

# FOCUS ITALIA VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

GENNAIO - GIUGNO 2021



## Indice

Pag.	<b>3</b>	<b>H1 2021. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali</b>
	<b>5</b>	<b>H1 2021. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali</b>
	5	- Veicoli commerciali leggeri
	8	- Veicoli commerciali leggeri di classe di peso 2.800 e 3.500 kg
	9	- Autocarri medi-pesanti tra 3.501 e 6.000 kg
	9	- Autocarri medi-pesanti tra 3.501 e 15.999 kg
	9	- Autocarri con ppt >3.500 kg
	11	- Rimorchi e semirimorchi con ppt >3.500 kg
	12	- Autobus con ppt >3.500 kg
	<b>14</b>	<b>Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale</b>
	<b>19</b>	<b>Le proposte di ANFIA per il settore</b>

Per informazioni rivolgersi a:

### **Area Studi e Statistiche**

Miriam Sala, Responsabile, [m.sala@anfia.it](mailto:m.sala@anfia.it)

Giuseppe Casto, [g.casto@anfia.it](mailto:g.casto@anfia.it)

Silvio Donato, [s.donato@anfia.it](mailto:s.donato@anfia.it)

### **Area Relazioni Istituzionali**

Fabrizia Vigo, Responsabile, [f.vigo@anfia.it](mailto:f.vigo@anfia.it)

Serena Geraci, [s.geraci@anfia.it](mailto:s.geraci@anfia.it)

## H1.2021 - Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali

Nel primo semestre 2021 la ripresa dalla pandemia è più evidente. Il settore produttivo dei veicoli commerciali e industriali torna nuovamente a regime, con una produzione di 212.729 unità. La variazione della produzione rispetto allo stesso periodo del 2020 è mediamente del 58,5%, ma al fine di poter fornire un confronto utile all'interpretazione dell'andamento della crescita, verrà paragonata anche con il primo semestre 2019, periodo la cui produzione non è condizionata dagli stop delle attività produttive dovuti al Covid-19.

### Veicoli commerciali leggeri.

Nel primo semestre 2021 sono usciti dagli stabilimenti italiani 178.990 veicoli commerciali leggeri, 63.830 unità in più rispetto al 2020 (+55,4% sulla produzione primo semestre 2020, +9,3% sulla produzione primo semestre 2019). La produzione di VCL è pari al 84,1 % dei veicoli commerciali ed industriali.

### Autocarri.

Nel primo semestre 2021 sono usciti dagli stabilimenti italiani 33.590 autocarri (+76,9% sulla produzione primo semestre 2020, +4% sulla produzione primo semestre 2019) con una media mensile di oltre 5.600 unità. La produzione di autocarri è pari al 15,8% dei veicoli commerciali ed industriali.

### Autobus.

Nel primo semestre 2021 sono usciti dagli stabilimenti italiani 149 Autobus, 66 unità in più rispetto al 2020, (+79,5% sulla produzione primo semestre 2020, +96,1% sulla produzione primo semestre 2019). La produzione di autobus è pari all'0,1% dei veicoli commerciali ed industriali.

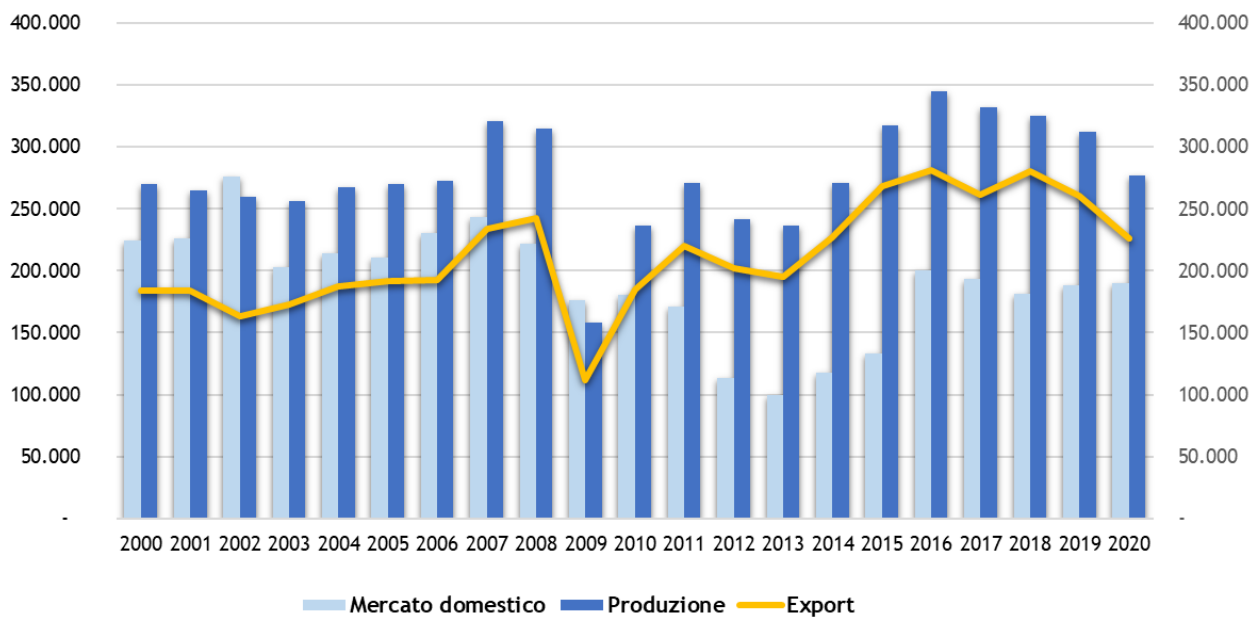
### Rimorchi e semirimorchi.

Nel primo semestre 2021 viene registrato un aumento degli indici della produzione industriale pari al 37,4%; il fatturato a giugno aumenta del 43,4% (mercato interno del 47,7%, mercato estero del 37,3%).

Produzione	Volumi	Volumi	Volumi	var%	var%
	Gen-Giu 2021	Gen/Giu 2020	Gen/Giu 2019	Gen-Giu 21/20	Gen-Giu 21/19
AUTOBUS	149	83	76	79,5%	96,1%
VEICOLI COMMERCIALI	178.990	115.160	163.720	55,4%	9,3%
AUTOCARRI	33.590	18.989	32.306	76,9%	4,0%
<b>Totale</b>	<b>212.729</b>	<b>134.232</b>	<b>196.102</b>	<b>58,5%</b>	<b>8,5%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Produzione nazionale vs mercato interno ed export



## H1.2021 - Il mercato dei veicoli commerciali e industriali

Secondo le elaborazioni ANFIA sulla base dei libretti rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (Aut. Min. D07161/H4), al 30 giugno 2021, sono stati immatricolati in Italia oltre 112mila veicoli commerciali e industriali (+56% sul 2020) e oltre 7.800 rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg (2.300 unità in più rispetto al 2020, +43%).

Immatricolazioni	LCV (ptt < 3,5t)			Autocarri (ptt > 3,5t)			R&S (ptt > 3,5t)			Autobus (ptt > 3,5t)		
	2021	2020	Var.%	2021	2020	Var.%	2021	2020	Var.%	2021	2020	Var.%
GENNAIO	11.720	13.210	-11,3%	2.238	2.127	5,2%	1.159	1.100	5,4%	421	481	-12,5%
FEBBRAIO	15.931	14.413	10,5%	2.139	1.799	18,9%	1.293	1.025	26,1%	221	306	-27,8%
MARZO	18.071	4.933	266,3%	2.347	1.270	84,8%	1.380	672	105,4%	329	217	51,6%
APRILE	16.717	1.567	966,8%	2.403	861	179,1%	1.483	564	162,9%	187	87	114,9%
MAGGIO	17.812	11.423	55,9%	2.206	1.393	58,4%	1.232	958	28,6%	282	66	327,3%
GIUGNO	17.138	15.959	7,4%	2.249	1.701	32,2%	1.289	1.140	13,1%	202	223	-9,4%
<b>Totale</b>	<b>97.389</b>	<b>61.505</b>	<b>58,3%</b>	<b>13.582</b>	<b>9.151</b>	<b>48,4%</b>	<b>7.836</b>	<b>5.459</b>	<b>43,5%</b>	<b>1.642</b>	<b>1.380</b>	<b>19,0%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30 Giugno 2021

### Veicoli Commerciali Leggeri

Il mercato dei VCL è passato da una media di 110mila nuove immatricolazioni all'anno nel periodo 2012-2014, a 175mila nel triennio 2015-2017 e 176mila nel triennio 2018-2020.

Nel primo semestre 2021 si registrano oltre 97mila veicoli commerciali leggeri, oltre 35mila in più rispetto al 2020 (+58%); l'Italia è al 4° posto della classifica UE+EFTA+UK dietro a Francia (242 mila), Regno Unito (191 mila) e Germania (140 mila). Fiat Professional e Iveco detengono insieme circa il 37,3% del mercato nazionale. Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo e Iveco Daily.

Fiat Professional con tutti i modelli rappresenta il 26% mentre Iveco il 7,5% delle nuove registrazioni.

Marca Top Ten	Modelli	Volumi Gen-Giu 2021	Quote %
Fiat	Ducato 2014	12.414	12,7%
Fiat	Doblò Cargo	8.335	8,6%
Iveco	Daily	7.300	7,5%
Ford	Transit Custom	3.527	3,6%
Ford	Transit	3.350	3,4%
Citroen	Jumper	3.163	3,2%
Peugeot	Boxer	3.067	3,1%
Renault	Master	2.998	3,1%
Fiat	Nuovo Fiorino	2.783	2,9%
Fiat	Panda Van	2.512	2,6%

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30 Giugno 2021

### Modalità di acquisto

Secondo la modalità di acquisto, il 19,3% dei VCL immatricolati è intestato a persone fisiche (+64,3% rispetto al primo semestre 2020), il 26,1% a società di noleggio (+63,1%), il 13,2% a società di leasing (+25%) e il 37,8% alle flotte aziendali (+72,7%).

Modalità d'acquisto VCL ≤3500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var.% 21/20
	Volumi	Quote	Volumi	Quote	
Persone Fisiche	18.824	19,3%	11.460	18,6%	64,3%
Leasing Persone Fisiche	3.298	3,4%	2.825	4,6%	16,7%
Leasing Persone Giuridiche	12.856	13,2%	10.281	16,7%	25,0%
Noleggio senza autista	25.448	26,1%	15.598	25,4%	63,1%
Società	36.840	37,8%	21.331	34,7%	72,7%
Altro	123	0,1%	10	-	-
<b>Totale complessivo</b>	<b>97.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>61.505</b>	<b>100,0%</b>	<b>58,3%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

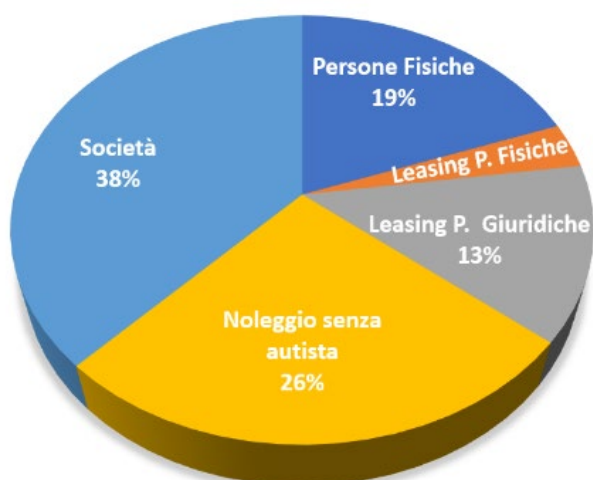
## Segmenti

Analizzando il comparto dei veicoli commerciali leggeri per segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgoni medi/grandi 38,5% (+61,2% rispetto al H1.2020), furgoni piccoli 14,3% (+71,8%), furgonette/minicargo 26,5% (+46,7%), pick-up 4,6% (+43,5%), Van 5% (+80%), derivati da autovetture 9% (+55,4%). I furgoni (piccoli, medi e grandi) rappresentano oltre la metà del mercato.

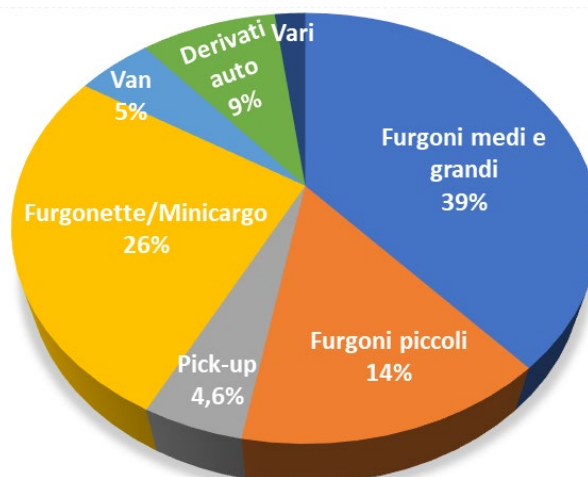
Segmento VCL ≤3500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var. % 21/20
	Quote	Quote	Quote	Quote	
Furgoni medi e grandi	37.501	38,5%	23.258	37,8%	61,2
Furgoni piccoli	13.975	14,3%	8.133	13,2%	71,8
Pick-up	4.521	4,6%	3.150	5,1%	43,5
Furgonette/Minicargo	25.766	26,5%	17.568	28,6%	46,7
Van	4.843	5,0%	2.690	4,4%	80,0
Derivati da autovetture	8.800	9,0%	5.661	9,2%	55,4
Vari	1.983	2,0%	1.045	1,7%	89,8
<b>Totale complessivo</b>	<b>97.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>61.505</b>	<b>100,0%</b>	<b>58,3</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

Modalità di acquisto



Segmento



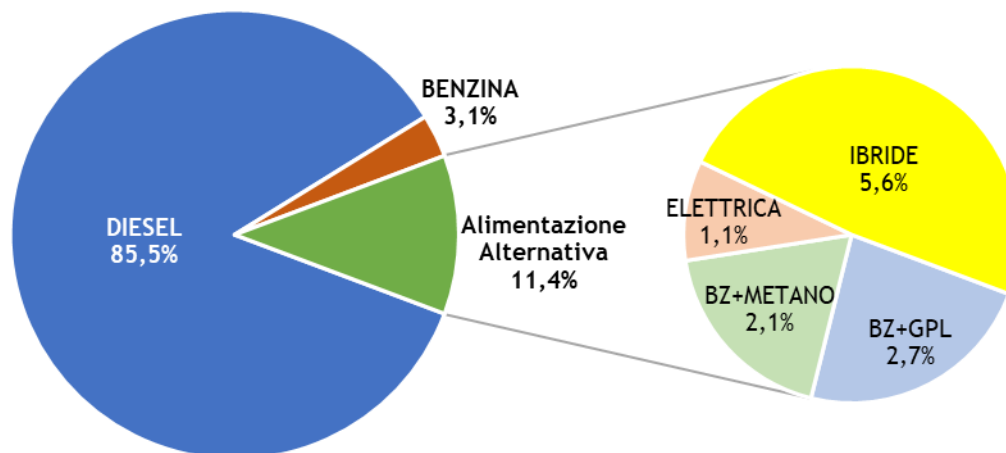
## Alimentazione

Secondo l'alimentazione, l'85,5% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel (+51,6% rispetto al H1.2020), il 3,1% benzina (+40,6%), il 2,1% benzina-metano (+1,5%), il 2,7% benzina-gpl (+406,4%), il 5,6% ibrido (+253,2%), gli elettrici invece l'1,1% (+171,1%). La quota di veicoli ad alimentazione alternativa sul totale dei VCL cresce nel 2021 del 4,2% e, con oltre 11mila veicoli, rappresenta l'11,5% del mercato (+148,7% sul 2020). Il 32,5% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 348 unità.

Alimentazioni VCL ≤3500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var. % 21/20
	Quote	Quote	Quote	Quote	
DIESEL	83.221	85,5%	54.879	89,2%	51,6%
BENZINA	3.007	3,1%	2.139	3,5%	40,6%
BZ+GPL	2.598	2,7%	513	0,8%	406,4%
BZ+METANO	2.077	2,1%	2.046	3,3%	1,5%
ELETTRICA	1.071	1,1%	395	0,6%	171,1%
IBRIDE	5.415	5,6%	1.533	2,5%	253,2%
<b>Totale complessivo</b>	<b>97.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>61.505</b>	<b>100%</b>	<b>58,3%</b>
<i>di cui ad alimentazione alternativa</i>	<b>11.161</b>	<b>11,5%</b>	<b>4.487</b>	<b>7,3%</b>	<b>148,7%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Immatricolazione di veicoli commerciali nuovi per alimentazione in % sul totale mercato



### Ripartizione geografica

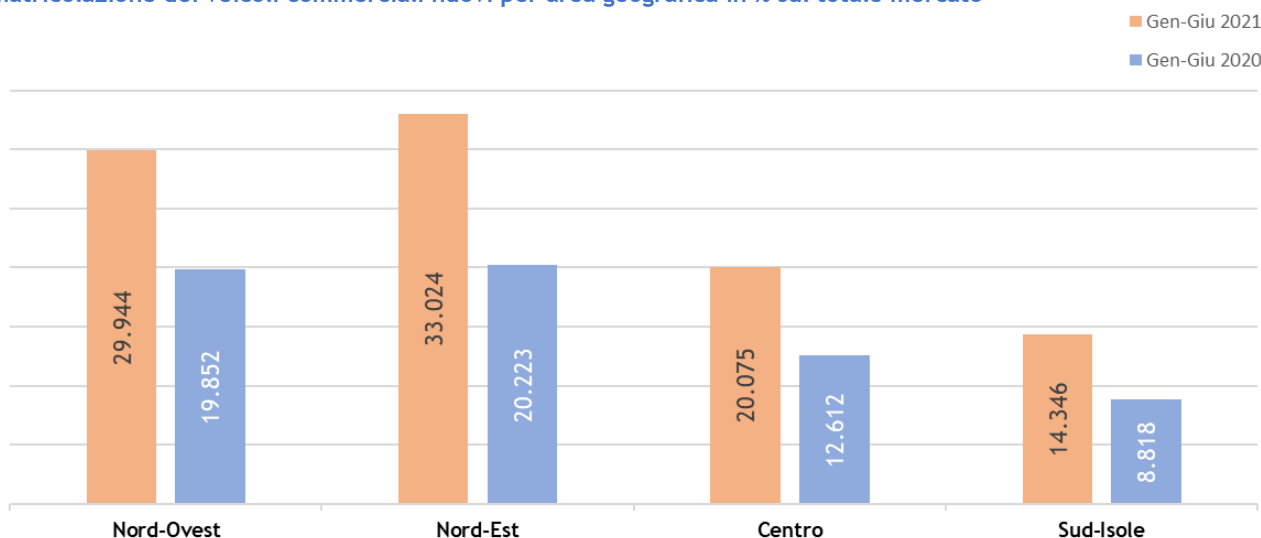
Secondo la ripartizione geografica, il 30,7% dei nuovi VCL si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 33,9% nelle regioni del Nord-Est, il 20,6% nelle regioni del Centro e il 14,7% nelle regioni del Sud, isole comprese. Trentino Alto Adige e Lombardia si confermano per il quarto anno consecutivo le regioni in cima alla classifica per VCL venduti, rispettivamente con una quota del 16,6% (16mila unità, +174% rispetto al 2020) e del 16,5% (16mila unità, +152% rispetto al 2020).

Nel 2021 il Trentino Alto Adige è la regione che ha la quota più alta di VCL elettrici, 31%, mentre la Lombardia è la regione che ha la quota più alta di VCL ibridi, 17,5%.

Area Geografica VCL ≤3500 kg	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Volumi Gen-Giu 2020	Quote	Var.% 21/20
Nord-Ovest	29.944	30,7%	19.852	32,3%	50,8%
Nord-Est	33.024	33,9%	20.223	32,9%	63,3%
Centro	20.075	20,6%	12.612	20,5%	59,2%
Sud-Isole	14.346	14,7%	8.818	14,3%	62,7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>97.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>61.505</b>	<b>100,0%</b>	<b>58,3%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Immatricolazione dei veicoli commerciali nuovi per area geografica in % sul totale mercato



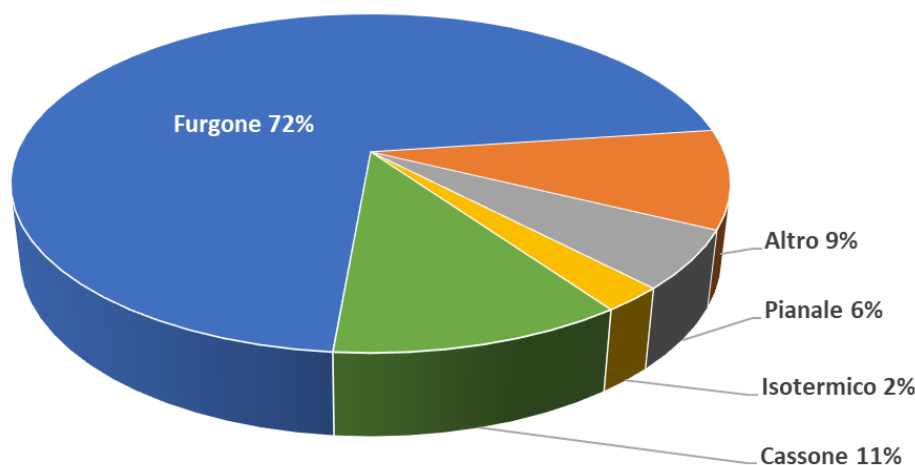
### Ripartizione per Carrozzeria

Secondo la carrozzeria, risulta che il 71,4% dei VCL è carrozzato furgone (+60,2% rispetto al 2020), il 11,2% cassone, incluso cassone ribaltabile e con gru (+28,1%), il 5,6% pianale (+41,7%), il 2,4% furgone isothermico (+31,6%).

Carrozzeria VCL ≤3500 kg	Volumi		Volumi		Var. % 21/20
	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote	
Furgone	69.577	71,4%	43.427	70,6%	60,2%
Cassone	10.863	11,2%	8.477	13,8%	28,1%
Pianale	5.444	5,6%	3.842	6,2%	41,7%
Isothermico	2.329	2,4%	1.770	2,9%	31,6%
Altro	9.176	9,4%	3.989	6,5%	130,0%
<b>Totale complessivo</b>	<b>97.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>61.505</b>	<b>100,0%</b>	<b>58,3%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Immatricolazione dei Veicoli commerciali nuovi per carrozzeria in % sul totale mercato



### Veicoli commerciali con ptt 2.800-3.500 kg

Nel primo semestre 2021, il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3.500 kg ha totalizzato 54.498 nuove registrazioni, il 55,9% del mercato dei veicoli commerciali leggeri. Fiat Professional domina il segmento con il 26,1%, seguita da Iveco (13,4%), Ford (12,1%), Renault (8,4%), e Peugeot (6,7%).

Il 68,6% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord Italia. Le versioni più richieste dei veicoli commerciali con ptt compresa tra 2.800 e 3.500 kg sono i furgoni, 54,9% di quota per questa classe di peso, e i cassoni (inclusi cassoni ribaltabili e con gru) che rappresentano il 15,4%.

Marca Top Five	Volumi		Allestimento Top Five		Volumi		Area	
	Gen-Giu 2021	Quote		Gen-Giu 2021	Quote		Gen-Giu 2021	Quote
Fiat	14.232	26,1%	Furgone	29.905	54,9%	Nord-Ovest	17.445	32,0%
Iveco	7.300	13,4%	Pianale	5.402	9,9%	Nord-Est	19.928	36,6%
Ford	6.597	12,1%	Cassone	5.349	9,8%	Centro	10.097	18,5%
Renault	4.582	8,4%	Cassone Ribaltabile	3.068	5,6%	Sud e Isole	7.028	12,9%
Peugeot	3.661	6,7%	Autocarro	2.157	4,0%	<b>Totale complessivo</b>	<b>54.498</b>	<b>100%</b>
altre marche	18.126	33,3%	altri allestimenti	8.617	15,8%			
<b>Totale complessivo</b>	<b>54.498</b>	<b>100,0%</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>54.498</b>	<b>100,0%</b>			

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021



## Autocarri medi-pesanti 3.501-6.000 kg

Per gli autocarri medi-pesanti, il primo semestre 2021 ha chiuso con 374 nuove registrazioni, +3,9% rispetto alle 360 dello stesso periodo del 2020.

Nella Top 5 troviamo Iveco con il 41,7% delle quote, seguita da Isuzu (19,3%), Fiat (13,6%), Mercedes (8,6%) e Mitsubishi (7%). L'allestimento Campeggio/Abitazione ha il 18,7% delle quote, a seguire sono i furgoni isotermici (18,2%), i cassoni ribaltabili (15,8%), furgoni (10,4%) e attrezzature specifiche (9,4%). Il 64,9% è stato immatricolato nel Nord Italia. Gli autocarri tra i 3.501 e i 6000 kg rappresentano il 2,7% del totale degli autocarri nel primo semestre 2021.

Marca Top Five	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Allestimento Top Five	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Area	Volumi Gen-Giu 2021	Quote
Iveco	156	41,7%	Campeggio/Abitazione	70	18,7%	Nord-Ovest	143	38,2%
Isuzu	72	19,3%	Furgone isotermico	68	18,2%	Nord-Est	100	26,7%
Fiat	51	13,6%	Cassone ribaltabile	59	15,8%	Centro	80	21,4%
Mercedes	32	8,6%	Furgone	39	10,4%	Sud e isole	51	13,6%
Mitsubishi	26	7,0%	Attrezzatura specifica	35	9,4%	<b>Totale complessivo</b>	<b>374</b>	<b>100,0%</b>
altre marche	37	9,9%	altri allestimenti	103	27,5%			
<b>Totale complessivo</b>	<b>374</b>	<b>100,0%</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>374</b>	<b>100,0%</b>			

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Autocarri medi-pesanti 3.501-15.999 kg

Nel primo semestre 2021 gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 16,5% del mercato (-2,6% rispetto al 2020), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'83,5% del mercato (+2,6%).

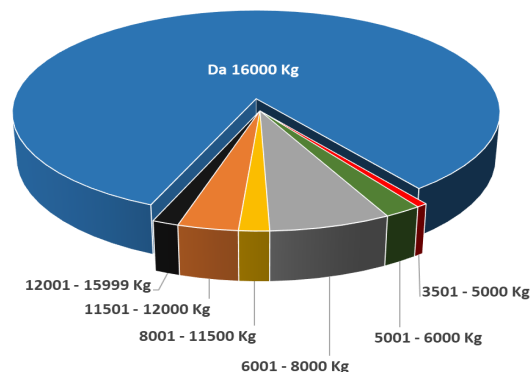
Marca Top Five	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Allestimento Top Five	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Area	Volumi Gen-Giu 2021	Quote
Iveco	1.117	49,9%	Cassone (telo/gru/ribalta)	711	31,8%	Nord-Ovest	744	5,5%
Isuzu	428	19,1%	Trasporto rifiuti	314	14,0%	Nord-Est	632	4,7%
Mitsubishi	206	9,2%	furgone	306	13,7%	Centro	486	3,6%
Mercedes	117	5,2%	attrezz spec	246	11,0%	Sud-Isole	375	2,8%
Man	78	3,5%	isotermico	223	10,0%	<b>Totale complessivo</b>	<b>2.237</b>	<b>16,5%</b>
altre marche	291	13,0%	altri allestimenti	437	19,5%			
<b>Totale complessivo</b>	<b>2.237</b>	<b>100,0%</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>2.237</b>	<b>100,0%</b>			

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Autocarri con ppt superiore a 3.500 kg

Iveco-Astra si conferma leader del mercato degli autocarri medi-pesanti (ppt superiore a 3.500 kg) con il 49,1% del venduto, seguono poi Isuzu (19,1%), Mitsubishi (9,2%), Mercedes Benz (5,2%) e Man (3,4%).

Classi di peso Autocarri	Volumi Gen-Giu 2021	Quote	Volumi Gen-Giu 2020	Quote
3501 - 5000 Kg	85	0,6%	92	1,0%
5001 - 6000 Kg	289	2,1%	268	2,9%
6001 - 8000 Kg	947	7,0%	631	6,9%
8001 - 11500 Kg	239	1,8%	250	2,7%
11501 - 12000 Kg	472	3,5%	352	3,8%
12001 - 15999 Kg	205	1,5%	151	1,7%
Da 16000 Kg	11.345	83,5%	7.407	80,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.582</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.151</b>	<b>100,0%</b>



Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Autocarri con ppt superiore a 3.500 kg secondo la tipologia e categoria

Secondo la tipologia, nel primo semestre 2021 gli autocarri cava-cantiere immatricolati sono stati circa 1.170 (+65%, 461 volumi in più), di cui 33,6% è di Iveco, mentre gli autocarri stradali hanno registrato 12.412 immatricolazioni (+ 47%, 3970 volumi in più) di cui il 35,3% è di Iveco.

Secondo la categoria, nel primo semestre 2021 gli autocarri rigidi sono il 49% (+41%, 1.937 unità in più), di cui 40,8% di Iveco, mentre il restante 51% rientra nella categoria trattori stradali(+56%, 2.494 unità in più) di cui 30,1% di Iveco.

Tipologia	Volumi		Volumi		Categoria	Volumi		Volumi		Var.% 21/20
	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote		Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote	
CANTIERE	1.170	8,6%	709	8,6%	AUTOCARRI RIGIDI	6.650	49,0%	4.713	51,5%	41,1%
STRADALI	12.412	91,4%	8.442	91,4%	TRATTORI STRADALI	6.932	51,0%	4.438	48,5%	56,2%
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.582</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.151</b>	<b>100,0%</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>13.582</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.151</b>	<b>100,0%</b>	<b>48,4%</b>

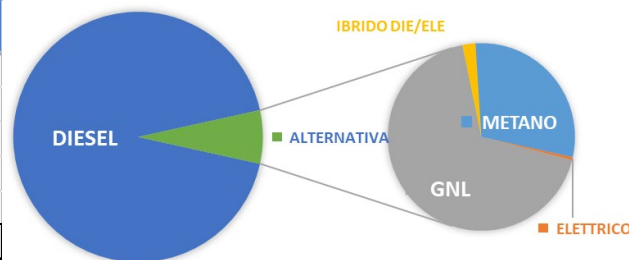
Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Autocarri con ppt superiore a 3.500 kg per alimentazione alternativa

Nel primo semestre 2021 la quota di mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa raggiunge il 6,9% (nel primo semestre 2020 era 5,7%). I mezzi ad alimentazione alternativa raggiungono le 937 unità, rispetto alle 520 unità dello stesso periodo 2020 (+ 180%).

Delle 937 unità di veicoli ad alimentazione alternativa, 635 sono alimentati con GNL (67,7%), ed il maggior costruttore è Iveco con 543 unità (85,5%). Il diesel invece vede intaccata la sua quota di mercato perdendo l'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Alimentazione Autocarri > 3.500	Volumi		Volumi	
	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote
DIESEL	12.645	93,1%	8.631	94,3%
ELETTRICO	5	0,0%	4	0,0%
GNL	635	4,7%	328	3,6%
IBRIDO GASOLIO/ELET	21	0,2%	35	0,4%
METANO	276	2,0%	153	1,7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.582</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.151</b>	<b>100,0%</b>



Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2020

### Autocarri con ppt superiore a 3.500 kg e ripartizione geografica

Continuando l'analisi del comparto secondo la ripartizione geografica, l'Italia settentrionale detiene il 56% del mercato, ed anche il primo semestre 2021 la Lombardia è al primo posto 2.369 unità, seguita da Veneto (1.503) e Campania (1.388). Tutte le regioni hanno incremento le immatricolazioni con un dato medio pari al +48%.

Area Autocarri > 3.500	Volumi		Volumi		Var.% 21/20
	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote	
Nord-Ovest	3.794	27,9%	2.467	27,0%	53,8%
Nord-Est	3.815	28,1%	2.432	26,6%	56,9%
Centro	2.189	16,1%	1.752	19,1%	24,9%
Sud-Isole	3.784	27,9%	2.500	27,3%	51,4%
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.582</b>	<b>100,0%</b>	<b>9.151</b>	<b>100,0%</b>	<b>48,4%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

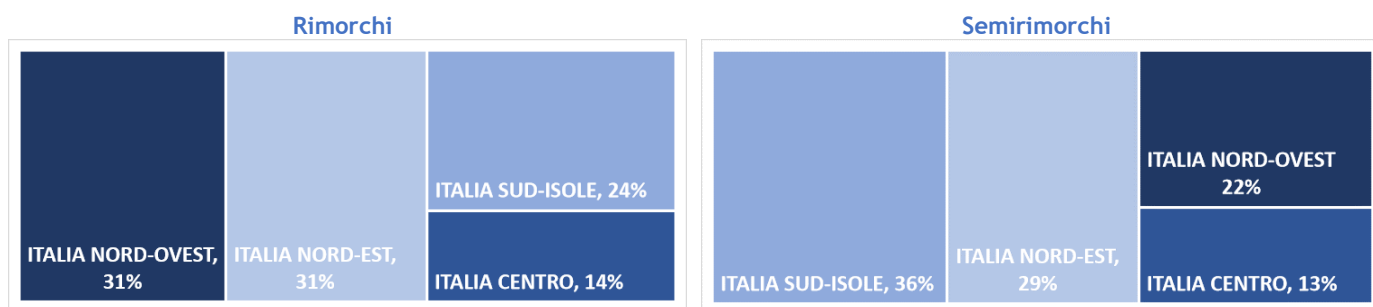
## Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg

In riferimento al mercato dei rimorchi e semirimorchi pesanti, nel primo semestre 2021 le immatricolazioni sono state 7.836, in crescita del 43,5%; l'immatricolato mensile ha visto un picco nei mesi di marzo (1.379 unità, +190,4%), aprile (1.484 unità, +260,8%) e maggio (1.234 unità, +131,9%), anche a causa del lockdown nello stesso periodo 2020.

Le aree in cui si è osservato l'incremento maggiore nel primo semestre 2021 sono il Nord-Est (+69,1%) e il Centro (+60,7%) con Veneto e Lazio in vetta nelle rispettive aree per numero di immatricolazioni.

Area Geografica R&S > 3.500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var.% 21/20
		Quote		Quote	
Nord-Ovest	1.786	22,8%	1.457	26,7%	22,6%
Nord-Est	2.284	29,1%	1.351	24,7%	69,1%
Centro	1.059	13,5%	659	12,1%	60,7%
Sud-Isole	2.707	34,5%	1.992	36,5%	35,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.836</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.459</b>	<b>100,0%</b>	<b>43,5%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021



### Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg per tipologia

Il segmento dei semirimorchi con le sue 7.091 unità immatricolate rappresenta il 91,6% del totale con una crescita del +41,9%, mentre i rimorchi, nonostante mantengano la medesima quota di mercato 8,4%, crescono del +61,6%.

Tipologia R&S > 3.500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var.% 21/20
		Quote		Quote	
RIMORCHI	745	8,4	461	8,4%	61,6%
SEMIRIMORCHI	7.091	91,6	4.998	91,6%	41,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.836</b>	<b>100,0</b>	<b>5.459</b>	<b>100,0%</b>	<b>43,5%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg per provenienza

Le marche nazionali nel primo semestre 2021 con 3.367 volumi rappresentano il 44,6% del totale (+38,2%) di cui 680 rimorchi e 2.685 semirimorchi, invece le marche estere con 4.469 volumi rappresentano il 55,4% del mercato di cui 61 rimorchi e 4.406 semirimorchi.

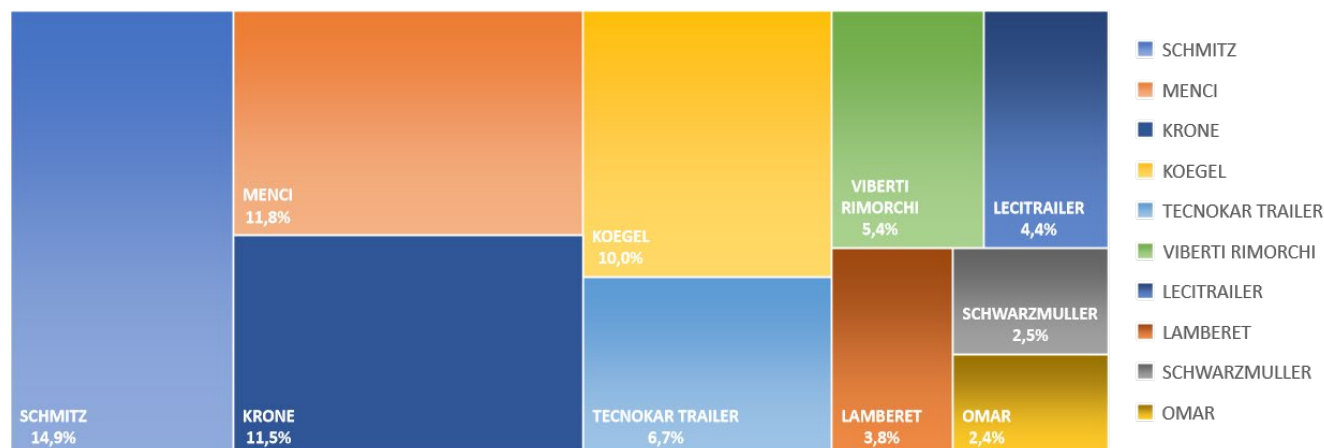
Provenienza R&S > 3.500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var.% 21/20
		Quote		Quote	
MARCHE NAZIONALI	3.367	44,6%	2.437	44,6%	38,2%
MARCHE ESTERE	4.469	55,4%	3.022	55,4%	47,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.836</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.459</b>	<b>100,0%</b>	<b>43,5%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Top Ten aziende Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg

Tra i maggiori costruttori troviamo il gruppo Schmitz, che come lo scorso primo semestre è in prima posizione per numero di veicoli immatricolati 1.167 (quota 14,9%) e a seguire il gruppo Menci che rispetto al primo semestre precedente passa dalla 10° alla 2° posizione con 925 veicoli (quota 11,8%) e poi il gruppo Krone, che come lo scorso primo semestre detiene il 3° posto con 905 veicoli (quota 11,8%).

A seguire Koegel (quota 10%), Teconkar Trailer (quota 6,7%), Viberti Rimorchi (quota 5,4%), Lecitrailer (quota 4,4%), Lamberet (quota 3,8%), Schwarzmuller (quota 2,5%), Omar (quota 2,4%) e poi altre marche con quota 26,6%.



### Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg per allestimento

Secondo le elaborazioni per allestimento risulta che anche nel primo semestre 2021, con 2.092 immatricolazioni, il 26,7% del mercato dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg è centinato (+50,5%), seguono i ribaltabili (+40,3%), isotermici (+44,8%), portacontainers (+35,8%), e cassoni che rispetto allo stesso periodo anno precedente registra un calo del -11,6%.

Allestimento R&S > 3.500 kg	Volumi Gen-Giu 2021		Volumi Gen-Giu 2020		Var. % 21/20
	Quota	Quote	Quota	Quote	
CENTINATI	2.092	26,7%	1.390	25,5%	50,5%
RIBALTABILI	1.212	15,5%	864	15,8%	40,3%
ISOTERMICI	1.187	15,1%	820	15,0%	44,8%
PORTACONTAINERS	634	8,1%	467	8,6%	35,8%
CASSONI	555	7,1%	628	11,5%	-11,6%
altri	2.156	27,5%	1.290	23,6%	67,1%
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.836</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.459</b>	<b>100,0%</b>	<b>43,5%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

### Autobus con ptt superiore a 3.500 kg

Nel primo semestre 2021 le immatricolazioni dei bus giungono a 1.572 (+14,6%); per alcuni segmenti si nota una crescita come per midibus urbani (+70,6%) e scuolabus (+141,7%), altri segmenti vedono flettere il numero di immatricolazioni, come ad esempio midibus interurbani (-25,8%) e minibus (-9%) mentre i midibus turistici crescono leggermente (+0,4%). Nel periodo gennaio/giugno 2021 la media di immatricolazione/mese è 262 veicoli, con i 228 veicoli nello stesso periodo 2020.

Segmento	Volumi		Volumi		Var. % 21/20
	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020	Quote	
AUTOBUS/MIDIBUS INTERURBANI	353	22,5%	476	34,7%	-25,8%
AUTOBUS/MIDIBUS TURISTICI	224	14,2%	223	16,3%	0,4%
AUTOBUS/MIDIBUS URBANI	510	32,4%	299	21,8%	70,6%
MINIBUS	253	16,1%	278	20,3%	-9,0%
SCUOLABUS	232	14,8%	96	7,0%	141,7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.572</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.372</b>	<b>100,0%</b>	<b>14,6%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

#### Autobus con ptt superiore a 3.500 kg per area geografica

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, interessante osservare che le aree del nord-est e nord-ovest segnano una diminuzione sulla crescita, rispettivamente del -10,2% e -9,7%, mentre le aree del centro Italia e sud-isole segnano un aumento relativamente del +37,8% e +26,3%; Le regioni in cima alla classifica sono il Lazio (Italia centro) con 491 mezzi e Campania (Sud-Issole) con 205 mezzi.

Area geografica	Volumi		Volumi		Var. % 21/20	
	Autobus > 3.500 kg	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020		Quote
ITALIA NORD-EST		263	14,0%	293	22,7%	-10,2%
ITALIA NORD-OVEST		252	30,8%	279	24,8%	-9,7%
ITALIA CENTRO		558	16,3%	405	25,0%	37,8%
ITALIA SUD-ISOLE		499	38,8%	395	27,5%	26,3%
<b>Totale complessivo</b>		<b>1.572</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.372</b>	<b>100,0%</b>	<b>14,6%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

#### Autobus con ptt superiore a 3.500 kg per alimentazione

La segmentazione per alimentazione rivela che anche se il diesel è ancora il carburante predominante con 1.311 volumi, la sua quota di mercato è diminuita del 6,6% attestandosi a 83,4%, mentre le alimentazioni alternative raggiungono il 16,6% della quota di mercato (il 1 semestre 2020 era del 9,5%). Entrando più nello specifico le alimentazioni ibride registrano 79 volumi (+113,5%), le elettriche registrano 98 mezzi (il 1 semestre 2020 erano 2), mentre gli autobus metano, con 84 mezzi vedono al momento una flessione (-8,7%).

La regione con più immatricolazioni di veicoli elettrici è la Lombardia (71 unità), la regione con più immatricolazioni di veicoli ibridi è il Lazio (36 unità), mentre quella con più immatricolazioni di veicoli a metano è la Puglia (16 unità).

Alimentazioni	Volumi		Volumi		Var. % 21/20	
	Autobus > 3.500 kg	Gen-Giu 2021	Quote	Gen-Giu 2020		Quote
DIESEL		1.311	83,4%	1.235	90,0%	6,2%
GNL		0	0,0%	6	-	-
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO		79	5,0%	37	2,7%	113,5%
ELETTRICO		98	6,2%	2	0,1%	4800,0%
METANO		84	5,3%	92	6,7%	-8,7%
<b>Totale complessivo</b>		<b>1.572</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.372</b>	<b>100,0%</b>	<b>14,6%</b>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/06/2021

## Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha sottoscritto e pubblicato sul proprio sito due decreti recanti le misure di sostegno alle imprese del settore dell'autotrasporto nel rinnovo del proprio parco veicolare. In attesa dell'entrata in vigore delle misure con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, si riportano di seguito i principali contenuti.

### 1. Decreto Investimenti Autotrasporto

Con il primo decreto viene rinnovata ed estesa al biennio 2021-2022 la misura di sostegno agli investimenti nel settore dell'autotrasporto, con uno stanziamento totale pari a 50 milioni di euro, suddiviso equamente nelle due annualità.

Le risorse sono suddivise sulla base della tipologia di investimento secondo i seguenti importi:

1. 5 milioni di euro per incentivi all'acquisto di
  - a. veicoli per il trasporto merci a trazione alternativa (CNG, LNG, diesel/elettrico e full electric) con massa  $\geq 3,5t$
  - b. dispositivi per il retrofit elettrico
2. 35 milioni di euro per incentivi alla rottamazione di veicoli per il trasporto merci con massa  $\geq 3,5 t$ , con contestuale acquisto, anche mediante locazione finanziaria, di veicoli per il trasporto merci omologati con normativa euro VI ed euro 6d final aventi massa  $\geq 3,5 t$
3. 10 milioni di euro di euro per
  - a. l'acquisto di rimorchi e semirimorchi nuovi di fabbrica dotati di almeno un dispositivo innovativo
    - adibiti al trasporto combinato ferroviario (rispondenti alla normativa UIC 596-5)
    - dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO per il trasporto combinato marittimo
  - b. l'acquisto di rimorchi e semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 tonnellate allestiti per trasporti in regime ATP, rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale

Il decreto disciplina inoltre la misura dei contributi, differenziata sulla base della massa e dell'alimentazione del veicolo rottamato, con la previsione di una maggiorazione in caso di:

- acquisto di un veicolo ad alimentazione alternativa e contestuale rottamazione di un veicolo di classe inferiore ad euro VI
- radiazione per rottamazione di rimorchi e/o semirimorchi obsoleti

### INCENTIVI

1. Veicoli per il trasporto merci a trazione alternativa (anche in assenza di rottamazione)

ALIMENTAZIONE	MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO	CONTRIBUTO (euro)
CNG e ibridi (diesel/elettrico)	$\geq 3,5 t$ e fino a 7 t	4.000
CNG, LNG e ibridi (diesel/elettrico)	$\geq 7 t$ fino a 15 t	9.000
	$\geq 16 t$	24.000
elettrico	massa complessiva a pieno carico $\geq 3,5 t$ e fino a 7 t	14.000
	$> 7 t$	24.000

In caso di rottamazione è prevista una maggiorazione del contributo pari a 1.000 euro per ogni veicolo rottamato.

2. Rottamazione e contestuale acquisto di veicoli per il trasporto merci di classe omologativa euro VI ed euro 6d final

MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO	CONTRIBUTO (euro)
$\geq 3,5 t$ e fino a 7 t	3.000
$\geq 7 t$ fino a 16 t	7.000
$> 16 t$	15.000

3. Acquisto di dispositivi per la riconversione in veicoli elettrici di autoveicoli per il trasporto merci di massa complessiva pari a 3,5 tonnellate: contributo pari al 40% dei costi di acquisto e allestimento fino a un massimo di 2.000 euro
4. Acquisto di rimorchi e semirimorchi secondo il seguente schema:

TIPOLOGIA DI VEICOLO	CONTRIBUTO DIFFERENZIATO PER DIMENSIONE DI IMPRESA
rimorchi e semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto combinato ferroviario e marittimo dotati di almeno un dispositivo innovativo* (si veda tabella riportata Fbe di seguito)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piccole imprese: 20% del costo di acquisizione</li> <li>- Medie imprese: 10% del costo di acquisizione</li> </ul>
rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli > 7 t allestiti per il trasporto ATP mono o multi temperatura con unità frigorifere/calorifere alimentate da: <ul style="list-style-type: none"> <li>- motore conforme allo stage V del regolamento UE 2016/1628 o</li> <li>- unità criogeniche autonome non collegate al motore del veicolo trainante o</li> <li>- unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Cap: 5.000 euro per ogni semirimorchio o autoveicolo per il trasporto ATP o unità refrigerante/calorifera</li> <li>➔ Le acquisizioni sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento esistente, diversificare la produzione di uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi o trasformare radicalmente il processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente</li> </ul>
sostituzione, nei rimorchi, semirimorchi o autoveicoli specifici > 7 t allestiti per il trasporto ATP mono o multi temperatura, delle unità frigorifere/calorifere installate, ove non rispondenti agli standard ambientali di cui al box precedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grandi imprese: 3.000 euro nel limite del 40% della differenza di costo rispetto a veicoli "base" sostenuta per l'acquisto di veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo e di veicoli equipaggiati con dispositivi per trasporto ATP o di unità refrigeranti/calorifere rispondenti a standard ambientali avanzati.</li> <li>- In caso di rottamazione di rimorchi e/o semirimorchi obsoleti il contributo è incrementato a euro 7.000 per piccole e medie imprese e ad euro 5.000 per le grandi imprese.</li> </ul>

➔ È prevista una maggiorazione dei contributi del 10% per le PMI e le reti d'impresa.

Sono ammessi al contributo investimenti fino a 550mila euro per singola impresa.

*DISPOSITIVI INNOVATIVI
1. Spoiler laterali (ammesse dal Reg. UE n. 1230, masse e dimensioni).
2. Appendici aerodinamiche posteriori.
3. Dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS ( <i>Electronic Braking System</i> ) per la distribuzione del carico sugli assali in caso di carichi parziali o non uniformemente distribuiti.
4. Tyre Pressure Monitoring System (TPMS), oppure <i>Tyre Pressure and Temperature Monitoring System</i> (TPTMS), oppure <i>Tyre Pressure and Automatic inflating Monitoring System</i> .
5. Sistema elettronico di ottimizzazione del consumo di aria dell'impianto pneumatico abbinato al Sistema di ausilio in sterzata determinando un minor lavoro del compressore del veicolo trainante con riduzione del consumo di carburante.

6. Telematica indipendente collegata all'EBS ( <i>Electronic Braking System</i> ) in grado di valutare l'efficienza di utilizzo di rimorchi e semirimorchi (tkm) e/o geolocalizzarli per ottimizzare le percorrenze e ridurre il consumo di carburante.
7. Dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS ( <i>Electronic Braking System</i> ) per ausilio in sterzata.
8. Sistema elettronico di controllo dell'usura delle pastiglie freno.
9. Sistema elettronico di controllo dell'altezza del tetto veicolo, oppure Sistema elettronico automatico gestito da centraline EBS ( <i>Electronic Braking System</i> ) che ad una data velocità abbassa l'assetto di marcia del rimorchio e migliora il coefficiente di penetrazione aerodinamica del veicolo o del complesso veicolare.
10. Dispositivo elettronico gestito da centraline EBS ( <i>Electronic Braking System</i> ) per il monitoraggio dell'inclinazione laterale del rimorchio o semirimorchio ribaltabile durante le fasi di scarico e del relativo superamento dei valori limite di sicurezza.

## 2. Decreto 'Incentivi ad elevata sostenibilità'

La seconda misura a sostegno del rinnovo del parco veicolare delle imprese del settore dell'autotrasporto, è contenuta è disciplinata dal decreto cd. 'Incentivi ad elevata sostenibilità', che prevede contributi all'acquisto di soli veicoli per il trasporto merci ad alimentazione alternativa (CNG, LNG, diesel/elettrico e full electric).

Il fondo (rifinanziabile) di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per gli anni 2021-2026, ha una dotazione iniziale pari a 50 milioni che dovranno essere ripartiti negli anni.

- ➔ ANFIA auspica un rifinanziamento immediato ed equo in termini di quantificazione rispetto all'arco temporale, ma soprattutto che la ripartizione iniziale sia tale che per le annualità 2021-2022 siano almeno compensate le risorse stanziare dal DM autotrasporto per le alimentazioni tradizionali, in ottica di sviluppo sostenibile e di decarbonizzazione del settore



## INCENTIVI

ALIMENTAZIONE	MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO	CONTRIBUTO (euro)
CNG e ibridi (diesel/elettrico)	≥ 3,5 t e fino a 7 t	4.000
CNG, LNG e ibridi (diesel/elettrico)	≥ 7 t fino a 15 t	9.000
	≥ 16 t	24.000
elettrico	massa complessiva a pieno carico ≥ 3,5 t e fino a 7 t	14.000
	> 7 t	24.000

In caso di rottamazione di un veicolo diesel è prevista una maggiorazione del contributo pari a 1.000 euro per ogni veicolo rottamato.

È prevista una maggiorazione del 10% per le PMI.

Sono ammessi al contributo investimenti fino a 700mila euro per singola impresa.

### 3. PNRR: fondi per il rinnovo del parco autobus e per il sostegno alla transizione della filiera produttiva

#### Rinnovo del parco autobus

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza con il progetto di investimento 4.4.2 per il rinnovo delle flotte degli autobus destinati al trasporto pubblico locale ha previsto lo stanziamento di un importo complessivo di 2.415 milioni di euro per l'acquisto di autobus elettrici o ad idrogeno, per gli anni dal 2021 al 2026.

Tale stanziamento dovrebbe essere ripartito come segue:

- circa 1 miliardo da destinare agli investimenti in mezzi full electric delle aziende di trasporto pubblico  
→ tali risorse saranno con molta probabilità destinate a progetti di elettrificazione delle flotte nelle città metropolitane di Roma, Milano e Napoli
  - circa 1,4 miliardi da destinare all'acquisto di autobus innovativi a 0 emissioni
- Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, titolare della gestione dei fondi per il rinnovo degli autobus, stima che tali stanziamenti porteranno all'acquisto di 3.200 autobus elettrici/idrogeno nelle aree urbane.

Il Piano nazionale degli investimenti complementari finalizzato ad integrare, con risorse nazionali, gli interventi del PNRR ha previsto inoltre lo stanziamento di 600 milioni di euro per il rinnovo della flotta autobus extraurbani inizialmente previsto con mezzi alimentati a metano e GNL. Il decreto MIMS n.315 del 2 agosto 2021 ha stabilito il ripartimento delle risorse tra le Regioni e le Province autonome, ampliando la portata dell'investimento all'acquisto di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano (sulla definizione di suburbano si attende un decreto direttoriale di chiarimento). Una quota massima pari al 15% delle risorse assegnate potrà essere destinata a interventi di riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio euro 4 e euro 5.

#### Sostegno alla transizione della filiera produttiva

Con il progetto di investimento 5.3 il PNRR ha previsto lo stanziamento di 300 milioni di euro per supportare la **trasformazione tecnologica della filiera legata alla produzione autobus in Italia, con l'obiettivo di sviluppare la capacità produttiva di autobus elettrici**. Lo strumento previsto per l'attuazione della misura di investimento è il contratto di sviluppo.

Con il decreto ministeriale del 29 novembre 2021, il MIMS ha stabilito di:

- destinare il 40% delle risorse a progetti da realizzarsi nelle Regioni del Mezzogiorno
- finanziare circa 45 progetti di trasformazione industriale finalizzati allo sviluppo della filiera produttiva di **autobus elettrici** (ibridi esclusi) e **connessi**
- fissare al 30 giugno 2026 il termine per l'attivazione delle linee produttive di autobus e componenti beneficiarie del contributo
- delegare a un successivo decreto del MISE la disciplina dei termini e delle modalità di erogazione dei contributi.

### 3. Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile

Con i decreti dirigenziali n. 134 del 27 maggio 2021 e n. 175 del 22 giugno 2021, entrambi pubblicati lo scorso 25 giugno, sono state definite le modalità di erogazione delle risorse stanziati dal PSNMS rispettivamente per le Regioni e per le città ad alto inquinamento.

Con la legge di conversione del Decreto Sostegni-bis (l. 23 luglio 2021 n. 106), è stata disposta la proroga al 31 dicembre 2021 dell'autorizzazione all'acquisto di autobus con la convenzione Consip Autobus 3, che consente agli enti locali la possibilità di ricorrere ad uno strumento già conosciuto e utilizzato per procedere celermente alla conclusione degli acquisti pianificati. La disposizione si è resa necessaria, infatti, per garantire l'utilizzo delle ingenti risorse stanziati per il rinnovo del parco autobus, secondo la programmazione già deliberata da Comuni e Regioni.

### 4. Divieto circolazione autobus inquinanti

Il decreto-legge Trasporti (articolo 4, commi da 3-bis a 3-quinquies, del DL 10 settembre 2021, n. 121) ha disposto il divieto di circolazione sul territorio nazionale di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi trasporto pubblico locale alimentati a benzina o gasolio

- Euro 1, a decorrere dal 30 giugno 2022,
- Euro 2, a decorrere dal primo gennaio 2023,
- Euro 3, a decorrere dal primo gennaio 2024.

La stessa disposizione stanziava inoltre 5 milioni di euro per l'anno 2022 e 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035 al fine di compensare gli effetti di tali divieti con il rinnovo del parco autobus mediante l'acquisto di **mezzi ad alimentazione alternativa** da adibire a servizi di trasporto pubblico locale.

Un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è delegato a individuare i criteri e delle modalità per l'assegnazione e il riparto delle risorse.

## PROPOSTE ANFIA

### Proroga e rifinanziamento delle agevolazioni nazionali per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri.

La logistica urbana vive da diversi anni una fase di forte sviluppo, in gran parte alimentata dalla crescita esponenziale dell'e-commerce che ha fatto lievitare la domanda di consegna a domicilio, in risposta alla complessità e all'intensità stessa dei flussi logistici in città. L'emergenza epidemiologica ha ulteriormente rafforzato il ruolo dell'e-commerce nelle scelte di consumo dei cittadini per ragioni di sicurezza.

Data la vetustà del parco veicoli oggi utilizzati in ambito urbano, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di rendere strutturale la misura di sostegno al rinnovo del parco veicolare leggero per il trasporto merci, introdotta per la prima volta dalla legge di bilancio 2021, estendendone la durata al triennio 2022-2024. Sarebbe, inoltre, opportuno

- confermare lo schema di incentivazione prevedendo contributi differenziati sulla base della massa e dell'alimentazione del veicolo acquistato e dell'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria,
- prevedere un decalage dei contributi unitari per veicolo negli anni, al fine di garantire la copertura del fondo nell'orizzonte temporale triennale e consentire l'incentivazione di un numero crescente di veicoli.

### Sostenibilità d'esercizio per flotte GNL

Al fine di accelerare la transizione energetica del settore trasporto merci, valorizzando l'utilizzo della tecnologia di trazione alternativa a gas naturale liquefatto, anche in ottica e di sviluppo dei consumi nelle componenti bio, ANFIA ha proposto alle istituzioni di valutare l'introduzione di un credito d'imposta sull'acquisto di GNL a favore delle imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi ad elevata sostenibilità nella loro flotta.

La proposta, in coerenza con le politiche di incentivazione agli investimenti ad elevata sostenibilità adottate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, mira a sostenere le imprese che intraprendono un virtuoso percorso di rinnovo dei mezzi ad alimentazione tradizionale, acquistando ed utilizzando mezzi alimentati a LNG, rendendone in tal modo meno gravosi i costi di esercizio complessivi, compensando l'assenza di una misura come il rimborso delle accise di cui godono i mezzi diesel.

### Proroga congedo credito d'imposta beni strumentali

La gravissima carenza su scala globale di materie prime - in particolare di semiconduttori - sta avendo un impatto significativo sul settore automotive, con ripercussioni sulle tempistiche di consegna dei veicoli industriali, beni strumentali d'impresa per il mondo del trasporto merci.

Le difficoltà di approvvigionamento generano un ritardo generalizzato di molti mesi nei tempi di produzione e consegna dei beni ordinati, che sta coinvolgendo moltissimi beni strumentali oggetto della misura prevista dalla legge di bilancio 2021 (l. 178/20) che supporta gli investimenti con un credito d'imposta al 10% (ex-Superammortamento).

Si rende quindi necessario un intervento di proroga delle scadenze di almeno sei mesi, per non penalizzare le imprese di autotrasporto che, anche grazie a tali agevolazioni fiscali, hanno messo in atto investimenti sostenibili di rinnovo del parco mezzi. Sarebbe, infine, importante ridurre l'entità dell'anticipo necessario per poter accedere alla misura dall'attuale 20% al 5% del costo del bene, al fine di salvaguardare la liquidità delle imprese che - nonostante i ritardi nelle consegne - scelgono di realizzare investimenti in beni strumentali, esponendosi al rischio del mancato riconoscimento del beneficio fiscale.