

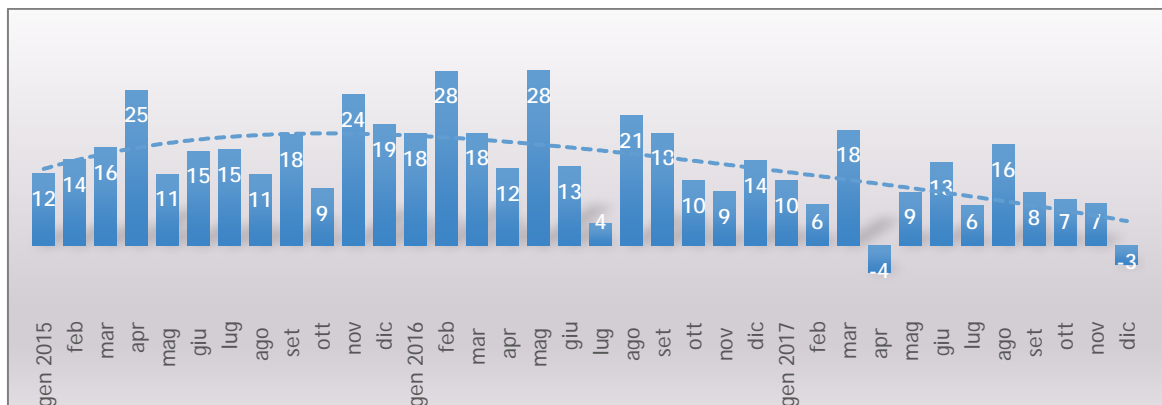
### Nel 2017 immatricolate 1.971.000 auto nuove, +8% Il mercato cresce per il quarto anno consecutivo

- Con 121.264 nuove immatricolazioni<sup>1</sup> si registra a dicembre un calo tendenziale del 3%. A gennaio-dicembre, con 1.970.962 auto nuove vendute, l'incremento tendenziale è dell'8%.
- Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa conquista il 13% del mercato a dicembre e l'11,7% da inizio anno con 230mila unità. Nel 2017 sono state immatricolate circa 162mila auto a gas, 66mila auto ibride (incluso plug-in) e 1.967 auto elettriche. Raddoppiano i volumi delle ibride plug-in.  
1 autovettura su 8,6 vendute ha alimentazione alternativa nel 2017.
- Per la prima volta nell'anno, a dicembre le auto diesel calano del 5%. L'aumento annuale è del 7% e la penetrazione del mercato si mantiene su livelli alti: 56,4%.
- Le registrazioni di auto commerciali (società, noleggio e leasing) crescono del 23% nei 12 mesi e conquistano il 45% del mercato.
- Calano le vendite ai privati: -12% a dicembre, -2 % nei 12 mesi. Le vendite ai privati nei comuni capoluogo, a differenza delle vendite alle società, registrano nell'anno un calo di auto diesel (-7%) e benzina (-6%), e un marcato aumento delle vendite di auto a GPL (+28%) e di auto ibride (+77%), verosimilmente come conseguenza delle misure restrittive della circolazione adottate dai Comuni per combattere l'inquinamento atmosferico.
- I SUV (di tutte le dimensioni) consolidano la loro posizione, conquistando il 30% del mercato. Cross-over e SUV si affermano in tutti i mercati mondiali: sono oltre ¼ del mercato in Unione Europea, il 43% dei light vehicles in USA e il 41% in Cina.

1

#### Immatricolazioni mensili di autovetture nuove, variazioni % tendenziali

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



<sup>1</sup> Elaborazioni ANFIA su dati CED-MCTC (Aut.Min. D07161/H4)

Dal 2007, anno record delle vendite con circa 2,5 milioni di vetture nuove, il mercato ha subito una costante contrazione dei volumi, fino ad arrivare a 1,3 milioni di registrazioni nel 2013, sui livelli di 30 anni prima; rispetto al 2007, nel 2013 il mercato si riduce del 48%, un delta negativo di 1,2 milioni di auto, con riflessi molto pesanti sulla produzione industriale e sull'occupazione. Nel 2014 inizia gradualmente la fase di recupero, il tasso medio di crescita dal 2013 al 2017 è dell'11% (CAGR). A fine 2017 si sfiorano i 2 milioni di unità, precisamente 1.970.962 nuove immatricolazioni.

La quota delle marche nazionali, Gruppo FCA, Ferrari, Lamborghini e Dr Motor, è pari al 29% del mercato totale, a differenza delle vendite dei marchi nazionali di Francia e Germania che mantengono rispettivamente il 54,5% e il 69% del totale mercato nel 2017.

2

### Immatricolazioni autovetture nuove, volumi e variazioni % annuali

Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)



La ripresa del mercato autovetture ha goduto in questi ultimi anni di azioni pubbliche indirette, come il super ammortamento al 140%, misura che ha favorito il rinnovo delle flotte e il noleggio, di conseguenza, anche se in piccola misura, il rinnovo del parco totale che, come è risaputo, necessita di una consistente sostituzione delle auto più vecchie, inquinanti e meno sicure. Le auto iscritte al Pubblico Registro Automobilistico con standard emissivi Euro 0,1,2 sono ben 9,6 milioni, ¼ del parco, che sale al 41% con le Euro 3, che da sole sono il 16% di tutte le registrazioni. La misura del super ammortamento per le autovetture come beni strumentali d'impresa non è stata prevista nella Legge di Bilancio per il 2018, nonostante gli sforzi di tutta la filiera automotive nel richiedere la proroga, eventualmente anche con una aliquota più bassa.

L'impegno dei costruttori automotive a rendere più efficienti i loro prodotti in termini di consumi di carburanti, di emissioni, di sicurezza attiva e passiva, con importanti investimenti in ricerca e sviluppo, si scontra, in assenza di interventi pubblici, con la lentezza di rinnovo del parco. La situazione nel nostro Paese è particolarmente difficile, perché manca un servizio di trasporto pubblico locale diffuso e alternativo all'auto privata, tant'è che gli spostamenti casa-lavoro sono effettuati per il 74% con l'auto (dato Istat). Le Regioni e i Comuni, che devono intervenire in seguito ai superamenti dei limiti delle concentrazioni delle polveri sottili nell'aria, per garantire la salute e la mobilità dei cittadini e per non incorrere in multe da parte della Commissione europea, oggi pagano l'inadeguatezza del servizio di trasporto pubblico locale, dotato di un parco autobus che è urgente rinnovare con mezzi efficienti e meno inquinanti e di servizi da modernizzare in linea con l'offerta di molte città europee.

Se per le aree ad elevata densità abitativa, TPL e nuove forme di mobilità (car sharing, car pooling, noleggio tra privati, bike sharing) possono rappresentare un'alternativa valida all'auto privata, per le aree meno popolate, invece, l'auto rappresenta il mezzo di mobilità per eccellenza, l'unico a garantire l'integrazione alla vita sociale.

Le autorità pubbliche europee e nazionali dunque devono contemporaneamente salvaguardare la salute pubblica dei cittadini e l'ambiente e garantire la mobilità delle persone, l'inclusione sociale e le economie con un'industria automotive che dà lavoro a moltissime persone. Si tratta di bisogni compositi, la cui soluzione è complessa e necessita di visione e pragmatismo: le auto nuove sono un prodotto certamente più sicuro, più rispettoso dell'ambiente e più confortevole di dieci anni fa, ma l'acquisto non è possibile per una fascia consistente della popolazione.

I dati Eu-Silc<sup>2</sup> mostrano una significativa e diffusa crescita del reddito disponibile e del potere d'acquisto delle famiglie italiane (dato 2015), associata ad un aumento della disuguaglianza economica e del rischio di povertà o esclusione sociale. Le famiglie con cinque o più componenti, le famiglie a bassa intensità lavorativa, le famiglie con un solo componente sono le più esposte a rischio di povertà o esclusione sociale. Secondo l'indagine pubblicata da Istat, nel 2016 si stima che il 30% delle persone residenti in Italia sia a rischio di povertà o esclusione sociale, in peggioramento sul 2015 (28,7%).

I prezzi medi per l'acquisto di un'auto risultano in aumento, dovuto anche alla crescita delle vendite di SUV, che costano leggermente di più rispetto alle auto berline equivalenti. Le promozioni, gli sconti sono un criterio importante nell'acquisto di un'auto da parte della maggioranza dei consumatori. Anche le auto a km0 (vetture già immatricolate, targate e intestate solitamente alla concessionaria, che immatricola per raggiungere gli obiettivi periodici imposti dalla casa madre) diventano auto scontate quasi nuove (con una bassissima percorrenza) e quindi più accessibili. Si diffondono sempre più offerte di finanziamento come il leasing o il noleggio a lungo termine ai privati con formule personalizzate sia per prodotto che per servizi e forme di mobilità condivisa, che trasferiscono la proprietà del veicolo dal privato alle società, promuovendo dunque l'uso del veicolo sul possesso. I veicoli aziendali possono rappresentare un benefit del welfare aziendale, una soluzione che può risultare vantaggiosa sia per le aziende che per i loro collaboratori. In Germania le vendite dirette ai privati sono "solo" 1/3 del mercato, perché l'auto aziendale è un benefit molto diffuso, che ha sostenuto il mercato e i Costruttori tedeschi negli anni di crisi, garantendo anche il rinnovo del parco.

In assenza di misure a sostegno della sostituzione delle vetture più vecchie in circolazione, ci si aspetta un 2018 in linea con i volumi del 2017.

**Clima di fiducia dei consumatori e delle imprese (rilevazione ISTAT).** A dicembre 2017 l'indice del clima di fiducia dei consumatori aumenta passando da 114,4 a 116,6; l'indice composito del clima di fiducia delle imprese rimane sostanzialmente stabile (da 108,8 a 108,9).

Il miglioramento del clima di fiducia dei consumatori è essenzialmente dovuto alla positiva evoluzione della componente economica e di quella corrente (da 139,4 a 143,0 e da 110,1 a 112,0 rispettivamente) mentre l'aumento è più contenuto per la componente personale (da 105,7 a 106,9) e per quella futura (da 119,9 a 121,3). Più in dettaglio, Istat evidenzia un aumento del saldo relativo sia ai giudizi sia alle aspettative sulla situazione economica del paese nonché un ridimensionamento delle aspettative sulla disoccupazione; per quanto riguarda la situazione personale, migliorano i giudizi sulla situazione economica della famiglia mentre peggiorano le aspettative.

Con riferimento alle imprese, nel mese di dicembre segnali eterogenei provengono dai climi di fiducia dei settori indagati. In particolare, il clima di fiducia cala lievemente nel settore manifatturiero (da 110,7 a 110,5), è in decisa diminuzione nelle costruzioni (da 132,1 a 127,1) ed è in aumento sia nei servizi sia nel commercio al dettaglio (i climi passano, rispettivamente, da 108,3 a 108,9 e da 110,1 a 112,3). Passando ad analizzare le componenti dei climi di fiducia l'Istituto Centrale di Statistica segnala che, nel comparto manifatturiero, si consolida ulteriormente il recupero dei giudizi sul livello degli ordini: il saldo è in crescita ormai dallo scorso settembre; invece le attese sulla produzione registrano un lieve calo per il secondo mese consecutivo e le scorte di magazzino sono giudicate in accumulo. Nel settore delle costruzioni, la diminuzione dell'indice è dovuta sia ad un peggioramento dei giudizi sugli ordini sia alla diminuzione delle aspettative sull'occupazione.

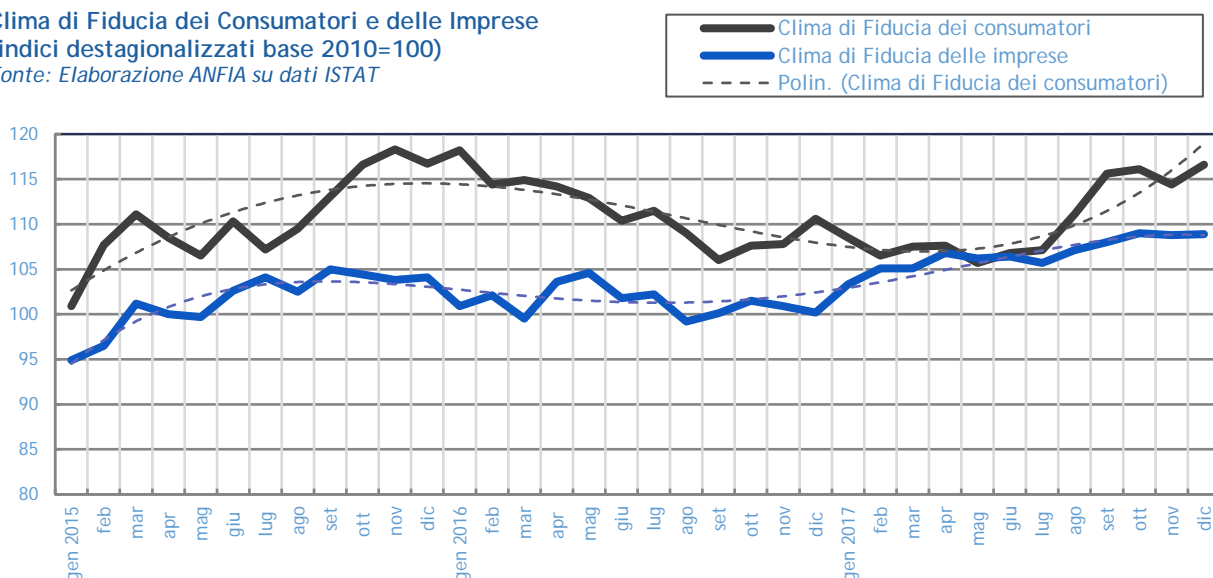
<sup>2</sup> Indagine ISTAT "Condizioni di vita, reddito e carico fiscale delle famiglie" dicembre 2017

Nella nota economica di dicembre 2017, Istat evidenzia che in Italia il settore manifatturiero continua a registrare segnali positivi in termini sia di produzione sia di esportazioni. Il mercato del lavoro rimane caratterizzato dall'aumento dell'occupazione e dal ritmo, ancora debole, di riduzione della disoccupazione, condizionata dall'incremento degli inattivi che transitano tra i disoccupati. Permangono dunque le difficoltà a raggiungere un tasso di disoccupazione in linea con i livelli pre-crisi, nonostante la significativa riduzione a metà del 2015.

In un contesto caratterizzato da livelli elevati della fiducia di consumatori e imprese, l'indicatore anticipatore continua ad aumentare suggerendo un consolidamento del ritmo di crescita dell'economia. Prosegue la crescita economica internazionale, in un contesto di ripresa delle quotazioni del petrolio.

### Clima di Fiducia dei Consumatori e delle Imprese (indici destagionalizzati base 2010=100)

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

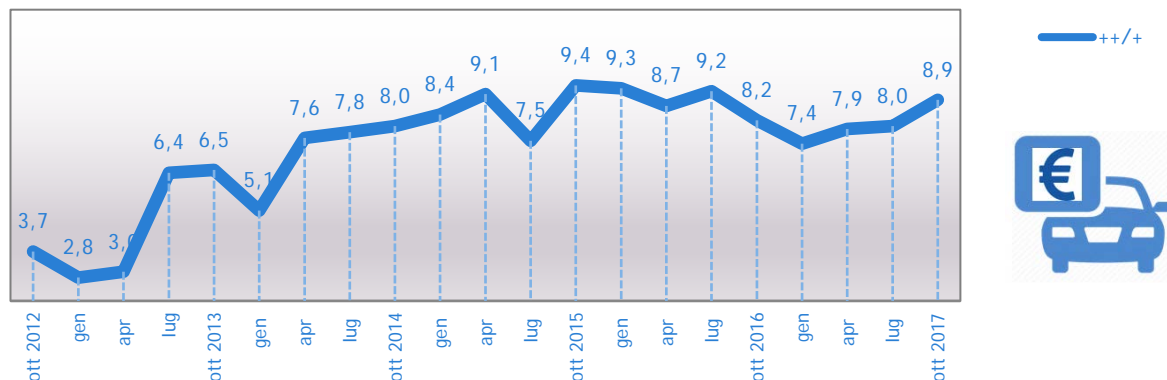


**L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto delle autovetture.** L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto di un'autovettura, nei prossimi 12 mesi, evidenzia un aumento di risposte "certamente sì" e probabilmente sì che dal 7,4% di risposte di gennaio 2017 sale al 7,9% di aprile, all'8% di luglio, fino all'8,9% di ottobre. In netto calo, invece, la percentuale di risposte "certamente no", dall'82,7% di luglio scende al 79,5% di ottobre, ma aumenta la percentuale di risposte "probabilmente no", che passa dall'8,6% di luglio 2017 al 10,7% di ottobre.

### INDAGINE ISTAT SULLE INTENZIONI DI ACQUISTO DI UN'AUTOVETTURA NEI SUCCESSIVI 12 MESI

Frequenze percentuali di risposta : "++"=certamente sì e "+"=probabilmente sì

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati ISTAT



**Prezzo petrolio greggio.** Nel 2016 il prezzo medio del petrolio (media dei prezzi annui UK Brent, Dubai, West Texas Intermediate) è stato di US\$ 43, con un calo del 16% su quello del 2015, che risultava in calo del 47% su quello medio del 2014. A **giugno 2017** il prezzo medio si è attestato a 46,1 US\$ il barile, secondo gli ultimi dati pubblicati dal FMI. Negli ultimi mesi il prezzo del petrolio ha registrato una ripresa avvicinandosi a 60 dollari al barile. A fine dicembre si è tenuta a Vienna la riunione dei Paesi Opec allargata al Cremlino per prolungare le limitazioni alla produzione di greggio ed evitare la caduta delle quotazioni, ora che il barile è tornato sopra i 60 dollari, ai massimi degli ultimi due anni. I tagli alla produzione di petrolio saranno mantenuti fino al termine del 2018.

**Prezzi carburanti in Italia.** A dicembre 2017, il prezzo medio dei carburanti risulta in crescita rispetto a dicembre 2016:

- il prezzo della benzina senza piombo è salito da € 1,544 al litro a € 1,550
  - il prezzo del gasolio per autotrazione è salito da € 1,413 a € 1,421.
  - il prezzo del gpl è salito da € 0,666 al litro a € 0,675
- Iva e accise hanno pesato sul prezzo medio alla pompa di dicembre per il:
- 65% benzina senza piombo
  - 61,5% gasolio autotrazione
  - 39,8% gpl.

**Consumi di carburante.** Secondo gli ultimi dati disponibili del Ministero dello Sviluppo Economico, nel mese di **novembre 2017** calano i consumi di carburante: -5,4% la benzina senza piombo, -4,6% il gasolio, -1,4% il gpl.

Nei primi 11 mesi del 2017, i consumi di carburante sono scesi per la benzina super del 3,8%, per il gasolio e per il gpl dello 0,5%.

Si conferma la tendenza alla riduzione dei consumi, dovuta alla migliore efficienza dei nuovi modelli immatricolati e ad un calo della percorrenza media annua. La mobilità sta cambiando moltissimo, gli italiani utilizzano mezzi diversi sia per raggiungere i luoghi di lavoro-studio nel quotidiano sia per i viaggi di piacere, abbinando treno o aereo per la tratta più lunga e l'auto a noleggio, da utilizzare in loco.

**Chi inquina, paga?** Il principio *Chi inquina, paga* è entrato nel Trattato delle Comunità Europee dal 1986, è riportato dall'articolo 191.2 della versione consolidata dei Trattati (2016) ed è citato nel primo Programma d'Azione Ambientale della Comunità europea (1973-1976) e nella Dichiarazione della Conferenza di Rio de Janeiro su Ambiente e Sviluppo (1992).

Su questo assunto si basa la valutazione di impatto del Senato della Repubblica sui danni sanitari e ambientali delle attività economiche in Italia<sup>3</sup>, sul costo dell'inquinamento e dato interessante "chi lo paga". Le famiglie italiane, secondo lo studio, sono la maggior fonte dei danni sanitari e ambientali (limitatamente alle sole emissioni in atmosfera e al rumore dei trasporti). I costi esterni stimati per le attività delle famiglie ammontano a 16,6 miliardi, seguite dall'industria (13,9 miliardi) e dall'agricoltura (10,9 miliardi), complessivamente questi costi superano i 50 miliardi di euro. L'indagine evidenzia che le famiglie hanno pagato il 70% in più rispetto ai danni creati, le imprese il 26% in meno e l'agricoltura il 93% in meno. Il riscaldamento domestico (9,4 miliardi) supera i costi esterni dei trasporti delle famiglie (7 miliardi).

Le emissioni di particolato contribuiscono per il 29% circa dei costi esterni, seguite dalla CO<sub>2</sub> col 22%, dall'ammoniaca e dagli ossidi di azoto col 16%, dagli ossidi di zolfo col 5%, dal metano con il 4% e dal rumore dovuto ai trasporti col 3%. Il gettito delle imposte ambientali in Italia (energia, trasporti, inquinamento) ammontava nel 2015 a 55,3 miliardi di euro, il 7,8% del gettito fiscale complessivo (3,4% del Pil).

<sup>3</sup> Chi inquina, paga? Focus a cura di UVI, Ufficio Valutazione Impatto, Senato della Repubblica su Studio realizzato da Ministero dell'Ambiente, della Tutela del territorio e del mare, Direzione Generale Sviluppo Sostenibile, UE e Relazioni Internazionali-UAT Sogesid SpA, Dicembre 2017

Le imposte specifiche sull'inquinamento hanno, in realtà, un ruolo molto marginale (1% del gettito complessivo delle imposte ambientali); infatti sono le accise sull'energia che contribuiscono alla maggioranza del gettito delle imposte ambientali (81%). Le imposte ambientali generate dai trasporti sono il 17,5% del totale; le sole tasse di circolazione dei veicoli, che in Italia sono collegate ai KW, contribuiscono per il 10,8% del gettito complessivo e potrebbero rappresentare teoricamente uno strumento per l'attuazione del principio *Chi inquina paga*, mentre l'accisa sull'energia e gli oneri di sistema rappresentano piuttosto il principio *chi usa paga*, in quanto non è direttamente il consumatore a produrre l'inquinamento. **Altro dato interessante che emerge dallo studio è che l'ambiente non beneficia del suo gettito.**

Caso tipico è quello delle accise sui carburanti, la cui destinazione è impiegata per spese non strettamente ambientali e nemmeno per quelle legate ai trasporti.

Infine il capitolo dei sussidi dannosi per l'ambiente, di cui beneficiano famiglie e imprese: sono costituiti da sconti fiscali pari a 16,2 miliardi di euro, molti dei quali sono erogati a beneficio delle attività più inquinanti (trasporto aereo, trasporto marittimo, raffinazione, agricoltura e allevamento).

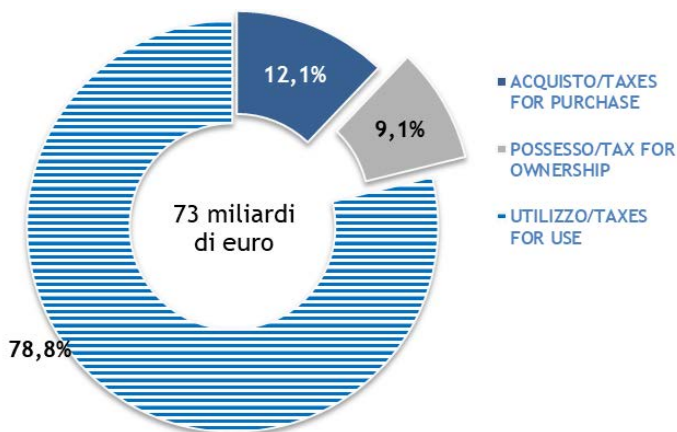
Tra le misure adottabili in termini di imposte ambientali per intervenire in modo più coerente con i costi esterni di tutte le attività del ciclo di vita dei prodotti, lo studio segnala la riforma della fiscalità ambientale.

**Carico fiscale sulla motorizzazione.** Rimodulare la fiscalità in chiave ambientale è una richiesta condivisa da ANFIA, che ritiene importante mantenere una fiscalità di vantaggio per carburanti alternativi, favorendo così la diffusione dei veicoli ecologici e lo svecchiamento del parco.<sup>4</sup>

Il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione italiana è nuovamente cresciuto nel 2016, raggiungendo i 73 miliardi di Euro, +1,4% rispetto all'anno precedente. A fronte di un incremento dell'1,6% del totale delle entrate tributarie nazionali rispetto al 2015, la quota percentuale del gettito proveniente dal settore automotive sul gettito complessivo, calcolato secondo il criterio di cassa, si mantiene stabile al 16%, come già nel 2015. La percentuale del gettito fiscale, derivante dal comparto, sul PIL risulta del 4,3%, la più alta tra i maggiori Paesi europei, visto che la media si aggira attorno al 3%. Il gettito derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo resta la voce più rilevante, pari al 78,8% del gettito complessivo proveniente dal comparto, per un valore di 57,5 miliardi di Euro, di cui 34,8 derivanti dal prelievo fiscale sui carburanti. L'incidenza fiscale sul prezzo medio dei carburanti supera il 60% per benzina e gasolio, mentre per GPL e metano è rispettivamente attorno al 44% e al 22%. Il gettito derivante dall'acquisto e dal possesso, invece, cresce rispettivamente del 14,5% e del 9,1%, per un ammontare di 8,8 miliardi per il primo e 6,6 miliardi per il secondo.

### CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE SECONDO IL CICLO DI VITA CONTRIBUTIVO, Anno 2016

Fonte: Elaborazione Area Economica di ANFIA



<sup>4</sup> Comunicato stampa ANFIA del 27 dicembre 2017 sul carico fiscale della motorizzazione in Italia nel 2016, analisi realizzata dall'Area Economica di ANFIA.

### Analisi del mercato autovetture ITALIA nel dettaglio

**Dicembre 2017.** A dicembre, il mercato dell'auto presenta il secondo segno negativo del 2017 (dopo il calo di aprile), dovuto in buona parte agli effetti di calendario, avendo dicembre 2017 contato due giorni lavorativi in meno rispetto a dicembre 2016 (18 giorni lavorativi a dicembre 2017 contro i 20 di dicembre 2016). Nel mese di dicembre sono state immatricolate 121.264 autovetture, il 3% in meno di dicembre 2016 (elaborazioni ANFIA su dati Ministero Infrastrutture e dei Trasporti in data 04/1/2018).

Il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles (incluso Maserati e Ferrari) registra una diminuzione tendenziale di circa il 14%, con 32mila nuove registrazioni e il 26,5% di quota; hanno segno positivo le vendite di Lamborghini.

Sono ben sette i modelli italiani nella top ten di dicembre, con Fiat Panda (7.466 unità) sempre in testa, seguita da Fiat 500X (3.232), che conquista tre posizioni, e da Lancia Ypsilon (3.139) al terzo. In quinta posizione rientra in classifica Jeep Renegade (2.730), seguita, al sesto posto, da Fiat 500 (2.710). In settima posizione si colloca Fiat Tipo (2.642), mentre all'ottavo posto troviamo Fiat 500L (2.616).

Da settembre 2013 Fiat Panda è al primo posto nella top ten mensile dei modelli più venduti in Italia.

**Gennaio-Dicembre 2017.** Il mercato totalizza 1.970.962 nuove immatricolazioni (+7,9%). Nell'anno appena concluso è proseguito il trend di graduale crescita avviato nel 2014 dopo sei anni consecutivi in flessione e i volumi raggiunti hanno superato la simbolica soglia di 1,9 milioni di unità, confermando l'Italia come quarto mercato dell'UE dopo Germania, Regno Unito e Francia. Questo risultato è stato possibile anche grazie alle campagne promozionali delle Case auto e delle reti di vendita, essendo la domanda di auto nuove ancora piuttosto debole.

Il Gruppo FCA (incluso Maserati e Ferrari) registra un aumento annuo del 5,7% con oltre 560mila nuove immatricolazioni e una quota del 28,5%. Seguono FCA nella classifica per gruppi: Gruppo PSA (comprendente il brand Opel) con il 14,4% di quota (+12% la variazione tendenziale dei volumi), Gruppo VW con il 13,1% di quota (+6%), Gruppo Renault con il 9,7% di quota (+15%), Ford con il 6,8% (+8%), Daimler con il 4,7% (-0,3%), Toyota con il 4,5% (+17%) e BMW con il 3,2% (+1,6%). I costruttori giapponesi complessivamente pesano per l'11% circa del mercato (+15%), mentre i costruttori coreani pesano per il 5,5% (+4,5%).

La top ten del 2017 conta sei modelli italiani: Fiat Panda mantiene il primo posto (144.504 unità), seguita da Lancia Ypsilon (60.333), da Fiat 500 (58.562) e da Fiat Tipo (55.828) rispettivamente al secondo, terzo e quarto. In sesta posizione si colloca Fiat 500X (45.791) e in settima Fiat 500L (44.075).

### CLASSIFICA PER GRUPPI, VOLUMI, QUOTE E VARIAZIONI % ANNUALI

	2017	%	2016	%	variazioni % a/a		
FIAT - CHRYSLER Group	560.770	28,5	530.761	29,1	5,7	30.009	5,7
PSA Group <sup>1</sup>	284.020	14,4	253.401	13,9	12,1	30.619	12,1
VW Group	258.163	13,1	243.465	13,3	6,0	14.698	6,0
RENAULT Group	191.647	9,7	166.282	9,1	15,3	25.365	15,3
FORD	134.073	6,8	124.328	6,8	7,8	9.745	7,8
DAIMLER Group	92.520	4,7	92.769	5,1	-0,3	-249	-0,3
TOYOTA Group	89.149	4,5	76.085	4,2	17,2	13.064	17,2
BMW Group	85.593	4,3	84.284	4,6	1,6	1.309	1,6
NISSAN	62.708	3,2	55.222	3,0	13,6	7.486	13,6
HYUNDAI	58.917	3,0	56.379	3,1	4,5	2.538	4,5
KIA	47.935	2,4	45.154	2,5	6,2	2.781	6,2
SUZUKI	31.088	1,6	22.631	1,2	37,4	8.457	37,4

dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 02/01/2017

<sup>1</sup> - Comprende Peugeot, Citroen, DS e Opel

### Mercato per alimentazione

Nel 2017 oltre la metà delle vendite ha riguardato autovetture ad alimentazione diesel, con volumi in crescita del 7% rispetto al 2016. Lo scandalo del “dieselgate” di Volkswagen e il mancato rispetto delle prestazioni energetiche e ambientali sui veicoli dichiarate da alcune case automobilistiche, nonché le imposizioni alla limitazione o allo stop della circolazione, in particolare per le auto diesel, per gli alti livelli di smog di molte città italiane, non hanno limitato la penetrazione delle auto a gasolio nel mercato italiano, che ha chiuso il 2017 su livelli alti, 56,4% (57% nel 2016), a differenza di quanto invece è accaduto in molti paesi europei. Hanno visto ridimensionare il peso del mercato diesel, la Germania al 39% (46% nel 2016), UK al 42% (48% nel 2016), Francia al 47% (52% nel 2016).

Secondo la modalità di acquisto, nel 2017 si nota invece un evidente andamento differenziato tra le vendite di auto diesel ai privati in calo del 6% e alle società in aumento del 21%.

Le auto a benzina, grazie al calo dei prezzi alla pompa iniziato nel 2015, hanno conquistato mercato a spese delle auto a gas (in particolare a metano) e diesel. Nel 2017 le auto a benzina sono il 32% del mercato, con una crescita dei volumi venduti del 5%. Anche per le auto a benzina si nota una differenza tra il mercato dei privati e quello delle società: il 6% in meno di auto nuove a benzina intestate ai privati e il 27% in più di auto intestate alle società.

Le auto ad alimentazione alternativa hanno conquistato l'11,7% del mercato, in crescita del 24% sui volumi del 2016; il comparto risulta composto da: 6,5% di auto a benzina-gpl, 1,7% di auto benzina-metano, 0,1% di auto elettriche, 3,4% di auto ibride (incluso plug-in). I volumi del mercato auto ad alimentazione alternativa fanno dell'Italia il primo mercato ad alimentazione alternativa dell'Europa e il secondo mercato dopo la Norvegia per quota sul proprio mercato. Questi risultati, ottenuti grazie allo sviluppo delle motorizzazioni a gas, hanno consentito al nostro Paese di avere un parco composto da oltre 911mila auto a metano e 2,2 milioni di auto a GPL (dati 2016) e di avere la più ampia rete distributiva in Europa. Il buon andamento delle vendite di auto a GPL (+27%) ha riguardato sia i privati (+25%) che le società (+36%).

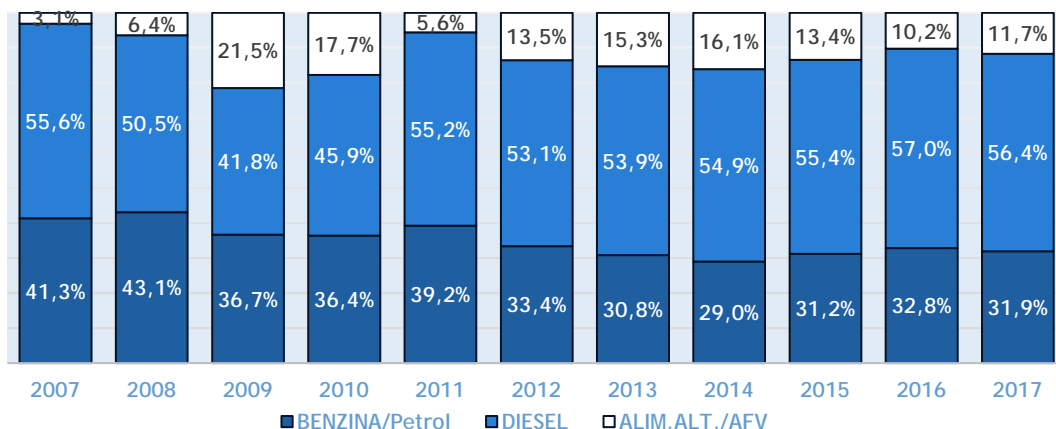
Le vendite di auto ibride (escluso plug-in) sono state 63mila, in aumento del 71%. L'Italia è diventata il terzo mercato di auto ibride (escluso plug-in) in Europa. I volumi delle auto ibride plug-in sono raddoppiati nel 2017.

Il principale target del mercato delle auto ibride (incluso plug-in) sono i privati, che con 48mila unità, pesano per il 72% del mercato delle auto ibride.

Le auto elettriche vendute sono state 1.967, di cui solo il 14% intestate a privati (280 auto da inizio anno, +33%), mentre le auto intestate alle società sono state l'86% (1.687 auto da inizio anno, +45%). Le auto elettriche registrano da inizio anno un incremento del 43%, con vendite medie mensili nel 2017 pari a 164 unità.

### Immatricolazioni autovetture nuove per alimentazione, quota sul totale mercato

Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)





### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE

	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	Var % Cumulato 16/15	Dicembre 2017	%	Var % Dicembre 17/16	TOTALE 2017	%	Var % Cumulato 17/16
DIESEL	872.855	55,4	1.040.944	57,0	19,3	68.560	56,5	-5,0	1.112.585	56,4	6,9
BENZINA	492.048	31,2	599.650	32,8	21,9	36.989	30,5	-4,5	628.367	31,9	4,8
BZ+GPL	120.542	7,6	101.698	5,6	-15,6	7.926	6,5	5,0	129.042	6,5	26,9
BZ+METANO	62.935	4,0	43.796	2,4	-30,4	2.830	2,3	-0,9	32.743	1,7	-25,2
ELETTRICA	1.452	0,1	1.377	0,1	-5,2	153	0,1	-18,6	1.967	0,1	42,8
IBRIDE	26.122	1,7	38.682	2,1	48,1	4.806	4,0	35,0	66.258	3,4	71,3
IBRIDA BE	24.638	1,6	36.844	2,0	49,5	4.560	3,8	32,1	63.191	3,2	71,5
IBRIDA GE	593	0,0	396	0,0	-33,2	18	0,0	20,0	207	0,0	-47,7
PLUG-IN	739	0,0	1.307	0,1	76,9	216	0,2	173,4	2.646	0,1	102,4
EXTENDED RANGE	152	0,0	135	0,0	-11,2	12	0,0	-7,7	214	0,0	58,5
<b>TOTALE</b>	<b>1.575.954</b>	<b>100,0</b>	<b>1.826.147</b>	<b>100,0</b>	<b>15,9</b>	<b>121.264</b>	<b>100,0</b>	<b>-3,0</b>	<b>1.970.962</b>	<b>100,0</b>	<b>7,9</b>

ALIM. ALTERN.	211.051	13,4	185.553	10,2	-12,1	15.715	13,0	11,0	230.010	11,7	24,0
---------------	---------	------	---------	------	-------	--------	------	------	---------	------	------

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE - TREND MENSILE DICEMBRE 2016/DICEMBRE 2017

VOLUMI	dic-16	gen-17	feb-17	mar-17	apr-17	mag-17	giu-17	lug-17	ago-17	set-17	ott-17	nov-17	dic-17
DIESEL	72.189	94.257	102.854	127.619	93.741	114.064	110.425	81.465	48.052	96.353	87.309	87.886	68.560
BENZINA	38.736	58.433	61.768	75.818	50.736	68.305	56.051	45.634	24.916	51.976	50.220	47.521	36.989
BZ/GPL	7.549	11.377	11.620	13.827	9.706	12.758	12.704	11.388	6.035	9.673	10.863	11.165	7.926
BZ/METANO	2.857	3.102	2.623	3.513	1.989	2.666	2.690	1.980	1.592	3.289	3.196	3.273	2.830
PEV/IBRIDE	3.747	4.880	5.511	6.035	4.817	7.026	6.507	5.489	3.049	6.181	6.895	6.876	4.959
<b>TOTALE</b>	<b>125.078</b>	<b>172.049</b>	<b>184.376</b>	<b>226.812</b>	<b>160.989</b>	<b>204.819</b>	<b>188.377</b>	<b>145.956</b>	<b>83.644</b>	<b>167.472</b>	<b>158.483</b>	<b>156.721</b>	<b>121.264</b>
QUOTE	dic-16	gen-17	feb-17	mar-17	apr-17	mag-17	giu-17	lug-17	ago-17	set-17	ott-17	nov-17	dic-17
DIESEL	57,7	54,8	55,8	56,3	58,2	55,7	58,6	55,8	57,4	57,5	55,1	56,1	56,5
BENZINA	31,0	34,0	33,5	33,4	31,5	33,3	29,8	31,3	29,8	31,0	31,7	30,3	30,5
BZ/GPL	6,0	6,6	6,3	6,1	6,0	6,2	6,7	7,8	7,2	5,8	6,9	7,1	6,5
BZ/METANO	2,3	1,8	1,4	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,9	2,0	2,0	2,1	2,3
PEV/IBRIDE	3,0	2,8	3,0	2,7	3,0	3,4	3,5	3,8	3,6	3,7	4,4	4,4	4,1
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

### Emissioni medie di CO<sub>2</sub>.

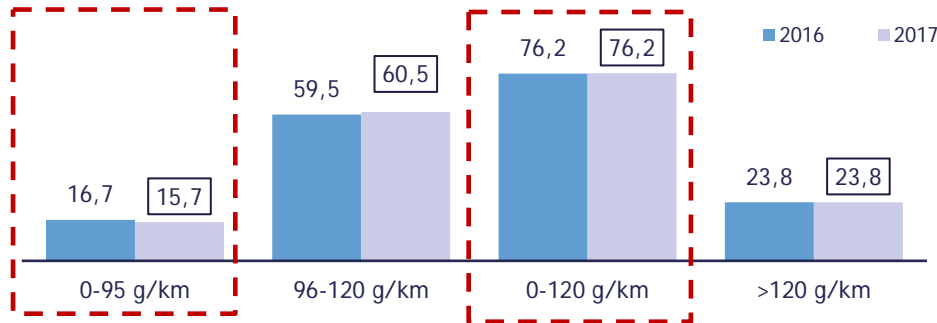
Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove auto vendute nel 2017 hanno registrato una lieve flessione (-0,3%) rispetto ai livelli medi del 2016. Secondo le elaborazioni di ANFIA sui dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la media delle emissioni per il 2017 è di 112,6 g/km.

La quota delle immatricolazioni di auto con emissioni medie comprese nel range da 0 a 95 g/km, ha perso un punto rispetto alla quota del 2016, a favore delle auto con un range compreso tra 96 e 120 g/km. La quota delle auto con emissioni superiori a 120 g/km è invece rimasta invariata.

Il calo annuale delle medie emissive sia in Italia che in UE sta rallentando vistosamente, rendendo molto più difficile il raggiungimento degli obiettivi comunitari.

### IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE PER RANGE MEDI EMISSIVI DI CO<sub>2</sub> (g/km).

Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)



**Lotta allo smog nel bacino padano.** Il nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano, siglato a Bologna lo scorso giugno fra le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e il Ministero dell'Ambiente, ha portato gli enti coinvolti a studiare azioni comuni per combattere lo smog in maniera omogenea e in un'ottica improntata alla condivisione, in un'area di oltre 23 milioni di residenti, il 40% della popolazione italiana. Le Regioni si sono impegnate a realizzare una serie di interventi a lungo termine, che riguardano le diverse fonti inquinanti (riscaldamento domestico, trasporti, agricoltura). Nell'ambito dei trasporti, gli interventi sono finalizzati: alla realizzazione di nuove infrastrutture per la distribuzione di carburanti alternativi e per la mobilità ciclo-pedonale nelle aree urbane; a una regolamentazione omogenea per l'accesso alle zone a traffico limitato; alla promozione del car-sharing con auto alimentate con carburanti alternativi. Sono stati previsti anche fondi (8 milioni di eco-bonus) per la sostituzione dei veicoli più inquinanti.

Le misure adottate dalle quattro Regioni del bacino padano prevedono la limitazione della circolazione dal 1° ottobre al 31° marzo, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8,30 alle 18,30 per le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel fino all'Euro3. La limitazione sarà estesa agli Euro 4 entro il 1° ottobre 2020 e agli Euro 5 entro il 1° ottobre 2025. Le misure riguardano le zone urbane dei Comuni con più di 30.000 abitanti, nelle aree di superamento delle polveri sottili o del biossido di azoto.

Sono stati stabiliti due livelli di allerta (arancione e rosso) che impongono misure più restrittive rispetto a quelle appena descritte, che riguardano le auto diesel.

Le auto diesel di ultima generazione producono bassissimi livelli di particolato e di ossidi di azoto e hanno valori emissivi di CO<sub>2</sub> inferiori alle auto a benzina; si tratta di un elemento importante da considerare nel raggiungimento degli obiettivi comunitari di riduzione delle emissioni di anidride carbonica, che è un climalterante e non provoca un danno diretto alla salute delle persone.

Il motore diesel, dunque, aiuta a rispettare i valori limite per l'emissione di gas serra, perché brucia in modo più efficiente di un motore a benzina ed emette fino al 15% in meno di CO<sub>2</sub> rispetto a un motore a benzina comparabile<sup>5</sup>.

E' stato possibile raggiungere i limiti, fissati per il 2015, di 130 g/km di CO<sub>2</sub> in Italia e in Unione europea grazie alle vetture con motore diesel, nonostante le vendite di auto si siano spostate verso modelli più grandi e più pesanti. La tecnologia SCR e i filtri anti particolato invece contribuiscono a ridurre gli ossidi di azoto e le emissioni di particolato. Resta il fatto che le auto diesel di ultima generazione (euro 6), presenti sulle strade italiane, sono solo il 10% del parco circolante. Le innovazioni tecnologiche applicate ai motori termici potranno contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni e saranno indispensabili per tanti anni, perché l'elettromobilità rappresenta ancora una nicchia, l'1% delle vendite mondiali di auto. Le auto ibride tradizionali, invece, godono di una sorta di lasciapassare nei divieti alla circolazione, ma la loro efficacia in termini ambientali dipende soprattutto dalla misura della percorrenza in modalità elettrica rispetto alla modalità termica.

<sup>5</sup> Fonte VDA

**Mercato per modalità d'acquisto.** A dicembre 2017, le vendite ai privati calano tendenzialmente del 12% nel mese e del 2% nel cumulato. Nel mese, la quota dei privati tocca quasi il 57% del mercato e raggiunge il 55% nel cumulato. Crescono dell'11% le vendite di auto intestate a società (incluso noleggio e leasing) a dicembre e del 23% nel cumulato (pari ad oltre 165mila vendite in più, di cui oltre 96mila intestate alle flotte aziendali e 66 mila intestate a società di noleggio). Complessivamente le vendite alle società rappresentano il 45% del mercato nell'anno, 5,5 punti in più rispetto al 2016, avvicinandosi ai livelli dei major market europei.

### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER MODALITA' D'ACQUISTO

	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	Var % Cumulato 16/15	Dicembre 2017	%	Var % Dicembre 17/16	TOTALE 2017	%	Var % Cumulato 17/16
Privati proprietari	979.849	62,2	1.103.288	60,4	12,6	68.726	56,7	-11,6	1.082.494	54,9	-1,9
Società	596.111	37,8	722.859	39,6	21,3	52.538	43,3	10,9	888.468	45,1	22,9
Leasing persone fisiche	23.784	1,5	29.082	1,6	22,3	2.626	2,2	-11,0	31.583	1,6	8,6
Società proprietarie	229.868	14,6	293.102	16,1	27,5	27.793	22,9	17,5	389.453	19,8	32,9
Leasing persone giur.	25.459	1,6	30.204	1,7	18,6	2.554	2,1	-16,7	30.906	1,6	2,3
Noleggio	312.369	19,8	364.516	20,0	16,7	19.168	15,8	12,2	431.280	21,9	18,3
Taxi	4.454	0,3	5.705	0,3	28,1	239	0,2	-59,2	4.856	0,2	-14,9
Altri	177	0,0	250	0,0	41,2	158	0,1	1480,0	390	0,0	56,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.575.960</b>	<b>100,0</b>	<b>1.826.147</b>	<b>100,0</b>	<b>15,9</b>	<b>121.264</b>	<b>100,0</b>	<b>-3,0</b>	<b>1.970.962</b>	<b>100,0</b>	<b>7,9</b>

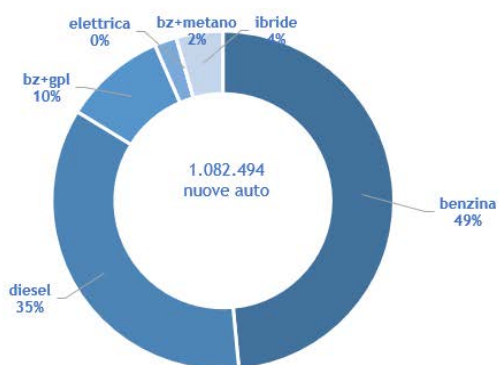
Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Nel 2017, i privati acquistano per il 48,5% auto diesel, per il 35,3% auto a benzina, per il 9,7% auto a benzina-gpl, per il 2,1% auto a benzina-metano, per il 4,4% auto ibride. La quota delle auto ad alimentazione alternativa tra i privati sale al 16,2% (media nazionale 11,7%). Risultano in calo le vendite di auto a gasolio (-6%), a benzina (-6%), metano (-32%), mentre aumentano le vendite di auto gpl (+25%), ibride (+93%), elettriche (+33%).

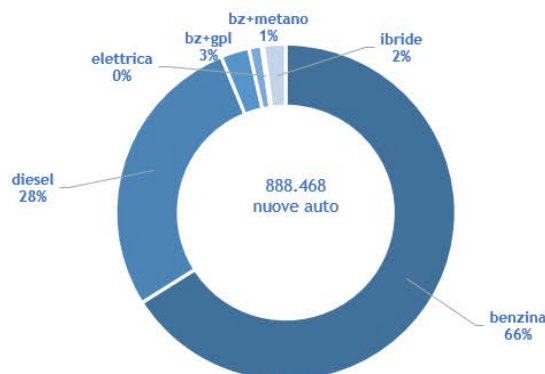
La quota delle auto diesel intestate alle società si mantiene al 66%, con volumi in aumento del 21%, mentre le auto a benzina pesano per il 28% del mercato (+27% la crescita dei volumi). La quota di auto ad alimentazione alternativa tra le auto commerciali resta la stessa del 2016: 6,1%. Crescono le vendite di auto gpl (+36% e 2,7% di quota), di ibride (+33% e 2,1% di quota) e di elettriche (+45% e 0,2% di quota). Risultano in calo le auto a metano (-7% e 1,2% di quota).

### IMMATRICOLAZIONI AUTO NUOVE INTESTATE AI PRIVATI

Fonte: ANFIA su dati Ministero Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)



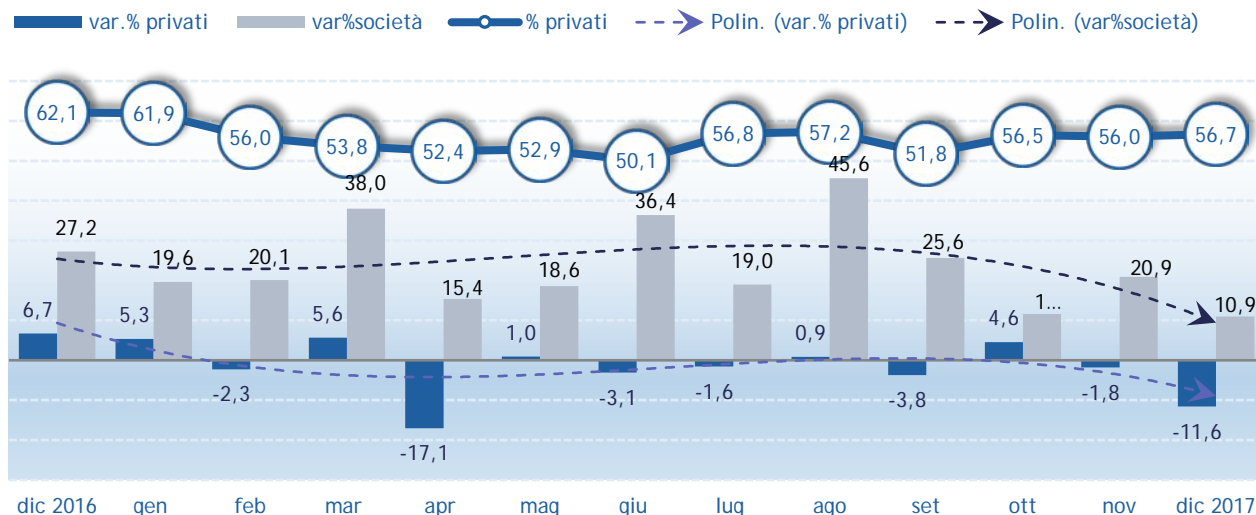
### IMMATRICOLAZIONI AUTO NUOVE INTESTATE ALLE SOCIETA' (LEASING, NOLEGGIO, AZIENDE)



### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER MODALITA' D'ACQUISTO

Variazioni % m/m tendenziali e quota privati su totale mercato

Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

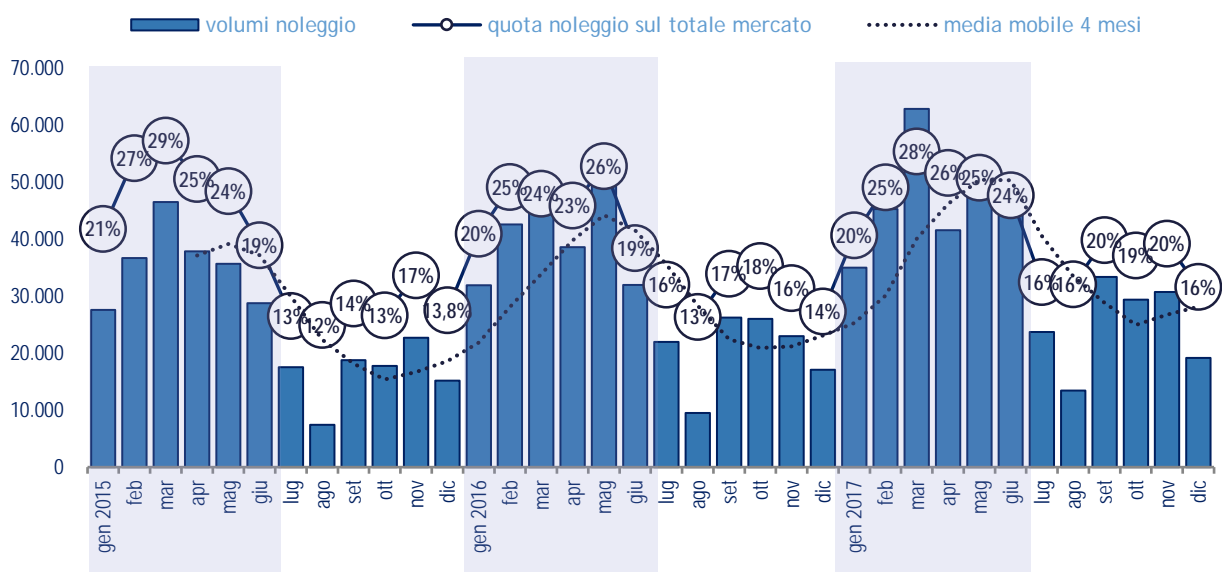


12

### NOLEGGIO - TREND MENSILE DEL MERCATO, 2015 -2017

Volumi, % sul totale mercato, media mobile volumi (4 mesi)

Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)



Dall'analisi dei dati si evince la stagionalità del mercato delle auto intestate alle società di noleggio: le vendite sono più significative nei mesi primaverili e calano a partire dal mese di giugno. Negli ultimi anni si registra un aumento della quota del vendite alle società di noleggio anche nel secondo semestre.

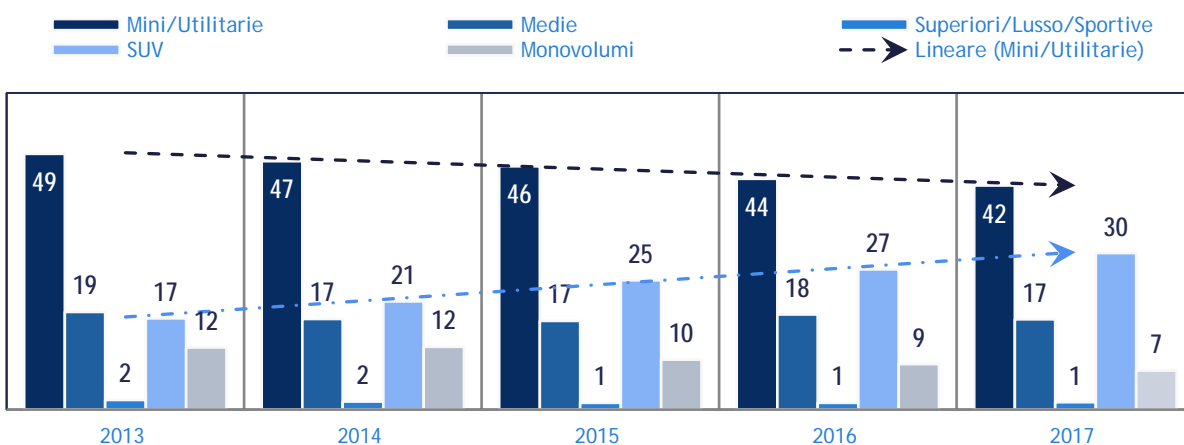
Infatti, a luglio-dicembre 2016, il noleggio aveva guadagnato due punti di quota, passando dal 14% del 2015 al 16% del 2016 e al 18% nel 2017. A dicembre 2017, le autovetture destinate al noleggio crescono del 12% con una quota di mercato del 16% (2 punti in più di dicembre 2016). Con una crescita media del 18% nel 2017, le auto a noleggio rappresentano il 22% del mercato.

**Mercato per segmento.** Il segmento dell'alto di gamma registra un calo tendenziale del 4,2% a dicembre 2017 e una crescita del 5% nel cumulato. Le vendite di SUV di tutte le dimensioni totalizzano oltre 40mila immatricolazioni (+13%) e conquistano il 33% del mercato a dicembre, da inizio anno la crescita è del 20,5% con una quota del 29,6%; in particolare, crescono le vendite dei SUV compatti e medi, mentre calano le vendite dei SUV grandi.

Nel mese le vendite dei segmenti A/B diminuiscono del 10% (+5% nel cumulato), la quota nel cumulato è del 42%. Calano a dicembre le vendite di auto del segmento C (medie-inferiori) del 12% (+5% nel cumulato) e del segmento D (medie) del 22% (-8% nel cumulato). In calo le vendite di monovolumi, del 2% a dicembre 2017 (-7% nel cumulato).

### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER SEGMENTO, IN % SUL TOTALE MERCATO, 2013-2017

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



### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER SEGMENTO

	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	Var % Cumulato 16/15	Dicembre 2017	%	Var % Dicembre 17/16	TOTALE 2017	%	Var % Cumulato 17/16
Superutilitarie	288.499	18,3	323.898	17,7	12,3	19.171	15,8	-12,9	347.046	17,6	7,1
Utilitarie	435.585	27,6	474.297	26,0	8,9	28.933	23,9	-8,2	489.740	24,8	3,3
Medio-inferiori	203.445	12,9	257.499	14,1	26,6	15.138	12,5	-12,0	271.258	13,8	5,3
Medie	58.896	3,7	71.924	3,9	22,1	3.826	3,2	-22,1	66.390	3,4	-7,7
Superiori	14.947	0,9	16.105	0,9	7,7	1.361	1,1	12,5	18.854	1,0	17,1
Lusso	2.006	0,1	2.106	0,1	5,0	154	0,1	18,5	2.541	0,1	20,7
Sportive	3.160	0,2	4.996	0,3	58,1	353	0,3	27,9	6.273	0,3	25,6
SUV Piccoli	179.307	11,4	223.599	12,2	24,7	16.592	13,7	5,4	244.414	12,4	9,3
SUV Compatti	135.401	8,6	180.025	9,9	33,0	17.575	14,5	24,4	245.931	12,5	36,6
SUV Medi/	54.256	3,4	61.651	3,4	13,6	5.007	4,1	12,3	74.221	3,8	20,4
SUV Grandi	16.615	1,1	19.575	1,1	17,8	1.352	1,1	-11,2	19.629	1,0	0,3
Monovolumi piccoli	87.229	5,5	87.775	4,8	0,6	5.462	4,5	8,7	83.625	4,2	-4,7
Monovolumi medi	62.508	4,0	60.999	3,3	-2,4	3.165	2,6	-10,7	55.777	2,8	-8,6
Monovolumi grandi	4.826	0,3	8.480	0,5	75,7	386	0,3	-38,2	6.513	0,3	-23,2
Multispazio	20.561	1,3	22.778	1,2	10,8	1.441	1,2	-21,2	23.990	1,2	5,3
Combi	8.713	0,6	10.440	0,6	19,8	1.348	1,1	37,7	14.760	0,7	41,4
<b>TOTALE</b>	<b>1.575.954</b>	<b>100,0</b>	<b>1.826.147</b>	<b>100,0</b>	<b>15,9</b>	<b>121.264</b>	<b>100,0</b>	<b>-3,0</b>	<b>1.970.962</b>	<b>100,0</b>	<b>7,9</b>

ALTO DI GAMMA	41.554	2,6	51.262	2,8	23,4	3.606	3,0	-4,2	53.810	2,7	5,0
SUV	385.579	24,5	484.850	26,6	25,7	40.526	33,4	13,1	584.195	29,6	20,5
MONOVOLUMI	154.563	9,8	157.254	8,6	1,7	9.013	7,4	-2,0	145.915	7,4	-7,2

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

**Mercato per area geografica.** Nel mese di dicembre, le vendite crescono solo nel Nord-Est del Paese, +2,6% (+9,2% nel cumulato), mentre risultano in calo in tutte le altre macro aree. Hanno segno positivo nel mese, le vendite in Valle d'Aosta, Friuli VG, Trentino AA, Umbria e Molise. Nel cumulato, tutte le regioni registrano mercati in crescita. L'area Nord-Ovest è quella con l'aumento più significativo, +12%, e il Piemonte è la regione con la crescita più alta di immatricolazioni: +23%.

**Nel cumulato, le vendite aumentano in Valle d'Aosta del 20% e in Trentino Alto Adige del 16%; in queste due sole regioni è stato immatricolato il 18% del mercato complessivo, grazie al noleggio. Infatti in queste due regioni è immatricolato il 76% delle auto intestate a società di noleggio.**

La modifica alla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione, che consentiva di eseguire le formalità relative all'IPT su tutto il territorio nazionale, con destinazione del gettito d'imposta alla Provincia ove ha sede legale o residenza il soggetto passivo, inteso come avente causa (proprietario-acquirente) o intestatario del veicolo (il locatario nel caso di locazione finanziaria, il titolare del diritto di godimento nel caso di usufrutto, il cessionario nel caso di compravendita con patto di riservato dominio), non ha praticamente pesato sui noleggiatori, che hanno continuato ad aprire sedi nelle due province con IPT ridotta e a pagarla lì come effettivi proprietari dei veicoli.

### IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER REGIONE

	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	Var % Cumulato 16/15	Dicembre 2017	%	Var % Dicembre 17/16	TOTALE 2017	%	Var % Cumulato 17/16
VALLE D'AOSTA	41.176	2,6	49.813	2,7	21,0	4.500	3,7	5,8	59.963	3,0	20,4
PIEMONTE	150.188	9,5	178.358	9,8	18,8	12.235	10,1	-6,6	219.787	11,2	23,2
LOMBARDIA	265.722	16,9	308.473	16,9	16,1	21.217	17,5	-3,9	322.894	16,4	4,7
LIGURIA	32.047	2,0	35.090	1,9	9,5	2.396	2,0	-13,0	35.594	1,8	1,4
ITALIA NORD-OVEST	489.133	31,0	571.734	31,3	16,9	40.348	33,3	-4,3	638.238	32,4	11,6
FRIULI	30.489	1,9	33.926	1,9	11,3	2.666	2,2	3,5	36.641	1,9	8,0
TRENTINO ALTO ADIGE	223.712	14,2	258.540	14,2	15,6	11.954	9,9	15,5	298.972	15,2	15,6
VENETO	120.851	7,7	141.502	7,7	17,1	10.335	8,5	-4,2	145.541	7,4	2,9
EMILIA ROMAGNA	131.354	8,3	147.297	8,1	12,1	10.776	8,9	-2,8	153.825	7,8	4,4
ITALIA NORD-EST	506.406	32,1	581.265	31,8	14,8	35.731	29,5	2,6	634.979	32,2	9,2
TOSCANA	149.105	9,5	170.901	9,4	14,6	9.791	8,1	-10,9	172.860	8,8	1,1
UMBRIA	21.189	1,3	24.967	1,4	17,8	1.930	1,6	9,0	25.646	1,3	2,7
MARCHE	36.069	2,3	41.116	2,3	14,0	3.249	2,7	-0,8	42.215	2,1	2,7
LAZIO	123.881	7,9	144.655	7,9	16,8	9.649	8,0	-10,0	155.941	7,9	7,8
ITALIA CENTRO	330.244	21,0	381.639	20,9	15,6	24.619	20,3	-8,0	396.662	20,1	3,9
ABRUZZI	25.238	1,6	28.802	1,6	14,1	2.120	1,7	-2,6	29.557	1,5	2,6
BASILICATA	8.256	0,5	8.914	0,5	8,0	688	0,6	-1,1	8.878	0,5	-0,4
CAMPANIA	58.202	3,7	66.677	3,7	14,6	4.397	3,6	-7,2	66.292	3,4	-0,6
MOLISE	3.406	0,2	4.018	0,2	18,0	285	0,2	21,3	4.121	0,2	2,6
PUGLIA	47.709	3,0	55.816	3,1	17,0	3.941	3,2	-6,6	57.688	2,9	3,4
CALABRIA	24.328	1,5	29.260	1,6	20,3	2.097	1,7	-1,3	30.943	1,6	5,8
SICILIA	57.372	3,6	66.768	3,7	16,4	4.751	3,9	-2,7	67.982	3,4	1,8
SARDEGNA	25.295	1,6	29.102	1,6	15,1	1.377	1,1	-34,2	30.733	1,6	5,6
ITALIA SUD-ISOLE	249.806	15,9	289.357	15,8	15,8	19.656	16,2	-7,1	296.194	15,0	2,4
N.D.	365	0,0	2.152	0,1	489,6	910	0,8	444,9	4.889	0,2	127,2
TOTALE	1.575.954	100,0	1.826.147	100,0	15,9	121.264	100,0	-3,0	1.970.962	100,0	7,9

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

### IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE E MODALITA' D'ACQUISTO, IN %

	MODALITA' DI ACQUISTO IN % SU TOTALE REGIONE				REGIONI IN % SU MODALITA' DI ACQUISTO		
	PRIVATI	NOLEGGIO	SOCIETA**	TOTALE 2017	PRIVATI	NOLEGGIO	SOCIETA**
VALLE D'AOSTA	4,7	89,6	5,7	100	0,3	12,5	0,7
PIEMONTE	44,2	1,3	54,5	100	9,0	0,6	26,2
LOMBARDIA	67,5	5,4	27,1	100	20,1	4,0	19,1
LIGURIA	77,2	1,0	21,9	100	2,5	0,1	1,7
ITALIA NORD-OVEST	54,1	11,6	34,2	100	31,9	17,2	47,8
FRIULI	65,0	3,8	31,2	100	2,2	0,3	2,5
TRENTINO ALTO ADIGE	4,9	92,3	2,8	100	1,3	64,0	1,9
VENETO	68,5	5,1	26,4	100	9,2	1,7	8,4
EMILIA ROMAGNA	71,5	1,3	27,2	100	10,2	0,5	9,1
ITALIA NORD-EST	39,1	45,2	15,8	100	22,9	66,5	21,9
TOSCANA	58,0	25,9	16,2	100	9,3	10,4	6,1
UMBRIA	78,0	0,6	21,4	100	1,8	0,0	1,2
MARCHE	77,5	1,0	21,5	100	3,0	0,1	2,0
LAZIO	66,5	11,3	22,2	100	9,6	4,1	7,6
ITALIA CENTRO	64,7	15,9	19,4	100	23,7	14,6	16,9
ABRUZZI	82,5	0,6	16,8	100	2,3	0,0	1,1
BASILICATA	78,2	0,4	21,4	100	0,6	0,0	0,4
CAMPANIA	75,5	1,3	23,3	100	4,6	0,2	3,4
MOLISE	76,5	13,9	9,6	100	0,3	0,1	0,1
PUGLIA	74,2	2,3	23,6	100	4,0	0,3	3,0
CALABRIA	73,4	2,3	24,3	100	2,1	0,2	1,6
SICILIA	81,1	1,1	17,8	100	5,1	0,2	2,7
SARDEGNA	74,9	9,4	15,7	100	2,1	0,7	1,1
ITALIA SUD-IOLE	77,0	2,5	20,5	100	21,1	1,7	13,3
N. D.	88,6	0,3	11,1	100	0,4	0,0	0,1
TOTALE	54,9	21,9	23,2	100	100	100	100

\* Includi Società giuridiche, Società di leasing

Nell'analisi del mercato delle autovetture nuove intestate ai privati risulta che il 32% è immatricolato nelle regioni del Nord-Ovest. Nelle aree Nord-Est e Centro le vendite di auto nuove ai privati sono rispettivamente il 23% e il 24%, mentre nel Mezzogiorno la quota scende al 21%. La Lombardia è la regione dove si vendono più auto ai privati (20%), seguita da Emilia Romagna (10%), Lazio (9,6%), Toscana, Veneto e Piemonte (9%).

Il mercato delle auto aziendali domina nelle regioni del Nord-Ovest, in particolare in Piemonte e Lombardia, con quote rispettivamente del 26% e del 19%. In queste regioni hanno sede molte medie e grandi aziende, dotate di proprie flotte e dove è più diffusa l'auto come benefit aziendale; seguono in classifica Emilia Romagna, Veneto e Lazio.

A livello nazionale è stata venduta 1 auto nuova ogni 31 abitanti, con queste differenze per macro area:

Nord-Ovest 1 auto nuova per 25 abitanti; Nord-Est 1 auto nuova per 18 abitanti; Centro 1 auto nuova per 30 abitanti; Mezzogiorno 1 auto nuova per 70 abitanti.

Possiamo dire che questi dati rispecchiano i dati macro economici su Pil per abitante e reddito disponibile diffusi da Istat nello scorso mese di dicembre<sup>6</sup>: il Pil per abitante nel 2016 risulta pari a 34,2 mila euro nel Nord-Ovest, a 33,3 mila euro nel Nord-Est e a 29,9 mila euro nel Centro. Il differenziale negativo del Mezzogiorno è molto ampio: i dati ISTAT evidenziano che il livello di Pil pro capite è di 18,2 mila euro, inferiore del 44,2% rispetto a quello del Centro-Nord. Nel 2016 il Nord-Ovest si conferma l'area con Pil e consumi per abitante più elevati. La graduatoria regionale vede in testa la provincia autonoma di Bolzano, con un Pil pro capite di 42,5 mila euro, seguita da Lombardia, Provincia autonoma di Trento e Valle d'Aosta.

La spesa pro capite per consumi finali delle famiglie a prezzi correnti nel 2016 è di 19,9 mila euro nel Nord-Ovest, 19,6 mila euro nel Nord-Est, 17,8 mila euro nel Centro e 12,9 mila euro nel Mezzogiorno. Il divario negativo tra Mezzogiorno e Centro-Nord è del 32,6%.

<sup>6</sup> Comunicato Istat "Conti economici territoriali" Anno 2016, diffuso il 20 dicembre 2017

Il reddito disponibile per abitante, misurato in termini nominali, nel 2016 è pari a circa 21,5mila euro nel Nord-Ovest, 21mila euro nel Nord-Est, 19,1mila euro nel Centro e 13,5mila euro nel Mezzogiorno, con un differenziale negativo del 25,7% rispetto alla media nazionale.

Il livello di reddito da lavoro per occupato dipendente è pari a 39,6mila euro nel Nord-Ovest, 37,2mila euro nel Nord-Est e 36mila nel Centro. Il Mezzogiorno si pone, con 30,7mila euro, su un livello inferiore di circa il 19% rispetto ai 37,8mila euro delle regioni del Centro-Nord.

In Italia l'economia non osservata (somma della componente sommersa e di quella illegale) rappresenta il 14% del valore aggiunto totale (dato 2015).

### Trasferimenti di proprietà

Secondo i dati del Pubblico Registro Automobilistico, i trasferimenti di proprietà netti ammontano nel 2017 a 2.950.500 in crescita del 4,7% e le minivolture ammontano a 2.402.503, +8,5%, pari al 45% di tutti i passaggi di proprietà avvenuti, che sono stati oltre 5,35 milioni (+6,4%).

Nel 2017 si sono osservati incrementi del 2,8% per le radiazioni di autovetture con 1.411.354 pratiche rispetto alle 1.372.683 del 2016. Considerando il saldo positivo per le autovetture tra prime iscrizioni e radiazioni (dati provvisori), il parco circolante dovrebbe registrare un nuovo incremento dell'1,5% al 31-12-2017.

La questione ambientale sul fronte trasporti è particolarmente complessa nel nostro Paese, che ha:

- una densità automobilistica tra le più alte al mondo: 625 autovetture per 1000 abitanti; l'auto dunque resta il mezzo più utilizzato per spostarsi;
- un parco piuttosto vecchio: l'età mediana delle autovetture è di quasi 11 anni; oltre la metà delle auto iscritte al PRA ha più 10 anni;
- una quota di auto Euro6 insufficiente: con le vendite del 2017, le auto Euro6 circolanti superano quota 5 milioni e pesano solo per il 13% del parco;
- un trasporto pubblico locale che, con poche eccezioni, non rappresenta una valida alternativa all'auto privata: autobus vecchi, inquinanti, servizi insufficienti e aziende di trasporto passeggeri su gomma con gravi problemi finanziari ed economici (Torino, Roma, etc).

Modificare questo stato di fatto richiede visione, modelli di mobilità (monitorati) basati sull'analisi dei flussi di traffico, molte risorse e tempo e, soprattutto, l'impegno condiviso delle forze politiche nelle istituzioni di tutti i livelli a mantenere scelte e piani di sviluppo negli anni, per garantire mobilità e inclusione sociale sul territorio nazionale e raggiungere l'obiettivo di una mobilità sostenibile.



### Risultati preliminari dei major markets europei.

Nel 2017 nei 5 major markets europei sono state immatricolate 11,3 milioni di nuove autovetture, il 2,4% in più del 2016 e il 4% in meno dei volumi pre-crisi del 2007. In Italia e in Spagna, dove la crisi finanziaria ed economica è stata più pesante, il mercato, pur in costante crescita dal 2014, risulta inferiore ai volumi del 2007 rispettivamente del 21% e del 23,5%. In Germania si registra un volume di mercato inferiore ai 3 milioni solo nel 2009 e, a fine 2017, le nuove registrazioni superano del 9% i volumi del 2007. Il mercato inglese, invece, cresce dal 2012 e ha toccato il record storico delle vendite nel 2016 con oltre 2,69 milioni di nuove registrazioni; pur in calo del 5,7%, i volumi immatricolati nel 2017 rappresentano il 3° mercato più grande dell'ultimo decennio. Nel 2017 il mercato francese è tornato ai livelli del 2007.

### MAJOR MARKETS EUROPEI - TREND ANNUALE DI IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE

Fonte: ANFIA su dati delle Associazioni Nazionali

in milioni	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % 17/16	Var. % 17/07
Germania	3,15	3,09	3,81	2,92	3,17	3,08	2,95	3,04	3,21	3,35	3,44	2,7%	9,3%
UK	2,40	2,13	1,99	2,03	1,94	2,04	2,26	2,48	2,63	2,69	2,54	-5,7%	5,7%
Francia	2,11	2,09	2,30	2,25	2,20	1,90	1,79	1,80	1,92	2,02	2,11	4,7%	0,1%
Italia	2,49	2,16	2,16	1,96	1,75	1,40	1,30	1,36	1,58	1,83	1,97	7,9%	-21,0%
Spagna	1,61	1,16	0,95	0,98	0,81	0,70	0,72	0,86	1,03	1,15	1,23	7,7%	-23,5%
5 major markets	11,77	10,64	11,22	10,14	9,88	9,13	9,04	9,53	10,37	11,03	11,30	2,4%	-4,0%

Nel 2017 il mercato delle autovetture nuove diesel dei cinque major markets subisce una decisa flessione: -8% rispetto ai volumi del 2016, pari a 460mila auto in meno. Il mercato ha subito ridimensionamenti importanti negli anni 2008, 2009 e 2013. Nei cinque major markets europei le vendite di auto diesel sono il 22% in meno rispetto ai volumi del 2007, con una quota che è scesa al 45% del mercato, 11 punti in meno della quota del 2007. Il calo del mercato diesel ha avvantaggiato le auto a benzina e le auto ibride.

### MAJOR MARKETS EUROPEI - TREND ANNUALE DI IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE DIESEL

Fonte: ANFIA su dati delle Associazioni Nazionali

in milioni	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % 17/16	Var. % 17/07
Germania	1,50	1,36	1,17	1,22	1,50	1,49	1,40	1,45	1,53	1,54	1,34	-13,2%	-11,0%
UK	0,97	0,93	0,83	0,94	0,98	1,04	1,13	1,24	1,28	1,29	1,07	-17,1%	10,2%
Francia	1,56	1,62	1,63	1,59	1,60	1,38	1,20	1,15	1,10	1,05	1,00	-5,0%	-36,1%
Italia	1,39	1,09	0,90	0,90	0,97	0,75	0,70	0,75	0,87	1,04	1,11	6,9%	-19,7%
Spagna	1,14	0,80	0,67	0,69	0,57	0,48	0,48	0,57	0,65	0,65	0,60	-8,6%	-47,9%
5 major markets	6,56	5,81	5,20	5,35	5,61	5,14	4,91	5,15	5,42	5,57	5,11	-8,2%	-22,1%
% sul tot. Mercato	56%	55%	46%	53%	57%	56%	54%	54%	52%	50%	45%		

Il cambiamento in atto nel mercato europeo, avviene al di là degli effettivi demeriti ambientali del diesel, che è un motore virtuoso quanto a rendimento, e dunque, grazie a consumi più bassi di un pari cilindrata a benzina, produce minori emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, ma più critico per le emissioni di ossido di azoto (NOX), cioè quelle al centro dello scandalo *dieselgate*, e di polveri sottili.

Le normative sempre più restrittive nei confronti dell'automobile e delle sue emissioni (attualmente fissate a 95 g/km di emissioni medie di anidride carbonica entro il 2021) determineranno progressivamente un aumento dei costi per adeguare i motori diesel. Produrre *auto diesel di piccole dimensioni* non risulterà conveniente per i costruttori; Toyota, leader del mercato mondiale, ha già annunciato lo stop alla produzione di vetture diesel a partire dal 2025. Gli obiettivi della casa giapponese sono tutti in direzione dell'ibrido (la cui leadership è totale) con cui presto sostituirà la quota diesel.

Un'uscita troppo rapida delle auto diesel dal mercato renderà però più difficile il raggiungimento degli obiettivi ambientali, perché il declino del diesel è solo in parte compensato dalle auto ad alimentazione alternativa.

Le auto ibride sono una via di mezzo tra l'auto termica e quella elettrica e non sono tutte uguali. Solo le auto full hybrid possono viaggiare per brevi tratti - e a velocità limitata - in modalità elettrica (che include la versione plug-in, con emissioni più ridotte, che permette di ricaricare le batterie da rete elettrica tramite cavo). Sono adatte soprattutto in ambito urbano e meno nei lunghi tratti autostradali (viaggiando alla velocità di 130 Km/per lunghi tratti, il propulsore impiegato è sempre quello termico, mentre la mancanza di decelerazioni impedisce di ricaricare le batterie). Prezzo d'acquisto e costi di manutenzione (per via della tecnologia più complessa e delle batterie) sono più alti di un'auto a benzina o di un'auto diesel. Anche il comportamento di guida è fondamentale per ottenere il massimo dei vantaggi ambientali. Infine modalità di guida (termica o elettrica) e stile di guida sono fattori difficilmente verificabili e misurabili per poter quantificare il vantaggio effettivo nella riduzione di emissioni a livello complessivo dalla circolazione di auto ibride tradizionali.

Nel dettaglio i cinque major markets europei:



In **Germania** sono state immatricolate 253.950 auto nuove a dicembre 2017, -1% su dicembre 2016.

Le auto intestate a privati sono il 36% del mercato (+6% su dicembre 2016), mentre "le vetture commerciali" sono il 64% (+2%). Le vendite di auto a benzina crescono del 14% e rappresentano il 62% del mercato, mentre le auto diesel registrano un calo del 24% con il 33,4% di quota; le auto ad alimentazione alternativa sono il 4,5% del mercato.

A gennaio-dicembre 2017 sono state immatricolate 3.441.262 autovetture nuove (+2,7%), di cui il 69% di marchi tedeschi, quota che scende al 61% per i marchi tedeschi prodotti in Germania. Le auto intestate ai privati rappresentano il 36% del mercato, mentre le auto commerciali il 64%. Nella ripartizione del mercato per alimentazione, le auto benzina conquistano il 58% del mercato, le auto diesel scendono al 39% (erano il 46% nel 2016) e le auto ad alimentazione alternativa sono il 3,4%.

Le vendite di auto ad alimentazione alternativa si suddividono in: 84.675 auto ibride (il 2,5% del mercato, +76% di incremento), di cui 29.436 ibride plug-in (+114%); 4.400 auto a Gpl (0,1% di quota); 3.723 auto a metano (0,1% di quota), 25.056 elettriche (0,7% di quota, +120% di incremento). Complessivamente si tratta di un mercato di circa 118mila autovetture (+81%).

Nel 2017 le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove auto immatricolate sono salite a 127,9 g/km (0,5 g/km in più della media 2016), effetto determinato dalla caduta del mercato delle auto diesel (-13% sul 2016, che in volumi significa oltre 200mila autovetture), che hanno livelli emissivi inferiori alle auto a benzina (vendute 220 mila auto in più nel 2017).

Nel 2017 risultano in crescita i brand Fiat (+9%) e soprattutto Alfa Romeo, con un aumento del 42%, la migliore performance del mercato tedesco dopo quella di Tesla, in aumento del 75% (3.332 nuove registrazioni).

Il mercato delle auto usate risulta in flessione dell'8% a dicembre, mentre da inizio anno ha totalizzato 7.298.282 trasferimenti (-1,4%). Complessivamente il mercato tedesco ha movimentato nell'anno 10,8 milioni di auto tra nuove e usate.

(dati KBA)



In Francia il mercato dell'auto registra 193.375 nuove immatricolazioni a dicembre 2017, in calo dello 0,5% rispetto a dicembre 2016 (+9,4% a parità di giornate lavorative) e 2.110.751 immatricolazioni nell'intero anno 2017, +4,7%. I marchi francesi registrano un aumento annuale del 6,7%, con una quota pari al 54,5% del mercato 2017.

Nel 2017 le immatricolazioni di auto diesel perdono il 5% del mercato (un calo di oltre 52mila unità) e la quota scende al 47,3% (era del 52% nel 2016 e del 73% nel 2012). Le auto a benzina, con il 47,6% del mercato, conquistano 3,8 punti di quota rispetto al 2016, grazie ad un incremento delle vendite del 14%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa rappresenta il 5,1% del mercato, con 108mila auto eco-friendly, di cui 24.910 auto elettriche (+14,5% e 1,18% di quota), 11.868 ibride plug-in (+60% e 0,56% di quota), 69.679 ibride (+37% e 3,3% di quota).

A gennaio-dicembre crescono del 10% le vendite del gruppo FCA, grazie al buon andamento dei brand Alfa Romeo (+26%), Fiat (+9%) e Jeep (+9%).

Nel 2017 il mercato delle auto usate ammonta a 5.678.604 unità, +0,6%. (dati CCFA)



In Spagna il mercato ha totalizzato a dicembre 102.943 nuove registrazioni, in aumento del 6,2% su dicembre 2016. Nel 2017 le immatricolazioni complessive di auto hanno totalizzato 1.234.931 unità (+7,7%).

Secondo i canali di vendita, il mercato dell'anno risulta così ripartito: 639.451 vendite ai privati (+4,4% e una quota del 51,7%), 370.442 le vendite alle società (+12,8% e una quota del 30%) e 225.058 le vendite per noleggio (+9,2% e una quota del 18%).

Nell'anno le vendite di vetture diesel rappresentano il 48,3%, quelle a benzina il 46,6%; le ibride + elettriche sono il 5,1%. I SUV di tutte le dimensioni conquistano il 35,6% del mercato nel 2017.

Fanno bene i marchi FCA, con un aumento annuale dell'11% per Fiat, del 27% per Alfa Romeo, del 23% per Jeep e del 33% per Maserati.

L'età media delle autovetture circolanti resta alta, 12 anni. Secondo le associazioni del settore occorrono misure volte a ringiovanire il parco e a ritirare dalla circolazione le auto più vecchie ed inquinanti.

(dati ANFAC)



A dicembre 2017, nel **Regno Unito** sono state immatricolate 152.473 autovetture, in calo per il nono mese consecutivo (-14,4% su dicembre 2016) e 2.540.617 nel cumulato, il terzo volume più alto del decennio, anche se in flessione del 5,7%, la prima degli ultimi 6 anni. Nell'anno, le vendite ai privati registrano un calo del

6,8% e una quota del 44,2%. Le flotte aziendali registrano volumi in calo del 4,5% con una quota del 52%. In calo nel mese di dicembre le vendite di auto diesel del 31%, mentre la quota di mercato per l'intero 2017 si riduce al 42% con una perdita di quasi 220mila unità (-17%). Molti acquirenti esitano a scegliere un'auto diesel per la retorica contro i diesel e per il timore che una tassazione colpisca questa motorizzazione, così commenta SMMT nel suo comunicato, ribadendo che le auto diesel di nuova generazione offrono sulle lunghe percorrenze consumi ed emissioni più bassi e un risparmio in termini di spesa per il carburante<sup>7</sup>. Cresce invece di 4,3 punti la quota delle auto nuove a benzina, che conquistano il 53,3% del mercato; le auto ad alimentazione alternativa conquistano nel mese di dicembre il 5,6% del mercato e il 4,7% nel cumulato (+35% l'incremento annuale dei volumi venduti). Nel 2017 le auto ibride tradizionali registrano un aumento del 40% e quelle elettriche (a batteria) del 32,5%, mentre le auto ibride plug-in aumentano del 25,5%. Insieme le auto elettriche a batterie e le auto ibride plug-in rappresentano l'1,9% del mercato nel cumulato da inizio anno.

Il mercato britannico delle auto ibride tradizionali è il più grande tra i Paesi UE con 72.523 auto nel 2017 (+40%), seguito da Francia (69.679) e Italia (63.398), e il primo delle ibride plug-in (33.666), davanti a Germania (29.436) e Francia (11.868).

Dal lancio del Piano di incentivazione Plug-in Grant, a gennaio 2011, sono state incentivate 127.509 autovetture.

In forte crescita i marchi Abarth e Maserati, che nel 2017 registrano rispettivamente aumenti del 12% e del 19%.

<sup>7</sup> Average diesel fuel bill savings: £132, all car average; £287, dual purpose (SUV); £311 upper medium D-Segment (family); £412, executive. Based on SMMT MVRIS data, AA fuel price data and National Travel Survey 2016 average mileage of 10,400.

Oltreoceano i risultati del mercato USA:



A dicembre 2017, le immatricolazioni di *light vehicle* negli **Stati Uniti** sono state 1.595.793, -5,1% su dicembre 2016, mentre nel cumulato le vendite ammontano a 17.134.733, in calo dell'1,9%. Nel 2017 le vendite di light vehicles (LV) d'importazione diminuiscono dello 3,3% e le vendite di produzione domestica del 5,6%. FCA ha immatricolato 2.042.173 light vehicles (-8,4%) con una quota del 12%. Ford registra un calo dell'1,2 nel cumulato (14,7% di quota), mentre per GM le vendite diminuiscono dell'1,4% nel cumulato (17,5% di quota). Continua il ridimensionamento del comparto autovetture, che perde nell'anno l'11,5% del mercato, mentre il segmento dei light truck aumenta del 4,4%.

Le vendite di *light vehicle* ad alimentazione alternativa chiudono l'anno con una crescita del 12,5% e 555.834 unità, il 3,2% del mercato complessivo di light vehicles; comprendono oltre 192mila light vehicles a zero o a bassissime emissioni (99mila LV elettrici, 91mila ibridi plug-in, 2.300 fuel cell), in crescita del 26% sui volumi del 2016. Il segmento delle vetture è in calo del 3,3% e rappresenta il 70% del mercato ad alimentazione alternativa, mentre il segmento dei light truck (il 30% del mercato) registra un incremento delle vendite dell'82%.

(dati Ward's)

Per informazioni rivolgersi a:

**Marisa Saglietto**

**Silvio Donato**

ANFIA - Area Studi e Statistiche

Email: [m.saglietto@anfia.it](mailto:m.saglietto@anfia.it) tel. 011/55 46 526

[s.donato@anfia.it](mailto:s.donato@anfia.it) tel. 011/55 46 524