

## ANALISI STATISTICA

In questo capitolo viene presentato il fenomeno delle prime iscrizioni di veicoli nuovi di fabbrica, intendendo con questo (come già indicato nella nota informativa) la registrazione al PRA della prima iscrizione di un veicolo nuovo di fabbrica.

Prima di commentare brevemente i risultati, ricordiamo ancora una volta che dal giugno 2004, con l'avvio dello STA (Sportello Telematico dell'Automobilista), la gran parte delle prime iscrizioni al PRA sono divenute contestuali alle immatricolazioni (DTT). A decorrere da tale data, il momento del rilascio della targa e della carta di circolazione (immatricolazione) coincide con quello del rilascio del certificato di proprietà (iscrizione), mentre, in precedenza, tra il momento della immatricolazione e la fase di iscrizione intercorreva un intervallo che poteva raggiungere anche 60 giorni. Il vecchio sistema permane soltanto per l'acquisto di veicoli immatricolati ai sensi dell'art.93 comma 3 del CdS, soggetti, quindi, a titolo autorizzativo (noleggio senza conducente, taxi, autocarri trasporto merci conto proprio con PTT maggiore di 6 tonn., veicoli ad uso di terzi o autobus); quelli sottoposti a collaudo o rilascio di un certificato di approvazione, nonché i veicoli nuovi di importazioni parallela o usati provenienti da stati diversi da quelli UE o Spazio Economico Europeo. A questi si aggiungono altri casi con numerosità molto limitata. Queste eccezioni comportano un conseguente disallineamento tra il dato-PRA, rilevato in prima battuta, e quello diffuso dal D.T.T..

Pertanto, nel monitoraggio del mercato delle prime iscrizioni presentate al PRA, si riscontrano problemi di non piena confrontabilità con gli anni meno recenti, ed inevitabili disallineamenti con le parallele rilevazioni del DTT.

La prima parte del capitolo è dedicata ai dati nazionali; si può notare come il numero di prime iscrizioni negli anni 2001-2007 rimane pressoché costante tra 3.000.000 e 3.200.000; dal 2008 i dati sono in costante diminuzione, con un valore per il 2012 di 1.756.563 veicoli che risulta essere il valore più basso del periodo. Il 2004 e il 2007 presentano valori molto alti (circa 3.300.000 veicoli) dovuti, per il 2004, all'avvio dello STA (vedi sopra) tra giugno e luglio; in questo periodo si è verificato un aumento delle formalità PRA per la coincidenza delle registrazioni dei veicoli sia con la nuova procedura sia con la vecchia. Nel 2007 gli ecoincentivi hanno condizionato notevolmente il mercato del nuovo, portando il valore finale al più alto del periodo subito dopo il 2004. La diminuzione degli ultimi anni si deve sicuramente al periodo di recessione economica iniziato con settembre 2008 che ha comportato una drastica diminuzione di immatricolazioni, solo parzialmente limitata nel 2009 dagli incentivi governativi al rinnovo del parco.

Volendo analizzare le singole categorie di veicoli, quella che, percentualmente, ha registrato una diminuzione più contenuta è stata quella degli autoveicoli speciali (-35% circa); all'opposto troviamo i motocarri trasporto merci (-74% circa).

Per quanto riguarda le autovetture, dopo la netta ripresa che nel corso degli anni 2000 ha coinvolto quelle a gasolio, che hanno rappresentato circa il 58% di tutte le nuove iscrizioni (2006), negli anni 2008 e 2009 queste hanno segnato il passo a favore soprattutto delle autovetture con doppia alimentazione (benzina-GPL, benzina-metano e ibride); queste sono state favorite dagli incentivi alla rottamazione che per questi modelli sono stati molto favorevoli: gli ultimi dati relativi al 2009 ci dicono che hanno rappresentato ben oltre il 20% del mercato del nuovo. Nel 2011 con la fine degli incentivi l'alimentazione diesel ha di nuovo

guadagnato punti percentuali, proprio a scapito delle vetture a doppia alimentazione. L'ultimo anno le doppie alimentazioni, soprattutto la benzina/GPL, hanno di nuovo riconquistato quote di mercato, superando il 9% del nuovo (per il GPL) e circa il 3,5 (per il metano).

Nella seconda parte i dati sono disaggregati per regione e per alcuni comuni. Limitando l'analisi alle autovetture, la serie storica presenta un andamento decrescente, dovuto al fatto che l'anno di partenza, il 2000, è stato un anno di forte sviluppo motoristico e quindi ad oggi i valori si attestano tra il 40 e il 70% del valore iniziale (2.361.075). La regione dove le prime iscrizioni sono diminuite di meno (a parte la Valle d'Aosta e il Trentino Alto Adige i cui dati, negli ultimi anni, sono influenzati dalla minore tassazione riguardante l'iscrizione di nuove autovetture) è il Piemonte (-31% circa), all'opposto troviamo la Sardegna con una diminuzione del 63% circa.

Nei comuni presi in considerazione, l'unico che nel periodo ha incrementato il numero di autovetture è Torino con +19% circa; tutti gli altri sono in diminuzione, anche consistenti (-57% di media), con Napoli in testa con - 62% circa.

Interessante risulta anche l'andamento della domanda netta di autovetture nelle regioni: nel 2012 le regioni con saldo positivo sono soltanto 4 e hanno registrato un aumento pari a 205.100 unità circa, non riuscendo a compensare il saldo negativo di circa 245.800 unità verificatosi nelle rimanenti 16 regioni, provocando un saldo negativo di circa 40.700 unità. Questo ha comportato una diminuzione della consistenza parco autovetture, fenomeno mai verificatosi negli anni passati.

Termina il capitolo una serie di dati riguardanti le immatricolazioni di veicoli in alcuni paesi U.E.

Le fonti dei dati del capitolo sono gli archivi informatici che l'ACI gestisce ormai in modo completamente automatizzato attraverso il suo Sistema Informativo.