

Prima della recessione il comparto rappresentava quasi un terzo delle vendite totali. Resta comunque alta la sensibilità ambientale

# In picchiata il mercato dell'auto aziendale

**Un calo di oltre il 30% rispetto ai primi otto mesi dello scorso anno**

MILANO - Grazie agli incentivi al consumo privato, il 2009 per le immatricolazioni delle auto in Italia non accusa un crollo (da gennaio ad agosto -8%), ma nel comparto delle auto aziendali, che prima della crisi rappresentava quasi un terzo del mercato totale, è stato finora un anno nero, con un calo di oltre il 30% rispetto ai primi otto mesi del 2008.

Lo affermano dati dell'Osservatorio sui veicoli aziendali (Cvo) di Arval (gruppo Bnp Paribas). «Se si toglie lo scivolone del comparto aziendale - sottolinea Carlo Basa-

donna, direttore del Cvo in Italia - nel 2009 il mercato dell'auto in Italia segnerebbe addirittura un lieve incremento. Il governo ha fatto l'errore di dimenticarsi, stabilendo gli incentivi, di questo settore: confidiamo che, se vi sarà una nuova campagna, magari nel 2010, si possa riparare a questa mancanza». La richiesta - chiarisce Carlo Basadonna, direttore dell'osservatorio di Arval in Italia - è quella di un'estensione della 'Tremonti ter' al settore dell'auto e di una completa deducibilità dell'Iva. Anche perché, nel dettaglio, la crisi è chiara: -33,2% negli acquisti diretti e nel leasing finanziario, -30% per il noleggio a lungo termine, con una crisi che è arrivata più tardi rispetto al mercato generale, ma che ora prosegue con maggior forza, per un totale di 151mila immatricolazioni in meno

da gennaio ad agosto. In un momento come questo, secondo una ricerca compiuta dal Cvo di Arval su 3.300 responsabili di flotte aziendali in Europa e in India («un mercato molto interessante», spiega Vincent Rupied, direttore internazionale di Cvo), i grandi gruppi si stanno orientando sempre più verso il noleggio a lungo termine per non gravare di ceppi diretti sui bilanci aziendali e per una gestione più semplice di questo genere di costi. Notevole, nonostante la crisi, rimarrebbe la 'sensibilità ambientalista': i tre quarti delle aziende intervistate affermano che nei prossimi tre anni si doteranno di veicoli «ecologici» (soprattutto 'fuel efficient' e in Italia a metano, mentre poche vanno verso l'elettrico e l'ibrido), con un 20% che pensa anche a corsi di

'guida ecologica' per i dipendenti. E, comunque, i segnali di ripresa dei consumi rimbalzano anche in Europa sul fronte delle auto e questo porta ad una riduzione delle giacenze e ad un alleggerimento dei tagli produttivi. È quanto emerge dalle stime, diffuse dalla società di analisi JD Power, sulla produzione europea di auto a luglio che indicano un taglio produttivo dell'11,4% a 1.476.041 unità rispetto allo stesso mese del 2008, segnando il calo più contenuto dell'anno. Il ruolo fondamentale giocato dagli incentivi nella ripresa della produzione di auto è testimoniato dall'ottima performance segnata a luglio dai modelli più piccoli e meno inquinanti. A guidare la classifica, sottolinea JD Power, è stato il brand Ford che a luglio ha registra-

to una crescita della produzione in Europa del 22,5% a 102.886 unità, con modelli come Fiesta e Ka schizzati rispettivamente a +141,5% (a 30.532 unità contro le 12.643 di un anno fa) e a +245,5% (a 13.359 unità contro le 3.867 dello scorso anno). Calo, ma contenuto, invece, per la produzione di luglio del brand Fiat (-9,3% a 91.822 unità), con gli incrementi però di Grande Punto (+12,7% a 29.987 unità) e Panda (+10,3% a 27.683 unità). Produzione in flessione anche per i brand Opel (-28,3% a 86.734 unità), Citroen (-5,1% a 84.588), Peugeot (-13,9% a 102.602), Renault (-4,9% a 130.140 unità) e Toyota (-4,5% a 56.304). In crescita invece la produzione di luglio del marchio Volkswagen (+1,1% a 333.050 unità), con l'ottima performance della Polo (+131,1% a 55.932 unità contro le precedenti 24.200).



Nel comparto delle auto aziendali, che prima della crisi rappresentava quasi un terzo del mercato, finora è stato un anno nero

