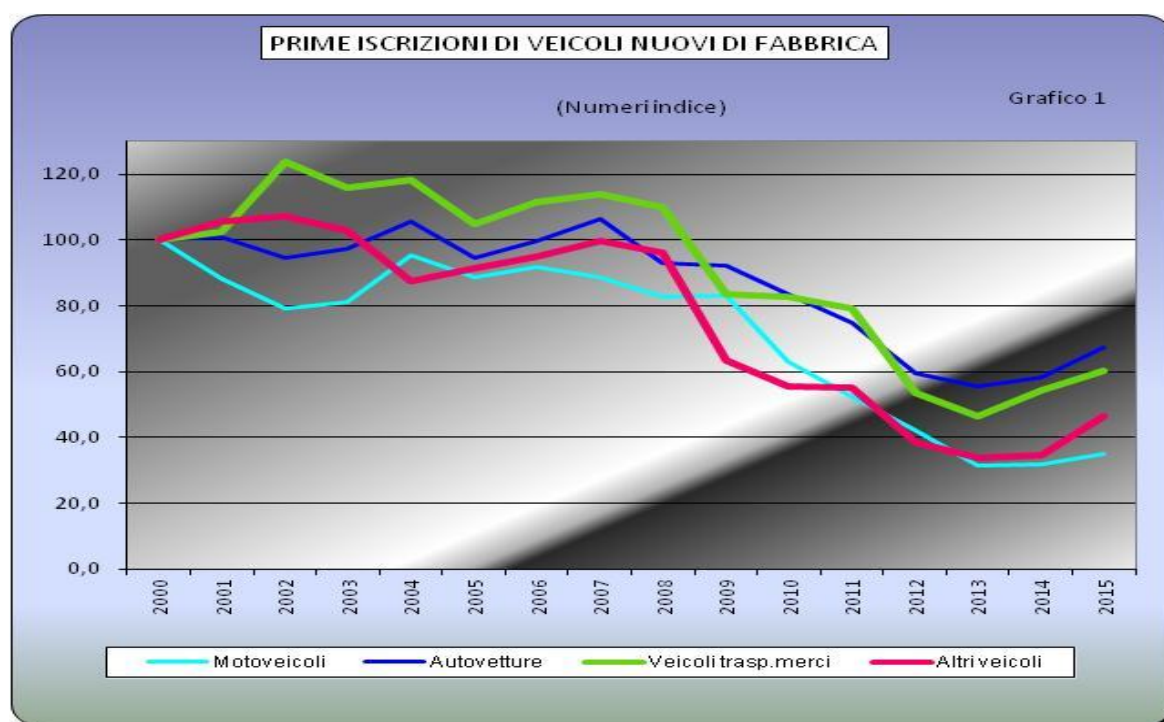


SINTESI DEI RISULTATI

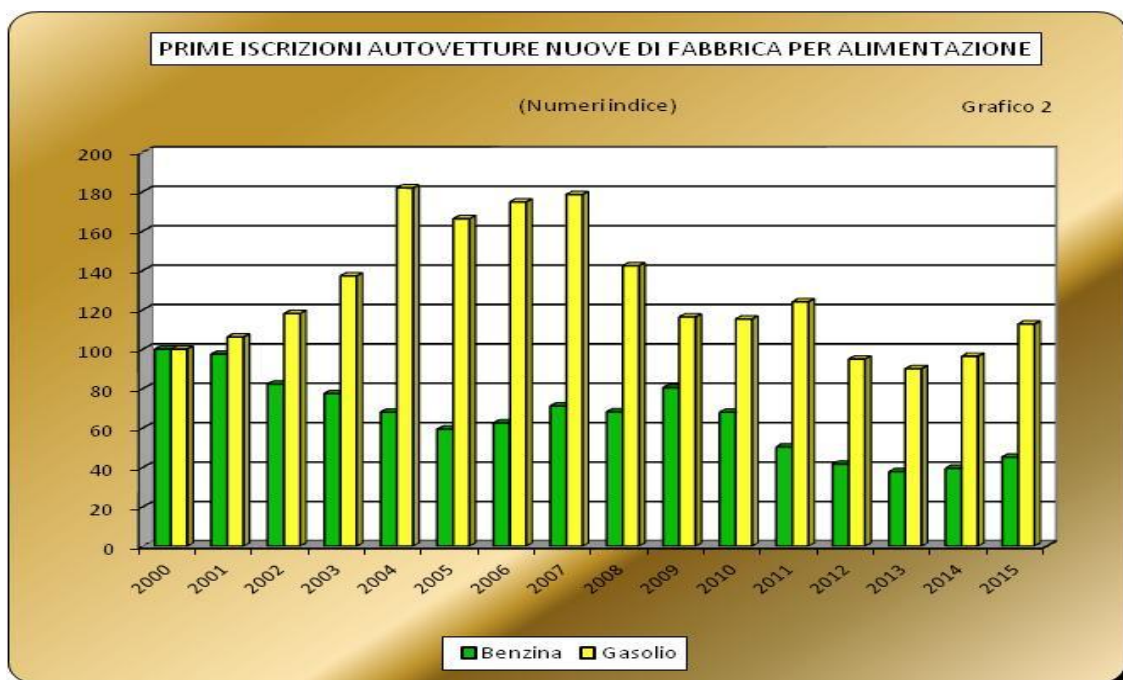
In questo primo capitolo sono racchiusi gli aspetti principali degli argomenti che verranno trattati nei capitoli successivi, rappresentando soprattutto graficamente quello che in seguito verrà illustrato esclusivamente sotto forma di tabelle.

Iniziando con l'analizzare le **prime iscrizioni** di veicoli, appare chiaro come il numero di prime iscrizioni negli anni 2000-2007 rimane pressoché costante tra 3.000.000 e 3.200.000 (numero indice intorno a 100); dal 2008 i dati sono in costante diminuzione fino al 2013 (con un valore per questo anno di poco meno di 1.600.000 veicoli); dal 2014 sono in risalita e nel 2015 hanno superato 1.900.000 unità. Il 2004 e il 2007 presentano valori molto alti (circa 3.300.000 veicoli) dovuti, per il 2004, all'avvio dello STA 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 del periodo 2008-2013 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.



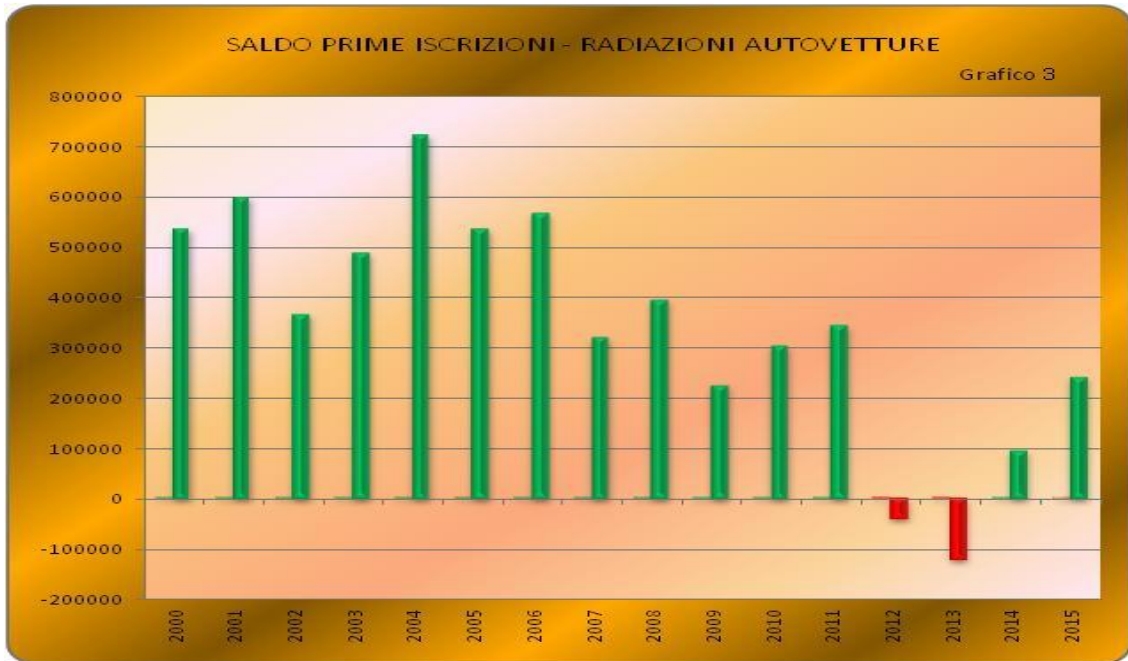
Analizzando le singole categorie di veicoli (vedi tav.II.2), quella che, percentualmente, ha registrato una diminuzione più contenuta dal 2000 al 2015 è stata quella delle autovetture (-32% circa); all'opposto troviamo i motocarri trasporto merci (-82% circa).

Nel dettaglio, 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. Nel 2015 le autovetture a benzina hanno rappresentato il 31,1%, quelle a gasolio il 55,6% quelle benzina/GPL il 7,6%, quelle benzina/metano il 4,0% e quelle ibride/elettr 1,7%.

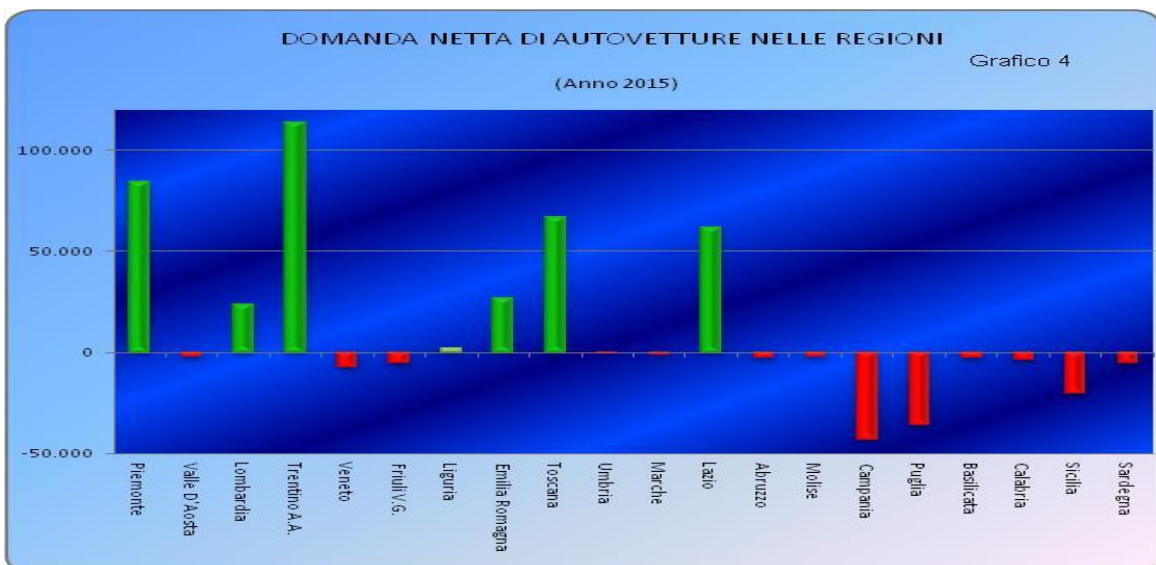


Nella seconda parte del capitolo II, i dati sono disaggregati per regione, per le città metropolitane e per alcuni comuni. Limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.II.5), la serie storica presenta un andamento decrescente, dovuto al fatto che l'anno di partenza, il 2000, è stato un anno di forte sviluppo motoristico e quindi ad oggi i valori si attestano tra il 42 e il 85% del valore iniziale. La regione dove le prime iscrizioni sono diminuite di meno (a parte la Valle d'Aosta e il Trentino Alto Adige i cui dati in positivo e negativo, negli ultimi anni, sono influenzati dalla diversa tassazione riguardante l'iscrizione di nuove autovetture) è il Piemonte (-15% circa), all'opposto troviamo la Sardegna con una diminuzione del 58% circa.

Da notare che dal 2014 è tornato positivo il saldo iscrizioni-radiazioni, che nei precedenti 2 anni era risultato negativo. Dopo una leggera diminuzione della consistenza del parco autovetture relativa agli anni 2012 e 2013, dal 2014 è tornata a crescere e dal 2015 in modo consistente.



Interessante risulta anche l'andamento della domanda netta di autovetture nelle regioni: nel 2015 le regioni con saldo positivo sono soltanto 7 e hanno registrato un aumento pari a 379.000 unità circa, compensando il saldo negativo di circa 136.000 unità verificatosi nelle rimanenti 13 regioni, provocando un saldo positivo di circa 243.000 unità. Questo ha comportato un aumento della consistenza parco autovetture.



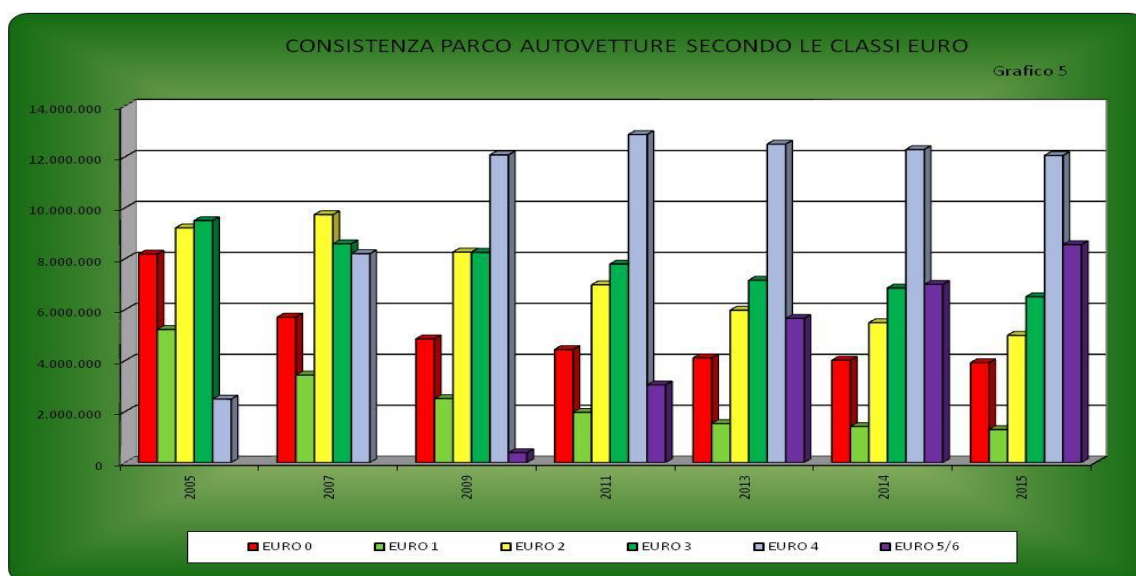
Passando ora alla **consistenza del parco veicoli**, è necessaria una premessa: l'elaborazione della consistenza del parco veicoli è realizzata in base ai dati PRA, facendo pur sempre notare che potrebbe esserci qualche scostamento tra il cosiddetto circolante teorico (iscritto al P.R.A.) e quello effettivamente 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. Oppure vi sono dei veicoli ancora iscritti al PRA che non circolano più ma non sono individuabili. 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 2000-2015 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.

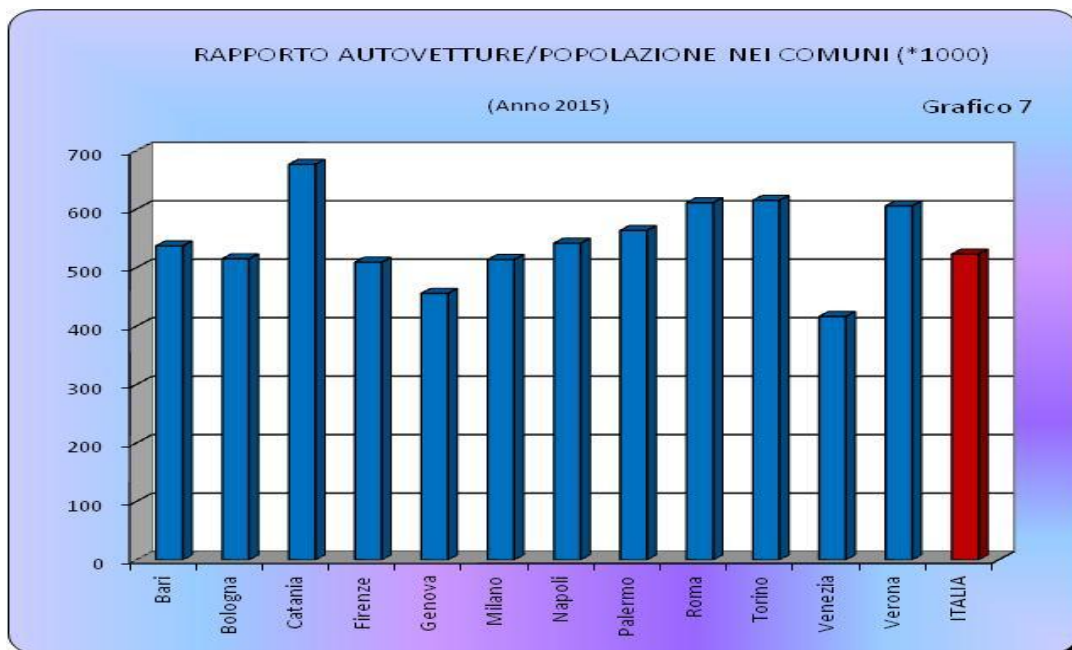
Analizzando i dati nazionali (vedi tav.III.1), si può notare che la consistenza del parco veicoli è sempre stata in aumento salvo tre annualità: 2004, 2012 e 2013. Le ultime due sono dovute alla crisi economica che il paese sta ancora vivendo e che in questi anni ha portato ad avere un numero di radiazioni 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 (+94% circa) e un minimo per quella dei motocarri (-31% circa); le autovetture sono aumentate del 15% circa.

Distinguendo le autovetture secondo la classe euro, la classe più rappresentata è la Euro 4 (32% circa) seguita dalla Euro 5/6 (23% circa).

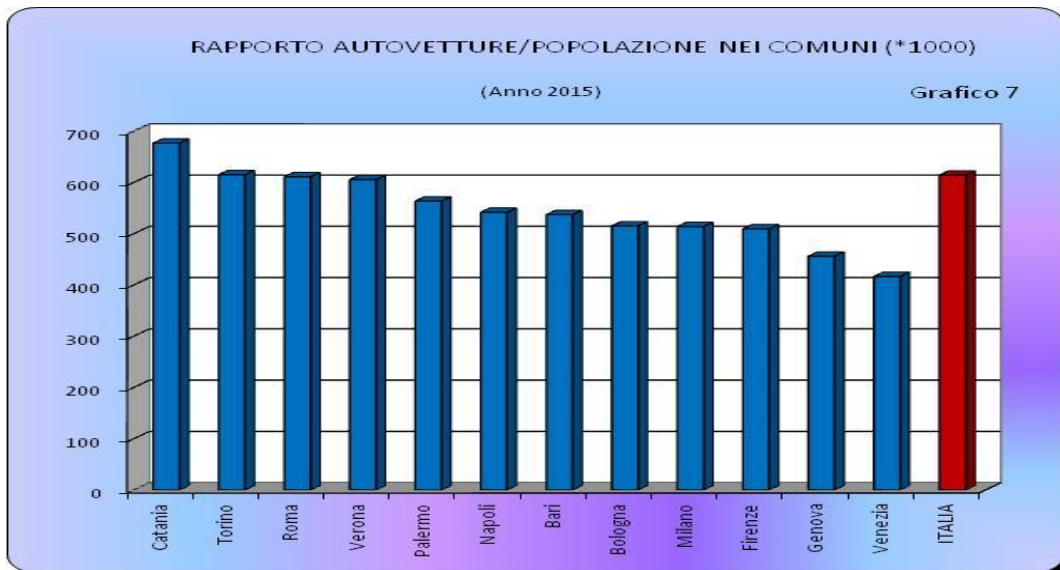


Disaggregando territorialmente il dato nazionale, la regione dove si è verificato un incremento maggiore del parco veicolare è il Molise (+ 40% circa); come per le prime iscrizioni non si è tenuto conto del TAA che per effetto della tassazione favorevole ha immatricolato negli ultimi anni moltissimi veicoli intestate a società di noleggio. La Valle d'Aosta con il Piemonte chiudono la graduatoria con solo il 12% circa di aumento. Limitatamente alle autovetture, i risultati sono simili: ancora il Molise è la regione con un incremento maggiore (+ 29% circa), mentre in fondo alla graduatoria si trova la Liguria con un aumento dell'1% circa (vedi tav.III.8 e tav.III.15).

Un breve cenno al rapporto autovetture/popolazione (anche in questo caso escludiamo la Valle d'Aosta e il Trentino Alto Adige per il motivo citato poco sopra): nel 2015 la regione con il valore dell'indice più alto è l'Umbria (689 autovetture ogni 1000 abitanti), all'opposto si trova la Liguria con un valore di 523 (la media nazionale risulta pari a 614).



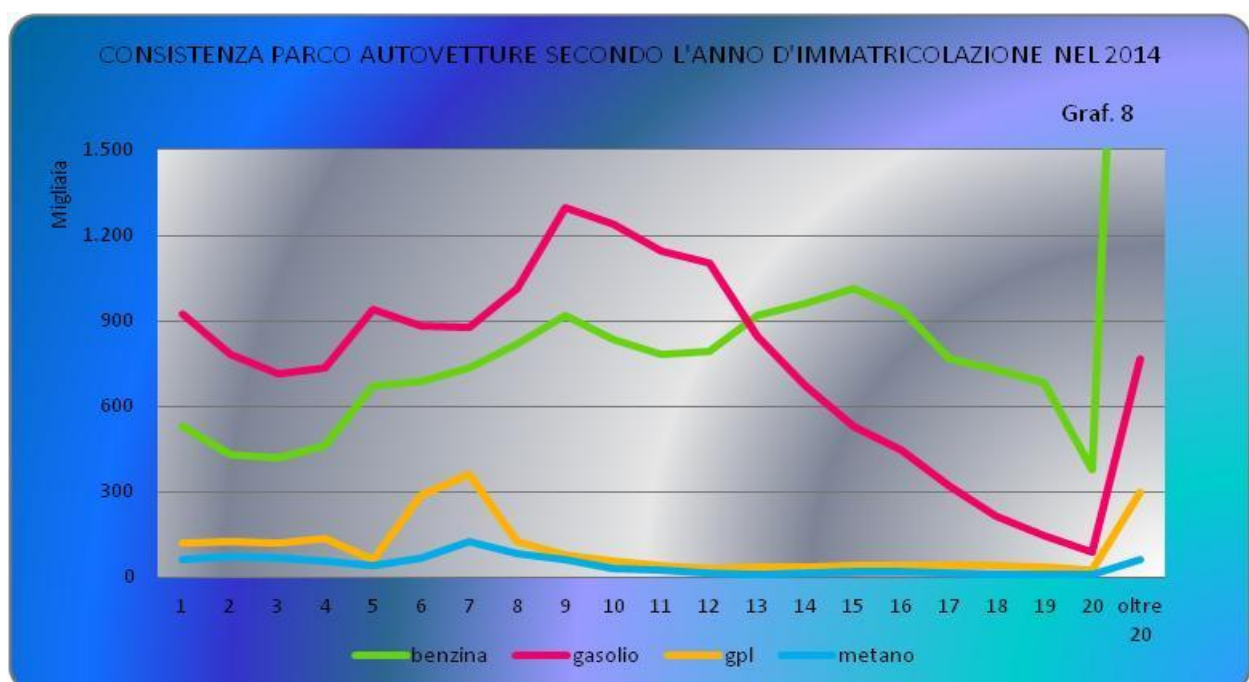
Riguardo i comuni con più di 250.000 abitanti (vedi tav.III.19-20 e tav.III.21-22), si verifica quanto segue: il comune dove il parco veicolare in complesso è cresciuto maggiormente è Catania (circa 20%); in coda si trovano Milano, Napoli e Torino con diminuzioni tra il 5% e il 6% circa; per le autovetture, Catania e Verona sono gli unici 2 comuni dove la consistenza nel periodo considerata è in aumento (+4% e +3% rispettivamente); all'opposto si trovano Milano e Napoli dove la diminuzione è maggiore (-13% circa). L'indicatore autovetture/popolazione ha avuto l'esito seguente: Catania ha il valore più alto con un valore pari a 676, in coda si trovano Venezia con 416 autovetture ogni 1000 abitanti e Genova con 456 autovetture ogni 1000 abitanti.



E' da evidenziare, infine, la tabella III.34 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 il grafico sottostante illustra) che l'età mediana nel 2015 (in aumento rispetto al 2014) è pari a:

- 1) per le autovetture a benzina – 13 anni e 3 mesi
- 2) per le autovetture a gasolio - 8 anni e 9 mesi
- 3) per le autovetture a benzina/GPL – 6 anni e 8 mesi
- 4) per le autovetture a benzina/metano – 6 anni e 7 mesi

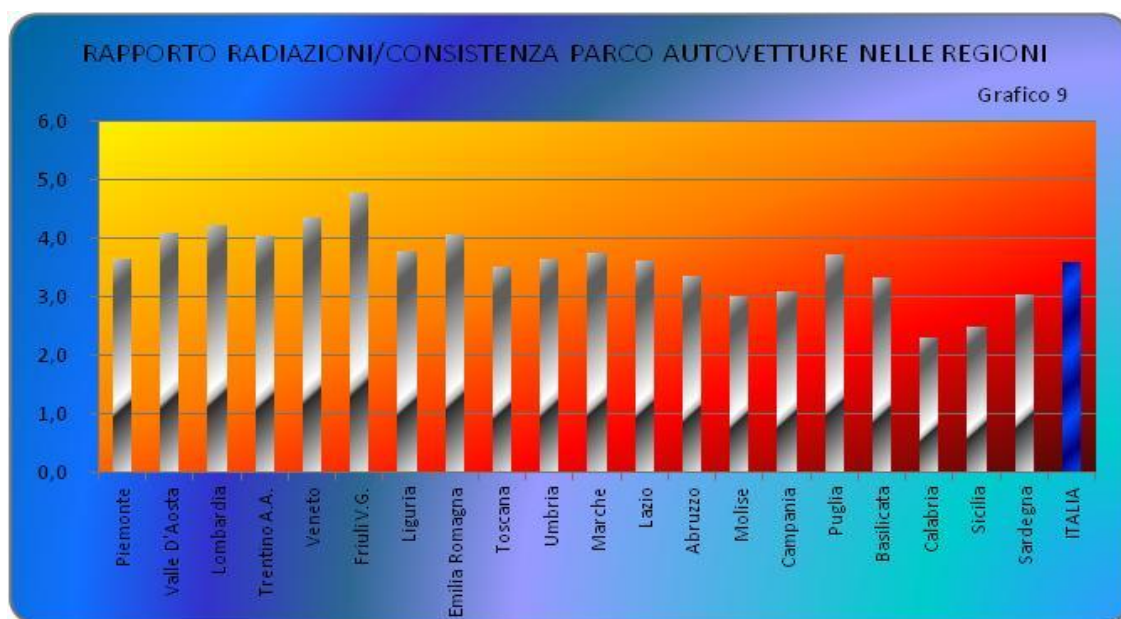
Per le autovetture nel complesso l'età mediana risulta pari a 10 anni e 4 mesi.



Riguardo le **radiazioni** dei veicoli, intendendo con questo (come indicato anche nella nota informativa) la registrazione al PRA della cessazione dalla circolazione del veicolo, avvenuta per rottamazione, esportazione o altro (ad es.: veicoli abbandonati e rimossi dalle autorità), l'anno con il numero maggiore di radiazioni (vedi tav.IV.1), grazie agli ecoincentivi, è stato il 2007 con 2.510.760 unità; segue il 2009 con 2.264.199 veicoli (anch'esso un anno con incentivi governativi). Nel 2015 il totale veicoli radiati ammonta a circa 1.600.000 unità.

Analizzando il fenomeno a livello regionale (la serie storica comprende gli anni 2000, 2005, 2010, 2013, 2014 e 2015) e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.IV.3), tutte le regioni presentano andamento negativo (salvo la Valle d'Aosta e il TAA, dove, per i già citati motivi fiscali, negli ultimi anni è anomalo sia il numero di immatricolazioni e per conseguenza anche quello delle radiazioni); quella che, tra il 2000 ed il 2015, ha avuto un'evoluzione meno negativa è l'Umbria (-16% circa); all'opposto si trova la Liguria (-38% circa). In Italia le radiazioni sono diminuite del 26% circa.

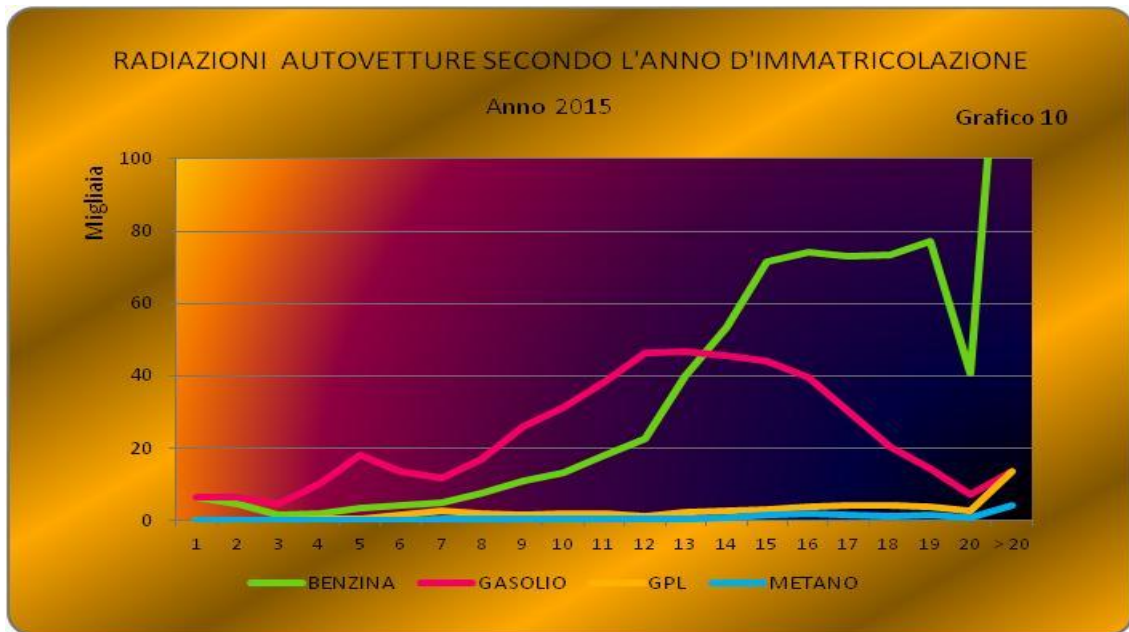
La regione che ha radiato nel 2015 il maggior numero di autovetture (rapportando tale dato alla consistenza del parco autovetture al 31/12/2014) è il Friuli V.G. con indice pari a 4,8; all'ultimo posto si trova la Calabria con 2,3 autovetture radiate ogni 100 autovetture circolanti. In Italia il valore è pari a 3,6.



Analizzando infine le radiazioni di autovetture secondo la classe Euro (vedi tav.IV.25), il 44% circa di queste rappresentano veicoli con più di 10 anni (euro 0, euro 1 e euro 2); dunque anche nell'ultimo anno prosegue lo svecchiamento del parco auto, sebbene quelle che rimangono in circolazione siano circa il 27% circa del totale.

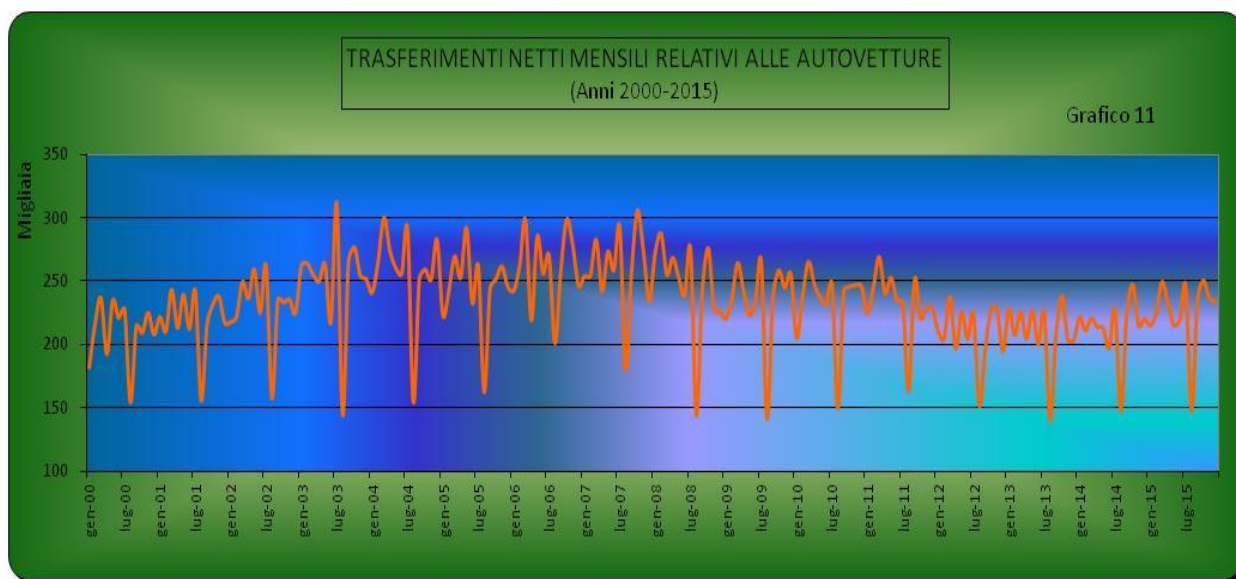
Un ultimo dato riguarda le autovetture radiate secondo l'anno di prima iscrizione: nel 2015 l'età mediana delle autovetture in complesso uscite di circolazione è di 15 anni e 1 mese; per quelle a benzina è

di 16 anni e 9 mesi, per quelle a gasolio di 12 anni e 4 mesi, per le auto con doppia alimentazione benzina-GPL e benzina-metano, entrambe 16 anni e 4 mesi. Si può, quindi, ipotizzare che tali valori rappresentino la speranza di vita di ogni autovettura.



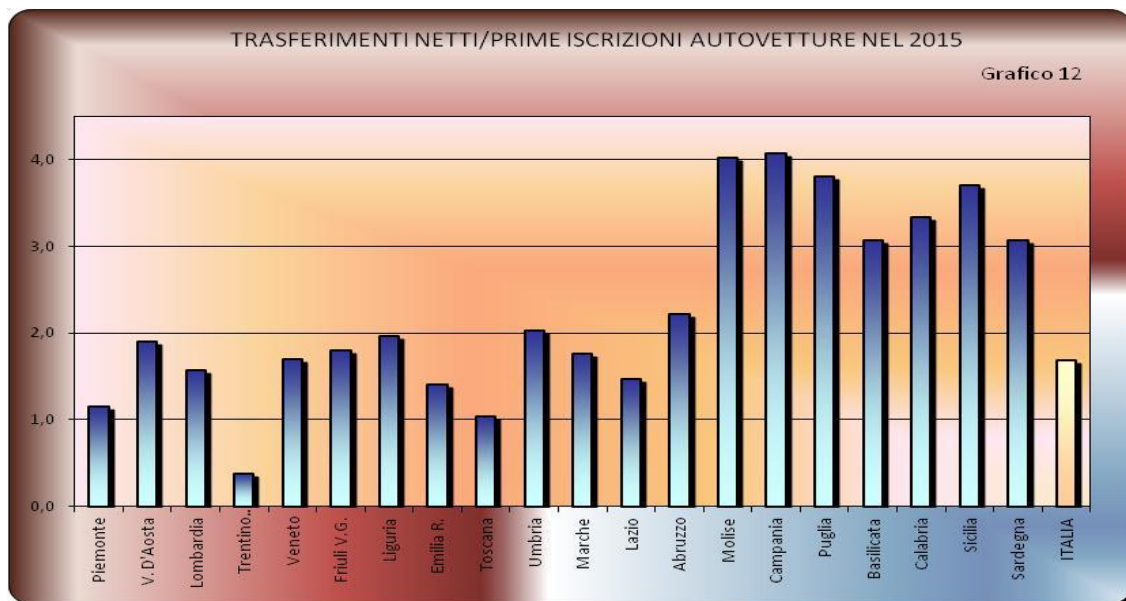
Infine qualche considerazione sui **trasferimenti di proprietà**, intendendo con questo la registrazione al PRA del trasferimento di proprietà di un veicolo, che deve avvenire contestualmente alla sottoscrizione dell'atto di vendita.

Tutti i dati nelle tavole inserite nel capitolo 5 fanno riferimento ai trasferimenti lordi, intendendo quindi sia i trasferimenti netti sia le minivolture. Queste ultime sono state esaminate solo nelle tavole V.12 - V.14, dove sono stati analizzati i trasferimenti totali, quelli netti e le minivolture secondo l'anno di prima immatricolazione (V.12) e a livello mensile (V.13-V.14)



A livello regionale è necessaria una premessa segnalata nella nota alle relative tavole: fino al 2012 sono conteggiati i trasferimenti in partenza dalle varie regioni; dal 2013 i trasferimenti sono quelli in arrivo nelle varie regioni. Le serie storiche, infatti, sono state suddivise in due sottoserie: dal 2000 al 2012 e dal 2013 in poi. Limitandosi alle autovetture, tra il 2013 e il 2015, la valle d'Aosta è la regione che ha incrementato il livello di passaggi (+21% circa); all'opposto si trova il Molise (6% circa). In Italia l'incremento è del 13% circa.

Interessante risulta il rapporto trasferimenti netti/prime iscrizioni che a livello regionale assume i valori che troviamo nel grafico seguente:



Dalla tavola V.12 si può facilmente conoscere quale sia l'età media dei trasferimenti, al netto delle minivolture, in Italia: 11 anni e 8 mesi per le autovetture a benzina, 7 anni e 7 mese per quelle a gasolio, 7 anni per le autovetture con altre alimentazioni e 8 anni e 11 mesi per le autovetture in totale. Tutti questi valori sono in aumento rispetto al 2014.

Infine nella tavola V.15 si analizzano i passaggi di proprietà secondo la regione di partenza e di arrivo relativi al 2015, individuando, quindi, quali siano i flussi "migratori" riguardanti la compravendita di veicoli: 6 regioni presentano saldi negativi (arrivi minori delle partenze) e 14 regioni saldo positivo.

Concludendo questa parte di sintesi, uno sguardo sulle **spese di esercizio delle autovetture**. Delle sei voci principali che ne compongono il costo totale, due sono in aumento (considerando il periodo 2000-2015 a prezzi costanti): parcheggi-autostrade e tassa automobilistica. Le altre 4 sono in diminuzione: carburante, premi RCA, ammortamento e manutenzione. Nel 2015 la spesa totale per l'utilizzo delle circa 37.340.000 di autovetture circolanti risulta pari a circa 148 mld di euro, in diminuzione, rispetto al 2014, del 4,8% a prezzi correnti e del 4,7% a prezzi costanti. Le voci di spesa principale sono l'acquisto di auto e l'ammortamento del capitale, seguito dalla spesa per carburanti.

