

Lo svecchiamento del parco circolante la chiave per far ripartire il settore nel 2009

SI RIPARTE DALL'AUTO ECOLOGICA

Le difficoltà di accesso al credito tra le cause della crisi

DI GIANLUCA BALDINI

La soluzione alla crisi del settore auto esiste. Un parco auto europeo moderno e dunque meno inquinante. Lo svecchiamento del parco circolante nell'Unione europea sarebbe quindi la chiave che potrebbe far ripartire il settore nel 2009. La pensa così Guido Rossignoli, dg **dell'Anifa**, l'Associazione dell'industria automobilistica italiana. Una prospettiva possibile solo a patto che Bruxelles si attivi per incentivare il ricambio dei mezzi inquinanti e ridare fiducia al consumatore.

Domanda. Quando è iniziata la crisi e quali sono le cause di questa situazione?

Risposta. I primi segnali risalgono a primavera per poi accentuarsi nei mesi autunnali. Il mercato dell'auto è sempre tra quelli più colpiti quando si verifica una mancanza di liquidità. La crisi finanziaria ha influenzato l'economia reale andando a toccare anche il settore delle quattro ruote. Contrariamente a quanto molti pensano l'aumento del prezzo del petrolio non è stato la causa principale di questa situazione, tanto più che oggi i carburanti sono tornati a prezzi bassi. Le condizioni generali dell'economia, la crisi di fiducia delle famiglie e le difficoltà di accesso al credito sono tra le cause principali. Basti pensare che in Italia il 65-70% delle immatricolazioni avvengono attraverso finanziamenti.

D. Quando si prevede la fine della crisi e quali strumenti saranno necessari per uscirne?

R. L'ipotesi più accreditata è che durerà probabilmente per tutto il 2009. Diventa necessario l'intervento del governo tramite provvedimenti che riaccendano la fiducia nell'economia e che regolamentino

in maniera diversa l'accesso al credito. Vorrei sottolineare che in questo caso non è l'industria italiana a essere in crisi ma è la domanda a esserlo. In questo contesto, se alcuni governi interverranno a sostegno delle industrie automobilistiche nazionali, sarà necessario un lavoro di concerto a livello di Unione europea. Le strade per non creare disuguaglianza sono due: o tutte le case costruttrici beneficeranno degli aiuti statali o nessuno ne dovrà godere.

D. La situazione italiana è migliore o peggiore se paragonata agli altri paesi?

R. Siamo usciti da un 2007 in cui le vendite sono andate alle stelle anche grazie agli incentivi al consumo per la sostituzione del parco in funzione di criteri ambientali. L'Italia, insieme alla Grecia, ha il parco auto più inquinante d'Europa. Se vogliamo risolvere il problema ambientale è necessario, come chiede l'Accea (Associazione dei costruttori d'auto europei), che l'Unione europea stanzi 40 miliardi di euro per cambiare in tre anni gran parte dei veicoli inquinanti e investa in nuove tecnologie. Ricordo che in Italia le auto Euro 0, Euro 1 e Euro 2 rappresentano la metà di tutte quelle che circolano in Europa. Il gruppo Fiat in questo senso sta facendo molto. Fiat, Lancia e Alfa Romeo, forse insieme soltanto alla Peugeot, sono le uniche che proporranno veicoli con emissioni inferiori ai 140 grammi di CO₂ (biossido di carbonio) per chilometro, onorando l'accordo

volontario europeo di autolimitazione delle emissioni di CO₂. È anche grazie all'impegno ambientale del gruppo torinese che dopo un lungo periodo nero, il gruppo di Torino sta ottenendo buoni risultati di vendita, rispetto alla crisi del settore. In generale il problema energetico e ambientale sono tra i fattori chiave per lo sviluppo futuro di questa situazione. Auto ecologiche per tutti. Questo permetterebbe un rilancio dell'economia e il rispetto dell'ambiente.

D. In Asia il mercato funziona in modo diverso?

R. In Cina e in India il settore è decisamente meno regolamentato e in ritardo rispetto alle normative europee. Vengono quindi venduti prodotti meno sicuri e più inquinanti. Per esempio, la Dacia, il marchio low cost del gruppo Renault, spende migliaia di euro a veicolo per adeguare la sua Logan alle normative europee. Tale costo su un'auto che costa 7 mila euro rappresenta un problema.

Rimane il fatto che la tendenza di questi ultimi anni è uno spostamento delle scelte del consumatore verso segmenti bassi. Auto meno costose, più piccole e meno inquinanti. Le case automobilistiche dovranno cimentarsi in una vera battaglia al prezzo più competitivo. Il segmento A, quello delle super utilitarie, già ora combatte su una forbice di 200 euro. Poche centinaia di euro di differenza possono rivoluzionare le scelte del mercato e fare la fortuna di una casa automobilistica. (riproduzione riservata)

In Italia le vetture Euro 0, 1, 2 sono ancora numerose



Guido Rossignoli



La maggiore manifestazione motoristica si apre dopo il -30% delle immatricolazioni in novembre

FARE I CONTI CON LA FRENATA

Attesa una chiusura d'anno in arretramento del 13%

DI GIANLUCA BALDINI

«**F**are auto non conviene più. Ci troviamo davanti a una svolta epocale. Margini troppo ridotti di fronte a investimenti enormi». La considerazione è forte e a pronunciarla sono alcuni analisti del settore, dopo l'annuncio della chiusura per una settimana, a gennaio 2009, anche degli stabilimenti Porsche, uno dei marchi che di solito vanta i profitti più alti. Secondo gli studi dell'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, la crisi non è che ai suoi esordi e potrebbe continuare per tutto il 2009.

A settembre, mese in cui ha avuto inizio questo tracollo, le immatricolazioni in Italia hanno subito una flessione del 5,5% (177 mila vetture). Nello stesso periodo del 2007 erano più di 186 mila. In ottobre il crollo è stato ben più significativo. Con quasi 168 mila immatricolazioni, il settore dell'auto è calato del 18,9% rispetto all'ottobre 2007.

In totale fino a ottobre la raccolta ordini italiana è giunta poco al di sotto dell'1,9 milioni di unità e, secondo le stime, entro fine anno le auto immatricolate saranno poco meno di 2,2 milioni con un calo del 13% rispetto al 2007.

A novembre il tonfo peggiore, con 138.352 nuove autovetture immatricolate, vale a dire il 29,4% in meno rispetto al novembre 2007. In calo anche i trasferimenti di proprietà di auto usate, che di solito godono di un certo slancio durante i periodi in cui circola scarsa liquidità, e che sono diminuiti del 12,4%.

In un settore che chiuderà il 2008 con un calo delle registrazioni di veicoli nuovi vicino al 13%, si prevede che l'usato cresca, rispetto alla fine del 2007, di un modesto

0,5% con più di 4,2 milioni di transazioni.

Le cause di questa crisi sono tute legate alla recessione economica in atto. «La debolezza della domanda di autovetture nuove», sottolineano alcuni analisti dell'Anfia, «si inserisce nel più ampio contesto di un forte rallentamento degli acquisti di beni durevoli, in buona parte dovuto a una maggiore selettività nella concessione del credito al consumo, elemento chiave per il mercato dell'auto. A ciò si accompagna un livello di fiducia dei consumatori che, a causa della crisi dell'economia reale, rimane decisamente basso». In un contesto comunque negativo, la maggior industria italiana dell'auto, la Fiat, sempre al vertice della classifica delle vendite, cerca di resistere: «Il 2008 si chiuderà per noi nel raggiungimento degli obiettivi, anche se nella parte bassa della forchetta prevista», spiegano al gruppo torinese. «Fiat ha ripreso a produrre modelli apprezzabili per il pubblico e questo le ha permesso di uscire da un periodo buio», spiega Guido Rossignoli, dg dell'Anfia. «Fiat è in salute, ma è il mercato a non esserlo».

L'insieme dei marchi italiani come Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari e Lamborghini (quest'ultima fa però capo al gruppo Volkswagen) in ottobre hanno aumentato la loro quota di mercato passando dal 30,7 al 33%.

In Europa, secondo le stime dell'Accea, l'Associazione europea dei costruttori automobilistici, la situazione è ancora peggiore. Era dal settembre 1998 che in questo periodo non si immatricolavano così poche autovetture (poco meno di 1,3 milioni con una flessione

dell'8,2%). «Di solito settembre è un mese in cui le immatricolazioni aumentano dopo il calo della pausa estiva», sottolineano alcuni analisti dell'Accea. La crisi dell'auto europea segue esattamente le sorti dei paesi protagonisti della crisi finanziaria e immobiliare. Secondo dati Accea, il mercato inglese a settembre è calato del 21,2%, così come quello spagnolo che ha subito una flessione del 32,2%. Nei paesi dell'Europa dell'Est è stato immatricolato il 9,3% di auto in meno. In Germania il calo si è attestato intorno al 10,4%. L'unica voce fuori dal coro è stata la Francia con un aumento dell'8,4%, valore che però compensa il calo del 7,4% di agosto. Crescita a doppia cifra per i nuovi paesi membri dell'Unione europea, mercati però molto giovani e di dimensioni contenute. La Repubblica Ceca ha incrementato a settembre le immatricolazioni del 32,2%, la Romania del 17,4% e la Polonia dell'1,8%.

Se le cause della crisi sono conosciute, lo sono anche i modi per uscirne. Molti analisti concordano nel ritenere che il futuro dell'auto sarà eco sostenibile e low cost. Nei segmenti più piccoli sarà quello che in gergo è chiamato «downsizing» a farla da padrone, la riduzione delle cilindrata unita all'utilizzo di turbocompressori che riducono le emissioni inquinanti senza intaccare le prestazioni. Per le berline e per le ammiraglie diventerà invece sempre più comune l'utilizzo dei più sofisticati e costosi motori ibridi, prodotti che per costi e dimensioni possono avere successo solo su veicoli di classe elevata. (riproduzione riservata)

Al via il 5 dicembre tra assenze e qualche ritorno

Partirà il 5 (con le giornate del 3 e 4 dedicate alla stampa) e si concluderà il 14 dicembre l'evento motoristico più atteso dagli appassionati del settore, la trentatreesima edizione del Motor Show di Bologna. La manifestazione di quest'anno avrà 140 mila metri quadri di spazi espositivi coperti e 90 mila metri quadri di aree esterne: 304 gli espositori complessivi, di cui 71 esteri provenienti da 19 diversi paesi. Saranno poi 11 le aree esterne, con 16 aziende coinvolte, mentre il MotorSport Stadium, la zona dedicata alle gare del Motor Show, avrà sette diversi circuiti, oltre 30 tra competizioni ed esibizioni e circa 250 piloti impegnati. La crisi del settore ha però inevitabilmente influenzato la manifestazione.

Rispetto ai 343 espositori del 2007, questa sarà l'edizione dei grandi assenti. All'appello mancheranno, tra i 39 che hanno dato forfait, Bmw, Mitsubishi e Kia. Ci saranno però anche graditi ritorni come Infiniti, il marchio di lusso di Nissan che nel 2009 farà il suo debutto sul mercato

europeo, e Aston Martin. Gli oltre 7 milioni di euro necessari all'organizzazione della manifestazione e i dieci milioni spesi per la pubblicità e il marketing hanno lo scopo di dare un po' di respiro a un settore in piena crisi. Tra le novità proposte dallo staff

che organizza il Motor Show, quasi 2 mila persone, c'è il nuovo spazio chiamato Innovation Cube, un'area dedicata alle tematiche care al futuro dell'auto: ambiente, innovazione, sicurezza e design.

Crisi a parte, le previsioni della Promotor International, la società che dal 1981 organizza l'evento, sono più che positive. «Anche nel 1993», sottolinea Giada Michetti, amministratore delegato di Promotor International, «quando le immatricolazioni ebbero una contrazione del 29% rispetto all'anno precedente, al Motor Show l'interesse del pubblico e dell'industria rimasero intatti. Si tratta di un momento di cambiamento strutturale

di tutta l'economia, da cui anche il settore automotive uscirà profondamente modificato».



Giada Michetti

LA FRENATA DEL 2008 PER LE SINGOLE CASE AUTOMOBILISTICHE

Immatricolazioni per marchi sul mercato italiano

	Nov 2008	%		Gen-Nov 2008	%
◆ Fiat	33.893	-28,86	◆ Fiat	507.633	-9,76
◆ Alfa Romeo	3.632	-31,29	◆ Alfa Romeo	49.445	-28,01
◆ Lancia	5.752	-25,10	◆ Lancia	87.418	-11,12
◆ Ferrari	37	-46,38	◆ Ferrari	627	4,50
◆ Audi	4.957	16,39	◆ Audi	57.394	-0,24
◆ Bmw	4.322	-39,59	◆ Bmw	63.317	-13,71
◆ Ford	11.939	-22,87	◆ Ford	15.9187	-15,9
◆ Chrysler/Jeep/Dodge	914	-37,82	◆ Chrysler/Jeep/Dodge	17.186	-13,32
◆ Mercedes	4.754	-25,26	◆ Mercedes	67.119	-15,44
◆ Opel	9.624	-25,89	◆ Opel	130.399	-22,32
◆ Renault	5.344	-48,62	◆ Renault	90.688	-19,38
◆ Toyota/Lexus	6.271	-46,75	◆ Toyota/Lexus	98.788	-22,97
◆ Volvo	1.061	-40,09	◆ Volvo	15.571	-17,69
◆ Altre case	2.614	15,92	◆ Altre case	28.273	4,27

VOLUMI DI AUTO IMMATRICOLATE NEL 2007 E NEL 2008

Immatricolazioni per marchi sul mercato italiano

	2007	2008	%
◆ Mesi			
◆ Gennaio	250.310	233.697	-6,6
◆ Febbraio	225.694	218.765	-3,1
◆ Marzo	261.371	214.245	-18,0
◆ Aprile	207.777	203.738	-1,9
◆ Maggio	248.195	206.404	-16,8
◆ Giugno	228.925	186.248	-18,6
◆ 1° semestre	1.422.272	1.263.097	-11,2
◆ Luglio	214.194	192.990	-9,9
◆ Agosto	104.859	77.875	-25,7
◆ Settembre	186.381	177.263	-5,5
◆ Ottobre	207.049	167.940	-18,9
◆ Novembre	196.125	138.000	-29,5

Fonte: elaborazioni Anfia/Unrae su dati del Ministero dei Trasporti

