



**GLI ITALIANI E L'AUTO: UN RAPPORTO  
DA RILANCIARE SU NUOVE BASI**

**(Rapporto di ricerca realizzato con il contributo di UNRAE)**

**Roma, novembre 2014**

## INDICE

|  |      |    |
|--|------|----|
| 1. Introduzione  | Pag. | 1  |
| 2. La “sospensione” dei consumi familiari  | “    | 4  |
| 2.1. Dalla sobrietà all’attendismo impoverente   | “    | 4  |
| 2.2. Il “peso” delle “spese obbligate”   | “    | 6  |
| 2.3. La crisi dei beni durevoli  | “    | 8  |
| 2.4. L’aumento della propensione al risparmio e alla liquidità                               | “    | 12 |
| 3. La crisi dell’auto come fenomeno economico e sociale                                      | “    | 16 |
| 3.1. La perdurante centralità dell’auto nella domanda di mobilità degli italiani             | “    | 16 |
| 3.2. L’affanno del mercato privato: ragioni strutturali e congiunturali                      | “    | 23 |
| 3.3. Il “rigor d’auto” che uccide il desiderio   | “    | 25 |
| 3.4. I rischi per il comparto, per l’economia nazionale e per i sistemi sociale e ambientale | “    | 35 |
| 4. Uscire dallo stallo: l’importanza di uno stimolo per il mercato familiare                 | “    | 48 |
| 4.1. Una politica per l’auto che guardi al Paese   | “    | 48 |
| 4.2. Un esempio da seguire: il caso delle ristrutturazioni edilizie                          | “    | 50 |

---

## 1. INTRODUZIONE

Lo stato di crisi in cui versa attualmente il mercato dell'auto in Italia merita un'analisi attenta perché si configura come un fenomeno dalle tante differenti componenti, alcune di carattere strutturale altre più spiccatamente congiunturali. Inoltre, giocano elementi di natura prettamente macro-economica insieme ad altri riconducibili al *sentiment* complessivo del Paese e all'evoluzione dell'orientamento al consumo degli italiani.

In primo luogo va detto che si tratta di un mercato saturo che si alimenta dunque soprattutto attraverso la propensione alla sostituzione delle vetture. Se questa propensione tende a ridimensionarsi, il suo impatto sulle vendite - in un Paese dall'elevato tasso di motorizzazione e con un numero di neopatentati che risente del processo generale di senilizzazione - è inevitabilmente molto pesante.

Diverse sono le cause di questo ridimensionamento, ascrivibili più ai timori per il futuro che ad una reale riduzione del potere d'acquisto delle famiglie. La pesante crisi della domanda interna, con consumi crollati dell'8,0% rispetto al 2007, è legata soprattutto ad un calo di fiducia nella capacità del Paese di uscire dalla recessione. Lo si può desumere tanto dall'aumento della propensione al risparmio quanto dalla quota di italiani (il 33% circa) che si ritengono esposti ad un rischio di impoverimento. La debolezza del quadro macro-economico, unitamente all'aumento della pressione fiscale e delle tante incognite su un possibile ulteriore inasprimento determinano un sentimento di attesa che si traduce in una sospensione dei processi di acquisto. Ne fanno le spese soprattutto gli investimenti immobiliari, praticamente dimezzati rispetto al 2007, e i consumi di beni durevoli, con in testa le autovetture (- 48% rispetto al 2007).

Nel caso del mercato dell'auto giocano però anche altri elementi. In primo luogo è necessario focalizzare l'attenzione sui crescenti costi di gestione dei veicoli, soprattutto il carburante e le polizze assicurative (se si prescinde dal recente piccolo ridimensionamento). Entrambi sono gravati da un peso fiscale elevato e crescente, ma pesano anche la fiscalità diretta (bollo auto e IPT), i costi di parcheggio e di pedaggio, finanche le multe il cui gettito è ormai contabilizzato nei bilanci di previsione degli enti locali.

---

Tutto quello che ruota intorno all'auto per le famiglie attiene sempre più al terreno della necessità piuttosto che quello del desiderio. La consapevolezza dei costi elevati si sposa con il timore di nuovi inasprimenti fiscali o tariffari. Si sedimentano atteggiamenti oscillanti tra la sobrietà e il pauperismo. L'auto di proprietà rimane certamente indispensabile (basta guardare ai tassi di motorizzazione italiani e ai dati sul pendolarismo segnalati nell'ultimo Censimento) ma è sempre meno l'oggetto di un investimento emotivo, a carattere identitario. Al contrario, si percepisce una sorta di sanzione sociale nell'acquisto e nell'uso di un nuovo veicolo: è uno "sciupio vistoso" che mal si concilia con la crisi generale ed è un oggetto "ingombrante" su cui si polarizzano le attenzioni di una fiscalità sempre più assetata e di un sistema sanzionatorio pronto a limitarne la libertà d'utilizzo (con le ZTL, gli accessi regolati, le fasce blu, le multe, gli autovelox, gli etilometri, le revisioni e i bollini blu, ecc.).

Tutto ciò, nello scenario generale, determina alcune importanti conseguenze di carattere negativo:

- il tasso di sostituzione dei veicoli precipita contribuendo ad elevare l'età media del parco auto nazionale con ripercussioni sociali di non poco conto in termini di inquinamento, consumi energetici, sicurezza;
- i modesti volumi di vendita rendono insostenibili i bilanci delle aziende che compongono la filiera distributiva che, nei soli settori della vendita e riparazione di autoveicoli, ha perso in 5 anni il 10,2% delle aziende e il 7,2% dell'occupazione;
- si riduce drasticamente il gettito fiscale determinato dal settore in tutte le sue articolazioni.

L'adozione di alcune contromisure è importante e inevitabile e non può che venire da una seria presa d'atto da parte del decisore politico centrale. Occorre innanzitutto dare un segnale nella direzione di un allentamento dell'attuale "rigor d'auto". Qualcosa che stemperi l'idea ormai sedimentata che l'acquisto di una nuova vettura sia una sorta di gesto potenzialmente autolesionista.

Serve una riflessione sull'attuale peso fiscale e sulle incertezze che caratterizzano il futuro scenario impositivo. Una riflessione a cui non sfuggano gli effetti negativi, anche per le casse dell'erario, della brusca contrazione del mercato dell'auto e del processo di progressivo

---

contenimento del suo utilizzo. Una riflessione che assuma come un dato tanto nuovo quanto inequivocabile l'aumento della flessibilità della domanda sia dei veicoli che dei carburanti.

Occorrerebbe, infine, analogamente a quanto avvenuto per altri comparti d'impresa (si pensi a quello della manutenzione straordinaria degli immobili o a quello delle energie rinnovabili) progettare un meccanismo di detraibilità di parte dei costi di acquisto delle autovetture. Darebbe un po' di respiro al settore e infonderebbe un po' di fiducia nelle famiglie. Fiducia nel fatto di non essere lasciate sole a fare continui arbitraggi al ribasso tra ciò che si può fare e che non si deve fare in attesa di tempi migliori. Tempi migliori che però non arriveranno se non da una ripartenza dei principali settori di attività economica del Paese.



---

## 2. LA “SOSPENSIONE” DEI CONSUMI FAMILIARI

### 2.1. Dalla sobrietà all’attendismo impoverente

Sicuramente le famiglie italiane hanno subito un ridimensionamento delle loro condizioni reddituali. La Banca d’Italia stima che tra il 2010 e il 2012 i redditi si siano ridotti di un 7,3% medio. Altrettanto sicuramente una quota importante delle famiglie è oggi sotto pressione: circa il 20% vive infatti con meno di 15.000 euro l’anno. A ciò si aggiunga che la quota di poveri, secondo l’Istat, è cresciuta dal 14% al 16% della popolazione residente.

Tutto ciò non basta, tuttavia, a spiegare la violenta contrazione dei consumi (-8% dal 2007 ad oggi), il dimezzamento delle compravendite immobiliari (da 807 mila nel 2007 alle attuali 404mila), il crollo nell’acquisto di nuovi veicoli (-48% di immatricolazioni dal 2007).

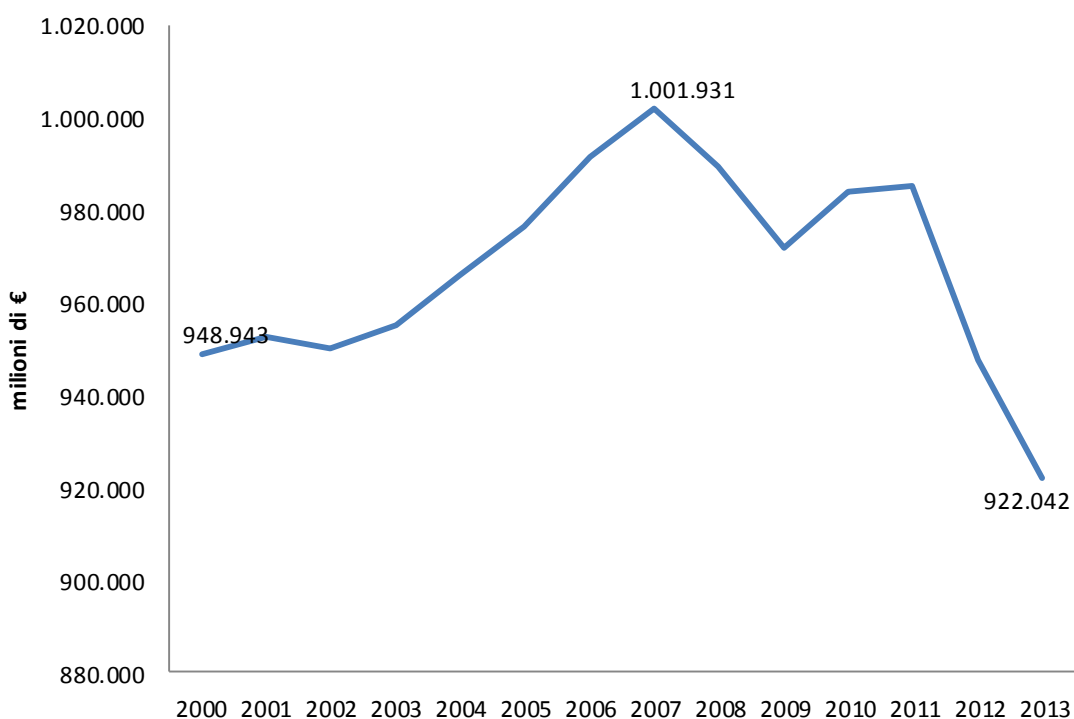
C’è qualcosa di più profondo che ha portato le spese delle famiglie a ritrarsi sul livello precedente al 2000 (fig.1), qualcosa che si esprime in una radicale revisione al ribasso dei budget familiari. Il pessimismo per la congiuntura negativa si trasforma in smarrimento quando si prende atto della sua valenza strutturale. Il disorientamento generale, il congelamento di ogni aspettativa di ripresa e l’incapacità di leggere gli eventi, si trasforma in attendismo diffuso e, soprattutto, nell’abbattimento della propensione a consumare. All’inizio della crisi si è assistito a segmentazioni complesse ed articolate degli stili di consumo: la ponderazione della spesa ha sostituito l’acquisto compulsivo o edonistico. Hanno fatto breccia la sobrietà, il *low-cost*, l’acquisto “che serve davvero”, la comparazione attenta al rapporto tra prezzo e qualità dei prodotti. Poi, si è arrivati, là dove possibile, alla sospensione vera e propria, una deriva preoccupante per l’intera economia nazionale rispetto alla quale risulta ormai essenziale agire con rapidità in termini di radicale abbassamento della pressione fiscale, di politiche per il lavoro che consentano di tornare a generare reddito, ma anche di incentivi ai consumi prontamente utilizzabili.

Serve, in sostanza, un segnale di fiducia che relativizzi i comportamenti attendisti di chi “potrebbe ma non se la sente” preferendo stare alla finestra e procrastinare le decisioni. Se si guarda alla figura 2 si evidenzia

---

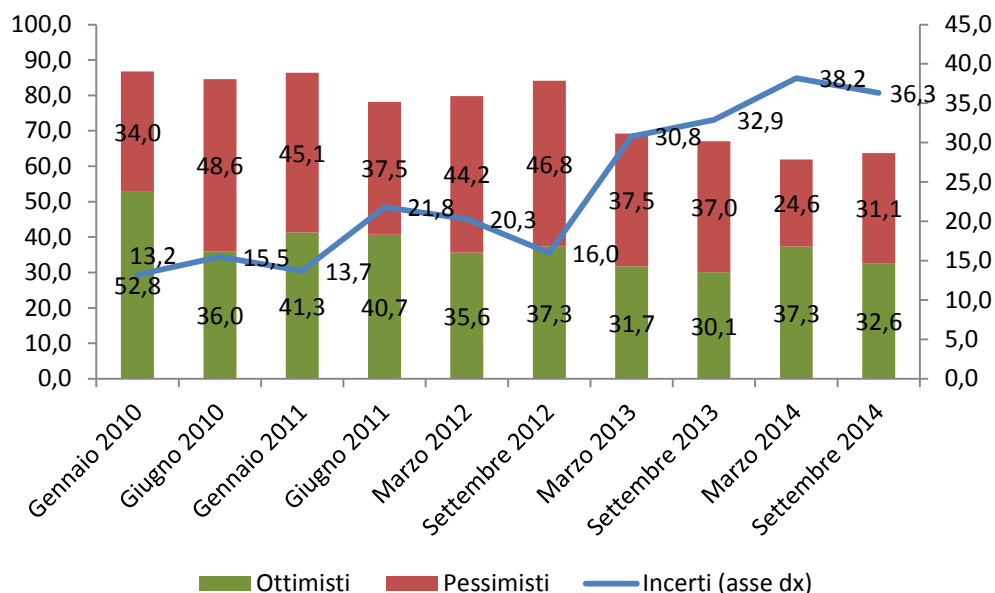
chiaramente il peso crescente degli “incerti” (praticamente raddoppiato negli ultimi due anni), ossia di chi non se la sente di collocarsi sul fronte ottimista o pessimista, ma che attende di capire per posizionarsi.

**Fig. 1 – Andamento delle spese per consumi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2013 (milioni di euro)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Fig. 2 - Opinione delle famiglie consumatrici sul futuro (val. %)**



Fonte: Censis 2010-2014

## 2.2. Il “peso” delle “spese obbligate”

Quando si analizzano i comportamenti di consumo è importante distinguere tra le spese cosiddette “obbligate” e quelle “commercializzabili”. Negli ultimi vent’anni il rapporto tra queste due grandezze è cambiato drasticamente e l’incidenza delle spese obbligate è passata dal 32,3% al 41%. Lo spazio per i consumi volontari si è dunque ristretto notevolmente. In particolare si è ristretto lo spazio per i beni, mentre, il processo generale di terziarizzazione della società, ha sostenuto la spesa per i servizi (fig. 3). Questi processi di lunga deriva sono tutt’ora in atto, alimentati dalla crisi economica e dalla tendenza a rinunciare o a procrastinare gli acquisti di beni (tab. 1).

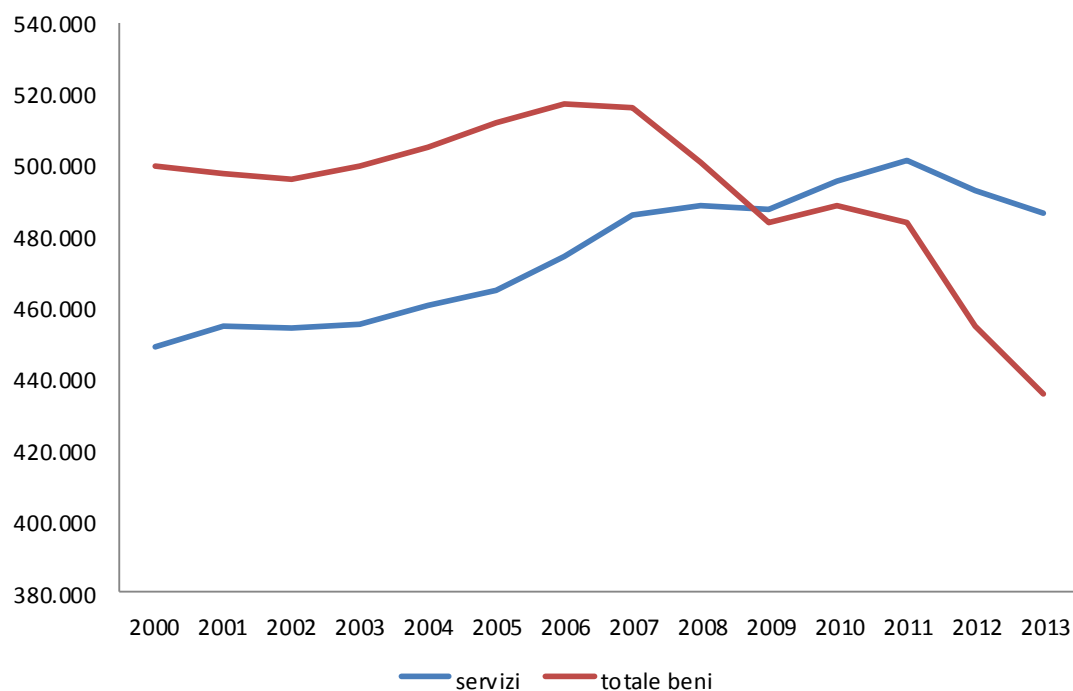


**Tab. 1 - Spesa pro-capite: acquisti obbligati e commercializzabili (Valori a prezzi correnti - euro)**

|                                     | 1992                  | 2000          | 2007          | 2011          | 2013          | 2014          |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Obbligati e affitti imputati</b> | <b>2.702</b>          | <b>4.562</b>  | <b>5.996</b>  | <b>6.490</b>  | <b>6.515</b>  | <b>6500</b>   |
| Abitazione                          | 1.432                 | 2.352         | 3.222         | 3.693         | 3.812         | 3.789         |
| Sanità                              | 201                   | 398           | 448           | 465           | 443           | 472           |
| Assicurazioni e carburanti          | 659                   | 1.251         | 1.621         | 1.636         | 1.596         | 1.563         |
| Altro                               | 410                   | 561           | 705           | 696           | 664           | 675           |
| <b>Commercializzabili</b>           | <b>5.673</b>          | <b>8.288</b>  | <b>9.763</b>  | <b>10.002</b> | <b>9.540</b>  | <b>9.360</b>  |
| beni                                | 4.304                 | 5.953         | 6.792         | 6.727         | 6.351         | 6.186         |
| servizi                             | 1.369                 | 2.335         | 2.971         | 3.275         | 3.188         | 3.174         |
| <b>Totale consumi</b>               | <b>8.375</b>          | <b>12.850</b> | <b>15.759</b> | <b>16.493</b> | <b>16.055</b> | <b>15.859</b> |
|                                     | <b>Composizione %</b> |               |               |               |               |               |
| <b>Obbligati e affitti imputati</b> | <b>32,3</b>           | <b>35,5</b>   | <b>38,0</b>   | <b>39,4</b>   | <b>40,6</b>   | <b>41,0</b>   |
| abitazione                          | 17,1                  | 18,3          | 20,4          | 22,4          | 23,7          | 23,9          |
| sanità                              | 2,4                   | 3,1           | 2,8           | 2,8           | 2,8           | 3,0           |
| assicurazioni e carburanti          | 7,9                   | 9,7           | 10,3          | 9,9           | 9,9           | 9,9           |
| altro                               | 4,9                   | 4,4           | 4,5           | 4,2           | 4,1           | 4,3           |
| <b>Commercializzabili</b>           | <b>67,7</b>           | <b>64,5</b>   | <b>62,0</b>   | <b>60,6</b>   | <b>59,4</b>   | <b>59,0</b>   |
| beni                                | 51,4                  | 46,3          | 43,1          | 40,8          | 39,6          | 39,0          |
| servizi                             | 16,3                  | 18,2          | 18,9          | 19,9          | 19,9          | 20,0          |
| <b>Totale consumi</b>               | <b>100,0</b>          | <b>100,0</b>  | <b>100,0</b>  | <b>100,0</b>  | <b>100,0</b>  | <b>100,0</b>  |

Fonte: Stime Confcommercio su dati Istat

**Fig. 3 – Andamento del consumo di beni e servizi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2013 (milioni di euro)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

### **2.3. La crisi dei beni durevoli**

Il dipanarsi progressivo di queste fenomenologie oggi presenta il conto soprattutto per quanto concerne la domanda di beni durevoli e semidurevoli che vede una riduzione progressiva ma inesorabile della sua incidenza percentuale sul totale consumato. Si pensi che nel lontano 1992 i beni durevoli valevano l'11% dei consumi degli italiani mentre oggi sono scesi al 6,3%. A ben vedere si tratta di una contrazione decisamente più consistente di quella subita dalle spese per beni non durevoli e parzialmente durevoli, come si può agevolmente osservare dalla tabella 2. Guardando all'andamento dal 2000 ad oggi (fig.4) si nota il trend di crescita che caratterizza il quinquennio 2002-2007 e la successiva rapida contrazione fino ai giorni nostri con una ulteriore accentuazione a partire dal 2011.

Quando si parla di beni durevoli il riferimento va a beni di costo medio o elevato contraddistinti da mercati maturi. Quello dell'auto è probabilmente il settore più esemplificativo al riguardo: si basa infatti per gran parte - sia per l'alto tasso di motorizzazione del Paese che per la transizione demografica in corso - sulla domanda di sostituzione di autovetture. E dunque, a ben guardare, proprio su quella componente di domanda sulla quale "atterrano" le scelte familiari preoccupate e attendiste di cui si è detto.

Lo conferma ampiamente l'esame della figura 5: se quasi tutte le categorie di beni durevoli, con l'eccezione della telefonia e delle apparecchiature audiovisive, subiscono il calo della domanda delle famiglie, quella che di gran lunga risulta più penalizzata è proprio quella dei mezzi di trasporto, che in 5 anni ha subito sostanzialmente un dimezzamento.

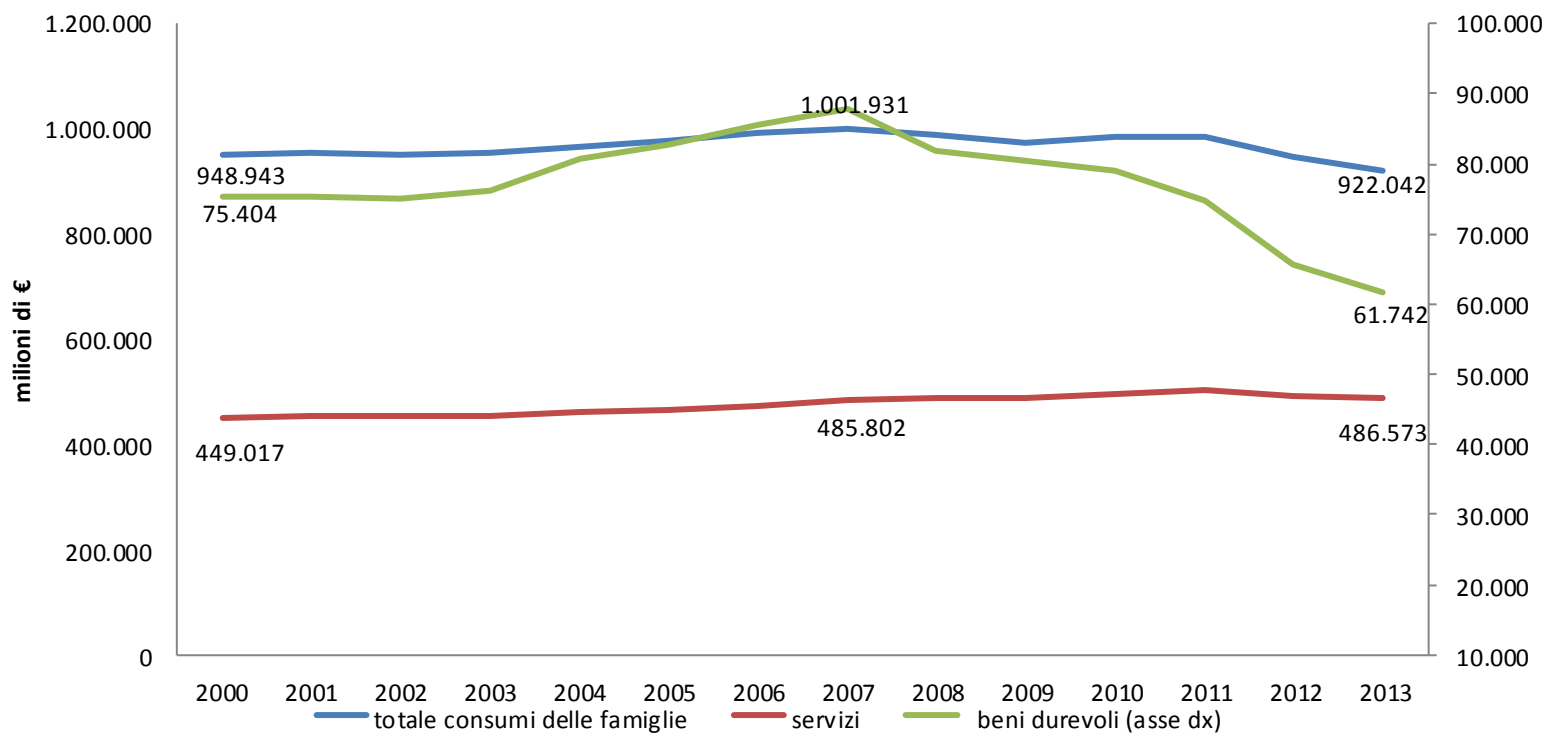
A questo riguardo è opportuno segnalare che tutto ciò non è privo di conseguenze, sia per quanto concerne la condizione delle famiglie italiane che dal punto di vista degli esiti sulla vita collettiva del Paese. Innanzitutto la ritardata sostituzione delle autovetture espone le famiglie ai costi crescenti dell'obsolescenza di tali beni. Inoltre, come si analizzerà più a fondo nel capitolo successivo, questo contribuisce ad innalzare l'età media del parco veicolare italiano, con conseguenze di non poco conto in materia di ambiente e di sicurezza.

**Tab. 2 - Composizione dei consumi per tipo di prodotto, 1992-2013** (quote % a prezzi correnti)

|                   | 1992  | 2007  | 2009  | 2012  | 2013  |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Beni              | 58,2  | 51,2  | 49,8  | 48,6  | 47,7  |
| Beni durevoli     | 11,0  | 9,1   | 8,3   | 6,6   | 6,3   |
| Beni semidurevoli | 13,3  | 10,1  | 9,7   | 9,4   | 9,1   |
| Beni non durevoli | 34,0  | 32,1  | 31,9  | 32,6  | 32,3  |
| Servizi           | 41,8  | 48,8  | 50,2  | 51,4  | 52,3  |
| Totale            | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

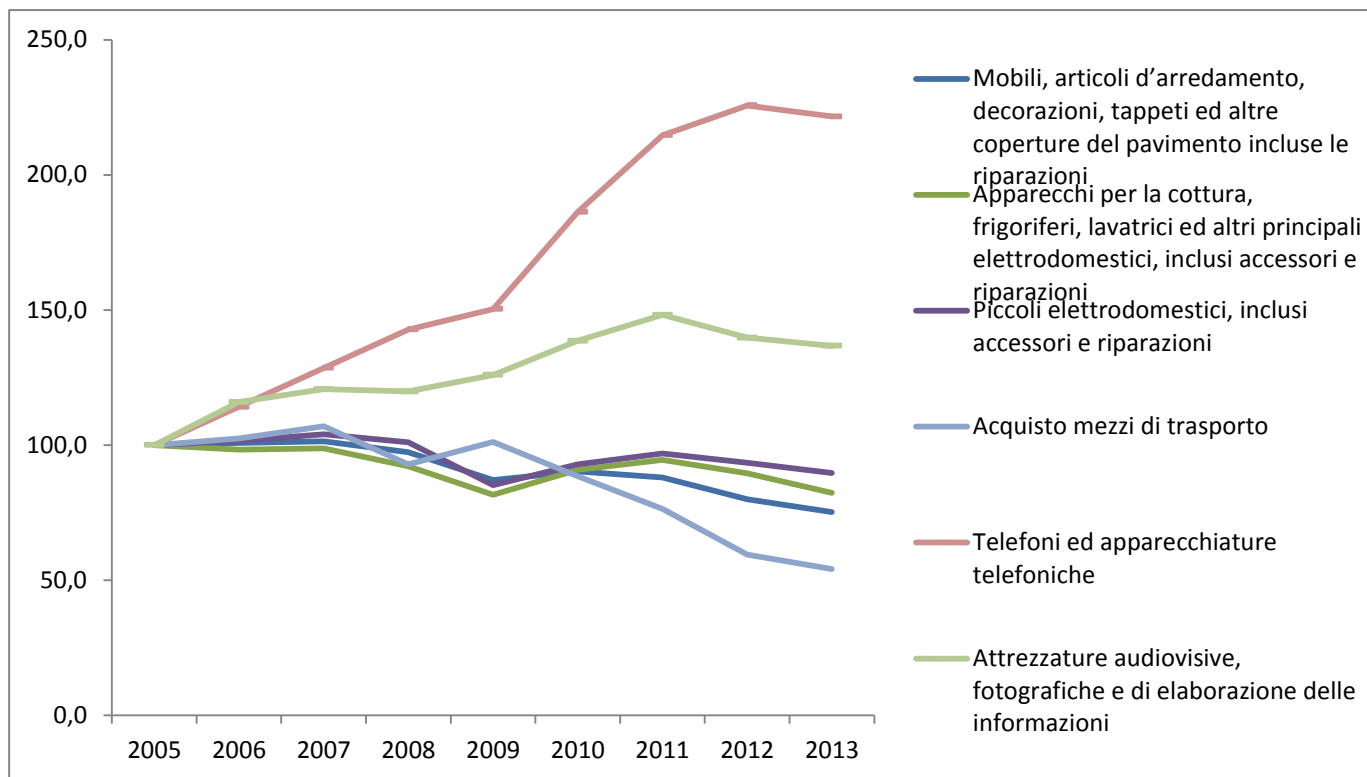
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Fig. 4 - Spese per consumi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2013 (v.a. in milioni di euro, var.% reale e val.%)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Fig. 5 - Spese per consumi dei principali beni durevoli, 2005-2012 (numeri indice: 2005=100)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

---

## 2.4. L'aumento della propensione al risparmio e alla liquidità

Le famiglie italiane sono sicuramente più povere rispetto al 2007. Lo sono perché, come è noto, il patrimonio in immobili vale oggi molto di meno. Ma lo sono anche perché la riduzione dei redditi ha comportato un'inevitabile erosione delle risorse finanziarie. Il totale delle consistenze in termini reali oggi vale il 10,6% in meno rispetto al 2007. Se questo è il quadro generale, la fenomenologia più recente, relativa agli ultimi 2 anni, segnala tuttavia un'inversione di tendenza.

Le quote di fondi comuni e le partecipazioni azionarie, ad esempio, dopo il brusco calo dei primi anni di crisi evidenziano un aumento delle consistenze. Addirittura è ripartito l'investimento in polizze assicurative appartenenti al ramo vita (tab. 3).

L'altro fenomeno che assume interesse rispetto alla dinamica di sospensione dei consumi riguarda la componente liquida (contanti e depositi bancari) delle consistenze finanziarie. Nel ridimensionato ammontare delle attività finanziarie delle famiglie la liquidità assorbe oggi circa il 30% del portafoglio mentre era il 25% l'anno prima della crisi. In termini reali dal 2007 ad oggi la liquidità è aumentata del 9,2%.

La stessa propensione al risparmio, che ha subito un crollo del 30,1% in termini reali tra il 2007 e il 2013, negli ultimi 2 anni presenta una ripresa di non poco conto (tab.4 e 5).

Da questi dati si può desumere che il prevalere dell'incertezza e della paura si traduce in atteggiamenti cautelativi che spingono gli italiani da un lato a risparmiare più che a spendere, dall'altro a tenere i soldi liquidi più che investiti a medio o lungo termine. Si percepiscono i rischi della fase attuale e si ritiene opportuno, quando possibile, porsi nella condizione di tamponare eventuali rischi o emergenze.

**Tab. 3 - Attività finanziarie delle famiglie per composizione del portafoglio, 2007-2014 (v.a. milioni di euro e var.%)**

|                       | Totale Biglietti monete e depositi | Quote di fondi comuni | Azioni e partecipazioni | Assicurazioni, fondi pensione e TFR | di cui: ramo vita e fondi pensione | Titoli obbligazionari | Totale attività finanziarie (*) |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 31/03/2007            | 1.107.166                          | 445.571               | 1.205.061               | 732.360                             | 653.845                            | 848.984               | 4.437.241                       |
| 31/12/2007            | 1.140.921                          | 398.247               | 992.933                 | 713.868                             | 635.968                            | 828.351               | 4.175.917                       |
| 31/03/2011            | 1.168.925                          | 280.080               | 880.799                 | 757.176                             | 679.075                            | 749.083               | 3.914.193                       |
| 31/12/2011            | 1.156.822                          | 243.689               | 722.317                 | 739.784                             | 663.395                            | 756.045               | 3.704.269                       |
| 31/03/2014            | 1.209.144                          | 327.000               | 937.622                 | 775.689                             | 700.916                            | 645.391               | 3.967.287                       |
| 31/03/2007-31/03/2014 | 9,2                                | -26,6                 | -22,2                   | 5,9                                 | 7,2                                | -24,0                 | -10,6                           |
| 31/12/2007-31/03/2014 | 6,0                                | -17,9                 | -5,6                    | 8,7                                 | 10,2                               | -22,1                 | -5,0                            |
| 31/03/2011-31/03/2014 | 3,4                                | 16,8                  | 6,5                     | 2,4                                 | 3,2                                | -13,8                 | 1,4                             |
| 31/12/2011-31/03/2014 | 4,5                                | 34,2                  | 29,8                    | 4,9                                 | 5,7                                | -14,6                 | 7,1                             |

(\*) Comprende anche le altre attività

Fonte: elaborazione Censis su dati Banca d'Italia, Conti finanziari e Istat

**Tab. 4 - Risparmio lordo e propensione al risparmio delle famiglie consumatrici, 2000-2013 (v.a., val.% e var.%)**

|                              | Risparmio lordo (*)<br>(v.a. mln euro nominali) | Propensione al<br>risparmio<br>(**) |
|------------------------------|---|-------------------------------------|
| 2000                         | 91.049  | 11,3                                |
| 2001                         | 111.891   | 13,2                                |
| 2002                         | 124.324   | 14,1                                |
| 2003                         | 123.893   | 13,6                                |
| 2004                         | 131.811   | 13,9                                |
| 2005                         | 134.522   | 13,8                                |
| 2006                         | 131.691   | 13,1                                |
| 2007                         | 130.176   | 12,6                                |
| 2008                         | 127.258   | 12,1                                |
| 2009                         | 115.046   | 11,2                                |
| 2010                         | 97.533  | 9,4                                 |
| 2011                         | 93.543  | 8,9                                 |
| 2012                         | 86.765  | 8,4                                 |
| 2013                         | 101.767   | 9,8                                 |
| <i>var.% 2007-2013 reale</i> | <i>-30,1</i>                                    |                                     |
| <i>var.% 2011-2013 reale</i> | <i>4,5</i>                                      |                                     |

(\*) Ottenuto utilizzando il deflatore della spesa per consumi finali delle famiglie

(\*\*) Risparmio lordo su reddito lordo disponibile: il reddito lordo disponibile è corretto per la variazione dei diritti netti delle famiglie sulle riserve tecniche dei fondi pensione

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat



**Tab. 5 - Famiglie consumatrici: risparmio e propensione al risparmio, dati destagionalizzati, 2011-2014 (v.a. e val. %)**

|                                |          | Reddito lordo disponibile<br>(v.a. mld euro nominali) | Potere d'acquisto (v.a. mld euro) (*) | Propensione al risparmio (val.%) | Risparmio (v.a. mld euro nominali) |
|--------------------------------|----------|---|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 2011                           | I trim   | 260,9   | 234,2                                 | 8,5                              | 22,2                               |
|                                | II trim  | 263,2   | 234,3                                 | 8,8                              | 23,2                               |
|                                | III trim | 263,0   | 232,8                                 | 8,8                              | 23,1                               |
|                                | IV trim  | 264,9   | 232,1                                 | 9,4                              | 24,9                               |
| 2012                           | I trim   | 260,9   | 227,3                                 | 9,0                              | 23,5                               |
|                                | II trim  | 257,8   | 223,1                                 | 7,8                              | 20,1                               |
|                                | III trim | 257,0   | 221,3                                 | 8,5                              | 21,8                               |
|                                | IV trim  | 255,8   | 219,1                                 | 8,2                              | 21,0                               |
| 2013                           | I trim   | 258,3   | 220,8                                 | 9,6                              | 24,8                               |
|                                | II trim  | 256,6   | 219,2                                 | 9,4                              | 24,1                               |
|                                | III trim | 259,2   | 220,6                                 | 10,1                             | 26,2                               |
|                                | IV trim  | 259,9   | 220,8                                 | 10,2                             | 26,5                               |
| 2014                           | I trim   | 259,8   | 220,5                                 | 10,0                             | 26,0                               |
| <i>var.% nominale **</i>       |          |   |                                       |                                  |                                    |
| <i>I trim 2011-I trim 2014</i> |          |   | -0,4                                  |                                  | 17,1                               |
| <i>var.% reale **</i>          |          |   |                                       | 1,5                              |                                    |
| <i>I trim 2011-I trim 2014</i> |          |   |                                       | -5,9                             | 10,7                               |
| <i>var.% nominale **</i>       |          |   |                                       |                                  |                                    |
| <i>I trim 2013-I trim 2014</i> |          |   | 0,6                                   |                                  | 4,8                                |
| <i>var.% reale **</i>          |          |   |                                       | 0,4                              |                                    |
| <i>I trim 2013-I trim 2014</i> |          |   |                                       | -0,2                             | 4,0                                |

(\*) Reddito lordo disponibile delle famiglie consumatrici in termini reali, ottenuto utilizzando il deflatore della spesa per consumi finali delle famiglie (valori concatenati con anno di riferimento 2005)

(\*\*) Per la propensione al risparmio viene calcolata la differenza assoluta

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

---

### 3. LA CRISI DELL'AUTO COME FENOMENO ECONOMICO E SOCIALE

#### 3.1. La perdurante centralità dell'auto nella domanda di mobilità degli italiani

Gli italiani che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro o di studio, ossia la componente preponderante della domanda di mobilità che esprime il Paese, sono quasi 29 milioni (2,1 milioni in più rispetto a 10 anni fa) (tab.6). Circa 19,2 milioni sono i pendolari che raggiungono ogni giorno la loro sede di lavoro. Per contro gli studenti sono circa 9,7 milioni. I dati censuari sul pendolarismo, di recente pubblicati dall'Istat, consentono analisi approfondite sulle caratteristiche degli spostamenti.

**Tab. 6 - Popolazione residente che si sposta giornalmente per motivo dello spostamento e comune, Censimento 2001 e 2011 (v.a., val.% e var.%)**

|  | 2001       |                     | 2011       |                     | 2001-2011     |       |
|--|------------|---------------------|------------|---------------------|---------------|-------|
|  | v.a.       | %                   | v.a.       | %                   | diff.assoluta | var.% |
| Totale                                 | 26.764.361 | 47,0 <sup>(1)</sup> | 28.871.447 | 48,6 <sup>(1)</sup> | 2.107.086     | 7,9   |
| <b>Motivo</b>                          |            |                     |            |                     |               |       |
| Studio                                 | 9.697.404  | 36,2                | 9.699.433  | 33,6                | 2.029         | 0,0   |
| Lavoro                                 | 17.066.957 | 63,8                | 19.172.014 | 66,4                | 2.105.057     | 12,3  |
| <b>Luogo di destinazione</b>           |            |                     |            |                     |               |       |
| Nello stesso comune di dimora abituale | 17.079.198 | 63,8                | 17.497.737 | 60,6                | 418.539       | 2,5   |
| Fuori del comune                       | 9.685.163  | 36,2                | 11.373.710 | 39,4                | 1.688.547     | 17,4  |

(1) Percentuale sul totale popolazione censita

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

---

Ai fini di questo studio assume particolare importanza la ripartizione modale degli spostamenti. Il primo dato da considerare, al riguardo, attiene alla quota di pendolari che utilizzano un mezzo di trasporto, che, ad oggi, sono l'84,2% del totale. Si tratta di una percentuale che è cresciuta rispetto al 2001 (non a caso gli spostamenti a piedi si sono ridotti dal 19,8% al 15,8%). Il dato è riferibile non tanto ad una modifica comportamentale di tipo "volontario" quanto alle modificazioni in corso nella struttura insediativa del Paese. Ne offre una misura anche il fatto che gli spostamenti all'interno dello stesso comune siano in contrazione (erano il 63,8% del totale nel 2001 mentre sono oggi il 60,6% del totale).

Per soddisfare la domanda di mobilità pendolare l'auto privata è di gran lunga il mezzo più utilizzato: 60,8% (44,9% del totale come conducente, e 15,9% come passeggero). Si tratta di un dato peraltro in crescita nel decennio (58,7% del totale nel 2001) che attesta la perdurante centralità dell'auto nelle scelte di chi quotidianamente deve raggiungere il proprio luogo di lavoro o di studio (tab. 7). Le ragioni sono evidentemente tante e tra queste non si possono non citare:

- il processo di progressiva dispersione insediativa della popolazione sul territorio che ha aumentato i chilometraggi degli spostamenti;
- la comodità e flessibilità dell'auto privata, specie con riferimento a spostamenti che incorporano sempre più funzioni oltre a quella principale (acquisti, bambini a scuola, spostamenti ulteriori durante la giornata, ecc.);
- il fallimento delle politiche del trasporto pubblico urbano, insufficiente sotto il profilo quantitativo e qualitativo in molte aree metropolitane e spesso del tutto assente nei centri di dimensione piccola o medio piccola.

**Tab. 7 - Popolazione che si sposta giornalmente per mezzo utilizzato , Censimento 2001 e 2011 (val.%)**

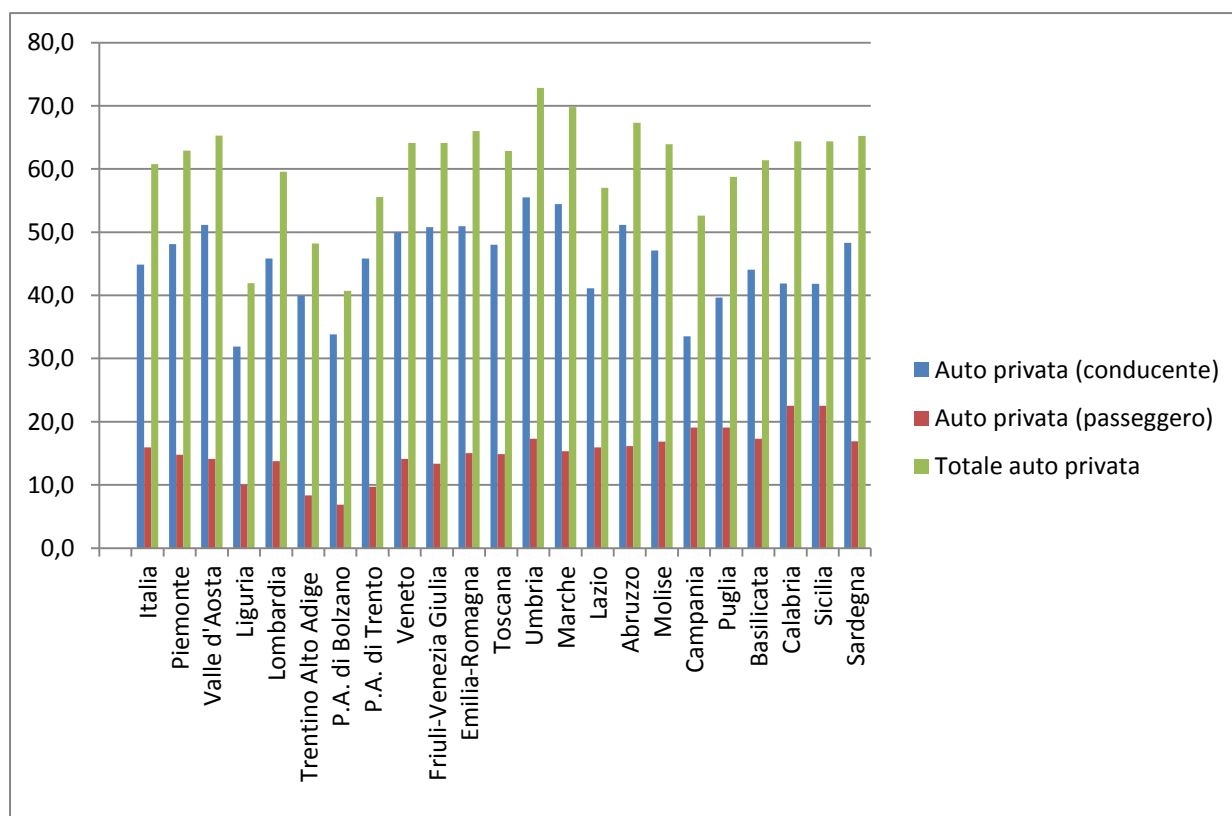
|   | 2001  | 2011  |
|---|-------|-------|
| Auto privata  | 58,7  | 60,8  |
| - come conducente                                       | 44,3  | 44,9  |
| - come passeggero                                       | 14,4  | 15,9  |
| Treno, tram, metropolitana                              | 4,1   | 4,7   |
| Autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano | 8,8   | 8,7   |
| Autobus aziendale o scolastico                          | 3,6   | 2,9   |
| Motocicletta, ciclomotore, scooter                      | 4,7   | 3,5   |
| Bicicletta  | 2,9   | 3,3   |
| Altro mezzo   | 0,4   | 0,4   |
| A piedi   | 16,9  | 15,8  |
| Totale  | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Ulteriori considerazioni possono essere desunte dall'analisi territoriale degli spostamenti, sia prendendo in considerazione le differenze regionali che i dati delle grandi città oggi disponibili. Rispetto al primo tema, la figura 6 evidenzia che se l'utilizzo medio dell'auto si attesta intorno al 60%, in regioni ad insediamento diffuso sale oltre il 70% (fig.6). Ugualmente elevata è la percentuale di utilizzo nelle Isole maggiori e in Abruzzo, territori ampi, complessi e notoriamente poco serviti dal trasporto pubblico. Le regioni che, viceversa, tendono ad abbassare la media generale sono la Campania e il Lazio, a ben vedere regioni che contengono aree metropolitane consistenti nelle quali il trasporto pubblico assorbe quote importanti di mobilità. Particolare il caso della Lombardia, con valori nella media del Paese nonostante quelli particolarmente contenuti del Capoluogo (estensivamente servito da una efficiente rete metropolitana).

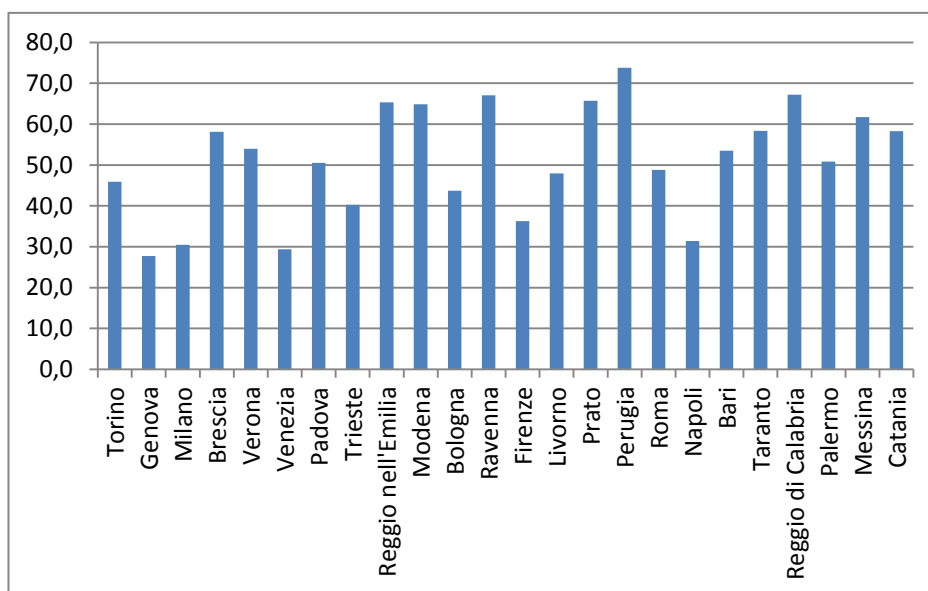
Rispetto ai grandi comuni si registrano variazioni importanti: in alcuni casi l'auto copre una quota degli spostamenti prossima al 70%, in altri si scende sotto il 30% (fig.7).

Fig. 6 - Popolazione residente in famiglia che si sposta giornalmente per mezzo utilizzato e regione. Censimento 2011 (val. %)



Fonte: elaborazioni Censis su dati Istat

**Fig. 7. - Quota di popolazione dei grandi comuni che si sposta giornalmente per studio o per lavoro e che utilizza l'auto (come guidatore e come passeggero), 2011 (val.%)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

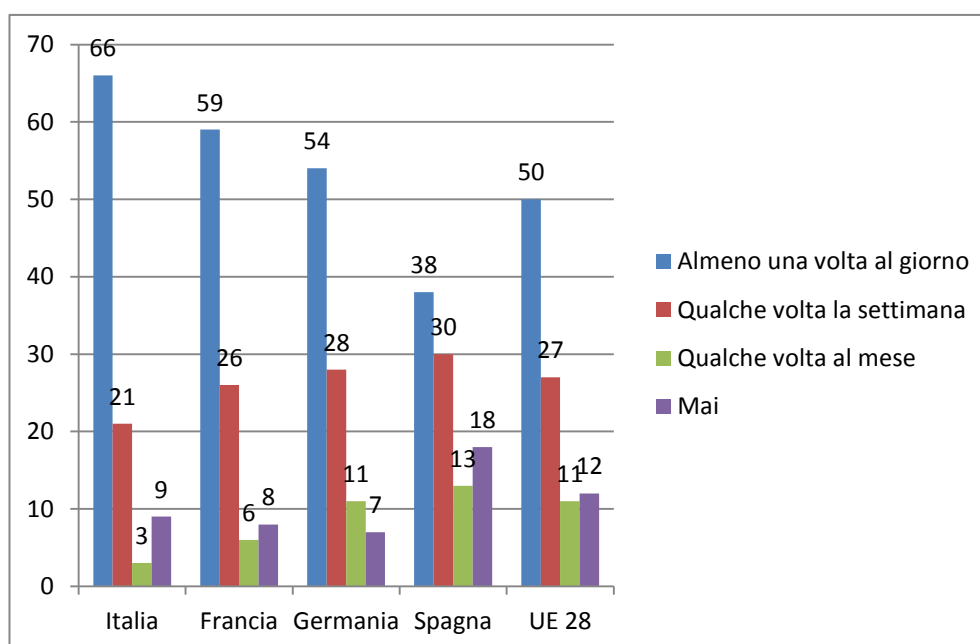
I dati presentati si riferiscono al pendolarismo, e dunque ad una determinata quota della domanda di mobilità, seppure preponderante. I confronti, inoltre si basano sull'intervallo intercensuario e non consentono dunque di comprendere a fondo cosa è avvenuto dall'avvio della crisi economica. Guardando specificatamente agli anni che vanno dal 2008 al 2013, si individua una diminuzione della domanda di mobilità degli italiani che solo di recente sembra essersi arrestata. Nel 2013 gli spostamenti degli italiani (misurati a campione dall'Isfort attraverso l'osservatorio Audimob) sono stati circa 100 milioni ed hanno generato circa 1381 passeggeri\*km. Si consideri che nel 2008 erano 128 milioni e generavano 1561 passeggeri\*km. In pratica, tra il 2008 e il 2013 gli spostamenti totali hanno subito una contrazione del 21,9% e i passeggeri km dell'11,5%. E' interessante notare come si siano ridotti soprattutto gli spostamenti non obbligatori, ossia quelli legati all'uso del tempo libero. Quest'ultimi, infatti,

incidevano per il 32,7% sul totale nel 2008 mentre nel 2013 non vanno oltre il 23,9%.

Le indagini a carattere campionario realizzate da Eurobarometro consentono di approfondire ulteriormente la questione della centralità dell'auto nel corrispondere alla domanda complessiva di mobilità che esprimono gli italiani. A questo riguardo è importante osservare che la larga maggioranza dei cittadini con più di 15 anni d'età (il 66%) dichiara di spostarsi in auto (come guidatore o come passeggero) almeno una volta al giorno. Siamo al terzo posto nell'Europa a 28 paesi con davanti solamente Cipro e l'Irlanda. Il dato medio europeo è del 50% e tutti gli altri grandi paesi europei presentano percentuali inferiori a quelle italiane (fig. 8).

Questo dato conferma sostanzialmente quanto riportato a proposito dei dati censuari sul pendolarismo. L'uso dell'auto è storicamente intenso nel nostro Paese e si configura come un uso abituale in misura sicuramente superiore alla media europea.

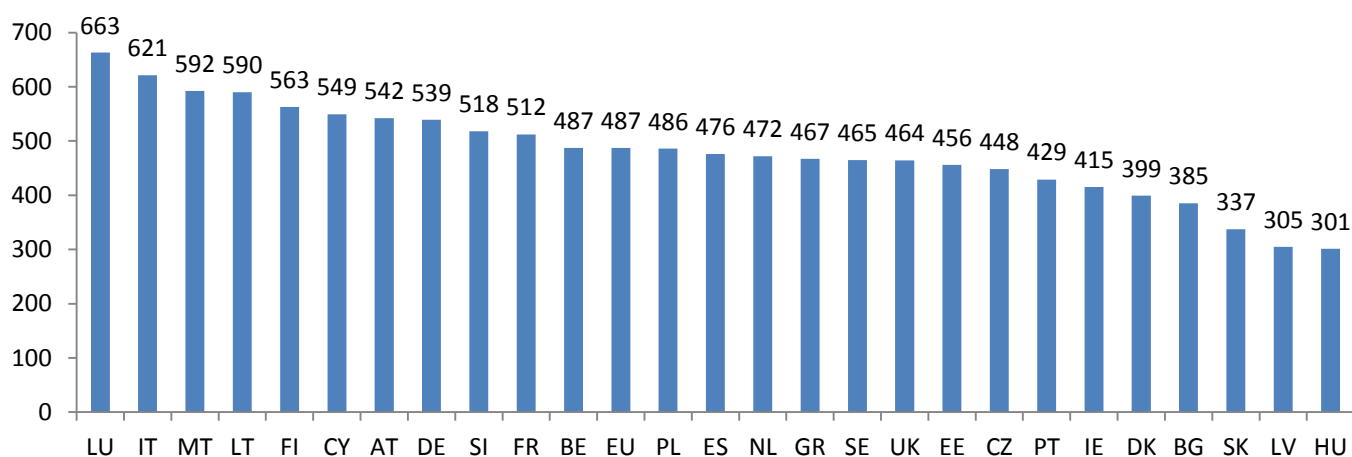
**Fig. 8 - Frequenza di utilizzo dell'auto (come guidatore o come passeggero) val. % (2013)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Eurobarometro

D'altra parte, anche guardando alle dimensioni complessive del parco auto nazionale, appare del tutto evidente il legame quasi necessitante tra gli italiani e gli autoveicoli. Siamo al secondo posto in Europa (dopo il Lussemburgo) per quanto concerne le autovetture per abitante e abbiamo circa 100 auto per abitante in più rispetto a Germania e Francia e 150 in più rispetto alla Spagna (fig.9).

**Fig. 9 - Autovetture circolanti in Europa - Anno 2012 (val.per 1.000 abitanti)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Acea

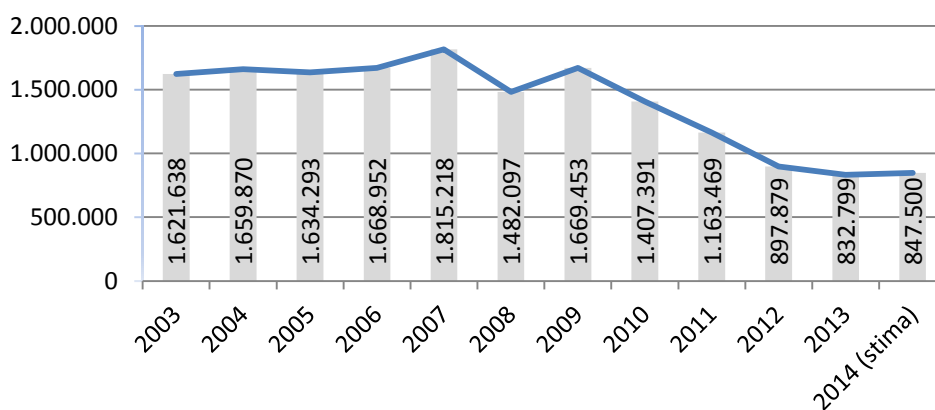


### 3.2. L'affanno del mercato privato: ragioni strutturali e congiunturali

Tra il 2003 e il 2010 il segmento del mercato italiano dell'auto costituito dai privati si è mantenuto sostanzialmente stabile con circa 1,6 milioni di autovetture immatricolate ogni anno (il *range* di variazione andava da 1,4 a 1,8 milioni). Nel 2011 si è registrato un primo assestamento in basso (poco meno di 1,2 milioni di autovetture vendute). Il 2012 è stato l'anno del crollo con circa 900 mila vetture vendute (-22,8% rispetto al 2011), confermato poi nel 2013 con 833mila vetture. Nel 2014, i segnali relativi alle vendite nei primi 6 mesi confermano il trend di un sostanziale dimezzamento delle vetture vendute rispetto agli anni della prima decade del millennio (fig.10).

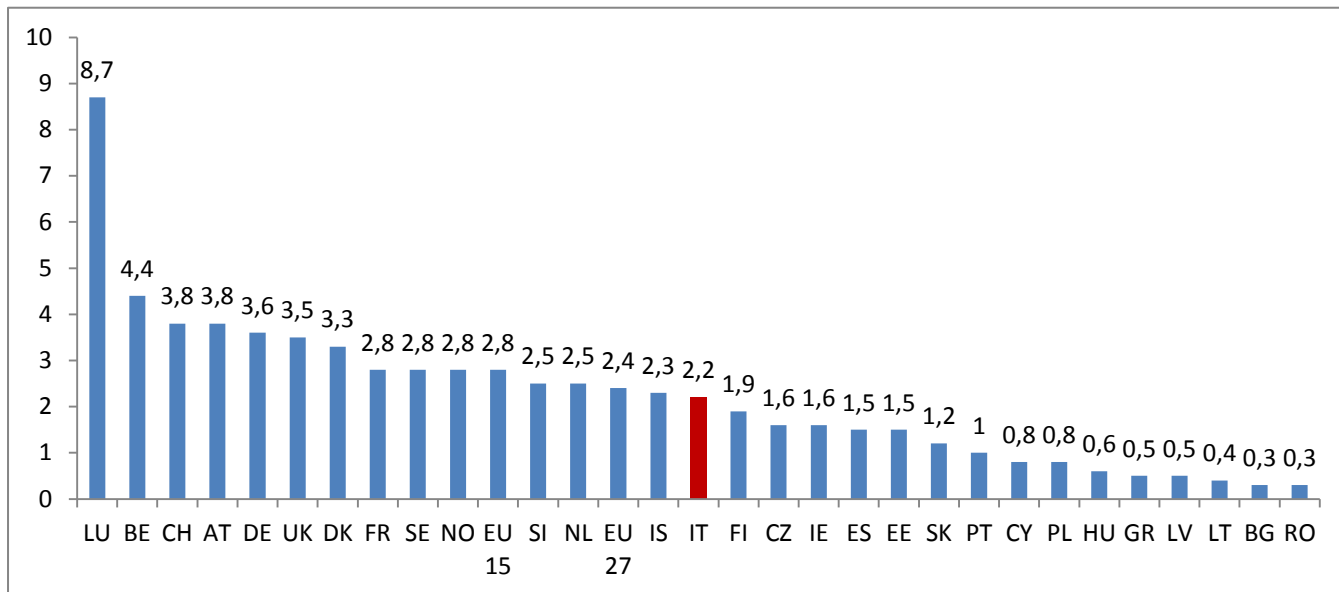
Il confronto con l'Europa evidenzia a sufficienza la specificità del caso italiano che, da paese fortemente orientato verso l'auto privata, si colloca al 13° posto per vetture immatricolate in rapporto agli abitanti nel 2013 (fig.11).

Fig. 10 - Andamento delle immatricolazioni da parte dei privati in Italia - Anni 2003-2014 (v.a.)



Fonte: elaborazione Censis su dati UNRAE

**Fig. 11- Autovetture immatricolate in Europa - Anno 2013 (val.per 1.000 abitanti)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Acea

Di fronte ad una fenomenologia di questa portata è inevitabile chiedersi cosa stia accadendo a questo settore che ha una rilevanza strategica nel panorama economico e occupazionale del Paese e che costituisce il sostrato imprenditoriale sul quale poggiano le scelte di mobilità degli italiani.

Sicuramente gioca un ruolo importante quanto riportato nel secondo capitolo di questo testo relativamente al repentino allontanamento delle famiglie italiane dal consumo di beni durevoli. Sicuramente la preoccupazione per la crisi economica e le tante incertezze sul futuro aumentano la propensione a “temporeggiare”, ad attendere qualche segnale di schiarita prima di muoversi sul mercato. Altrettanto sicuramente, per quanto attiene il target dei neopatentati, gli attuali tassi di disoccupazione giovanile e più in generale la precarietà reddituale dei giovani non giocano a favore dell’acquisto di nuovi autoveicoli.

---

Però, è probabile che siano oggi in campo anche altri elementi, che, come richiamato sinteticamente nel capitolo di apertura, sono più direttamente riconducibili all'atteggiamento verso il bene auto. Nel paragrafo precedente si è dimostrato che per gli italiani l'auto privata continua ad essere un riferimento fondamentale per la vita quotidiana a tutti i livelli. Però è anche vero che oggi vivono questo rapporto - storicamente quasi simbiotico - con maggior disagio e con minore entusiasmo rispetto al recente passato. E questo, insieme alla crisi economica, contribuisce a deprimere l'acquisto di nuove autovetture.

Le motivazioni sono probabilmente tante ma, come si cercherà di dimostrare, possono per gran parte essere ricondotte alle dimensioni crescenti di quella nebulosa di costi che si genera intorno al possesso e all'utilizzo di un'auto. Costi che solo in minima parte sono comprimibili attraverso strategie adattative, risultando per la gran parte del tutto inevitabili. Ecco che allora tutto il peso, sicuramente reale ma anche simbolico, di questa nebulosa grava sulla stessa immagine del bene auto finendo per comprimerne il desiderio. Un desiderio che certo non scompare, ma che viene "tenuto a bada", amministrato in qualche modo, in attesa di qualche segnale di cambiamento.

### **3.3. Il "rigor d'auto" che uccide il desiderio**

#### **3.3.1. Il crescente gravame fiscale sui carburanti**

Gli italiani sono ormai perfettamente consapevoli degli elevati e crescenti costi di gestione di un'auto privata. Numerosi istituti di ricerca si sono esercitati nella stima dei costi medi annui, a volte includendo l'ammortamento del prezzo di acquisto, a volte concentrandosi esclusivamente sui costi di utilizzo. Il Censis stesso aveva stimato per il 2012 un costo medio annuo di 3.425 euro in crescita del 4,5% rispetto al 2011.

Le analisi più recenti (Eurispes 2014) stimano un costo di 4.500 euro l'anno. C'è però da dire che il dato brutto sui costi medi di gestione di un'auto non aiuta di per sé a spiegare l'impatto depressivo sui comportamenti d'acquisto. E' invece probabile che questi risentano della consapevolezza di un clima generale di "rigore" nei confronti dell'auto, il cui acquisto,

---

possesso e utilizzo vengono colpiti da scelte fiscali, tariffarie e regolative dal peso particolarmente elevato ed in costante crescita. Per averne conferma è opportuno analizzare in dettaglio le singole componenti di costo che si appuntano oggi sull'auto.

In primo luogo occorre riferirsi al mercato dei carburanti. La figura 12, infatti, evidenzia ampiamente come sul totale delle spese di esercizio del parco auto italiano l'acquisto di carburanti abbia superato oggi il 50% del totale. I dati sono contenuti nell'ultimo Conto Nazionale Trasporti del 2013 e si riferiscono dunque al 2012, ma sono comunque esemplificativi del peso crescente di questa voce. Basta guardare all'andamento dei prezzi dei carburanti per comprendere che l'impennata che si è originata a partire dal 2009 (all'interno di un andamento storicamente crescente) non poteva non intimorire le famiglie italiane (fig.13). In un primo momento la modifica comportamentale ha interessato l'uso dell'auto, che è stato in parte contingentato. Si sono ridotti gli spostamenti, specie quelli non evitabili, si sono ridotti i chilometraggi quando possibile, si è proceduto ad una iniziale sostituzione modale (peraltro non incoraggiata dalle condizioni di contesto insediativo e dall'offerta di trasporto collettivo). Ne è derivata un'accelerazione nel contenimento dei consumi di carburante con l'eccezione del GPL per autotrasporto (che rientra nel computo delle scelte adattative delle famiglie per fronteggiare i rincari della benzina) (fig.14).

Il prezzo dei carburanti è ovviamente connesso all'andamento del costo delle fonti energetiche necessarie per produrli, a loro volta ancorate al prezzo del dollaro. Si tratta di variabili esogene, considerate di fatto fuori dalla sfera di influenza delle scelte nazionali (se si esclude la sistematica riluttanza a consentire e promuovere lo sfruttamento delle fonti fossili nazionali, che pure esistono). E' però ben evidente ai consumatori italiani il pesante gravame fiscale sul consumo di benzina e gasolio. Un peso che, da sempre molto elevato rispetto alla media dei Paesi europei, ha di recente subito una notevole accelerazione sia per quanto concerne le accise, sia con riferimento all'Iva (figg. 15 e 16).

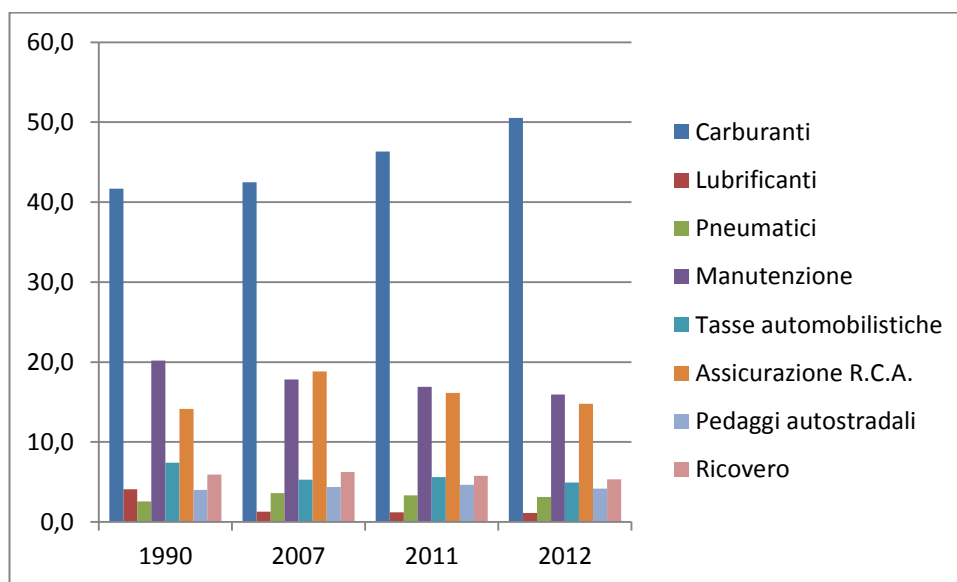
Questa scelta ha assunto una particolare evidenza presso l'opinione pubblica anche perché si è concretizzata proprio in coincidenza con una diminuzione del prezzo industriale dei carburanti, cosa non certo sfuggita agli automobilisti italiani. Nella sostanza questo ha favorito la percezione di una sorta di colpevolizzazione per le proprie scelte modali. Sull'auto come

sulle abitazioni, proprio in quanto beni ad elevata diffusione, si sono concentrate le azioni finalizzate alla stabilizzazione dei conti pubblici.

Nel nostro Paese per la copertura di ogni emergenza è stata sempre decretata una nuova accisa sui carburanti. In passato per le spese di guerra, in seguito per le calamità naturali, per i rinnovi contrattuali di alcune categorie, per una parvenza di federalismo fiscale, per l'emergenza fiscale, in ultimo anche a copertura di nuove manovre economiche.

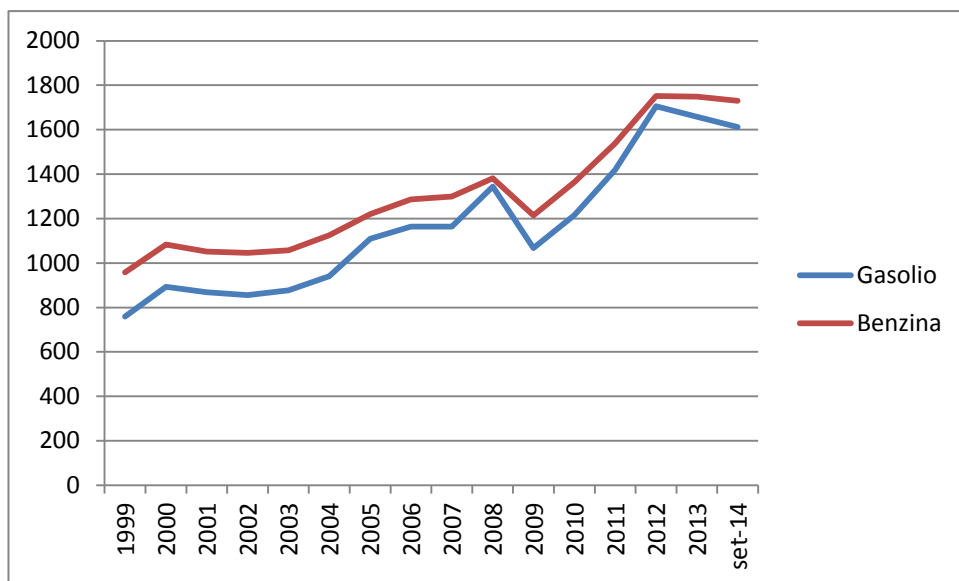
La contraddizione sta nel fatto che le accise sono per loro natura tasse di scopo, ossia legate a necessità specifiche. E tuttavia dalle accise sui carburanti l'erario italiano è così dipendente che tende sempre a stabilizzarle, anche quando l'emergenza che le ha generate viene meno. Il loro peso complessivo è talmente elevato da mettere in dubbio la tenuta del principio costituzionale che così recita: *“Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Il sistema tributario è informato a criteri di progressività”*.

**Fig. 12 - Spese complessive di esercizio delle autovetture private (quote % per tipo di spesa)**



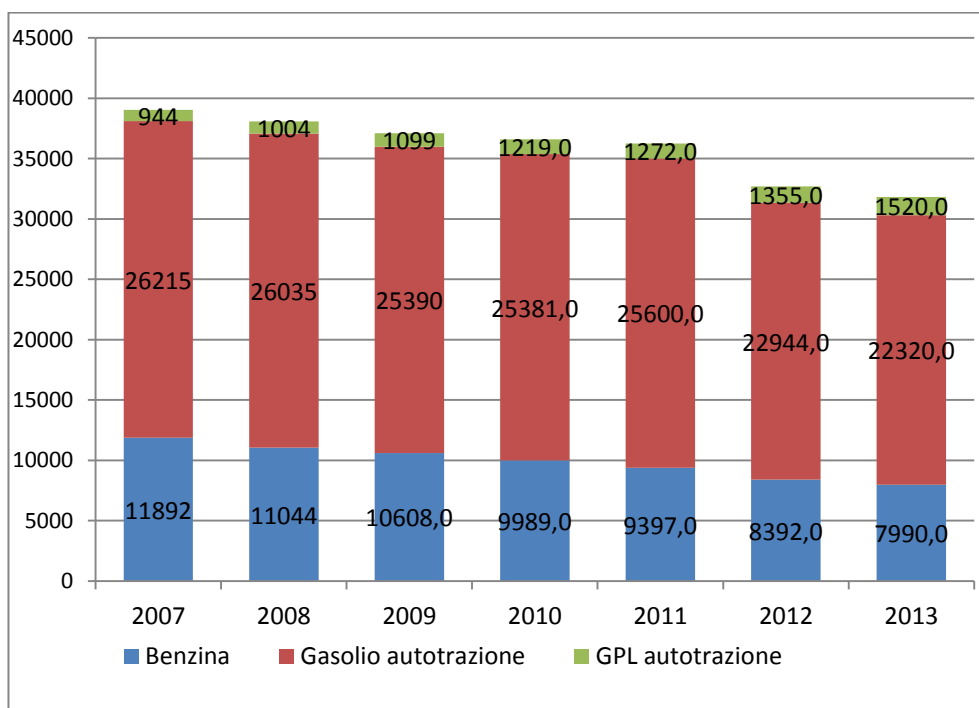
Fonte: elaborazione Censis su Dati Conto Nazionale Trasporti

**Fig. 13– Andamento del prezzo dei carburanti (1999-2014)**



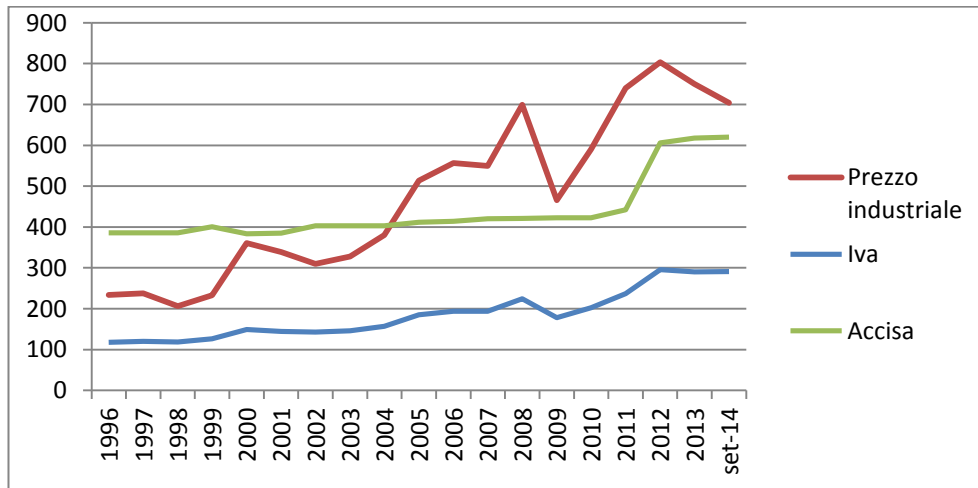
Fonte: elaborazione Censis su dati Mise

**Fig. 14 - Consumo di prodotti petroliferi per autotrazione (migliaia di tonnellate, 2007-2013)**



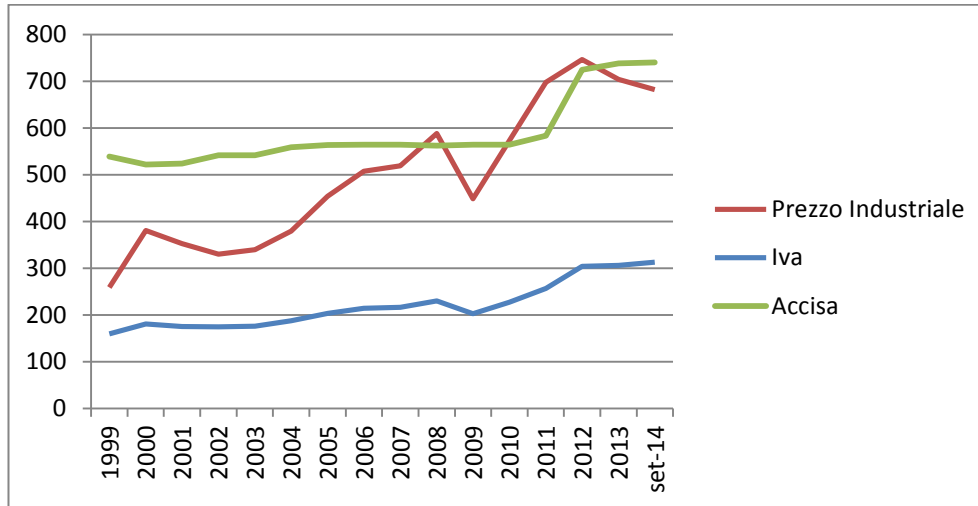
Fonte: elaborazioni Censis su dati Mise

**Fig. 15 - Trend delle componenti del prezzo del gasolio per autotrazione (euro, 1999-2014)**



Fonte: elaborazione Censis su dati UP

**Fig. 16 - Trend delle componenti del prezzo della benzina senza piombo (euro, 1999-2014)**



Fonte: elaborazione Censis su dati UP

---

### 3.3.2. Polizze RC: costi elevati per tutti, insostenibili per molti

Tra i costi dell'auto che possono fungere da deterrente rispetto all'investimento in nuove autovetture, gioca sicuramente un ruolo non secondario anche il costo dei premi per responsabilità civile.

Il premio lordo medio pagato dagli italiani è oggi di 515 euro (62 euro di imposte e 43 di contributo al servizio sanitario nazionale) mentre il prezzo medio europeo è di 250 euro. Le ragioni del "caro polizze" nazionale sono tante e non è certo l'obiettivo di questo lavoro entrare nel merito delle diatribe al riguardo (in Italia la normativa attuale prevede maggiori garanzie per l'infortunato, in Italia ci sono più frodi, i risarcimenti sono in genere più onerosi, è più elevata l'incidenza dei contenziosi, è più elevato il mix di carico fiscale e contributo al Ssn, ecc.).

Il problema principale è però quello della estrema divaricazione dei prezzi. Ad oggi i divari territoriali sono esasperati, così come lo sono quelli per fascia d'età. Interi categorie di soggetti, soprattutto tra le fasce meno abbienti, vengono di fatto tagliate fuori dal possesso di un'autovettura dall'incidenza del costo della polizza RC sul suo mantenimento complessivo.

L'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni rende noto che solo il 5% degli italiani paga una cifra annua paragonabile alla media europea, mentre quote molto consistenti di popolazione si collocano ben oltre i 1000 euro/annui (fig.17).

Il problema assume tanti diversi connotati:

- il costo medio dei premi è molto più elevato della media europea, quantunque in leggero calo l'ultimo anno;
- quote importanti di popolazione (si pensi ai giovani meridionali) hanno vincoli d'ingresso sul mercato di fatto insuperabili;
- la popolazione più anziana ha difficoltà ad accedere al mercato maggiormente competitivo delle polizze *on line*;
- un segmento importante di domanda come quello delle famiglie immigrate stenta ad accedere al mercato dell'auto (sia per ragioni legate alla trasparenza delle informazioni, sia per problemi di carattere

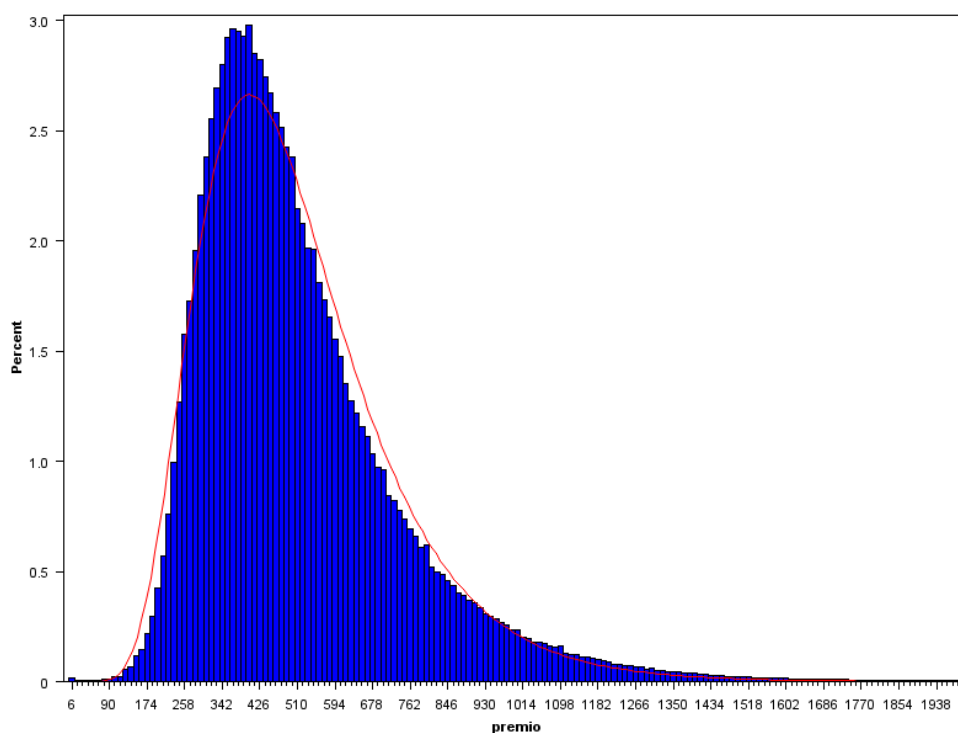


“tecnico”. Si pensi alla difficoltà di mantenere la classe di rischio maturata nel paese d’origine).

A tutto ciò si aggiunga il fenomeno, probabilmente anch’esso di tipo adattativo, dei veicoli circolanti e privi di copertura assicurativa (3,5 milioni secondo stime recenti);

Nella sostanza il costo delle polizze allontana dall’auto i nuovi possessori di patente (che non riescono ad accedere) e in parte anche gli anziani (che anticipano l’uscita liberandosi da un gravame economico non indifferente). Bisogna tra l’altro sottolineare che si tratta di costi fissi che non possono essere abbattuti da un uso limitato dell’auto e che solo da poco tempo le compagnie hanno inserito un coefficiente di abbattimento del premio basato sul chilometraggio.

**Fig. 17 - Distribuzione del prezzo r.c. auto delle polizze stipulate nel IV trimestre 2013**

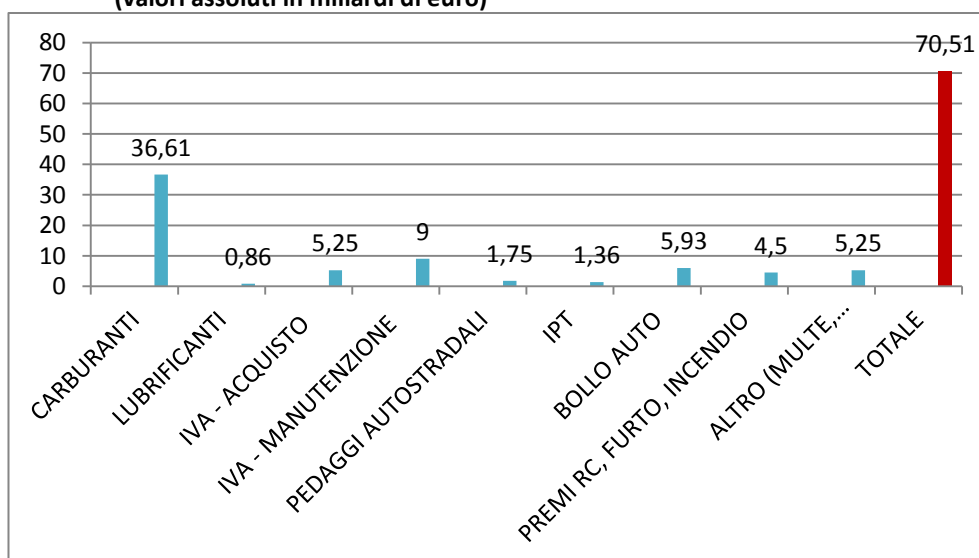


Fonte: Ivass 2014

### 3.3.3. Un prelievo ingente e senza contropartita

Ma non ha senso parlare del “rigore” che soffoca oggi il sistema dell’auto nel suo complesso se si prescinde dall’analisi puntuale del carico fiscale complessivo che grava su di esso. Si tratta di un peso che, secondo le recenti stime dell’Anfia, si attesta sopra i 70 miliardi di euro e che, per più della metà, ruota intorno al prelievo sui carburanti da autotrazione (fig. 18).

Fig. 18 - Prelievo fiscale sulla filiera dell’auto in Italia per voci di prelievo. Anno 2013 (valori assoluti in miliardi di euro)



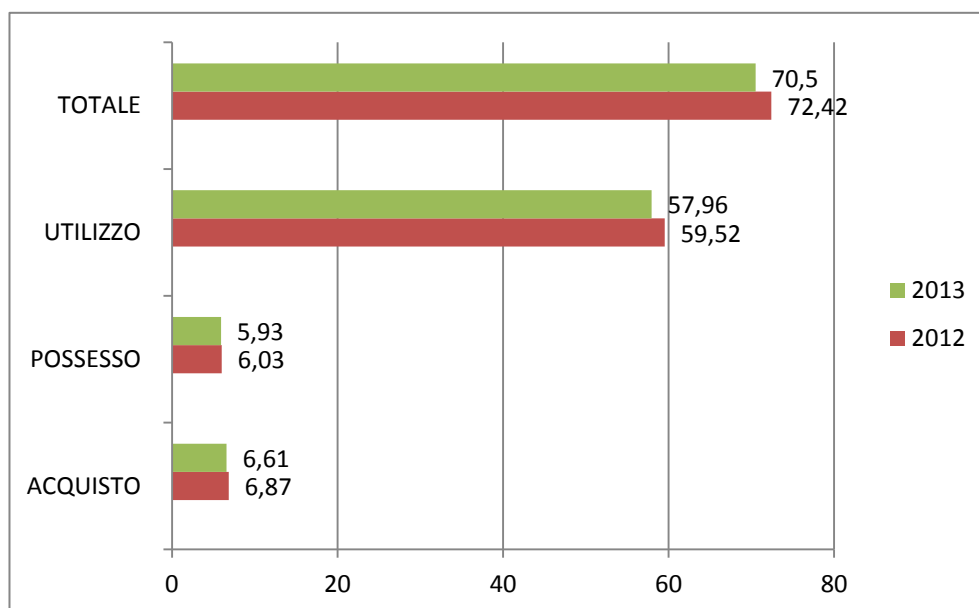
Fonte: elaborazione Censis su stime Anfia

E' un prelievo che rappresenta il 16,5% del totale del gettito fiscale nazionale e che vale il 4,5% del Pil del Paese. Per comprenderne la reale dimensione, basti pensare che il prelievo che grava annualmente sugli automobilisti italiani in un anno si avvicina al complessivo ammontare delle risorse stanziare per le politiche di coesione nel settennato 2007-2013.

La gran parte del prelievo (quasi 58 miliardi) è determinata dall'uso dell'auto: su questo gioca naturalmente un ruolo primario il consumo di carburante. Circa 6 miliardi vengono dal semplice possesso di un'auto, anche a prescindere completamente dal suo utilizzo. Infine, 6,6 miliardi provengono dalle imposizioni fiscali sugli acquisti. Naturalmente si tratta di un capitolo del gettito in calo (-3,7% tra il 2012 e il 2013) per il recente tracollo delle immatricolazioni (fig. 19 e tab. 8).

Mantenendo l'attenzione sulle auto oggi in circolazione, si può stimare un prelievo annuo di 1731 euro per autovettura (comprese quelle che stazionano in garage o vengono utilizzate molto raramente). Più di 1/3, dunque, dei costi annui dell'auto secondo le stime più recenti, è costituito da tasse.

**Fig. 19 - Prelievo fiscale sull'auto. Anni 2012 e 2013 (val. assoluti in miliardi di euro)**



Fonte: elaborazione Censis su stime Anfia

**Tab. 8 - Prelievo fiscale sulla filiera dell'auto per voci di prelievo. Anni 2012 e 2013 (val. ass. in miliardi di euro e var. %)**

|   | 2012         | 2013         | diff.2012<br>/2013 | Var.% 2012<br>/2013 |
|---|--------------|--------------|--------------------|---------------------|
| Carburanti  | 37,39        | 36,61        | 0,78               | -2,1                |
| Lubrificanti  | 0,89         | 0,86         | 0,03               | -3,4                |
| Iva - acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione | 5,5          | 5,25         | 0,25               | -4,5                |
| Iva - manutenzione e riparazione/acquisto ricambi,  | 9,3          | 9            | 0,3                | -3,2                |
| Pedaggi autostradali                                | 1,73         | 1,75         | -0,02              | 1,2                 |
| Imposta provinciale di trascrizione (lpt)           | 1,37         | 1,36         | 0,01               | -0,7                |
| Possesso (bollo auto )                              | 6,03         | 5,93         | 0,1                | -1,7                |
| Premi assicurazione Rc, furto, incendio             | 4,62         | 4,5          | 0,12               | -2,6                |
| Altro (parcheggi-contravvenzioni etc)               | 5,6          | 5,25         | 0,35               | -6,2                |
| <b>Totale</b>                                       | <b>72,43</b> | <b>70,51</b> | <b>1,92</b>        | <b>-2,7</b>         |

Fonte: Anfia

Ma tra i fattori che tendono a riposizionare in basso il desiderio delle famiglie italiane di dotarsi di una nuova autovettura ve ne sono molti altri che afferiscono alla dimensione non strettamente economica. Si va infatti affermando una sorta di obbligazione sociale verso il contenimento della mobilità privata basata sull'uso di un autoveicolo di proprietà. Un'obbligazione che tende a tradursi in sanzione sociale anche verso il bene in quanto tale. In certa misura ciò si lega alle tante misure di derivazione europea volte alla "de-carbonizzazione" dell'economia continentale. Ma in gran parte si spiega con le azioni, decise a livello urbano, di confinamento spaziale dell'auto. In parallelo ad una sostanziale incapacità delle amministrazioni di promuovere un uso più responsabile ed ordinato delle autovetture, crescono le aree pedonali, le Ztl, gli accessi regolati. Diminuiscono quasi ovunque le aree a sosta libera. Gli stalli di sosta a pagamento nei comuni capoluogo arrivano ad un valore medio di 71 ogni 1000 vetture con punte superiori a 200 in alcune città del nord. Aumenta il gettito complessivo delle contravvenzioni stimabile in circa 2,0 miliardi di euro e in crescita del 15% rispetto all'anno precedente. Aumenta il numero di autovelox, finalizzati forse più a sostenere gli esangui bilanci

---

delle amministrazioni comunali piuttosto che a fungere da deterrenza per i comportamenti scorretti alla guida. Contemporaneamente, molto poco viene fatto per quanto concerne la viabilità, le nuove arterie, i parcheggi in struttura, la qualità della rete viaria, la sicurezza. Ossia tutte quelle misure che gli automobilisti, formidabili contributori, legittimamente si attenderebbero. Si consideri che la spesa del complesso delle amministrazioni pubbliche relativa alla voce “viabilità” (comprendente tutte le spese per la realizzazione, il funzionamento, l’utilizzo e la manutenzione di strade ed autostrade) è stata nel 2011 (ultimo anno disponibile) di 8,7 miliardi (era 9,7 miliardi nel 2006). Si tratta di una spesa pro-capite di circa 145 euro/anno. Sostanzialmente gli italiani ricevono in servizi specifici connessi alla mobilità il 12% di quanto versano all’erario per il fatto di acquistare, possedere, utilizzare un’auto.

La sensazione complessiva che se ne ricava è quella di un settore pesantemente colpito da costi in gran parte incontrollabili e da una fiscalità esorbitante e superiore a quella media europea, a cui non viene garantita una sufficiente contropartita in termini di legittimazione sociale.

A ben guardare l’acquisto di un’auto, che per tanti decenni ha corrisposto al soddisfacimento di un desiderio di libertà, comincia a coincidere con il timore di una restrizione di quest’ultima. Da un lato per i costi che essa comporta sul fronte gestionale, dall’altro per le tante limitazioni e imposizioni a cui rende oggi esposti.

### **3.4. I rischi per il comparto, per l’economia nazionale e per i sistemi sociale e ambientale**

Il trend negativo delle vendite di auto in Italia ha conseguenze pesanti che rischiano di diventare irreversibili se la pesante flessione che è partita nel 2010 verrà confermata nei prossimi anni. Il problema riguarda ambiti particolarmente significativi dell’agire economico e sociale, a partire, naturalmente, dalla filiera dell’auto in tutte le sue diverse espressioni e dal vasto indotto che viene generato da quest’ultima.

Dal 2008 ad oggi si sono fortemente ridimensionati il numero di addetti complessivo (-5,9%), delle aziende (-9,8%) e del fatturato (-18,6%)

---

dell'*automotive* in Italia (che vale comunque il 7,8% del Pil nazionale ma che raggiungeva l'11,7% nel 2008).

L'impatto più pesante lo ha subito il comparto della distribuzione e assistenza autorizzata, che chiude il quinquennio con 1600 aziende in meno e un calo del fatturato del 22,8% (tab.9).

Ma la crisi dell'auto "sparge" effetti in ogni direzione. In primo luogo sul parco auto nazionale, che comincia a risentire del basso tasso di sostituzione e si presenta in via di rapido invecchiamento. Dopo essersi abbassata significativamente nei primi anni duemila, l'età media del parco auto italiano ha ricominciato a crescere con un'accelerazione negli ultimi anni. Oggi l'età media delle auto circolanti in Italia è di 9,5 anni. Nel 2006 era di 7,5: nella sostanza, in soli sette anni l'età media del parco auto è cresciuta di due anni (fig. 20). Tutto ciò mentre l'età media dei veicoli europei si è assestata a 8,6 anni. Si aggiunga che è cresciuta in modo significativo proprio la componente più obsoleta: le autovetture con più di 14 anni di età erano il 27,7% del parco circolante nel 2006, mentre oggi ne costituiscono il 28,4% e sfiorano i 10 milioni di unità (fig.21).

**Tab. 9 – La filiera italiana dell'automotive, 2008 e 2013 (v.a. e var. %)**

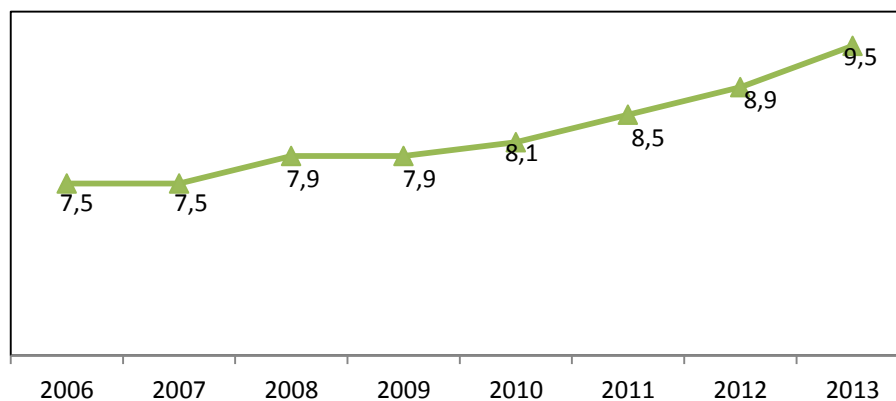
|                   | Produzione |                     |        | Distribuzione e Assistenza autorizzata |         |        | Componentistica |                   |        | Totale  |         | Var. ass. | Var.% |
|-------------------|------------|---------------------|--------|--|---------|--------|-----------------|-------------------|--------|---------|---------|-----------|-------|
|                   | 2008       | 2013 <sup>(2)</sup> | var. % | 2008                                   | 2013    | var. % | 2008            | 2013              | var. % | 2008    | 2013    |           |       |
| Addetti           | 105.000    | 95.000              | -9,5   | 173.000                                | 160.500 | -7,2   | 170.000         | 166.000           | -2,4   | 448.000 | 421.500 | 26.500    | -5,9  |
| Aziende           | 900        | 810                 | -10    | 15.806                                 | 14.200  | -10,2  | 2.600           | 2.400             | -7,7   | 19.306  | 17.410  | 1.896     | -9,8  |
| Fatturato (mld €) | 55,8       | 47,5                | -14,8  | 51,8                                   | 40      | -22,8  | 47,84           | 39 <sup>(2)</sup> | -18,5  | 155,44  | 126,5   | 29        | -18,6 |

(1) stima Centro Studi e Statistiche UNRAE

(2) stima

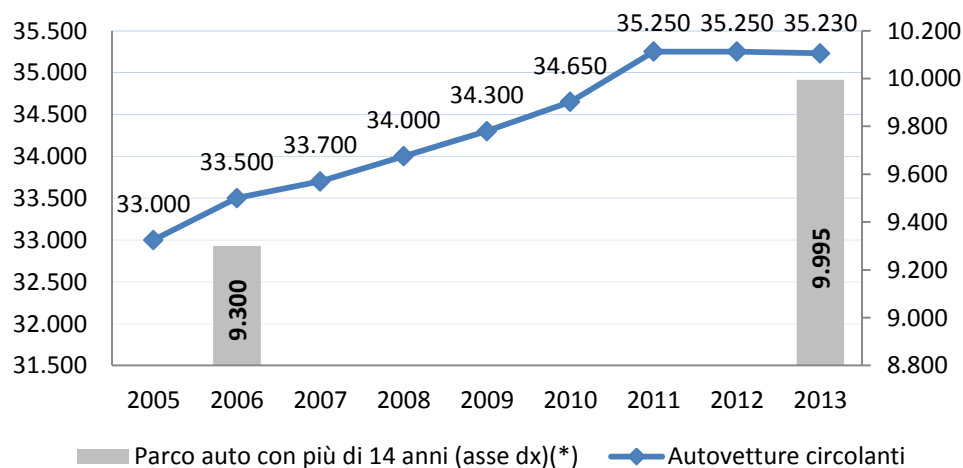
Fonte: UNRAE

**Fig. 20 - Et  media delle autovetture circolanti - Anni 2006-2013 (et  in anni)**



Fonte: elaborazione Censis su dati ACI

**Fig. 21- Andamento delle autovetture circolanti - Anni 2005-2013 (v.a. in migliaia)**



(\*) Per l'anno 2006 sono le autovetture circolanti Euro 0 e Euro 1; per il 2013 le Euro 0, Euro 1 e Euro 2

Fonte: elaborazione Censis su dati UNRAE



---

La vetustà del parco genera impatti sistemici di diversa natura, tutti ugualmente preoccupanti e riconducibili sia all'obsolescenza tecnologica che all'inevitabile logorio delle autovetture:

- sui consumi di carburante;
- sul contributo ai gas climalteranti;
- sulle emissioni inquinanti;
- sulle conseguenze dell'incidentalità stradale.

Genera inoltre difficoltà ulteriori per le famiglie italiane, costrette a fare i conti con intervalli di manutenzione accorciati per via degli interventi a carattere straordinario che una vettura in stato di avanzato logorio inevitabilmente comporta.

Per quanto concerne i consumi totali di benzina e gasolio per autotrazione, stimati dall'Acì in 44,5 miliardi di euro nel 2013, l'invecchiamento ha sicuramente giocato un ruolo importante. Si può calcolare che se l'età media del parco auto fosse di 2 anni inferiore a quella attuale, paragonabile dunque all'età media del parco nel 2007 oppure all'età media dei parchi auto dei più avanzati paesi europei, a parità di chilometri percorsi gli italiani avrebbero speso 5,3 miliardi di euro in meno per il carburante nel 2013.

Naturalmente un contenimento del consumo di carburante comporta dei vantaggi anche sotto il profilo della riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Il trasporto su gomma, in Italia, è il secondo fattore emissivo dopo la produzione di energia. Nel 2011 il trasporto ha rappresentato il 29,1% del totale delle emissioni energetiche di gas serra a livello nazionale. Nel 2012, grazie ai miglioramenti tecnologici, si è scesi al 23,4% (98 milioni di tonnellate circa). L'UE, impegnata a tutto tondo sul contenimento dei gas che intervengono nel riscaldamento globale, ha imposto un target di 120 g/km per il 2015 e di 95 g/km a partire dal 2020. I produttori si sono attrezzati e già oggi si può stimare che le emissioni medie dei veicoli euro 5 immatricolati nel 2014 siano di 117 g/km ed in particolare, nel solo segmento dei privati, di 103 g/km.

Il problema riguarda la totalità del parco auto circolante. Un veicolo euro zero, euro 1 o euro 2 presenta emissioni medie di CO<sub>2</sub> superiori a quelle di 2 vetture euro 5: UNRAE stima emissioni medie di 225 g/km con

---

riferimento al segmento privati. E' dunque evidente che il mancato rinnovamento del parco auto italiano limita l'impatto reale delle politiche comunitarie. Inutile, in sostanza, sospingere l'innovazione tecnologica a beneficio dell'ambiente (che comunque presenta dei costi per la collettività), se questa non trova applicazione nei comportamenti di acquisto a livello diffuso.

Le autovetture più emmissive sono progressivamente diminuite passando dai 15 milioni del 2005 ai circa 10 milioni del 2013. L'impatto di quest'ultime in termini di rilascio di gas climalteranti rimane comunque molto elevato (circa 2,3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>/Km eq.). Anche stimando chilometraggi contenuti vista l'età delle vetture (10.000 km/anno piuttosto che 13.000), le emissioni ammontano comunque a circa 22,5 milioni di tonnellate/anno.

Se, per paradosso, l'intera componente obsoleta e inquinante del parco venisse sostituita con vetture di nuova generazione, le emissioni scenderebbero a 10,3 miliardi di tonnellate. Nella sostanza 12,2 milioni di tonnellate in meno di CO<sub>2</sub> eq., una cosa non da poco se si considera che rappresenterebbe il 12,4% delle emissioni totali del settore dei trasporti in Italia. Se le emissioni dei trasporti dovessero essere trattate in base *all'Emissions Trading System*, questo risparmio equivarrebbe a circa 80 milioni di euro.

**Tab. 10 - Parco circolante autovetture - Andamento storico**

| Fasce di emissione | 2005              | 2006              | 2007              | 2008              | 2009              | 2010              | 2011              | 2012              | 2013              |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Euro 0             | 5.050.000         | 4.200.000         | 3.154.000         | 2.730.000         | 2.400.000         | 2.100.000         | 1.953.700         | 1.833.000         | 1.754.000         |
| Euro 1             | 6.730.000         | 5.100.000         | 4.147.000         | 3.696.000         | 3.280.000         | 3.000.000         | 2.840.200         | 2.644.000         | 2.499.000         |
| Euro 2             | 9.470.000         | 10.300.000        | 9.475.000         | 8.836.000         | 8.020.000         | 7.300.000         | 6.843.000         | 6.275.000         | 5.742.000         |
| Euro 3             | 8.380.000         | 8.300.000         | 8.580.000         | 8.353.000         | 8.200.000         | 8.000.000         | 7.783.200         | 7.473.000         | 7.148.000         |
| Euro 4             | 3.370.000         | 5.600.000         | 8.344.000         | 10.370.000        | 12.000.000        | 12.900.000        | 12.759.500        | 12.584.000        | 12.367.500        |
| Euro 5*            |                   |                   |                   | 15.000            | 400.000           | 1.350.000         | 3.070.400         | 4.441.000         | 5.675.000         |
| Euro 6             |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 44.500            |
| <b>totale</b>      | <b>33.000.000</b> | <b>33.500.000</b> | <b>33.700.000</b> | <b>34.000.000</b> | <b>34.300.000</b> | <b>34.650.000</b> | <b>35.250.000</b> | <b>35.250.000</b> | <b>35.230.000</b> |

\* dal 2009 al 2012 comprende anche l'Euro 6 che aveva valori marginali

Fonte: Stime Centro Studi e Statistiche UNRAE

Un ragionamento analogo a quello sulle emissioni di gas climalteranti può essere sviluppato in merito agli inquinanti emessi dalle autovetture. In questo caso valgono due considerazioni:

- l'impegno dell'industria automobilistica negli anni recenti è stato molto significativo e i risultati sono notevolissimi come si può agevolmente osservare dall'analisi della tabella 11;
- il problema si pone soprattutto a livello dei centri urbani, dove le concentrazioni di inquinanti sono molto più elevate.

Prendendo a riferimento le vetture a benzina, si nota come a partire dai veicoli euro 4 (commercializzati dal gennaio 2006), i livelli di monossido di carbonio si sono più che dimezzati rispetto alle vetture di concezione più datata.

Anche in questo caso, è evidente come la crisi dell'auto abbia in parte interrotto il tasso di sostituzione dei veicoli più datati e quindi più inquinanti. Stimando che tra il 2010 e il 2014 le famiglie italiane abbiano ridotto il tasso di sostituzione dei veicoli a benzina per un totale di circa 1,4 milioni di autovetture complessive, le conseguenze in termini di monossido

---

di carbonio immesso sono notevoli. In pratica, la mancata sostituzione ha determinato l'immissione di 18.500 tonnellate di monossido di carbonio che si sarebbero evitate nel caso in cui l'andamento del mercato fosse rimasto quello del 2009.

Analoghe considerazioni valgono, a maggior ragione, per il segmento delle auto a gasolio. In questo caso gli inquinanti più pericolosi, ossia il particolato, vengano drasticamente abbattuti nelle autovetture di nuova concezione, di fatto eliminando il problema.

Si tratta di questioni di non poco conto che, come accennato in precedenza riguardano essenzialmente i grandi agglomerati urbani. Occorre infatti considerare che la sostituzione del parco obsoleto migliora la qualità complessiva dell'aria evitando il superamento dei limiti di concentrazione e non inducendo le amministrazioni a provvedere con sospensioni temporanee della circolazione, targhe alterne o altri dispositivi che incidono non poco sulla qualità della vita dei cittadini.

Si aggiunga a tutto ciò che un parco auto poco inquinante favorisce la stessa mobilità sostenibile: pedoni e ciclisti si spostano infatti molto più volentieri in città che percepiscono meno inquinate e dove circolano vetture a bassissimo livello emissivo.

**Tab.11 - La normativa riguardante le emissioni gassose delle autovetture (valori in g/km)**

| Normative                            | massa di ossido di carbonio (CO) |        | massa di idrocarburi (HC) |        | massa di ossido di azoto (NOX) |        | massa combinata di HC e NOX |        | massa di particolato (PM) | Data Omolog. | Data Immat. |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------------------|--------|-----------------------------|--------|---------------------------|--------------|-------------|
|                                      | benzina                          | diesel | benzina                   | diesel | benzina                        | diesel | benzina                     | diesel | diesel                    |              |             |
| Direttive 91/441-93/59 (Euro 1)      | 2,72                             | 2,72   | ---                       | ---    | ---                            | ---    | 0,97                        | 0,97   | 0,140                     | 01/07/1992   | 01/01/1993  |
| Direttive 94/12-96/69-98/77 (Euro 2) | 2,20                             | 1,00   | ---                       | ---    | ---                            | ---    | 0,50                        | 0,70   | 0,080                     | 01/01/1996   | 01/01/1997  |
| Direttive 98/69A-2003/76A (Euro 3)   | 2,30 *                           | 0,64   | 0,2                       | ---    | 0,15                           | 0,50   | ---                         | 0,56   | 0,050                     | 01/01/2000   | 01/01/2001  |
| Direttive 98/69B-2003/76B (Euro 4)   | 1,00                             | 0,50   | 0,1                       | ---    | 0,08                           | 0,25   | ---                         | 0,30   | 0,025                     | 01/01/2005   | 01/01/2006  |
| Regolamento 715/2007 (Euro 5)        | 1,00                             | 0,50   | 0,1                       | ---    | 0,06                           | 0,18   | ---                         | 0,23   | 0,005                     | 01/09/2009   | 01/01/2011  |
| Regolamento 715/2007 (Euro 6)        | 1,00                             | 0,50   | 0,1                       | ---    | 0,06                           | 0,08   | ---                         | 0,17   | 0,005                     | 01/09/2014   | 01/09/2015  |

Fonte: UE

---

L'ultima conseguenza, ma non certo per importanza, del rallentato tasso di sostituzione veicolare attiene al tema della sicurezza.

Le vetture più moderne offrono evidentemente più garanzie sia per quanto concerne la sicurezza attiva che quella passiva. A questo riguardo l'evoluzione tecnologica e normativa marcano in parallelo e sicuramente un passo avanti significativo lo offre oggi la cosiddetta "elettronica imbarcata" (tab.12). A queste ragioni di tipo "generazionale" (vetture di nuova concezione adottano dispositivi per la sicurezza che non sono presenti su quelle più datate) se ne possono aggiungere altre di tipo per così dire "anagrafico": se è vero che con una corretta e puntuale manutenzione un'auto mantiene nel tempo le proprie performance di sicurezza, nulla assicura che tutti i proprietari del parco auto più datato mantengano nel tempo questa accortezza.

**Tab. 12 - Dispositivi di sicurezza sulle autovetture (veicoli M1)**

| Dispositivo                      | Omologazione | Immatricolazione |
|----------------------------------|--------------|------------------|
| ABS (1)                          | 24.11.2009   | 24.02.2011       |
| Sistema ISOFIX                   | 01.11.2012   | 01.11.2014       |
| Airbag guidatore (2)             | 01.10.1988   | 01.10.2003       |
| Controllo stabilità (ESP)        | 01.11.2011   | 01.11.2014       |
| Indicazione pressione pneumatici | 01.11.2012   | 01.11.2014       |
| Protezione pedoni                |              |                  |
| M1 < 2,5 t                       | 24.11.2009   | 31.12.2012       |
| M1 > 2,5 t                       | 24.02.2015   | 24.08.2019       |

(1) Obbligo indiretto perché collegato al sistema BAS obbligatorio

(2) Non è obbligatorio in quanto tale. È fondamentale nella prova di urto frontale

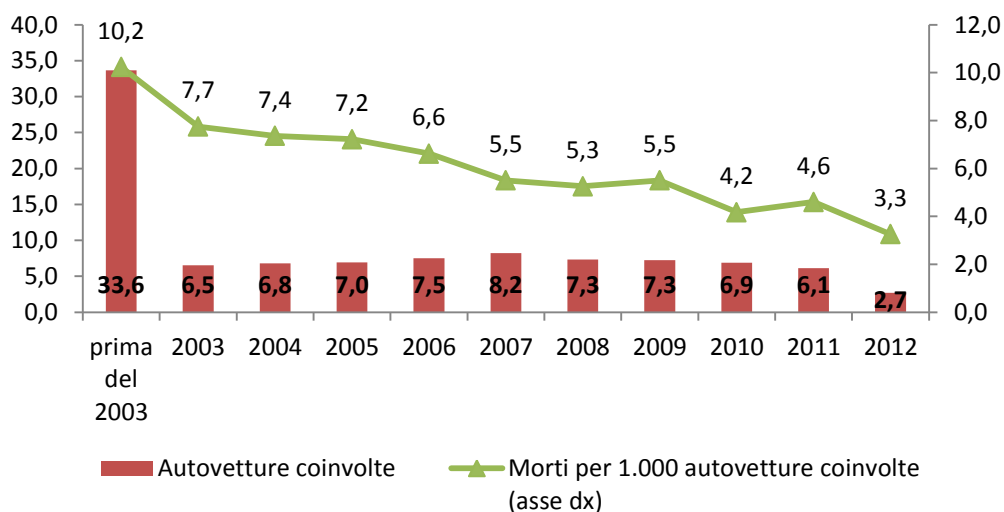
Fonte: UNRAE

Esula dagli obiettivi di questo studio una riflessione approfondita sul legame tra incidentalità e innovazioni tecnologiche. E' tuttavia importante verificare l'esistenza di un nesso tra l'anno di immatricolazione e l'esposizione al rischio incidentalità.

A questo riguardo un'indicazione precisa viene dai recentissimi dati Aci-Istat che consentono di verificare il numero di incidenti e il numero di decessi per anno di immatricolazione dei veicoli coinvolti. Per quanto concerne il tasso di incidentalità non si osservano tendenze particolari. Per tutti gli anni di immatricolazione la percentuale è di 6 o 7 incidenti ogni 1000 autoveicoli. Bisogna però considerare che i veicoli più vecchi percorrono mediamente meno chilometri e risultano dunque meno esposti dei veicoli recenti.

Molto diverso è il dato relativo ai decessi ogni 1000 veicoli coinvolti in incidenti. In questo caso si individua una fortissima correlazione positiva con l'anno di immatricolazione dei veicoli. Per le auto con più di 11 anni d'età il tasso di mortalità è del 10,2 per mille. Per i veicoli con 8 anni d'età scende al 6,6 per mille per arrivare a 3,3 tra i veicoli con circa due anni di vita (fig.22).

**Fig. 22 - Incidentalità delle autovetture per anno di immatricolazione - Anno 2012 (v.a., val.%)**



Fonte: elaborazione Censis su dati ACI-Istat

---

Anche nel caso della mortalità per autovettura coinvolta in incidenti stradali si può stimare quello che sarebbe avvenuto nel caso in cui il trend di vendita di nuovi autoveicoli fosse rimasto in linea con il trend degli anni precedenti al 2010. Con l'immatricolazione di 3,2 milioni di autovetture di nuova concezione e l'uscita dalla circolazione di un analogo numero di vetture obsolete la mortalità degli incidenti che coinvolgono autovetture si sarebbe ridotta complessivamente di circa il 7,8% con una riduzione del costo sociale ad essa relativo di circa 151 milioni di euro.

In sintesi, i costi sociali ed economici che provengono dalla crisi dell'auto sono tanti e di difficile contabilizzazione. Le ipotesi e le stime fin qui riportate possono essere riassunte nella tavola 1 che offre una panoramica della vastità e della profondità delle fenomenologie in gioco.



---

**Tav. 1. L'impatto (economico, sociale e ambientale) della crisi dell'auto**

---

| Ambito               | Impatti connessi alla contrazione delle vendite di auto nuove  | Misura dell'impatto della crisi dell'auto   |
|----------------------|--|---|
| Piccola impresa      | Diminuzione delle aziende della filiera (produzione, Vendita e assistenza, componentistica)                              | 1900 aziende in meno rispetto al 2008 (-9,8%) di cui 1600 circa nel settore della vendita e assistenza  |
| Occupazione          | Diminuzione degli addetti nelle aziende dell' <i>automotive</i>  | 26.500 addetti in meno rispetto al 2008 (-5,9%) di cui circa 13.000 nel settore della vendita e assistenza  |
| Economia             | Diminuzione del contributo al Pil del Paese  | Il contributo al Pil era dell'11,7% nel 2008 ed è sceso al 7,8% nel 2013 (-3,9%)  |
| Consumi              | Invecchiamento del parco auto e aumento specifico dei consumi di carburante (al netto della riduzione delle percorrenze) | L'aumento dell'età media del parco circolante ha determinato nel 2013 la spesa di 5,3 miliardi di euro aggiuntivi per i carburanti. Non sarebbero stati spesi se il parco auto avesse un'età media di 7 anni circa come nel 2006 (e come nei paesi europei più evoluti)   |
| Effetto serra        | Invecchiamento parco auto ed emissioni climalteranti   | I 10 milioni di veicoli più inquinanti emettono ogni anno circa 22,5 milioni di tonnellate di CO <sub>2</sub> equivalente. Se fossero stati sostituiti le emissioni si sarebbero ridotte di 12,2 milioni di tonnellate  |
| Emissioni inquinanti | Invecchiamento parco auto e inquinamento urbano  | Negli ultimi 5 anni la crisi dell'auto ha impedito la vendita di circa 1,4 milioni di nuove vetture a benzina. Se questo avesse comportato la sostituzione di un numero analogo di vetture Euro 0, 1 e 2 si sarebbe evitata l'emissione di circa 18.500 di tonnellate di monossido di carbonio (l'8,2% del parco a benzina) |
| Sicurezza alla guida | Invecchiamento parco auto e conseguenze sulla sicurezza  | Il tasso di mortalità (decessi per 1000 autovetture coinvolte in incidenti) dei veicoli con più di 11 anni di vita è il triplo di quelle con meno di 2 anni. La sostituzione del parco auto più obsoleto determinerebbe una riduzione della mortalità del 7,8% circa.   |

---

Fonte: Censis su fonti varie



---

## **4. USCIRE DALLO STALLO: L'IMPORTANZA DI UNO STIMOLO PER IL MERCATO FAMILIARE**

### **4.1. Una politica per l'auto che guardi al Paese**

Nello scenario fin qui descritto, risulta evidente che le famiglie italiane hanno un legame forte e consolidato con la mobilità privata e con le autovetture in particolare. Negli ultimi anni, tuttavia, tendono a vivere l'acquisto di una nuova auto come un azzardo, come un lusso, addirittura come una scelta potenzialmente autolesionista. Nella sostanza, pur volendo disporre di auto moderne e adeguate alle loro esigenze, preferiscono temporeggiare in un continuo arbitraggio tra ciò che vorrebbero fare e ciò che "è meglio non fare" in attesa di tempi migliori.

Si tratta di una deriva impoverente che, come si è dimostrato, genera esternalità negative nel campo dell'occupazione, dei consumi energetici, dell'ambiente e delle conseguenze dell'incidentalità.

E' dunque necessario un segnale di fiducia per le famiglie che non le faccia sentire sole e che le incoraggi ad investire nuovamente nell'auto per migliorare la loro qualità della vita e per proteggerle dai rischi di una domanda di mobilità individuale che diventa via via più onerosa sia in termini di costi che di sicurezza.

Sembra dunque opportuno un intervento del decisore centrale che sia in grado di invertire o quantomeno depotenziare le tendenze in atto. In altre parole serve una politica per l'auto che guardi al Paese.

Un primo segnale potrebbe venire da una riflessione seria nei termini di un allentamento di quello che abbiamo definito "*rigor d'auto*". Il peso fiscale sull'auto nel suo complesso è divenuto tale da scoraggiarne l'utilizzo e l'acquisto, sia in termini di vetture aggiuntive che sostitutive. Per anni il prelievo fiscale sull'auto è cresciuto nella consapevolezza che il suo utilizzo fosse di fatto incompressibile. Oggi, complice la crisi economica, si deve prendere atto che la domanda di carburante non è del tutto rigida e che, presso alcuni strati sociali, presenta una sua elasticità. Analoghe considerazioni valgono per la domanda di nuove autovetture. Un

---

allentamento del peso fiscale generando nuova domanda, potrebbe più che compensare la riduzione del gettito che da questo si originerebbe.

A questo genere di argomentazioni si aggiungono oggi quelle che hanno guidato le tante stagioni dei cosiddetti incentivi alla rottamazione. Incentivi per lo più guidati dal sacrosanto principio di modificare l'impatto ambientale del parco auto nel suo complesso, ma anche di sostenere gli acquisti delle famiglie che con più difficoltà si rivolgevano al mercato del nuovo.

Le misure incentivanti che si sono susseguite dal 1997 al 2009, hanno sempre bilanciato obiettivi collettivi e principi di socialità. Inizialmente si rottamavano vetture con più di 10 anni d'età commisurando i contributi al consumo di carburante. I vincoli riguardavano inizialmente la cilindrata, poi si è fatto riferimento alla potenza dei veicoli. In alcune circostanze l'incentivazione si è tradotta nell'abbattimento pro-tempore del carico fiscale. Quasi sempre gli incentivi hanno presentato un carattere crescente al crescere dell'"ecologicità" dei veicoli acquistati (non a caso si è parlato di "eco-incentivi"). Le condizionalità sono cambiate nel tempo, dal tipo di carburanti alle soglie di emissione di CO<sub>2</sub>. In alcuni casi si è premiata anche la rottamazione senza sostituzione (con incentivi al *car-sharing* o agli abbonamenti per il trasporto pubblico).

Oggi le condizioni della finanza pubblica impongono misure differenti il cui impatto sui conti pubblici sia tale da non generare ulteriore debito pubblico.

Sarebbe dunque opportuno, analogamente a quanto avvenuto per altri comparti d'impresa, progettare un meccanismo di detraibilità di parte dei costi di acquisto delle autovetture che, sostenendo le vendite ai privati, immettesse nuova liquidità nel sistema generando effetti positivi in tutti gli ambiti descritti, non ultimo quello del gettito fiscale complessivo a copertura dello sforzo iniziale di sostegno alla defiscalizzazione.

---

## 4.2. Un esempio da seguire: il caso delle ristrutturazioni edilizie

Le misure incentivanti basate sulle detrazioni fiscali sono un formidabile strumento per conseguire obiettivi di interesse economico, sociale e ambientale. L'esempio più interessante al riguardo è sicuramente quello delle detrazioni fiscali per il recupero, la ristrutturazione edilizia e la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio. In Italia hanno fatto il loro ingresso nelle scelte di politica fiscale nel 1998 e, modificando nel corso degli anni le aliquote detraibili e la tipologia di interventi defiscalizzati, hanno raggiunto obiettivi importanti tra cui:

- un sostegno concreto alle famiglie per la manutenzione del bene-casa (dal 1998 al 2013 hanno partecipato circa 7,5 milioni di famiglie);
- un effetto di sostegno e di traino per il mercato dell'edilizia che ne ha beneficiato in termini di volumi e di occupazione complessiva (per il 2013 si stimano circa 270.000 addetti diretti che salgono a 410.000 con l'indotto);
- un miglioramento significativo delle condizioni di vivibilità e sicurezza degli immobili;
- un impatto positivo sulle variabili ambientali più critiche, soprattutto sul fronte emissivo (dal 2007 al 2013 hanno partecipato circa 1,9 milioni di famiglie);
- un effetto positivo per l'immagine complessiva delle città;
- un saldo netto positivo per l'erario (anche per l'emersione di una quota significativa di attività altrimenti realizzate in nero).

Nel complesso si stima che il valore delle misure adottate dal 1998 ad oggi sia pari a circa 160 miliardi di euro per le imprese e i lavoratori del settore delle costruzioni a cui si aggiungono circa 15 miliardi di investimenti nel settore del risparmio energetico (tab.12) .

Senza entrare nel merito dei complessi meccanismi di calcolo dell'impatto delle misure adottate, il Cresme stima per lo Stato Italiano un saldo positivo di circa 9 miliardi di euro (incremento del gettito meno detrazioni e minor gettito sui consumi), per gli investitori (famiglie italiane e condomini) un saldo "negativo" di circa 104 miliardi di euro (investimenti

effettuati meno detrazioni e risparmio energetico) e per le imprese del settore un saldo positivo (fatturato comprensivo di retribuzioni, imposte ed oneri sociali) di circa 107 miliardi di euro.

Nel complesso si può sostenere che le detrazioni fiscali nel periodo 1998-2014 abbiano determinato per il sistema economico del Paese un saldo complessivo positivo di circa 12,1 miliardi di euro.

**Tab. 13 - Investimenti edilizi incentivati (v.a. mln euro)**

| Tipologia di intervento     | Periodo di investimento  | Importi complessivi | Importi detraibili |
|-----------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------|
| Recupero edilizio           | Dal 1998 al 2013         | 132.289             | 52.986             |
|                             | 2013                     | 23.535              | 11.768             |
|                             | 2014 (stime)             | 28.248              | 14.124             |
|                             | Dal 1998 al 2014 (stime) | 160.536             | 67.109             |
| Riqualificazione energetica | Dal 2007 al 2013         | 22.358              | 12.297             |
|                             | 2013                     | 4.042               | 2.223              |
|                             | 2014 (stime)             | 4.851               | 2.668              |
|                             | Dal 2007 al 2014 (stime) | 27.209              | 14.965             |

Fonte: Elaborazioni Censis su dati e stime Cresme

Sono numeri importanti, come dimostra il fatto che siano di costante attenzione da parte del Parlamento che ha sempre svolto un'attività di indirizzo sul Governo affinché le misure di incentivazione fossero stabilizzate. Oggi sarebbe opportuno che analoga attenzione venisse riservata anche al settore dell'auto. Quest'ultimo, infatti, esattamente come avviene per gli immobili, esercita un ruolo fondamentale rispetto alla qualità della vita delle famiglie italiane, contribuisce, con la sua evoluzione, al miglioramento delle condizioni ambientali e di sicurezza pubblica, rappresenta un grande driver per l'occupazione, la produzione del reddito e il contributo al gettito fiscale complessivo del Paese.