

FOCUS ITALIA

VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

GENNAIO/DICEMBRE 2018

Rapporto semestrale sul settore dei
veicoli commerciali, autocarri, R&S e
autobus



Indice

| | |
|--------|---|
| Pag. 3 | 2018. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali in sintesi |
| 4 | 2018. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali |
| 4 | <i>Veicoli commerciali leggeri</i> |
| 7 | <i>Veicoli commerciali leggeri di classe di peso 2800:3500 kg</i> |
| 8 | <i>Autocarri medi-pesanti >3500 kg ptt</i> |
| 9 | <i>Rimorchi e semirimorchi >3500 kg ptt</i> |
| 10 | <i>Autobus</i> |
| 11 | Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali e per le aziende di autotrasporto |
| 11 | <i>Legge di Bilancio 2019</i> |
| 13 | <i>Decreto Legge Crescita</i> |
| 14 | Policy Trasporto UE |

Pubblicato il 29/05/2019

Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546526
Marisa Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it
Laura Alberti, l.alberti@anfia.it

Relazioni Istituzionali, tel 06/54221493/4
Fabrizia Vigo, Responsabile, f.vigo@anfia.it
Serena Geraci, s.geraci@anfia.it

Area Tecnica e Affari Regolamentari, tel. 011/5546527
Alberto Musso, Responsabile, a.musso@anfia.it

2018. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali.

Nel 2018 sono stati prodotti in Italia complessivamente 389mila veicoli commerciali leggeri (VCL), autocarri e autobus, in calo del 2,6% rispetto ai volumi del 2017. Dal 2000 al 2008 la produzione media annua è stata di 322mila veicoli, scesa a 278 mila dal 2009 al 2015 e poi risalita a 393mila dal 2016 al 2018. Una produzione importante per l'occupazione e l'export.

Veicoli commerciali leggeri. L'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Fiat Professional (rinnovato l'accordo con PSA sul sito produttivo di Sevel Sud fino al 2023), Iveco e Piaggio. Nel 2018 sono usciti dagli stabilimenti italiani quasi 325mila veicoli commerciali leggeri (-2,2% sui volumi prodotti nel 2017), dietro a Francia con 506mila e Spagna con 496mila.

Nell'ultimo triennio la produzione domestica di VCL si è collocata su una media annua di circa 334mila unità, ai massimi storici. I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese e che sono offerti con un'ampia gamma di versioni e di alimentazioni, in particolare le versioni a gas naturale e biogas, un'alternativa, pulita e sostenibile al diesel, in grado di ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ - fino al 95% con l'uso del biometano.

Oltre l'80% della produzione domestica è destinato ai mercati esteri, in particolare Germania, Francia, UK, Polonia e Spagna, che insieme rappresentano il 71% dell'export. Nell'ultimo triennio 2016-2018 sono stati esportati in media ogni anno 268mila VCL.

Il modello leader della produzione nazionale di VCL è il "Ducato", che nasce nello Stabilimento Sevel Sud della Val di Sangro (il più grande stabilimento di veicoli commerciali leggeri d'Europa, che è Silver Level del World Class Manufacturing e copre un'area di oltre 1.200.000 metri quadri) con quasi 38 anni di esperienza: dal 1981 ad oggi, infatti, le sue caratteristiche vincenti si sono ulteriormente affinate sino a rendere Ducato un autentico *trendsetter* prodotto in oltre 13.000 varianti e venduto in più di 80 Paesi nel mondo - *un modello globale ed il punto di riferimento della categoria*. Lo stabilimento Sevel in Val di Sangro ha superato i cinque milioni di veicoli prodotti. Nel 2018 dallo stabilimento sono usciti 166mila VCL a marchio Fiat e 136mila a marchio PSA, complessivamente 302mila unità.

Lo stabilimento di Suzzara di Iveco, sito che ha conquistato anch'esso il Silver Level all'interno del programma World Class Manufacturing, è in grado di produrre un Daily ogni tre minuti, in tutti i 27 modelli previsti dalla gamma. La gestione del sito produttivo prevede anche un progetto di contenimento dei consumi energetici premiato da un meno 30 per cento dei consumi e meno 40 per cento delle emissioni negli ultimi tre anni. Dallo stabilimento sono usciti 18.600 VCL nel 2018.

Infine l'intera gamma Porter di Piaggio, che risponde alle sempre più frequenti esigenze di bassi consumi e ridotto impatto ambientale, consentendo sempre l'accesso ai centri cittadini. Precursore assoluto, il modello Porter approda al mercato in versione 100% electric già nel 1995. Nello stabilimento di Pontedera sono stati prodotti 4mila veicoli nel 2018.

Autocarri. Nel 2018 sono stati prodotti in Italia circa 64mila autocarri. La media produttiva nazionale annua, dal 2016 al 2018, è stata quasi di 59mila unità. Si tratta di un livello record mai raggiunto. Iveco è l'azienda leader del comparto autocarri, presente in Italia dal 1975.

Autobus. La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua di quasi 2.600 autobus dal 2000 al 2008 (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco meno di 500 autobus nell'ultimo triennio 2016-2018, complice la crisi economico-finanziaria post 2008 e la mancanza di una programmazione statale nel determinare qualità e quantità dei servizi del Trasporto Pubblico Locale al passo con l'aumento di domanda di mobilità e il bisogno di decongestionare il traffico cittadino, creando una valida alternativa al trasporto privato, al pari di molti Paesi europei.

Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili, etc.

Il settore industriale della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) ha registrato crescita produttive importanti nell'ultimo triennio: +26% nel 2016, +13% nel 2017 e + 5% nel 2018. E' l'unico comparto dell'industria automotive che nel 2018 ha registrato una variazione tendenziale positiva, a differenza della Fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1) e della Fabbricazione di componenti e parti per autoveicoli (Ateco 29.3) rispettivamente in calo del 5,9% e del 2,2%,

2018. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali.

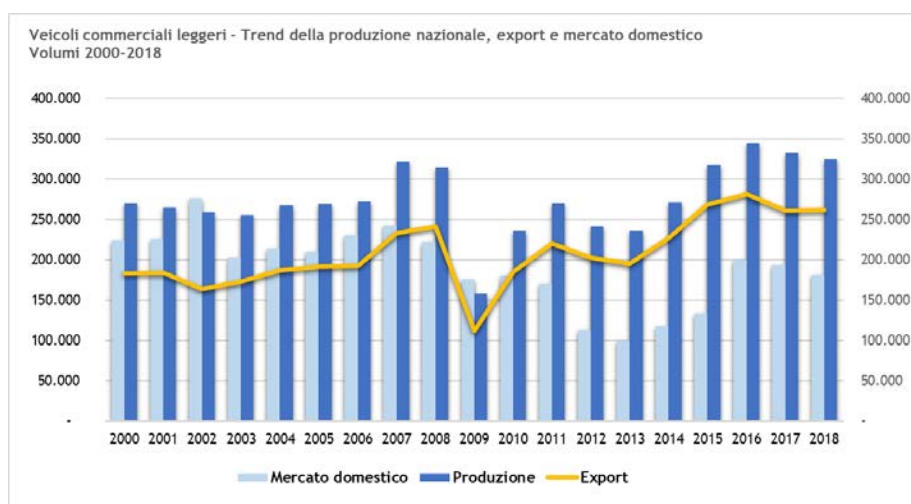
Nel 2018 sono stati immatricolati in Italia oltre 211mila veicoli commerciali e industriali (-4,2% sul 2017) e oltre 15mila rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg (-4%), secondo le elaborazioni di ANFIA sulla base delle targhe rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) per l'anno 2018.

Veicoli Commerciali Leggeri. Dopo il risultato del 2017 che già registrava una flessione del 3,5% rispetto al 2016, con 193mila registrazioni rispetto alle oltre 200mila del 2016, nel 2018 sono stati immatricolati 181.498 veicoli commerciali leggeri (VCL), il 6,1% in meno rispetto al 2017.

La media annua dei volumi venduti è stata di oltre 227mila unità negli anni pre-crisi 2000-2008, per poi scendere a 141mila nel periodo 2009-2015 e recuperare nel triennio 2016-2018 ad una media di 191mila vendite.

Le misure nazionali a supporto degli investimenti, come il super ammortamento, sono state una leva importante per il rinnovo delle flotte, che hanno stimolato un mercato ridimensionato dalla crisi economica, contribuendo allo svecchiamento del parco, con impatti positivi su sicurezza e ambiente. In UE/EFTA, in termini di volumi immatricolati, il mercato italiano dei veicoli commerciali leggeri si conferma al 5° posto dietro a Francia (457mila nuove registrazioni), Regno Unito (357mila), Germania (285mila) e Spagna (214mila).

L'andamento del mercato e l'export hanno contribuito a mantenere alta la produzione domestica di veicoli commerciali leggeri, un comparto che impiega migliaia di persone e genera una bilancia commerciale positiva.



Fiat Professional, Iveco e Piaggio detengono il 39% del mercato in Italia. Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo e Iveco Daily, che insieme rappresentano ¼ delle vendite annue.

Top Ten dei modelli più venduti nel 2018

| Marca | Modelli | Volumi 2018 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Totale mercato | | 181.498 |
| Fiat | Ducato | 17.910 |
| Fiat | Doblo Cargo | 15.808 |
| Iveco | Daily | 11.935 |
| Fiat | Panda Van | 7.678 |
| Fiat | Fiorino | 7.349 |
| Ford | Transit | 5.552 |
| Citroen | Jumper | 5.244 |
| Ford | Transit Custor | 5.218 |
| Renault | Master | 4.638 |
| Peugeot | Boxer | 4.573 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

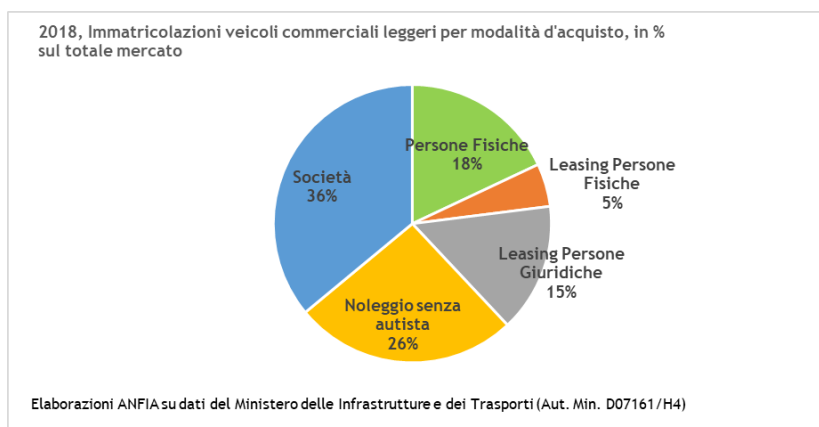
Secondo la **modalità di acquisto**, il 18% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 26% a società di noleggio, il 20% a società di leasing, il 36% a società.

1 veicolo nuovo su 4 è destinato al noleggio.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤ 3500 kg ptt

| Modalità d'acquisto | Volumi | | Quote % | | Var.% 18/17 |
|-------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|----------------|
| | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | |
| Persone Fisiche | 35.840 | 32.230 | 18,5 | 17,8 | -10,1 |
| Leasing Persone Fisiche | 8.316 | 8.178 | 4,3 | 4,5 | -1,7 |
| Leasing Persone Giuridiche | 27.600 | 27.106 | 14,3 | 14,9 | -1,8 |
| Noleggio senza autista | 48.036 | 47.975 | 24,9 | 26,4 | -0,1 |
| Società | 73.429 | 66.009 | 38,0 | 36,4 | -10,1 |
| Totale complessivo | 193.221 | 181.498 | 100,0 | 100,0 | -6,1 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)



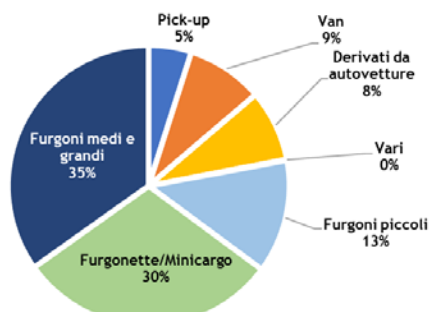
Secondo la **segmentazione**, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 30%, furgoni piccoli 13%, furgoni medi/grandi 35%, pick-up 5%, van 9%, derivati da autovetture 8%. Furgoni (piccoli, medi, grandi) e pick-up rappresentano oltre la metà del mercato.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤ 3500 kg ptt

| Segmento | 2018 | |
|---------------------------|----------------|--------------|
| | Volumi | Quote % |
| Furgoni medi e grandi | 62.993 | 34,7 |
| Furgoni piccoli | 24.412 | 13,5 |
| Pick-up | 8.815 | 4,9 |
| Furgonette/Minicargo | 54.313 | 29,9 |
| Van | 15.896 | 8,8 |
| Derivati da autovetture | 14.798 | 8,2 |
| Vari | 271 | 0,1 |
| Totale complessivo | 181.498 | 100,0 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

2018, Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per segmento, in % sul totale mercato



Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Secondo l'alimentazione, il 91,8% dei nuovi veicoli commerciali leggeri registrati è diesel, il 3% a benzina, il 2,7% benzina-metano, l'1,8% benzina-gpl, lo 0,2% ibrido, lo 0,4% elettrica.

Cresce la quota di veicoli ad alimentazione alternativa al 5,1% del mercato, contro il 4,4% del 2017, registrando una variazione positiva del 10%. Sono aumentate le vendite di VCL a benzina (+55%), a benzina/metano (+23%) e a trazione elettrica (+20%), mentre sono calate dell'8% le nuove registrazioni di VCL diesel, un delta negativo di 14.500 unità.

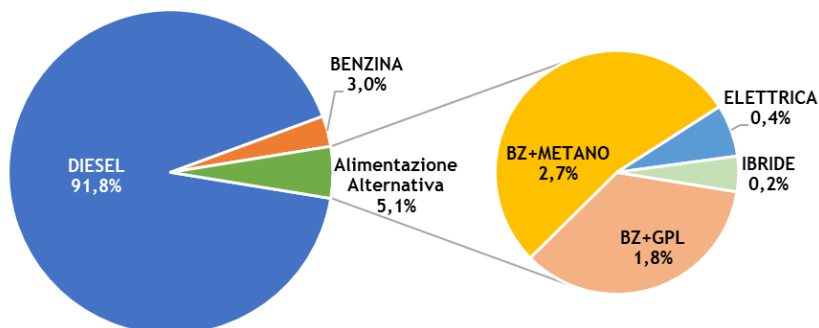
I veicoli elettrici (643 unità) appartengono per l'86% al segmento furgonette/minicargo.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

| Alimentazioni | Volumi | | Quote % | | Var. % |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|-------|-----------|
| | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2018/2017 |
| DIESEL | 181.215 | 166.667 | 93,8 | 91,8 | -8,0 |
| BENZINA | 3.559 | 5.530 | 1,8 | 3,0 | 55,4 |
| BZ+GPL | 3.269 | 3.261 | 1,7 | 1,8 | -0,2 |
| BZ+METANO | 4.045 | 4.959 | 2,1 | 2,7 | 22,6 |
| ELETTRICA | 535 | 643 | 0,3 | 0,4 | 20,2 |
| IBRIDE | 598 | 438 | 0,3 | 0,2 | -26,8 |
| Totale | 193.221 | 181.498 | 100,0 | 100,0 | -6,1 |
| di cui ad alimentazione alternativa | 8.447 | 9.301 | 4,4 | 5,1 | 10,1 |

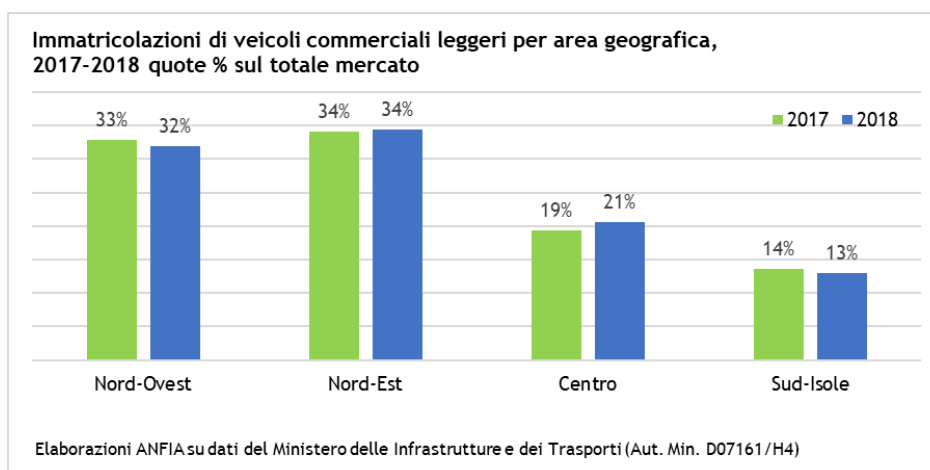
Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

2018, Immatricolazioni di veicoli commerciali nuovi per alimentazione, in % sul totale mercato



Secondo la **ripartizione geografica**, il 32% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 34% nelle regioni del Nord-Est, il 21% nelle regioni del Centro e il 13% nelle regioni del Sud. La Lombardia ed il Trentino Alto Adige sono le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente 33mila e 29mila unità.

Il Trentino Alto Adige e la Toscana sono le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 12,9% e del 5,9%.



Secondo la **carrozzeria**, risulta che il 75% dei VCL è carrozzato furgone, il 14% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 4% pianale (destinato all'allestimento camper), il 3% furgone isoteramico, il 4% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

E' importante sottolineare il successo dei telai di produzione nazionale destinati all'allestimento "camper" sia in Italia che in Europa. L'84% dei nuovi motorhome immatricolati in Italia nel 2018 ha telaio Ducato prodotto da Fiat Professional, con un successo confermato anche in Europa, infatti il Ducato è stato eletto "Miglior base per i camper 2019" (per la dodicesima volta consecutiva). Il prestigioso riconoscimento è stato assegnato dai lettori di "Promobil", la rivista tedesca specializzata che da oltre 25 anni rappresenta il punto di riferimento delle tendenze del settore. Nata espressamente per diventare camper, la base Fiat Ducato è stata progettata e sviluppata insieme ai più importanti produttori europei di camper, in un settore in continua crescita.

La sua quota di mercato in Europa continua ad essere assolutamente dominante con circa 3 camper su 4 venduti su base Ducato; in Germania dove sono stati immatricolati 46.859 camper nel 2018, il Fiat Ducato base ha una quota del 60,5% pari a 28.331 camper. Si conferma anche il successo Iveco Daily, utilizzato come base camper, che sempre nel 2018 in Germania, ha registrato 779 nuove immatricolazioni.

Veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800:3500 kg. Il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3500 kg ha totalizzato 91.359 nuove registrazioni nel 2018, il 50% del mercato VCL fino a 3500 kg. Fiat Professional e Iveco dominano il mercato con quote rispettivamente del 24% e del 13%, seguiti da Ford (13%) e Renault (9%). Il 70% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord Italia. I furgoni (58% di quota) e i cassoni (19%) sono le versioni più richieste del segmento 2800-3500 kg, seguite da pianali (soprattutto destinati ai camper) per il 7% e isoteromici per il 4,9%.

Autocarri medi-pesanti. Nel 2018 sono stati immatricolati oltre 25 mila autocarri medi e pesanti (+5,3% rispetto al 2017), di cui 13.858 nel 1° semestre (+17,2%) e 11.503 nel 2° semestre (-6,3%). La media mensile delle nuove immatricolazioni è stata di 2.100 unità.

Proseguendo l'analisi per categoria di autocarro, risulta un mercato equamente diviso tra autocarri rigidi (in aumento del 9,7% sul 2017) e trattori per semirimorchi (in aumento dell'1,2%).

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| TIPOLOGIA | 2017 | 2018 | Var. % 18/17 |
|-------------------|---------------|---------------|-----------------|
| AUTOCARRI RIGIDI | 11.481 | 12.599 | 9,7 |
| TRATTORI STRADALI | 12.610 | 12.762 | 1,2 |
| TOTALE | 24.091 | 25.361 | 5,3 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Per macro classi di peso, gli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) sono il 19,4% del mercato (+6,3%), mentre gli autocarri pesanti sono l'80,6% del mercato (+5%). Iveco domina con più della metà del mercato tutte le classi da 3501 a 15999 kg di peso e detiene una quota del 30% nel segmento degli autocarri pesanti con ptt superiore a 16000 kg, seguito da Scania con il 15%.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| CLASSI DI PESO | 2017 | 2018 | Var. % 18/17 |
|------------------|---------------|---------------|-----------------|
| 3501 - 5000 Kg | 217 | 305 | 40,6 |
| 5001 - 6000 Kg | 876 | 721 | -17,7 |
| 6001 - 8000 Kg | 1.583 | 1.901 | 20,1 |
| 8001 - 11500 Kg | 548 | 551 | 0,5 |
| 11501 - 12000 Kg | 705 | 844 | 19,7 |
| 12001 - 15999 Kg | 697 | 597 | -14,3 |
| Da 16000 Kg | 19.465 | 20.442 | 5,0 |
| TOTALE | 24.091 | 25.361 | 5,3 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Secondo la tipologia, nel 2018 si evidenzia la crescita degli autocarri adibiti a cantiere: +16%. Più della metà del mercato degli autocarri adibiti a cantiere è Iveco-Astra.

Nel 2018, secondo le rilevazioni di ISTAT, il settore produttivo delle costruzioni registra un aumento dell'1,6% per l'indice grezzo e dello 0,9% per l'indice corretto per gli effetti di calendario, rispetto all'anno precedente, confermando una moderata crescita per il secondo anno consecutivo. Nella media del primo trimestre del 2019, la produzione nelle costruzioni cresce del 3,9% rispetto al quarto trimestre 2018. Per ora si conferma la tenuta del settore.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| TIPOLOGIA | 2017 | 2018 | Var. % 18/17 |
|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| CANTIERE | 1.377 | 1.598 | 16,0 |
| STRADALI | 22.714 | 23.763 | 4,6 |
| TOTALE | 24.091 | 25.361 | 5,3 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Nel 2018 raddoppiano i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+95,2%) che, con 1.140 unità, hanno raggiunto una quota di mercato del 4,5% (era del 2,4% nel 2017).

Continua l'ottima performance del mercato degli autocarri a metano e a gas naturale liquefatto (GNL), con 1.000 nuove registrazioni, il 91% in più rispetto ai volumi del 2017. Ben 697 autocarri sono alimentati a GNL (erano 306 nel 2017, +128%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco e 303 sono alimentati a CNG (+39%). Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

Si sottolinea come il GNL risulti la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia - a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti nel nostro Paese - è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale. A febbraio 2019 la rete distributiva in Italia comprende 39 impianti di distribuzione GNL (erano 15 nel 2017).

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, risulta che ¼ delle nuove immatricolazioni sono state realizzate nel Mezzogiorno, il 16% nelle regioni del Centro e il 58% nelle regioni dell'Italia settentrionale.

Secondo le elaborazioni ANFIA, risultano 6.800 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, provenienti in particolare dalla Germania (44%) e dalla Francia (17%). Il 56% dei veicoli targati provenienti dall'estero e immatricolati per la prima volta in Italia riguarda autocarri Euro V, il 5% Euro IV, il 10% Euro III. Inoltre emerge un volume importante di autocarri, circa 1.600, con prima immatricolazione dal 2014 in avanti, principalmente provenienti dalla Germania.

In UE/EFTA nel 2018 sono stati immatricolati quasi 396mila autocarri con ptt superiore a 3500 kg (+3,5% sul 2017), di questi 314mila con ptt uguale o superiore a 16000 kg (+3,1%). L'Italia è il 5° mercato europeo, dopo Germania (94mila immatricolazioni), Francia (55mila), UK (52mila) e Polonia (30mila), davanti a Spagna (24mila). Insieme questi mercati rappresentano il 71% del mercato europeo.

Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg. Nel 2018 sono stati immatricolati 15.509 rimorchi e semirimorchi (-4%), che riguardano 1.428 rimorchi (-7,3%) e 14.081 semirimorchi (-3,6%). Il segmento dei rimorchi vale il 9,2% del mercato dei veicoli trainati ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota di mercato del 90%. Il segmento dei semirimorchi vale il 90,8% del mercato dei veicoli trainati e i costruttori nazionali hanno una quota del 36% del mercato. Complessivamente i costruttori nazionali hanno il 41% del mercato (-1% i volumi) e i costruttori esteri il 59% (-6% i volumi).

Menci, leader tra i costruttori nazionali, sfida i competitor esteri in cima alla classifica e, tra questi, è l'unico marchio che, nel 2018, riporta un risultato in crescita: +4,6%. Il gruppo Menci di Castiglion Fiorentino (AR) continua a crescere e si consolida come leader nazionale nel settore. L'ultima acquisizione (dopo l'acquisizione dell'azienda Zorzi di Treviso) riguarda l'azienda piemontese Acerbi Industrial Vehicle, storico marchio italiano specializzato nella produzione di cisterne per il trasporto del Gpl. Con questa acquisizione, il gruppo aretino supera la soglia dei 350 dipendenti e dei 2.700 veicoli prodotti. La quota del Gruppo Menci, inclusi i brand Zorzi e Acerbi, conquista la seconda posizione del mercato italiano con l'11,8% di quota, dietro a Schmitz con il 14,5%, davanti a Krone e a Koegel.

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

| TIPOLOGIA | 2017 | 2018 | Var.% 18/17 |
|---------------|---------------|---------------|----------------|
| RIMORCHI | 1.540 | 1.428 | -7,3 |
| SEMIRIMORCHI | 14.609 | 14.081 | -3,6 |
| TOTALE | 16.149 | 15.509 | -4,0 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

| PROVENIENZA | 2017 | 2018 | Var.% 18/17 |
|------------------|---------------|---------------|----------------|
| MARCHE NAZIONALI | 6.401 | 6.336 | -1,0 |
| MARCHE ESTERE | 9.748 | 9.173 | -5,9 |
| TOTALE | 16.149 | 15.509 | -4,0 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 31% delle nuove registrazioni è stato realizzato nel Mezzogiorno, il 13% nelle regioni del Centro e il 56% nell'Italia Settentrionale. Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano quasi 1.900 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 60% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2010, provenienti in particolare da Germania, Francia e Paesi Bassi.

Autobus. Il mercato degli autobus risulta in crescita nel 2018 del 31%, circa 4.500 immatricolazioni contro le 3.400 del 2017, registrando una crescita media mensile del 34%.

Secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il comparto degli autobus/midibus urbani e interurbani rappresenta il 55% del mercato, gli autobus/midibus turistici il 19,4%, i minibus il 13,7% e gli scuolabus l'11,9%.

Il segmento degli autobus/midibus urbani risulta in forte crescita, +104,5% sul 2017 e pesa per il 32% del mercato, mentre il segmento degli autobus/midibus interurbani cresce del 44,7% e pesa per il 23% del mercato.

Il comparto degli autobus/midibus turistici registra un incremento dello 0,5%, pari al 19% del mercato. In calo, invece, il comparto dei minibus del 3,5%, e pesa per il 14% del mercato, mentre gli scuolabus crescono del 5% e rappresentano il 12% del mercato.

L'89,7% degli autobus immatricolati nel 2018 ha alimentazione diesel, l'8,7% a metano e solo l'1,6% è ibrido/elettrico.

In UE/EFTA il mercato italiano degli autobus è il quarto per volumi dopo quello di UK, Germania, Francia.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

| SEGMENTO | 2017 | 2018 | Var. % 18/17 |
|-----------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| AUTOBUS/MIDIBUS URBANI | 694 | 1.419 | 104,5 |
| AUTOBUS/MIDIBUS INTERURBANI | 722 | 1.045 | 44,7 |
| AUTOBUS/MIDIBUS TURISTICI | 866 | 870 | 0,5 |
| MINIBUS | 636 | 614 | -3,5 |
| SCUOLABUS | 509 | 534 | 4,9 |
| TOTALE | 3.427 | 4.482 | 30,8 |

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 29% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nel Mezzogiorno, il 22% nelle regioni del Centro e il 49% nell'Italia Settentrionale. Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano 671 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 52% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2010, provenienti in particolare da Germania, Austria e Francia.

Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali e per le aziende di autotrasporto

LEGGE DI BILANCIO 2019, Legge 30 Dicembre 2018, n° 145 pubblicata sulla GU n° 302 del 31-12-2018

| MISURA | SINTESI |
|--|--|
| RIMBORSO PATENTE E ABILITAZIONI PROFESSIONALI | Introdotti incentivi, per gli anni 2019 e 2020, in favore di giovani conducenti (che non hanno compiuto i 35 anni d'età) nel settore dell'autotrasporto merci. Si prevede, in particolare, il rimborso del 50% delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'autotrasporto per conto terzi. |
| ATTIVITÀ DI REVISIONE DEI VEICOLI ADIBITI A TRASPORTO DI MERCI | Si modifica l'articolo 80, comma 8, del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), che prevedeva la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare in concessione quinquennale le revisioni relative a veicoli a motore che contengano al massimo 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Il comma 619-septies estende la possibilità di affidare in concessione quinquennale alle suddette imprese di autoriparazione anche le revisioni dei veicoli a motore con massa a pieno carico superiore a 3,5 t, se tali veicoli siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). <i>La norma prevede inoltre l'adozione di un decreto attuativo da parte del MIT, al momento ancora in fase di redazione.</i> |
| ACCISE IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO | La norma precisa che la nuova aliquota dell'accisa da applicare al gasolio commerciale (euro 403,22 per mille litri) è stabilita dal numero 4-bis della tabella A del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e di conseguenza non si applicherà la precedente disciplina (Articolo 1, comma 234, secondo periodo, della Legge 23 dicembre 2014, n. 190) che riduceva il credito d'imposta spettante agli autotrasportatori. |
| NUOVA SABATINI | Rifinanziata la Nuova Sabatini, il regime di aiuto per agevolare l'accesso al credito delle PMI per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti e attrezzature. Previsto un rifinanziamento di 480 milioni di euro per la misura, e nello specifico: 48 milioni per il 2019, 96 milioni per ciascun anno dal 2020 al 2023 e altri 48 milioni di euro per il 2024. |

| MISURA | SINTESI |
|--|---|
| <p>INTERVENTI PER L'AUTOTRASPORTO</p> | <p>Ai fini degli interventi per il settore dell'autotrasporto, risultano stanziati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 341,5 milioni € per il 2019 e il 2020 ○ 261,5 milioni € per il 2021. <p><i>Dalla consultazione del tavolo intergovernativo autotrasporto si prevede siano stanziati per gli investimenti 2019/2020 circa 25M€ per incentivare l'acquisto di veicoli a trazione alternativa, acquisto veicoli diesel euro VI con contestuale rottamazione (quest'anno si potrebbe incentivare anche l'acquisto dei commerciali fino a 3,5 ton Euro 6 D temp, che anticipano la normativa omologativa), R&S per intermodalità con componentistica innovativa.</i></p> |
| <p>ZTL</p> | <p>La norma stabilisce che i comuni, nel delimitare le zone a traffico limitato di cui all'articolo 7, comma 9, del Codice della Strada, debbano consentire, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida.</p> |
| <p>IPER AMMORTAMENTO</p> | <p>Prevista la proroga e rimodulazione della disciplina di maggiorazione dell'ammortamento (iper ammortamento), maggiorazione del costo di acquisizione per gli investimenti in beni materiali strumentali nuovi funzionali alla trasformazione tecnologica e/o digitale delle imprese secondo il modello Industria 4.0.</p> <p>Gli investimenti agevolabili devono essere effettuati entro il 31 dicembre 2019, ovvero entro il 31 dicembre 2020 a condizione che entro la data del 31 dicembre 2019 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione.</p> <p>La maggiorazione avrà un'intensità variabile, nella misura del:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 170% per gli investimenti fino a 2,5 milioni di euro; ○ 100% per gli investimenti oltre 2,5 milioni di euro e fino a 10 milioni di euro; ○ 50% per gli investimenti oltre 10 milioni di euro e fino a 20 milioni di euro. La maggiorazione non si applica invece sulla parte di investimenti complessivi eccedente il limite di 20 milioni di euro. <p>Confermata anche la maggiorazione del 40% per gli investimenti in beni immateriali (software, sistemi e system integration, piattaforme e applicazioni) connessi a investimenti in beni materiali Industria 4.0 (di cui all'allegato B della legge 232/2016) per i soggetti che fruiscono dell'iper ammortamento.</p> |

DECRETO LEGGE CRESCITA, decreto legge n. 34 del 2019 *All'esame del Parlamento per la conversione in legge*

| MISURA | SINTESI |
|---------------------------|---|
| SUPER AMMORTAMENTO | <p>Reintroduzione del superammortamento al 130% con un tetto massimo di 2,5 milioni di euro sugli investimenti complessivi in beni materiali strumentali nuovi, effettuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ dal 01 aprile 2019 al 31 dicembre 2019, ○ entro il 30 giugno 2020, qualora al 31 dicembre 2019 l'ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti pari ad almeno il 20% del costo di acquisizione. |
| NUOVA SABATINI | <p>Semplificazioni operative alla misura "Nuova Sabatini". Le modifiche prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'erogazione del contributo in un'unica rata (in luogo di 6 rate annuali), in caso di finanziamento di importo non superiore a € 100.000; ○ l'erogazione dei contributi in base alle sole dichiarazioni prodotte dalle imprese in merito alla realizzazione dell'investimento (i controlli saranno dunque successivi e non più preventivi); ○ l'innalzamento a 4 milioni (dai 2 precedenti) del tetto massimo del finanziamento per ciascuna impresa beneficiaria. |

Policy Trasporti UE

La sfida europea per la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti è un passaggio irreversibile alla mobilità a basse emissioni. Entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere almeno del 60% inferiori a quelle del 1990.

La transizione dell'UE verso un'economia a basse emissioni di carbonio deve sostenere allo stesso tempo occupazione, crescita, investimenti e innovazione.

Target europei di riduzione delle emissioni di CO₂

Vans. I furgoni ("veicoli commerciali leggeri") rappresentano circa il 12% dei veicoli leggeri immatricolati di recente nell'UE e sono responsabili di circa il 2,5% delle emissioni totali di biossido di carbonio dell'UE.

2017. I nuovi furgoni registrati nell'UE non devono emettere più di 175 grammi di CO₂ per chilometro, che corrispondono a circa 6,6 lt/100 km di gasolio. Questo obiettivo è stato raggiunto nel 2013, con quattro anni di anticipo. Nel 2017 la media europea delle emissioni di CO₂ è stata di 156 g/km, con una riduzione di 7,5 g/km sul 2016. Rispetto al 2012, la riduzione è stata di 24,1 g/km, con una media annua di 4,8 gCO₂/km.

I furgoni nuovi immatricolati nel 2017 erano alimentati a gasolio per il 95,9%, a benzina per il 2,4% e ad alimentazione alternativa per l'1,7%. L'emissione media dei furgoni venduti a gasolio è stata di 158 gCO₂/km.

Tutti i Paesi Membri hanno registrato emissioni medie inferiori a 175 g/km, 17 Paesi hanno registrato emissioni medie sotto i 160 g/km e 7 sotto i 147 g/km. Francia, Italia e Spagna hanno registrato le emissioni di CO₂ medie più basse. Diversi i fattori che hanno contribuito al risultato dell'Italia: valori di cilindrata medi tra i più bassi (1713 cm³, il quarto valore più basso tra gli Stati membri dell'UE); il maggior numero di furgoni ad alimentazione alternativa tra i 28 Stati membri dell'UE (il 4,7% di tutte le nuove immatricolazioni in Italia, in particolare veicoli a metano con un valore medio delle emissioni di 133,9 gCO₂/km e veicoli GPL con un valore medio di 129,6 gCO₂/km).

WLTP e RDE. Il 1° settembre 2017 è entrata in vigore la nuova procedura WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure), che andrà a sostituire progressivamente il protocollo NEDC (New European Driving Cycle) per misurare il consumo di carburante, le emissioni di CO₂ e le emissioni inquinanti dei veicoli commerciali leggeri. Il nuovo protocollo ha l'obiettivo di fornire ai clienti dati più realistici, rispecchiando maggiormente l'uso quotidiano del veicolo. La procedura WLTP sostituirà gradualmente quella NEDC. Per i veicoli commerciali leggeri di classe I, la nuova procedura WLTP si è applicata ai nuovi modelli omologati a partire dal 1° settembre 2017 e a tutte le immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2018, ed è obbligatoria per tutti gli stati membri dell'UE. Mentre, per i veicoli commerciali leggeri di classe II e III, la nuova procedura si applica ai nuovi modelli omologati a partire dal 1° settembre 2018 e a tutte le immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2019. Fino alla fine del 2020, entrambi i valori di consumi ed emissioni di CO₂ WLTP e NEDC saranno presenti nei documenti del veicolo. I valori NEDC saranno utilizzati per valutare le emissioni medie dei Veicoli Commerciali Leggeri immatricolati nella UE fino a tutto il 2020. Inoltre, alcuni Paesi potrebbero continuare ad utilizzare tali dati ai fini delle tassazioni sui veicoli. Dal 2021, i dati WLTP saranno gli unici valori di consumo/emissioni CO₂ per tutti i veicoli. I veicoli usati non saranno interessati da questo passaggio e manterranno i loro valori NEDC certificati.

La prova RDE verifica che i veicoli mantengano basse emissioni anche nelle condizioni di guida reali su strada, il test RDE integra la prova di laboratorio WLTP. Per misurare le emissioni inquinanti durante la guida del veicolo su strada, i veicoli che effettuano il test sono dotati di sistemi di misurazione portatili (PEMS) che forniscono un monitoraggio completo in tempo reale dei principali inquinanti emessi dal veicolo.

I limiti da non superare sono definiti come quelli previsti nella prova di laboratorio (WLTP) moltiplicato per i fattori di conformità.

La prova RDE per i veicoli commerciali leggeri di classe I si applica ai nuovi modelli omologati a partire dal 1° settembre 2017 e a tutte le immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2019 nel caso della verifica degli ossidi di azoto (NOx), con fattore di conformità 2,1. Invece, nel caso della verifica del numero di particelle emesse (PN), il fattore di conformità è di 1,5 e si applica a tutte le nuove immatricolazioni a partire dal 1° settembre 2018. Mentre, per i veicoli commerciali leggeri di classe II e III, la prova RDE si applica un anno dopo rispetto alle date precedenti.

2020. Dal 2020 in avanti la flotta dei nuovi furgoni dovrà produrre emissioni medie non superiori a 147 grammi di CO₂ per chilometro, che corrisponde a circa 5.5 l/100 km di gasolio. Gli obiettivi di emissione vincolanti per i produttori sono fissati in base alla massa media dei loro veicoli, utilizzando una curva del valore limite. Ciò significa che ai produttori di furgoni più pesanti sono consentite emissioni più elevate rispetto ai produttori di furgoni più leggeri. La curva è impostata in modo tale da raggiungere gli obiettivi per le emissioni medie della flotta dell'UE.

Il 17 aprile 2019, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2019/631 che definisce gli standard di prestazione delle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli commerciali leggeri (furgoni) nell'UE per il periodo successivo al 2020. I produttori sono tenuti a garantire la corrispondenza tra le emissioni di CO₂ registrate nei certificati di conformità dei loro veicoli e le emissioni di CO₂ dei veicoli in circolazione misurati secondo WLTP.

Il regolamento include anche un meccanismo per incentivare l'adozione di veicoli a emissioni zero e a basse emissioni (ZLEV), in modo neutro dal punto di vista tecnologico.

Il nuovo regolamento inizierà ad applicarsi il 1° gennaio 2020, quando saranno abrogati i vigenti regolamenti che fissano le norme sulle emissioni di CO₂.

L'obiettivo specifico di emissione di CO₂ di un produttore sarà attenuato se la sua quota di ZLEV registrata in un dato anno supera i seguenti parametri il 15% ZLEV dal 2025 in poi e 30% ZLEV dal 2030 in poi

2025. Entro il 2025, i livelli emissivi dovranno essere ridotti del 15% rispetto ai valori del 2021

2030. Entro il 2030, i livelli emissivi dovranno essere ridotti del 31% rispetto ai valori del 2021

Heavy-duty vehicles. Autocarri, autobus e pullman producono circa un quarto delle emissioni di CO₂ del trasporto stradale nell'UE e circa il 5% delle emissioni totali di CO₂ dell'UE.

Camion.

2021. A partire dal 1° gennaio 2019, i camion di nuova produzione devono determinare e dichiarare le proprie emissioni di CO₂ e il consumo di carburante utilizzando l'ultima versione disponibile dello strumento di simulazione VECTO.

VECTO è il nuovo strumento di simulazione sviluppato dalla Commissione europea e destinato a determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti (camion, autobus e pullman) con un peso lordo del veicolo superiore a 3500 kg. VECTO è un file eseguibile scaricabile progettato per funzionare su un singolo computer. Gli ingressi per VECTO sono parametri caratteristici per determinare il consumo di energia di ogni componente del veicolo in questione. Tra gli altri, i parametri di resistenza al rotolamento, resistenza aerodinamica, masse e inerzie, attrito del cambio, potenza ausiliaria e prestazioni del motore sono valori di input per simulare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ nei cicli di guida standardizzati.

Secondo il regolamento di certificazione, i produttori dovranno determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei nuovi camion (inizialmente solo quelli superiori a 7,5 tonnellate) prodotti per il mercato UE e, a partire dal 1° gennaio 2019, dovranno riferire tali dati annualmente alla Commissione.

I dati raccolti sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante insieme ad altre informazioni tecniche pertinenti sui veicoli, compresa la resistenza aerodinamica, saranno resi disponibili pubblicamente dall'Agenzia europea dell'ambiente per conto della Commissione, a partire dal 2020 per coprire i dati monitorati nel 2019.

A partire dal 1° luglio 2020 sarà attuata una nuova procedura di test di verifica (VTP) per verificare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei nuovi autocarri sulla strada.

In futuro il campo d'applicazione sarà modificato per coprire anche i camion più piccoli e gli autobus.

2025. Entro il 2025, i livelli emissivi dovranno essere ridotti del 15% rispetto ai valori del 2019.

2030. Entro il 2030, i livelli emissivi dovranno essere ridotti del 30% rispetto ai valori del 2019

Revisione del Regolamento Generale di Sicurezza (General Safety Regulation Revision).

Nel 2018 ci sono stati circa 25 100 decessi in incidenti stradali nell'UE 28. Si tratta di un calo del 21% rispetto al 2010 e dell'1% rispetto al 2017. Con una media di 49 morti su un milione di abitanti, ciò conferma che le strade sono di gran lunga le più sicure al mondo. Ma dimostra anche che non siamo ancora vicini all'obiettivo di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2020.

Il 17 maggio 2018 è stata pubblicata la proposta della Commissione europea relativa ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada. L'iniziativa fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento", che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017 e mira a completare il processo che consentirà all'Europa di cogliere fino in fondo i benefici della modernizzazione della mobilità. La proposta prevede i necessari adeguamenti dell'attuale normativa dell'Unione al progresso tecnico; nel contempo introduce nuovi dispositivi di sicurezza dei veicoli con un alto potenziale finalizzato a salvare vite umane sulla strada ed è coerente con il regolamento (UE) 2015/758, il quale stabilisce che, a partire dal 31 marzo 2018, tutti i nuovi tipi di autovetture e furgoni devono essere dotati di un sistema eCall che, in caso di collisione grave, chiama automaticamente il numero di emergenza unico europeo 112.

Le misure saranno adottate secondo un calendario di attuazione così articolato:

- A) Dispositivi e sistemi di sicurezza già facenti parte della dotazione dei veicoli attualmente sul mercato
- B) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 30 mesi dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento
- C) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 54 mesi dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento
- D) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 72 mesi dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento

Le nuove dotazioni di sicurezza per i veicoli commerciali e pesanti (N2, N3) sono:

nella categoria B)

- il Tyre Pressure Monitoring System (TPMS), sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici;
- l'Intelligent Speed Adaptation (ISA), sistema di riconoscimento dei limiti di velocità;
- l'Alcohol Interlock, interfaccia per il montaggio di sistemi che impediscono la guida del veicolo in stato di ebbrezza;
- il Driver Drowsiness Monitoring, sistema di allerta contro i colpi di sonno;
- l'Emergency Stop Signal, attivazione lampeggiante (flashing) delle luci di stop del veicolo;
- la Reversing Detection, telecamera posteriore attiva durante la retromarcia;
- il Blind Spot Information System, sistema di telecamere per eliminare gli angoli morti di visibilità nelle manovre a bassa velocità;
- il VRU Collision Warning, sistema di avvertimento al conducente di una possibile collisione con utenti deboli della strada;

nella categoria C)

- l'Advanced Distraction Recognition, sistema avanzato di riconoscimento dello stato di attenzione del conducente;

nella categoria D)

- l'Heavy Duty Direct Vision, cabine avanzate in grado di permettere la visione diretta degli utenti deboli della strada;
- l'Event data Recorder o scatola nera, dispositivo in grado di registrare e conservare in memoria i parametri del veicolo negli istanti che precedono una collisione.