

# Far girare le quattro ruote

TONY BOSOTTI

Nell'ultimo studio pubblicato da Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, dedicato all'industria autoveicolistica in Italia si descrive con il crudo linguaggio delle cifre un settore importantissimo per il nostro Paese che purtroppo attraversa un periodo di crisi. I dati fanno riflettere e indicano il punto da cui ripartire

L'ultimo rapporto disponibile dedicato all'industria autoveicolistica in Italia, pubblicato da Anfia (e da noi qui riprodotto sotto forma di ampi stralci) traccia un interessante quadro del mercato automobilistico italiano.

La produzione media di autoveicoli completi e autotelai risulta ridimensionata del 46,6% nel decennio 2003-2012, rispetto alla media del decennio precedente. La crisi economica e il conseguente calo dei consumi, in particolare di beni durevoli quali l'automobile, sia in Italia sia in Europa, ne hanno accentuato la contrazione a partire dal 2008. Nel decennio 1993-2002, la produzione registrava già una contrazione del 18%, mentre risultava in crescita del 12% negli anni Ottanta. Oltre la metà dei veicoli prodotti in Italia è destinata all'estero, soprattutto verso i Paesi Europei.

## Uno sguardo all'Europa

L'evoluzione della produzione industriale tra i maggiori Paesi produttori europei ha avuto un trend molto diverso. In Germania e in Spagna a fronte di una nuova vettura immatricolata si producono rispettivamente 1,75 e 2,20 auto. In Francia e nel Regno Unito invece il rapporto è di una vettura immatricolata e rispettivamente 0,89 e 0,72 prodotte. In Italia si produce solo





il 28% delle vetture immatricolate. Nonostante il ridimensionamento dell'industria domestica degli autoveicoli, reso ancora più evidente dal confronto con Germania e in particolare con il Regno Unito, che ha saputo attrarre costruttori esteri e fronteggiare il pericolo di veder scomparire la propria industria, in Italia le aziende della componentistica hanno fatto leva sui fattori di competitività, dirottando una parte crescente delle loro produzioni alle commesse estere. Il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale, dal 2004 al 2008 sopra i 6 miliardi di euro all'anno, mentre nel 2009 questo valore è sceso a poco meno di 4 miliardi, riportandosi ai livelli del 1995. Nel 2010 il saldo positivo ha raggiunto i 5,7 mld di euro e nel 2011, grazie all'ottimo andamento dell'export, ha toccato i 7,3 mld di

euro (+25,9% sul 2010). Nel 2012 il valore delle esportazioni di componenti per autoveicoli è stato di 18,1 mld di euro, in calo del 5,3% rispetto all'anno precedente, ma il saldo rimane attivo e pari a 7,5 mld di euro, grazie alla flessione delle importazioni del 10%.

Il calo della domanda di auto in Italia e in Europa ha determinato una sovra-capacità produttiva, stimata attorno al 30%. La Commissione Europea ha presentato il piano d'azione 'Cars 2020' volto a rafforzare la competitività e la sostenibilità dell'industria autoveicolistica nella prospettiva del 2020. Il piano si basa su quattro linee d'azione: più innovazione; un quadro europeo per la competitività; migliore accesso al mercato globale; formazione e gestione delle ristrutturazioni.

#### **Meno consumi, meno volumi**

Dal 2007, anno record delle vendi-

te con circa 2,5 milioni di vetture nuove, il mercato ha subito una costante contrazione dei volumi, fino ad arrivare a 1,4 milioni di registrazioni nel 2012 (sui livelli di 30 anni fa). Rispetto al 2007, la perdita ammonta a circa 1,1 mln di vetture (-44%), con riflessi pesantissimi sulla produzione industriale e sull'occupazione.

L'aumento dei prezzi dei carburanti e il calo generalizzato dei consumi, incluso quelli di benzina e gasolio, hanno spinto gli acquirenti verso modelli ad alimentazione alternativa, le cui vendite sono passate dal 5,6% di quota del 2011 al 13,5% del 2012, con una crescita del 92% rispetto all'analogo periodo del 2011, pari a 189 mila vetture. In particolare le vetture a GPL e a metano hanno conquistato rispettivamente il 9,1% e il 3,8% del mercato. Le vetture a metano potrebbero avere più mercato, ma sono penalizzate rispetto a quelle a GPL, da una rete distributiva insufficiente e localizzata principalmente in alcune regioni del Centro Italia. Le vetture ibride rappresentano appena lo 0,5% del mercato. Il mercato delle autovetture diesel rappresenta il 53,1% del totale delle nuove registrazioni, con oltre 745mila unità.

Il 46% delle nuove vetture immatricolate ha una cilindrata compresa tra 1.100-1.400 cm<sup>3</sup>, di queste circa il 51% sono alimentate a benzina, il 26% a diesel, il 16% a GPL e il



7% a metano. Il 21% del mercato autovetture ha cilindrata compresa tra 1.401-1.600 cm<sup>3</sup>, di queste l'81% sono a gasolio, l'11% a benzina, il 5,6% a GPL, l'1,2% a metano. Il 19% del mercato ha cilindrata compresa tra 1.601-2.000 cm<sup>3</sup>, il 94% delle vetture è diesel. Le vetture con cilindrata superiore a 3.000 cm<sup>3</sup> sono appena lo 0,3% del mercato, di cui il 72% alimentate a benzina. Infine le auto con cilindrata fino a 1.100 cm<sup>3</sup> rappresentano l'8% di tutto il mercato, così ripartite: l'87% a benzina, il 9% ad alimentazione alternativa e il 4% diesel.

### **Il Bel Paese inquina meno**

Le emissioni medie di CO<sup>2</sup> attribuibili alle automobili immatricolate in Italia nel 2012 sono tra le più basse d'Europa e - assieme a Belgio, Danimarca, Francia, Grecia, Irlanda, Malta, Olanda, Portogallo e Spagna - si trovano già al di sotto dei limiti fissati dalla Commissione Europea per il 2015. L'Italia ha ottenuto un risultato migliore di Paesi ritenuti molto più 'eco-responsabili' (come Belgio, Svezia, Austria, Lussemburgo e Finlandia) e ha largamente distaccato, in questa classifica delle nazioni 'virtuose', la Germania, che ha una media di emissioni di CO<sup>2</sup> ben più alta (141,5 g/km) rispetto a quella italiana, pari a 126,2 g/km. Francia e Italia hanno

registrato la media di emissioni più bassa in Europa, seguite da Spagna e Gran Bretagna. Diversi fattori influenzano il risultato, tra questi il peso dell'auto (l'Italia si colloca al 4° posto con 1.311 kg), la potenza dei motori (l'Italia si colloca al 2° posto con 77 kw pari a 103 CV), la diffusione di auto con alimentazione a GPL e metano.

### **Cresce il noleggio**

Calano le immatricolazioni di auto ai privati sia in termini di volumi sia di quota, mentre il mercato delle immatricolazioni noleggio e società, dopo il calo registrato nel 2009, ha recuperato nel biennio 2010-2011. Nel 2012, grazie al calo più contenuto rispetto al resto del mercato, il noleggio (sia a breve sia a lungo termine) ha visto crescere la propria incidenza sul mercato nazionale delle auto nuove alla quota record del 18%.

Le vetture intestate a società perdono invece il 16% del mercato e raggiungono la quota del 16,6% (0,7 punti in più rispetto al 2011). Pesa per tutto il comparto la sfavorevole fiscalità rispetto agli altri Paesi europei. In Italia la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla 'legge Fornero' e poi dalla legge di stabilità 2013) dal 40% al 20%, mentre in ambito UE arriva fino al 100%. Inoltre, le soglie di

deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme addirittura al 1997, non essendo mai state rivalutate secondo gli indici Istat come, invece, previsto. Anche l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%. Per queste ragioni, l'incidenza delle auto aziendali in Italia è molto più bassa che in Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Sono Panda e Cinquecento le auto più noleggiate in Italia. La prima è l'auto regina delle flotte aziendali noleggiate a lungo termine. La seconda è la più amata nel noleggio a breve termine, il rent-a-car.

### **Il parco veicoli**

Gli anni con il numero maggiore di radiazioni di autovetture, grazie agli ecoincentivi, sono stati il 2007 (2,2 milioni) e il 2009 (1,95 milioni). Secondo le analisi di ACI, nel 2012 l'età mediana delle autovetture radiate secondo l'anno di prima immatricolazione è di 13 anni e 5 mesi; per quelle a benzina è di 15 anni, per quelle a gasolio di 9 anni e 10 mesi, per le auto con doppia alimentazione benzina-GPL 15 anni e 11 mesi, per quelle benzina-metano 15 anni e 7 mesi. Si può, quindi, ipotizzare che tali valori rappresentino la speranza di vita di ogni autovettura.



Nel 2012 il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha subito una forte contrazione, attestandosi a circa 117 mila unità, con una perdita pari a un terzo dei volumi del 2011 (-32%). Rispetto al 2007 (anno record di vendite) la contrazione è del 52%. Nel settore degli autocarri, i dati sono altrettanto negativi: dopo la breve ripresa del 2010 e del primo semestre 2011, molto più contenuta che nel resto d'Europa, la domanda è tornata a scendere a tassi sempre più marcati, aggravandosi nel 2012. Nel 2012 sono stati rilasciati 13.741 libretti di circolazione (-29% sul 2011), di questi 9.919 (-28,5%) riguardano gli autocarri con peso totale a terra maggiore di 16t.

La riduzione dei volumi di vendita delle autovetture ha determinato una costante diminuzione del tasso di sostituzione (dal 6,3% del 2007 al 3,9% del 2012), causando un progressivo invecchiamento del parco circolante auto, che a fine 2012 per la prima volta è sceso a 37.078.274 (35.000 vetture in meno rispetto al 2011). Questa inversione di tendenza - non preoccupante in sé, ma in quanto accompagnata dalla mancata sostituzione delle vetture rottamate o radiate, con conseguente invecchiamento del parco circolante - rischia di consolidarsi, visto che le previsioni 2013

stimano ancora un mercato in flessione rispetto a quello dell'anno precedente (dal 7 al 10% in meno). La vita media di un'auto è aumentata per la rinuncia o il rinvio dell'acquisto/sostituzione dell'auto per scelta o necessità. L'utilizzo più moderato del mezzo (calo della percorrenza media) ha determinato anche un 'allungamento della vita tecnica dell'auto'. Negli anni 2000, 2001, 2002 sono state immatricolate complessivamente oltre 7,1 milioni di auto, pari a una media d'anno di 2,37 milioni di vetture, pertanto 'potenzialmente' si tratta di mezzi con 10-13 anni di vita che potrebbero/dovrebbero essere sostituiti nel breve termine. Un invecchiamento progressivo del parco ha conseguenze negative in termini ambientali e di sicurezza. A questo si aggiungono l'elevata pressione fiscale generale e sulla motorizzazione, che pesano enormemente sulla capacità di spesa dei cittadini in termini di acquisto e di mantenimento della autovettura, considerando anche che l'offerta di trasporto pubblico non è in grado di soddisfare sia la domanda sia la qualità del servizio in modo omogeneo su tutto il territorio.

#### **Trasporto merci**

A fine 2012 il parco circolante in Italia destinato al trasporto merci

rappresenta il 10% del totale parco (49 milioni di veicoli) con oltre 4 milioni di autocarri, più di 100 mila rimorchi, circa 250 mila semirimorchi e quasi 160 mila trattori stradali/motrici.

Molti dei mezzi che circolano sulle strade sono ormai obsoleti. Sulla base dei dati a fine 2011, il 43% degli autocarri leggeri merci rientra nelle normative precedenti a euro 3, il 70% ante euro 4. Nel caso degli autocarri pesanti, con peso superiore a 3,5 t, tali percentuali risultano più elevate rispettivamente pari a 76% e 92%.

A fine 2011 l'anzianità media del parco, valutata in termini di età mediana delle distribuzioni, è pari a 9 anni e 4 mesi per gli autocarri inferiori a 3,5 t, mentre per quelli superiori a 3,5 t risulta di 19 anni e 7 mesi. Il 73% degli autocarri leggeri e il 45% di quelli pesanti ha un'età superiore a 10 anni. Ancora più obsoleti semirimorchi e rimorchi, rispettivamente con un'anzianità pari a 10 anni e 10 mesi gli uni e superiore a 20 gli altri. Leggermente inferiore è l'anzianità media dei trattori stradali, pari a 7 anni e 7 mesi. Uno svecchiamento del parco veicoli consentirebbe un incremento dei livelli di sicurezza attiva e passiva, grazie ai dispositivi che ormai la tecnologia ha messo a disposizione.