

L'OSSERVATORIO
 **Findomestic**
Banca

Edizione Speciale

2002/2003

Direttore Responsabile

Alessio Lapucci

Progetto Grafico e Realizzazione

Made in Armand - Firenze

Fotolito

Nailograf - Firenze

Stampa

Giunti Industrie Grafiche - Firenze

Proprietario ed Editore

Findomestic Banca S.p.A.

via Jacopo da Diacceto, 48 - 50123 Firenze

Registrazione Tribunale di Firenze

n° 4823 del 19/08/1998

Sommario

- 2 Obiettivi e nota metodologica
- 3 Introduzione e sintesi dei principali risultati

5 1. Lo scenario economico

- 5 1.1 *Il quadro macroeconomico internazionale e interno*
- 7 1.2 *I consumi delle famiglie e la mobilità*

9 2. Il mercato dell'auto

- 9 2.1 *La struttura del mercato: immatricolazioni e parco*
- 11 2.2 *Il quadro normativo*
- 14 2.3 *La qualità del parco*
- 15 2.4 *I segmenti di cilindrata per grandi ripartizioni geografiche*
- 17 2.5 *Il potenziale di vendita*

19 3. Il mercato dei motoveicoli

- 19 3.1 *La struttura del mercato: vendite e parco circolante*
- 21 3.2 *Il quadro normativo*
- 24 3.3 *Un focus sugli scooter*
- 26 3.4 *I segmenti di cilindrata per grandi ripartizioni geografiche*

Obiettivi e nota metodologica

Dedichiamo questa monografia, allegata all'Osservatorio Findomestic 2002-2003, al comparto della mobilità, nelle sue componenti principali rappresentate dal settore delle auto e dei motoveicoli.

Il presente documento è frutto di una collaborazione tra Prometeia e Findomestic Banca. Rappresenta un focus approfondito, prevalentemente dal punto di vista quantitativo, dell'attuale situazione dell'automobile e dei motoveicoli.

Sullo sfondo delineato dal quadro macroeconomico internazionale e domestico, si analizzano i mercati delle quattro e delle due ruote nella logica dell'individuazione dei fattori che determinano la dinamica degli acquisti. L'analisi ha un'impostazione di tipo congiunturale e le prospettive delineate sono

orientate al breve periodo.

Come di consueto, nell'analisi economica del settore della mobilità si prenderanno in considerazione le principali variabili strutturali del mercato, i flussi dell'ultimo triennio e la valorizzazione del mercato.

Stock e vendite sono analizzati in termini di composizione per segmento di prodotto e messi in relazione con le variabili demografiche e territoriali, così da fornire un quadro articolato e completo del mercato in esame.

Un breve excursus sulla normativa in atto, particolarmente articolata, nella logica dell'eco-compatibilità dei veicoli e delle spinte concorrenziali dal lato della distribuzione è il necessario completamento dell'analisi.

I dati e le previsioni cui si fa riferimento sono costituiti da elaborazioni Prometeia sui dati dei principali data provider che operano nel settore della mobilità, ossia Aci, Anfia, Unrae, Ancm e Istat.



Introduzione e sintesi dei principali risultati

In Italia una fondamentale questione irrisolta, tra le tante, rimane quella di una mobilità sostenibile ed efficiente. Da una parte, la mobilità è in cima alle preferenze dei consumatori e riveste per le imprese centrale importanza come input produttivo, dall'altra la congestione sulle strade e la mancanza di valide alternative al trasporto su gomma, l'inquinamento cittadino, la scarsa competizione in alcuni settori della vendita al pubblico di beni strumentali per la mobilità, costituiscono i due versanti di una morsa all'interno della quale i cittadini, a vario titolo, si dibattono quasi quotidianamente.

La questione mobilità coinvolge prepotentemente il mondo dell'automobile e della moto. Ora, con le premesse appena descritte, ci si sarebbe aspettati per questo scorcio iniziale del nuovo decennio un crollo autentico delle vendite di auto e di motoveicoli, una riduzione delle innovazioni di prodotto, un arretramento della produzione legislativa di governo volta al settore e alle esternalità ad esso collegate. Del resto, se un settore palesa segnali di maturità e addirittura decadimento in termini di peso sull'economia di una nazione – e di ciascuna singola famiglia – la tendenza dei mercati è quella di assecondarne la

contrazione. Ma nulla di tutto ciò si è verificato o si sta verificando e vale la pena di dire subito che neppure il concetto – mediaticamente ben sfruttato – di crisi dell'auto può essere acriticamente condiviso.

La chiusura a 2.18 milioni di immatricolato vuol dire quasi 600 mila auto più del 1996, poco più di 200 mila in meno rispetto al massimo storico del 2001. Vuol dire un tasso di sostituzione del parco superiore al 7%, che con l'attuale fiscalità sull'auto e la congiuntura macroeconomica che dobbiamo subire costituisce un risultato più che lusinghiero. Non vogliamo dare una lettura a tutti i costi ottimistica del settore. Vogliamo soltanto interpretare i dati statistici per quello che possono significare. Dati che dicono di innovazioni di prodotto sull'auto e sulla moto in tutti i segmenti. Dall'incremento delle cilindrata, al prosieguo rapidissimo della crescita del diesel nell'area delle auto, al boom di maxi-scooter oltre 500 cc nel campo delle moto, ci pare di rilevare segnali di salute e non di crisi.





A meno di non limitarsi a valutare il settore soltanto sulla base del -10% circa previsto per le immatricolazioni di auto a chiusura 2002, approccio che, come detto, riteniamo davvero riduttivo e fuorviante.

Per la loro natura di beni durevoli, l'auto e la moto vanno interpretate sempre guardando al medio periodo e appuntando l'attenzione anche sui fenomeni delle distribuzioni territoriali

dei trend aggregati, come appunto si fa in questa monografia. E così si può mettere in evidenza che per i più importanti segmenti di mercato dell'auto e della moto – soprattutto quelli di maggiore cilindrata – gli spazi di crescita nel mezzogiorno e nel centro del Paese ci sono ancora tutti. E sono potenzialità reali, dal momento che un'attenta analisi svela che le regioni a reddito pro capite inferiore seguono con qualche ritardo temporale alcuni macro-comportamenti consolidati nelle aree a più elevato tenore di vita.

Oltre a questo aspetto sostanziale, metodologico, sul taglio di lettura dei fenomeni economici complessi, come quelli riguardanti il settore delle auto e delle



moto, occorre mettere in luce anche il ruolo della produzione normativa mirante a governare la mobilità secondo le linee di uno sviluppo eco-compatibile all'interno di un mercato liberato da vecchie rendite di posizione (per tacere della questione della sicurezza che certamente costituisce

un driver importante anche in termini economici, quando si pensa al costo delle dotazioni nuove e aggiuntive sia sulle auto che sui motoveicoli).

La questione degli incentivi mirati a ridurre la quantità di emissioni inquinanti e il tema dei concessionari multimarca, per fare due esempi, certamente porranno agli operatori – produttori e distributori – nuove sfide e nuovi problemi. Senz'altro in un contesto macroeconomico

favorevole si accetterebbero di buon grado le prime e si risolverebbero più facilmente i secondi. Ma la logica concorrenziale, le esigenze di difendere i bilanci e di difendere, da parte dei consumatori, i livelli di benessere già sperimentati in passato impongono di non abbassare la guardia. La ripresa, quando ci sarà, dovrà trovare il settore dell'auto e dei motoveicoli nel nostro Paese pronto a cogliere tutte le opportunità disponibili. Come testimonia tutto questo report e come abbiamo sottolineato in apertura, la domanda potenzialmente esistente presso i clienti finali c'è e non mancherà, anche nel futuro prossimo, di far sentire il suo favorevole impatto.

1. Lo scenario economico

Discutiamo brevemente, in questa prima parte del rapporto, il contesto economico internazionale ed interno - oggi in verità piuttosto incerto - che impatta direttamente sulle decisioni di spesa delle famiglie italiane, con particolare riferimento ai mercati dei beni durevoli e alla spesa per la mobilità.

1.1. Il quadro macroeconomico internazionale e interno

Nonostante lo straordinario effetto emotivo, i fatti dell'11 settembre 2001 non hanno stravolto il quadro delle prospettive dell'economia mondiale. L'evento, come si ricorderà, si è inserito in un momento in cui già si intravedevano segnali di rallentamento dell'economia statunitense. Il settore delle famiglie appariva eccessivamente indebitato a causa del forte sviluppo degli acquisti rateali e, sul versante delle imprese, l'accumulo di capacità produttiva, realizzato durante un ciclo di aspettative favorevoli e di investimenti sostenuti, appariva sovradimensionato

rispetto ai bisogni effettivi dell'economia.

Il 2001 si è quindi concluso, sulla spinta di queste tendenze, con una crescita del Pil dell'1.2% negli Stati Uniti e dell'1.6% nell'UE (15 paesi). Il

rallentamento, certamente enfatizzato ma non causato dall'allarme terrorismo, è stato dunque meno accentuato nei paesi europei, senza che questi ultimi abbiano però sostituito gli USA nel



Prodotto interno lordo (var.%)

	2001	2002	2003	2004
EU-15	1,6	1,1	2,2	3,1
Stati Uniti	1,2	2,2	2,7	3,3
Giappone	-0,4	-0,5	0,6	1,0
Mondo	2,1	2,2	3,0	3,6

Le componenti del PIL - Italia

	Valori 2000 (Mln di Euro)	Var.% in termini reali			
		2001	2002	2003	2004
PIL	1.164.767	1,8	0,9	2,3	2,9
Spesa delle famiglie	710.855	1,0	0,5	2,0	2,5
Spesa delle A.P. e I.S.P.	217.508	2,3	0,9	0,8	0,5
Investimenti	230.952	2,4	0,5	4,0	4,5
Esportazioni	330.338	0,8	-0,6	5,4	7,6
Importazioni	318.956	0,2	0,3	6,9	8,0

traino dell'economia mondiale. Questa situazione si riproduce anche nella prima parte del 2002 e, relativamente all'Europa, non vi è evidenza di un impulso endogeno autonomo rispetto al ciclo internazionale. L'aggiustamento ciclico internazionale degli investimenti ha contribuito a rallentare la crescita dell'occupazione; questo fattore, insieme agli effetti del peggioramento generalizzato dei corsi azionari e dell'inflazione - inaspettatamente elevata a inizio d'anno - sta gravando più di quanto atteso sui consumi privati. Inoltre, la debolezza mostrata dall'euro fino a marzo, in un contesto internazionale

fragile, non è stata sufficiente ad imprimere una spinta espansiva alle esportazioni. Tenendo conto della difficoltà di interpretare univocamente i deboli segnali che provengono dalle diverse rilevazioni congiunturali, possiamo comunque affermare che, se nella prima parte di quest'anno non c'è stata un'accelerazione dell'attività economica, non si è neppure registrato un aggravamento del ciclo. Il punto di minimo del ciclo economico è stato superato e nel nostro paese già dal primo trimestre dell'anno è iniziata la ripresa, tuttavia a ritmi inferiori alle attese (+0.1% la crescita del Pil nel primo trimestre



rispetto al precedente). Nel secondo trimestre il Pil, secondo la stima preliminare pubblicata dall'ISTAT, è aumentato dello 0.2%, confermando quindi la lentezza della ripresa. Nonostante le migliori prospettive



attese per la seconda parte dell'anno - fenomeno generalizzato a tutte le componenti del Pil - la crescita media dell'economia italiana sarà solo dello 0.9% nel consuntivo del 2002.

A partire dal 2003 il consolidarsi della ripresa internazionale e lo sgonfiamento dell'inflazione contribuiranno a ridurre le incertezze degli operatori, consentendo all'economia italiana di crescere ad un tasso medio annuo del 2.5%. La politica di bilancio avrà un impatto moderatamente espansivo sulla spesa delle famiglie in seguito alle riduzioni fiscali previste, mentre non si prospetta alcuna agevolazione per le imprese dopo il venire meno degli incentivi temporanei; ciò che determinerà il nuovo ciclo espansivo degli investimenti sarà, quindi, la crescita della domanda interna e internazionale.

1.2. I consumi delle famiglie e la mobilità

Sul fronte della spesa delle famiglie, il primo semestre chiude con una riduzione della domanda dello 0.9% in termini reali, andamento che ci fa tornare al 1993, l'anno peggiore per redditi e consumi. Differenti sono le cause che determinarono allora e determinano oggi tali risultati. Nel 1993 si era registrata una crisi dei redditi (e quindi della spesa delle

famiglie) imputabile alla precisa necessità di aggiustare i conti pubblici per la partecipazione al sistema della moneta unica europea. Oggi, invece, le tensioni inflazionistiche che tardano a rientrare, gli effetti, più psicologici che reali, tuttavia non trascurabili, del changeover e l'ancora lenta crescita del reddito disponibile non restituiscono risorse e potere di acquisto alle famiglie italiane che

continuano a porsi in una situazione di attesa e di rinvio dei consumi.

Nell'analisi dei consumi per categoria sono i beni durevoli a mostrare le maggiori difficoltà nell'anno in corso (-1.3% la spesa in volume), replicando il risultato dello scorso anno.

Anche al netto del comparto della mobilità, di cui si parlerà nel dettaglio, la domanda di mobili, elettrodomestici ed elettronica di



Consumi

	Valori 2000		Var. % quantità		Var. % prezzi	
	Totale (mln di Euro)	Pro capite (Euro)	2001	2002	2001	2002
Consumi totali	710.855	12.430	1,0	0,5	2,9	2,9
Durevoli	80.010	1.399	-1,5	-1,3	0,6	2,4
Mobilità familiare	46.324	808	-0,8	-1,9	1,5	2,2

consumo ha subito, a partire dagli ultimi mesi del 2001, una brusca frenata. Il dato rilevante, che conferma un problema di spesa totale

e non solo di riallocazione della stessa, è che la tendenza caratterizza la maggior parte dei segmenti di prodotto. Quindi non solo i piccoli

elettrodomestici, mercati più reattivi alla congiuntura, ma anche gli elettrodomestici bianchi e i prodotti dell'elettronica di consumo mostrano segni negativi nel tasso di variazione della domanda.

In prospettiva è legittimo attendersi uno scenario in cui la ripresa della spesa delle famiglie sostiene il recupero dell'attività economica; un fattore determinante di tale previsione è costituito dal rientro delle tensioni inflazionistiche che, per motivi diversi e a diverse riprese, mantengono nel nostro paese un differenziale positivo costante del tasso di crescita dei prezzi rispetto ai principali partner europei. Prevediamo che solo dall'anno prossimo l'inflazione scenderà più

velocemente sostenendo la formazione di reddito disponibile reale delle famiglie e restaurando una situazione di maggiore fiducia. Ed è questo lo scenario che potrà favorire la

ripresa della spesa anche per i beni durevoli.



2. Il mercato dell'auto

In questa sezione si analizzano le tendenze in atto nel mercato dell'auto sotto diversi punti di vista e diverse dimensioni. Dal lato dei driver del mercato, si pone l'accento sia su quelli economici sia su quelli 'istituzionali'; tali driver impattano poi in termini quantitativi di stock, flussi e potenziali di vendita. Combinati alle variazioni delle preferenze dei consumatori, danno vita ad una ricomposizione qualitativa del parco, che viene esaminata anche nella dimensione del territorio.

2.1. La struttura del mercato: immatricolazioni e parco

Nel mercato delle auto nuove, dopo la crescita consistente delle immatricolazioni sperimentata nel 2000, che si è tradotta in un volume di vendita da record (oltre 2.4 milioni di immatricolazioni con una variazione del +3.5% rispetto al 1999), si è avuta nel 2001 una sostanziale stabilizzazione del mercato. Il permanere di fattori di spinta e di sostegno della domanda, dalle iniziative promozionali alle agevolazioni finanziarie degli acquisti, ha fatto sì che il

mercato raggiungesse elevati livelli di vendite anche lo scorso anno con una variazione dello 0.1% rispetto al 2000.

L'andamento della domanda si è invece modificato nel corso del 2002. Infatti nei primi sette mesi dell'anno si è registrata una contrazione delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2001 pari al 12.4% e nonostante ci si attenda un recupero in corso d'anno, la previsione per il 2002 è di una flessione del 10.2%, con un numero di immatricolazioni stimato pari a circa 2 180 000 unità.

Le ragioni della contrazione vanno ricercate in parte in un rallentamento

generalizzato dell'economia, in parte nella specifica situazione del mercato dell'auto. Due variabili, il tasso di motorizzazione qualificato ed il tasso di sostituzione, aiutano a comprendere meglio la situazione che il mercato dell'auto sta attraversando.

La prima variabile è data dal rapporto (moltiplicato per 1000) tra auto circolanti e popolazione in età compresa tra i 18 e i 70 anni; la seconda si ottiene rapportando il numero di auto rottamate e sostituite (detta domanda di sostituzione per rottamazione) al parco circolante all'inizio del periodo di riferimento.

Ebbene, negli ultimi cinque anni - in

Il mercato dell'auto in Italia

	2000	2001	2001
Immatricolazioni (000 di unità)	2.427	2.428	2.180
Parco circolante (000 di unità)	28.800	28.979	29.114
Tasso di motorizzazione ¹	504	505	507
Tasso di motorizzazione qualificato ²	707	713	718
Tasso di sostituzione (%) ³	7,9	7,8	7,1

¹ Parco auto (per 1000) su popolazione complessiva.

² Parco auto (per 1000) su popolazione in età compresa tra i 18 e i 70 anni.

³ E' definito come $[(ROTTt / PARCOt-1)] * 100$.

Dinamica della domanda di auto in Italia: storia e previsione

	2000	2001	2002
Immatricolazioni (var.%)	3,5	0,1	-10,2
Parco circolante (var.%)	0,6	0,6	0,5

cui le vendite si sono mantenute su livelli elevati - il mercato è stato caratterizzato da tassi di sostituzione mediamente più alti di due punti percentuali rispetto a quelli registrati dal 1991 al 1996. Il 1997, anno boom degli incentivi, ha infatti segnato l'inizio di un periodo caratterizzato da un'intensa sostituzione che ha portato ad uno svecchiamento del parco. Inoltre la costante crescita del tasso di motorizzazione qualificato, nel 2001 pari a 0.7, ha fatto sì che oggi la domanda sia prevalentemente volta alla sostituzione; ne segue che la dinamica del parco si avvicina sempre più ad un sentiero di crescita piuttosto piatto. In altri termini, il mercato dell'auto mostra evidenti segni di maturità che, peraltro, risultano del tutto fisiologici.

Di fronte all'andamento negativo osservato nel corso dei primi mesi del 2002, in buona parte imputabile, come detto, ad una sostanziale saturazione del mercato, il governo ha deciso di intervenire a sostegno del settore attraverso un piano di incentivi all'acquisto di auto a minore impatto ambientale. Tali incentivi vanno a cumularsi con

diverse iniziative promozionali promosse da alcune case produttrici. Le disposizioni del governo relative al mercato dell'auto sono state inserite all'interno del cosiddetto "decreto omnibus" (D.L. 138/2002), approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2002. Il decreto prevede incentivi per lo svecchiamento del parco che consistono nell'esonero, per chi sostituisce un'auto non catalizzata, dal pagamento dell'imposta provinciale di trascrizione e della tassa automobilistica sulla nuova auto acquistata per un periodo massimo di tre anni.

La circolare n. 5 emanata dal Dipartimento per le Politiche Fiscali il 22/7/2002, che disciplina l'attuazione del decreto legge 138/2002, chiarisce poi che le agevolazioni valgono anche

per le persone giuridiche e che gli incentivi sono cumulabili con altre agevolazioni, come ad esempio quelle già vigenti per chi acquista auto a GPL o a metano. Per un maggiore dettaglio sul quadro normativo legato agli incentivi rinviamo comunque al prossimo paragrafo.

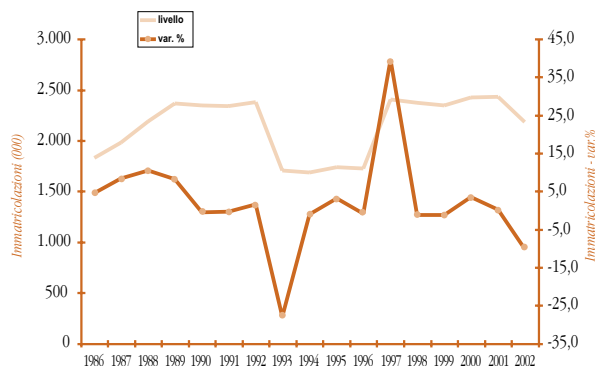
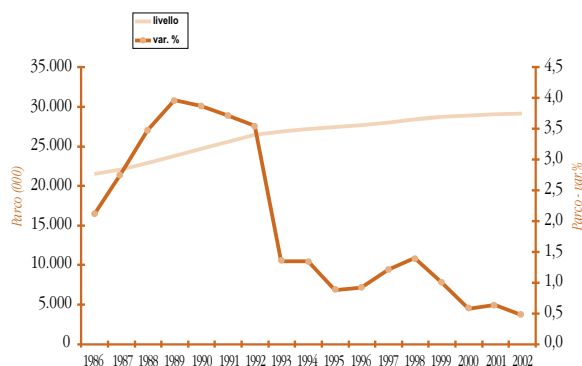
Nonostante la spinta che la domanda può ricevere nella seconda metà dell'anno da queste disposizioni, e che si dovrebbe tradurre in un'accelerazione del ricambio della frazione di parco non ancora catalizzata, prevediamo che il volume di vendite nel 2002 risulterà in calo rispetto al 2001 (-10.2%), riuscendo a recuperare solo parzialmente la flessione subita nella prima parte dell'anno.



Lo scorso anno, a fronte di una crescita delle immatricolazioni dello 0.1% rispetto al 2000, il parco auto è aumentato dello 0.6%. Il tasso di sostituzione è risultato pari al 7.8%, sostanzialmente immutato rispetto al 2000 (7.9%). Per il 2002 la variazione del parco dovrebbe mantenersi intorno allo 0.5%, mentre il calo delle immatricolazioni si rifletterà in una diminuzione del tasso di sostituzione (che tornerà al

Parco circolante: livelli e $\Delta\%$

Immatricolazioni: livelli e $\Delta\%$



7.1%, livello già raggiunto nel 1998 dopo il salto registrato nel '97 per effetto dei primi incentivi alla rottamazione).

2.2. Il quadro normativo

A questo punto riteniamo opportuno aprire una breve parentesi per alcuni cenni relativi agli interventi legislativi che hanno interessato il mercato nell'ultimo biennio. Tra i fattori che impattano sull'andamento del mercato, oltre ai driver più propriamente economici, è infatti corretto considerare anche la produzione normativa che interessa il settore.

Dal 1° gennaio 2001 le immatricolazioni avvengono in conformità con la normativa Euro 3 che, al fine di ridurre l'impatto ambientale della circolazione dei

veicoli, prevede non soltanto una soglia più bassa del livello d'inquinamento ammissibile, ma impone anche l'installazione sull'automobile di un dispositivo di autodiagnosi in grado di rilevare eventuali difetti che potrebbero aumentare le emissioni di sostanze inquinanti.

Sempre in termini di direttive a sostegno della mobilità eco-compatibile, a dicembre 2001 sono stati stanziati dal Ministero dell'Ambiente nuovi fondi per incentivare la conversione a metano e gpl dei veicoli non catalizzati. Le risorse sono destinate ai comuni che aderiscono alla convenzione siglata per la realizzazione di un progetto nazionale per la gestione e la promozione dei carburanti a basso impatto ambientale. Si tratta di un

rifinanziamento di incentivi già concessi nel corso del 2001, che mirano a smaltire la quota di parco non ancora catalizzata.

Cambiamenti nel settore della mobilità sono stati introdotti inoltre dalle modifiche apportate al codice della strada (con il D.L. n. 121 del 20 giugno 2002). Alcune delle disposizioni adottate, poiché considerate urgenti, hanno effetto a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, avvenuta il 21 giugno 2002, mentre le restanti direttive verranno applicate a partire dal 1° gennaio 2003.

In parallelo all'intervento pubblico per una mobilità sostenibile in termini di impatto ambientale, meritano di essere ricordati i fatti più recenti relativi alla regolamentazione della

Normativa relativa al mercato dell'auto

- **Direttiva 98/69/CE (parte A) del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 13 ottobre 1998 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (Euro 3)**

G. U. delle Comunità Europee L 350 del 28 dicembre 1998

La norma Euro 3, in vigore dal 1° gennaio 2001, oltre alla riduzione di sostanze inquinanti emesse dallo scarico, impone l'installazione del sistema EOBD (European On Board Diagnostic), una centralina di auto-diagnosi per il rilevamento di difetti che potrebbero provocare un aumento delle sostanze inquinanti. Il dispositivo, obbligatorio per tutte le auto a benzina omologate dal 1° gennaio 2000 e per quelle immatricolate dal 1° gennaio 2001, sarà inserito nelle vetture diesel dal 1° gennaio 2003.

- **Direttiva 98/69/CE (parte B) del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 13 ottobre 1998 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (Euro 4)**

G. U. delle Comunità Europee L 350 del 28 dicembre 1998

La norma Euro 4, che prevede un ulteriore abbassamento dei limiti di emissioni inquinanti, dovrà essere obbligatoriamente rispettata per l'immatricolazione di nuove auto a partire dal 1° gennaio 2006.

- **Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 febbraio 2002.**

G.U. n. 54 del 5 marzo 2002

Il provvedimento recepisce la direttiva europea 2001/9/CE e fissa anche i criteri per verificare che siano rispettati i relativi limiti. Le emissioni gassose, all'uscita del tubo di scarico dei veicoli a motore, non potranno essere superiori a quelle dichiarate dal costruttore. Qualora il dato non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore allo 0.5% del volume (o allo 0.3% nel caso in cui la misurazione avvenga con il motore al minimo accelerato). Per i veicoli a motore muniti di sistema diagnostico di bordo in conformità della direttiva 98/69/CE, in alternativa alla misurazione con il motore al minimo, gli Stati membri possono stabilire il funzionamento corretto del sistema di emissioni attraverso la lettura adeguata del dispositivo EOBD (European On Board Diagnostic).

- **Decreto del Ministero dell'Ambiente del 21 dicembre 2001.**

G.U. n.145 del 22 giugno 2002

Vengono destinati 4.758.118 euro per il rifinanziamento del decreto n. 83/2000/SIAR del 20 dicembre 2000; si tratta di fondi messi a disposizione dei comuni per incentivare la conversione dei veicoli non catalizzati al metano e al gpl. Gli incentivi sono estesi alle auto, in regola con la revisione periodica, immatricolate fino al 31 dicembre 1995,

considerato che a partire dal 1° gennaio 1996 sono stati immatricolati i veicoli rispondenti alle norme Euro 2.

- **Decreto legge n. 121 del 20 giugno 2002.**

G.U. n. 144 del 21 giugno 2002

Contiene disposizioni che apportano modifiche al codice della strada.

- **Decreto legge n. 138 concernente disposizioni urgenti in materia di proroghe di termini, tributaria, di trasformazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e di sostegno dell'economia nelle aree svantaggiate, approvato dal Consiglio dei ministri il 5 luglio 2002.**

G.U. n. 158 dell'8 luglio 2002

Prevede l'esenzione dall'imposta provinciale di trascrizione, dall'imposta di bollo, dagli emolumenti dovuti agli uffici del P.R.A. e dalla tassa automobilistica per il primo periodo fisso e per le due annualità successive sulle auto nuove di potenza non superiore agli 85 kw e conformi alle direttive CE sull'inquinamento, purché acquistate entro il 31 dicembre 2002 e a condizione che al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo non conforme alle direttive CE n. 91/441.

- **Varato a Bruxelles il 17 luglio 2002 il nuovo regolamento per la distribuzione automobilistica.**

Il nuovo regolamento entra in vigore il 1° ottobre 2002 e andrà in scadenza il 31 maggio 2010. È previsto un anno di moratoria per consentire gli adeguamenti contrattuali rispetto alla normativa attualmente in vigore nei rapporti tra case automobilistiche e concessionari.

mercato dal lato della distribuzione. L'obiettivo è quello di creare un maggiore grado di concorrenza che dovrebbe avere effetti positivi sui prezzi a beneficio dei consumatori.

A luglio 2002 la Commissione Europea ha varato il nuovo regolamento relativo alla distribuzione automobilistica in Europa, che entrerà in vigore il 1° ottobre 2002 (con un anno di moratoria per l'attuazione dei nuovi contratti) e modificherà l'attuale regime. Il precedente regolamento, adottato nel 1995, prevedeva per i

produttori di automobili una rete di distribuzione selettiva ed esclusiva. È lecito attendersi che non si arriverà ad una completa liberalizzazione ma dovrebbero essere recisi parecchi dei legami tra le case produttrici ed i 'dealer'.

La maggiore flessibilità garantita ai concessionari dal nuovo regolamento si realizzerà in tre punti fondamentali: la non obbligatorietà dei servizi post vendita (che potranno essere subappaltati a terzi), la facilitazione

della vendita di autovetture di marche diverse (restando invariato il livello di controllo della qualità da parte delle case produttrici) e l'agevolazione dello sviluppo dell'attività dei rivenditori. Per quanto riguarda quest'ultimo punto i concessionari, a seconda del tipo di contratto pattuito con i produttori, potranno ampliare il proprio target di acquirenti al di fuori dell'ambito nazionale (con un contratto di 'distribuzione selettiva') o al di fuori dei rivenditori autorizzati (contratto di 'distribuzione esclusiva').

In questo caso i concessionari potranno vendere a dealer indipendenti, rappresentati principalmente dalla distribuzione moderna e dai rivenditori via internet. Viene liberalizzato, inoltre, il mercato delle parti di ricambio originali: ossia la vendita non è più esclusiva delle case produttrici e quindi i riparatori potranno ricorrere a fornitori indipendenti, produttori comunque di ricambi originali.

2.3. La qualità del parco

Come già evidenziato, la maturità del mercato dell'auto si è tradotta, negli ultimi anni, in tassi di crescita del parco circolante piuttosto deboli (tra il 1997 e il 2001 la variazione media annua è stata circa dell'1%). Bisogna tuttavia sottolineare come la composizione del parco si sia modificata significativamente in questo arco di tempo, in termini soprattutto di alimentazione e di cilindrata dei veicoli in circolazione.

Per quanto riguarda il tipo di alimentazione, accanto alla sempre più forte penetrazione dei veicoli catalizzati all'interno del parco circolante, si è osservata una continua crescita

della quota di vendite di auto a gasolio sul totale mercato. Tale quota è più che raddoppiata nel periodo 1997-2001 ed è tuttora in continuo aumento. La crescita del segmento del diesel è stata favorita sia dall'abolizione del superbollo per le auto rispondenti alla direttiva CEE 91/441, sia dal progresso tecnologico che ha riguardato la motorizzazione

diesel negli ultimi anni, avvicinando sempre più il gasolio ai gusti dei consumatori.

Le buone performance di questo segmento di mercato si sono tradotte nel quinquennio 1997-2001 in una crescita media annua delle immatricolazioni di auto diesel del 21% (a fronte di una flessione media annua del 6% delle vendite di auto a

Quota auto diesel sul totale

	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
Immatricolazioni	17,4	22,5	29,4	33,8	36,8	42,8
Parco	10,5	11,6	12,9	14,7	16,9	18,6

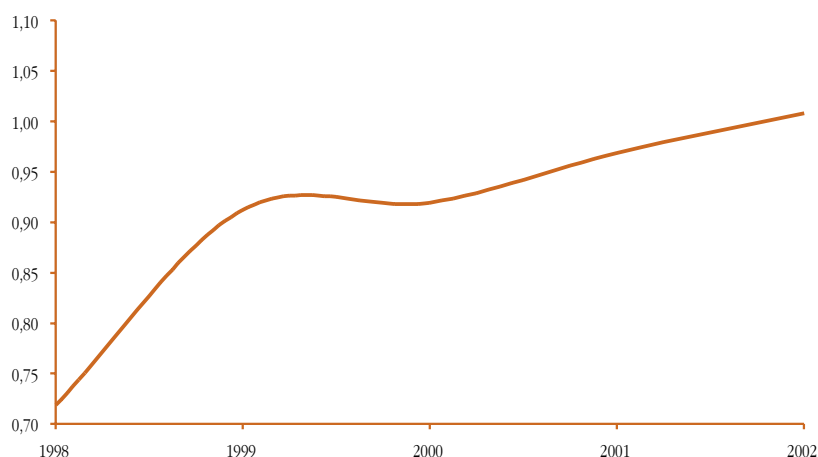
*Stima

Composizione del parco per classi di cilindrata

	1998	1999	2000	2001	2002*
Fino a 1600 cc	70,6	68,9	67,3	65,4	63,5
Oltre 1600 cc	29,4	31,1	32,7	34,6	36,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*Stima

Indice di qualità dell'immatricolato (immatricolato >1600cc/immatricolato <1600cc)



benzina). Nello stesso arco di tempo la quota diesel sul totale parco circolante si è accresciuta dal 10.5% nel 1997 al 16.9% nel 2001 e stimiamo che nel 2002 risulti pari al 18.6%.

I dati positivi sulle vendite di vetture a gasolio risultano coerenti con lo spostamento che sta interessando la composizione del parco verso i segmenti di cilindrata superiore.

Come si può osservare nel grafico relativo all'indice di qualità dell'immatricolato, il segmento delle auto di cilindrata superiore ai 1600 cc è in crescita non solo in termini di parco, ma anche come quota sulle vendite di nuove vetture. Nel 1998 il 41% circa delle immatricolazioni ricadeva nella fascia oltre i 1600 cc, mentre stimiamo che nel 2002 le auto di cilindrata più alta costituiranno la metà delle vetture vendute, realizzando una crescita di tale quota del venduto di oltre otto punti percentuali in quattro anni.

2.4. I segmenti di cilindrata per grandi ripartizioni geografiche

Una lettura di particolare interesse delle informazioni

disponibili sul parco auto e sulle immatricolazioni di nuove auto è offerta dai dati relativi ai vari segmenti di cilindrata all'interno di ciascuna area geografica e per il totale Italia.

Nella dimensione del totale nazionale, a parte una modesta crescita del parco, si evidenzia una certa variabilità rispetto alle diverse classi di cilindrata. Non si è avuta nel 2001 praticamente

nessuna variazione nel segmento intermedio (da 1301 a 1550 cc), mentre i due segmenti di cilindrata superiore hanno visto aumentare la propria consistenza rispetto all'anno precedente (del 5.2% il segmento da 1551 a 2000 cc e dell'8.2% quello di cilindrata superiore ai 2000 cc). Per quanto riguarda invece le auto di cilindrata compresa tra 1051 e 1300

Segmenti di cilindrata per aree geografiche - parco auto

Parco circolante 2001 (000)

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	1.589	1.122	1.412	2.761	6.884
da 1051 a 1300 cc	2.071	1.348	1.569	1.857	6.845
da 1301 a 1550 cc	1.316	869	925	1.031	4.141
da 1551 a 2000 cc	3.255	2.090	2.207	1.993	9.544
Oltre 2000 cc	529	359	340	339	1.566
Totale	8.760	5.787	6.453	7.981	28.979

Composizione percentuale 2001

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	18,1	19,4	21,9	34,6	23,8
da 1051 a 1300 cc	23,6	23,3	24,3	23,3	23,6
da 1301 a 1550 cc	15,0	15,0	14,3	12,9	14,3
da 1551 a 2000 cc	37,2	36,1	34,2	25,0	32,9
Oltre 2000 cc	6,0	6,2	5,3	4,2	5,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Parco circolante - variazioni percentuali 2001 su 2000

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	-10,2	-8,2	-9,1	-4,8	-7,5
da 1051 a 1300 cc	0,0	0,8	2,9	5,0	2,1
da 1301 a 1550 cc	-0,6	0,7	-0,3	1,4	0,2
da 1551 a 2000 cc	4,0	4,8	6,0	6,7	5,2
Oltre 2000 cc	8,9	9,5	7,7	6,0	8,2
Totale	-0,2	0,8	0,8	1,4	0,6

cc, si è registrata una crescita del 2.1%, con una particolare accentuazione nelle regioni del centro e del sud.

Se le auto di cilindrata superiore ai 1050 cc hanno dato un apporto positivo alla crescita del parco auto, il segmento delle auto di più piccola cilindrata ha contrastato questa tendenza. Infatti, in tutte le quattro macro aree si è avuta una contrazione delle auto in circolazione di cilindrata fino a 1050 cc, particolarmente accentuata al centro-nord, che ha determinato a livello nazionale una contrazione del segmento del 7.5% rispetto al 2000.

In termini di composizione del parco nel 2001 il segmento più consistente è risultato quello da 1551 a 2000 cc sia a livello nazionale sia nel centro-nord, mentre al sud il parco è ancora prevalentemente costituito dalle auto di piccola cilindrata (il 34.6% dei veicoli in circolazione ha cilindrata fino a 1050 cc). È un dato, quest'ultimo, che induce a pensare a forti possibilità di ricomposizione qualitativa verso l'alto del parco nelle

regioni meridionali, qualora si venissero a creare condizioni di reddito più favorevoli.

Come visto, i dati sulle immatricolazioni mostrano che nel 2001 le vendite totali nazionali si sono attestate sullo stesso livello dell'anno precedente (la crescita è stata dello 0.1%). L'andamento non è stato tuttavia omogeneo nelle quattro aree

geografiche. Infatti nel nord-ovest, e in maniera più accentuata nel nord-est, si è avuta una contrazione dell'immatricolato (rispettivamente dello 0.9% e del 4.7% su base annua), mentre i volumi di vendite sono risultati in crescita sia al sud (+1.2%) sia al centro (+4.2%).

Analizzando le immatricolazioni all'interno dei singoli segmenti, va

Segmenti di cilindrata per aree geografiche – immatricolazioni auto

	Immatricolazioni 2001				
	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	54	33	66	57	210
da 1051 a 1300 cc	241	139	225	192	798
da 1301 a 1550 cc	74	50	55	44	222
da 1551 a 2000 cc	341	210	271	186	1.008
Oltre 2000 cc	72	48	43	28	190
Totale	782	480	660	507	2.428

	Composizione percentuale 2001				
	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	6,9	7,0	10,0	11,2	8,7
da 1051 a 1300 cc	30,9	29,0	34,1	37,9	32,9
da 1301 a 1550 cc	9,4	10,4	8,3	8,7	9,2
da 1551 a 2000 cc	43,6	43,7	41,1	36,7	41,5
Oltre 2000 cc	9,2	9,9	6,5	5,4	7,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

	Immatricolazioni - Variazioni percentuali 2001/2000				
	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
fino a 1050 cc	-49,7	-44,9	-38,0	-42,9	-43,8
da 1051 a 1300 cc	17,9	10,2	30,1	30,7	22,6
da 1301 a 1550 cc	-5,2	-6,2	-9,0	-8,4	-7,0
da 1551 a 2000 cc	2,7	-2,6	7,2	2,8	2,7
Oltre 2000 cc	6,8	-1,3	5,4	9,3	4,7
Totale	-0,9	-4,7	4,2	1,2	0,1

evidenziata la forte contrazione delle vendite di auto fino a 1050 cc in tutte le macro aree, con una contrazione media sul totale Italia del 43.8%. Anche le auto di cilindrata compresa tra 1301 e 1550 cc hanno fatto registrare un andamento negativo generalizzato, mentre le vendite sono cresciute a livello nazionale negli altri tre segmenti. In particolare sono state le auto del secondo gruppo a far registrare i migliori risultati, con una crescita annua del mercato nazionale pari al 22.6% e particolarmente accentuata nel centro e nel sud (incrementi oltre il 30%).

2.5. Il potenziale di vendita

A partire dai dati relativi alle vendite di auto e dalle informazioni sui prezzi è possibile effettuare una valorizzazione del mercato dell'auto a livello nazionale e nelle macro aree. Nel 2001 si è avuta in Italia una spesa per l'acquisto di nuove auto pari a circa 38.000 milioni di euro, che stimiamo si ridurrà a 35.308 milioni di euro nel 2002. La spesa si riduce anche in termini di quota sia sul totale dei

consumi delle famiglie (di cui costituisce, nel 2002, il 4.6%) sia sulla spesa per beni durevoli (44.1%); bisogna tuttavia ricordare che la spesa per auto comprende anche il valore delle vetture immatricolate dalle persone giuridiche (i cui acquisti non fanno parte dei consumi delle famiglie) e pertanto le suddette quote risultano significativamente sovrastimate.

Sempre per l'anno in corso, la riduzione del potenziale di vendita totale si riflette in modo piuttosto omogeneo sulle varie realtà territoriali, anche se al centro dovrebbe risultare meno accentuata (-4.9% la variazione rispetto al 2001) rispetto alla previsione a livello nazionale (-6.8%). Quest'anno si registrerà dunque una contrazione significativa della spesa rispetto al livello raggiunto nel 2001, in quanto la dinamica dei prezzi (l'inflazione di comparto prevista per il 2002 è del +3.8%) non sarà sufficiente a compensare la diminuzione delle



unità vendute. La spesa media per famiglia destinata all'acquisto di auto, che nel 2001 è stata pari a 1.722 euro, si ridurrà nel 2002 del 7.7% scendendo a 1.589 euro. I livelli di spesa risultano ancora abbastanza differenziati e variano dai 995 euro per le famiglie meridionali ai 2.296 euro per quelle residenti al centro. Anche se l'area con il potenziale di spesa più elevato è il nord-ovest (11.203 milioni di euro nel 2002), nelle regioni centrali il valore per famiglia delle vetture acquistate è più alto che sul resto del territorio. Questo dato, tuttavia, riflette una distorsione verso l'alto dovuta alle numerose immatricolazioni delle auto aziendali e degli autonoleggi nella provincia di Roma, favorite dall'applicazione della fascia più bassa dalla IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione).

Il mercato dell'auto a valore (mln. di Euro)

	2000	2001	2002
Potenziale di vendita (livelli)	37.177	37.892	35.308
Quota % su consumi durevoli	46,5	47,8	44,1
Quota % su consumi totali	5,2	5,1	4,6

Potenziali di vendita per aree geografiche

Livelli (mln. Di Euro)

	2000	2001	2002
Nord ovest	12.131	12.242	11.203
Nord est	7.758	7.528	6.949
Centro	9.661	10.262	9.764
Sud e isole	7.627	7.859	7.393
Totale Italia	37.177	37.892	35.308

Spesa per famiglia (Euro)

	2000	2001	2002
Nord ovest	1.952	1.958	1.783
Nord est	1.907	1.839	1.689
Centro	2.297	2.425	2.296
Sud e isole	1.038	1.063	995
Totale Italia	1.702	1.722	1.589

Per concludere, mettiamo a confronto la spesa media familiare in auto con il potenziale di vendita che ciascuna regione italiana è in grado di esprimere. Rimane forte il divario di spesa media familiare tra le regioni del centro nord e quelle del sud, con punte di spesa in Val d'Aosta e Lazio dovute alle flotte aziendali. Sul fronte del potenziale sono invece Lazio, Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Toscana e Veneto le regioni più importanti a livello nazionale per livelli di spesa complessiva.

Potenziale di vendita e spesa familiare per regioni 2002



3. Il mercato dei motoveicoli

In questa sezione viene sviluppata, in sostanziale analogia a quanto fatto per le auto, una dettagliata analisi del mercato dei motoveicoli. Vengono esaminati i principali dati di struttura relativi al parco e alle immatricolazioni, tenendo opportunamente conto dell'impatto economico della normativa di settore più recente. Si dedica poi un breve approfondimento al segmento degli scooter, vera innovazione di prodotto degli ultimi anni. L'analisi delle principali grandezze sul territorio conclude la sezione.

3.1. La struttura del mercato: vendite e parco circolante

Il mercato dei motoveicoli è costituito dai due grandi segmenti delle moto (con cilindrata superiore ai 50 cc) e dei ciclomotori (fino a 50 cc di cilindrata). Per analizzare l'andamento del settore è opportuno quindi osservare le dinamiche seguite dai due mercati, tenendo conto che essi presentano caratteristiche peculiari in termini di vendite, di parco circolante e di prezzi.

Nell'ultimo biennio le immatricolazioni di moto hanno subito una notevole contrazione, particolarmente accentuata nel 2001, anno in cui le vendite, leggermente superiori alle 413.000 unità, sono risultate in calo del 17,5% rispetto all'anno precedente. In realtà le vendite nel 2000 avevano raggiunto livelli particolarmente elevati, per effetto della campagna di incentivi alla rottamazione: i contributi concessi tra il 1997 e il 1999 erano stati infatti prorogati fino a dicembre del 2000 per l'acquisto di ciclomotori e moto conformi ai limiti di emissione previsti dalla direttiva 97/24/CE

(Euro 1). Nel 2001, venuto meno il sostegno alla domanda fornito dalle agevolazioni statali, i volumi di vendita si sono ridotti. Con la legge finanziaria del 2001, infatti, sono stati disposti incentivi soltanto per l'acquisto di motoveicoli elettrici o di biciclette a pedalata assistita (L. 388 del 23 dicembre 2000).

Le vendite del 2002 dovrebbero beneficiare degli incentivi concessi dallo Stato a partire da marzo 2002 per l'acquisto di veicoli a due ruote a bassissimo inquinamento (si rinvia al paragrafo successivo per la normativa di riferimento). Così, dopo il forte calo delle

Il mercato delle moto in Italia

	2000	2001	2002
Immatricolazioni (unità)	501.257	413.731	403.862
Parco circolante (unità)	3.370.532	3.536.809	3.737.526
Tasso di motorizzazione qualificato ¹	283	303	312
Tasso di sostituzione (%) ²	5,3	7,3	5,7

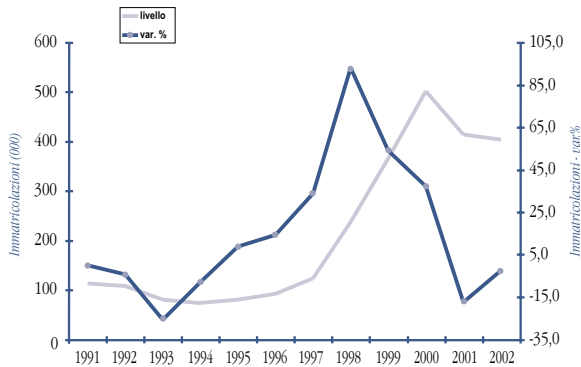
¹ Parco moto (per 1000) su popolazione in età compresa tra i 20 e i 34 anni.

² È definito come $(ROTTt / PARCOt-1) * 100$.

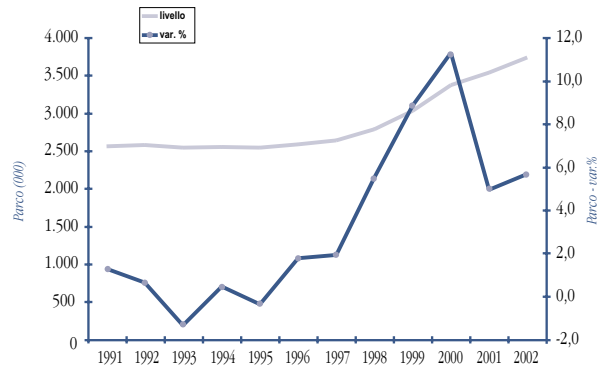
Dinamica della domanda di moto in Italia: storia e previsione

	2000	2001	2002
Immatricolazioni (var. %)	37,2	-17,5	-2,4
Parco circolante (var. %)	11,3	4,9	5,7

Immatricolazioni moto: livelli e Δ%



Parco circolante moto: livelli e Δ%



immatricolazioni registrato nel 2001 (-17.5%), le vendite dovrebbero chiudere l'anno in corso raggiungendo le 403.000 unità circa, con un rallentamento della caduta delle immatricolazioni.

Nel 2000 il parco moto si è accresciuto in misura consistente rispetto al 1999 (+11.3%), raggiungendo i 3.37 milioni di veicoli in circolazione; tale variazione è stata più contenuta nel 2001 (+4.9%) e stimiamo che nel 2002 il parco cresca ad un ritmo di poco superiore (la dimensione del parco si attesterà quest'anno intorno ai 3.73 milioni di pezzi).

Per quanto riguarda il segmento dei ciclomotori nel

biennio 2000-2001 si è registrata una forte contrazione della domanda, con una variazione media annua delle immatricolazioni pari a -42.5%. Nel corso del 2002 l'effetto incentivi dovrebbe in qualche misura contrastare il trend negativo delle vendite, che stimiamo raggiungano

le 178.000 unità, con una flessione del 4.6% su base annua.

Nel triennio 2000-2002 il parco dei ciclomotori non si è modificato significativamente, crescendo mediamente ogni anno dello 0.7%. A fine 2002 saranno in circolazione

Il mercato dei ciclomotori in Italia

	2000	2001	2002
Vendite (unità)	323.745	186.760	178.086
Parco circolante (unità)	6.995.134	7.039.174	7.108.712
Tasso di motorizzazione qualificato ¹	185	187	188
Tasso di sostituzione (%) ²	4,1	2,0	1,5

¹ Parco ciclomotori (per 1000) su popolazione in età compresa tra i 15 e i 64 anni

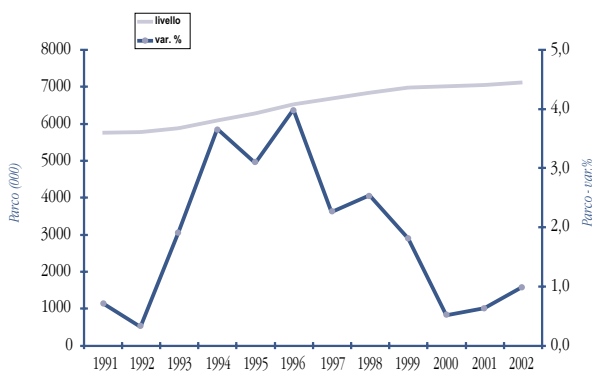
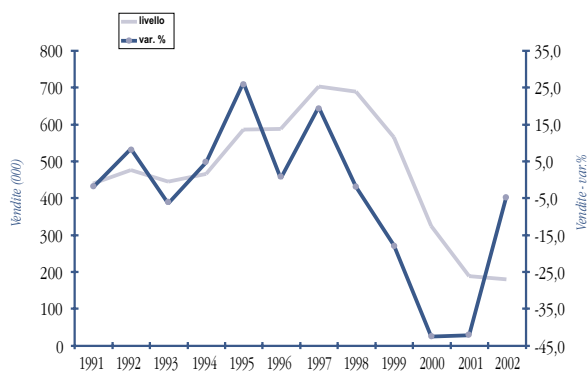
² È definito come (ROTTt / PARCOt-1)*100.

Dinamica della domanda di ciclomotori in Italia: storia e previsione

	2000	2001	2002
Vendite (var. %)	-42,7	-42,3	-4,6
Parco circolante (var. %)	0,5	0,6	1,0

Vendite ciclomotori: livelli e $\Delta\%$

Parco circolante ciclomotori: livelli e $\Delta\%$



oltre 7.1 milioni di ciclomotori, pari al 65.5% del totale parco motoveicoli.

I non brillanti risultati fatti registrare negli anni passati dal segmento dei ciclomotori - che rallentano la caduta solo nell'anno in corso - vanno letti anche alla luce di uno spostamento delle preferenze dei consumatori,

riflesse in un fenomeno di sostituzione del non targato a favore del targato. Guardando alle quote di immatricolato si osserva che nel 1999 i ciclomotori costituivano oltre il 60% (in termini di nuovi pezzi) delle vendite dei motoveicoli.

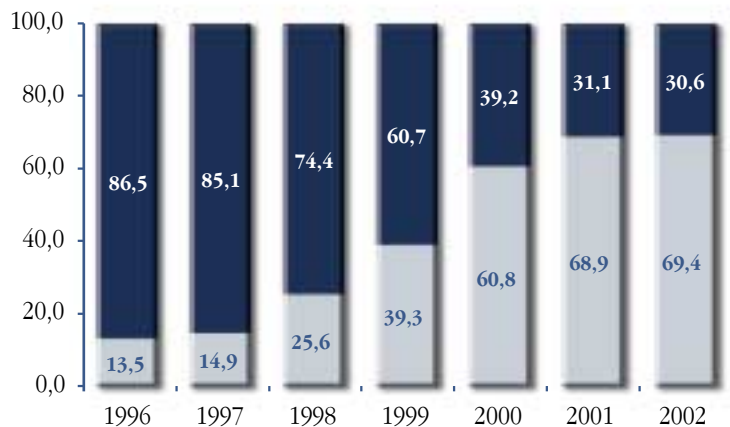
Già negli anni precedenti al 1999 si

era avuto uno spostamento degli acquisti verso le moto. Ma è a partire dal 2000, anno dell'introduzione dell'obbligo del casco anche per i maggiorenni, che la sostituzione ha assunto forme molto evidenti: la quota dei ciclomotori sulle immatricolazioni è crollata al 39.2% nel 2000 e al 31.1%

nel 2001. Per l'anno in corso prevediamo una quota intorno al 30%, che potrebbe peraltro crescere già dal 2003 grazie alla possibilità di trasporto del secondo passeggero.

Composizione delle vendite

ciclomotori ■ moto



3.2. Il quadro normativo

Come già fatto per le auto, prima di continuare l'analisi dei dati di mercato, riportiamo alcuni riferimenti alla normativa più recente attinente alle due ruote.

La direttiva 97/24/CE (Euro 1), entrata in vigore il 17 giugno 1999, ha fissato gli standard in termini di inquinamento che i modelli di nuova omologazione dovevano soddisfare da quella data in poi per poter essere commercializzati. La direttiva non prevedeva l'obbligo di installazione della marmitta catalitica sul veicolo, in quanto molti modelli dotati di motore a quattro tempi erano in grado di rientrare entro i limiti previsti per le emissioni inquinanti pur senza essere catalizzati.

A partire da giugno del 2002 sono previsti parametri più severi sulle emissioni inquinanti in base alla direttiva Euro 2. Ovviamente rimarranno in circolazione anche i motoveicoli omologati secondo la precedente direttiva, per i quali al momento l'unico limite alla

circolazione potrebbe essere imposto, in particolari condizioni di inquinamento ambientale, da un'ordinanza del sindaco, facoltà peraltro concessa a un numero limitato di comuni.

Dal 1° marzo 2002, grazie ad un accordo tra Ministero dell'Ambiente e l'Anema (l'associazione dei produttori di motoveicoli), sono previsti incentivi per l'acquisto di motoveicoli a bassissimo inquinamento. Le agevolazioni hanno riguardato fino alla fine di giugno 2002 l'acquisto di due ruote conformi alla direttiva Euro 1, mentre a partire dal 17 giugno viene incentivato l'acquisto di modelli a norma Euro 2.

Con il decreto legge n. 121 del 20 giugno 2002, tra le modifiche apportate al codice della strada,

sono stati introdotti alcuni cambiamenti riguardanti i veicoli a due ruote. Alcune norme considerate maggiormente rilevanti per la sicurezza stradale, come l'obbligo di accensione dei fari anabbaglianti e delle luci di posizione in ogni condizione di marcia, sono già entrate in vigore mentre scriviamo.

Ai fini dei possibili impatti sulle dinamiche di mercato conviene segnalare due modifiche che entreranno in vigore dal prossimo anno (per i dettagli si veda il box sotto): la possibilità (sotto certe condizioni) di trasportare sui ciclomotori un secondo passeggero e l'obbligo del 'patentino' per i minorenni alla guida di un ciclomotore. Dal primo provvedimento è legittimo



Normativa relativa al mercato dei motoveicoli

- Con la Direttiva 97/24/CE si impongono a tutti i veicoli omologati dopo il 26 giugno 1999 limiti massimi di emissione di monossido di carbonio e di idrocarburi, variabili in base al tipo di motorizzazione, due tempi o quattro tempi. I modelli omologati in precedenza possono comunque continuare a circolare, a meno di un divieto specifico imposto dall'amministrazione comunale come misura per contenere l'inquinamento causato dal traffico.
- Dal 1° marzo 2002 sono previsti incentivi per l'acquisto di motorini e scooter a bassissimo inquinamento. L'incentivo scatta sull'acquisto di nuovi modelli senza alcun obbligo (rottamazione del vecchio motoveicolo) da parte dell'acquirente. Gli incentivi consistono in:
 - 100 euro fino al 30 giugno 2002 per l'acquisto di un motorino che rispetta la normativa Euro 1;
 - 100 euro dal 17 giugno 2002 per l'acquisto di un motoveicolo a norma Euro 2, che prevede limiti più severi sia per le emissioni inquinanti sia per quelle acustiche;
 - 250 euro per la cosiddetta super Euro 2, che riguarda esclusivamente i motori a quattro tempi con consumi inferiori a 2,3 l / 100 Km.;
 - 413 euro (più un contributo analogo del concessionario) per i ciclomotori elettrici;
 - 155 euro per le biciclette a pedalata assistita elettronicamente.
- Con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 16 gennaio 2000 è stata disposta, con decorrenza dal 1° gennaio 2000, la revisione dei motoveicoli. Con successivo provvedimento del 14 novembre 2001 è stato stabilito che entro il 2002 devono essere sottoposti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione tutti i motoveicoli immatricolati prima del 1993. Le prove da superare consistono nella verifica delle condizioni di sicurezza per la circolazione stradale e di silenziosità, mentre dal 1° gennaio 2003 sarà obbligatorio effettuare anche l'esame delle emissioni inquinanti e le prove di velocità.
- Il Decreto Legge n. 121 del 20 giugno 2002 (contenente modifiche al codice della strada) prevede l'obbligo, per i minorenni, del conseguimento di un certificato di idoneità per la guida di ciclomotori e minicar (piccole autovetture omologate come ciclomotori); tale certificato (detto 'patentino') non sarà invece obbligatorio per i maggiorenni, anche se sprovvisti di patente. È consentito inoltre il trasporto del secondo passeggero anche su ciclomotori e minicar se alla guida del veicolo, che deve essere omologato per il trasporto di due persone, vi è un maggiorenne dotato di patente o di 'patentino'.
Il decreto, infine, prescrive per tutti i motoveicoli l'obbligo di accensione dei fari anabbaglianti e delle luci di posizione, anche di giorno e su ogni tipo di strada.

attendarsi un effetto di stimolo della domanda mentre il secondo non dovrebbe risultare disincentivante all'acquisto, dal momento che l'obbligo del 'patentino' non riguarda una fascia di clientela a rischio di sostituzione con motoveicoli di cilindrata superiore.

3.3. Un focus sugli scooter

Un'analisi che riguarda in modo trasversale i vari segmenti di motoveicoli, cioè tanto i ciclomotori quanto le moto, è quella relativa agli scooter:

La quota di scooter¹ (in termini di immatricolazioni) sul totale due ruote è cresciuta ininterrottamente nel corso degli anni '90, raggiungendo il massimo nel 1997 quando la penetrazione sul mercato totale è risultata pari all'87,4%. Anche negli anni successivi le vendite di scooter hanno continuato a rappresentare oltre l'80% del mercato totale di motoveicoli, scendendo al di sotto di tale quota solo nel 2001 (77,5%).

Per quanto riguarda le moto di più piccola cilindrata (51-250 cc), nel 2000 gli scooter rappresentavano la totalità del mercato, e i dati relativi al 2001 e al primo semestre del 2002

confermano come questi modelli di motoveicoli assorbano ormai quasi completamente la domanda del

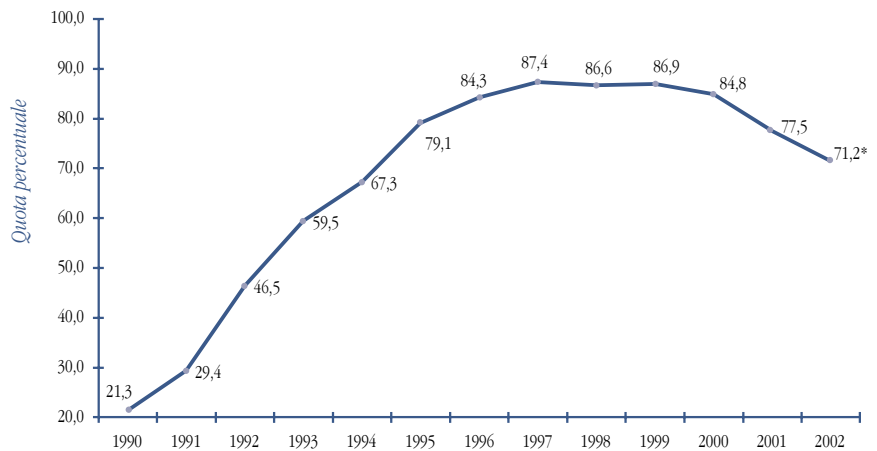
dell'introduzione nel mercato dei maxi scooter di cilindrata elevata, superiore ai 500 cc.

Le quote degli scooter sulle vendite

	2000	2001	*2002
51-250 cc	100,0	98,4	96,3
251-750 cc	17,4	30,1	91,5
Totale targati	79,4	69,9	62,0
Totale motoveicoli	84,8	77,5	71,2

* stima

Penetrazione degli scooter sul totale motoveicoli



* stima

segmento, anche se la quota è in lieve diminuzione.

Nel mercato delle moto di cilindrata compresa tra i 251 e i 750 cc la penetrazione degli scooter è di più modesta entità fino al 2001, mentre per il 2002 prevediamo una crescita fino oltre il 90%. Questa performance eccezionale va letta alla luce

Una valorizzazione delle vendite di scooter realizzate nel 2001 mostra come le migliori performance siano state raggiunte nel segmento intermedio, cioè quello del targato fino a 250 cc, sia in termini di unità vendute sia in termini di valore: ad un prezzo medio unitario di circa 4.500 euro, il mercato nel 2001 valeva

¹ La quota di scooter sui ciclomotori non compare in quanto non disponiamo di fonti aggiornate.

1.172 milioni di euro.

Complessivamente lo scorso anno sono stati venduti scooter (targati e non) per un valore di oltre 1.700 milioni di euro, pari a circa il 65% del potenziale dell'intero mercato dei motoveicoli (2.601 milioni di euro).

Quantità, prezzi e potenziale degli scooter nel 2001

	<i>n. Pezzi</i>	<i>Prezzo*</i>	<i>Valore (mln. euro)</i>
< 50 cc	176.271	1.780	314
51-250 cc	255.292	4.590	1.172
251-750 cc	33.895	6.450	219
Totale targati			1.391
Totale motoveicoli			1.705

* stima effettuata come media ponderata di prezzi di listino dei principali modelli di scooter venduti



3.4. I segmenti di cilindrata per grandi ripartizioni geografiche

Le informazioni relative al parco circolante ci consentono di stimare che nel corso del 2002 lo stock di motoveicoli in circolazione si accrescerà del 2.6% rispetto al 2001, superando i dieci milioni e mezzo di pezzi. È in forte crescita la dotazione di moto, in particolare di media cilindrata (+7%) e di grossa cilindrata (+14.3%), mentre è di modesta entità la variazione del parco dei ciclomotori (+1%). Se la crescita di quest'ultimo segmento è distribuita in modo omogeneo nelle quattro macro aree, la consistenza del parco moto sta aumentando in maniera più accentuata al centro-sud, in particolar modo per quanto riguarda il targato fino a 250 cc.

Segmenti di cilindrata per aree geografiche – parco motoveicoli

Parco circolante 2002

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	671.266	409.510	594.901	698.756	2.374.433
251-750 cc	352.558	214.930	233.413	256.160	1.057.061
oltre 750 cc	104.992	75.419	59.605	66.016	306.032
Moto	1.128.816	699.859	887.919	1.020.932	3.737.526
Ciclomotori	1.765.603	1.645.162	1.662.112	2.035.835	7.108.712
Totale	2.894.419	2.345.021	2.550.031	3.056.767	10.846.238

Composizione percentuale 2002

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	23,2	17,5	23,3	22,9	21,9
251-750 cc	12,2	9,2	9,2	8,4	9,7
oltre 750 cc	3,6	3,2	2,3	2,2	2,8
Moto	39,0	29,8	34,8	33,4	34,5
Ciclomotori	61,0	70,2	65,2	66,6	65,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Parco circolante - variazioni percentuali 2002 su 2001

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	0,7	1,0	6,1	7,8	4,1
251-750 cc	5,3	5,8	8,4	9,1	7,0
oltre 750 cc	12,8	14,6	14,4	16,3	14,3
Moto	3,1	3,8	7,2	8,6	5,7
Ciclomotori	0,5	1,1	0,9	1,4	1,0
Totale	1,5	1,9	3,0	3,7	2,6

In termini di composizione del parco non vi sono sostanziali differenze tra

le diverse realtà geografiche. Infatti, le quote relative a ciascuna area si

discostano di poco dai valori medi nazionali. Attualmente i ciclomotori



costituiscono il 65.5% dei motoveicoli circolanti, mentre il restante 34.5% è composto prevalentemente da moto con cilindrata compresa tra i 51 e 250 cc (21.9%).

Come è già stato detto in precedenza, nel 2002 si contrarranno, oltre alle vendite di ciclomotori anche le immatricolazioni di moto, con un calo complessivo della domanda del 3.1% rispetto al 2001 (i pezzi venduti saranno pari a circa 582.000 unità). La flessione riguarda tutte le aree geografiche, risultando più accentuata al centro-nord, dove sia i ciclomotori sia il targato mostrano variazioni negative della domanda. Nelle regioni meridionali a fronte di una contrazione delle vendite di ciclomotori (-5.6%), si prospetta una modesta crescita del mercato delle moto (+1%).

Di particolare rilievo è l'andamento del segmento delle moto di grossa cilindrata (>750 cc), l'unico a mostrare segni di vivacità, con una crescita delle immatricolazioni del 18.4% a livello nazionale (+24.3% al sud).

Stimiamo che nel 2002 il 69.4% delle vendite riguardi motoveicoli di cilindrata

superiore ai 50 cc, ma più del 40% delle unità vendute apparterrà al segmento 51-250 cc e solo l'8.5% a quello di fascia più alta.

Nel 2002 il potenziale di vendita stimato del mercato dei veicoli a due ruote è di 2.614 milioni di euro, di cui 2.310 milioni imputabili alla domanda di moto. In termini di variazioni rispetto allo scorso anno, il valore del mercato delle moto di cilindrata più

piccola è pressoché stabile (-0.1%) mentre quello del segmento intermedio è in diminuzione (-9.2%). Si prospettano invece buone performance per quanto riguarda le moto oltre i 750 cc, con un mercato che nel 2002 varrà circa 600 milioni di euro (+16.7% rispetto al 2001).

La spesa media che ciascuna famiglia italiana destina all'acquisto di motoveicoli è stimata per il 2002 pari

Segmenti di cilindrata per aree geografiche – Vendite motoveicoli

Immatricolazioni 2002

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	59.204	37.458	66.710	84.878	248.250
251-750 cc	31.893	20.467	25.606	28.104	106.070
oltre 750 cc	16.028	12.543	9.622	11.349	49.542
Moto	107.125	70.468	101.938	124.331	403.862
Ciclomotori	42.066	38.830	37.955	59.235	178.086
Totale	149.191	109.298	139.893	183.566	581.948

Composizione percentuale 2002

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	39,7	34,3	47,7	46,2	42,7
251-750 cc	21,4	18,7	18,3	15,3	18,2
oltre 750 cc	10,7	11,5	6,9	6,2	8,5
Moto	71,8	64,5	72,9	67,7	69,4
Ciclomotori	28,2	35,5	27,1	32,3	30,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Immatricolazioni - variazioni percentuali 2002 su 2001

	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Italia
51-250 cc	-7,8	-8,6	-4,7	0,9	-4,3
251-750 cc	-5,6	-4,7	-6,7	-5,6	-5,7
oltre 750 cc	14,8	16,8	20,1	24,3	18,4
Moto	-4,3	-3,7	-3,4	1,0	-2,4
Ciclomotori	-4,2	-3,7	-4,6	-5,6	-4,6
Totale	-4,3	-3,7	-3,7	-1,2	-3,1

Il potenziale di vendita per segmento e macro area

Potenziale di vendita 2002 (mln. euro)

	<i>Nord-ovest</i>	<i>Nord-est</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud</i>	<i>Italia</i>
<i>51-250 cc</i>	231	146	260	331	967
<i>251-750 cc</i>	224	144	180	197	744
<i>oltre 750 cc</i>	194	152	116	137	599
Moto	648	441	556	665	2.310
Ciclomotori	72	66	65	101	304
Totale	720	507	621	766	2.614

Variazioni percentuali 2002 su 2001

	<i>Nord-ovest</i>	<i>Nord-est</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud</i>	<i>Italia</i>
<i>51-250 cc</i>	-3,8	-4,6	-0,6	5,3	-0,1
<i>251-750 cc</i>	-9,1	-8,2	-10,2	-9,1	-9,2
<i>oltre 750 cc</i>	13,1	15,1	18,5	22,6	16,7
Moto	-1,4	0,0	-0,7	3,4	0,4
Ciclomotori	1,6	2,1	1,2	0,1	1,1
Totale	-1,1	0,3	-0,5	3,0	0,5

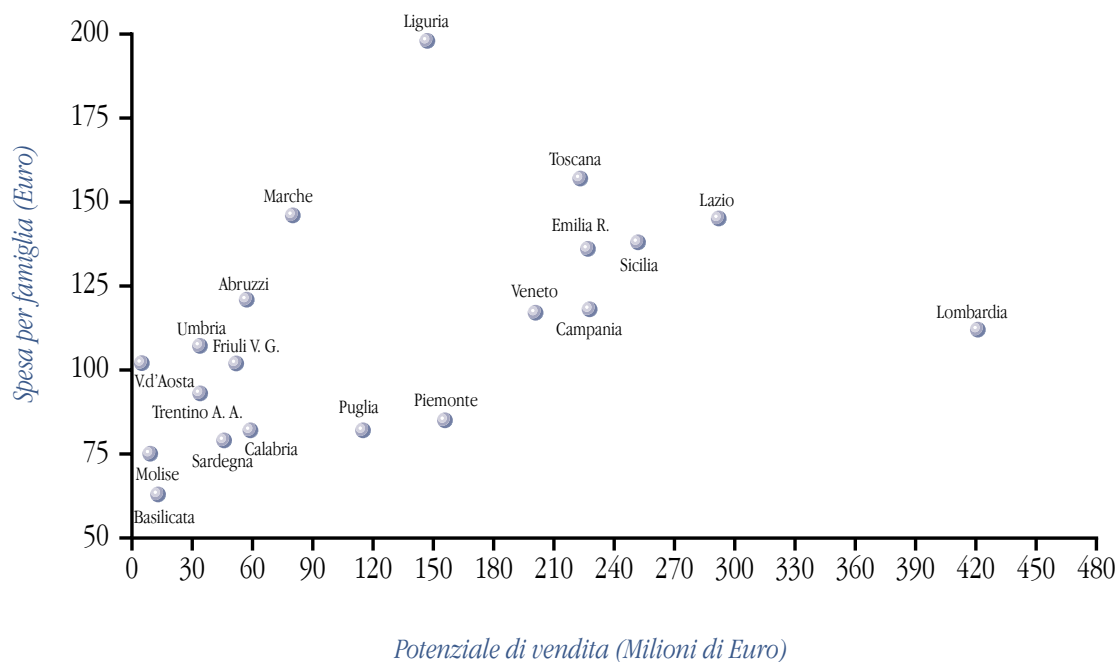
a circa 118 euro.

Anche per i motoveicoli, così come fatto per le automobili, mettiamo a confronto la spesa familiare in motoveicoli con il potenziale che ciascuna regione è in grado di sviluppare.

In questo caso emerge nettamente la spesa media familiare superiore delle regioni centrali, mentre sia al nord sia al sud i livelli appaiono decisamente più bassi.

A livello invece di potenziale espresso sono regioni con Lombardia e Lazio a mostrare i valori più elevati.

Potenziale di vendita e spesa familiare per regioni 2002



È vietata la riproduzione, anche parziale con qualunque mezzo effettuata, comprese le fotocopie, se non autorizzata.