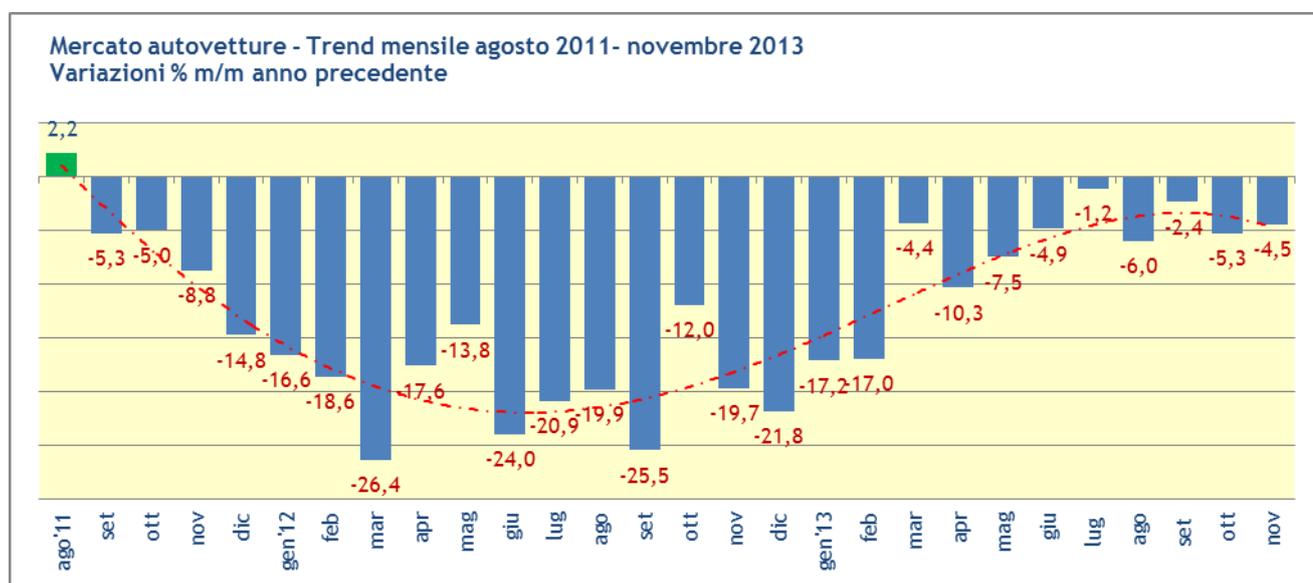


ITALIA - Struttura del mercato autovetture nuove

NOVEMBRE e GENNAIO/NOVEMBRE 2013

Nel mese di **novembre** sono state immatricolate oltre **102 mila** nuove autovetture (-4,5%). Si tratta del 27° calo consecutivo. Per trovare un volume così basso per il mese di novembre, bisogna risalire a 36 anni fa (1977: 96.644 unità).



ANNI	volumi	var. % t/t
2001	2.413.378	-1,6
2002	2.279.612	-5,5
2003	2.247.044	-1,4
2004	2.264.689	0,8
2005	2.237.444	-1,2
2006	2.326.052	4,0
2007	2.493.105	7,2
2008	2.161.680	-13,3
2009	2.159.465	-0,1
2010	1.961.580	-9,2
2011	1.749.740	-10,8
2012	1.403.006	-19,8
2013	1.300.000	-7,3

Nei **primi 11 mesi dell'anno** in corso, il mercato ha totalizzato 1.214.000 unità, in calo del 7,7% rispetto ad un anno fa. La previsione per il mese di dicembre è stimata attorno a 85.000 vetture contro 87.500 di dicembre del 2012. Il consuntivo di fine anno dovrebbe quindi attestarsi a circa 1.300.000 vetture e registrare un calo del 7,3% rispetto al 2012, si tratta di un volume che riporta il mercato ai valori della fine degli anni settanta.

Le previsioni di Istat **sul PIL per il 2013** stimano una variazione negativa dell'1,8%, mentre la spesa delle famiglie segnerebbe una contrazione del 2,4%. Nonostante il permanere delle difficoltà sul mercato del lavoro e la debolezza dei redditi nominali, **nel 2014, la spesa dei consumatori è prevista crescere moderatamente (+0,2%)**.

Per il 2013 è prevista una riduzione degli investimenti fissi lordi del 5,5%, mentre nel 2014 le prospettive di una leggera ripresa del ciclo produttivo determinerebbero un recupero dei tassi di accumulazione che tornerebbero su valori positivi (+2,2%). Il tasso di disoccupazione, in crescita sostenuta nella prima parte dell'anno, raggiungerebbe quota 12,1% nel 2013. Nel 2014, pur stabilizzandosi, proseguirebbe ad aumentare a causa del ritardo con il quale il mercato del lavoro segue le evoluzioni dell'economia (+12,4%).

Questo scenario di previsione è legato a ipotesi specifiche sull'evoluzione del quadro internazionale, delle condizioni di liquidità e di incertezza economica e politica. In caso di minore crescita mondiale il Pil nel 2014 registrerebbe un incremento più contenuto (oggi previsto a +0,7%). Viceversa un miglioramento delle condizioni di liquidità e una riduzione dell'incertezza stimolerebbero un ulteriore incremento degli investimenti e una crescita del Pil più sostenuta.

La contrazione della capacità di spesa delle famiglie italiane e l'elevato tasso di disoccupazione sul fronte dei consumi, la schiacciante pressione fiscale su famiglie e imprese e una permanente stretta creditizia sul fronte della crescita, non consentono nel breve periodo una netta inversione di tendenza a favore del mercato auto, che invece sarà molto graduale. Inoltre l'aumento dell'Iva, passata dal 21 al 22% costituisce un elemento in più che penalizza ulteriormente la domanda interna, così come il ventilato aumento di questi giorni delle accise sui carburanti per recuperare fondi per garantire altre uscite di spesa.

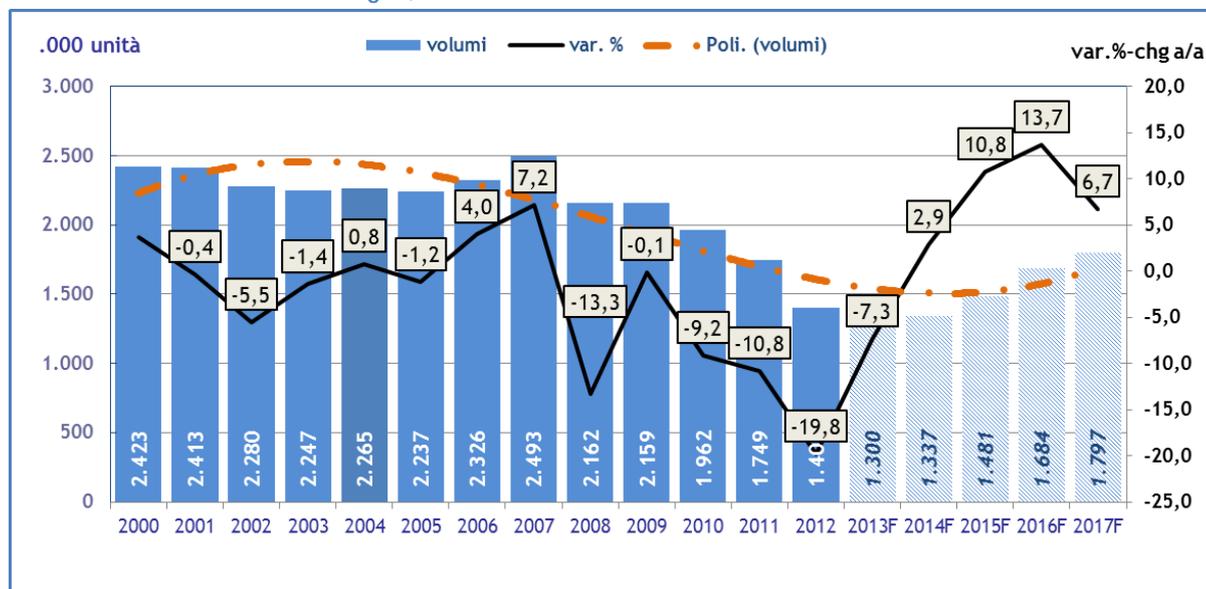
Infatti contribuisce all'indebolimento del mercato auto, anche la pesante imposizione fiscale che, nonostante il calo delle vendite, nel 2012 rappresenta ben il 17% delle entrate tributarie: **72,73 miliardi di euro (+3,8% rispetto al 2011)**, il contributo versato dagli automobilisti italiani. Pur acquistando e usando sempre meno l'auto, gli automobilisti hanno pagato in più rispetto al 2011: il 12% di tasse sui carburanti, il 13% di IPT (imposta provinciale di trascrizione), il 7,3% di tassa di possesso, il 3,1% di premi di assicurazione.

Gli effetti di imposte e costi a vario titolo che gravano così pesantemente sull'auto, rendono il bene meno accessibile da un lato e dall'altro inducono a comportamenti "poco virtuosi" o addirittura "illegali":

- Diventa sempre più imponente in Italia il fenomeno delle auto sprovviste di copertura assicurativa. Nonostante la legge imponga infatti a tutti i veicoli che circolano sulla pubblica strada di sottoscrivere una polizza per la responsabilità civile, sono sempre più numerosi di questi tempi gli automobilisti che tentano di eludere l'obbligo, determinando un danno per le assicurazioni e per la collettività.
- E' risultata dannosa e controproducente la sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto. L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a 10€ per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; successivamente, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è stata portata a 20€/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW. Questa misura ha prodotto la proliferazione, nel nord Italia, di "falsi leasing" di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani (con mancato versamento dell'IVA, del bollo, del superbollo, dell'IPT, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'RCA, oltre all'impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti); a questo si aggiunge il fenomeno della "esterovestizione" di veicoli, radiati per esportazione in paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con le conseguenze sopra indicate; infine la misura ha determinato il boom di radiazioni per esportazione sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per il Paese a partire dal secondo anno.

Negli anni 2000-2002 sono state immatricolate in Italia oltre 7,1 milioni di auto, si tratta di vetture che hanno ormai 11-12 anni di vita e che potrebbero essere sostituite, allo stato attuale è l'unico elemento che potrà favorire le vendite nei prossimi mesi. Secondo le previsioni, solo nel 2017 il mercato raggiungerà di nuovo 1,8 milioni di autovetture nuove vendute, favorito dal progressivo invecchiamento del parco auto, che gli anni di crisi stanno determinando.

ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE NUOVE - VOLUMI E VAR.%,
Previsioni Global Insight, Ottobre 2013

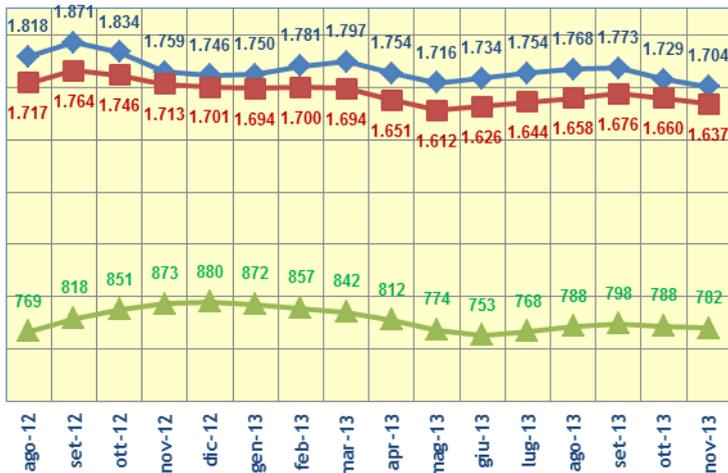


Mercato per alimentazione

Nei primi 11 mesi 2013 le vetture ad alimentazione alternativa hanno raggiunto la quota del 15,2% e una variazione tendenziale positiva del 5,9% circa; la quota delle vetture alimentate a GPL si attesta all'8,9%, in leggero calo rispetto alla media annua del 2012 (9,1%). Le vetture a metano conquistano il 5,6% del mercato nel mese di novembre e a fine periodo il 5,2% (1,4 punti in più rispetto a gennaio/novembre 2012). Le vetture ibride con alimentazione a benzina ed elettrica crescono del 113% e in termini di volumi passano da 6.650 circa di un anno fa ad oltre 14.162 di gennaio-novembre 2013.

	TOTALE 2011	%	TOTALE 2012	%	var% 2012/11	Gen/Nov 2012	%	Gen/Nov 2013	%	var% 2013/12
DIESEL	965.775	55,2	745.511	53,1	-22,8	700.363	53,2	653.371	53,8	-6,7
BENZINA	686.755	39,3	469.025	33,4	-31,7	440.907	33,5	376.358	31,0	-14,6
BZ+GPL	53.172	3,0	127.477	9,1	139,7	117.909	9,0	107.786	8,9	-8,6
BZ+METANO	35.602	2,0	48.299	3,4	35,7	44.802	3,4	51.768	4,3	15,5
METANO	2.693	0,2	5.375	0,4	99,6	5.022	0,4	10.993	0,9	118,9
ELETTRICA	291	0,0	524	0,0	80,1	467	0,0	790	0,1	69,2
IBRIDA BE	5.152	0,3	5.640	0,4	9,5	4.963	0,4	12.398	1,0	149,8
IBRIDA BT	80	0,0	92	0,0	15,0	91	0,0	5	0,0	-94,5
IBRIDA GE	12	0,0	1.198	0,1	-	1.129	0,1	969	0,1	-
TOTALE	1.749.532	100,0	1.403.141	100,0	-19,8	1.315.653	100,0	1.214.438	100,0	-7,7
ALIM. ALTERNATIVA	97.002	5,5	188.605	13,4	94,4	174.383	13,3	184.709	15,2	5,9

ITALIA - PREZZI MEDI ALLA POMPA DEI CARBURANTI EURO PER 1000 LITRI



I prezzi alla pompa hanno avuto nel corso del 2013 un andamento piuttosto altalenante, come evidenziato dal grafico, in quest'ultima parte dell'anno risultano inferiori rispetto ad un anno fa.

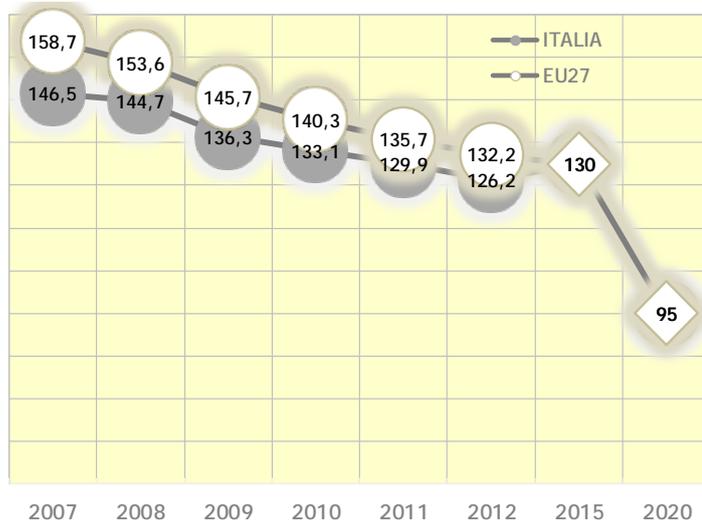
L'incidenza fiscale (accise+IVA) sul prezzo medio alla pompa dei carburanti nel mese di novembre 2013 **pesa per il 60,8% sul prezzo della benzina**, per il 55,8% su quello del gasolio e per il 36,9% sul GPL. Alle accise nazionali si aggiungono anche quelle regionali (applicate in Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Toscana, Umbria).

Nei primi 10 mesi 2013 i consumi di benzina e gasolio si contraggono rispettivamente del 5,8% e del 3,2%, dopo i cali del 2012: -10,8% benzina, -10,4% gasolio auto. Continuano a crescere i consumi di GPL: +12,4% nei primi 9 mesi 2013, dopo +6,3% nel 2012.

L'Italia detiene la quota di auto ad alimentazione alternativa più alta tra i Paesi dell'UE15: 13,5% del totale immatricolato, fattore che ha contribuito ad abbassare il valore medio delle emissioni di CO₂ delle nuove vetture vendute nel 2012, mentre la quota europea delle auto con alimentazione diversa da benzina e gasolio è del 3,3% sul totale venduto.

Le emissioni medie di CO₂ 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) ed ha largamente distaccato, in questa classifica delle nazioni 'virtuose', la Germania, che ha una media di emissioni di CO₂ ben più alta (141,5 g/km) rispetto a quella italiana, pari a 126,2 g/km.

EMISSIONI MEDIE CO₂ (g/km) DELLE NUOVE VETTURE VENDUTE



Francia e Italia hanno registrato la media di emissioni più basse 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 1311 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.

Nei primi 11 mesi 2013 le emissioni medie di CO₂ delle nuove auto vendute in Italia è pari a 121,3 g/km .

Mercato per modalità d'acquisto

In cinque anni dal 2007 al 2011 il potere d'acquisto delle famiglie è crollato del 5% e del 4,9% nel 2012 sul 2011, secondo le indagini di Istat.

L'incertezza sul futuro induce alla prudenza anche chi in realtà potrebbe o vorrebbe acquistare o cambiare l'automobile.

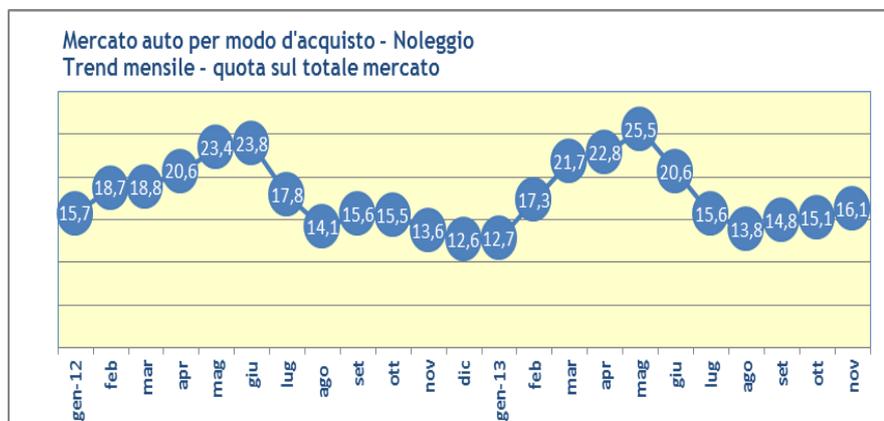
La mobilità automobilistica rappresenta comunque la quasi totalità della domanda di spostamento del nostro Paese (attorno all'80%). Gli italiani in generale preferiscono ancora l'automobile, tuttavia si registra un calo di consensi dovuto a diversi fattori:

- costo dei carburanti
- crisi finanziaria e credit crunch
- calo del potere d'acquisto delle famiglie
- crescita costante dei costi per l'utilizzo dell'auto (premi assicurativi, pedaggi autostradali, parcheggi, etc)
- pesante imposizione fiscale sul bene auto (bollo, superbollo, imposta provinciale di trascrizione, IVA, accise sui carburanti, diritti vari di motorizzazione, etc)

Aumentano gli spostamenti a piedi e in bicicletta, mentre la mobilità pubblica aumenta nelle grandi città, ma rimane invariata nei piccoli comuni. La disponibilità verso una mobilità sostenibile è più accentuata tra i residenti delle grandi città. Un altro importante fattore di mobilità è rappresentato dall'intermodalità (autovettura-bus; autovettura-treno), che si presenta come uno degli ambiti più dinamici e in crescita dell'intera domanda di mobilità urbana.

	TOTALE 2011	%	TOTALE 2012	%	var% 2012/11	Gen/Nov 2012	%	Gen/Nov 2013	%	var% 2013/12
Privati proprietari	1.135.755	64,9	873.509	62,3	-23,1	817.548	62,1	748.369	61,2	-8,5
Leasing persone fisiche	22.951	1,3	20.759	1,5	-9,6	18.866	1,4	19.991	1,6	6,0
Società proprietarie	271.772	15,5	227.838	16,2	-16,2	211.192	16,1	201.639	16,5	-4,5
Leasing persone giur.	33.018	1,9	23.952	1,7	-27,5	22.442	1,7	18.387	1,5	-18,1
Noleggio	280.480	16,0	252.732	18,0	-9,9	241.676	18,4	222.315	18,2	-8,0
Taxi	5.062	0,3	4.101	0,3	-19,0	3.728	0,3	3.493	0,3	-6,3
Altri	494	0,0	250	0,0	-49,4	201	0,0	244	0,0	21,4
TOTALE	1.749.532	100,0	1.403.141	100,0	-19,8	1.315.653	100,0	1.214.438	100,0	-7,7

Le vetture acquistate da privati (persone fisiche, leasing persone fisiche, taxi) sono passate dal 71,7% del 2010 al 66,5% del 2011 e a fine 2012 sono scese al 64%. A fine novembre scendono ancora al 61,2%. E' aumentata, per contro, la quota di vetture a noleggio, che passa dal 13,3% del 2010 al 18% del 2012 e al 18,2% dei primi 11 mesi 2013, anche se dal mese di luglio il mercato a noleggio ha totalizzato volumi mensili più bassi rispetto ai mesi della prima metà dell'anno.



Le vetture acquistate da privati (persone fisiche, leasing persone fisiche, taxi) sono passate dal 71,7% del 2010 al 66,5% del 2011 e a fine 2012 sono scese al 64%. A fine novembre scendono ancora al 61,2%. E' aumentata, per contro, la quota di vetture a noleggio, che passa dal 13,3% del 2010 al 18% del 2012 e al 18,2% dei primi 11 mesi 2013, anche se dal mese di luglio il mercato a noleggio ha totalizzato volumi mensili più bassi rispetto ai mesi della prima metà dell'anno.

La formula del noleggio potrebbe diventare interessante anche per i privati, una parte dei quali sembrano già indirizzati verso l'affitto dell'auto piuttosto che all'acquisto. Saranno le offerte formulate dalle aziende ai cosiddetti "codici fiscali" che renderanno appetibile e praticabile questa strada.

Pesa infine per tutto il comparto delle vetture intestate a società e noleggio, 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.

Mercato per segmento

Da gennaio a novembre del 2013 solo due segmenti hanno visto crescere i propri volumi: SUV piccoli, che avevano una quota del 3,2% a gennaio 2013 e ora a novembre hanno raggiunto la quota del 7,1%, mentre nel cumulato dei primi 11 mesi 2013 conquistano il 4,7% del mercato e i Monovolumi piccoli, che invece avevano una quota del 4,9% a settembre 2012, diventata mediamente stabile attorno al 7% nei mesi del 2013. I segmenti che perdono di meno nei primi 11 mesi 2013 sono quelli delle "utilitarie", delle "medie-inferiori" e "suv compatti".

	TOTALE 2011	%	TOTALE 2012	%	var% 2012/11	Gen/Nov 2012	%	Gen/Nov 2013	%	var% 2013/12
Superutilitarie	304.043	17,4	268.202	19,1	-11,8	251.755	19,1	232.503	19,1	-7,6
Utilitarie	557.985	31,9	427.094	30,4	-23,5	400.762	30,5	355.878	29,3	-11,2
Medio-inferiori	239.156	13,7	180.002	12,8	-24,7	169.820	12,9	164.628	13,6	-3,1
Medie	115.860	6,6	84.664	6,0	-26,9	80.065	6,1	59.346	4,9	-25,9
Superiori	26.942	1,5	19.492	1,4	-27,7	18.022	1,4	15.204	1,3	-15,6
Lusso	3.427	0,2	1.986	0,1	-42,0	1.869	0,1	1.351	0,1	-27,7
Sportive	13.557	0,8	9.219	0,7	-32,0	8.732	0,7	6.028	0,5	-31,0
SUV Piccoli	51.836	3,0	36.824	2,6	-29,0	34.346	2,6	57.244	4,7	66,7
SUV Compatti	117.895	6,7	120.354	8,6	2,1	112.670	8,6	103.598	8,5	-8,1
SUV Medi/	66.001	3,8	53.774	3,8	-18,5	50.442	3,8	37.891	3,1	-24,9
SUV Grandi	22.238	1,3	14.155	1,0	-36,3	13.203	1,0	10.165	0,8	-23,0
Monovolumi piccoli	90.112	5,2	70.024	5,0	-22,3	63.005	4,8	81.942	6,7	30,1
Monovolumi medi	90.953	5,2	79.309	5,7	-12,8	75.091	5,7	58.849	4,8	-21,6
Monovolumi grandi	11.046	0,6	7.869	0,6	-28,8	7.593	0,6	4.933	0,4	-35,0
Multispazio	28.989	1,7	22.811	1,6	-21,3	21.332	1,6	18.300	1,5	-14,2
Combi	9.492	0,5	7.362	0,5	-22,4	6.946	0,5	6.578	0,5	-5,3
TOTALE	1.749.532	100,0	1.403.141	100,0	-19,8	1.315.653	100,0	1.214.438	100,0	-7,7

Mercato per area geografica

Nel 2012 sono aumentate le immatricolazioni nelle regioni autonome (vedi Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige), poiché non hanno adottato, grazie ai loro statuti speciali, gli obblighi di maggiorazione sull'IPT previsti dalla Legge n. 148/2011 entrata in vigore il 17 settembre 2011 che avevano sostanzialmente abolito il beneficio della tassazione fissa sugli atti soggetti a Iva (in pratica, gli acquisti effettuati presso un commerciante di veicoli).

Il successivo D.L. 10 ottobre 2012, n. 174 art. 9, comma 2 convertito nella Legge 7 dicembre 2012, n. 213 ha infatti ulteriormente rivisto la disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione consentendo di eseguire le formalità relative all'IPT su tutto il territorio nazionale, con destinazione del gettito d'imposta alla Provincia ove ha sede legale o residenza il soggetto passivo, inteso come avente causa (proprietario-acquirente) o intestatario del veicolo (il locatario nel caso di locazione finanziaria, il titolare del diritto di godimento nel caso di usufrutto, il cessionario nel caso di compravendita con patto di riservato dominio). Tuttavia, tale modifica non ha praticamente pesato sui noleggiatori, che hanno continuato ad aprire sedi nelle due province con IPT ridotta e a pagarla lì come effettivi proprietari dei veicoli.

	TOTALE 2011	%	TOTALE 2012	%	var% 2012/11	Gen/Nov 2012	%	Gen/Nov 2013	%	var% 2013/12
VALLE D'AOSTA	31.019	1,8	36.693	2,6	18,3	36.305	2,8	6.531	0,5	-82,0
PIEMONTE	174.211	10,0	148.392	10,6	-14,8	138.252	10,5	153.325	12,6	10,9
LOMBARDIA	328.484	18,8	249.846	17,8	-23,9	232.965	17,7	215.371	17,7	-7,6
LIGURIA	39.261	2,2	29.428	2,1	-25,0	27.447	2,1	25.366	2,1	-7,6
ITALIA NORD-OVEST	572.975	32,8	464.359	33,1	-19,0	434.969	33,1	400.593	33,0	-7,9
FRIULI	34.470	2,0	25.410	1,8	-26,3	23.479	1,8	21.662	1,8	-7,7
TRENTINO ALTO ADIGE	32.798	1,9	171.741	12,2	423,6	165.948	12,6	143.726	11,8	-13,4
VENETO	134.497	7,7	107.230	7,6	-20,3	99.555	7,6	92.531	7,6	-7,1
EMILIA ROMAGNA	143.049	8,2	114.402	8,2	-20,0	106.329	8,1	104.837	8,6	-1,4
ITALIA NORD-EST	344.814	19,7	418.783	29,8	21,5	395.311	30,0	362.756	29,9	-8,2
TOSCANA	169.406	9,7	105.405	7,5	-37,8	98.184	7,5	110.967	9,1	13,0
UMBRIA	23.976	1,4	18.771	1,3	-21,7	17.458	1,3	15.788	1,3	-9,6
MARCHE	41.305	2,4	32.215	2,3	-22,0	29.888	2,3	27.749	2,3	-7,2
LAZIO	288.389	16,5	135.487	9,7	-53,0	126.255	9,6	106.107	8,7	-16,0
ITALIA CENTRO	523.076	29,9	291.878	20,8	-44,2	271.785	20,7	260.611	21,5	-4,1
ABRUZZI	31.024	1,8	23.371	1,7	-24,7	21.791	1,7	19.357	1,6	-11,2
BASILICATA	7.264	0,4	5.351	0,4	-26,3	4.983	0,4	4.742	0,4	-4,8
CAMPANIA	73.662	4,2	54.227	3,9	-26,4	50.890	3,9	44.948	3,7	-11,7
MOLISE	4.288	0,2	2.998	0,2	-30,1	2.813	0,2	2.502	0,2	-11,1
PUGLIA	53.372	3,1	41.828	3,0	-21,6	39.054	3,0	37.023	3,0	-5,2
CALABRIA	28.768	1,6	21.936	1,6	-23,7	20.508	1,6	18.734	1,5	-8,7
SICILIA	79.347	4,5	55.429	4,0	-30,1	51.954	3,9	44.095	3,6	-15,1
SARDEGNA	30.942	1,8	22.981	1,6	-25,7	21.595	1,6	19.077	1,6	-11,7
ITALIA SUD-ISOLE	308.667	17,6	228.121	16,3	-26,1	213.588	16,2	190.478	15,7	-10,8
TOTALE	1.749.532	100,0	1.403.141	100,0	-19,8	1.315.653	100,0	1.214.438	100,0	-7,7

Hanno segno positivo le vendite in Piemonte, +10,9% e Toscana, +13%. Le regioni del Centro complessivamente registrano una flessione inferiore (-4,1%) a quella del mercato totale (-7,7%).

Trasferimenti di proprietà

Nel 2012 sono stati registrati complessivamente 4,18 milioni di passaggi di proprietà lordi, il 10,7% in meno rispetto al 2011. Le minivolture (vendite temporanee al concessionario) sono state invece 1,67 milioni l'11,3% in meno.

A novembre 2013, secondo i dati del Ministero dei Trasporti, i trasferimenti lordi (incluso le minivolture) sono stati oltre 347 mila (-7,1%) e nei primi 11 mesi dell'anno i passaggi di proprietà hanno riguardato circa 3,79 milioni di autovetture (-0,2%).

Parco autovetture

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 (-7,3%).

Evoluzione del Parco circolante autovetture in alcuni comuni capoluoghi (fonte ACI)

Numeri indice 2000=100

ANNI	Torino	Milano	Genova	Bologna	Firenze	Roma	Napoli	Palermo	TOTALE	ITALIA
2000	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2001	101,5	101,4	100,1	100,0	100,3	104,5	100,4	100,6	102,2	102,0
2002	101,2	101,3	100,1	99,6	99,6	104,7	100,8	101,6	102,3	103,4
2003	103,5	100,9	100,2	98,8	99,7	105,8	101,7	103,2	103,1	105,3
2004	96,6	93,8	95,6	96,1	95,6	99,6	87,9	97,7	96,2	104,3
2005	96,1	93,9	95,7	95,1	94,9	100,7	90,8	99,2	97,0	106,4
2006	96,3	93,6	96,0	93,7	94,4	101,9	90,9	100,6	97,4	108,3
2007	96,9	92,3	95,4	92,8	93,2	102,3	91,0	101,1	97,4	109,5
2008	98,1	91,9	95,0	92,0	92,7	103,7	91,1	101,1	97,9	110,8
2009	96,6	91,0	94,8	91,7	95,3	102,4	91,2	100,5	97,2	111,6
2010	93,6	91,0	94,4	91,5	96,8	102,7	91,3	100,3	96,9	112,8
2011	93,7	92,0	94,0	92,5	98,4	104,4	90,5	100,0	97,7	113,9
2012	93,1	90,9	92,9	91,7	93,0	100,7	88,9	98,6	95,4	113,8

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 -12% nel 2012 con meno di 10.000 km medi/annui, fonte Segugio.it*) 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 ad 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.

L'età mediana nel 2012 (in aumento rispetto al 2011) è pari a:

- auto a benzina : 11 anni e 7 mesi
- auto a gasolio : 7 anni
- auto bz/GPL : 4 anni e 9 mesi
- auto bz/metano : 4 a e 10 mesi.

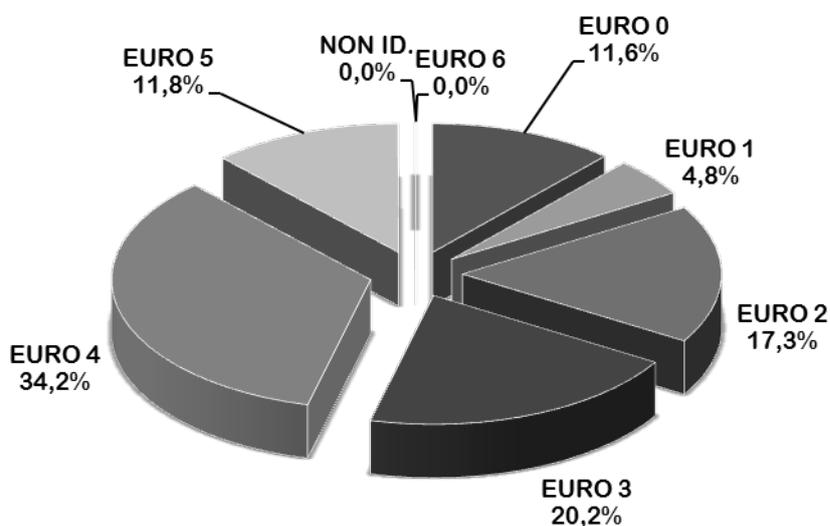
L'età mediana nel 2011 era pari a:

- auto a benzina : 10 anni e 11 mesi
- auto a gasolio : 6 anni e 4 mesi
- auto bz/GPL : 4 anni e 10 mesi
- auto bz/metano : 4 a e 5 mesi.

Nel 2005 le vetture circolanti con più di 10 anni erano il 34,5%, nel 2012 sono salite al 44,4%.

Le auto con più di 20 anni erano l'8,3% del parco nel 2000, scese al 7,2% nel 2005 e salite al 12,2% nel 2012.

Secondo la **normativa Euro** invece, le vetture circolanti Euro 0,1,2,3 sono il 53,9% dell'intero parco, mentre le vetture Euro 4, 5, 6 sono il 46,1%.



Euro 0, 1, 2, 3 = 53,9% del parco
Euro 4, 5, 6 = 46,1% del parco