

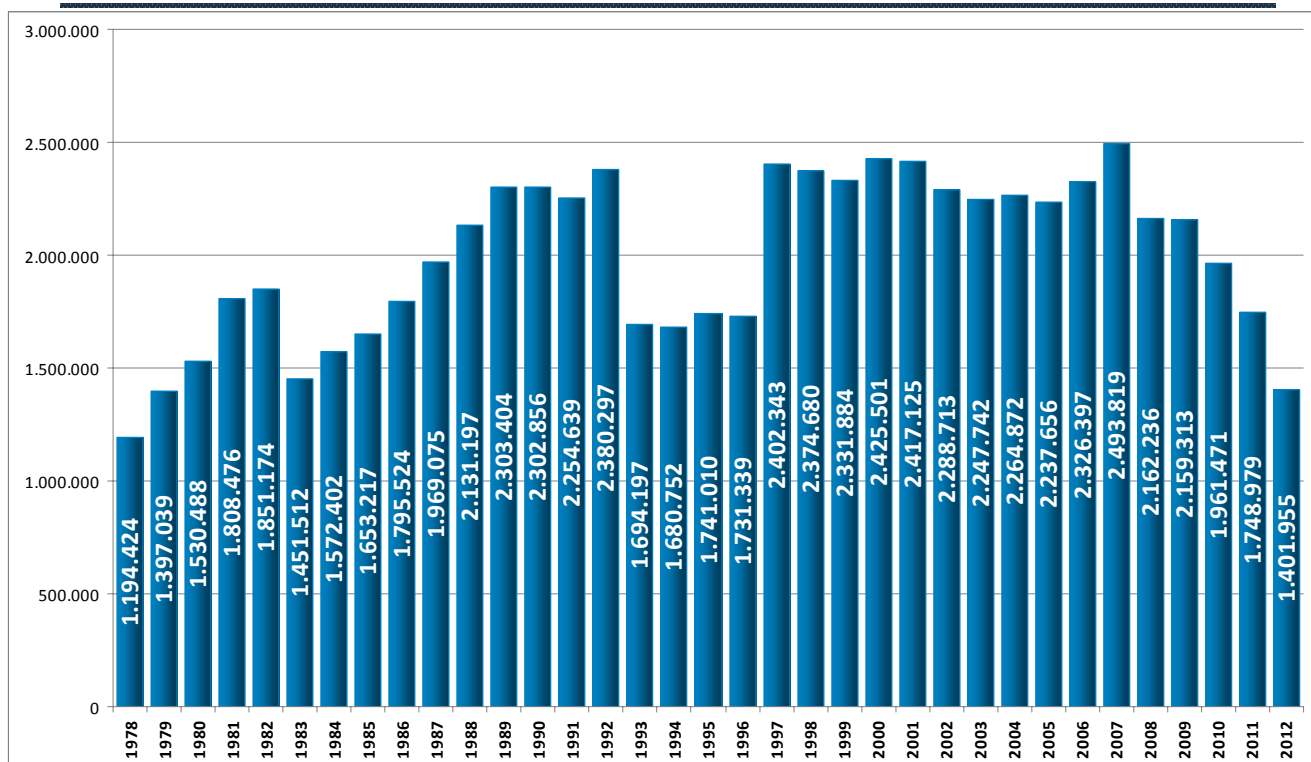


Analisi del Mercato Italiano

2012



Andamento storico del Mercato Italiano



Elaborazioni Centro Studi UNRAE

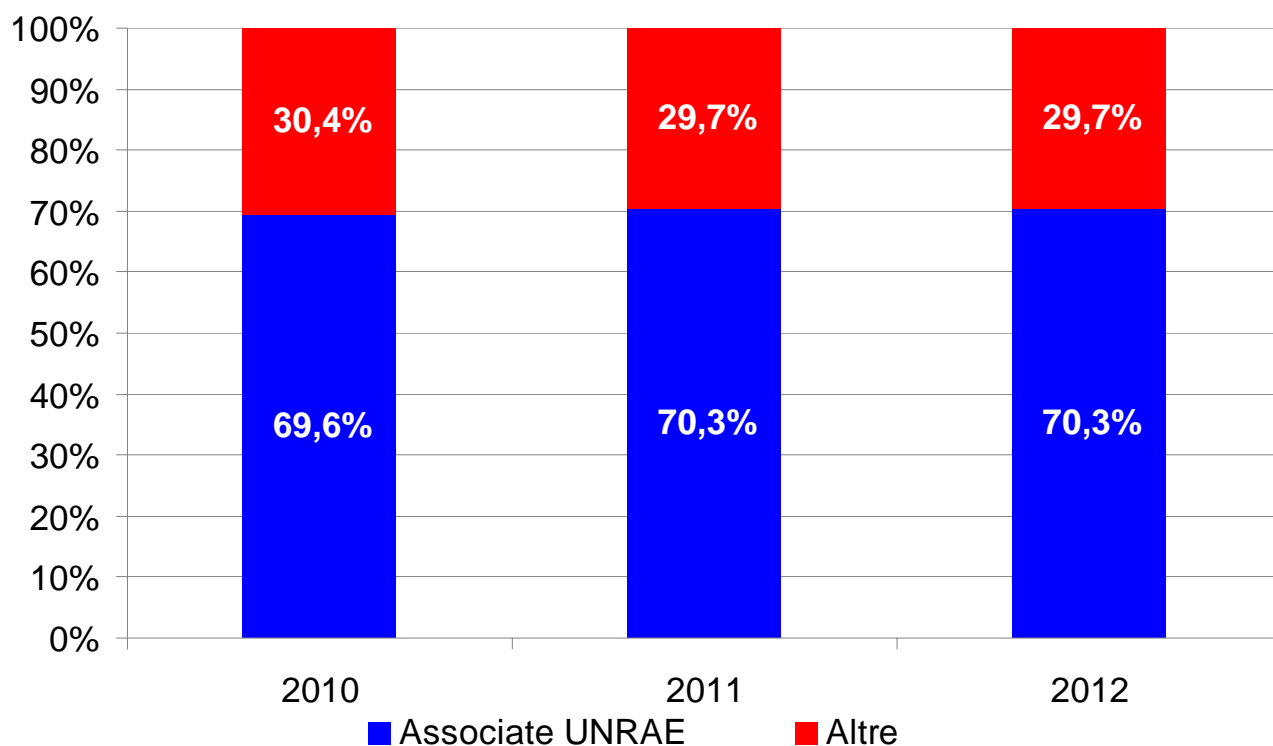
Il mercato italiano dell'auto ha affrontato - negli ultimi 35 anni - 3 profonde crisi. Nel 1983, a causa della stagnazione economica e di un alto tasso di inflazione, il mercato ha avuto un calo improvviso di 400.000 unità (-21,6%) ed ha impiegato 4 anni a tornare ai valori ante crisi.

Dieci anni dopo, nel 1993, si è avuta una crisi ancora più acuta, concomitante con la svalutazione della lira, il prelievo forzoso sui c/c e la crisi del terziario, con un calo del mercato di 686.000 unità (-28,8%). Anche questa crisi è durata 4 anni e se ne uscì solo grazie agli incentivi alla rottamazione.

Dopo questa crisi, il mercato è rimasto per 11 anni sostanzialmente stabile sopra le 2.250.000 vetture immatricolate.

L'ultima è iniziata nel 2007, anno rispetto al quale nel 2012 abbiamo perso 1.092.000 immatricolazioni (-43,8%).

Quote nel mercato italiano

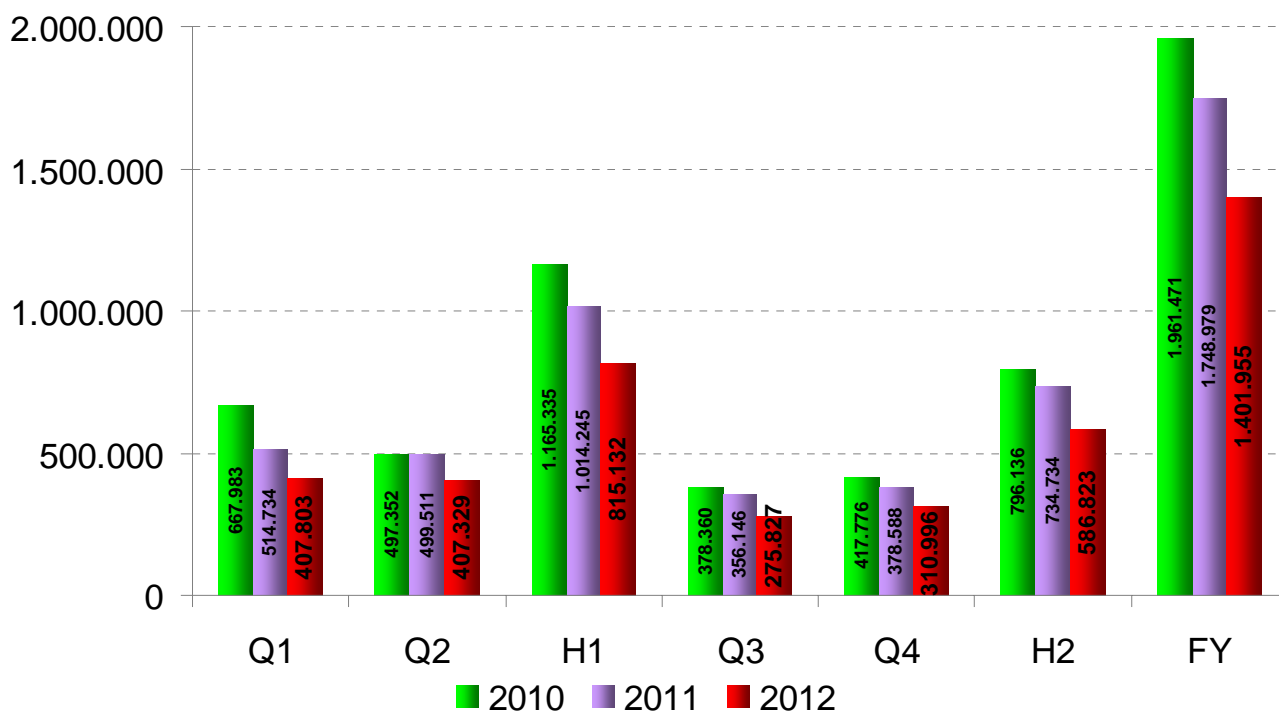


Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Le Case Automobilistiche Estere associate all'UNRAE rappresentano, ormai stabilmente, il 70% del mercato italiano.

Immatricolazioni per trimestre



Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Come mostrato anche nella tabella successiva, il mercato italiano è caratterizzato da una forte stagionalità nel I e II trimestre.

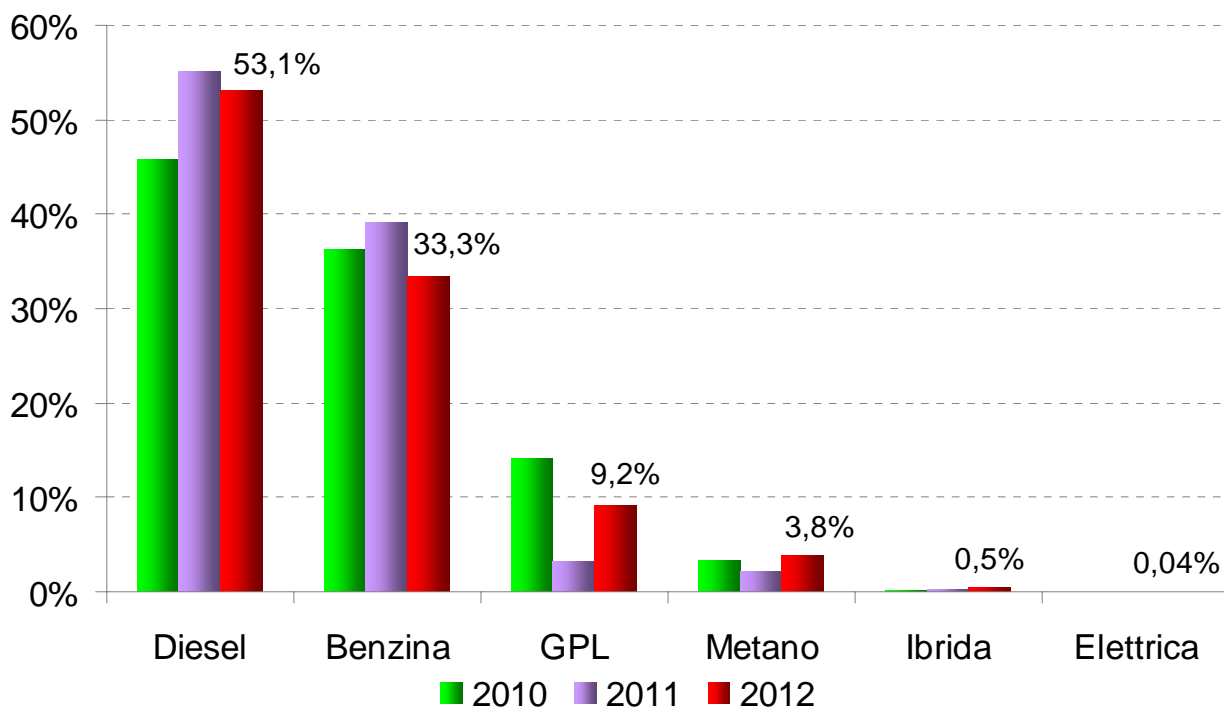
Nei primi 6 mesi dell'anno, si immatricolano, infatti, circa il 60% delle auto dell'intero anno.

Storicamente, non è stato mai possibile recuperare nel secondo semestre ciò che si era perso nel primo.

Immatricolazioni per trimestre

| | 2010 | 2011 | var.% 11/10 | 2012 | var.% 12/11 |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| I trim. | 667.983 | 514.734 | -22,9 | 407.803 | -20,8 |
| II trim. | 497.352 | 499.511 | 0,4 | 407.329 | -18,5 |
| <i>I semestre</i> | <i>1.165.335</i> | <i>1.014.245</i> | <i>-13,0</i> | <i>815.132</i> | <i>-19,6</i> |
| III trim. | 378.360 | 356.146 | -5,9 | 275.827 | -22,6 |
| IV trim. | 417.776 | 378.588 | -9,4 | 310.996 | -17,9 |
| <i>II semestre</i> | <i>796.136</i> | <i>734.734</i> | <i>-7,7</i> | <i>586.823</i> | <i>-20,1</i> |
| Totale | 1.961.471 | 1.748.979 | -10,8 | 1.401.955 | -19,8 |

Quote per motorizzazione



Elaborazioni Centro Studi UNRAE



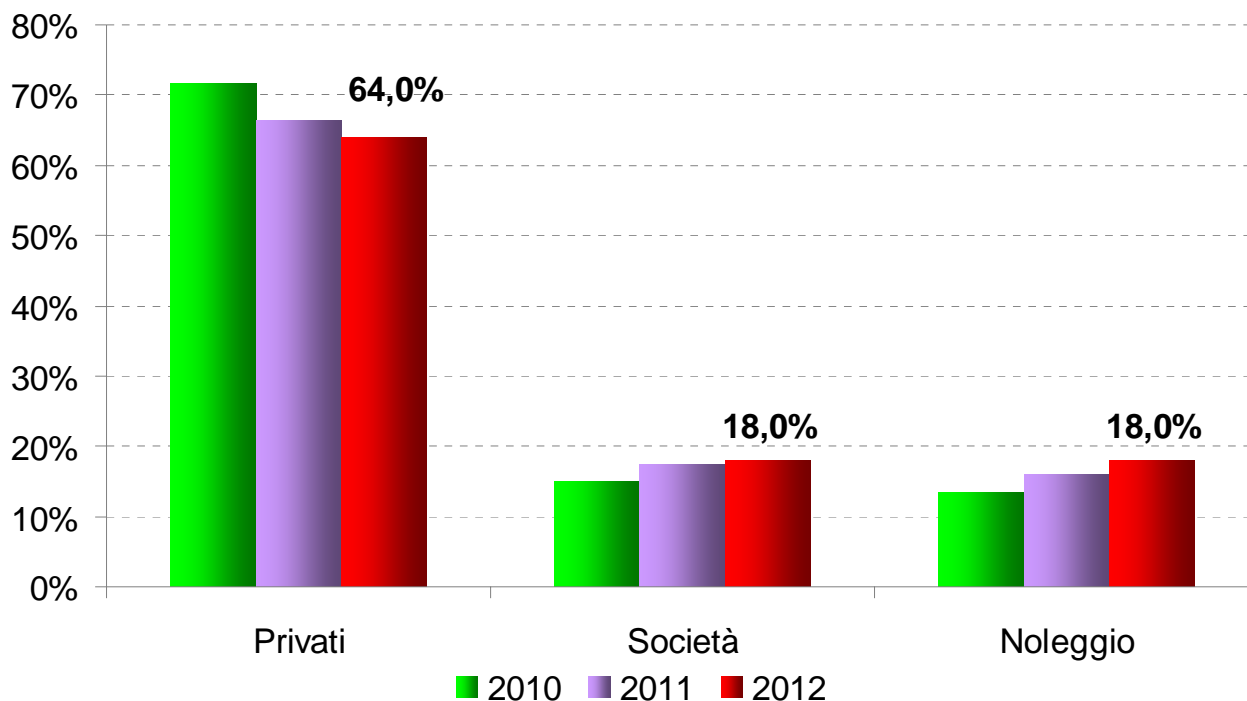
La crisi economica e l'aumento dei prezzi dei carburanti hanno determinato un aumento della domanda delle motorizzazioni alternative a quelle convenzionali diesel e benzina, soprattutto a discapito delle seconde.

Ricordiamo che il I trimestre del 2010 è stato caratterizzato dagli incentivi governativi.

Immatricolazioni per motorizzazione

| Alimentazione | 2010 | 2011 | var.% 11/10 | 2012 | var.% 12/11 |
|---------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| Diesel | 901.120 | 965.478 | 7,1 | 744.876 | -22,8 |
| Benzina | 710.734 | 683.927 | -3,8 | 467.315 | -31,7 |
| Gpl | 279.103 | 55.741 | -80,0 | 128.746 | 131,0 |
| Metano | 65.478 | 38.303 | -41,5 | 53.664 | 40,1 |
| Ibride | 4.843 | 5.162 | 6,6 | 6.771 | 31,2 |
| Elettriche | 116 | 307 | 164,7 | 524 | 70,7 |
| Etanolo | 77 | 61 | -20,8 | 59 | -3,3 |
| Totale | 1.961.471 | 1.748.979 | -10,8 | 1.401.955 | -19,8 |

Quote per tipologia acquirente



Elaborazioni Centro Studi UNRAE



La crisi economica e il calo delle vendite hanno anche innescato un cambiamento del mix per canale di vendita con un aumento delle quote società e noleggio ed un calo della quota dei privati sotto il 65%, il valore più basso di sempre.

Immatricolazioni per tipologia acquirente

| Acquirente | 2010 | 2011 | var.% 11/10 | 2012 | var.% 12/11 |
|---------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| Privati | 1.407.322 | 1.163.367 | -17,3 | 897.236 | -22,9 |
| Società | 293.614 | 305.160 | 3,9 | 251.927 | -17,4 |
| Noleggio | 260.535 | 280.452 | 7,6 | 252.792 | -9,9 |
| Totale | 1.961.471 | 1.748.979 | -10,8 | 1.401.955 | -19,8 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Immatricolazioni per tipologia acquirente

| | % 2010 | % 2011 | % 2012 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|
| Società ed enti | 5,8 | 6,6 | 6,6 |
| Noleggio a lungo termine (Top) | 4,2 | 5,6 | 6,1 |
| Noleggio a lungo termine (Captive) | 1,8 | 2,7 | 3,8 |
| Noleggio a lungo termine (Altre) | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| Noleggio a breve termine (Top) | 4,1 | 4,4 | 4,7 |
| Noleggio a breve termine (Altre) | 1,7 | 2,1 | 1,9 |
| Autoimmatricolazioni * | 10,6 | 12,0 | 12,6 |
| Privati | 71,7 | 66,5 | 64,0 |

* Vetture Demo, Courtesy Car, Km zero ed immatricolazioni noleggio dei Concessionari.

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Le auto aziendali nei 5 Grandi Mercati

Anno 2012

| Paesi | Totale Mercato | Privati | Società |
|---------------|------------------|------------|------------|
| Germania | 3.082.500 | 38% | 62% |
| Francia | 1.898.872 | 57% | 43% |
| Gran Bretagna | 2.044.609 | 45% | 55% |
| Spagna | 699.589 | 51% | 49% |
| Italia | 1.401.955 | 64% | 36% |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Risalta qui il potenziale di sviluppo dell'auto aziendale in Italia in rapporto alle dimensioni dello stesso segmento negli altri 4 Grandi Mercati.

Trattamento fiscale auto aziendali

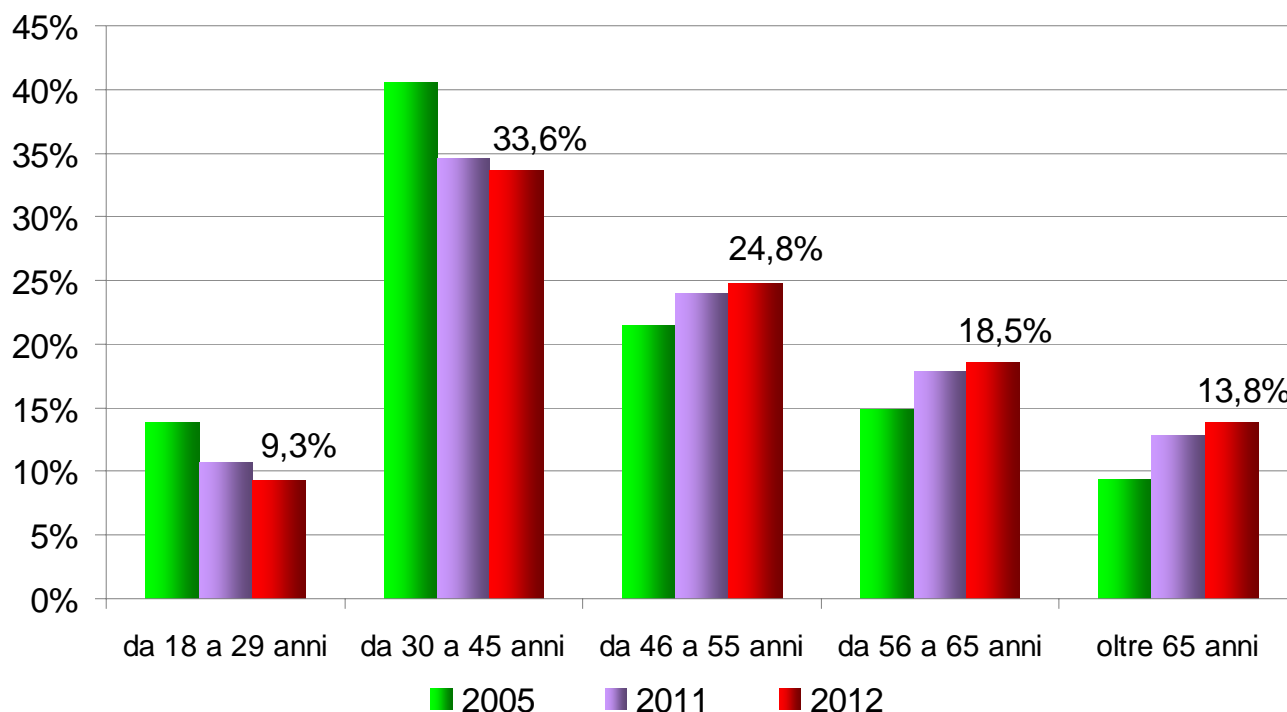
| Paesi | Deducibilità | Quota Ammortizzabile | Costo Ammortizzabile | Detraibilità IVA |
|---------------|---------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Italia | 18.076 | 20% | 3.600 | 40% |
| Francia | 18.300 | 100% | 18.300 | 100% |
| Germania | illimitata | 100% | illimitato | 100% * |
| Gran Bretagna | 18.200 | 100% | 18.200 | 100% |
| Spagna | illimitata | 100% | illimitato | 100% |

* 50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività di impresa



E qui si vede la forte disparità di trattamento delle auto aziendali in Italia rispetto agli altri quattro principali mercati, ulteriormente penalizzate dalla Legge di Stabilità 2013.

Mercato Italiano: Quote per fasce d'età



Elaborazioni Centro Studi UNRAE su totale immatricolazioni a privati



Negli ultimi sette anni si è assistito ad una diminuzione della quota di giovani e giovani-maturi a causa delle aumentate difficoltà economiche, occupazionali e di accesso al credito con conseguente spostamento del mix verso le fasce più mature con una migliore disponibilità economica. Il dato riflette, tra gli altri, la tendenza da parte dei genitori ad intestarsi l'auto dei figli per superare le criticità di acquisto e gestione (accesso al credito, assicurazioni, altro) e l'accresciuto interesse delle fasce più giovani verso strumenti social più facilmente fruibili, a discapito dell'auto.

Immatricolazioni di autovetture per età acquirente (quote %)

| fasce di età | 2005 | 2011 | var.2011/2005 | 2012* |
|-----------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| da 18 a 29 anni | 13,8 | 10,7 | -50,6 | 9,3 |
| da 30 a 45 anni | 40,4 | 34,6 | -45,1 | 33,6 |
| da 46 a 55 anni | 21,4 | 24,0 | -28,2 | 24,8 |
| da 56 a 65 anni | 14,9 | 17,9 | -23,1 | 18,4 |
| oltre 65 anni | 9,4 | 12,8 | -12,9 | 13,8 |
| Totale | 100,0 | 100,0 | -36,0 | 100,0 |

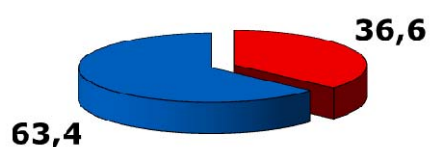
* dati provvisori

Elaborazioni Centro Studi UNRAE su totale immatricolazioni a privati

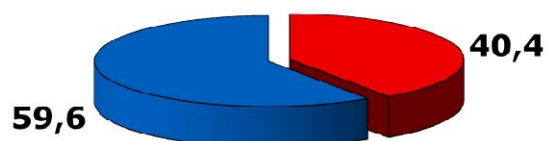


Immatricolazioni di autovetture a privati per sesso acquirente (quote %)

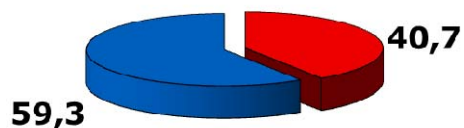
Anno 2005



Anno 2012*



Anno 2011



■ DONNE ■ UOMINI

* dati provvisori

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Negli ultimi 7 anni si è consolidata una forte presenza femminile nell'acquisto di auto.

Immatricolazioni di autovetture a privati per sesso/area geografica (quote %)

| Area geografica | 2005 | | 2012 * | |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | donne | uomini | donne | uomini |
| Nord Ovest | 35,9 | 64,1 | 38,7 | 61,3 |
| Nord Est | 38,1 | 61,9 | 41,6 | 58,4 |
| Centro | 38,7 | 61,3 | 42,6 | 57,4 |
| Sud | 33,7 | 66,3 | 38,3 | 61,7 |
| Isole | 35,2 | 64,8 | 41,2 | 58,8 |
| Totale | 36,6 | 63,4 | 40,4 | 59,6 |

* dati provvisori

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



La componente femminile è aumentata in tutte le aree geografiche, con maggiore rilievo nelle aree del Sud e delle Isole.

Il mercato dell'auto per segmenti

| Segmento * | % 2010 | % 2011 | var.% 11/10 | % 2012 | var.% 12/11 |
|-------------------|--------|--------|----------------|--------|----------------|
| A - city car | 20,4 | 17,5 | -23,5 | 19,2 | -12,2 |
| B - utilitarie | 40,9 | 39,0 | -15,2 | 37,9 | -22,0 |
| C - medie | 23,3 | 26,2 | 0,2 | 25,6 | -21,8 |
| D - medie sup. | 12,8 | 14,3 | -0,2 | 14,8 | -17,0 |
| E - superiori | 2,3 | 2,7 | 7,1 | 2,3 | -31,6 |
| F - alto di gamma | 0,3 | 0,3 | -19,6 | 0,2 | -38,0 |

* Elaborazioni Centro Studi UNRAE realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione



Apparirebbe un effetto downsizing verso il segmento A, anche influenzato dall'arrivo di numerose novità nel periodo in esame.

Al contrario, la fiscalità penalizzante e l'aumento dei controlli fiscali hanno determinato forti flessioni nei segmenti E ed F.

Il mercato dell'auto per carrozzeria

| Carrozzeria * | % 2010 | % 2011 | var.% 11/10 | % 2012 | var.% 12/11 |
|---------------------|--------|--------|----------------|--------|----------------|
| Berline | 63,9 | 59,4 | -17,1 | 59,6 | -19,6 |
| Fuoristrada | 8,2 | 9,0 | -1,1 | 8,9 | -21,0 |
| Station Wagon | 7,8 | 8,6 | -1,2 | 7,6 | -29,6 |
| Crossover | 4,1 | 7,0 | 52,0 | 8,5 | -2,4 |
| Monovolume compatto | 5,0 | 4,9 | -12,6 | 4,9 | -19,2 |
| Monovolume piccolo | 4,7 | 4,9 | -7,9 | 5,2 | -14,4 |
| Coupè | 2,5 | 2,3 | -19,4 | 1,6 | -44,1 |
| Multispazio | 1,9 | 1,7 | -19,8 | 1,7 | -22,8 |
| Monovolume grande | 0,9 | 1,3 | 21,7 | 1,2 | -22,3 |
| Cabrio e Spider | 1,0 | 0,9 | -22,2 | 0,8 | -27,9 |

* Elaborazioni Centro Studi UNRAE realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione



I Crossover ed i piccoli Monovolume sono le tipologie di carrozzeria che mantengono una crescita di quota; i Crossover contengono anche la perdita di volumi.

Il mercato dell'auto per aree geografiche

| Area geografica | % 2010 | % 2011 | var.% 11/10 | % 2012 | var.% 12/11 |
|------------------|--------|--------|----------------|--------|----------------|
| Nord Occidentale | 31,3 | 32,8 | -6,9 | 33,1 | -19,0 |
| Nord Orientale | 19,2 | 19,7 | -8,3 | 29,8 | 21,4 |
| Centrale | 28,9 | 29,9 | -7,6 | 20,8 | -44,2 |
| Meridionale | 13,4 | 11,3 | -24,8 | 10,7 | -24,5 |
| Insulare | 7,2 | 6,3 | -21,7 | 5,6 | -28,9 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Le immatricolazioni per aree geografiche riflettono inevitabilmente nel 2012 la mutata normativa sull'IPT variabile che ha finito per privilegiare le regioni e le province a Statuto Speciale che hanno potuto mantenere il precedente assetto.

Si è, quindi, determinata una forte migrazione di immatricolazioni noleggio dal Centro prevalentemente verso l'area del Nord Est.

Il mercato dell'auto per Regione

Effetto IPT variabile su immatricolazioni noleggio

| n. | Top 5 Regioni | var.% 12/11 | n. | Bottom 5 Regioni | var.% 12/11 |
|----|---------------------|----------------|----|------------------|----------------|
| 1 | TRENTINO ALTO ADIGE | 423,6 | 16 | BASILICATA | -26,4 |
| 2 | VALLE D'AOSTA | 18,3 | 17 | MOLISE | -30,0 |
| 3 | PIEMONTE | -14,8 | 18 | SICILIA | -30,2 |
| 4 | EMILIA ROMAGNA | -20,0 | 19 | TOSCANA | -37,8 |
| 5 | VENETO | -20,4 | 20 | LAZIO | -53,0 |

Il mercato dell'auto per Provincia

Effetto IPT variabile su immatricolazioni noleggio

| n. | Top 5 Province | var. % 12/11 | n. | Bottom 5 Province | var. % 12/11 |
|----|----------------|-----------------|-----|-------------------|-----------------|
| 1 | BOLZANO | 700,5 | 106 | OLBIA-TEMPIO | -37,7 |
| 2 | TRENTO | 285,9 | 107 | PALERMO | -37,7 |
| 3 | AOSTA | 18,3 | 108 | ISERNIA | -45,8 |
| 4 | TORINO | -10,4 | 109 | ROMA | -56,2 |
| 5 | SONDRIO | -13,8 | 110 | FIRENZE | -57,0 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Della modifica dell'IPT hanno, quindi, beneficiato in particolare le province di Bolzano, Trento ed Aosta.

Andamento delle emissioni di CO₂ (media ponderata nuove immatricolazioni - g/Km)

| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 144,8 | 136,3 | 133,0 | 129,8 | 126,3 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE



Il mercato italiano ha raggiunto in anticipo il target emissioni fissato per il 2015 dall'Unione Europea a 130 g/Km (100% dell'immatricolato).

Emissioni di CO₂ nelle Regioni

(media ponderata nuove immatricolazioni nel 2012)

| n. | Top 5 Regioni | g/km | n. | Bottom 5 Regione | g/km |
|----|---------------|-------|----|-----------------------|-------|
| 1 | CALABRIA | 121,2 | 16 | TRENTINO ALTO ADIGE | 126,3 |
| 2 | SICILIA | 121,3 | 17 | EMILIA ROMAGNA | 127,9 |
| 3 | CAMPANIA | 121,4 | 18 | FRIULI VENEZIA GIULIA | 128,4 |
| 4 | ABRUZZO | 121,7 | 19 | VENETO | 129,6 |
| 5 | PUGLIA | 122,1 | 20 | LOMBARDIA | 130,5 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE

Emissioni di CO₂ nelle Provincie

(media ponderata nuove immatricolazioni nel 2012)

| n. | Top 5 Province | g/km | n. | Bottom 5 Province | g/km |
|----|-----------------|-------|-----|-------------------|-------|
| 1 | PALERMO | 120,2 | 106 | MONZA E BRIANZA | 131,0 |
| 2 | REGGIO CALABRIA | 120,5 | 107 | LECCO | 131,4 |
| 3 | OGLIASTRA | 120,7 | 108 | MILANO | 131,6 |
| 4 | CHIETI | 120,9 | 109 | VICENZA | 131,7 |
| 5 | CATANZARO | 121,0 | 110 | SONDRIO | 133,3 |

Elaborazioni Centro Studi UNRAE

Consumi Autovetture

(calcolati sul parco circolante, (Litri/vettura/anno))

| Alimentazione | 2000 | 2012 | var.% |
|--------------------------|-------|------|-------|
| Benzina | 820 | 512 | -37,6 |
| Diesel | 1.480 | 863 | -41,7 |
| Totale (media ponderata) | 927 | 665 | -28,3 |

Percorrenza Autovetture

(calcolata sul parco circolante, Km/anno)

| Alimentazione | 2000 | 2012 | var.% |
|--------------------------|--------|--------|-------|
| Benzina | 11.150 | 7.900 | -29,1 |
| Diesel | 22.500 | 15.660 | -30,4 |
| Totale (media ponderata) | 12.989 | 11.285 | -13,1 |

Fonte: Unione Petrolifera

Conseguentemente alla riduzione delle percorrenze medie e alle migliorate efficienze dei nuovi motori si riducono anche i consumi di carburante.

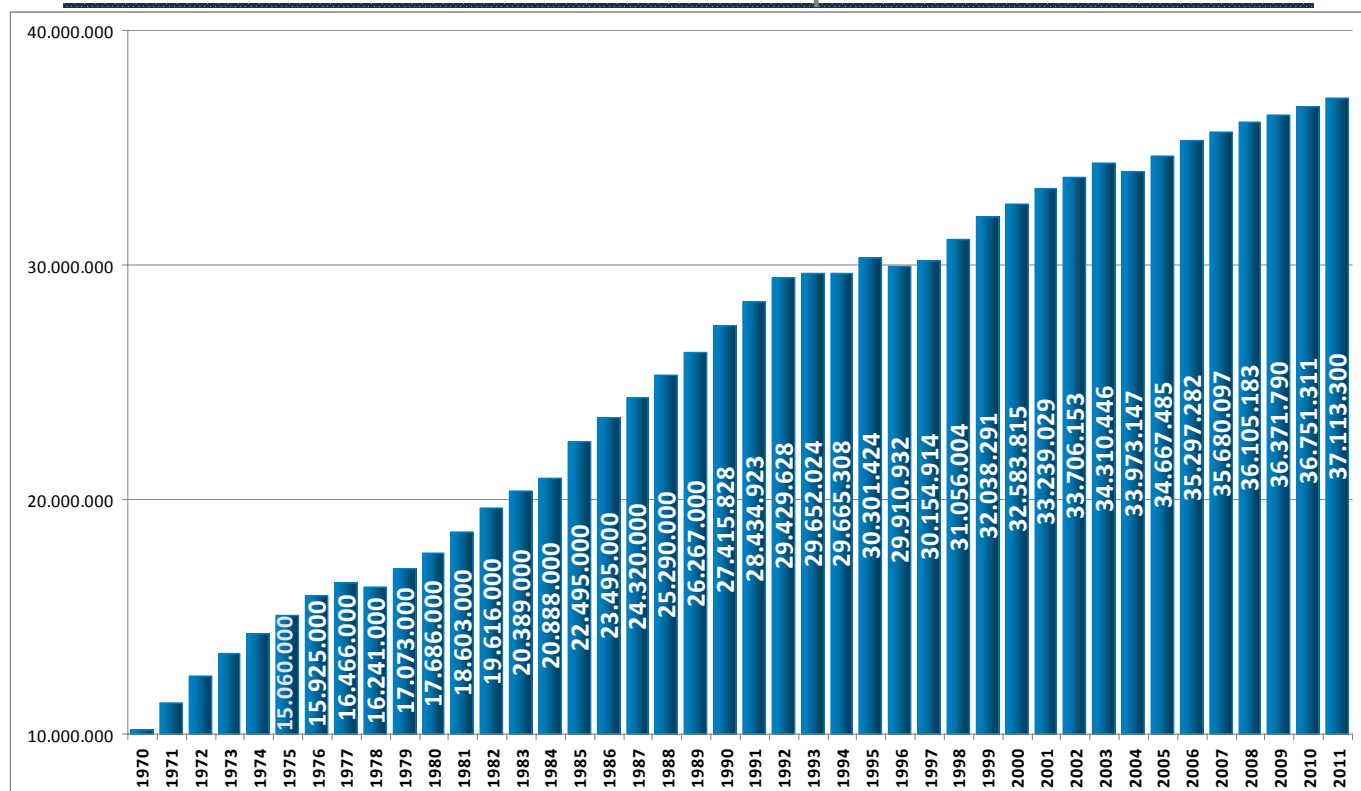
Cilindrata e potenza media mercato auto (media ponderata nuove immatricolazioni)

| Segmento * | cilindrata media (cc) | | | potenza media (kW) | | |
|---------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------------|-----------|-----------|
| | 2000 | 2005 | 2012 | 2000 | 2005 | 2012 |
| A | 986 | 1.113 | 1.161 | 37 | 45 | 53 |
| B | 1.314 | 1.309 | 1.318 | 50 | 54 | 61 |
| C | 1.709 | 1.759 | 1.642 | 72 | 82 | 87 |
| D | 2.047 | 2.136 | 2.023 | 90 | 104 | 115 |
| E e Superiori | 2.708 | 2.985 | 2.735 | 133 | 162 | 176 |
| Totale | 1.535 | 1.587 | 1.511 | 63 | 72 | 77 |

* Elaborazioni Centro Studi UNRAE realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Negli ultimi anni si è assistito ad un graduale downsizing delle motorizzazioni con contemporaneo miglioramento delle efficienze nella erogazione delle potenze medie (che sono aumentate), dei consumi e delle emissioni.

Andamento storico del parco circolante



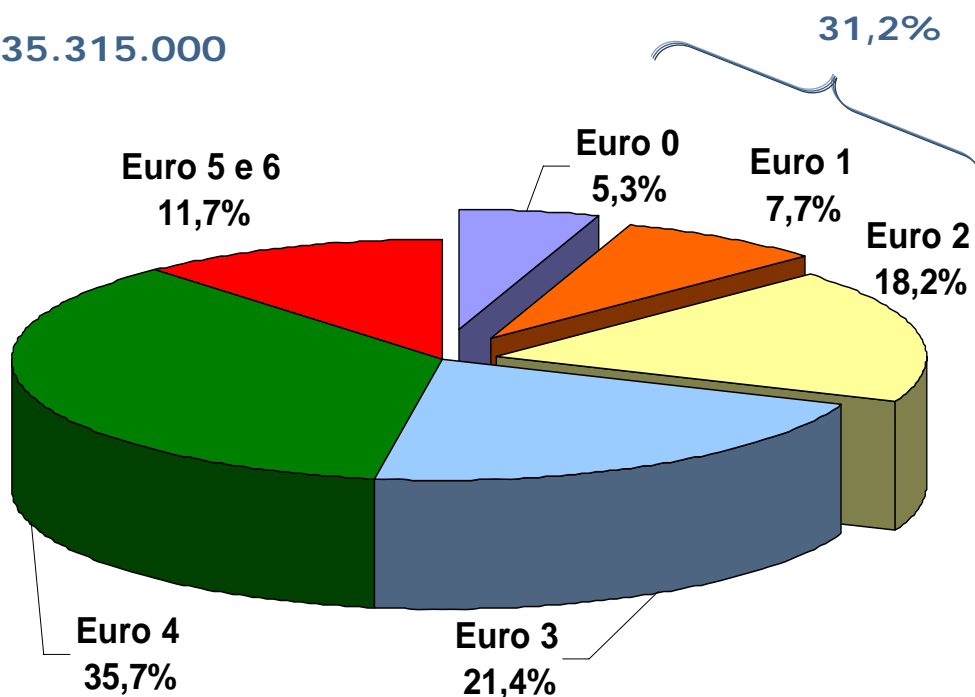
Fonte: Elaborazioni Centro Studi UNRAE su dati ACI



Note: Il fenomeno della demotorizzazione notato dall'UNRAE nel 2012, si riferisce al solo parco privati.

Parco circolante auto al 30.09.2012 *

Totale: 35.315.000



* Stima Centro Studi UNRAE

La stima UNRAE si basa sul parco complessivo realmente circolante, al netto di vetture soggette a fermo amministrativo, ferme in aree o collezioni private, e qualche diversa classificazione di veicoli.

Il 13% del nostro parco circolante, circa 4,6 milioni di vetture, ha quindi un'anzianità superiore ai 20 anni.

Il mercato dell'usato

| | 2011 | 2012* | var.% |
|---|-----------------|-----------------|-------|
| Totale passaggi di proprietà (incluse minivolture) | 4.654.917 | 4.100.000 | -11,9 |
| Minivolture | 1.917.123 | 1.700.000 | -11,3 |
| Trasferimenti di proprietà (al netto minivolture) | 2.737.794 | 2.400.000 | -12,3 |
| Età media trasferimenti (al netto minivolture) | 7,7 anni | 7,8 anni | |

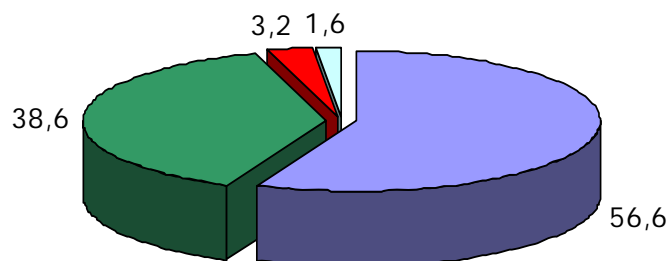
* stime

Elaborazioni Centro Studi UNRAE

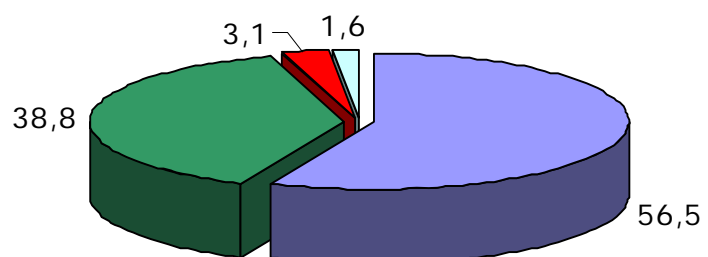
Il mercato dell'usato che aveva sostanzialmente “tenuto” negli anni precedenti, mostra le stesse difficoltà del mercato del nuovo.

Il mercato dell'usato per contraente

Anno 2011



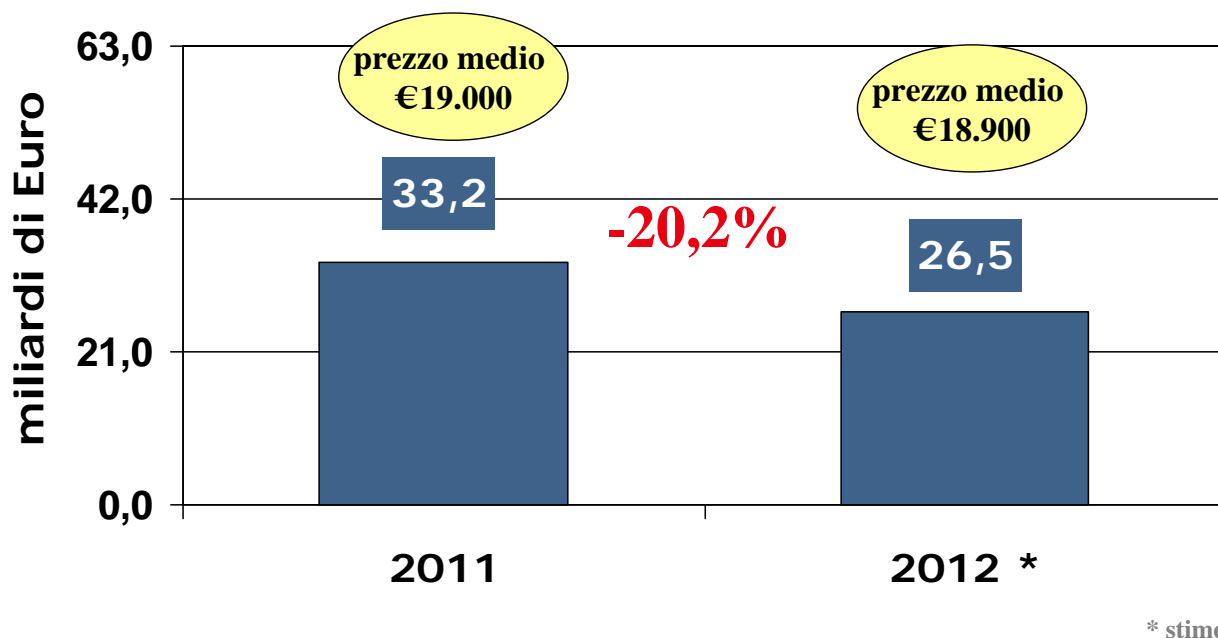
Anno 2012*



* stime

Elaborazioni Centro Studi UNRAE

Spesa totale degli italiani per l'acquisto dell'autovettura



Elaborazioni Centro Studi UNRAE calcolate su prezzo reale a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional)

La diminuzione del prezzo medio ponderato unitario (-100 €) non riflette l'andamento reale dei prezzi che sono diminuiti per effetto delle forti promozioni messe in campo dai Costruttori, ma poi neutralizzati dall'aumento dell'IVA e dell'IPT.

Credito al consumo

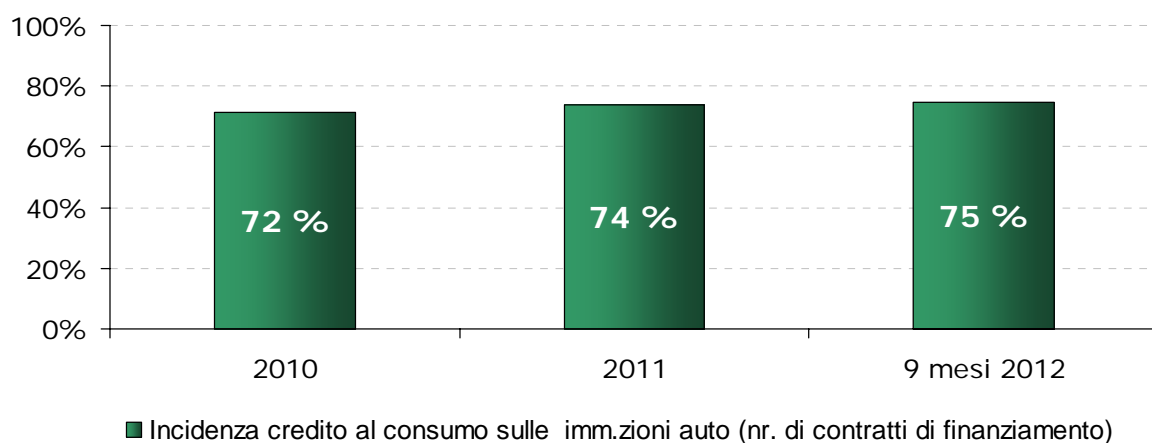
flussi finanziati - 9 mesi 2012

| | miliardi di € | quota % | var.% su 9 mesi 2011 |
|---------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|
| Prestiti personali | 13,28 | 36,5 | - 15,0 % |
| Autoveicoli e motocicli | 7,50 | 20,6 | - 19,0 % |
| <i>di cui auto nuove</i> | 4,69 | 12,9 | - 18,9 % |
| Carte di Credito | 9,64 | 26,5 | + 0,6 % |
| Cessione del quinto | 3,13 | 8,6 | - 20,2 % |
| Altri prestiti finalizzati | 2,79 | 7,7 | - 3,9 % |
| Totale | 36,35 | 100,0 | - 12,0 % |

Fonte: Osservatorio Assofin

Il mercato del credito al consumo mostra un calo totale del 12%, nel quale – però – la variazione delle erogazioni per l’acquisto di auto nuove è in calo del 18,9%.

Acquisti di auto a privati sostenuti dal credito al consumo



Si stima che nel 2012 il 52% del totale immatricolazioni sia finanziato con prestiti finalizzati erogati presso i concessionari e il 23% con prestiti non finalizzati erogati direttamente al cliente finale.

Fonte: Assofin, MOL, Unrae

Previsioni 2012

Indicatori congiunturali Italia

| | 2012 | 2013 |
|-------------------------|------|------|
| PIL | -2,4 | -0,3 |
| Consumi delle famiglie | -3,4 | -1,1 |
| Prezzi al consumo | 3,1 | 1,9 |
| Tasso di disoccupazione | 10,6 | 11,3 |

Fonte: Previsioni Prometeia



Nel 2013 la caduta congiunturale del Pil dovrebbe arrestarsi pur se avremo ancora un anno di recessione.

I consumi rimangono i grandi assenti a causa del permanere della debolezza sul mercato del lavoro e della contrazione dei redditi.

Scenario automobilistico 2013

Fattori negativi

- Pressione fiscale sulle famiglie
- Alti costi dei carburanti, assicurativi e di gestione dell'auto
- Difficoltà di accesso al credito per le imprese e per le famiglie
- Portafoglio ordini inevasi al 1/1/2013 particolarmente basso (circa 110.000 unità)
- Ridotta capacità finanziaria delle reti di vendita

Fattori positivi

- Importanti nuovi modelli nei segmenti di volume
- Esigenze di rinnovo del parco oltre 15 anni per i privati
- Maggiore diffusione di auto a basso impatto ambientale
- Le migliori offerte commerciali e promozionali di sempre *

* Con l'esclusione del contributo statale



Previsioni mercato autovetture

Anno 2013

1.358.000

- 3,1%

Sarà molto difficile poter mantenere i livelli di mercato del 2012 in assenza di interventi a sostegno della domanda di beni durevoli e della riduzione del carico fiscale sulle famiglie o di altri avvenimenti capaci di influenzare positivamente la propensione agli acquisti.

Previsioni 2013: canali di vendita (quote%)

| Utilizzatori | 2013* | 2012 | 2011 |
|--------------|-------|------|------|
| privati | 63,5 | 64,0 | 66,5 |
| noleggio | 18,5 | 18,0 | 16,0 |
| società | 18,0 | 18,0 | 17,5 |

* stime

Elaborazioni e stime Centro Studi UNRAE



In assenza di elementi che rilancino i consumi è prevedibile un'ulteriore riduzione della quota privati.

Previsioni 2013: alimentazioni (quote%)

| Alimentazioni | 2013* | 2012 | 2011 |
|---------------|-------|------|------|
| diesel | 49,0 | 53,1 | 55,2 |
| benzina | 30,4 | 33,3 | 39,1 |
| altre | 20,6 | 13,6 | 5,7 |

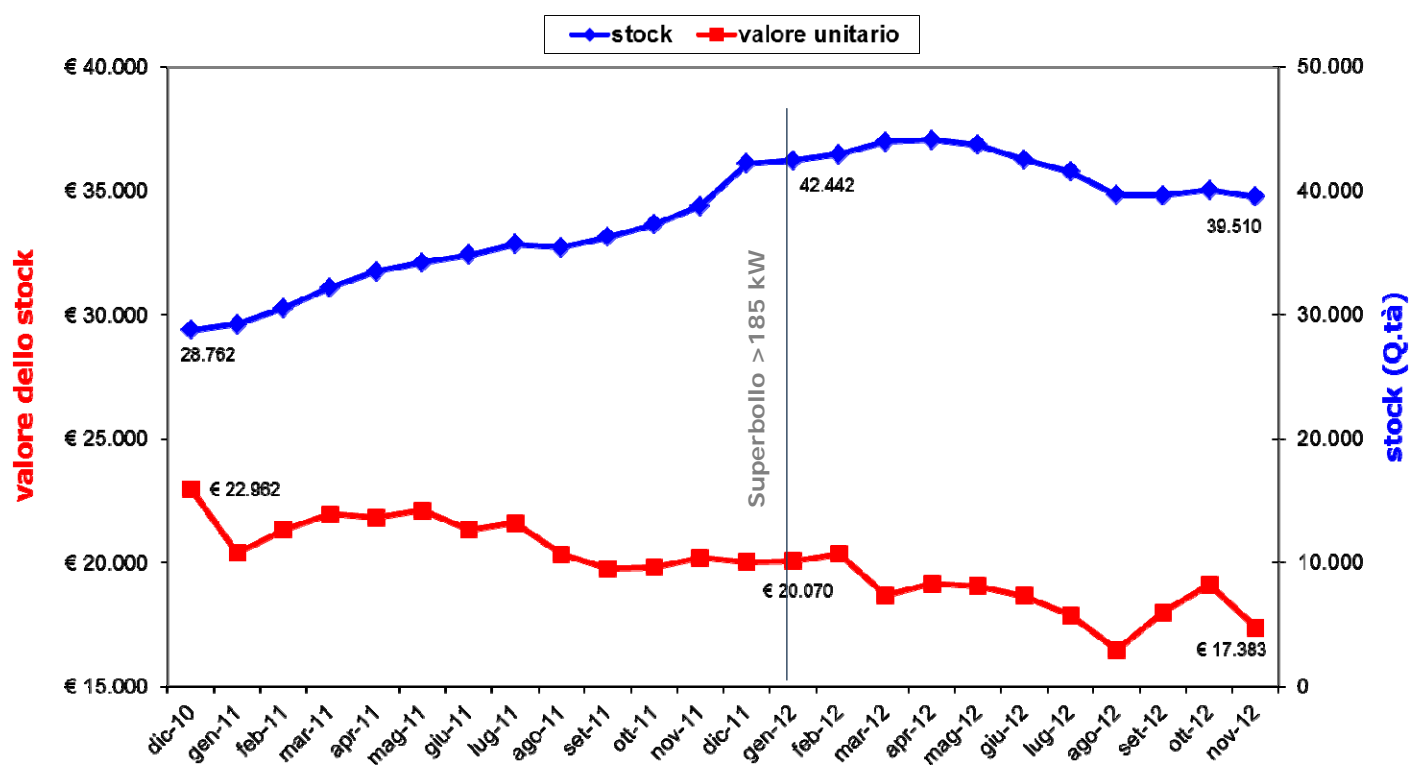
* stime

Elaborazioni e stime Centro Studi UNRAE



Nel 2013 si prevede che continuerà una migrazione dalle motorizzazioni convenzionali verso quelle che utilizzano alimentazioni alternative.

Valori e stock delle auto usate > 185kW



Elaborazioni Centro Studi UNRAE

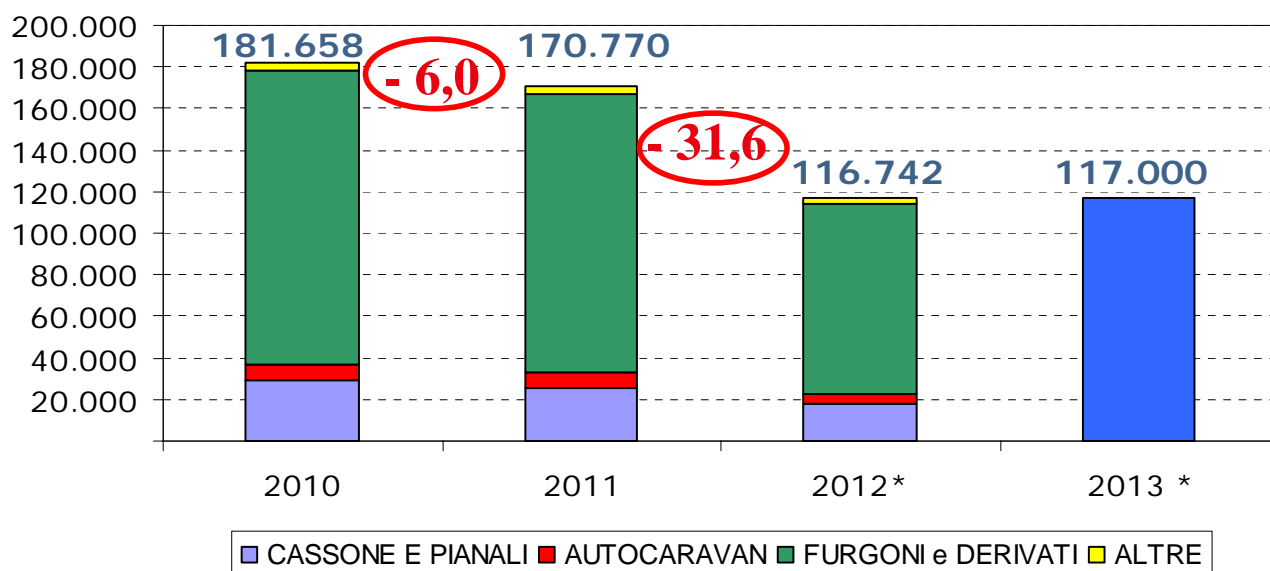


Il mercato delle autovetture (esclusi fuoristrada) con potenza superiore a 185 kW ha registrato nel 2012 una flessione del 43,2% con 6.992 immatricolazioni, rispetto alle 12.311 dello scorso anno.

Parallelamente, nei 9 mesi 2012, sono aumentate le esportazioni delle stesse autovetture (+132%).

Si è contemporaneamente assistito ad un aumento degli stock giacenti presso le concessionarie (con esportazione anche delle auto usate) ed un conseguente deprezzamento medio dello stock..

Il mercato italiano dei veicoli commerciali (autocarri fino a 3,5 t)

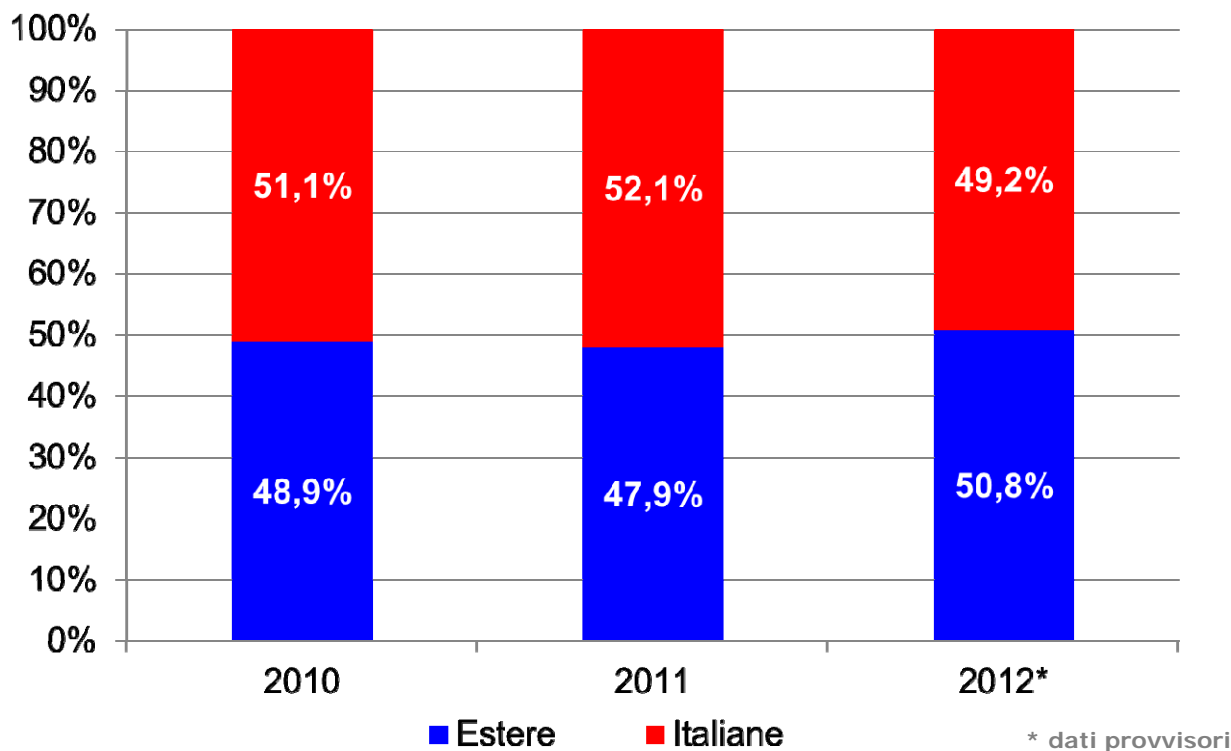


Elaborazioni Centro Studi UNRAE

* stime

Nel mercato dei veicoli commerciali nel 2012 il calo è stato ancora più drammatico delle vetture ed, in particolare, in assenza di interventi di rilancio dei consumi e di facilitazioni di accesso al credito per le imprese, sarà difficile migliorare il risultato di quest'anno.

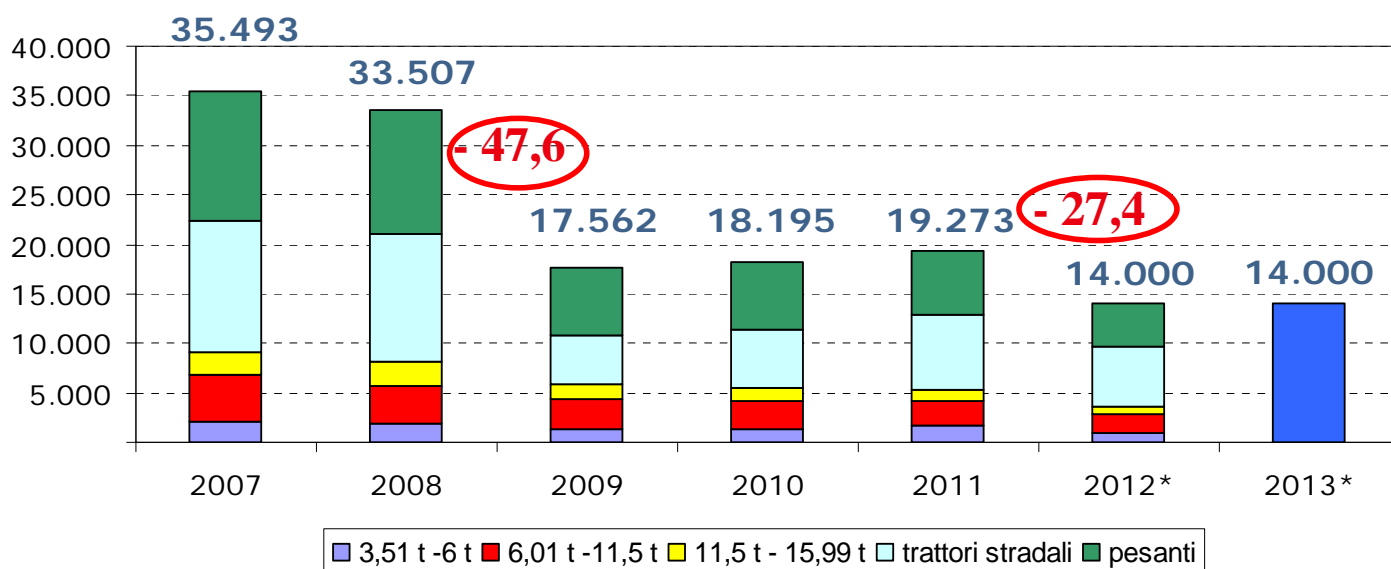
Quote nel mercato italiano dei veicoli commerciali (autocarri fino a 3,5 t)



Elaborazioni Centro Studi UNRAE

I dati finali potrebbero confermare il raggiungimento della soglia del 50% da parte delle Aziende associate all'UNRAE.

Il mercato italiano dei veicoli industriali

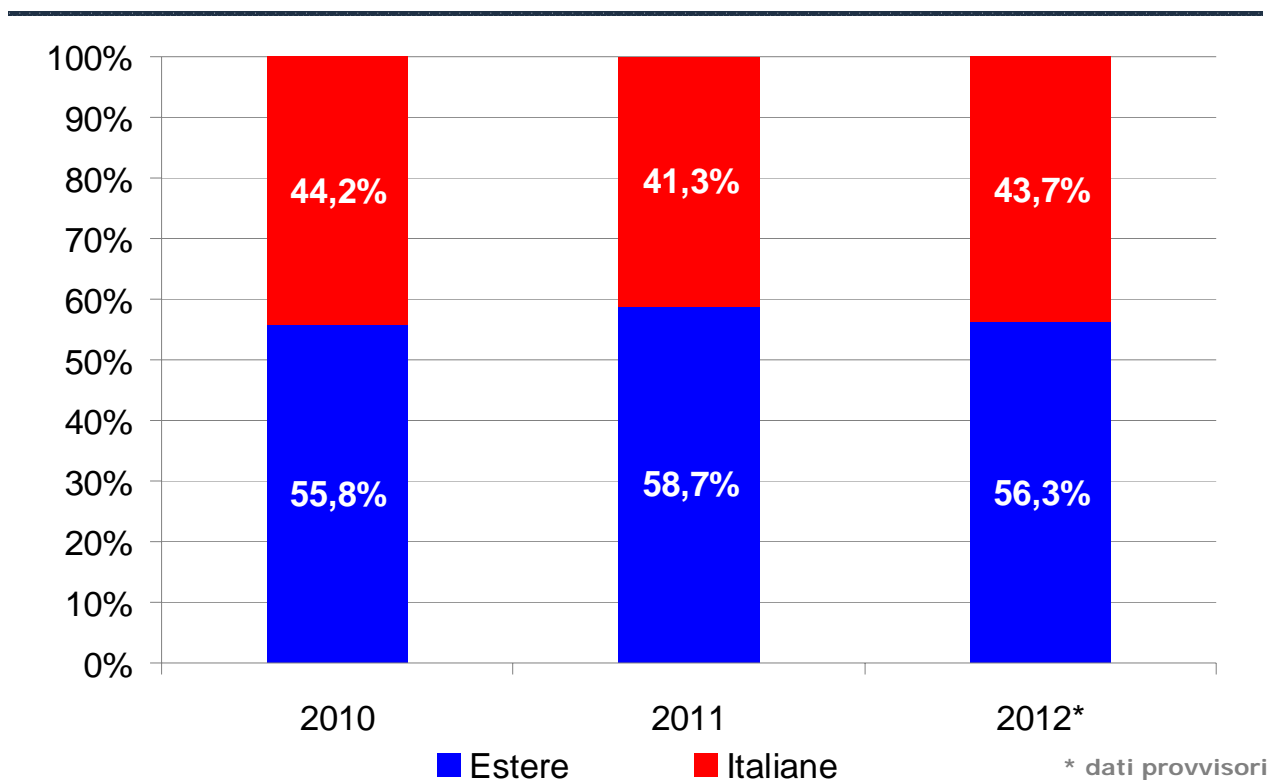


Elaborazioni Centro Studi UNRAE

* stime

Dopo il crollo del 2009 il mercato sta tendendo ad assestarsi attorno alle 14.000 unità, con un'incognita ancora legata all'aumento delle esportazioni e alla ripresa dell'economia e del settore delle infrastrutture, ai quali il mercato è particolarmente legato. Per l'anno 2013, in mancanza di misure a sostegno del mercato, si prevede un andamento in linea con l'anno precedente, supportato dall'entrata in vigore della normativa sulle emissioni Euro 6, che dovrebbe contribuire ad un - sia pur parziale - rinnovo del parco.

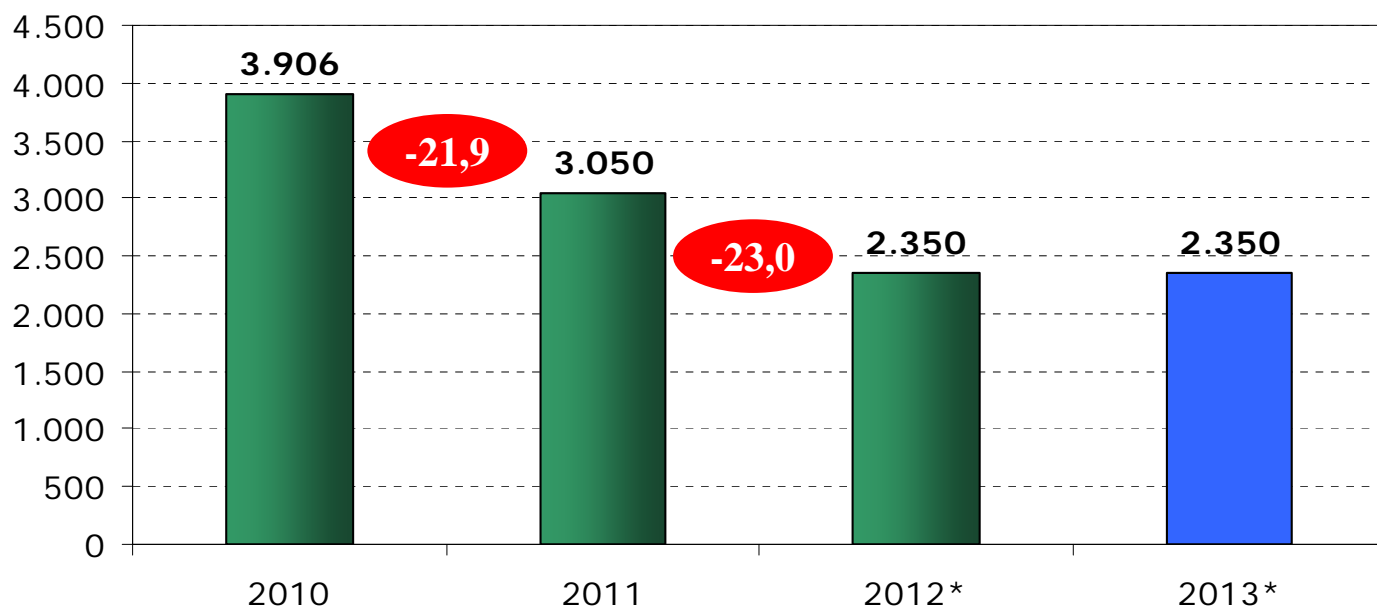
Quote nel mercato italiano dei veicoli industriali



Elaborazioni Centro Studi UNRAE

Le Case estere consolidano la loro quota superiore al 55%.

Il mercato italiano degli autobus



Elaborazioni Centro Studi UNRAE

* stime

Continua il trend negativo del mercato degli autobus che nel 2012, secondo le nostre stime, dovrebbe chiudere intorno a 2.350 unità, in flessione del 23%. Anche per il 2013 non si prevedere una sostanziale inversione di tendenza, ma un andamento in linea con l'anno precedente, anche in virtù di alcune nuove gare (in particolare Roma) che nel finanziato dovrebbero consentire risultati migliori.