

## ANALISI

# I quattro freni che inchiodano le immatricolazioni

di **Gian Primo Quagliano**

**I**l 2011 ha visto il debutto anche sul mercato italiano di molti nuovi modelli di autovetture particolarmente interessanti, ma l'impatto sulle vendite non è stato sicuramente adeguato all'appeal delle nuove proposte.

Le immatricolazioni sono scese a 1.748.000 unità. Per trovare un livello più basso bisogna riandare al 1996 e a ciò si aggiunge che secondo i principali centri studi il 2012 dovrebbe chiudersi con un volume di immatricolazioni inferiore a 1,7 milioni.

Questa previsione negativa trova fondamento nel forte impatto sulla propensione all'acquisto di quattro pesanti fattori di freno: la congiuntura economica, il caro carburante, il caro assicurazioni e il carico fiscale specifico sull'auto salito a livelli elevatissimi.

Come tutti si attendevano, il dato sul Pil del terzo trimestre del 2011, comunicato dall'Istat il 21 dicembre, è stato negativo ed è facile prevedere che negativo sarà anche il dato sul Pil nel quarto trimestre che l'Istat renderà noto il 15 febbraio.

Si avranno così i due cali consecutivi che, secondo le convenzioni, segnano l'entrata in recessione. Per il sistema economico italiano arriva dunque il tanto temuto profilo congiunturale a «W» e non è certo facile prevedere quando finirà la nuova recessione.

I provvedimenti finora varati dal Governo in carica e da quello che l'ha preceduto hanno, infatti, un forte impatto negativo sulla congiuntura. Se ne stanno rendendo conto anche i consumatori che, secondo l'Istat, dopo aver salutato in novembre il nuovo Governo con una crescita del clima di fiducia, in dicembre so-

no tornati a vedere nero nel loro futuro.

Indicazioni sostanzialmente analoghe vengono dall'Osservatorio mensile di Findomestic che monitora, oltre che la fiducia, anche la propensione all'acquisto di auto sia nuove che usate. Pure nelle rilevazioni di Findomestic vi è stato in novembre un effetto Monti, ma in dicembre il numero di consumatori che dichiara di voler acquistare un'autovettura nuova scende da 2,9 su 100 di novembre a 1 su 100 di dicembre.

Quanto al caro carburante, com'è ben noto, i prezzi di benzina e gasolio già elevatissimi hanno ricevuto un'ulteriore spinta verso l'alto dalla manovra «salva-Italia». La liberalizzazione della distribuzione dei carburanti potrebbe avere un impatto positivo purché naturalmente funzionino regolarmente i meccanismi della concorrenza come, peraltro, non è avvenuto con l'ormai lontana liberalizzazione dei prezzi alla pompa del 1991, che non è certo riuscita a impedire che il costo al pubblico di benzina e gasolio fosse sistematicamente ai vertici della graduatoria europea.

È evidente che sul differenziale tra i prezzi del carburante in Italia e in Europa incide il prezzo industriale, cioè la quota che va alla produzione e alla distribuzione, ma è ancora più evidente che dopo tutti gli aumenti delle accise e dell'Iva del 2011 il vero problema oggi è l'eccessiva tassazione, tanto che, anche se la liberalizzazione della distribuzione avesse successo, i prezzi di benzina e gasolio in Italia resterebbero ai vertici della graduatoria europea con le facilmente intuibili conseguenze sugli acquisti e sull'impiego di autovetture.

Anche per l'assicurazione

Rc auto una spinta alla crescita del costo per gli automobilisti è venuta nel 2011 pure dal Fisco con la possibilità data alle Province di portare dal 12,5 al 16% l'imposta sulle polizze Rc auto, ma il problema vero, in questo caso, è l'eccessivo livello dei premi anche al netto del carico fiscale.

Nonostante segnalazioni dell'Isvap e sanzioni dell'Antitrust il costo della Rc auto rimane infatti elevatissimo, tanto che, da un lato, costituisce un forte impedimento all'accesso all'automobile per i neopatentati e dall'altro determina l'uscita anticipata dal mercato degli anziani (e soprattutto dei pensionati di recente oggetto delle attenzioni del Governo).

Continua > pagina 2

Sul quarto freno allo sviluppo del mercato dell'auto cioè sull'ulteriore inasprimento di un carico fiscale specifico già eccessivo in parte abbiamo già detto, e, per il resto, molto si è scritto. Ma quel che conta nell'analizzare le prospettive per il 2012 è che l'entità del prelievo non è certo destinata a calare, ma anzi crescerà ulteriormente quanto meno per l'aumento dell'Iva che entrerà in vigore dall'autunno. È facile dunque prevedere che i fattori di freno citati continueranno sicuramente a operare per tutto l'anno e anzi, con ogni probabilità molto più a lungo. La previsione di un basso livello di immatricolazioni per il 2012 è dunque pienamente giustificata e l'unica possibilità che le attese negative vengano smentite appare legata all'adozione di efficaci misure di sostegno della domanda di beni di consumi durevoli e non durevoli e tra questi anche delle automobili. Secondo alcune anticipazioni gior-

nalistiche il Governo avrebbe allo studio misure per sostenere i prodotti ecologici e tra questi potrebbero esserci anche le autovetture a metano, a Gpl ed elettriche. Se così fosse il mercato italiano dell'auto potrebbe attestarsi nel 2012 intorno a un volume di immatricolazioni di 1,8 milioni di autovetture per tentare poi la scalata a quota 2 nel 2013, con l'auspicabile aiuto della ripresa dell'economia innescata da un incisivo pacchetto sviluppo del Governo.

**Gian Primo Quagliano**

Presidente Centro studi

Promotor G1 events

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE CAUSE

Tra crisi economica, caro-benzina, Rc e carico fiscale in Italia non si andrà oltre 1,7 milioni di unità

## DALLA PRIMA

# I quattro freni