

# FOCUS ITALIA

## VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

GENNAIO/DICEMBRE 2019

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



## Indice

Pag.	3	2019. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali
	4	2019. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali
	4	<i>Veicoli commerciali leggeri</i>
	8	<i>Veicoli commerciali leggeri di classe di peso 2800:3500 kg</i>
	8	<i>Veicoli commerciali di classe di peso 3501:6000 kg</i>
	8	<i>Autocarri medi-pesanti &gt;3500 kg ptt</i>
	9	<i>Rimorchi e semirimorchi &gt;3500 kg ptt</i>
	10	<i>Autobus</i>
	13	Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali e per le aziende di autotrasporto
	13	<i>Decreto Legge Fiscale</i>
	14	<i>Legge di Bilancio 2020</i>
	16	<i>Le proposte di ANFIA per il settore</i>

Pubblicato il 30/04/2020

Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546526  
Marisa Saglietto, Responsabile, [m.saglietto@anfia.it](mailto:m.saglietto@anfia.it)  
Laura Alberti, [l.alberti@anfia.it](mailto:l.alberti@anfia.it)

**AREA STUDI E STATISTICHE**

## 2019, Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali.

Nel 2019 sono stati prodotti in Italia complessivamente 373mila veicoli commerciali leggeri (VCL), autocarri e autobus, in calo del 4% rispetto ai volumi del 2018. Dal 2000 al 2008 la produzione media annua è stata di 322mila veicoli, scesa a 265 mila dal 2009 al 2014 e poi risalita a 380mila dal 2015 al 2019. Una produzione importante per l'occupazione e l'export.

**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), con una media di 289mila nel periodo 2010-2019 contro una media di 265mila nel decennio precedente 2000-2009. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo della crisi per il settore, con sole 158 mila unità prodotte.

Fiat Ducato e Iveco Daily si confermano come modelli di punta dell'industria nazionale, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese (rappresentano, rispettivamente, il 10% e il 6,7% delle nuove registrazioni) e che sono offerti con un'ampia gamma di versioni e di alimentazioni, in particolare le versioni a gas naturale e biogas, un'alternativa pulita e sostenibile al diesel, in grado di ridurre notevolmente le emissioni di CO<sub>2</sub> - fino al 95% con l'uso del biometano.

Oltre l'80% della produzione domestica è destinato ai mercati esteri, in particolare Germania, Francia, UK, Polonia e Spagna, che insieme rappresentano il 75% dell'export. Nell'ultimo triennio 2017-2019 sono stati esportati in media ogni anno 272mila VCL.

Il modello best seller della produzione nazionale di VCL è il "Ducato", nato nel 1981 nello Stabilimento Sevel Sud della Val di Sangro (il più grande stabilimento di veicoli commerciali leggeri d'Europa, nonché Silver Level del World Class Manufacturing) che da 39 anni soddisfa le diverse esigenze del business.

Leader in Europa per il quinto anno consecutivo, primo per vendite in 12 Paesi, continua ininterrotta la lunga serie di premi internazionali: il Fiat Ducato MY 2020 è stato eletto la miglior base per i camper dell'anno 2020. Per Ducato continua il riconoscimento in questo speciale settore, premio che arriva per la tredicesima volta consecutiva superando ancora una volta rivali molto blasonati. Questo riconoscimento è stato dato dai lettori di Promobil, una rivista tedesca punto di riferimento dei veicoli ricreazionali e che, da oltre 25 anni, rappresenta un importante riferimento delle tendenze nel settore dei camper: Fiat Professional Ducato continua a dominare il mercato europeo con la maggioranza assoluta di autocaravan realizzati su questa base, tanto da essere stato scelto negli ultimi dieci anni da oltre 500mila famiglie in Europa come base per i loro camper. Tra le novità che hanno portato alla vittoria Ducato MY2020, spicca il cambio automatico "9Speed". Anche i motori, da sempre punto di forza della gamma Ducato, si rinnovano con un Euro 6d-TEMP a gasolio da 2,3 litri con quattro potenze disponibili, da 120 a 180 CV. Il nuovo Ducato MY2020 dispone dei più innovativi sistemi di assistenza alla guida (ADAS).

In un contesto economico e sociale sempre più orientato alla mobilità sostenibile, si inserisce il Ducato Electric, il primo modello full electric di Fiat Professional, progettato e sviluppato con i più avanzati standard qualitativi del Gruppo FCA. La versione totalmente elettrica del Ducato offre grande attenzione al TCO (Total Cost of Ownership), per rispondere al meglio alle diverse esigenze di ogni missione professionale.

Anche il Daily, modello di punta di Iveco, nato nel 1978, offre da oltre quarant'anni la sua affidabilità, un successo riconosciuto al suo 40° anniversario, con la vittoria del titolo di International "Van of the year" nel 2018: prestigioso premio che dimostra l'impegno di Iveco nello sviluppo di nuove tecnologie e la sua dedizione nei confronti del trasporto sostenibile. Con la versione ECODAILY, Iveco arricchisce la gamma dei modelli per esprimere il massimo dell'innovazione e del rispetto per l'ecologia, senza rinunciare alla performance, alla resistenza e all'affidabilità e punta a confermarsi come il partner ideale per tutti i professionisti del trasporto. Lo stabilimento di Suzzara, sito che ha conquistato anch'esso il Silver Level all'interno del programma World Class Manufacturing, è in grado di produrre una gamma molto ampia di Daily che conta ben 11mila varianti.

Altro modello precursore assoluto della mobilità green è il modello Piaggio Porter Electric Power, il veicolo commerciale 100% ecologico che da oltre 20 anni soddisfa le esigenze di mobilità più disparate garantendo un eccezionale risparmio su tutti i costi di gestione. Ideale per ogni tipo di trasporto, la sua trazione interamente elettrica a emissioni zero, lo rende particolarmente adatto alla circolazione nei centri storici. Porter Electric Power assicura eccellenti performance sia in termini di autonomia (fino a 110 Km) che per quanto riguarda i tempi di ricarica delle batterie realizzate in piombo gel (solo 8 ore oppure 2 ore in modalità ricarica rapida per urgenze). L'intera gamma Porter di Piaggio, con le caratteristiche vincenti quali praticità, compattezza, portata ed economicità, risponde alle più frequenti esigenze di bassi consumi e ridotto impatto ambientale consentendo sempre l'accesso ai centri cittadini.

**Autocarri.** Nel 2019 la produzione domestica di autocarri scende leggermente (60mila veicoli, -5,6%, rispetto al 2018) ma, negli ultimi anni si colloca su livelli produttivi molto superiori a quelli pre-crisi: nel triennio 2017-2019 sono stati prodotti annualmente circa 64mila veicoli, contro i 34.500 mila medi annui del triennio precedente 2014-2016. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo, con sole 23mila veicoli registrati.

Iveco, presente in Italia dal 1975, è l'azienda leader del mercato nazionale nella produzione di veicoli industriali medi e pesanti.

**Autobus.** Nel 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani 627 autobus (+67% rispetto al 2018): da una produzione media annua di quasi 2.400 autobus dal 2000 al 2009 (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a meno di 600 autobus negli ultimi dieci anni 2010-2019, 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. La mancanza di programmazione e visione ha determinato un impoverimento del TPL (in termini di servizio offerto e flotta) e quasi la perdita di un settore industriale.

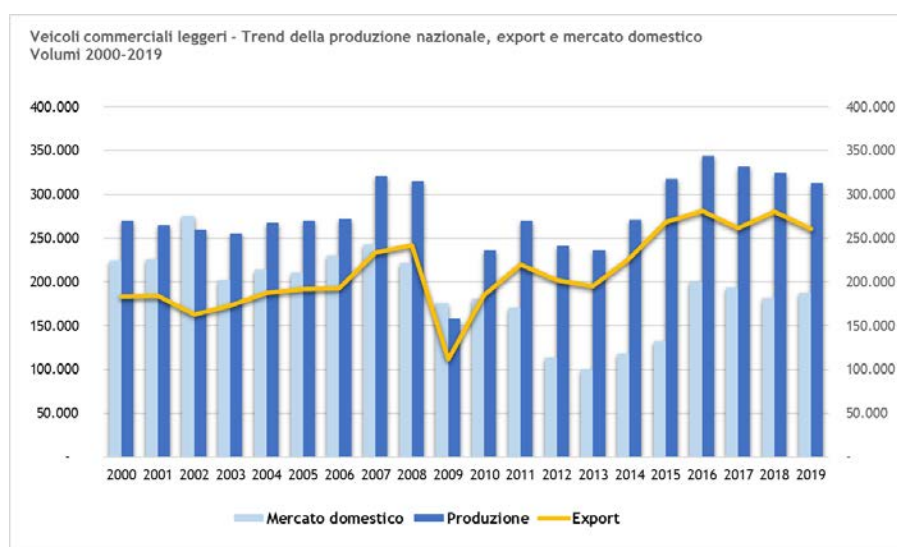
## 2019. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali.

Nel 2019 sono stati immatricolati in Italia oltre 215mila veicoli commerciali e industriali (+2% sul 2018) e oltre 14mila rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg (-7%), secondo le elaborazioni di ANFIA sulla base delle targhe rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) per l'anno 2019.

**Veicoli Commerciali Leggeri.** 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%). 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).

L'andamento del mercato e l'export hanno contribuito a mantenere alta la produzione domestica di veicoli commerciali leggeri, un comparto che impiega migliaia di persone e genera una bilancia commerciale positiva.



**Fiat Professional, Iveco e Piaggio detengono il 38% del mercato in Italia.** Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo e Iveco Daily, che insieme rappresentano oltre ¼ delle vendite annue, e rappresentano rispettivamente il 10%, il 9% e il 6,7% delle nuove registrazioni.

### Top Ten dei modelli più venduti nel 2019

Marca	Modelli	Volumi		Quote %		Var. %
		2019	2018	2019	2018	19/18
<b>Totale mercato</b>		<b>187.823</b>	<b>181.508</b>			
Fiat	Ducato	18.924	17.914	10,1	9,9	5,6
Fiat	Doblo Cargo	16.844	15.796	9,0	8,7	6,6
Iveco	Daily	12.555	11.938	6,7	6,6	5,2
Fiat	Fiorino	7.617	7.320	4,1	4,0	4,1
Ford	Transit Custom	5.935	5.218	3,2	2,9	13,7
Fiat	Panda Van	5.907	7.534	3,1	4,2	-21,6
Ford	Transit	5.701	5.551	3,0	3,1	2,7
Renault	Master	5.075	4.638	2,7	2,6	9,4
Mercedes	Sprinter	4.980	4.003	2,7	2,2	24,4
Peugeot	Boxer	4.706	4.573	2,5	2,5	2,9

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

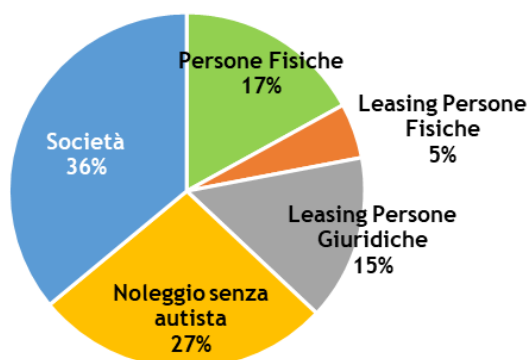
Secondo la **modalità di acquisto**, il 17% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 27% a società di noleggio (in aumento del 5,4% rispetto al 2018), il 21% a società di leasing (+10%) e il 35% alle flotte aziendali.

### Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Modalità d'acquisto	Volumi		Quote %		Var. %
	2019	2018	2019	2018	19/18
Persone Fisiche	31.846	32.234	17,0	17,8	-1,2
Leasing Persone Fisiche	8.811	8.179	4,7	4,5	7,7
Leasing Persone Giuridiche	30.045	27.109	16,0	14,9	10,8
<b>Noleggio senza autista</b>	<b>50.582</b>	<b>47.976</b>	<b>26,9</b>	<b>26,4</b>	<b>5,4</b>
Società	66.539	66.010	35,4	36,4	0,8
<b>Totale complessivo</b>	<b>187.823</b>	<b>181.508</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>

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

### 2019, Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per modalità d'acquisto, in % sul totale mercato



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

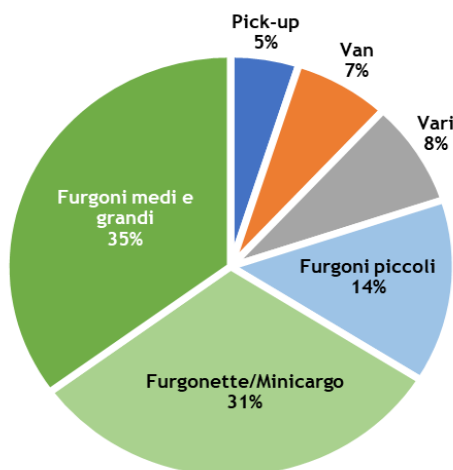
Secondo la segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 31%, furgoni piccoli 14% (la segmentazione che registra l'aumento più alto rispetto al 2018, +7,8%), furgoni medi/grandi 35%, pick-up 5%, derivati da autovetture 7%, autovetture immatricolate come autocarro 8%.

#### Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Segmento	Volumi		Quote %		Var. %
	2019	2018	2019	2018	19/18
Furgoni medi e grandi	65.533	62.953	34,9	34,7	4,1
Furgoni piccoli	26.306	24.413	14,0	13,5	7,8
Pick-up	9.232	8.815	4,9	4,9	4,7
Furgonette/Minicargo	57.799	54.327	30,8	29,9	6,4
Van	13.033	15.901	6,9	8,8	-18,0
Vari	15.920	15.099	8,5	8,3	5,4
<b>Totale complessivo</b>	<b>187.823</b>	<b>181.508</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>

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

#### 2019, Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per segmento, in % sul totale mercato



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

Secondo l'alimentazione, l'88,5% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel (-0,3%), il 4,9% benzina, con oltre 3 mila unità in più rispetto al 2018 (+65,8%), il 3,4% benzina-metano (+27%), il 2% benzina-gpl (+17,3%), lo 0,7% ibrido, triplicate le unità rispetto al 2018, e lo 0,5% elettrico, che supera le 1.000 unità (+61,7%).

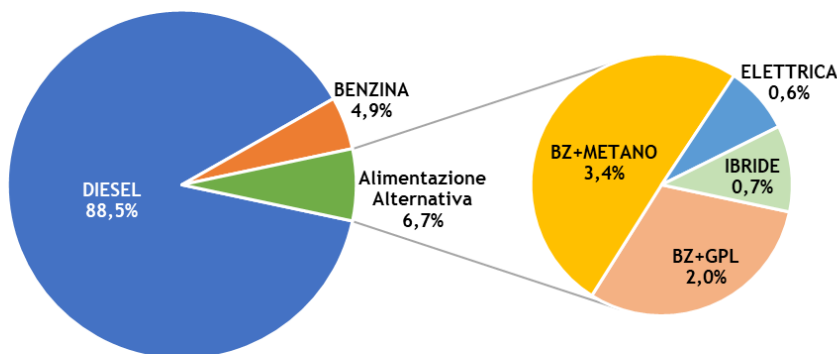
La quota di veicoli ad alimentazione alternativa cresce nel 2019 del 34,4% e, con circa 12.500 veicoli, rappresenta il 6,7% del mercato. L'84% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 874 unità.

### Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Alimentazioni	Volumi		Quote %		Var. % 19/18
	2019	2018	2019	2018	
DIESEL	166.150	166.673	88,5	91,8	-0,3
BENZINA	9.176	5.533	4,9	3,0	65,8
BZ+GPL	3.827	3.263	2,0	1,8	17,3
BZ+METANO	6.297	4.959	3,4	2,7	27,0
ELETTRICA	1.040	643	0,6	0,4	61,7
IBRIDE	1.333	437	0,7	0,2	205,0
<b>Totale</b>	<b>187.823</b>	<b>181.508</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>
<i>di cui ad alimentazione alternativa</i>	<i>12.497</i>	<i>9.302</i>	<i>6,7</i>	<i>5,1</i>	<i>34,3</i>

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

### 2019, Immatricolazioni di veicoli commerciali nuovi per alimentazione, in % sul totale mercato

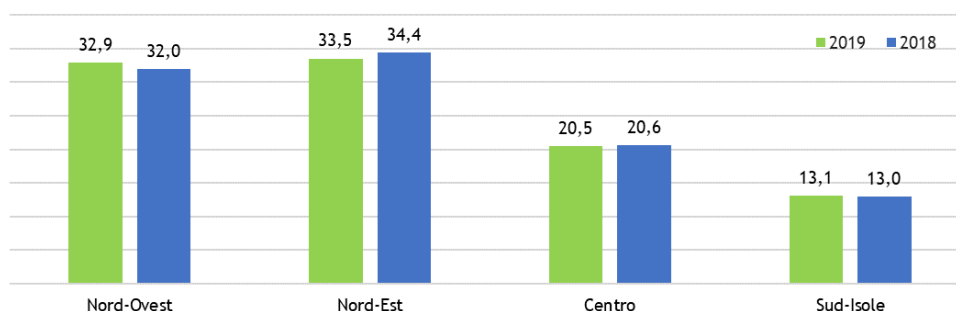


Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

Secondo la ripartizione geografica, il 33% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 34% nelle regioni del Nord-Est, il 20% nelle regioni del Centro e il 13% nelle regioni del Sud, isole comprese. Come per il 2018, anche nel 2019 la Lombardia ed il Trentino Alto Adige sono le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente 35 mila e 28 mila unità.

Nel 2019 si confermano il Trentino Alto Adige e la Toscana le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 44% e del 21%.

### Immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri per area geografica, 2018-2019 quote % sul totale mercato



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

Secondo la carrozzeria, risulta che il 74% dei VCL è carrozzato furgone, il 14% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 3% furgone isoterico, il 4% pianale (destinati all'allestimento dei camper), il 5% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

E' importante sottolineare il successo dei telai di produzione nazionale destinati all'allestimento "camper" sia in Italia che in Europa. Oltre l'80% dei nuovi motorhome immatricolati in Italia ha telaio Ducato prodotto da Fiat Professional, con un successo confermato anche in Europa, infatti il Ducato è stato eletto "Miglior base per i camper 2020" (per la tredicesima volta consecutiva).

La sua quota di mercato in Europa continua ad essere assolutamente dominante con circa 3 camper su 4 venduti su base Ducato; in Germania dove sono stati immatricolati 53.920 camper nel 2019, il Fiat Ducato base ha una quota del 56% pari a 30.327 camper. Si conferma anche il successo Iveco Daily, utilizzato come base camper, che sempre nel 2019 in Germania, ha registrato 882 nuove immatricolazioni.

**Veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800:3500 kg.** Il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3500 kg ha totalizzato 98mila nuove registrazioni nel 2019, il 52% del mercato VCL fino a 3500 kg (+7,4% rispetto al 2018). Fiat Professional e Iveco dominano il mercato con quote rispettivamente del 24% e del 13%, seguiti da Ford (11%) e Renault (9%). Il 70% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord Italia. Le versioni più richieste dei veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800 e 3500 Kg sono i furgoni, 52% di quota del segmento di peso, e i cassoni (inclusi cassoni ribaltabili e con gru) che rappresentano il 24%.

**Veicoli commerciali con ptt compreso tra 3501:6000 kg.** Il mercato dei veicoli commerciali della categoria di peso 3.501-6.000 kg, immediatamente superiore a quella dei veicoli commerciali leggeri, ha totalizzato circa 950 nuove immatricolazioni, in calo sui volumi del 2018 (-8%) e rappresenta il 4% del mercato degli autocarri medi-pesanti. Iveco domina il mercato con il 52%, seguita da Fiat Professional (17%) e Isuzu (14%). Il 35% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord-Ovest. Secondo l'allestimento, il 31% è carrozzato come cassone/cassone ribaltabile (+14% sul 2018), il 22% come furgone isoterico, il 19% come camper, il 10% come furgone ed il restante 18% come allestimenti vari.

**Autocarri medi-pesanti.** 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%. La media mensile delle nuove immatricolazioni è stata di circa 2mila unità.

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%).

#### Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Categoria	Volumi		Quote %		Var.% 19/18
	2019	2018	2019	2018	
AUTOCARRI RIGIDI	12.549	12.604	53,5	49,7	-0,4
TRATTORI STRADALI	10.910	12.770	46,5	50,3	-14,6
<b>TOTALE</b>	<b>23.459</b>	<b>25.374</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-7,5</b>

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

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). Iveco-Astra si conferma leader del mercato degli autocarri con il 34,2% del venduto nonostante il calo registrato nel 2019 rispetto al 2018 (-10,9%), seguono nell'ordine Scania con il 13,4% del mercato (+2,4%), Mercedes con il 12,5% (+0,4%), Volvo con l'11,3% (-9,1%) e DAF con il 9,5% (-9,3%).



#### Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Classi di peso	Volumi		Quote %		Var. % 19/18
	2019	2018	2019	2018	
3501 - 5000 Kg	215	305	0,9	1,2	-29,5
5001 - 6000 Kg	729	721	3,1	2,8	1,1
6001 - 8000 Kg	1.844	1.900	7,9	7,5	-2,9
8001 - 11500 Kg	574	553	2,4	2,2	3,8
11501 - 12000 Kg	748	843	3,2	3,3	-11,3
12001 - 15999 Kg	484	597	2,1	2,4	-18,9
Da 16000 Kg	18.865	20.455	80,4	80,6	-7,8
<b>TOTALE</b>	<b>23.459</b>	<b>25.374</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-7,5</b>

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

Secondo la tipologia, gli autocarri cava-cantiere immatricolati nel 2019 sono stati quasi 2mila, in aumento del 21% sul 2018. Secondo la tipologia, nel 2018 la crescita degli autocarri adibiti a cantiere è data del 21,2%, di cui quasi la metà del mercato è Iveco-Astra.

Il 2019 si chiude, per il terzo anno consecutivo, con un risultato positivo per la produzione nelle costruzioni, esito di un andamento tendenziale particolarmente favorevole nel primo trimestre dell'anno, successivamente caratterizzato da un progressivo rallentamento. Nella media complessiva del 2019, l'indice grezzo della produzione nelle costruzioni è aumentato del 2,2% rispetto all'anno precedente, mentre l'indice corretto per gli effetti di calendario (nell'anno 2019 i giorni lavorativi sono stati gli stessi del 2018) registra una variazione positiva del 2,0%.

#### Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Tipologia	Volumi		Quote %		Var. % 19/18
	2019	2018	2019	2018	
CANTIERE	1.936	1.598	8,3	6,3	21,2
STRADALI	21.523	23.776	91,7	93,7	-9,5
<b>TOTALE</b>	<b>23.459</b>	<b>25.374</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-7,5</b>

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

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 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.

L'Italia settentrionale detiene il 58,6% del mercato, in testa alle vendite la regione Lombardia che rappresenta il 32,5% dell'area (19% di market share), seguita da Veneto (11,9%), Campania (9,5%), Emilia Romagna (9,1%), Piemonte (8,8%) e Lazio (7%).

Secondo le elaborazioni ANFIA, risultano circa 6.900 prime iscrizioni in Italia di autocarri già targati con ptt superiore a 3500 kg, di cui il 34% con prima targa estera registrata prima del 2010 ed il 45% provenienti dalla Germania (oltre 3 mila unità). Il 47% dei veicoli targati provenienti dall'estero e immatricolati per la prima volta in Italia riguarda autocarri Euro V, il 36% Euro VI. Inoltre, emerge un volume importante di Euro III (7% di quota) ed Euro IV (4%).

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).

**Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg.** 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, determinato soprattutto dalla contrazione del mercato nelle regioni dell'Italia Settentrionale che registrano un calo dei volumi del 15,3% nelle regioni del Nord Ovest e del 12,4% nelle regioni del Nord Est. In aumento le vendite nelle regioni del Sud e Isole, +1,7%, e del Centro, +0,9%. 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).

Menci, leader tra i costruttori nazionali, continua a sfidare i competitor esteri in cima alla classifica registrando nel 2019 un aumento delle vendite pari al 30,6% (358 unità in più rispetto al 2018). Il gruppo Menci di Castiglione Fiorentino (AR) continua a crescere e si consolida come leader nazionale nel settore. L'ultima acquisizione (dopo l'acquisizione dell'azienda Zorzi di Treviso) riguarda l'azienda piemontese Acerbi Industrial Vehicle, storico marchio italiano specializzato nella produzione di cisterne per il trasporto del Gpl.

La quota del Gruppo Menci, inclusi i brand Zorzi e Acerbi, conferma la seconda posizione del mercato italiano con l'11,6% di quota, a pari merito con Koegel, davanti a Krone (8,9%) e dietro a Schmitz (15,8%).

#### Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

Tipologia	Volumi		Quote %		Var. % 19/18
	2019	2018	2019	2018	
RIMORCHI	1.386	1.432	9,6	9,2	-3,2
SEMIRIMORCHI	13.030	14.091	90,4	90,8	-7,5
<b>TOTALE</b>	<b>14.416</b>	<b>15.523</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-7,1</b>

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

#### Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

Provenienza	Volumi		Quote %		Var. % 19/18
	2019	2018	2019	2018	
MARCHE NAZIONALI	6.146	6.338	42,6	40,8	-3,0
MARCHE ESTERE	8.270	9.185	57,4	59,2	-10,0
<b>TOTALE</b>	<b>14.416</b>	<b>15.523</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-7,1</b>

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

Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano 1.700 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 55% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2010, provenienti in particolare da Germania (30%) e Paesi Bassi (27%).

**Autobus.** 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.

In UE/EFTA il mercato italiano degli autobus è il quarto per volumi dopo quello di Francia, UK e Germania.

#### Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

Segmento	Volumi		Quote %		Var.% 19/18
	2019	2018	2019	2018	
AUTOBUS/MIDIBUS URBANI	1.426	1.420	33,0	31,8	0,4
AUTOBUS/MIDIBUS INTERURBANI	782	1.053	18,1	23,6	-25,7
AUTOBUS/MIDIBUS TURISTICI	852	867	19,7	19,4	-1,7
MINIBUS	673	604	15,6	13,5	11,4
SCUOLABUS	588	525	13,6	11,7	12,0
<b>TOTALE</b>	<b>4.321</b>	<b>4.469</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-3,3</b>

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

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 29% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nel Mezzogiorno, il 27% nelle regioni del Centro e il 44% nell'Italia Settentrionale. Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano 700 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 45% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2010, provenienti in particolare da Germania, Francia e Austria.

**Gennaio/Marzo 2020.** Il settore produttivo dei veicoli industriali sta affrontando le gravi conseguenze derivanti dalla gestione dell'emergenza coronavirus, tra rallentamenti della produzione, chiusura di alcuni stabilimenti e blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali. La conseguenza è stata una pesantissima contrazione del mercato nel mese di marzo: -71% per i VCL, -34% per gli autocarri medi-pesanti, -60% per i rimorchi e semirimorchi e -10% per gli Autobus oltre 3500 kg di ptt.

I numeri del mercato mostravano già un trend negativo nei primi due mesi del 2020 sia per gli autocarri (-1,4%) che per i veicoli trainati oltre 3500 kg di ptt (-20,9%), ma per i primi nel secondo mese dell'anno si è assistito ad un recupero (+9,3%), per i secondi il mese di febbraio si è chiuso con una pesante flessione a doppia cifra (-24,3%).

Nel primo trimestre 2020 le immatricolazioni si riducono del 29% per i VCL, del 12% per i trucks, del 37% per i veicoli trainanti mentre aumentano del 9% per gli autobus con ptt superiore a 3500 kg, unico mercato dei veicoli industriali a registrare un trend positivo nei primi due mesi del 2020 (+19%).

Il ripristino delle attività di verifica e prova è fondamentale per il tessuto produttivo nazionale, essendo le stesse attuabili nel rispetto delle disposizioni governative sul contenimento della diffusione dell'epidemia. Altrettanto prioritaria, al fine di incoraggiare la prosecuzione della produzione e di preparare la necessaria ripresa del mercato, è la rapida attuazione delle misure di supporto agli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto, impiegando le risorse già stanziato 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), come riportato nello specchio delle misure riportato nelle pagine successive.

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

DECRETO LEGGE FISCALE, DL n° 124 del 26 ottobre 2019, convertito con legge n° 157/2019

MISURA	SINTESI
<p><b>INVESTIMENTI AUTOTRASPORTO</b></p>	<p>Vengono stanziati 12,9 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020 per il sostegno degli investimenti nel settore dell'autotrasporto, finalizzati alla rottamazione di veicoli adibiti al trasporto merci fino ad Euro IV e di massa <math>\geq 3,5t</math>, con il contestuale acquisto (anche mediante leasing) di veicoli adibiti al trasporto merci di massa <math>\geq 3,5 t</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o a motorizzazione termica e di classe Euro VI, ovvero</li> <li>o a trazione alternativa <ul style="list-style-type: none"> <li>- metano (CNG),</li> <li>- gas naturale liquefatto (LNG),</li> <li>- ibrida (diesel/elettrico),</li> <li>- e elettrica (full electric).</li> </ul> </li> </ul> <p>I contributi, di importo tra 2mila e 20mila euro, saranno differenziati sulla base della massa del veicolo e della modalità di alimentazione. È prevista una prelazione per chi rottama veicoli maggiormente inquinanti.</p> <p>La misura prevede l'adozione di un decreto attuativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per la definizione dei contributi e delle modalità di accesso agli stessi. <u>Il decreto attuativo non è stato ancora emanato.</u></p>

LEGGE DI BILANCIO 2020, Legge n° 160 del 27 Dicembre 2019 pubblicata sulla GU n° 304 del 30 Dicembre 2019

MISURA	SINTESI
<b>INVESTIMENTI AUTOTRASPORTO</b>	Previsti in vari capitoli di spesa per gli anni 2019-2020 circa 120M€ per il rinnovo del parco.
<b>SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI</b>	<p>Prevista l'istituzione di una Commissione presso il Ministero dell'ambiente per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi e l'elaborazione di proposte per la transizione ecologica.</p> <p>La Commissione si è insediata lo scorso 13 febbraio 2020, ed è composta, oltre che da esperti del ministero dell'Ambiente, da esponenti dei ministeri dell'Economia, delle Infrastrutture e Trasporti, delle Politiche agricole, dello Sviluppo Economico.</p> <p>Entro la fine dell'estate la Commissione dovrebbe elaborare una proposta in cui verranno indicati i sussidi dannosi per l'ambiente, i sussidi ambientalmente neutrali e quelli favorevoli, formulandone opzioni di ridefinizione per assicurare il raggiungimento degli obiettivi 2030 di riduzione delle emissioni di gas serra.</p> <p>Il decreto istitutivo prevede la Commissione svilupperà un ampio percorso di partecipazione democratica con il coinvolgimento di parti sociali, enti locali, cittadini, associazioni impegnate nell'azione per il clima, università e mondo della ricerca.</p>
<b>CREDITO D'IMPOSTA IMPRESA 4.0 (ex iperammortamento e superammortamento)</b>	<p>Vengono ridefiniti gli incentivi fiscali per il supporto agli investimenti previsti nell'ambito del Piano nazionale Impresa 4.0.</p> <p>In particolare, <b>iperammortamento e superammortamento sono convertiti in un credito d'imposta a intensità variabile per acquisizione dei beni effettuata tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2020 ovvero entro il 30 giugno 2021, a condizione che entro il 31 dicembre 2020 vi sia un ordine accettato dal venditore, con versamento di un acconto in misura pari ad almeno il 20% costo.</b></p> <p>Le aliquote previste sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>6% fino a un massimo di 2 milioni di euro</b> di costi ammissibili per investimenti in             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. beni materiali nuovi strumentali all'esercizio di impresa ad eccezione di alcune tipologie di beni, tra cui le autovetture ed autocaravan (restano inclusi i veicoli commerciali ed industriali ad uso strumentale d'impresa),</li> <li>b. beni immateriali nuovi strumentali all'esercizio di impresa di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);</li> </ol> </li> <li>2. <b>40% fino a un massimo di 2,5 milioni di euro di costi ammissibili e 20% per la quota di investimenti oltre i 2,5 milioni di euro e fino a 10 milioni di euro</b> per investimenti in beni funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese, di cui all'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);</li> <li>3. <b>15% fino a un massimo di 700mila euro</b> per investimenti in beni immateriali (software, sistemi e system integration, piattaforme e applicazioni) connessi a investimenti in beni materiali, di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento).</li> </ol> <p>Il credito fiscale può essere compensato in cinque quote annuali di pari importo, ridotti a tre quote annuali per gli investimenti di cui al punto 3, a partire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o dall'anno successivo a quello di entrata in funzione dei beni per i beni di cui al punto 1, ovvero</li> <li>o dall'anno successivo a quello di avvenuta interconnessione per i beni di cui ai punti 2 e 3.</li> </ul> <p>La legge 160/19 richiede due nuovi adempimenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) una comunicazione al Mise (per i beni di cui alle tabelle A e B allegate alla legge 232/16);</li> <li>2) l'indicazione nelle fatture e negli altri "documenti relativi all'acquisizione dei beni agevolati" della disciplina agevolativa.</li> </ol> <p>Nel primo caso l'adempimento non è previsto «a pena di decadenza», mentre nel secondo caso si fa riferimento a una revoca conseguente alla mancata «conservazione» idonea documentazione.</p>

<p><b>NUOVA SABATINI</b></p>	<p>Rifinanziata la misura cd. Nuova Sabatini, il regime di aiuto per agevolare l'accesso al credito delle PMI per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti e attrezzature, con ulteriori 105 milioni di euro per il 2020, 97 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2024 e 47 milioni di euro per l'anno 2025.</p> <p>I fondi annuali hanno due vincoli % di spesa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30% per gli investimenti nella transizione digitale del sistema produttivo e l'incremento in innovazione ed efficienza di processo e di prodotto;</li> <li>- 25% per l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature nuovi di fabbrica a basso impatto ambientale.</li> </ul> <p>La maggiorazione del 30% sul contributo "ordinario" previsto dall'articolo 1, comma 56, della legge 11 dicembre 2016, è elevata al 100% per le micro e piccole imprese che effettuano investimenti in <b>Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia</b>, nel limite complessivo di 60 milioni di euro.</p>
<p><b>RIMBORSO ACCISE</b></p>	<p>Dal 1° ottobre 2020 sono esclusi dal rimborso i veicoli di categoria Euro III o inferiore e dal 1° gennaio 2021 tale esclusione sarà estesa anche agli Euro IV.</p>
<p><b>FERROBONUS</b></p>	<p>Previsto ulteriore stanziamento di <b>14 milioni per il 2020 e di 25 milioni per il 2021</b> l'incentivo che prevede l'erogazione di un contributo che può essere richiesto dalle imprese che commissionano treni completi a imprese ferroviarie per servizi di trasporto intermodale e trasbordato (a seconda che il passaggio dal veicolo stradale a quello ferroviario avvenga rispettivamente senza rottura o con rottura di carico), nonché dagli MTO, ossia gli operatori che concludono il contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione.</p> <p>Sulla GU n. 80 del 26 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto MIT 16 marzo che stabilisce le modalità operative per accedere agli incentivi del per gli anni 2020-2021</p> <p>Si ricorda che l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi sono disciplinati nel regolamento generale contenuto nel decreto interministeriale (MIT- MEF) n. 125 del 14 luglio 2017.</p>
<p><b>MAREBONUS</b></p>	<p>Rifinanziato con <b>20 milioni per l'anno 2021</b> l'incentivo che prevede il rimborso delle spese sostenute dagli autotrasportatori che scelgono di utilizzare le Autostrade del Mare invece di percorrere strade e autostrade;</p> <p>Il Decreto MIT n.176/2017 disciplina l'individuazione dei beneficiari diretti che sono le imprese armatrici nonché le modalità e le procedure per l'erogazione dell'incentivo.</p>

## Le proposte di ANFIA per il settore

**Pubblicazione immediata dei decreti attuativi per il sostegno degli investimenti nel settore dell'autotrasporto.** In considerazione del servizio essenziale per il Paese che il comparto dell'autotrasporto è impegnato a svolgere nell'ambito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, risulta essenziale dare nuovo impulso agli investimenti al rinnovo del parco veicoli del trasporto merci in conto terzi, che possa avere effetti benefici sull'ambiente e sulla sicurezza stradale. ANFIA ritiene pertanto urgente e prioritario accelerare la pubblicazione da parte del Ministero dei Trasporti dei decreti attuativi delle risorse già stanziati nel DL fiscale e nella Legge di bilancio per il supporto agli investimenti nel settore dell'autotrasporto valorizzando le alimentazioni alternative e i trainati per intermodalità, in linea con quanto previsto ed auspicato dalla Commissione europea nel Green new Deal.

**Incentivi al rinnovo dei veicoli commerciali leggeri in conto proprio.** La logistica urbana vive oggi 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, moltiplicando la complessità e l'intensità stessa dei flussi logistici in città. Data la vetustà del parco veicoli che effettuano la logistica urbana, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di adottare una misura finalizzata al rinnovo del parco dei veicoli commerciali leggeri a carburanti alternativi utilizzati dagli esercenti in conto proprio. Costo stimato in circa 20 M€

**Modifiche al credito d'imposta in beni strumentali.** In questo momento di estrema fragilità per il sistema industriale è fondamentale garantire il massimo supporto agli investimenti funzionali alle attività produttive. ANFIA ritiene essenziale apportare revisioni alla disciplina del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali introdotto dalla legge di bilancio 2020 (ex iper e super ammortamento), tra queste:

- a. prorogare l'agevolazione fino al 2025;
- b. aumentare le aliquote del credito d'imposta e innalzare il limite agli investimenti agevolabili fino a 50M€;
- c. utilizzare il credito in un'unica soluzione e abrogare la disposizione che prevede l'inserimento del riferimento di legge in fattura per poter accedere al credito d'imposta.

**Esenzione pedaggi autostradali per veicoli sostenibili.** Nel quadro delle misure di sostenibilità delle Concessionarie Autostradali, ANFIA propone l'esenzione (totale o parziale) del pedaggio dei camion Euro VI con classe di pedaggio 5 ad alimentazione LNG/CNG.