



UNRAE

2025



I nostri primi 75 anni

Dialogo, progresso e passione
nella storia dell'automotive italiano



Introduzione

L'UNRAE 75 anni di sogni italiani

C'

è una storia, lunga 75 anni, che racconta di un'Italia innamorata delle sue automobili, ma costretta, quasi a malincuore, ad aprire le porte a quelle estere. È la storia dell'associazione, nata nel 1950 per difendere costruttori e dealer di macchine con passaporto non italiano, in un Paese dove la Fiat era più di un'azienda: era un pezzo di anima nazionale.

E oggi, mentre il mondo dell'auto si prepara a voltare pagina – tra batterie elettriche, guida autonoma e un capitalismo che si riscopre con la coscienza – questa storia sembra quasi un romanzo di formazione, con l'Italia che sta disimparando, lentamente, a guardare con sospetto ciò che arriva da oltre confine. L'Italia del dopoguerra era un Paese che arrancava tra le macerie, con le sue fabbriche ancora stordite e le esportazioni di auto ferme al palo fino al 1955. Mentre Francia, Germania occidentale e Gran Bretagna rimettevano in moto le loro linee di produzione, da noi le auto estere erano un'inezia, appena l'1,4% del mercato.

Ma poi, dal 1962, qualcosa cambia. La liberalizzazione degli scambi commerciali, quel vento fresco che spirava nell'area del dollaro, porta in Italia un'ondata di auto mai viste prima.

Un flusso che si fa notare, tanto da allarmare il governo, che nel 1964 tira il freno a mano con restrizioni protezionistiche. È qui che l'associazione inizia a tessere la sua tela.

Nel novembre di quell'anno, l'Unione si reinventa: si va oltre la coalizione di concessionari, diventa unione di produttori, con sezioni per motocicli, motorcaravan e, ovviamente, auto. La missione? Smantellare il protezionismo italiano, fatto di barriere doganali e cavilli amministrativi

che sembravano usciti da un romanzo di Kafka. C'era un pregiudizio culturale, una "colpevolizzazione" dell'auto estera, vista come un'intrusa in un Paese affascinato dalle sue curve torinesi. Ma l'associazione non si è mai arresa. Ha lottato per un mercato libero, dove un'auto tedesca o giapponese potesse avere la stessa dignità di una made in Italy.

Gli anni passano, e l'UNRAE si evolve come un organismo vivente.

Nel 1992, la sezione motocicli si scioglie, confluyendo in un'altra organizzazione; nel 1994, i concessionari si uniscono ai colleghi di casa nostra nella FEDERAICPA. Non si riesce a creare un unico blocco di produttori, ma almeno si condividono i dati del Ministero dei Trasporti, un piccolo passo, se non verso la concordia, almeno verso la collaborazione. Rimangono, invece, in UNRAE le Sezioni Veicoli Industriali, nata nel 1989, e Autobus, nata nel 2003.

E poi c'è la RAE'88, Società di Servizi informatici 100% in house che, con la freddezza dei numeri, racconta l'evoluzione del mercato, offrendo prima agli associati e poi a tutti gli operatori del settore uno specchio per capire dove va l'Italia delle quattro ruote.

Ma la vera rivoluzione, forse, è nella testa. Negli ultimi anni, con un mercato ormai più equilibrato, le case importatrici cambiano un po' approccio, arriva il noleggio, simbolo di un mondo che non compra più auto per possederle, ma per usarle. È il segno dei tempi: l'auto non è più solo un oggetto, un mezzo per muoversi, ma un ecosistema di servizi in un pianeta che cambia.

E l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, con i suoi settantacinque anni di battaglie, può rivendicare due trofei: aver portato la cooperazione internazionale nel cuore del mercato italiano e aver liberato le auto di importazione da quel groviglio di lacci burocratici che le teneva prigioniere.

Oggi, mentre il mondo automobilistico si prepara a un salto nel futuro – con l'elettrico che incalza il vecchio motore a scoppio e la guida autonoma che sembra un sogno – l'associazione guarda avanti, ma non dimentica il passato.

Ricorda quando, seguendo lo spirito di Bretton Woods, ha costruito ponti tra produttori di tutto il mondo per aprire il mercato. Ricorda che l'Italia, pur con la sua gloriosa tradizione, non poteva vivere solo delle sue auto: già negli anni '20 esportava metà della produzione, e senza le importazioni, forse, non avrebbe mai raggiunto i volumi che l'hanno resa grande