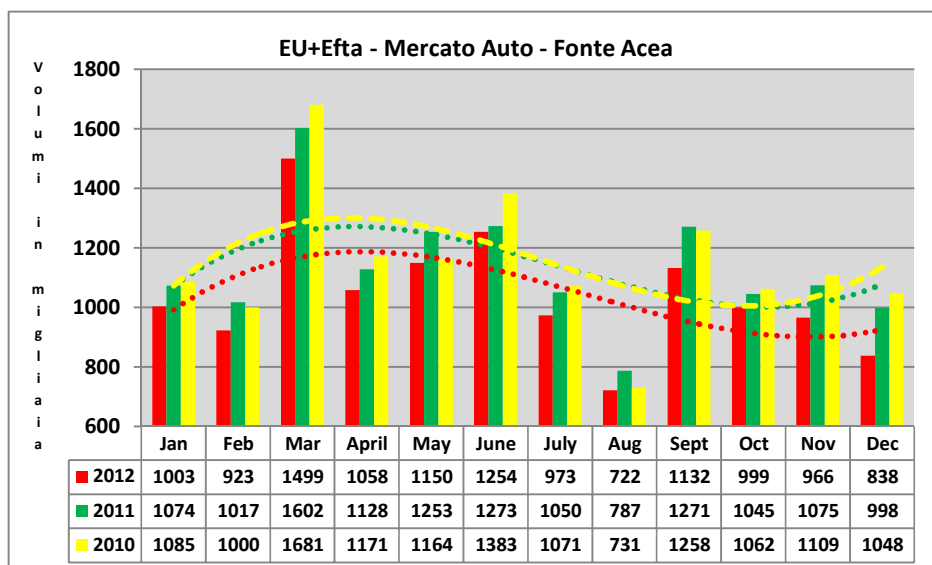


Torino, 16 gennaio 2013

Peggiora decisamente in Dicembre la dimensione della caduta del Mercato EU+Efta dell'auto: -16,0%. Con il quindicesimo mese di continua flessione si aggrava anche la perdita dell'anno: -7,8% sul 2011, riportando il volume annuale delle immatricolazioni ai livelli dei primi anni 90.

Resta positiva nel mese e nel cumulativo solo la Gran Bretagna (+ 3,7% e + 5,3 % rispettivamente), mentre rimane pesante la caduta del mercato francese (-14,6% nel mese e -13,9% nel cumulativo) e si aggrava notevolmente quella del mercato tedesco (-16,4% nel mese e -2,9% nel cumulativo). Sempre molto alte le perdite del mercato Italiano (-22,5% nel mese e - 19,9% nel cumulativo) e di quello spagnolo (-23% e - 13,4% rispettivamente). L'area della UE a 11 perde ancora in modo significativo nel mese (-17,8%), ma rimane solo del 2,8% inferiore all'anno scorso nel cumulativo. In decisa discesa anche i mercati del Nord Europa., che peggiorano la loro situazione anche nel cumulativo del periodo. Fanno eccezione i mercati Efta, che chiudono il 2012 con un progresso del 2,5%, pur registrando una perdita del 7,8% in dicembre.

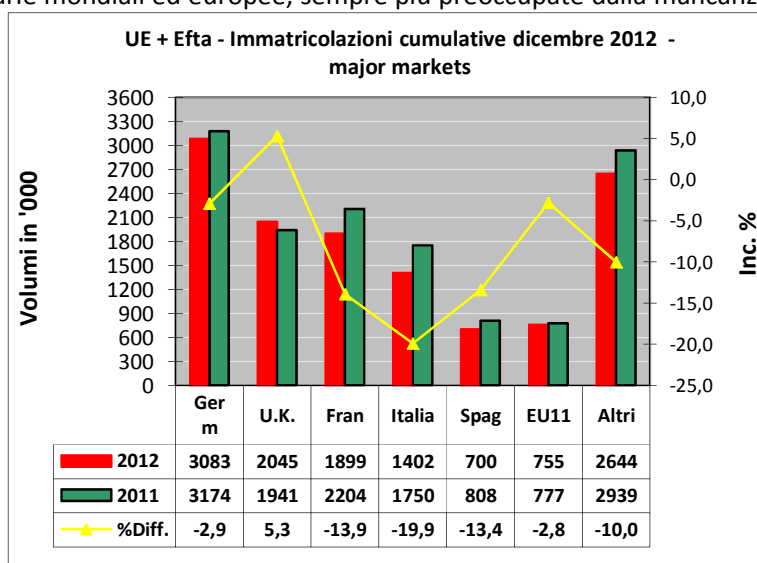
La quota del Gruppo Fiat chiude il 2012 al 6,4% rispetto al 7% dello scorso anno.



Dicembre non cambia il quadro già delineato nei mesi scorsi: la crisi del mercato dell'auto va peggiorando in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che rimane il miglior mercato del continente, e che resta stabilmente il secondo mercato europeo. Da sottolineare una volta di più la crisi del tutto particolare delle aree sotto pressione da parte dei mercati finanziari e sotto costante

monitoraggio da parte delle autorità monetarie mondiali ed europee, sempre più preoccupate dalla mancanza di ripresa nelle attività economiche e quindi nei consumi. Secondo la IHS "l'anno in corso, con una crescita del PIL del 2,6% vedrà l'economia mondiale mantenere sostanzialmente i ritmi di sviluppo dello scorso anno, sceso pesantemente al 2,5% dal 4,2% del 2010 e dal 3% del 2011. Da tener presente che nel 2012 sono rientrate in recessione Giappone e Eurozona. Una modesta accelerazione mondiale del PIL si avrà solo nel 2014.

In questo contesto la crescita Europea sarà debole nel Nord e negativa a Sud.



Le iniziative politiche degli ultimi tempi, da parte della Banca Centrale e dei Governi, hanno ridotto il rischio finanziario legato ai debiti sovrani dell'Eurozona e aiutato a ridurre i tassi nel lungo termine nelle economie più colpite dal fenomeno. Ciononostante le economie del Sud Europa rimarranno in recessione soprattutto per le severe misure di austerità e l'alto tasso di disoccupazione. Sfortunatamente ciò farà contrarre anche le economie del Nord Europa. Alcune (Germania inclusa, che ha visto scendere nel 2012 il PIL al +0,7% rispetto al +3% del 2011 - ndr) assisteranno ad una crescita anche se debole. Altre (compreso Belgio, Francia, e Paesi Bassi) la crescita sarà piatta o in leggera discesa. In complesso ciò significherà una contrazione del reddito di circa lo 0,2% dell' Eurozona".

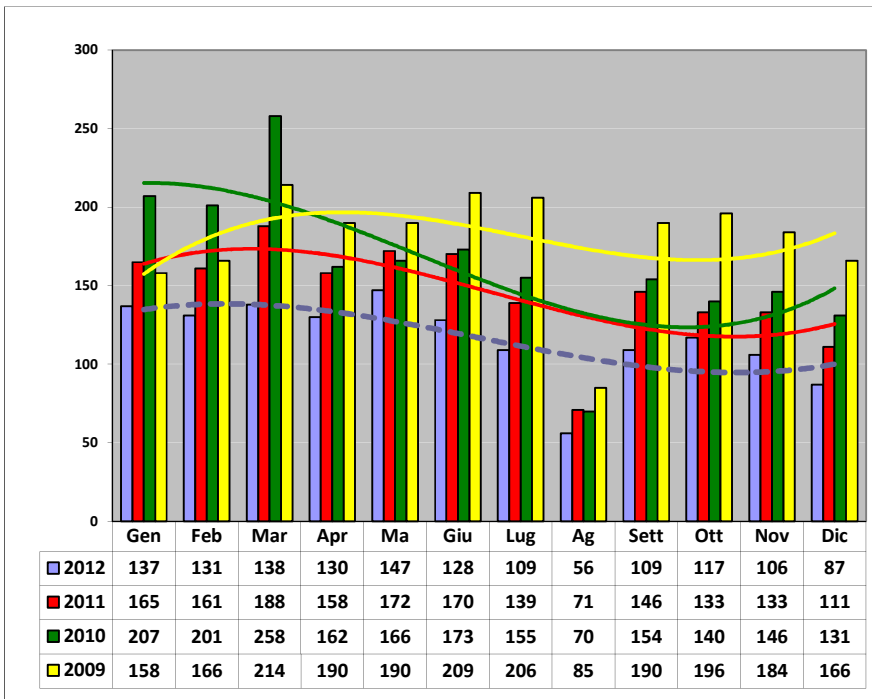
Per quanto riguarda il settore dell'automotive è quindi assodato che anche nei prossimi mesi il mercato continuerà a mantenersi negativo. Si susseguono, tra l'altro, le notizie di chiusura di stabilimenti e di riduzioni di personale (ultime in ordine di tempo la Honda, con riduzione di 800 dipendenti per i suoi impianti in UK, Renault che intende tagliare 7500 posti di lavoro entro 2016 e Fiat che ieri ha annunciato la cassa integrazione speciale a Melfi per due anni.) a fronte di una domanda in costante contrazione anche nei mercati meno colpiti dalla nuova fase recessiva.

Per quanto riguarda l'Italia, l'"Annus horribilis" del mercato dell'auto si è chiuso con l'ennesima grave flessione: a dicembre sono state immatricolate 86.735 unità, il 22,5% in meno sul dicembre 2011, e il 54% in meno del dicembre 2007, l'anno record del mercato italiano.

Nel complesso l'anno ha chiuso con 1.402.088 immatricolazioni, il 19,9% in meno rispetto allo scorso anno, e il -43,7% sul 2007. Nel periodo si sono perse quindi quasi 1.100.000 di unità, (350.000 unità perse rispetto allo scorso anno).

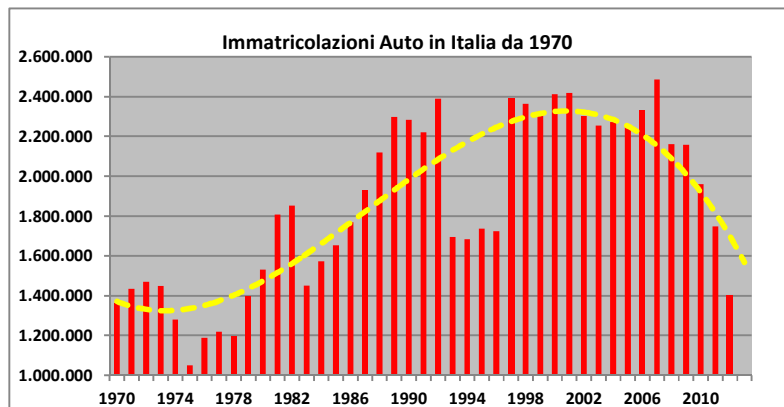
Le marche nazionali chiudono i 12 mesi al 29,6%, una frazione di punto sopra il 2011.

Andamento mensile Immatricolazioni. ('000 unità) Fonte Min. Trasporti/Anfia/Unrae



La crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con un anno di cura Monti, crisi resa evidente da alcune cifre segnalate qualche giorno fa' dal Prof. Brunetta: PIL in discesa del 2,5%, potere d'acquisto delle famiglie crollato del 4,1%, produzione industriale scesa del 6,2%, pressione fiscale cresciuta di quasi tre punti, disoccupati aumentati di oltre 600.000 unità, compravendite immobiliari scese del 23,6% e mercato dell'auto sceso del 20%, tornato com'è ai valori dei primi anni '70 del secolo scorso. Nemmeno la "cura" del Governo Amato era riuscita a tanto! E

nonostante questa mole mastodontica di sacrifici imposti agli italiani il debito pubblico è salito di quasi 90 miliardi di Euro, pari al 4,4% del PIL. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti ai più alti



livelli europei, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi.

Con queste premesse quanta fiducia può essere riposta nell'appena pubblicata "Agenda Monti", che tra le prime proposte indica una nuova patrimoniale? Anche per Alberto Alesina e Francesco Giavazzi (Corriere della Sera del 31/12/2012) sarebbe "MEGLIO PARLARE DI COME RIDURRE LA SPESA".

(http://www.corriere.it/editoriali/12_dicembre_31/patrimoniale-nelle-urne_c5ad12cc-531c-11e2-9db6-5f0af8902a56.shtm)

Purtroppo sono mancati finora del tutto i tante volte promessi provvedimenti per lo sviluppo economico, ed anzi con la "legge di stabilità" l'IVA aumenterà di un altro punto, con conseguenti effetti sul prezzo delle auto, ma anche dei carburanti. Si aggiungono inoltre IVIE, Tares e Tobin Tax e Aumenti sui bolli sui Conti Correnti e Fondi. Ma, come più volte ribadito, senza ripresa dell'economia e dei consumi, di cui l'auto è una componente non irrilevante, gli attuali gravosissimi sacrifici richiesti a tutti gli italiani si riveleranno inutili se non addirittura controproducenti, e anche il mercato dell'auto non potrà che continuare a contrarsi.

Il drastico calo della domanda non poteva non avere conseguenze anche sui volumi produttivi, scesi ai livelli degli anni sessanta: gli ultimi dati pubblicati dall'Anfia si riferiscono al periodo gennaio/ottobre e indicano, con 351.962 unità prodotte, una riduzione del 18,1% sullo stesso periodo dello scorso anno.

Proseguendo nell'attuale trend la produzione di autovetture non

arriverà probabilmente a raggiungere le 400.000 unità, mentre il mercato, con il previsto aumento dell'Iva a luglio e con due mesi di campagna elettorale si assesterà presumibilmente l'anno prossimo attorno a 1.350.000 unità.

Il crollo dell'anno scorso, imputabile quasi esclusivamente alla politica del Governo Monti, in poco più di un anno ha fatto ripiombare il mercato delle auto ai valori di quarant'anni fa: non esistono premesse sufficienti a prevedere miglioramenti nell'anno in corso.

Il perdurare dei pesanti aumenti dei prezzi dei carburanti continua a sostenere la vendita dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, le cui quote mensili continuano a mantenersi elevate e hanno consuntivato nel mese il 15,29% del mercato, contro l'8,43% di un anno fa. Cumulativamente i veicoli a GPL e a Metano hanno raggiunto nell'anno una quota del 12,98% (5,40% lo scorso anno). Il diesel nel mese si mantiene al 52,2%, ma al 53,36% nel consuntivo dell'anno (era del 55,38% nel 2011), e sale leggermente nel mese al 31,66% la quota della benzina, che nel cumulativo ottiene solo un 33,15% (era del 38,91% nel totale 2011).

Dr. Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino – gennaio 2013

