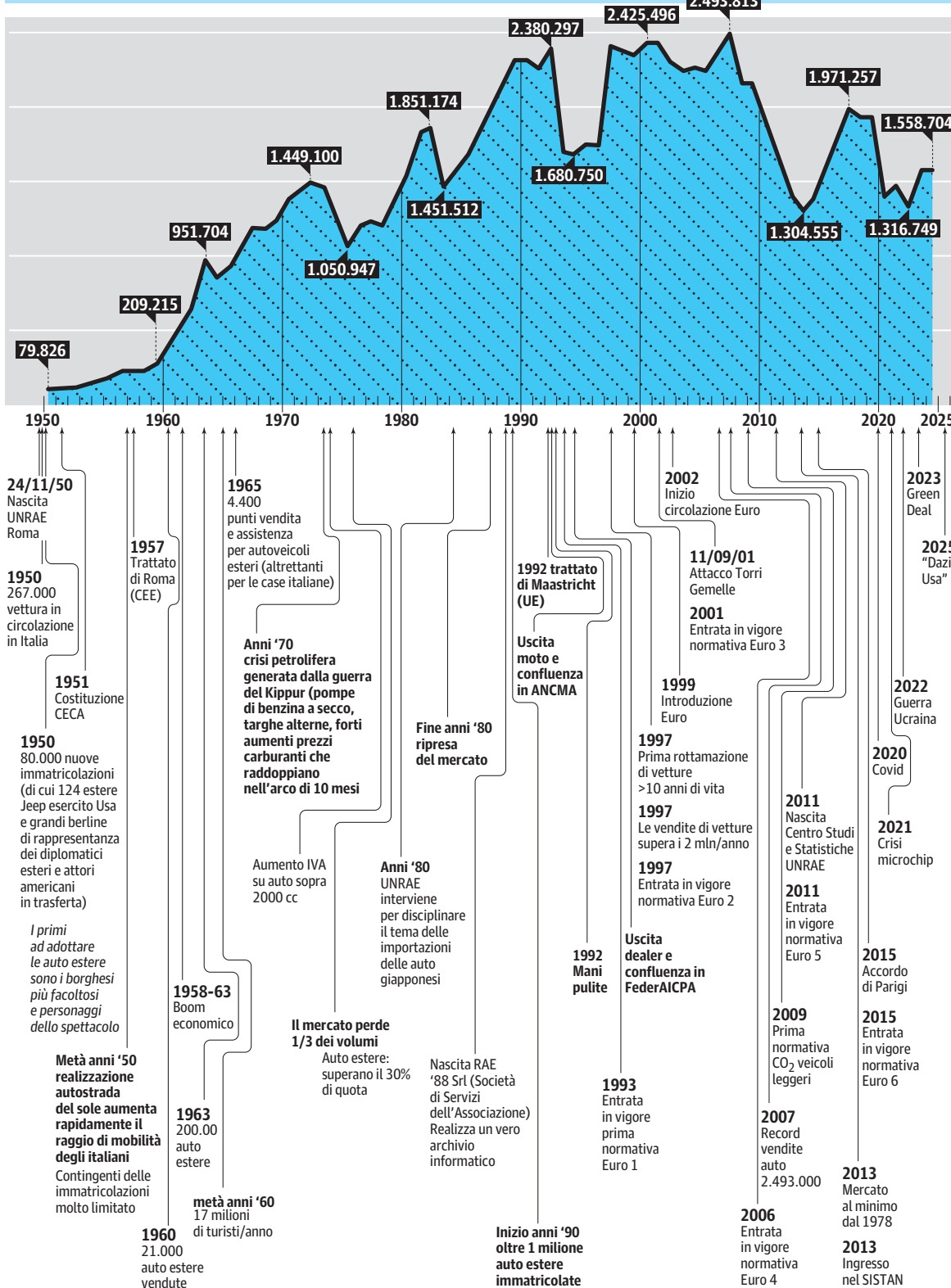


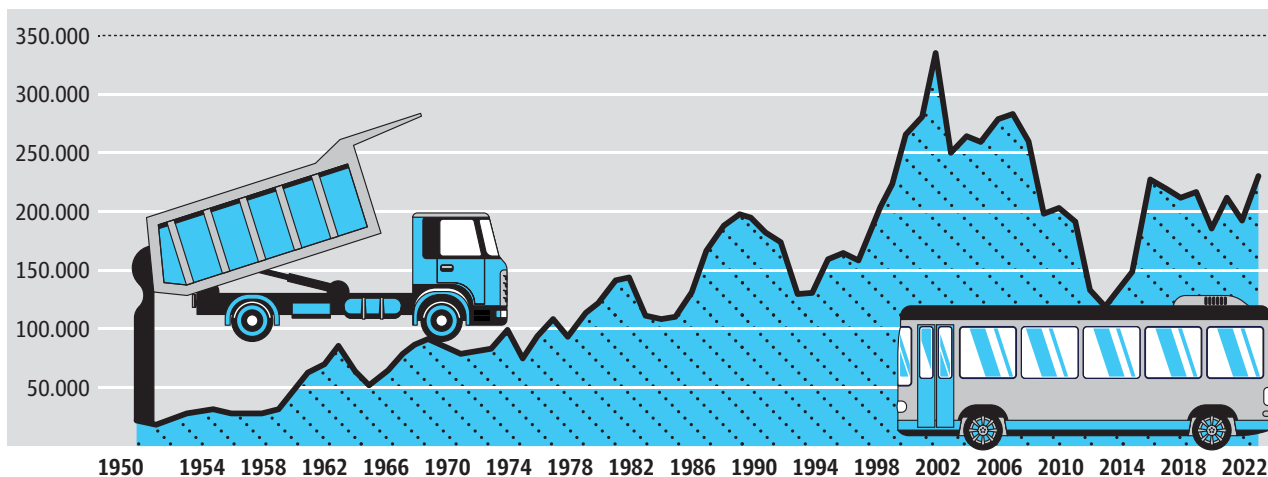
PARTE SESTA

Una strada lunga 75 anni

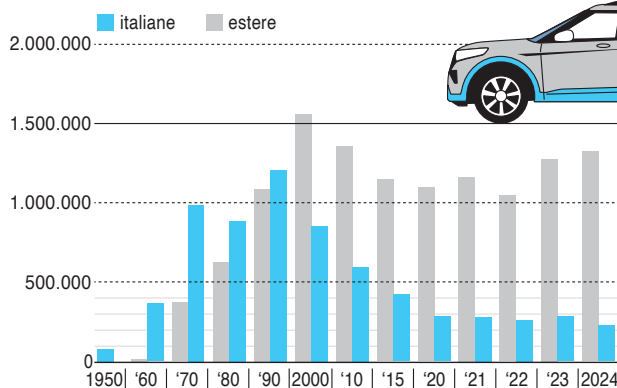
75 ANNI DI STORIA: UNRAE E IL MERCATO 2 402 812



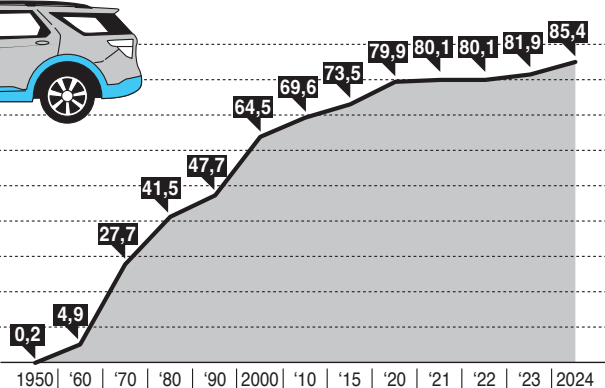
IMMATRICOLAZIONI AUTOCARRI, INDUSTRIALI E AUTOBUS



Immatricolazioni di autovetture estere in Italia



Percentuale estere sul totale delle vendite



N.B. dal 2014 Jeep nel gruppo FCA ma considerato marchio estero

Le origini e l'ascesa (1950-1980)

Nel 1950, l'Italia era un Paese che si rialzava in piedi, con la polvere della guerra ancora sulle scarpe e un'energia febbrile che ribolliva nelle città e nelle campagne. Le strade, spesso poco più che mulattiere, cominciavano a popolarsi di un nuovo simbolo di riscatto: l'automobile. Ma in quel paesaggio fatto di Fiat Topolino che arrancavano e biciclette che ancora la facevano da padrone, un gruppo di pionieri guardava oltre i confini, verso un mondo che profumava di acciaio tedesco, eleganza francese, pragmatismo britannico. Nasceva così l'UNRAE, un nome che suona come un atto di fede: rappresentare in Italia le Case automobilistiche.

I fondatori non erano solo imprenditori. Erano visionari, sognatori con i piedi ben piantati in un'Italia che si ricostruiva. Uomini come quelli che, con un misto di coraggio e incoscienza, importavano le prime Volkswagen, le Renault, le Ford, scommettendo su un mercato che nel 1950 contava appena 124 vetture estere

immatricolate: uno striminzito 0,16% del totale. Numeri da far sorridere, oggi, ma che allora raccontavano una storia di audacia.

Questi primi soci portavano in Italia un'idea di modernità, un modo diverso di pensare la mobilità. Le loro auto non erano solo mezzi di trasporto, ma ambasciatrici di culture lontane. Il 19 maggio 1956, in attuazione di quanto previsto dalla Legge Romita, venne posta la prima pietra di quella che sarebbe stata la regina viarum degli italiani, l'Autostrada del Sole. Un progetto accolto inizialmente con scetticismo. Ben 20.000 operai lavorarono instancabilmente per completarlo in soli 8 anni, e 77 furono quelli caduti durante i lavori. Il 4 ottobre 1964, giorno del Patrono d'Italia, Francesco d'Assisi, Aldo Moro percorse insieme a una delegazione del governo e dell'industria un viaggio augurale sull'ultimo tratto dell'A1.

Con i suoi 755 chilometri di asfalto, Milano veniva collegata a Napoli, passando per Bologna, Firenze e Roma. Adesso l'Italia era unita

da un nastro d'asfalto che era infrastruttura, ma anche simbolo di progresso e di speranza. Era il primo passo di una vera e propria rivoluzione nel campo delle infrastrutture di trasporto, e divenne il segno del boom economico. Dorsale fondamentale per la mobilità di merci e persone lungo lo Stivale, e principale arteria di un sistema viario in espansione, l'Autosole, diede un grande impulso alla motorizzazione di massa e al turismo, sia interno che straniero.

Gli anni '60 furono un'esplosione. L'Italia del boom economico correva, e con lei correvano le immatricolazioni delle auto estere. Nel 1962, appena dodici anni dopo la fondazione, le vetture non italiane immatricolate toccavano quota 96.854, un impressionante 15,26% del mercato. Dietro questi numeri c'è un Paese che cambiava pelle: le città si allargavano, nascevano le tangenziali, le famiglie scoprivano il piacere di un weekend fuori porta.

E l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, con i suoi soci, era lì, a cavalcare quell'onda. Non si trattava solo di vendere più auto: si trattava di convincere un Paese innamorato delle sue Fiat che c'era spazio anche per una Ford o una Volkswagen. Era un lavoro di persuasione,

di passione. Perché chi importava quelle auto raccontava storie, quelle delle Case che vedevano nell'Italia non solo un mercato, ma una sfida. L'ascesa dell'UNRAE, in quegli anni fu la costruzione di un'identità. L'associazione era un laboratorio di idee. Cominciava a farsi ascoltare in un'Italia dove la burocrazia aveva il passo lento ma il potere di fermare tutto. L'associazione parlava di normative, di dazi, di standard, portando la voce di chi, pur arrivando da oltre confine, voleva contribuire al grande sogno italiano dell'automobile di massa. E mentre le strade si riempivano di auto, l'Unione si consolidava come un attore indispensabile, un tessitore che intrecciava gli interessi delle Case con le esigenze di un Paese in trasformazione.

Guardare agli anni tra il 1950 e il 1980 significa vedere l'associazione come una sorta di pioniere. Non era facile, in un'Italia che proteggeva gelosamente la sua industria nazionale, farsi spazio come rappresentanti di marchi esteri. Eppure, l'UNRAE ci riuscì, con la tenacia di chi sa che il futuro non si aspetta, ma si costruisce. Quei 96.854 veicoli immatricolati nel 1962 non erano solo auto: erano il segno di un'Italia che si apriva al mondo, che scopriva il gusto di guidare qualcosa di diverso, di lontano.

■ Momento Sera

3 novembre 1959

Fra l'America e l'Europa «scontro» all'Autosalone

Dopo le violente e non precise accuse di mister Paradise al protezionismo italiano, il rappresentante della Ford in Italia si è incontrato con il prof. Valletta - La scelta dell'italiano medio è guidata dalle sue reali possibilità economiche

■ La Notte

2/3 ottobre 1963

Un articolo del presidente dell'Associazione concessionari

Per l'auto italiana il pericolo viene dall'estero

Troppi i veicoli stranieri importati rispetto alle esigenze della produzione nazionale - I mezzi per arginare lo sviluppo di una moda che, oltre a tutto, non ha nessuna ragione di essere

■ Il Nuovo cittadino

16 giugno 1964

I PRODUTTORI TEDESCHI AL CONTRATTACCO Accusano noi di «dumping»

Sono le auto italiane a costare meno in Germania che non nel Paese d'origine? Gli «omaggi»

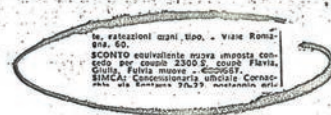
La «guerra dell'automobile», a base di dichiarazioni e comunicati, tra autorità italiane e produttori tedeschi di auto, è accusata in una nota italiana trasmessa alle autorità della CEE, di vendere le loro auto nel nostro Paese in condizioni di dumping, deve registrare un nuovo contrattacco dei produttori germanici.

«Questi, in un memorandum del Verband der Automobilindustrie, cioè dell'associazione dei fabbricanti d'auto tedeschi, ritorcono le accuse proprio contro i fabbricanti italiani, sia per la politica dei prezzi da questi ultimi seguita in Italia, sia giungendo alla conclusione che sono le auto italiane, quelle della Fiat in particolare, a essere vendute a prezzi di dumping in Germania.

Nell'ultimo documento — che è stato inviato al presidente della commissione esecutiva della CEE, Haubert, e si aggiunge alla voluminosa pratica attualmente allo studio dei servizi della CEE — l'industria automobilistica germanica nega di aver danneggiato in qualche modo le misure di stabilizzazione adottate dal governo italiano. Gli importatori tedeschi, si afferma, non hanno beneficiato, né di ribassi di prezzo né di sconti dissimulati, quali il rimborso della tassa speciale di acquisto sulle auto, o di facilitazioni di pagamento. Invece, secondo il Verband der Automobilindustrie, sono proprio le case italiane che, dopo l'entrata in vigore delle misure anti-congiunturali riguardanti il settore automobilistico, hanno ribassato i loro prezzi di listino «allo scopo manifesto di assorbire — in buona parte — la nuova tassa d'acquisto».

Il documento tedesco cita alcuni esempi: il prezzo dell'Alfa Romeo Giulietta TI è stato ribassato di 35.000 lire, quello della Lancia Fulvia di 50.000 lire, quello delle Innocenti «A 60» S berlina e combinata di 80.000 lire e della Innocenti «S» spider di 100.000 lire. Nei confronti delle misure italiane di stabilizzazione, questi ribassi di prezzo effettuati da case italiane, affermano polemicamente i costruttori tedeschi, hanno avuto certamente un effetto più deleterio di quello provocato dalle pretese infrazioni attribuite ad alcuni rappresentanti italiani di marche tedesche.

Il documento passa quindi a confutare un altro punto: i



vantaggi speciali che, secondo l'Italia, sarebbero accordati (o quanto meno promessi) agli acquirenti di auto tedesche, falsando così la concorrenza. Questi vantaggi, ricordandolo per inciso, non sono nati in conseguenza delle misure anti-congiunturali, ma sono sempre stati praticati nel quadro della concorrenza che si sviluppa soprattutto tra commissionari piuttosto che tra le case madri. Gli «omaggi» tuttavia, da parte dei venditori d'auto agli acquirenti, si sono fatti in

taluni casi più sostanziosi che in passato, qualche venditore giungendo al regolo di un'autoradio o, come pare sia fatto per gli acquirenti di una nota auto francese, all'omaggio di qualche centinaio di litri di carburante, o persino ad accollarsi l'importo della tassa d'acquisto.

Però, affermano i costruttori tedeschi, quando la Volkswagen e la Ford italiana hanno saputo che certi rivenditori italiani, ispirandosi ad analoghi metodi di vendita praticati da rivenditori Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Innocenti, promettevano, agli acquirenti, tramite annunci sui giornali, dei premi e delle facilitazioni di acquisto e di credito, le due case madri hanno immediatamente vietato ai loro rappresentanti di ricorrere in futuro a simili pratiche. Inoltre, sempre secondo i fabbricanti tedeschi, l'altro rimprovero delle autorità italiane ad alcuni rivenditori — di avere cioè offerto delle vendite a rate mediante versamenti ripartiti su venti, quattro mesi — manca di ogni fondamento giuridico dato che la legge che delimita la vendita a rate non è stata ancora approvata dal Parlamento italiano.

Rispondendo infine all'accusa di dumping, i costruttori di auto tedesche, la ritengono completamente infondata, asserendo che i prezzi di listino delle auto tedesche, som in genere, più elevati in Italia che in Germania. La Volkswagen 1200 costa ad esempio — (1 DM = 150 lire) — in Germania, 744.000 lire e in Italia 851.550 lire; la Ford 12 M, 1200.000 lire in Germania e 1.045.200 lire in Italia; la Ford 17 M, 1.028.750 in Germania e 1.332.450 in Italia.

Un analogo raffronto dei prezzi delle auto italiane prova invece, sempre secondo gli industriali tedeschi, che le nostre auto costano meno in Germania che nel loro Paese di origine: la Fiat 1100 D costa — (1 DM = 150 lire) — 939.700 lire in Italia ma soltanto 838.550 lire in Germania; la Fiat 1500, 1.085.500 lire in Germania e 1.217.550 lire in Italia; la Fiat 2200, 1.289.350 lire in Italia e 1.043.950 lire in Germania. Però dimenticano probabilmente i costruttori tedeschi, che i prezzi delle Fiat da loro riportati, si riferiscono a quelle montate dalla casa italiana in Germania, mentre le auto tedesche, essendo tutte di importazione, sono soggette ai gravosi oneri doganali.

Guerra psicologica all'auto straniera?

Torino, 4 novembre

«C'è per l'auto estera una componente psicologica in senso negativo assai importante. Gli esperti di psicologia di mercato parlano di prodotto "colpevolizzato", quando vogliono indicare che nell'opinione pubblica è stato diffuso, con precisi intendimenti, un parere, un atteggiamento, uno stato d'animo contrario a questo prodotto. E questo è il caso dell'auto estera in Italia». Lo ha dichiarato il comm. Sepp Kiesswetter, presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE), nel corso di una conferenza stampa.

Parlando della flessione delle immatricolazioni degli anni 1964 e 1965, specialmente per quella delle auto estere, Kiesswetter ha detto:

«Le cause per queste ulti-

me sono varie e vanno ricercate: nell'intendimento dell'azione governativa e nella situazione congiunturale con il conseguente spostamento degli acquisti su cilindrate minori, nell'inserimento sul mercato di nuove auto di questa categoria, nella pronta consegna della produzione italiana e nei rilevanti ribassi dei prezzi per la stessa». «Pensiamo che la terminologia qualche volta usata trattando la nostra attività, oltre che contrastare con i fatti, non corrisponda agli obiettivi ed allo spirito di collaborazione internazionale che l'Italia persegue con così alto impegno».

L'oratore ha quindi annunciato che l'UNRAE ha proposto all'ANFIAA una forma di associazione reciproca, allo scopo di garantire un contributo pratico alla soluzione dei problemi di comune interesse.

■ Motor

15 maggio 1966

Costituita l'Associazione Concessionari UNRAE

Negli scorsi giorni si è tenuta a Roma l'assemblea della sezione concessionari e commissionari dell'U.N.R.A.E. che raggruppa le aziende facenti parte delle organizzazioni di vendita e di assistenza delle marche estere in Italia.

Il presidente dell'Unione, dott. Sepp Kiesswetter, ha ampiamente illustrato gli aspetti organizzativi e gli scopi della costituita particolare sezione dell'U.N.R.A.E., nonché gli indirizzi dell'azione che l'Unione si prefigge di svolgere con la partecipazione all'associazione dei Concessionari e dei Commissionari e, con ciò, con la rappresentanza integrale di tutto il settore delle marche estere presenti sul mercato italiano, settore che ha assunto negli ultimi anni importanza di particolare rilievo nell'ambito dell'economia del Paese.

L'assemblea ha proceduto all'elezione degli organi direttivi della sezione, eleggendo a presidente il rag. Alfredo Sala, (General Motors) e a vice-presidente il dott. Carlo Sommariva (Volkswagen-Porsche-Auto Union).

Sono stati inoltre eletti membri del comitato di presidenza di sezione i signori: Carlo Ercole (Mercedes-Benz), Luigi Rossi (B.M.W.), Giovanni Collina (N.S.U.), Oreste Abrate (DAF), Renato Argonauta (Ford), Francesco De Rosa (Rootes), Leone Leonori (Citroën e Skoda), Lucio Daidola (Peugeot) e Luigi Lupo (Simca); revisore dei conti, Salvatore Secondi (Peugeot).

9 novembre 1966

ANCORA IL SALONE DELL'AUTO

Le straniere seduttrici

Molte case estere hanno ribassato i prezzi per facilitare una ripresa sul nostro mercato - Ma parliamo, una volta tanto, di pullman e autobus, ormai divenuti confortevolissimi - Il mondo a quattro ruote interessa le donne

■ L'Unione Sarda

16 novembre 1967

Il problema della sicurezza: per l'uomo che guida e per l'uomo che va a piedi

**Non si muore più
schiacciati sul volante**

Il problema della sicurezza: sicurezza per l'uomo che guida e sicurezza per l'uomo che va a piedi. Se ne parla da anni e indubbiamente ci sono fatti notevoli progressi, soprattutto da parte dell'industria. I costruttori nella progettazione dei nuovi modelli non hanno badato e sacrifici estatici ed anche economici pur di accrescere i coefficienti di sicurezza. E ci sono ragioni. In Italia come in tutti gli altri paesi d'Europa e del mondo, risultati sorprendenti.

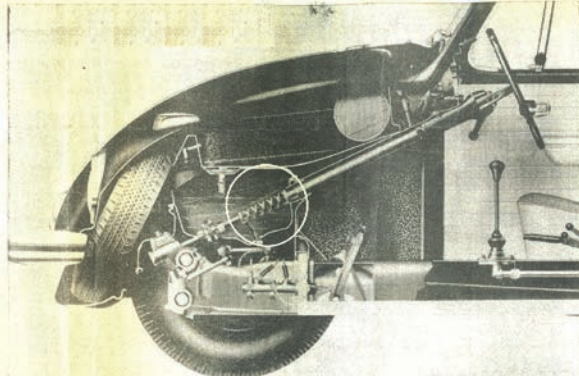
Le tante gentili sollecitazioni audite dalle tribune, avrebbe ricordato la griglia a pannello in applicato al pontone dello sterzo al l'ultimo modello della Volkswagen. Quanto per il motore, dopo un impatto frontale, il torace schiettato dalla colante? Questo drammatico interrogativo ha assillato per lungo tempo i preoccupati tedeschi. Il partito comunista ha in affrettato in alto del pontone dello sterzo e il volante andava a comprimerne e schiacciare il pannello oppure il motore riusciva a resistere era il pannello, previsto alla prova della violenza della collisione, a frantumarsi contro il volante rigido. Ora non si possono più concludere i risultati, ma i comunisti hanno fatto equiparare con un pannello di sterzo.

Grido d'allarme del dott. Sepp Klesswetter, presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri: il coefficiente di tranquillità potrebbe essere ancora accresciuto se tutte le nazioni concedessero norme comuni per la sicurezza e la circolazione, eliminando l'assurdità che ciò che è obbligatorio in Francia è proibito in Italia e ciò che è imposto in Germania è vietato in Svizzera.

no ad assorbimento d'urto, che elimina la rigidità dell'anca: nel caso venga sottoposto a forti pressioni. L'elasticità è stata ottenuta ricorrendo al prelievo di una gabbia con griglia e jantoprafo, sfalsata e costruita in modo da comprimerla gradualmente non solo per effetto di un urto frontale della vettura contro un ostacolo, ma anche sotto la forte pressione esercitata dal volante. Sono stati così

l'innanzi la possibilità che il pontone si spalti verso l'alto, nonché il rischio che il guidatore possa ferirsi a causa della resistenza che incontra nel caso venga proiettato violentemente contro il volante.

Al suo interno una sicurezza assoluta, anche perché l'industria, in Italia e in tutto il mondo, non lascia aforms e finanziamenti per promuovere e incentivare aiuti e sperimentazioni in que-

[illegible][illegible]

La griglia a pantografo (nel cerchietto) appiattita sul pianone dello sterzo di tutte le Volkswagen. In caso d'urto l'asse diventa elastico e si comprime evitando che il volante si aliti e scricchioli. Il fornice laterale, contro il volante, il pianone si abbassa, e non nessuno danneggia.

ponente essenziale del commercio estromediterraneo tanto che non a torto si dice che rinasce, dopo aver scelto il modello che più gli si addice, si informa se l'insistenza è capiente, immediata e tranquilla. Questa esigenza è stata interpretata anche dalle cose estere, che hanno affidato in Italia tutti una serie di officine specializzate, il cui lavoro è coordinato da molte divisioni centri ricor-

gen a Verona, la BMW a Padova, la Renault a Milano, ecc.). Su la strada nera che viene da noi per affari o in vacanza, sia l'Alfa che ha preferito acquistare una nuova di trasporto non hanno più da temere in questo senso.

«La sicurezza dell'automobile», ha spiegato il dott. Sergio Klossner, «sta nella sua concezione e nelle sue caratteristiche tecniche nella produzione stessa

li e nei dispositivi e negli impianti dell'autovicolo, ma è riposta anche nell'assistenza specializzata perché solo questa garantisce, con l'impiego di parti di ricambio originali, che si mantenga inalterata la sicurezza dell'autovicolo. Ed ho confidato: «Ma perché sia garantito il massimo successo degli impegni finanziari, tecnologici, produttivi e organizzativi è però indispensabile, oltre al-

chi guida, che le competenti autorità governative dei vari paesi realizzino e mettano in atto finalmente i necessari accordi per uniformare e coordinare le prescrizioni di sicurezza per la costruzione, le norme per i vari dispositivi ed impianti e quelle della «circolazione».

«Forse semplifico troppo, ho corso il suo interessante inferno di dott. Sryg Kiewasser, ma non posso immagin-

dell'uomo, ed è questa che si tratta, abbia aspetti fondamentalmente differenti per esempio in Italia, in Germania, in Francia, per nominare solo alcuni paesi. Se così è, e non può essere altrimenti, non dovrebbero sussistere difficoltà per raggiungere rapidamente i necessari accordi internazionali, tanto più che si tratta di un argomento di così vitale importanza per tutti.

Rilancio delle «straniere» dopo l'integrazione MEC

Le vendite delle Case estere in Italia sono aumentate del 24,7 per cento

A dodici mesi dalla cosiddetta caduta delle barriere doganali nell'ambito del MEC, è possibile tracciare un primo bilancio delle sue conseguenze sull'andamento delle importazioni di automobili straniere in Italia. Sostanzialmente le ripercussioni sono state positive, com'è dimostrato dal fatto che si è registrato un incremento del 24,7 per cento. Il dato — fornito da Sepp Kiesswetter, presidente dell'UNRAE, l'ente che raggruppa i rappresentanti delle Case estere in Italia, in occasione dell'assemblea generale tenuta a Milano il 23 giugno scorso — è tanto più interessante, in quanto proprio in questi ultimi tempi l'industria italiana ha rinnovato e moltiplicato i modelli di sua produzione, per cui non si è certo attenuata la situazione concorrenziale. Verso l'aspirazione di questa ripresa va collegata almeno in parte al notevole sforzo che le Case straniere hanno recentemente compiuto per potenziare e migliorare le rispettive organizzazioni di vendita e di assistenza nel nostro Paese. Kiesswetter non ha mancato di sottolineare l'opportunità che vengano presto eliminati i numerosi oneri che tuttora gravano sulle importazioni di autoveicoli, e il cui perdurare limita i benefici dell'integrazione doganale. Caduti i dazi, poi, sono venute automaticamente in maggior rilievo le reti e le reciproci scambi commerciali nel campo dell'automobile vengono dalla disparità delle singole legislazioni nazionali relative all'omologazione dei prototipi, particolarmente a proposito degli apparecchi d'illuminazione e dei capitolati per la sicurezza.

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE E ASSISTENZIALE DEGLI AUTOMOBILISTI STRANIERI

IMPORTANZA PER IL TURISMO ESTERO IN ITALIA

TURISTI STRANIERI ENTRATI IN ITALIA

D a un esame accurato dell'organizzazione di vendita e di assistenza degli autoveicoli di marca estera, importati, si rileva una continuazione, nel 1968, della tendenza a un accrescimento e a un miglioramento dell'organizzazione operativa, delle Aziende associate all'UNRAE, che ha raggiunto la cifra di 6.034 punti di assistenza. Nel 1964 questi punti erano, in tutto il territorio italiano, 4.432; è facile rilevare il grande sviluppo di questa infrastruttura, indispensabile sia per servire una domanda annuale (parco circolante e turismo estero motorizzato), sia per l'ulteriore progresso della domanda.

Nel 1968 è anche proseguito l'incremento dell'occupazione, sia nelle aziende importatrici, sia nelle reti di vendita e di assistenza degli autoveicoli delle marche estere rappresentate nell'UNRAE. Il totale degli addetti al settore è passato da 24.688 nel 1967 a 32.101 nello scorso anno, con un progresso dell'11,9%, aumento che contrasta con la lieve diminuzione dell'occupazione totale in Italia e che risulta nettamente superiore a quello dell'industria (+ 2,4%).

Se si pensa che nel 1964 il totale degli addetti nel settore era di 18.558 unità e che esso ha quindi registrato in soli quattro anni uno sviluppo del 73%, si può notare quali dimensioni crescenti vada conseguendo l'organizzazione di vendita e assistenziale degli autoveicoli d'importazione nel quadro dell'impulso della manodopera nel Paese.

Il flusso degli investimenti effettuati dalle stesse organizzazioni importatrici e dalle aziende collegate (concessionarie, commissionari, ecc.), dopo la diminuzione registrata nel 1967, è tornato ad aumentare nettamente nel 1968: a fronte degli 11 miliardi di lire ricevuti in investimenti, mezzi di trasporto, macchinari, ecc. nel 1967, nello scorso anno si sono avuti investimenti per 25,8 miliardi, i quali portano a un totale di oltre 140 miliardi di lire gli investimenti effettuati dal settore a tutto il 1968.

È una massa imponente di investimenti, soprattutto se si considera che si tratta di attività terziarie e non di attività industriali; nel settore distributivo e assistenziale degli autoveicoli d'importazione si avrebbe un rapporto di investimenti per ciascun addetto pari a 4,4 miliardi di lire, rapporto assimilabile a quello di parecchi comparti industriali e nettamente superiore a quello del settore dell'industria.

di pneumatici, di accessori e parti di ricambio, le carrozzerie, l'industria delle vernici, ecc., nonché numerosi servizi, come istituti di finanziamento, banche, compagnie di assicurazione, agenzie di pubblicità e di marketing.

È ormai un concetto assolutamente accettato quello del ruolo trasente del settore automobilistico nell'economia di un Paese, quando si raggiunge un certo grado di industrializzazione. Però, non è soltanto l'attività di produzione automobilistica in senso stretto che è attivante, che è trainante, rispetto a tanti settori produttivi e di servizi e all'economia in genere; lo è anche un'organizzazione d'importazione, di distribuzione e di assistenza. Lo è perché effettua un notevole volume di investimenti fissi, perché origina una massa rilevante di nuovi posti di lavoro («aggettivi», rispetto a quelli che si avrebbero con uno stesso volume di vendite automobilistiche, fatte di tutti prodotti di fabbricazione nazionale e perché domanda beni e servizi, in misura rilevante, e continuamente, all'apparato economico del Paese.

L'organizzazione commerciale e assistenziale delle autovetture di fabbricazione estera presente in Italia è stata definita una infrastruttura necessaria, anzi un vero e proprio elemento di «pneumatici» per le correnti turistiche che affluiscono dagli altri Paesi. Il carattere essenziale di tale organizzazione ai fini turistici è stato riconosciuto anche dagli agenti di «viaggio esotici», i quali l'«assistenza meccanica» è uno dei principali fattori dello sviluppo del turismo automobilistico.

Nel 1968, malgrado le svalutazioni monetarie, che, sul finire del 1967, hanno reso difficile il formarsi della domanda turistica di provenienza da alcuni Stati, nonché le tensioni politiche e sociali, in Francia nel maggio-giugno e i mesi seguenti che hanno caratterizzato la vita di molte capitali europee, l'afflusso di turisti stranieri in Italia ha continuato a svilupparsi.

È stata raggiunta una nuova cifra record riguardo alle persone entrate attraverso le frontiere, 28,8 milioni rispetto ai 27,6 milioni del 1967, con un incremento di circa 1 milione, pari al 3,5%. Anche l'ammontare dei turisti in valigia estera riguardanti le spese dei turisti stranieri in Italia ha toccato un nuovo record, con 973 miliardi di lire rispetto con-

PAESI DI PROVENIENZA	Cifre assolute (migliaia)			Percentuali sul totale degli stranieri entrati in Italia	
	Totale	Per transiti stradali		Totale	Per transiti stradali
		Migliaia	% sul totale		
Germania R.F.	5.575,8	4.515,6	81,0	19,35	20,49
Francia	4.456,8	3.618,0	81,2	15,47	16,41
Olanda	1.492,1	1.242,8	83,3	5,18	5,64
Belgio-Lussemburgo	1.160,2	934,5	80,5	4,02	4,24
TOTALE CEE	12.684,9	10.310,9	81,3	44,02	46,78
Svizzera	4.009,9	3.262,0	81,3	13,92	14,80
Austria	2.824,9	2.432,5	86,1	9,80	11,03
Gran Bretagna	1.514,1	908,3	60,0	5,25	4,12
Stati Uniti	1.338,6	617,7	46,1	4,65	2,80
Altri Paesi	6.442,5	4.512,6	70,0	22,36	20,47
TOTALE	28.814,9	22.044,0	76,5	100,00	100,00

miliardi di lire nei primi sette mesi dello scorso anno, contro i 923 miliardi dello stesso periodo di quest'anno. Se le cose andranno come nei primi mesi, l'anno 1969 potrebbe registrare con molta probabilità, il raggiungimento dei 30 milioni di turisti entrati nel Paese, traguardo previsto per il 1970 dal programma quinquennale di sviluppo economico, e l'apporto valutario potrebbe avvicinarsi alla cifra dei 1.000 miliardi di lire indicati dallo stesso programma per il 1970.

Il ruolo che il turismo svolge nel quadro dell'economia italiana è veramente notevole: l'Italia occupa il primo posto tra i Paesi del mondo come numero di turisti stranieri che si affacciano e come saldo attivo tra entrate ed uscite valutarie dovute al turismo, ed è seconda soltanto agli Stati Uniti per l'ammontare delle entrate valutarie. Il settore turistico ha un fatturato che supera i 2.000 miliardi di lire, occupa circa un milione di lavoratori ed è strumento di reddito e di propaganda commerciale per molti settori della produzione italiana. Esso ha un ruolo notevole nella salvaguardia della posizione monetaria del Paese verso l'estero e dello stesso potere d'acquisto della moneta; infatti, essendo il saldo della bilancia turistica uno

dei turisti entrati per ferrovia e sono aumentati i turisti giunti per via aerea.

La sviluppo del turismo internazionale è in stretta correlazione con lo sviluppo della motorizzazione: venti anni fa solo la metà dei turisti stranieri entrati in Italia per i valichi stradali, mentre oggi quasi l'80% di essi sono motorizzati; di contro, il 40% dei turisti affluisce in Italia per ferrovia, mentre oggi tale aliquota è scesa a meno del 15%.

Queste modifiche profonde nel modo di trasporto usati sono intervenute su un volume di traffico turistico in entrata, complessivamente, da meno di 5 milioni di turisti del 1950 (l'Anno Santo) ai 28,8 milioni di oggi. Si può ben dire, come afferma un rapporto dell'ENIT sui risultati di una indagine turistica alle frontiere, che «lo sviluppo della motorizzazione privata è stato il forte elemento propulsore del turismo, specialmente nei confronti dell'Italia, avvantaggiata dalla posizione geografica in vicinanza dei Paesi europei nei quali si è avuto un notevole aumento della motorizzazione».

La possibilità di forte afflusso del

l'auto privata grazie ad una rete stradale efficiente ed estesa sono «gli elementi più rilevanti ai fini dell'incremento turistico».

Nel 1968, dei 22 milioni di turisti entrati in Italia per i transiti stradali, ben 16 milioni provenivano dai Paesi della CEE, dalla Svizzera e dall'Austria per i valichi stradali, mentre oggi quasi l'80% di essi sono motorizzati; di contro, il 40% dei turisti affluisce in Italia per ferrovia, mentre oggi tale aliquota è scesa a meno del 15%.

Le recenti e importanti realizzazioni dei tralicci alpini e la strategia di « itinerari europei », che informano le opere già ultimate, sia i programmi futuri riguardo alla rete autostradale italiana, non possono non favorire l'ulteriore sviluppo delle correnti turistiche motorizzate. Ma occorrono anche altri richiami, altri incentivi.

Una recente ricerca effettuata dall'ENIT, attraverso la sua rete di Delegazioni all'estero, presso le agenzie di viaggio ha rilevato che la rete autostradale italiana ha un'influenza positiva indiscutibile sul turismo estero e ha registrato le seguenti indicazioni sui fattori di sviluppo del Turismo autostradale:

turismo (massa concentrata altrove nel tempo e in alcune zone in particolare) devono provvedere, quasi interamente, le reti delle officine delle marche estere esistenti nel Paese, reti che devono essere ovviamente sovradimensionate non soltanto in generale, cioè come numero di punti di assistenza in relazione alle dimensioni globali del circuito di autovetture estere della clientela nazionale, ma anche in riferimento a singole zone di concentrazione del turismo estero motorizzato.

Oltre i 3/4 delle presenze di stranieri negli esercizi alberghieri e stralberghieri italiani si addensano nei quattro mesi che vanno da giugno a settembre, e più della metà nel solo bimestre luglio-agosto.

Per dare una idea della concentrazione tempo-spazio del turismo estero in Italia, basta considerare che, nel periodo estivo, il 95% dei turisti «soggiornano» in zone turistiche tradizionali: le coste del Veneto (30%), della Marche e Romagna (17%), della Liguria (15%), della Toscana (5%); i monti dell'Italia settentrionale (6,5%); i laghi dell'Italia settentrionale (6,5%); nonché Roma e le coste del Lazio (6,5%). In complesso, quindi, il 90% circa dei soggiornanti non si è spinto a sud del Lazio, tralasciando l'intero Mezzogiorno.

Tuttavia, se larghe e bellissime zone italiane sono tuttora ignorate quasi totalmente dalle grandi correnti turistiche estere, si va ampliando il campo complessivo del «ciclo» in misura più intensa del turismo «de stagione».

Si incrementano, cioè, in misura maggiore i turisti che vengono in Italia e che non hanno una meta unica o prevalente (flusso dove soggiornano), ma hanno, invece un itinerario includendo un certo numero di località, tra le quali viene distribuito il tempo complessivo dedicato al viaggio. A ciò aggiungiamo la crescente importanza del «night scaping» nell'ambito del turismo di soggiorno, per cui si possono considerare itinerari, altri incentivi.

Una recente ricerca effettuata dall'ENIT, attraverso la sua rete di Delegazioni all'estero, presso le agenzie di viaggio ha rilevato che la rete autostradale italiana ha un'influenza positiva indiscutibile sul turismo estero e ha registrato le seguenti indicazioni sui fattori di sviluppo del Turismo autostradale:

«Cio comporta ovviamente che l'assistenza specializzata per le autovetture delle marche estere è soggetta a un continuo adeguamento a queste più ampie aperture

16 giugno 1970

Perché le straniere si vendono di più

Nella recente assemblea generale dell'UNRAE — l'ente che raggruppa gli importatori e distributori di auto estere in Italia — il presidente Kiesswetter ha analizzato nella sua relazione la situazione congiunturale, anche in riferimento alla contrazione nello sviluppo del reddito in Italia ed alla lievitazione dei prezzi in molti campi. A proposito dell'incremento di vendite di auto estere nel nostro paese, Kiesswetter ha espresso l'avviso che il fenomeno, pur favorito dalle difficoltà produttive delle case nazionali, si debba ricollegare anche al potenziamento delle organizzazioni di vendita e di assistenza delle case straniere in Italia.

■ Autosprint

21 agosto 1972

I bollettini di... guerra dell'U.N.R.A.E

MILANO - Nella relazione all'assemblea di Milano della UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), il presidente dell'Unione, Sepp Kiesswetter ha sottolineato, con parole assai simili a quelle dei bollettini di guerra, che il 1971 è stato « un anno di assestamento sulle posizioni raggiunte » lasciando in tal modo trapelare la crisi che l'importazione di autoveicoli ha conosciuto nel corso dell'anno passato. L'assemblea ha proceduto poi all'elezione delle cariche sociali confermando alla presidenza Sepp Kiesswetter direttore generale dell'Autogerma. Membri del comitato di presidenza sono stati eletti Piero Boccanelli (presidente dell'Autoster), Jacques Bouverot, consigliere delegato della Peugeot Italia; Carlo Panno, presidente della General Motors Italia; Georges Royon, amministratore delegato della Chrysler Italia; Oscar Sunic, consigliere delegato della Daf Italia e Claude Weets, direttore generale della Renault Italia.

4 novembre 1970

INFORMAZIONI INDUSTRIALI

UNRAE - Far cadere la distinzione fra estere e nazionali

TORINO, 3. — Nel quadro delle manifestazioni indette nel corso del 52.º Salone di Torino, il presidente dell'U.N.R.A.E. (Associazione Autoveicoli Esteri), Sepp Kiesswetter, si è incontrato con la stampa per esporre i consuntivi e gli obiettivi dell'associazione. Ecco i punti salienti del discorso.

« Il colloquio sull'automobile in questi anni è particolarmente in questi ultimi mesi, è diventato in modo crescente e vorrei dire in modo precipitoso, complesso, contrastante, diverso, incerto e forse — sotto alcuni aspetti — qualche volta difficilmente comprensibile.

Si parla di fusioni e concentrazioni di Case costruttrici dello stesso Paese e di quelle che scavalcano le frontiere, osserviamo decentramenti di impianti produttivi nello stesso Paese ed oltre le frontiere, si discute sull'egemonia dell'uno o dell'altro gruppo di Case costruttrici, parliamo della concorrenza in dimensioni europee e di quella extra-europea, si scrive di dimensioni produttive europee, c'è chi vede nell'automobile solo l'espressione di un fattore di prestigio ed altri come uno strumento direttamente o in forma collaterale di lavoro, qualcun'altro l'osserva nell'ambito della società di consumo, per altri ancora è diventato un obiettivo fiscale, qualcheduno lo vede come uno strumento che aggredisce la sicurezza dell'uomo, altri discutono dell'automobile strettamente sotto l'aspetto di statistiche della produzione e di quote di mercato... e potrei continuare con l'elenco di questi argomenti.

Perché tutto questo? E' forse giunto il momento di sviluppare una particolare filosofia dell'automobile? Non penso: discuterne sì, perché ogni dialogo aperto crea comprensione, ma mi sembra opportuno che lo si riconduca ai suoi limiti obiettivi per renderlo più semplice.

E' ovvio che nell'inserirsi in questo complesso e contrastante colloquio non mi è possibile trattare tutti gli argomenti i quali, ciascuno a stante ed anche considerati assieme, sono di grande

sul mercato italiano, in modo particolare nei confronti della tesi che l'attuale livello della quota di immatricolazione in Italia del nostro settore stia in stretta — e qualcheduno sostiene in esclusiva — dipendenza dalla carenza di fornitura dell'industria automobilistica italiana, come conseguenza di quello che genericamente è stato definito « l'autunno caldo ». Senza volermi dilungare su dati statistici, vorrei solo ricordare che le autovetture importate nel 1963 avevano oltrepassato il 20% del totale delle immatricolazioni superando, in alcuni mesi, il 24%.

Misure anticongiunturali, cioè eventi estranei all'evoluzione del settore stesso, hanno interrotto nel '64 e nel '65, il continuo crescere della presenza del nostro settore sul mercato italiano, settore che ha superato la pesante interruzione con un paziente, duro e faticoso lavoro, con un ingente volume di investimenti (che sfiora i 200 miliardi di lire) e con la costruzione di efficienti reti di distribuzione e di assistenza — sono oltre 7.500 aziende con circa 40.000 addetti — con le più moderne attrezzature.

Mentre il nostro settore stava riprendendo il ritmo interrotto nel '64 e '65, l'industria automobilistica italiana si muoveva nello stesso senso, cioè, come le altre grandi industrie automobilistiche europee, anche quella italiana si orientava in modo crescente ai mercati esteri.

Se a queste considerazioni si aggiunge che la nostra posizione è anche il risultato di quella realtà economica europea alla quale ho accennato — è bene tener presente che il 98,30% delle autovetture importate in Italia proviene dai Paesi del Mercato Comune — e della scelta del cliente italiano entro una più estesa offerta di prodotti, che è proprio uno degli obiettivi della Comunità Europea, il livello attuale delle immatricolazioni del nostro settore mi sembra trovarsi nella logica economica.

Con tutto ciò, ovviamente, non escludiamo che la carenza di fornitura da parte dell'industria italiana per un

ra accuse a Parigi e Roma di violare il Trattato del Mee

Le fabbriche tedesche d'auto in polemica con Francia e Italia sui dazi doganali

In realtà sono deluse perché le loro esportazioni si contraggono - Nel '59 la Fiat venderà in Germania 100.000 macchine, la Renault da 30 a 40.000; la Volkswagen ne invierà complessivamente nei due Paesi non più di 2300

IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI ESTERI NEL NOSTRO PAESE

NEL SALONE DELL'AUTOMOBILE DI TORINO IL 70 % DEGLI ESPOSITORI E' STRANIERO

Nel 1965 le case produttrici estere hanno speso in Italia oltre centoventicinque miliardi complessivamente in nuovi investimenti e acquisto di beni e di servizi

TORINO, 8 novembre. I rappresentanti degli autoveicoli esteri in Italia, che sono riuniti nella «UNRAE», hanno tenuto, in occasione del Salone dell'Automobile, una conferenza stampa per esprimere il loro punto di vista sulla situazione. Il presidente della «UNRAE», il tedesco dr. Sepp Klesswetter, ha rilevato innanzitutto che al Salone di Torino oltre il 70 per cento degli espositori sono stranieri e che nel 1965 le organizzazioni di importazione, vendita e assistenza per autoveicoli esteri in Italia hanno speso 25,6 miliardi di lire in nuovi investimenti e fatto acquisti di beni e servizi per oltre 100 miliardi.

Egli ha poi espresso l'opinione che l'aspetto più importante dell'influenza che l'organizzazione commerciale e assistenziale degli autoveicoli esteri esercita in Italia è quello del turismo, per il cui sviluppo rappresenta una infrastruttura necessaria. Senza per ora formulare proposte concrete, il dr. Klesswetter ha accennato all'opportunità che le organizzazioni delle marche estere vengano inserite nei provvedimenti per il potenziamento dell'industria turistica.

Il presidente della «UNRAE» ha infine rilevato che nel 1965 le immatricolazioni di autoveicoli esteri in Italia hanno raggiunto un incremento di oltre l'otto per cento rispetto allo

scorso anno: incremento di rilievo anche se inferiore all'aumento totale delle immatricolazioni, che si può valutare nell'11-12 per cento.

Dal canto suo il presidente dell'ANFIA, dott. Biscaretti, in merito alla richiesta di stretta collaborazione fra l'ANFIA e l'Unione rappresentanti autoveicoli esteri avanzata dal presidente di quest'ultima ha precisato che la collaborazione tra la sua associazione e i produttori stranieri viene tenuta sul piano dei costruttori; «siste poi un «comité di liaison» fra le industrie dei Paesi del Mercato comune, ed è in tale ambito che i costruttori italiani e quelli europei discutono i loro problemi.

In serata, durante la conferenza stampa dell'associazione britannica dei fabbricanti di autoveicoli, la «SMMT», il vice presidente, Douglas Richardson, ha affermato che «l'industria automobilistica britannica, attualmente gravata dalle restrizioni economiche del governo sul suo mercato interno, riprenderà tutta la sua forza. Non è la prima volta — ha aggiunto — che la nostra industria è costretta a ridurre il ritmo di lavoro a causa di misure deflazionistiche governative. Ogni volta ha poi riconquistato le sue posizioni». Ed ha ricordato che nonostante tutto, alla fine dello scorso settembre il valore delle esportazioni dell'industria automobilistica inglese ha raggiunto il livello record di quasi 1000 miliardi di lire, il 42 per cento di tale esportazione era diretto in Europa.

L'espansione (1980-2000)

Gli anni '80 e '90 sono stati per l'Italia un'epoca di luci al neon e ombre lunghe, di edonismo e crisi, di un Paese che si specchiava nelle sue autostrade sempre più affollate e nelle sue città sempre più caotiche. In questo scenario, l'UNRAE, ormai non più una giovane associazione di pionieri, si trovava a navigare un mare in tempesta: l'automobile era diventata il cuore pulsante della società italiana, ma anche il simbolo di contraddizioni sempre più evidenti. Negli anni '80, le Fiat continuavano a dominare il mercato italiano, ma le auto estere stavano conquistando fette sempre più grandi di mercato. L'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, forte dell'esperienza accumulata nei decenni precedenti, era diventata un punto di riferimento per le Case che volevano entrare in Italia. Non si trattava più solo di importare auto: bisognava capire un consumatore italiano sempre più esigente, che voleva qualità, prestigio, innovazione. Le auto prodotte fuori dai nostri confini cominciava-

no a diventare presenze familiari sulle strade italiane, e dietro ogni vendita c'era il lavoro dell'associazione: studi di mercato, analisi delle tendenze, dialogo con le istituzioni per semplificare normative e dazi. Era un lavoro di cesello, che richiedeva pazienza.

Con gli anni '90 l'UNRAE cominciò a mostrare il suo volto più istituzionale. L'Italia, ormai pienamente integrata nell'Europa, si trovava a confrontarsi con sfide nuove: l'inquinamento, la sicurezza stradale, la necessità di armonizzare le normative con quelle comunitarie. L'associazione diventava un interlocutore chiave per il governo, un portavoce di un settore che non era più solo business, ma un pezzo cruciale del sistema-Paese. Le sue analisi di mercato, sempre più sofisticate, non servivano solo alle aziende: erano strumenti per capire come l'Italia si muoveva, come sognava, come si incagliava nei suoi stessi ingorghi.

In quegli anni, l'UNRAE si trovò a gestire anche le prime avvisaglie di un cambiamen-

to epocale: l'automobile, simbolo di libertà, cominciava a essere messa in discussione. Lo smog nelle città, le crisi petrolifere, le prime normative sulle emissioni: erano i prodromi di quella che oggi chiamiamo transizione

ecologica. La prima fu l'Euro 1 nel 1993, ma riguardava gli inquinanti. Sulla CO2 si cominciò nel 2009, a nuovo millennio ormai inoltrato.

Due tappe storiche.

Il nuovo millennio (2000-2025)

Entrare nel nuovo millennio è stato come passare da una strada di campagna a un'autostrada digitale. Nel 2000, l'associazione era già una realtà importante, con cinquant'anni di storia alle spalle e un ruolo di primo piano nel settore automobilistico italiano. Ma il mondo del 2025 è un pianeta diverso. In questo scenario, l'UNRAE è un navigatore che accompagna le Case automobilistiche verso un futuro sostenibile, digitale, condiviso.

Il nuovo millennio ha portato sfide che i fondatori, nel 1950, non avrebbero potuto immaginare. La crisi economica del 2008 ha scosso il mercato automobilistico, costringendo le Case a ripensare strategie e investimenti. Poi è arrivata la rivoluzione digitale: auto connesse, guida autonoma, intelligenza artificiale. E, sopra ogni cosa, la transizione ecologica, che ha trasformato l'automobile da simbolo di libertà a banco di prova per la sostenibilità. L'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, con la sua capacità di leggere il presente, si è trovata al centro di questa tempesta perfetta, non come spettatrice, ma come protagonista. Il suo ruolo di

interlocutore istituzionale, affinato nei decenni, è diventato cruciale. In un'Italia dove le normative cambiano a gran velocità, lavora con ministeri, enti locali, commissioni parlamentari, portando le istanze del mercato e proposte concrete. Chiede infrastrutture per la ricarica elettrica, incentivi per le auto a basse emissioni, regole che favoriscano l'innovazione senza soffocare le imprese. I suoi studi di mercato, sempre più dettagliati, sono bussole per navigare un mercato in cui gli italiani vorrebbero auto green ma non sempre possono permetterselo, in cui la connettività è un must ma le reti 5G arrancano. Guardare l'UNRAE oggi significa vedere un player che ha imparato a correre senza perdere di vista la strada. Rappresenta Case che producono auto che sembrano uscite da un film di fantascienza, ma sa che il futuro non si costruisce solo con la tecnologia: serve dialogo, cultura, coraggio. In questo millennio ha dimostrato di avere tutte queste qualità, guidando l'Italia verso un orizzonte dove l'automobile non è più solo un oggetto, ma parte di un ecosistema.

Gli anni bui dell'auto: il 2019 e l'ombra lunga del Covid

C'è un'aria di fine secolo, quasi di fine del mondo, a ripensare al 2019. Non lo sapevamo ancora, ma era l'ultimo anno di un'epoca. L'Italia, con il suo passo un po' stanco, chiudeva un decennio di crescita timida, di crisi mai del tutto superate, di promesse di ripresa che sembravano sempre un po' più fragili delle speranze che le sostenevano. E in quel crepuscolo, ci si muoveva come un equilibrista su una corda tesa sopra un burrone. Il burrone, lo avremmo scoperto presto, si chiamava Covid-19. Il 2019 era già un anno complicato, un preludio di tempesta. Il settore automotive, pilastro di un'economia che non ha mai smesso di misurarsi con il rombo dei motori, arrancava sotto il peso di una transizione epocale. Da una parte, la rivoluzione verde: l'Europa, che intraprendeva un percorso di rigore ecologico e rendeva più severe le normative sulle emissioni di CO₂, pronte a entrare in vigore nel 2020 con sanzioni che promettevano di avere un grave impatto economico per chi non si fosse adeguato. Il Parlamento Italiano approvò il primo piano

(triennale) per la transizione ecologica che, pur non essendo la panacea, ha accolto molte delle proposte dell'UNRAE: una neutralità tecnologica che non demonizza il motore a combustione, ma apre la strada a un futuro più sostenibile senza lasciare nessuno indietro. Un successo non da poco. Dall'altra, una domanda sempre più incerta, sospesa tra il desiderio di novità e la paura di un futuro che sembrava sempre più costoso. Gli analisti parlavano di una "tempesta perfetta", di un "deserto dei profitti". E non era un'esagerazione. I numeri, come sempre, raccontano la storia meglio delle parole. Il mercato delle vetture, nel 2019, si era fermato a un anemico +0,3%, un sussulto più che una crescita. I veicoli commerciali tenevano botta con un +4%, ma già si intravedevano crepe: veicoli industriali, rimorchiati e autobus perdevano terreno, con un -8% che suonava come un campanello d'allarme. L'Italia, ancora lontana dal recuperare il terreno perso con la crisi del 2008, si affacciava al 2020 con il fiato corto.

2020: l'anno che ha spezzato il tempo

Il 2020 è stato un abisso, un “cigno nero” che ha travolto l’automotive italiano con una forza che ha fatto tremare le fondamenta di un settore già fragile. Più devastante delle crisi del 2001 o del 2008, la pandemia di Covid-19 ha chiuso concessionarie, svuotato strade e fermato fabbriche, lasciando dietro di sé un mercato in caduta libera: -28% di immatricolazioni in Italia, contro il -24% dell’Europa e il -14,4% globale. Un disastro che si è riflesso in un PIL nazionale crollato del 9%, tra i peggiori d’Europa, in un Paese già in affanno prima del virus.

In questo scenario apocalittico, l’UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) non è rimasta a guardare. Con determinazione e pragmatismo, l’associazione si è eretta a baluardo del settore, battendo i pugni sui tavoli istituzionali per chiedere liquidità, tutela dell’occupazione, protocolli per la ripartenza e incentivi per una domanda in coma. Mentre molte associazioni si limitavano a pro-

teste da remoto, UNRAE ha assunto un ruolo proattivo, diventando il faro che ha guidato l’industria automobilistica italiana attraverso la tempesta.

Il lockdown ha azzerato le vendite, lasciando case automobilistiche e concessionarie con magazzini pieni di veicoli invenduti, un problema aggravato dai costi di stoccaggio e dal rischio di obsolescenza, con normative ambientali come il WLTP e l’imminente Euro 7 alle porte. UNRAE ha fatto di questa emergenza una priorità, coordinando strategie per smaltire gli stock e spingendo per incentivi mirati, soprattutto per i veicoli a basse emissioni, per stimolare la domanda e alleggerire il peso delle scorte.

Nonostante i Decreti “Rilancio” e “Agosto” abbiano stanziato 550 milioni di euro per incentivi all’acquisto, la risposta politica è stata insufficiente: un cerotto su una ferita profonda. Gli aiuti per i veicoli a emissioni zero o bassissime (sotto i 60 g/km) sono stati un

passo avanti, ma troppo timidi per affrontare il vero nodo: un parco auto italiano tra i più vecchi d'Europa. Gli incentivi per la fascia 61-110 g/km, che avrebbe potuto davvero dare una scossa al mercato, sono stati frammentari e inadeguati. Un'occasione mancata, come un gol sbagliato a porta vuota.

In un contesto di caos e incertezza, UNRAE si è distinta per la sua capacità di agire come collante del settore. Ha coinvolto concessionari, associazioni e stakeholder, offrendo dati, analisi e proposte concrete. I suoi rappresentanti, nel rispetto delle normative sanitarie, hanno calcato i corridoi dei ministeri e le scene televisive, portando avanti un dialogo serrato con il Governo. Grazie a questa pressione, sono arrivati risultati concreti: la riapertura dei dealer, la proroga dei termini per gli ecobonus e nuove linee di credito per i concessionari.

L'UNRAE ha anche sensibilizzato il Governo sull'importanza del trasporto pesante, che durante il lockdown ha garantito la sopravvivenza del Paese, e ha spinto per misure di sostegno alla liquidità delle imprese. La sua comunicazione trasparente ha permesso a consumatori

e operatori di orientarsi tra le misure di sostegno, trasformando la crisi in un'opportunità per consolidare la sua leadership.

Il 2020 non è stato solo un anno di numeri drammatici, ma uno spartiacque che ha accelerato una trasformazione già in corso. I costruttori, con investimenti miliardari in auto connesse, elettriche e a idrogeno, hanno risposto alle sfide della decarbonizzazione, ma il peso non può ricadere solo sul settore privato. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nato da quella crisi, prometteva una svolta, ma si è scontrato con la burocrazia e una visione politica miope, con fondi per le infrastrutture di ricarica deviati verso incentivi tradizionali, deludendo le aspettative.

Guardare al 2020, a sei anni di distanza, provoca una vertigine. È stato un anno che ha segnato un "prima" e un "dopo", costringendo l'automotive a ripensarsi in un mondo più fragile e consapevole. E in questo terribile contesto, l'associazione ha dimostrato che i numeri, se accompagnati da visione e dialogo, possono diventare la chiave per ricostruire un settore vitale per l'economia e la società.

2021: i microchip che non c'erano

Il 2021 è stato un anno dal sapore di una corsa a ostacoli, con il traguardo che si allontanava a ogni passo. Dopo il cigno nero del 2020, l'UNRAE si è trovata a combattere non solo le scorie di una pandemia che non voleva mollare la presa, ma anche un nuovo spettro: la crisi dei microchip, quei minuscoli frammenti di silicio che, scomparendo, hanno mandato in tilt un'intera industria. E così, in un Paese che pure ha visto il PIL crescere del 6,6%, il settore automotive è rimasto intrappolato in un presente che sa di passato, lontano anni luce dai fasti pre-Covid.

Il chip crunch è stata una concatenazione di cause che hanno prodotto effetti devastanti sul settore, a cominciare dall'alluvione che ha colpito Taiwan, costringendo la chiusura delle fabbriche produttrici di tali componenti.

A questo va aggiunta una considerazione: il settore automotive usa normalmente chip di vecchia generazione, più affidabili ma meno profittevoli per i fornitori, mentre l'industria

high-tech usa chip di ultima generazione e, quindi, ha avuto la priorità nelle limitate forniture. In questo quadro le Case automobilistiche si sono "arrangiate", utilizzando - per esempio - contachilometri analogici o riempiendo i piazzali di auto finite, ma non dotate di chip. I numeri, come sempre, parlano chiaro, e non sono clementi. Le immatricolazioni di autovetture? Un -24% rispetto al 2019, con 1,458 milioni di veicoli, un dato che ci ha riportati dritti al 2013, l'annus horribilis dell'auto.

L'Europa non sta meglio, con un -25%. E se il 2020 era stato l'anno delle saracinesche abbassate, il 2021 è stato quello delle fabbriche a singhiozzo, delle consegne rimandate, delle attese infinite per un chip che non arriva. Con un'onda lunga che si è trascinata per tutto il 2022, in certi casi fino a inizio 2023.

La pandemia, certo, ha fatto la sua parte, ma il "chip crunch" ha trasformato una crisi sanitaria in una crisi industriale, con catene di fornitura spezzate e un mercato che arrancava,

nonostante gli incentivi.

Il Governo, bisogna dirlo, ci ha provato. Fondi ingenti sono stati stanziati per sostenere la domanda di vetture a basse emissioni, ma gli incentivi, pur generosi, si sono rivelati insufficienti, frammentari, vittima di una logica emergenziale che ha prodotto più stop & go che risultati concreti. I fondi per la fascia 61-135 g/km di CO₂, quella che davvero poteva smuovere il mercato e svecchiare un parco auto tra i più vetusti d'Europa, si sono esauriti in tre settimane.

A questo si aggiunge l'emanazione del regolamento MVBBER, che riscrive le regole della distribuzione, sostituendo i concessionari con agenti al servizio delle case. Un cambiamento che potrebbe ridisegnare il settore, ma che porta con sé più domande che certezze.

L'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri resta un faro: ha continuato a spingere per misure che diano ossigeno al mercato e alla transizione verde. I successi ottenuti, pur parziali, sono la prova che la strada è lunga ma non impossibile.

2022: la guerra e le speranze tradite

Il 2022 avrebbe dovuto essere l'anno della rinascita, il momento in cui lasciarsi alle spalle il buio della pandemia e il caos del "chip crunch". E invece è arrivato il conflitto russo-ucraino a ricordarci che le crisi non finiscono, si trasformano. L'UNRAE, la voce delle case automobilistiche in Italia, ha affrontato questo ennesimo capitolo di un'epoca tormentata con la sua solita ostinazione, quella di chi sa che arrendersi è un lusso che non può permettersi. Ma il 2022, con il suo carico di guerra, inflazione e promesse non mantenute, è stato un altro anno da segnare in rosso.

L'Italia, bisogna dirlo, ha provato a rialzarsi. Il PIL è cresciuto del 3,8%, un risultato che, in un'Europa affannata, sa quasi di miracolo. Ma il mercato dell'auto non ha seguito il ritmo. Le immatricolazioni di vetture sono precipitate a 1,317 milioni, un numero che ci riporta ai minimi storici, a un passo dal baratro. I veicoli commerciali leggeri hanno perso terreno, e solo i mezzi pesanti e i trainati hanno

retto l'urto. Persino le auto elettriche e ibride plug-in, simbolo di un futuro che sembrava a portata di mano, hanno subito una battuta d'arresto. Le emissioni di CO₂, scese di un misero grammo a 118,7 g/km, raccontano una transizione verde che arranca, frenata da infrastrutture di ricarica che non arrivano, da una fiscalità anacronistica e da incentivi che, pur generosi, si sono rivelati un flop.

Gli incentivi, già. L'UNRAE ha combattuto per migliorarli, ottenendo una parziale revisione dello schema 2022-24. Ma non basta. I tetti di prezzo sono troppo bassi, i bonus per le persone giuridiche vengono inspiegabilmente dimezzati e i 272 milioni avanzati dai fondi 2022, destinati alle fasce di emissioni più basse, sono lì, inutilizzati, come un'occasione persa. E poi c'è la questione delle auto aziendali, quelle che potrebbero essere il motore della mobilità sostenibile. Ma la loro fiscalità resta un macigno: IVA poco detraibile, tetti di deducibilità risibili, ammortamenti lenti.

L'UNRAE ha proposto soluzioni – aliquote IVA differenziate per emissioni, tetti di deducibilità più alti, ammortamenti in tre anni – ma è un grido nel deserto. Le infrastrutture di ricarica, poi, sono il simbolo di un'Italia che promette ma non mantiene. Decreti MASE e bandi per le stazioni di ricarica, arrivano solo due anni dopo le risorse del PNRR. Eppure, il 2022 non è stato solo un anno di delusioni.

L'ACEA, l'associazione delle case auto europee, lo ha detto senza giri di parole: forse è troppo, troppo presto. Le case automobilistiche, che hanno già investito centinaia di miliardi in 170 nuovi modelli elettrici e ibridi plug-in, si chiedono se la filiera reggerà. Una sfida che, senza le giuste condizioni, rischia di relegare l'Italia a mercato di serie B, un deposito di auto usate mentre il resto d'Europa corre.

2023: la transizione verde inciampa

Il 2023 avrebbe potuto essere l'anno della svolta, quello in cui il settore automotive, dopo tre anni di colpi bassi – pandemia, chip introvabili, guerra alle porte dell'Europa – finalmente rialzava la testa. E, a guardarlo con gli occhi dell'UNRAE, qualcosa di buono c'è stato: il mercato italiano ha tirato un sospiro di sollievo, con 1,566 milioni di auto immatricolate, un +19% rispetto al 2022. Ma quel numero, che sembra una boccata d'ossigeno, è ancora un -18,3% rispetto al 2019, un promemoria che il traguardo pre-Covid è lontano. E la transizione verde, quella che tutti invocano come il futuro, nel 2023 ha fatto un passo avanti e due indietro, inciampando su incentivi mal calibrati, infrastrutture che non arrivano e una fiscalità che sembra scolpita nella pietra.

L'Italia, in questo 2023, ha dovuto fare i conti con un'economia che non aiuta: tassi di interesse alti, inflazione che morde il portafoglio delle famiglie, aziende che tirano il freno sugli investimenti. Eppure, il mercato dell'auto ha

mostrato segni di vita. Ma la vera storia, quella che l'UNRAE racconta nella sua 27^a Sintesi Statistica, è un'altra: la transizione energetica, il sogno di un parco auto pulito e moderno, si è arenata.

Le auto elettriche (BEV) e ibride plug-in (PHEV) languono al 4,2% e 4,4% del mercato, numeri che ci inchiodano all'ultimo posto tra i grandi mercati europei. E, colpo di scena, le emissioni di CO₂ delle nuove immatricolazioni sono persino cresciute, a 119,5 g/km, dopo due anni di calo. Altro che decarbonizzazione: qui si va a marcia indietro.

L'UNRAE, come sempre, non è rimasta a guardare. Ha spinto, ha proposto, in particolare nell'ambito delle infrastrutture di ricarica. Ma anche qui un'odissea. L'Italia è scivolata al 16° posto in Europa, con 9 punti di ricarica ogni 100 km contro una media di 13,9. I bandi del MASE per le colonnine veloci sono arrivati, ma con il fiato corto. Intanto, l'idrogeno, che potrebbe essere una carta da giocare, resta

un'ipotesi lontana. Il 2023 è stato anche l'anno in cui l'Europa ha mandato segnali contraddittori. Il Green Deal, con i suoi obiettivi di zero emissioni al 2035, è stato al centro dell'attenzione delle Istituzioni e degli stakeholder con messaggi continuamente contrastanti, da una parte, chi difende i motori tradizionali;

dall'altra, chi spinge sull'elettrico. E mentre nuove normative – dai regolamenti sulle batterie all'Euro7, fino alle restrizioni sull'import di elettriche dalla Cina – ridisegnano il campo, l'Unione vuole una cosa sola: chiarezza. Perché senza certezze, le case auto, tutti gli operatori del settore e i clienti brancolano nel buio.

2024: “Ritorno al futuro” La conferenza stampa del 16 dicembre

Alla conferenza stampa del dicembre 2024 il direttore generale Cardinali fece il punto della situazione di un anno complicato, toccando più punti e stabilendo alcuni importanti criteri di possibili sviluppi del settore. A seguire, l'allora presidente Crisci, oggi presidente onorario, fece un intervento chiarificatore, ricostruendo un percorso storico utile a capire come gli addetti ai lavori dovranno affrontare il futuro dell'automotive.

Ecco nelle prossime pagine i due interventi, riportati in versione integrale.

L'analisi della crisi è fondamentale per capire il futuro

di Andrea Cardinali

In UNRAE partiamo sempre dai numeri. E allora, analizziamo i dati mensili con le variazioni percentuali anno su anno. Preoccupante è il confronto con il 2019, pre-Covid: siamo in forte perdita, con un “buco” di circa 350.000 vetture, pari a una riduzione del 20-21% rispetto agli anni del lockdown (2020 e parte del 2021). Il punto più critico è stato il 2022, segnato dalla crisi globale dei chip e dalla rottura delle catene di approvvigionamento,

aggravate dalla guerra in Ucraina, dalle difficoltà logistiche (es. Mar Rosso) e da altri fattori. Questa è la situazione attuale del mercato italiano delle vetture. Il ruolo dei prezzi? Una spiegazione ricorrente per il calo delle vendite è l'aumento dei prezzi. Secondo i nostri dati, il prezzo medio delle vetture, con base 100 nel 2011, è oggi a 158. Questo aumento viene spesso citato come causa principale della crisi. Tuttavia, questa spiegazione è semplicistica.

E qui vorrei schematizzare le risposte in quattro punti. Eccoli.

- Effetto mix: il mix di vetture vendute oggi non è paragonabile a quello del 2011. Si dice che la scomparsa delle utilitarie entry-level spinga i clienti verso modelli premium. In realtà, nessuno obbliga i consumatori a scegliere l'alto di gamma: c'è stato uno spostamento nei gusti verso veicoli più pregiati, come avviene in altri settori.
- Erosione del potere d'acquisto: il reddito medio nominale degli italiani, con base 100 nel 2011, è oggi a 122. Tuttavia, l'indice dei prezzi ISTAT è a 125, il che significa una perdita reale di circa il 3% del potere d'acquisto. I beni primari (alimentari, trasporti, abitazione e utenze) sono aumentati ancora di più: alimentari a 135, trasporti a 130, abitazione e utenze a 163. Le famiglie, non potendo rinunciare a questi beni, posticipano acquisti rinviabili come l'automobile.
- Contenuti delle vetture: un'auto di oggi non è paragonabile a quella del 2011, anche a parità di segmento. I nuovi modelli hanno contenuti superiori (sicurezza, infotainment) imposti da normative e richieste di mercato. Questo non vale per alimentari o utenze, quindi il confronto sui prezzi è fuorviante.
- Aumenti dei costi di produzione: i prezzi delle materie prime (acciaio, alluminio, vetro, gomma) e delle materie critiche (platino, palladio, terre rare) sono cresciuti a tre cifre, anche per le vetture tradizionali. A ciò si aggiungono i costi logistici, con un'impennata dei noli marittimi dovuta alla complessità delle catene di fornitura.

E ora veniamo alle conseguenze del calo del

mercato. Una crisi che a mio avviso si può riassumere in tre punti principali.

- Invecchiamento del parco auto: in 15 anni, l'età media delle vetture è aumentata del 60%, passando da meno di 8 anni a quasi 13. Rispetto ad altri grandi mercati, l'Italia ha il parco auto più vecchio, più insicuro e più inquinante. Il 58% delle vetture ha oltre 10 anni, e quasi un quarto è pre-Euro 4. Ai ritmi attuali, servirebbero 26 anni per rinnovare il parco circolante.
- Aumento del parco circolante: nonostante la popolazione sia scesa da 60 a 58 milioni, il tasso di motorizzazione è salito a 680 vetture ogni 1.000 abitanti. Questo smentisce la narrativa di una "disaffezione" degli italiani per l'auto.
- Mercato dell'usato: il calo delle vendite di auto nuove ha spinto il mercato dell'usato, i cui prezzi sono aumentati oggi di circa il 10% rispetto al 2023, tornando ai livelli del 2019. Tuttavia, il rapporto usato/nuovo in Italia (1,8) resta il più basso d'Europa rispetto a Germania (2,1), Spagna (2,9), Francia (3) o Regno Unito (3,8), indicando un mercato dell'usato ancora sottosviluppato.

Le previsioni? Fare previsioni è sempre più complesso. Per il 2024, avevamo ipotizzato 1.620.000 immatricolazioni, ma dopo il crollo di novembre abbiamo rivisto la stima a 1.565.000-1.570.000, un dato stabile rispetto al 2023. Per il 2025, prevediamo un mercato piatto, con troppe variabili per azzardare stime precise.

E nel confronto europeo, va detto che nel 2019, il mercato europeo contava 15,8 milioni di vetture, sceso a 12,8 milioni nel 2023 e an-

cora sotto di 2,5 milioni nel 2024 rispetto al pre-Covid.

L'Italia soffre di un'arretratezza cronica nel settore delle auto aziendali, con una penetrazione del 42% contro il 67% della Germania. Inoltre, il mercato italiano si è marginalizzato: nel 2007 rappresentava il 16% del mercato europeo, oggi solo l'11%, pari al 55% del mercato tedesco.

Insomma, una situazione non facile. Aggravata anche dal fatto che da noi la transizione energetica è in stallo. Dal 2019, il diesel è crollato, superato dalle ibride nel 2021 e dalla benzina nel 2022. Le vetture elettriche e plug-in, invece, restano ferme al 4-7% di quota, senza crescita significativa. Confrontandoci con i principali mercati, l'Italia è ultima: dietro la Spagna, Germania, Francia e Regno Unito, dove le auto elettriche hanno quote doppie o triple, nonostante la fine degli incentivi.

Il problema non è solo economico. Paesi con PIL pro capite inferiore al nostro (Portogallo, Ungheria, Romania, Grecia, Spagna) hanno una penetrazione elettrica maggiore. Le cause includono:

- Supporto alla domanda: non solo eco-bonus adeguati, ma agevolazioni su tasse, assicurazioni, pedaggi e costi di gestione.
- Costo dell'energia: le ricariche in Italia sono più care rispetto a Francia o Spagna, allineate forse alla Germania, ma con un reddito medio inferiore.
- Infrastrutture di ricarica: l'Europa ha una media di 16,4 punti di ricarica ogni 100 km di rete viaria, l'Italia solo 11. Nonostante un aumento del 38% dei punti di ricarica al

30 settembre 2024, siamo scesi dal 15° al 16° posto in Europa. L'Olanda, con 125 punti, è un modello non replicabile, ma altri paesi hanno reti più capillari e con maggiore potenza.

E veniamo ora alla regolamentazione e al problema del CO2. Il settore automobilistico è regolato da normative stringenti, in particolare il Regolamento UE 2023/851, che fissa obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2. Contrariamente alla narrativa di una norma "folle" imposta da Bruxelles, questo regolamento è il risultato di un lungo iter iniziato con l'Accordo di Parigi (2015), firmato da 195 paesi, e proseguito con il Green Deal e il Fit for 55.

L'obiettivo è raggiungere 0 g/km di CO2 nel 2035, con step intermedi: 93,6 g/km nel 2025 e circa 50 g/km nel 2030. Nel 2023, l'Europa ha registrato 106 g/km, l'Italia 119,5 g/km, con una massa media delle vetture inferiore alla media UE, il che rende una zavorra il suo contributo al target europeo.

Le multe per il superamento dei limiti (95 €/g per vettura) sono un unicum fra tutti i settori industriali, poiché penalizzano i produttori per la bassa domanda di veicoli elettrici, che in Italia rappresentano solo il 4% del mercato.

Concludendo, possiamo dire che il mercato automobilistico italiano è in crisi, con un calo delle vendite, un parco auto sempre più vecchio e una transizione energetica ferma. I prezzi delle vetture sono aumentati, ma il problema non è solo economico: l'erosione del potere d'acquisto, l'insufficienza delle infrastrutture di ricarica e la mancanza di incentivi strutturati frenano il mercato. Le normative europee, pur necessarie, impongono obiettivi difficili da raggiungere senza un supporto adeguato. Servono politiche mirate per rilanciare il settore e favorire una transizione sostenibile.

Uno sguardo al futuro che ci aspetta

di Michele Crisci

Parliamo di fake news e narrazioni distorte. Vi ricordate Ritorno al futuro? Una trilogia bellissima in cui un ragazzo viaggiava nel passato per modificare il futuro. Oppure Terminator, più drammatico, dove un robot dal futuro cercava di uccidere Sarah Connor per impedire la nascita del leader della resistenza umana. Nella fantasia di scrittori e registi, il tema del cambiare il passato per influenzare il futuro è ricorrente.

Nella realtà, non potendo viaggiare nel tempo, spesso raccontiamo il passato in modo diverso, costruendo narrazioni che ne alterano la percezione per orientare il futuro. La storia è piena di esempi simili, non sempre falsificazioni, ma versioni che si discostano dai fatti. Perché lo facciamo? Per ridefinire il passato e proporre una visione diversa del futuro.

Non mi soffermerò su chi considera la CO2 un contributo positivo al progresso umano. Voglio invece affrontare un'affermazione che si sente spesso, soprattutto in ambito politico: "Il Green Deal ha distrutto l'automotive". È diventata un mantra: il Green Deal avrebbe devastato l'industria automobilistica europea, in particolare in Italia, dove la produzione è ai minimi storici. Ma è davvero così?

I dati raccontano un'altra storia: se guardiamo la produzione automobilistica in Cina, e quella nei cinque principali mercati europei (Italia, Germania, Francia, Spagna, Regno Unito), vediamo che nel 2010, quando il Green Deal non esisteva nemmeno nell'immaginario di Greta Thunberg, la produzione europea era già in declino rispetto alla Cina. Nel 2000, la Cina produceva 2 milioni di veicoli; nel 2024, ha superato i 30 milioni, su un mercato mondiale di 80 milioni. In Cina, il mercato interno assorbe 16-17 milioni di veicoli, e marchi euro-

pei hanno delocalizzato lì il 35-40% della loro produzione e vendita.

Negli ultimi anni, i produttori cinesi hanno iniziato a sviluppare marchi propri e auto di alta qualità, mettendo in difficoltà i brand europei, che in Cina vendevano principalmente veicoli termici, non elettrici. Il Green Deal non c'entra. Ha semmai aggravato una situazione già in corso. Un'altra riflessione conferma questa tendenza: l'esplosione del mercato cinese non è legata al Green Deal, mentre Europa e Stati Uniti (dove il Green Deal non esiste) hanno subito cali significativi.

Non è colpa del Green Deal insomma: la crisi dell'automotive europeo ha cause più profonde, che vanno affrontate. Un'altra narrazione comune è che le case automobilistiche siano vittime o, peggio, si siano messe d'accordo con la Commissione Europea per spingere la transizione ecologica. Da presidente di UNRAE, ricordo che dal 2017, quando iniziai, l'industria automobilistica investe da trent'anni per ridurre emissioni climalteranti e inquinanti, seguendo normative europee. Non siamo vittime di una norma improvvisa: il Regolamento UE 2023/851 ha radici lontane e non è un'imposizione esclusiva della Commissione.

L'idea di un "accordo" con Bruxelles è fantasiosa. Se ci fossimo accordati, avremmo pianificato meglio infrastrutture, incentivi e normative, evitando le multe che oggi contestiamo. Bisogna verificare i fatti prima di parlare.

Cambiamenti nei cicli di omologazione? Un'altra curiosità: i cicli di omologazione si sono sempre concentrati sulle emissioni allo scarico (CO2 e inquinanti). Quando i motori diesel dominavano, nessuno si preoccupava della CO2 legata alla produzione. Ora che si parla di ciclo di vita dell'auto, l'attenzione è cambiata. È

giusto puntare alla CO2 zero, ma questa riflessione evidenzia come gli interessi si spostino con le tecnologie.

Le nuove tecnologie, soppiantando le vecchie, generano conflitti sociali e politici. Politica e media spesso oscillano, tutelando interessi particolari o pacchetti di voti. Questo non aiuta l'automotive, che ha bisogno di certezze per investimenti enormi. Da un lato, si parla di mantenere i motori termici; dall'altro, i sindaci bloccano il traffico nelle città. Serve coerenza: dobbiamo decidere cosa vogliamo.

E veniamo quindi ad un punto chiave: il ruolo dell'automotive: l'industria automobilistica ha un peso economico e sociale enorme. Gettito fiscale, PIL, occupazione. Merita un'attenzione straordinaria da parte di chi pianifica il futuro, non solo quando diventa un tema politico. Il più grande dispiacere è vedere l'automotive ridotto a questione politica, anziché economica. Serve competenza, che spesso manca, anche a me stesso, ma soprattutto a chi dovrebbe affiancare il settore.

Non dobbiamo tornare indietro per cambiare il futuro. Servono strategie condivise tra istituzioni e aziende, poche ma ben fatte, per dare una direzione chiara. Se foste investitori, puntereste su tecnologie del passato o del futuro? La risposta è ovvia.

L'automotive sta andando verso intelligenza artificiale, software, nuove motorizzazioni, riciclo dei materiali. Quest'ultimo sarà un business cruciale: le batterie torneranno ai produttori, che riutilizzeranno i materiali. Eppure, se ne parla poco.

La situazione italiana purtroppo è ancora peggiore: dal 2017, ho incontrato cinque governi in sette anni. Se la matematica non inganna, nei prossimi anni ne vedremo altri. Vogliamo davvero passare il prossimo decennio a discutere del 2035? Spostare la scadenza al 2038 cambierebbe qualcosa?

Servono piani pluriennali seri, non solo sulla produzione, ma anche sul mercato. Produzione e mercato devono andare di pari passo. Non si può risollevare un paese solo producendo, né attrarre investitori senza un mercato sano. Le difficoltà nel prevedere il mercato 2025, come mostrato da Andrea, sono evidenti. Quest'anno, siamo passati da un piano triennale di incentivi a zero incentivi, da 5 miliardi a 2,3 miliardi. Come si può pianificare così?

Proposte concrete. Le aziende che rappresentiamo sono globali; l'Italia è solo una parte del loro volume. La transizione è una scelta dell'Italia, non delle aziende, che l'hanno già decisa. Il rapporto Draghi lo dice chiaramente: servono azioni concrete.

Ecco cosa proponiamo:

- Mercato sano: incentivi pluriennali per auto, veicoli commerciali e industriali, per dare certezze ai consumatori.
- Investimenti nella value chain: infrastrutture di ricarica, ricariche private, ricerca e sviluppo, transizione digitale, riciclo dei materiali.
- Riforma fiscale: la fiscalità sulle auto aziendali, ferma agli anni '70, va rivista. Le multinazionali vogliono flotte sostenibili; dobbiamo agevolarle.
- Energia: con i costi attuali dell'energia in Italia, sostituire la benzina con l'elettricità è difficile.

Insomma, per evitare una crisi occupazionale, non legata al Green Deal ma a scelte sbagliate, serve un approccio a 360°. La mobilità del futuro richiede scelte strategiche condivise tra istituzioni e aziende. Non si tratta di tornare indietro, ma di guardare avanti, definendo una strada unica per l'Italia e l'Europa. Speriamo che il prossimo anno siano quelli in cui l'Italia inizi a fare queste scelte, per il futuro dei consumatori e dei cittadini

2025: A che punto siamo?

Il 2025 è iniziato con buone speranze. A fine gennaio, la Presidente della Commissione UE, Ursula von der Leyen, ha convocato la prima riunione del *Dialogo strategico sul futuro dell'automotive*, con la partecipazione di circa 20 organizzazioni. I lavori, articolati in quattro aree tematiche (Clean Transition, Industrial Value Chain, Technological & Digital Innovation, Skills & Social Considerations) e guidati da altrettanti Commissari, avrebbero dovuto “ispirare” un *Automotive Action Plan* da presentare il 5 marzo. Il Piano, elaborato in soli 35 giorni, si è però rivelato una sorta di “piano d’attesa”, a sua volta tassello di un ancora più ambizioso *Competitiveness Compass*, documento programmatico-strategico composto da ben 44 iniziative per i prossimi 5 anni.

Si tratta di una semplice comunicazione della Commissione, priva di scadenze o azioni concrete: un insieme di linee-guida e raccomandazioni generiche agli Stati membri. Una deludente cornice, dove non compare il sistema europeo di incentivi promesso alla vigilia. Tutto viene ri-

mandato ai singoli Paesi e, di fatto, nulla cambia. Per ora, solo 22 pagine di buone intenzioni.

L’unica vera novità è l’emendamento ai Regolamenti sulle emissioni di CO₂ per i veicoli leggeri, che consente di calcolarle sulla media del triennio 2025-2027 anziché sui singoli anni. Una boccata di ossigeno per le Case Auto, ma poco più di un’illusione ottica, anche alla luce dei principi contabili internazionali.

In ottobre, poi, la Commissione ha espresso l’intenzione di sostenere la produzione europea di auto elettriche di piccole dimensioni e dal prezzo accessibile. Resta però aperto il dibattito sul bando ai motori termici nel 2035, sul futuro dei carburanti alternativi e sui criteri di calcolo delle emissioni. Le politiche europee sono infatti oggetto di una revisione appena avviata, di cui non è ancora chiaro l’effettivo impatto. Ma è proprio su questo aspetto, una maggiore chiarezza, che l’UNRAE ha più volte sollecitato segnali forti e puntuali. Al contrario, la Commissione ha indetto una consultazione pubblica rivolta a cittadini e

organizzazioni dell'UE, conclusasi il 10 ottobre, cui anche l'Unione ha partecipato. Il futuro del quadro normativo resta estremamente incerto, rendendo difficile operare a consumatori e aziende. Senza sapere se il 2035 — data simbolo del bando ai motori termici — sarà confermato, rinviato o attenuato da deroghe, le Case Auto sono costrette a pianificare al buio. L'intero settore rimane sospeso, in attesa di certezze. Le previsioni di crescita esponenziale dell'elettrico, formulate solo pochissimi anni fa dai grandi nomi della consulenza internazionale, sulle quali più o meno tutte le Case auto avevano basato i propri piani prodotto e i business plan, non si sono avverate.

Ne risentono non solo i conti economici e gli stati patrimoniali dei costruttori auto, ma anche i cash flow statement, drenati dagli esborsi multimiliardari per gli investimenti nella transizione. E peggiorano i rating rilasciati dalle società specializzate, che rendono più onerosa la provvista di denaro e aggravano la situazione in un circolo vizioso.

Il nuovo “cigno nero”: i dazi di Trump

A complicare ulteriormente il contesto, nell'aprile 2025 è arrivato un ennesimo “cigno nero”, stavolta dalla politica statunitense: dazi immediatamente operativi su tutte le autovetture prodotte fuori dai confini USA.

Da quel momento ha avuto inizio una sequenza di ordini esecutivi e sentenze contraddittorie che ha alimentato la tensione commerciale.

Il comparto automobilistico è stato inizialmente tra i più penalizzati da questa nuova ondata di dazi e contro-dazi. Pur avendo concordato a giugno tariffe del 15% sui veicoli leggeri nell'ambito degli accordi UE-USA, l'Amministrazione americana ha annunciato l'intenzione di introdurre da novembre dazi del 25% sui veicoli industriali sopra le 4,5 tonnellate prodotti all'estero. Non è ancora chiaro se il provvedimento riguarderà anche quelli europei.

Il vento dell'Est

Al contempo, la competizione globale tra le Case automobilistiche vede sempre più evidente la crescita esponenziale di marchi provenienti dalla Cina. Si tratta, per quanto in rapida espansione, di una prima avanguardia, se si considera che sono oltre 100 i marchi cinesi nel settore auto, che si aggiungono a quelli storici occidentali passati sotto il controllo di Gruppi di proprietà cinese. Solo per dare qualche numero, al primo semestre 2025 in Italia i marchi di proprietà cinese rappresentano il 6,8% del mercato, erano il 2,2% soltanto 8 anni fa. Questo, nonostante i dazi europei in vigore da luglio 2024, che però colpiscono - con aliquote fino al 36,4% in aggiunta al 10% preesistente - solo le vetture elettriche pure. L'UNRAE è sempre stata la “casa” di tutti i Costruttori e Importatori internazionali e, pertanto, ha accolto con il solito spirito inclusivo i nuovi player che si affacciano sul mercato nazionale, mostrando anche in questo caso il proprio carattere aperto e costruttivo.

Una posizione in chiara controtendenza rispetto all'opinione generale, che sta ricominciando a guardare con sospetto ciò che arriva da oltre confine e chiede di innalzare ulteriori barriere verso i nuovi attori che sempre più compongono il panorama automobilistico.

E l'Italia?

In questo scenario, parte della stampa nazionale attribuisce la crisi del settore alle politiche ambientali europee, nonostante esse siano successive all'inizio delle difficoltà, sia in Europa sia negli Stati Uniti, dove il Green Deal non può avere alcuna responsabilità.

Le immatricolazioni di auto nuove, 855 mila nel 1° semestre 2025, sono un passo indietro rispetto al 2024, ma un tonfo se guardiamo al 2019 (-21% e -228.500 unità). Per la chiusura dell'anno, l'UNRAE prevede un altro scivolone, seppur leggero, con un mercato che langue

a poco più di 1,500 milioni di unità. Nel 1° semestre il fatturato, 25,7 miliardi di euro, cede leggermente, così come l’IVA che rimpingua le casse dello Stato (4,63 miliardi).

Intanto, il parco circolante italiano continua a crescere e a invecchiare. Dai 34,3 milioni di auto del 2009 siamo passati a 40,9 milioni al 30 giugno 2025, con un’età media di 13 anni. Più di 8,6 milioni di vetture sono ante Euro 4, vecchie di almeno 19 anni.

E poi c’è il mercato dell’usato, che cresce (+2,5% nei primi 6 mesi) mentre il nuovo arranca. Per ogni auto nuova, 1,9 usate cambiano proprietario, con un’età media di 10,9 anni. I privati, che rappresentano il 51,7% del mercato, sono sempre più anziani: il 47,9% delle nuove auto va a chi ha più di 55 anni. È una metafora perfetta: un Paese che invecchia, che guida auto vecchie, che guarda al domani con la diffidenza di chi ha già visto troppe promesse non mantenute. È il ritratto di un’Italia che non compra il futuro, ma ricicla il passato, come se il progresso fosse un lusso che non ci possiamo permettere.

Il mercato degli autobus, per effetto del confronto con un 2024 molto dinamico, spinto dai fondi PNRR, perde il 29%. Tengono i rimorchi, ma i veicoli commerciali rallentano e i veicoli industriali segnano cali pesanti, con previsioni fosche per il 2025.

La transizione bloccata

C’è qualcosa di ostinatamente italiano nel modo in cui il nostro Paese affronta – o meglio, non affronta – la transizione ecologica nel settore auto, che da noi è una corsa a ostacoli. È come se, ogni volta che mettiamo la freccia per cambiare corsia, finissimo per restare ferma al casello.

Le auto elettriche, quelle che dovrebbero portarci nel futuro, arrancano al 5,2% del mercato, e le ibride plug-in si fermano al 5,3%. Insie-

me, le vetture ricaricabili coprono un misero 10,5% delle vendite. La Spagna ci distanzia notevolmente (16,8%), il Regno Unito ci umilia (31,9%), e la Germania, con il suo 27,6%, sembra correre in un’altra categoria. Le emissioni medie di CO2 delle nostre nuove auto a fine 2024 si attestano a 119,1 g/km, contro i 107,8 g/km della media europea. Il circolante? Le elettriche sono appena l’1,6%, equamente divise tra pure e plug-in.

Tradotto: siamo il fanalino di coda, e non per mancanza di soldi – il PIL pro-capite non c’entra, come dimostrano Paesi più poveri che fanno meglio – ma per una miscela di inerzia, infrastrutture carenti e una narrazione che dipinge l’elettrico come un capriccio da ricchi. L’Italia, con i suoi 65mila punti di ricarica, vanta poco più di 13 colonnine ogni 100 km di strade. Sembra un numero rispettabile, finché non guardi l’Olanda (141,1 punti) o la Germania (29). Siamo al 16° posto in Europa.

E poi resta ancora irrisolta la questione delle auto aziendali, che altrove trainano la transizione, bistrattate in Italia come un parente povero: solo il 48,3% delle immatricolazioni viene dal settore business, contro il 67,0% della Germania. Un regime fiscale punitivo, deducibilità risicate, ammortamenti dilazionati: il risultato è che le flotte aziendali, che potrebbero accelerare il ricambio verso l’elettrico, restano ancorate al passato.

La nuova normativa sul fringe benefit per le auto in uso promiscuo, inclusa nella Legge di Bilancio 2025 ma entrata in vigore solamente per le vetture consegnate a partire dal 1° luglio 2025, sta dando impulso alle vendite di vetture ricaricabili, soprattutto le ibride plug-in che si trovano avvantaggiate rispetto a prima, beneficiano di un’offerta di prodotto sempre crescente e alleviano la cosiddetta “range anxiety”. Ma la norma al tempo stesso penalizza vetture virtuose come le ibride pure,

equiparate alla stregua di quelle esclusivamente termiche, e paradossalmente premia – rispetto a prima – quelle con le emissioni più elevate, superiori ai 190 g/km. Tutto questo, in violazione del principio di neutralità tecnologica tanto sbandierato, che invece improntava la normativa precedente in vigore dal 2020.

UNRAE invoca un piano pluriennale, incentivi seri, una rete di ricarica degna di questo nome, una riforma fiscale per le auto aziendali. Ma il problema, forse, non è solo tecnico.

È culturale. È l'idea che l'auto, in Italia, non sia solo un mezzo, ma un simbolo: di libertà, di status, di un tempo che non vogliamo lasciarci alle spalle. Cambiare auto significa cambiare mentalità, e questo, per un Paese che ama guardarsi nello specchietto retrovisore, è il vero ostacolo.

Intanto, il rombo delle nostre vecchie glorie a benzina continua a coprire il silenzio delle elettriche. E il futuro, come un'auto in panne, aspetta sul ciglio della strada.

Per chi guida oggi e domani: dedica ai lavoratori del settore e alle generazioni future

Ci sono 1,2 milioni di persone in Italia che, ogni giorno, fanno girare il mondo dell'automobile. Sono quelle impiegate nella filiera industriale, dalla produzione della componentistica, dei motori, delle carrozzerie e degli allestimenti sino all'assemblaggio finale, nella catena di distribuzione e assistenza, nell'auto-transporto e nell'indotto.

Operai che fanno i turni in fabbriche che odorano di metallo, ingegneri che progettano batterie per un futuro senza fumo, venditori che raccontano ai clienti il sogno di un'auto nuova, meccanici che con una chiave inglese tengono in vita vetture che hanno visto troppe stagioni. A loro, ai lavoratori del settore automobilistico rappresentato dalle Case, l'UNRAE dedica il suo lavoro, il suo anniversario, la sua storia. Ma la dedica non si ferma qui: va anche alle generazioni future, a quei giovani che guideranno – o forse non guideranno, in un mondo

di auto autonome – sulle strade di un'Italia che l'Unione sta aiutando a rendere più verde, più intelligente, più giusta.

Questi lavoratori sono il cuore pulsante di un settore che, grazie alle Case automobilistiche rappresentate dall'UNRAE, genera ricchezza, innovazione, futuro. Sono menti dietro il design e la ricerca, voci che accolgono i clienti nelle concessionarie, mani che costruiscono i componenti e riparano le auto.

Ma la dedica dell'UNRAE guarda anche avanti, aiutando i ragazzi che oggi studiano marketing e innovazione nel settore automobilistico, agli ingegneri che domani progetteranno auto connesse, ai bambini che cresceranno in città meno inquinate. L'UNRAE non lavora solo per il presente: lavora per un'Italia dove la mobilità sia un diritto, non un privilegio, dove l'auto non sia un peso per il pianeta, ma un alleato.