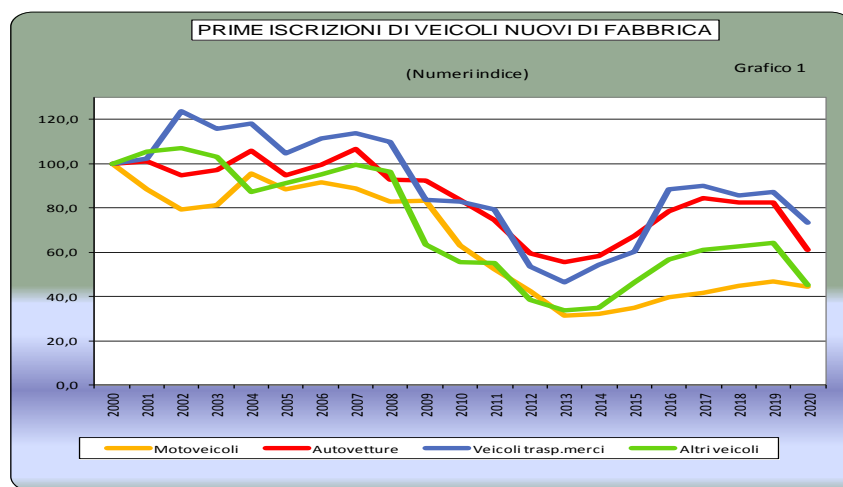


SINTESI DEI RISULTATI

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 2000-2020 in tre sottoperiodi nei quali i dati seguono andamenti differenti: fino al 2007 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 2014, dove i dati sono in costante diminuzione con il minimo del 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 costante fino al 2019 e quindi il tracollo dello scorso anno, dovuto al Covid-19 (-26% circa sul 2019).

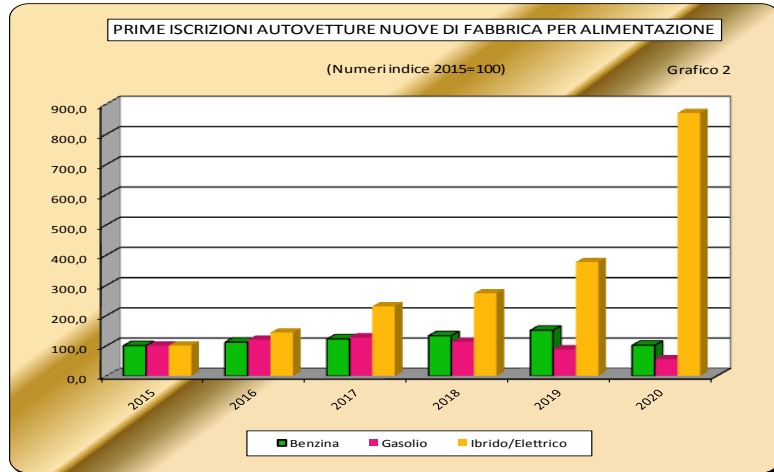
Volendo limitare l'attenzione alle autovetture, gli anni in cui si sono registrate il maggior numero di prime iscrizioni al PRA sono il 2004 ed il 2007. Nel 2004 si è verificato l'avvio dello STA tra giugno e luglio; in questo periodo si è verificato un aumento delle formalità PRA per la coincidenza delle registrazioni dei veicoli sia con la nuova procedura sia con la vecchia. Nel 2007 gli ecoincentivi hanno condizionato notevolmente il mercato del nuovo.



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 speciali/specifici che hanno usufruito maggiormente, nei due anni 2016-2017, della norma relativa al superammortamento; per questi veicoli la riduzione è stata pari al 15% circa; all'opposto troviamo i motocarri trasporto merci, praticamente scomparsi dal nostro mercato.

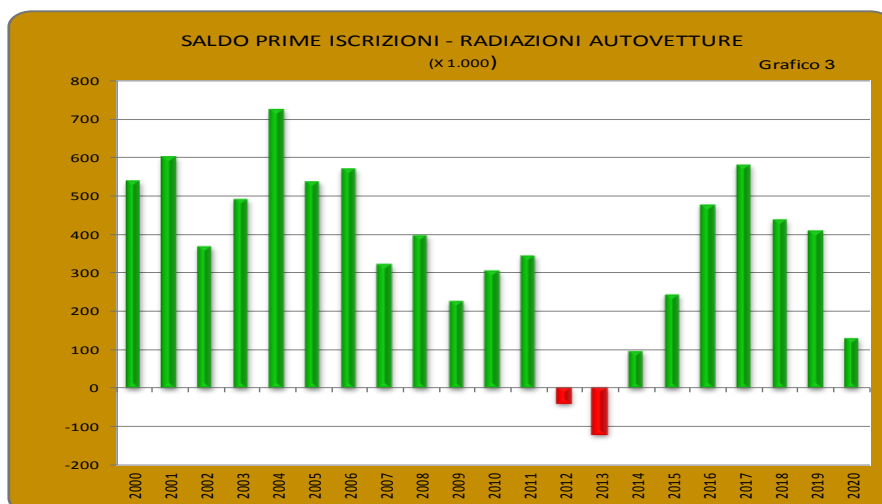
Analizzando le autovetture secondo l'alimentazione, dopo la netta ripresa che nel corso degli anni 2000 ha interessato quelle a gasolio, che hanno rappresentato circa il 58% di tutte le nuove iscrizioni (2006), negli anni 2008 e 2009 queste hanno segnato il passo a favore soprattutto delle autovetture con doppia alimentazione (benzina-GPL, benzina-metano); queste sono state spinte dagli incentivi alla rottamazione che per questi modelli sono stati molto vantaggiosi: i 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 5 anni dal 2015 al 2020. Da notare che proprio lo scorso anno, laddove le alimentazioni tradizionali sono naufragate a motivo della crisi economica-sanitaria dovuta al Covid-19, queste due alimentazioni hanno al contrario aumentato il numero di autovetture, con incrementi rispetto al 2019 pari al 125% circa per le ibride e pari al 193% circa per le elettriche.

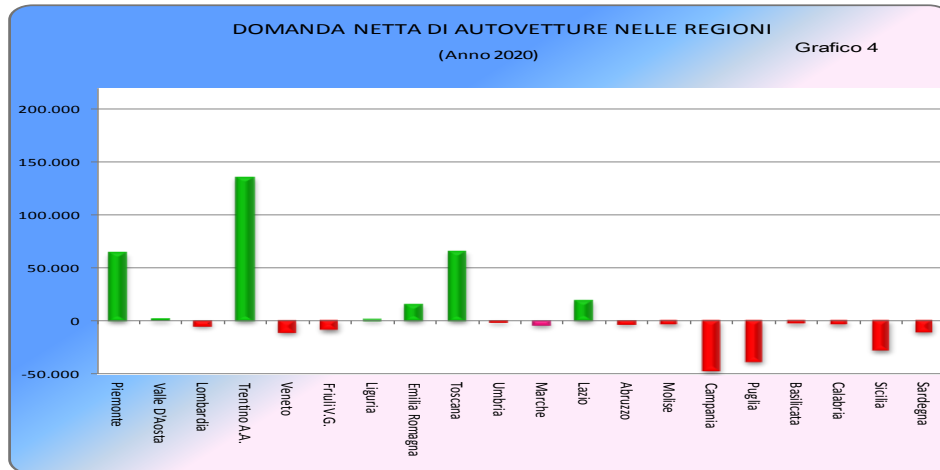


Nella seconda parte del capitolo II, i dati sono disaggregati per regione, per le città metropolitane e per i comuni con popolazione maggiore di 250.000 abitanti. Iniziando dalle regioni e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.II.5), la serie storica presenta un andamento decrescente, dovuto al fatto che l'anno di partenza, il 2000, è stato un anno di forte sviluppo motoristico; se aggiungiamo gli eventi accaduti lo scorso anno, la diminuzione del periodo è pari al 39%. Le uniche regioni dove le prime iscrizioni hanno perduto meno nel periodo sono il Piemonte e la Toscana (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); tutte le altre hanno subito un decremento molto maggiore, con un primato negativo per la Sardegna (- 63% 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 questa è tornata a crescere e nel 2020 ha raggiunto un saldo positivo di circa 131.000 unità, saldo che è andato ad incrementare ulteriormente la consistenza del parco autovetture.



Interessante risulta l'andamento della domanda netta di autovetture nelle regioni: nel 2020 le regioni con saldo positivo sono 7 e hanno registrato un aumento pari a 301.000 unità circa, compensando il saldo negativo di circa 170.000 unità verificatosi nelle rimanenti 13 regioni.



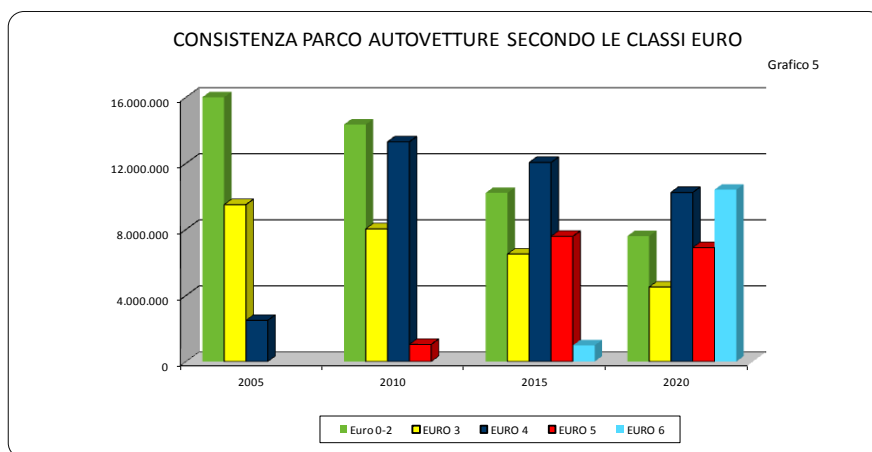
Passando ora alla **consistenza del parco veicoli**, è necessaria una premessa: l'elaborazione della consistenza del parco veicoli è realizzata in base ai dati PRA, facendo pur sempre notare che sicuramente è presente uno scostamento tra il cosiddetto circolante teorico (iscritto al P.R.A.) e quello 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 2000-2020 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 dallo Stato.

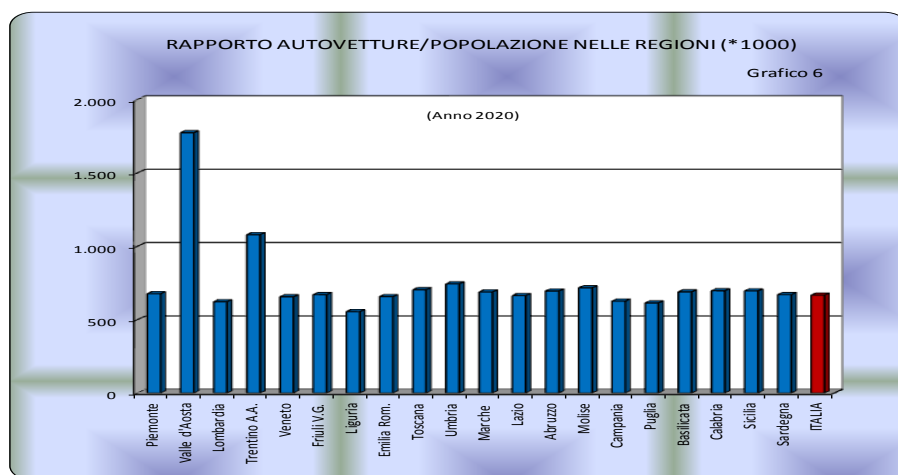
Analizzando i dati nazionali (vedi tav.III.1 e III.2), il numero di veicoli in circolazione è aumentato del 30% circa, con un massimo per la categoria dei motocicli (+107% circa) e un minimo per quella dei motocarri (-37% circa); le autovetture sono aumentate del 22% circa.

Distinguendo le autovetture secondo la classe euro, nel 2020 le classe più rappresentate sono la Euro 6 e la Euro 4 (26% circa) seguite dalla Euro 0-2 (19% circa). Da notare proprio questo zoccolo duro di euro 0-2 che rappresenta ancora un quinto del parco autovetture (modelli che hanno almeno 18 anni).



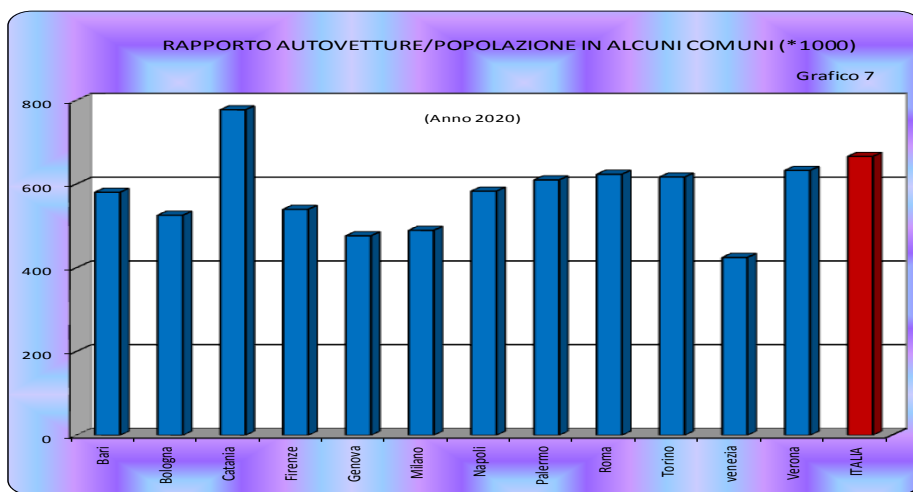
Disaggregando territorialmente il dato nazionale, la regione dove si è verificato un incremento maggiore del parco veicolare è il Molise (+ 49% circa); come per le prime iscrizioni non si è tenuto conto del Trentino Alto Adige e della Valle d'Aosta, dove per effetto della tassazione favorevole sono state immatricolate negli ultimi anni moltissimi veicoli intestate 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 simili: il Molise, in questo caso insieme alla Calabria, 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 2020 la regione con il valore dell'indice più alto è l'Umbria (743 autovetture ogni 1.000 abitanti), all'opposto si trova la Liguria con un valore di 554 (la media nazionale risulta pari a 666).



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 30%); in coda si trova Torino con una diminuzione pari al 7% circa; per le autovetture, Catania è ancora il comune dove la consistenza del parco è aumentata maggiormente (+ 12% circa); solo altri 3 comuni presentano tale andamento (Bari, Palermo e Verona). I comuni rimanenti sono tutti in diminuzione, con in coda Milano con un valore in negativo del 13% circa. L'indicatore

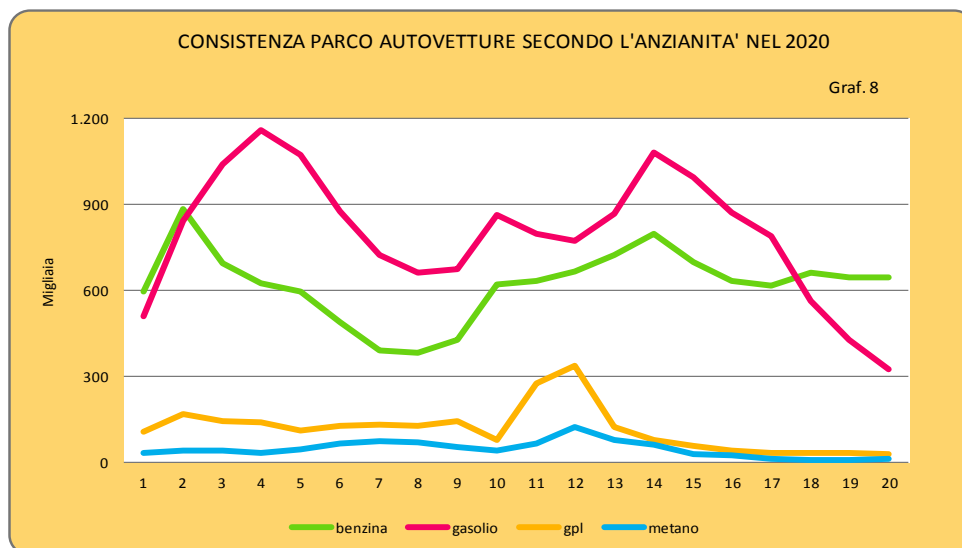
autovetture/popolazione ha registrato l'esito seguente: Catania ha il valore più alto con un valore pari a 777, in coda si trova Venezia con 425 autovetture ogni 1.000 abitanti.



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 2020 (in aumento rispetto al 2019) è pari a:

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

Per le autovetture nel complesso l'età mediana risulta pari a 11 anni e 10 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

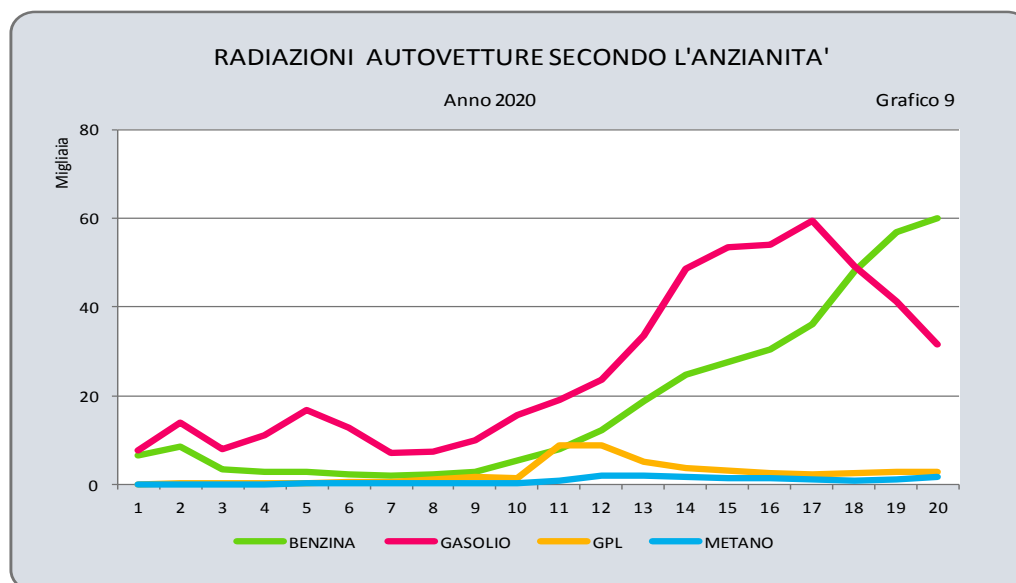
agli ecoincentivi, è stato il 2007 con circa 2.511.000 unità; segue il 2009 con circa 2.264.000 veicoli (anch'esso un anno con incentivi governativi). Nel 2020 il totale veicoli radiati ammonta a circa 1.532.000 unità.

Analizzando il fenomeno a livello regionale e limitando l'analisi alle autovetture (vedi tav.IV.3), tutte le regioni presentano andamento negativo; quella che nel periodo ha avuto radiazioni praticamente costanti è il Trentino A.A. (-1,6%); all'opposto si trova la Liguria (-46% circa). In Italia complessivamente le radiazioni sono diminuite del 28% circa.

La regione che ha radiato nel 2020 il maggior numero di autovetture (rapportando tale dato alla consistenza del parco autovetture al 31/12/2019) è il Friuli V.G. con indice pari a 4,3; all'ultimo posto si trova la Calabria con 2,0 autovetture radiate ogni 100 autovetture circolanti. In Italia il valore è pari a 3,3.

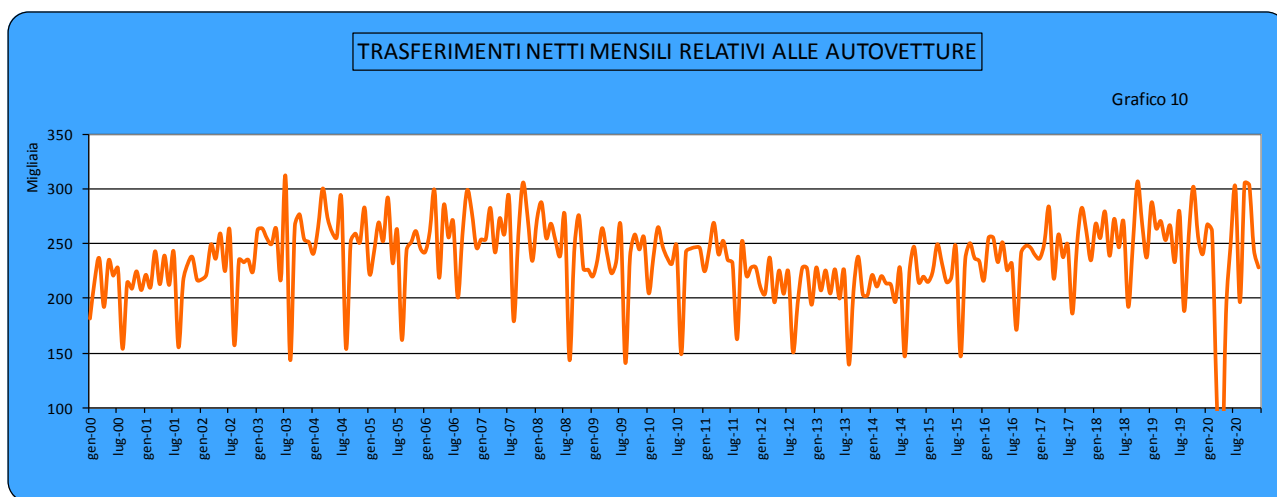
Analizzando infine le radiazioni di autovetture secondo la classe Euro (vedi tav.IV.22), il 25% circa di queste rappresentano modelli con anzianità molto elevata (euro 0-1-2); nonostante ciò ne rimangono in circolazione ancora il 19% circa del totale.

Un ultimo dato riguarda le autovetture radiate secondo l'anno di prima iscrizione: nel 2020 l'età mediana delle autovetture in complesso uscite di circolazione (in aumento rispetto al 2019) è di 17 anni; per quelle a benzina è di 19 anni e 3 mesi, per quelle a gasolio di 15 anni e 1 mese, per le auto con doppia alimentazione benzina-GPL 13 anni e 9 mesi e benzina-metano 15 anni e 7 mesi. Si può ipotizzare che tali valori rappresentino la speranza di vita di ogni autovettura.



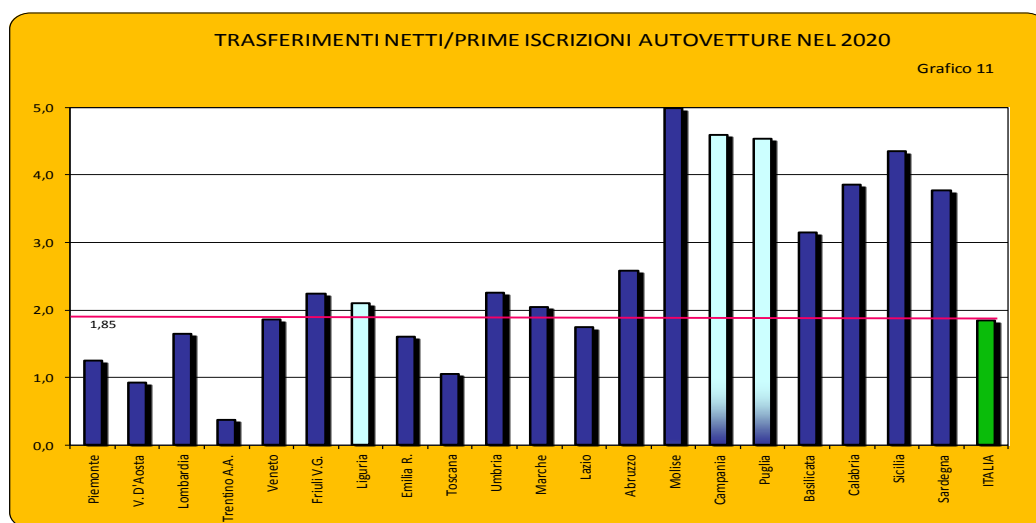
Infine qualche considerazione sui **trasferimenti di proprietà**, intendendo con questo la registrazione al PRA del trasferimento di proprietà di un veicolo, che deve avvenire contestualmente alla sottoscrizione dell'atto di vendita.

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: la serie storica è limitata agli anni 2015-2020 perchè dal 2015 sono conteggiati i trasferimenti in partenza dalle varie regioni (negli anni precedenti erano contabilizzati quelli in arrivo). Limitandosi alle autovetture, tra il 2015 e il 2020, il Trentino A.A. è la regione che ha incrementato il livello di passaggi (+17% circa); all'opposto si trova il Piemonte con una diminuzione del 12% circa. In Italia l'incremento è poco meno dell'1%.

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 mediana dei trasferimenti, al netto delle minivetture, in Italia: 11 anni e 1 mese per le autovetture a benzina, 7 anni e 1 mese per quelle a gasolio, 9 anni e 4 mesi per le autovetture con altre alimentazioni e 8 anni e 11 mesi per le autovetture in totale. Tutti questi valori risultano in diminuzione rispetto al 2019.

Infine nella tavola V.15 si analizzano i passaggi di proprietà netti di autovetture secondo la regione di partenza e di arrivo relativi al 2020, individuando, quindi, quali siano i flussi "migratori" riguardanti la compravendita di veicoli: 8 regioni presentano saldi negativi (arrivi minori delle partenze) e 12 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 79,2%, con la Valle d'Aosta al minimo con una percentuale pari al 39,2% e all'opposto troviamo le due isole maggiori (Sicilia e Sardegna) con un valore pari al 95% circa.

Concludendo questa parte di sintesi, uno sguardo sulle **spese di esercizio delle autovetture**. Delle sei voci principali che ne compongono il costo totale, solo una è in aumento (considerando il periodo 2000-2020 a prezzi costanti): parcheggi-ricoveri e pedaggi autostradali; i rimanenti 5 sono in netta diminuzione. Nel 2020 la spesa totale corrente per l'utilizzo delle circa 39.700.000 autovetture circolanti risulta pari a poco meno di 93 mld di euro, in netta diminuzione rispetto al 2019 (- 20,2%); rileviamo 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 38 mld di euro), seguito dalla spesa per carburanti (circa 29 mld di euro). Insieme le due voci concorrono per il 54 % circa del totale.

