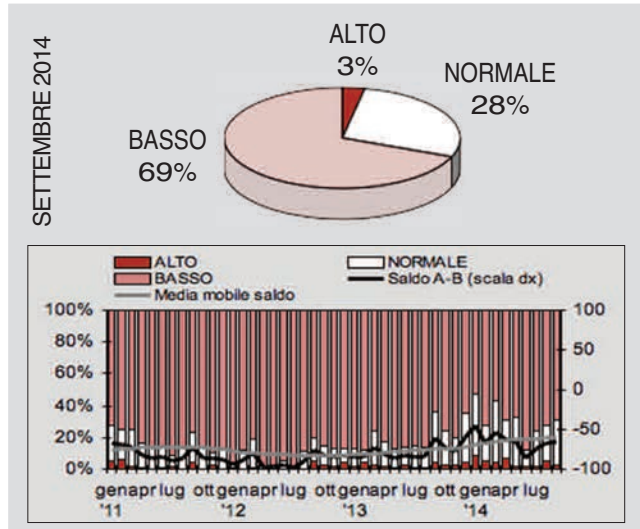
(*) A=alto N=normale B=basso S=saldo

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

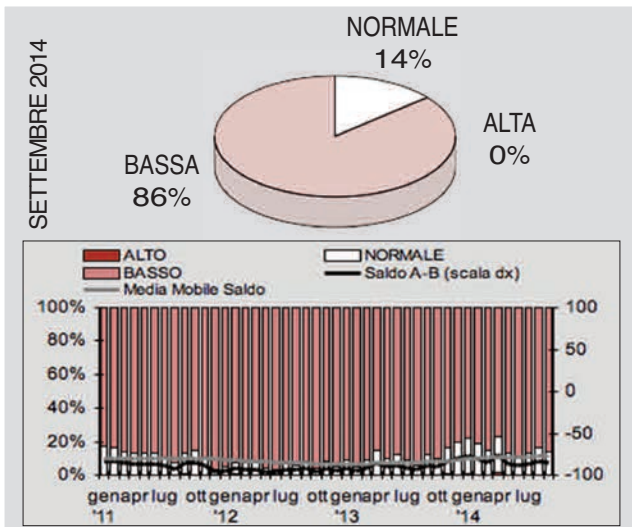
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



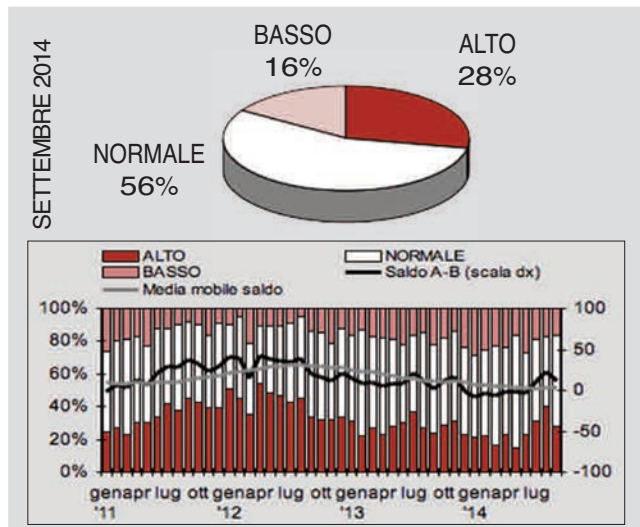
LIVELLO ORDINI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



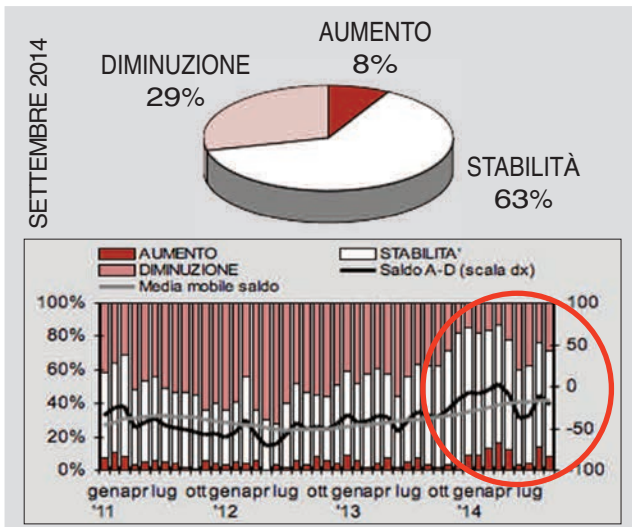
REDDITIVITÀ
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



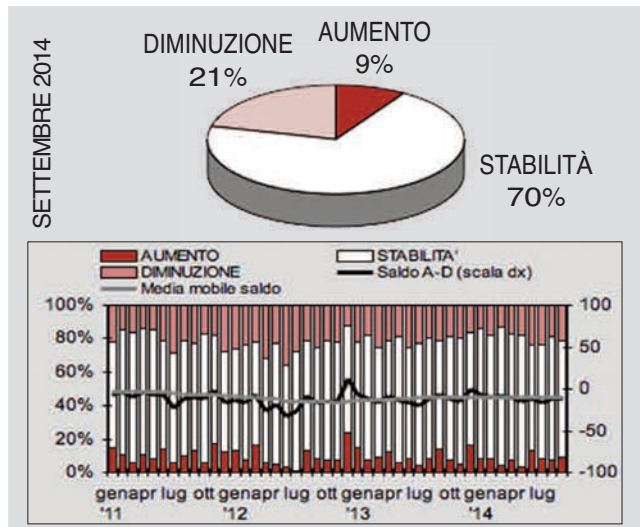
LIVELLO GIACENZE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI PREZZI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



NONOSTANTE LA CARENZA DI PRODOTTO
IN MODERATO RECUPERO IL MERCATO DELL'USATO

Un certo miglioramento si rileva in settembre anche per il mercato dell'usato. I trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono stati in settembre 110.437 con un incremento del 3,27% sui 106.940 trasferimenti registrati nel settembre 2013. Il consuntivo dei primi nove mesi dell'anno chiude con un incremento lievemente superiore a quello di settembre. I trasferimenti di proprietà sono stati 1.036.499 contro 1.000.893 dello stesso periodo del 2013. L'incremento è del 3,56%. Dall'inchiesta congiunturale mensile del Centro Studi Promotor di settembre emerge un quadro in moderato miglioramento rispetto a luglio e ad agosto, ma i giudizi sulle prospettive restano caute.

CONSEGNE. Le valutazioni delle consegne confermano sostanzialmente l'andamento dei trasferimenti di proprietà. Gli operatori che segnalano un alto livello di attività restano un'infima minoranza. Erano infatti il 3% in luglio, il 2% in agosto il 5% in settembre. Coloro che indi-

cano normalità passano dal 44% di luglio al 48% di agosto e al 49% di settembre. Le indicazioni negative infine passano nei tre mesi dal 53% al 50% e al 46%. Il miglioramento del quadro emerge anche dal saldo che passa da -50 di luglio a -41 di settembre.

AFFLUENZA NEGLI SPAZI ESPOSITIVI. In miglioramento è anche l'affluenza di visitatori nelle show room. Gli operatori che indicano alta affluenza che nel periodo febbraio - luglio non avevano mai superato il 6%, salgono al 14% in agosto e al 15% in settembre. Le indicazioni di normalità del mercato passano dal 43% di luglio al 48% di agosto e al 53% di settembre. Le indicazioni negative si riducono tra i tre mesi dal 55% al 38% e al 32%. Molto significativo è il miglioramento del saldo che passa da -53 di luglio a -24 di agosto e a -17 di settembre.

GIACENZE. Il miglioramento della propensione all'acquisto delle auto usate che sembra emergere dall'andamento dell'affluenza di visitatori negli spazi espositivi è in gran parte

frustrato dalla situazione delle giacenze presso le concessionarie che non è tale da consentire un pronto soddisfacimento della domanda. Come Dati&Analisi ha già segnalato, l'infimo livello a cui sono cadute le vendite di nuovo ha fatto diminuire fortemente l'afflusso di auto ritirate in permuta e i giudizi dei concessionari sui livelli delle giacenze confermano che questa situazione condiziona ancora l'attività nel mercato dell'usato. Dall'inchiesta del CSP emerge infatti che la quota di concessionari che valutano basso il livello delle giacenze è passata dal 31% di luglio al 51% di agosto e al 47% di settembre. Ovviamente questa situazione condiziona anche le quotazioni dell'usato.

PREVISIONI. La maggioranza dei concessionari prevede stabilità per il mercato dell'usato. Tra gli altri si nota una lieve prevalenza dei pessimisti rispetto agli ottimisti. Il saldo tra attese positive e attese negative è ancora in rosso, ma negli ultimi mesi appare in miglioramento. Si è passati infatti da -14 di luglio a -9 di agosto e -8 di settembre.

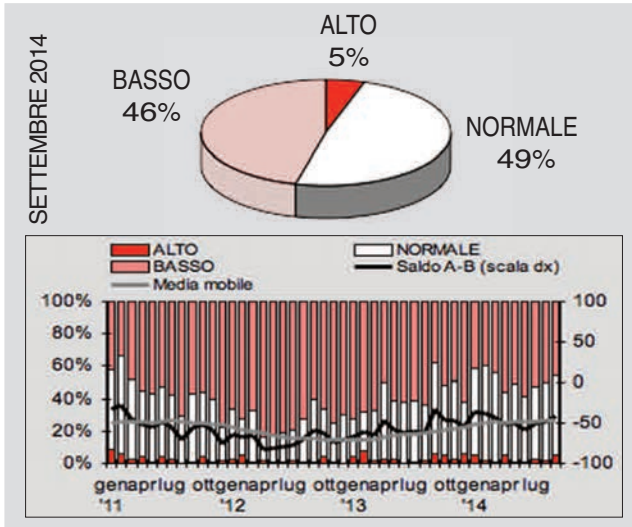
VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI - INCHIESTA C.S.P. AUTO USATE

	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
S 2013	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
N	3	48	49	-46	5	53	42	-37	18	58	24	-6	3	42	55	-52	8	74	18	-10	3	67	30	-27
D	6	32	62	-56	4	48	48	-44	13	54	33	-20	3	39	58	-55	8	73	19	-11	2	69	29	-27
G 2014	5	54	41	-36	13	53	34	-21	17	58	25	-8	2	47	51	-49	9	78	13	-4	5	64	31	-26
F	2	58	40	-38	6	51	43	-37	7	54	39	-32	1	43	56	-55	10	81	9	1	6	66	28	-22
M	1	55	44	-43	4	53	43	-39	9	63	28	-19	0	52	48	-48	15	71	14	1	4	71	25	-21
A	5	39	56	-51	6	49	45	-39	11	56	33	-22	0	40	60	-60	7	77	16	-9	7	65	28	-21
M	1	48	51	-50	6	47	47	-41	9	58	33	-24	1	44	55	-54	12	65	23	-11	6	72	22	-16
G	1	40	59	-58	3	35	62	-59	9	64	27	-18	2	40	58	-56	10	65	25	-15	4	72	24	-20
L	3	44	53	-50	2	43	55	-53	18	51	31	-13	2	47	51	-49	7	72	21	-14	3	73	24	-21
A	2	48	50	-48	14	48	38	-24	13	46	41	-28	2	47	51	-49	11	69	20	-9	5	78	17	-12
S	5	49	46	-41	15	53	32	-17	8	53	39	-31	1	52	47	-46	17	58	25	-8	8	69	23	-15

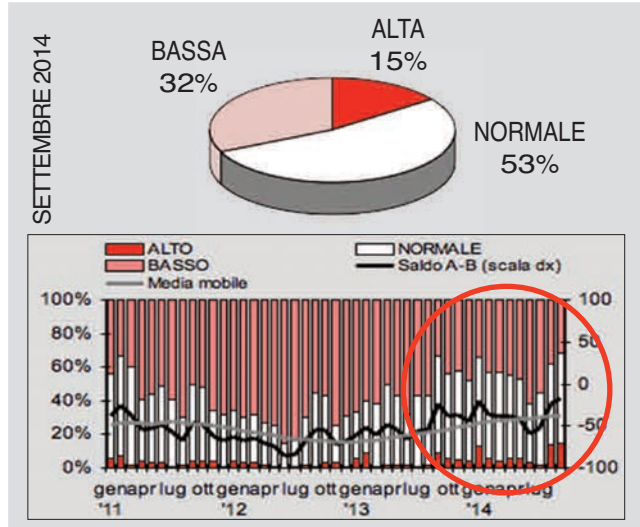
(*) A=alto N=normale B=basso S=saldo

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

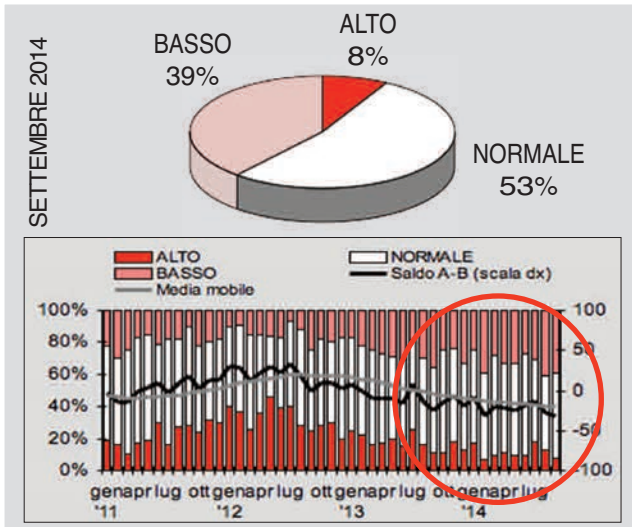
LIVELLO CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



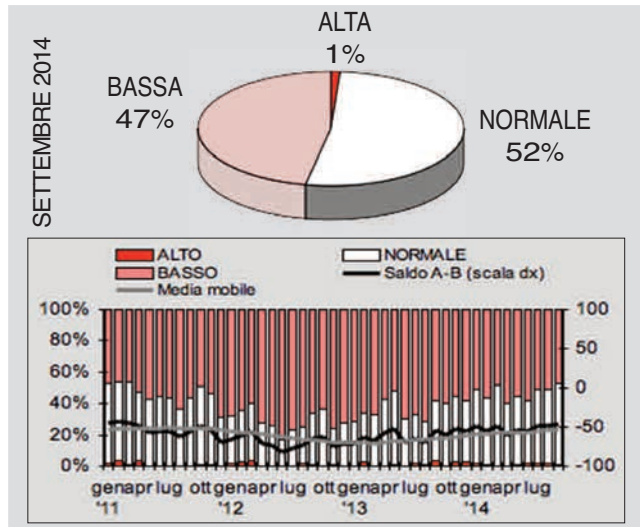
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



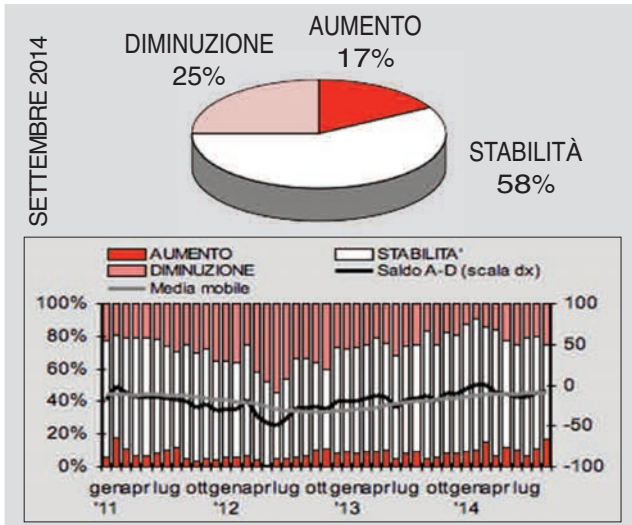
LIVELLO GIACENZE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



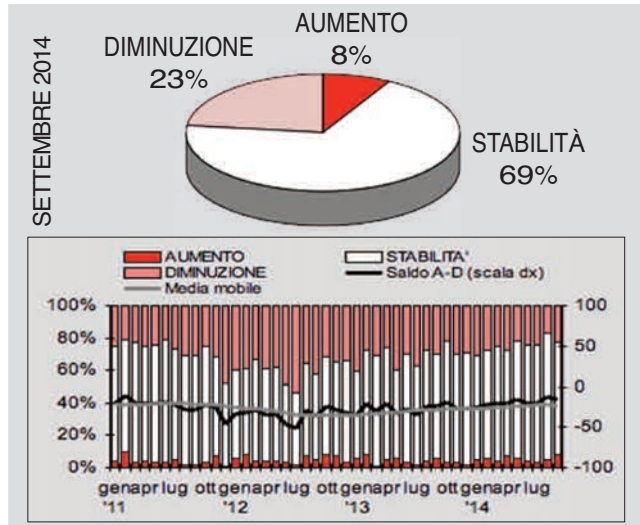
REDDITIVITÀ
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI PREZZI
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



CARBURANTI

INCREMENTO CONTENUTO DELLA SPESA (+0,9%) PER IL CALO DEI PREZZI ALLA POMPA BENZINA E GASOLIO AUTO: CRESCONO I CONSUMI IN SETTEMBRE (+4,2%)

(segue da pagina 1) La crescita dei consumi di carburanti auto in settembre è una prima notizia, ma dalle elaborazioni eseguite sulla banca dati del CSP viene una seconda buona notizia. L'incremento della spesa (+0,9%) è stato sensi-

bilmente inferiore all'incremento dei consumi (4,2%). La ragione è il calo del prezzo del greggio che ha avuto positive ripercussioni sui prezzi alla pompa. In settembre, sullo stesso mese del 2013, il prezzo medio alla pompa della benzina è in-

fatti calato dell'1,87% e quello del gasolio è calato del 3,58%. Nessun merito nel calo del prezzo dei carburanti auto ha avuto invece il Fisco. Il carico fiscale medio è cresciuto dello 0,97% per la benzina e dello 0,44% per il gasolio.

BENZINA

ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	miliardi di litri	var. %	miliardi di euro	var. %	miliardi di euro	var. %	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	10,8	-4,8	18,9	-6,9	11,2	-4,1	7,7	-10,7
2014: gen-set	8,0	-2,5 (*)	13,8	-3,7 (*)	8,3	-1,5 (*)	5,5	-6,9 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2013

GASOLIO

ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	miliardi di litri	var. %	miliardi di euro	var. %	miliardi di euro	var. %	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	26,9	-2,7	44,5	-5,5	24,4	-2,1	20,2	-9,2
2014: gen-set	20,3	-0,8 (*)	33,1	-1,0 (*)	18,5	1,7 (*)	14,5	-4,2 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2013

BENZINA E GASOLIO

ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	miliardi di litri	var. %	miliardi di euro	var. %	miliardi di euro	var. %	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	37,7	-3,3	63,4	-5,9	35,5	-2,7	27,9	-9,6
2014: gen-set	28,3	-0,1 (*)	46,9	-1,8 (*)	26,8	-0,7 (*)	20,0	-5,0 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2013

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

SEGNALI POSITIVI DAL MERCATO DELL'AUTO EUROPEO

AUTO IN SETTEMBRE: +6,4% LA UE E L'EUROZONA CRESCE PIÙ DEI PAESI NON EURO

Segnale positivo in settembre dal mercato auto dell'Unione Europea. Le immatricolazioni di autovetture nel mese scorso sono state infatti 1.235.501 con una crescita del 6,4% (tredicesimo incremento consecutivo). Positivo quindi anche il bilancio dei primi nove mesi dell'anno, che si chiude con 9.572.259 immatricolazioni e con una crescita del 6,1%. Dall'analisi dei risultati di settembre emerge anche un altro dato positivo. Per la prima volta da molti e molti mesi il mercato della zona euro cresce, sia pure in lieve misura, più del mercato dei paesi della UE che non hanno adottato l'euro (6,4% contro 6,3%). Una ulteriore buona notizia è poi il fatto che il recupero della zona euro è trainato dai paesi più fortemente penalizzati dalla crisi degli ultimi anni. Le immatricolazioni crescono infatti del 32,6% in Grecia, del 31,5% in Portogallo, del 28,9% a Cipro, del 26,2% in Spagna e del 23,7% in Irlanda.

Modesto è invece il contributo alla ripresa della zona euro del mercato italiano, che mette a segno un incremento contenuto nel 3,3%, mentre gli altri due grandi mercati dell'Eurozona, quelli della Francia e della Germania, crescono rispettivamente del 6,3% e del 5,2%. Molte sono le ragioni dell'insufficiente recupero del mercato italiano. Innanzitutto vi è la profonda crisi della nostra economia

che, sulla base dell'ultima revisione dei dati dell'Istat, è ininterrottamente in recessione da dodici trimestri. Vi è poi il fatto che, a differenza di quanto è avvenuto in altri paesi della zona euro, nessun provvedimento è stato adottato in Italia per sostenere la domanda di auto. Anzi. Durante la crisi vi è stato un susseguirsi di incrementi di imposte sui consumi automobilistici e di tagli alla deducibilità fiscale dell'auto aziendale. A ciò si aggiunge che la bozza di legge di stabilità cancella anche i modestissimi incentivi per le auto ecologiche previsti per il 2015 e che una circolare del 10 luglio di ben 50 pagine sulla "temporanea intestazione" delle autovetture introduce nuovi pesanti adempimenti per l'auto aziendale.

Secondo il Centro Studi Promotor, il risultato di settembre conferma la previsione per il mercato dell'Unione Europea nell'intero 2014 di 12.570.000 immatricolazioni. Un livello che è ancora molto lontano dai 15.574.000 immatricolazioni che si ebbero nel 2007, cioè nell'anno che ha preceduto la crisi.

I dati diffusi dall'Acea si riferiscono anche ai tre mercati dell'EFTA, dove in settembre il piccolo mercato dell'Islanda cresce del 58%, mentre il mercato norvegese cala 4,8%, quello svizzero cala del 3,3% e l'intera area accusa una contrazione del 3,2%.

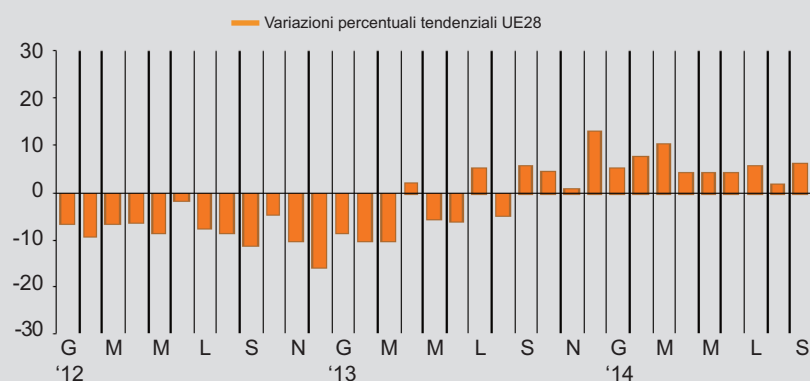
IMMATRICOLAZIONI SETTEMBRE

PAESI	2014	2013	14/13
GRECIA	5.055	3.812	+32,6
PORTOGALLO	9.688	7.369	+31,5
LITUANIA	1.276	986	+29,4
CIPRO	674	523	+28,9
SPAGNA	57.010	45.175	+26,2
ROMANIA	5.561	4.491	+23,8
IRLANDA	3.911	3.161	+23,7
REP. CECA	15.775	13.208	+19,4
ESTONIA	1.841	1.564	+17,7
UNGHERIA	5.482	4.679	+17,2
LUSSEMBURGO	3.582	3.158	+13,4
SLOVENIA	4.426	3.990	+10,9
POLONIA	23.565	21.628	+9,0
SVEZIA	26.142	24.388	+7,2
FRANCIA	151.089	142.166	+6,3
REGNO UNITO	425.861	403.136	+5,6
SLOVACCHIA	5.367	5.084	+5,6
GERMANIA	260.062	247.199	+5,2
BELGIO	36.383	34.890	+4,3
LETTONIA	980	940	+4,3
ITALIA	110.436	106.940	+3,3
FINLANDIA	8.402	8.219	+2,2
CROAZIA	1.857	1.817	+2,2
BULGARIA	1.567	1.558	+0,6
DANIMARCA	14.432	14.585	-1,0
AUSTRIA	24.863	25.301	-1,7
OLANDA	30.214	31.394	-3,8
UE	1.235.501	1.161.361	+6,4
UE 15	1.167.130	1.100.893	+6,0
UE 13	68.371	60.468	+13,1
ISLANDA	553	350	+58,0
SVIZZERA	21.878	22.632	-3,3
NORVEGIA	11.585	12.168	-4,8
EFTA	34.016	35.150	-3,2
UE28 + EFTA	1.269.517	1.196.511	+6,1
UE15 + EFTA	1.201.146	1.136.043	+5,7

IMMATRICOLAZIONI GEN-SET

PAESI	2014	2013	14/13
PORTOGALLO	107.391	79.385	+35,3
IRLANDA	93.176	71.762	+29,8
CROAZIA	27.623	21.964	+25,8
ROMANIA	51.564	41.073	+25,5
LITUANIA	11.071	8.893	+24,5
GRECIA	53.844	44.010	+22,3
UNGHERIA	49.384	41.048	+20,3
LETTONIA	9.239	7.763	+19,0
CIPRO	6.414	5.437	+18,0
REP. CECA	141.470	120.154	+17,7
SPAGNA	640.673	546.435	+17,2
SVEZIA	222.636	193.065	+15,3
POLONIA	245.042	213.017	+15,0
SLOVACCHIA	53.264	47.080	+13,1
REGNO UNITO	1.958.196	1.794.924	+9,1
BULGARIA	15.150	13.898	+9,0
LUSSEMBURGO	38.147	36.026	+5,9
DANIMARCA	142.105	135.177	+5,1
ESTONIA	15.874	15.168	+4,7
ITALIA	1.036.499	1.000.893	+3,6
GERMANIA	2.281.671	2.217.019	+2,9
FINLANDIA	83.087	80.972	+2,6
FRANCIA	1.337.315	1.309.813	+2,1
SLOVENIA	40.569	39.753	+2,1
BELGIO	388.095	389.471	-0,4
AUSTRIA	237.363	248.111	-4,3
OLANDA	285.397	301.140	-5,2
UE	9.572.259	9.023.451	+6,1
UE 15	8.905.595	8.448.203	+5,4
UE 13	666.664	575.248	+15,9
ISLANDA	8.169	6.218	+31,4
NORVEGIA	107.104	105.784	+1,2
SVIZZERA	219.136	226.266	-3,2
EFTA	334.409	338.268	-1,1
UE28 + EFTA	9.906.668	9.361.719	+5,8
UE15 + EFTA	9.240.004	8.786.471	+5,2

IMMATRICOLAZIONI DI VETTURE IN EUROPA



CON CRESCITE A FINE AGOSTO DEL 16,8% IN ITALIA E DELL'11,1% NELLA UE

IN RECUPERO I COMMERCIALI SIA IN ITALIA CHE IN EUROPA

IMMATRICOLAZIONI AGOSTO

PAESI	2014	2013	14/13
AUSTRIA	2.466	2.405	2,5%
BELGIO	3.256	3.075	5,9%
BULGARIA	303	238	27,3%
CROAZIA	277	369	-24,9%
CIPRO	68	71	-4,2%
REP. CECA	980	1.050	-6,7%
DANIMARCA	2.276	2.076	9,6%
ESTONIA	242	215	12,6%
FINLANDIA	898	788	14,0%
FRANCIA	17.256	17.886	-3,5%
GERMANIA	17.173	15.142	13,4%
GRECIA	336	245	37,1%
UNGHERIA	1.229	1.004	22,4%
IRLANDA	1.249	816	53,1%
ITALIA	4.280	3.837	11,5%
LETTONIA	270	159	69,8%
LITUANIA	119	101	17,8%
LUSSEMBURGO	180	227	-20,7%
OLANDA	3.395	3.409	-0,4%
POLONIA	3.346	2.861	17,0%
PORTOGALLO	1.486	855	73,8%
ROMANIA	685	532	28,8%
SLOVACCHIA	407	376	8,2%
SLOVENIA	411	468	-12,2%
SPAGNA	6.212	5.207	19,3%
SVEZIA	3.240	3.121	3,8%
REGNO UNITO	12.652	10.344	22,3%
UE	84.692	76.877	10,2%
UE 15	76.355	69.433	10,0%
UE 13	8.337	7.444	12,0%
ISLANDA	53	46	15,2%
NORVEGIA	2.806	2.601	7,9%
SVIZZERA	1.981	2.068	-4,2%
EFTA	4.840	4.715	2,7%
UE28 + EFTA	89.532	81.592	9,7%
UE15 + EFTA	81.195	74.148	9,5%

IMMATRICOLAZIONI GEN-AGO

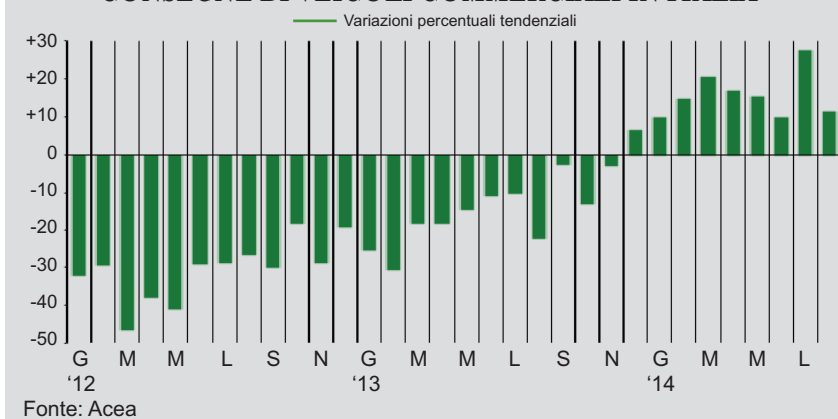
PAESI	2014	2013	14/13
AUSTRIA	21.100	20.604	2,4%
BELGIO	37.226	38.373	-3,0%
BULGARIA	2.507	2.243	11,8%
CROAZIA	3.885	3.390	14,6%
CIPRO	731	597	22,4%
REP. CECA	8.148	7.119	14,5%
DANIMARCA	17.606	15.228	15,6%
ESTONIA	1.884	1.850	1,8%
FINLANDIA	7.016	6.954	0,9%
FRANCIA	236.652	236.020	0,3%
GERMANIA	144.831	134.250	7,9%
GRECIA	3.066	2.341	31,0%
UNGHERIA	9.635	6.553	47,0%
IRLANDA	13.163	8.987	46,5%
ITALIA	74.167	63.424	16,9%
LETTONIA	1.658	1.286	28,9%
LITUANIA	1.328	1.092	21,6%
LUSSEMBURGO	2.233	2.054	8,7%
OLANDA	36.333	35.873	1,3%
POLONIA	28.049	25.944	8,1%
PORTOGALLO	15.621	9.676	61,4%
ROMANIA	5.929	5.352	10,8%
SLOVACCHIA	3.570	3.285	8,7%
SLOVENIA	4.863	4.337	12,1%
SPAGNA	73.887	54.669	35,2%
SVEZIA	26.179	23.518	11,3%
REGNO UNITO	192.948	161.938	19,1%
UE	974.215	876.957	11,1%
UE 15	902.028	813.909	10,8%
UE 13	72.187	63.048	14,5%
ISLANDA	576	394	46,2%
NORVEGIA	19.262	20.442	-5,8%
SVIZZERA	19.596	19.565	0,2%
EFTA	39.434	40.401	-2,4%
UE28 + EFTA	1.013.649	917.358	10,5%
UE15 + EFTA	941.462	854.310	10,2%

Nono dato in crescita in agosto per il mercato dei veicoli commerciali con portata fino a 3,5 quintali, che, tra il livello ante-crisi (2007) e il 2013, ha subito una penalizzazione ancora più pesante di quella del mercato delle autovetture. Per i commerciali il calo delle vendite tra i due anni è stato infatti del 55%, contro una contrazione del mercato delle autovetture che nello stesso periodo è stato del 47,7%. Il maggior calo dei commerciali rispetto alle autovetture non sembra tuttavia sufficiente per spiegare i diversi andamenti dei due mercati nel 2014. Le immatricolazioni di autovetture, dopo l'inversione di tendenza verificatasi nel dicembre 2013, sono entrate in una fase di stagnazione su un livello soltanto lievemente più elevato di quello del 2013. Per il mercato dei commerciali sembra invece che la ripresa sia veramente arrivata. Da dicembre la crescita è stata quasi sempre a due cifre. In agosto l'incremento è stato dell'11,5% e nei primi otto mesi dell'anno il recupero è del 16,9%. Il mercato italiano dei veicoli commerciali con portata fino a 3,5 quintali sta anche facendo registrare risultati migliori rispetto al mercato dell'Unione Europea, che è pure in ripresa con un incremento del 10,2% in agosto e dell'11,1% nei primi otto mesi dell'anno. La crescita, sia del mercato italiano che di

quello dell'Unione Europea, non appare molto coerente con l'andamento dell'economia, che in Italia è, come ben noto, ancora molto negativo e che nell'Unione Europea si sta deteriorando per le ragioni più e più volte esposte su Dati&Analisi. Probabilmente la spiegazione del recupero abbastanza solido in atto sia in Italia che nella UE è dovuta al fatto che il sistematico rinvio delle sostituzioni ha determinato un deterioramento delle caratteristiche di efficienza e di sicurezza del parco circolanti tali da non essere più sostenibili.

Diversa, rispetto a quella dei commerciali, è la situazione per i veicoli commerciali e industriali con portata superiore a 3,5 quintali. Per questo settore la crisi non è ancora finita, né in Italia né nella UE. Nell'ottobre 2013 in Italia si è interrotta una lunga sequenza di cali delle vendite. Un fenomeno analogo si è avuto in settembre anche nella UE. Negli ultimi mesi del 2013 vi è stato un buon recupero delle vendite proseguito anche in gennaio e febbraio 2014. Da marzo il quadro si è fatto però nuovamente negativo e il consuntivo dei primi otto mesi del 2014 chiude con un calo dello 0,4% nella UE e con una piccola crescita per l'Italia (+3,4%), dovuta sia al buon andamento di gennaio e febbraio e in parte anche di agosto.

CONSEGNE DI VEICOLI COMMERCIALI IN ITALIA





Leasys App.

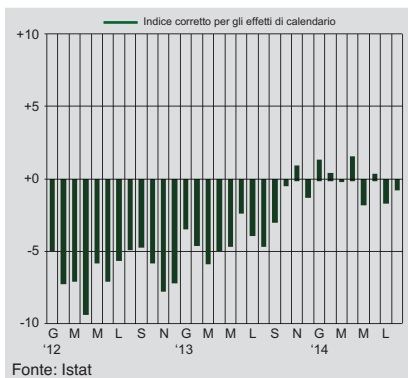
Il noleggio a lungo termine si muove sulle tue dita.



Disponibile ora su
Apple Store e Android Market.

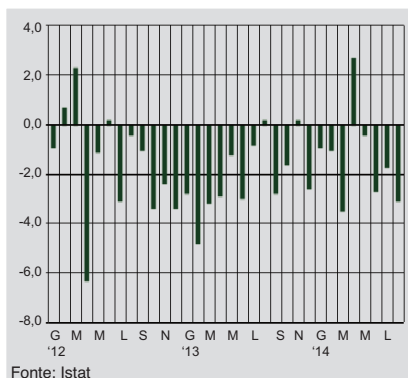
Facile da usare, immediata nelle soluzioni, gratuita per tutti i nostri clienti. Leasys App è l'applicazione dedicata al noleggio a lungo termine. È il modo più semplice per usufruire di tutti i servizi garantiti da Leasys oggi e integrarli periodicamente con nuove funzioni e utilità. Direttamente dal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

PRODUZIONE INDUSTRIALE
VARIAZIONI TENDENZIALI



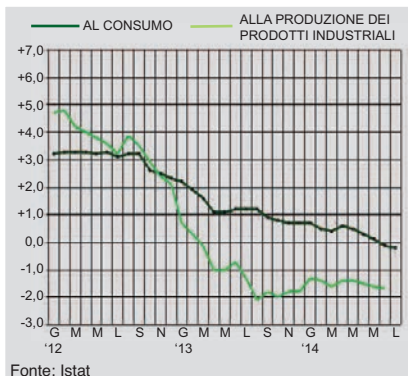
Fonte: Istat

COMMERCIO AL DETTAGLIO
VARIAZIONI TENDENZIALI



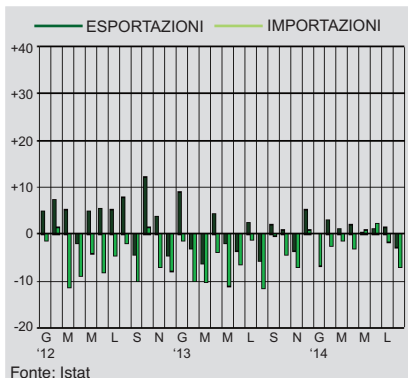
Fonte: Istat

PREZZI
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

COMMERCIO ESTERO
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

RECESSIONE + DEFLAZIONE + DISOCCUPAZIONE
PROSPETTIVA: STAGNAZIONE SINE DIE

L'attività produttiva è in piena stagnazione. La disoccupazione giovanile continua ad aumentare. Le importazioni calano perché il Paese consuma poco e produce poco. L'export aiuta le aziende italiane, ma il tasso di cambio dell'euro è un forte ostacolo. I dati sui prezzi dimostrano che il Paese è in piena deflazione. La politica pro-crisi della zona euro impedisce misure efficaci di rilancio dell'economia. Gli sforzi del Governo trovano un limite invalicabile nelle regole dell'Eurozona, che non vanno violate, ma vanno cambiate e non pare che il nostro Governo abbia la volontà (o la possibilità) di porre con forza il problema. La prospettiva al momento sembra quella di una stagnazione destinata a durare fino a quando la pace sociale reggerà.

PRODUZIONE. Piccolo rimbalzo in agosto della produzione industriale. Secondo l'indice Istat vi è stato un incremento dello 0,3% su luglio. Questa piccola variazione positiva non modifica il quadro di stagnazione delineatosi fin dal marzo 2013 e che vede l'indice oscillare in un canale compreso tra quota 91,9 e quota 90,8.

CONSUMI. Pesante in agosto il calo tendenziale delle vendite del commercio al dettaglio a prezzi correnti. L'indice riferito a tutti i settori mer-

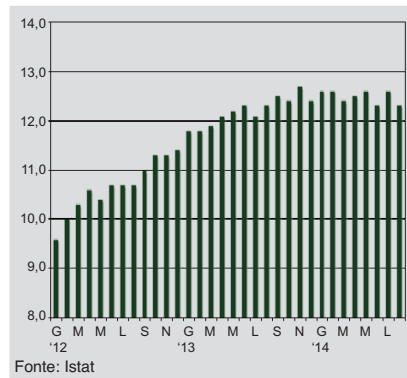
ceologici accusa infatti una contrazione del 3,1% derivante da un calo del 3,7% per gli alimentari e del 2,4% per i non alimentari. Particolarmente significativo il fatto che la contrazione sia più forte per gli alimentari in quanto questo elemento indica che la recessione colpisce soprattutto le fasce più deboli della popolazione.

COMMERCIO ESTERO. Rispetto allo stesso mese del 2013 in agosto il nostro export accusa un calo del 2,7%, mentre l'import cala del 7% anche per la diminuzione degli acquisiti e dei prezzi dei prodotti energetici. Il saldo della bilancia commerciale è positivo per 26.327 miliardi.

OCCUPAZIONE. Ad agosto il tasso di disoccupazione si attesta al 12,3% contro il 12,6% di luglio. Non si arresta invece il tasso di disoccupazione giovanile che proprio in agosto tocca un nuovo massimo (44,2%).

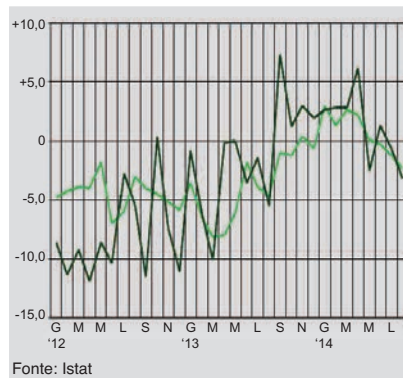
PREZZI. Sempre critica la situazione dei prezzi. La variazione tendenziale dell'indice generale NIC dei prezzi al consumo è scesa sotto lo zero in agosto (-0,1%) e sotto lo zero rimane anche in settembre (ancora -0,1%). In agosto l'indice tendenziale dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali fa registrare un nuovo calo record: -1,7%.

TASSO DI DISOCCUPAZIONE
VALORI PERCENTUALI



Fonte: Istat

FATTURATO E ORDINATIVI
VARIAZIONI TENDENZIALI



Fonte: Istat

**AUTO IN MODERATA CONTROTENDENZA
CRISI DI FIDUCIA PER IMPRESE E CONSUMATORI**

Andamento non univoco in settembre per i principali indicatori di fiducia che interessano le analisi sul mercato dell'auto. Sulla base delle rilevazioni dell'Istat la fiducia è in calo per le imprese e in recupero per i consumatori. Per quanto riguarda invece il mercato dell'auto, l'indicatore elaborato dal Centro Studi Promotor sintetizzando i risultati delle sue inchieste congiunturali fa registrare un certo recupero.

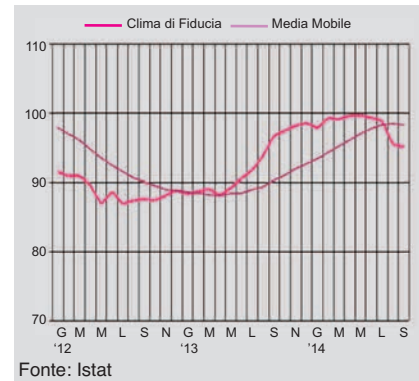
OPERATORI SETTORE AUTO. Continua in settembre per l'indicatore di fiducia degli operatori del settore auto il recupero iniziato in luglio dopo il minimo toccato in giugno a quota 24. In luglio l'indicatore è salito a 26,60 per toccare poi quota 28,90 in agosto e 30,90 in settembre. Il miglioramento di settembre appare dovuto ai migliori giudizi sulle consegne e sugli ordini di vetture nuove e al miglioramento dei giudizi sulle consegne di vetture usate.

CONSUMATORI. Il clima di fiducia dei consumatori determinato dall'Istat, che è in calo da giugno, in settembre ha fatto registrare un modestissimo rimbalzo passando da 101,9 di agosto a 102. Secondo l'Istat tra settembre e agosto si registra un miglioramento della componente personale dell'indicatore, mentre la componente economica re-

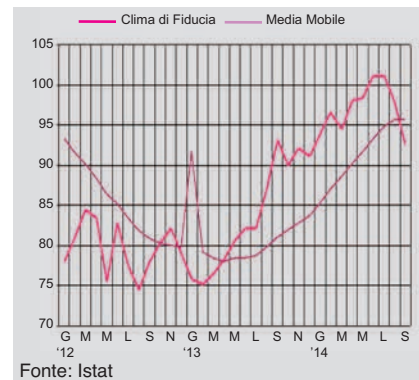
gistra una diminuzione. Migliora poi l'indice riferito al clima corrente, mentre diminuisce quello relativo al clima futuro. Riguardo alla situazione economica del Paese diminuiscono i pareri favorevoli sia sulla situazione del momento che per le aspettative. I giudizi sulla disoccupazione restano inalterati. La somma algebrica degli elementi citati da un incremento dell'indicatore in settembre su agosto contenuto nello 0,1%, cioè di lievissima entità e ciò consente di ipotizzare che l'evoluzione negativa della fiducia dei consumatori manifestatasi in giugno si è per il momento soltanto arrestata.

IMPRESE. Continua a scendere il clima di fiducia delle imprese. In settembre l'indice cala a 86,6 da quota 88,1 di agosto. A rendere ancora più preoccupante il quadro è il fatto che il peggioramento riguarda tutti i settori. Per le manifatturiere l'indice scende a 95,1 da 95,4 di agosto con un miglioramento delle attese di produzione più che compensato da giudizi negativi sugli ordini. Per le imprese di costruzione l'indice scende da 76,7 di agosto a 75,4 essenzialmente per il peggioramento delle attese di occupazione. Nei servizi e nel commercio al dettaglio si registrano i cali più significativi. L'indice scende da 87,4 a 84,9 nei servizi e da 97,7 a 92,5 nel commercio al dettaglio.

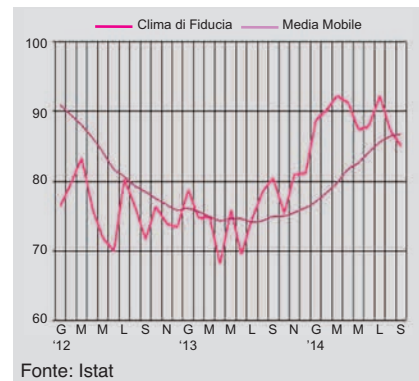
**INDICE FIDUCIA IMPRESE
MANIFATTURIERE**



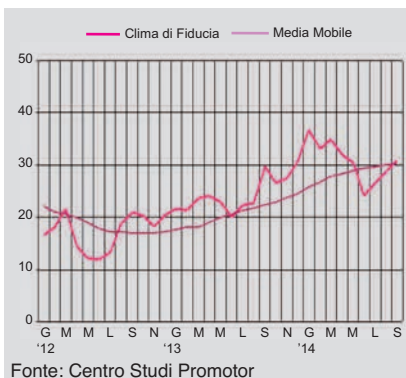
INDICE FIDUCIA COMMERCIO



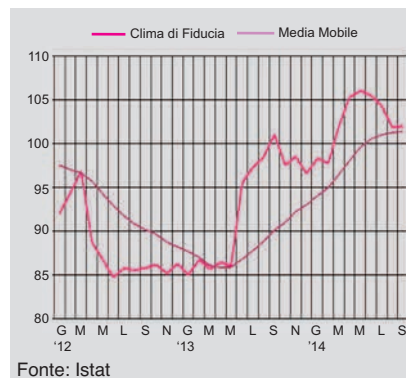
INDICE FIDUCIA SERVIZI



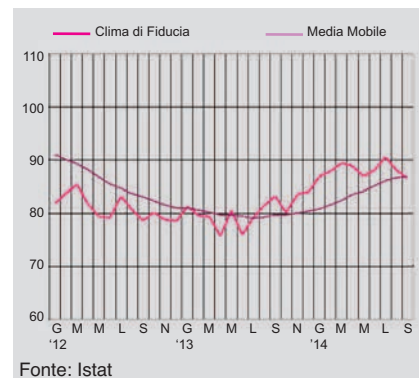
**INDICE FIDUCIA CSP
OPERATORI SETTORE AUTO**



INDICE FIDUCIA CONSUMATORI



INDICE FIDUCIA IMPRESE



CONVEGNO CSP L'8 OTTOBRE A ROMA SULLE PROSPETTIVE DELL'AUTO

PALAZZO ALTIERI, SEDE DI RAPPRESENTANZA DEL BANCO POPOLARE

AUTO E MOBILITÀ PER IL RILANCIO DEL PAESE

Relazione introduttiva di Gian Primo Quagliano, Presidente Econometrica e Centro Studi Promotor

Nel 2013 si sono vendute in Italia 1.304.345 autovetture con un calo sui livelli ante-crisi (2007) del 47,7%. Nel 2014 le vendite supereranno soltanto di alcune decine di migliaia di unità quelle del 2013.

La drammatica caduta delle immatricolazioni di autovetture portò alcuni anni fa l'allora Ministro dell'Ambiente Corrado Clini a dichiarare che l'automobile è un prodotto obsoleto. La realtà è del tutto diversa. L'automobile è un prodotto in forte crescita per l'aprirsi di nuovi mercati, per la fortissima innovazione che lo caratterizza, per l'immutato interesse dei Paesi a più alto tasso di motorizzazione e infine soprattutto perché la sua funzione nella mobilità resta fondamentale.

ANOMALIA ITALIANA.

Nel quadro mondiale è il ritorno del mercato italiano dell'auto ai livelli del 1979 ad essere un'anomalia, ma è un'anomalia coerente con il quadro generale del Paese. Come emerge con grande chiarezza da un'inchiesta pubblicata su Il Sole 24 Ore del 15 settembre scorso, la caduta del mercato dell'auto si inserisce a pieno titolo nel quadro del ritorno degli investimenti nell'edilizia al 1967, delle compravendite di case al 1985, del reddito disponibile al 1986, della produzione industriale al 1986, dei consumi finali al 1997 e della ricchezza delle famiglie al 1997. In altri termini, il crollo dell'auto è coerente con la situazione che emerge con grande chiarezza dal confronto tra il Pil pro capite del nostro Paese nell'anno che ha preceduto l'entrata nell'euro, cioè nel 2001, e il 2013. Nel

2001 il Pil pro capite italiano superava quello medio dei Paesi della UE del 19%, nel 2013 è sceso invece dell'1% al di sotto di questa media, mettendo in luce una situazione di declino dell'Italia che sembra inarrestabile, ma che il Governo e l'intero Paese devono arrestare. D'altra parte che l'automobile non sia un prodotto obsoleto, ma rimanga la soluzione prevalente per la mobilità e sia, tra l'altro, connotata da un tasso di innovazione formidabile, emerge dal fatto che la crisi iniziata nel 2008 ha soltanto lievemente rallentato lo sviluppo delle vendite di autovetture. Nel mondo nel 2007 ne sono state vendute 50,6 milioni. Nel 2008 la crisi globale fece scendere questa cifra a 49,7 milioni. Un'ulteriore modesta riduzione si ebbe nel 2009 (49,3 milioni), ma dal 2010 la ripresa è stata vigorosa. In quell'anno le auto immatricolate arrivarono a 50,4 milioni per passare a 57,3 milioni nel 2011, a 60,4 milioni nel 2012 e a 62,6

milioni nel 2013. Né si può affermare che la crescita dell'automobile sia sostenuta soltanto dai mercati emergenti, come Cina, India, Brasile, Russia e tanti altri. Anche nei Paesi di più antica motorizzazione la crisi è stata superata o è in via di superamento. In Giappone il livello del 2007 è stato superato nel 2012, negli Stati Uniti nel 2013 e nel Regno Unito dovrebbe essere sicuramente superato nel 2014. Più lento il recupero è invece nei Paesi della zona euro per le ben note politiche economiche che non favoriscono certamente la crescita. Nella zona euro, considerando i mercati maggiori, Germania e Francia, hanno già quasi recuperato il calo dovuto alla crisi del 2008, mentre molto pesanti sono ancora le contrazioni registrate nei mercati della fascia meridionale della zona euro per effetto delle politiche di austerità imposte da Bruxelles. Tra questi ultimi Paesi vi è però una differenza fondamentale.



Nel 2014 Grecia, Spagna, Portogallo e Cipro fanno tutti registrare forti incrementi di immatricolazioni. Il mercato italiano invece ristagna ancora sui livelli molto depressi del 2013.

Tornando alla pretesa che l'automobile sia un prodotto obsoleto e vada sostituito con "soluzioni più avanzate" di mobilità, sarebbe veramente curioso se questa "lieta" novella venisse proprio, e solo, da un Paese, come il nostro, in profonda crisi economica o, per meglio dire, in declino.

IN AUTO L'83% DEGLI SPOSTAMENTI.

Secondo i dati dell'Isfort, negli anni della crisi, la mobilità in Italia ha subito un calo soprattutto nel tempo libero, ma la quota degli spostamenti con mezzi motorizzati compiuti con auto private è rimasta assolutamente prevalente ed anzi è passata dall'81,4% del 2008 all'82,7% del 2013, mentre la quota degli spostamenti con mezzi pubblici, pure molto importanti sul piano sociale, nel 2013 è stata del 13,6%. D'altra parte, come si può pensare che la quota degli spostamenti in auto in Italia possa essere più bassa quando il rapporto tra la rete ferroviaria e la superficie del Paese è tra i più bassi tra quelli dei Paesi economicamente avanzati e quando la situazione dei nostri trasporti pendolari è a dir poco dissestata e ancora quando, secondo Legambiente, nel 2013 la dotazione di metropolitane era pari al 43,9% della media UE e quella di linee ferroviarie pendolari al 47,7%?

Sempre secondo l'Isfort tra 2008 e il 2013 gli spostamenti totali in Italia sono calati del 22%. Questo calo va recuperato per avviare la ripresa economica che a sua volta genererà nuove esigenze di mobilità. Negli ultimi anni della crisi che non ci siamo ancora lasciati alle spalle il trasporto pubblico non ha certo

recuperato efficienza e confort, né il suo indice di gradimento da parte del pubblico è migliorato. Le tariffe sono aumentate, molte linee e molte corse sono state tagliate e in generale si può dire che il servizio è peggiorato. Puntare sul potenziamento e la riqualificazione del trasporto pubblico è quindi indubbiamente una priorità, ma per raggiungere i livelli di mobilità che si renderanno necessari se riusciremo ad evitare il declino, il ricorso all'automobile è inevitabile. Negli anni della crisi (cioè dal 2008 al 2013), rispetto agli standard pre-crisi, sono state immatricolate 3.300.000 vetture in meno. Il parco circolante è rimasto però sostanzialmente invariato. Soltanto nel 2013 vi è stato un calo dello 0,4% corrispondente a 115.000 vetture. Questa è successo perché un numero importante di automobilisti ha mantenuto in esercizio vetture ormai mature per la rottamazione per la semplice ragione che non aveva le risorse per comprare auto nuove, ma non poteva nemmeno permettersi di rimanere senza automobile.

Alcune importanti conseguenze di questa situazione emergono dalle

statistiche sulla sicurezza. Il numero di morti in incidenti stradali durante la crisi è diminuito per effetto del calo degli incidenti dovuto al calo del traffico, ma il numero dei morti per 1.000 incidenti (cioè il tasso di pericolosità degli incidenti) è aumentato perché l'invecchiamento del parco circolante ha inciso sulle caratteristiche di sicurezza delle vetture. Secondo l'Acì dal 2007 al 2013 l'età media delle vetture circolanti è passata da 7 anni e 6 mesi a 9 anni e 9 mesi, cioè è aumentata del 30% con conseguenze negative non solo per la sicurezza, ma anche per l'inquinamento. È evidente quindi che bisogna tornare a tassi di sostituzione normali del parco circolante.

COSA PUÒ FARE IL GOVERNO?

Che cosa potrebbe fare il Governo? Il Ministro Lupi a fine luglio ho parlato di incentivi per l'auto basati su un meccanismo analogo a quello che ha dato buona prova in materia di ristrutturazioni edilizie. È un'ipotesi interessante, ma sembra caduta nel dimenticatoio. Non ci sarebbe nulla di scandaloso nell'adottare incentivi per l'auto. Lo si sta già facendo in Spagna con ec-



cellenti risultati e lo si sta facendo anche in Francia. Ma, al di là degli incentivi, che cos'altro si potrebbe fare e che cosa non si dovrebbe fare? Durante la crisi sono state introdotte pesanti penalizzazioni fiscali sull'automobile come la vera e propria persecuzione dell'auto aziendale e i ripetuti aumenti delle accise su benzina e gasolio. Tagliare drasticamente la deducibilità dei costi per l'auto aziendale vuol dire rendere meno competitive le nostre aziende nel mondo, ma vuol dire anche che le aziende compreranno meno auto con conseguenze negative anche sul gettito fiscale. Mantenere la tassazione sui carburanti ai livelli massimi in Europa vuol dire far scattare l'effetto Laffer che da dicembre 2012 ad oggi ha già determinato un minor gettito per l'Erario di 1,175 milioni di euro. E ancora, tra le cose da fare, dato che, lo si voglia o meno, la mobilità ripartirà con l'automobile, molta attenzione dovrebbe essere posta anche alla questione della congestione che è strettamente legata alla dotazione di infrastrutture. Nel Paese dell'Unione Europea che ha uno dei rapporti più bassi tra numero di chilometri di autostrade e parco circolante (la situazione è peggiore che in Italia solo in Bulgaria, Repubblica Ceca, Regno Unito, Romania e Polonia), gli investimenti in infrastrutture stradali sono dunque sicuramente importanti.

EVITARE INUTILI PENALIZZAZIONI.

Inoltre, anche durante la crisi vi è stato un forte aumento delle Ztl (pure in realtà minime) e delle aree pedonalizzate, ma non di rado questi interventi sono diventati puri e semplici ostacoli alla mobilità, dato che non sono stati accompagnati da un potenziamento del trasporto pubblico, che anzi ha subito tagli ed aumenti di tariffe. E che senso

hanno gli investimenti fatti in piste ciclabili (16,6 km per 100 km² di superficie comunale nel 2011) se gli spostamenti in bicicletta sono passati dal 3,6% del 2008 al 3,1% del 2013? E per finire, c'era proprio bisogno il 10 luglio di emanare una circolare di 33 pagine di testo e di 14 pagine di allegati per regolamentare la registrazione di chi usa un'auto aziendale? La questione non è assolutamente urgente e la sua utilità è più che dubbia. Comunque, anche volendo tartassare

gli automobilisti con un altro adempimento inutile, le esigenze della semplificazione di cui il Paese ha oggi un grande bisogno, non suggerivano quantomeno di rinviare l'entrata in vigore di questa nuova regolamentazione a tempi migliori, come dovrebbe essere in tempi di crisi, per tanti altri adempimenti burocratici di dubbia utilità, se non di certa inutilità?

Roma, 8 ottobre 2014





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 multipiattaforma 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



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



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