

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020



Indice

Sintesi economica	pag. 3
La filiera produttiva italiana del settore automotive	pag. 5
La domanda di autoveicoli e veicoli trainati	pag. 10
Il parco circolante	pag. 14
I numeri dell'industria automotive	pag. 16

A cura dell'Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546524

M. Sala, Responsabile Area Studi e Statistiche, m.sala@anfia.it

A. Irene, Data Analyst, a.irene@anfia.it

Data di pubblicazione: 13 settembre 2021

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; **Carrozzeri e Progettisti:** comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; **Costruttori:** comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

La filiera produttiva automotive in Italia

5.546 imprese

278.000 addetti (diretti e indiretti), più del 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

106,1 miliardi di Euro di fatturato, pari all'11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Sintesi Economica

Anno 2020. Nel 2020 l'economia italiana ha registrato una contrazione di entità eccezionale per gli effetti economici delle misure di contenimento connesse all'emergenza sanitaria.

Il Pil ai prezzi di mercato è stato pari a 1.651.595 milioni di euro correnti, con un calo del 7,8% rispetto all'anno precedente. **In volume il Pil è diminuito dell'8,9%¹**, il crollo più marcato nell'EU27, dopo la Spagna (-10,8%), per la quale però si prevede una ripresa significativa nel prossimo biennio.

Secondo la nota di Istat, dal lato della domanda interna nel 2020 si registra, in termini di volume, un calo del 9,1% degli investimenti fissi lordi e del 7,8% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono scese del 13,8% e le importazioni del 12,6%.

La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito negativamente alla dinamica del Pil per 7,8 punti percentuali. L'apporto della domanda estera netta è stato positivo per 0,8 punti, e quello della variazione delle scorte per 0,3 punti. Il valore aggiunto ha registrato cali in volume in tutti i settori: -6,0% nell'agricoltura, silvicoltura e pesca, -11,1% nell'industria in senso stretto, -6,3% nelle costruzioni e -8,1% nelle attività dei servizi. L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche (AP), misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -9,5%, a fronte del -1,6% nel 2019. Il saldo primario (indebitamento netto meno la spesa per interessi) misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -6,0% (+1,8% nel 2019).

L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche (AP), misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -9,5%, a fronte del -1,6% del 2019.

Nelle previsioni economiche di primavera, la Commissione Europea ha rivisto al rialzo le stime per l'Italia nel breve periodo, portando la crescita a +4,2% nel 2021 e +4,4% nel 2022, migliorando quindi le stime d'inverno presentate a febbraio 2021.

Sul fronte della **produzione industriale**, il 2020 si chiude con una diminuzione rispetto all'anno precedente dell'11,4%, il secondo peggior risultato dall'inizio della serie storica Istat (che parte dal 1990), dopo la caduta registrata nel 2009. La flessione è estesa a tutti i principali raggruppamenti di industrie e, nel caso dei beni di consumo, per effetto del lockdown primaverile che ha fermato tutte le attività "non essenziali", è la più ampia mai registrata. Il progressivo recupero dopo il crollo di marzo e aprile ha subito una battuta d'arresto negli ultimi mesi dell'anno, impedendo il ritorno ai livelli produttivi precedenti l'emergenza sanitaria: nella media del quarto trimestre l'indice destagionalizzato è, infatti, ancora inferiore del 3,1% rispetto a febbraio 2020.

L'andamento del settore automotive contribuisce molto ai risultati del manufacturing nel suo complesso. Dopo gli aumenti tendenziali del 3% nel 2016 e del 4,4% nel 2017, la produzione industriale automotive registra i cali tendenziali del 3,3% nel 2018 e del 9,5% nel 2019, fino al -22,9% nell'anno della pandemia.

Nel 2020 il **trade italiano di beni²** (import+export) vale 803,5 miliardi di Euro (-11% sul 2019): 433,5 miliardi di Euro di esportazioni (-9,7%) e 370 miliardi di Euro di importazioni (-12,8%), che hanno generato un saldo positivo di 63,5 miliardi (era di 52,9 miliardi nel 2019), che sale a 86 miliardi al netto dei prodotti energetici. Il 55,8% dell'export è destinato ai mercati UE (-13,7%), con un avanzo commerciale di 9,9 miliardi di Euro, mentre il restante 44,2% è destinato ai mercati extra-UE (-9,5%), con un saldo positivo di 4,3 miliardi di Euro.

I principali mercati di destinazione sono: Germania (55,7 miliardi di Euro, -4,8%), Francia (44,7 miliardi, -11,7%), Stati Uniti (42,5 miliardi, -6,7%), Svizzera (25,2 miliardi, -2,9%), davanti a Regno Unito (22,4 miliardi, -11,1%) e Spagna (20,4 miliardi, -16,7%). Il trade di beni con la Germania genera un deficit commerciale di 4,6 miliardi di Euro, mentre è positivo il saldo commerciale con Stati Uniti (27,6 miliardi), Svizzera (15,7 miliardi), Regno Unito (14 miliardi) e Francia (13,3 miliardi). Si ferma a poco meno di un miliardo il trade balance con la Spagna.

Gli **investimenti fissi lordi** sono cresciuti a un tasso relativamente elevato negli anni di ripresa economica: +4% nel 2016, +3,2% nel 2017, +3,1% nel 2018, ma hanno subito una prima battuta d'arresto nel 2019 (+1,4%). Nel 2020 la caduta del Pil è stata accompagnata anche da una riduzione degli investimenti fissi lordi, che hanno subito un calo del 9,1% (+1,1% nel 2019), con contrazioni generalizzate a tutte le componenti: -6,3% gli investimenti in costruzioni, -12,1% in macchinari e attrezzature, -28,1% in mezzi di trasporto e -2,9% in prodotti della proprietà intellettuale.

Nel 2020 la **spesa per consumi finali delle famiglie residenti** è scesa in volume del 10,7% (+0,3% nel 2019). Sul territorio economico, la spesa per consumi di beni è calata del 6,4% e quella per servizi del 16,4%. In termini di funzioni di consumo le cadute più accentuate, in volume, riguardano le spese per alberghi e ristoranti (-40,5%), per trasporti (-24,7%), per ricreazione e cultura (-22,5%) e per vestiario e calzature (-20,9%). Le uniche componenti di spesa che segnano una crescita sono alimentari e bevande non alcoliche (+1,9%), comunicazioni (+2,3%), e abitazione, acqua, elettricità, gas ed altri combustibili (+0,6%).

¹ Comunicato Stampa Istat "PIL e Indebitamento delle AP" del 1/3/2021, valori concatenati, anno di riferimento 2015.

² Dati presenti nell'archivio del commercio estero ISTAT in data 30/6/2021

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

La **spesa per consumi finali** si è contratta del 10,9% nel 2020, portando la propensione al risparmio al 15,8% (quasi raddoppiando rispetto all'8,2% del 2019). Le misure di sostegno messe in atto per contrastare gli effetti economici dell'emergenza sanitaria, hanno attenuato la caduta del reddito disponibile delle famiglie consumatrici, che nel 2020 è diminuito del 2,8% (-32 miliardi di euro). Il potere d'acquisto, che è il reddito disponibile espresso in termini reali, è diminuito del 2,6% nel 2020, interrompendo una dinamica positiva in atto dal 2014, sei anni prima. Le misure di sostegno, insieme alla contrazione delle entrate fiscali e contributive legate alla crisi pandemica, hanno determinato anche un forte aumento dell'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, che si è attestato a 156,9 miliardi di euro. Questo dato sul deficit delle amministrazioni è in peggioramento di 129 miliardi rispetto all'anno precedente.

La **pressione fiscale** è salita al 43,1% dal 42,4% del 2019. Alla fine del 2020 il **debito pubblico** risulta pari al 155,6%, dopo tre anni di sostanziale stabilità (134,1% nel 2017, 134,4% nel 2018 e 134,6% nel 2019). Come ci si aspettava, la contrazione del Pil e l'aumento del deficit per la crisi del Covid-19 hanno condannato l'Italia a una esplosione del debito pubblico.

Con la pandemia il **tasso di occupazione** è sceso in Italia dal 59% del 2019 al 58,1% del 2020. Per le donne il calo è più ampio, dal 50,1% al 49%. Questi dati tengono conto del fatto che si sono persi posti di lavoro soprattutto nei servizi e nel lavoro a termine, settori con una più ampia presenza femminile. Nel complesso, in Italia in media 2020 tra i 15 e i 64 anni risultavano occupati 22.223.000 persone, con un calo di 464.000 unità rispetto al 2019.

CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI

ANNI 2015-2020, Variazioni % annuali

Aggregati	Valori concatenati (anno di riferimento 2015)					
	2015	2016	2017	2018	2019 (a)	2020 (a)
PIL	+0,8	+1,3	+1,7	+0,9	+0,3	-8,9
Importazioni di beni e servizi (fob)	+6,5	+3,9	+6,1	+3,4	-0,7	-12,6
Consumi finali nazionali	+1,3	+1,1	+1,2	+0,7	0,0	-7,8
- Spesa delle famiglie	+1,9	+1,3	+1,5	+0,9	+0,3	-10,7
- Spesa sul territorio economico	+2,0	+1,2	+1,5	+1,0	+0,4	-11,7
Investimenti fissi lordi	+1,8	+4,0	+3,2	+3,1	+1,1	-9,1
- Costruzioni	-1,4	0,0	+1,5	+2,0	+2,2	-6,3
- Macchine e attrezzature (b)	+1,6	+6,2	+4,7	+5,5	+0,1	-12,1
- Mezzi di trasporto	+22,5	+16,8	+13,7	0,0	+1,1	-28,1
- Prodotti della proprietà intellettuale	+5,1	+6,5	+1,1	+2,9	+0,3	-2,9
Esportazioni di beni e servizi fob	+4,3	+1,9	+5,4	+2,1	+1,6	-13,8

(a) Dati provvisori

(b) Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

La filiera produttiva italiana del settore automotive

Anno 2020. L'indice della produzione industriale del settore automotive (che include autoveicoli e loro motori, carrozzerie autoveicoli e rimorchi-semirimorchi, componenti e parti per autoveicoli), corretto per gli effetti del calendario, registra un calo tendenziale del 22,9% nel 2020.

L'industria automotive contribuisce alla contrazione della produzione industriale nel suo complesso (escluso le costruzioni), che nel 2020 chiude a -11,4% sul 2019.

Nel dettaglio per attività produttiva, il settore automotive registra i seguenti risultati: -15,3% la Fabbricazione di autoveicoli, +26,6% la Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, -25,8% la Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori.

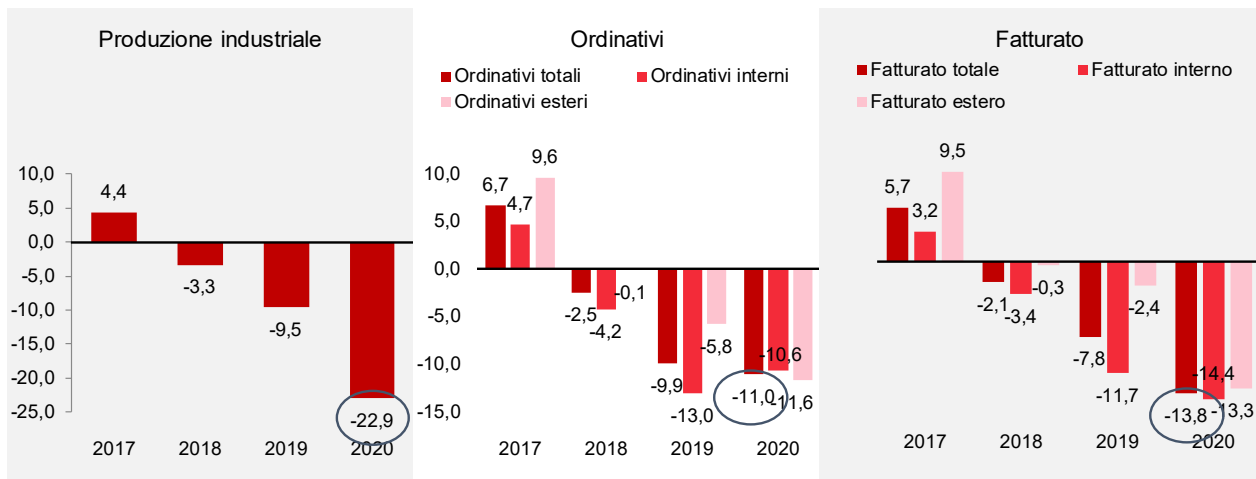
Nella media annuale del 2020 gli ordinativi e il fatturato del settore automotive chiudono rispettivamente con cali dell'11,0% e del 13,3%.

1° semestre 2021. La produzione industriale nel suo complesso registra nei primi 6 mesi del 2021 un andamento tendenziale generalmente positivo, grazie alle restrizioni per contenere la pandemia sempre più allentate ed al graduale ritorno alla normalità.

Il settore industriale automotive, nel suo complesso, registra le seguenti variazioni tendenziali: +2,3% rispetto a gennaio 2020, -8,8% a febbraio, +125% a marzo, +686% ad aprile, +71,8% a maggio e +49% a giugno. Il **1° semestre** chiude a +20%.

INDUSTRIA AUTOMOTIVE - INDICI DI PRODUZIONE INDUSTRIALE, FATTURATO E ORDINATIVI

Variazioni percentuali annuali



Fonte: ISTAT, Update April 2021

Produzione autoveicoli in volumi. Secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698mila unità a 1,14 milioni, mentre è diminuita nel 2018 del 7% a 1,06 milioni di autoveicoli e nuovamente nel 2019 del 14% a 915mila. Il 2020 è stato fortemente influenzato dalla diffusione del Covid-19: durante il lockdown si è quasi completamente fermata la produzione, poi c'è stato un tentativo di recupero nei mesi successivi. Il risultato è stato un crollo del 15,1% rispetto al 2019, per un totale di 777mila volumi. Negli ultimi 5 anni la produzione media annua è stata pari al milione di autoveicoli, il 23% in più rispetto alla produzione del quinquennio precedente, che dal 2011 al 2015 aveva registrato una media annua di 766mila autoveicoli prodotti. Nel 2020 il 67% degli autoveicoli prodotti in Italia è destinato ai mercati esteri.

Nel 2020 la produzione domestica di autovetture è ammontata a 452mila unità, il 16,6% in meno rispetto al 2019. Dal 2016 al 2020, il numero di volumi di auto con motore diesel prodotte in Italia è diminuito di ben 18 punti percentuali, passando dal 33% al 15% sul totale della produzione domestica, pari ad un calo dei volumi del 70,8% nel quinquennio. È diminuita la produzione in volumi di auto a benzina del 33,8%, mentre la quota è passata dal 62% del 2016 al 65% del 2020. Si evidenzia una diminuzione considerevole della produzione di auto a metano (-77%), scese sotto la quota dell'1%. In discesa anche i volumi di auto a GPL, -52%, la cui quota si assesta intorno al 2%. Le elettriche e ibride, che nel 2016 non venivano prodotte, hanno invece raggiunto una quota di rispettivamente il 3 e il 14% sul totale delle auto.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

Sono usciti dagli stabilimenti italiani anche 325mila veicoli commerciali, autocarri e autobus, con un calo del 13% rispetto al 2019. Si tratta di una produzione determinante per l'occupazione e per l'export. Per i 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 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 277mila veicoli commerciali leggeri (-11% sui volumi prodotti nel 2019), dietro a Francia con 389mila (-27%) e Spagna con 468mila (-18%). Nell'ultimo quinquennio la produzione di VCL in Italia si è collocata su una media annua di 318mila unità, ai massimi storici.

Nel 2020 sono stati prodotti 48mila autocarri. Dopo un triennio (2017-2019) in cui la media produttiva nazionale annua aveva raggiunto livelli record, il dato del 2020 è del 20% più basso che nel 2019. Iveco è l'azienda leader del comparto autocarri, presente in Italia dal 1975.

La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua dal 2000 al 2008 di quasi 2.600 autobus (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco più di 600 autobus nell'ultimo triennio 2018-2020, 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.

Mancando la domanda di autobus adibiti al TPL, la filiera industriale autobus ha subito un durissimo contraccolpo.

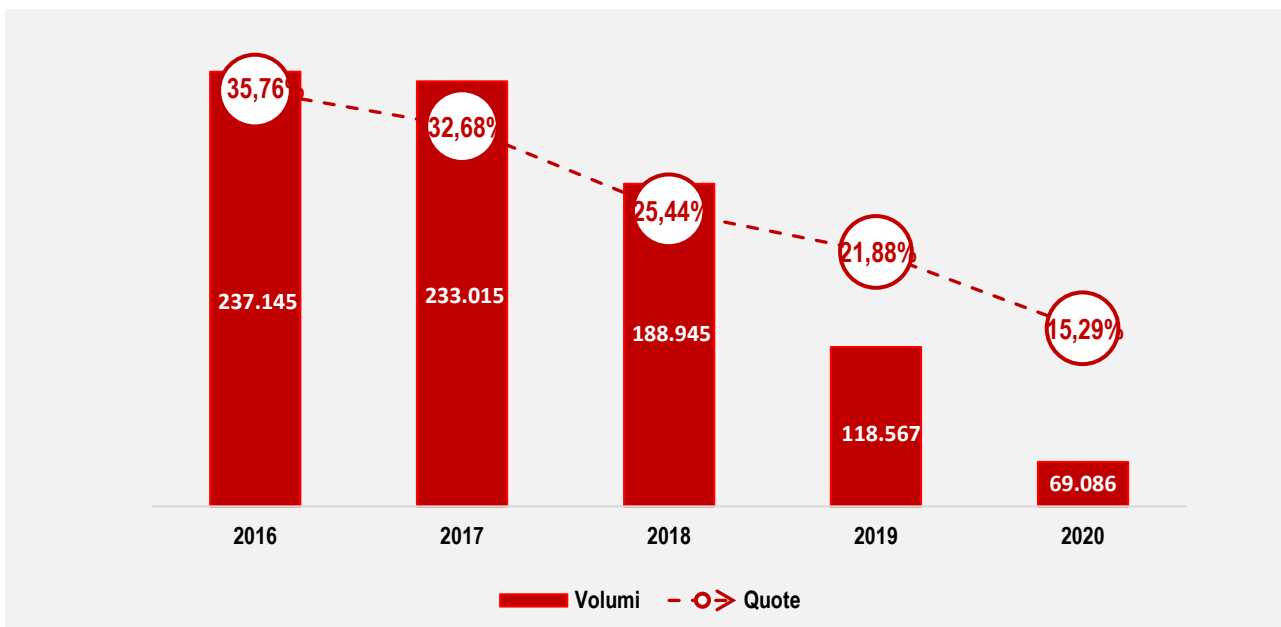
Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle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

Le chiusure per il coronavirus hanno fatto precipitare la produzione industriale italiana: il 2020 si chiude con una diminuzione dell'11,4% rispetto all'anno precedente, il secondo peggior risultato dall'inizio della serie storica (che parte dal 1990), dopo la caduta registrata durante la crisi finanziaria ed economica del 2009. La flessione è estesa a tutti i principali raggruppamenti di industrie e, nel caso dei beni di consumo, è la più ampia mai registrata.

In questo quadro complessivamente negativo ha fatto eccezione la produzione del settore automotive che ha registrato invece un aumento: +10% a dicembre dopo il 9,8% di novembre e il +14,8% di ottobre, dopo ben 27 cali mensili consecutivi iniziati a luglio 2018.

Per il comparto della fabbricazione di autoveicoli si è registrata a dicembre la sesta variazione positiva consecutiva su base annua, +19,4%, dopo quelle di novembre +21,1%, ottobre +39,4%, settembre +19,8%, agosto +6,2% e luglio +3,4%.

PRODUZIONE DOMESTICA DI AUTO DIESEL ANNI 2016-2020, volumi e quote



1° semestre 2021. Nei primi 6 mesi del 2021 la produzione domestica di autoveicoli raggiunge un totale di 461mila volumi, facendo segnare un +69,5% rispetto al 1° semestre 2020 e una contrazione del 9,8% rispetto al 2019.

Da inizio anno sono stati prodotti complessivamente 461.291 autoveicoli, di cui 191.586 esportati (l'1,5% in più rispetto a gennaio-giugno 2020).

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

A gennaio/marzo 2020 la produzione fu di 181mila autoveicoli, complice anche lo stop produttivo, entrato in vigore il 12 marzo (DPCM del 9 marzo). Ma fu nel mese di aprile, quando le fabbriche poterono riaprire solo il 27, che si registrò il dato peggiore: circa 13mila volumi totali.

Nei mesi seguenti si registrò una piccola ripresa nei numeri della produzione. In particolare, a partire dal mese di luglio, in cui i numeri sono stati pressoché identici a luglio 2019, il periodo agosto-dicembre 2020 ha visto un aumento della produzione del 33% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La velocità di recupero del settore nel suo complesso dipenderà sicuramente dai fattori legati al Covid-19, dalla velocità di diffusione dei vaccini e dalla loro efficacia contro le nuove varianti del virus. Difficilmente ci saranno altre chiusure totali che bloccheranno completamente la produzione. Inoltre, gli incentivi proveranno ad arginare la perdita di potere d'acquisto che hanno subito la maggior parte delle famiglie.

Nel 2021 tornano anche gli eventi dedicati al settore dell'auto, come il MiMo Motor Show 2021, organizzato all'aperto e con l'83% dei modelli in mostra che sarà ad alimentazione elettrica o plug-in.

Senza'altro, anche a livello internazionale, si può pensare al 2021 come anno di assestamento per il pieno ritorno alla normalità del 2022.

Piano Industriale Stellantis. Il piano industriale di FCA, del novembre 2018, prevedeva, per il periodo 2019-2021, il lancio di 13 nuovi modelli o restyling di modelli esistenti, nonché nuove motorizzazioni con impiego diffuso di tecnologia ibrida ed elettrica. Sono state lanciate nei mesi di febbraio e marzo 2020 le versioni mild hybrid di Fiat Panda e di Fiat 500, oltre alla nuova 500E. Nel secondo semestre, invece, è stato il turno degli ibridi di Renegade e Compass, prodotti nello stabilimento di Melfi, e dell'ibrida Ghibli insieme ai restyling di Levante e Quattroporte. Dal 16 gennaio 2021, la fusione di FCA con la francese PSA è effettiva. Nel corso dell'Electrification Day, dello scorso 8 luglio, il nuovo Amministratore Delegato del gruppo, Carlos Tavares ha presentato il piano industriale per i prossimi anni, che punta fortemente sull'elettrificazione. Quattro piattaforme saranno dedicate a modelli con autonomie comprese tra i 500 e gli 800 chilometri, saranno cinque le gigafactory che supporteranno Stellantis per la produzione delle batterie, di cui una a Termoli. Il plant molisano, occupa attualmente circa 2.500 dipendenti e dal 1972 è specializzato nella produzione di motori endotermici e trasmissioni. Non è chiaro ancora se il plant sarà completamente convertito in gigafactory o se invece la produzione di batterie sarà affiancata alla produzione dei motori.

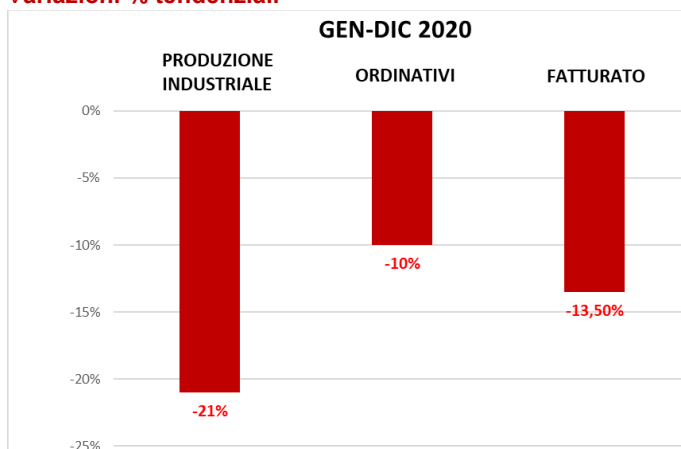
Stellantis ha sviluppato una nuova famiglia di architetture multiruolo battezzata STLA che costituirà la futura gamma elettrificata dei 14 brand appartenenti al gruppo. Le piattaforme sono progettate con un alto livello di flessibilità (lunghezza e larghezza) e condivisione dei componenti, creando economie di scala con cui ogni piattaforma potrà supportare fino a due milioni di unità ogni anno.

Le quattro piattaforme STLA saranno l'ossatura portante dei veicoli elettrificati del gruppo e sono studiate in modo sinergico.

Tra le misure adottate dal Governo per garantire la liquidità delle imprese nella gestione della crisi Covid-19 nel 2020 c'è stata l'approvazione del prestito garantito dallo Stato per FCA fino a 6,3 miliardi di euro in 3 anni. I fondi sono destinati esclusivamente alle attività italiane del Gruppo e al sostegno della filiera dell'automotive in Italia.

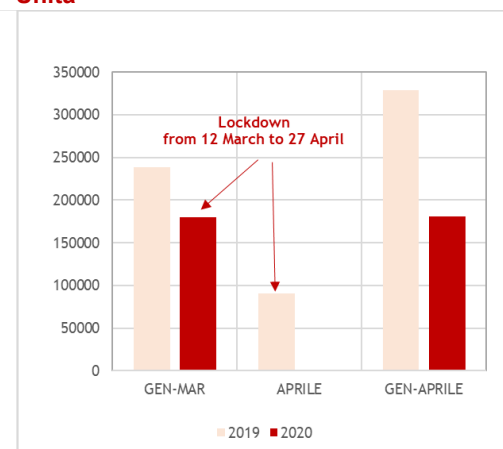
SETTORE INDUSTRIALE AUTOMOTIVE

Variazioni % tendenziali



PRODUZIONE AUTOVEICOLI

Unità



L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

Trade autoveicoli. Il pesante saldo negativo della bilancia commerciale del trade autoveicoli è determinato dalla forte penetrazione dei costruttori esteri nel mercato italiano, che per le autovetture è del 76% nel 2019, a differenza dei mercati di auto in Francia e Germania, dove la penetrazione dei costruttori esteri è di molto inferiore.

I car maker francesi detengono il 21% circa del mercato delle autovetture del 2020, mentre quelli tedeschi (inclusa Ford Europa) il 31,4%. Anche per le altre tipologie di veicoli (autocarri, autobus, rimorchi e semirimorchi), la presenza di marchi esteri in Italia è molto alta.

In Francia i brand francesi hanno una quota di mercato di autovetture del 57,1% e in Germania i brand tedeschi detengono circa il 65% del mercato. Per quanto riguarda la Germania, occorre evidenziare che circa la metà della domanda di auto nuove riguarda le Company Cars, infatti l'auto aziendale è un bene molto diffuso e rappresenta un elemento importante del welfare aziendale, un fattore che consente una rapida movimentazione del mercato, che incrementa l'export di auto usate. Volumi significativi di auto usate tedesche finiscono infatti nei mercati limitrofi dell'Est europeo. Il mercato polacco, ad esempio, è caratterizzato da un'ampia fetta di veicoli usati e, unico in Europa, da una forte importazione di veicoli usati "giovani" provenienti appunto dalla Germania. Tuttavia, negli ultimi anni, la ricerca di veicoli a basse emissioni e l'aumento del reddito disponibile per la spesa in mobilità ha generato una forte domanda di auto nuove.

Tornando al trade italiano, nel 2020, le importazioni di autoveicoli nuovi sono state 1.358.178 (-34,1% rispetto al 2019) per un valore di 23,1 miliardi di Euro (il 28% in meno rispetto al 2019), mentre le esportazioni sono state 739.016 (-21,8%) per un valore di 16,4 miliardi di Euro (in diminuzione tendenziale dell'11,2%), che hanno generato un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 6,7 miliardi di Euro. Il saldo nel 2019 era negativo di 13,7 miliardi (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8) / Sistema Armonizzato SH). La diminuzione del disavanzo commerciale è dovuta alla contrazione della domanda di autovetture nuove estere, la quale ha ovviamente subito gli effetti del Covid-19 e delle misure attuate dai governi per arginare la pandemia.

Trade autovetture nuove. In termini di volumi, nel 2020, sono state importate 1.211.379 nuove autovetture (-31,7%) ed esportate 421.528 (-11% rispetto al 2019). I primi mercati di destinazione sono Germania, USA e la vicina Francia. Rispettivamente con una quota del 21,6%, 21,5% e 15,8% dei volumi. Seguono Polonia e Spagna: anche per questi Paesi la quota è considerevole, 6% e 5,3%. Le esportazioni verso paesi UE sono state circa 264mila, dato che vale il 62,6% del totale, e se consideriamo anche UK e EFTA la quota si alza a 69,9%, con 30mila volumi in più.

In termini di valore, nello stesso periodo, le importazioni di autovetture nuove valgono 19,2 miliardi di Euro (-27,5%) e le esportazioni 11,2 miliardi (-4,4%), che generano un saldo negativo di 7,98 miliardi di Euro. Il mercato USA vale il 14,6% di tutto il valore dell'export delle auto nuove, con un saldo positivo di 2,8 miliardi di Euro.

L'Italia esporta verso l'UE auto nuove per un valore che pesa per il 47,4%, mentre il valore dell'import dall'UE pesa per l'82,1%.

Il valore dell'export extra-UE pesa per il 52,6% del totale delle esportazioni. Non considerando i paesi dell'Unione Europea, gli USA sono l'entità nazionale più gettonata nel trade italiano verso l'estero: 46,5%, seguiti dal Regno Unito (10,5%), Giappone 9,6%, Cina 7,2% e Svizzera 6,7%.

Trade trucks&buses nuovi. In termini di volumi, nel 2020, sono stati importati 105.454 veicoli industriali nuovi (-41,3%) ed esportati 257.572 (-29,6%).

Il 60% di trucks&buses importati proviene dall'UE e, fuori dall'UE, il 75% proviene dalla Turchia, che ha una quota totale del 30%. Il 71,1% dei veicoli esportati è destinato ai Paesi UE, al di fuori dell'area piccole quote sono destinate a Regno Unito (11,1%), Turchia (4,7%), Svizzera (2,1%), Russia (1,4%), tutti gli altri paesi hanno una quota inferiore all'1%.

Il mercato UE vale l'68% del valore delle esportazioni e il 76,1% delle importazioni. Le vendite di trucks&buses valgono 894milioni di Euro (saldo positivo di 254 milioni) in Francia, seguite da quelle in UK per 349,2 milioni di valore (saldo positivo di 338 milioni), Germania per 308,3 milioni di vendite (ma un saldo negativo di 109,5 milioni), e in Polonia per 213 milioni di Euro (saldo positivo di 43 milioni).

Trade componentistica. Nel 2020, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) si riduce del 15,3% rispetto al 2019, ammonta a 18,72 miliardi di Euro e vale il 4,3% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 13,24 miliardi di Euro (il 3,6% delle importazioni totali) e risulta in calo del 13,9%. L'andamento dell'export 2020 è stato fortemente condizionato dall'avvento del Covid-19: il primo trimestre -9,5%, -46% nel secondo, -8% nel terzo, -4,7% nel quarto. Come si può notare, anche in questo caso, i mesi di aprile e maggio hanno decretato un decremento tendenziale. Discorso simile per l'import che nei 4 periodi registra -7,2%, -46%, -7% e infine +6,5%. Il trade del settore genera un saldo commerciale positivo di circa 5,48 miliardi di Euro, (-16%), mentre nel 2018 era di 6,53 miliardi. Il calo dell'import-export della componentistica italiana avviene per il secondo anno consecutivo, dopo che nei precedenti sei anni si era assistito ad una crescita delle importazioni e nei precedenti 4 ad una crescita delle esportazioni.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

L'export è stato frenato da tutte le macro-categorie: i motori, con un fatturato estero di 3,32 miliardi di EUR (-17,6%), le parti elettriche per 1,69 miliardi di Euro (-12%), gli pneumatici e le parti in gomma per 1,13 miliardi (-16%), le parti meccaniche per un valore di 12,56 miliardi di Euro (-15%). L'unica categoria di componentistica in crescita risulta quella degli apparecchi riproduttori del suono (+48%) per 21,9 milioni, che però significano una quota molto marginale sul totale italiano.

L'export verso i paesi UE27 vale 12,11 miliardi di EUR (-16%) e pesa per il 64,7% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 3,03 miliardi di EUR (-14,6 rispetto al 2019).

L'export verso i Paesi UE27 è così ripartito:

- 9,43 miliardi (-14,7%) con destinazione UE14 e uno share del 50,3% sul totale esportato; saldo positivo di 3,09 miliardi di EUR (-10%);
- 2,69 miliardi (-20,3%) con destinazione UE13 e uno share del 14,3%; il saldo è negativo per 64 milioni di EUR (nel 2019 era positivo di 110 milioni). L'export verso i paesi extra UE ammonta a 6,61 miliardi di EUR (-13,9%), pesa per il 35,3% di tutto l'export componenti e genera un saldo positivo di 2,45 miliardi di EUR (in calo del -22,7% sul 2019).

La classifica dell'export per i primi 10 paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania con 4,02 miliardi di EUR (-14% la variazione tendenziale) e una quota del 21,5% sul totale export; seguono Francia (-19%, share 10%), Spagna (-14%, share 7,2%), USA (+0,7%, share 7,1%), Regno Unito (-26%, share 6,9%, era al terzo posto nel 2019), Polonia (-24%, share 5,3%), Turchia (-9%, share 4,4%), Austria (-19,5%, share 3,1%), Brasile (-9%, share 2,8%), Repubblica Ceca (-15%, share 2,6%).

L'import vale 13,24 miliardi di EUR (-14% rispetto al 2019).

L'UE27 pesa per il 68,6% sul valore totale delle importazioni di componenti con 9,1 miliardi di EUR (-16,5%), così ripartiti:

- 6,33 miliardi (-16,9%) di provenienza UE14 con uno share del 47,8% sul totale importato;
- 2,75 miliardi (-15,6%) di provenienza UE13 con uno share del 20,8%.

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4,16 miliardi di EUR (-7,8%). Nell'ordine i primi cinque paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Turchia, Stati Uniti, Regno Unito e Giappone.

La classifica dell'import per paesi di origine vede al 1° posto la Germania, 3,15 miliardi di EUR (-18,5%) e una quota del 23,8% sul totale, seguono Francia (-13% e 11,4% di quota), Polonia (-15% e 9,5% di quota), Cina (-11,5% e 7,3% di quota), Spagna (-14,5% e 5,1% di quota), Turchia (-8,5% e 4,4% di quota), USA (+5,1% e 4,2% di quota, unico paese in crescita nella top10), Repubblica Ceca (-17% e 4% di quota), Ungheria (-8,6% e 2,5% di quota) e Regno Unito (-23,7% e 2,3% di quota).

È evidente quanto sia importante la filiera italiana della componentistica, che secondo l'Osservatorio della Componentistica³ vale 49,2 miliardi di fatturato, 164.305 addetti e 2.198 imprese (dati 2019).

TRADE AUTOVEICOLI NUOVI E COMPONENTI

ANFIA su dati ISTAT

	IMPORT	EXPORT	SALDO
AUTOVEICOLI NUOVI			
Volumi in unità	1.192.534	420.337	-772.197
Valore in Mld di EUR	19	11	-8
COMPONENTISTICA			
Valore in Mld di EUR	13,2	18,7	5,5

Componentistica italiana

49,2 mld di EUR di fatturato,
164mila addetti
2.198 imprese



³ Edizione 2020 dell'Osservatorio, realizzato da ANFIA, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino, Università Ca' Foscari di Venezia

La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

Autoveicoli. La domanda di autoveicoli, dopo il picco negativo del 2013 (appena 1,42 milioni di autoveicoli immatricolati), ha lentamente recuperato senza mai raggiungere i livelli record pre-crisi di 2,78 milioni di unità. In Italia la crisi economica è stata più pesante rispetto agli altri major markets europei e la ripresa più lenta.

La ripresa della domanda inizia a fine 2014 e si mantiene positiva fino alla seconda metà del 2018, quando subisce un progressivo rallentamento e chiude l'anno a 2,12 milioni con una flessione del 3,2% sulle vendite del 2017.

Il 2019 chiude sui livelli del 2018, +0,5%, 2,13 milioni, mentre il 2020, caratterizzato dalla pandemia, dalle chiusure e da una nuova crisi economica, ci mostra un calo del 26,6% rispetto all'anno precedente: solo 1,565 milioni di veicoli immatricolati.

Autovetture. Il calo è ancora più evidente se si prendono in considerazione solo le autovetture: -28% annuo, su cui il primo semestre (e il periodo marzo-giugno in particolare) ha pesato tantissimo: -46% sul 2019. La seconda metà del 2020 ha registrato un recupero significativo, ma pur sempre influenzato dalla nuova crisi: -4% di immatricolazioni rispetto al secondo semestre 2019.

Nel 2020, i segmenti A/B risultano in calo del 28%, con una quota del 39%, le medie-inferiori (segmento C) calano del 30,3% con il 10% di quota, le medie (segmento D) diminuiscono del 21,8% con il 2,3% di quota e i monovolumi si fermano al 2,2% di quota con una diminuzione del 50%. I SUV di tutte le dimensioni calano del 24% con una quota del 44% (ancora in crescita), evidenziando l'alto gradimento che questo tipo di auto gode tra gli automobilisti.

Secondo la modalità d'acquisto, risulta che il 64% delle nuove registrazioni è intestato a privati proprietari o persone fisiche (-19%) e il 36% a società (-36,6%). Poco più di 1 su 5 è intestata a società di noleggio.

Nella Legge di Bilancio 2020 è contenuta la norma che rimodula i benefit connessi con le auto aziendali. La normativa indicata dal Governo stabilisce quanto segue: a partire dal 1° luglio 2020 i veicoli con emissioni di CO₂ fino a 60 g/km sono ora tassati al 25% dell'importo corrispondente a una percorrenza di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico previsto nelle tabelle ACI; quelli da 61 a 160 g/km sono tassati al 30% (percentuale invariata rispetto alla precedente normativa). Per i veicoli con emissioni di CO₂ tra 161 e 190 g/km la tassazione è aumentata al 40% nel 2020 e al 50% dal 2021, mentre per i veicoli che superano i 190 g/km è salita prima al 50% nel 2020 e al 60% nel 2021. L'auspicio è che la misura possa a questo punto essere a stimolo per le imprese a concedere in fringe benefit autovetture BEV e PHEV, così da agevolare il lavoratore e dare impulso al mercato e alla sostenibilità di tali propulsioni.

Le vendite di auto ad alimentazione alternativa ammontano a 407mila, con un aumento del 35%. Il mercato delle auto *ecofriendly* raggiunge il 29,4% di quota, risultato dell'ottima crescita di auto ibride (+114%, e il 18% di share) e puro elettrico (+204% e lo 2,4% di share). Gpl (-31%) e metano (-18%), al contrario, risultano in calo e rappresentano il 9% del mercato. Le auto a batteria e le ibride plug-in (60mila) rappresentano il 4,3% del mercato e sono intestate soprattutto a società (ma ogni anno sempre più privati le scelgono). Il 39% delle auto elettriche nuove vendute (era il 31% nel 2019) e il 27% delle auto ibride plug-in (era il 18% nel 2019) appartengono a privati.

Con l'ecobonus, in vigore dal 1° marzo 2019, la media mensile delle vendite di auto ricaricabili nel 2019 è salita a 1.596 auto ricaricabili da marzo a dicembre 2019, da 800 nel 2018. L'ecobonus è un provvedimento che ha una finalità ambientale, andandosi a integrare alla vigente normativa europea sulla qualità dell'aria e dell'ambiente. Le nuove misure in partenza dal 2021 premieranno da febbraio chi acquisterà veicoli commerciali e speciali ad alimentazione elettrica. Dalla fine di aprile, invece le risorse già stanziare per il 2020 saranno incrementate di 76 milioni e saranno così suddivise: 56 milioni nel fondo Ecobonus M1 2021 per la fascia di emissione 0-60 g/km; 13 milioni per la fascia 61-135 g/km, 2 milioni per la fascia 0/60 g/km per la Legge di Bilancio 2021 M1. Infine, verrà attivato il fondo Rilancio Residuo 2020 per un importo di 5 milioni e per la fascia di emissione 0-135 g/km.

Anche come conseguenza degli ecobonus e della sensibilizzazione della popolazione rispetto ai temi ambientali, diminuiscono le immatricolazioni di auto diesel del 40,7%, che con questo nuovo calo annuale passano dal 56,5% di quota del 2017 al 32,7% del 2020. Anche le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono (-38,7%), con una quota che passa dal 44,5% del 2019, dato record negli ultimi 10 anni, al 37,8% del 2020.

Nel 2019 le regioni del Nord-Ovest valgono il 30% del mercato (con il 29,23% di volumi in meno del 2019), le regioni del Nord-Est il 31,5% (-30,8% rispetto al 2019), le regioni del Centro il 22% (-24% i volumi) mentre quelle del Sud-Isole il 16,5% (-24% anche in questo caso i volumi).

Il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles (incluso Maserati) registra un calo tendenziale del 26,8% con 333mila nuove registrazioni e una quota del 24,1%, praticamente invariata rispetto ai 12 mesi precedenti. Fiat Panda è il modello più venduto in Italia con 110mila nuove registrazioni, seguito al 2° posto da Lancia Y con 43mila, al 3° posto da Fiat 500 con 34mila al 4° posto da Fiat 500X con 31.600, al 6° posto da Jeep Renegade con 30.600.

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 nuove registrazioni nel 2013, sui livelli di 30 anni prima. La media annuale delle vendite nell'ultimo decennio 2011-2020 è stata di 1,64 milioni di auto contro i 2,26 del decennio precedente (2001-2010).

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

La riduzione dei volumi medi venduti è stata determinata in primis dalla prima crisi finanziaria ed economica che ha avuto il suo apice negli anni 2012-2014 e nell'ultimo anno dalla pandemia che ha riportato i numeri ai livelli bassi di quegli anni. Secondariamente, anche dall'evoluzione della mobilità orientata all'utilizzo del veicolo piuttosto che al suo possesso, tendenza imputabile sia ai costi di gestione dell'auto, gravati da un carico fiscale pesante, sia al quadro regolatorio che pone limiti alla circolazione nelle aree urbane. L'auto rimane comunque il mezzo più utilizzato negli spostamenti quotidiani, in mancanza di un trasporto pubblico efficiente ed alternativo su tutto il territorio.

Primo semestre 2021. Nel gennaio 2021 sono state immatricolate 134mila autovetture, il 14% in meno del 2020: è il gennaio peggiore degli ultimi 6 anni. Da segnalare l'esordio del Gruppo Stellantis, nato dalla fusione tra FCA e PSA. Il neo gruppo parte con una quota di mercato del 39,3%. Anche febbraio il mercato ha subito una contrazione dei volumi rispetto al 2020 (-12,3%). Per quanto riguarda marzo e aprile, confrontare i dati delle immatricolazioni con gli stessi mesi del 2020 (+500% e +3.276%), sarebbe fuorviante, in quanto si tratta dei due mesi maggiormente impattati dalla cosiddetta 'Fase 1' di contenimento alla diffusione del Covid-19, la quale prevedeva la limitazione della mobilità delle persone, lo stop delle attività produttive e dei servizi commerciali non essenziali. A marzo 2021, il confronto sui volumi con lo stesso mese del 2019 mostra un negativo di 12,6 punti percentuali. Anche aprile porta con sé un segno meno rispetto a due anni fa: -17%.

A maggio 2021 sono state immatricolate 143mila autovetture, il 43% in più dell'anno prima, ma il 28% in meno rispetto al 2019. Mentre a giugno sono circa 150mila, il 12,7% in più dello stesso mese dell'anno precedente, ma il 13,2% in meno rispetto al giugno 2019.

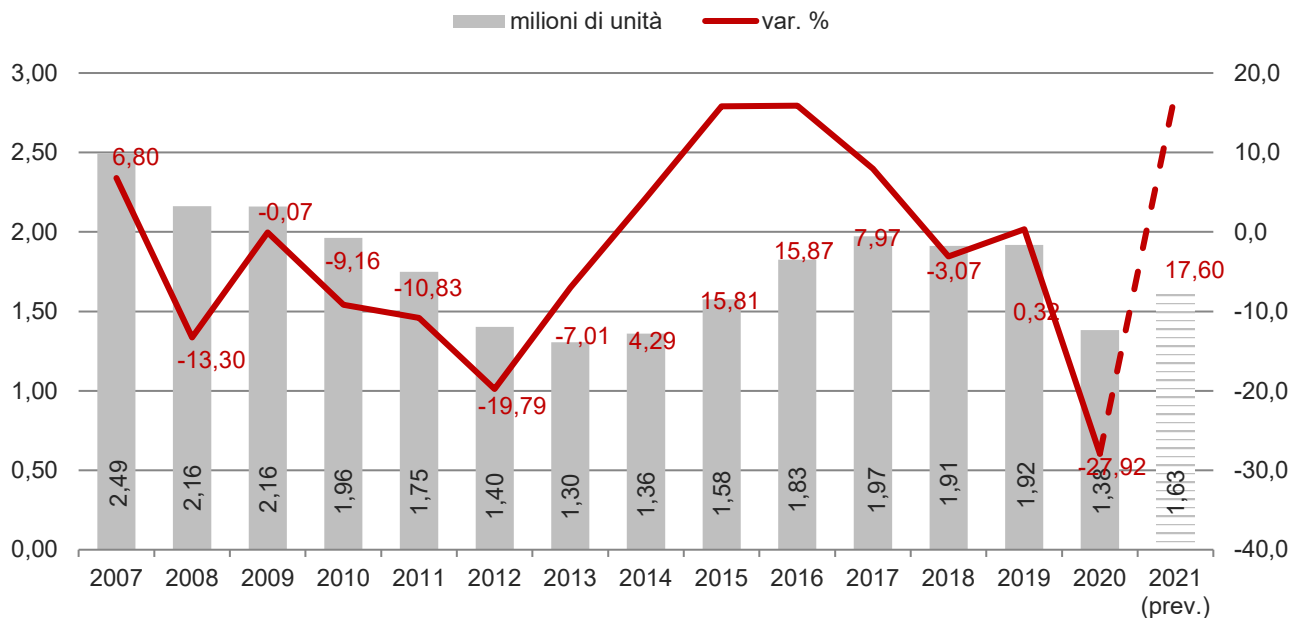
Ne consegue che il dato sulle immatricolazioni complessive nel periodo gennaio-giugno 2021 è di 885mila autovetture (+51,5% sul 2020, -18,3% sul 2019), un numero di volumi molto vicino a quello del 2015, che fu un anno di ripresa dopo il buio triennio 2012-2014.

Per quanto riguarda le immatricolazioni di vetture a basse emissioni, il 2021 è iniziato sulla buona strada tracciata dal 2020: nei primi 6 mesi del nuovo anno sono infatti state oltre 388mila (il 47% del mercato), che, confrontate con le 406mila dell'intero 2020 (quota del 29,4%) e le 301mila dell'intero 2019 (quota del 15,7%), ci presentano un mercato in evoluzione dal punto di vista dell'impatto ambientale.

Il parco circolante italiano, a fine 2020 contava ancora 12,1 milioni di autovetture con standard emissivi ante Euro 4, il 30,5% dello stock su strada. In questa fase storica si può e si deve pensare ad una mobilità sostenibile ad ampio raggio, investendo in infrastrutture intermodali e sistemi di mobilità efficienti e moderni, favorendo il rinnovo del parco mezzi, sia privati che pubblici. Serve investire su economia e mobilità sostenibili per ripartire.

ITALIA, IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE

Milioni di unità e variazioni % annuali



Veicoli commerciali e industriali

Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi. Alla ripresa dell'economia del triennio pre-pandemia è corrisposta una lenta ripresa del traffico delle merci nel suo complesso, ma i volumi di merci persi negli anni di recessione economica, non sono stati recuperati negli anni di ripresa.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

Osservando il traffico merci su terra, i volumi di merci movimentate nel 2019 (ultimo dato rilevato da ISTAT) da tutte le modalità di trasporto si evidenzia un aumento rispetto ai volumi del 2018.

Nel 2019 il trasporto su strada ha movimentato 978,9 milioni di tonnellate di merci, +5,94% sul 2018 e 138 miliardi di tkm, in aumento del 9,5%. Per titolo di trasporto, il conto proprio ha movimentato il 15,1% delle tonnellate e il 5,1% delle tkm, mentre il conto terzi l'84,9% delle tonnellate e il 94,9% delle tkm.

Il conto proprio registra un incremento dei volumi di merci espressi in tonnellate (11,5%) e un calo nei volumi espressi in tkm (-6,3%) rispetto al 2018. Allo stesso modo, il conto terzi vede crescere sia le tonnellate (+8,5%) e diminuire le tkm (+10,3%).

Infine il 98,4% delle tonnellate movimentate ha riguardato il trasporto nazionale e il 1,6% quello internazionale, mentre per le tkm il 93,4% è stato effettuato come trasporto nazionale e il 6,6% come trasporto internazionale.

Gli anni di ripresa dell'economia, tra il 2015 e il 2019, hanno contribuito dunque al recupero del trasporto merci e del mercato di furgoni e autocarri nuovi. L'incremento delle vendite di veicoli adibiti al trasporto delle merci è stato sostenuto anche dalle misure nazionali a supporto degli investimenti quali il super ammortamento, la legge Sabatini ter e la dotazione finanziaria crescente del decreto investimenti, utilizzati dalle aziende di autotrasporto per rinnovare le loro flotte. Le sfide del trasporto merci nei prossimi anni si concentreranno sulla riduzione delle emissioni inquinanti (Polveri+Ossidi) e dei gas serra; sull'aumento della sicurezza stradale e sulla riduzione della congestione stradale, nonché sul miglioramento della redditività del trasporto (TCO).

L'emergenza coronavirus e le conseguenti misure di contenimento dei contagi che abbiamo fronteggiato soprattutto nel 2020, hanno avuto un impatto notevole sul settore dell'autotrasporto e della logistica nel nostro Paese: da un lato rallentandone o bloccandone l'attività, dall'altro evidenziandone anche il ruolo centrale nell'approvvigionamento e nella distribuzione di beni sanitari e beni primari, a riprova della valenza strategica del comparto in termini economici e sociali. Anche il mercato dei veicoli commerciali leggeri nuovi (VCL) chiude il 2020 con segno fortemente negativo: -15,1% rispetto al 2019, con il primo semestre che a causa del lockdown perde il 36%. Positivo, invece, il dato del secondo semestre, che chiude con un +6,8%. Il mercato degli autocarri perde il 14,3% ed è in negativo per il secondo anno consecutivo. -21,3% per i veicoli trainati, i quali sono in discesa per il terzo anno consecutivo. L'andamento negativo degli ultimi anni preoccupa non poco il settore e conferma l'importanza di adottare politiche di sostenibilità nel trasporto merci che garantiscano l'effettiva e rapida diffusione dei veicoli ad alimentazione alternativa, accompagnate da strumenti di ottimizzazione della logistica.

Veicoli commerciali <3500 kg di ptt (VCL). Il mercato dei VCL è passato da una media di 176mila nuove immatricolazioni all'anno nel periodo 2009-2011 a 110mila nel triennio successivo (2012-2014). Le vendite recuperano negli anni successivi (2015-2017) e tornano ai livelli medi annui (175mila) precedenti agli anni di crisi. Nel triennio 2018-2020 sono stati immatricolati 176mila VCL all'anno, un dato estremamente simile a quello del 2009-2011.

Sono state poche più di 159mila le immatricolazioni nel 2020. La quota di veicoli ad alimentazione alternativa cresce del 9,6% e, con circa 13.700 veicoli, rappresenta l'8,6% del mercato. Il 62% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo" o a "furgoni piccoli" per un totale di 700 unità. L'Italia, in termini di volumi immatricolati, scialza la Spagna (179mila) e sale dal 5° al 4° posto nel mercato UE/UK/EFTA, dietro a Francia (450mila), Germania (351mila), Regno Unito (334 mila). Tra i paesi geograficamente europei si trova al sesto posto, dal momento in cui Russia e Turchia si piazzano rispettivamente a 197mila e 186mila.

Autocarri medi-pesanti >3500 kg di ptt. Nel 2020 sono stati immatricolati oltre 20mila veicoli medi e pesanti, registrando un calo del 14,3% rispetto al 2019. L'andamento è stato ovviamente negativo nel 1° semestre, periodo in cui la diminuzione è stata pari al -35%, con 9mila autocarri, di cui il 43% immatricolato nei mesi di gennaio e febbraio, prima del lockdown. Il 2° semestre chiude invece con segno positivo: +16%.

Analizzando per macro classi di peso, gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 18,7% del mercato (-26,7% rispetto al 2019), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'81,3% del mercato (-13,4% rispetto al 2019). Se analizziamo il 2020 per categoria, risulta che gli autocarri rigidi sono il 51% del mercato (-18,3%) e i trattori stradali il 49% (-9,7%).

I volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa diminuiscono in termini assoluti (-467) e di quota di mercato (5,5% del 2020 contro il 6,7% del 2019) con 1.108 unità di cui 1.043 alimentati a gas: tra questi va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL che registrano le 750 unità, le cui 78,3% prodotte da Iveco. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

ANFIA tiene a sottolineare 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.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

A metà febbraio 2021, Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale attualmente, che vede 83 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti e 6 di BioGNL, per un totale di 89 (nel marzo 2020 erano 69) e 36 in progetto.

Il consolidato know-how della filiera industriale del gas naturale sarà inoltre fondamentale per la diffusione dell'idrogeno come soluzione di lungo termine e per i trasporti di lungo raggio, in quanto il gas è una fonte che pesa per il 48% nell'attuale mix energetico per la produzione dell'idrogeno. E' quindi un ottimo punto di partenza e sempre più si stanno intensificando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione mirate a favorire lo sviluppo di questa tecnologia.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato circa 300mila nuovi veicoli (-27% sul 2019), il segmento degli autocarri con peso compreso tra 3.501 e 15.999 kg registra un calo del 20%, con oltre 63mila nuove immatricolazioni, ed il segmento degli autocarri pesanti con ptt uguale o superiore a 16.000 kg registra oltre 233mila vendite (-28%).

Rimorchi e semirimorchi >3500 kg di ptt. Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2020 sono stati immatricolati 11.350 veicoli, il 21,3% in meno rispetto al 2019. Il segmento dei rimorchi vale il 9,8% del mercato dei veicoli trainati (-20% rispetto al 2019, 1109 unità) ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota dell'91% (-16,3%). Il segmento dei semirimorchi vale il 90,2% del mercato dei veicoli trainati (-21,5%, 10.241 unità, 2.805 in meno rispetto al 2019) e i costruttori nazionali hanno una quota del 41,3% (14,7%). Complessivamente, i costruttori nazionali hanno il 46,1% del mercato dei veicoli trainati, 5.234 unità (-15% sul 2019), mentre i costruttori esteri hanno il 53,9% del mercato, 6.116 unità (-26,1% sul 2019).

Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus. Il trasporto pubblico locale (TPL) è stato duramente colpito dalla pandemia di Covid-19. L'Italia, soprattutto, quale primo Paese europeo ad applicare un lockdown totale, ha visto, rispetto al resto dell'Europa, una contrazione degli spostamenti anticipata e più profonda. Gli spostamenti con il trasporto pubblico hanno subito una riduzione più marcata rispetto al trasporto stradale privato/individuale, raggiungendo cali anche superiori al 90% nel periodo marzo-aprile 2020.

Secondo l'Osservatorio sulle tendenze di mobilità del MIT, a fronte di una ripresa quasi totale degli spostamenti individuali su strada nel mese di luglio 2020, gli spostamenti a mezzo TPL erano ancora il 40% in meno rispetto al periodo pre-pandemia. Questa circostanza lascia intendere che possa esserci stato un "pericoloso" cambio dalle modalità di trasporto collettive a quelle individuali; l'aumento dello smart-working ed i conseguenti minori spostamenti, la mancanza di garanzie di sicurezza (in termini di distanziamento sociale) hanno certamente aggravato la situazione di un settore già fortemente in crisi.

Il mercato degli autobus registra nel 2020 un calo del 28,6% rispetto al 2019 con 3.143 immatricolazioni (oltre 1.200 unità in meno) e una media mensile di 262 autobus. L'andamento è stato negativo in entrambi i semestri: nel 1° la variazione rispetto al 2019 è stata pari al -37,5%, nella seconda parte dell'anno al -18,6%.

Secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il comparto degli autobus/midibus urbani e interurbani rappresenta il 63,1% del mercato, gli autobus/midibus turistici il 9,6%, i minibus il 16,3% e gli scuolabus l'11%. Il segmento degli autobus/midibus urbani registra un calo del 24,7% sul 2019 e pesa per il 34,1% del mercato, mentre il segmento degli autobus/midibus interurbani aumenta del 14,4% e pesa per il 29% del mercato. In calo del 64,1% il comparto degli autobus/midibus turistici, il comparto dei minibus sostiene una riduzione del 26,1%. Negativo infine, anche il segmento degli scuolabus, il quale registra un negativo del 44,2%.

L'85% degli autobus immatricolati nel 2020 ha alimentazione diesel, l'8% a metano, il 5,9% è ibrido/elettrico (124 autobus in meno rispetto al 2019) e lo 1,1% è GNL.

Primo semestre 2021

Nel 1° semestre 2021 sono stati immatricolati 1.650 nuovi autobus (-16,9% sul 2020, -27,9% sul 2019), 6.812 nuovi veicoli commerciali pesanti (+ 31,2% sul 2020, +13,1% sul 2019) e 8.492 rimorchi e semirimorchi sia pesanti che leggeri (+43,6% sul 2020, -0,5 sul 2019).

Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, le immatricolazioni sono state pari a 95.844, il 56% in più rispetto ai difficili mesi iniziali del 2020 ma sostanzialmente in linea con i volumi dello stesso periodo del 2019 (-0,2%). Spicca il mese di marzo 2021, che, con 18.200 volumi supera il marzo 2019 del 5,9%, il dato migliore dal 2011.

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

Il parco circolante

Secondo i dati pubblicati da ACI, al 31/12/2020 risultano iscritte al PRA 39.717.874 autovetture, di cui 2.276.234 minivetture (che riguardano auto che non sono su strada). Secondo l'alimentazione il 45,5% del parco ha alimentazione a benzina, il 43,8% diesel, il 10,7% ha alimentazione alternativa (era il 9,9% nel 2018).

Le auto ad alimentazione alternativa, 4.259.536, registrano una crescita del 9,1% e sono così ripartite: 2.678.656 benzina-gpl (6,7% di quota), 978.832 benzina-metano (2,4% di quota), 53.079 elettriche a batteria (+0,1% di quota, ma rispetto al 2019 registrano una variazione del 134,5%), 501.868 ibride benzina (1,3%), 40.860 ibride gasolio (0,1%), altro 6.241. Il parco autovetture elettriche più numeroso al 31/12/2020 si trova in Trentino Alto Adige, 12.421 unità (il 23,4% del parco auto elettriche in Italia), quello relativo alle auto ibrido benzina in Lombardia con 136.555 autovetture, il 27,2% del totale, come pure il parco auto ibrido gasolio con 8.388 auto, il 20,5% del totale parco autovetture ibrido gasolio.

La contrazione delle vendite negli anni di crisi e la riduzione dei volumi medi venduti hanno contribuito all'invecchiamento del parco, che ormai conta un'età mediana di 14 anni e 9 mesi per le autovetture a benzina, 10 anni e 4 mesi per quelle a gasolio, mentre per le autovetture nel complesso è di 11 anni e 10 mesi.

Risultano invece leggermente più bassi i valori riferiti alle autovetture a doppia alimentazione: l'età mediana di quelle a benzina-GPL è di 10 anni e 4 mesi mentre per quelle a benzina-metano è di 10 anni e 3 mesi.

Le autovetture con più di 20 anni di anzianità, che si ritiene circolino meno, rappresentano il 19% del parco ed in particolare sono il 31,1% di quelle a benzina e l'8,5% di quelle a gasolio. Considerando l'alimentazione delle sole autovetture con più di 20 anni di anzianità risulta invece che il 74,5% va a benzina ed il 19,5% a gasolio mentre solo il 6% presenta una alimentazione ecologica.

La percentuale di autovetture immatricolate prima del 2004, sul totale autovetture per regione, risulta più elevata nel sud Italia che nel nord, dove il processo di svecchiamento appare più rapido. A livello nazionale, le auto immatricolate prima del 2004 sono oltre un terzo del parco circolante.

Risultano tra gli autoveicoli iscritti al PRA: 99.883 autobus, 4.221.718 autocarri merci, 195.469 trattori stradali per semirimorchi, 764.737 autoveicoli specifici/speciali e 414.798 rimorchi/semirimorchi merci e specifici. Complessivamente circolano 44.999.681 autoveicoli.

PARCO CIRCOLANTE

44.9 milioni di autoveicoli

- 759 Autoveicoli/1000 abitanti
- 670 autovetture/1000 abitanti

39.5 milioni di autovetture

- 17.4 milioni di auto diesel
- 18.1 milioni di auto a benzina
- 4.2 milioni di auto ad alimentazione alternativa
 - **BEV 53.000**



5.2 milioni di veicoli commerciali e industriali

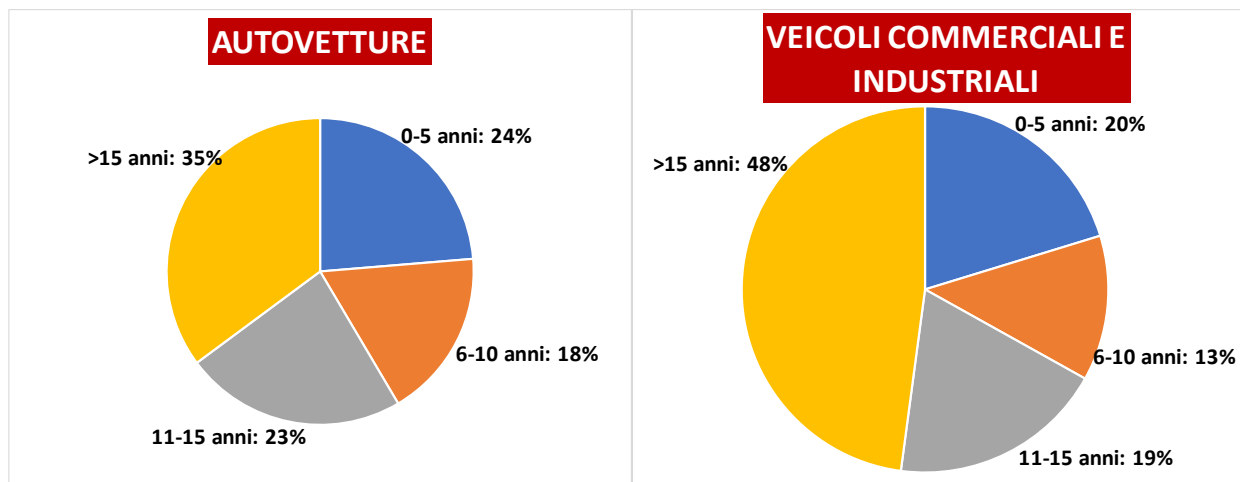
- 180.000 ad alimentazione alternativa
 - **BEV 7.100**



Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ACI

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

PARCO CIRCOLANTE PER ANZIANITÀ In %



PARCO PER TIPO AUTOVEICOLO E ALIMENTAZIONE

	Benzina	Benzina-Gpl	Benzina-Metano	Gasolio	Ibrido B-E	Ibrido G-E	BEV	Altre	N.I.	Totale
AUTOVETTURE	18.072.495	2.678.656	978.832	17.385.843	501.868	40.860	53.079	579	5.662	39.717.874
AUTOCARRI TRASP. MERCI	194.834	51.760	94.909	3.867.726	1.797	4.022	5.950	63	657	4.221.718
AUTOVEICOLI SPECIALI	21.079	7.365	6.077	729.251	96	35	672	30	132	764.737
TRATTORI STRAD/MOTRICI	158	41	2.458	192.333	1	1	21	9	447	195.469
AUTOBUS	427	297	4.812	93.607	8	138	512	13	69	99.883
TOT. VEICOLI INDUSTRIALI	216.498	59.463	108.256	4.882.917	1.902	4.196	7.155	115	1.305	5.281.807
TOT. AUTOVEICOLI	18.288.993	2.738.119	1.087.088	22.268.760	503.770	45.056	60.234	694	6.967	44.999.681

Statistiche: ACI

PARCO CIRCOLANTE PER STANDARD EMISSIVO, IN %

	Autovetture	Autocarri merci	Trattori stradali	Autoveicoli speciali	Autobus
Ante Euro 4	31%	51%	34%	59%	51%
Euro 4	26%	17%	4%	15%	10%
Euro 5	17%	13%	26%	12%	18%
Euro 6	26%	19%	36%	14%	21%

Ante Euro 5	57%	68%	38%	74%	61%
Euro 5-6	43%	32%	62%	26%	39%

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ACI

L'industria autoveicolistica italiana nel 2020

I numeri dell'industria automotive⁴

Imprese	Filiera produttiva diretta ¹	2018	unità	2.167	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	unità	3.379	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	unità	5.546	1,5% sul totale del manufacturing³
Occupati	Filiera produttiva diretta ¹	2018	unità	177.908	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	unità	99.979	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	unità	277.887	7,3% sul totale del manufacturing
Valore della produzione	Filiera produttiva diretta ¹	2018	miliardi di EUR	65,14	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	miliardi di EUR	26,17	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	miliardi di EUR	91,31	9,3% sul totale del manufacturing
Fatturato	Filiera produttiva diretta ¹	2018	miliardi di EUR	78,02	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	miliardi di EUR	28,12	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	miliardi di EUR	106,15	10,6% sul totale del manufacturing
Valore aggiunto al costo dei fattori	Filiera produttiva diretta ¹	2018	miliardi di EUR	14,43	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	miliardi di EUR	7,79	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	miliardi di EUR	22,22	9,0% sul totale del manufacturing
Investimenti fissi lordi	Filiera produttiva diretta ¹	2018	miliardi di EUR	2,42	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	miliardi di EUR	0,81	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	miliardi di EUR	3,23	9,4% sul totale del manufacturing
Acquisto di beni e servizi	Filiera produttiva diretta ¹	2018	miliardi di EUR	66,08	
	Filiera produttiva indiretta ²	2018	miliardi di EUR	21,52	
	Totale Filiera produttiva Automotive	2018	miliardi di EUR	87,61	11,4% sul totale del manufacturing
Spesa in R&S(4)	Filiera Produttiva diretta Automotive	2019	miliardi di EUR	1,70	2,2% sul fatturato della Filiera Produttiva diretta (miliardi di EUR)
					10,0% della spesa in R&S del manufacturing
Carico fiscale sulla motorizzazione		2019	miliardi di EUR	76,32	15,8% delle entrate tributarie dello Stato

Elaborazione effettuata dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati ISTAT

¹ Ateco 29

² Ateco 29 (Fabbricazione di prodotti selezionati da ANFIA attribuibili all'Automotive)

³ Ateco 2017 attività C = Totale attività manifatturiere

⁴ intra-muros