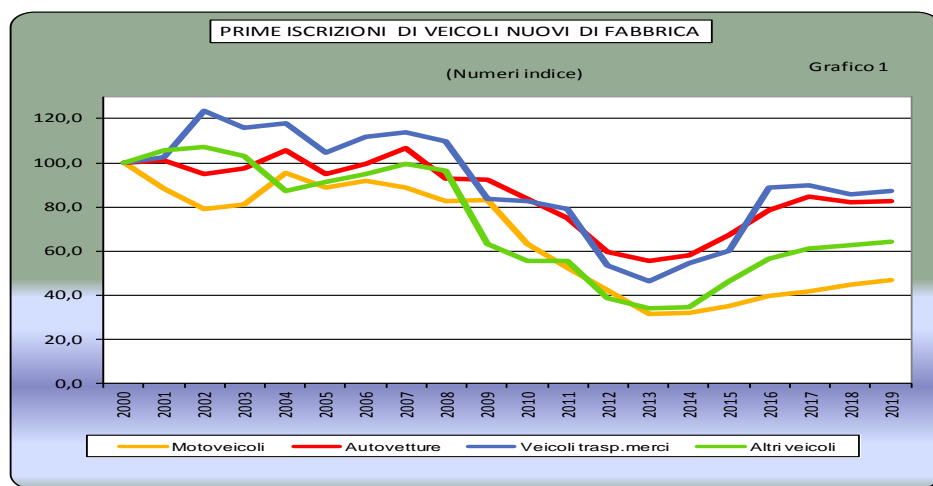


SINTESI DEI RISULTATI

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, possiamo suddividere il ventennio 2000-2019 in tre sottoperiodi nei quali i dati seguono andamenti differenti: i primi 8 anni dove il numero di prime iscrizioni rimane pressoché costante (lo scostamento in termini di numeri indice rimane intorno al valore iniziale di 100); un secondo periodo, fino al 2013, dove i dati sono in costante diminuzione fino a raggiungere il minimo proprio nel 2013 (un valore per questo anno di poco meno di 1.600.000 veicoli, in termini assoluti); ed infine il terzo sottoperiodo all'interno del quale i dati sono in costante aumento fino al 2017, per poi riprendere un andamento stabile fino all'ultimo anno preso in considerazione (2019).

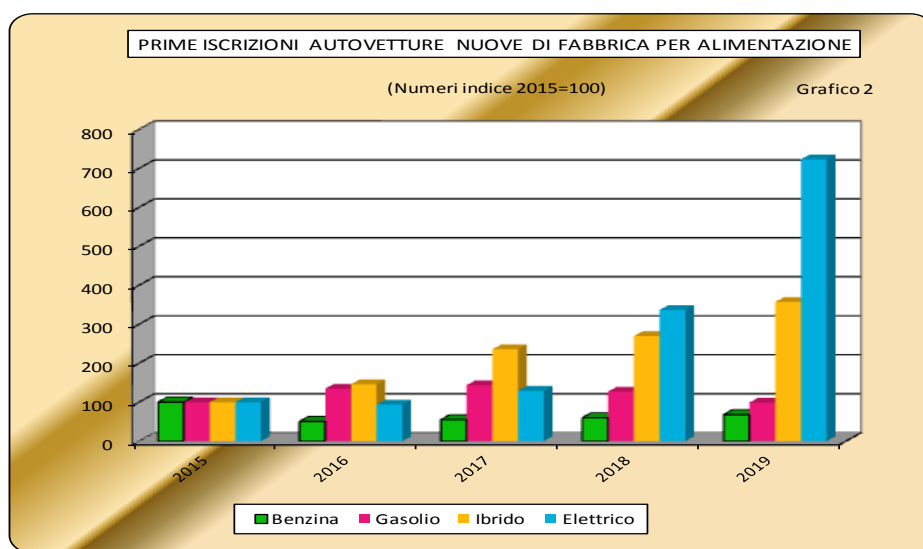
Volendo limitare l'attenzione alle autovetture, gli anni in cui si sono registrate il maggior numero di prime iscrizioni al PRA sono il 2004 ed il 2007. Nel 2004 si è verificato l'avvio dello STA tra giugno e luglio; in questo periodo si è verificato un aumento delle formalità PRA per la coincidenza delle registrazioni dei veicoli sia con la nuova procedura sia con la vecchia. Nel 2007 gli ecoincentivi hanno condizionato notevolmente il mercato del nuovo. Successivamente la ben nota crisi finanziaria del 2008 ha influito negativamente anche sul mercato dell'auto, che ha cominciato a mostrare segnali di ripresa a partire dal 2013.



Analizzando le singole categorie di veicoli (vedi tav.II.2), quella che, percentualmente, ha registrato una diminuzione più contenuta nel periodo considerato è stata quella degli autoveicoli merci che hanno usufruito maggiormente, nei due anni 2016-2017, della norma relativa al

superammortamento; per questi veicoli la riduzione è stata pari al 13% circa; all'opposto troviamo i motocarri trasporto merci, quasi del tutto scomparsi dal nostro mercato.

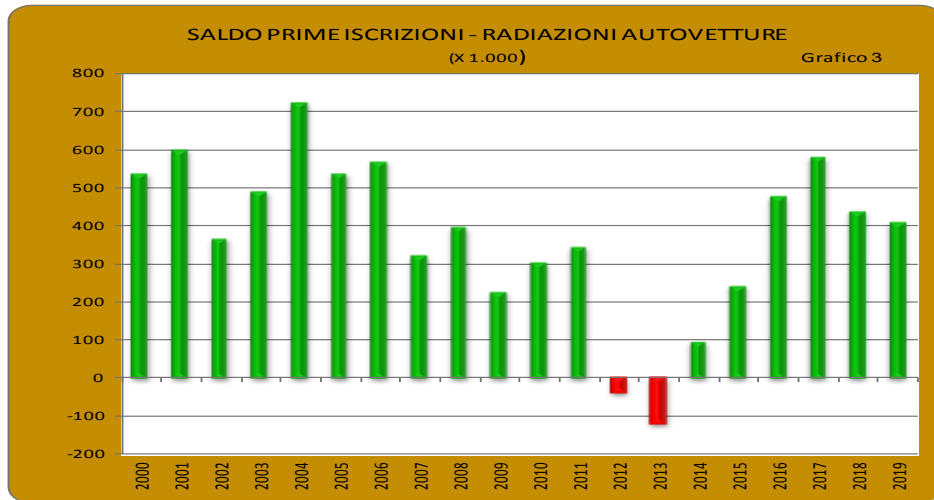
Analizzando le autovetture secondo l'alimentazione, dopo la netta ripresa che nel corso degli anni 2000 ha interessato quelle a gasolio, che hanno rappresentato circa il 58% di tutte le nuove iscrizioni (2006), negli anni 2008 e 2009 queste hanno segnato il passo a favore soprattutto delle autovetture con doppia alimentazione (benzina-GPL, benzina-metano); queste sono state spinte dagli incentivi alla rottamazione che per tali modelli sono stati molto vantaggiosi: 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. Il grafico 2 mette in evidenza l'esplosione delle alimentazioni ecologiche (ibride ed elettriche) che si è avuta negli ultimi 4 anni dal 2015 al 2019. Esplosione ovviamente in termini relativi, perché i numeri assoluti sono ancora limitati per le ibride (circa 93.000 autovetture) e decisamente bassi per le elettriche (circa 11.000 autovetture).



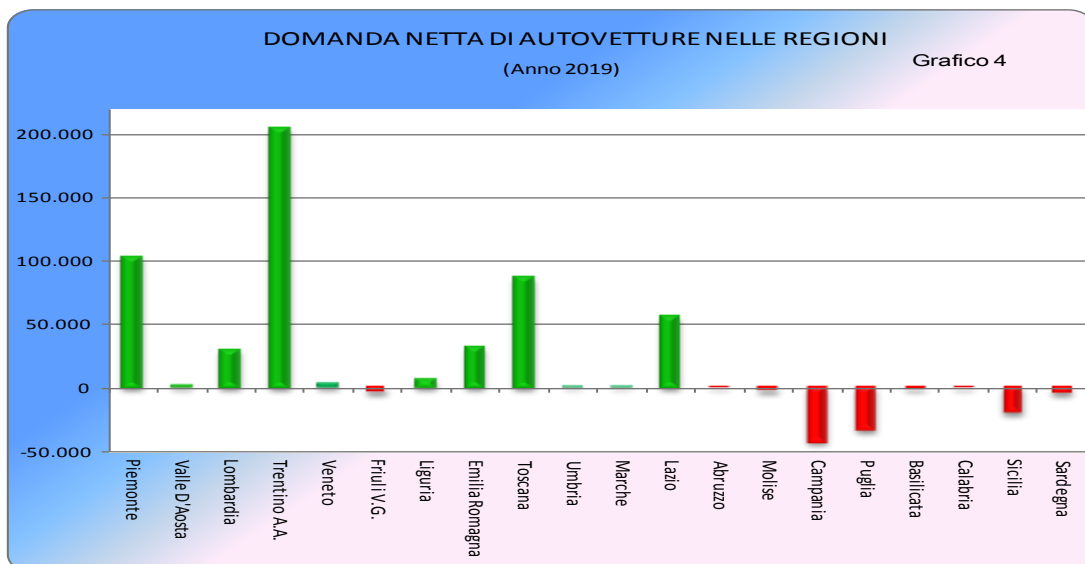
Nella seconda parte del capitolo II, i dati sono disaggregati per regione, per le città metropolitane e per i comuni con popolazione maggiore di 250.000 abitanti. Limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.II.5), la serie storica presenta un andamento decrescente, dovuto al fatto che l'anno di partenza, il 2000, è stato un anno di forte sviluppo motoristico e quindi ad oggi i valori si attestano intorno all'82% del valore iniziale. Le uniche regioni dove le prime iscrizioni sono tornate ad avvicinarsi ai livelli del 2000 (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) sono il Piemonte e la Toscana; tutte le altre sono in diminuzione con un primato negativo per la Sardegna con un valore, rispetto all'anno di partenza, pari alla metà.

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 questa è tornata a crescere e nel 2019 ha raggiunto un saldo positivo di circa 409.000 unità, saldo che è andato ad incrementare ulteriormente la consistenza del parco autovetture.



Interessante risulta l'andamento della domanda netta di autovetture nelle regioni: anche nel 2019 le regioni con saldo positivo sono 11 (centro-nord) e hanno registrato un aumento pari a 526.000 unità circa, compensando il saldo negativo di circa 117.000 unità verificatosi nelle rimanenti 9 regioni (centro-sud).



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 sicuramente è presente uno 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

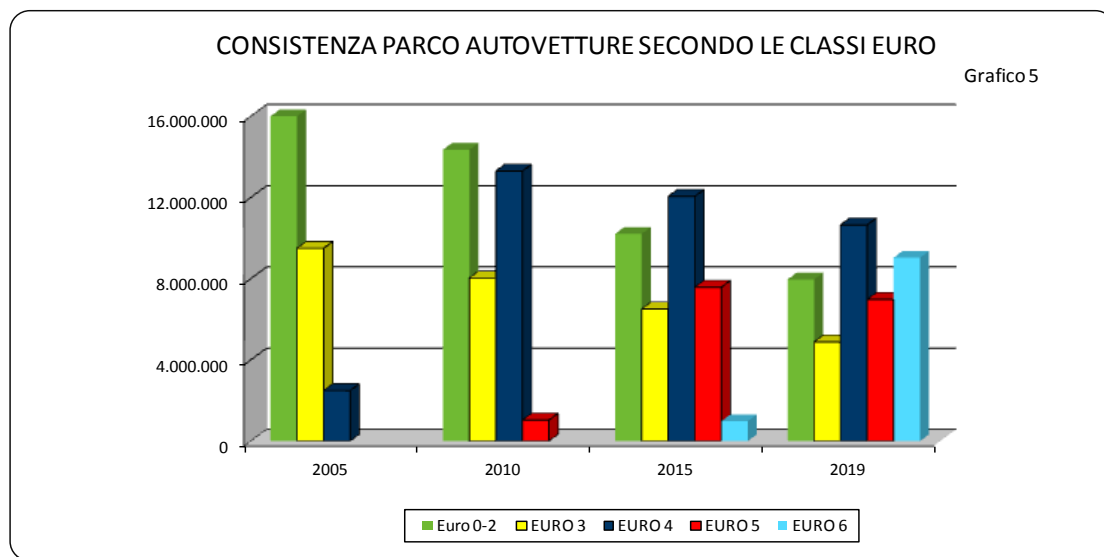
tratta ad esempio dei veicoli iscritti in altri Registri quali quello del Ministero della Difesa (targhe EI) o quello del Ministero degli Esteri (targhe CD) o altri. Oppure vi sono dei veicoli ancora iscritti al PRA che non circolano più ma non sono individuabili. Tuttavia è da ritenere che il numero 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 2000-2019 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 e III.2), il numero di veicoli in circolazione dal 2000 al 2019 è aumentato del 29% circa, con un massimo per la categoria dei motocicli (+104% circa) e un minimo per quella dei motocarri (-36% circa); le autovetture sono aumentate del 21% circa.

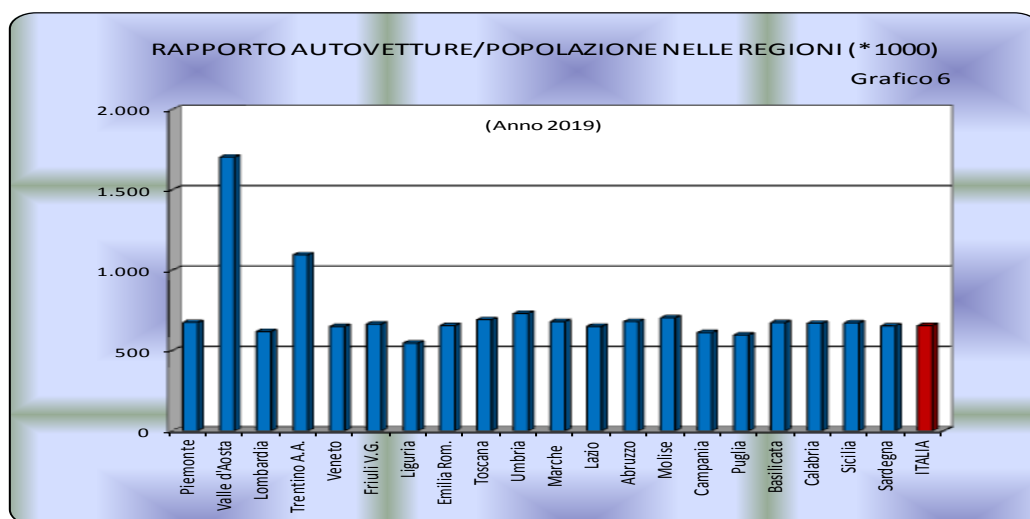
Distinguendo le autovetture secondo la classe euro, nel 2019 la classe più rappresentata è la Euro 4 (27% circa) seguita dalla Euro 6 (23% circa). Da notare lo zoccolo duro di euro 0-2 che rappresenta ancora il 20% circa di autovetture (modelli che hanno almeno 18 anni).



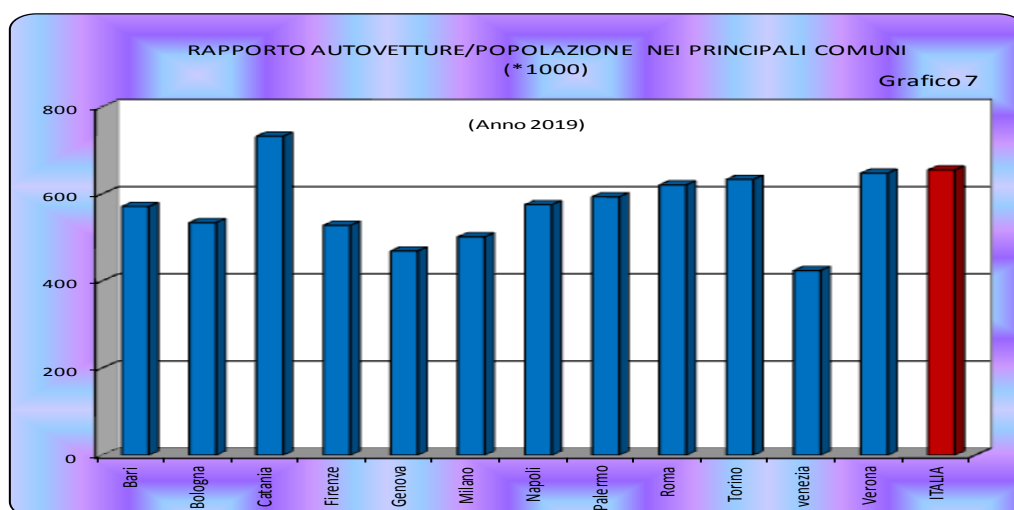
Disaggregando territorialmente il dato nazionale, la regione dove si è verificato un incremento maggiore del parco veicolare dall'inizio del ventennio è il Molise (+ 48% circa); come per le prime iscrizioni non si è tenuto conto del Trentino Alto Adige e della Valle d'Aosta, dove per effetto della tassazione favorevole sono stati immatricolati negli ultimi anni moltissimi veicoli intestati a società di noleggio. Il Piemonte e la Liguria chiudono la graduatoria con, rispettivamente, il 16% ed il 18% circa di aumento. Limitatamente alle autovetture, i risultati sono

similari: il Molise è ancora la regione con un incremento maggiore (+ 35% circa), mentre in fondo alla graduatoria si trova la Liguria con un aumento del 3% 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): anche nel 2019 la regione con il valore dell'indice più alto è l'Umbria (730 autovetture ogni 1.000 abitanti), all'opposto si trova la Liguria con un valore di 545 (la media nazionale risulta pari a 655).



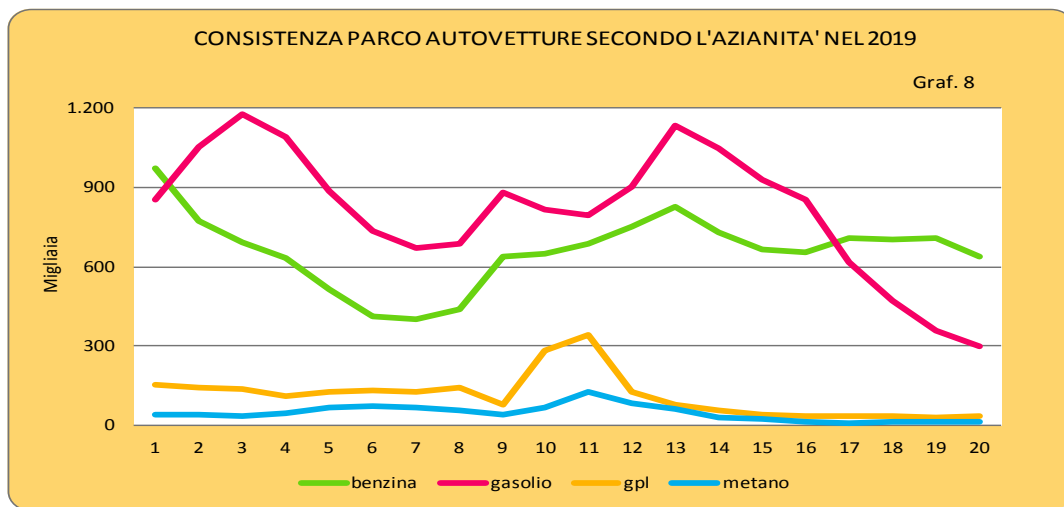
Riguardo i Comuni con più di 250.000 abitanti (vedi tav.III.19-20 e tav.III.21-22), si verifica quanto segue: il comune dove il parco veicolare in complesso è cresciuto maggiormente è Catania (circa 28%); in coda si trova Torino con una diminuzione pari al 4% circa; per le autovetture, Catania è ancora il comune dove la consistenza del parco è aumentata maggiormente (+ 9% circa); solo altri 3 comuni presentano tale andamento (Bari, Palermo e Verona). I comuni rimanenti sono tutti in diminuzione, con in coda sempre Milano con un valore in negativo del 12% circa. L'indicatore autovetture/popolazione ha registrato l'esito seguente: Catania ha il valore più alto con un indice pari a 715, in coda si trova Venezia con 429 autovetture ogni 1.000 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 2019 (in aumento rispetto al 2018) è pari a:

- 1) per le autovetture a benzina – 14 anni e 2 mesi
- 2) per le autovetture a gasolio - 9 anni e 10 mesi
- 3) per le autovetture a benzina/GPL – 9 anni e 6 mesi
- 4) per le autovetture a benzina/metano – 9 anni e 5 mesi

Per le autovetture nel complesso l'età mediana risulta pari a 11 anni e 5 mesi.



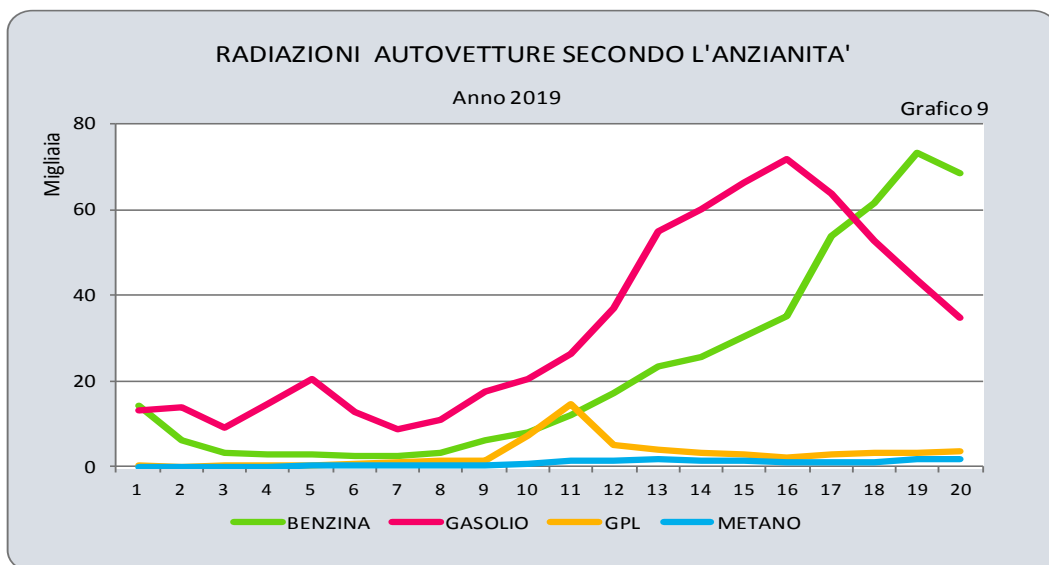
Riguardo alle **radiazioni** dei veicoli, intendendo con questo (come indicato anche nella nota informativa) la registrazione al PRA della cessazione dalla circolazione del veicolo, avvenuta per rottamazione, esportazione o altro (ad es.: veicoli abbandonati e rimossi dalle autorità), l'anno con il numero maggiore di radiazioni (vedi tav.IV.1), grazie agli ecoincentivi, è stato il 2007 con circa 2.511.000 unità; segue il 2009 con circa 2.264.000 veicoli (anch'esso un anno con incentivi governativi). Nel 2019 il totale veicoli radiati ammonta a circa 1.813.000 unità.

Analizzando il fenomeno a livello regionale e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.IV.3), quasi tutte le regioni presentano andamento negativo dal 2000 al 2019; le uniche con saldo positivo sono Valle d'Aosta e Trentino A.A.; all'opposto si trova la Liguria (-39% circa). In Italia complessivamente le radiazioni sono diminuite del 15% circa.

La regione che ha radiato nel 2019 il maggior numero di autovetture (rapportando tale dato alla consistenza del parco autovetture al 31/12/2018) è la Lombardia con indice pari a 5,1; all'ultimo posto si trova la Calabria con 2,2 autovetture radiate ogni 100 autovetture circolanti. In Italia il valore è pari a 3,9.

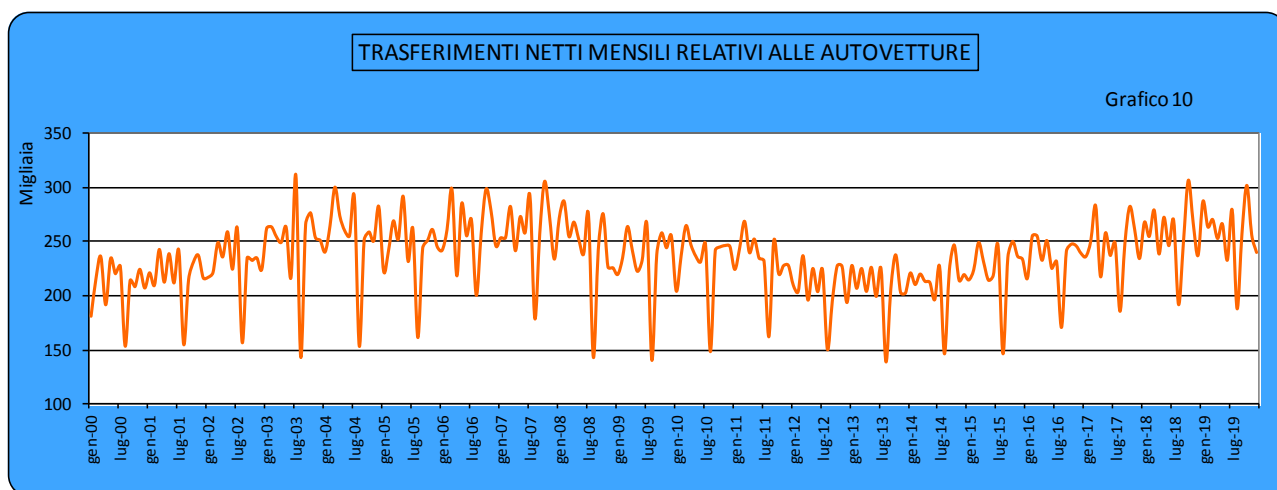
Analizzando infine le radiazioni di autovetture secondo la classe Euro nel 2019 (vedi tav.IV.22), il 27% circa di queste rappresentano modelli con anzianità molto elevata (euro 0, euro 1 e euro 2); nonostante ciò ne rimangono in circolazione ancora il 20% circa del totale.

Un ultimo dato riguarda le autovetture radiate secondo l'anno di prima iscrizione: nel 2019 l'età mediana delle autovetture in complesso uscite di circolazione (in aumento rispetto al 2018) è di 16 anni e 6 mesi; per quelle a benzina è di 18 anni e 9 mesi, per quelle a gasolio di 14 anni e 6 mesi, per le auto con doppia alimentazione benzina-GPL 13 anni e benzina-metano 16 anni e 6 mesi. Si può ipotizzare che tali valori rappresentino la speranza di vita di ogni autovettura.



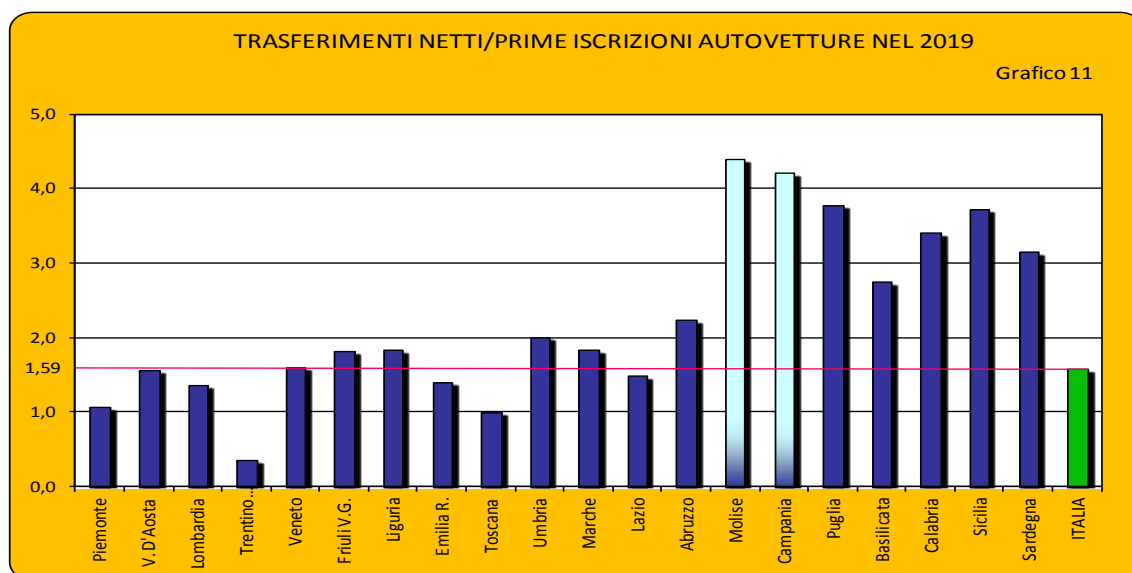
Infine qualche considerazione sui **trasferimenti di proprietà**, intendendo con questo la registrazione al PRA del trasferimento di proprietà di un veicolo, che deve avvenire contestualmente alla sottoscrizione dell'atto di vendita.

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 presenti 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 tabelle: fino al 2010 sono conteggiati i trasferimenti in partenza dalle varie regioni; dal 2015 i trasferimenti sono quelli in arrivo nelle varie regioni. Le serie storiche, infatti, sono state suddivise in due sottoserie: dal 2000 al 2010 e dal 2015 in poi. Limitandosi alle autovetture, tra il 2016 e il 2019, il Trentino A.A. è la regione che ha incrementato il livello di passaggi (+30% circa); all'opposto si trova la Valle d'Aosta, che presenta aumento nullo. In Italia l'incremento è del 12% circa.

Interessante risulta il rapporto trasferimenti netti/prime iscrizioni che a livello regionale assume i valori che troviamo nel grafico seguente, evidentemente più elevati nelle Regioni del centro-sud e delle Isole:



Dalla tavola V.12 si può facilmente conoscere quale sia l'età mediana dei trasferimenti, al netto delle minivetture, in Italia nel 2019: 12 anni per le autovetture a benzina, 7 anni e 9 mesi per quelle a gasolio, 9 anni e 10 mesi per le autovetture con altre alimentazioni e 9 anni e 7 mesi per le autovetture in totale. Tutti questi valori risultano in aumento rispetto al 2018.

Infine nella tavola V.15 si analizzano i passaggi di proprietà netti di autovetture secondo la regione di partenza e di arrivo relativi al 2019, 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. Da questa tabella capiamo anche quanti dei passaggi di proprietà rimangono all'interno della regione (regione di partenza e di arrivo dell'autovettura coincidono): la media regionale è del 79,1%, con la Valle d'Aosta al minimo con una percentuale pari al 40,2% e all'opposto troviamo le due isole maggiori (Sicilia e Sardegna) con un valore pari al 95,3%.

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 2000-2019 a prezzi costanti): parcheggi-autostrade e tassa automobilistica; i carburanti sono rimasti pressoché costanti e le altre 3 sono in diminuzione: premi RCA, ammortamento e manutenzione. Nel 2019 la spesa totale corrente per l'utilizzo delle circa 39.500.000 autovetture circolanti risulta pari a poco più di 155 mld di euro, sostanzialmente in linea con il 2018 (+ 0,3%); troviamo lo stesso risultato se consideriamo i parametri a prezzi costanti. Le voci di spesa principali sono l'acquisto di auto e l'ammortamento del capitale (circa 49 mld di euro), seguito dalla spesa per carburanti (circa 39 mld di euro). Insieme le due voci concorrono per il 58 % circa del totale.

