

In questo numero:

Mercato auto: chiude a -13% (-7% vs 06)

Anfia: l'industria è OK, le infrastrutture NO

Marchionne: la sfida del CO₂ è un bluff

Maggiore: rapidità d'azione e meno costi

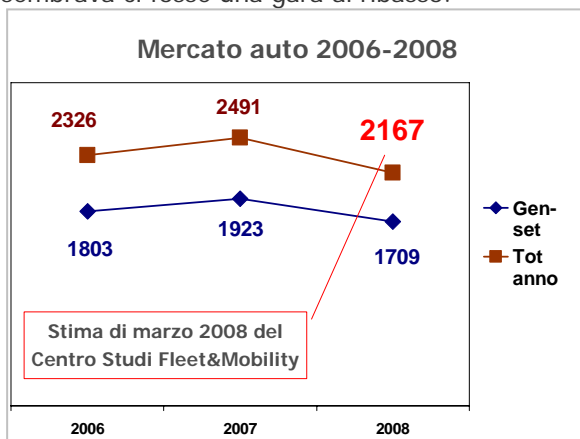
ALD consolida in Turchia e in Russia

Fiat 500 di nicchia per i clienti Ferrari

ING: arriva Cardinali da Hertz Europe

Mercato auto: chiude a -13% (-7% vs 06)

Il mercato auto, nei primi 9 mesi 2008, registra una flessione dell'11% rispetto al 2007 (anno record drogato dalla rottamazione – rispetto al 2006 siamo a -5%). L'Anfia prevede una chiusura d'anno a 2.170.000 unità. Le stime delle Case indicano 2.157.000. Le previsioni del nostro Centro Studi, immutate da marzo, parlano di 2.167.000. Forse avevamo ragione a non associarci al catastrofismo di primavera, quando sembrava ci fosse una gara al ribasso.



Ormai è probabile che si chiuda lì, a -13%. Perché nessun manager a capo di una Casa è disposto a giocarsi la quota di mercato per poche migliaia di km zero da "siringare" alla rete. In questo ha ragione Malagò quando dice: si faranno le immatricolazioni che le Case vogliono. Sottinteso: non lo chiamate mercato, che è un'altra cosa.

Sì, ma gli ordini vanno male, dice. Sì, ma l'hanno

rifatto, dice: 40.000 targhe il 30 settembre. Sì, ma sono tutte km zero che stanno sui piazzali, dice.

Ma i km zero sono una scelta libera e legittima dell'industria, che preferisce tagliare il prezzo su alcuni pezzi pur di venderli, unita a un segmento di domanda che solo a quel prezzo entra sul mercato e compra. Niente di male e niente di nuovo.

Solo che per evitare di diminuire il prezzo *tout court* hanno pensato bene di impoverire il prodotto aggiungendogli un passaggio di proprietà (che poi è anche un costo, che rende più onerosa o meno efficace la promozione). Potevano spaccare la fanaleria o ammaccare una portiera, era lo stesso.

Si distrugge valore per giustificare uno sconto. In pratica, ci sono le auto perfette, vendute diciamo al 95% del listino, e quelle imperfette (km zero), vendute all'80% del listino.

Si dice che li fanno per mantenere una quota di mercato, ma non sono sicuro che sia solo questo. Mi sbaglierò, ma questi volumi sono anche una forma di competizione. Questo gioco allo sconto – a cui partecipano tutti – non ha effetti uguali per tutti: chi ha più fiato correrà più a lungo. E chi si fermerà fermerà i suoi impianti. E poi, piano piano, fuori uno ...

Il vero problema non sono i km 0, ma chi li finanzia. I piazzali (e i fidi) delle concessionarie si stanno esaurendo.

Anfia: l'industria è OK, le infrastrutture NO

All'assemblea di Anfia il Presidente Razelli, in una relazione chiara e puntuale, ha toccato molti temi:

- il settore automotive in Italia è uno dei principali datori di lavoro, con oltre 300.000 addetti, il primo investitore privato in R&S, con oltre 2 mld €/anno, e il primo contribuente al bilancio dello Stato, con oltre 80 mld di entrate fiscali;
- metà del parco vetture circolante in Italia è Euro 0, 1 e 2, con livelli di inquinamento e di sicurezza inadeguati: lo Stato farebbe bene a mantenere e rafforzare gli incentivi alla rottamazione;
- l'industria automobilistica è riuscita a ridurre

le emissioni nocive (HC, PM, NOx) di oltre il 90% – dall'Euro 1 del 1992 all'Euro 6 previsto per il 2014;

Parco 2007	Volumi	di cui >10 anni
Auto	35.680.100	35%
Autocarri	4.359.500	43%
Autobus	96.400	49%
Caravan	232.000	47%
Totale	40.368.000	36%

- per quanto riguarda le emissioni di CO₂ il Gruppo Fiat è quello che ha il livello più basso, in media, secondo tutte le più autorevoli fonti indipendenti;
- il settore dei trasporti è in situazione di emergenza, a causa di infrastrutture saturate e inadeguate e di una carenza di servizi di trasporto merci e passeggeri: questa situazione comporta un costo in Italia per trasporto e logistica superiore dell'8% rispetto al resto dell'UE, mentre il costo della congestione del traffico è stimato in 19 mld €/anno (senza considerare il surplus di emissioni nocive dovuto solo al rallentamento dei flussi di traffico);
- nel decennio '96-'05 i prezzi delle auto mostrano una dinamica deflattiva: ponendo a base 100 il '96, i prezzi nominali sono aumentati del 5%, mentre i prezzi reali sono scesi del 9% – nello stesso periodo l'inflazione registrata è stata pari al 18%.

Marchionne: la sfida del CO₂ è un bluff

La relazione di Sergio Marchionne all'assemblea dell'Anfia è stata così lucida e chirurgica che è meglio leggere direttamente le sue parole.

Ha aperto illustrando la forza che oggi Fiat ha.

Il Gruppo Fiat, nonostante un contesto di mercato difficile, continua a muoversi con velocità e determinazione per costruire il proprio futuro. Ci sono cose che non possiamo prevedere, altre che non possiamo cambiare. (...)

Gli obiettivi di quest'anno e anche quelli per i due anni successivi sono stati fissati nel novembre del 2006. Allora era impossibile immaginare la crisi che sarebbe arrivata nei mercati finanziari; prevedere il rialzo dei prezzi delle materie prime; immaginare una caduta così forte del mercato auto in Europa. Era impossibile prevedere queste cose, come tante altre. Eppure non abbiamo spostato i nostri obiettivi. Li abbiamo confermati e li confermiamo tutti. Abbiamo una situazione finanziaria solida, che ci permette di coprire i nostri fabbisogni. Questa è un'altra prova della capacità

di leadership della Fiat: di navigare in acque agitate, mantenendo gli obiettivi fissi e immutati. (...)

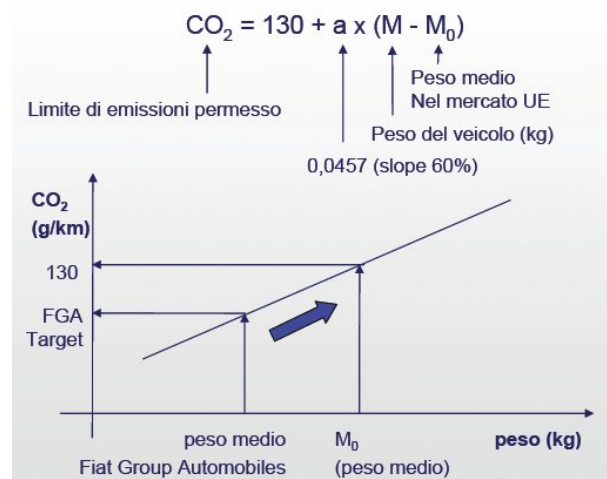
Poi ha servito il piatto forte, la CO₂: *la grande sfida che richiede responsabilità, rigore e onestà.*

Responsabilità. Fiat, unico costruttore a rispettare il limite di emissioni dei 140 grammi al chilometro previsti dall'accordo volontario firmato dieci anni fa con la Commissione Europea, è stata riconosciuta come la casa più virtuosa da tre organismi diversi: Jato Dynamics, Global Insight e "Clean Green Cars". Il 72% delle vetture del Gruppo immatricolate in Europa nei primi sei mesi 2008 presenta livelli di CO₂ inferiori ai 140 gr/km; il 32% è addirittura inferiore ai 120 grammi. (...)

Il nostro gruppo è stato il primo a sviluppare il sistema Common Rail. 500 e Bravo hanno adottato motori conformi agli standard Euro 5, due anni prima dell'entrata in vigore della normativa. (...)

Onestà nel riconoscere gli sforzi compiuti; nell'ammettere che la tecnologia automobilistica, da sola, non potrà risolvere il problema; nel dire che, così come è pensato, il regolamento europeo comporta solo enormi costi per i costruttori più virtuosi e ha benefici irrilevanti per l'ambiente (...).

Siamo confusi dalla totale mancanza di senso – di semplice buon senso – della proposta della Commissione Europea e anche da quella appena votata dalla Commissione Ambiente del Parlamento europeo. (...)



Il metodo di calcolo ideato per determinare i limiti di emissioni di ciascun costruttore: ... più alta è la pendenza della curva, più stringenti diventano i limiti per i costruttori di vetture piccole. Questo significa che per la flotta del Gruppo Fiat il livello dovrebbe essere di circa 122 grammi al chilometro. Il carico su Fiat, nel caso di una curva al 60% come quella proposta, sarebbe di centinaia di milioni di euro, ogni anno. (...)

E' un arbitrario scambio di responsabilità tra produttori virtuosi e produttori inadempienti. E' come chiedere a un automobilista che guida a 110

chilometri all'ora, dove c'è il limite dei 130, di pagare una parte della multa di qualcuno che procede a 150 all'ora. In termini pratici, si traduce in una sovvenzione diretta, da un costruttore all'altro, che non ha nessuna base nei principi di giustizia e imparzialità. Questo genere di "non senso" è chiaramente il risultato di pressioni politiche rivolte a proteggere i singoli interessi di alcuni partecipanti al mercato dell'auto.

Fiat non intende tollerare tutto questo.

Faremo tutto il possibile per proteggere l'industria dell'auto italiana. Avevamo accolto con favore alcuni emendamenti votati dalla Commissione Industria all'inizio del mese.

Il sistema proposto prevedeva di multare soltanto le vetture che non rientravano nel limite assegnato. Rimaneva l'ingiustizia di fondo, ma ci sembrava un principio di equità e buon senso.(...)

La Commissione Ambiente con il voto della scorsa settimana ci ha portato indietro a una proposta che non ha nessun riscontro nel panorama internazionale; che ha obiettivi particolarmente iniqui proprio per i costruttori che hanno già una gamma di vetture piccole, leggere ed efficienti.(...)

La Fiat non vuole protezioni speciali. Vogliamo semplicemente che le regole siano uguali per tutti.

Vogliamo che l'industria dell'auto italiana non venga colpita per un assurdo gioco al "vinca il peggiore". Chiediamo che chi fa le leggi in Europa le faccia con lo stesso senso di responsabilità, lo stesso rigore e la stessa onestà che abbiamo dimostrato noi in questi anni.

Qui non è in gioco solo la riduzione delle emissioni di CO₂ ma la credibilità stessa della strategia europea sull'ambiente. Portare in alto la bandiera ecologista può essere un'immagine efficace.

Modulare i livelli di emissione sui vari costruttori in base al peso delle auto è in contrasto con l'obiettivo stesso che si pone la normativa, perché non fa altro che frenare la diffusione delle vetture più efficienti e meno inquinanti.(...)

Emissioni CO ₂ (e di cui)	Gtons/anno	%
Emissioni totali mondo	750	100
Attività umane	30	4
Autovetture	1,5	0,2
UE	0,5	0,07
Nuove immatricolazioni	0,04	0,006
Nuovi limiti	0,01	0,0015
Impatto limiti UE industria auto		€45mld

La proposta europea, nella forma attuale, avrà come effetto quello di ridurre le emissioni di CO₂ dello 0,0015 per cento: è una percentuale ridicola. Questo "incredibile" beneficio costerà alle imprese automobilistiche d'Europa, nel complesso, un minimo di 45 miliardi di euro all'anno.(...)

Se davvero vogliamo fare qualcosa per l'ambiente, dobbiamo essere seri e realisti (...) e agire su più obiettivi: migliorare la rete di infrastrutture e le modalità di gestione del traffico; rendere più efficiente la logistica dei mezzi commerciali; incentivare l'uso dei combustibili alternativi; favorire un ricorso più ampio al trasporto pubblico; sensibilizzare le persone verso stili di guida più eco-sostenibili.(...)

Non si può dimenticare che la maggior parte delle emissioni legate alle auto è dovuta all'aumento della congestione, alla mancanza di una gestione intelligente del traffico e ad un parco circolante che è vecchio.(...)

Quello della sostituzione del parco, però, è un aspetto che il regolamento in discussione non considera affatto. Anzi, rischia addirittura di frenare il rinnovo.(...)

Concludo con la convinzione che il traguardo di ridurre le emissioni e salvaguardare l'ambiente è raggiungibile. Ma solo con misure che siano eque, tecnologicamente possibili ed economicamente sostenibili. E con il coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti in questa sfida. Naturalmente Fiat è disposta a dare il proprio contributo. Esattamente come abbiamo fatto fino ad oggi. Ma non siamo disposti a pagare solo noi per tutti. Perché, così facendo, questa grande sfida non sarà altro che un "grande bluff".

Insomma, la partita è tutta politica, ed è vera. Niente a che vedere coi giochetti stile Alitalia. Il ministro Prestigiacomo, portando il saluto del Premier, ha dichiarato che il Governo si farà carico delle sue responsabilità. Sarà meglio, invece di discutere dopo. Anche perché questi non sono hostess ma metalmeccanici, e sono tanti.

Maggiore: rapidità d'azione e meno costi

Maggiore Rent ha compiuto in settembre la riorganizzazione avviata ad Agosto, con il rientro di Vittorio Maggiore nella posizione di A.D. al posto di Vittorio Campanale. Sono usciti i manager Marina Battilocchi, Massimo Braga, Paolo Caputo e Riccardo Sivori. Tutti professionisti bravi e degni.

Ma sono scelte legittime che rientrano a pieno titolo nel diritto/dovere dell'azionista di organizzare l'azienda e scegliere le professionalità più adatte.

Senza l'arroganza di entrare nel merito e nelle dinamiche delle vicende, resta il dovere di informare e di inquadrare i fatti nelle loro motivazioni.

Quando l'impresa si priva di un manager, ci può stare la domanda se sia colpa della inadeguatezza del manager. Ma quando i manager sono 5, sembra chiaro che la causa vada ricercata altrove.

Vittorio Maggiore ha voluto fornire, in anteprima a

questo Bollettino, l'analisi che lo ha condotto a queste scelte.

Tutto parte dall'osservazione dello scenario. Il momento è particolarmente difficile e tutto lascia supporre che il peggio non sia alle spalle ma davanti; soprattutto per il rent-a-car, essendo particolarmente esposto alla crisi del nostro trasporto aereo nazionale. In contesti difficili, diventa critica la capacità di operare scelte difficili in tempi rapidi.

“Solo l'imprenditore-gestore può imprimere in tempi veloci le azioni necessarie ad attuare la ridefinizione di un nuovo e vincente business model. Per questo in poche settimane ho operato un'importante revisione organizzativa attuando un modello più corto e flessibile, conseguendo sostanziali economie nei costi fissi e, soprattutto, rafforzando le linee produttive in area commerciale e network, per portare le leve decisionali di business più vicine al mercato.

Ecco le motivazioni: accorciamento della catena di comando tra proprietà e società operativa e riduzione dei costi attraverso l'eliminazione di posizioni (e delle persone che le ricoprivano).

Certo, qualcuno può obiettare sul “chi”, ma è una decisione che spetta solo all'azionista, che ne porta la responsabilità. L'auspicio però è che il tempo e i risultati ne confermino la validità, per due motivi:

1. l'impresa non è una partita a due tra l'azionista e il manager, ma realizza prima di tutto un valore sociale per le centinaia di famiglie che vi lavorano e che vogliono continuare a farlo;
2. le vicende di questi giorni, a parte esagerazioni e distorsioni, ci stanno ricordando che l'impresa non è un'entità avulsa dalle turbolenze, a dunque perseguirne la sopravvivenza non è un'attività ancillare.

Infine, la vicenda ci pone una domanda.

Maggiore si è mossa in fretta per le turbolenze del mercato accorciando la catena di comando e tagliando i costi. Ma quando piove si bagnano tutti. Gli altri operatori del rent-a-car sono a posto o stanno preparando anch'essi interventi di recupero di efficienza?

ALD consolida in Turchia e in Russia

ALD International, guidata dal CEO Gian Luca Soma, ha consolidato la base della sua presenza in Turchia e in Russia, confermando la strategia di copertura dei paesi più strategici sullo scacchiere internazionale.

Dopo 3 anni di joint venture, ALD International ha recentemente raggiunto un accordo con la

famiglia Ozarmurkar e ha acquisito il restante 49% di ALD Automotive Turchia, che già gestisce oltre 6.000 veicoli.

In Russia, dopo 4 anni di joint venture, ALD International ha recentemente raggiunto un accordo con il suo partner CIS Rental & Leasing BV, acquisendo la sua quota di società pari al 25%. ALD Automotive Russia – leader nel NLT con oltre 5.500 veicoli gestiti – diventa quindi filiale al 100% del Gruppo ALD Automotive.

Fiat 500 di nicchia per i clienti Ferrari

Fiat ha presentato una versione speciale della 500 riservata ai concessionari Ferrari, che la useranno come auto di cortesia per i loro clienti che porteranno la Ferrari in assistenza.

È un'idea molto brillante di marketing, che contribuisce a tenere alto il posizionamento di 500. Ci è giunta voce che qualche dealer all'estero avrebbe anche già venduto la piccola *courtesy car* a un prezzo da amatore: molto bene! È esattamente lo spirito dell'iniziativa.

La presentazione a Roma è stata anche l'occasione per visitare la concessionaria Samocar di Malagò: impressionante! A parte il salone grande e luminoso, ciò che colpisce è il “retrobottega”: un'officina pulitissima e enorme, dove abbiamo contato 21 (ventuno) ponti, e un'area accettazione in legno e poltrone, che dà dei punti a molti saloni.

Purtroppo, non ho potuto provare il servizio, ma chissà, forse un giorno... Vincenzo Malagò me l'ha augurato, di diventare suo cliente. Io mi fido.

ING: arriva Cardinali da Hertz Europe

Andrea Cardinali è il nuovo direttore generale di ING Car Lease. È un ritorno al NLT, dopo l'esperienza in GE tra il '97 e il 2002. Andrea lascia la posizione di *director procurement and supply chain* di Hertz Europe e di *director fleet&maintenance* di Hertz Italiana.

La sua sfida principale sarà – a nostro avviso – quella di determinare un chiaro posizionamento sul mercato per un'impresa multinazionale che gestisce una flotta di dimensioni non grandi, dove operano in genere imprese che hanno un vantaggio competitivo fondato non sui volumi ma sulla flessibilità nelle relazioni col cliente.

LA CAPITALE AUTOMOBILE

e a seguire FOCUS AUTONOLEGGIO

Roma, 31 ottobre 2008

**Accredito e programma su
www.lacapitaleautomobile.it**