

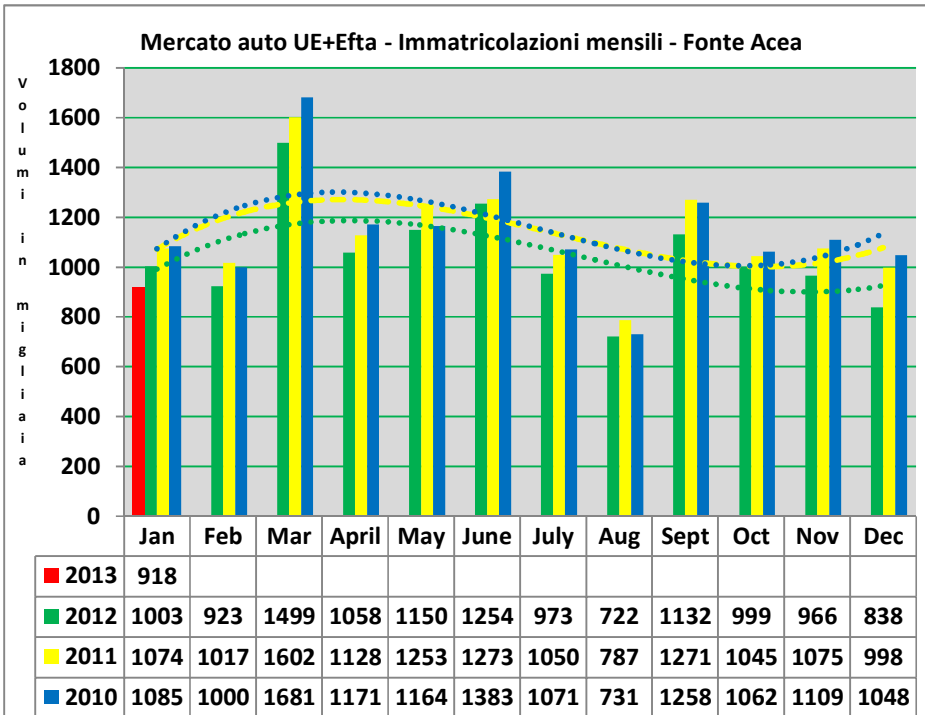
Torino, 19 febbraio 2013

Prosegue il trend discendente del Mercato EU+Efta dell'auto: -8,5% a gennaio, il valore più basso nel mese da quando, nel 1990, Acea ha iniziato a pubblicare questi dati.

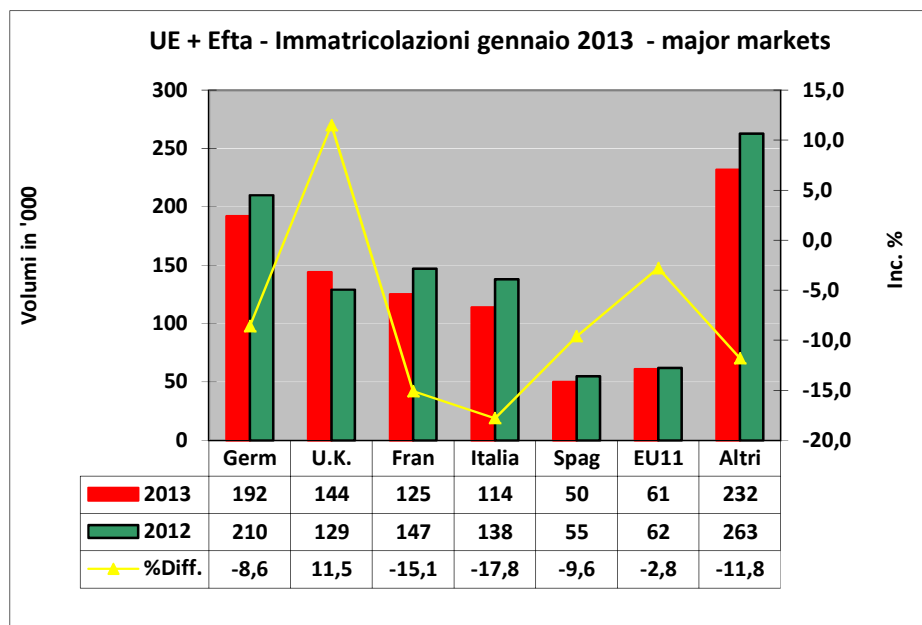
Resta positiva nel mese solo la Gran Bretagna (+ 11,5%) mentre rimane molto pesante la caduta del

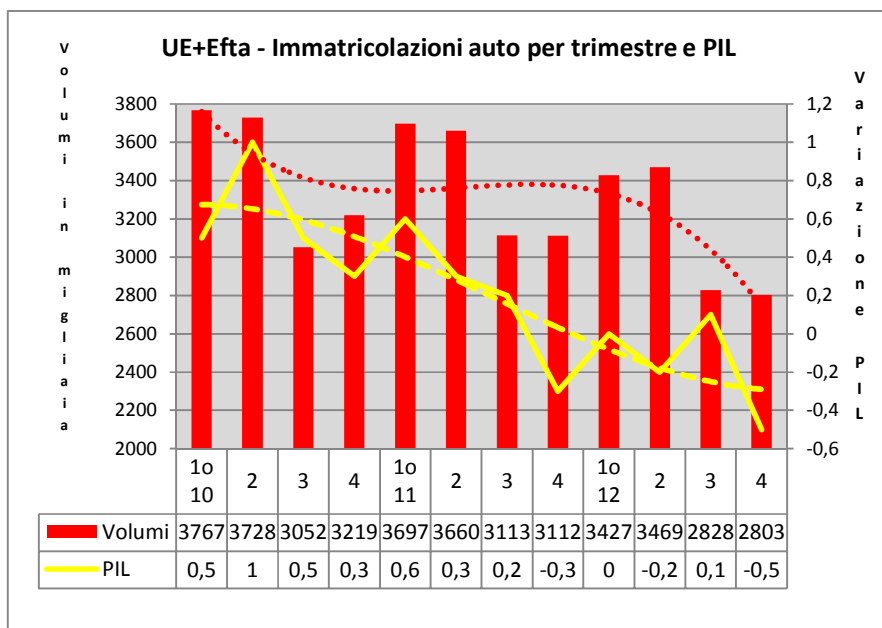
mercato francese (-15,1% nel mese) e si confermano quelle del mercato tedesco (-8,6%) e di quello spagnolo (-9,6%). Sempre molto gravi le perdite del mercato Italiano (-17,6%).

Peggio dell'Italia nel mese solo Grecia (-34,5%), Olanda (-31,2%), Finlandia (-28,2%), Ungheria (-26,1) e Irlanda (-18,8%). L'area dell'UE a 11 nel suo complesso contiene le perdite ad un 2,8%, in media con le perdite dell'intero 2012. In decisa discesa anche i



mercati del Nord Europa., che peggiorano la loro situazione nel confronto con i risultati dell'anno scorso. Non fanno eccezione i mercati Efta, che scendono a gennaio dell'8,5% rispetto allo stesso mese del 2012. La quota del Gruppo Fiat scende ancora, dal 6,9% del gennaio 2012 al 6,6% del gennaio di quest'anno.





I dati di gennaio non fanno che confermare una tendenza al ribasso che va costantemente peggiorando, soprattutto dal 3° trimestre 2012, in parallelo con l'aggravarsi della crisi economica che ha colpito l'area dell'UE27, e che nel quarto trimestre ha visto scendere il PIL dello 0,5%. L'area dell'Euro è scesa dello 0,6%. Anche la Germania ha sofferto di un'importante riduzione del suo reddito nel 4° trimestre (-0,6), addirittura più di Francia e U.K., scese nel periodo dello 0,3%. L'Italia è stata la peggiore tra le maggiori economie, con una discesa nel trimestre dello 0,9%;

segue la Spagna con un -0,7%.

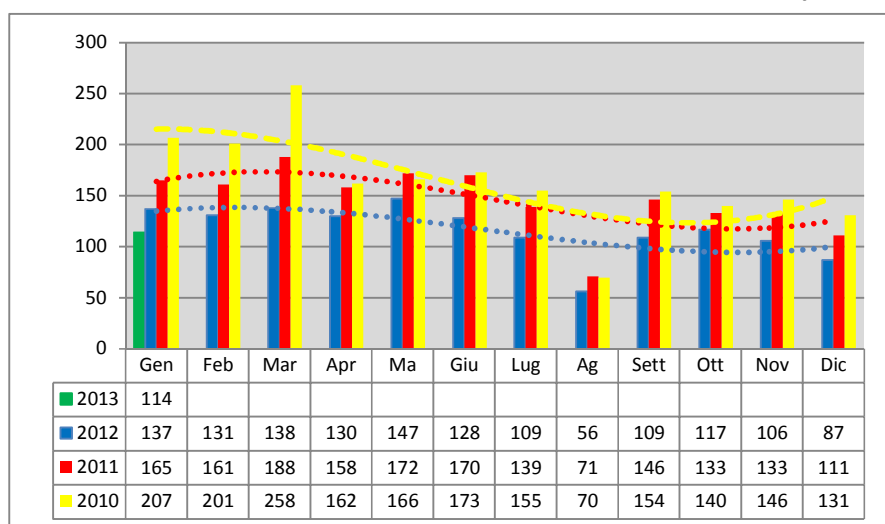
Una concreta ripresa dell'Economia della UE si potrà avere solo nella seconda parte dell'anno, e una sostanziale inversione del trend del PIL si avrà solo dal 2014.

Per quanto riguarda il settore dell'automotive è quindi molto probabile che anche nei prossimi mesi il mercato continuerà a mantenersi negativo, anche nei mercati meno colpiti dalla nuova fase recessiva.

Per quanto riguarda l'Italia, l'auto ha cominciato il 2013 nel peggiore dei modi: solo 113.525 unità immatricolate, -17,6% rispetto al gennaio dell'anno scorso e -31,6% rispetto al gennaio del 2011. Rispetto al gennaio 2007, l'anno migliore del mercato italiano, il crollo è addirittura del 54,3%.

Aumentano leggermente le marche nazionali che ottengono il 30,1% del mercato, contro il 29,5% dello scorso anno.

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

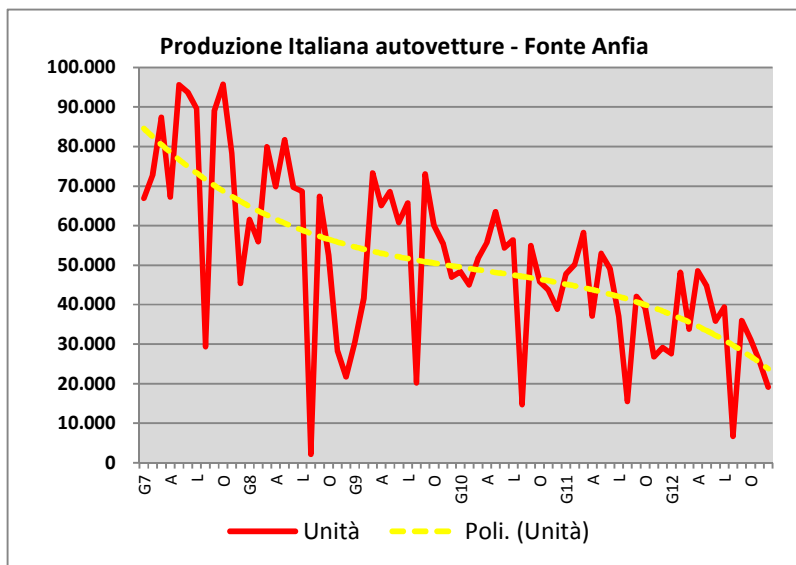


I dati di gennaio confermano che le difficoltà in cui si dibatte il settore dell'auto si fanno sempre più pesanti, condizionato com'è dalla progressiva caduta di reddito, investimenti e consumi, particolarmente grave in Italia, ma diffusa ormai in tutta Europa, e non solo nell'area dell'euro. Anche la probabile risalita del mercato quindi si allontana ancora, sia in Europa che in Italia, ed è ora prevista non prima della seconda parte dell'anno, quando è

anticipata, sembra anche per l'Italia, l'uscita dalla recessione, con un leggero recupero del Pil e dei consumi.

A ciò va aggiunta per l'Italia, 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 e un nuovo possibile aumento dell'Iva.

Purtroppo sono mancati finora, e non se ne parlerà di nuovo se non dopo le elezioni politiche e la formazione di un nuovo governo, i tante volte promessi provvedimenti per lo sviluppo economico, che il precedente Governo non ha saputo varare. Per il momento si assiste solo ad un confuso rincorrersi di promesse elettorali su fisco, lavoro e ripresa dell'economia. Certo è che senza un concreto programma di riduzioni della pressione fiscale, a cominciare da lavoro e imprese, da finanziare con una robusta riduzione della spesa pubblica, e quindi senza ripresa dell'economia e dei consumi, (di cui l'auto è una componente non irrilevante), i gravosissimi sacrifici richiesti a tutti gli italiani negli scorsi mesi si riveleranno inutili se non addirittura controproducenti, e anche il mercato dell'auto non potrà che continuare a contrarsi. Evidente in questo contesto che ogni ulteriore aggravio della fiscalità, come la minacciata imposta patrimoniale, non può che peggiorare il clima di fiducia e allontanare la ripresa dei consumi.



Il drastico calo della domanda ha ovviamente avuto gravi conseguenze anche sui volumi produttivi, scesi ai livelli degli anni sessanta: nel 2012 sono state prodotte 396.817 unità, il 18,3% in meno del 2011. Per l'anno in corso non si prevede un andamento in crescita, mentre il mercato, con il minacciato aumento dell'Iva a luglio e con due mesi di campagna elettorale si assesterà presumibilmente quest'anno 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

quindi premesse sufficienti a prevedere miglioramenti nell'anno in corso.

Anche se gennaio sembra in leggera controtendenza, il perdurare dei pesanti aumenti dei prezzi dei carburanti continua a sostenere la vendita dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas (a gennaio in particolare di quelli a metano), le cui quote mensili continuano comunque a mantenersi elevate e hanno consuntivato nel mese il 14,62% del mercato, il doppio di un anno fa. Il diesel nel mese si mantiene al 52,4%, ma era al 55,12% a gennaio dello scorso anno, e sale leggermente nel mese al 32,10% la quota della benzina, che però nel gennaio dello scorso anno aveva consuntivato il 37,2%.

