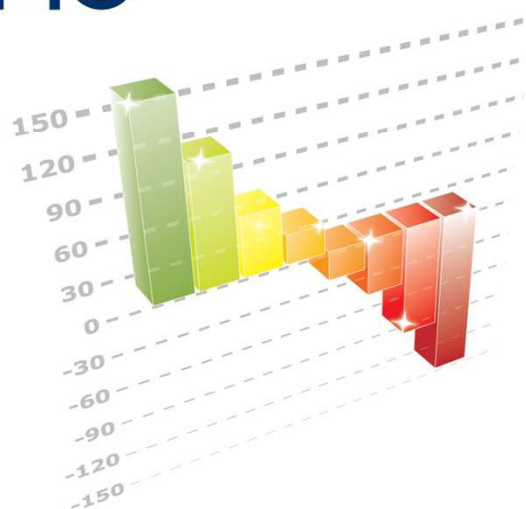


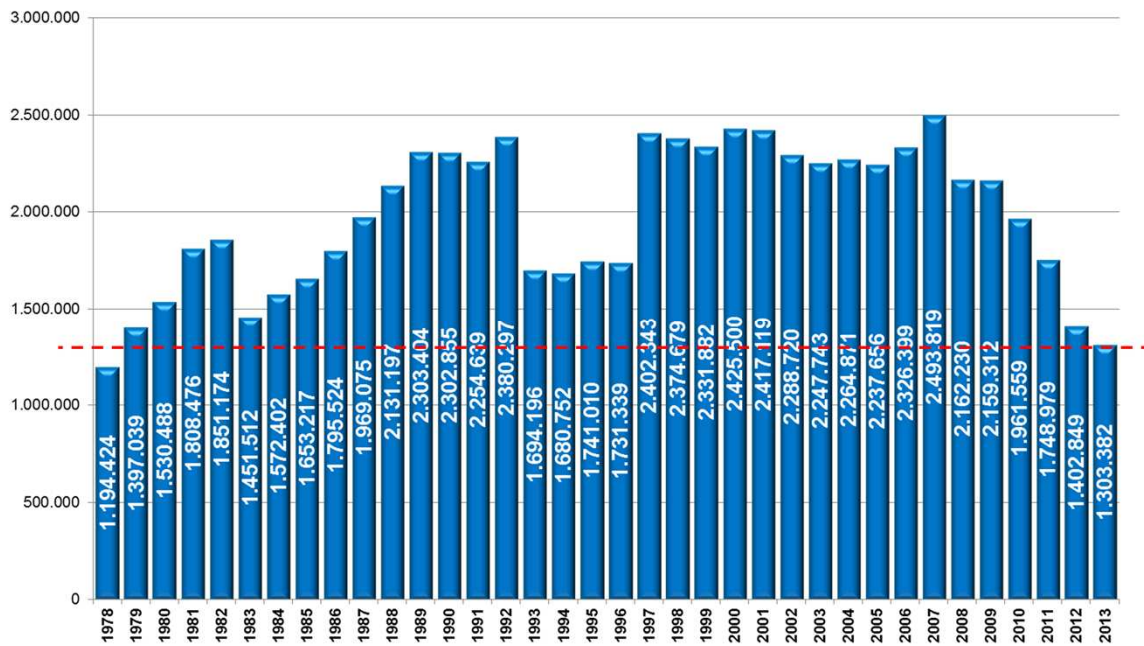


# Analisi del Mercato Italiano

2013



## Andamento storico del Mercato Italiano

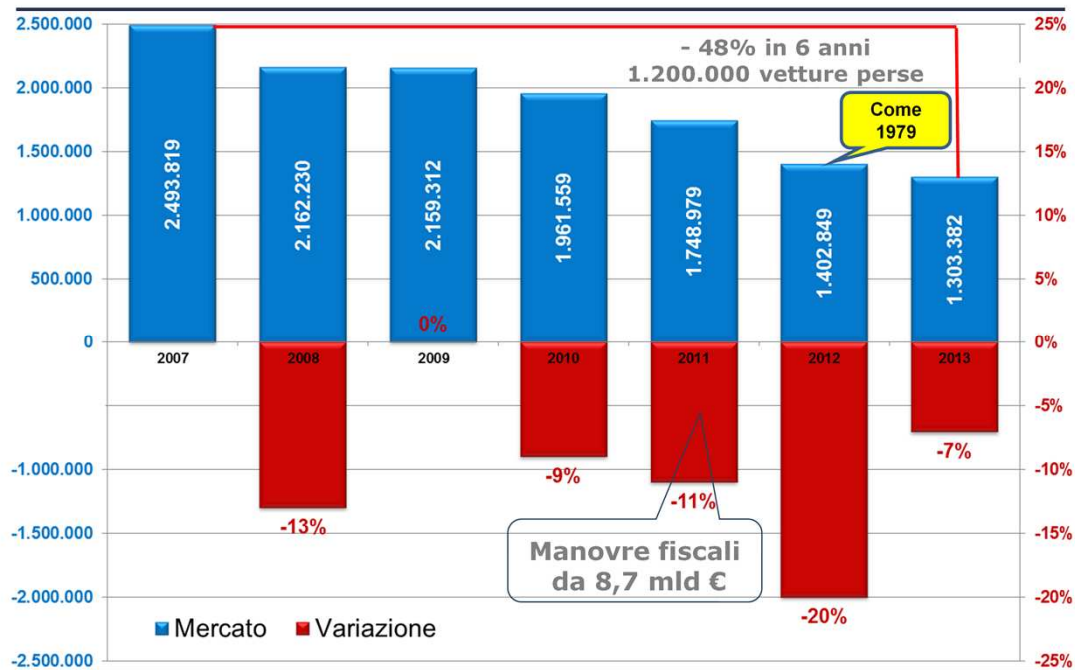


1



- Il mercato italiano dell'auto è stato caratterizzato negli ultimi 35 anni da 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.
- ... continua

## La crisi dell'auto

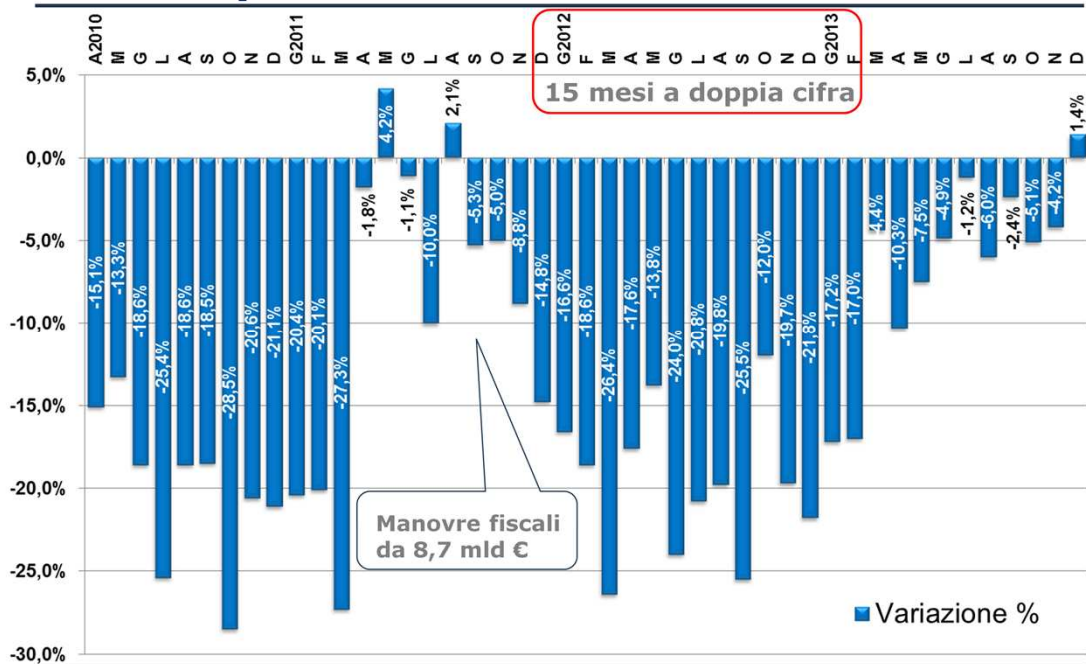


2



L'ultima crisi è iniziata nel 2007, anno rispetto al quale nel 2013 abbiamo perso 1.190.000 immatricolazioni (-48%), delle quali altre 100.000 perse nel 2013.

## In calo per 42 mesi \*



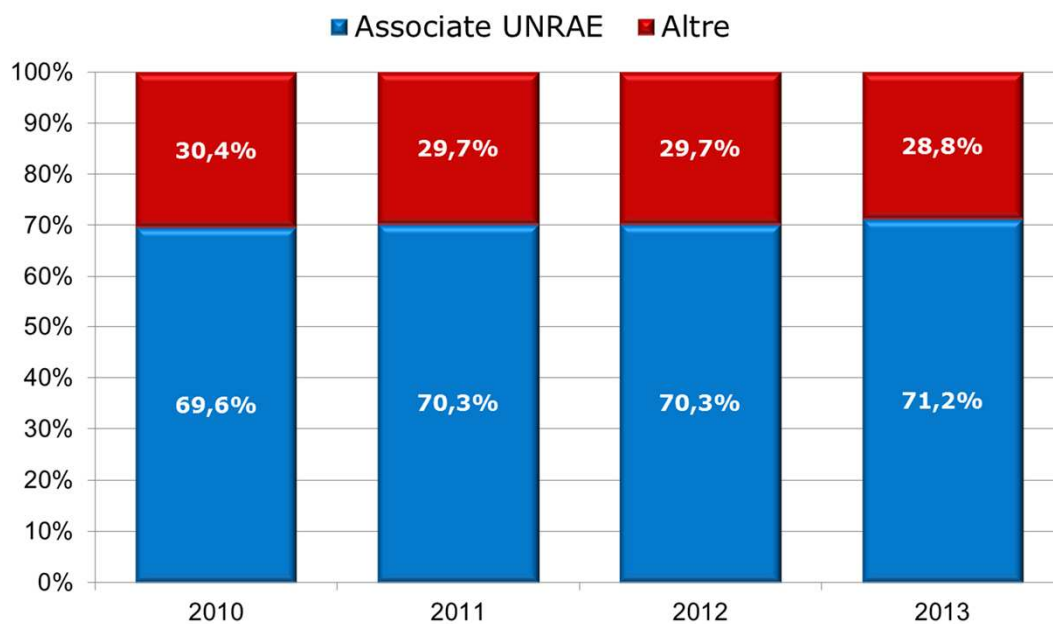
\* dalla fine degli incentivi

3



- In particolare, con la fine degli incentivi statali il 31 marzo 2010, il mercato è rimasto in calo a doppia cifra per un anno intero fino al maggio 2011.
- A partire dalle due manovre fiscali della seconda metà 2011 (La manovra Estiva e quella Salva Italia) è iniziato un altro lungo periodo di 15 mesi di calo a doppia cifra.
- Il drop si è progressivamente ridotto perché ormai il confronto era verso periodi di calo veramente ingente.
- La crescita di dicembre sembra indicare che il segno positivo sia solo il risultato del confronto con un passato molto pesante.

## Quote nel mercato italiano



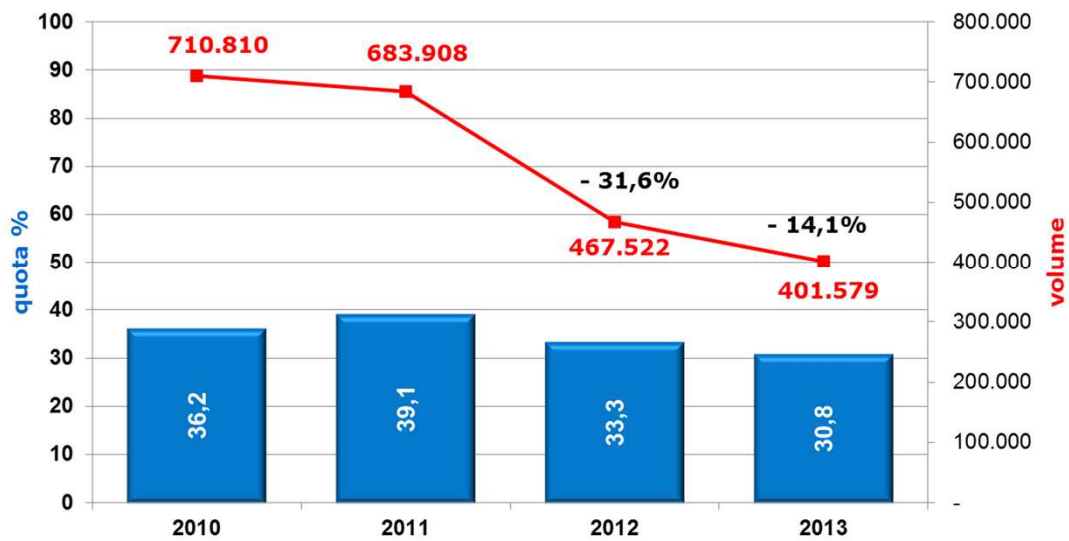
Nel 2010 Chrysler/Jeep/Dodge in Associate UNRAE

4



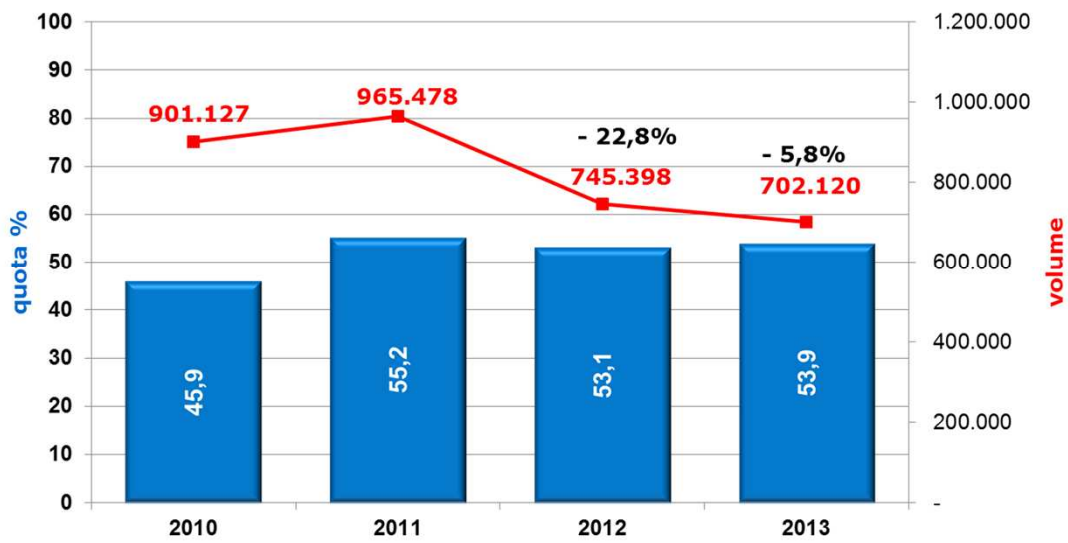
Le Case Automobilistiche Estere associate all'UNRAE rappresentano, ormai stabilmente, più del 70% del mercato italiano.

## Alimentazioni: immatricolazioni Benzina



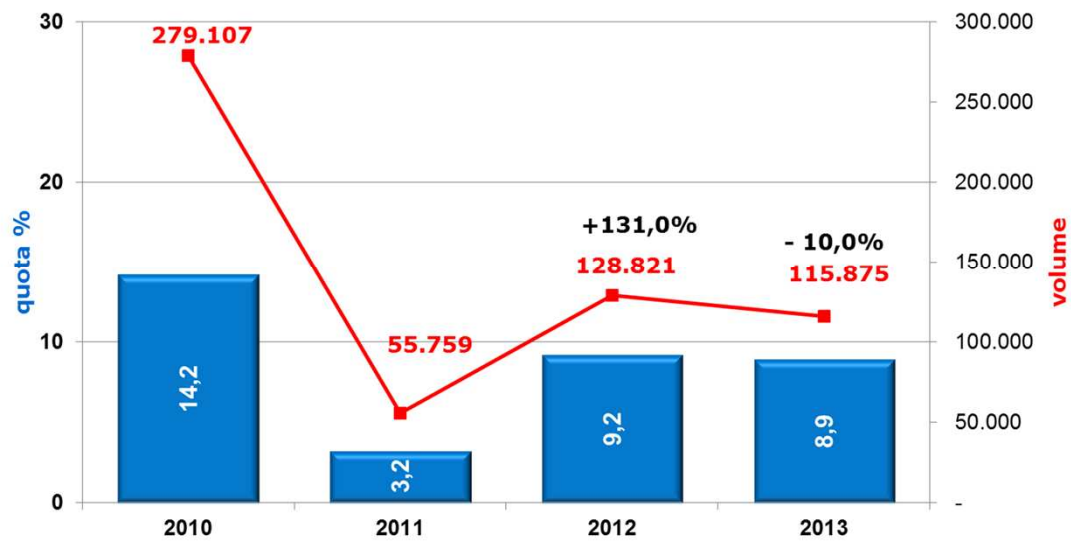
La crisi economica e l'aumento dei prezzi dei carburanti ha spinto gli utilizzatori verso combustibili e motorizzazioni alternative: di conseguenza il peso delle motorizzazioni benzina nel mercato si è progressivamente ridotto.

## Alimentazioni: immatricolazioni Diesel



Le vendite delle motorizzazioni a gasolio calano meno di quanto cali il mercato totale, così la rappresentatività aumenta per un effetto mix di vendita.

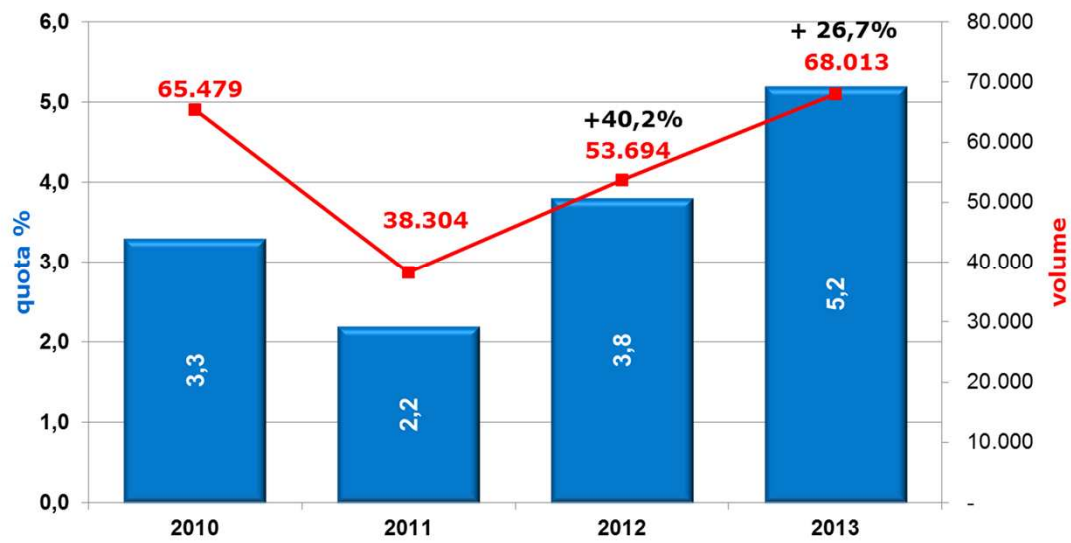
## Alimentazioni: immatricolazioni Gpl



Il GPL, pur mantenendo una rappresentatività attorno al 9%, sembra risentire della aumentata offerta di prodotti con alimentazione a metano.

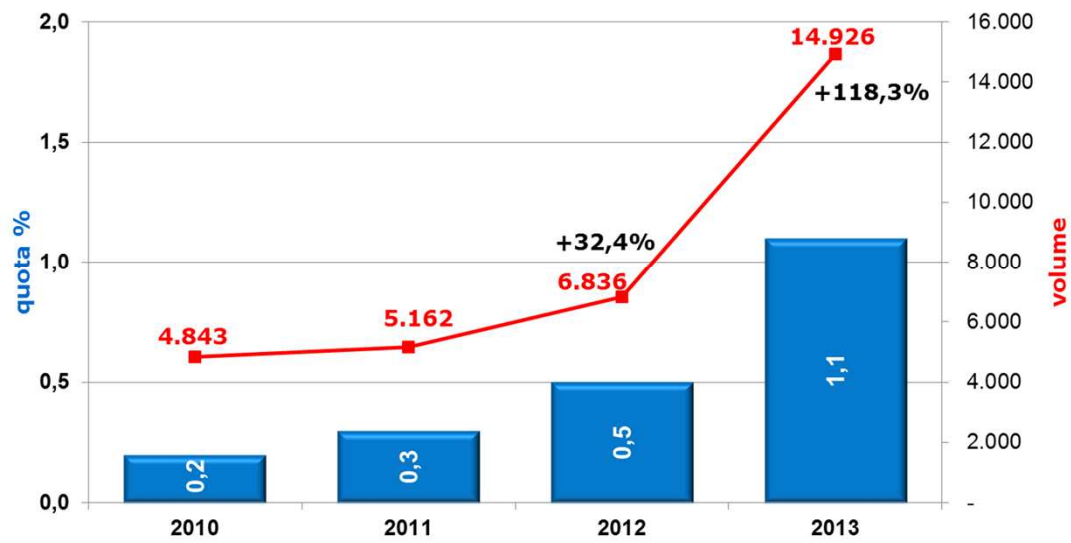


## Alimentazioni: immatricolazioni Metano



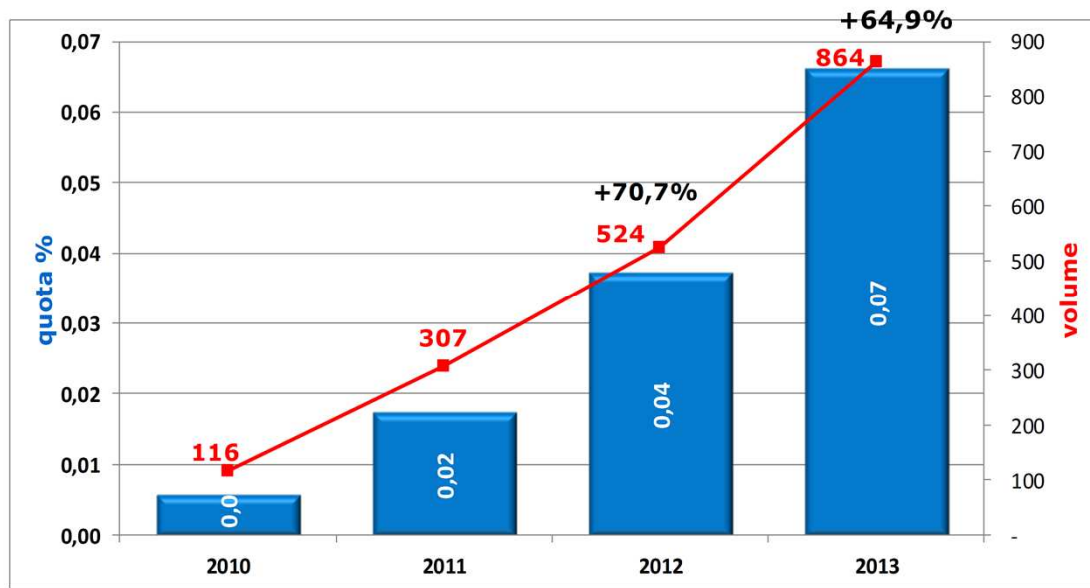
Le motorizzazioni a metano continuano nella loro crescita a doppia cifra grazie all'aumento della gamma di modelli offerta sul mercato.

## Alimentazioni: immatricolazioni Ibride



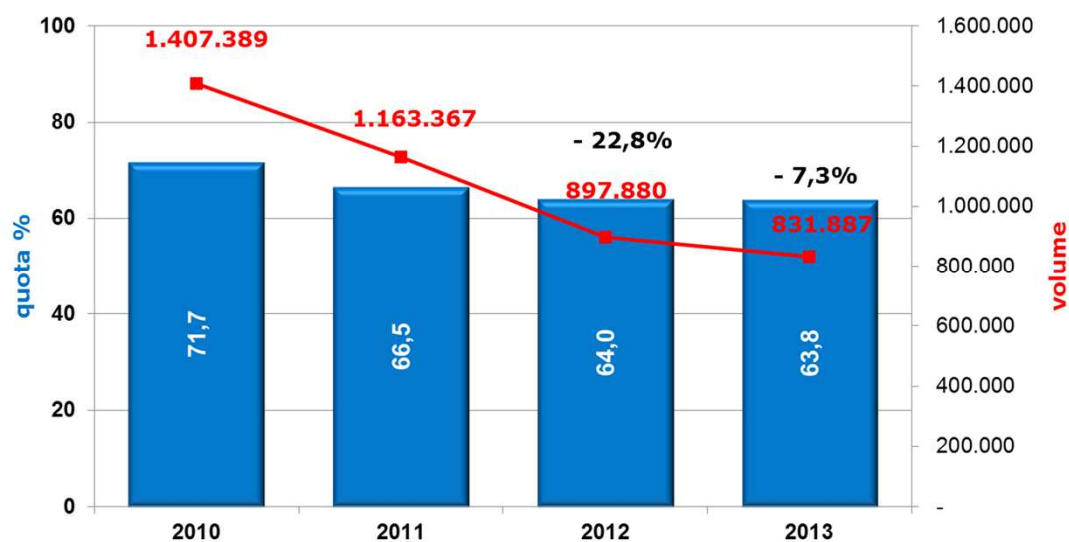
Le motorizzazioni ibride sono diventate una vera alternativa nella scelta di prodotti a basso livello di consumi ed emissioni grazie alla adeguata disponibilità di prodotto.

## Alimentazioni: immatricolazioni Elettriche



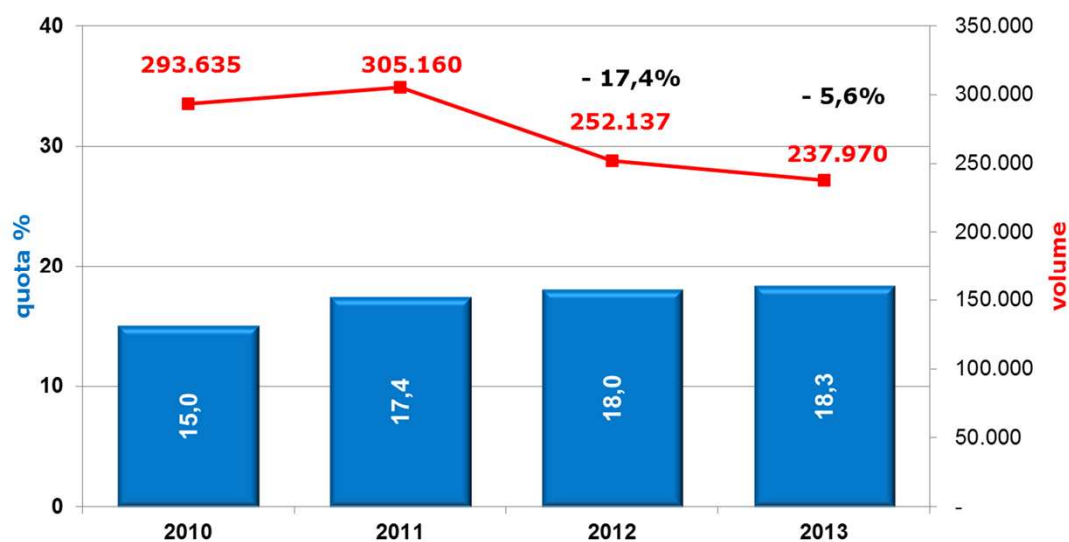
Ancora sostanzialmente fermo il mercato delle auto elettriche che non riesce ad espandere le sue potenzialità anche a causa di assenza di misure idonee a favorirne lo sviluppo.

## Canali di vendita: immatricolazioni Privati



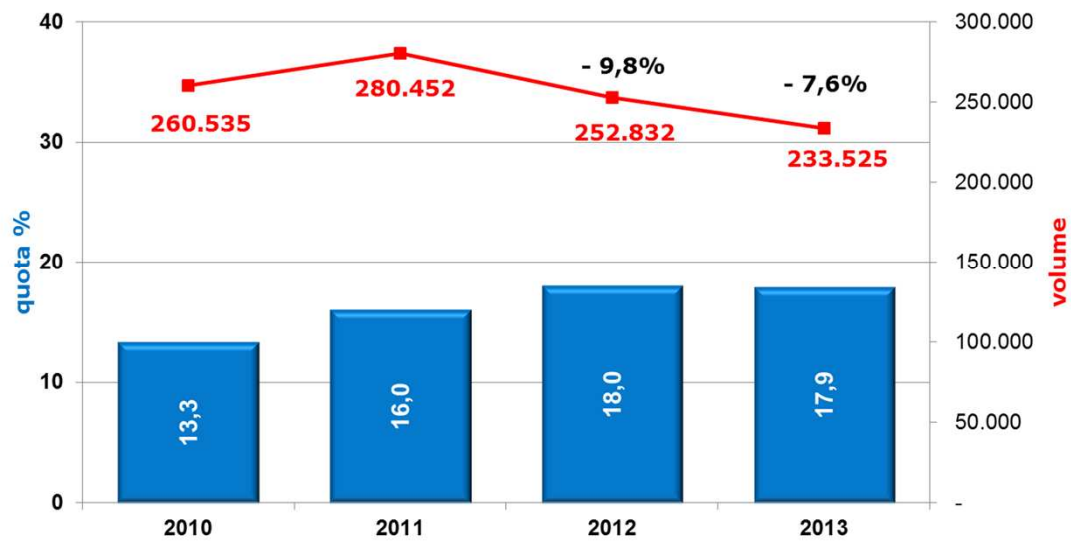
Il calo dei privati non è solo la conseguenza del cambiamento nel mix per canali di vendita, ma il risultato tangibile dell'aumento del carico fiscale sulle famiglie, dell'aumentata difficoltà di accesso al credito, delle difficoltà legate ai temi occupazionali, soprattutto tra i giovani.

## Canali di vendita: immatricolazioni Società



Crescono in rappresentatività le vendite a Società anche per l'esigenza di rinnovo del proprio parco da parte di quelle aziende che ne avevano rinviato la sostituzione.

## Canali di vendita: immatricolazioni Noleggio



Le vendite Noleggio mantengono sostanzialmente la loro rappresentatività.

## Immatricolazioni per tipologia acquirente

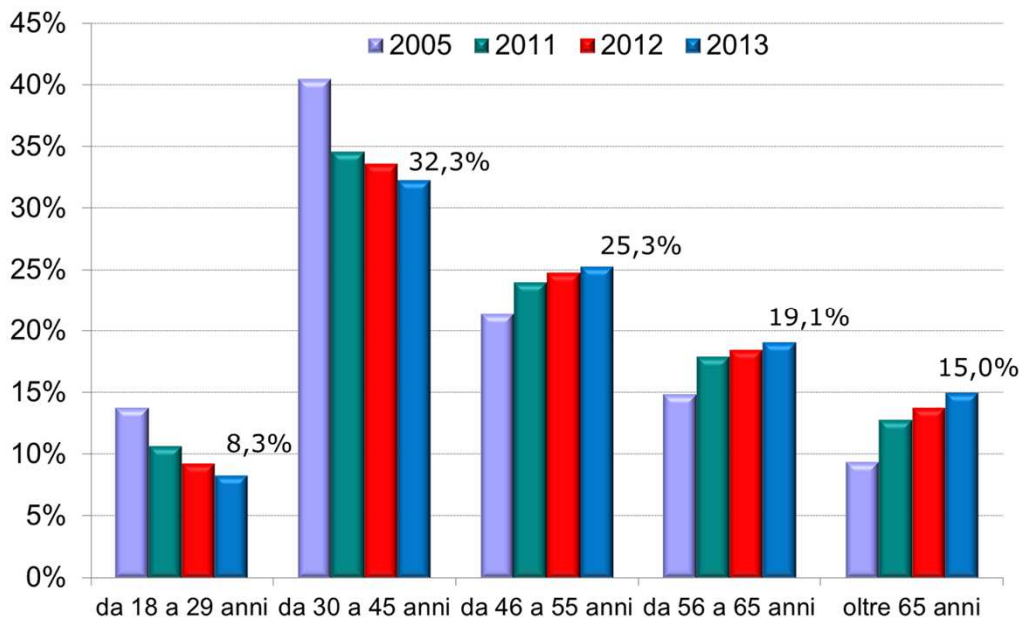
	2012	%	2013	%	var.%
Società ed Enti diversi	85.127	6,1	70.461	5,4	-17,2
Noleggio a lungo (Top)	87.183	6,2	78.110	6,0	-10,4
Noleggio a lungo (Captive)	55.751	4,0	54.279	4,2	-2,6
Noleggio a lungo (Altre)	835	0,1	980	0,1	17,4
<i>Totale noleggio a lungo termine</i>	<i>143.769</i>	<i>10,2</i>	<i>133.369</i>	<i>10,2</i>	<i>-7,2</i>
Noleggio a breve (Top)	84.490	6,0	76.246	5,8	-9,8
Noleggi a breve (Altre)	4.990	0,4	6.535	0,5	31,0
<i>Totale noleggio a breve termine</i>	<i>89.480</i>	<i>6,4</i>	<i>82.781</i>	<i>6,4</i>	<i>-7,5</i>
Autoimmatricolazioni *	186.593	13,3	184.884	14,2	-0,9
Totale persone giuridiche	504.969	36,0	471.495	36,2	-6,6
Totale persone fisiche	897.880	64,0	831.887	63,8	-7,3
Totale mercato	1.402.849	100,0	1.303.382	100,0	-7,1

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

Il risultato del noleggio è frutto di una flessione in linea tra il breve ed il lungo termine.

In particolare, chi ha contribuito alla riduzione del noleggio a lungo termine sono state le principali società che praticano noleggio sul mercato (-10,4%), a fronte di un calo più ridimensionato di quelle di diretta emanazione delle Case automobilistiche (-2,6%).

## Le immatricolazioni per fascia di età (quote %)



Elaborazioni su totale immatricolazioni a privati

15

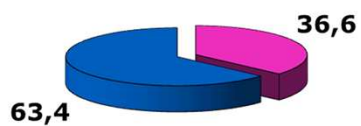


La crisi economica si riflette sulle fasce di età, crescono infatti le fasce più mature over 45 in ragione di una più stabile posizione finanziaria e lavorativa, mentre i giovani (18-29 anni) ed i giovani maturi (30-45 anni) calano significativamente a conferma delle maggiori difficoltà nell'affrontare i costi di un'auto e l'accesso al credito.

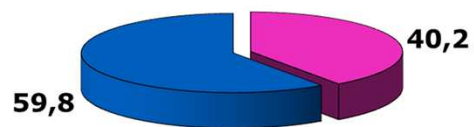


## Le immatricolazioni per sesso acquirente (quote %)

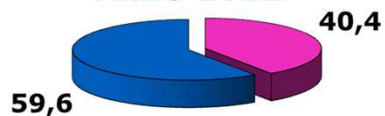
Anno 2005



Anno 2013



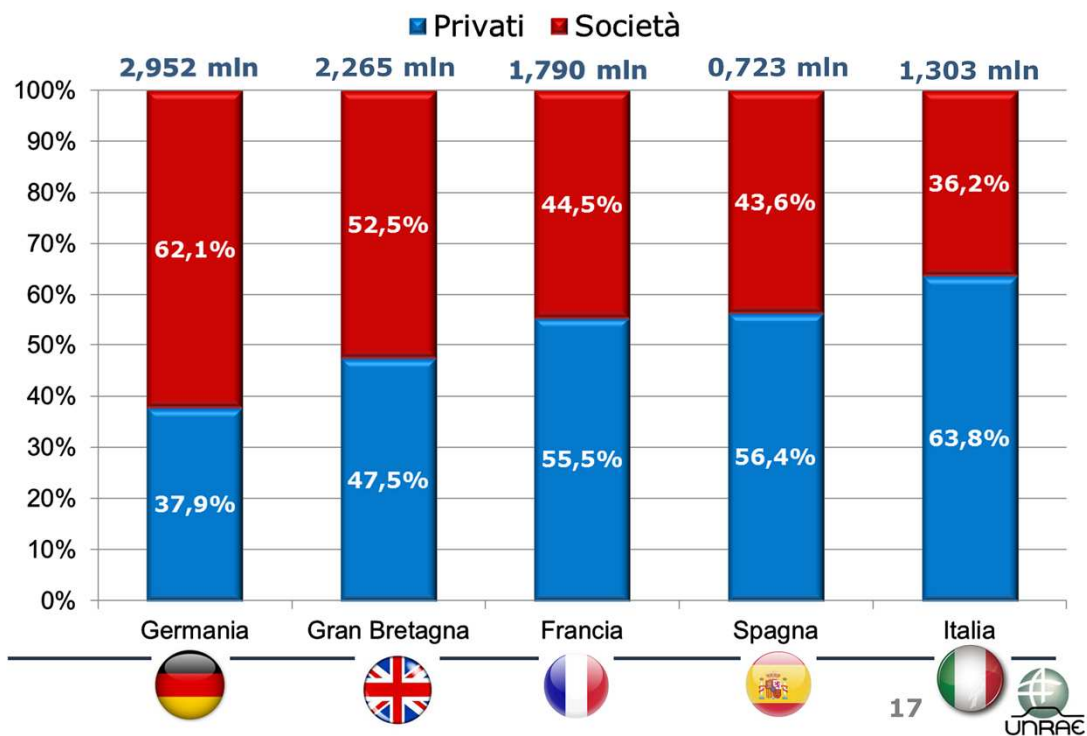
Anno 2012



■ DONNE ■ UOMINI



## Auto aziendali nei 5 Major Markets – anno 2013



La quota delle Auto Aziendali in Italia è molto più bassa delle rispettive quote negli altri 4 Major Markets europei, questo come risultato delle politiche fiscali molto diverse rispetto agli altri Paesi.

## Trattamento fiscale auto aziendali

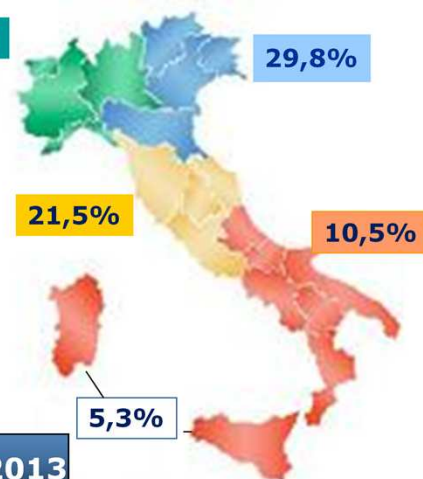
Paesi	Deducibilità	Quota Ammortizzabile	Costo Ammortizzabile	Detraibilità IVA
<b>Italia</b>	<b>18.076</b>	<b>20%</b>	<b>3.600</b>	<b>40%</b>
Francia	18.300	100%	18.300	100%
Germania	illimitata	100%	illimitato	100% *
Gran Bretagna	18.200	100%	18.200	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitato	100%

\* 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.

## Aree geografiche

2013  
quota %



	2010	2011	2012	2013
nord-ovest	615.115	572.943	464.303	429.456
nord-est	376.035	344.729	418.753	388.704
centro	566.158	523.014	291.865	279.619
sud	263.400	198.064	149.543	137.295
isole	140.851	110.229	78.385	68.308
Totale	1.961.559	1.748.979	1.402.849	1.303.382

Le immatricolazioni per aree geografiche riflettono anche nel 2013 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 stabilizzata la migrazione di immatricolazioni noleggiate dal Centro prevalentemente verso l'area del Nord Est, con importante perdita di gettito IPT nelle province maggiormente interessate (in particolare Roma).

## Regioni

---

n.	Top 5 Regioni	var.% 13/12	n.	Bottom 5 Regioni	var.% 13/12
1	TOSCANA	12,3	16	CAMPANIA	-11,1
2	PIEMONTE	9,2	17	TRENTINO ALTO ADIGE	-11,8
3	EMILIA ROMAGNA	-1,1	18	SICILIA	-14,0
4	BASILICATA	-3,4	19	LAZIO	-15,9
5	PUGLIA	-4,0	20	VALLE D'AOSTA	-77,5

## Province

---

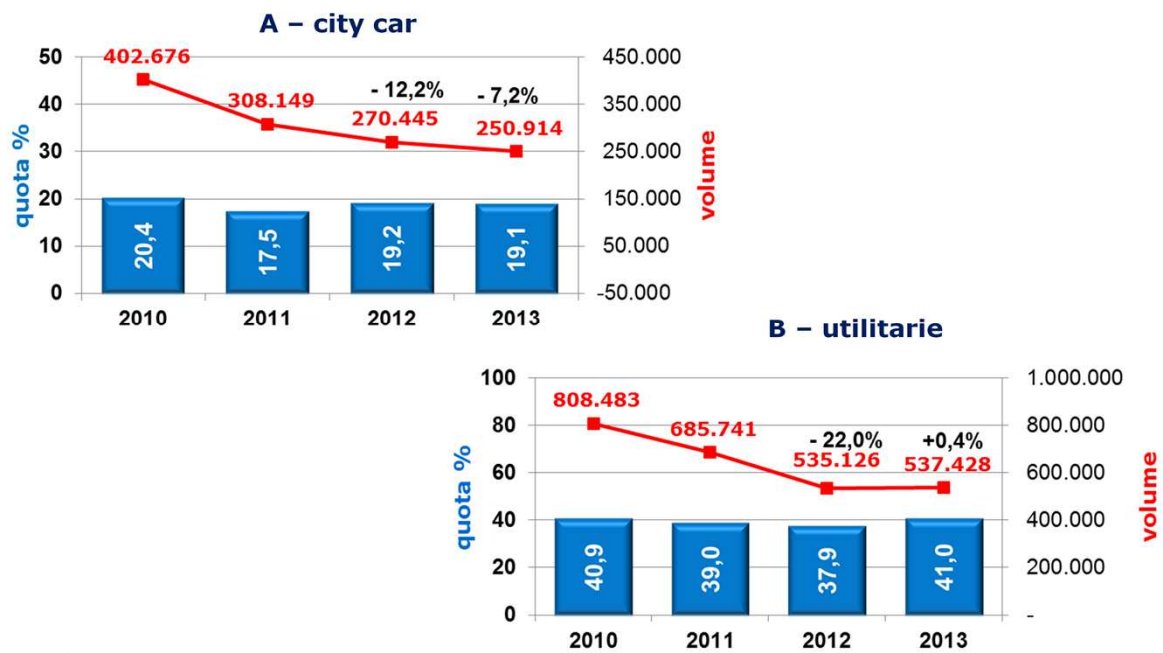
n.	Top 5 Province	var. % 13/12	n.	Bottom 5 Province	var. % 13/12
1	FIRENZE	53,7	106	SONDRIO	-19,1
2	TORINO	18,2	107	TRAPANI	-21,1
3	REGGIO EMILIA	17,1	108	TERNI	-21,2
4	BOLZANO	13,7	109	TRENTO	-38,1
5	MATERA	6,1	110	AOSTA	-77,5

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



Area geografica	2005		2013	
	donne	uomini	donne	uomini
Nord Ovest	35,9	64,1	38,5	61,5
Nord Est	38,1	61,9	41,3	58,7
Centro	38,7	61,3	42,3	57,7
Sud	33,7	66,3	38,0	62,0
Isole	35,2	64,8	41,5	58,5
<b>Totale</b>	<b>36,6</b>	<b>63,4</b>	<b>40,2</b>	<b>59,8</b>

## Segmenti



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

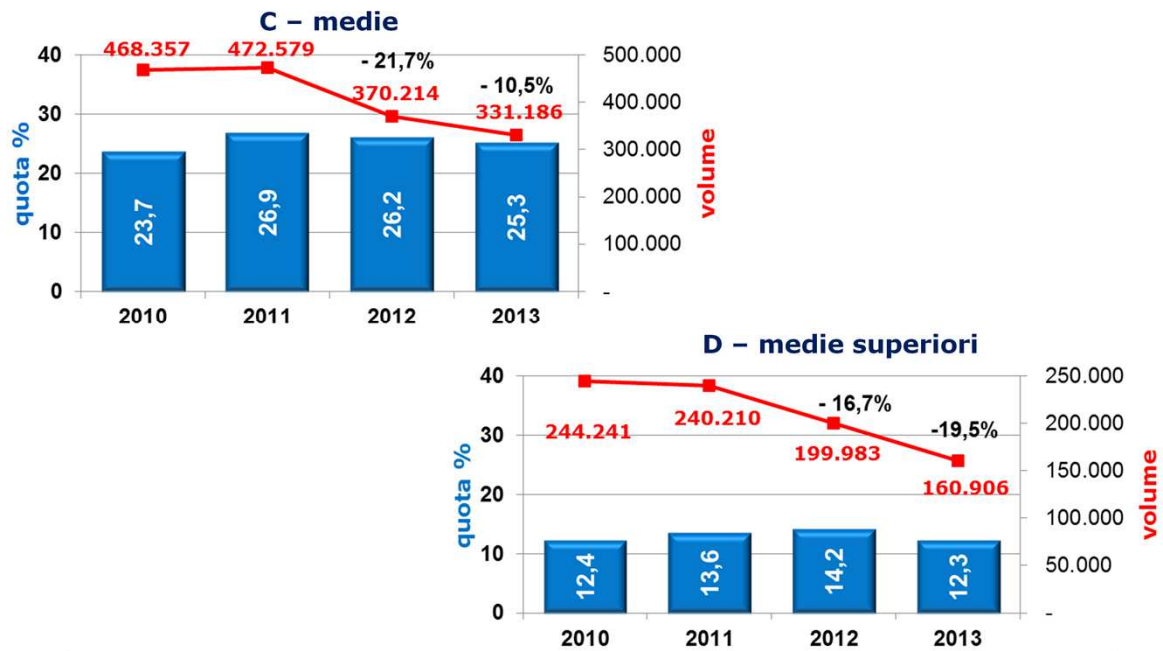
23



Si assiste nel mercato ad un progressivo downsizing di carrozzerie e motorizzazioni. I segmenti delle urban car (A+B) ritornano ad una rappresentatività del 60%, con una crescita anche in volumi del segmento B (+0,4%).



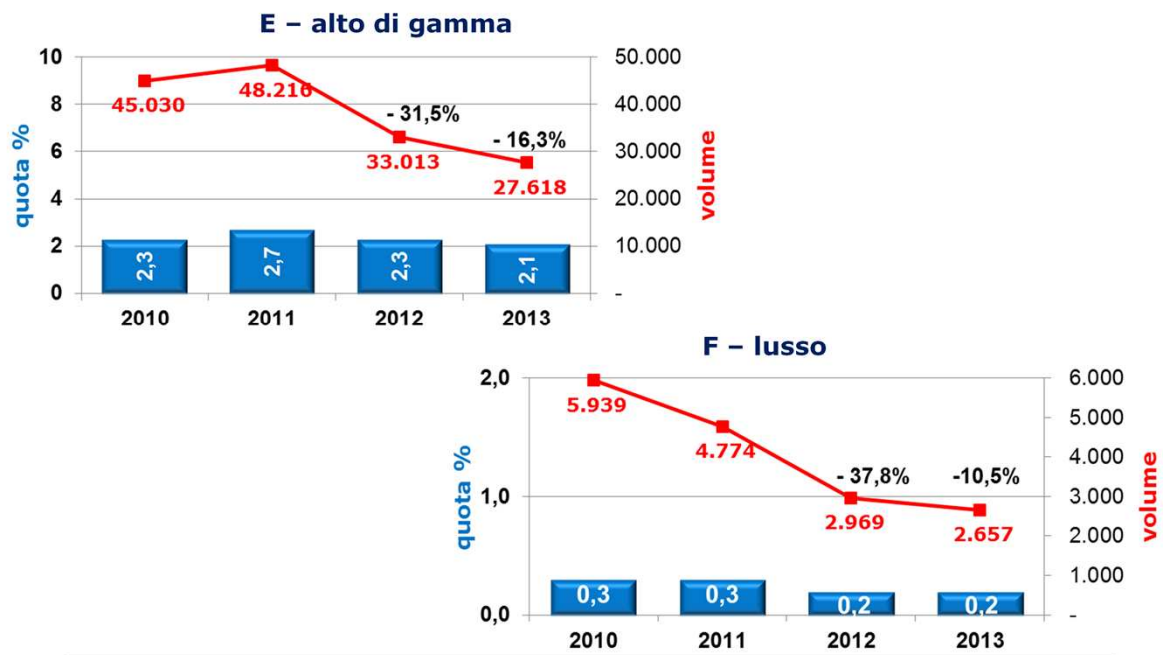
## Segmenti



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

Il downsizing progressivo si riflette, quindi, negli altri segmenti anche come effetto migrazione verso quelli inferiori per effetto del lancio dei nuovi modelli.

## Segmenti

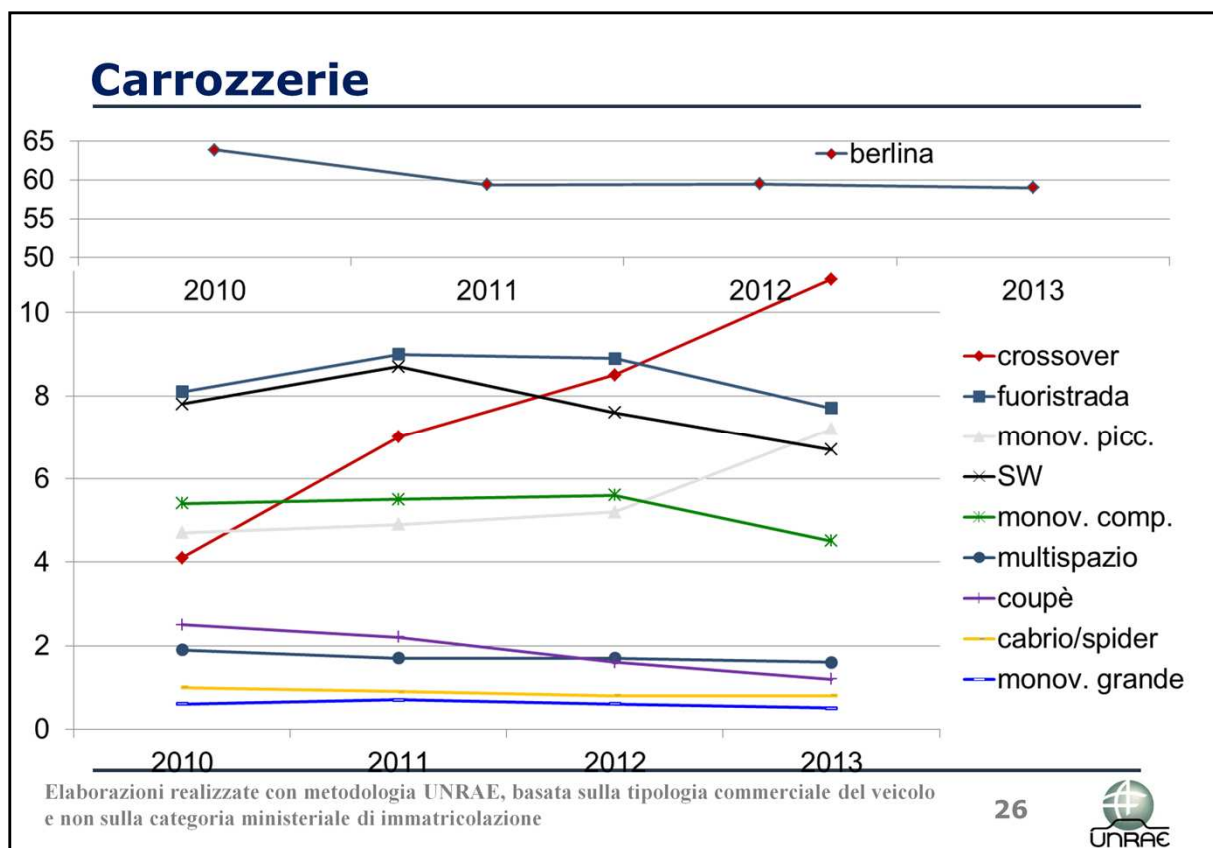


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

25



Anche nel 2013 è proseguito il forte calo delle vetture dei segmenti E ed F a causa della penalizzante fiscalità.



Il peso delle tipologie di carrozzeria nel mercato vede le berline attestarsi poco sotto il 60% di rappresentatività.

Continua la crescita dei Crossover ormai giunti al 10,8% di quota e che sembrano in grado di attrarre un'utenza più tipica del segmento fuoristrada, che perde qualche punto di quota come le Station Wagon.

In crescita anche i Monovolume Piccoli.

## Carrozzerie

	2010	2011	2012	2013
Berlina	1.261.062	1.044.952	840.513	773.828
Crossover	80.779	122.489	119.609	141.442
Fuoristrada	160.697	159.238	126.003	100.774
Monovolume piccolo	93.263	85.872	73.530	94.567
Station wagon	154.169	152.349	107.353	88.573
Monovolumen compatto	106.161	97.372	78.684	59.290
Multispazio	38.072	30.530	23.583	20.668
Coupè	49.233	39.681	22.250	15.387
Cabrio e Spider	20.220	15.717	11.541	10.146
Monovolume grande	11.070	11.469	8.684	6.034
<b>Totale</b>	<b>1.974.726</b>	<b>1.759.669</b>	<b>1.411.750</b>	<b>1.310.709</b>

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

## Andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> (Media ponderata nuove immatricolazioni - g/km)



Per l'effetto downsizing precedentemente citato, che vediamo riflesso nella brusca riduzione del livello di emissioni medie tra 2012 e 2013 (- 5,4 p.p.), il mercato italiano sembra disporre del passo giusto per cogliere l'obiettivo emissioni 2015.

## Consumi carburante (000/tonn)

Alimentazione	2008	Gen.-nov. 2012	Gen.-nov. 2013	var.% '13/'12
Benzina	11.044	7.711	7.318	-5,1
Diesel	26.035	21.134	20.470	-3,1

## Percorrenza media Autovetture (Km/anno)

Alimentazione	2008	2012	var.%
Benzina	10.000	7.900	-21,0
Diesel	20.000	15.700	-21,5

Fonte: Consumi – Ministero dello Sviluppo Economico  
Percorrenze - ACI

29



Gli alti costi di gestione delle vetture (carburanti, assicurazioni, pedaggi autostradali, ecc.) hanno determinato una drastica e progressiva riduzione delle percorrenze medie e dei consumi di carburante.

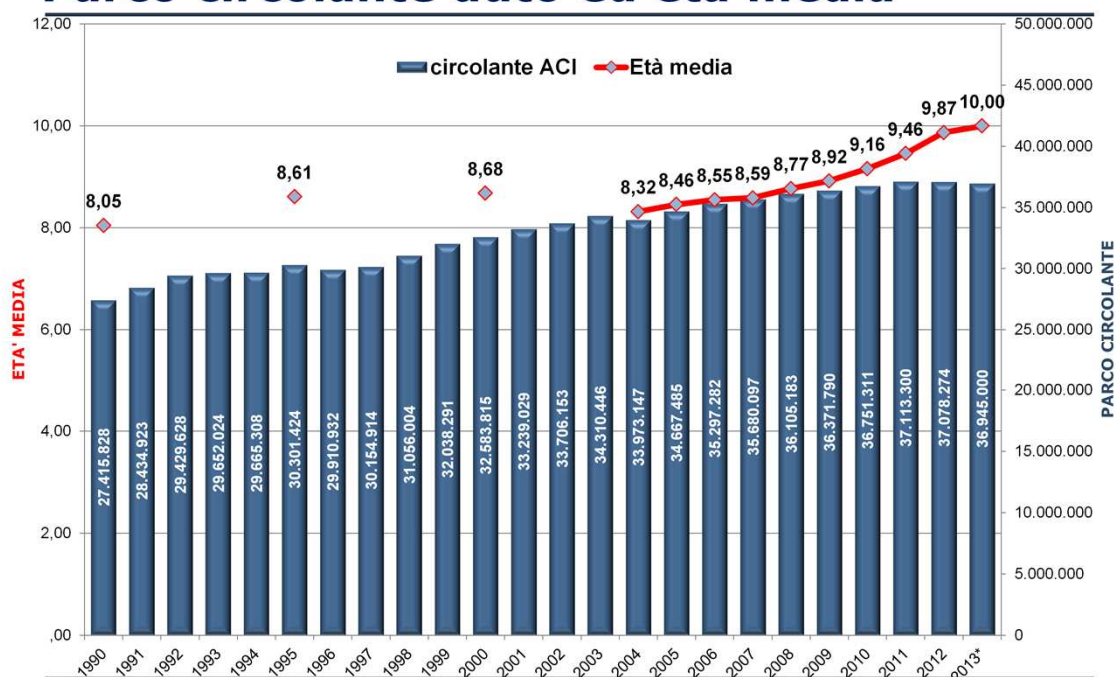
## **Cilindrata e potenza media mercato auto** **(Media ponderata nuove immatricolazioni)**

Segmento *	cilindrata media (cc)			potenza media (kW)		
	2000	2005	2013	2000	2005	2013
A	986	1.113	1.117	37	45	53
B	1.314	1.309	1.323	50	54	62
C	1.709	1.759	1.634	72	82	87
D	2.047	2.136	2.035	90	104	114
E e Superiori	2.708	2.985	2.709	133	162	176
<b>Totale</b>	<b>1.535</b>	<b>1.587</b>	<b>1.482</b>	<b>63</b>	<b>72</b>	<b>76</b>

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

Il citato downsizing si riscontra ovviamente anche nelle motorizzazioni e appare facilitato dal contemporaneo miglioramento delle efficienze nella erogazione delle potenze medie (che sono aumentate), dei consumi e delle emissioni.

## Parco circolante auto ed età media



\* stima

31

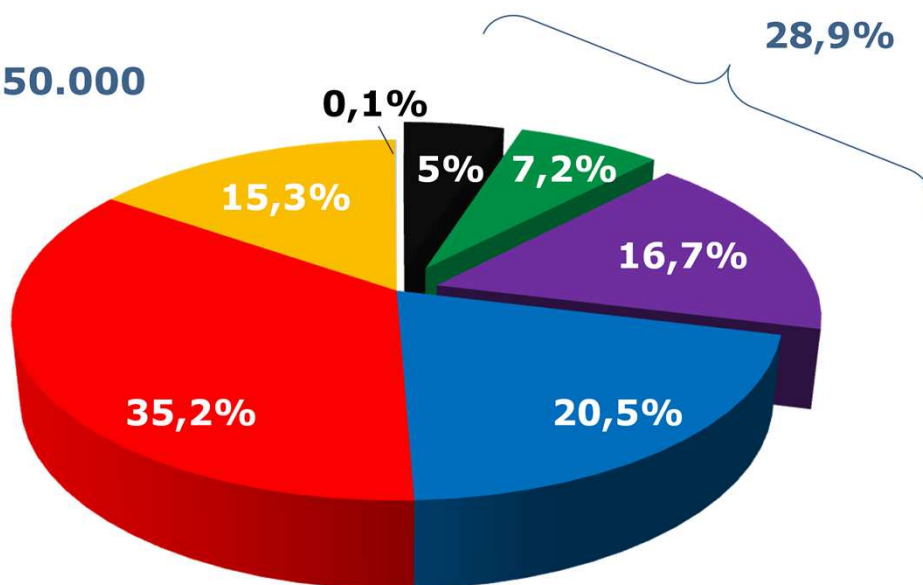


Il parco circolante italiano mostra un effetto demotorizzazione ormai conclamato (livello di alienazioni superiore al livello di immatricolazioni ed import), ma sta progressivamente invecchiando per il persistere di un parco anziano di volume importante, a fronte di una riduzione di immatricolato nuovo del 48% negli ultimi 6 anni. La conseguenza è che l'età media ha raggiunto circa i 10 anni.



## Parco circolante autovetture al 30/09/2013\*

Totale: 35.250.000



■ Euro 0 ■ Euro 1 ■ Euro 2 ■ Euro 3 ■ Euro 4 ■ Euro 5 ■ Euro 6

\* Stima

32



Oltre 10 milioni di vetture nel parco circolante hanno ancora livelli di emissione inferiori all'Euro 3.

## Il mercato dell'usato

	2012	2013*	var. %
Totale passaggi di proprietà (incluse minivolture)	4.137.017	4.100.000	-0,9
Minivolture	1.691.822	1.680.000	-0,7
Trasferimenti di proprietà (al netto minivolture)	2.445.195	2.420.000	-1,0
<b>Età media trasferimenti (al netto minivolture)</b>	<b>7,8 anni</b>	<b>8,1 anni</b>	

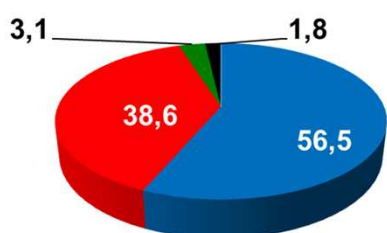
\* stime

Il volume dei trasferimenti di proprietà (al netto delle minivolture) mostra che la ricerca di mobilità a prezzi più contenuti è ancora una componente rilevante del nostro mercato.

Ciò è dimostrato dal fatto che il mercato dell'usato è riuscito a mantenersi sostanzialmente in linea con i volumi dell'anno precedente, diversamente da quanto sperimentato dal mercato del nuovo.

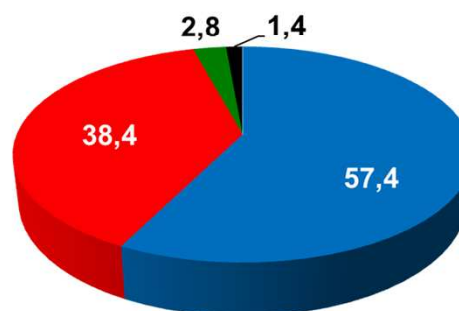
## Il mercato dell'usato per contraente

Anno 2012



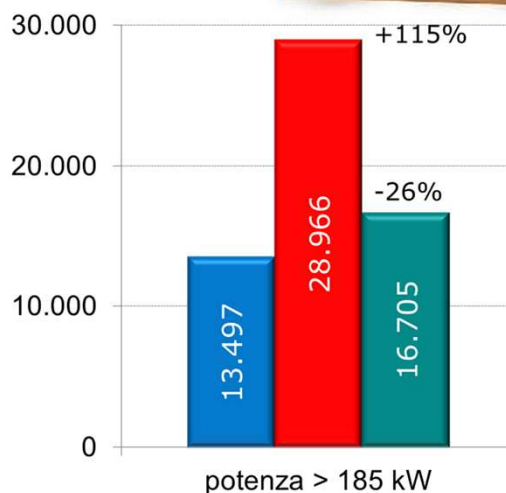
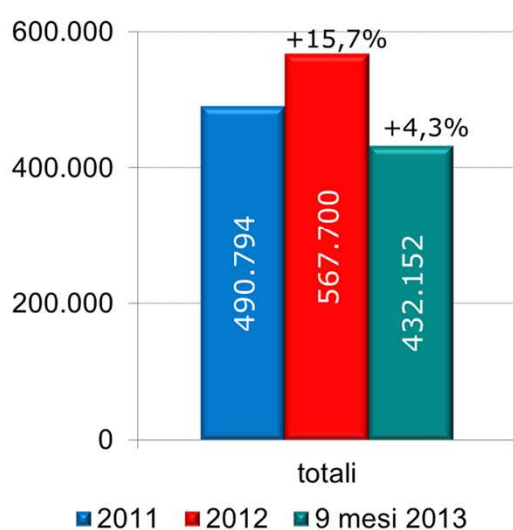
■ da privato a privato ■ da società a privato  
■ da società a società ■ altri

Anno 2013\*



\* dati provvisori

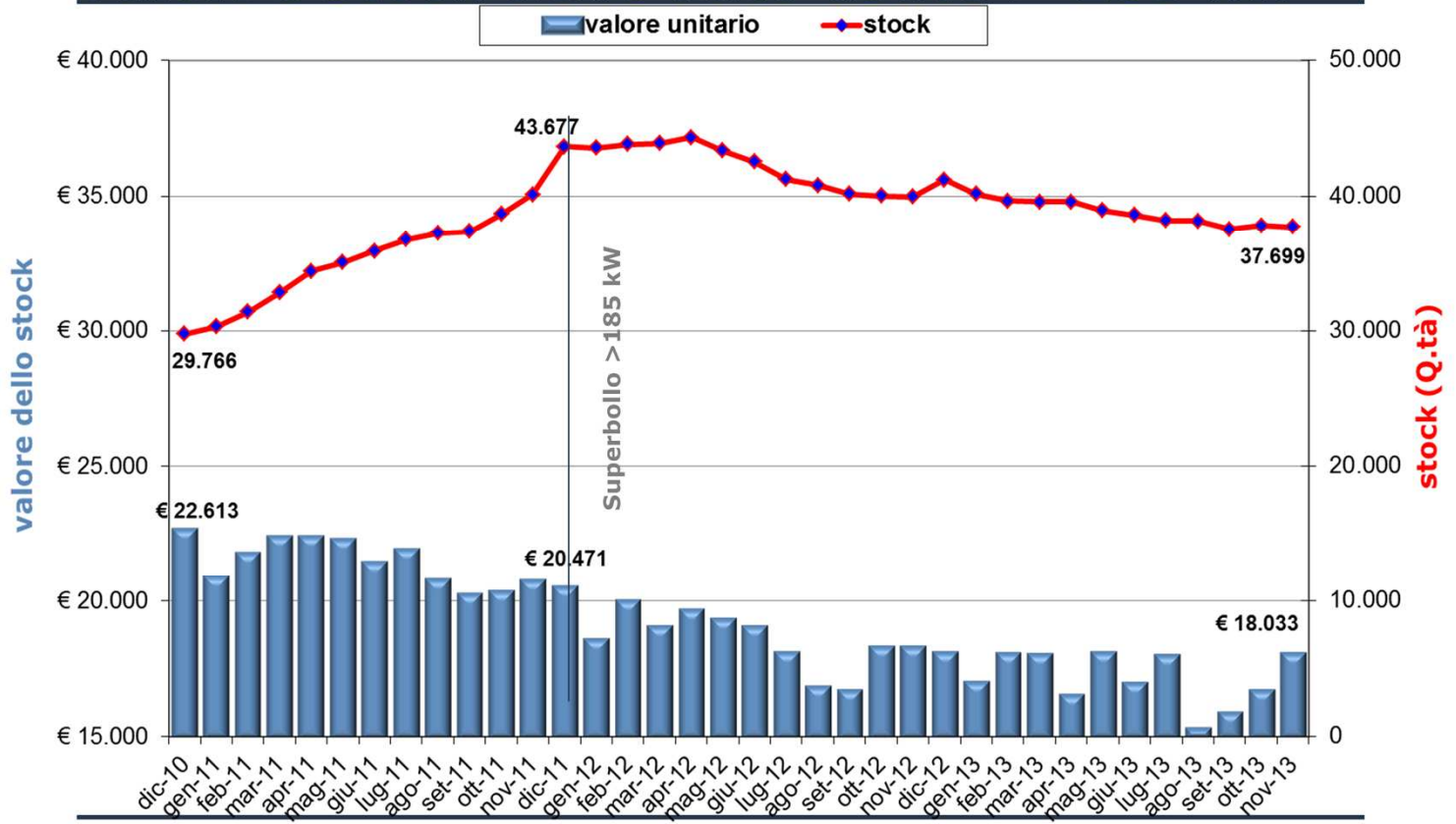
## Esportazioni di autovetture



parco circolante a dic.'11: 217.000  
> 185 kW a dic.'13: 187.000

Il dato relativo alle esportazioni conferma il volume importante di alienazioni, ancora in crescita, anno su anno. Un contributo non trascurabile è stato fornito dal Superbollo, che ha determinato un'impennata nell'export di vetture sopra i 185 kW nel 2012 (+115%) e che continua nel 2013 (+24% vs il 2011).

## Valori e stock delle auto usate > 185 kW



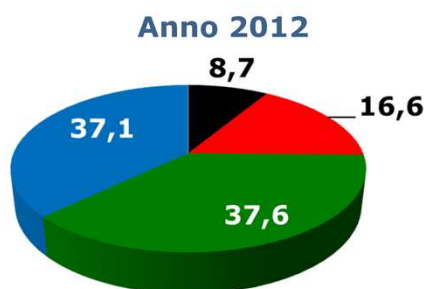
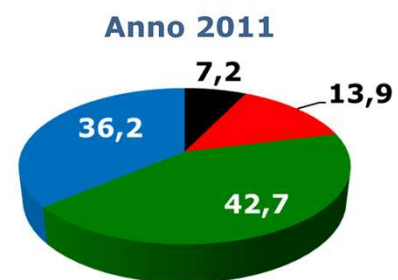
36



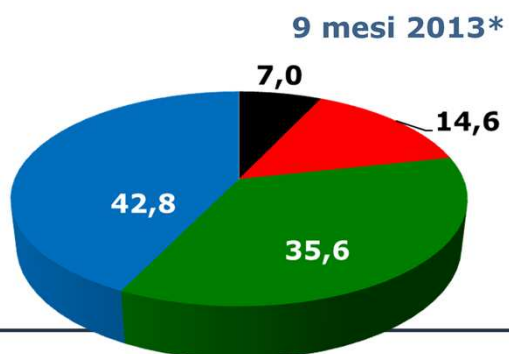
L'entrata in vigore del Superbollo ha determinato un aumento delle giacenze presso i Concessionari, in parte snellite dall'aumento dell'export.

Contemporaneamente il valore degli stock si è progressivamente abbattuto a valori di poco superiori ai 18.000 €.

## Esportazioni di autovetture: anzianità

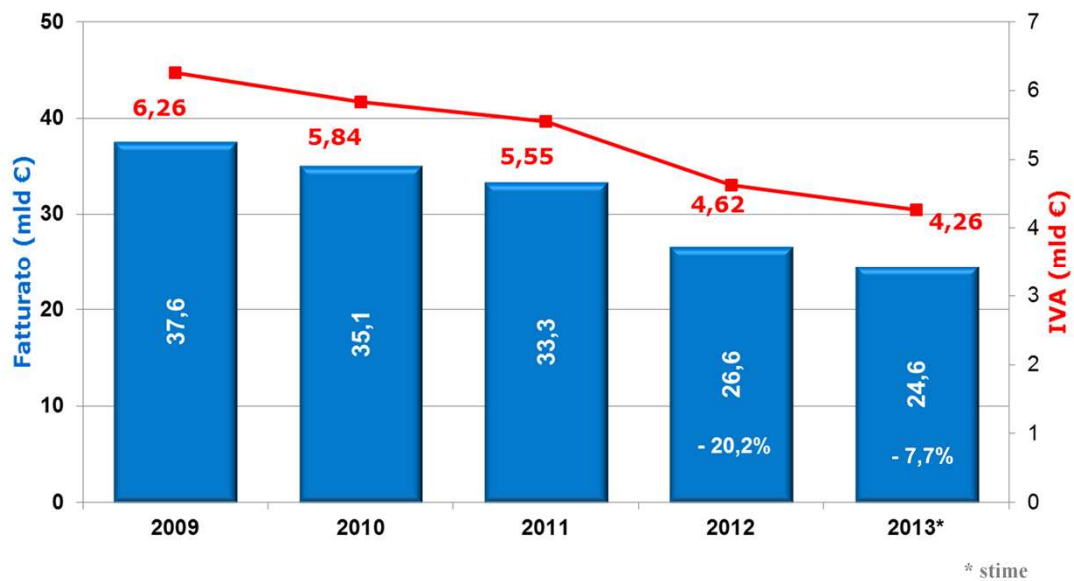


■ 0-1 anno    ■ 2-5 anni  
■ 6-10 anni    ■ oltre 10 anni



\* dati provvisori

## Trend fatturato del settore auto e gettito IVA



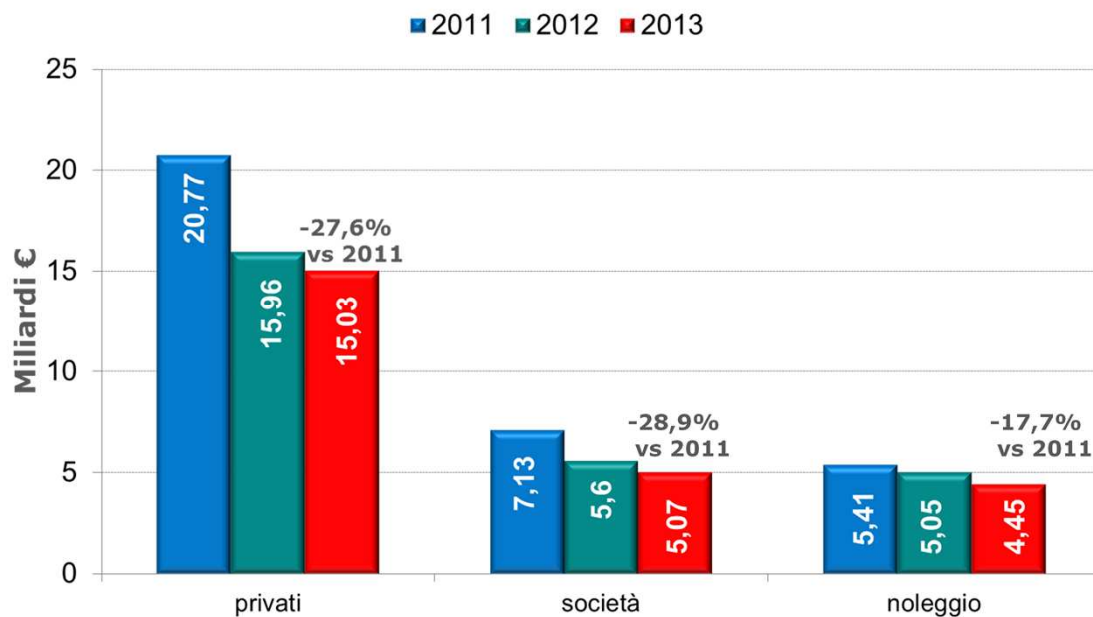
Calcolato su prezzo reale a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional)

38



Negli ultimi 4 anni si sono persi 13 miliardi di fatturato e 2 miliardi di gettito IVA. Nel 2013 Il fatturato è calato sostanzialmente in linea con il calo del mercato, questo vuol dire che il prezzo medio ponderato non si è sostanzialmente modificato.

## Giro d'affari per canale di vendita



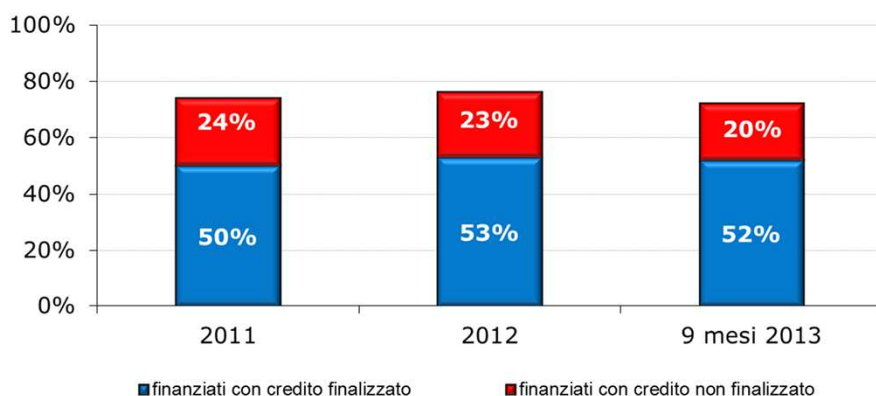
Calcolato su prezzo reale a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional)



## Credito al consumo – flussi finanziati (9 mesi 2013)

	miliardi di €	quota %	var.% su 9 mesi 2012
Prestiti personali	11.80	34,5	- 10,3%
Finanziamenti finalizzati per Autoveicoli e motocicli	7.03	20,5	- 6,5%
<b>di cui auto nuove</b>	<b>4.36</b>	<b>12,8</b>	<b>- 6,9%</b>
Carte rateali/opzione	9.46	27,7	- 1,6%
Cessione del quinto	3.23	9,4	+ 2,4%
Altri prestiti finalizzati	2.67	7,8	- 4,0%
<b>Totale</b>	<b>34.19</b>	<b>100,0</b>	<b>- 5,6%</b>

## Acquisti di auto a privati sostenuti dal credito al consumo (incidenza numero di contratti di finanziamento sulle imm.ni)



Per il 2013 si stima che:

- rimanga sostanzialmente stabile (52%) la quota del totale immatricolazioni finanziata con prestiti finalizzati erogati presso i concessionari
- si riduca (20%) quella finanziata con prestiti non finalizzati erogati direttamente al cliente finale.

Fonte: Assofin, MOL, UNRAE

41



Resta stabile la copertura dei finanziamenti finalizzati sulle immatricolazioni, segno che il credito al consumo sul punto vendita continua a sostenere il mercato auto. Per quanto riguarda il non finalizzato (prestito personale), stante il pesante calo delle erogazioni, i sondaggi mostrano come i consumatori abbiano utilizzato meno che in passato tale forma tecnica di finanziamento per l'acquisto dell'auto.

## Previsioni 2014 - indicatori congiunturali

	2012	2013	2014
PIL	-2,6	-1,8	0,8
Consumi delle famiglie	-4,2	-2,3	0,0
Prezzi al consumo	3,0	1,4	1,8
Tasso di disoccupazione	10,7	12,1	12,3

Fonte: Previsioni Prometeia ottobre 2013

Nel 2014 la ripresa procederà ad un ritmo inferiore all'1%. I consumi potrebbero restare stagnanti, dopo i forti cali degli anni precedenti.

L'occupazione, in assenza di interventi mirati, continuerà a diminuire, soprattutto nella fascia giovanile.

## Scenario automobilistico 2014

### Fattori negativi

- Persistente pressione fiscale su famiglie ed imprese
- Restano alti i costi dei carburanti, delle assicurazioni e di gestione dell'auto
- Persiste il credit crunch per famiglie ed imprese che ne riduce la capacità di investimento e la capacità finanziaria
- Resta basso il livello di acquisizione contratti con un portafoglio in linea con un mese di vendita

### Fattori positivi

- Possibili interventi di razionalizzazione della fiscalità dell'auto attraverso l'attività della Consulta Automotive
- Miglioramento e rilancio della legge sugli incentivi 2014 (auto a basse emissioni complessive)
- Possibile cancellazione del superbollo
- Sviluppo del Noleggio Lungo Termine nell'area privati, specialmente al sud per contrastare gli alti costi di assicurazione
- Politiche commerciali delle Case particolarmente attraenti (le migliori condizioni di sempre)
- Aumento dell'anzianità del parco ed esigenze di rinnovo
- Maggiore diffusione di auto a basso impatto ambientale

## **Previsioni 2014: mercato autovetture**

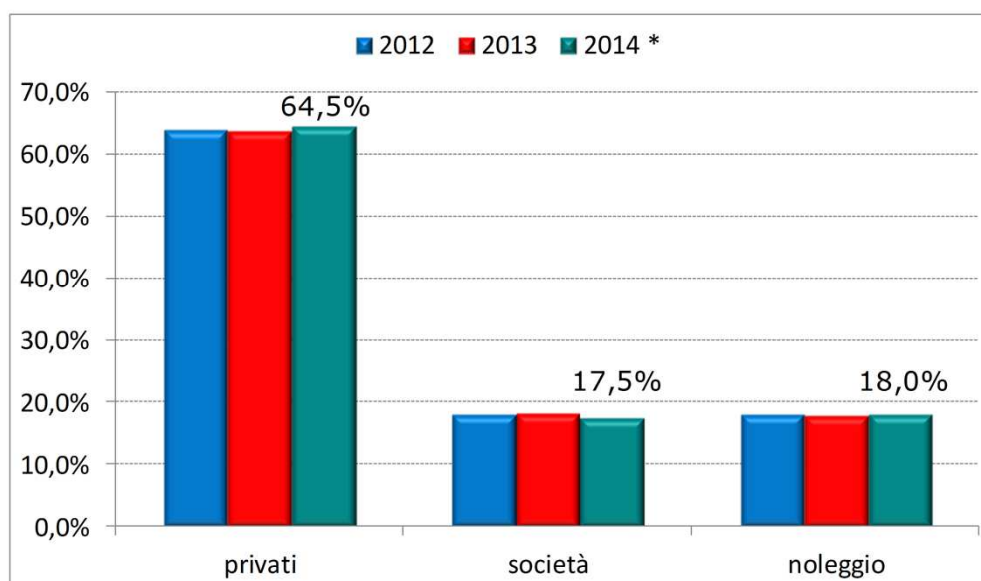
---

# **1.335.000**

## **+2,4%**

Nel 2014, pur con un lieve miglioramento di alcuni indicatori economici ma in assenza di interventi incisivi avremo un'inversione di tendenza puramente tecnica e non una vera ripresa, che esprimerà una crescita limitata al 2,4% su base annua.

## Previsioni 2014: Canali di vendita (quote %)



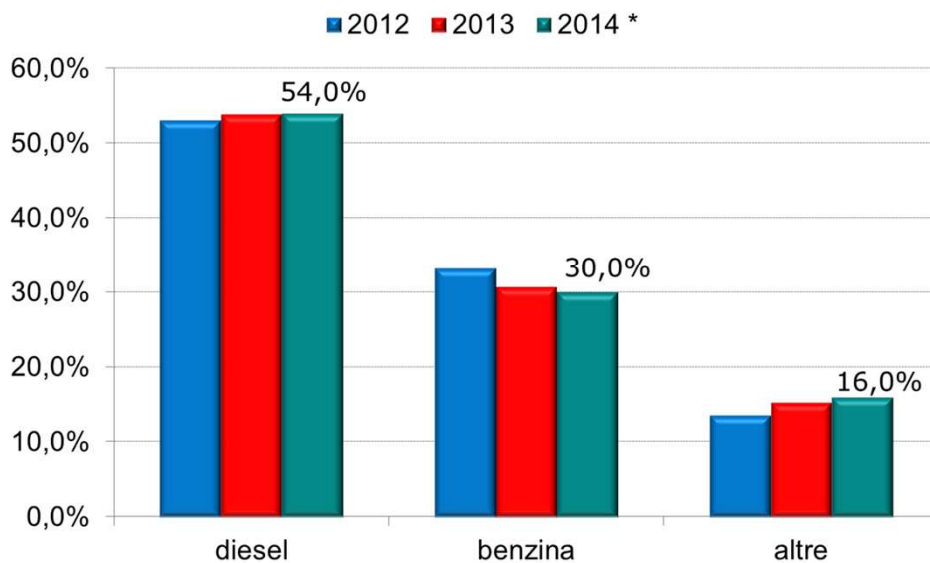
\* stima Osservatorio Centro Studi UNRAE «Previsioni & Mercato» – ottobre 2013

45



Nel 2014 non ci si aspetta una variazione sostanziale del mix canali di vendita.

## Previsioni 2014: Alimentazioni (quote %)



\* stima Osservatorio Centro Studi UNRAE «Previsioni & Mercato» – ottobre 2013

46

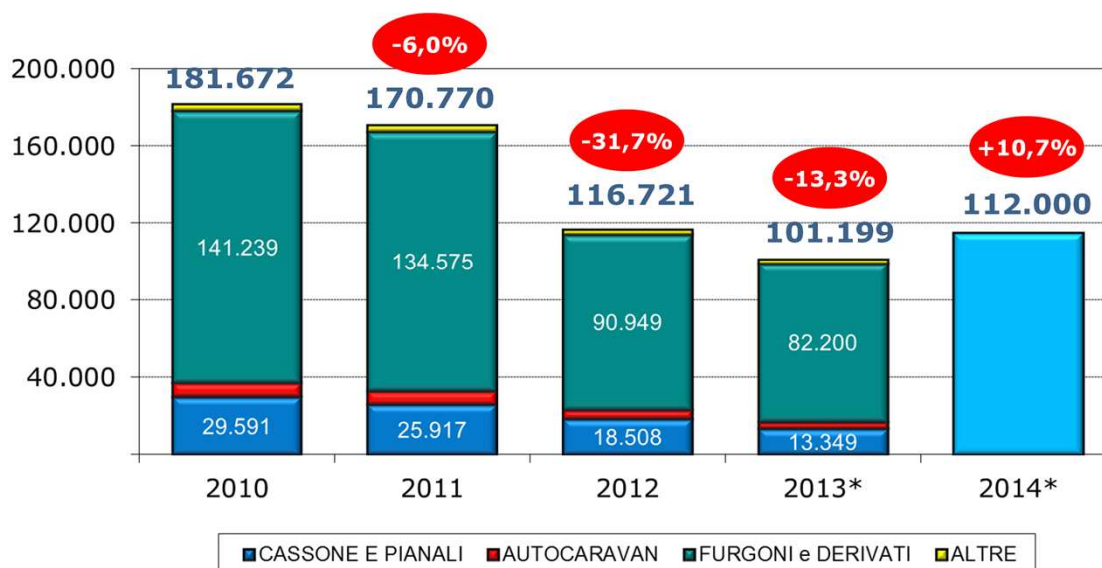


Le vetture a benzina dovrebbero continuare a cedere alcuni decimi di punto anche il prossimo anno, fermandosi intorno al 30% di quota.

Quanto perso dalla benzina andrà a vantaggio delle alimentazioni a basso impatto ambientale, che dovrebbero raggiungere il 16% del totale, di cui 1,5 p.p. rappresentati da ibrido ed elettrico.

Il diesel, infine, in lento recupero dalla seconda metà del 2013, potrebbe ottenere qualche decimo di punto percentuale in più.

## Il mercato dei veicoli commerciali (autocarri con ptt fino a 3,5t)



\* stime

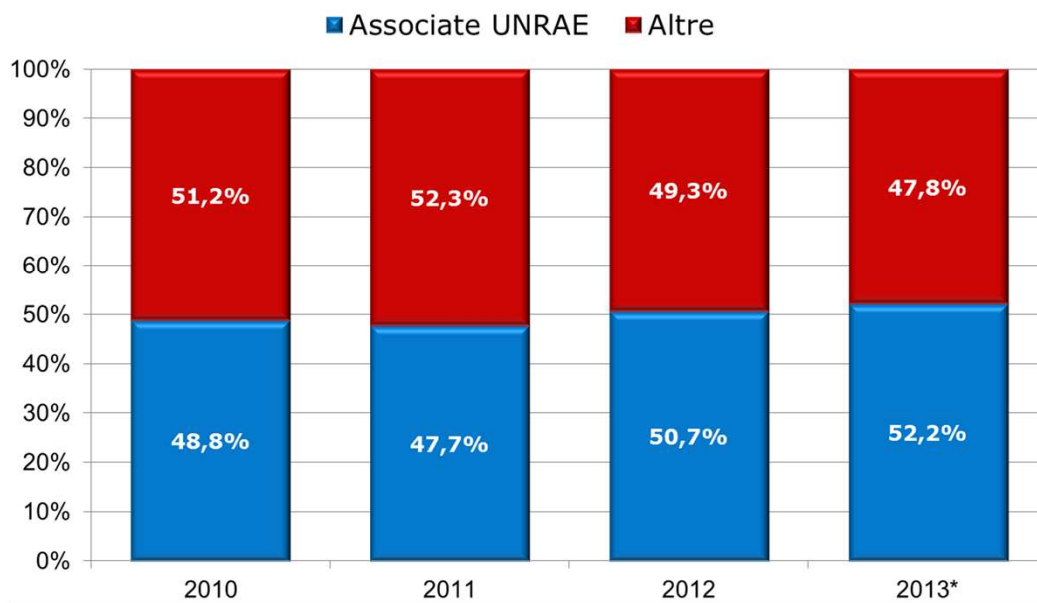
47



Dobbiamo sperare che con il 2013 si sia toccato davvero il fondo per questo settore, particolarmente penalizzato dalla crisi economica generale e dalle difficoltà di investimento delle aziende. Per il 2014 è prevedibile un segno positivo intorno al 10-15%, che tuttavia non rappresenta una ripresa strutturale, ma il leggero recupero legato alle ormai improrogabili esigenze di alcune aziende di rinnovo del proprio parco veicoli, posticipato troppo negli ultimi anni, nonché a misure locali di regolamentazione all'accesso alle ZTL.



## Quote nel mercato dei veicoli commerciali (autocarri con ptt fino a 3,5t)



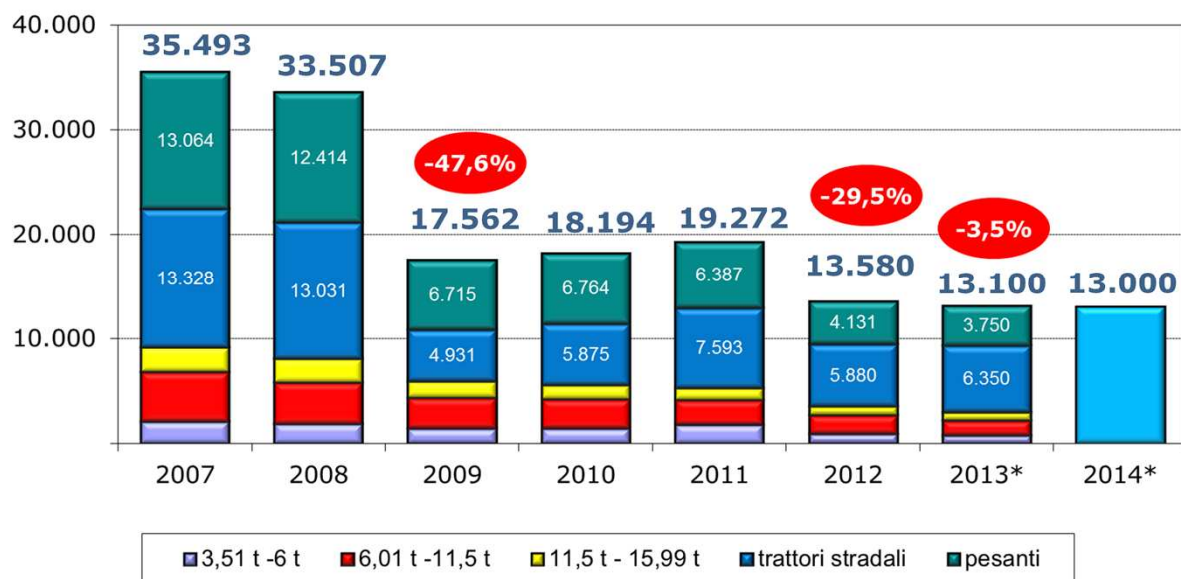
\* dati provvisori

48



Le Case associate all'UNRAE negli ultimi due anni sono riuscite a superare la soglia del 50% di quota.

## Il mercato dei veicoli industriali



\* stime

49

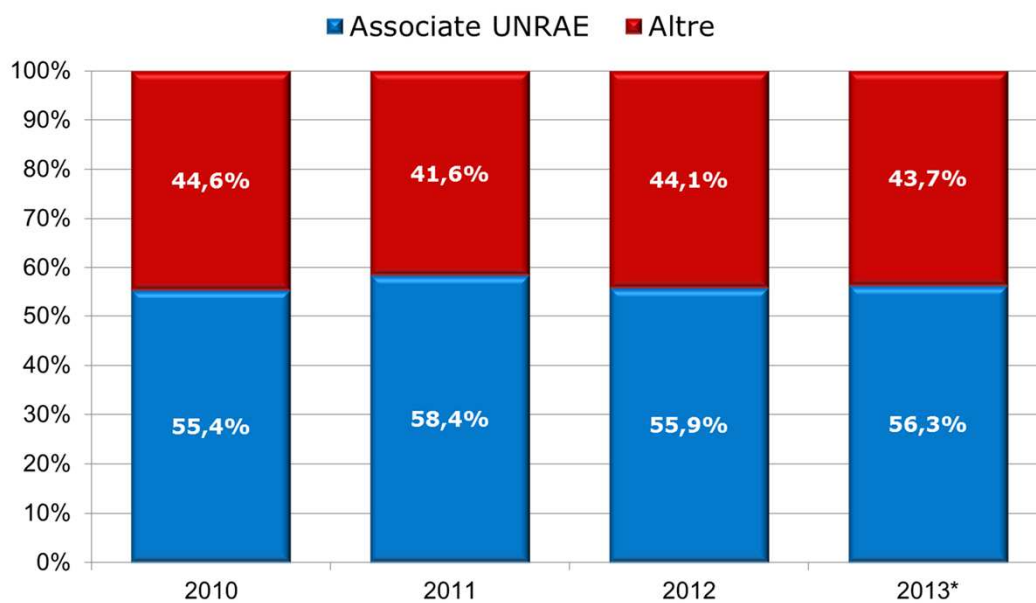


Nel 2013 il mercato dei veicoli industriali (con ptt >3,5t) ha registrato un'ulteriore caduta del 3,5% rispetto al 2012, a sua volta segnato da una drastica riduzione. Tale flessione è stata attenuata da un incremento di vendite dell'ultimo mese dovuto alla scadenza dei termini per l'immatricolazione di Euro V.

Nello scenario 2013 va segnalato l'andamento in crescita dei trattori stradali.

Per il prossimo anno si prevede un mercato stabile, con circa 13.000 immatricolazioni complessive.

## Quote nel mercato dei veicoli industriali



\* dati provvisori

50



Si consolida la rappresentatività delle Aziende associate all'UNRAE sul mercato dei veicoli industriali.

## Il mercato degli autobus



\* stime

51



L'incremento del 2013 è dovuto all'aumento delle immatricolazioni degli autobus finanziati, dovuto alla chiusura di alcune gare di volume (in particolare Roma), rispetto alla netta flessione degli autobus da turismo.

Il 2014 dovrebbe far registrare una stabilità complessiva, non essendo previste gare aggiuntive di particolare valore né miglioramenti significativi nel settore del noleggio.

## UNRAE: le dimensioni del business

UNRAE è l'Associazione tra tutte le Case Automobilistiche Estere che hanno in Italia una propria filiale diretta o un importatore.

Istituita nel 1950, oggi comprende le Aziende che distribuiscono, vendono e forniscono assistenza per vetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli industriali, autobus, caravan ed autocaravan. UNRAE rappresenta:

- ✓ 46 Associate, 61 Marchi
- ✓ 42 Mld € fatturato Associate
- ✓ 70% Quota Mercato Auto
- ✓ 50% Quota altri settori
- ✓ ~ 3.000 Concessionarie e 8.500 Officine
- ✓ ~ 135.000 addetti
  - nelle filiali 9.000
  - nelle Concessionarie 91.000
  - nelle Officine 35.000



# **Autori e Metodologia**

---

## **Autori e collaboratori**

**Il presente documento è stato realizzato dal Centro Studi e Statistiche UNRAE:**

**Responsabile: Cristiana Petrucci**

**Collaboratori: Federica Lops e Marta Valentini**

## **Metodologia**

**Tutti i dati del mercato italiano derivano dalle banche dati UNRAE (alimentate con informazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ACI) e sono stati elaborati dal Centro Studi con la metodologia ministeriale (salvo diversa indicazione in nota).**

**Per tutte le altre informazioni si ringraziano le fonti indicate in nota.**

---