

## **Il tradizionale incontro con la stampa dell'Associazione delle Case estere**

### **PER IL 2012 L'UNRAE PREVEDE UN MERCATO ITALIANO DA 1.680.000 AUTO E PROPONE INTERVENTI IN FAVORE DEI GIOVANI E DELLE FAMIGLIE**

#### **Rivendicato il ruolo trainante del settore per l'economia**

“Riteniamo che l'intero settore dell'*automotive* possa contribuire in modo significativo al rilancio dell'economia del nostro Paese. Il Governo Monti ha dovuto prendere drastiche misure imposte dall'allarmante quadro economico-finanziario europeo. Ora attendiamo le azioni necessarie in favore del rilancio dell'economia italiana, consapevoli che esse dovranno tenere conto anche di un comparto che dà lavoro a 1.200.000 persone, che contribuisce al gettito fiscale nella misura del 16,6%, che vale l'11,4% del Pil. Non possiamo immaginare che un settore di questa rilevanza economica e sociale rimanga fuori da un progetto destinato a restituire al nostro Paese la posizione che gli spetta fra i maggiori protagonisti dell'Europa Unita”.

Il Presidente dell'UNRAE, Jacques Bousquet, ha così sintetizzato le preoccupazioni e le attese del mondo dell'automobile, nel corso del suo intervento in occasione della tradizionale Conferenza Stampa che l'UNRAE, l'Associazione che rappresenta le Case estere in Italia, ha indetto come ogni anno a Milano. All'evento - che ha avuto luogo oggi, giovedì 15 dicembre - ha preso parte una rilevante rappresentanza della stampa nazionale e delle Istituzioni, numerosi protagonisti del settore *automotive* e i *Top Manager* delle Case associate.

L'incontro di Milano ha confermato l'interesse dei *media* per le attività dell'UNRAE, considerata dai giornalisti come una fonte essenziale di informazione, divenuta ancor più completa con la nascita, nel corso del 2011, del Centro Studi UNRAE.

#### **Il mondo dell'auto viaggia a più velocità: per l'Italia un 2012 difficile**

Il Presidente Bousquet ha aperto l'incontro tracciando un quadro di largo respiro dell'automobile, mettendo in evidenza le diverse velocità di sviluppo dei grandi mercati, con quelli più consolidati in difficoltà e con gli emergenti in forte crescita, affermando che a livello mondiale le vendite chiuderanno il biennio 2012-2013 con circa 84,9 milioni di autoveicoli venduti ed un incremento del 18% rispetto ai 72,2 registrati a fine 2010.

Passando, poi, ad analizzare i dati italiani, il quadro di riferimento indica un Pil in contrazione dello 0,6% il prossimo anno e un parallelo calo dello 0,8% dei consumi delle famiglie, conseguenza delle manovre estive, della più recente manovra “Salva Italia” e delle ulteriori strette fiscali in divenire che di certo non sono portatrici di positività sul fronte dei consumi.

. / .

Solo due esempi che possono rendere meglio l'idea di quanto sia aumentata la pressione sulle famiglie: fra il 1990 e il 2010, la spesa degli italiani per l'acquisto di carburanti è cresciuta del 96,3%, così come la spesa per l'assicurazione RCAuto è aumentata, nello stesso periodo del 149,1%, rispetto ad un andamento dei prezzi al consumo in crescita del 72%.

### **Il forte impatto della manovra sugli automobilisti**

Nell'arco del suo intervento, il Presidente dell'UNRAE ha anche evidenziato l'impatto che sugli automobilisti hanno avuto le recenti misure e il loro tributo alle Casse dello Stato. La manovra estiva ha creato - attraverso l'imposta RCAuto, le accise sui carburanti, il superbollo, l'IPT e l'IVA - le premesse per una maggiore spesa fiscale di 1,2 miliardi nel 2011 e di 2,4 miliardi nel 2012. La manovra "Salva Italia", con un nuovo intervento sulle accise, sul superbollo e sull'IVA genererà una ulteriore spesa (escluso l'aumento dell'IVA) di 5,1 miliardi. Tutto ciò accade in un quadro fatto di complessi adempimenti burocratici che non semplificano certo la vita degli italiani motorizzati nelle tre fasi dell'acquisto, della gestione e del fine vita del veicolo. "Se il Governo non dovesse dedicare al settore dell'*automotive* l'attenzione che si merita - ha spiegato Bousquet - si produrrebbero certamente ripercussioni negative sul mercato, che il nostro Centro Studi ha provveduto a stimare. Per il 2012 si prevedono 1.680.000 immatricolazioni di auto (in calo del 4% sulle 1.750.000 attese a fine 2011) e 160.000 di veicoli commerciali (-5,9%), ed anche per il 2013 le indicazioni tracciano uno scenario quasi piatto, con 1.720.000 auto e 180.000 commerciali. Come riferimento, ricordiamo che nel 2008 furono immatricolate 2.162.000 auto e 223.000 veicoli commerciali. Con un mercato decisamente depresso, dal 2008 al 2013 le Reti dei Concessionari delle Case potranno perdere anche il 30% delle loro strutture di vendita".

### **Agire su diversi fronti per il rilancio dell'economia attraverso l'automobile**

Jacques Bousquet ha poi descritto uno scenario secondo il quale è possibile immaginare un significativo contributo dell'automobile al rilancio dell'economia italiana. "Occorre agire sul fronte dell'innovazione, della mobilità sostenibile, rivedendo la fiscalità attraverso una rimodulazione del gettito, agendo sulla leva delle auto aziendali con adeguamento della fiscalità italiana a quella europea, intervenendo in modo concreto con misure in favore dei giovani e delle famiglie".

Su questi due ultimi punti, ritenuti essenziali anche per un fatto di equità sociale, l'UNRAE, evidenziando la contrazione degli acquisti di auto da parte dei giovani fra i 18 e i 29 anni, la cui precarietà nel lavoro crea forti difficoltà nel ricorso al credito bancario, suggerisce la costituzione di un fondo per prestiti a tasso agevolato, abolendo nel contempo i costi per le pratiche di finanziamento.

Quanto al sostegno alle famiglie che devono cambiare l'auto sostituendo veicoli poco sicuri e molto inquinanti con vetture dotate delle più recenti tecnologie, esso dovrebbe orientarsi su un programma triennale parametrato alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Secondo i calcoli del Centro Studi UNRAE, le misure a vantaggio delle famiglie si tradurrebbero in una crescita dell'immatricolato tale da garantire sostegno all'iniziativa a costo zero per lo Stato.

Il Presidente Bousquet ha, infine, chiesto che una quota dei 4,8 miliardi di euro derivanti dall'aumento delle accise sui carburanti torni al settore dell'automotive per permettergli di contribuire alla crescita economica del Paese.

### **Con 610.000 vendite in meno, in due anni il fisco ha perso 12 miliardi**

“Le cifre parlano chiaro e non fanno sconti” ha affermato Gianni Filipponi, Direttore Generale dell'UNRAE, proponendo la sua analisi del mercato italiano e citando le 610.000 auto vendute in meno in un biennio, i 12 miliardi di fatturato persi e, soprattutto, il mancato gettito fiscale derivato da queste minori vendite, valutabile sui 2,5 miliardi di euro. Particolarmente grave è la contrazione delle vendite ai privati (-17,4%) e, in questo ambito, la perdita di molti acquirenti giovani scesi, nel volgere di 6 anni, dal 13,8 al 10,8% del mercato totale, con una contrazione di circa il 30%. E si tratta, ove ve ne fosse bisogno, di un ulteriore segnale delle difficoltà di stabile inserimento nel tessuto lavorativo delle giovani generazioni. La perdita di vendite ai privati è parzialmente compensata dall'aumento delle vendite al noleggio - con particolare incremento del noleggio a lungo termine - e delle vendite a società.

In quest'ultimo comparto va tuttavia segnalata la componente significativa di crescita dovuta alle Km 0, ulteriore segnale di un mercato particolarmente difficile.

### **In calo vendite al sud e nei segmenti di ingresso, segno della crisi economica**

Favorite quando c'erano gli incentivi, le auto dei segmenti A e B, cioè piccole ed utilitarie, stanno ora soffrendo maggiormente rispetto a quelle degli altri segmenti di maggior volume, con flessioni rispettivamente del 23,1% e del 16,1%, inequivocabile segno delle difficoltà delle famiglie. Se a questi indicatori aggiungiamo la flessione decisamente superiore alla media (-10,8%) delle vendite nel meridione (-25,3%) e nelle isole (-22,2%), abbiamo una evidente indicazione delle aree geografiche e sociali più colpite dalla crisi economica.

### **33,2 miliardi spesi dagli italiani per acquistare automobili nel 2011**

Sottolineando che la stima della spesa degli italiani nell'acquisto di auto nuove è ora basata non più sui prezzi di listino, ma sul prezzo dichiarato in fattura, fotografando quindi molto meglio la realtà, Filipponi ha indicato la spesa globale del 2011 in 33,2 miliardi di euro, rispetto ai 35,1 miliardi dello scorso 2010. La flessione del 5,4% è inferiore al calo del mercato (-10,8%) ed è dovuta al costo medio salito in un anno da 17.900 a 19.000 euro, per via della fine di qualsiasi forma di incentivazione all'acquisto.

### **Crescono motorizzazioni *diesel* e vetture con grande flessibilità d'uso**

In un quadro complessivo certo non esaltante in termini assoluti, Filipponi ha, comunque, richiamato l'attenzione su alcune positività statistiche, indicando la forte crescita delle motorizzazioni *diesel*, arrivate a rappresentare oltre il 55% delle immatricolazioni, in linea con una crescita europea generalizzata, e il buon andamento della domanda di vetture come i *crossover*, i fuoristrada, le monovolume e le *station wagon*, tutte tipologie di auto accomunate dalla grande flessibilità d'uso "anche perché talvolta – ha affermato il Direttore Generale dell'UNRAE – l'acquisto di una di queste vetture va, nelle famiglie, a sostituirne due". Particolare accento, poi, sull'ulteriore passo avanti sia nell'ambito dell'ecologia, con il calo progressivo dei valori medi di CO<sub>2</sub> (130 g/km nei primi 11 mesi del 2011, con il raggiungimento quindi dell'obiettivo UE per il 2012), sia per l'incremento della sicurezza attiva e passiva, che trova riscontro nella contrazione del numero degli incidenti stradali (-20,3% dal 2002 al 2010), dei feriti (-20%) e dei morti (-41,1%).

### **L'ingresso nel 2012 con pochi ordini porta ad una previsione di 1.680.000 targhe**

Guardando al 2012, l'UNRAE riconosce che l'ingresso nel nuovo anno con un bassissimo portafoglio di ordini e la tendenza, per ora irreversibile, verso una sempre più bassa quota di vendite a privati, e quindi alle famiglie (66,4% sul totale), non possono che produrre una previsione per l'intero anno non superiore alle 1.680.000 immatricolazioni. Secondo il Centro Studi UNRAE, nel 2012 ai privati andranno il 66% delle immatricolazioni, il 16% al noleggio e il 18% alle società, con una ulteriore crescita al 56% delle motorizzazioni *diesel*, con il 38% per quelle a benzina e con il restante 6% suddiviso fra le altre tipologie (GPL, metano, ibride, elettriche).

### **Per le auto aziendali in Italia l'Europa è ancora molto lontana**

Mentre si fanno continui appelli alle regole europee e alla necessità di rispettarle, accade che nel settore delle auto aziendali il trattamento fiscale per questo mercato sia molto distante dalla media europea sia per la deducibilità (illimitata in Germania e in Spagna), sia per la quota ammortizzabile, che in Italia è del 40% contro il 100% degli altri grandi mercati europei, sia per il "tetto" ammortizzabile, che è di 7.200 euro contro i più di 18.000 di Francia e Gran Bretagna e l'assenza di limiti per Germania e Spagna. Anche per la detraibilità dell'IVA l'Italia è ferma al 40% contro il 100% degli altri grandi Paesi. E', quindi, evidente quanto il trattamento fiscale per le auto aziendali in Italia sia assai più gravoso, collocando di fatto in posizione negativa l'Italia anche sul piano della competitività delle nostre Aziende. Lo confermano le quote delle vendite di questa tipologia di auto (dato 2010): Francia 36%, Spagna 40%, Gran Bretagna 53%, Germania 57%, contro il modesto 28% del nostro Paese.

## **Sempre più centrale il ruolo di UNRAE nel sistema *automotive* del Paese**

L'automobile non è più solo un prodotto, ma è sempre più al centro di un *network* di servizi e grazie alle nuove tecnologie, la "rete" diventa anello di congiunzione fra l'automobile e gli interessi e le esigenze dell'automobilista. In questa ottica, l'UNRAE, attraverso la RAE '88, punta a fare sistema attraverso i servizi, passando dal ruolo storico di fornitore di elaborazioni di dati a quello di soggetto aggregatore di informazioni fra tutti gli attori della filiera, con l'obiettivo di migliorare il flusso di informazioni e di servizi per l'intero settore, automobilisti compresi.

Con il Centro Studi e con il Centro Servizi l'UNRAE ha notevolmente potenziato la collaborazione con gli altri attori del settore, dalle Università ai Centri Ricerca, dal CED del Ministero ad ACI Informatica, alle agenzie auto, ai Concessionari, alle banche, alle assicurazioni, alle società di noleggio e di *leasing*, gestendo al meglio i rapporti con le Aziende associate, con la stampa, con le Istituzioni.

## **Il Nuovo Processo Immatricolativo, servizio con un vero serbatoio di informazioni**

Quasi 4 milioni di immatricolazioni telematiche, con 34 aziende operative, 2.100 concessionari e 320 banche collegate: questo il biglietto da visita del Nuovo Processo Immatricolativo, servizio che l'UNRAE ha messo a disposizione del settore con tutta una serie di preziose informazioni operative per le Aziende associate, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le banche, le finanziarie di marca, i Concessionari, le agenzie di pratiche auto, creando un *network* virtuoso che va a totale vantaggio del consumatore finale al momento in cui acquista l'automobile e che, unitamente a tutti i servizi realizzati, tra i quali il Portale Richiami ed il Portale *End of Life*, offre vantaggi all'intero sistema.

Milano, 15 dicembre 2011

**UNRAE** - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è l'Associazione che rappresenta le Case estere operanti sul mercato italiano delle autovetture, dei veicoli commerciali e industriali, dei bus e delle caravan e autocaravan. L'UNRAE è divenuta uno dei più validi interlocutori delle Istituzioni ed è oggi la principale fonte di informazioni ed analisi del mercato, costituendo un punto di riferimento per tutti gli operatori del settore. Oggi le 46 Aziende associate – e i loro 61 marchi - rappresentano una realtà economica che registra un fatturato di 41 miliardi di euro, con un numero di occupati pari a circa 100.000 unità, compresi gli impiegati nelle Reti di vendita e nelle officine.

## **Gli esorbitanti aumenti della RCAuto**

In occasione della tradizionale Conferenza Stampa di fine anno dell'UNRAE a Milano, il Centro Studi dell'Associazione ha reso nota una serie di dati che evidenziano in modo inequivocabile l'enorme aumento del costo della RCAuto in Italia in questi ultimi venti anni.

Il Centro Studi UNRAE, rapportando la spesa totale della RCAuto al parco circolante, ha verificato che nel periodo 1990-2010 la spesa media annua per vettura circolante è passata da 171 euro a 426 euro.

Dal 1990 al 2010, quindi, l'incremento del costo medio della RCAuto per vettura circolante nel nostro Paese è stato del 149,1%, più del doppio dell'inflazione (i prezzi al consumo secondo l'indice ISTAT, infatti, nello stesso periodo sono aumentati del 72,0%).

Ciò, nonostante che:

- il parco auto sia aumentato da 27.415.828 a 36.751.311 (*dati ACI*), permettendo – quindi – notevoli economie di scala.
- la percorrenza media annua sia rimasta sostanzialmente invariata: 11.856 Km nel 1990 e 11.790 nel 2010 (*dati Unione Petrolifera*);
- tutti gli indici di incidentalità evidenziano una progressiva diminuzione.

Milano, 15 dicembre 2011

## **Gli esorbitanti aumenti dei prezzi dei carburanti**

In occasione della tradizionale Conferenza Stampa di fine anno dell'UNRAE a Milano, il Centro Studi dell'Associazione ha reso nota una serie di dati che evidenziano in modo inequivocabile l'aumento del costo dei carburanti in Italia in questi ultimi venti anni.

Il Centro Studi UNRAE, rapportando la spesa totale per i carburanti al parco circolante, ha verificato che nel periodo 1990-2010 la spesa media annua per vettura circolante è passata da 574 euro a 1.127 euro.

Dal 1990 al 2010, quindi, l'incremento del costo medio del carburante per vettura circolante nel nostro Paese è stato del 96,3%, 1,34 volte l'aumento dei prezzi al consumo secondo l'indice ISTAT, che nello stesso periodo sono aumentati del 72,0%.

Ciò, nonostante che:

- il parco auto (che è aumentato da 27.415.828 a 36.751.311 - *dati ACI*), sia formato oggi da vetture molto più parsimoniose in termini di consumi.
- la percorrenza media annua sia rimasta sostanzialmente invariata: 11.856 Km nel 1990 e 11.790 nel 2010 (*dati Unione Petrolifera*);
- l'incidenza della componente fiscale sul prezzo finale alla pompa nello stesso periodo si sia ridotta dal 72% al 58% (*dati Unione Petrolifera, Benzina Super s.p.*)

Va considerato, infine, che il prezzo del barile è aumentato tra il 1990 e il 2010 del 129% passando da 34,1 a 78,1 dollari/barile (*dati Unione Petrolifera, valori reali base 2010*), che incide però solo per un terzo sul prezzo finale alla pompa.

*N.B.*

*Dallo studio dell'UNRAE 1990-2010 è ovviamente escluso il notevole aumento della componente fiscale (accise e IVA) intervenuto nel corso del 2011 attraverso le varie manovre.*

Milano, 15 dicembre 2011