

# ANALISI STATISTICA

Nel capitolo viene presentata la consistenza del parco veicolare italiano (con brevi cenni per alcuni paesi U.E.) dal 2000 al 2012 per le serie storiche nazionali, e negli anni 2000, 2003, 2005, 2008, 2010 e 2012 per quelle regionali.

L'elaborazione della consistenza del parco veicoli in base ai dati PRA è apparso ragionevole e vantaggioso, facendo pur sempre notare che potrebbe esserci qualche scostamento tra il cosiddetto circolante teorico (iscritto al P.R.A.) e quello effettivamente vivente su strada. Tale diversità è dovuta ad una serie di fattori tra i quali si può menzionare il fatto che alcuni veicoli, pur essendo in circolazione, non sono iscritti al P.R.A.: si tratta ad esempio dei veicoli iscritti in altri Registri quali quello del Ministero della Difesa (targhe EI) o quello del Ministero degli Esteri (targhe CD) o altri. Tuttavia è da ritenere che il numero di tali veicoli non sia tale da modificare sensibilmente le caratteristiche del parco nel suo complesso.

Nel definire la consistenza del parco veicolare nel periodo 1996-2012 si è partiti dunque dal numero di veicoli iscritti al P.R.A. al 31/12 di ogni anno ai quali sono stati sottratti:

1. I veicoli radiati, considerando a tal fine la data di presentazione della formalità (dal 2004, inoltre, sono stati eliminati anche i veicoli soggetti a radiazione d'ufficio: Art. 96 D. Lgs. 30-04-92 n° 285 C.d.S.)
2. Veicoli oggetto di furto o appropriazione indebita per i quali sia stata annotata la perdita di possesso
3. Veicoli confiscati dalla Stato.

La prima parte del capitolo è dedicata ai dati nazionali; da qui si può notare che la consistenza del parco veicolare nazionale è sempre stata in aumento salvo due annualità: 2004 e 2012. Quest'ultima è dovuta alla crisi economica che il paese sta vivendo oramai da diversi anni e che nel 2012 ha portato ad avere un numero di radiazioni maggiore delle prime iscrizioni al PRA: nell'arco dell'intero periodo preso in considerazione, comunque, il numero di veicoli in circolazione è aumentato del 21% circa, con un massimo per la categoria dei motocicli (+92% circa) e un minimo per quella dei motocarri (-28% circa); le autovetture sono aumentate del 14% circa.

Nella seconda parte, i dati vengono disaggregati per regione e per alcuni comuni.

La regione dove si è verificato un incremento maggiore del parco veicolare è il Molise (+ 37% circa); il Piemonte chiude la graduatoria con solo l'11% circa di aumento. Limitatamente alle autovetture, ancora il Molise è la regione con un incremento maggiore (+ 27% circa), mentre in fondo alla graduatoria si trova la Liguria con un aumento del 2% circa.

Riguardo i principali comuni si verifica quanto segue: il comune dove il parco veicolare in complesso è cresciuto maggiormente è Palermo (circa 14%); in coda si trova Torino, che diminuisce del 6%; per le autovetture, Roma è l'unico comune che ha mantenuto praticamente invariata la consistenza del parco auto (+1%), Napoli quello che lo ha diminuito in misura maggiore (-11%).

Un breve cenno al rapporto popolazione/autovetture: nel 2012 la regione con il valore dell'indice più alto è la Liguria (1,93 abitanti per ogni autovettura), all'opposto si trova l'Umbria con un valore di 1,49 (la media nazionale risulta pari a 1,64); nei comuni, Genova risulta al primo posto con un rapporto pari a 2,18; in coda c'è Roma con un valore pari a 1,48.

E' da evidenziare la tabella III.29 dove è descritta la consistenza del parco veicolare autovetture secondo l'età, suddivisa per alimentazione. Analizzando la serie, distintamente per le varie alimentazioni, risulta (come anche i grafici 5-8 illustrano nel capitolo 1) che l'età mediana nel 2012 (in aumento rispetto al 2011) è pari a:

- 1) per le autovetture a benzina – 11 anni e 7 mesi
- 2) per le autovetture a gasolio - 7 anni
- 3) per le autovetture a benzina/GPL – 4 anni e 9 mesi
- 4) per le autovetture a benzina/metano – 4 anni e 10 mesi