



## **RELAZIONE DEL PRESIDENTE ALL'ASSEMBLEA ANNUALE**

(27 giugno 2011 – Milano, Villa Necchi Campiglio)

Partiamo dal mercato delle **2 ruote a motore**.

Nel 2010 sono stati immatricolati 307.045 veicoli con una flessione del 24,2%. Il comparto dello scooter con 213.456 unità ha registrato un -27,7%; meno sensibile la discesa delle moto con 93.589 pezzi pari al -14,5%. Il comparto dei 50cc si ferma a 85.921 pezzi pari a -13,9%.

Complessivamente l'anno scorso il totale delle 2 ruote a motore (immatricolazioni + 50cc) si è fermato a 392.966 veicoli, pari al -22,1% rispetto all'anno precedente.

In totale il settore ha perso oltre 111.000 veicoli.

Solo 33.000 sono stati i veicoli che hanno usufruito di incentivi, poco più del 10% delle immatricolazioni mentre nel 2009 ben 263.000 sono state le vendite con incentivo, pari al 65% del totale veicoli immatricolati.

**Ciò ha comportato anche un mancato introito dell'erario, in termini di IVA e tasse di immatricolazione, stimabile in circa 100 milioni di euro.**

2010 negativo anche per il comparto dei quadricicli, che, con circa 7.000 veicoli venduti, ha fatto registrare perdite del 13% rispetto all'anno precedente: i primi 5 mesi del 2011 hanno confermato la sofferenza del mercato, con una flessione del -22% e punte del -34% nel mese di marzo.

Gli effetti perduranti della crisi economica, uniti alle polemiche allarmistiche alimentate dai media sulla sicurezza di questi veicoli e alla mancanza di incentivi statali (unica categoria a non averne mai beneficiato), stanno provocando una profonda sofferenza dell'intera filiera, che, soprattutto per quel che riguarda la componentistica e l'indotto, è rappresentata da aziende italiane.

Sostanzialmente stabile l'andamento dei caschi, con vendite pari a 1.980.687, +1,6% rispetto al 2010 grazie ad una leggera ripresa dell'export (+4%) mentre il mercato domestico langue (-1,8%).

Tornando alle 2 ruote, **Il primo semestre** di quest'anno si avvia a chiudere con circa **165.000 immatricolazioni (-16%)**. Il comparto **scooter con 108.000 unità segna un -18%** mentre le **moto con 57.000 pezzi** mostrano una flessione più contenuta **-9%**. Siamo comunque al di sotto delle previsioni di inizio anno.

In caduta anche i **ciclomotori: 39.000 vendite pari al -17%**.

Il consolidato del primo semestre, ciclomotori e veicoli immatricolati, dovrebbe portarci a un mercato pari a **204.000 unità, -16%** rispetto allo stesso periodo del 2010. Sarà molto difficile recuperare nella seconda parte dell'anno i volumi persi finora.

**Sia le 4 ruote che le 2 ruote stanno facendo a meno degli incentivi e calano intorno al 15%.**

**E' il mercato interno che sta risentendo in modo significativo al contrario dei mercati esteri!!**

**Quindi chiediamo a gran voce incentivi per il mercato interno! Dobbiamo sorreggere il nostro mercato!!**

Purtroppo permangono ancora elementi di rischio che frenano l'espansione della domanda e le manovre fiscali deprimono il potere d'acquisto delle famiglie.

I consumi in generale restano su livelli decisamente inferiori a quelli pre-crisi, ma in particolare i beni durevoli come i mezzi di trasporto sono ancora in contrazione. In un contesto di elevata incertezza gli acquirenti restano cauti, risentendo della contrazione del reddito disponibile reale e della debolezza delle condizioni nel mercato del lavoro.

Il mercato dell'usato in positivo è la controprova dell'interesse che permane nei confronti della moto.

Nonostante lo scenario con poche luci e molte ombre, restano tutte le opportunità di rinnovare il parco circolante dei veicoli (quasi 5 milioni su 9 sono ancora EURO zero ed EURO 1) valorizzando le nuove tecnologie. In particolare i veicoli ibridi ed elettrici, ad esempio, hanno la necessità di sostegni concreti e di infrastrutture adeguate, come raccomandato anche

dalla commissione europea, che auspica una strategia per promuovere i veicoli più puliti ed efficienti.

Allo stesso modo dovrebbero essere valutati i veicoli meglio equipaggiati sotto il profilo della sicurezza, dotati di sistemi di frenatura avanzati e di controllo di trazione.

Occorre mettere in condizione i potenziali clienti di scegliere i modelli più sicuri attraverso vantaggi di natura fiscale, mediante detrazioni o riduzioni delle imposte esistenti.

Invece dobbiamo osservare che ci sono ipotesi che vanno esattamente nel senso contrario, come la ventilata Imposta di Trascrizione provinciale (IPT) da estendere anche alle 2 ruote a motore oltre una certa soglia di potenza, non ancora identificata.

E' evidente che una nuova tassa andrebbe a penalizzare sia i veicoli nuovi sia i passaggi di proprietà.

Un altro fattore che rappresenta una forte barriera all'acquisto delle 2 ruote è rappresentato dai costi assicurativi in continuo aumento e proibitivi in alcune aree del centro sud. Non è nostra intenzione alimentare sterili polemiche con le compagnie di assicurazione, tuttavia è nostro dovere cercare una soluzione che salvaguardi la grande maggioranza di utenti corretti che, anche se non provocano incidenti, si vedono aumentare i premi ben oltre l'inflazione.

Inoltre dobbiamo ricordare le difficoltà di accesso al credito sia per i distributori sia per i clienti finali, elemento che rischia di frenare ulteriormente le vendite.

Nel mondo auto è emersa l'esigenza di creare gli Stati Generali dell'Auto, coinvolgendo le associazioni del settore e i Ministeri competenti, a nostro avviso il concetto dovrebbe estendersi agli Stati Generali della Mobilità, dove anche le 2 ruote, con e senza motore, possano giocare il proprio ruolo complementare, ma essenziale soprattutto nelle aree metropolitane dove il traffico è più congestionato.

Continua l'impegno di ANCMA nel campo della sicurezza stradale. A questo riguardo occorre menzionare alcune importanti iniziative legislative di recente approvazione, che l'associazione ha seguito con attenzione, fornendo al Legislatore indicazioni e pareri tecnici.

Innanzitutto il recepimento della Direttiva europea sulle patenti di guida, che entrerà in vigore nel 2013; poi l'obbligo della prova pratica per la guida del ciclomotore, da cui ci attendiamo un'ulteriore riduzione degli incidenti che coinvolgono i cinquantini.

Sullo sfondo rimane il filo conduttore di “Occhio alla moto”, la campagna sulla sicurezza stradale lanciata da ANCMMA nel 2010 e che, da questa edizione, è ufficialmente diventata il “social brand” dell’associazione.

Nei prossimi mesi metteremo in cantiere iniziative importanti dedicate ad una delle principali e più insidiose criticità dei motociclisti: le infrastrutture stradali. L’impegno è quello di sostenere con sempre maggiore determinazione tutte le soluzioni tecnologiche e progettuali destinate a rendere veramente sicure le nostre strade.

Gli argomenti trattati dall’Ufficio Tecnico hanno riguardato:

- a livello europeo, l’avvio della discussione in Parlamento europeo e in Consiglio europeo del nuovo Regolamento Quadro Comunitario che ristrutturava l’assetto normativo del settore motociclistico fino al 2020, introducendo nuove e complesse prescrizioni ambientali, di sicurezza, di controllo delle norme costruttive e che sarà’ seguito, entro il 2014 dall’adozione di quattro regolamenti attuativi, già’ in corso di redazione ad opera della Commissione europea, che sostituiranno completamente le attuali 25 direttive europee per l’omologazione;
- a livello internazionale, il gruppo con presidenza ANCMMA ha emanato i primi quattro standard sui motocicli e ciclomotori elettrici per la sicurezza operativa ed elettrica, misurazione consumi e prestazioni, ed ha avviato i lavori su nuovi standard quali ricarica, batterie e simboli;
- a livello nazionale, l’avvio dei lavori sul decreto ministeriale per l’approvazione di cerchi e pneumatici di sostituzione (tuning), l’adozione della Direttiva europea per la vendita delle nuove benzine E10 e l’attuazione delle disposizioni sullo smaltimento dei pneumatici esausti (ex Decreto Ronchi).

Veniamo alle **biciclette**, che dopo aver chiuso il 2009 con un aumento di vendite molto significativo, (+8%) in assoluta controtendenza con tutti i paesi europei (media europea -5% nello stesso periodo), segnati sostanzialmente dalla campagna incentivi del Ministero dell’Ambiente, tornano a livelli di mercato degli anni precedenti.

Nel 2010 le vendite di biciclette in Italia sono state 1.771.000, con una diminuzione sul 2009 di circa il 7%.

Anche la produzione di conseguenza è diminuita a 2.489.000 di pezzi con un arretramento di quasi 4 punti percentuali rispetto al 2009. Rimaniamo pur sempre il paese che produce ed esporta il maggior numero di biciclette in Europa.

Le biciclette esportate infatti sono state 1.354.000 con un aumento del 5,4% mentre è sostanzialmente stabile l'import con un valore di 636.000 biciclette, quasi tutte importate dall'Asia.

La componentistica, invece, telai, gruppi, selle, e molti altri componenti di alta gamma hanno registrato un aumento dell'export, segnando quasi 400 milioni di fatturato con un aumento del 13% rispetto al 2009.

Il 2011 è partito molto in salita, il primo trimestre è stato uno dei peggiori da qualche anno a questa parte complice soprattutto il brutto tempo. Da aprile assistiamo invece ad una ripresa del mercato anche se, da più parti, i segnali non sono improntati all'ottimismo. Occorre aspettare la fine di settembre per valutare l'andamento del mercato.

Le vendite di bici sono un fenomeno ancora stagionale nel nostro paese. Non è così in molti paesi europei dove ci si sposta in bicicletta tutto l'anno. Ci sono sempre più piste ciclabili e sempre maggiore è l'attenzione a questo veicolo soprattutto nei grandi centri urbani.

Occorre continuare con la promozione di nuovi stili di vita e nuove abitudini di spostamento individuale ricordando che la bicicletta è il veicolo che permette gli spostamenti più veloci per tragitti inferiori a 5 Km. Inoltre, fa bene alla salute propria e dell'ambiente che ci circonda.

## **Le fiere di settore**

**EICMA:** ad oggi abbiamo esaurito gli spazi e deciso di aprire la lista d'attesa.

A dispetto della sofferenza del mercato interno, si registra una partecipazione positiva al nostro appuntamento fieristico. Infatti a poco più di 5 mesi dall'inaugurazione la metratura totale messa a nostra disposizione è stata interamente occupata.

I sei padiglioni *storicamente* da noi occupati sono stati interamente assegnati: tutte le principali case motociclistiche hanno riconfermato la loro presenza e, tra le aziende ad oggi iscritte, abbiamo registrato ben 248 espositori tra *nuovi* e *ritorni*.

Dato assai rilevante è che il 44% delle adesioni proviene dall'estero, nel dettaglio da ben 32 paesi stranieri.

EICMA sta valutando la possibilità di riservare un padiglione aggiuntivo per poter ospitare le numerose aziende in lista di attesa.

Tale dato è lusinghiero, ma occorre riflettere sul fatto che quest'anno EICMA è il primo Salone internazionale in calendario, quindi la decisione sulla data futura diventa cruciale per il successo della nostra manifestazione.

#### Le nostre aree speciali:

- The Green Planet. Sulla scia della sempre maggior attenzione dedicata alla mobilità sostenibile, EICMA - storicamente impegnata su questo fronte - propone per il terzo anno consecutivo un'area esclusivamente dedicata a tutte quelle aziende impegnate nella ricerca e nella produzione di veicoli che rispondano a quei criteri di *mobilità pulita* che, mai come oggi, rappresentano non più un'utopia bensì una realtà.
- Turismo Su 2 Ruote. Anche per chi ama viaggiare su 2 ruote moltissime sono le proposte e gli itinerari turistici. Sicuramente più spartano, ma senza dubbio più affascinante. Un'opportunità unica per Istituzioni, Enti Locali, Tour Operator per presentare iniziative, proposte e prodotti turistici agli oltre 500.000 visitatori del Salone.
- EICMA Custom. Il settore Custom da sempre rappresenta l'estro e la creatività di chi costruisce artigianalmente o modifica una moto. EICMA Custom è la nuova area per gli operatori del settore Custom, pensata e dedicata a tutti gli amanti di questo affascinante mondo fatto di moto "su misura".
- MotoLive. Il più longevo, nonché immancabile, Special Event di EICMA, giunto alla VII edizione. Un evento unico nel suo genere, a livello internazionale, il cui format collaudato e vincente proporrà anche quest'anno straordinari contenuti sportivi: gare di caratura internazionale, esibizioni, Test Ride, Riding School, musica e spettacolo.

## **EICMA-China 2011**

Dal 2 al 4 luglio, si terrà a Pechino nel nuovo e modernissimo centro fieristico, il China National Convention Center, la seconda edizione di EICMA China. EICMA conferma così la sua vocazione internazionale promuovendo, con i suoi partner cinesi, il salone come momento rivolto ai dealer e ai distributori.

EICMA China vuole essere un facilitatore di incontri tra gli operatori per il business.

## **EICA**

Nel 2010, purtroppo, la fiera del Ciclo è stata accorpata a quella della moto a causa del bassissimo numero di iscritti. Un Salone sottotono che ha posto più di un problema in seno all'associazione. Alla fine EICMA ha ideato una fiera per il business che rilancia la bicicletta e la sua immagine nella città d'Italia dove progetti futuri e problemi attuali la rendono quanto mai attraente e moderna: Milano, il 23, 24 e 25 di luglio.

È un'edizione zero che sente fortemente il peso di quanto accaduto in passato e che non nasconde tutte le difficoltà del caso, ma che per questo ho inteso rilanciare anche grazie ad un comitato strategico che ho voluto fortemente.

Formato da personalità illustri del mondo del Ciclismo: Marino Bartoletti, giornalista televisivo; Renato Di Rocco, Presidente della Federazione Ciclistica Italiana; Antonello Montante, Vice Presidente di Confindustria; Paolo Olmo, Presidente Gruppo Bici ANCMA e Angelo Zomegnan, Direttore del Giro d'Italia.

Il Comitato ha redatto un piano articolato di rilancio con un crescendo di eventi, programmi e nuove partnership con altri eventi milanesi per arrivare, negli anni, fino all'EXPO di Milano del 2015 dove il programma completo coinvolgerà tutta la città di Milano dove speriamo di realizzare un vero e proprio "Fuori Salone" della Bici.