

IL COSTO ECONOMICO DELLA CONTRAFFAZIONE NEI SETTORI DEGLI PNEUMATICI E DELLE BATTERIE

Quantificazione delle violazioni nei settori della fabbricazione di pneumatici e camere d'aria; rigenerazione e ricostruzione di pneumatici (NACE 22.11) e fabbricazione di batterie e accumulatori (NACE 27.20)



IL COSTO ECONOMICO DELLA CONTRAFFAZIONE NEI SETTORI DEGLI PNEUMATICI E DELLE BATTERIE

Squadra responsabile del progetto

Nathan Wajsman, capo economista

Carolina Arias Burgos, economista

Ringraziamenti

Gli autori desiderano ringraziare i membri del gruppo di lavoro su statistica ed economia dell'Osservatorio che hanno fornito osservazioni utili sugli studi di questa serie e sulla metodologia utilizzata. Inoltre, fonti del settore hanno fornito informazioni sul mercato degli pneumatici e delle batterie nell'UE.

Febbraio 2018

Sommario

1.	PREFAZIONE.....	4
2.	SINTESI.....	6
	2.1 METODOLOGIA E DATI	6
	2.2 RISULTATI PRINCIPALI	6
	2.3 EFFETTI NON ECONOMICI DELLA CONTRAFFAZIONE DI PNEUMATICI E BATTERIE.....	10

1. PRAFAZIONE

IL COSTO ECONOMICO DELLA CONTRAFFAZIONE NEI SETTORI DEGLI PNEUMATICI E DELLE BATTERIE

L'Osservatorio europeo sulle violazioni dei diritti di proprietà intellettuale («l'Osservatorio») è stato creato per migliorare la comprensione del ruolo della proprietà intellettuale (PI) e delle conseguenze negative delle violazioni dei diritti di proprietà intellettuale (DPI). È stato trasferito dalla Commissione all'EUIPO nel 2012 mediante il regolamento (UE) n. 386/2012.

In uno studio condotto in collaborazione con l'Ufficio europeo dei brevetti¹, l'EUIPO, operando tramite l'Osservatorio, ha stimato che il 42 % circa dell'attività economica totale e il 28 % dell'occupazione complessiva nell'UE sono generati direttamente da settori ad alta intensità di DPI. Inoltre, un ulteriore 10 % dei posti di lavoro nell'UE deriva da acquisti di prodotti e servizi provenienti da altri settori da parte delle attività ad alta intensità di DPI.

Un altro studio² ha confrontato le prestazioni economiche delle imprese europee titolari di diritti di proprietà intellettuale con quelle che non ne possiedono, riscontrando che le entrate dei titolari di DPI per dipendente sono in media superiori del 28 % a quelle dei non titolari, con un effetto particolarmente accentuato per le piccole e medie imprese (PMI). Sebbene solo il 9 % delle PMI possieda diritti di proprietà intellettuale registrati, tali imprese registrano quasi un 32 % in più di entrate per dipendente rispetto alle altre.

Le percezioni e i comportamenti dei cittadini europei in relazione alla PI, alla contraffazione e alla pirateria³ sono stati valutati anche nell'ambito di un'indagine a livello di UE. Tale indagine ha rilevato che i cittadini, pur riconoscendo in linea di principio il valore della PI, in taluni casi tendono anche a giustificare le violazioni a livello individuale.

L'Osservatorio è impegnato a completare il quadro valutando l'impatto economico della contraffazione e della pirateria.

Si tratta di un esercizio impegnativo dal punto di vista metodologico, perché tenta di fare luce su un fenomeno che, per sua natura, non è direttamente osservabile. Per agevolare la quantificazione della

¹ EUIPO/UEB, *Intellectual property rights intensive industries and economic performance in the European Union: industry-level analysis report* [Industrie ad alta intensità di diritti di proprietà intellettuale e risultati economici nell'Unione europea: rapporto di analisi a livello industriale], 2ª ed., EUIPO, Alicante, 2016.

² UAMI, *I diritti di proprietà intellettuale e la performance delle imprese in Europa: un'analisi economica*, UAMI, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *I cittadini europei e la proprietà intellettuale: percezione, consapevolezza e comportamento*, 2ª ed., EUIPO, Alicante, 2017.

portata, delle dimensioni e dell'impatto della contraffazione, come previsto nel proprio mandato, l'Osservatorio ha sviluppato un approccio graduale volto a valutare l'effetto negativo della contraffazione e le sue conseguenze per le imprese legittime, i governi e i consumatori e, in ultima analisi, la società nel suo insieme.

Sono stati selezionati diversi settori ad alta intensità di DPI i cui prodotti sono noti per essere oggetto di contraffazione, o si presume che lo siano. Studi precedenti hanno esaminato i seguenti settori: cosmetici e igiene personale; abbigliamento, calzature e accessori; articoli sportivi; giocattoli e giochi; gioielleria e orologi; borse e valigie; musica registrata; alcolici e vini; prodotti farmaceutici; pesticidi e smartphone.

Lo studio congiunto dell'EUIPO e dell'OCSE⁴ sul commercio mondiale di prodotti contraffatti ha rivelato l'ampia portata dei settori colpiti dalla contraffazione, che vanno dagli articoli di lusso ai prodotti quotidiani, compresi prodotti che possono costituire una minaccia per la salute dei consumatori, per la sicurezza e l'ambiente. I pezzi di ricambio auto sono fra i prodotti presi di mira dai contraffattori, che vendono qualsiasi pezzo e componente automobilistico, come ad esempio segmenti dei pistoni, filtri, cinture di sicurezza, oli e lubrificanti, batterie e pneumatici.

Questo dodicesimo studio settoriale, che riguarda pneumatici e batterie, utilizza una metodologia simile a quella applicata nei precedenti studi. Lo studio congiunto EUIPO/UEB (2016) sul *contributo della PI* ha rivelato che entrambi i settori fanno un uso intensivo di marchi, brevetti, disegni e modelli.

⁴ EUIPO/OCSE, Commercio di merci contraffatte e di merci usurpative: una mappatura dell'impatto economico, Edizioni OCSE, Parigi, 2016.

2. SINTESI

IL COSTO ECONOMICO DELLA CONTRAFFAZIONE NEI SETTORI DEGLI PNEUMATICI E DELLE BATTERIE

2.1 METODOLOGIA E DATI

La metodologia applicata in questo studio (come negli altri di questa serie) richiede una serie di dati — in riferimento a un arco di tempo prolungato — sulle vendite di un prodotto omogeneo. Ove possibile, sono stati utilizzati i dati ufficiali di Eurostat, definendo ogni settore in base alla classificazione NACE⁵. Per i pezzi di ricambio auto, solo due classi NACE rispettano tali requisiti: pneumatici e batterie.

Il punto di partenza di quest'analisi è il valore degli pneumatici e delle batterie venduti nell'UE, basato sull'indagine per le statistiche strutturali sulle imprese (SSI) e sulle statistiche del commercio internazionale di Eurostat. Le vendite previste di ciascuno dei due prodotti vengono generate e confrontate con le vendite effettive in ogni Stato membro dell'UE. Le differenze tra le vendite previste e quelle effettive sono poi analizzate utilizzando metodi statistici. Queste differenze possono essere in parte spiegate da **fattori socio-economici** quali la crescita del PIL, i tassi di cambio delle valute o il numero di autovetture per 1 000 abitanti. Inoltre, vengono presi in considerazione altri **fattori correlati alla contraffazione** quali il comportamento dei consumatori⁶, come riportato nello *studio sulla percezione della PI*.

La metodologia è descritta dettagliatamente nella sezione 4.

2.2 RISULTATI PRINCIPALI

Si calcola che l'industria legittima perda circa **2,2 miliardi di EUR di entrate all'anno a causa della presenza di pneumatici contraffatti nel mercato dell'UE e 180 milioni di EUR all'anno a causa della vendita di batterie contraffatte**, per una percentuale pari **rispettivamente al 7,5 % e all'1,8 % delle vendite di questi due settori**.

Le stime risultanti delle mancate vendite a causa della contraffazione nei settori della fabbricazione di pneumatici e batterie per tutti gli Stati membri sono riportate nella tabella 1 in termini sia relativi che assoluti.

⁵ I codici NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) costituiscono la classificazione ufficiale delle attività economiche utilizzata da Eurostat, l'ufficio statistico dell'UE.

⁶ Vengono utilizzati i risultati dello *studio sulla percezione della PI* pubblicato dall'EUIPO nel novembre 2013, come la propensione dei cittadini dell'UE ad acquistare intenzionalmente merci contraffatte.

Tabella 1. Mancate vendite a causa della contraffazione di pneumatici e batterie per paese (2010-2015)

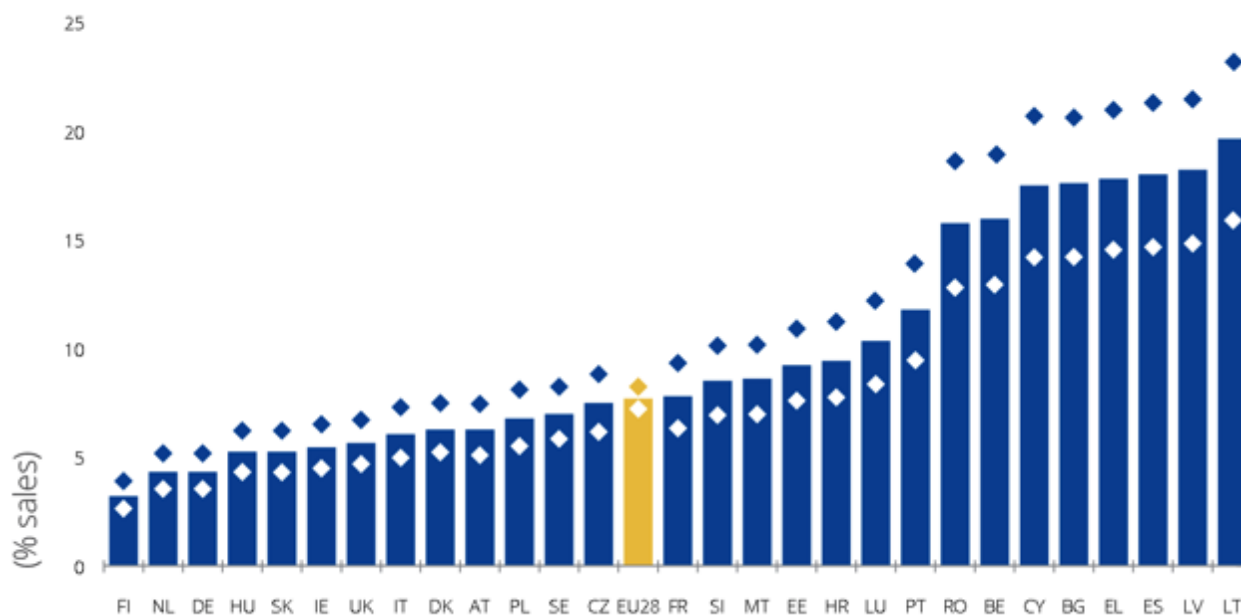
	PNEUMATICI		BATTERIE	
	Mancate vendite (%)	Mancate vendite (milioni di EUR)	Mancate vendite (%)	Mancate vendite (milioni di EUR)
AUSTRIA	6,1	30	1,6	3
BELGIO	15,6	96	4,0	3
BULGARIA	17,2	21	4,4	4
CIPRO	17,1	7	4,4	1
REPUBBLICA CECA	7,3	106	1,9	3
GERMANIA	4,2	261	1,1	31
DANIMARCA	6,1	13	1,6	1
ESTONIA	9,0	4	2,3	n/d
GRECIA	17,4	39	4,5	5
SPAGNA	17,6	445	4,6	32
FINLANDIA	3,1	17	0,8	1
FRANCIA	7,6	411	2,0	27
CROAZIA	9,2	9	2,4	n/d
UNGHERIA	5,1	16	1,3	7
IRLANDA	5,3	11	1,4	1
ITALIA	5,9	256	1,5	18
LITUANIA	19,2	15	5,0	1
LUSSEMBURGO	10,1	2	2,6	n/d
LETTONIA	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
PAESI BASSI	4,2	12	1,1	3
POLONIA	6,6	74	1,7	6
PORTOGALLO	11,5	41	3,0	3
ROMANIA	15,4	76	4,0	3
SVEZIA	6,8	45	1,8	10
SLOVENIA	8,3	14	2,2	1

SLOVACCHIA	5,1	14	1,3	1
REGNO UNITO	5,5	201	1,4	13
UE-28	7,5	2 247	1,8	179

Il paese meno colpito dalla contraffazione di pneumatici e batterie in termini relativi è la Finlandia (rispettivamente 3,1 % e 0,8 %), mentre la Lituania è il paese più colpito (rispettivamente 19,2 % e 5 %). In termini assoluti, l'impatto maggiore si riscontra in Spagna, dove le mancate vendite a causa della contraffazione di pneumatici e batterie sono stimate in 477 milioni di EUR; al secondo posto si colloca la Francia con 438 milioni di EUR, seguita da Germania (292 milioni di EUR), Italia (274 milioni di EUR) e Regno Unito (214 milioni di EUR). Nei cinque più grandi Stati membri dell'UE si registra una perdita di 1,7 miliardi di EUR a causa della contraffazione, pari al 70 % del totale delle mancate vendite nell'UE.

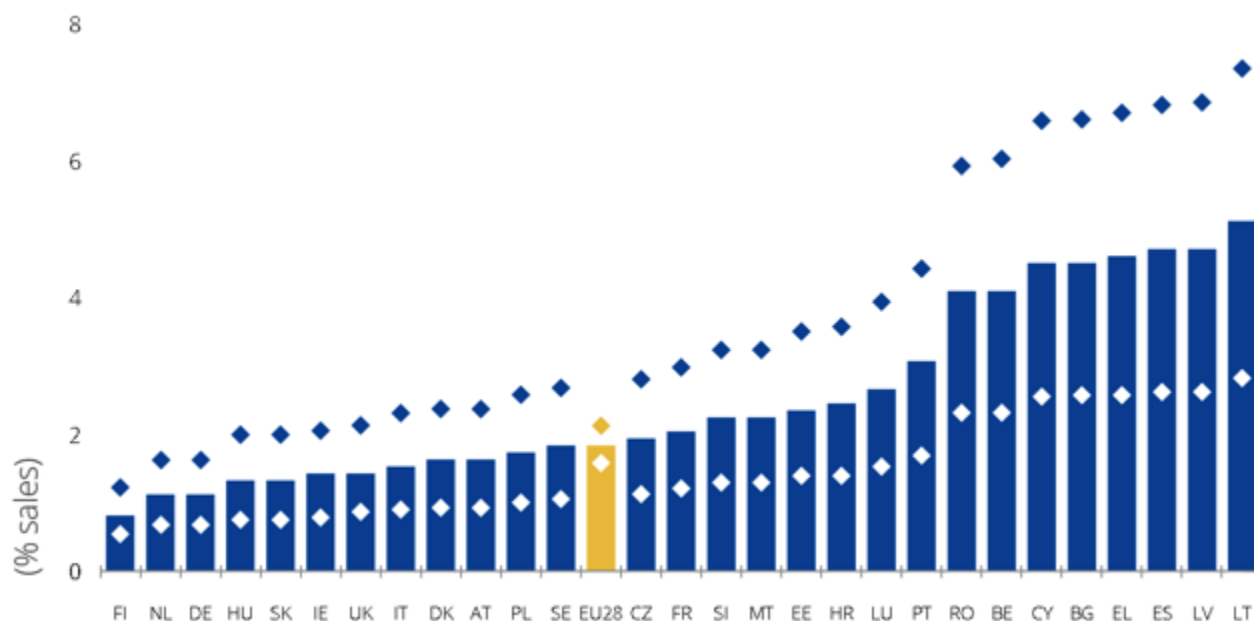
Le stime risultanti delle mancate vendite relative dovute alla contraffazione di pneumatici e batterie per paese sono illustrate nelle figure 1 e 2. La barra indica l'effetto della contraffazione sulle vendite del settore legittimo, espresso come percentuale delle vendite, mentre i rombi indicano l'intervallo di confidenza del 95 % di tale stima⁷.

Figura 1. Mancate vendite a causa della contraffazione di pneumatici per paese (2010-2015)



⁷ L'intervallo di confidenza del 95 % è un calcolo statistico che significa che vi è una probabilità del 95 % che la cifra reale sia compresa tra i limiti inferiore e superiore di tale intervallo. Ad esempio, per l'UE nel suo complesso, la percentuale stimata di mancate vendite è pari al 7,5 %, con una probabilità del 95 % che la percentuale reale sia compresa tra il 7 % e l'8 %.

Figura 2. Mancate vendite a causa della contraffazione di batterie per paese (2010-2015)



Tali mancate vendite si traducono in una perdita diretta di 8 318 posti di lavoro⁸.

Se si aggiungono gli effetti a catena su altri settori, tenendo conto degli effetti diretti e indiretti, la contraffazione in questi due settori provoca per l'economia dell'UE un ammanco in termini di vendite pari a circa 4,8 miliardi di EUR che, a sua volta, comporta la perdita di circa 22 283 posti di lavoro.

⁸ Questi dati non tengono conto dell'effetto delle importazioni, perché in questi casi gli effetti correlati sull'occupazione si manifestano al di fuori dell'UE. Non tengono conto nemmeno delle perdite subite dai produttori dell'UE come conseguenza delle contraffazioni nei mercati esterni all'UE. Le perdite di posti di lavoro stimate nell'UE riguardano dunque beni prodotti e consumati all'interno dell'Unione.

Infine, supponendo che i produttori illegittimi non dichiarino alle autorità le loro attività e gli introiti che ne derivano, **la perdita totale di entrate pubbliche (imposte sul reddito dei nuclei familiari, contributi previdenziali, imposte sul reddito delle società e IVA) può essere stimata in circa 340 milioni di EUR.**

2.3 EFFETTI NON ECONOMICI DELLA CONTRAFFAZIONE DI PNEUMATICI E BATTERIE

Il presente studio si concentra sulle conseguenze economiche della contraffazione di pneumatici e batterie. Tuttavia, si registrano altri effetti in settori quali la sicurezza e i danni ambientali.

Spesso gli pneumatici o le batterie contraffatti sembrano autentici; è molto difficile, infatti, distinguere i prodotti legittimi da quelli contraffatti solo sulla base dell'aspetto esterno. I consumatori possono quindi acquistare inconsapevolmente prodotti scadenti e poco sicuri, in quanto spesso i prodotti contraffatti non vengono sottoposti a test e a processi di garanzia di qualità, mettendo così a rischio i conducenti e altri utenti della strada.

Uno studio sulle condizioni degli incidenti correlati all'uso di pneumatici⁹ ha dimostrato che una profondità del battistrada di 1,6 mm o superiore riduce dell'84 % la probabilità di incidenti dovuti all'aderenza su strade bagnate o innevate e dell'86 % la probabilità di avere un incidente per la foratura di uno pneumatico, rispetto agli pneumatici con un battistrada profondo meno di 1,6 mm. Dai test effettuati nel settore è emerso che gli pneumatici falsi con battistrada di 1,4 mm di profondità e pneumatici riscolpiti (manipolati per sembrare nuovi pur essendo in realtà pneumatici vecchi con poco battistrada originale residuo, se non nessuno) rappresentano un evidente rischio per gli utenti.

I fabbricanti di batterie per automobili devono rispettare rigorose specifiche tecniche per soddisfare le aspettative dei consumatori in termini di prestazioni e sicurezza. I prodotti sono progettati per evitare perdite di elettroliti (potenzialmente dannose non solo per i circuiti presenti nei dispositivi, ma anche per i tessuti dell'organismo). Inoltre, una valvola di sfogo monouso nella guarnizione della batteria scarica la pressione interna alla batteria stessa in caso di eccesso di uso, in modo da impedire che questa esploda. Talvolta queste caratteristiche di sicurezza mancano nelle batterie contraffatte, mettendo a rischio l'utente.

Oltre all'aspetto relativo alla sicurezza dell'utente, le batterie e gli pneumatici contraffatti possono anche causare danni all'ambiente, perché i materiali utilizzati per la fabbricazione di pezzi contraffatti potrebbero non soddisfare gli standard di sicurezza e non essere sempre conformi agli standard di tutela

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase* (Relazione n. DOT HS 811 617), National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, 2012.

ambientale e al piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare¹⁰, nel quale sono previste misure che riguardano l'intero processo industriale, dalla produzione alla gestione dei rifiuti, compresi il riciclaggio e il riutilizzo.

Gli pneumatici sono un esempio di prodotto per il quale l'economia circolare inizia nella fase di progettazione, si estende all'utilizzo, alla raccolta di prodotti usati e prosegue con il riutilizzo e il riciclaggio. L'Associazione europea dei produttori di pneumatici e articoli in gomma (ETRMA) riferisce¹¹ un tasso di trattamento degli pneumatici del 96% (ad es. riutilizzo di materiali o altri tipi di riciclaggio).

Anche molti dei componenti delle batterie possono essere riciclati, evitando così il rilascio di sostanze pericolose nell'ambiente e fornendo materiali pregiati. La direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori («Direttiva batterie»)¹² vieta la commercializzazione di pile contenenti talune sostanze pericolose e stabilisce degli obiettivi per la raccolta e il riciclaggio, attribuendo ai produttori la responsabilità per la gestione dei rifiuti di batterie. Non è noto in che misura i produttori di batterie contraffatte rispettino queste norme.

Benché esuli dall'ambito del presente studio, la quantificazione degli effetti non economici illustrati in questa sottosezione è evidentemente di grande interesse sociale e va tenuta in considerazione nell'analisi del fenomeno della contraffazione di pneumatici e batterie.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_it

¹¹ <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/elt-report-v9a---final.pdf>

¹² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0066-20131230&rid=1>, GU L 266 del 26.9.2006, pag. 1.



IL COSTO ECONOMICO DELLA CONTRAFFAZIONE NEI SETTORI DEGLI PNEUMATICI E DELLE BATTERIE



Febbraio 2018

© Ufficio dell'Unione europea per la proprietà
intellettuale, 2018

È ammessa la riproduzione purché ne sia citata la
fonte.

Avenida de Europa 4
E-03008 Alicante — Spagna

www.euipo.europa.eu