

FOCUS ITALIA

VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

GENNAIO/GIUGNO 2019

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



Indice

Pag.	3	Gen/Giugno 2019. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali in sintesi
	4	Gen/Giugno 2019. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali
	4	<i>Veicoli commerciali leggeri</i>
	9	<i>Veicoli commerciali leggeri di classe di peso 2800:3500 kg</i>
	9	<i>Autocarri medi-pesanti >3500 kg ptt</i>
	12	<i>Rimorchi e semirimorchi >3500 kg ptt</i>
	13	<i>Autobus</i>
	15	Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali e per le aziende di autotrasporto
	15	<i>Legge di Bilancio 2019</i>
	17	<i>Decreto Legge Crescita</i>
	18	<i>Decreto investimenti autotrasporto 2019/2020</i>
	19	<i>Proposte ANFIA</i>
	20	Policy Trasporti UE
	22	Revisione del Regolamento Generale di Sicurezza

Publicato il 24/10/2019

Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546526

Marisa Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it

Laura Alberti, l.alberti@anfia.it

Relazioni Istituzionali, tel 06/54221493/4

Fabrizia Vigo, Responsabile, f.vigo@anfia.it

Serena Geraci, s.geraci@anfia.it

Area Tecnica e Affari Regolamentari, tel. 011/5546527

Alberto Musso, Responsabile, a.musso@anfia.it

Gennaio/Giugno 2019. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali.

Nel 2018 sono stati prodotti in Italia complessivamente 389mila veicoli commerciali leggeri (VCL), autocarri e autobus, in calo del 2,6% rispetto ai volumi del 2017. Dal 2000 al 2008 la produzione media annua è stata di 322mila veicoli, scesa a 278 mila dal 2009 al 2015 e poi risalita a 393mila dal 2016 al 2018. Una produzione importante per l'occupazione e l'export. La produzione in Italia di LCV, autocarri e autobus, diminuisce del 6% nel primo semestre 2019, complessivamente sono stati prodotti 196mila veicoli rispetto ai 208mila del primo semestre 2018.

Veicoli commerciali leggeri. L'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Fiat Professional (rinnovato l'accordo con PSA sul sito produttivo di Sevel Sud fino al 2023), Iveco e Piaggio.

Nel 2018 la produzione domestica di VCL ha registrato 325mila unità. Con una media annua di circa 334mila veicoli, la produzione di VCL dell'ultimo triennio (2015-2018) si colloca ai massimi storici.

Nel primo semestre del 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 164mila veicoli commerciali leggeri (-6% sui volumi prodotti nel primo semestre del 2018) con una media mensile di 27mila VCL, e pari all'82% dell'export del primo semestre, 133mila veicoli (-2%) destinati ai mercati esteri.

I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese e sono offerti con un'ampia gamma di versioni e di alimentazioni, in particolare le versioni a gas naturale e biogas, un'alternativa pulita e sostenibile al diesel, in grado di ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ - fino al 95% con l'uso del biometano.

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

Il modello best seller della produzione nazionale di VCL è il "Ducato", nato nel 1981 nello Stabilimento Sevel Sud della Val di Sangro (il più grande stabilimento di veicoli commerciali leggeri d'Europa, nonché Silver Level del World Class Manufacturing) che da 38 anni soddisfa le diverse esigenze del business.

Leader in Europa per il quinto anno consecutivo, primo per vendite in 12 Paesi, continua ininterrotta la lunga serie di premi internazionali: il Ducato ha conquistato per la dodicesima volta consecutiva il titolo di "Miglior base per i camper" per il 2019, riconoscimento assegnato dai lettori di "Promobil", la rivista tedesca specializzata che da oltre 25 anni rappresenta un importante riferimento delle tendenze nel settore dei camper: circa 3 camper su 4 venduti sono Fiat Ducato.

In un contesto economico e sociale sempre più orientato alla mobilità sostenibile, si inserisce il Ducato Electric, il primo modello full electric di Fiat Professional, progettato e sviluppato con i più avanzati standard qualitativi del Gruppo FCA. La versione totalmente elettrica del Ducato offre grande attenzione al TCO (Total Cost of Ownership), per rispondere al meglio alle diverse esigenze di ogni missione professionale. Nel primo semestre 2019 sono usciti dallo stabilimento circa 84mila VCL a marchio Fiat e 68mila a marchio PSA, complessivamente 152mila unità.

Anche il Daily, modello di punta di Iveco, nato nel 1978, offre da oltre quarant'anni la sua affidabilità, un successo riconosciuto al suo 40° anniversario, con la vittoria del titolo di International "Van of the year": prestigioso premio che dimostra l'impegno di Iveco nello sviluppo di nuove tecnologie e la sua dedizione nei confronti del trasporto sostenibile. Lo stabilimento di Suzzara, sito che ha conquistato anch'esso il Silver Level all'interno del programma World Class Manufacturing, è in grado di produrre un Daily ogni tre minuti, in tutti i 27 modelli previsti dalla gamma. La gestione del sito produttivo prevede anche un progetto di contenimento dei consumi energetici premiato da un meno 30 per cento dei consumi e meno 40 per cento delle emissioni negli ultimi tre anni. Nel primo semestre 2019 sono usciti dallo stabilimento oltre 9mila VCL.

Altro modello precursore assoluto della mobilità green è il modello Porter in versione 100% electric dal 1995. L'intera gamma Porter di Piaggio risponde alle più frequenti esigenze di bassi consumi e ridotto impatto ambientale consentendo sempre l'accesso ai centri cittadini. Nei primi sei mesi del 2019 sono stati prodotti più di 2mila VCL.

Autocarri. Nel 2018 la produzione domestica di autocarri ha registrato 64mila unità raggiungendo una media produttiva nazionale annua da record nell'ultimo triennio, di quasi 59mila veicoli. Nel primo semestre del 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 32mila autocarri (-6% sui volumi prodotti nel primo semestre 2018) con una media mensile di 5mila unità, e pari all'80% dell'export del primo semestre, 26mila veicoli (-6%) destinati ai mercati esteri.

Iveco, presente in Italia dal 1975, è l'azienda leader del mercato nazionale.

Autobus. La produzione domestica di autobus è quasi azzerata, solo 153 veicoli nel primo semestre 2019: da una produzione media annua di quasi 2.600 autobus dal 2000 al 2008 (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco meno di 500 autobus nell'ultimo triennio 2016-2018, complice la crisi economico-finanziaria post 2008 e la mancanza di una programmazione statale nel determinare qualità e quantità dei servizi del Trasporto Pubblico Locale al passo con l'aumento di domanda di mobilità e il bisogno di decongestionare il traffico cittadino, creando una valida alternativa al trasporto privato, al pari di molti Paesi europei. La mancanza di programmazione e visione ha determinato un impoverimento del TPL (in termini di servizio offerto e flotta) e quasi la perdita di un settore industriale. Nel primo semestre del 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani 91 Autobus a marchio Bredamenarini e 62 a marchio Iveco.

Gennaio/Giugno 2019. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali.

Nel 2018 sono stati immatricolati in Italia oltre 181mila veicoli commerciali con ptt fino a 3500 kg (-6%), 25mila autocarri (+5,3%) e 4.500 autobus (+31%), complessivamente 22mila veicoli (-4,3% sul 2017).

Nei primi sei mesi del 2019 sono stati immatricolati in Italia oltre 112mila veicoli commerciali e industriali (+5,7%) e 8.632 rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg (-5,2%), secondo le elaborazioni di ANFIA sulla base delle targhe rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30 settembre 2019.

A giugno 2019, la domanda di nuovi veicoli commerciali e industriali nell'UE/EFTA è ancora positiva (+2,8%), segnando il sesto mese consecutivo di crescita. Nel primo semestre dell'anno, in UE/EFTA, in termini di volumi immatricolati, il mercato è cresciuto del 5,8%. I cinque major markets hanno totalizzato: Francia, 290mila unità (+6,9%), UK 231mila (+10,2%), Germania 213mila (+13,9%), Spagna 120mila (+2,6%) e Italia 112mila (+5,7%).

Immatricolazioni veicoli commerciali e industriali

MESI	LCV (ptt < 3,5t)			Autocarri (ptt > 3,5t)			R&S (ptt > 3,5t)			Autobus (ptt > 3,5t)		
	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %
GENNAIO	13.640	13.525	-0,8	2.362	2.194	-7,1	1.381	1.431	3,6	407	442	8,6
FEBBRAIO	14.381	15.246	6,0	1.898	1.679	-11,5	1.369	1.295	-5,4	253	385	52,2
MARZO	16.347	17.180	5,1	2.372	2.148	-9,4	2.031	1.853	-8,8	522	318	-39,1
APRILE	13.064	15.397	17,9	2.703	2.373	-12,2	2.171	2.013	-7,3	272	275	1,1
MAGGIO	16.460	17.764	7,9	2.137	2.406	12,6	1.066	989	-7,2	382	358	-6,3
GIUGNO	16.026	16.879	5,3	2.393	3.188	33,2	1.085	1.051	-3,1	507	396	-21,9
Totale	89.918	95.991	6,8	13.865	13.988	0,9	9.103	8.632	-5,2	2.343	2.174	-7,2

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

Veicoli Commerciali Leggeri. Dopo il risultato del 2018 che registrava una flessione del 6,1%, con 181mila registrazioni rispetto alle 193mila del 2017, nel primo semestre del 2019 si registra una ripresa del +6,7%, 95.991 veicoli commerciali leggeri (VCL) immatricolati.

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

Le misure nazionali a supporto degli investimenti, come il super ammortamento, sono state una leva importante per il rinnovo delle flotte, che hanno stimolato un mercato ridimensionato dalla crisi economica, contribuendo allo svecchiamento del parco, con impatti positivi su sicurezza e ambiente.

In UE/EFTA, in termini di volumi immatricolati, il mercato italiano dei veicoli commerciali leggeri conferma, per il primo semestre del 2019, il 5° posto dietro a Francia (454mila nuove registrazioni), Regno Unito (196mila), Germania (153mila) e Spagna (116mila).

Fiat Professional, Iveco e Piaggio detengono il 40% del mercato in Italia. Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo, Iveco Daily e Fiat Fiorino, che insieme rappresentano 1/3 del mercato.

Top Ten dei modelli più venduti nel Primo Semestre 2019

Marca	Modelli	Volumi
Totale Gen-Giu		95.991
Fiat	Ducato	10.597
Fiat	Doblò Cargo	9.057
Iveco	Daily	6.460
Fiat	Fiorino	4.284
Ford	Transit	2.864
Ford	Transit Custom	2.653
Fiat	Panda Van	2.594
Renault	Master	2.550
Citroen	Berlingo	2.384
Mercedes	Sprinter	2.307

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

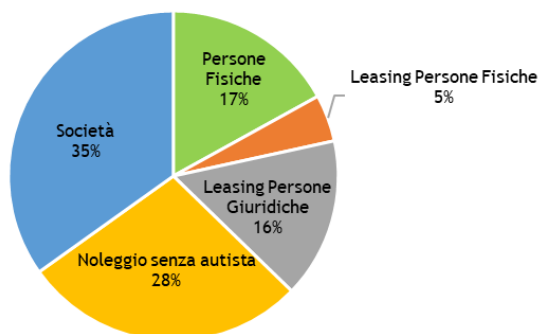
Secondo la modalità di acquisto, il 17% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 28% a società di noleggio, il 20% a società di leasing, il 35% a società proprietarie: quasi 1 veicolo nuovo su 4 è destinato al noleggio.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Modalità d'acquisto	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
Persone Fisiche	15.760	17,5	16.271	17,0	3,2
Leasing Persone Fisiche	3.893	4,3	4.411	4,6	13,3
Leasing Persone Giuridiche	13.362	14,9	15.051	15,7	12,6
Noleggio senza autista	23.927	26,6	26.736	27,9	11,7
Società	32.974	36,7	33.508	34,9	1,6
Altre	8	-	14	-	-
Totale complessivo	89.924	100,0	95.991	100,0	6,7

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

Gen/Giugno 2019 - Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per modalità d'acquisto, in % sul totale mercato



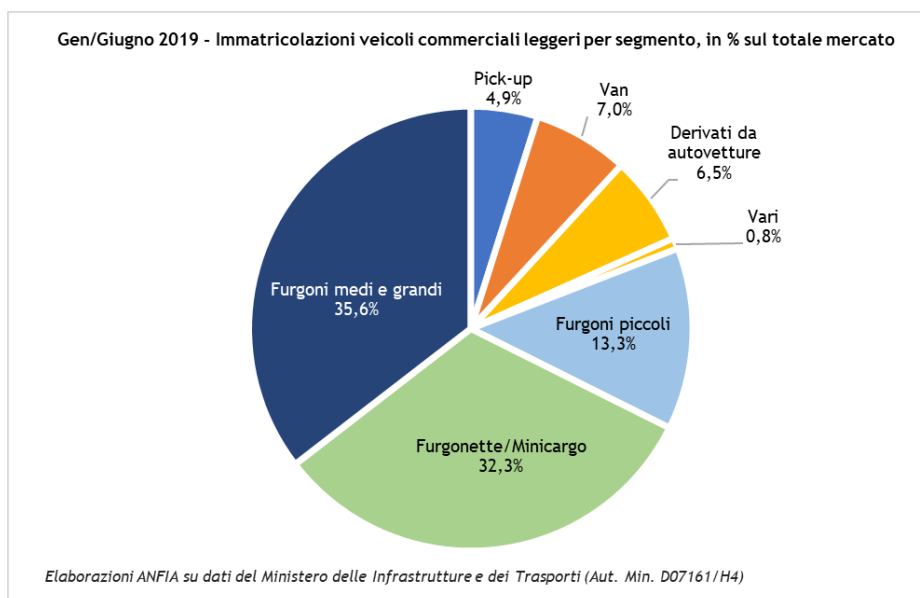
Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Analizzando il comparto per segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 32%, furgoni piccoli 13%, furgoni medi/grandi 36%, pick-up 5%, van 7%, derivati da autovetture 7%. Furgoni (piccoli, medi, grandi) e pick-up rappresentano oltre la metà del mercato.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Segmento	Volumi	
	Gen-Giu 2019	%
Furgoni medi e grandi	34.138	35,6
Furgoni piccoli	12.782	13,3
Pick-up	4.427	4,6
Furgonette/Minicargo	30.983	32,3
Van	6.697	7,0
Derivati da autovetture	6.224	6,5
Vari	740	0,8
Totale complessivo	95.991	100,0

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



Secondo l'alimentazione, l'88,8% dei nuovi veicoli commerciali leggeri registrati nel primo semestre del 2019 è diesel, il 4,6% a benzina, il 3,8% benzina-metano, il 2,3% benzina-gpl, lo 0,5% elettrico e lo 0,1% ibrido.

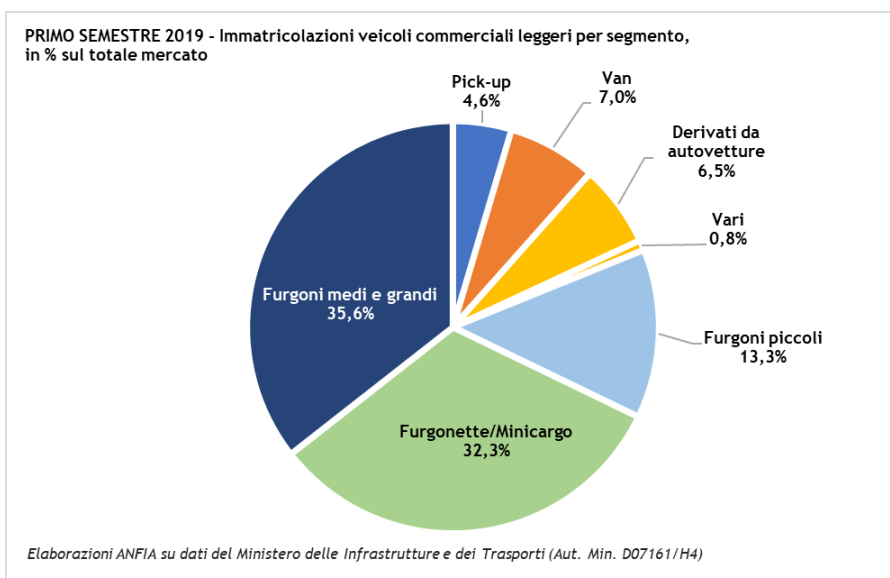
Nel primo semestre del 2019 cresce la quota di veicoli ad alimentazione alternativa arrivando al 6,6% del mercato, contro il 5% dei primi sei mesi del 2018, registrando una variazione positiva del 41,9%. Sono in aumento le vendite di VCL a diesel (+2,2%) e raddoppiate quelle a benzina, aumentano soprattutto le vendite a benzina/metano (+58,7%), a benzina/gpl (+36,7) e quelle di veicoli a trazione elettrica, delta positivo di 186 unità, mentre sono in diminuzione del 73,6% le nuove registrazioni di VCL ibridi, un delta negativo di 240 unità.

I veicoli elettrici (439 unità) appartengono per il 79% al segmento furgonette/minicargo.

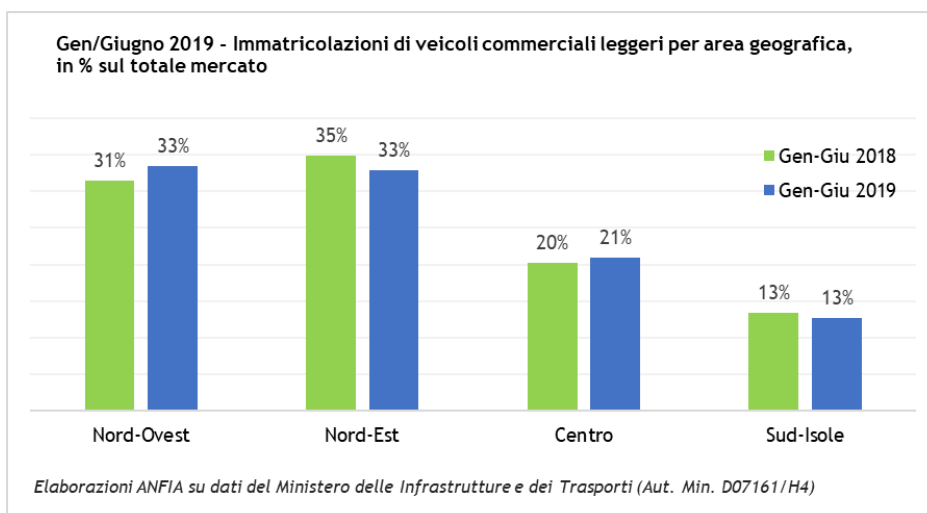
Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Alimentazioni	Volumi		Volumi		Var%
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	% 2019/2018	
DIESEL	83.446	92,8	85.267	88,8	2,2
BENZINA	2.015	2,2	4.390	4,6	117,9
BZ+GPL	1.612	1,8	2.203	2,3	36,7
BZ+METANO	2.272	2,5	3.606	3,8	58,7
ELETTRICA	253	0,3	439	0,5	73,5
IBRIDE	326	0,4	86	0,1	-73,6
Totale	89.924	100,0	95.991	100,0	6,7
di cui ad alimentazione alternativa	4.463	5,0	6.334	6,6	41,9

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



Proseguendo l'analisi del comparto secondo la ripartizione geografica, il 33% delle nuove registrazioni si colloca nel Nord-Ovest, il 33% nel Nord-Est, il 21% nel Centro e il 13% nel Sud/Isole. La Lombardia ed il Trentino Alto Adige sono le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente 33mila e 29mila unità. Il Trentino e la Toscana sono le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 48,8% e del 25,3%.



Analizzando, infine, la carrozzeria, risulta che il 74% dei VCL è carrozzato furgone, il 14% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 5% pianale (destinato all'allestimento camper), il 3% furgone isotermico, il 4% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc). Continua il successo dei telai di produzione nazionale destinati all'allestimento "camper" sia in Italia che in Europa: circa tre camper su quattro venduti sono Fiat Ducato.

Veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800:3500 kg. Nei primi sei mesi del 2019, il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3500 kg, aumenta del 13% rispetto ai primi sei mesi del 2018, il doppio del mercato totale VCL, e totalizza 50.013 nuove registrazioni, rappresentando il 52% del mercato VCL fino a 3500 kg. Il 39% del mercato è realizzato dai brand Fiat Professional e Iveco che, continuano a dominare rispettivamente con 26% (+13,8) e 13% (+3,6%), seguono Ford (10,5%) e Renault (9,1%).

Il 21% dei veicoli del comparto è immatricolato in Lombardia. Le versioni più richieste dei veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800 e 3500 Kg sono i furgoni, 27.949 nuove immatricolazioni pari al 56% del segmento di peso, e i cassoni (inclusi cassoni ribaltabili e con gru), raggiungono il 24% del mercato.

Immatricolazioni veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800-3500 kg

Marca	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
Fiat	11.353	25,6	12.916	25,8	13,8
Iveco	6.236	14,1	6.460	12,9	3,6
Ford	3.984	9,0	5.257	10,5	32,0
Renault	3.619	8,2	4.532	9,1	25,2
Mercedes	3.058	6,9	3.540	7,1	15,8
Peugeot	2.901	6,6	3.352	6,7	15,5
Citroen	3.376	7,6	2.829	5,7	-16,2
Volkswagen	2.217	5,0	2.344	4,7	5,7
Opel	1.741	3,9	2.128	4,3	22,2
Nissan	1.953	4,4	1.972	3,9	1,0
Ford Usa	1.351	3,1	1.431	2,9	5,9
Isuzu	823	1,9	1.217	2,4	47,9
Mitsubishi	694	1,6	683	1,4	-1,6
Toyota	572	1,3	528	1,1	-7,7
Great Wall	69	0,2	226	0,5	227,5
Man	78	0,2	143	0,3	83,3
Altre	238	0,5	455	0,9	91,2
Totale complessivo	44.263	100,0	50.013	100,0	13,0

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

Autocarri medi-pesanti. In ripresa dal 2015, nel 2018, il mercato degli autocarri medi-pesanti cresceva del 5,3% a 25.400 unità.

Nel primo semestre del 2019 sono stati immatricolati quasi 14 mila autocarri medi e pesanti (+0,9% rispetto ai primi sei mesi del 2018), di cui 6.021 nel primo trimestre (43%) e 7.967 nel secondo trimestre (57%) con una media mensile di 2.331 unità. In avvio del 2019, nei primi quattro mesi il mercato degli autocarri medi-pesanti ha un andamento negativo (-10%), per recuperare a maggio e giugno e chiudere il semestre a +0,9%. Ha contribuito a questo risultato l'applicazione del Regolamento 2017/2400, in vigore dal 1° luglio per alcune tipologie di veicoli pesanti della categoria N3, riguardante le emissioni di CO₂, favorendo le anticipazioni degli acquisti nei due mesi precedenti.

Il risultato positivo del secondo trimestre potrebbe riflettere anche i **primi benefici derivanti dalla reintroduzione della misura del superammortamento al 130%, ad opera del decreto-legge 'Crescita' convertito con legge n.58 del 28 giugno 2019**, agevolazione applicabile agli autocarri così come ai rimorchi e semirimorchi, utilizzati come bene strumentale di impresa e acquistati dal 1° aprile 2019.

La seconda parte dell'anno risulta tutta in salita per le vendite di autocarri nuovi. La congiuntura sfavorevole determinata dal calo della produzione industriale in Italia e nell'Area Euro, può riflettersi su una stagnazione della movimentazione delle merci, frenando gli investimenti delle aziende di autotrasporto.

Nei primi sei mesi del 2019, in UE/EFTA sono stati immatricolati quasi 235mila autocarri con ptt superiore a 3500 kg (+16% sul primo semestre 2018), di questi 190mila con ptt uguale o superiore a 16000 kg (+15%). L'Italia si conferma il 5° mercato europeo, dopo Germania (57mila immatricolazioni), Francia (33mila), UK (32mila) e Polonia (17mila), davanti a Spagna (13mila). Insieme questi mercati rappresentano il 71% del mercato europeo.

Analizzando il comparto per categoria di autocarro, risulta un aumento del 9% degli autocarri rigidi rispetto ai primi sei mesi del 2018, mentre calano del 6,5% i trattori per semirimorchi.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

TIPOLOGIA	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu	%	
AUTOCARRI RIGIDI	6.583	47,5	7.178	51,3	9,0
TRATTORI STRADALI	7.282	52,5	6.810	48,7	-6,5
TOTALE	13.865	100,0	13.988	100,0	0,9

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

Proseguendo l'analisi per macro classi di peso, gli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) sono il 18% del mercato, +2,1% rispetto ai primi sei mesi del 2018, mentre gli autocarri pesanti sono l'82% del mercato, +0,6%.

Iveco continua a dominare sia il segmento degli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) con il 55% di quota, seguito da Isuzu con il 16%, sia quello degli autocarri pesanti (con ptt superiore a 16000 kg) con il 28%, seguito da Scania con il 18%.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

CLASSI DI PESO	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
3501 - 5000 Kg	181	1,3	148	1,1	-18,2
5001 - 6000 Kg	354	2,6	453	3,2	28,0
6001 - 8000 Kg	916	6,6	1.073	7,7	17,1
8001 - 11500 Kg	299	2,2	247	1,8	-17,4
11501 - 12000 Kg	421	3,0	391	2,8	-7,1
12001 - 15999 Kg	341	2,5	254	1,8	-25,5
Da 16000 Kg	11.353	81,9	11.422	81,7	0,6
TOTALE	13.865	100,0	13.988	100,0	0,9

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

Secondo il segmento, nei primi sei mesi del 2019, si evidenzia la crescita a due cifre degli autocarri adibiti a cantiere: +28%. Iveco e Astra detengono quasi la metà del mercato degli autocarri adibiti a cantiere con il 44%. Nonostante il recupero degli ultimi due anni, le più recenti previsioni di ANCE, Associazione Nazionale dei Costruttori Edili, stimano uno scenario di previsione in rallentamento nella produzione nelle costruzioni per l'intero 2019. Nella media del trimestre maggio-luglio, la produzione nelle costruzioni segna una contrazione del 2,3% rispetto al trimestre precedente. Nel confronto con i primi sette mesi del 2018, l'indice della produzione nelle costruzioni mostra un aumento tendenziale del 3,2%. Un segnale positivo del tutto insufficiente ad invertire il lungo trend negativo in atto dal 2005 e lontano dalle aspettative di crescita degli investimenti pubblici che le misure governative, adottate negli ultimi anni, lasciavano sperare.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

SEGMENTO	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
CANTIERE	846	6,1	1.083	7,7	28,0
STRADALI	13.019	93,9	12.905	92,3	-0,9
TOTALE	13.865	100,0	13.988	100,0	0,9

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

Analizzando il comparto per alimentazione, nei primi sei mesi del 2019, continua l'ascesa degli autocarri ad alimentazione alternativa (+42,4%) raggiungendo una quota di mercato pari al 7,9%, rispetto al 5,6% del primo semestre 2018, 328 veicoli di differenza.

Continua la crescita degli autocarri a metano e a gas naturale liquefatto (GNL) che, con 1.043 nuove registrazioni, raggiungono una quota di mercato pari al 7,5% (+48,8% in più rispetto al primo semestre 2018).

Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

ALIMENTAZIONE	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
DIESEL	13.086	94,4	12.887	92,1	-1,5
GNL	549	4,0	760	5,4	38,4
METANO	152	1,1	283	2,0	86,2
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	70	0,5	54	0,4	-22,9
ELETTRICO	2	0,0	4	0,0	-
BENZINA	6	0,0	0	-	-
Totale	13.865	100,0	13.988	100,0	0,9
di cui ad alimentazione alternativa	773	5,6	1.101	7,9	42,4

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

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

L'Italia ha superato la Spagna per numero di stazioni di servizio per autocarri che utilizzano il gas naturale liquefatto (GNL) diventando l'operatore leader del settore in Europa: le stazioni per camion in Italia sono ora 53 contro i 44 recensiti in Spagna. Lo rileva "Conferenza GNL" sulla base dei dati pubblicati da REF-E nell'abstract del rapporto intermedio 2019 "SSLNG Watch". Secondo NGVA Europe, Italia e Spagna sono seguite da Francia con 31 stazioni, Olanda con 24, Gran Bretagna con 13, e Belgio con 10 stazioni. La Germania è ancora indietro, con solo sei punti di rifornimento, ma è entrata nel settore solo due anni fa.

Continuando l'analisi del comparto secondo la ripartizione geografica, è il Nord l'unica area a registrare la variazione più alta rispetto ai primi sei mesi del 2019: +5,5% Nord Ovest e +4,9% Nord Est. Il Centro e le Isole calano rispettivamente del 5,8% e dell'1,6% mentre al Sud si registrano 2.719 prime immatricolazioni contro 2.715 del primo semestre 2018.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

	Quote	
	Gen-Giu 2018	Gen-Giu 2019
Nord-Ovest	29%	30%
Nord-Est	28%	29%
Centro	17%	16%
Sud-Isole	26%	25%

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

Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg. Nel primo semestre 2019 sono stati immatricolati 8.632 rimorchi e semirimorchi (-5,2%), di cui 808 rimorchi (+2,1%) e 7.824 semirimorchi (-5,9%).

In avvio del 2019 il mercato inizia in aumento per i veicoli trainati, +3,6% rispetto a gennaio 2018, mentre nei mesi successivi l'andamento è negativo.

In prospettiva, il mercato corre il rischio di subire uno stop nei prossimi mesi a causa della lentezza attuativa dei Decreti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che assegnano 25 milioni di Euro per il rinnovo del materiale rotabile utilizzato dalle imprese in Conto Terzi, e del conseguente "effetto-attesa" da parte dei potenziali investitori.

Il segmento dei rimorchi vale il 9,4% del mercato dei veicoli trainati e, anche se con volumi inferiori al primo semestre del 2018, continua ad essere dominato dai costruttori nazionali con una quota di mercato dell'82,7%.

Il segmento dei semirimorchi vale il 90,6% del mercato dei veicoli trainati che vede una dominanza dei costruttori esteri pari al 64,3%.

I costruttori nazionali hanno il 40,1% del mercato, e registrano un calo delle vendite del 2,5% rispetto al primo semestre 2018, mentre i costruttori esteri registrano una perdita maggiore, -6,9%.

Il Gruppo Menci si conferma anche per i primi sei mesi del 2019, leader tra i costruttori nazionali riportando un risultato in crescita pari al 9% del mercato con 777 veicoli, e una variazione positiva del 18,3% rispetto al primo semestre 2018, +657 veicoli.

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

PROVENIENZA	Volumi		Volumi		Var. % 19/18	TIPOLOGIA	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%			Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
MARCHE NAZIONALI	3.548	39,0	3.460	40,1	-2,5	RIMORCHI	791	8,7	808	9,4	2,1
MARCHE ESTERE	5.555	61,0	5.172	59,9	-6,9	SEMIRIMORCHI	8.312	91,3	7.824	90,6	-5,9
TOTALE	9.103	100,0	8.632	100,0	-5,2	TOTALE	9.103	100,0	8.632	100,0	-5,2

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

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, nel Mezzogiorno è stato registrato il 36,3% delle nuove immatricolazioni del comparto, di cui il 27,6% nelle regioni del Sud Italia e l'8,6% nelle isole, seguono il Nord Est con il 27%, il Nord Ovest con il 23% e le regioni del Centro Italia con il 14%.

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

	Quote	
	Gen-Giu 2018	Gen-Giu 2019
Nord-Ovest	26%	23%
Nord-Est	29%	27%
Centro	11%	14%
Sud-Isole	33%	36%

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

E' la Campania che ha registrato la quota più alta di nuove registrazioni nella prima metà dell'anno, 19% con 1.653 veicoli, in crescita del 17%. Seguono Lombardia (16% di quota, 1.349 veicoli in calo del 13%), Veneto (11% di quota, 923 veicoli in calo del 13%), Emilia Romagna (7% di quota, 610 veicoli in calo del 16%) e Trentino (7% di quota, 610 veicoli in calo del 17%). Il mercato cresce anche in Sicilia, Toscana, Lazio, Abruzzo e Friuli VG.

Autobus. Nel primo semestre del 2019 il mercato degli autobus vede un calo del 7,2%, 2.174 nuove immatricolazioni contro 2.343 del primo semestre 2018. Marzo e giugno sono stati i mesi che hanno registrato una variazione negativa a due cifre, rispettivamente -39% e -22%, mentre a maggio il calo è stato del 6%, positivi gli altri mesi. L'andamento del mercato è condizionato dalle assegnazioni e immatricolazioni dei veicoli acquistati con gara d'appalto.

Dal rapporto sulla mobilità urbana recentemente pubblicato da ISTAT (giugno 2019), emerge che gli autobus utilizzati nel TPL nei comuni capoluoghi/città aree metropolitane sono diminuiti passando da 13.996 del 2013 a 13.217 del 2017. I filobus, invece, sono aumentati, passando da 371 a 524. Il rapporto evidenzia anche che il 47% degli autobus utilizzati nel TPL ha standard emissivi ante Euro 5. I posti/km offerti sono passati da 2.826 a 2.767 (valore per abitante). Tra le città metropolitane, Roma e Torino sono quelle che hanno "perso" il maggior numero di autobus, diminuiti rispettivamente del 27% e del 10%.

La densità veicolare (tutti i veicoli adibiti al trasporto di persone e merci), in veicoli per km² di superficie urbanizzata, nei comuni capoluoghi/aree metropolitane è salita da 3.734 veicoli del 2015 a 3.825 del 2017. In sintesi, aumenta il traffico nelle città e, parallelamente, diminuiscono gli autobus utilizzati. Permane, quindi, la sensazione che il cambiamento verso la mobilità sostenibile sia ancora troppo lento.

Nel merito, influisce la lentezza attuativa del nuovo Fondo Investimenti TPL, introdotto dal Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, che non si avvale ancora di alcun piano di riparto, né tra le Regioni, né tra le Aziende di gestione dei servizi di TPL.

In UE/EFTA sono stati immatricolati nei primi sei mesi del 2019, oltre 23.500 autobus con ptt superiore a 3500 kg (+11% sul primo semestre 2018). La Germania si conferma il 1° mercato europeo, con circa 3.300 veicoli (+0,8%) seguita da UK, oltre 3mila veicoli (-23,4%), Francia con più di 2.800 (+16,7%) e Italia, quarto mercato europeo con 2mila (-7,5%), davanti a Spagna, 1.800 (+7,4%) e Polonia, poco più di 1.500 autobus (+8%).

Analizzando il comparto secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il 46,3% del mercato è rappresentata dagli autobus adibiti al TPL, il 28% dagli autobus/midibus turistici, il 14,5% dai minibus ed il restante 11,3% dagli scuolabus.

E' il segmento degli scuolabus ad avere una crescita a due cifre, +23,7% rispetto ai primi sei mesi del 2018, seguito da quello degli autobus/midibus turistici, +2%, mentre calano del 16,1% il segmento degli autobus/midibus urbani, del 21,2% quello degli autobus/midibus interurbani e dell'1,3% quello dei minibus.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

CLASSI DI PESO	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
AUTOBUS/MIDIBUS URBANI	731	31,2	613	28,2	-16,1
AUTOBUS/MIDIBUS INTERURBANI	499	21,3	393	18,1	-21,2
AUTOBUS/MIDIBUS TURISTICI	596	25,4	608	28,0	2,0
MINIBUS	319	13,6	315	14,5	-1,3
SCUOLABUS	198	8,5	245	11,3	23,7
TOTALE	2.343	100,0	2.174	100,0	-7,2

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

L'87,4% degli autobus immatricolati nel primo semestre 2019 ha alimentazione diesel (in calo del 12%) e il restante 12,6% ad alimentazione alternativa, 5 punti in più di un anno fa. Sono in aumento gli autobus ad alimentazione ibrido/elettrico, che rappresentano il 6,6% del mercato, pari a 144 nuove immatricolazioni contro 5 del primo semestre 2018, e gli autobus elettrici, con il 2,3% di quota e un raddoppio dei volumi. Gli autobus alimentati a metano, con il 3,7% del mercato, diminuiscono del 45%.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

ALIMENTAZIONE	Volumi		Volumi		Var. % 19/18
	Gen-Giu 2018	%	Gen-Giu 2019	%	
DIESEL	2.166	92,4	1.899	87,4	-12,3
METANO	148	6,3	81	3,7	-45,3
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	5	0,2	144	6,6	-
ELETTRICO	24	1,0	50	2,3	108,3
TOTALE	2.343	100,0	2.174	100,0	-7,2
di cui ad alimentazione alternativa	177	7,6	275	12,6	55,4

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

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 26,3% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nelle regioni del Centro Italia, il 24,2% nel Nord Ovest, il 20,9% nel Sud, il 19% nel Nord Est ed il restante 9,7% nelle Isole. Il Sud registra la variazione più alta rispetto al primo semestre 2018, +41%, mentre il Nord registra la variazione più bassa pari al -30%.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

	Quote	
	Gen-Giu 2018	Gen-Giu 2019
Nord-Ovest	32%	24%
Nord-Est	25%	19%
Centro	23%	26%
Sud-Isole	20%	31%

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

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

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

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

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

DECRETO LEGGE CRESCITA, decreto legge n. 34 del 2019, convertito con l. 28 giugno 2019, n. 58

MISURA	SINTESI
SUPER AMMORTAMENTO	<p>Reintroduzione del superammortamento al 130% con un tetto massimo di 2,5 milioni di euro sugli investimenti complessivi in beni materiali strumentali nuovi, effettuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> o dal 01 aprile 2019 al 31 dicembre 2019, o entro il 30 giugno 2020, qualora al 31 dicembre 2019 l'ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti pari ad almeno il 20% del costo di acquisizione.
NUOVA SABATINI	<p>Semplificazioni operative alla misura "Nuova Sabatini".</p> <p>Le modifiche prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> o l'erogazione del contributo in un'unica rata (in luogo di 6 rate annuali), in caso di finanziamento di importo non superiore a € 100.000; o l'erogazione dei contributi in base alle sole dichiarazioni prodotte dalle imprese in merito alla realizzazione dell'investimento (i controlli saranno dunque successivi e non più preventivi); o l'innalzamento a 4 milioni (dai 2 precedenti) del tetto massimo del finanziamento per ciascuna impresa beneficiaria.
CREDITO D'IMPOSTA PER LA PARTECIPAZIONE A FIERE INTERNAZIONALI	<p>Introdotta un credito d'imposta per incentivare la partecipazione delle PMI a fiere internazionali e migliorarne il livello e la qualità di internazionalizzazione. Il credito d'imposta viene riconosciuto nella misura del 30% e fino ad un importo massimo di 60.000 euro, per la partecipazione a fiere internazionali di settore che si svolgono in Italia o all'estero.</p> <p>Sono ammesse le seguenti spese:</p> <ul style="list-style-type: none"> o affitto degli spazi espositivi; o allestimento degli spazi espositivi; o pubblicità, promozione e comunicazione connesse alla partecipazione alla fiera. <p>Gli aspetti operativi dell'incentivo introdotto sono demandati ad un successivo decreto del Ministero dello sviluppo economico, da adottare di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.</p>

DECRETO INVESTIMENTI AUTOTRASPORTO 2019/2020

Saranno a breve pubblicati in Gazzetta Ufficiale il decreto ministeriale ed il decreto direttoriale operativo relativi all'incentivazione degli investimenti nel rinnovo del parco veicoli per il trasporto merci da parte delle imprese iscritte all'albo dell'autotrasporto.

La misura di quest'anno ha un plafond complessivo di 25 M€, suddiviso come segue:

- 9,5 M€ per veicoli a trazione alternativa CNG, LNG, ibridi e Full electric
- 9 M€ con contestuale rottamazione per:
 - o Veicoli pesanti ($\geq 7t$) euro VI
 - o Vcl ($\geq 3,5$ fino a 7 t) euro 6 D TEMP ed euro VI step D
- 6 M€ per
 - o Rimorchi e semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario e per il trasporto combinato marittimo
 - o Rimorchi o semirimorchi o equipaggiamenti per veicoli pesanti ($> 7 t$) allestiti per trasporto ATP
- 0,5 M€ per casse mobili + rimorchi e semirimorchi portacasse

Rispetto alle misure degli anni precedenti in base alle quali l'ottenimento dell'incentivo era certo ma non determinato nel quantum, il provvedimento di quest'anno prevede una misura "a sportello" fino ad esaurimento delle risorse disponibili nei singoli plafond.

In particolare, per i plafond relativi all'acquisto dei veicoli a motore, i contributi sono determinati come segue:

- Veicoli di massa complessiva a pieno carico uguale o superiore a 3,5 t e fino a 7 t:
 - o 4.000€ per veicoli a metano CNG e ibridi (diesel/elettrico)
 - o 10.000€ per veicoli elettrici
- Veicoli elettrici di massa complessiva a pieno carico superiore a 7 t: 20.000€
- Veicoli di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 t:
 - o 8.000€ per veicoli ibridi (diesel/elettrico) e a metano CNG fino a 16 t
 - o 20.000€ per veicoli ibridi (diesel/elettrico), a gas naturale liquefatto LNG e CNG, di massa pari o superiore a 16 t

E' prevista la possibilità di ricevere un contributo per la riconversione di veicoli di massa complessiva pari a 3,5 t in veicoli elettrici quantificabile nel 40% dei costi ammissibili fino ad un massimo di 1.000€.

Per gli investimenti in Rimorchi e semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario e marittimo dotati di almeno 1 dispositivo innovativo, il quantum dell'incentivo sarà calcolato in percentuale in base alla dimensione di impresa fino ad un massimo di 5.000€

- o Piccole imprese: 20% del costo di acquisizione
- o Medie imprese: 10% del costo di acquisizione
- o Grandi imprese: contributo di € 1.500 (valutato come 40% del differenziale di costo tra veicoli intermodali e un equivalente stradale).

Per gli investimenti per l'acquisto a gruppi di 8 casse mobili + 1 rimorchio o semirimorchio portacasse, l'incentivo è di 8.500€ per tutte le imprese.

Proposte ANFIA

- **Estensione temporale Superammortamento:** per dare continuità a questa misura di cui beneficiano direttamente le imprese produttive del settore automotive per i loro investimenti, e che da qualche anno rappresenta una leva importante di supporto al mercato dei veicoli commerciali ed industriali acquistati dalle aziende come beni strumentali di impresa. Evidenziando quindi i benefici indiretti che tale misura apporta in termini ambientali e di sicurezza stradale, l'auspicio di ANFIA è che tale proposta sia prevista già nella prossima legge di bilancio e magari, nell'ottica di incentivare sempre di più le imprese ad effettuare investimenti sostenibili, si propone di prevedere una maggiorazione al 180% per l'acquisto di beni funzionali alla transizione ecologica in linea con i principi dell'economia circolare e decarbonizzazione

- **Incremento plafond investimenti autotrasporto:** per accelerare il rinnovo del parco dei veicoli per il trasporto merci, uno dei più vetusti d'Europa, l'auspicio di ANFIA è che nei prossimi anni il plafond riservato agli investimenti possa essere notevolmente incrementato. Tale proposta vedrebbe effetti positivi sia in termini ambientali che di sicurezza stradale.

- Riconoscimento normativo circolazione complessi veicolari da 18mt (Progetto 18)

Nato su iniziativa di ANFIA e del Ministero dei Trasporti, nel 2019 il Progetto Diciotto compie 10 anni di sperimentazione. Nel corso di questi anni i 330 complessi veicolari composti da una combinazione ottimizzata trattore - semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri, sono stati quotidianamente utilizzati dalle aziende di autotrasporto che hanno aderito alla sperimentazione e che nella loro attività ne hanno apprezzato gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione del servizio.

Il monitoraggio qualitativo effettuato da ANFIA, ha infatti sempre restituito risultati positivi sia in termini di riduzione del numero di viaggi che dei viaggi senza carico, e dato di fondamentale importanza, ha mostrato prestazioni del mezzo paragonabili ai veicoli di lunghezza standard in termini di guidabilità, manovrabilità, stabilità e sicurezza. I positivi riscontri espressi dagli utilizzatori e il raggiungimento dell'obiettivo primario di razionalizzazione del trasporto merci, con i suoi conseguenti impatti positivi sull'ambiente e sulla riduzione del numero dei veicoli sulle strade, portano la filiera italiana ad esser convinta che questa tipologia di complessi veicolari, se riconosciuta a livello normativo nazionale, nel rispetto dei limiti della Direttiva 96/53/CE, potrà dare un enorme aiuto alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese.

Policy Trasporti UE

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

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

Target europei di riduzione delle emissioni di CO₂

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Camion.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il trilogico fra le Istituzioni Europee si è concluso nella primavera del 2019, giusto in tempo utile prima delle elezioni politiche che hanno rinnovato il Parlamento Europeo.

Il testo adottato nella passata legislatura è stato quindi sottoposto ad una semplice procedura di corrigendum, che non ne ha modificato alcuna parte sostanziale, ed è stato tradotto in tutte le lingue dell'Unione Europea.

Si prevede la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale nel mese di novembre 2019.

Se questa previsione si dimostrerà corretta, le misure saranno adottate secondo un calendario di attuazione così articolato:

- A) Dispositivi e sistemi di sicurezza già facenti parte della dotazione dei veicoli attualmente sul mercato che dovrà essere estesa a tutti i veicoli di nuova immatricolazione a partire da maggio 2022;
- B) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire da maggio 2022 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire da maggio 2024;
- C) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire da maggio 2024 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire da maggio 2026;
- D) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire da novembre 2025 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire da novembre 2028.

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

nella categoria B)

- il Tyre Pressure Monitoring for Heavy Duty, sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici;
- l'Intelligent Speed Assistance, sistema di riconoscimento dei limiti di velocità;
- l'Alcohol Interlock Installation Facilitation, interfaccia per il montaggio di sistemi che impediscono la guida del veicolo in stato di ebbrezza;
- il Driver Drowsiness and Attention Monitoring, sistema di allerta contro i colpi di sonno;
- l'Emergency Stop Signal, attivazione lampeggiante (flashing) delle luci di stop del veicolo;
- la Reversing Detection, telecamera posteriore attiva durante la retromarcia;
- il Blind Spot Information System, sistema di telecamere per eliminare gli angoli morti di visibilità nelle manovre a bassa velocità;
- il Pedestrian and Cyclist Collision Warning, sistema di avvertimento al conducente di una possibile collisione con utenti deboli della strada;
- la Protection of Vehicle against Cyberattacks, sistema di cybersecurity per la protezione del veicolo da rischi di natura informatica;

nella categoria C)

- l'Advanced Driver Distraction Warning, sistema avanzato di riconoscimento dello stato di distrazione del conducente;

nella categoria D)

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