

9 Focus Italia

Sommario 9.1 Sintesi economica. – 9.2 La filiera produttiva italiana. – 9.2.1 Fabbricazione di autoveicoli. – 9.2.2 Componentistica. – 9.3 Il mercato degli autoveicoli e dei rimorchi. – 9.3.1 Autovetture. – 9.3.2 Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi. – 9.3.3 Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus. – 9.4 Trend 2016. – 9.4.1 Mercato autoveicoli. – 9.5 Il parco circolante.

9.1 Sintesi economica¹

Nel 2015 il **PIL** ai prezzi di mercato è stato pari a 1.636.372mln di € correnti, con un aumento dell'1,5% rispetto all'anno precedente. **In volume² il PIL è aumentato dello 0,8%**, registrando una crescita dopo tre anni consecutivi di flessioni. **I dati disponibili per i maggiori Paesi sviluppati indicano invece per il 2015 un aumento del PIL in volume negli Stati Uniti del 2,6%, in UK del 2,2%, in Germania dell'1,5%, in Spagna del 3,2%, in Francia dell'1,3% (dati FMI, ottobre 2016).**

Nei primi mesi del 2016 gli indicatori congiunturali qualitativi confermano i segnali di debolezza dal lato dell'offerta. Dal lato della domanda, alle incertezze legate all'evoluzione del commercio mondiale si accompagnano la stabilità della crescita dei consumi e i primi segnali di ripresa degli investimenti.

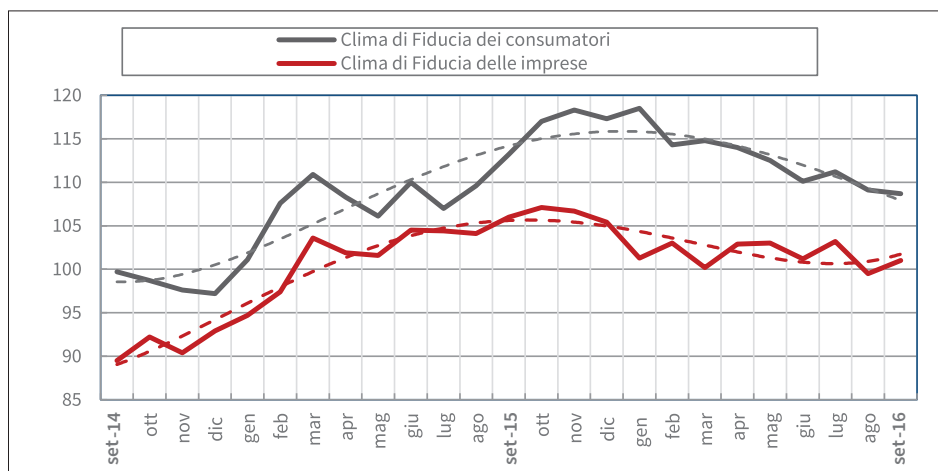
Nel 2015 la **pressione fiscale** è risultata pari al 43,5%, in diminuzione di 0,1 punti percentuali rispetto all'anno precedente, contro una media europea del 40,6% (dato 2014). A pesare di più nel nostro Paese sono le imposte sulla produzione (15,5%), seguite da quelle sui redditi (14,7%) e dai contributi (13,4%), secondo gli ultimi dati disponibili riferiti al 2014.

Nell'anno 2015 si è registrato un **indebitamento netto** pari al 2,6% del PIL, in diminuzione di 0,4 punti percentuali rispetto al 2014.

¹ La fonte delle informazioni e dei dati dell'Italia contenuti nella sintesi è ISTAT in data 30 aprile 2016.

² Valori concatenati con base di riferimento all'anno 2010.

Figura 29 Italia, clima di fiducia dei consumatori e delle imprese (indici destagionalizzati base 2010=100)



ANFIA, Area Studi e Statistiche, grafico su dati ISTAT

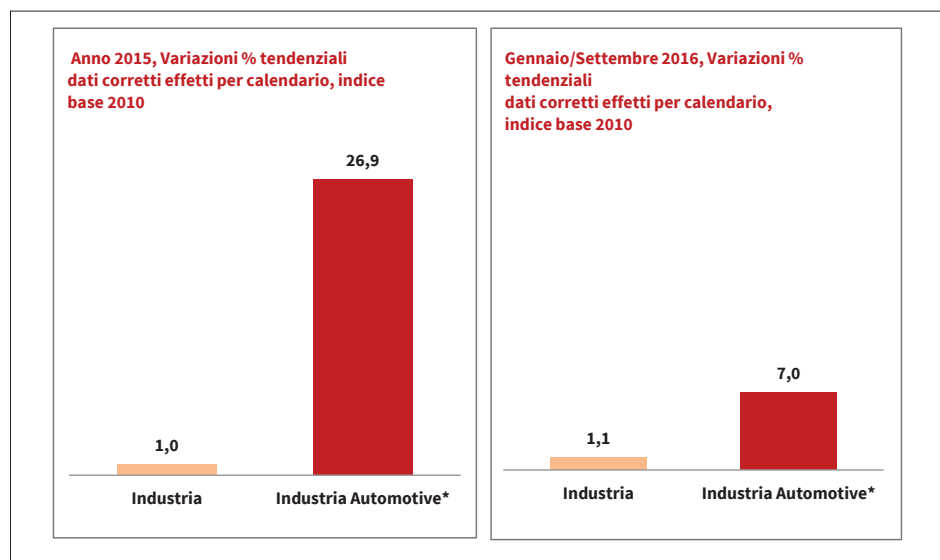
Nel 2015 la spesa per **consumi finali delle famiglie residenti** è cresciuta in volume dello 0,9%, dopo la crescita del 2014 (+0,6%), confermando la controtendenza rispetto all'accentuata diminuzione degli anni precedenti: -2,5% del 2013 e -3,9% del 2012. La spesa per consumi di beni è aumentata dell'1,4%, quella di servizi dello 0,7%. **In termini di funzioni di consumo gli aumenti più accentuati, in volume, riguardano la spesa per trasporti (106,7mld di € e +5,5% l'incremento annuo), per l'istruzione (+2,7%) e per ricreazione e cultura (+2,4%).** Tenuto conto dell'inflazione, il **potere di acquisto delle famiglie consumatrici** è aumentato nel 2015 dello 0,8%. La **propensione al risparmio delle famiglie consumatrici** nel 2015 è risultata pari all'8,3%, invariata rispetto al 2014. Il **clima di fiducia dei consumatori** si mantiene a livelli alti nel 2015, ma con valori in calo nel 2016.

Gli **investimenti fissi lordi**, dopo le flessioni degli anni precedenti (-9% nel 2012, -6,6% nel 2013 e -3,4% nel 2014), nel 2015 registrano un segno positivo dello 0,8%. Nel complesso, la contrazione degli investimenti italiani nel periodo di crisi è stata marcatamente superiore a quella degli altri principali Paesi europei. Ponendo a 100 la media degli investimenti nel 2011, alla fine del 2015 la Germania e la Spagna mostravano dei livelli superiori a tale quota, la Francia oscillava intorno a 100 mentre il livello dell'Italia era pari a circa 85.³ **Il rafforzamento della ripresa italiana**

3 Nota mensile ISTAT, n. 3, 2016

richiede una crescita duratura degli investimenti. L'indice della produzione industriale (escluse costruzioni), nella media dell'intero anno, è aumentato dell'1%. Nel 2015 tra le attività più dinamiche si registra la crescita delle industrie di fabbricazione di mezzi di trasporto: +16,8%, in particolare cresce la **produzione dell'industria automotive** (codice Ateco: 29), **con un aumento tendenziale del 26,9%**.

Figura 30 Italia, produzione industriale (2015 e gennaio-settembre 2016, variazioni %)



Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Nella media dei primi 9 mesi 2016, la produzione industriale è aumentata dell'1,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre la produzione dell'industria automotive nel suo complesso è aumentata del 7%. Secondo le consuete domande sulla capacità produttiva, nel secondo trimestre del 2016 il grado di utilizzo degli impianti si attesta al 76%. Il 27% la quota di operatori che segnala la presenza di ostacoli all'attività produttiva (insufficienza della domanda e vincoli finanziari).

Per quel che riguarda **i flussi con l'estero**, nel 2015 le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 4,3% e le importazioni del 6,0%, ma per deflatore dei prezzi export e import risultano in calo rispettivamente dello 0,4% e del 2,7%. Guardando al solo **commercio estero di beni**, nella media del 2015, risultano in crescita sia le esportazioni (+3,8% in valore, +1,9% in volume) sia le importazioni (+3,3% in valore, +7,1% in volume). L'espansione dell'export è distribuita equamente tra Paesi UE (+3,9%) e Paesi extra UE (+3,6%); l'incremento delle importazioni è molto più

ampio al netto dell'energia (+7,7%). **L'avanzo commerciale raggiunge i 45,2mld (+78,7mld al netto dei prodotti energetici)**. Nel 2015, i mercati più dinamici per l'export sono gli Stati Uniti (+20,9%), il Belgio (+10,6%), l'India (+10,3%) e la Spagna (+10,1%). I mercati di destinazione in sofferenza sono Russia (-25%) e Mercosur (-14,7%). **ISTAT segnala la forte crescita nel 2015 delle vendite all'estero di autoveicoli (+30,8%)**. Nel 2015, le importazioni dalla Polonia (+18,6%) e dai Paesi EDA (+17,7%), così come quelli di mezzi di trasporto autoveicoli esclusi (+25,6%) e di autoveicoli (+19,1%), sono risultati in forte aumento.

Il trade 2015 dell'industria automotive (autoveicoli e componenti) presenta un saldo positivo di oltre 1mld di €, che risulta dal saldo negativo del comparto autoveicoli/carrozzerie di 4,88mld di € e dal saldo positivo del comparto componenti di 5,89mld. Ad incidere pesantemente è il saldo negativo delle autovetture nuove, -7,5mld di €, risultante dalla quota di vendite di auto estere in Italia (circa il 70% dell'immatricolato) e dal flusso estero proveniente dal costruttore nazionale. Il valore dell'export del settore automotive (autovetture, carrozzerie, componenti) pesa per il 9,1% di tutto il valore dei beni esportati (era l'8,1% nel 2014).

In generale il confronto tra le dinamiche dell'export dell'Italia e quelle dei Paesi UE evidenzia come, nel 2015, il contributo dell'Italia alle esportazioni dell'area UE abbia registrato un lieve calo rispetto al 2014 (da 8,6% a 8,5%), sintesi di una omogenea riduzione della quota nazionale sia sul mercato interno europeo (da 7,5% a 7,4%) sia rispetto all'area extra UE (da 10,6% a 10,4%). Tra i principali Paesi, solo la Germania ha incrementato la quota sull'export dell'UE (da 24,3% a 24,7%), la Francia è rimasta stabile mentre la Spagna ha subito una contrazione di un decimo di punto.

Nella prima metà del 2016, si assiste al rallentamento del commercio di beni: il valore dell'export è allineato ai valori di gennaio-giugno 2015, mentre il valore delle importazioni è diminuito del 2,9% (dati grezzi). Il saldo della bilancia commerciale rimane positivo, pari a 23,3mld di €, che sale a 35,5mld al netto dei prodotti energetici. Il contributo dell'Italia alle esportazioni dell'Area Euro è stabile (11,1%), mentre sono in aumento quelli di Germania (da 32,0% a 32,5%), Francia (da 12,2% a 12,3%) e Spagna (da 6,8% a 7,0%). Secondo le rilevazioni di ISTAT, l'export di autoveicoli cala dello 0,7% a gennaio-giugno 2016, mentre le importazioni di autoveicoli crescono del 23%, a fronte di una domanda interna molto positiva, che ha influito anche sulla produzione domestica di autoveicoli (nei primi sei mesi del 2016 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 573mila autoveicoli, il 10,3% in più rispetto allo stesso periodo del 2015, già in aumento del 43% su gennaio-giugno 2014).

9.2 La filiera produttiva italiana

9.2.1 Fabbricazione di autoveicoli

Secondo i dati preliminari raccolti da ANFIA tra le aziende costruttrici, nel 2015 la produzione domestica di autoveicoli registra **un aumento del 45% con 1.014.000 unità**, così ripartite: autovetture 663mila (+65%, pari a circa 262mila vetture in più), 317mila veicoli commerciali (+17%) e 33.700 veicoli industriali (+32%).

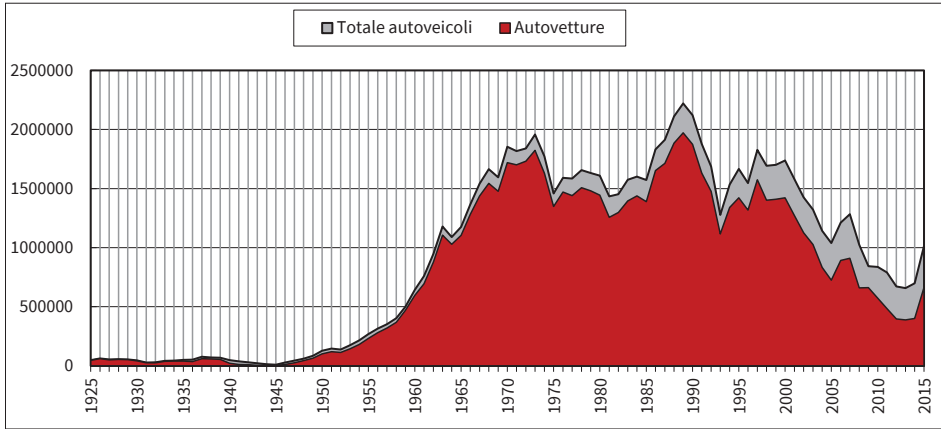
Tabella 11 Italia, produzione di autoveicoli (2015-2014)

	volumi		var. %	% export
	2015	2014	15/14	su prod.
autovetture	663.139	401.317	65	58
veicoli commerciali	317.365	270.970	17	84
veicoli industriali	33.719	25.577	32	64
totale autoveicoli	1.014.223	697.864	45	67

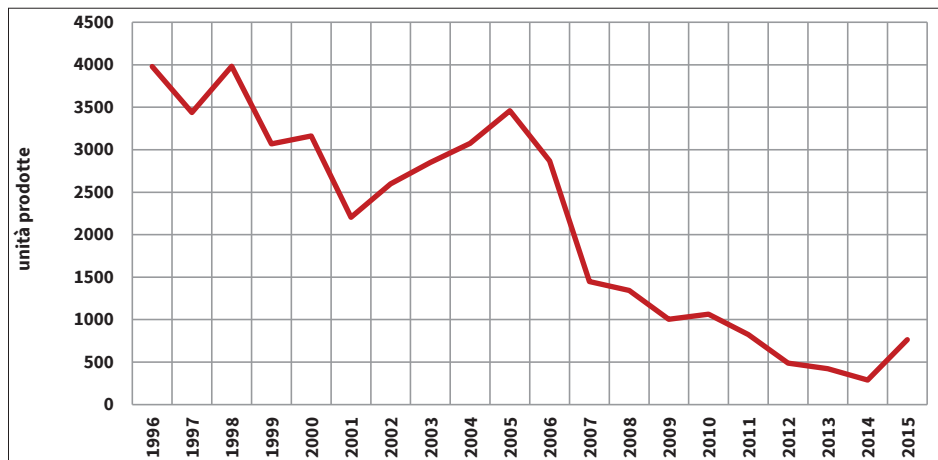
Fonte: dati ANFIA

Sono **più che raddoppiati i volumi delle autovetture destinati all'estero**, che rappresentano il 58% della produzione domestica. L'84% dei veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro (SEVEL) e a Suzzara (CNH) è destinato ai mercati esteri, mentre è esportato il 64% dei veicoli industriali (autocarri e autobus) prodotti in Italia. L'export 2015 nel suo complesso ha superato i volumi del 2007. Domanda interna ed export hanno trainato la produzione di autoveicoli in Italia nel 2015. La media delle autovetture prodotte nel decennio 2006-2015 è stata di 603mila auto con un massimo di 911mila unità nel 2007 (che fu anche l'anno record delle vendite) e un minimo di 388mila unità nel 2013. Grazie ai modelli Jeep Renegade e Fiat 500X prodotti nello stabilimento di Melfi, **il segmento dei SUV pesa nel 2015 per il 46%** della produzione totale di auto contro il 7,9% del 2014. Il peso dei modelli prodotti dei segmenti A, B e C è passato dall'81% del 2014 al 49% del 2015.

Figura 31 Italia, produzione di autoveicoli e autovetture (1925-2015)



Nel comparto dei **veicoli industriali**, il segmento degli autobus presenta un volume pari a 765 unità prodotte (era di 289 unità nel 2014, di 1.500 nel 2007, di 2.900 la media annua 2000-2006). Il settore ha pagato i deficit dell'azione pubblica, nella quale sono mancati una pianificazione del trasporto pubblico e una strategia di intervento a medio termine, indirizzati all'efficienza e alla qualità del servizio indispensabili per garantire la mobilità delle persone. La conseguenza è stata l'indebolimento di un settore industriale, presente invece in tutti i *major market* europei. Il parco autobus è il più 'anziano' (età media 12,2 anni) tra le diverse tipologie di veicoli circolanti in Italia, un dato particolarmente preoccupante perché gli autobus sono quelli destinati al trasporto collettivo delle persone, con percentuali di utilizzo nettamente superiori a quelle di un'auto privata e con conseguenze molto negative per l'ambiente (emissioni e consumi) e per la sicurezza stradale.

Figura 32 Italia, produzione di autobus (1996-2015)


Fonte: dati ANFIA

I dati rilevati da ISTAT confermano la ripresa particolarmente consistente dell'industria automotive nazionale, in particolare per la produzione nazionale di autoveicoli e loro motori (codice Ateco 29.1), come è stato riportato dalle rilevazioni ANFIA, il cui incremento tendenziale annuale è stato del 42,5%; mentre la produzione di carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) registra un aumento del 16,8% e la produzione di parti ed accessori per autoveicoli (codice Ateco 29.3, che non include gli pneumatici) registra una crescita del 10,7% nel 2015.

Gli indici dei nuovi **ordinativi totali** (dati grezzi) a gennaio-dicembre 2015, registrano una crescita per il comparto della 'Fabbricazione di autoveicoli' del 20,4%, grazie agli ordinativi sul mercato domestico (+28,3%), che hanno trainato il comparto produttivo dei componenti, i cui ordinativi totali sono aumentati del 15,4%, ma sul mercato interno del 36,1%. Il comparto della 'fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi' registra volumi di ordini in aumento nel 2015 del 12,7%, grazie al mercato estero in aumento del 22%. Complessivamente gli ordinativi totali del settore automotive sono cresciuti del 18,3%, mentre gli ordinativi totali dell'industria italiana, con l'esclusione delle costruzioni, registrano aumenti tendenziali del 5,2%.

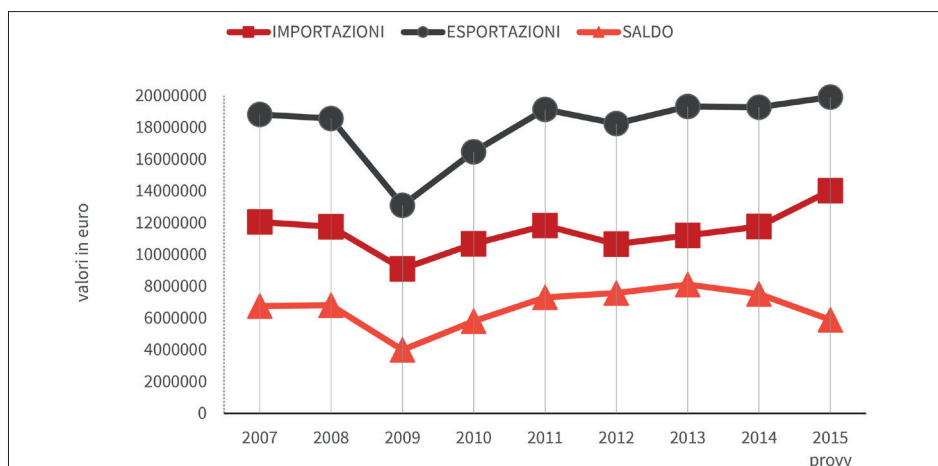
Di riflesso l'andamento del **fatturato**, che per il settore automotive **crece del 20,4%** in gennaio-dicembre 2015, la componente del fatturato interno cresce del 31,8%. La variazione tendenziale positiva del fatturato complessivo dell'industria in senso stretto è stato appena dell'1%, grazie all'export (+2,1%). **Nel 2015 i dati del settore automotive sono quindi molto positivi se raffrontati alle variazioni tendenziali per fatturato e ordinativi dell'industria nel suo complesso.**

9.2.2 Componentistica

L'automotive si caratterizza per l'attività innovativa in comparti ad alta intensità tecnologica. L'innovazione nell'automotive ha assunto negli ultimi decenni un ruolo sempre più centrale. Da un lato l'introduzione nel processo produttivo di **componenti elettronici sempre più sofisticati ha allargato gli ambiti tecnologici coinvolti nella produzione**. Le principali aree di ricerca dell'automotive riguardano oltre all'elettronica, le tecnologie di automazione, le tecnologie di connessione, la ricerca sui materiali, i sistemi di alimentazione, motore e distribuzione. Il 75% di un'auto è costituito da componenti. Secondo le rilevazioni di ISTAT, nel 2015 il fatturato del comparto della 'fabbricazione di componenti e parti per autoveicoli' (codice Ateco 29.3, che esclude gli pneumatici e altri componenti in gomma destinati all'automotive) ha registrato un aumento del 13,4%, con una crescita del 25,2% generata dal mercato domestico e del 2,6% dai mercati esteri.

Il comparto rappresenta da più di vent'anni **una realtà positiva della bilancia commerciale**, dal 2004 al 2008 sopra i 6mld di € all'anno, mentre nel 2009 questo valore è sceso a poco meno di 4mld, riportandosi ai livelli del 1995. Dal 2010 il saldo commerciale è progressivamente cresciuto fino a superare 8,1mld di € nel 2013. Nel 2014 il saldo, pari a 7,51mld di €, è risultato inferiore del 7% rispetto a quello del 2013. **Nel 2015 il valore complessivo delle esportazioni di componenti ha raggiunto 19,91mld di €, con un incremento del 3,3%, mentre il valore delle importazioni di componenti per autoveicoli è ammontato ad oltre 14mld**, in aumento del 19,2% sul 2014, determinando **un saldo commerciale positivo di 5,89mld**, ma in calo rispetto a quello del 2014 del 21,6%.

Figura 33 Italia, trade parti e accessori per autoveicoli (2007-2015, valori in €)



Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

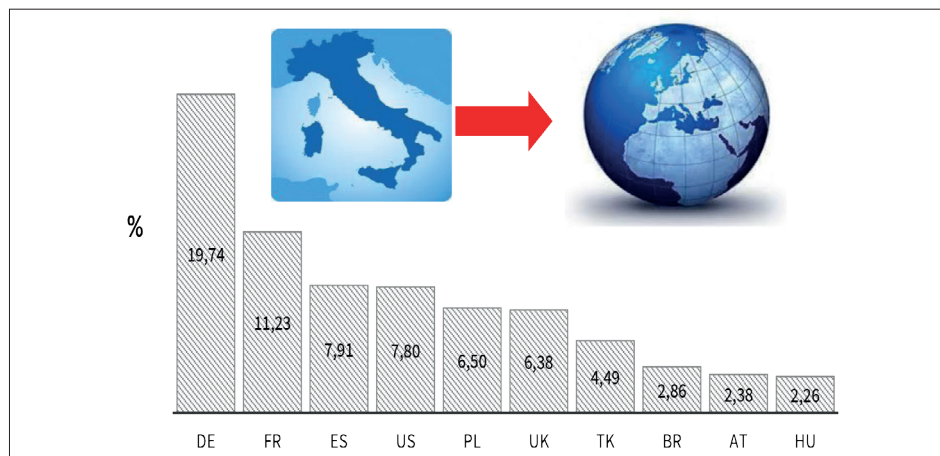
Nel 2015 l'export verso i Paesi UE28 vale 13,74mld di € (+2,9%) e pesa per il 69% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 3,65mld di € (4,62mld il saldo del 2014). L'export UE28 è così ripartito:

- 10,85mld (+1,4%) con destinazione UE15 e uno share del 54,5% sul totale esportato; saldo positivo di 3,77mld di €;
- 2,89mld (+9%) con destinazione UE13 e uno share del 14,5%; saldo negativo di 126mln di €. È aumentato il valore delle esportazioni di componenti destinati a Ungheria (+42,5%), Slovenia (+24,6%), Bulgaria (+16,5%);

L'export verso i Paesi extra UE è di 6,17mld di € (+4,2%), pesa per il 31% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 2,24mld di € (2,89 il saldo del 2014).

La classifica dell'export per Paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania per oltre 3,9mld di € (-1,2% la variazione tendenziale) e una quota del 19,7% sul totale; seguono Francia (+4,2%), Spagna (+10,5%), USA (+6,9%), Polonia (+2,2%), Regno Unito (-4,9%), Turchia (+13,4%), Brasile (+11,2%), Austria (-4,9%), Ungheria (+42,5%).

Figura 34 Italia, export di componenti, Top 10 Paesi di destinazione (2015, valori %)



Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

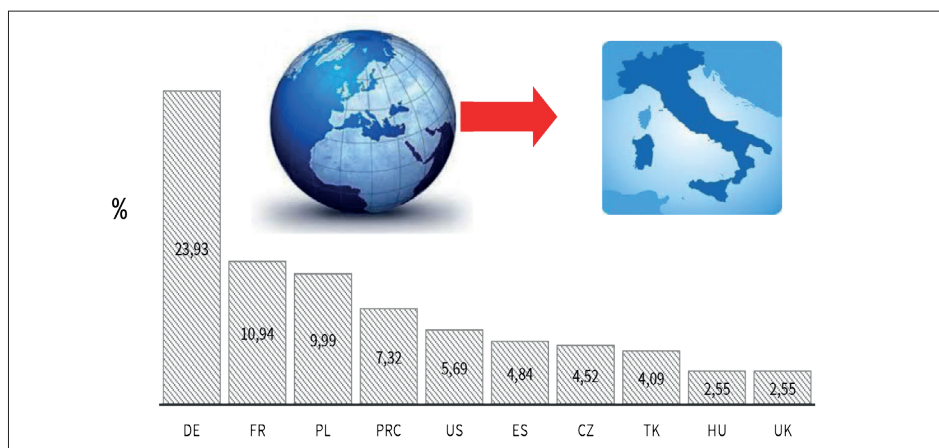
L'UE28 pesa per il 72% sul valore totale delle importazioni di componenti con 10,1mld di € (+15,6% sul 2014), così ripartiti:

- 7,08mld (+10,9%) di provenienza UE15 con uno share del 50,5% sul totale importato;
- 3,01mld (+28,3%) di provenienza UE13 con uno share del 21,5%. È aumentato il valore delle importazioni di componenti provenienti

da Polonia (+26%), Repubblica Ceca (+67%), Ungheria (+29,5%), Slovacchia (+21%).

Il valore delle **importazioni** dai Paesi Extra-UE ammonta ad 3,93mld di € (+29,8% sul 2014). Nell'ordine i primi sei Paesi extra-UE d'importazione sono: Cina, USA, Turchia, Giappone, Messico e India. La classifica dell'import per Paesi di origine vede al 1° posto Germania 3,36mld di € (+9,1%) e una quota del 23,9% sul totale, seguono Francia (+3,5% e 10,9% di quota), Polonia (+26% e 10% di quota), che complessivamente rappresentano il 44,8% dell'import. Seguono Cina (+ 6,1% e 7,3% di quota), USA (+152% l'incremento e 5,7% di quota), Spagna (+32% e 4,8% di quota), Repubblica Ceca (+67% e 4,5% di quota), Turchia, Ungheria e Regno Unito.

Figura 35 Italia, import di componenti, Top 10 Paesi d'origine (2015, valori %)



Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

Le esportazioni di componenti e parti per autoveicoli rappresentano il 4,8% del valore di tutti i beni esportati, che sale al 5% se si esclude la componente dei beni energetici. Le importazioni del settore componenti rappresentano il 3,8% del valore di tutti i beni importati, che sale al 4,4% se si esclude la componente dei beni energetici. Nel 1° semestre 2016 l'export di componenti e parti per autoveicoli vale 10,39mld di € (+1%), mentre le importazioni valgono oltre 7,3mld di € (+3,9%). Il saldo è positivo per 3,068mld di €.

9.3 Il mercato degli autoveicoli e dei rimorchi⁴

Nel 2015 sono stati immatricolati nel nostro Paese oltre 1.726.000 di autoveicoli (+16% sul 2014), che includono 3.650 camper (+8%) e circa 26mila veicoli trainati (leggeri e pesanti, +22%), che includono 963 caravan (+10%).

Tabella 12 Italia, immatricolazioni di autoveicoli e rimorchi (2015-2014)

	volumi		var. %
	2015	2014	15/14
autovetture	1.575.923	1.360.777	15,8
veicoli commerciali	132.774	117.720	12,8
autocarri*	15.149	12.664	19,6
autobus*	2.420	2.147	12,7
totale autoveicoli	1.726.266	1.493.308	15,6
rimorchi leggeri	15.373	14.468	6,3
rimorchi pesanti	912	777	17,4
semirimorchi pesanti	9.672	6.089	58,8
totale rimorchi*	25.957	21.334	21,7

* elaborati per data di emissione del libretto di circolazione

Elaborazioni effettuate nel maggio 2016

9.3.1 Autovetture

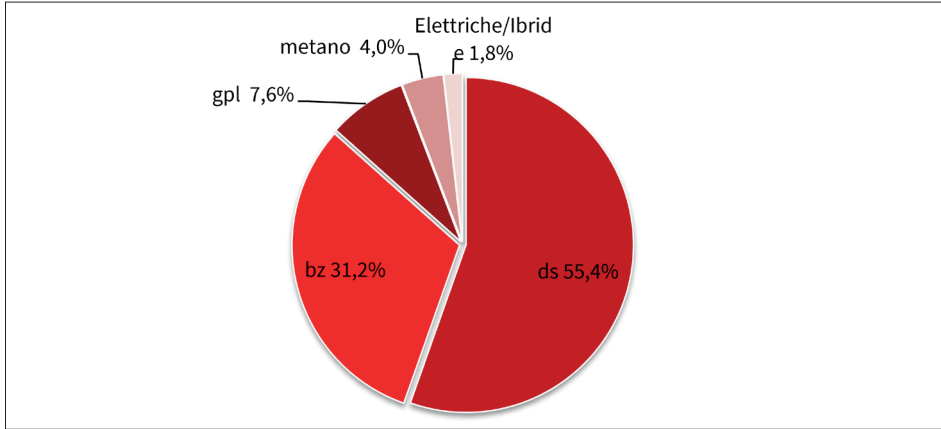
In gennaio-dicembre 2015 le immatricolazioni di autovetture sono state circa 1,58mln, pari ad un incremento di 215mila vendite in più rispetto al 2014 (+16%). Tuttavia si tratta di un valore inferiore del 31% rispetto al volume medio del venduto negli anni 2000-2010 (volume medio di 2,27mln), ma superiore dell'8% al volume medio del periodo degli anni di recessione 2011-2014 (1,45mln di unità). **Le previsioni del mercato per il 2016 sono state riviste in rialzo rispetto ad inizio 2016: il mercato auto potrebbe chiudersi attorno a 1,8mln.**

Nel 2015, sono aumentate considerevolmente le immatricolazioni di auto a benzina, +24,6%, e a gasolio, +16,8%. La quota delle auto a benzina conquista il 31% del mercato e la quota delle auto diesel supera il 55%. Le vetture ad **alimentazione alternativa** calano invece del 3,5%, totalizzando 211mila unità e una quota sul totale mercato del 13,4%. Le vendite di vetture a gas sono diminuite, nel 2015, del 6,5% (le vetture a doppia alimentazione benzina e gpl registrano un calo del 2,7%; le vetture a benzi-

4 Dati dettagliati elaborati da ANFIA e pubblicati su Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

na e metano calano del 13%). Le vetture elettriche totalizzano 1.442 unità con un incremento del 31% e le ibride (oltre 26mila) crescono di quasi il 22% rispetto al 2014, tra le ibride si registrano 739 auto plug-in (+174%).

Figura 36 Italia, immatricolazioni di autovetture per tipo di carburante (2015, valori %)



Elaborazioni ANFIA

Il mercato dei **veicoli elettrici** è molto contenuto rispetto a quello di molti Paesi UE, non solo per la scarsa diffusione della rete di rifornimento, ma anche per la minor percentuale di popolazione urbana rispetto agli altri Paesi europei (Italia 68,7%, UK 82,6%, Paesi Bassi 90,5%, Francia 79,5, Germania 75,3, dati Nazioni Unite). La popolazione non urbana, infatti, è meno propensa all'utilizzo di auto ad alimentazione elettrica per la bassa autonomia. Certamente la possibilità di usufruire di una rete di rifornimento capillare dell'elettricità è uno degli elementi che, superate le criticità attuali dovute ai costi e alle tecnologie, ne potrà favorire una maggiore diffusione. Nel suo insieme, il mercato delle auto *eco-friendly* ha permesso all'Italia di diventare, in materia di emissioni inquinanti, uno dei Paesi più virtuosi dell'Unione e di aver raggiunto, già nel 2011 (con 129 g/km CO₂), l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea di 130 g/km di CO₂ prodotta dalle nuove autovetture immatricolate.

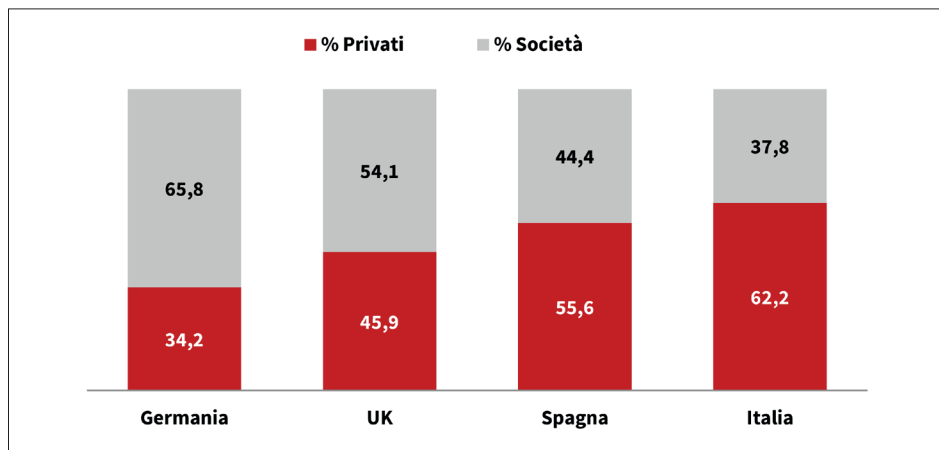
Le emissioni medie di CO₂ delle nuove vetture diesel immatricolate nel 2015 è di 115,4 g/km, di quelle a benzina è di 118,1 di g/km, di quelle ad alimentazione alternativa è di 106,7 g/km, complessivamente per tutte le alimentazioni è di 115,1 g/km (dati elaborati da ANFIA). L'efficienza dei motori diesel è migliore rispetto a quella dei motore a benzina a parità di modello considerato (in tutti i segmenti) e di prestazione del motore stesso (coppia e potenza). Il delta in minori emissioni di CO₂ del motore diesel rispetto a quello benzina si attesta su un range di circa: 5-15 g/km (segmento

B), 10-20 g/km (segmento C), 15-35 g/km (segmento D e superiori). Per i Costruttori, il motore diesel dotato delle più avanzate tecnologie (*clean diesel*), è un fattore essenziale per poter raggiungere gli obiettivi di CO₂ al 2021 di 95 g/km; attualmente le auto immatricolate con emissioni fino a 95 g/km sono il 14,8% del mercato, quelle da 0 a 120 g/km il 73%. Gli altri fattori che incidono positivamente sui risultati positivi di riduzione delle emissioni di CO₂ sono la massa e la cilindrata delle auto, che in Italia risultano inferiore rispettivamente di un quinto e di un terzo rispetto alla media dei Paesi UE. Fiat Group Automobiles⁵ è stato finora uno dei Costruttori in UE con emissioni medie delle nuove auto immatricolate tra le più basse, che risultano inferiori ai 120 g/km, esattamente 116 g/km (dati 2014 di EEA). Nel periodo 2000-2014 il Gruppo Fiat ha mostrato una riduzione delle emissioni medie di CO₂ delle auto immatricolate in UE del 26%, grazie anche alla massa media delle auto di 1.143 kg (1.376 kg la media UE), una delle più basse tra i Costruttori (fonte EEA).

Il mercato 2015 è stato contraddistinto dal **boom delle vendite del noleggio** nel 1° quadrimestre con il 32% di vendite in più rispetto a gennaio-aprile 2014; negli 8 mesi successivi la crescita media si è attestata a +8%. La crescita media annua è stata del 18%. Il mercato delle auto a noleggio, con 312mila nuove immatricolazioni, pesa per circa il 20% del mercato: **1 vettura su 5 viene immatricolata con la formula noleggio. Il noleggio a breve termine ha superato le 119mila unità (+29,4%), mentre il noleggio a lungo termine ha toccato quasi le 192mila nuove registrazioni (+6,2%)**, secondo i dati diffusi da ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici). Il rinnovo delle flotte con nuovi modelli e durate contrattuali medie verso i 36 mesi, ha portato la flotta del noleggio a lungo termine sopra le 570mila unità (+4,5%). Le vendite alle società (persone giuridiche, società di *leasing*, società di noleggio e taxi) registrano nel complesso un aumento del 12% nel 2015 (senza il noleggio l'incremento è stato del 5,5%). Le vendite dirette ai privati, circa 980mila, hanno conquistato il 62% del mercato nel 2015, favorite dall'attività promozionale delle Case automobilistiche, che è proseguita con vigore nei primi 6 mesi del 2016 (+21,6% le vendite). Nel 2015 le vendite ai privati hanno registrato crescita a doppia cifra a partire dal mese di marzo: con un aumento tendenziale del 12% a gennaio-aprile e del 22% a maggio-dicembre. La crescita media annua è stata del 18%.

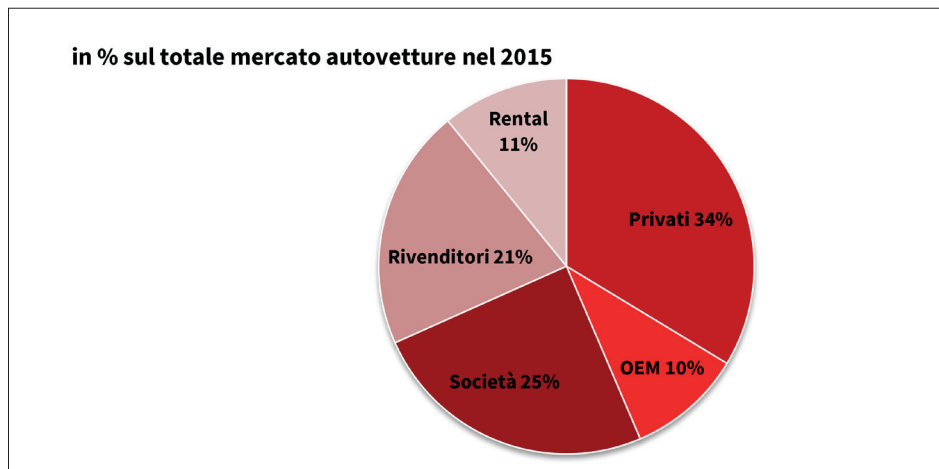
5 Annuncio fusione in FCA a dicembre 2014. I dati qui riportati si riferiscono a Fiat Group Automobiles.

Figura 37 Major market europei, immatricolazioni di autovetture per tipo di acquirente (2015, valori %)



Elaborazioni ANFIA

Nel 2010 la quota dei privati rappresentava il 70,5% del mercato. Sebbene negli anni la quota delle vendite ai privati sia andata comunque riducendosi, in Italia rimane più alta rispetto a molti Paesi europei; per contro, l'incidenza delle auto aziendali in Italia resta molto più bassa che in Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. In Germania solo 1 auto su 3 di nuova immatricolazione è intestata direttamente ad un privato; l'incremento delle vendite delle auto 'commerciali' ha influito sulla caduta della domanda dei privati, che nel 2015 registra il record negativo di questi ultimi anni: 1,1mln di auto nuove immatricolate, il 34% del mercato. Secondo VDA, l'associazione di categoria tedesca, le ragioni della 'reticenza' all'acquisto da parte dei privati, è complessa. Tra i motivi VDA evidenzia: la vita più lunga delle auto, che oggi rimangono funzionali, sicure e affidabili più a lungo, l'età media è passata da 8 anni del 2006 a 9 anni del 2015; il risparmio dei cittadini rivolto all'acquisto della casa. La domanda di mobilità dei cittadini tedeschi è sicuramente soddisfatta da un'offerta che consente l'uso dell'auto senza averne la proprietà.

Figura 38 Germania, immatricolazioni di autovetture nuove per tipo acquirente (2015, valori %)

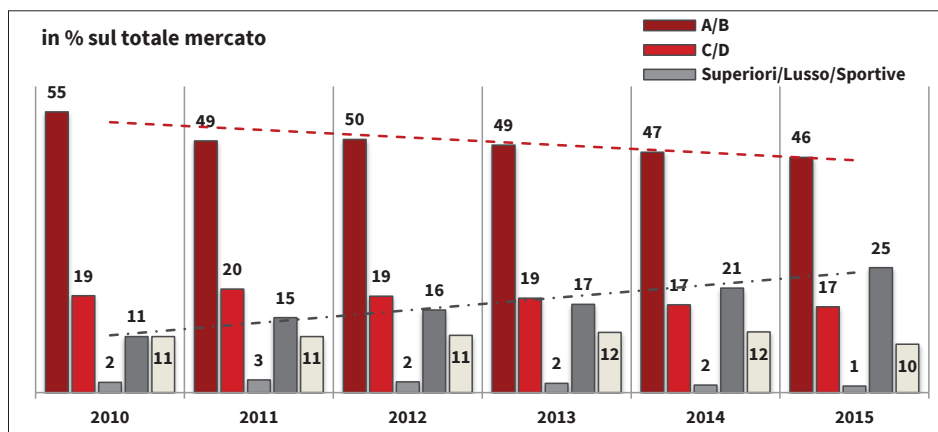
Fonte: Federal Motor Transport Authority

Uno dei freni all'acquisto di auto aziendali, in Italia è rappresentato proprio dalla **pressione fiscale**, che risulta più alta degli altri *major market* europei. Un primo alleggerimento fiscale del quale beneficia l'auto, dopo decenni di aumenti costanti del peso fiscale, **che hanno portato il settore automotive a finanziare l'Erario con 71,86mld all'anno, pari al 16% del gettito totale**, viene dalla Legge di Stabilità 2016, che, ai commi 91-94, punta ad incentivare gli investimenti in beni strumentali nuovi (a partire dal 15 ottobre 2015 e fino al 31 dicembre 2016), attraverso il riconoscimento di una maggiorazione della deduzione ai fini della determinazione dell'IRPEF e dell'Irpef. La maggiorazione del costo fiscalmente ammortizzabile riconosciuto è del 40%, portando al 140% il valore della deduzione complessiva (lo sgravio riguarda tutti i tipi di macchinari produttivi compresi Pc ma non fabbricati e capannoni). Tra i beni beneficiari del super-ammortamento vi sono le auto aziendali acquistate anche in leasing, mentre nessun bonus è previsto per le auto in noleggio a lungo termine. Le auto aziendali che beneficiano del super ammortamento sono quelle utilizzate come beni strumentali d'impresa. Invece per le auto aziendali a deducibilità limitata, ossia le auto intestate direttamente all'azienda che non siano strumentali all'esercizio dell'impresa, la norma prevede un'ulteriore agevolazione: l'innalzamento del 40% dei limiti di spesa, fiscalmente riconosciuti, portando il tetto da 18.075,99 a 25.306,386 €, ed esclusivamente per agenti e rappresentanti d'impresa da 25.822,084 a 36.150,084 €.

Nel 2015, secondo la segmentazione del mercato, crescono molto le vendite di SUV di tutte le dimensioni, che totalizzano 385mila nuove im-

matricolazioni e una crescita del 38%. La quota dei SUV raggiunge il 24,5% del mercato e sono soprattutto i SUV piccoli a crescere (+83%). Le vendite delle vetture di alta gamma (Superiori, Lusso, Sportive, SUV Grandi, Monovolumi Grandi) registrano un recupero del 6,5%, dopo i cali registrati negli anni 2014 e 2013, dovuti all'introduzione del superbollo, che ha penalizzato le vendite dei modelli con potenza superiore a 185 KW, soggetti alla sovrattassa.

Figura 39 Italia, immatricolazioni di autovetture per segmento (2010-2015, valori %)



Elaborazioni ANFIA

Le vendite complessive di vetture dei segmenti A e B passano da una quota di mercato del 52% nel 2008 (anno precedente all'introduzione degli incentivi del 2009, che porteranno la quota al 58%) al 46% del 2015, mentre i SUV (piccoli, compatti, medi, grandi) passano da una quota del 9% al 25% nello stesso periodo.

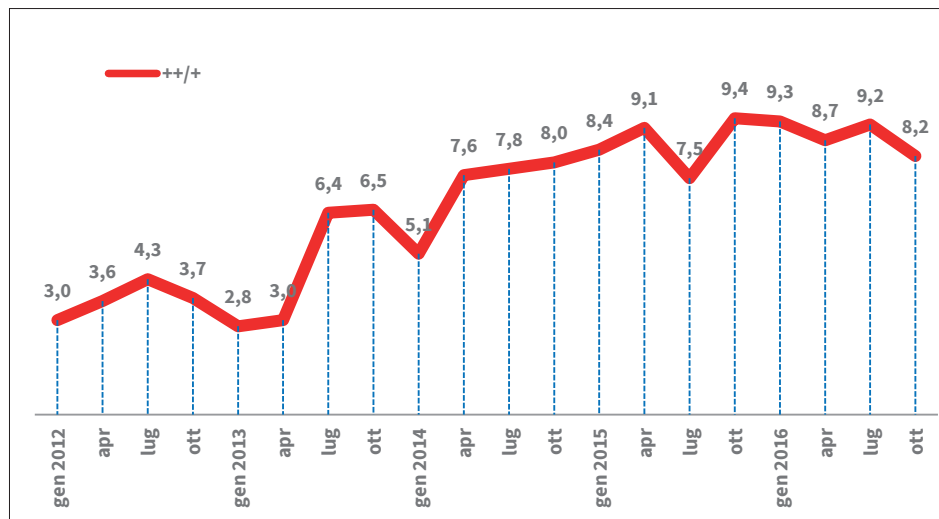
Il **mercato per brand**, vede FCA ottenere un risultato migliore di quello del mercato: +18% con oltre 447mila nuove registrazioni, pari al 28,4% del mercato. Nel 2015 seguono FCA nella classifica per gruppi: Gruppo VW con il 13% di quota (+9,9% l'incremento dei volumi), Gruppo PSA con il 9% di quota (+14,8%), Gruppo Renault con l'8,8% (+16%), Ford con il 6,9% (+19,3%) e GM con il 5,6% (+7,9%). I costruttori giapponesi complessivamente pesano per il 10,5% del mercato (+15,1%), mentre i costruttori coreani pesano per il 5,6% (+16,6% sul 2014).

Bassi tassi d'interesse, **prezzi dei carburanti in calo** (anche se con diminuzioni inferiori a quelle registrate dal petrolio e con l'incidenza delle imposte sul prezzo dei carburanti alle stelle), campagne promozionali molto allettanti, hanno favorito gli acquisti dei consumatori che finalmente hanno potuto sostituire l'auto, dopo anni di continui rinvii. Super rottamazioni e

finanziamenti a bassi tassi di interesse hanno fatto volare il mercato nella prima parte del 2016, con i seguenti incrementi trimestrali: +21% nel 1° trimestre e +17,5% nel 2° trimestre. Complessivamente nella prima metà dell'anno sono state immatricolate 1.042.800 autovetture, 168mila in più di un anno fa. Nel bimestre luglio-agosto 2016 le immatricolazioni di autovetture sono aumentate dell'8,6% sullo stesso bimestre 2015. Pur col 'fiato sospeso' per una situazione politica ed economica sempre in bilico tra ripresa e recessione, i consumi sembrano essere ancora il principale motore della crescita, accompagnati ora da una lieve ripresa degli investimenti.

L'indagine sulle intenzioni di acquisto delle autovetture nei prossimi 12 mesi, pubblicata da ISTAT con il comunicato stampa «Flash Fiducia dei Consumatori e delle Imprese» del 27 luglio, conferma il trend in atto del mercato auto. Gli italiani che hanno espresso un'intenzione favorevole all'acquisto di un'auto nei dodici mesi successivi, sono passati da 5,1% (somma di risposte «certamente sì» e «probabilmente sì») di gennaio 2014 a 9,1% di aprile 2015, per scendere a 7,5% di luglio e risalire a 9,4% ad ottobre 2015. L'indagine rileva ad ottobre 2016 un calo della **propensione all'acquisto** di un'auto nei mesi a venire, che dal 9,2% di risposte «certamente sì» e «probabilmente sì» di luglio 2016 scende a 8,2%.

Figura 40 Indagine sulle intenzioni di acquisto di un'autovettura nei successivi 12 mesi (2012-2016)



Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

9.3.2 Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi

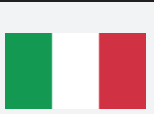




L'Italia, tra il 2008 e il 2014, ha perso il 35% delle merci movimentate su strada in mld di tkm (da 180,5mld di tkm a 117,8); solo nel 2011 il calo è stato del 18,7% sul 2010 e nel 2012 è stato del 13,2% sull'anno prima. Dopo una leggera ripresa nel 2013, che aveva fatto sperare in un'inversione di tendenza, nel 2014 si assiste ad una flessione del 2,6%, portando le tonnellate per km di merci, movimentate in un anno, al livello più basso degli ultimi dieci anni. Purtroppo **anche nel 2015 le merci movimentate risultano in ulteriore calo dello 0,8% con 116,8mld di tkm** (dato pubblicato da Eurostat, Statistical Office of the European Union).

Tuttavia, il trasporto merci su strada continua ad essere la modalità preferita. Molto pesante il ridimensionamento delle tkm di merci movimentate per distanze fino a 50 km che, secondo ISTAT, è stato tra il 2008 e il 2014 del 42%. Un crollo che fa ben riflettere sulla gravità della crisi, con consumi per anni in calo, inclusi quelli alimentari, una pesante contrazione della produzione industriale, un alto tasso di disoccupazione, una pressione fiscale tra le più alte in Europa. Nel 2014 il traffico nazionale su strada ha movimentato 102,3mld tkm di merci, mentre il traffico internazionale 15,5mld. Il 53% delle tkm di merci è movimentata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 29% oltre i 500 km. Analizzando altri indicatori di settore, si evidenzia che **nel 2015 migliora il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade**, misurato in milioni di veicoli-km, cresciuto del 3,8% nel 2015 e dello 0,7% nel 2014, dopo il calo del 2,3% nel 2013. Si rileva purtroppo un aumento del 14,6% degli incidenti stradali sulle autostrade con veicoli pesanti (dati Aiscat). Secondo l'indagine di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), l'andamento del traffico delle merci su gomma è caratterizzato da segni positivi: + 3% i viaggi e + 3,2% il fatturato per i trasporti nazionali; +2,7% i viaggi e +3% il fatturato per i trasporti internazionali; + 2,4% consegne e fatturato dei corrieri nazionali; +8% consegne e +6% fatturato degli *express courier*.

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'**eCommerce**, il valore dell'acquistato è passato da 6,6mld di € del 2009 a 16,6mld del 2015, secondo i dati sviluppati dal Politecnico di Milano. La crescita nel 2015 è stata del 16% sul 2014, pari a 2,2mld di €. La penetrazione del mercato eB2c ha raggiunto il 4% delle vendite retail. Se si prendono come riferimento i principali mercati europei (UK, Germania, Francia e Spagna), gli USA e i principali mercati orientali (Corea del Sud e Giappone) troviamo tassi di penetrazione dell'eCommerce decisamente superiori a quello italiano e tassi di crescita solo leggermente inferiori. I settori che più contribuiscono alla crescita sono: turismo (+14%), informatica ed elettronica di consumo (+21%), abbigliamento (+19%) ed editoria (+31%). Rilevante anche l'apporto di settori emergenti, quali: *food & grocery*, arredamento e *home living, beauty* e giocattoli. La

composizione del paniere degli acquisti online è un indicatore di maturità del settore. Dall'analisi emerge che in quasi tutti i principali mercati internazionali il peso dei prodotti sul totale acquisti eCommerce prevale su quello dei servizi, mentre in Italia i servizi hanno ancora un'incidenza elevata (nel 2015 valgono il 60% dell'acquistato online da consumatori italiani, ma i beni registrano una crescita annuale più alta).

Figura 41 Major market europei, penetrazione e-commerce nel retail (2014)

				
Italia 3,5%	Regno Unito 15%	Germania 8%	Francia 7%	Spagna 4%

Fonte: Osservatorio eCommerce B2C Netcomm - School of management Politecnico di Milano

In Italia nel 2015 è aumentata rispetto al 2014 la quota di internauti, ovvero degli utilizzatori di internet, che hanno effettuato acquisti online e quella di imprese che vendono online; in quest'ultimo caso rimane il divario tra piccole e grandi. Secondo le indagini di Eurostat, l'Italia è lontana dagli obiettivi europei 2015 che fissavano al 33% la quota di PMI che hanno effettuato vendite online nell'ultimo anno per almeno l'1% del fatturato totale e al 50% la quota di popolazione di 16-74 anni che ha fatto acquisti online negli ultimi 12 mesi; gli indicatori oggi sono rispettivamente a 6,5% e 26%. Il commercio online va ad incidere particolarmente sul traffico urbano e sulle modalità di consegna, rendendo necessari nuovi modelli logistici.

I fattori che hanno influito sul rapido sviluppo del **mercato dei veicoli commerciali con ptt ≤3,5 tonnellate** fino al 2007, hanno riguardato lo sviluppo delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Dal 2008 la domanda di veicoli commerciali è tornata ai livelli dei primi anni novanta (triennio 1992-1993). Nel 2015 il mercato dei VCL ha registrato quasi 133mila nuove immatricolazioni, con un recupero del 12,7% sul 2014, ma inferiore del 45% rispetto ai volumi record del 2007. **Fiat Professional è il marchio leader di mercato (34% di quota), con Ducato e Doblò che occupano rispettivamente la prima e la seconda posizione nella classifica dei modelli più venduti. Al terzo posto di questa classifica troviamo il Daily, prodotto da Iveco.** L'allestimento più diffuso del mercato 2015 è stato quello dei

furgoni, con oltre 110mila immatricolazioni, tra i quali circa 3.600 sono isotermici. Sono stati immatricolati, inoltre 15mila cassoni e 3.800 pianali (molti dei quali sono di modelli Ducato e Daily destinati agli allestimenti di camper).

In Italia il calo dei volumi delle merci trasportate è stato maggiore rispetto alle media UE, determinando una contrazione più accentuata delle **vendite di nuovi autocarri**. La media annua di autocarri nuovi venduti in Italia dal 2000 al 2008 è stata di 36.700, dal 2009 al 2011 di 18.900, dal 2012 al 2015 di poco più di 13.500 unità. Nel 2015 il comparto ha visto una crescita del 19,7% del numero di libretti rilasciati, con oltre 15mila veicoli. In particolare è cresciuta la categoria dei trattori stradali, +27,9% nel 2015 con oltre 7.600 unità immatricolate. Iveco, con 5.749 immatricolazioni nel 2015, si conferma leader del mercato dei veicoli industriali medi-pesanti, in crescita del 16% rispetto al 2014 e con una quota di mercato del 38%.

Per i rimorchi e semirimorchi pesanti, la media annua dei veicoli venduti è stata di 16.900 dal 2000 al 2008 (pre-crisi), di 8.970 dal 2009 al 2011 (crisi) e di 7.600 dal 2012 al 2015 (recessione). Le immatricolazioni di **rimorchi e semirimorchi nuovi** sono ancora inferiori del 40% rispetto ai volumi del 2007, quando raggiunsero le 17.800 unità. Il calo del mercato interno ha penalizzato soprattutto i Costruttori nazionali che hanno subito un ridimensionamento dei volumi, passati da 12mila unità del 2007, pari al 68% del mercato, a 4.400 del 2015, pari al 42% di quota. Il calo del mercato interno ha quindi favorito la concorrenza estera.

Nel corso del 2015, il mercato dei rimorchi e semirimorchi over 3.500 kg è cresciuto del 54 %, con circa 10.600 nuove immatricolazioni. La crescita del mercato è dovuta soprattutto ai marchi esteri, che registrano un aumento del 73%, rappresentando, così, il 58% del mercato. I marchi nazionali perdono in termini di quote di mercato (passando dal 48,3% del 2014 al 41,9% del 2015), pur vedendo crescere il loro mercato, anche se 'solo' del 34%. Menci è leader tra i costruttori italiani, al quarto posto nella classifica complessiva dei costruttori. Il segmento dei rimorchi over 3.500 kg vede crescere il mercato del 17,4% rispetto al 2014, arrivando a superare le 900 unità, di cui oltre 800 di marchi nazionali. Il segmento dei semirimorchi, con ptt superiore a 3.500 kg, cresce invece nel 2015 del 59% e consiste di quasi 9.700 veicoli, 3.500 in più dell'anno prima.

In materia ambientale, si evidenzia l'importanza del **'Progetto Diciotto'**, un esempio concreto che risponde, in maniera efficace e innovativa, alla necessità di ridurre i consumi, le emissioni di CO₂ e il livello di congestione delle strade, aumentando la produttività grazie dall'utilizzo di autoarticolati con lunghezza fino a 18 metri. Il Progetto Diciotto, combinato con l'utilizzo di motorizzazioni a gas naturale, come il gas naturale liquefatto, aumenta le proprie potenzialità in termini di sostenibilità, in questa direzione, Iveco è leader europeo nel settore dei carburanti alter-

nativi. Il Nuovo *Stralis Natural Power* di Iveco è il primo camion a gas a lunga percorrenza presente sul mercato a offrire un'alternativa ai veicoli diesel per un trasporto di lungo raggio più sostenibile, in grado di ridurre al minimo le emissioni nocive e le emissioni di CO₂, e, infine, di abbattere il rumore, che è un aspetto chiave per le missioni di trasporto in ambito urbano e notturno.

La ripresa e il mantenimento di un trend positivo del mercato dei veicoli industriali e dei veicoli trainati sono stati determinati dall'adozione di misure pubbliche varate dal Governo a sostegno del rinnovo delle flotte. Si tratta del combinato disposto dei super-ammortamenti per beni strumentali d'impresa previsti dalla Legge di Stabilità 2016, del Decreto sull'estensione del Fondo di Garanzia per le PMI alle operazioni finanziarie di accesso al credito per investimenti in mezzi di trasporto, emanato a dicembre 2015 ed, inoltre, del Decreto sugli investimenti in veicoli delle imprese di autotrasporto emanato dal Ministero dei Trasporti (MIT) per il terzo anno consecutivo. La sostituzione più rapida dei mezzi di trasporto che deriva da questi provvedimenti, oltre ad avere conseguenze positive sulla competitività delle imprese di autotrasporto italiane, favorisce l'immissione su strada di veicoli nuovi con ridotti standard emissivi (Euro6) e con alimentazione alternativa (in particolare, metano e metano liquido), nonché di semirimorchi per l'**intermodalità** marittima e ferroviaria. Si tratta di misure che puntano a piani di sviluppo pluriennale delle imprese e contribuiscono allo sviluppo della *green economy*.

Le immatricolazioni di **rimorchi leggeri con ptt fino a 3.500 kg** sono state oltre 15mila nel 2015, con un incremento del 6,3%. Anche questo comparto ha subito un ridimensionamento di oltre il 40% rispetto al 2007. Le marche nazionali dominano con oltre l'83% del mercato; leader del mercato è **Cresci Rimorchi** con il 24% di share.

In ripresa nel 2015 anche il mercato dei **veicoli ricreazionali**. Il mercato dei **camper**, dopo un ridimensionamento del 75% rispetto ai volumi del 2007, cresce dell'8% sul 2014, con 3.650 nuove registrazioni; il 15% del mercato è intestato alle società di noleggio. La Legge di Stabilità ha introdotto un incentivo alla rottamazione per chi acquista un nuovo camper Euro5 nel 2016, che può raggiungere gli 8mila € ed è anticipato dal venditore come sconto sul prezzo di vendita. Sono disponibili 5mln di €. L'obiettivo: avere mezzi meno inquinanti, più sicuri e rilanciare il mercato. Il mercato dei **caravan** registra una crescita del 10% con circa 1.000 nuove immatricolazioni. Il mercato dei veicoli ricreazionali in Europa ha ben altre dimensioni: il comparto dei camper totalizza nel 2015 oltre 81mila nuove immatricolazioni e vede ai primi posti Germania (28.400 unità) e Francia (17.400); il comparto dei caravan totalizza oltre 68mila vendite.

9.3.3 Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus

Dopo aver raggiunto la quota del 14,3% di tutti gli spostamenti motorizzati nel 2012, che per i mezzi pubblici su gomma si tratta di uno dei livelli più alti negli ultimi dodici anni, nel 2013 la quota si riduce al 13,6%, per salire al 14,6% nel 2014 (dati ISFORT). Il trasporto pubblico locale (TPL) stenta a diventare competitivo rispetto al mezzo privato e solo la crisi ha determinato un leggero spostamento verso i mezzi pubblici. Si tratta di un comparto che, per quanto riguarda il TPL in senso stretto, dipende interamente dalla **domanda pubblica e che è andato ridimensionandosi di anno in anno** a causa del pesante indebitamento pubblico e del conseguente progressivo taglio delle risorse disponibili, fino a determinare quasi la scomparsa del comparto industriale degli autobus. La mancanza di interventi strutturali con investimenti pubblici certi e impiego verificato, con obiettivi precisi per un trasporto efficiente, sicuro, sostenibile, ha contribuito a rendere il parco autobus sempre più vecchio, inquinante e rumoroso e anche più povero di mezzi. Alla fine del 2015 il 65% degli autobus circolanti (pubblici e privati) ha più di 10 anni di età, ma quelli circolanti, immatricolati fino al 1999 sono il 35% del parco totale. Solo il 10% ha un'anzianità compresa tra 0-4 anni.

Negli altri Paesi europei in cui 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. Purtroppo 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 sta vivendo. Incertezza di risorse e tempi lunghi di attesa nel riparto e assegnazione delle stesse alle Regioni, ne sono causa.

Dei 535mln di € stanziati dalle ultime leggi di stabilità per il periodo 2015-2019, il piano di riparto regionale 2015-2016 ne metterà in circolazione 385 (260 per il 2015 e 125 per il 2016). Nuove modalità sperimentali per il rinnovo del parco autobus sono state annunciate dal Governo con la legge di Stabilità 2016. Nel 2015 sono stati immatricolati 2.420 autobus (+12,7% sul 2014). Secondo le elaborazioni ANFIA su dati dell'Archivio dei Veicoli del Ministero dei Trasporti, il mercato degli autobus per tipo risulta di: 1.547 autobus (+14,3% sul 2014), 124 midibus (+9,7%), 487 minibus (+39,5%) e 262 scuolabus (-21%). Le immatricolazioni di autobus che, per le caratteristiche dei veicoli (rapporto numero posti seduti/in piedi, modelli, carrozzeria), possono essere considerati destinati al trasporto pubblico (urbani e interurbani, escluso turistici) sono stati 1.358 nel 2015, mentre gli autobus turistici 1.062. Iveco è leader con il 34,2% del mercato e uno share del 35% per il comparto degli autobus-midibus urbani e interurbani, del 45% dei minibus, il 57% degli scuolabus. Su 2.420 nuove

immatricolazioni, gli autobus a trazione elettrica venduti sono stati appena 35 e quelli a metano 92, solo il 5,2% del totale, quasi tutti di costruttori nazionali (Iveco, Industria Italiana Autobus e Rampini).

9.4 Trend 2016

9.4.1 Mercato autoveicoli

I volumi delle autovetture immatricolate nei primi dieci mesi del 2016 ammontano a oltre 1,55 milioni di unità, il 16,7% in più rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2015.

Il mercato italiano dell'auto continua con il suo percorso di ripresa stimolato da campagne commerciali aggressive, bassi tassi di interesse applicati ai finanziamenti e basso costo dei carburanti. Tuttavia, l'instabilità politica, sia italiana (relativa alle possibili elezioni dopo il referendum che si terrà a dicembre), sia internazionale (legata agli effetti della Brexit), potrebbe avere un forte impatto sulla fiducia e sulla propensione a spendere dei consumatori. Alla luce di quanto sopra, PwC Autofacts prevede una crescita costante del mercato nella seconda metà dell'anno, ma con una intensità minore rispetto al primo semestre. Di conseguenza, alla luce dei dati di vendita registrati nel Q2 2016, il target per l'intero 2016 può essere rivisto al rialzo, superiore a 1,8mln di auto, con una crescita attorno al 15-16%. Per quanto riguarda le altre tipologie di veicolo, nel 1° semestre 2016, la domanda risulta in aumento del 31% per i veicoli commerciali e del 34% per gli autocarri medi-pesanti. Le vendite di veicoli trainati registrano, nello stesso periodo, un incremento del 39% sia per i rimorchi che per i semirimorchi.

Nei mesi a venire, potrebbe verificarsi una decelerazione dei ritmi di crescita, anche in considerazione di un ridimensionamento del clima di fiducia di consumatori e imprese. In ogni caso, per rendere strutturale la crescita dei volumi di vendita dei beni strumentali di impresa, sia vetture che veicoli adibiti al trasporto delle merci, è fondamentale mantenere e rinnovare gli strumenti di sostegno fiscale agli investimenti. Nella Legge di Bilancio 2017 è confermata la misura del super-ammortamento al 140%.

L'unico comparto ancora fortemente in crisi, in gran parte dipendente dalla domanda pubblica, è quello degli autobus che registra un calo tendenziale a gennaio-giugno del 7%.

9.5 Il parco circolante⁶

Alla fine del 2015, lo stock di auto e motoveicoli registrati, in accordo con la definizione statistica internazionale, è pari a 49,13mln (+0,7% sul 2014) a cui si aggiungono 354mila veicoli trainati (+1,8%).

Tabella 13 Italia, parco circolante (2015-2014)

	al 31.12.2015	al 31.12.2014	var. %
Autovetture	37.351.233	37.080.753	0,73
Autocarri merci	3.943.964	3.930.858	0,33
Specifici/Speciali	694.888	686.309	1,25
Motrici e trattori	153.858	150.086	2,51
Autobus	97.991	97.914	0,08
Totale autoveicoli	42.241.934	41.945.920	0,71
di cui Autoveicoli per campeggio	278.753	276.116	0,96
Motocicli (esclusi i ciclomotori)	6.543.612	6.505.620	0,58
Motocarri e quadricicli	348.461	350.892	-0,69
Totale auto e motoveicoli	49.134.007	48.802.432	0,68
Rimorchi e semirimorchi	354.457	348.007	1,85
Totale parco veicolare	49.488.464	49.150.439	0,69
N° autoveicoli per 1.000 abitanti	696	690	
N° auto/motoveicoli per 1.000 abitanti	810	803	
N° autovetture per 1.000 abitanti	616	610	

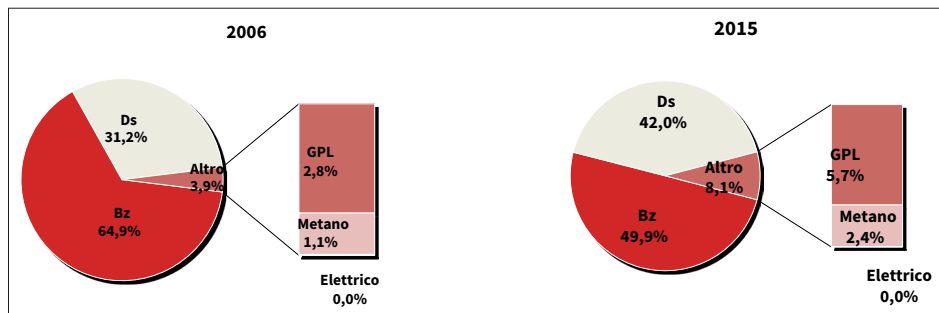
Fonte: ACI, esclusi i ciclomotori

Nell'ultimo decennio (2006-2015) il parco di auto e motoveicoli è aumentato di 3,6mln di unità (+7%), che hanno riguardato oltre 2,05mln di autovetture, 310mila veicoli industriali, 1,25mln di motocicli. Il traffico dei passeggeri su gomma (privato e pubblico) è aumentato di 3,3mln di unità, tra auto, moto e bus. L'automobile continua ad essere il mezzo di trasporto più utilizzato: l'uso delle autovetture è pari al 74,3% della ripartizione modale dei passeggeri/km, a fronte del 6,6% di uso di mezzi di trasporto su ferro (ferrovia, tranvie, metropolitane, funivie) e dell'11,9% di fruizione di autobus, pubblici e privati (passeggeri/km, dati 2014).

Secondo **l'alimentazione**, le autovetture diesel a fine 2015 rappresentano il 42% del parco autovetture, circa 11 punti in più del peso che avevano nel 2006. Si tratta di un parco di 15,7mln di autovetture (4,66mln in più rispetto al parco del 2006). Il parco delle autovetture ad alimentazione alternativa è cresciuto dal 2006 al 2015 passando da una quota del 3,9% all'8,1% del parco complessivo auto (oltre 3mln di unità, grazie alla diffusione delle auto a gas).

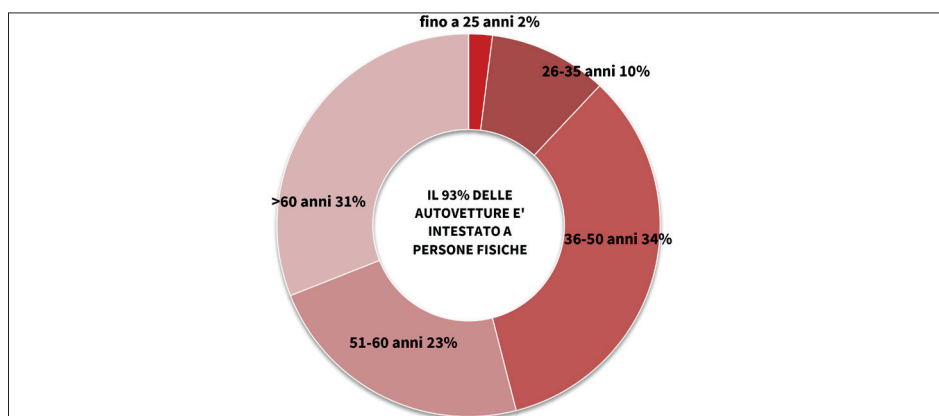
6 I dati riportati sono di fonte ACI.

Figura 42 Italia, parco circolante autovetture per alimentazione (2006 e 2015, valori %)



Elaborazione ANFIA su dati ACI

Figura 43 Italia, parco autovetture per età dell'intestatario (2015, valori %)



Elaborazione ANFIA su dati ACI

Secondo **l'età dell'intestatario**, solo il 12% del totale delle persone fisiche, a cui è intestata un'auto, ha fino a 35 anni di età. Il 57% ha da 36 a 60 anni, mentre gli over 60 con un'auto di proprietà sono il 31%.

Secondo **l'età**, il parco autovetture italiano risulta invecchiato: l'età mediana delle autovetture è passata da 7,5 anni del 2003 a quasi 10 e 4 mesi del 2015. Dopo l'anno 2009 non sono state più adottate politiche d'incentivo pubblico, che negli anni precedenti avevano sostenuto il settore, anticipando di fatto la domanda di sostituzione. Alla mancanza di sostegno pubblico si è sommata la difficoltà per le famiglie di accedere al mercato del credito e la riduzione della capacità di acquisto. L'età mediana delle autovetture a benzina è di 13 anni e 4 mesi, per quelle a gasolio è di 8 anni e 9 mesi. Più bassi i valori per le autovetture a doppia alimentazione:

6 anni e 8 mesi sia per le auto a benzina-GPL sia per le auto a benzina-metano. Complessivamente, risultano registrate 5,3mln di autovetture con più di 20 anni (pari al 14% di share), solo il 48% del parco auto ha un'età compresa tra 0-10 anni. La percentuale di auto immatricolate prima del 1993 risulta più elevata nel Sud Italia che nel Nord, dove il processo di svecchiamento appare più rapido.

Ciononostante, si è rilevato, negli ultimi anni, un notevole calo delle **emissioni** di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto stradale, grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli, con la conseguente diminuzione delle emissioni medie per km percorso dei veicoli nuovi: tra il 1990 ed il 2012, ad esempio, le emissioni di ossidi di azoto sono diminuite del 50,5%, quelle di particolato primario, PM2.5, del 56% e quelle di PM10 del 53%⁵. La qualità dell'aria nelle grandi aree urbane e in alcune macro-aree del Paese, come la pianura padana, tuttavia, non rispetta ancora i valori limite stabiliti dalla normativa europea e, in determinate condizioni climatiche (assenza di pioggia), come è successo a dicembre 2015, la situazione è andata aggravandosi ulteriormente. Il miglioramento conseguito nell'efficienza energetica dei mezzi di trasporto e l'incremento nell'uso di carburanti a minori emissioni ha controbilanciato gli effetti derivanti dall'aumento della domanda di mobilità e dall'invecchiamento del parco. Contribuirebbero certamente al miglioramento della qualità dell'aria e della mobilità dei passeggeri in ambito urbano, il rinnovo del parco veicolare e un'offerta di trasporto pubblico in grado di competere con il trasporto privato.

Per quanto riguarda il **rinnovo del parco**, secondo i dati ACI riferiti al 2015, le autovetture con standard emissivi ante Euro4 circolanti in Italia sono il 44,8% del totale, pari a circa 16,7mln di auto. Le autovetture Euro6, il 2,6% del parco, sono diventate obbligatorie a partire dal 1° settembre 2015. Nei 15 anni che separano Euro3 ed Euro6, i limiti degli NOx si sono ridotti complessivamente dell'84%. Nel 2015, nelle province di Torino, Milano e Roma, le autovetture circolanti con standard emissivi ante Euro4 sono rispettivamente il 38%, il 35%, il 42%; percentuali che salgono al 61% e al 54% nelle province di Napoli e Palermo. Non va meglio per il settore degli autobus, che vanta un parco di veicoli ante Euro4 che pesa per il 69% del totale, mentre un autobus Euro6 emette il 95% in meno di NOx rispetto a un autobus Euro5. Contribuiscono a modificare la **mobilità**, alcuni cambiamenti delle abitudini di consumo di trasporto da parte di ampie fasce di **cittadini che accedono al mobile internet**, perché è proprio attraverso l'uso di dispositivi mobili che si fanno strada nuove soluzioni di mobilità: il *car sharing*, le *community* di passaggi in auto, il noleggio, il *bike sharing*.

La crescita costante dei **costi** per l'utilizzo dell'auto (l'81% del carico fiscale sulla motorizzazione versato ogni anno è originato da imposizioni sull'utilizzo del veicolo) e le difficoltà di acquisto di un'auto nuova (la

diminuzione del potere d'acquisto delle famiglie, iniziata nel 2008, si è arrestata solo nel corso del 2014, con una perdita complessiva del 10,6% rispetto al 2007) avvicinano quindi una parte dei consumatori a forme alternative di trasporto, le quali rappresentano anche un nuovo modello di business per i costruttori, che si propongono come soggetti di nuovi servizi nel senso più ampio, offrendo non solo auto in affitto ma anche soluzioni di mobilità, per esempio servizi di *car sharing* tra privati. D'altronde, le auto sono un capitale che rimane parcheggiato per la maggior parte della giornata, la condivisione dell'auto comporta un vantaggio per il proprietario, un maggior utilizzo del veicolo e un rinnovo più frequente, mentre il vantaggio per chi acquista un servizio sta nell'utilizzare un mezzo sicuro ed efficiente e tecnologicamente avanzato.

Il Ministero dell'Ambiente e la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile hanno promosso l'Osservatorio nazionale sulla *sharing mobility*. La mobilità sostenibile oggi non è un tema che riguarda solo i Comuni, ma tutto il Paese, perché risponde all'obiettivo di ridurre la CO₂ di almeno il 40% entro il 2030, secondo il Ministro dell'Ambiente, **è quindi necessaria una strategia nazionale che impegni l'Italia.**

Con la Conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici, COP 21, organizzata dalla Conferenza sull'Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED), che si è tenuta a Parigi dal 30 novembre al 12 dicembre 2015, è stato sottoscritto, **per la prima volta in oltre 20 anni di mediazione da parte delle Nazioni Unite, un accordo vincolante e universale sul clima, accettato da tutte le nazioni.** L'accordo prevede l'impegno di bloccare l'aumento della temperatura del pianeta sotto i due gradi, facendo tutti gli sforzi possibili per restare entro 1,5 gradi nel più breve tempo possibile. **L'accordo di Parigi è stato sottoscritto da 180 Paesi, ognuno dei quali deve provvedere a ratificarlo, secondo le proprie leggi. Serve la ratifica di almeno 55 Stati, rappresentanti il 55% delle emissioni di gas che provocano l'effetto serra, perché il trattato entri in vigore. Le due principali economie del pianeta, Stati Uniti e Cina, che insieme producono il 38% delle emissioni globali, hanno ratificato l'accordo. L'avvenuta ratifica UE ad inizio ottobre 2016, consentirà, una volta depositata, il superamento di tale soglia e quindi l'entrata in vigore dell'accordo globale.**

