

**Il dossier.** L'Anfia analizza il primo semestre: +19,2%

# I risultati sul campo dicono che il settore è in buona salute

**Augusto Grandi**  
TORINO

Un primo semestre 2016 chiuso con oltre un milione di immatricolazioni (1.042.239 e un incremento del 19,2%) conferma una ripresa del settore auto in Italia nettamente superiore al lentissimo ritmo di crescita dell'economia del Paese. Era dal 2010 - ricordano all'Anfia - che non si raggiungevano questi livelli di consegne. Ma agli elementi di ottimismo fanno riscontro alcuni aspetti meno favorevoli.

Innanzitutto non va dimenticato che, rispetto alla media delle auto immatricolate negli anni 2007-2010, il mercato del primo semestre di quest'anno risulta inferiore del 16%. Ma questo potrebbe essere anche un indicatore positivo poiché dimostrerebbe - come sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor - che esistono ancora ampi margini di crescita del mercato, considerando che la crisi ha portato ad un invecchiamento del parco circolante, rinviando il momento della sostituzione di vetture sempre meno efficienti e sempre più inquinanti. Per l'intero 2016 si potrebbe arrivare a oltre 1,8 milioni di immatricolazioni, un livello superiore al 2011 (1,750 milioni) ma inferiore al 2010 (1,962 milioni).

Per l'Anfia a far crescere il mercato - che, con la sola eccezione dell'ottobre scorso, registra incrementi a due cifre dal gennaio 2015 - hanno contribuito

il basso costo del denaro, la facilità di accesso al credito, il calo dei prezzi dei carburanti e le offerte commerciali delle case automobilistiche e dei concessionari. Il tutto accompagnato da un clima di fiducia dei consumatori che si è assestato su livelli elevati ma che ha registrato flessioni negli ultimi mesi. Due punti persi tra maggio e giugno, con un trend analogo a quello della fiducia delle imprese. E l'indagine Istat relativa alla propensione di acquisto di un'auto nei prossimi 12 mesi evidenzia un rallentamento.

Esistono comunque - rileva l'Anfia - delle differenze sostanziali legati ad aspetti geografici. In molte città, ad esempio, si sta sviluppando il servizio di car sharing che offre la possibilità di viaggiare in auto senza l'obbligo di acquistarne una. Al di là degli aspetti di redditività per le società del settore, penalizzate dalla ridotte dimensioni delle città italiane rispetto alle metropoli estere, la mobilità condivisa sta diventando un elemento sempre più frequente.

Ma resta un fenomeno limitato alle città principali. Chi vive in realtà periferiche non ha a disposizione servizi di questo tipo e, molto spesso, non ha neppure la possibilità di usufruire di servizi adeguati di mobilità pubblica. Mancano collegamenti ferroviari, sono insufficienti quelli con gli autobus e, di conseguenza, l'auto resta fondamentale per la mobilità. La crisi ha così impedito l'acquisto di vetture

nuove, ma non ha ridotto il par-

co circolante perché le auto non vengono rottamate.

Ma se, nel primo semestre di quest'anno, gli automobilisti hanno beneficiato anche di un prezzo contenuto dei carburanti, la situazione potrebbe mutare nei prossimi mesi. Non soltanto per un preventivato incremento del prezzo del greggio. Perché mentre il prezzo industriale dei carburanti è calato, nel 2015, del 21% per la benzina, del 24% per il gasolio e del 26% per il Gpl, il peso della componente fiscale è cresciuto e, di conseguenza, il prezzo medio annuale alla pompa è diminuito solo del 10% per la benzina, del 13% per il gasolio e del 20% per il Gpl. Un trend proseguito anche nella prima parte del 2016, con le imposte che incidono per il 68% sul prezzo della benzina (contro il 63% dello scorso anno), per il 66% sul prezzo del gasolio (era il 60%) e per il 45% sul prezzo del Gpl (contro il 41%).

Quagliano sottolinea come il calo del greggio abbia favorito la ripresa degli acquisti di auto a benzina e diesel.

In particolare - ricordano al-

## LE CRITICITÀ

Il car sharing sta mutando le abitudini sulla mobilità soprattutto nelle grandi città. Il costo carburante resta alto, metano e gpl poco serviti

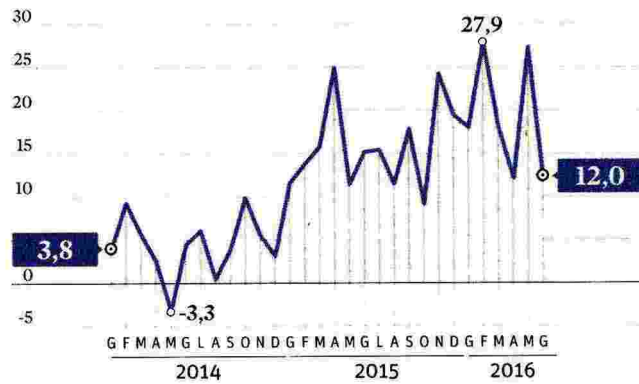
l'Anfia - nel primo semestre di quest'anno le immatricolazioni di vetture diesel sono cresciute del 20,5% e quelle a benzina del 32%. E se le ibride registrano un incremento del 48%, la richiesta di auto a trazione alternativa si riduce drasticamente. Le consegne di auto elettriche calano del 27%, quelle a Gpl perdono il 20% dei volumi e le vetture a metano accusano una flessione del 23%. «Da un lato - spiega Quagliano - pesa la mancanza di incentivi. Che non c'erano neppure in precedenza, ma prima il prezzo decisamente più elevato di benzina e gasolio compensava maggiormente la differenza di prezzo delle vetture elettriche, a metano o a Gpl. Inoltre ha influito lo scarso impegno delle case costruttrici nella promozione di questi modelli. E lo stesso vale per le società che distribuiscono metano e Gpl».

A tutto questo si aggiunge la carente rete distributiva dei carburanti alternativi o le lenitezze legate alla ricarica elettrica. Problemi che non rappresentano una novità ma che venivano ignorati quando i carburanti tradizionali erano molto più cari. Ma di fronte alla riduzione del prezzo di benzina e gasolio il consumatore viene frenato nell'acquisto di auto "ecologiche" sia dal prezzo più elevato di queste vetture sia dai disagi per il rifornimento che diventano difficilmente sopportabili a fronte di un risparmio che c'è ancora ma che si è ridotto.

## Il punto sulle immatricolazioni

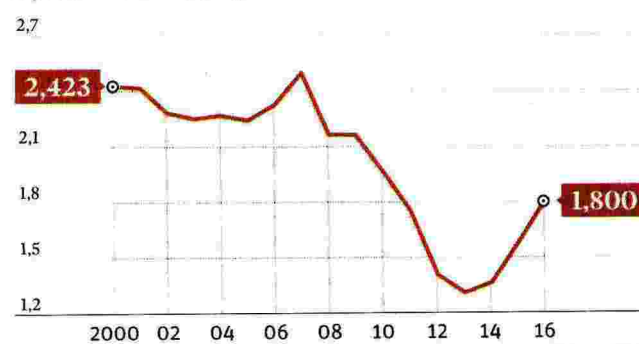
### TREND MESI

Gennaio 2014-giugno 2016. **Variazioni % m/m anno precedente**



### SERIE STORICA

Il periodo 2000-2015 e previsioni nel 2016. **Volumi in mln di unità**



Fonte: **Anfia** - Area Studi e Statistiche