

SCENARIO

Il 2012 dell'auto visto da associazioni e giornalisti: un coro unanime ricco di prevedibile pessimismo

L'inizio di anno suggerisce di tastare il polso al settore. È una regola quasi inevitabile per chi fa informazione e per chi, come il nostro mensile, vuol tastare il polso all'automobile. Noi di InterAutoNews abbiamo ritenuto di dare voce ai rappresentanti delle tre associazioni di categoria e a tre qualificati giornalisti. Abbiamo posto tre domande, le stesse, a tutti. Su un punto c'è grande (purtroppo) omogeneità di vedute: il 2012 per l'automobile, per gli automobilisti, per le Case e per i Concessionari si presenta decisamente male. Occorreranno grandi sforzi e grande determinazione per uscirne senza troppe ammaccature, anche se il comportamento delle istituzioni nei confronti del comparto della motorizzazione privata continua a suscitare molte perplessità a causa di una assurda

miopia. L'automobile, se guardata con attenzione, può essere fonte di sostegno per le Casse dello Stato. Il mercato depresso, i continui rincari del carburante, l'appesantimento dell'Ipt, i carichi della RC Auto e gli altri balzelli hanno appesantito non solo il mercato del nuovo e dell'usato, ma anche l'uso quotidiano dell'auto. E nulla viene fatto per ridare equilibrio al settore che pure è fonte di posti di lavoro, di gettito fiscale e di importante flusso di danaro. Nelle parole degli opinion leader che troverete qui di seguito, molti dei temi che abbiamo toccato trovano ampia disamina. Per rispetto di chi ci legge, il pensiero dell'Anfia non proviene dall'ormai ex-presidente Eugenio Razelli. Per l'associazione italiana della filiera dell'auto si è espresso il Direttore Generale.

LE DOMANDE

1. In quale Italia ci troveremo a vivere e a lavorare nel 2012?
2. Quali le principali difficoltà che impediranno un regolare sviluppo del mercato dell'auto nel 2012?
3. Perché il Governo Monti non interviene con misure a sostegno dell'automobile?

Jacques Bousquet
Presidente Unrae
"Sostegno a costo zero per rilanciare l'auto"

1. L'Italia si troverà come tutti gli altri Paesi in un quadro economico messo sotto pressione dalla difficile situazione finanziaria della zona Euro. Inoltre, l'Italia dovrà assorbire le conseguenze dei diversi piani di austerità decisi dagli ultimi due governi. Questo avrà sicuramente un impatto negativo sul potere di acquisto delle famiglie e provocherà un forte rischio di credit crunch per le imprese. Probabilmente ci attende un anno suddiviso in due parti: prima e dopo l'aumento ulteriore dell'Iva di 2 punti in ottobre, che potrebbe generare un anticipo degli acquisti di alto valore unitario (come l'auto) durante l'estate, seguito da un ultimo trimestre di domanda molto debole. Peraltro, il 2012 vedrà sicuramente una nuova difficile fase del negativo impatto sociale iniziato con la crisi del 2008/09, con pressione aggiuntiva sui livelli di occupazione.

2. Due i fattori principali: la situazione dell'economia del Paese (=recessione) e la somma enorme dei contributi aggiuntivi che vengono sottratti dalle tasche degli italiani che possiedono un'auto (quantificati in un ammontare totale di 8 miliardi di considerando l'impatto complessivo degli aumenti su accise carburanti, imposte RC auto, IPT, superbollo). Si può aggiungere la difficoltà che avrà circa un terzo della rete di distribuzione che, per insufficiente volume di fatturato, entrerà in reale difficoltà economica e farà fatica ad essere attiva e competitiva sul territorio, anche con rischi sul livello della soddisfazione dei clienti.

3. Il governo Monti aveva chiaramente e logicamente come priorità assoluta la messa in atto di un piano per risanare i conti del Paese e portare il contributo dell'Italia al salvataggio dell'euro. Tuttavia è stata una delusione per tutti il fatto di non aver ancora visto alcuna misura diretta al rilancio dell'economia. Sembra che la difficoltà da parte del Governo nel decidere misure a favore di un supporto diretto ad alcuni settori chiave (tra cui l'auto), provenga dall'impossibilità di trovare fondi sostanziali per farlo. Però noi come Unrae abbiamo comunicato al Governo, già dal luglio scorso, proposte innovative e concrete per il rilancio strutturale - e non tattico - del mercato dell'auto (che a partire dall'estate 2010 è tornato ai minimi storici del periodo '93-'96) caratterizzate da un indispensabile vantaggio: possiamo dimostrare che le misure contenute nelle nostre proposte si possono autofinanziare, rappresentando quindi un costo zero per lo Stato. Sicuramente una conditio sine qua non per essere ascoltati.

Filippo Pavan Bernacchi
Presidente Federauto
"Un circolo vizioso che crea molti danni"

1. Sarà un anno duro, molto duro, ma non dobbiamo avere paura. L'italiano ha dimostrato durante la storia millenaria del nostro Paese che è in grado di dare il meglio di sé proprio quando le cose vanno male. Basti pensare, a titolo di esempio, come eravamo ridotti alla fine della II Guerra Mondiale e cosa siamo stati in grado di realizzare. Questa premessa mi pare necessaria e noi Imprenditori abbiamo una

responsabilità doppia rispetto al cittadino medio dato che oltre a lavorare, pagare tasse esorbitanti, fornire ai Clienti il prezioso bene della mobilità, diamo occupazione a centinaia di migliaia di collaboratori siano essi manager, venditori, impiegati, operai o altro. Purtroppo da agosto dello scorso anno la situazione dei mercati internazionali è precipitata, e questo ha messo in moto una serie di conseguenze quali la fine anticipata del Governo Berlusconi e la comparsa del Governo Tecnico capeggiata dal professor Monti. Abbiamo di fronte problemi enormi di finanza internazionale che stanno logorando i mercati, mettendo in gioco i rapporti fra Stati e gli stessi sviluppi di una area rilevantissima a livello mondiale, come è quella dell'euro, minando la fiducia dei Consumatori. Il settore degli autoveicoli è fra quelli che stanno pagando di più e vede messi a nudo una realtà e un modello di business che già da tempo scricchiolavano. Tutti i maggiori analisti proiettano scenari negativi. Confindustria, ad esempio, prevede che verranno bruciati circa 800.000 posti di lavoro e che ci sarà una significativa contrazione del PIL: -1,6%. Poi qualcuno dirà che il PIL non è l'unico parametro... È vero, comunque rimane un dato importante. A questo si aggiunga il problema della delocalizzazione all'estero delle nostre imprese di produzione, solo per citarne uno, e il quadro è completo. Ma invito tutti alla calma, alla prudenza, a ritagliarsi i giusti spazi per fermarsi a riflettere, per poi porre in atto dei correttivi urgenti per attenuare gli effetti negativi. Colgo l'occasione per chiarire che è vero che Federauto denuncia da tempo lo stato di crisi e le mille incongruenze che regolano la distribuzione degli autoveicoli, ma mai ci siamo piantati ad-

SCENARIO

dosso, mai abbiamo chiesto sovvenzioni a chicchessia, essendo abituati ad affrontare grandi rischi, a rimboccarci le maniche, e a vivere del nostro lavoro grazie anche alle nostre capacità.

2. Come tutti noi sappiamo bene, perché non voglio fare la figura del maestro in cattedra, dopo gli immobili gli autoveicoli sono il bene più costoso che può affrontare una famiglia e, a eccezione di alcuni beni strumentali, anche le aziende. È per questo che gli autoveicoli sono legati a filo doppio con l'economia. E infatti quando l'economia langue, o è in recessione, subito il mercato degli autoveicoli ne soffre in maniera proporzionale. Questo è il nodo cruciale e il nostro comparto uscirà dall'empasse solo insieme all'intero sistema-Paese. Però sugli acquisti incide molto la fiducia del Consumatore, che per quanto precedentemente esposto, scarseggia, oltre ai costi d'esercizio. E così molti che hanno le possibilità, l'esigenza, e un lavoro stabile e ben remunerato, hanno paura e diminuiscono i consumi. Quindi, anche chi potrebbe, non spende. E così il circolo vizioso crea molti più danni del necessario. Ciò posto, però, non siamo passati dagli incentivi del 2009 al mercato asfittico, attorno a 1.745.000 del 2011, e basta, ma gli ultimi due Governi per fare cassa subito hanno pensato di attingere dagli automobilisti. Ed ecco spuntare rincari a raffica: Imposta Provinciale di Trascrizione, pedaggi autostradali, assicurazioni, accise sui carburanti, superbolli sulle auto prestazionali. Cui si aggiungono provvedimenti generali quali l'aumento dell'IVA dove, per un telefonino sono pochi euro, per un'auto circa 220. Un attacco concentrico al mondo dell'auto che fattura l'11,6% del Pil e impiega in senso lato 1.200.000 persone. Un settore strategico per il nostro Paese. Un discorso a parte merita il rapporto con i Costruttori che sembrano aver preso coscienza delle difficoltà delle proprie reti e dell'obsolescenza, per usare un eufemismo, delle attuali regole della distribuzione. Regole concepite per mercati crescenti non adatti quindi agli attuali mercati europei. Anche qui la nostra azione, solo grazie ad argomenti di buon senso e coerenza, ha fatto breccia su alcune Case che stanno affrontando il nuovo anno con voglia di ascoltare, confrontarsi, mettersi in discussione e venire incontro ai propri partner. Non vale per tutti i brand, ma è un bel segnale. E chi adotterà questa strategia verrà premiato dal mercato perché solo una rete sana, soddisfatta, è motivata a conseguire risultati e a soddisfare i Clienti. Chi invece pensa di spremere ancora i Concessionari per vendere delle vetture in più, distruggerà la sua rete e, a tendere, peggiorerà le sue performance. E a distruggere basta poco, per ricostruire ci vogliono anni.

3. I motivi possono essere svariati, delicati, a volte emozionali più che oggettivi, e non ritengo vantaggioso, in questa fase, enunciare. Preferisco affermare che stiamo lavorando con i nuovi interlocutori di Palazzo Chigi e confido che riusciremo a convincerli che i "disincentivi" varati rischiano di affossare un settore che è una grande risorsa per l'Italia. E distruggerlo non ha senso, in primis proprio per lo Stato. Noi non ci faremo scoraggiare dalle cassandre che dichiarano che: "Tanto non serve a niente. Tanto non otterrete nulla. Servirebbe ben altro..." e continuiamo ad avanzare proposte razionali e documentate, che potrebbero andare a vantaggio dello Stato, dell'ecologia, della sicurezza, tutelando il prezioso bene che è il lavoro.

Guido Rossignoli
Direttore Generale di Anfia
"Auto non solo bancomat ma player fondamentale"

1. L'Italia sta attraversando una fase delicatissima, in cui è chiamata ad uno sforzo di coesione per raggiungere l'obiettivo del pareggio di bilancio. Attuate le misure di risanamento del Decreto "salva Italia", a breve, per contrastarne gli effetti recessivi, dovrebbero essere varate, con il Decreto sullo Sviluppo, misure a favore della crescita e dell'occupazione, così come provvedimenti sulle liberalizzazioni, previsti per la prossima settimana. Ci aspettiamo, quindi, un anno sicuramente impegnativo sul fronte del rispetto della disciplina di bilancio - con una pressione fiscale generale che è attesa al 45% del PIL previsto per il 2012 - ma con il fondamentale contrappeso non già di occasionali provvedimenti di rilancio, ma di interventi e riforme strutturali che diano concreti segnali di apertura dell'economia e pongano le basi per una struttura economica sana.

2. L'aumento delle accise sui carburanti, dell'Iva - a proposito del quale si prospetta l'incognita di un nuovo eventuale rialzo al 23% il 16,6% del totale delle entrate tributarie dello Stato; la sola voce delle imposte sui carburanti raggiunge i 30,39 miliardi a fronte dei consumi in calo, e continua ad essere una delle leve più utilizzate dallo Stato per fare cassa. Nel nostro Paese la pressione fiscale di settore è tra le più alte in Europa (4,4% del PIL contro una media del 3,8% nei principali

Paesi europei). Ciononostante, il settore automotive continua a collezionare rincari di ogni genere. Dal 1° gennaio 2012, ad esempio, sono scattati gli aumenti dei pedaggi autostradali - con un adeguamento medio ponderato sul traffico della tariffa del +3,1% - e sono entrati in vigore i rialzi delle addizionali sulle accise in sei Regioni (Marche, Piemonte, Toscana, Liguria, Umbria e Lazio), appesantendo ulteriormente il carico fiscale sui prezzi dei carburanti, di per sé già alle stelle. In questo difficile contesto, continua a diminuire la capacità di spesa per l'acquisto e il mantenimento dell'automobile soprattutto da parte delle famiglie.

3. Il Governo Monti è in primo luogo chiamato a portare avanti le riforme economiche, fiscali e strutturali necessarie al superamento dell'emergenza congiunturale e, soprattutto, al rilancio del Paese. L'impegno a varare misure per la crescita, con interventi che diano sostegno alle imprese, favorendone gli investimenti, e impulso al mercato, di per sé già servirà a contenere gli effetti negativi dell'attuale congiuntura economica sulla domanda di auto e, in generale, sullo stato di salute della nostra filiera. Ma questo, ovviamente, non basta. Ci auguriamo che lo step successivo consista nel riconoscere questa filiera come player fondamentale per la crescita dell'economia anziché soltanto come "bancomat" dell'Erario, come accade da troppo tempo, in particolare in questi ultimi anni. Anzi, per rilanciare il mercato occorre ridurre il carico fiscale sul comparto, abbassando i costi di gestione dell'autovettura al fine di stimolare i consumi. Inoltre, guardando alle aziende, è necessario anche facilitare l'accesso al credito, specialmente per le piccole e medie imprese. Infine, sarebbe auspicabile un maggior investimento di risorse pubbliche a sostegno dell'R&D, da sempre il miglior veicolo per uscire dalla crisi e guardare al futuro.

La prospettiva di breve-medio termine adottata dagli ultimi Governi per poter far fronte, nell'immediato, alla crisi economico-finanziaria globale e contenere il più possibile gli effetti negativi, ha probabilmente impedito la pianificazione e la realizzazione di interventi davvero efficaci a sostegno del comparto. Processi, questi, che passano anche attraverso il confronto con i rappresentanti stessi del settore. Ci auguriamo, quindi, anche una prossima riapertura dei numerosi Tavoli aperti con il Governo negli ultimi anni, ma troppo spesso disattesi, nonché una maggiore attenzione da parte del Governo stesso alle grandi sfide globali che coinvolgono il nostro comparto e che vengono definite a livello europeo.

segue a pagina 8

segue da pagina 7

Pierluigi Bonora
Presidente dell'UIGA
"La lobby dell'auto
manca di incisività"

1. Dopo aver dato (la stangata decisa dal governo Monti) gli italiani si attenderanno un riscontro oggettivo. Mai come questa volta, infatti, il sacrificio che la popolazione sta digerendo con fatica dovrà avere dei riscontri concreti. Mi attendo, dunque, un clima di grande incertezza e altrettanta attesa. Tutto questo, però, inserito in uno scenario di forte preoccupazione per gli effetti che la recessione avrà sui livelli occupazionali e sulla tenuta in generale del Sistema Paese.

2. Proprio a causa della recessione prevedo un altro anno di sofferenza per l'auto. Le Case saranno obbligate a "pompare" il mercato con super sconti (qualcuno ha già cominciato) e i soliti Km0, con il conseguente assottigliamento dei margini e il perdurare delle difficoltà da parte dei Concessionari. Le preoccupazioni delle famiglie italiane, il clima reso pesante dall'incertezza e dalla recessione costringeranno a posticipare l'acquisto dei beni di consumo più costosi.

3. I governi, e anche quello attuale non sembra aver cambiato strategia, continuano a ignorare il peso che il settore ha sull'economia del Paese. A questo atteggiamento ha concorso la scarsa incisività della lobby dell'auto, pure essa non consapevole pienamente della potenza di fuoco di cui dispone. Ci vuole un'azione di forza, sia mediatica sia di continuo marcammento stretto, che obblighi il governo a darsi un mossa. Primo punto: convincere le stanze dei bottoni che la parola auto non significa inquinamento, pericolo, congestione e, per ultimo, evasione fiscale. Sull'auto gravano ancora troppi retaggi che lo stesso settore, con i suoi atteggiamenti vittimistici e passivi, non è riuscito a rimuovere. E le conseguenze, le Case continuano a pagarle.

Carlo Cavicchi
Direttore di Quattroruote
"Sono molte le colpe
dell'industria dell'auto"

1. Le prospettive sono molto confuse, pertanto la farà da padrone una palpabile incertezza su tutto. Credo che il risultato sarà il crollo di certi consumi a scapito di altri. Oggi si vendono valanghe di telefonini perché fanno status e quindi paiono ai più irrinunciabili. Quello che accadeva un tempo con le automobili. Adesso invece l'auto è finita nel mirino di tutti

e quindi è vissuta come un male soltanto in certi casi irrinunciabile. La nuova cultura del low-cost ha aperto nuove prospettive e suggerito vie di fuga da spese un tempo imprescindibili. Si continuerà a mettere mano al portafoglio (magari appena un po' di meno) ma lo si farà al traino dei nuovi modelli di vita. Qui c'è allora molta colpa dei produttori di automobili che nel tempo non hanno spinto sul concetto di passione a favore di un più concreto uso intelligente delle vetture. Il risultato è che un uso intelligente della spesa ha prevalso sull'uso intelligente della macchina, mentre il bisogno irrefrenabile di un telefonino di moda ha vinto sulla sua reale inutilità. Dobbiamo prepararci a vivere in un'Italia schizofrenica dove ci sarà a turno chi dirà che non c'è crisi perché nei fine settimana le autostrade sono a rischio d'ingorgo, mentre chi vende automobili si strapperà i capelli per la disperazione.

2. Di sicuro si paventano almeno un paio di grosse incertezze cui al momento nessuno sa dare risposte certe. La prima è come reagirà il pubblico al prezzo del diesel che ha ormai raggiunto quello della benzina verde. Il tema tocca da vicino le vetture a gasolio che oggi la fanno da padrone sul mercato e su cui tutti i costruttori hanno imposto da tempo le loro strategie di vendita. Si va quindi dagli ottimisti (quelli che sono convinti che non cambierà nulla) ai più pessimisti che paventano una quota di mercato del diesel che potrebbe perdere anche 10 punti, con un crollo nei segmenti più piccoli. Il secondo pericolo è il prezzo dei carburanti in generale, al momento lievitato in maniera abnorme per colpa delle accise (e di un colpevole mancato controllo sulle mosse tattiche dei petrolieri), ma che potrebbe avere a breve un'impennata per il caro greggio. Tutto lascia intendere infatti che l'Euro, per salvarsi, dovrà svalutarsi nei confronti col dollaro. Da oltre 1,40, a dicembre si è già scesi sotto 1,30 e i giornali economici parlano di una possibile stabilità sotto 1,20. Questo significherà l'inevitabile aumento comparato del greggio - peraltro già di suo a rischio crescita per i problemi nelle aree di raccolta - con prezzi alla pompa che potrebbero arrivare ai 2 euro al litro. L'aumento di 2 punti dell'Iva, se non sfruttato al meglio prima che questo avvenga, potrebbe poi dare un'ulteriore mazzata al mercato.

3. Perché da quando la Fiat non opera più pressioni sui vari Governi per poter avere le mani libere, non esiste più un "calmiere" capace di farsi sentire nelle sedi che contano. Mille tassisti sono capaci di mettere sottosopra un'intera città, gli ordini professionali hanno sempre forti presenze tra i membri del parlamento e a inizio dello scorso dicembre si è visto palesemente la

potenza della lobby dei farmacisti per modificare il decreto "Salva Italia". Il mondo dell'auto vale un giro d'affari enorme ma non ha, colpevolmente, nessun santo in paradiso. Le battaglie non si vincono, o le posizioni non si difendono, con i comunicati stampa. Bisogna lavorare di grosso e di fino dentro le commissioni o, meglio, arrivare direttamente ai ministri che contano.

Luca Ciferri
Chief Correspondent
Automotive News Europe
"Trovo demagogico
colpire l'auto di lusso"

1. In un Paese che, dopo aver vissuto troppi anni da cicala, oggi si sente retrocesso a formica. La prima reazione a una retrocessione è ovviamente di sconcerto. La seconda è quella di cercare di capire come reagire al mutato quadro generale. Temo però che ci vorrà un po' di tempo per trovare dei nuovi punti di riferimento. Se la lotta all'evasione fiscale partisse davvero e sul serio - lo sento dire da quando ero bambino e ormai sono abbastanza grandicello! - sicuramente si andrebbe verso una redistribuzione della ricchezza, ma ci vorranno anni prima che tale processo si completi.

2. Credo che la fiducia dei consumatori sarà in calo più dei già negativi dati sul Prodotto Interno Lordo (PIL) e sul reddito disponibile, con un'influenza molto marcata su un acquisto importante per una famiglia come quello di un'auto. E qui parliamo di effetto sulle marche generaliste. Guardando invece a quelle premium, i dati emersi di recente tra reddito dichiarato e proprietà di auto considerate dal fisco "di lusso" molto probabilmente faranno sì che chi non dichiara un'imponibile adeguato rinuncerà all'acquisto di un bene che ormai automaticamente lo "segnala" come evasore o elusore.

3. Scrivo queste note quando il "pacchetto crescita" del Governo Monti è ancora una nebulosa in continuo mutamento e quindi difficile da valutare. Sicuramente sino a qui l'auto nel suo complesso è stata penalizzata nelle quattro manovre fiscali che si sono succedute a partire da agosto ma, vista la situazione dei nostri conti pubblici, è difficile poter immaginare dei passi indietro. Personalmente trovo demagogico colpire l'auto di lusso di per sé stessa. Disincentivare l'acquisto di queste auto diminuisce il gettito fiscale (su 100.000 euro di prezzo oltre 20.000 se ne vanno in imposte) e non aiuta assolutamente a combattere l'evasione fiscale. Da tempo ci sono diverse proposte per una revisione della fiscalità sulle auto aziendali che rilancerebbero il comparto a costo zero: speriamo che questo Governo di professori sia disposto ad ascoltare e fare di conto senza pregiudizi.