

FOCUS **ITALIA**

2019

**Relazione sull'industria  
autoveicolistica**



## 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 5546526  
M. Saglietto, Responsabile, [m.saglietto@anfia.it](mailto:m.saglietto@anfia.it)

*Data di pubblicazione: 22 maggio 2020*

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a

CONFINDUSTRIA. 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

5.529 imprese

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

105,9 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 2019.** Nel 2019 il Pil ai prezzi di mercato è stato pari a 1.787.664 milioni di euro correnti, con un aumento dell'1,2% rispetto all'anno precedente. In volume il Pil è aumentato dello 0,3%<sup>1</sup>. Per l'Italia si tratta della crescita più bassa registrata per il secondo anno consecutivo tra tutti i paesi europei.

Secondo la nota di Istat, dal lato della domanda interna nel 2019 si registra, in termini di volume, una crescita dell'1,4% degli investimenti fissi lordi e dello 0,2% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono aumentate dell'1,2% e le importazioni sono diminuite dello 0,4%.

La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito positivamente alla crescita del Pil per 0,4 punti percentuali. L'apporto della domanda estera netta è stato positivo per 0,5 punti, mentre la variazione delle scorte ha contribuito negativamente per 0,6 punti.

A livello settoriale, il valore aggiunto ha registrato aumenti in volume nelle costruzioni (+2,6%) e nelle attività dei servizi (+0,3%); è in calo nell'agricoltura, silvicoltura e pesca (-1,6%) e nell'industria in senso stretto (-0,4%).

Il saldo primario (indebitamento netto meno la spesa per interessi) misurato in rapporto al Pil, è stato pari a +1,7% (+1,5% nel 2018).

L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche (AP), misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -1,6%, a fronte del -2,2% del 2018.

Ad inizio anno, le previsioni di crescita per il 2020<sup>2</sup> e 2021 sono stimate rispettivamente a +0,3% e +0,6%, ma la pandemia da Covid-19, esplosa prima in Cina, poi in Italia e dilagata successivamente in tutto il mondo, ha messo in moto un processo di revisione delle stime, determinato dal progressivo rallentamento delle attività commerciali e industriali, fino allo stop, con la sola eccezione delle attività essenziali, con un effetto domino in tutto il mondo.

Nonostante le misure adottate per contenere l'epidemia e stabilizzare l'attività economica, l'emergenza Covid-19 indebolirà la maggior parte delle economie nel 2020. A livello mondiale, "The Great Lockdown" determinerà una contrazione del Pil che, secondo le stime di aprile del Fondo Monetario Internazionale (FMI), scenderà -3% nel 2020, un risultato peggiore di quello causato dalla crisi finanziaria del 2008-2009. La stima si basa su uno scenario economico con la pandemia risolta entro la prima metà del 2020, che consentirebbe la graduale ripresa delle attività. Tuttavia permangono rischi al ribasso, qualora invece fossero necessari tempi più lunghi. L'analisi del FMI evidenzia come la ricaduta economica dipenda da fattori che interagiscono in modi difficili da prevedere, compreso il percorso della pandemia, l'intensità ed efficacia degli sforzi di contenimento, la portata delle interruzioni dell'offerta, le ripercussioni del drastico inasprimento delle condizioni dei mercati finanziari globali, i cambiamenti nei modelli di spesa, i cambiamenti comportamentali (le persone che evitano i centri commerciali e luoghi più affollati, l'uso limitato del trasporto pubblico), gli effetti sul clima di fiducia e la volatilità dei prezzi delle materie prime. Secondo le proiezioni del FMI per il 2020, le contrazioni maggiori riguardano l'Area Euro, con un calo del 7,5%, Stati Uniti -5,9% e Cina +1,2% (la previsione pre-epidemia era +6%, gennaio 2020). L'economia italiana subirà il crollo maggiore, -9,1% (-9,5% secondo le previsioni della Commissione europea), dovuto anche alla condizione di recessione o quasi, in cui l'Italia si trovava prima dell'emergenza sanitaria. L'impatto dell'epidemia sul sistema sanitario e sulle attività economiche del nostro Paese, le cui finanze sono già deboli, è enorme. Per il 2021, per l'Italia è previsto un recupero del 4,8% per il FMI e del 6,5% per la Commissione europea.

Sul fronte della produzione industriale (escluso costruzioni), dopo l'aumento tendenziale del 3,6% nel 2017, si assiste ad un rallentamento a partire dalla seconda metà del 2018 fino ai cali di novembre e dicembre rispettivamente del 2,8% e del 5,7%. Per l'intero 2018, la produzione è cresciuta solo dello 0,7% rispetto al 2017, mentre per il 2019 si registra una flessione dell'1%, con un peggioramento nell'ultimo trimestre dell'anno<sup>3</sup>.

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 9,6% nel 2019.

Nel 2019 il trade italiano di beni<sup>4</sup> (import+export) vale 898,8 miliardi di EUR (+0,8% sul 2018): 475,8 miliardi di EUR di esportazioni (+2,3%) e 422,9 miliardi di EUR di importazioni (-0,7%), che hanno generato un saldo positivo di 52,9 miliardi (era di 39,3 miliardi nel 2018), che sale a 91,4 miliardi al netto dei prodotti energetici. Il 56% dell'export è destinato ai mercati UE (+1%), con un avanzo commerciale di 15,6 miliardi di EUR, mentre il 44% restante è destinato ai mercati extra-UE (+3,9%), con un saldo positivo di 37,3 miliardi di EUR.

<sup>1</sup> Comunicato Stampa Istat del 2/3/2020, valori concatenati, anno di riferimento 2015.

<sup>2</sup> Previsioni Commissione Europea

<sup>3</sup> Dati Istat aggiornati a maggio 2020

<sup>4</sup> Dati presenti nell'archivio del commercio estero ISTAT in data 29.5.2019

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

I principali mercati di destinazione sono: Germania (€58,1 miliardi, -0,1%), Francia (€49,8 miliardi, +2,4%), USA (€45,6 miliardi, +7,5%), Svizzera (€26 miliardi, +16,6%), davanti a Regno Unito (€24,9 miliardi, +4,7%) e Spagna (€24 miliardi, -0,7%). Il trade di beni con la Germania genera un deficit commerciale di 11,5 miliardi di EUR, mentre è positivo il saldo commerciale con USA per 28,6 miliardi, Svizzera per 15,1 miliardi, Regno Unito per 14,3 miliardi e Francia per 13,2 miliardi. È da segnalare il numero di aziende che esporta nel mercato elvetico in costante aumento, l'interscambio ha generato nel 2019 un saldo attivo per l'Italia di oltre 15 miliardi di EUR.

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. Nel 2019 la contrazione della produzione industriale ha determinato una frenata negli investimenti, che sono cresciuti solo dell'1,4%. Gli investimenti per macchinari e attrezzature sono cresciuti dello 0,2% e quelli per mezzi di trasporto dello 0,4%.

La spesa per consumi finali delle famiglie residenti e non residenti registra, in volume, una crescita dello 0,5% nel 2019, risultato di un aumento per consumi di beni dello 0,1% e di servizi dello 0,9%. I consumi delle famiglie di beni durevoli crescono del 2,7% e di beni non durevoli dello 0,1%, mentre i consumi di beni semidurevoli diminuiscono del 2,3%. Alla voce trasporti la spesa delle famiglie registra una crescita nulla nel 2019.

La propensione al risparmio delle famiglie italiane, nel secondo trimestre 2019 è stata pari all'8,9% del reddito disponibile, in aumento di 0,8 punti percentuali rispetto al trimestre precedente. Il dato è calcolato dall'Istat come rapporto percentuale tra il risparmio lordo e il reddito disponibile al netto di quanto accantonato nei fondi pensione.

Nel 2019 la pressione fiscale sale al 42,4% dal 41,9% del 2018. Alla fine del 2019 il debito pubblico risulta pari al 134,8%, come nel 2018. La contrazione del Pil e l'aumento del deficit per la crisi del Covid-19 condannano l'Italia a una esplosione del debito pubblico che - secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale - quest'anno potrebbe balzare di oltre 20 punti, passando dal 134,8% del Pil nel 2019 al 155,5% nel 2020.

Nel 2019 il tasso di occupazione (15-64 anni) sale al 59 %. Il tasso di disoccupazione è sceso al 10% mentre il tasso di disoccupazione giovanile è pari al 31% (15-24 anni)<sup>5</sup>. A marzo 2020 l'occupazione è in lieve calo e la diminuzione marcata della disoccupazione si associa alla forte crescita dell'inattività.

**1° trimestre 2020.** Istat stima che nel 1° trimestre del 2020 il prodotto interno lordo (Pil), espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, sia diminuito del 4,7% rispetto al trimestre precedente e del 4,8% in termini tendenziali. Nel primo trimestre del 2020, secondo la stima preliminare, il Pil ha subito una contrazione di entità eccezionale indotta dagli effetti economici dell'attuale emergenza sanitaria e dalle misure di contenimento adottate.

Questa stima preliminare, pur avendo natura provvisoria, si basa sulla valutazione dell'andamento delle componenti dell'offerta e su un insieme ridotto di indicatori congiunturali; il valore aggiunto segna un calo marcato e diffuso a tutte le attività economiche, particolarmente rilevante per l'industria e il terziario.

La flessione del Pil è di un'entità mai registrata dall'inizio del periodo di osservazione dell'attuale serie storica che ha inizio nel primo trimestre del 1995.

### CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI

ANNI 2015-2019, Variazioni % annuali

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

(a) Dati provvisori

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

<sup>5</sup> Allegato Statistico all'esame ISTAT del DEF 2020

# L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

## La filiera produttiva italiana del settore automotive

**Anno 2019.** 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 9,6% nel 2019.

L'industria automotive contribuisce alla contrazione della produzione industriale nel suo complesso (escluso le costruzioni), che nel 2019 chiude a -1% sul 2018.

Nel dettaglio per attività produttiva, il settore automotive registra i seguenti risultati: -13,9% la Fabbricazione di autoveicoli, +6,7% la Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, -7,9% la Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori.

Il settore industriale dell'automotive (codice Ateco 29) registra valori negativi, in termini tendenziali, dal mese di luglio 2018, con cali a due cifre nei mesi di novembre (-13,3%), dicembre (-12,3%). È soprattutto la Fabbricazione di autoveicoli a frenare con cali a due cifre che perdurano da ottobre 2018 ad ottobre 2019, mentre la Fabbricazione di componenti ed accessori, pur registrando un andamento negativo da luglio 2018, è nella seconda metà del 2019 che segna un deciso peggioramento. Per la filiera della componentistica italiana, oltre al calo degli ordini del costruttore nazionale, si aggiunge quello dei costruttori esteri, che si riforniscono dalle aziende italiane, le quali vantano commesse importanti nei major markets europei.

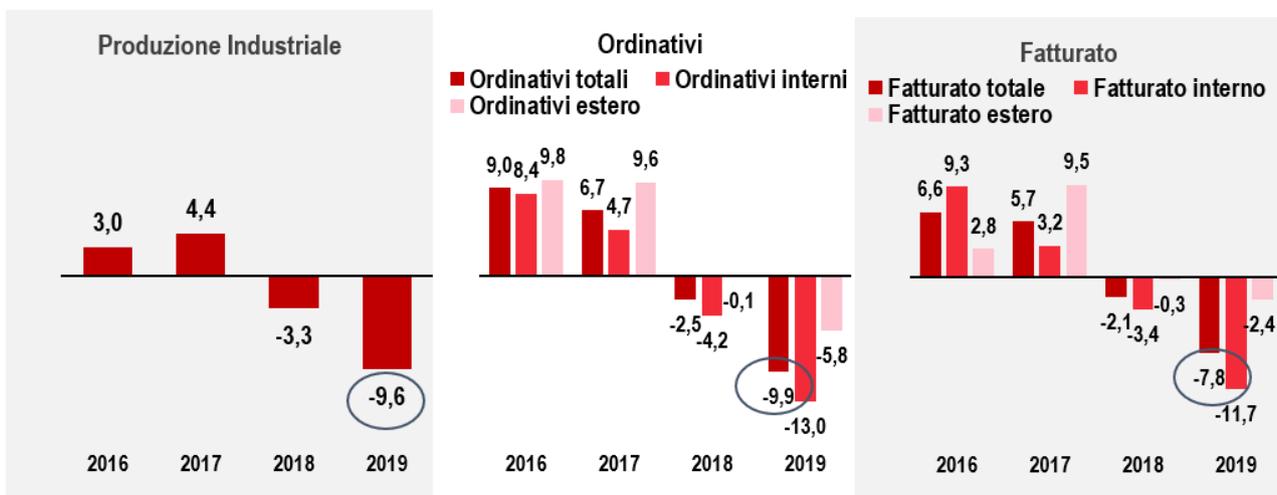
Nella media d'anno del 2019 gli ordinativi e il fatturato del settore automotive chiudono rispettivamente con cali del 9,9% e del 7,8%, con flessioni più accentuate per il mercato interno (-13% per gli ordinativi, -11,7% per il fatturato).

**1° trimestre 2020.** La produzione industriale nel suo complesso registra nei primi 3 mesi dell'anno un andamento progressivamente negativo: gennaio -0,2%, febbraio -2,3% e marzo -29,3%. Il 1° trimestre chiude a -11,3%. Il blocco delle attività produttive non essenziali (a partire dal 12 marzo) ha determinato il crollo produttivo nel 3° mese dell'anno. I provvedimenti di chiusura hanno riguardato in maniera più pervasiva l'industria: quasi i due terzi delle imprese industriali e oltre il 59% degli addetti. La riapertura degli stabilimenti produttivi, chiusi nella cosiddetta "Fase 1<sup>6</sup>", è iniziata il 27 aprile e per parte delle attività commerciali il 4 maggio (Fase 2), inclusi i concessionari di veicoli. Il settore industriale automotive, nel suo complesso, registra i seguenti diminuzioni della produzione: -2% a gennaio, -1,2% a febbraio e -55,8% a marzo. Il 1° trimestre chiude a -21,6%.

A gennaio 2020 crescono gli ordinativi per l'industria automotive (+9,2%), ma già nel mese successivo di febbraio si registra un calo del 7,2%, che è più marcato per l'estero (-7,8%). A febbraio già esplodeva l'epidemia da Covid-19 in Cina, con il blocco delle attività produttive nella regione di Hubei, un importante distretto produttivo, anche autoveicolistico.

### INDUSTRIA AUTOMOTIVE - INDICI DI PRODUZIONE INDUSTRIALE, FATTURATO E ORDINATIVI

#### Variazioni percentuali annuali



Fonte: ISTAT, Dati aggiornati ad Aprile 2020

<sup>6</sup> Il DPCM del 9 marzo decretava il lockdown stretto (Fase 1); il DPCM del 26 aprile (Fase 2) la riapertura programmata delle attività chiuse nella Fase 1

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

**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. Negli ultimi 5 anni la produzione media annua è stata superiore al milione di autoveicoli (1,05 milioni), il 43% in più rispetto alla produzione del quinquennio precedente, dal 2010 al 2014, che in piena crisi registrava una media annua di 731mila autoveicoli prodotti. Nel 2019 il 66% degli autoveicoli prodotti in Italia è destinato ai mercati esteri.

Nel 2019 la produzione domestica di autovetture è ammontata a 542mila unità, il 19,5% in meno rispetto al 2018, di cui il 54% destinato all'export. Dal 2015 al 2019 i volumi di auto con motore diesel prodotte in Italia è diminuito di 8 punti percentuali, passando dal 30% al 22% sul totale della produzione domestica, pari ad un calo dei volumi del 41% in quattro anni. È diminuita la produzione in volumi di auto a benzina del 12%, mentre la quota è passata dal 62% del 2015 al 66% del 2019. Per le auto a gas si evidenzia una diminuzione considerevole della produzione di auto a metano (-80%), scese all'1% di quota e un aumento del 150% per le auto a GPL, salite all'11% di quota.

Sono usciti dagli stabilimenti italiani anche 373mila veicoli commerciali, autocarri e autobus, con un calo del 4% rispetto al 2018. 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 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 312mila veicoli commerciali leggeri (-3,8% sui volumi prodotti nel 2018), dietro a Francia con 527mila (+6,5%) e Spagna con 524mila (+5,6%). Nell'ultimo quinquennio la produzione di VCL in Italia si è collocata su una media annua di 326mila unità, ai massimi storici.

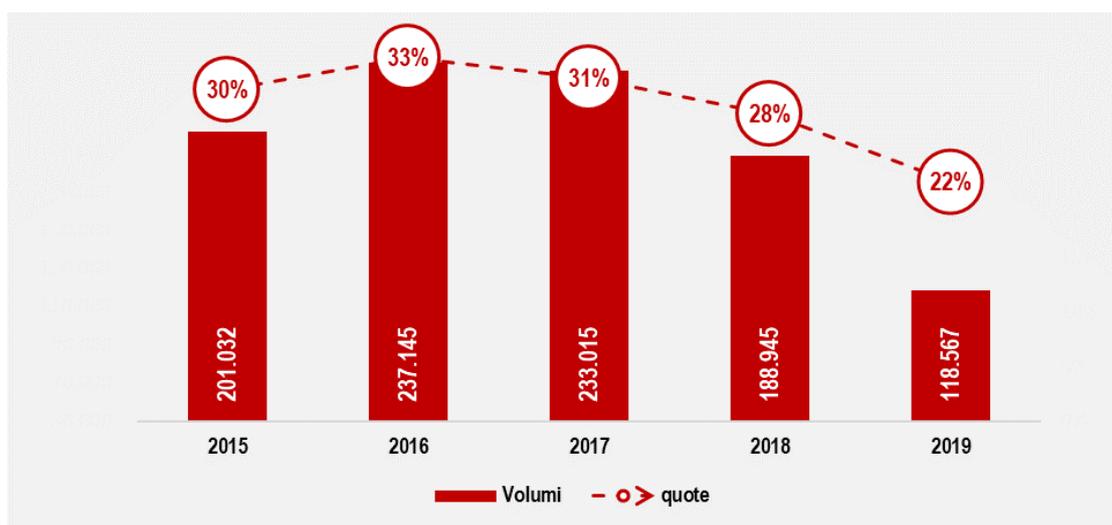
Nel 2019 sono stati prodotti 60mila autocarri (-5,6%). La media produttiva nazionale annua, dal 2017 al 2019, è stata di oltre 63mila unità. Si tratta di un livello record mai raggiunto. Iveco è l'azienda leader del comparto autocarri, presente in Italia dal 1975.

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 meno di 500 autobus nell'ultimo triennio 2017-2019, 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. Mancando la domanda di autobus adibiti al TPL, la filiera industriale autobus ha subito un contraccolpo fatale.

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. Il settore industriale della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) ha registrato crescite produttive importanti nell'ultimo quadriennio: +26,3% nel 2016, +13,1% nel 2017, +5,2% nel 2018 e +6,7% nel 2019.

Gli altri comparti hanno invece registrato flessioni nell'ultimo biennio: la Fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1) -5,9% nel 2018 - 13,9% nel 2019; la Fabbricazione di componenti e parti per autoveicoli (Ateco 29.3) -2,2% nel 2018 e -7,9% nel 2019.

### PRODUZIONE DOMESTICA DI AUTO DIESEL ANNI 2015-2019, volumi e quote



# L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

**1° trimestre 2020.** Nei primi 3 mesi del 2020 la produzione domestica di autoveicoli subisce una contrazione dei volumi del 24,3%, conseguente allo stop produttivo, entrato in vigore il 12 marzo (DPCM del 9 marzo).

Da inizio anno sono stati prodotti complessivamente 180.367 autoveicoli, di cui 116.250 esportati (il 24,5% in meno rispetto a gennaio-marzo 2019). Le fabbriche hanno riaperto il 27 aprile, pertanto i risultati nel quarto mese dell'anno sono stati quasi pari a zero.

A gennaio/aprile 2019 la produzione fu di 330mila autoveicoli, la perdita nel 1° quadrimestre 2020 è stimata a 150mila unità, mentre la ripresa a maggio si presenta lenta.

La velocità di recupero dell'economia nel suo complesso dipenderà in primis da fattori legati all'evoluzione dell'epidemia, alla sua possibile trasformazione da grave infezione a influenza stagionale, alla disponibilità di un vaccino e alla diffusa immunizzazione della popolazione. Per il settore automotive si parla di una ripresa molto lenta che comincerà a palesarsi a partire dal secondo semestre. I tempi di recupero della domanda di auto e dunque della produzione si prospettano più lunghi rispetto alla crisi precedente del 2008-2009.

A livello internazionale la crisi socio-economica derivata dalla pandemia avrà forti impatti sul mercato del settore automotive. La contrazione dei salari, la paura di perdere il posto di lavoro, l'aumento della disoccupazione, la diminuzione della capacità di spesa delle famiglie impatteranno sulla domanda di auto, ma pesa sul settore anche lo shock dal lato dell'offerta, imposto dallo stop produttivo e dalle interruzioni delle catene di approvvigionamento. In Italia e nei major market europei, lo stock di veicoli accumulato nei mesi di lockdown unito alla lentissima ripartenza del mercato, stanno rallentando ulteriormente il riavvio delle produzioni industriali. L'Italia è più esposta rispetto ad altri Paesi a causa del suo pesante debito pubblico e dunque della capacità di spesa dello Stato più limitata.

Il calo della domanda globale rischia di azzerare la capacità produttiva della componentistica italiana nella competizione internazionale, visto che i Paesi che hanno un'industria autoveicolistica cercheranno di puntare su risorse interne, privilegiando le aziende domestiche.

**PIANO INDUSTRIALE FCA.** Il piano industriale di FCA, presentato a 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 a febbraio 2020 le versioni mild hybrid di Fiat Panda e di Fiat 500, mentre la Fiat 500 elettrica, prodotta nello stabilimento di Mirafiori a Torino, utilizzando una piattaforma dedicata, è ordinabile da marzo. Avrà un'autonomia di 320 chilometri e una velocità massima di 150 chilometri orari, una batteria agli ioni di litio da 42 kWh, in grado di alimentare un motore da 118 CV. Jeep Compass in versione ibrida plug-in sarà prodotta a partire dal primo semestre del 2020 nello stabilimento di Melfi insieme a Jeep Renegade.

Il 2019 sarà ricordato come l'anno dell'annuncio dell'alleanza tra FCA e PSA, che porterà alla nascita del quarto gruppo mondiale con quasi dieci milioni di autoveicoli prodotti e del secondo in Europa (dietro a VW Group). I lavori per il progetto di fusione tra Fca e Psa stanno proseguendo secondo i piani e nei tempi previsti.

Tra le misure adottate dal Governo per garantire la liquidità delle imprese nella gestione della crisi Covid-19 c'è 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". Il Presidente di FCA, John Elkann ha evidenziato che si è «all'inizio di una nuova era di innovazione in questo settore, dovuta alla tripla rivoluzione dell'auto connessa, pulita e autonoma. Le imprese e i paesi che agiranno con più decisione oggi per cogliere le opportunità di questa rivoluzione saranno quelle che avranno successo. E in questo scenario la ragione strategica di fusione delle due società, FCA e PSA, e dei loro dipendenti è più forte che mai".

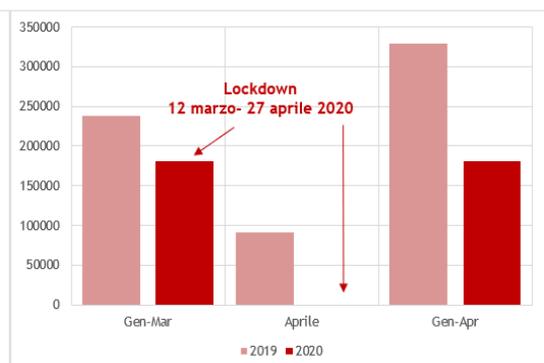
## SETTORE INDUSTRIALE AUTOMOTIVE

### Variazioni % tendenziali



## PRODUZIONE AUTOVEICOLI

### Unità



## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

**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 gruppi francesi detengono il 26% del mercato italiano delle autovetture e i marchi tedeschi il 25% (con Ford Europa il 31%). 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% e in Germania i brand tedeschi detengono il 70,3% del mercato. Per quanto riguarda la Germania, occorre evidenziare che 1/3 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 richiede di "esportare" auto usate. Volumi significativi di auto usate tedesche finiscono infatti nei mercati limitrofi dell'Est europeo. La Polonia, per esempio, ha un mercato molto contenuto di auto nuove e un mercato di auto usate d'importazione consistente: nel 2019 questo mercato vale ben 929mila auto usate immatricolate per la prima volta in Polonia, l'89% di queste auto ha più di 4 anni di età e per oltre il 35% è composto dai marchi VW, Audi, Ford e BMW.

Tornando al trade italiano, nel 2019, le importazioni di autoveicoli nuovi sono state 1.872.139 (-4,1% rispetto al 2018) per un valore di 30,3 miliardi di EUR (l'1% in meno rispetto al 2018), mentre le esportazioni sono state 736.372 (-13,8%) per un valore di 16,5 miliardi di EUR (in diminuzione tendenziale del 7,0%), che hanno generato un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 13,8 miliardi di EUR, era di 12,9 miliardi nel 2018 (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8)/ Sistema Armonizzato SH). L'aumento del disavanzo commerciale, è dovuto al calo del valore delle esportazioni di autovetture diesel, conseguenza della diminuzione della domanda di auto diesel in UE.

**Trade autovetture nuove.** In termini di volumi, nel 2019, sono state importate 1.706.116 nuove autovetture (-4%) ed esportate 478.800 (-14,7% rispetto al 2018). Primo mercato di destinazione sono gli USA, con una quota del 20% e volumi in calo del 34% circa rispetto ai volumi esportati nel 2018, mentre verso l'area UE l'export totalizza una quota del 70% (-5,5% la variazione dei volumi).

In termini di valore, nello stesso periodo, le importazioni di autovetture nuove valgono 26 miliardi di EUR (-0,9%) e le esportazioni 11,7 miliardi (-7,4%), che generano un saldo negativo di 14,2 miliardi di EUR. Il mercato USA (su cui pesano i trasferimenti intra-aziendali) vale il 26% di tutto il valore dell'export delle auto nuove, con un saldo positivo di 3,1 miliardi di EUR.

L'Italia esporta verso l'UE auto nuove per un valore che pesa per il 51% (di cui i major markets valgono il 36%), mentre il valore dell'import dall'UE pesa per l'86%.

Il valore dell'export extra-UE pesa per il 49% (26% USA; 5,3% Giappone; 3,8% Cina; 3,2% Svizzera; 1,4% Corea del Sud; 1% Australia).

Il 31% delle auto destinate ai mercati esteri è a trazione diesel, quasi 149mila unità che risultano in calo del 9% rispetto al 2018, mentre l'import di auto diesel vale 658mila unità, -28%, con una quota del 38,6% sul totale delle auto importate.

**Trade trucks&buses nuovi.** In termini di volumi, nel 2019, sono stati importati 166.023 veicoli industriali nuovi (-5,1%) ed esportati 257.572 (-12,1%).

Il 62% di trucks&buses importati proviene dall'UE e, fuori dall'UE, il 28,5% proviene dalla Turchia. L'87% dei veicoli esportati è destinato ai Paesi UE, al di fuori dell'area piccole quote sono destinate a Svizzera (2,3%), Turchia (1,5%), Russia (1%) e Marocco (1%), tutti gli altri paesi hanno una quota inferiore all'1%.

In termini di valore, nello stesso periodo, le importazioni di veicoli industriali nuovi valgono 4,3 miliardi di EUR (-1,8%) e le esportazioni 4,75 miliardi (-5,9%), che generano un saldo positivo di 448 milioni EUR. Il mercato UE vale l'85% del valore delle esportazioni e il 74% delle importazioni. Le vendite di trucks&buses valgono 1,22 miliardi di EUR (saldo positivo di 402 milioni) in Francia, seguite da quelle in Germania per 551 milioni di vendite (ma un saldo negativo di 197 milioni), in UK per 496 milioni di valore (saldo positivo di 442 milioni) e in Polonia per 322 milioni di EUR (saldo positivo di 261 milioni).

**Trade componentistica.** Nel 2019, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) si riduce del 2,3% rispetto al 2018, ammonta a 21,97 miliardi di EUR e vale il 4,6% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 15,44 miliardi di EUR (il 3,7% delle importazioni totali) e risulta in calo del 2,1%. Mentre l'export ha avuto un andamento abbastanza costante nel corso dei trimestri del 2019 (-2,6% il primo trimestre, -1,6% il secondo, -1,9% il terzo e -3% il quarto), l'import registra un calo nel terzo trimestre del 6,8% e del 2,5% nel quarto, in contrasto con le crescite, seppur lievi, nei primi due (+0,2% nel primo trimestre e +0,6% nel secondo). Il trade del settore genera un saldo commerciale positivo di circa 6,53 miliardi di EUR, (-2,7%), mentre nel 2018 era di 6,71 miliardi. Il calo dell'import della componentistica italiana avviene dopo che nei precedenti sei anni si era assistito ad una sua crescita, mentre la contrazione delle esportazioni è susseguente a quattro anni consecutivi di crescita.

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

A frenare l'export sono stati tutti i comparti: i motori per un valore di 4,03 miliardi di EUR (-6,4%), le parti elettriche per 1,9 miliardi di EUR (-0,8%), gli pneumatici e le parti in gomma per 1,33 miliardi (-0,3%), le parti meccaniche per un valore di 14,68 miliardi di EUR (-1,4%) e gli apparecchi riproduttori del suono per 14,83 milioni (-36%).

L'export verso i paesi UE28 vale 16,04 miliardi di EUR (-0,1%) e pesa per il 73% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 4,71 miliardi di EUR (+4% rispetto al 2018).

L'export verso i Paesi UE28 è così ripartito:

- 12,7 miliardi con destinazione UE15 e uno share del 57,9% sul totale esportato; saldo positivo di 4,6 miliardi di EUR (+3%)

- 3,3 miliardi (-0,4%) con destinazione UE13 e uno share del 15,1%; il saldo è positivo per 85 milioni di EUR (+214,5%).

L'export verso i paesi extra UE è di 5,93 miliardi di EUR (-8%), pesa per il 27% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 1,82 miliardi di EUR (-17%).

La classifica dell'export per i primi 10 paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania con 4,63 miliardi di EUR (+3% la variazione tendenziale) e una quota del 21% sul totale export; seguono Francia (-7%, share 10,5%), Regno Unito (-0,4%, share 8%), Spagna (+2%, share 7%), USA (-8%, share 6%), che superano Polonia (+0,1%, share 6%), Turchia (-10%, share 4%), Austria (+0,7%, share 3%), Brasile (+36%, share 2,6%) e Repubblica Ceca (-7%, share 2,6%). Si sottolinea il forte calo dell'export di componenti verso due paesi dove è radicata la presenza produttiva europea del Gruppo FCA: Turchia 10% e Serbia 33%.

L'import vale oltre 15,4 miliardi di EUR (-2% rispetto al 2018).

L'UE28 pesa per il 73% sul valore totale delle importazioni di componenti con 11,3 miliardi di EUR (-1,7%), così ripartiti:

- 8,1 miliardi (-1,5%) di provenienza UE15 con uno share del 52% sul totale importato
- 3,23 miliardi (-2,2%) di provenienza UE13 con uno share del 21%.

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4,11 miliardi di EUR (-3,4%). Nell'ordine i primi cinque paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Turchia, Stati Uniti, Giappone e Tunisia.

La classifica dell'import per paesi di origine vede al 1° posto Germania, 3,9 miliardi di EUR (-4%) e una quota del 25% sul totale, seguono Francia (+1,8% e 11,5% di quota), Polonia (-0,8% e 9% di quota), che complessivamente rappresentano il 46% delle importazioni totali. Seguono Cina (+0,4% e 7% di quota), Spagna (-0,3% e 5% di quota), Repubblica Ceca (-5% e 4% di quota), Turchia (-1,5% e 4% di quota), USA (-21% e 3% di quota), Regno Unito (+13% e 3% di quota) e Romania (-5% e 2% di quota).

È evidente quanto sia importante la filiera italiana della componentistica, che secondo l'Osservatorio della Componentistica<sup>7</sup>, vale 49 miliardi di fatturato, 158.700 addetti e 2.200 imprese (dati 2018).

### TRADE AUTOVEICOLI NUOVI E COMPONENTI

ANFIA su dati ISTAT

	IMPORT	EXPORT	SALDO
<b>AUTOVEICOLI NUOVI</b>			
Volumi in unità	1.872.139	736.372	-1.135.767
Valore in miliardi di EUR	30,3	16,5	-13,8
<b>COMPONENTISTICA</b>			
Valore in miliardi di EUR	15,4	22,0	+6,5

#### Componentistica italiana

49 mld di EUR di fatturato,  
158.700 addetti  
2.200 imprese



<sup>7</sup> Edizione 2019 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.

Nel 2019 il mercato degli autoveicoli chiude sui livelli del 2018, +0,5%, grazie alla tenuta del comparto degli autoveicoli leggeri (+0,6%), mentre quello dei veicoli industriali accusa una flessione del 7%.

Il mercato invece dei veicoli trainati registra una crescita dei rimorchi leggeri del 3,3% e una flessione del 7,1% per i rimorchi/semirimorchi pesanti.

**Autovetture.** Nel 1° semestre del 2018 il mercato delle nuove autovetture registrava un calo su base annua dell'1,4% a cui seguivano i cali del 5,4% nel 2° semestre e del 3,4% a gennaio-giugno 2019, infine un recupero del 5,7% nel secondo semestre 2019.

Il 2019 chiude a +0,3% con 1.917.106 nuove immatricolazioni.

Nel 2019, i segmenti A/B risultano in calo del 2%, con una quota del 39%, le medie-inferiori (segmento C) calano del 10,4% con il 10% di quota, le medie (segmento D) diminuiscono del 14% con il 2,3% di quota e i monovolumi si fermano al 5,2% di quota con una diminuzione del 16,3% e i SUV di tutte le dimensioni crescono del 10% con una quota del 40%, evidenziando l'alto gradimento che questo tipo di auto gode tra gli automobilisti.

Secondo la modalità d'acquisto, risulta che il 55% delle nuove registrazioni è intestato a privati proprietari o persone fisiche (-0,1%) e il 45% a società (+0,9%). Quasi 1 su 4 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 CO<sub>2</sub> fino a 60 g/km saranno 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 saranno tassati al 30% (percentuale invariata rispetto all'attuale normativa). Per i veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> tra 161 e 190 g/km la tassazione salirà al 40% nel 2020 e al 50% dal 2021, mentre per i veicoli che superano i 190 g/km salirà al 50% nel 2020 e al 60% dal 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 ad oltre 301mila, con un aumento del 19%. Il mercato delle auto *ecofriendly* raggiunge il 16% di quota, risultato della crescita di auto ibride (+34%, e il 6% di share), puro elettrico (+113% e lo 0,6% di share), gpl (+9%) e metano (+3%). Le auto a gas rappresentano il 9% del mercato. Le auto a batteria e le ibride plug-in (17mila) rappresentano lo 0,9% del mercato e sono intestate soprattutto a società. Solo il 31% delle auto elettriche nuove vendute (era il 15% nel 2018) e il 18% delle auto ibride plug-in (era il 20% nel 2018) 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. La misura premia le autovetture con emissioni fino a 70 g/km di CO<sub>2</sub>, in pratica le auto elettriche e ibride plug-in (con un prezzo di acquisto fino a 50mila euro, IVA esclusa). Per il 2019 le risorse disponibili per la misura sono state pari a 60 milioni di euro e per il 2020<sup>8</sup> e 2021 a 70 milioni annui, con un abbassamento a 60 g/km il limite emissivo di CO<sub>2</sub> e con l'inclusione delle auto Euro 0 nel bonus previsto in caso di rottamazione.

Diminuiscono le immatricolazioni di auto diesel del 22%, che con questo nuovo calo annuale passano dal 56,5% di quota del 2017 al 39,8% del 2019. Nel 2019 aumentano invece le immatricolazioni di auto a benzina (+26%), la cui quota sale al 44,5% del mercato (era il 31,9% nel 2017).

Nel 2019 le regioni del Nord-Ovest valgono il 31% del mercato (con volumi allineati a quelli del 2018), le regioni del Nord-Est il 33% (volumi in leggera crescita sul 2018, +0,6%), le regioni del Centro il 21% (+2% l'aumento dei volumi, mentre quelle del Sud-Isole il 15% (unica area in calo, -2% i volumi).

Il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles (incluso Maserati) registra un calo tendenziale del 10% con 454mila nuove registrazioni e una quota del 24%. Fiat Panda è il modello più venduto in Italia con 137mila nuove registrazioni, seguito al 2° posto da Lancia Y con 59mila, al 4° posto da Fiat 500X con 42.500, al 5° posto da Jeep Renegade con 41.600 e al 7° posto da Fiat 500 con 40mila.

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 2010-2019 è stata di 1,7 milioni di auto contro i 2,3 del decennio precedente (2000-2009).

<sup>8</sup> Nel 2020 il fondo a disposizione copre anche i veicoli di categoria L.

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

La riduzione dei volumi medi venduti è stata determinata dalla crisi finanziaria ed economica, che ha avuto il suo apice negli anni 2012-2014, ma 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.

**Gennaio-Aprile 2020.** Dal 12 marzo hanno effetto le misure previste dal DPCM del 9/3/2020, aprendo la cosiddetta 'Fase 1' con la limitazione della mobilità delle persone, lo stop delle attività produttive e dei servizi commerciali non essenziali.

La chiusura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale, nonché il blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali, hanno ridotto le nuove immatricolazioni di auto a 28.396 a marzo (-85%) e a 4.293 ad aprile (-98%). Nei primi 4 mesi dell'anno, il mercato, con poco meno di 352mila autovetture, si dimezza.

Il 4 maggio è iniziata la 'Fase 2', che ha permesso la graduale riapertura delle attività produttive e commerciali, lasciando alle spalle i 50 giorni più difficili del secondo dopoguerra per la nostra economia. La riapertura dei concessionari, da sola, non basterà certo a riavviare il mercato, e, con esso, la filiera produttiva automotive, data la situazione di profonda incertezza, che condiziona il clima di fiducia di cittadini e imprese, e l'indebolimento dell'economia e del mercato del lavoro, con conseguente perdita di potere d'acquisto dei consumatori.

A fine 2020 il mercato potrebbe perdere tra le 500 e le 600mila autovetture: un crollo pesantissimo per l'industria automotive e per il terziario. ANFIA ha avanzato alcune proposte per sostenere il settore: un incremento del fondo Ecobonus 2020 per proseguire l'incentivazione delle auto BEV e PHEV e la previsione di una estensione del bonus (ad oggi in vigore per le auto fino a 60 g di CO<sub>2</sub>/km) alle auto ad alimentazione alternativa con emissioni di CO<sub>2</sub> da 61 a 95 g/km, in coerenza con le politiche di indirizzamento del mercato verso le tecnologie a basso impatto ambientale ed in linea con gli obiettivi fissati dalla regolamentazione europea. Inoltre, visto il considerevole numero di vetture accumulate in stock da concessionari e produttori durante il lockdown, per evitare che il loro smaltimento blocchi il riavvio della produzione e per dare un immediato impulso alla ripresa delle vendite in un momento in cui la fiducia dei consumatori è bassa, riteniamo possa essere di grande efficacia per cittadini e per le imprese prevedere un incentivo all'acquisto delle vetture in stock prodotte prima del lockdown.

Le necessarie misure di distacco fisico per evitare possibili contagi influenzeranno gli spostamenti feriali dei cittadini, molti dei quali si orienteranno su mezzi di trasporto alternativi al mezzo pubblico (bici, moto, monopattini su brevi tragitti e auto su tragitti medi-lunghi). Il parco circolante italiano conta ancora 12,8 milioni di autovetture con standard emissivi ante Euro 4, il 32% 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



## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

### Veicoli commerciali e industriali.

*Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi.* Alla ripresa dell'economia nell'ultimo triennio 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.

Osservando il traffico merci su terra, i volumi di merci movimentate nel 2018 (ultimo dato rilevato da ISTAT) da tutte le modalità di trasporto si evidenzia un aumento rispetto ai volumi del 2017.

Nel 2018 il trasporto su strada ha movimentato 920,7 milioni di tonnellate di merci, +4% sul 2017 e 124,9 miliardi di tkm, in aumento del 4,4%. Per titolo di trasporto, il conto proprio ha movimentato il 7,2% delle tonnellate e il 2,3% delle tkm, mentre il conto terzi il 92,8% delle tonnellate e il 97,7% delle tkm.

Il conto proprio registra un calo sia dei volumi di merci espressi in tonnellate (-8,5%) che in tkm (-7,4%) rispetto al 2017. Al contrario il conto terzi vede crescere sia le tonnellate (+6,9%) che le tkm (+5,2%).

Infine il 97,4% delle tonnellate movimentate ha riguardato il trasporto nazionale e il 2,6% quello internazionale, mentre per le tkm l'89,4% è stato effettuato come trasporto nazionale e il 10,6% come trasporto internazionale.

Gli anni di ripresa dell'economia, tra il 2015 e il 2018, 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).

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri nuovi (VCL), pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell'anno, chiude il 2019 con il segno positivo (+3,5%). Segno negativo, invece, per il mercato degli autocarri (-7,5%) e per i veicoli trainati (-7,1%). L'andamento negativo dei primi mesi dell'anno 2020 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 biennio 2018-2019 sono stati immatricolati 185mila VCL all'anno. Nella seconda metà del 2019, il mercato dei VCL rallenta e cresce solo dello 0,2%, penalizzato dai cali a novembre (-11%) e dicembre (-2,6%).

Sono circa 188 mila le immatricolazioni nel 2019 (+3,5%). La quota di veicoli ad alimentazione alternativa cresce nel 2019 del 34,4% e, con circa 12.500 veicoli, rappresenta il 6,7% del mercato. L'84% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 874 unità. L'Italia, in termini di volumi immatricolati, si conferma al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (478 mila), Regno Unito (366 mila), Germania (circa 305 mila) e Spagna (215 mila).

*Autocarri medi-pesanti >3500 kg di ptt.* Nel 2019 sono stati immatricolati oltre 23 mila veicoli medi e pesanti registrando un calo del 7,5% rispetto al 2018. L'andamento è stato leggermente positivo nel 1° semestre (+1,1%), con 14 mila autocarri di cui il 40% immatricolato nei mesi di maggio e giugno, mentre il 2° semestre chiude con un calo tendenziale del 18%.

Analizzando per macro classi di peso, gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 19,6% del mercato (-6,6% rispetto al 2018), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'80,4% del mercato (-7,8% rispetto al 2018). Se analizziamo il 2019 per categoria, risulta che gli autocarri rigidi sono il 53,5% del mercato (-0,4%) e i trattori stradali il 46,5% (-14,6%).

Crescono di oltre 400 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+6,7%) che, con 1.574 unità di cui 1.492 alimentati a gas, hanno raggiunto la quota del 6,4% del mercato (era del 4,5% nel 2018); tra questi va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL che registrano le 1.050 unità (+50,6%), appannaggio quasi esclusivo di 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. A inizio marzo 2020, Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale, che vede 69 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti a marzo 2020 e 40 in progetto.

In UE/EFTA nel 2019 sono stati immatricolati oltre 400mila autocarri con ptt superiore a 3500 kg (+0,9% sul 2018), di questi circa 322mila con ptt uguale o superiore a 16000 kg (+0,2%). L'Italia è il 6° mercato europeo, dopo Germania (98mila immatricolazioni), UK (58mila), Francia (56mila), Polonia (28mila) e Spagna (24mila), davanti a Paesi Bassi (15mila).

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

**Rimorchi e semirimorchi >3500 kg di ptt.** Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2019 sono stati immatricolati 14.416 mila veicoli, il 7,1% in meno rispetto al 2018. Il segmento dei rimorchi vale il 9,6% del mercato dei veicoli trainati (-3,2% rispetto al 2018, 1.386 unità) ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota dell'87% (-6,4%). Il segmento dei semirimorchi vale il 90,4% del mercato dei veicoli trainati (-7,5%, 13.030 unità, 1.061 in meno rispetto al 2018) e i costruttori nazionali hanno una quota del 38% (2,2%). Complessivamente, i costruttori nazionali hanno il 42,6% del mercato dei veicoli trainati, 6.146 unità (-3% sul 2018), mentre i costruttori esteri hanno il 57,4% del mercato, 8.270 unità (-10% sul 2018).

**Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus.** Il trasporto pubblico locale (TPL) stenta a diventare competitivo rispetto al mezzo privato e solo la precedente crisi ha determinato un leggero spostamento verso l'utilizzo dei mezzi pubblici. Negli altri Paesi Europei dove esiste un comparto industriale autobus, sono state, invece adottate politiche industriali legate allo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità in generale che, da un lato, contribuiscono a rendere più efficiente un settore chiave per una società moderna e, dall'altro, salvaguardano l'industria locale. Questo non è accaduto in Italia, dove la pesante contrazione della produzione industriale non fa che riflettere la più ampia crisi strutturale che l'intero settore del TPL vive. Investire nel trasporto collettivo dei passeggeri, in questo ultimo decennio, avrebbe non solo offerto una flotta di mezzi "più giovani, sicuri ed efficienti", ma avrebbe anche contribuito ad un modello di mobilità sostenibile che oggi gli enti locali sono costretti a rincorrere in condizioni di emergenza. L'Italia rischia, per la continua violazione delle norme sulla qualità dell'aria, multe salatissime, e occorrono investimenti ingenti per rinnovare la flotta degli autobus e intervenire nelle aree più colpite dalle emissioni inquinanti provocate dal traffico stradale.

Il mercato degli autobus registra nel 2019 un calo del 3,3% rispetto al 2018 con oltre 4mila immatricolazioni (quasi 150 unità in meno) e una media mensile di 360 autobus. L'andamento è stato negativo nel 1° semestre (-6,6%) e una leggera ripresa nel 2° semestre che ha chiuso con un aumento tendenziale dello 0,3%.

Secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il comparto degli autobus/midibus urbani e interurbani rappresenta il 51,1% del mercato, gli autobus/midibus turistici il 19,7%, i minibus il 15,6% e gli scuolabus l'13,6%. Il segmento degli autobus/midibus urbani cresce solo dello 0,4% sul 2018 e pesa per il 33% del mercato, mentre il segmento degli autobus/midibus interurbani diminuiscono del 25,7% e pesa per il 18% del mercato. In calo dell'1,7% il comparto degli autobus/midibus turistici che rappresenta il 19,7% del mercato. In aumento, invece, il comparto dei minibus dell'11,4%, e pesa per il 15,6% del mercato, mentre quello gli scuolabus è il segmento che registra la crescita tendenziale più alta, +12%, e rappresentano il 13,6% del mercato.

L'85,3% degli autobus immatricolati nel 2019 ha alimentazione diesel, il 7,3% a metano, il 7,1% è ibrido/elettrico (239 autobus in più rispetto al 2018) e lo 0,3% è GNL.

**Gennaio-Aprile 2020.** L'emergenza coronavirus di questi mesi e le conseguenti misure di contenimento dell'epidemia 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.

I numeri del mercato italiano di marzo e di aprile, per autocarri e rimorchi e semirimorchi pesanti risentono, infatti, dell'impatto delle misure emergenziali, tra cui anche, dallo scorso 11 marzo, la chiusura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale, nonché il blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali. Dopo un primo bimestre in calo del 4%, le vendite di veicoli commerciali leggeri sono precipitate nei due mesi successivi di marzo (-71%) e aprile (-89%). Nel 1° quadrimestre 2020 sono stati immatricolati 34mila nuovi veicoli commerciali, in calo del 44%, pari ad oltre 27mila nuove registrazioni in meno rispetto ad un anno fa.

Nei primi due mesi del 2020 sono stati rilasciati 4.013 libretti di circolazione di nuovi autocarri, 56 in meno rispetto al primo bimestre 2019. A seguire il mercato è diminuito del 34% a marzo e del 62% ad aprile. Nel 1° quadrimestre sono stati venduti 6.300 autocarri, -26% su gennaio/aprile 2019.

L'andamento del mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3500 kg segna una diminuzione del volume dei libretti rilasciati nei primi 2 mesi del 2020 del 21%. Seguono i cali del 60% a marzo e del 71% ad aprile. I primi quattro mesi dell'anno con circa 3.500 nuove registrazioni, perdono il 47% del mercato rispetto ad un anno fa.

A gennaio-febbraio 2020 si contano 826 libretti rilasciati per nuovi autobus con ptt superiore a 3500 kg, in aumento del 18,5%. A marzo il mercato autobus perde il 10% e ad aprile il 32% rispetto ad un anno fa. Nonostante i cali, da gennaio ad aprile il mercato autobus mantiene il segno positivo, +1,4% e quasi 1.400 nuovi libretti rilasciati.

E' prioritaria, al fine di incoraggiare la prosecuzione della produzione e di preparare la necessaria ripresa del mercato, la rapida attuazione delle misure di supporto agli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto, impiegando le risorse già stanziare dal Decreto legge fiscale (12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020) e dalla Legge di bilancio 2020 (previsti in vari capitoli di spesa per gli anni 2020-2021 circa 120 milioni di euro per il rinnovo del parco).

## Il parco circolante

Secondo i dati pubblicati da ACI, al 31.12.2019 risultano iscritte al PRA 39.545.232, di cui 1.198.672 minivolture (che riguardano auto che non sono su strada). Secondo l'alimentazione il 46% del parco ha alimentazione a benzina, il 44% diesel, il 9,9% ha alimentazione alternativa (era il 9,3% nel 2018).

Le auto ad alimentazione alternativa, 3.896.923, registrano una crescita del 7,9% e sono così ripartite: 2.574.287 benzina-gpl (6,5% di quota), 965.340 benzina-metano (2,4% di quota), 22.383 elettriche a batteria (+0,1%), 316.209 ibride benzina (0,8%), 18.359 ibride gasolio (0,1%), altro 6.195. Il parco autovetture elettriche più numeroso al 31/12/2019 si trova in Trentino Alto Adige, 5.606 unità (un quarto circa del parco auto elettriche in Italia), quello relativo alle auto ibrido benzina in Lombardia con 92.825 autovetture, il 29,4% del totale, come pure il parco auto ibrido gasolio con 3.842 auto, il 21% 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 2 mesi per le autovetture a benzina, 9 anni e 10 mesi per quelle a gasolio, mentre per le autovetture nel complesso è di 11 anni e 5 mesi.

Risultano invece leggermente più bassi i valori riferiti alle autovetture a doppia alimentazione: l'età mediana di quelle a benzina-GPL è di 9 anni e 6 mesi mentre per quelle a benzina-metano è di 9 anni e 5 mesi.

Le autovetture con più di 20 anni di anzianità, che si ritiene circolino meno, rappresentano il 17,7% del parco ed in particolare sono il 28,7% di quelle a benzina ed il 7,1% di quelle a gasolio. Considerando l'alimentazione delle sole autovetture con più di 20 anni di anzianità risulta invece che il 75,9% va a benzina ed il 17,9% a gasolio mentre solo il 6,2% presenta una alimentazione ecologica.

La percentuale di autovetture immatricolate prima del 1993 (per la maggior parte Euro 0) sul totale autovetture per regione, risulta più elevata nel sud Italia che nel nord, dove il processo di svecchiamento appare più rapido. A livello Italia le auto immatricolate prima del 1993 hanno una quota del 9,7%.

Risultano tra gli autoveicoli iscritti al PRA: 100.149 autobus, 4.178.066 autocarri merci, 190.303 trattori stradali per semirimorchi, 751.005 autoveicoli specifici/speciali e 405.398 rimorchi/semirimorchi merci e specifici. Complessivamente circolano 44.764.755 autoveicoli.

## PARCO CIRCOLANTE

**44,7 milioni di autoveicoli**

- 743 autoveicoli/1000 abitanti
- 656 autovetture/1000 abitanti

**39,5 milioni di autovetture**

- 18,2 milioni di auto diesel
- 17,4 milioni di auto a benzina
- 3,9 milioni di auto ad alimentazione alternativa
  - **BEV 22.700**



**5,2 milioni di furgoni, autocarri, bus**

- 170mila ad alimentazione alternativa
  - **BEV 6.400**

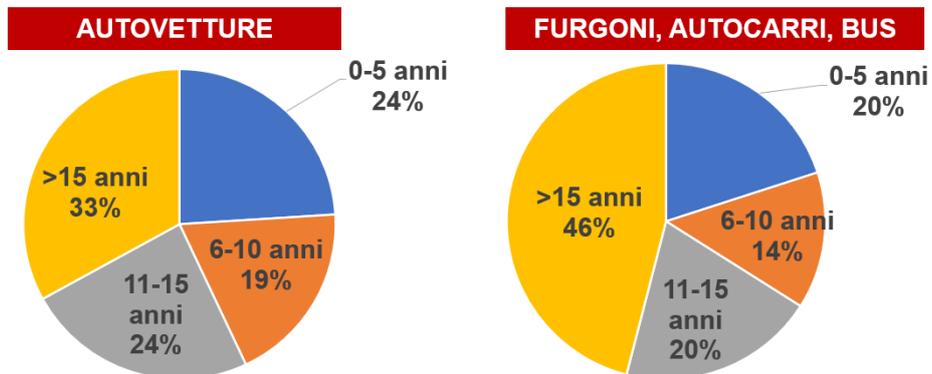


Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ACI

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

### PARCO CIRCOLANTE PER ANZIANITA'

In %



### PARCO PER TIPO AUTOVEICOLO E ALIMENTAZIONE

	BENZINA	GASOLIO	BENZINA- GPL	BENZINA- METANO	ELETTRICO	IBRIDO B-E	IBRIDO G-E	ALTRE	N.D.	TOTALE
<b>AUTOVETTURE</b>	18.174.338	17.467.776	2.574.287	965.340	22.728	316.209	18.359	519	5.676	<b>39.545.232</b>
<b>AUTOBUS</b>	443	93.960	297	4.729	537	8	126	12	37	<b>100.149</b>
<b>AUTOCARRI TRASPORTO MERCI</b>	194.917	3.833.512	49.506	92.324	5.243	1.042	837	24	661	<b>4.178.066</b>
<b>TRATTORI STRADALI/MOTRICI</b>	157	187.963	41	1.850	28	1	1	1	261	<b>190.303</b>
<b>AUTOVEICOLI SPECIALI</b>	20.939	716.343	7.229	5.637	650	56	21	5	125	<b>751.005</b>
<b>TOTALE</b>	<b>18.390.794</b>	<b>22.299.554</b>	<b>2.631.360</b>	<b>1.069.880</b>	<b>29.186</b>	<b>317.316</b>	<b>19.344</b>	<b>561</b>	<b>6.760</b>	<b>44.764.755</b>

Statistiche ACI

### PARCO CIRCOLANTE PER STANDARD EMISSIVO, IN %

	autovetture	autocarr merci	trattori stradali	autoveicoli speciali	autobus
<b>Ante Euro 4</b>	<b>32%</b>	<b>53%</b>	<b>37%</b>	<b>61%</b>	<b>55%</b>
<b>Euro 4</b>	<b>27%</b>	<b>18%</b>	<b>4%</b>	<b>15%</b>	<b>10%</b>
<b>Euro 5</b>	<b>18%</b>	<b>14%</b>	<b>28%</b>	<b>13%</b>	<b>18%</b>
<b>Euro 6</b>	<b>23%</b>	<b>15%</b>	<b>31%</b>	<b>11%</b>	<b>17%</b>

<b>Ante Euro 5</b>	<b>59%</b>	<b>71%</b>	<b>41%</b>	<b>76%</b>	<b>65%</b>
<b>Euro 5-6</b>	<b>41%</b>	<b>29%</b>	<b>59%</b>	<b>24%</b>	<b>35%</b>

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ACI

## L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

### I numeri dell'industria automotive<sup>9</sup>

L'automotive nel suo complesso (industria+servizi) conta oltre 201mila imprese attive, le quali fatturano 335 miliardi di euro, investono per oltre 13 miliardi di euro e occupano 1,23 milioni di persone, le quali ricevono oltre 26 miliardi di euro in stipendi e salari. Il fatturato del settore automotive (industria+servizi) vale il 19,5% del Pil del 2017.

Sotto il profilo industriale, l'automotive impiega 274mila persone in 5.529 imprese e fattura per 105,9 miliardi di euro. I servizi strettamente attinenti all'uso dei veicoli, come il commercio di autoveicoli, la loro manutenzione e il commercio di carburanti valgono 424mila occupati e 166 miliardi di fatturato. L'industria automotive conta 174.922 occupati diretti e 99.435 indiretti, per un totale di 274.357.

Le imprese del settore dei servizi attinenti all'automotive complessivamente contano 956.662 occupati. Nel dettaglio delle attività attinenti all'uso dei veicoli, il commercio di autoveicoli conta 100.484 occupati, la manutenzione e riparazione di autoveicoli 195.189, il commercio di componenti per autoveicoli all'ingrosso e al dettaglio 64.709, il commercio di carburante per autotrazione 51.060 e il noleggio di autoveicoli 12.651. Complessivamente le imprese che operano in attività riguardanti l'uso dei veicoli contano 424.903 occupati. Le imprese di trasporto passeggeri su strada contano 155.326 occupati e le imprese di trasporto merci su strada 331.965. Infine gli occupati impiegati dalle imprese di costruzione di strade, autostrade, ponti e gallerie sono 35.278.

I dati evidenziano quanto il prodotto "automobile", inteso in senso lato, rappresenti una leva indispensabile dell'economia del nostro Paese, un aspetto riscontrabile nelle economie di tutti i Paesi produttori di autoveicoli.

Il settore assorbe grandi quantità di capitali e oggi impiega molta forza lavoro. Innovazioni tecnologiche e digitalizzazione contribuiscono alla trasformazione e all'evoluzione sostenibile della mobilità di persone e merci.

Sono investiti in questo processo sia l'industria automotive sia i servizi attinenti all'uso dei veicoli e al trasporto, attraverso nuovi prodotti (veicoli elettrificati, connessi; nuovi componenti e materiali) e nuovi processi industriali per ottenerli (industria 4.0, robotica, automazione, IA, IoT, etc), nuovi modelli e sistemi di mobilità (sharing, v2X, guida autonoma), che richiedono non solo enormi investimenti privati e pubblici e specifiche competenze professionali, ma anche un cambiamento notevole delle abitudini dei cittadini.

Una rivoluzione che deve essere inclusiva e che deve sostenere la tenuta del tessuto sociale.

Nel 2018, secondo le stime dell'Area Economica di ANFIA, il carico fiscale sulla motorizzazione è previsto ancora aumentare dell'1,5% a 76,3 miliardi di euro. Il 79% dell'introito fiscale sulla motorizzazione riguarda l'uso del veicolo, il 9% il possesso e il 12% l'acquisto del veicolo.

#### ITALIA: AUTOMOTIVE, Addetti 2017

Industria addetti diretti	175.000
Industria addetti indiretti	99.000
<b>Totale Industria</b>	<b>274.000</b>
Servizi	957.000
<b>Totale</b>	<b>1.231.000</b>

<sup>9</sup> Dati anno 2017, ultima rilevazione ISTAT

# L'industria autoveicolistica italiana nel 2019

## L'industria automotive (settore secondario), nuova metodologia ISTAT

ANNO 2017

Imprese	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	numero	2.206	0,6%
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	numero	3.323	
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>numero</b>	<b>5.529</b>	<b>1,4% del totale manufacturing</b>
Occupati	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	numero	174.922	4,7% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	numero	99.435	2,7% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>numero</b>	<b>274.357</b>	<b>7,3% del totale manufacturing</b>
Valore della produzione	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	miliardi di EUR	62,68	6,6% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	miliardi di EUR	25,07	2,7% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>miliardi di EUR</b>	<b>87,75</b>	<b>9,3% del totale manufacturing</b>
Fatturato	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	miliardi di EUR	79,20	8,2% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	miliardi di EUR	26,68	2,8% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>miliardi di EUR</b>	<b>105,88</b>	<b>11,0% del totale manufacturing</b>
					<b>6,2% del PIL a prezzi di mercato</b>
Valore aggiunto al costo dei fattori	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	miliardi di EUR	14,45	6,0% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	miliardi di EUR	7,46	3,1% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>miliardi di EUR</b>	<b>21,91</b>	<b>9,1% del totale manufacturing</b>
Investimenti fissi lordi	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	miliardi di EUR	2,56	8,3% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	miliardi di EUR	0,74	2,4% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>miliardi di EUR</b>	<b>3,30</b>	<b>10,8% del totale manufacturing</b>
Acquisto di beni e servizi	Filiera Produttiva diretta <sup>1</sup>	2017	miliardi di EUR	67,49	9,1% del totale manufacturing
	Filiera Produttiva indiretta <sup>2</sup>	2017	miliardi di EUR	20,23	2,7% del totale manufacturing
	<b>Totale Filiera produttiva Automotive</b>	<b>2017</b>	<b>miliardi di EUR</b>	<b>87,72</b>	<b>11,9% del totale manufacturing</b>
Spesa in R&S <sup>4</sup>	Filiera Produttiva diretta Automotive	2017	miliardi di EUR	1,5	1,9% del fatturato della Filiera Produttiva diretta (79,2 mld di euro) =15% della spesa in R&S del settore manifatturiero.
Carico fiscale sulla motorizzazione		2018	miliardi di EUR	76,29	16% delle entrate tributarie dello Stato

<sup>1</sup> Ateco 29 (Fabbricazione autoveicoli, allestimenti e componenti)

<sup>2</sup> Ateco 29 (Fabbricazione di prodotti selezionati da ANFIA attribuibili all'automotive)

<sup>3</sup> Ateco 2017 attività C = attività manifatturiere

<sup>4</sup> intra-muros: spesa per l'attività di ricerca scientifica e sviluppo sperimentale (R&S) svolta da istituzioni pubbliche, private, private non profit, imprese e università con proprio personale e con proprie attrezzature

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