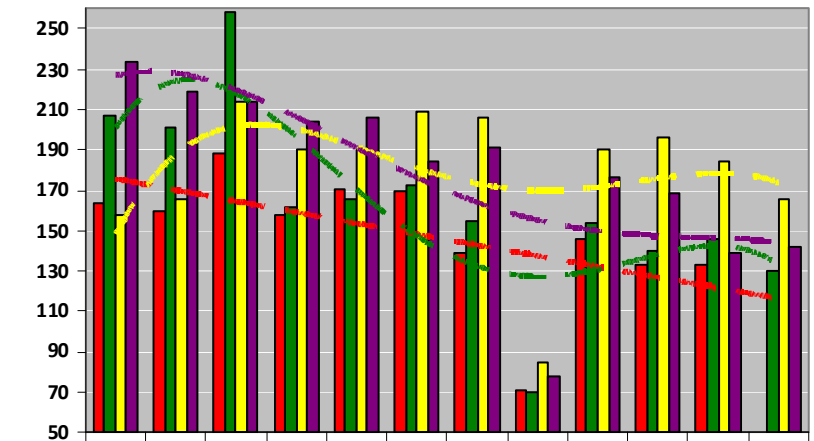
CENTRO STUDI SUBALPINO

Comunicato Stampa

Torino, 8 Dicembre 2011

Probabili effetti sul mercato dell'auto della manovra del Governo Monti.

Le immatricolazioni di novembre hanno confermato la gravità della crisi in cui versa dal 2009 il nostro mercato dell'auto, (con valori che ci riportano agli anni della grave crisi del 93/96, pure preceduta da una pesante manovra economica-finanziaria) condizionato com'è dalla grave recessione economica e dall'aumento dei gravami fiscali, oltre che dall'inasprirsi degli alti costi dei carburanti.



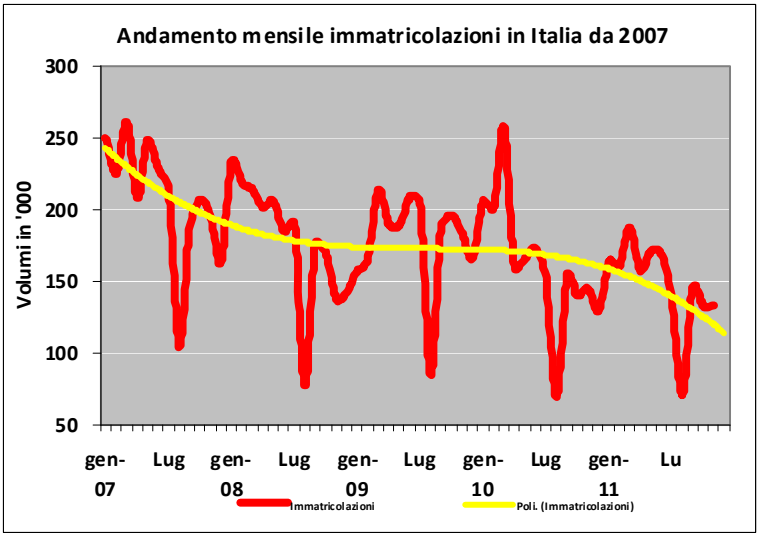
	Gen	Feb	Mar	Apr	Ma	Giu	Lug	Ag	Sett	Ott	Nov	Dic
2011	164	160	188	158	171	170	139	71	146	133	133	
2010	207	201	258	162	166	173	155	70	154	140	146	130
2009	158	166	214	190	190	209	206	85	190	196	184	166
2008	234	219	214	204	206	184	191	78	177	169	139	142

Si erano inoltre già manifestati i primi effetti del recente aumento dell'IVA.

A ciò però va aggiunta la pesantissima manovra economica decisa dal Governo Monti che, garantendo il pareggio di bilancio richiestoci dalla Commissione Europea, produrrà però gravi effetti recessivi in generale, ma colpendo in particolare anche il settore auto con aumenti fuori misura dei carburanti e con l'aumento del superbollo sulle auto sopra i 185 cavalli.

Secondo l'Unrae "*questo ennesimo aggravio fiscale, che si aggiunge ai recenti aumenti dell'IVA, dell'IPT, dell'imposta sulla RC Auto, ecc., peserà notevolmente sui costi di gestione degli autoveicoli, che sono certamente tra i più elevati in Europa.*

Ne risentirà ovviamente il mercato delle autovetture, che nel triennio 2009/2011 ha già fatto registrare un decremento di oltre il 20%, con una penalità per l'Erario di oltre 2 miliardi per il mancato introito dell'IVA nel solo 2011.

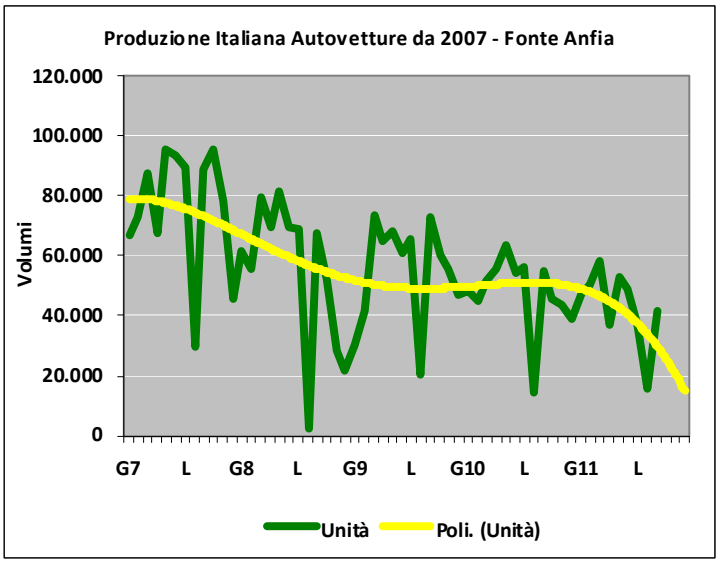


A questa misura bisogna poi aggiungere il giro di vite sul "superbollo", che è stato raddoppiato (da €10 a €20 per kW) ed esteso anche alle vetture di potenza compresa tra i 186 e i 225 kW".

L'Anfia , da parte sua, *"Comprende la necessità di adottare misure di emergenza in questa delicatissima fase, in cui il nostro Paese è chiamato ad uno sforzo di coesione per raggiungere*

l'obiettivo del pareggio di bilancio. Questo non significa, tuttavia, ignorare la situazione di estrema debolezza economica che grava sulla nostra filiera, per uscire dalla quale ci aspettiamo un impegno altrettanto significativo in termini di misure per la crescita, con interventi che diano sostegno alle imprese, favorendone gli investimenti, e impulso al mercato".

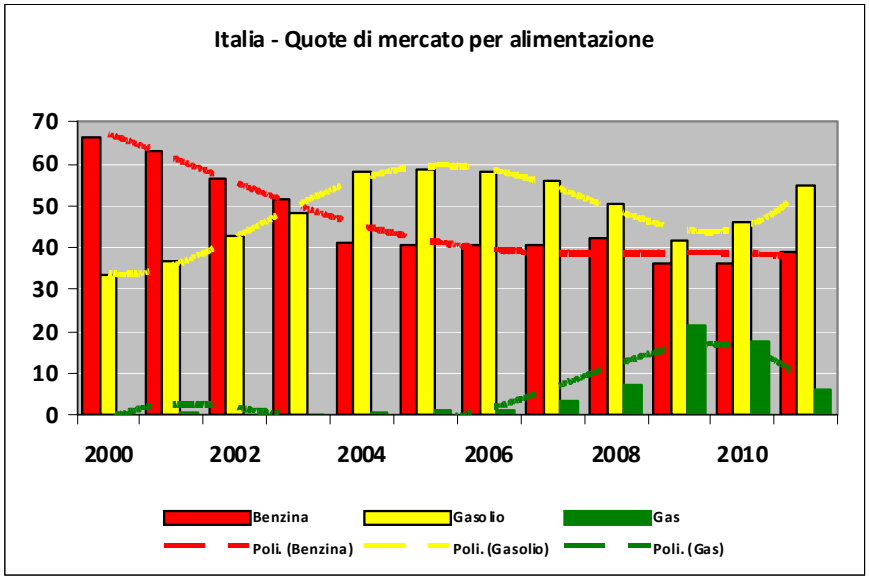
Parallelamente alla diminuzione della domanda scende vertiginosamente da anni la produzione nazionale di autovetture: al momento sono solo disponibili i dati a settembre che indicano un consuntivo dei primi 9 mesi dell'anno a 389.994 unità, pari ad una contrazione del 12,3% sullo stesso periodo dello scorso anno.



E' molto probabile che la prevista contrazione della domanda in Italia , ma anche in Europa, si tradurrà nel 2012 in ulteriori riduzioni della produzione. Per l'Italia in particolare, confrontando la curva delle immatricolazioni con quella della produzione nazionale si nota immediatamente il loro andamento depresso e pressoché parallelo.

E' quindi da prevedere che parallelamente all'ulteriore contrazione nella domanda di auto, (che farà seguito alla generale contrazione dei consumi ma che sarà viepiù aggravata dall'aumento dei prezzi dei carburanti e dal nuovo superbollo) la produzione di auto avrà pure un ulteriore calo.

La difficile situazione economico-finanziaria rende invece urgenti le iniziative per rilanciare la crescita, difficilmente individuabili al momento nella manovra del Governo, e va comunque ricordato che il sostegno allo sviluppo del Paese non può prescindere, ad avviso delle maggiori associazioni di settore, da una forte azione strutturale di rilancio del comparto *automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

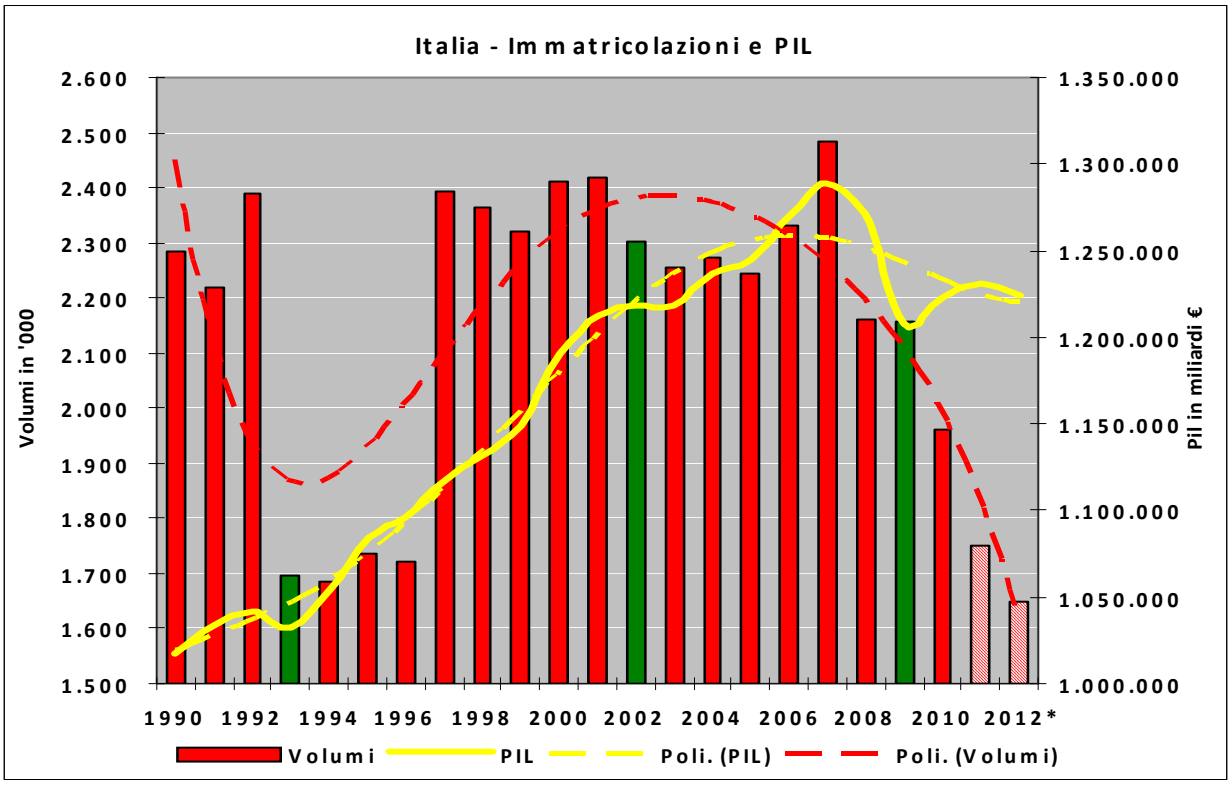


L'inasprimento dei prezzi di benzina e gasolio dovrebbe favorire una ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, fermi a poco più del 5% nel cumulativo a novembre , mentre si dovrà verificare nei prossimi mesi il comportamento del diesel, dato che il prezzo del gasolio è oggi uguale a quello della benzina.

Proseguendo nell'attuale trend il mercato si posizionerà, a fine anno, attorno a 1.750.000 unità, per scendere ulteriormente l'anno prossimo, e posizionarsi vicino ai valori più bassi degli anni successivi alla crisi del 1992 (attorno a 1.650.000 unità).

In queste previsioni ci aiuta l'analisi dell'andamento delle immatricolazioni di auto negli ultimi 20 anni che sono stati caratterizzati in particolare dalla:

- Recessione 1993, Europea e poi anche italiana, ma più lunga e pesante in Italia (4 anni per l'automobile).
- I periodi di ripresa delle immatricolazioni sono essenzialmente quelli dell'introduzione degli incentivi, soprattutto 1997 e 2007.
- Crisi globale 2009: gli incentivi del 2009 hanno evitato allora un tracollo ai livelli del 1993. Nessun incentivo è stato offerto per il 2010 e 2011, e quest'anno si prevede infatti di scendere attorno a 1.750.000 unità immatricolate.



- **In pratica il mercato si riporta progressivamente ai valori di vent'anni fa.**

Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino - Dicembre 2011