

UNRAE book 2020

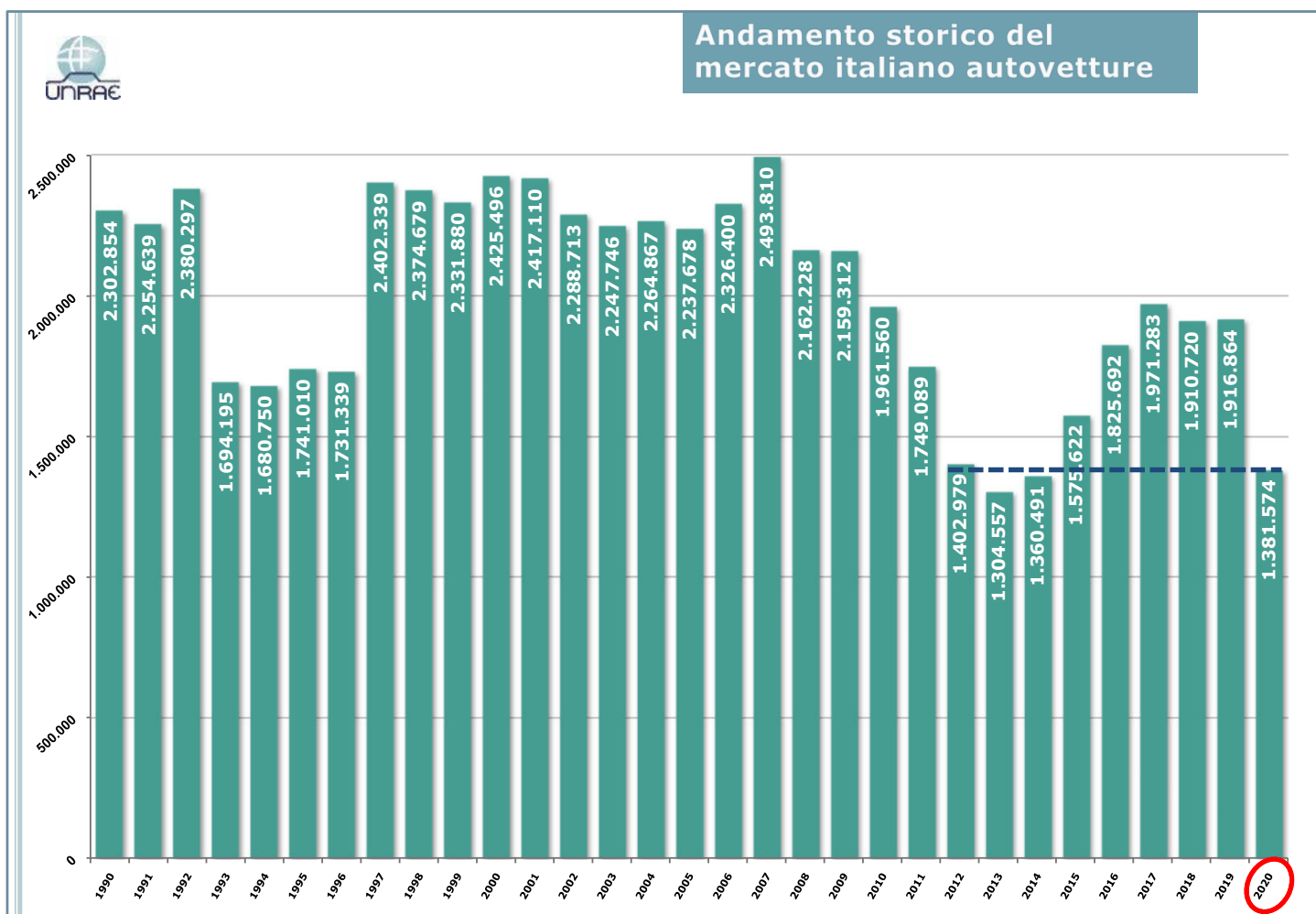


ANALISI DEL MERCATO AUTOVEICOLI IN ITALIA

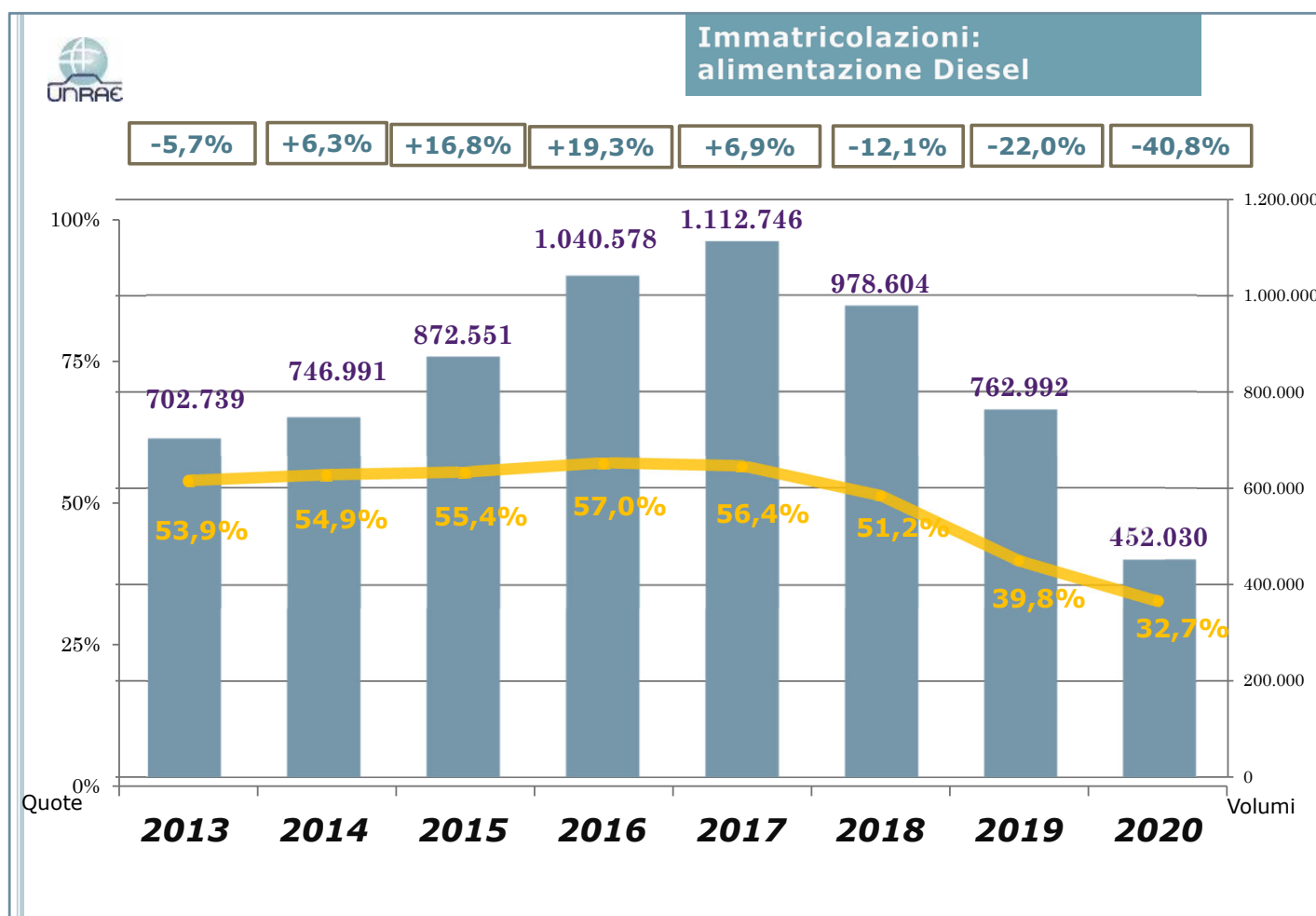
XXI edizione

UNRAE BOOK 2020 – INDICE

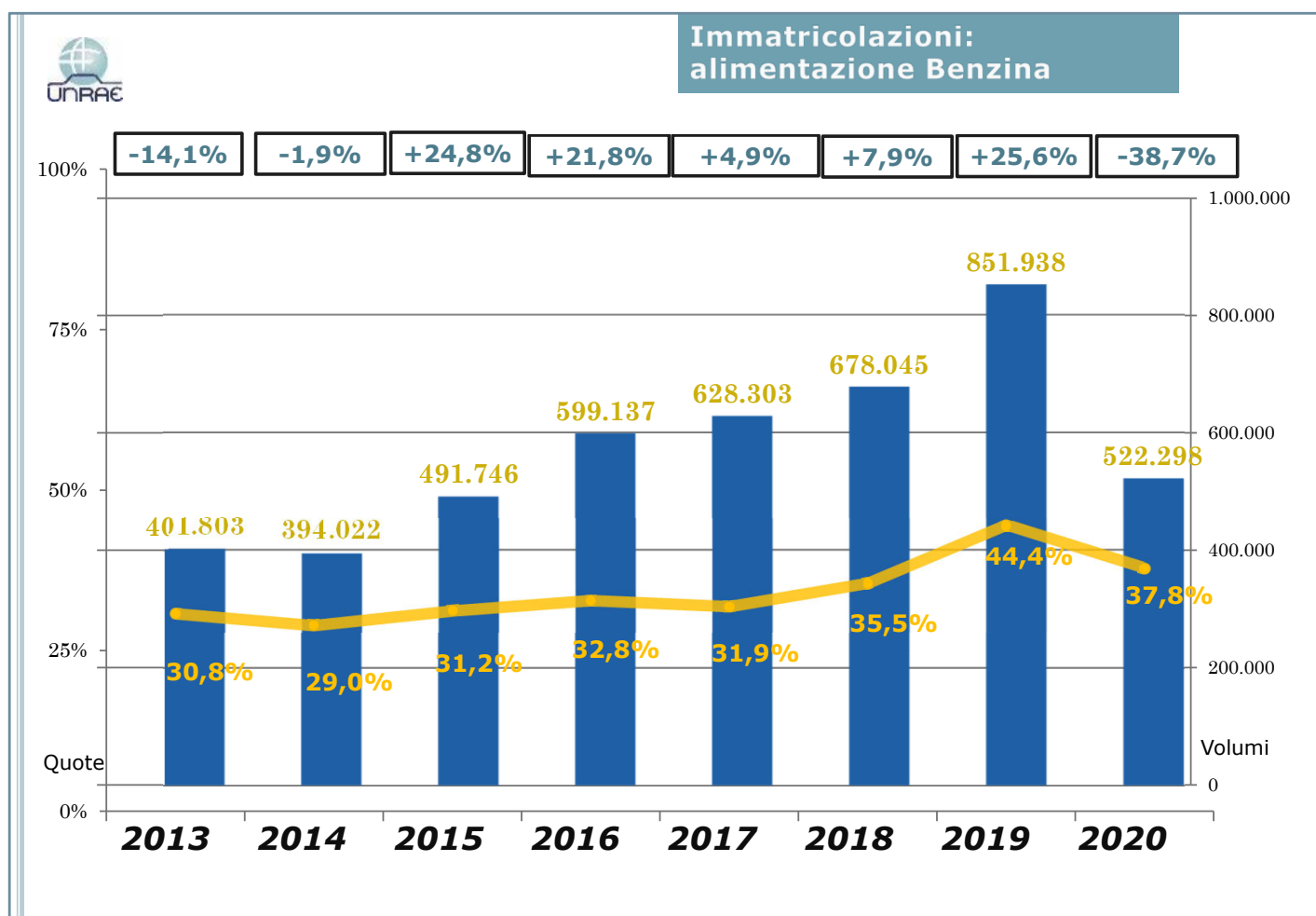
1. Analisi del mercato autoveicoli in Italia
2. Indice
3. Andamento storico del mercato Italiano
4. Immatricolazioni: alimentazione Diesel
5. Immatricolazioni: alimentazione Benzina
6. Immatricolazioni: alimentazione GPL
7. Immatricolazioni: alimentazione Metano
8. Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (HEV)
9. Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (plug-in)
10. Immatricolazioni: alimentazione Elettrica
11. Immatricolazioni: ECVs
12. Auto elettrica: permute per alimentazione
13. Infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica
14. Immatricolazioni: canale vendita Privati
15. Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA
16. Immatricolazioni a Privati per fasce d'età
17. Immatricolazioni a Privati per genere
18. Immatricolazioni: canale vendita Noleggio Lungo T.
19. Immatricolazioni: canale vendita Noleggio Breve T.
20. Immatricolazioni: canale vendita Società ed enti
21. Immatricolazioni: canale vendita Autoimmatricolazioni
22. Autoimmatricolazioni per segmento
23. Stock di Autoimmatricolazioni
24. Auto a società in Europa (quote %) – Anno 2020
25. Trattamento fiscale auto aziendali
26. Immatricolazioni autovetture per segmento-A
27. Immatricolazioni autovetture per segmento-B
28. Immatricolazioni autovetture per segmento-C
29. Immatricolazioni autovetture per segmento-D
30. Immatricolazioni autovetture per segmento-E
31. Immatricolazioni autovetture per segmento-F
32. Immatricolazioni per carrozzeria
33. Immatricolazioni a Privati per carrozzeria/età
34. Immatricolazioni per aree geografiche
35. Immatricolazioni per regione
36. Immatricolazioni per provincia
37. Immatricolazioni di autovetture per colore
38. Italia: emissioni medie di CO₂
39. Europa: emissioni medie di CO₂
40. Consumi carburante
41. Percorrenza media autovetture
42. Invecchiamento parco circolante reale
43. Parco circolante per alimentazione e Direttiva Euro
44. Parco circolante autovetture al 30.06.2020
45. Trasferimenti di proprietà autovetture
46. Trasferimenti di proprietà per contraente
47. Minivolture per contraente
48. Trasferimenti di proprietà per anzianità
49. Esportazioni di autovetture per anzianità
50. Esportazioni di autovetture per Paese
51. Esportazioni di autovetture per canale
52. Demolizioni di autovetture per canale
53. Demolizioni di autovetture per Direttiva
54. Importazioni di autovetture per Paese
55. Trend storico Fatturato auto reale e IVA
56. Fatturato auto reale per canale di vendita
57. Credito al consumo flussi finanziati
58. Previsioni 2021: Indicatori congiunturali
59. Previsione 2021: scenario automobilistico
60. Previsione autovetture 2021
61. Previsione 2021: i canali di vendita
62. Immatricolazioni Autocarri fino a 3,5 t
63. Veicoli Commerciali per canale
64. Veicoli Commerciali per alimentazione
65. Veicoli Commerciali: Emissioni medie di CO₂
66. Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA
67. Parco circolante V.li Commerciali al 30.06.20
68. Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t
69. Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t per uso
70. Immatricolazioni Veicoli Ind.li > 3,5 t per carrozzeria
71. Immatricolazioni Veicoli Ind.li > 3,5 t per alimentazione
72. Parco circolante Veicoli Industriali al 30.06.2020
73. Rimorchi e Semirimorchi
74. Immatricolazioni Autobus
75. Parco circolante Autobus al 30.06.2020
76. L'UNRAE in numeri
77. Autori e Metodologia



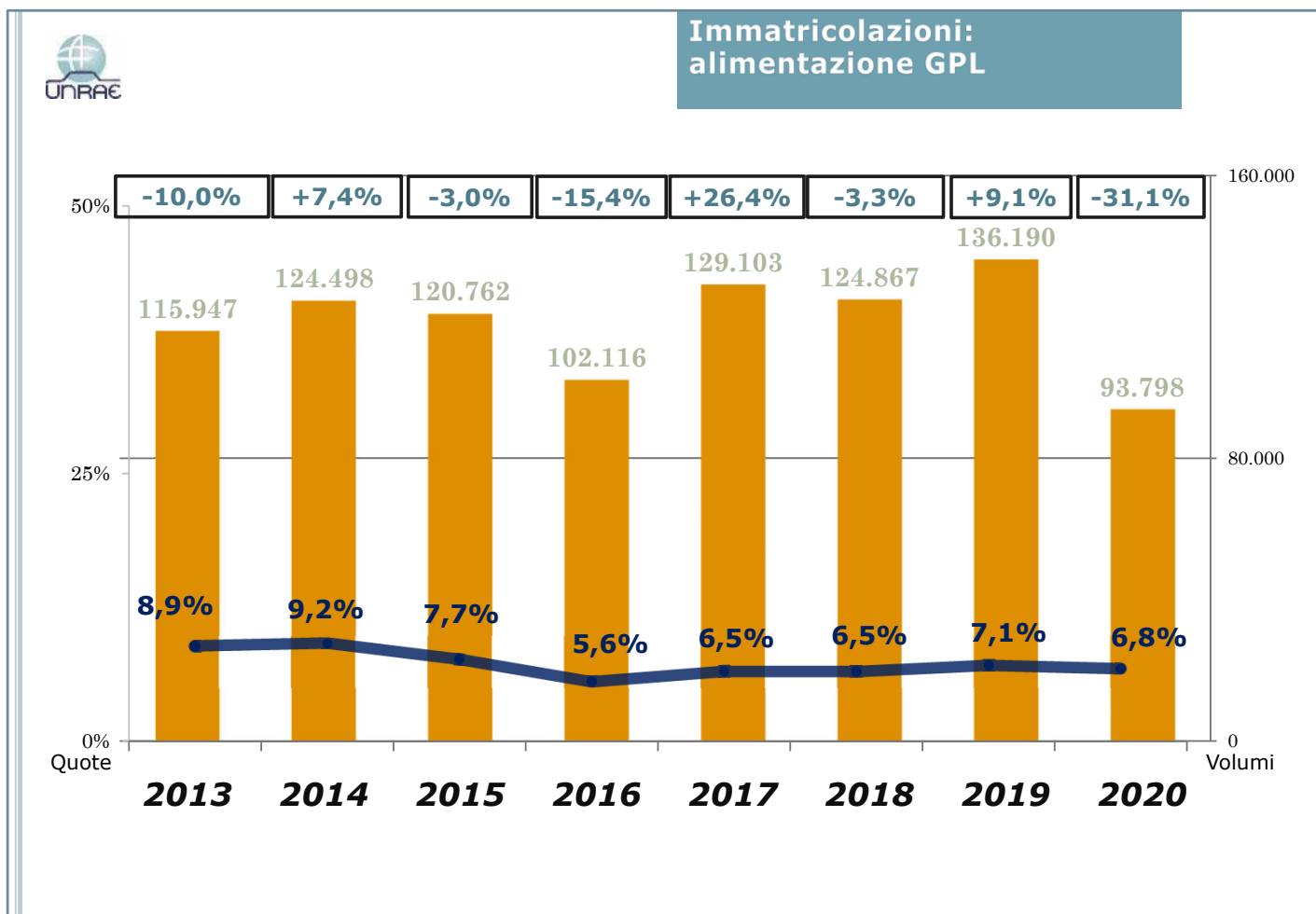
Negli ultimi 30 anni il mercato Italiano delle autovetture ha fatto registrare una media di circa 2.030.000 immatricolazioni, con volumi al di sopra dei 2,2 milioni di unità sino al 2007, anno della crisi finanziaria innescata dal fallimento di Lehman Brothers. Unica eccezione fu il periodo 1993-1996, successivo alla svalutazione della Lira, quando le vendite di auto oscillarono intorno ai 1,7 milioni di unità. Solo gli incentivi pubblici alla rottamazione riportarono i volumi al di sopra dei 2 milioni di auto. Dopo il picco del 2007, la crisi economica portò al crollo della domanda di auto, che toccò il fondo nel 2013. Il successivo recupero è stato graduale, sino a sfiorare nel 2017 la soglia dei 2 milioni di unità, da cui il mercato si è poi stabilizzato appena al di sopra delle 1.900.000 unità



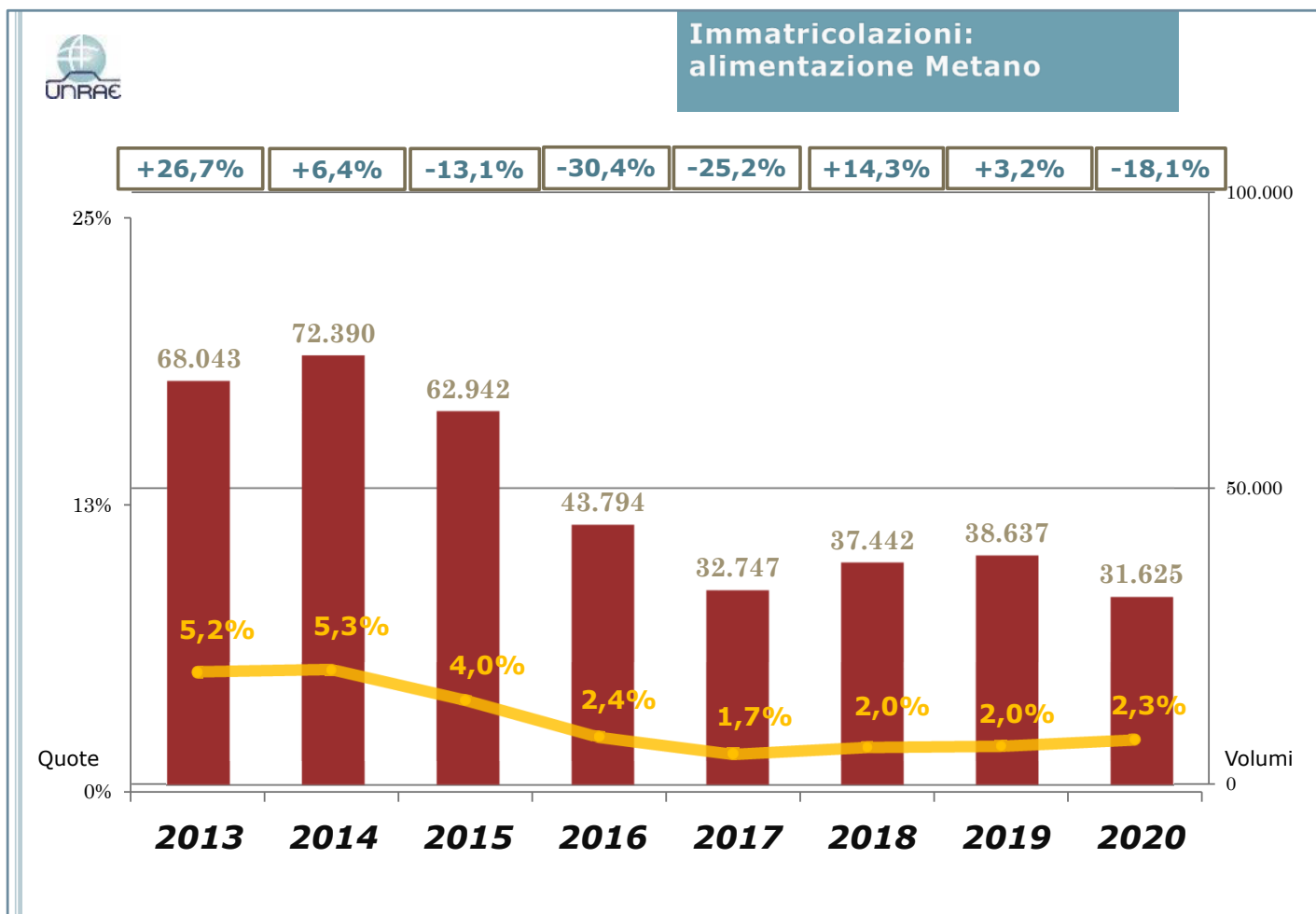
Nel 2020 continua la caduta del diesel, in volume e quota. Dopo il picco di vendite del 2017, campagne di demonizzazione con blocchi alla circolazione, non solo in Italia, stanno spingendo i consumatori verso altre alimentazioni. Nello scorso anno è scesa più del mercato totale la domanda di auto diesel (-41%), con conseguente perdita di quota di mercato, ora al 32,7%. Il calo, con intensità diverse, è stato comune a tutti e 3 i canali di vendita: privati; noleggio; società



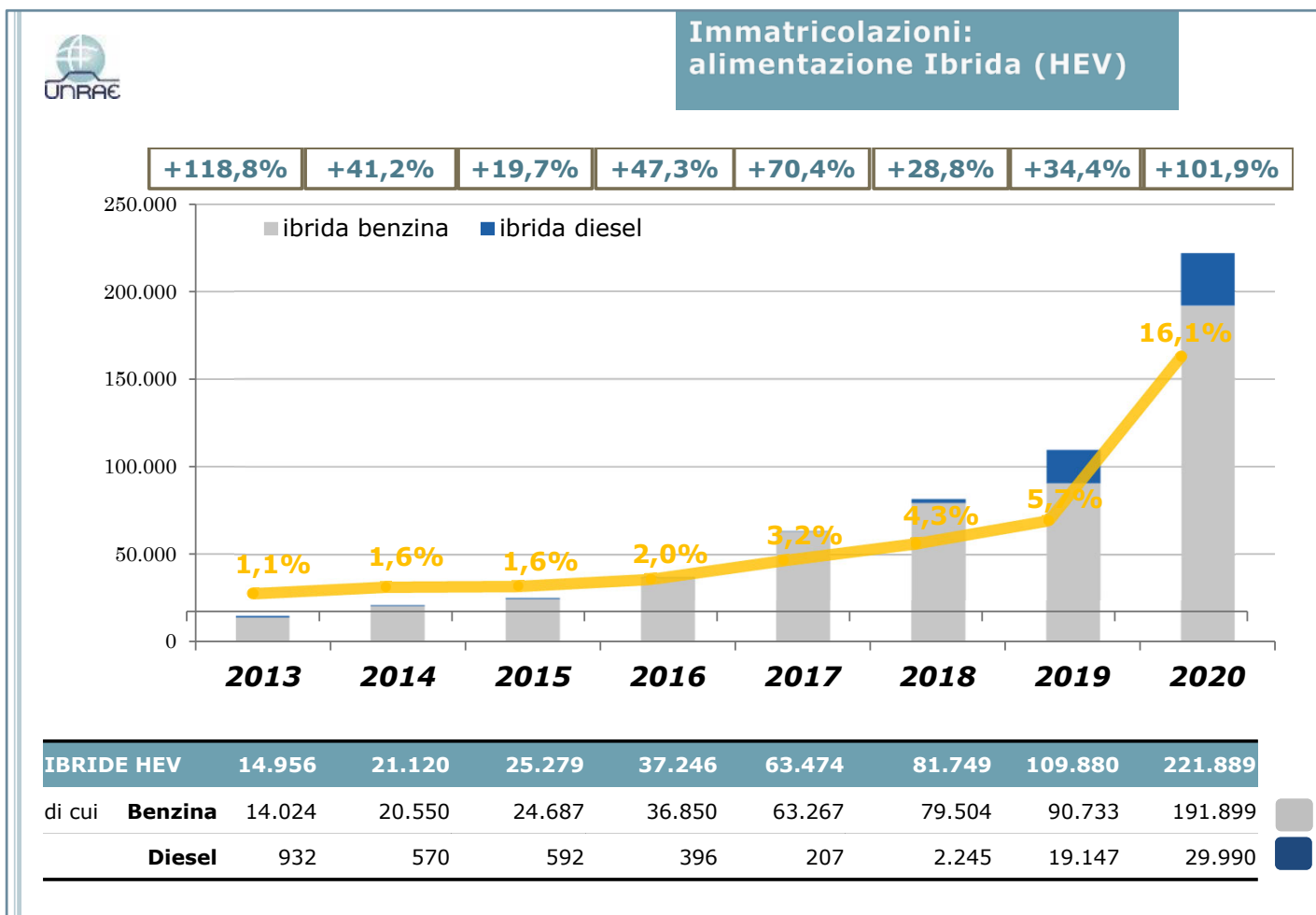
Cala più del mercato totale nel 2020 il benzina (-39%), mantenendo tuttavia la leadership tra le motorizzazioni con una quota di mercato in diminuzione al 37,8%. Seppur con intensità diverse, le vendite di auto benzina subiscono una *debacle* in tutti e 3 i canali



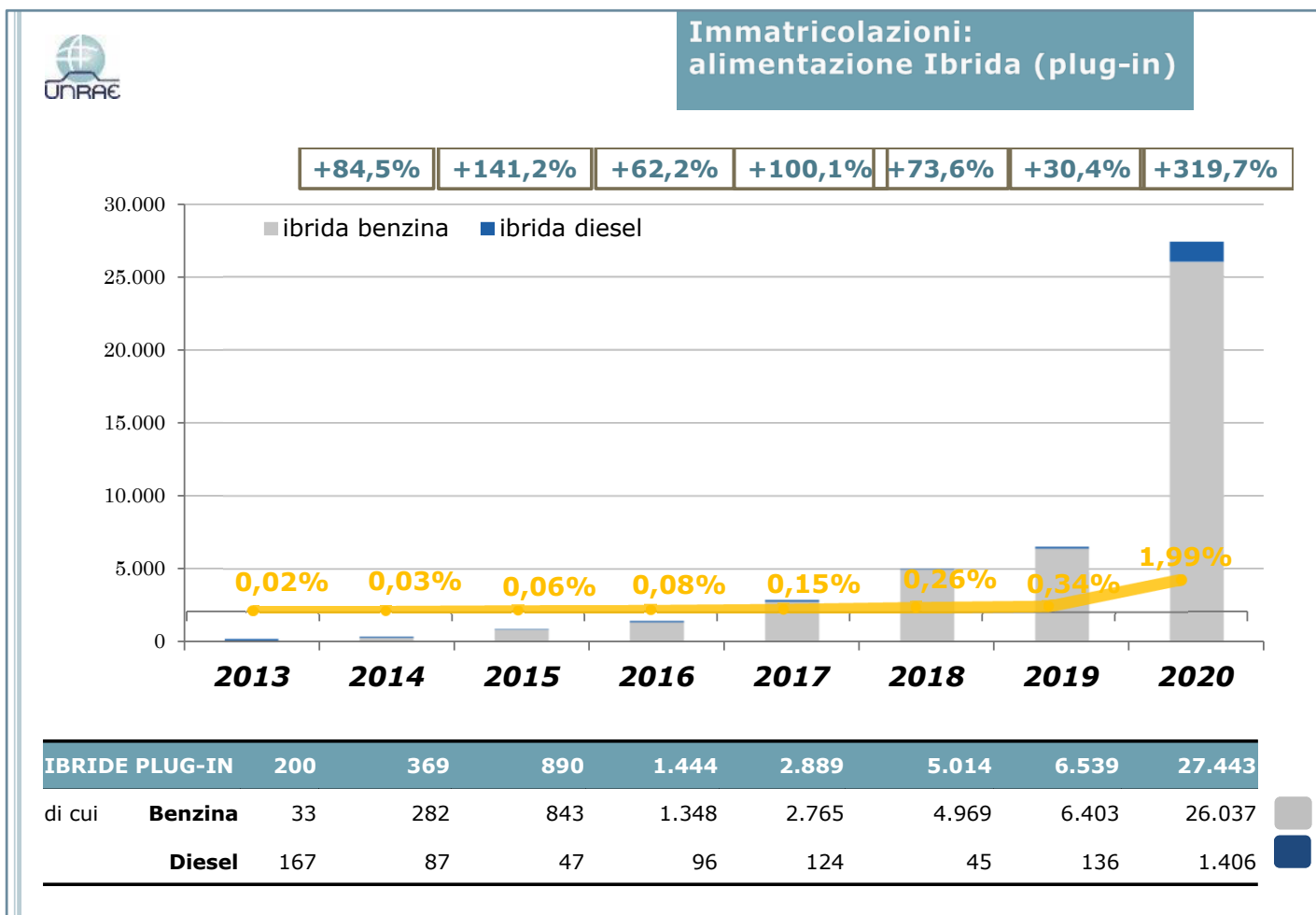
Con un calo delle vendite nel 2020 in linea con il mercato totale (-31%), e una quota di mercato stabile al 6,8%, il GPL si conferma una valida alternativa sia alle alimentazioni tradizionali sia all'elettrificato



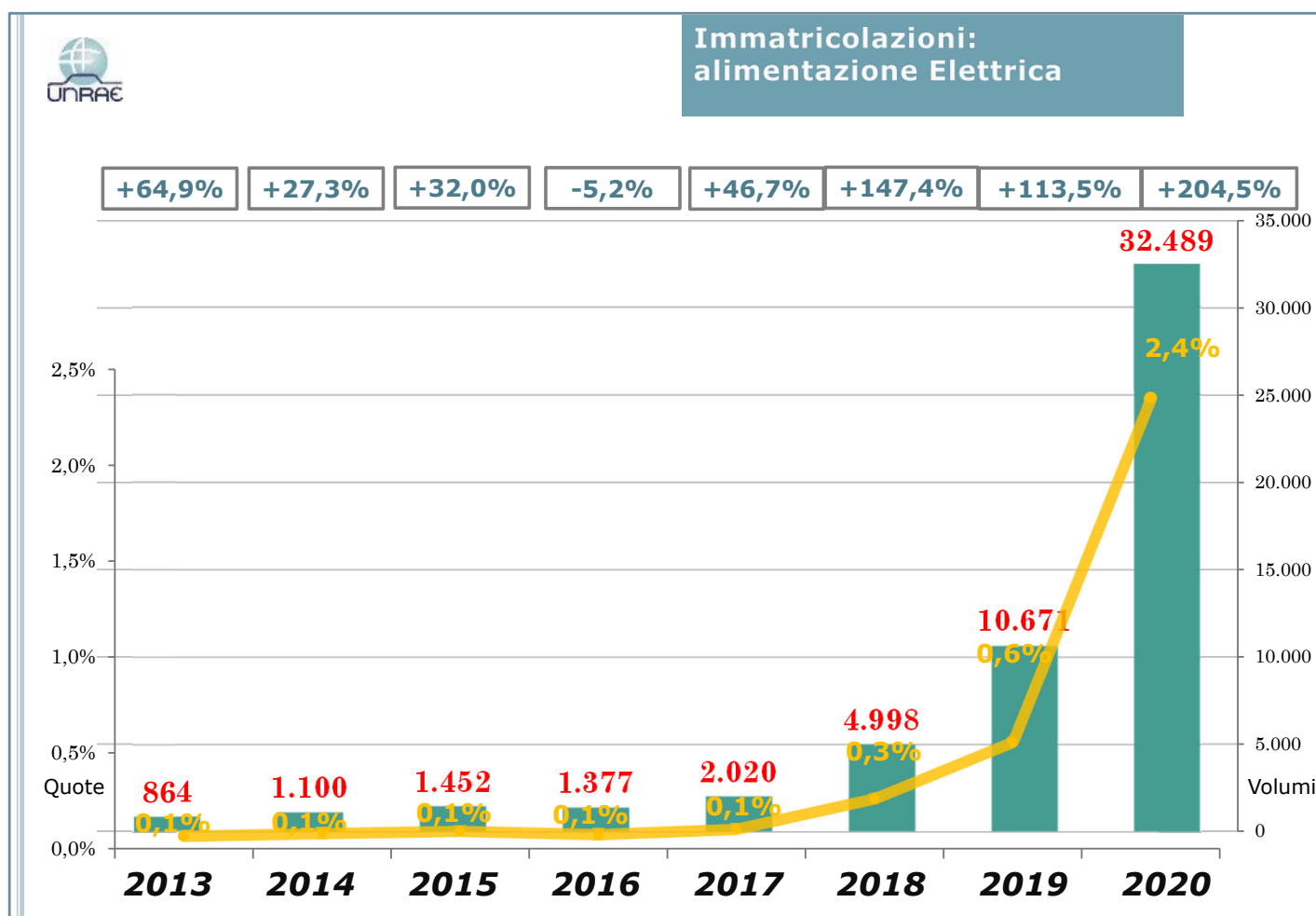
Fa meglio del mercato totale nel 2020 il metano, con una quota che cresce moderatamente, confermando il proprio ruolo di alimentazione di nicchia



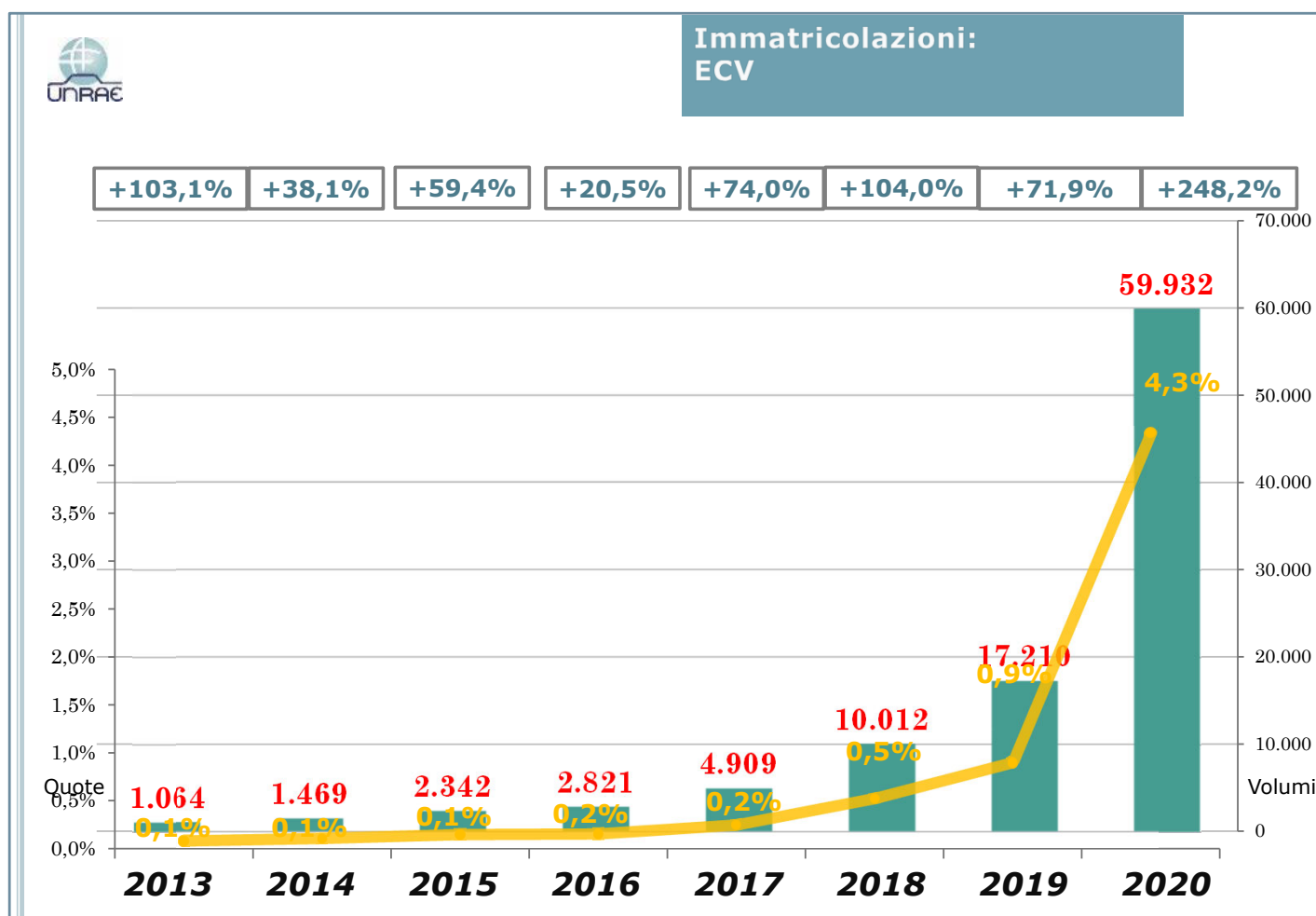
Nonostante il crollo della domanda totale nel 2020, più che raddoppiano le vendite di autovetture ibride HEV, sostenute nella seconda metà dell'anno dagli incentivi statali. Quasi triplica la quota di mercato a scapito delle alimentazioni tradizionali



Nel 2020, con una crescita del 320%, salgono alla quota ancora marginale del 2,0% le auto ibride plug-in, che beneficiano di Ecobonus e, nel secondo semestre, Superbonus. Le stesse sono interessate dal lancio di nuovi modelli e dal progressivo anche se lento aumento delle infrastrutture di ricarica



Continua nel 2020 la crescita esponenziale delle auto elettriche (+204%) alla quota ancora modesta del 2,4%, sospinte da Ecobonus e, nella seconda metà dell'anno, Superbonus, dalla crescente offerta di prodotti e dalla maggiore, sebbene ancora insufficiente disponibilità di punti di ricarica



In un contesto di forte crisi del mercato, nel 2020 balzano (+248%) le vendite di auto «alla spina», toccando, con 60.000 immatricolazioni, la quota del 4,3%. Tra i fattori a sostegno da segnalare l'Ecobonus e, negli ultimi 5 mesi dell'anno, Superbonus, la crescente offerta di prodotti e la maggiore, sebbene ancora insufficiente disponibilità di punti di ricarica

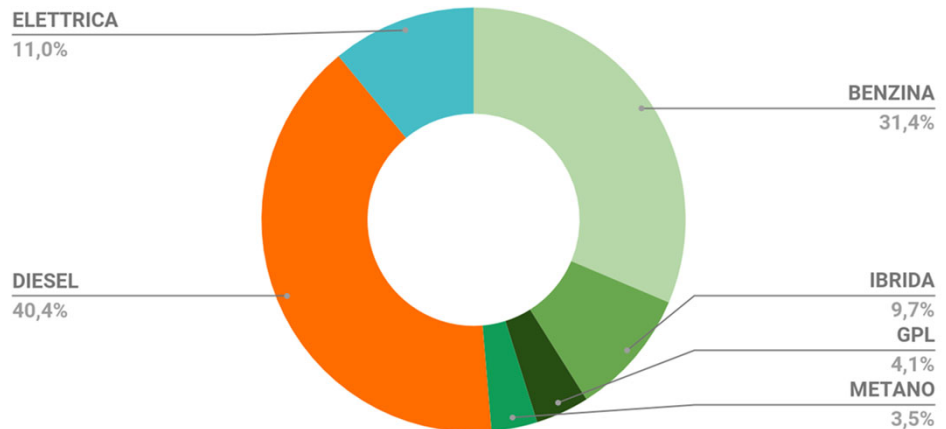


Auto elettrica: permutate per alimentazione



BEV permutate per alimentazione

Mercato auto e fuoristrada (metodo Unrae), Gen-Set 2020



Acquisti dei privati di auto elettriche - Analisi su un campione di 1.202 unità

Nei primi nove mesi del 2020 l'alimentazione maggiormente data in permuta dagli acquirenti privati di BEV è il diesel (40% delle autovetture). Seguono i veicoli a benzina al 31%. 1 veicolo su 9 permutati è elettrico, grazie anche alle offerte vantaggiose che le Case rivolgono agli utilizzatori di BEV in occasione dell'uscita di nuove versioni del modello in uso. Il 10% delle permutate è costituito da ibride, mentre quote marginali sono rappresentate da GPL e metano

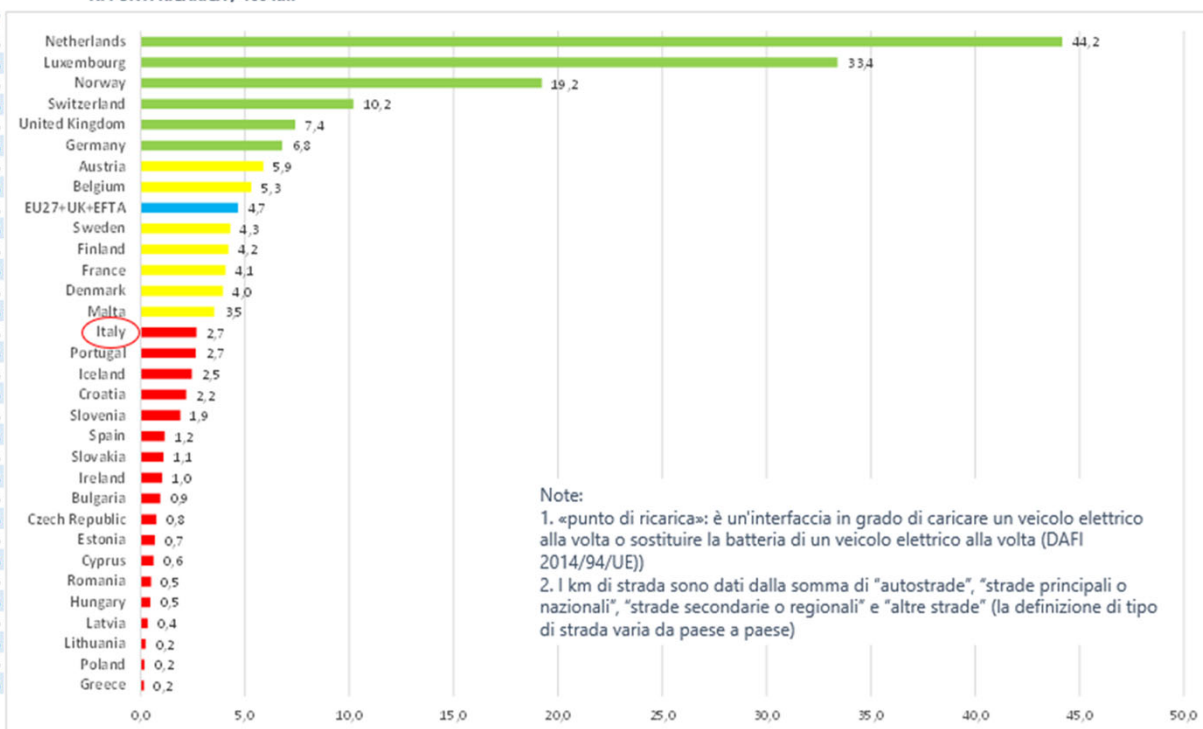
Infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica



N. PUNTI RICARICA

Totale	% >22kW
61.534	3%
965	1%
18.273	26%
7.304	14%
31.320	27%
43.776	16%
8.065	15%
8.246	5%
271.031	13%
9.511	18%
3.289	11%
44.892	7%
2.948	18%
101	0%
13.176	8%
2.109	18%
318	26%
584	24%
743	18%
7.738	22%
626	39%
1.033	21%
191	38%
1.000	50%
404	50%
62	39%
434	37%
981	26%
241	67%
177	55%
791	42%
199	41%

N. PUNTI RICARICA / 100 KM

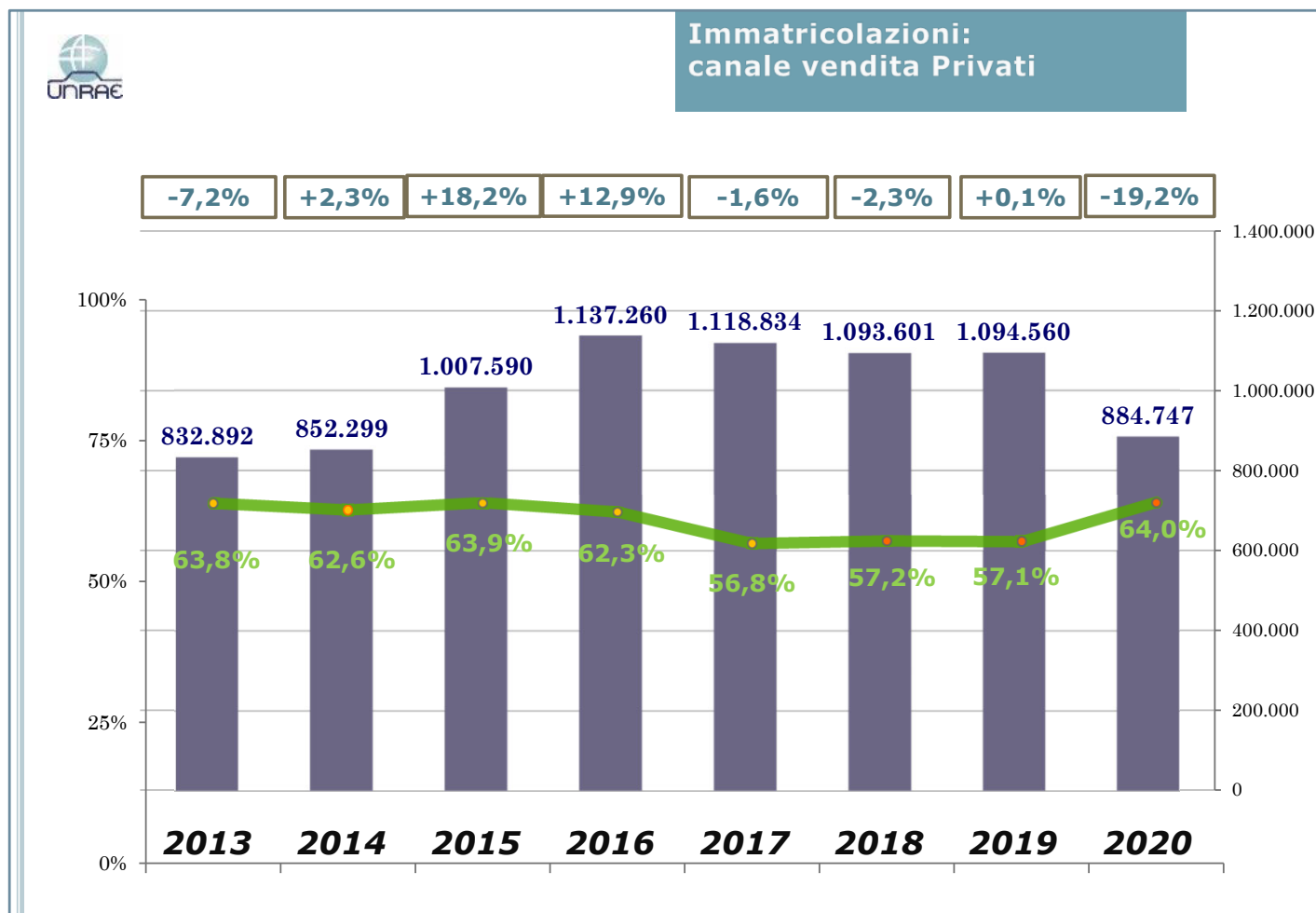


Note:

1. «punto di ricarica»: è un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta (DAFI 2014/94/UE)
2. I km di strada sono dati dalla somma di "autostrade", "strade principali o nazionali", "strade secondarie o regionali" e "altre strade" (la definizione di tipo di strada varia da paese a paese)

Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), Settembre 2020; ERF (European Union Road Federation), 2016

L'Italia soffre un ritardo molto penalizzante: a Settembre 2020 era in posizione n. 14 nel ranking Europeo in base al numero di punti di ricarica per 100 km, solo 2,7 contro 4,7 nella media Europea



Nel 2020 calano meno del mercato totale gli acquisti dei privati (-19,2%), con un rialzo della quota di mercato (al 64,0% dove era 5 anni prima), grazie agli incentivi statali e per il contemporaneo crollo della domanda da parte delle persone giuridiche



Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA

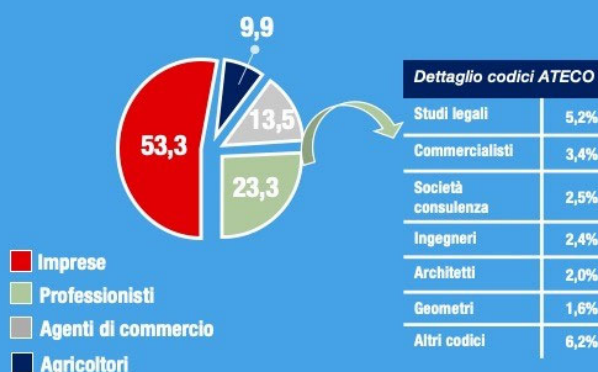
2019

19,0%

quota su totale imm.ni a privati



Ripartizione immatricolazioni auto a privati con P. IVA per tipologia professionale (2019)



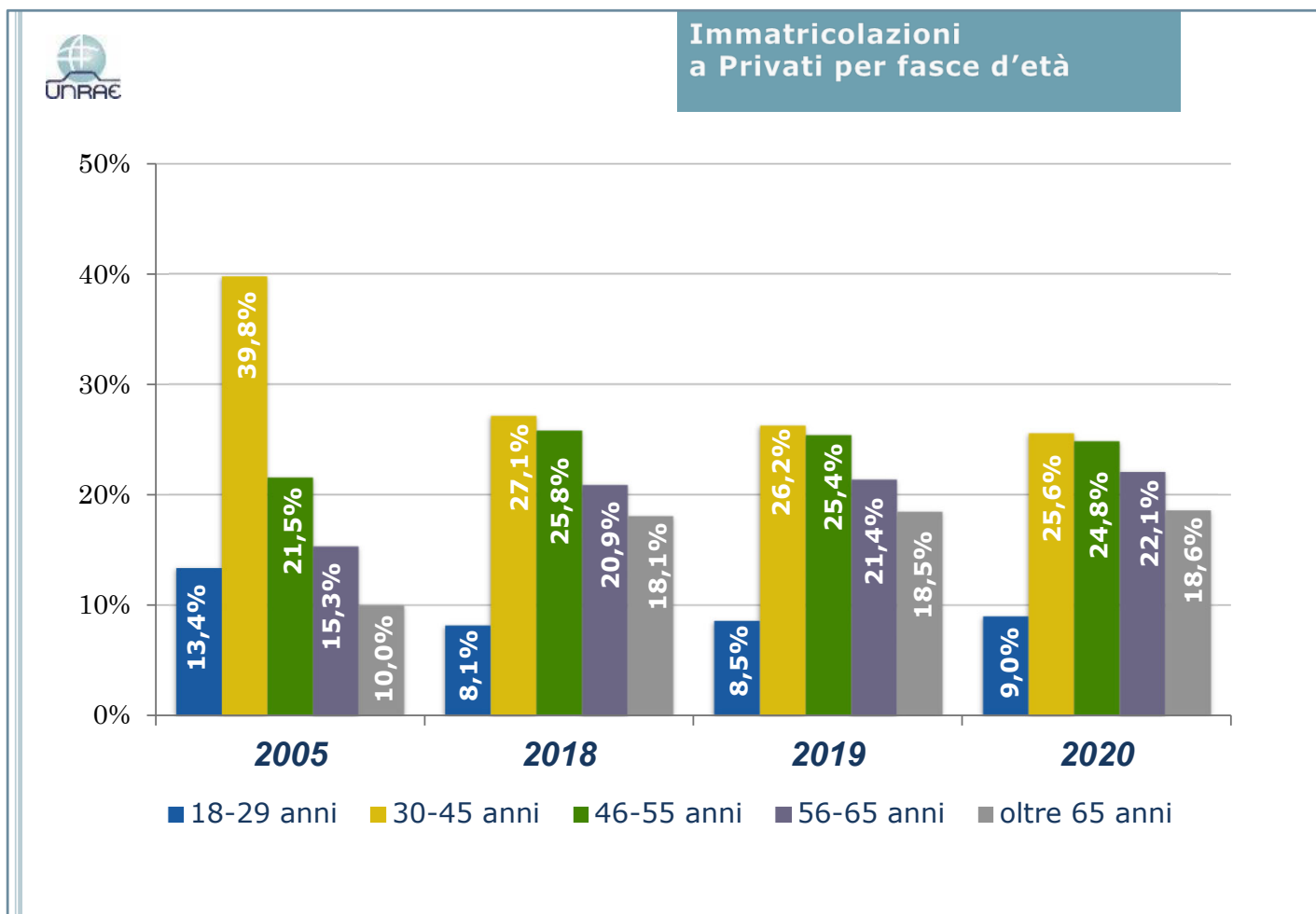
FATTURATO

5,3 miliardi

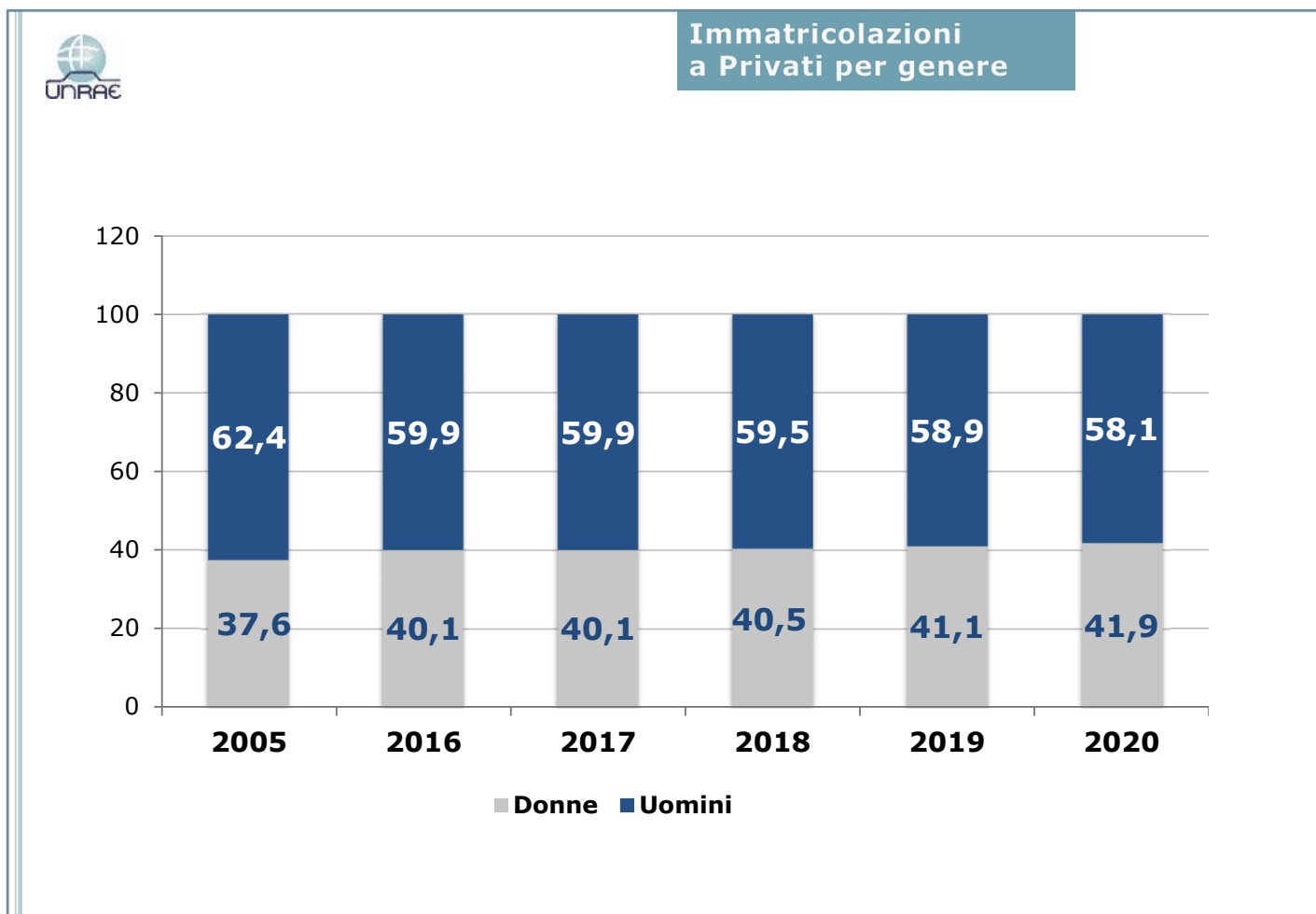
(-2,2% vs 2018)

Nel 2019 diminuiscono per il terzo anno consecutivo le autovetture acquistate dai privati possessori di Partita IVA, del 4,4% a 208.213 unità, dopo anni di incrementi, sostenuti anche dai benefici fiscali del Superammortamento, sino al picco di circa 239.000 immatricolazioni del 2016. La quota di mercato perde quasi un punto, portandosi al 19,0% del totale delle vendite a privati (che nel complesso sono stabili).

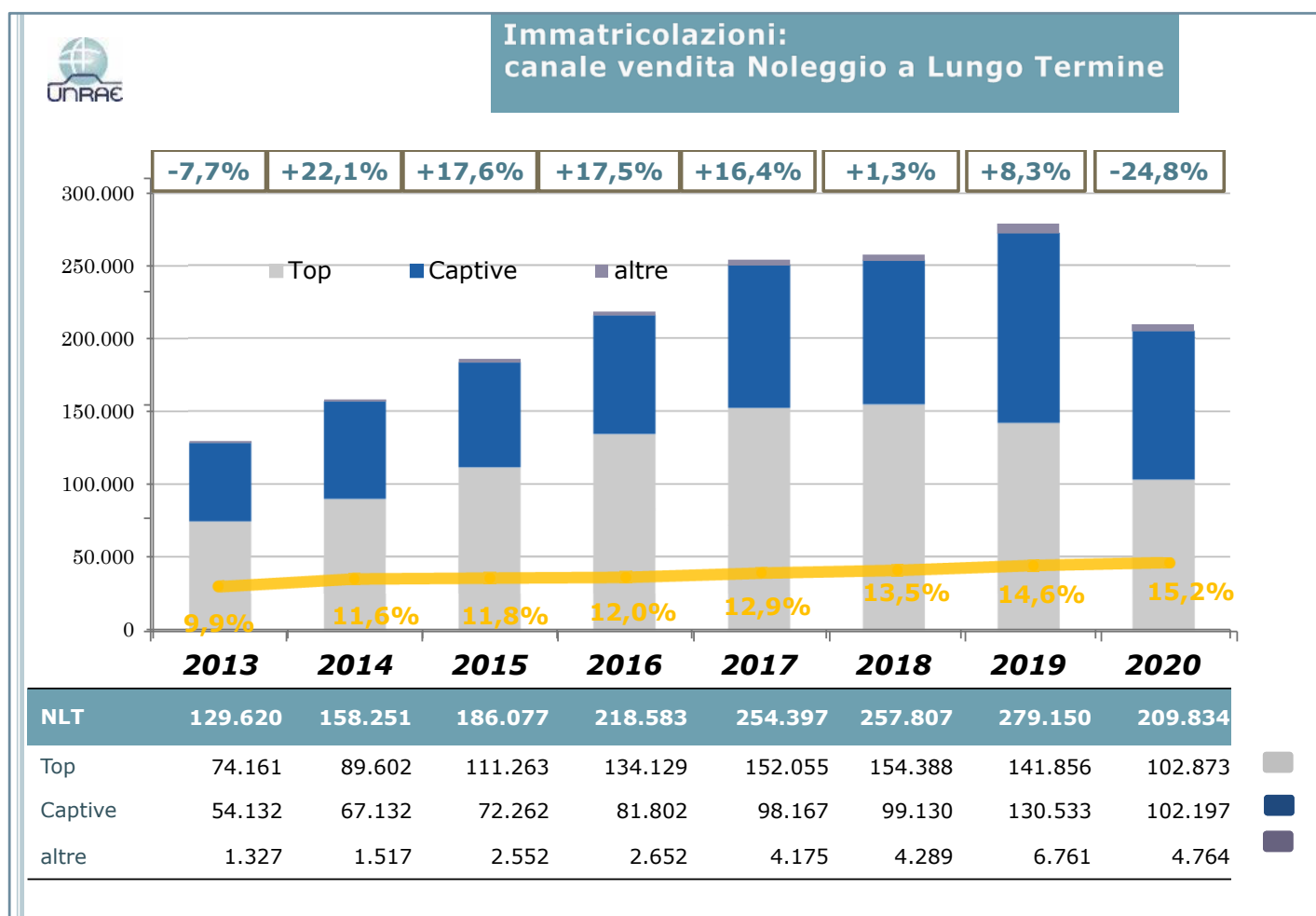
Il fatturato generato nel 2019 dai privati possessori di Partita IVA è di poco più di 5,3 miliardi di euro, in flessione del 2,2% rispetto agli oltre 5,4 miliardi del 2018



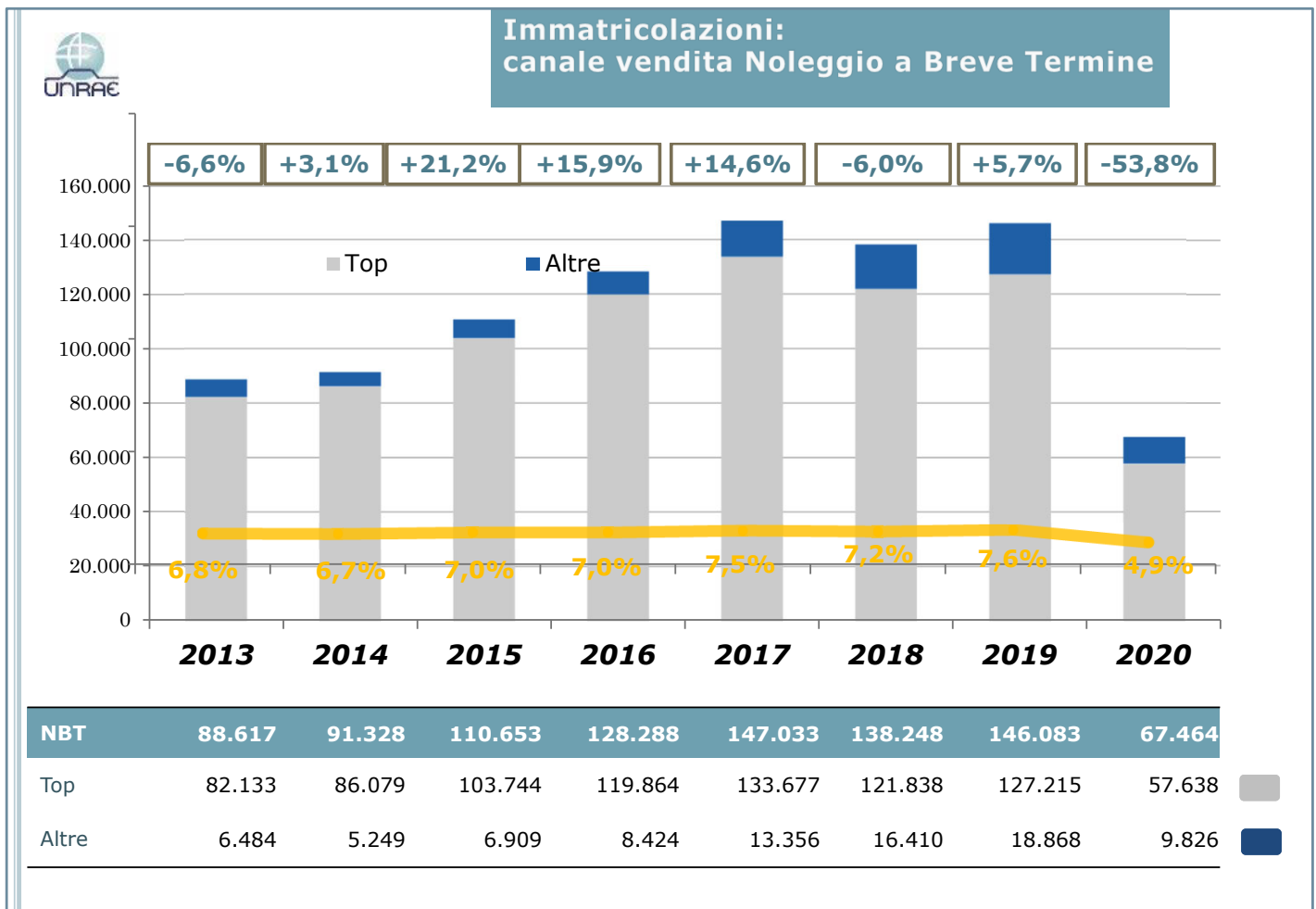
Nel 2020 si confermano le tendenze degli ultimi anni riguardo le immatricolazioni a privati per fasce di età. Scende ancora la quota della fascia d'età dei 30-45nni, i cosiddetti giovani maturi, la più rappresentativa e presumibilmente la più propensa a considerare il noleggio come alternativa alla proprietà dell'auto. Sale ancora la quota di acquisti da parte degli ultra55enni, che secondo gli ultimi dati aggiornati aumenta comunque la sua rappresentatività sul totale della popolazione Italiana. Speculari sono gli andamenti delle quote dei giovani di età 18-29 anni (+0,5 p. p.) e della fascia di età 46-55 (-0,6 p. p.), ancora la seconda più rappresentativa



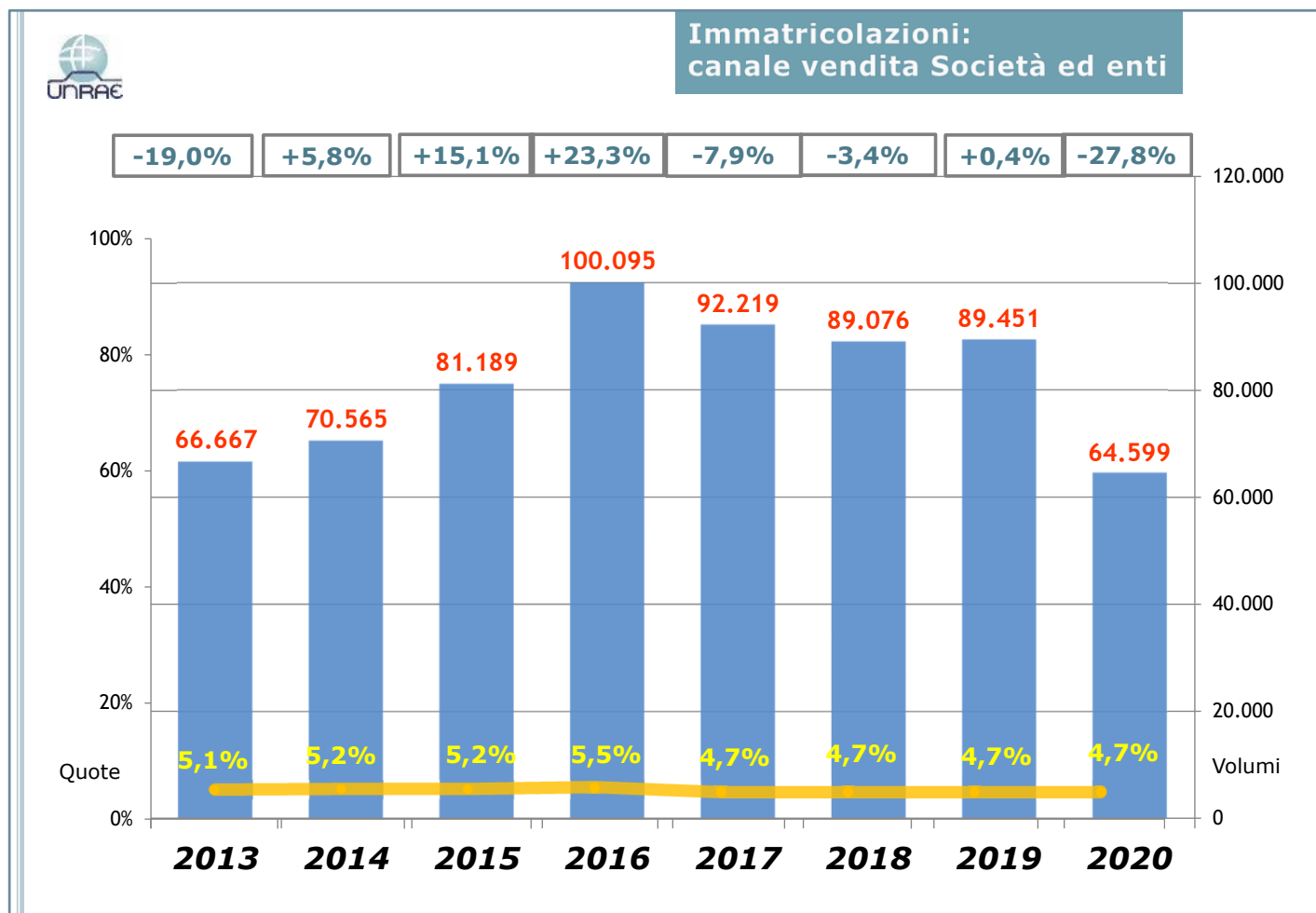
Confermando il *trend* di lungo periodo, nel 2020 aumenta ancora al 41,9% la quota della componente femminile di acquirenti privati di autovetture che, indipendentemente dall'intestatario, potrebbe essere anche più alta, se guardassimo al reale utilizzatore del veicolo



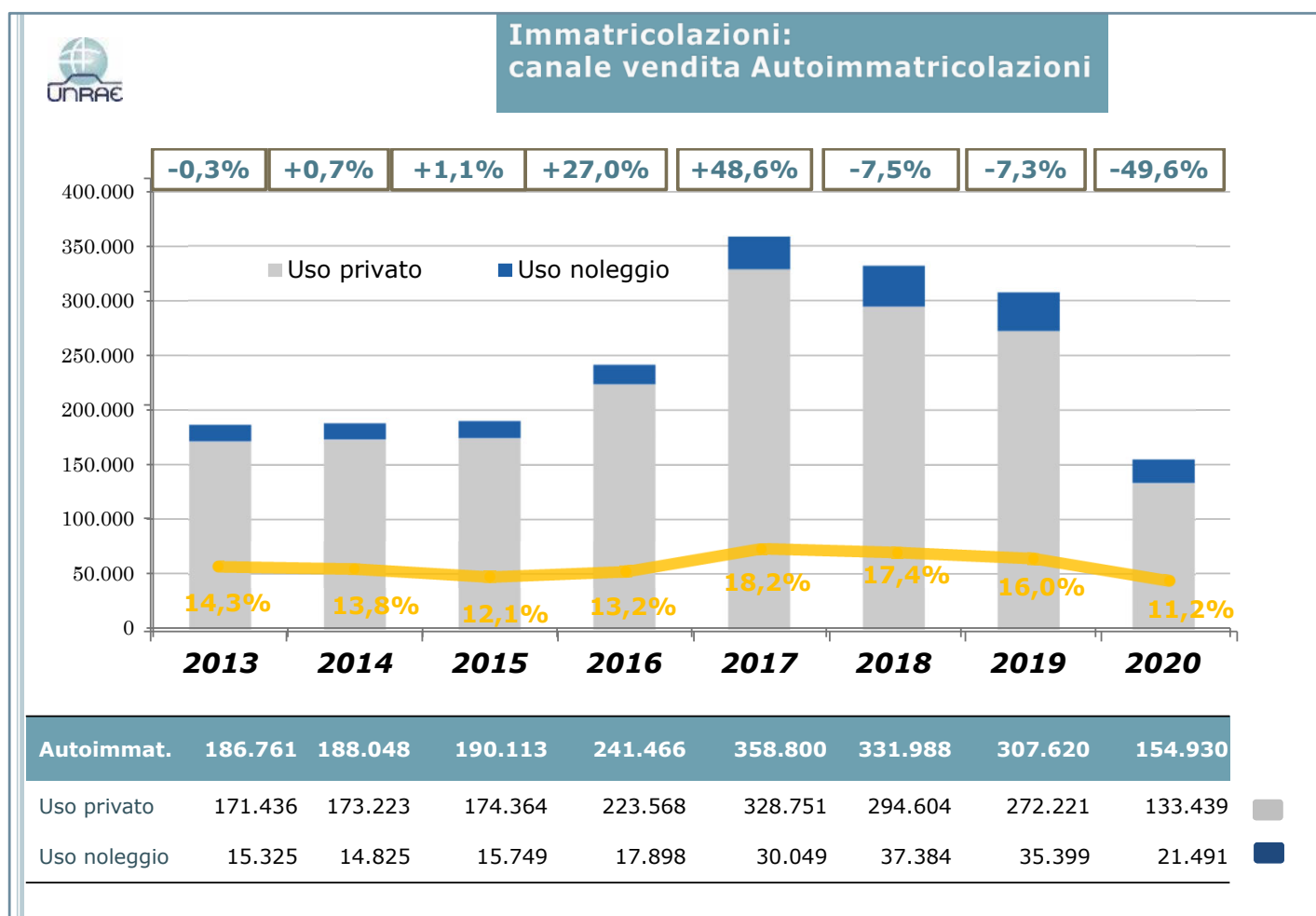
Va leggermente meglio del mercato totale nel 2020 il noleggio a lungo termine, con una diminuzione di immatricolazioni del 25%. Conferma tuttavia la tendenza strutturale alla crescita della sua quota di mercato, che tocca il 15,2%, grazie alla crescente diffusione di questa modalità di utilizzo delle autovetture da parte delle aziende



Crollano nel 2020 le immatricolazioni del noleggio a breve termine, del 54%, a una quota di mercato del 4,9%, per la drammatica caduta di flussi turistici e viaggi di lavoro innescata dalla crisi da COVID-19



Scendono nel 2020, in linea con il mercato totale, le immatricolazioni di auto da parte delle società, per il forte impatto negativo della crisi sanitaria da Coronavirus sui conti delle aziende. Resta ferma al 4,7% la quota di mercato del canale, stabile intorno al 5% dal 2013



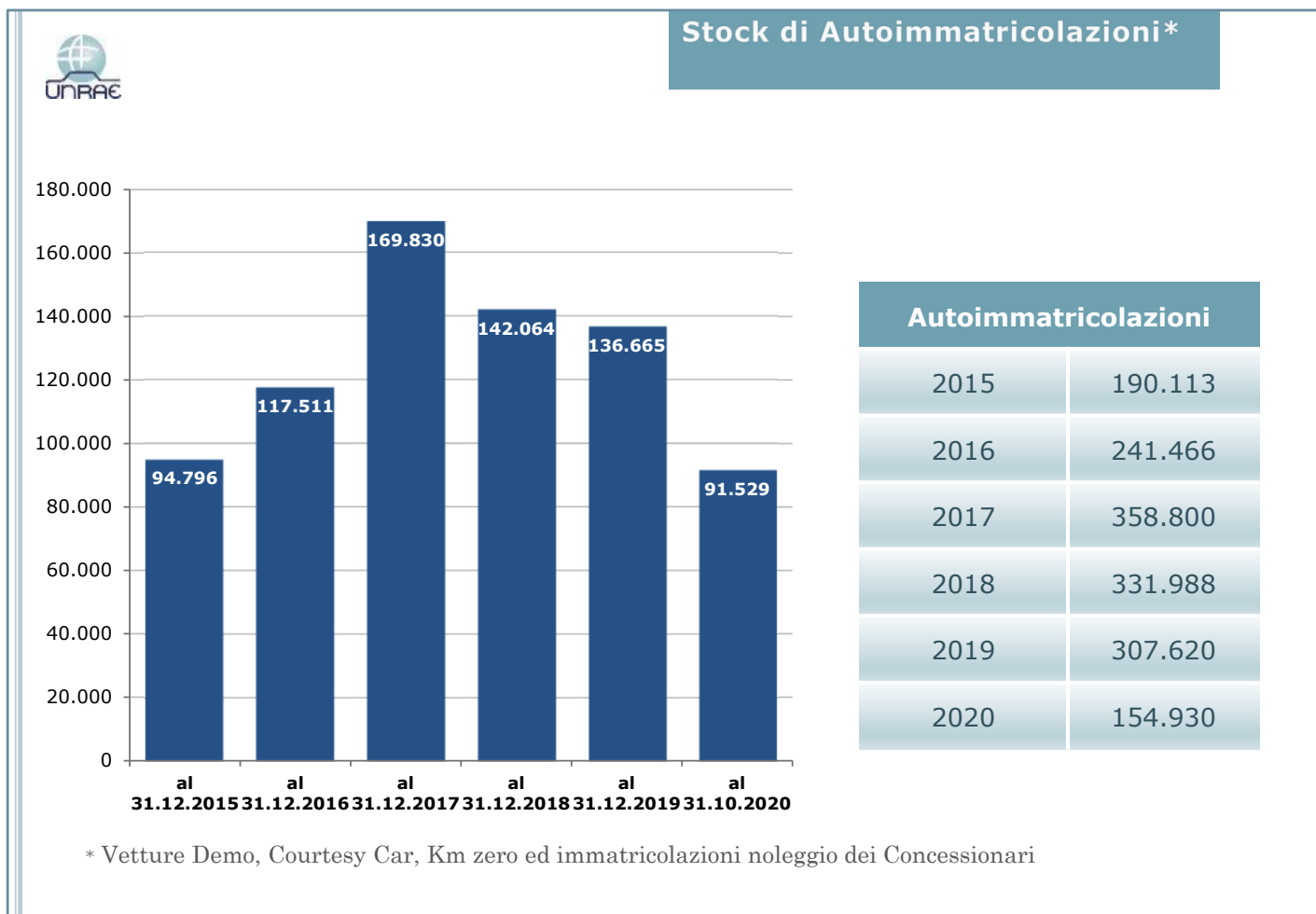
Dopo il picco del 2017 e i cali nel successivo biennio, cadono pesantemente nel 2020 le autoimmatricolazioni (Demo, Courtesy Car, Km zero ed imm.ni noleggio dei Concessionari), per effetto della crisi della domanda e degli incentivi statali. Si contrae quindi la quota di mercato che perde quasi 5 punti all'11,2%



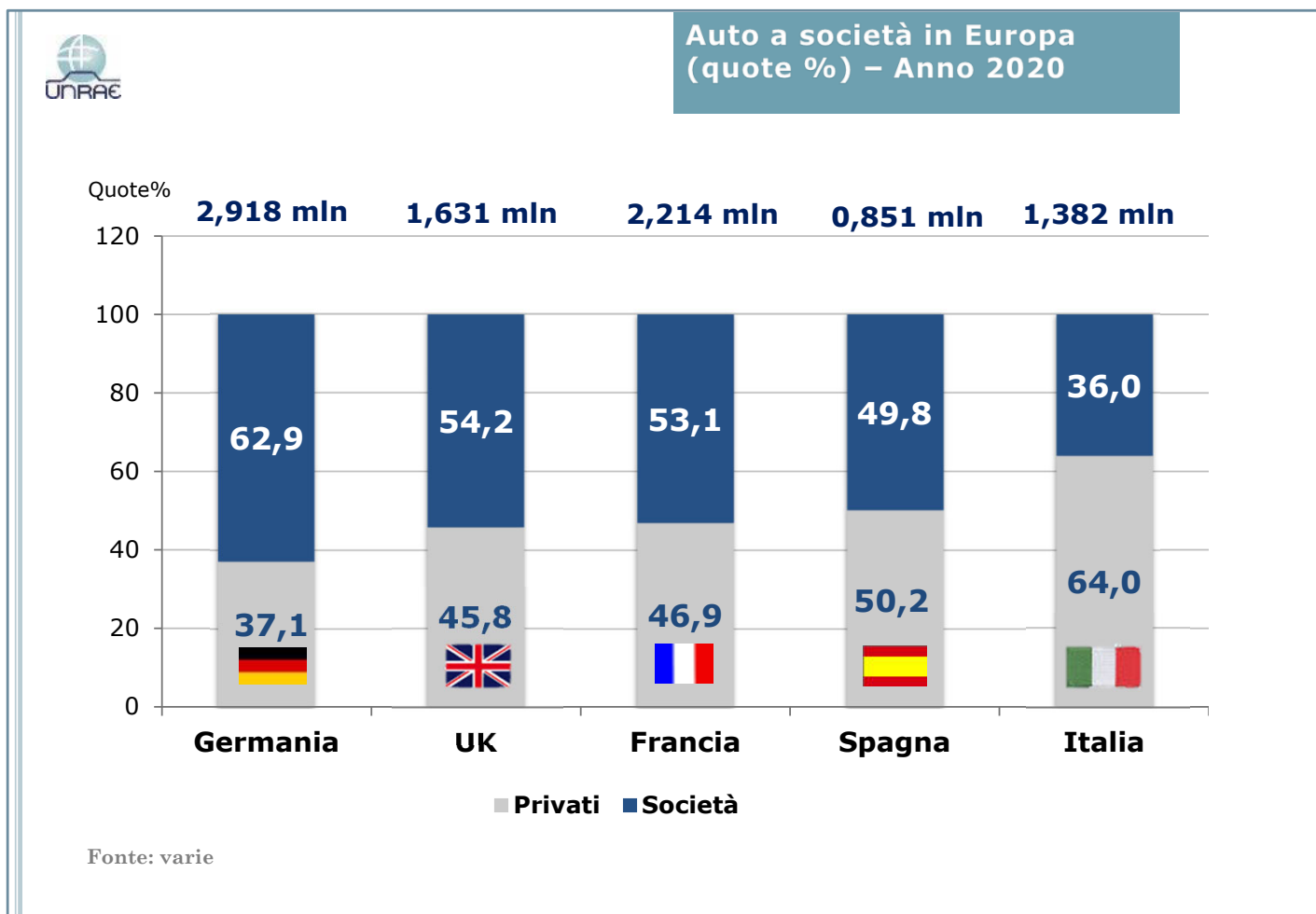
Autoimmatricolazioni per segmento

Segmento	2019	2020	var. %	Quote % 2019	Quote % 2020
A	72.513	33.317	-54,1	23,6	21,5
B	99.374	43.784	-55,9	32,3	28,3
C	93.432	56.406	-39,6	30,4	36,4
D	33.532	16.852	-49,7	10,9	10,9
E	7.616	3.694	-51,5	2,5	2,4
F	1.153	877	-23,9	0,4	0,6
TOTALE	307.620	154.930	-49,6	100,0	100,0

Nel 2020 precipitano le autoimmatricolazioni in tutti i segmenti, con cali di almeno il 50% di city car (A), utilitarie (B), medie superiori (D) e alto di gamma (E). Si contraggono meno, ma sempre tanto, auto medie (C, -40%) e lusso (F, -24%)



Nei primi 10 mesi del 2020, cade pesantemente lo stock di autoimmatricolazioni, insieme al crollo delle autoimmatricolazioni dimezzate dalla crisi da Coronavirus

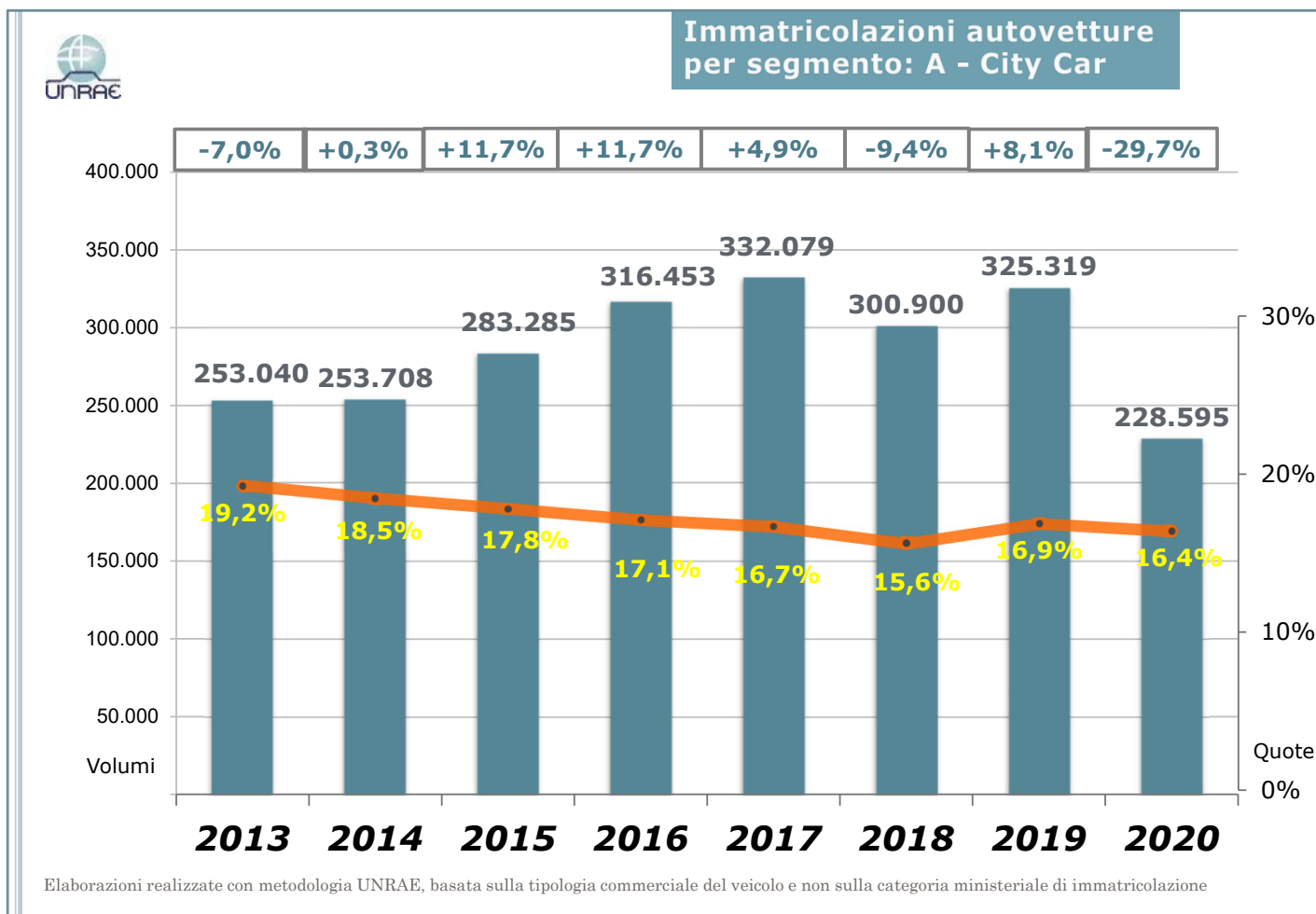


Nonostante la costante crescita del noleggio in Italia, resta più bassa la quota della domanda business del mercato nazionale rispetto agli altri Major Markets Europei, a causa di una fiscalità penalizzante. Cresce nel 2020 il già grande distacco dagli altri quattro Paesi europei: a 17—18 punti percentuali da Francia e Regno Unito; a 13,8 p. p. dalla Spagna; a 27 p. p. dalla Germania, che ha la più alta quota di domanda business, al 62,9%

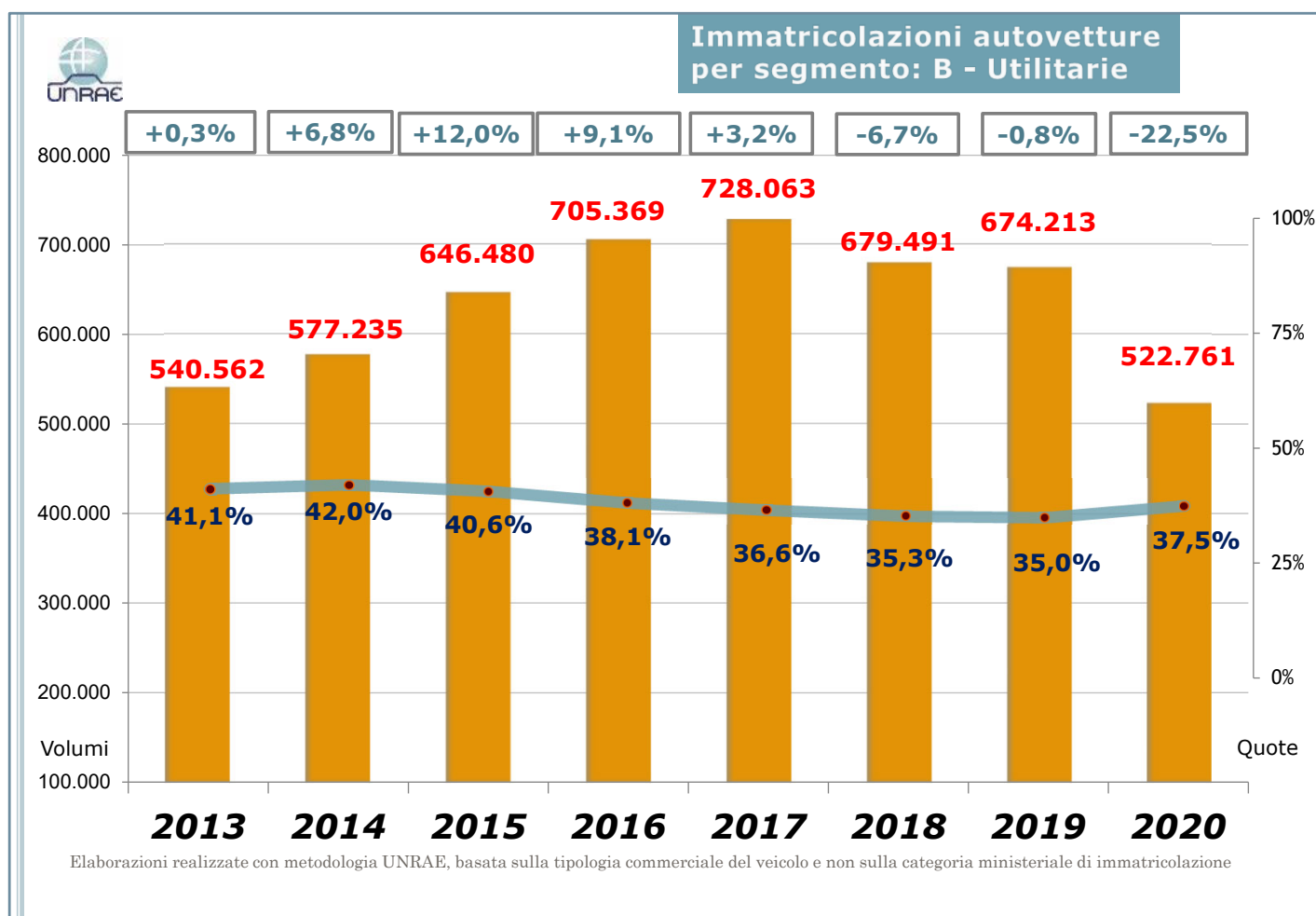

**Trattamento fiscale
auto aziendali**

Paesi	Deducibilità	Quota Ammortizzabile	Costo Ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia 	18.076	20%	3.615	40%
Francia 	18.300	100%	18.300	100%
Germania 	illimitata	100%	Illimitato	100%
Gran Bretagna 	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Spagna 	illimitata	100%	illimitato	100%

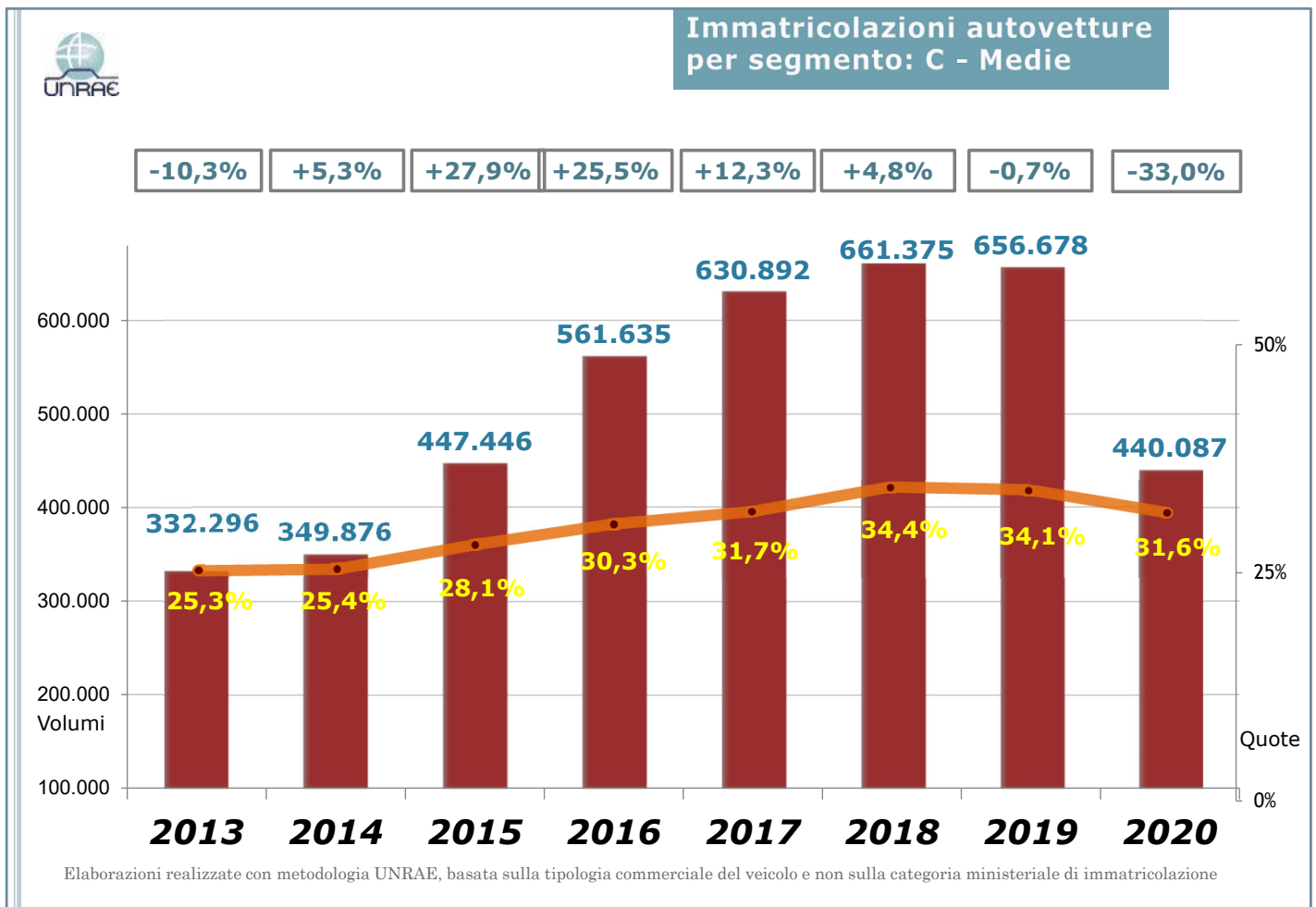
Anche nel 2020 resta penalizzante il trattamento fiscale delle autovetture aziendali in Italia a maggior ragione nel confronto con gli altri Major Markets Europei



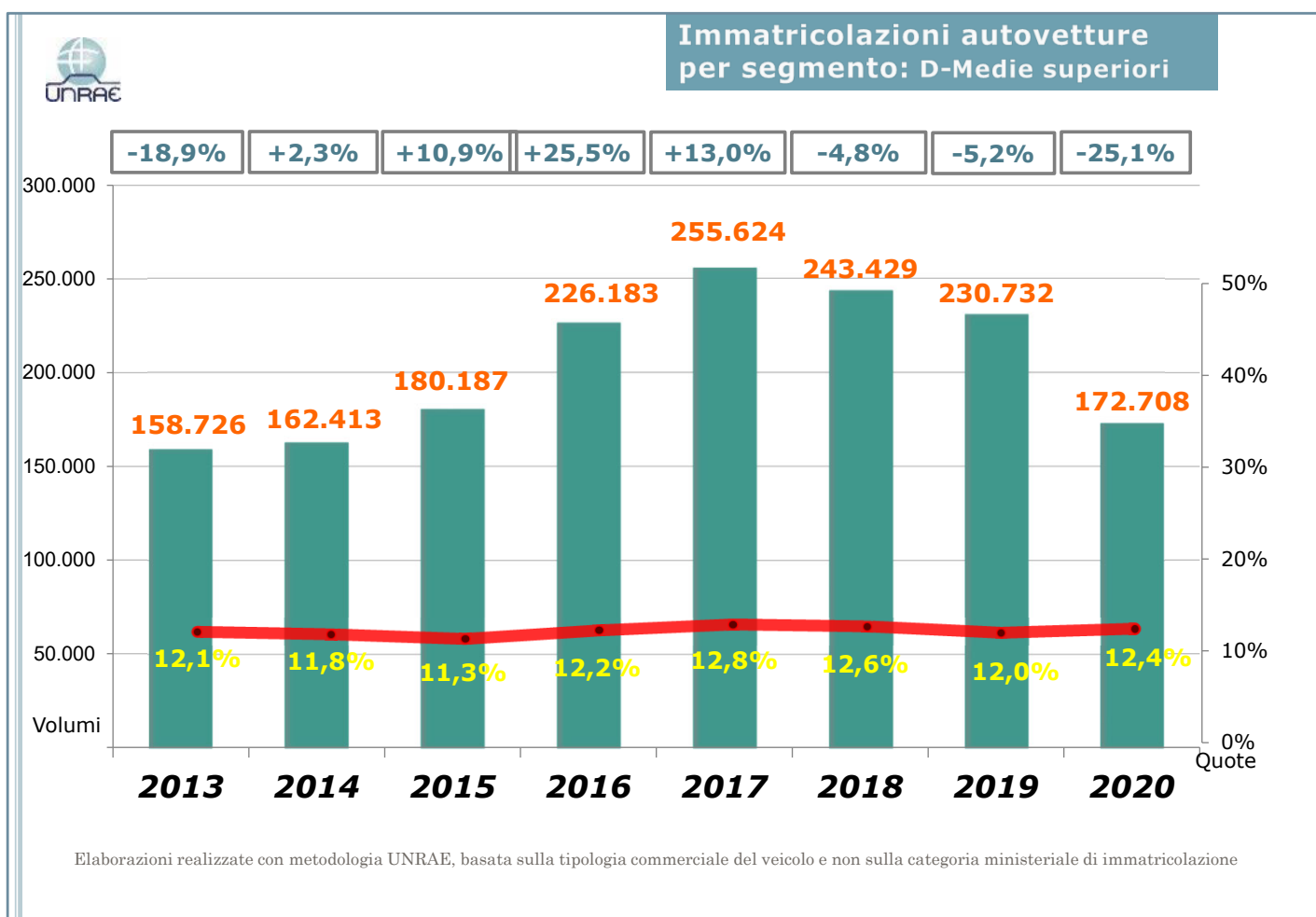
Scende più del mercato totale nel 2020 il segmento delle city car (-30%), perdendo 0,5 punti di quota di mercato al 16,4%, con vendite particolarmente appesantite nel canale delle autoimmatricolazioni dopo il boom nel secondo semestre del 2019



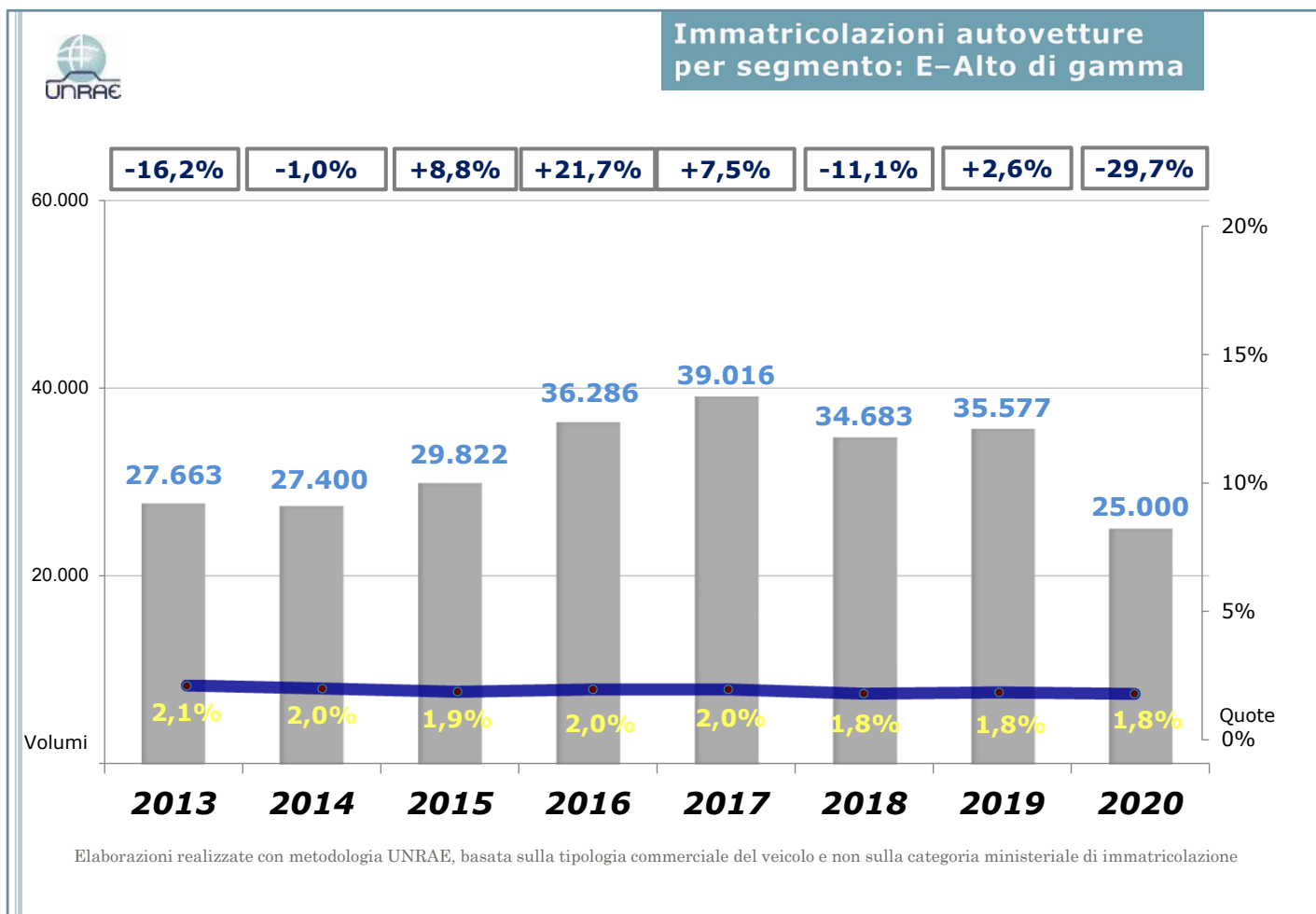
Fa meglio del mercato totale il segmento delle utilitarie (-22,5%), guadagnando 2,5 punti di quota di mercato al 37,5%, grazie a un risultato meno negativo tra i privati, nonostante la peggior *performance* tra i segmenti nei canali del noleggio e delle autoimmatricolazioni



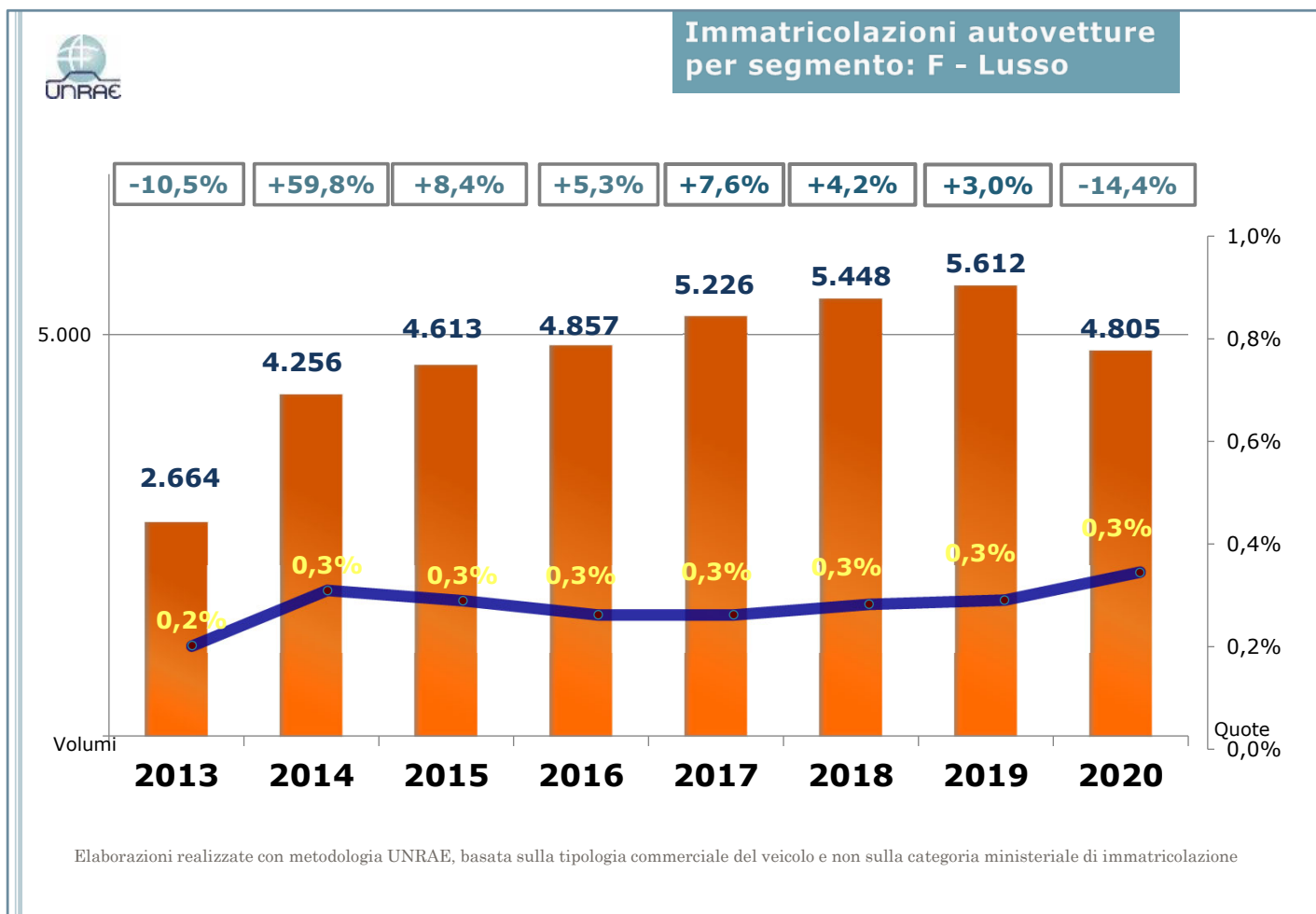
Nel 2020 fa peggio del mercato totale il segmento delle medie (-33%), con una dinamica della quota di mercato speculare a quella delle utilitarie (-2,5 punti al 31,6%). Il risultato è la sintesi di una pessima *performance* tra i privati parzialmente compensata da un calo relativamente meno forte nel canale delle autoimmatricolazioni



Scende meno del mercato totale il segmento delle medie superiori (-25%) nel 2020, con un aumento di quota di mercato di 0,4 punti al 12,4%, grazie alla *performance* meno negativa nel canale del noleggio



Nel 2020 ha una *performance* moderatamente peggiore del mercato totale l'alto di gamma (-30%) con risultati abbastanza simili nei vari canali. E' sostanzialmente stabile la quota di mercato all'1,8%



Tengono relativamente bene nel 2020 le vendite di auto di lusso (-14,4%), che si contraggono meno del mercato totale, aumentando la propria quota di mercato dallo 0,29% allo 0,34%


**Immatricolazioni
per carrozzeria**

	2017			2018			2019			2020		
	Volumi	%	var%	volumi	%	var%	volumi	%	var%	volumi	%	var%
Berline	1.043.148	52,4	+3,3	932.913	48,5	-10,6	900.042	46,7	-3,5	642.641	46,1	-28,6
Crossover	444.491	22,3	+30,3	557.884	29,0	+25,5	646.464	33,5	+15,9	503.741	36,1	-22,1
Fuoristrada	165.073	8,3	+7,1	184.402	9,6	+11,7	172.534	8,9	-6,4	126.265	9,1	-26,8
S.Wagon	141.088	7,1	+1,8	111.640	5,8	-20,9	94.017	4,9	-15,8	64.049	4,6	-31,9
Monovolume	148.857	7,5	-9,4	96.456	5,0	-35,2	72.074	3,7	-25,3	36.526	2,6	-49,3
Multispazio	29.072	1,5	+6,9	26.180	1,4	-9,9	26.923	1,4	+2,8	11.135	0,8	-58,6
Coupé	7.162	0,4	+17,0	7.107	0,4	-0,8	6.725	0,3	-5,4	4.979	0,4	-26,0
Cabrio e Spider	12.009	0,6	+31,6	8.744	0,5	-27,2	9.352	0,5	+7,0	4.620	0,3	-50,6
TOTALE	1.990.900	100,0	+7,6	1.925.326	100,0	-3,3	1.928.131	100,0	+0,1	1.393.956	100,0	-27,7

Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

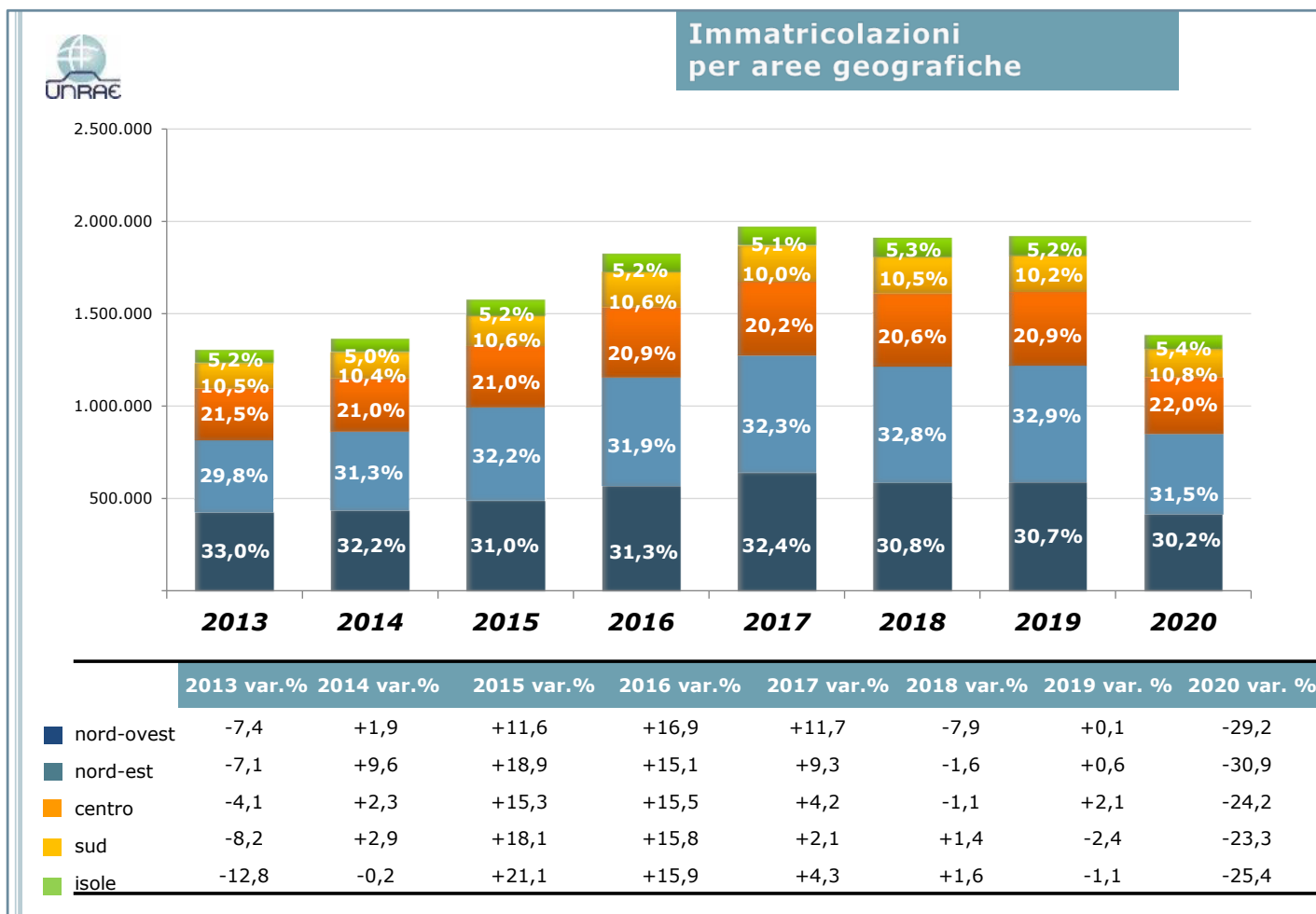
Nel contesto di un crollo (-28%) del mercato totale nel 2020, si confermano le tendenze strutturali delle preferenze degli Italiani per quanto riguarda le carrozzerie: con un calo del 29%, perdono ancora quota di mercato le berline (-0,6 punti, ora al 46,1%), mantenendo comunque la prima posizione. Con una contrazione delle immatricolazioni del 22%, proseguono la loro cannibalizzazione delle altre carrozzerie i crossover, che guadagnano ulteriore quota (+2,6 punti, ora al 36,1%), rafforzando la seconda posizione. Diminuiscono le vendite di fuoristrada (-27%), difendendo la terza posizione con una quota in marginale aumento, di 0,2 punti al 9,1%. Proseguono lungo la loro parabola discendente station wagon e monovolume, con cali del 32% e 49%, rispettivamente, e ulteriori, relative perdite di quota, ora al 4,6% e 2,6%. Restano carrozzerie di nicchia, con cadute di intensità maggiore (multispazio, -59%, e cabrio e spider, -51%) o minore (coupé, -26%)


Immatricolazioni a Privati per carrozzeria/età

% 2020

Carrozzeria	18-29 Anni	30-45 anni	46-55 anni	56-65 anni	oltre 65 anni	Totale
Berline	69,1	44,3	47,1	47,3	53,7	49,6
Crossover	27,3	44,2	40,3	39,7	34,5	38,9
Fuoristrada	2,0	5,1	7,0	8,0	7,4	6,4
Monovolume	0,5	2,5	2,0	1,8	2,3	2,0
Station Wagon	0,6	2,6	2,3	1,7	1,1	1,9
Multispazio	0,3	0,9	0,8	0,9	0,6	0,8
Coupé	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Cabrio e Spider	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2

Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione



Nel 2020 si contraggono le immatricolazioni in tutte le aree geografiche, con tassi di variazione compresi tra il -23% e il -31%.

Fanno peggio del mercato totale le aree del Nord, con il -29% del Nord Ovest e il -31% del Nord Est, che mantengono tuttavia la seconda e prima posizione, rispettivamente, con relative quote di mercato in calo di 0,5 punti al 30,2% e 1,4 punti al 31,5%.

Calano meno del mercato totale le altre aree, con intensità e relativi guadagni di quota diversi, pur conservando le stesse posizioni: -24% il Centro (+1,1 punti al 22,0%); -23% il Sud (+0,6 punti al 10,8%); -25% le Isole (+0,2 punti al 5,4%)



Immatricolazioni per regione



Regione	2018	%	2019	%	2020	%	var%2020/2019
PIEMONTE	178.040	9,3	150.977	7,9	110.119	8,0	-27,1
VALLE D'AOSTA	59.624	3,1	75.648	3,9	48.949	3,5	-35,3
LOMBARDIA	317.393	16,6	328.459	17,1	230.249	16,7	-29,9
TRENTINO ALTO ADIGE	292.484	15,3	297.727	15,5	192.705	13,9	-35,3
VENETO	147.733	7,7	150.434	7,8	108.551	7,9	-27,8
FRIULI VENEZIA GIULIA	35.681	1,9	33.610	1,8	24.906	1,8	-25,9
LIGURIA	33.812	1,8	34.306	1,8	27.740	2,0	-19,1
EMILIA ROMAGNA	150.973	7,9	148.569	7,8	109.471	7,9	-26,3
TOSCANA	175.469	9,2	176.501	9,2	140.295	10,2	-20,5
UMBRIA	25.609	1,3	24.686	1,3	18.913	1,4	-23,4
MARCHE	41.791	2,2	40.336	2,1	30.921	2,2	-23,3
LAZIO	150.357	7,9	159.803	8,3	114.020	8,3	-28,6
ABRUZZO	30.206	1,6	29.016	1,5	21.846	1,6	-24,7
MOLISE	3.821	0,2	3.679	0,2	2.898	0,2	-21,2
CAMPANIA	66.163	3,5	66.913	3,5	52.694	3,8	-21,2
PUGLIA	59.914	3,1	58.470	3,1	42.891	3,1	-26,6
BASILICATA	9.038	0,5	8.575	0,4	6.764	0,5	-21,1
CALABRIA	31.096	1,6	28.709	1,5	22.676	1,6	-21,0
SICILIA	68.802	3,6	68.019	3,5	53.025	3,8	-22,0
SARDEGNA	32.714	1,7	32.427	1,7	21.941	1,6	-32,3
TOTAL	1.910.720	100,0	1.916.864	100,0	1.381.574	100,0	-27,9

Nel 2020 cadono in tutte le regioni le immatricolazioni di autovetture, con tassi di variazione che vanno dal -19% della Liguria al -35% di Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige. Tra i maggiori mercati regionali, spiccano le *performances* e relative variazioni di quota di mercato di Toscana (-21% e +1,0 punti) e Trentino Alto Adige (-35% e -1,6 punti per i cattivi risultati del noleggio)


 Immatricolazioni per
provincia

Top 5

Provincia	2018	2019	2020	Var.%2020 /2019
TRAPANI	4.780	4.827	4.063	-15,8
CASERTA	10.663	10.817	9.104	-15,8
L'AQUILA	5.966	5.683	4.781	-15,9
LATINA	10.665	10.113	8.503	-15,9
GROSSETO	4.967	4.710	3.941	-16,3

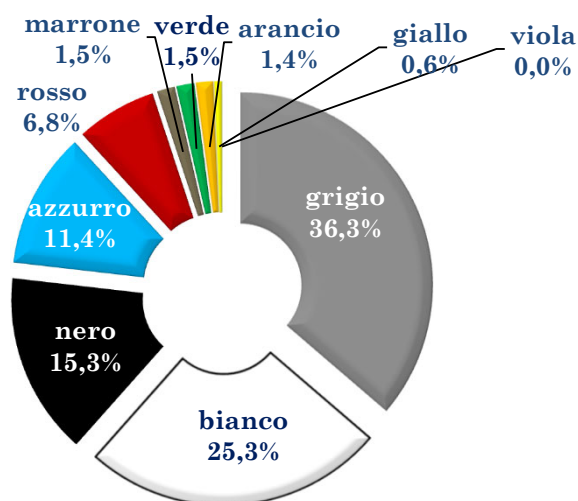
Bottom 5

provincia	2018	2019	2020	Var.%2020 /2019
PIACENZA	9.682	9.355	6.328	-32,4
AOSTA	59.624	75.648	48.949	-35,3
LECCE	14.265	14.195	9.146	-35,6
BOLZANO	140.854	152.250	85.453	-43,9
SUD SARDEGNA	7.727	7.682	3.850	-49,9

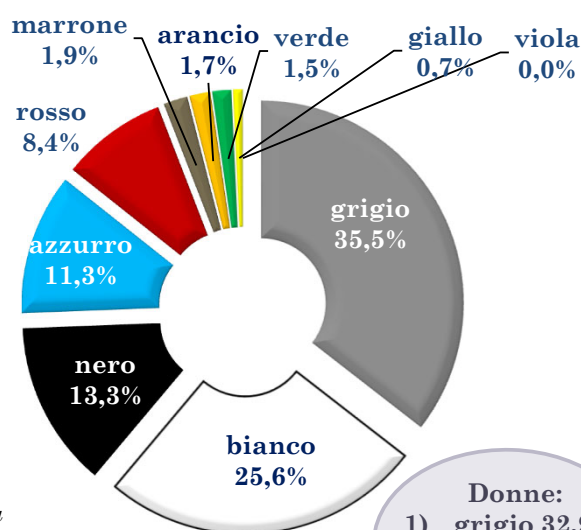
Immatricolazioni di autovetture per colore



2020



Totale mercato



Totale privati

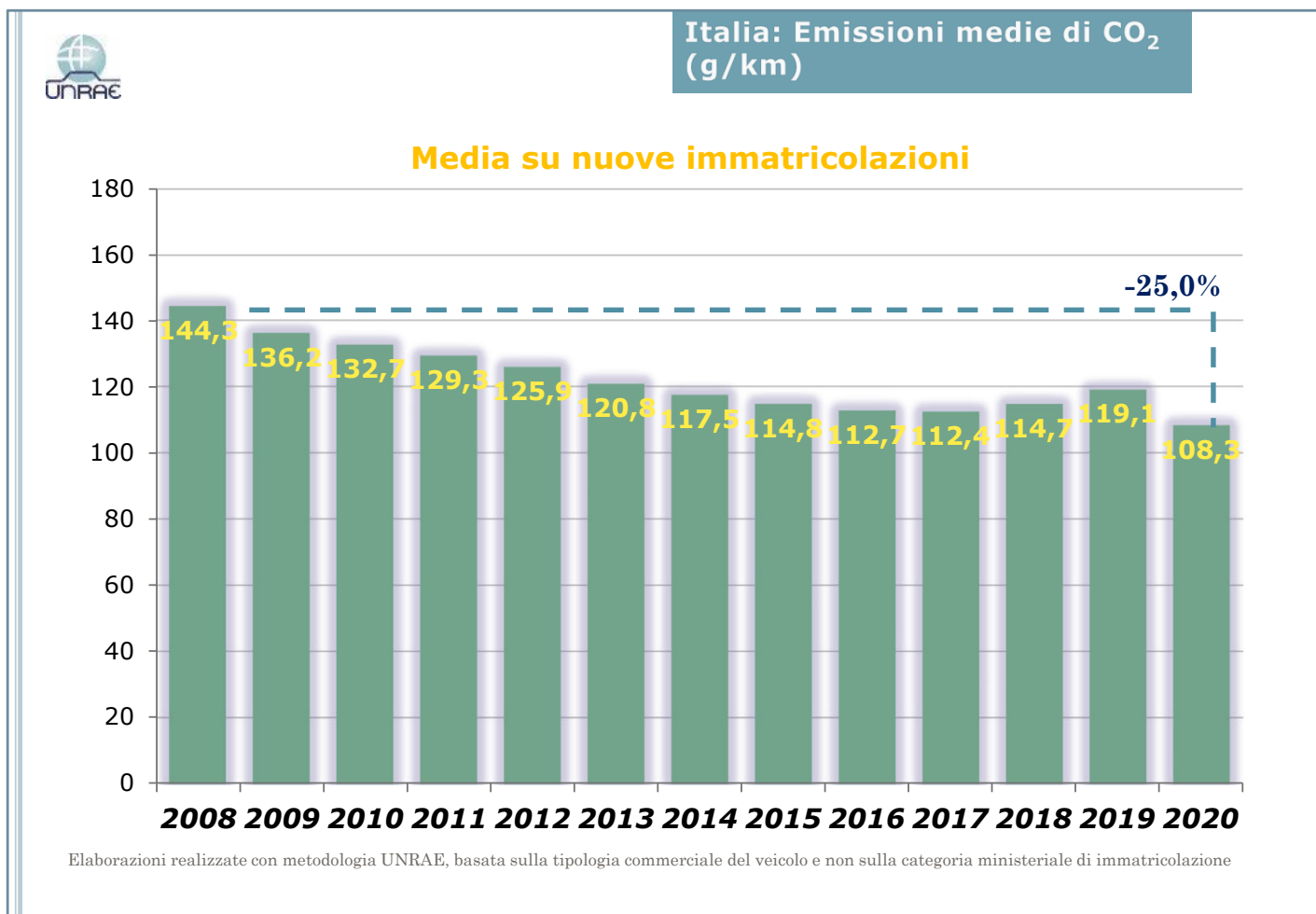
Donne:
 1) grigio 32,9%
 2) bianco 26,8%
 3) nero 11,8%

Nota metodologica: i 10 colori selezionati sono quelli indicati dalla Normativa Quadro 2007/46 CE aggiornata nell'allegato 9 (colori) con il regolamento UE 385/2009

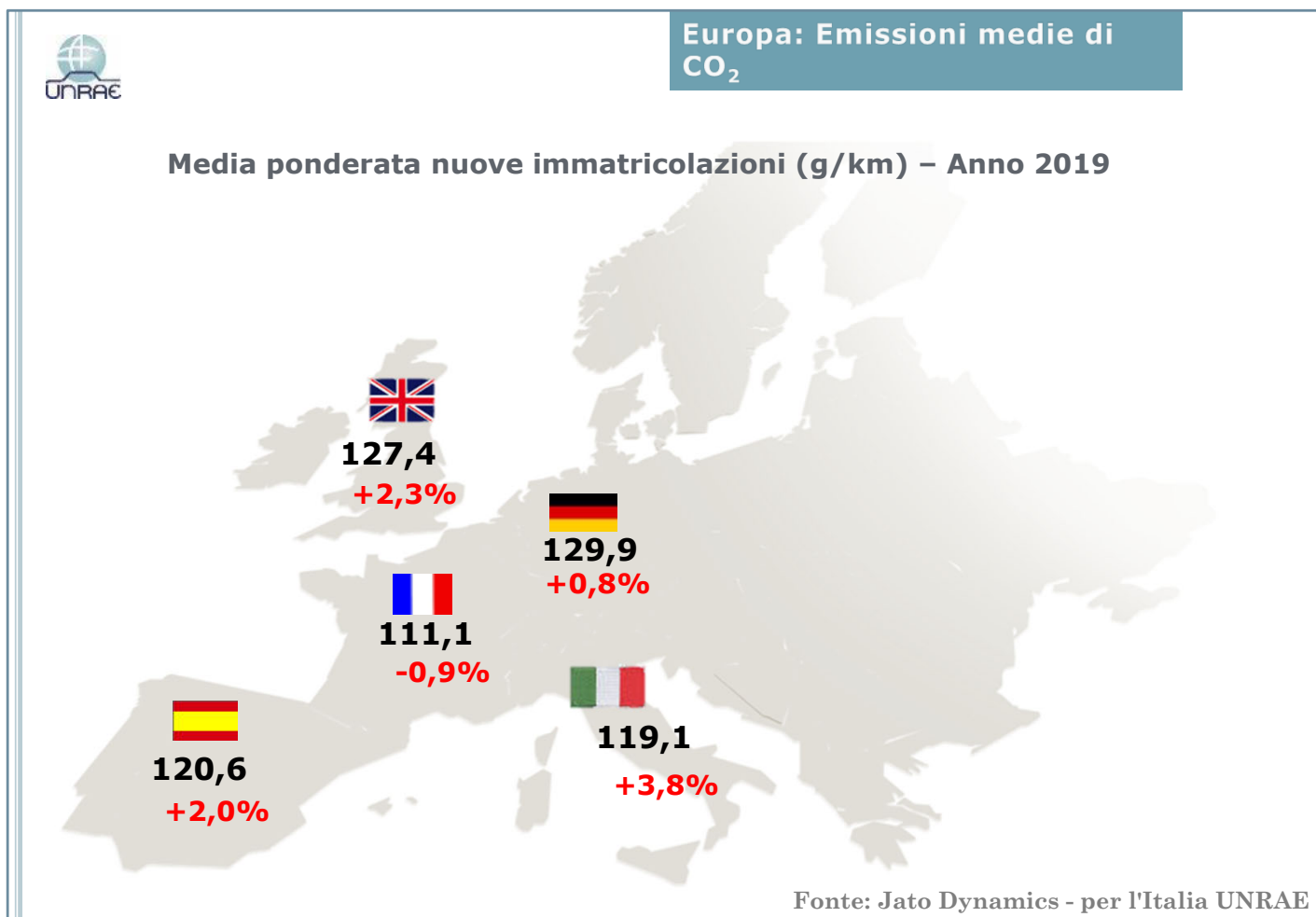
Nel 2020 continua a essere il grigio il colore preferito dagli Italiani per la propria auto, con il 36,3% delle preferenze, seguito da bianco (al 25,3%) e nero (al 15,3%).

Tra i soli acquirenti privati, è sostanzialmente invariata la classifica delle preferenze degli Italiani sul colore della propria auto, con alcune variazioni di quota di non più di 2 punti.

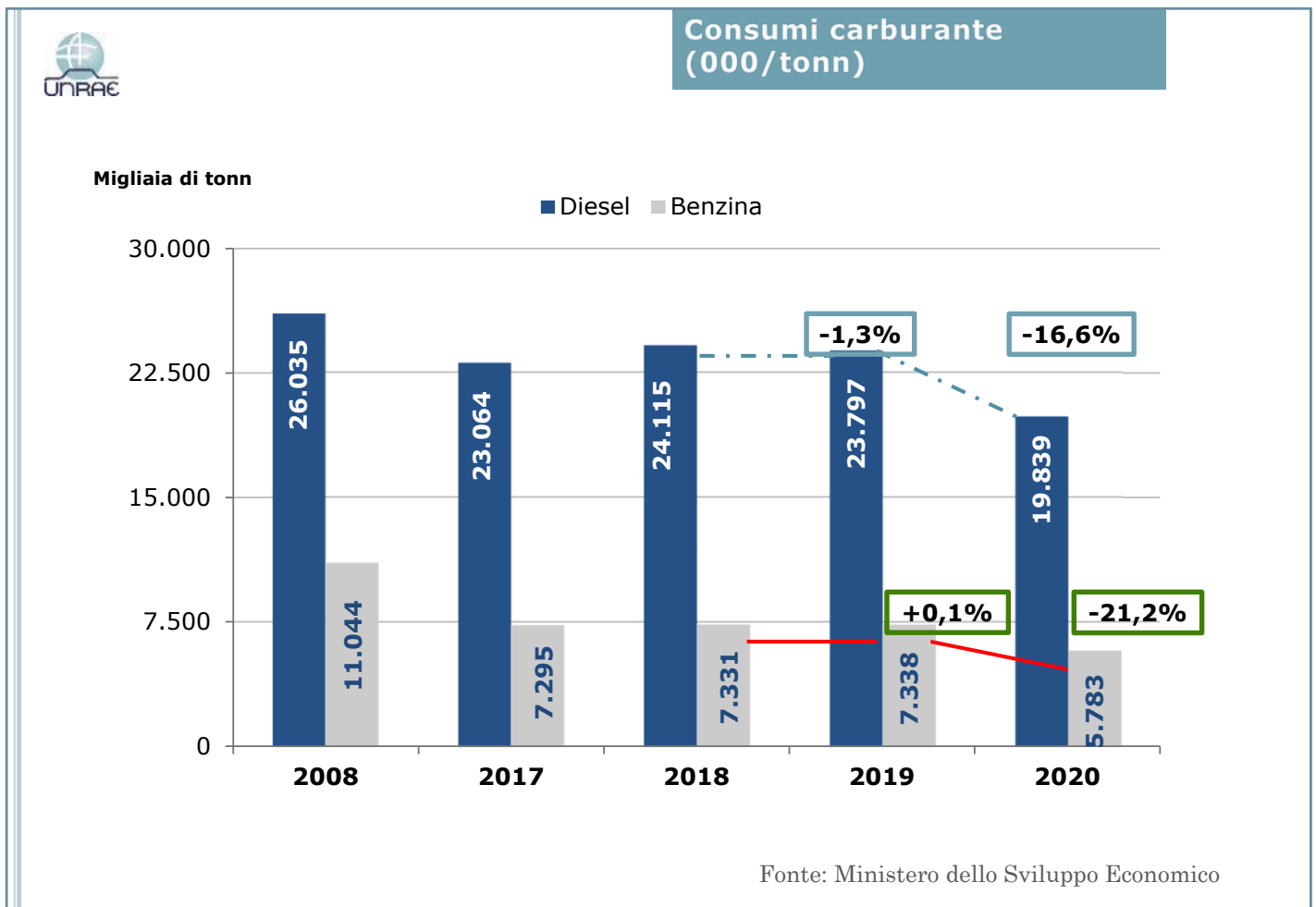
Restringendo l'ambito alle preferenze delle sole donne, è maggiore la quota del bianco mentre sono minori quelle di grigio e nero, con le stesse prime tre posizioni



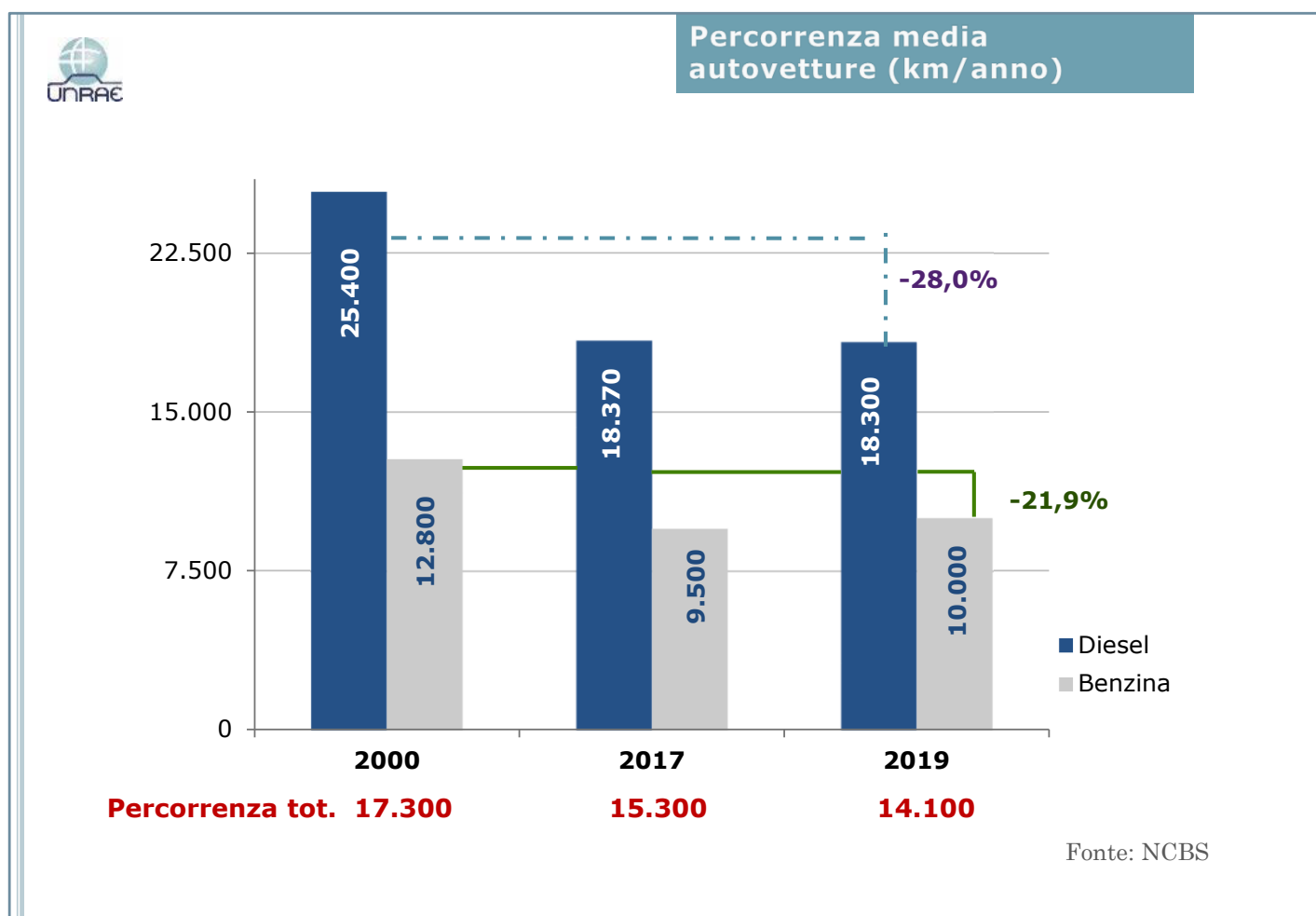
Nel 2020, dopo 2 anni di risalita, riscendono del 9,1% le emissioni medie di CO₂ da 119,1 a 108,3 g/km, il livello più basso dal 2008 (anno di inizio della serie, dal cui valore le emissioni medie di CO₂ sono scese del 25%)



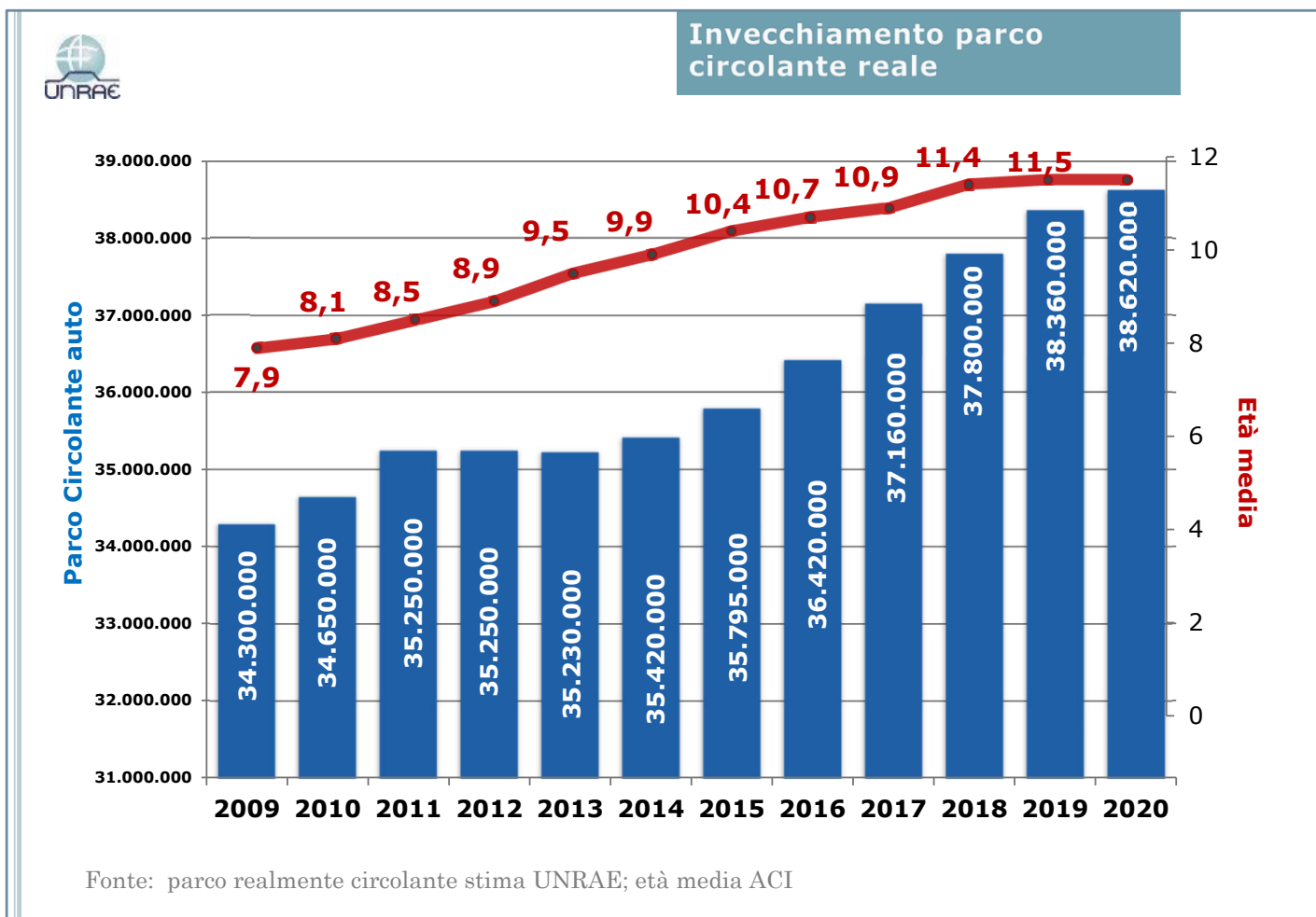
Nel 2019, anche per il nuovo metodo di calcolo, crescono le emissioni medie di CO₂ in 4 dei 5 *Major Markets* Europei, con l'eccezione della Francia, dove è più alta la quota di mercato di auto elettriche pure. Grazie alla mix spostata verso segmenti più bassi l'Italia fa registrare, con 119,1 g/km, il secondo livello medio di emissioni di CO₂ più basso



Nel 2020 crollano i consumi di carburante con i *lockdowns*, il benzina più del diesel, -21% contro -17%



E' stabile negli ultimi anni la percorrenza media annua delle autovetture diesel (poco sopra i 18.000 km) mentre risale lievemente, a 10.000 km, quella delle auto con motore a benzina. Confermando la tendenza negativa degli ultimi 20 anni, nel 2019 diminuisce a 14.100 km la percorrenza media del totale delle autovetture, per il calo di percorrenza delle auto con altre alimentazioni



A fine 2020, il parco circolante delle autovetture stimato da UNRAE ha toccato i 38,62 milioni di unità. L'età media del parco dovrebbe rimanere allineata agli 11,5 anni del 2019, in continua crescita dal 2009, per la crisi economica e conseguente debolezza del mercato auto che ne rallenta il processo di rinnovo, con effetti negativi sulla salute dei cittadini e sull'ambiente

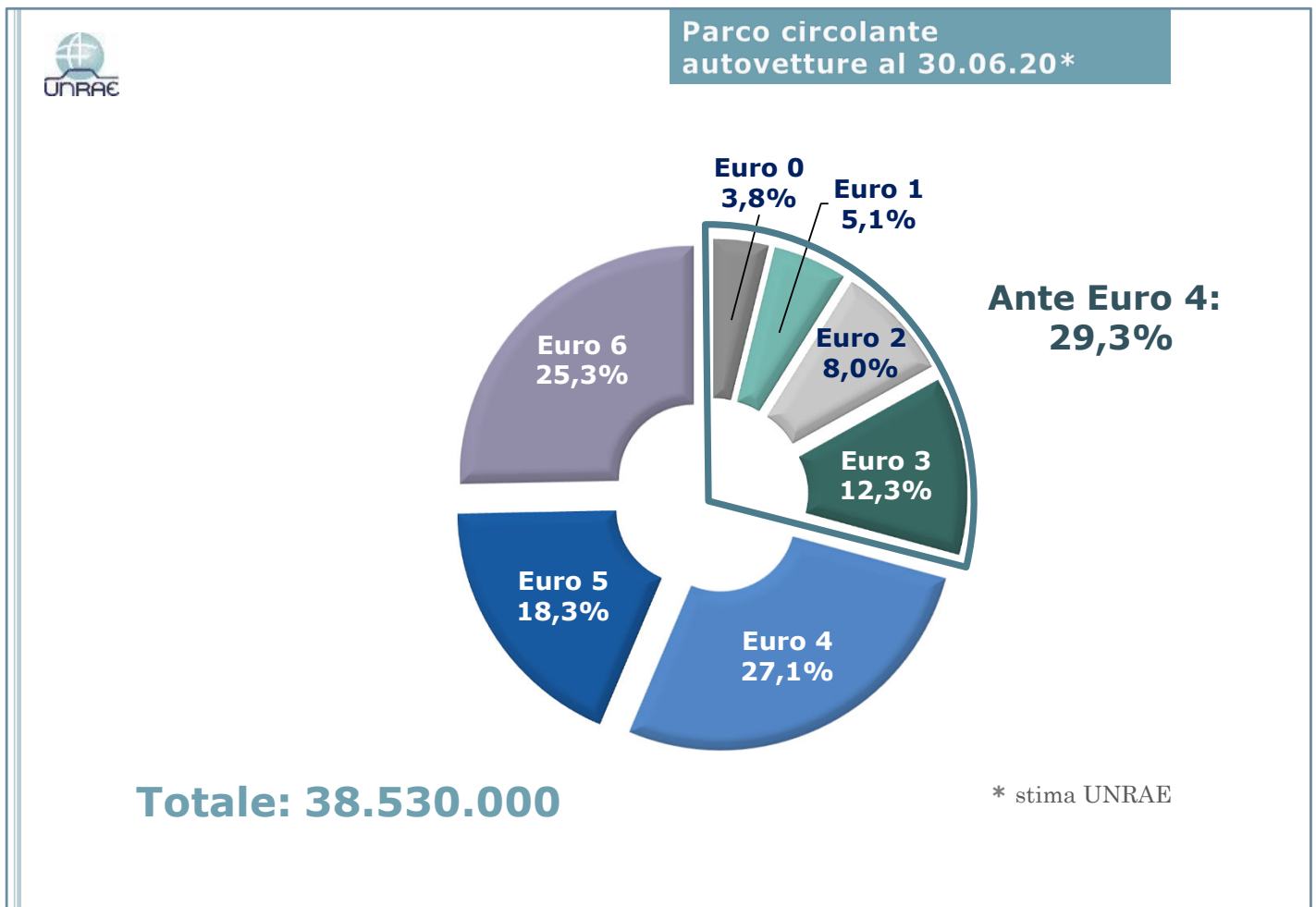

 Parco circolante per
alimentazione e Direttiva Euro

Parco autovetture al 30.06.2020

Direttiva	Benzina	Diesel	Gpl	Metano	HEV	PHEV	BEV	totale
Euro 0-3								11.276.000
Euro 4	4.724.000	4.790.000	614.000	301.000	7.000			10.436.000
Euro 5	2.265.000	4.039.000	435.000	270.000	47.000			7.056.000
Euro 6	3.650.000	4.661.000	650.000	243.000	475.000	35.000		9.714.000
A emissioni zero							48.000	48.000
Totale								38.530.000

Direttiva	Benzina	Diesel	Gpl	Metano	HEV	PHEV	BEV	totale
Euro 0-3								100,0
Euro 4	45,3	45,9	5,9	2,9	0,1			100,0
Euro 5	32,1	57,2	6,2	3,8	0,7			100,0
Euro 6	37,6	48,0	6,7	2,5	4,9	0,4		100,0
A emissioni zero							100,0	100,0

Fonte: stime UNRAE



La fotografia del parco circolante delle autovetture al 30 Giugno 2020 per direttiva Euro di emissioni evidenzia come ancora circa 1 auto ogni 3 circolanti in Italia sia ante Euro 4, ossia con oltre 15 anni di età, confermando l'esigenza di svecchiamento del parco


Trasferimenti di proprietà autovetture

	2019	2020*	Var. %
Totale trasferimenti di proprietà (incluse minivolture)	5.599.622	4.670.000	-16,6
Minivolture	2.553.458	2.070.000	-18,9
Trasferimenti di proprietà (al netto minivolture)	3.046.164	2.600.000	-14,7
Rapporto usato** su nuovo	1,6	1,9	
Età media trasferimenti (al netto delle minivolture)	9,1	9,4	

* stima UNRAE

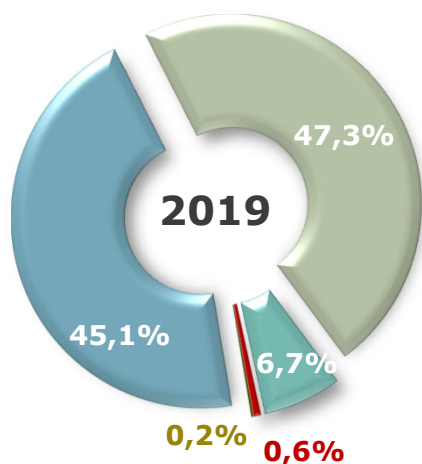
** trasferimenti al netto delle minivolture

Secondo le stime UNRAE, dopo la sostanziale stabilità del 2019, l'anno 2020 segna un pesante calo anche per le autovetture usate che, con 4,67 milioni di passaggi di proprietà, perdono il 16,6%.

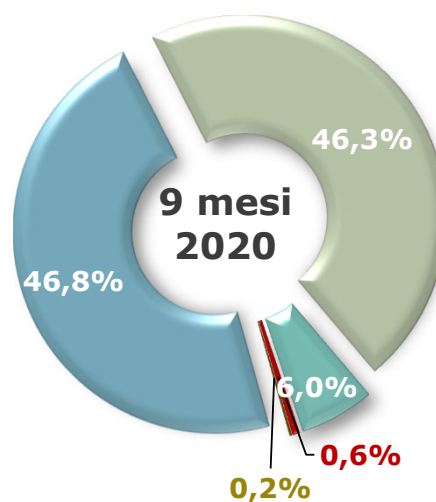
In calo di quasi il 15% i trasferimenti netti e del 19% le minivolture (i trasferimenti temporanei agli operatori in attesa della rivendita al cliente). L'anzianità media delle vetture trasferite tocca un nuovo record dal 2013, arrivando a 9,4 anni.



Trasferimenti di proprietà per contraente (al netto delle minivolture) – quote %



- da Operatore* a consumer
- da Km0 a consumer
- da NLT a consumer
- da NBT a consumer
- da consumer° a consumer



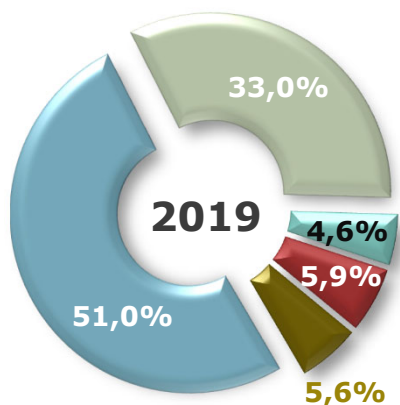
* Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciante
 Consumer: acquirente privato
 ° il consumer che cede contiene i privati e tutte le altre società

Nei primi 9 mesi 2020 sale al 46,8% (+1,7 p.p. rispetto al 2019) la quota di trasferimenti di proprietà tra privati, escludendo quindi gli operatori di settore, a scapito di quelli realizzati da Operatore (Casa auto, Concessionaria, Commerciante) a consumer (acquirente privato), ora al 46,3%.

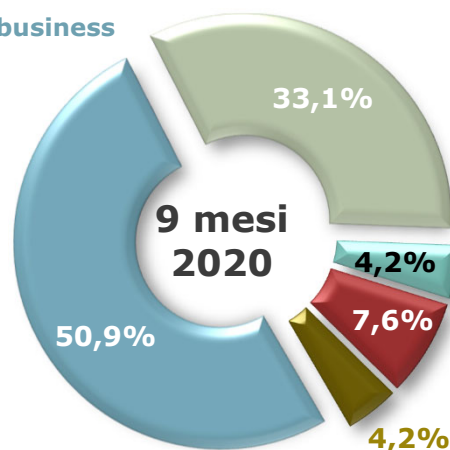
Scende al 6% anche la quota di privati che acquistano autovetture Km0, assimilabili ad auto nuove; mentre rimangono stabili, con quote marginali, i canali NLT-consumer e NBT-consumer.



Minivolture per contraente - quote %



- da Operatore * a business
- da km0 a business
- da NLT a business
- da NBT a business
- da cosumer° a business

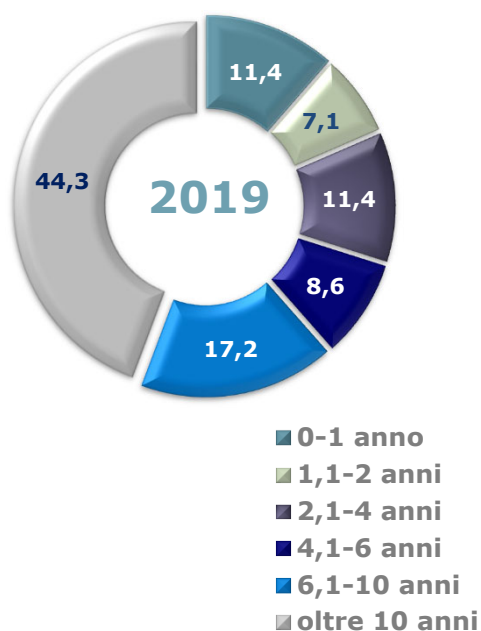


* Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciant
 ° il consumer che cede contiene i privati e tutte le altre società

Nei primi nove mesi del 2020, rimangono confermate le quote dei ritiri di autovetture da parte di Operatori (Case auto, Concessionarie, Commercianti) al 33,1% e le movimentazioni da Consumer, intorno al 51%. In crescita la rappresentatività delle vetture ritirate che derivano dal noleggio a breve e lungo termine, mentre calano le auto Km0.



Trasferimenti di proprietà per anzianità (al netto delle minivolture) – quote %



* dati provvisori

Continua ad aumentare la quota di autovetture trasferite con più di 10 anni di anzianità – che adesso rappresentano il 46% del mercato dell’usato – come pure quella delle auto con età compresa nelle fasce tra 2,1 e 6 anni (2,1-4 anni e 4,1-6 anni). D’altro canto, scende la rappresentatività sia delle vetture più fresche (fino a 2 anni di età) sia di quelle con anzianità tra i 6,1 e 10 anni


Esportazioni di autovetture per anzianità

Anzianità	Anno 2019	quota %	9 mesi 2020	quota %	var.% 9 mesi '20/'19
0-1 anno	47.701	10,2	21.666	11,0	-34,2
2-5 anni	62.482	13,3	36.218	18,5	-19,6
6-10 anni	105.463	22,5	41.179	21,0	-44,4
oltre 10 anni	253.638	54,0	97.153	49,5	-48,0
totale	469.284	100,0	196.216	100,0	-42,1

Nei primi 9 mesi 2020 crollano pesantemente le esportazioni di autovetture, in calo del 42,1% rispetto all'anno 2019, con 196.200 unità circa.

Quasi la metà delle esportazioni è rappresentata da vetture con oltre 10 anni di età, sebbene registrino il calo più forte in volume. Molto pesante anche la flessione delle esportazioni di auto con età compresa tra i 6 e i 10 anni, al 21% di quota.

Sale di oltre 5 punti (al 18,5%) la quota delle vetture esportate dai 2 ai 5 anni di età e di qualche decimale si incrementa anche la quota delle esportazioni di auto fresche (fino ad 1 anno).


**Esportazioni di autovetture
per Paese**

Paese di destinazione	Anno 2019	quota%	9 mesi 2020	quota%	var.% 9 mesi '20/'19
BULGARIA	134.496	28,7	47.696	24,3	-49,9
FRANCIA	48.245	10,3	25.365	12,9	-26,1
SLOVENIA	31.667	6,7	13.322	6,8	-43,1
POLONIA	35.394	7,5	13.092	6,7	-49,8
UNGHERIA	29.932	6,4	11.715	6,0	-47,0
GERMANIA	24.899	5,3	10.877	5,5	-40,3
ALBANIA	16.444	3,5	10.873	5,5	-2,7
ROMANIA	26.820	5,7	9.202	4,7	-51,4
BELGIO	13.771	2,9	9.155	4,7	-4,7
REPUBBLICA CECA	18.699	4,0	7.845	4,0	-45,3
SLOVACCHIA	14.586	3,1	6.783	3,5	-37,5
LITUANIA	12.895	2,7	4.973	2,5	-45,6
CROAZIA	11.253	2,4	3.730	1,9	-54,3
GRECIA	9.614	2,0	2.970	1,5	-56,5
OLANDA	3.779	0,8	2.462	1,3	-12,0
AUSTRIA	6.408	1,4	2.220	1,1	-55,5
SPAGNA	5.641	1,2	1.661	0,8	-61,1
SERBIA	1.788	0,4	1.199	0,6	-10,2
NIGERIA	565	0,1	1.083	0,6	177,0
altri	22.388	4,8	9.993	5,1	-40,6
totale	469.284	100,0	196.216	100,0	-42,1

Con 47.700 unità e una quota del 24,3%, la Bulgaria si conferma il primo paese di destinazione delle autovetture esportate dall'Italia nei primi nove mesi del 2020, seguita dalla Francia al 12,9%.

L'anomalia è in realtà spiegata dalla rilevanza della Bulgaria come hub di vendita di auto usate, in particolare diesel, con una vita media di almeno dieci anni.


**Esportazioni di autovetture
per canale**

Canale	Anno 2019	quota %	Gen-Set 2020	quota %
Noleggio breve termine	7.533	1,6	3.076	1,6
Noleggio lungo termine	28.145	6,0	17.562	9,0
Operatore (Casa auto / Concessionari/Commercianti)	246.011	52,4	109.810	56,0
Utente finale	187595	40,0	65768	33,5
Totale	469.284	100,0	196.216	100,0

Sono sempre gli Operatori (Case auto, Concessionari, Commercianti) il principale canale di esportazione di autovetture con una quota che sale al 56%, seguiti dagli utenti finali che scendono al 33,5%.

Salgono al 9% di quota le autovetture esportate dal noleggio a lungo termine.


Demolizioni di autovetture per canale

Canale	Anno 2019	quote %	Gen-Set 2020	quote %
Noleggio breve termine	369	0,0	176	0,0
Noleggio lungo termine	690	0,1	349	0,1
Operatore (Casa auto/Concessionari/Commercianti)	28.480	2,8	15.648	2,5
Utente finale	982.378	97,1	615.088	97,4
Totale	1.011.917	100,0	631.261	100,0

Delle circa 631.300 autovetture demolite nei primi nove mesi del 2020, come ovvio oltre il 97% è attribuibile agli utenti finali


Demolizioni di autovetture per Direttiva

Direttiva europea	Anno 2019	quote%	var.%	9 mesi 2020	quote%	var.%
Euro 0	25.041	2,5	-13,8	13.011	2,1	-30,8
Euro 1	51.887	5,1	-11,6	26.406	4,2	-33,1
Euro 2	323.190	31,9	-7,4	175.675	27,8	-28,5
Euro 3	355.573	35,1	12,0	218.086	34,5	-18,6
Euro 4	232.078	22,9	29,0	180.551	28,6	5,8
Euro 5	17.985	1,8	29,7	13.134	2,1	0,4
Euro 6 + elettrico	6.163	0,6	43,2	4.398	0,7	1,2
TOTALE	1.011.917	100,0	6,3	631.261	100,0	-16,9

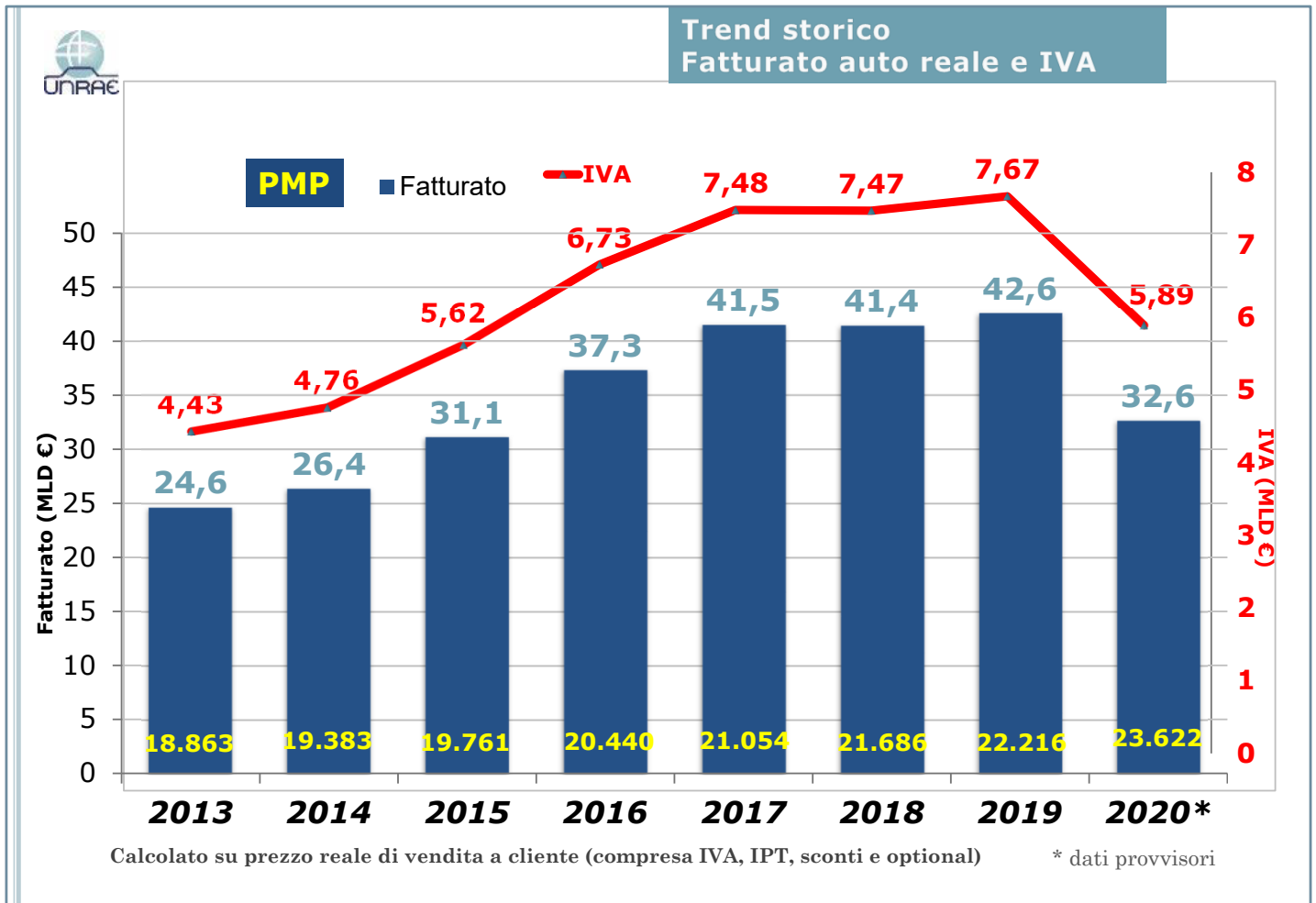
Le rottamazioni di autovetture nei primi 9 mesi 2020 hanno subito un calo del 17% circa e hanno interessato in particolare le più anziane Euro 2 e 3 che coprono oltre il 62% del totale.

Nello stesso periodo, le rottamazioni di vetture Euro 4 hanno raggiunto il 28,6% del totale.

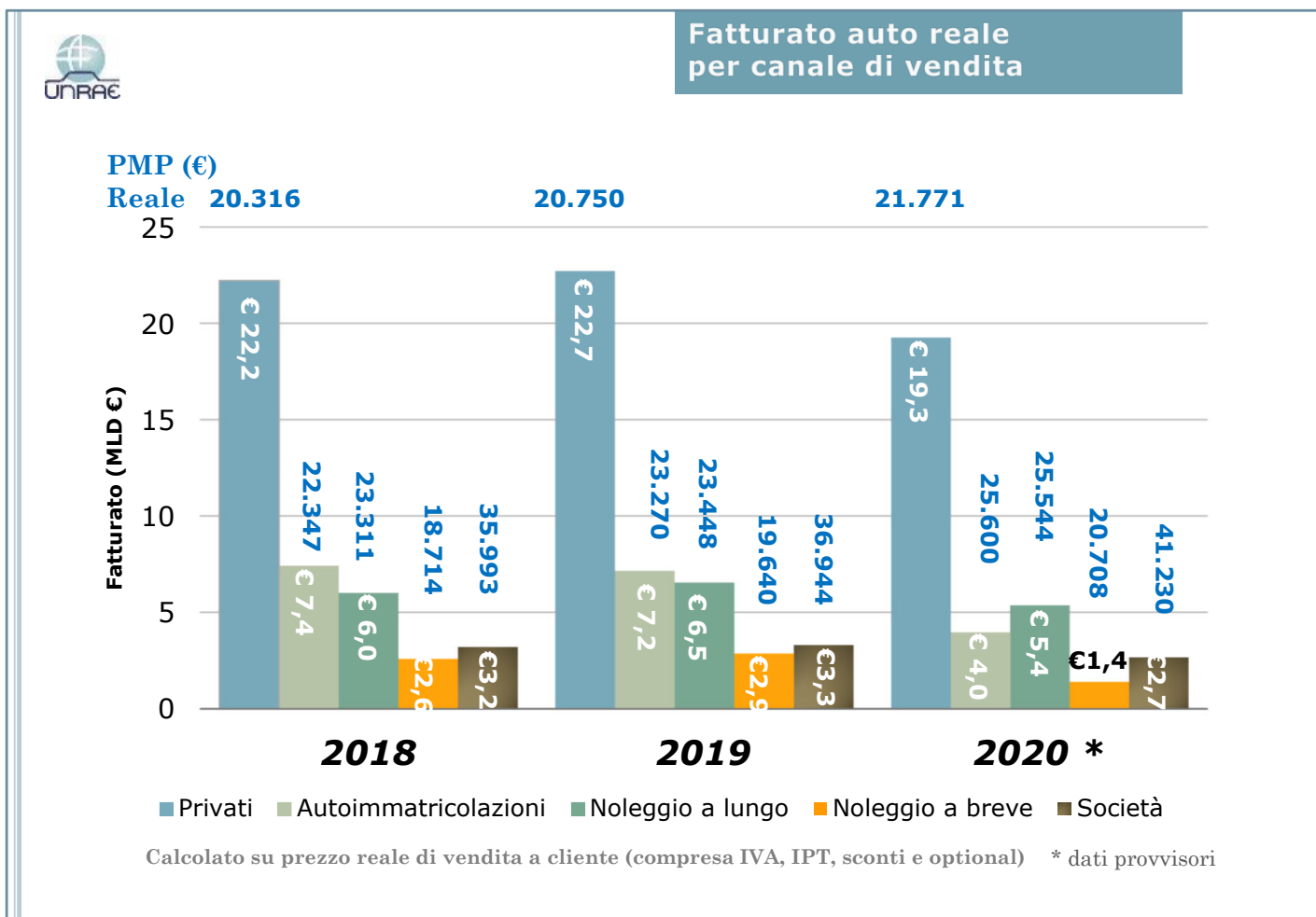
Paese provenienza		2019				2020				Var. %
		nuove	già targate	totale	quota%	nuove	già targate	totale	quota%	
Germania	1.035	69.513	70.548	35,3	601	56.935	57.536	40,0	-18,4	
Spagna	206	34.409	34.615	17,3	218	28.287	28.505	19,8	-17,7	
Francia	72	15.494	15.566	7,8	54	10.086	10.140	7,1	-34,9	
Belgio	131	10.401	10.532	5,3	101	7.809	7.910	5,5	-24,9	
Austria	93	6.608	6.701	3,4	78	5.399	5.477	3,8	-18,3	
Ungheria	212	3.730	3.942	2,0	370	4.161	4.531	3,2	14,9	
Romania	177	23.367	23.544	11,8	262	4.038	4.300	3,0	-81,7	
Lituania	27	2.197	2.224	1,1	66	2.905	2.971	2,1	33,6	
Slovenia	272	2.284	2.556	1,3	369	1.885	2.254	1,6	-11,8	
Rep. San Marino	12	3.155	3.167	1,6	10	1.937	1.947	1,4	-38,5	
Croazia	11	1.494	1.505	0,8	20	1.646	1.666	1,2	10,7	
Svezia	5	1.886	1.891	0,9	3	1.646	1.649	1,1	-12,8	
Svizzera	29	2.232	2.261	1,1	23	1.589	1.612	1,1	-28,7	
Serbia	1.399	144	1.543	0,8	1.302	98	1.400	1,0	-9,3	
Olanda	207	1.250	1.457	0,7	276	1.118	1.394	1,0	-4,3	
altri	778	17.096	17.874	8,9	1.488	9.033	10.521	7,3	-41,1	
totale	4.666	195.260	199.926	100,0	5.241	138.572	143.813	100,0	-28,1	

Le importazioni di autovetture nell'anno 2020 hanno subito una battuta di arresto, con una flessione del 28,1% a 143.800 unità complessive. Una flessione generalizzata ha interessato quasi tutti i Paesi, fatta eccezione – in particolare – per l'Ungheria che registra un incremento del 15% e si porta in 6^a posizione tra i paesi dai quali importiamo maggiormente.

Restano in prima e seconda posizione, rispettivamente Germania (al 40% di quota) e Spagna (al 20% di quota), mentre la Romania torna su livelli più consueti, dopo il balzo in terza posizione nel 2019.



Nel 2020, come conseguenza del crollo delle vendite, il fatturato generato dalla vendita di autovetture nuove ha perso 10 miliardi di euro, fermandosi a 32,6 miliardi (-23,4%). I prezzi medi in aumento del 6,3% in parte bilanciano il calo più ampio dei volumi immatricolati. Crolla anche il gettito IVA incassato dall'Erario, pari a 5,89 miliardi di Euro



Nel 2020 flette il giro d'affari derivante dalla vendita di autovetture nuove per tutti i canali di vendita. Una flessione più contenuta interessa i privati e il noleggio a lungo termine, mentre autoimmatricolazioni e noleggio a breve perdono circa la metà del giro d'affari. Crescono i prezzi medi in tutti i canali


Credito al consumo flussi finanziati
Gennaio/Settembre 2020

	Miliardi €	Quota %	Var.% su Gen./Set. '20
Prestiti personali	13.00	29.2	-35.4%
Finanziamenti finalizzati per autoveicoli e motocicli	11.01*	24.7	-18.3%*
Altri finanziamenti finalizzati	3.17	7.1	-15.2%
Cessione del quinto	3.73	8.4	-15.6%
Carte di credito opzione/rateali	13.62	30.6	-13.7%
TOTALE	44.53*	100.0	- 24.8%*

Fonte: Osservatorio Assofin, *stime Prometeia su dati Assofin e Crif

La pandemia da Covid-19 ha provocato un brusco arresto del credito alle famiglie. Le erogazioni del credito al consumo si riducono di circa un quarto nei primi nove mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I finanziamenti finalizzati all'acquisto di auto e moto erogati presso i concessionari segnano un -18.3% ai nove mesi 2020, con un recupero nel terzo trimestre, in linea con l'andamento delle immatricolazioni di auto da parte di privati e di motocicli


**Previsione 2021:
Indicatori congiunturali**

	2019	2020	2021
PIL	0,3	-9,1	4,8
Consumi finali interni	0,6	-11,1	4,7
Prezzi al consumo	0,6	-0,1	0,2
Tasso di disoccupazione	9,9	9,4	11,1
<i>di cui giovanile (15-24)*</i>	29,4	29,1	-

Fonte: Prometeia, Rapporto di Previsione dicembre 2020

* Dati Istat della disoccupazione giovanile sono disponibili a tutto novembre 2020

Dopo il crollo del prodotto interno lordo (-9,1%) e dei consumi (-11,1%) nel 2020 a causa della crisi sanitaria ed economica da COVID-19, la ripresa è attesa ritrovare vigore dall'estate del 2021 grazie anche all'arrivo dei primi fondi europei del Next Generation EU. Il rimbalzo del PIL nel 2021 (4,8%) sarà comunque insufficiente a ripianare le perdite accusate nel 2020. Anche per i consumi delle famiglie si prospetta un recupero solo parziale, scontando il permanere di un atteggiamento di cautela, che limiterà la risalita della propensione al consumo



Previsione 2021: scenario automobilistico

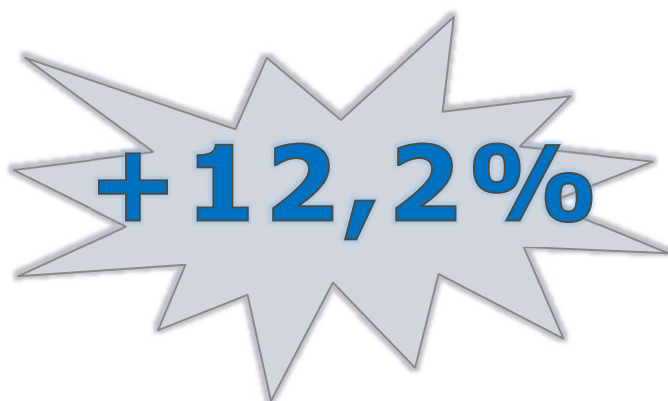
Fattori negativi

- Impatto recessivo nella prima metà dell'anno della seconda ondata di contagi
- Incertezza sanitaria, con un piano vaccinale inizialmente poco efficace
- Insufficienza delle risorse stanziare per gli incentivi al rinnovo del parco circolante
- Effetto negativo delle restrizioni alla mobilità su turismo e viaggi d'affari

Fattori positivi

- Ripresa economica a partire dall'Estate
- Arrivo dei primi fondi Europei a finanziare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- Impatto nella prima parte dell'anno degli incentivi per il rinnovo del parco circolante, soprattutto sui privati
- Effetto positivo di Ecobonus e Superbonus sulla domanda di auto «alla spina»
- Graduale recupero di noleggio a breve termine e forte crescita del noleggio a lungo termine

1.550.000

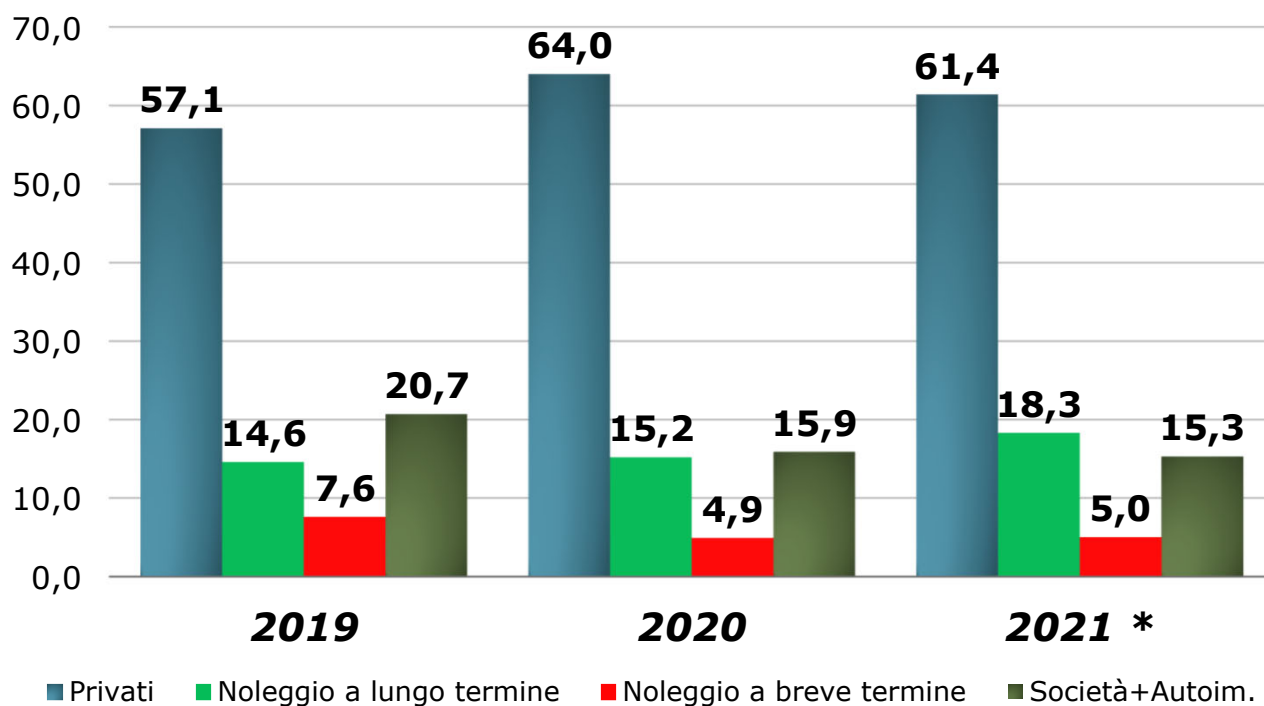


+12,2%

Il 2021 si apre con grande incertezza e le ulteriori restrizioni legate all'emergenza da Covid-19 vincoleranno la ripresa del mercato auto. Fanno da contraltare i nuovi incentivi introdotti con la Legge di Bilancio. L'evoluzione del mercato auto nel 2021 dovrebbe portare ad un rimbalzo delle immatricolazioni a un livello inferiore del 19% a quello pre pandemia del 2019



Previsione 2021:
i canali di vendita (quote%)



* stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» - autovetture - gennaio 2021


**Immatricolazioni
Autocarri fino a 3,5 t**

	2019	2020	Var. %	quote %	2021*
Furgoni	127.703	105.884	-17,1	66,3	
Cassoni	26.314	20.779	-21,0	13,0	
Autocaravan	5.844	6.341	+8,5	4,0	
altre	28.773	26.814	-6,8	16,8	
Totale	188.634	159.818	-15,3	100,0	184.000

*stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» – veicoli commerciali – febbraio 2021

L'anno 2020 archivia una flessione del 15,3% (a 160.000 immatricolazioni), perdendo oltre 28.000 unità. Nella seconda parte dell'anno la domanda di veicoli da lavoro, oltre al recupero delle consegne rimandate nel periodo più duro dell'emergenza da Covid-19, ha beneficiato, in particolare, dell'accelerazione dell'e-commerce, determinando per molte aziende e soprattutto per la grande distribuzione un incremento della flotta per far fronte alla domanda crescente di consegne a domicilio.

Nel 2021 il mercato dei veicoli commerciali dovrebbe riavvicinarsi ai livelli 2019, grazie al recupero degli investimenti e agli incentivi introdotti con la Legge di Bilancio.

Veicoli Commerciali per canale



Canali	gennaio/dicembre		var. % 2020/2019	Quote %	
	2019	2020*		2019	2020
Privati	40.895	34.811	-14,9	21,7	21,8
Autoimmatricolazioni	12.455	9.310	-25,3	6,6	5,8
<i>uso privato</i>	10.306	7.617	-26,1	5,5	4,8
<i>uso noleggio</i>	2.149	1.693	-21,2	1,1	1,1
Noleggio a lungo termine	41.499	37.777	-9,0	22,0	23,6
<i>Top</i>	25.190	22.621	-10,2	13,4	14,2
<i>Captive</i>	14.013	13.813	-1,4	7,4	8,6
<i>Altre</i>	2.296	1.343	-41,5	1,2	0,8
Noleggio a breve termine	11.719	9.615	-18,0	6,2	6,0
<i>Top</i>	5.576	4.986	-10,6	3,0	3,1
<i>Altre**</i>	6.143	4.629	-24,6	3,3	2,9
Società ed Enti	82.066	68.305	-16,8	43,5	42,7
Totale Mercato	188.634	159.818	-15,3	100,0	100,0
<i>di cui persone giuridiche</i>	147.739	125.007	-15,4	78,3	78,2
<i>di cui uso noleggio</i>	55.367	49.085	-11,3	29,4	30,7

* dati provvisori

** stime UNRAE

Nel 2020, con un calo del 17% a una quota di mercato del 42,7% (-0,8 punti), fa un po' peggio del mercato totale la domanda da parte delle società, mentre perdono un quarto dei volumi le autoimmatricolazioni, che si contraggono anch'esse di 0,8 punti di quota scendendo al 5,8%.

Fa un po' meglio del mercato totale il noleggio nel suo complesso (-11%), guadagnando 1,3 punti di quota al 30,7%, con dinamiche di mercato diverse degli acquisti da parte dei noleggiatori a breve (-18%) e lungo (-9%) termine.

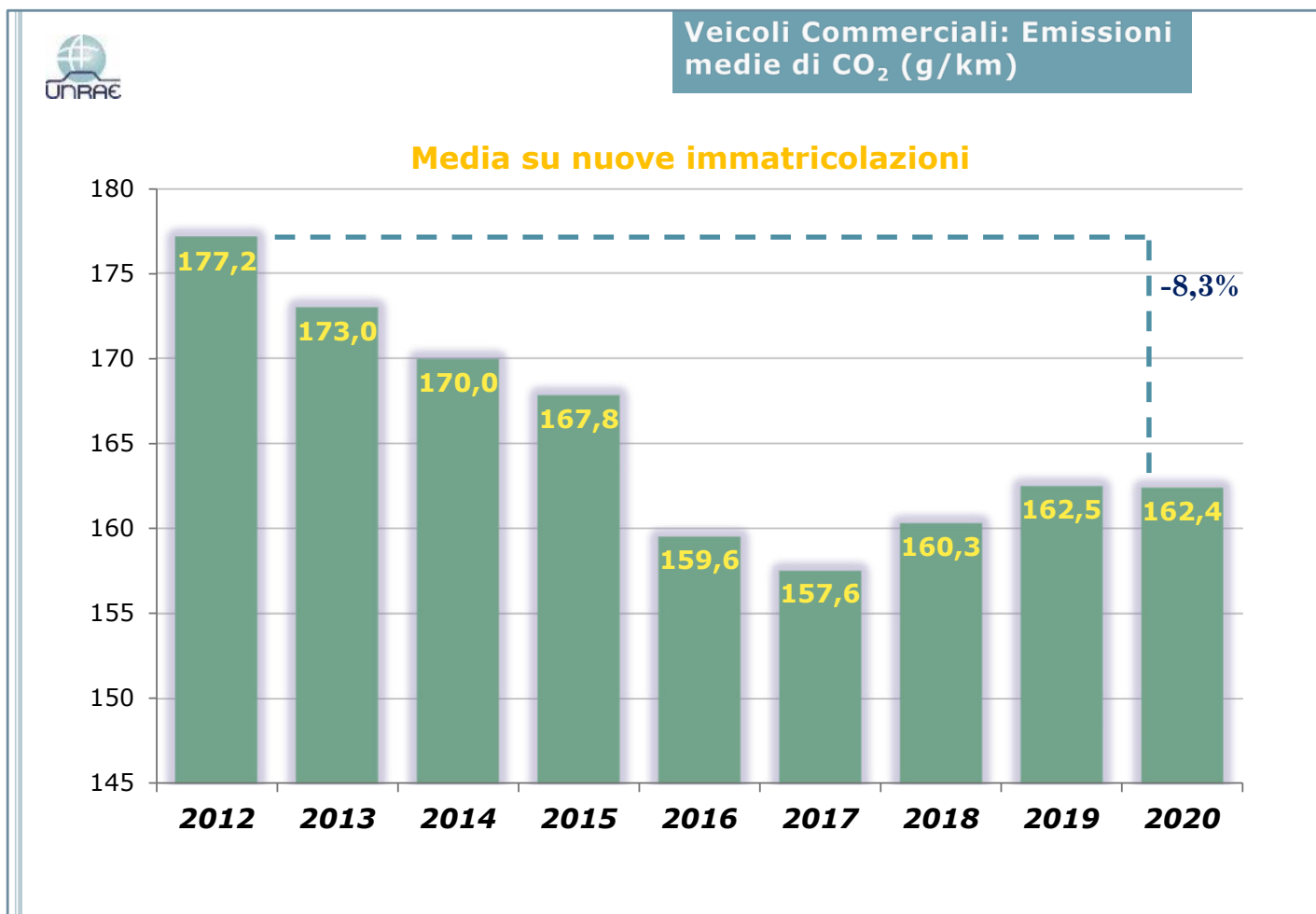
Diminuiscono in linea con il mercato totale gli acquisti da parte dei privati (-15%) che mantengono una quota sostanzialmente invariata al 21,8% (-0,1 punti)


Veicoli Commerciali per alimentazione

Alimentazione	gennaio/dicembre		var. % 2020/2019	Quote %	
	2019	2020*		2019	2020
Benzina	9.260	5.468	-41,0	4,9	3,4
Diesel	166.814	140.567	-15,7	88,4	88,0
Gpl	3.863	2.556	-33,8	2,0	1,6
Metano	6.295	4.765	-24,3	3,3	3,0
Ibridi (HEV)	1.361	5.285	+288,3	0,7	3,3
Ibridi plug-in (PHEV)	2	39	+1850,0	0,0	0,0
Elettrici (BEV)	1.039	1.138	+9,5	0,6	0,7
<i>Totale ECV (BEV+PHEV)</i>	<i>1.041</i>	<i>1.177</i>	<i>+13,1</i>	<i>0,6</i>	<i>0,7</i>
totale	188.634	159.818	-15,3	100,0	100,0

*dati provvisori

Nel contesto del pronunciato calo del mercato totale nel 2020 proseguono le tendenze nelle preferenze in termini di alimentazione già osservate nel 2018 e 2019. Continua infatti la diminuzione di rappresentatività del diesel, motorizzazione comunque ancora leader con una quota dell'88,0% e volumi di vendite in diminuzione del 16%. Si contraggono sia in volumi sia in quota anche le altre alimentazioni tradizionali (benzina, GPL e metano). Dall'altra parte, pur rimanendo motorizzazioni di nicchia, aumentano a tassi a doppia cifra i veicoli commerciali alla «spina» (ECV, veicoli elettrici puri e *plug-in*) e, addirittura a tripla, gli ibridi (HEV)



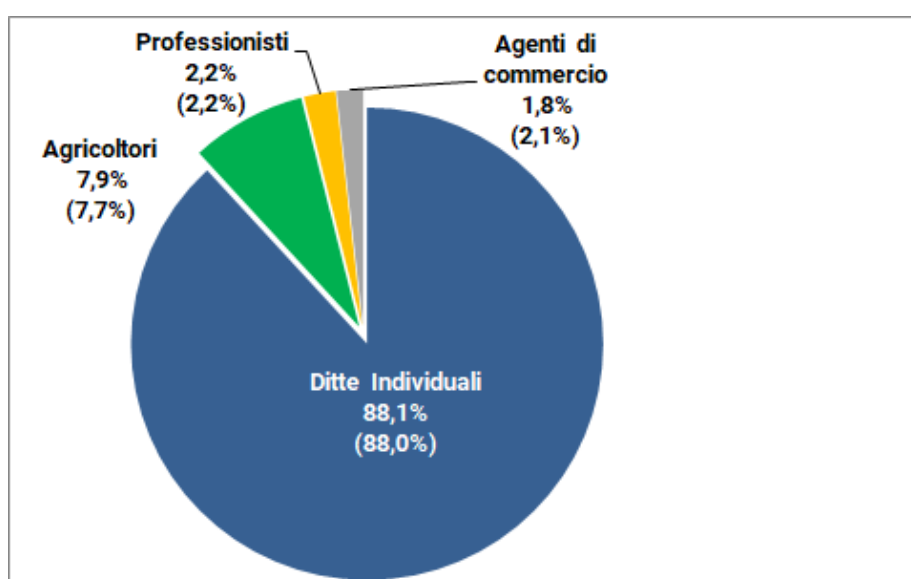
Nel 2020, dopo il rimbalzo dal minimo del 2017, si stabilizzano le emissioni medie di CO₂ con una diminuzione marginale dello 0,1% da 162,5 a 162,4 g/km. Restano comunque più basse dell'8,3% rispetto al 2012 (anno di inizio della nostra serie)



Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA

2019

Veicoli commerciali: 30.794 unità (+1,5%)

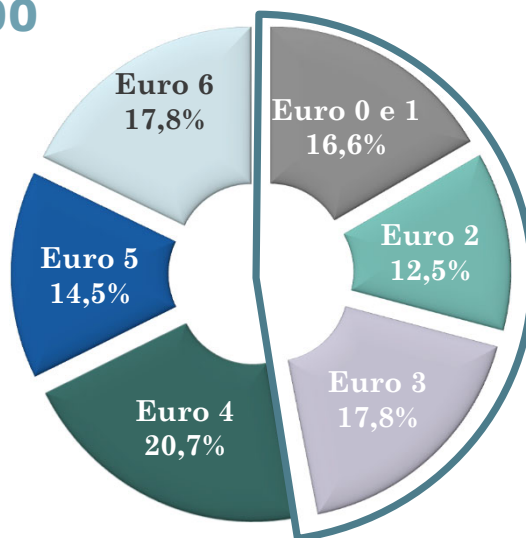


Nel 2019 tornano a crescere gli acquisti di veicoli commerciali realizzati da Privati possessori di Partita IVA, con un leggero incremento dell'1,5%. Stabili le Ditte individuali che coprono l'88% del totale e gli acquisti dei Professionisti al 2,2% di quota. Al 7,9% di rappresentatività troviamo gli Agricoltori, mentre gli Agenti di commercio segnano un calo pesante del 15% scendendo all'1,8% del totale, performance in linea con quella degli acquisti di autovetture, per il rientro di alcuni benefici fiscali.



Parco circolante Veicoli Commerciali al 30.06.2020*

Totale: 3.970.000



**47,0%
ante Euro 4**

* stima UNRAE

A metà 2020 il parco circolante dei veicoli commerciali per direttiva Euro di emissioni raggiunge i 3,97 milioni di unità, con circa la metà ante Euro 4, ossia oltre 15 anni di età, ed effetti negativi su sostenibilità ambientale e sicurezza dei cittadini


**Immatricolazioni
Veicoli Industriali > 3,5 t**

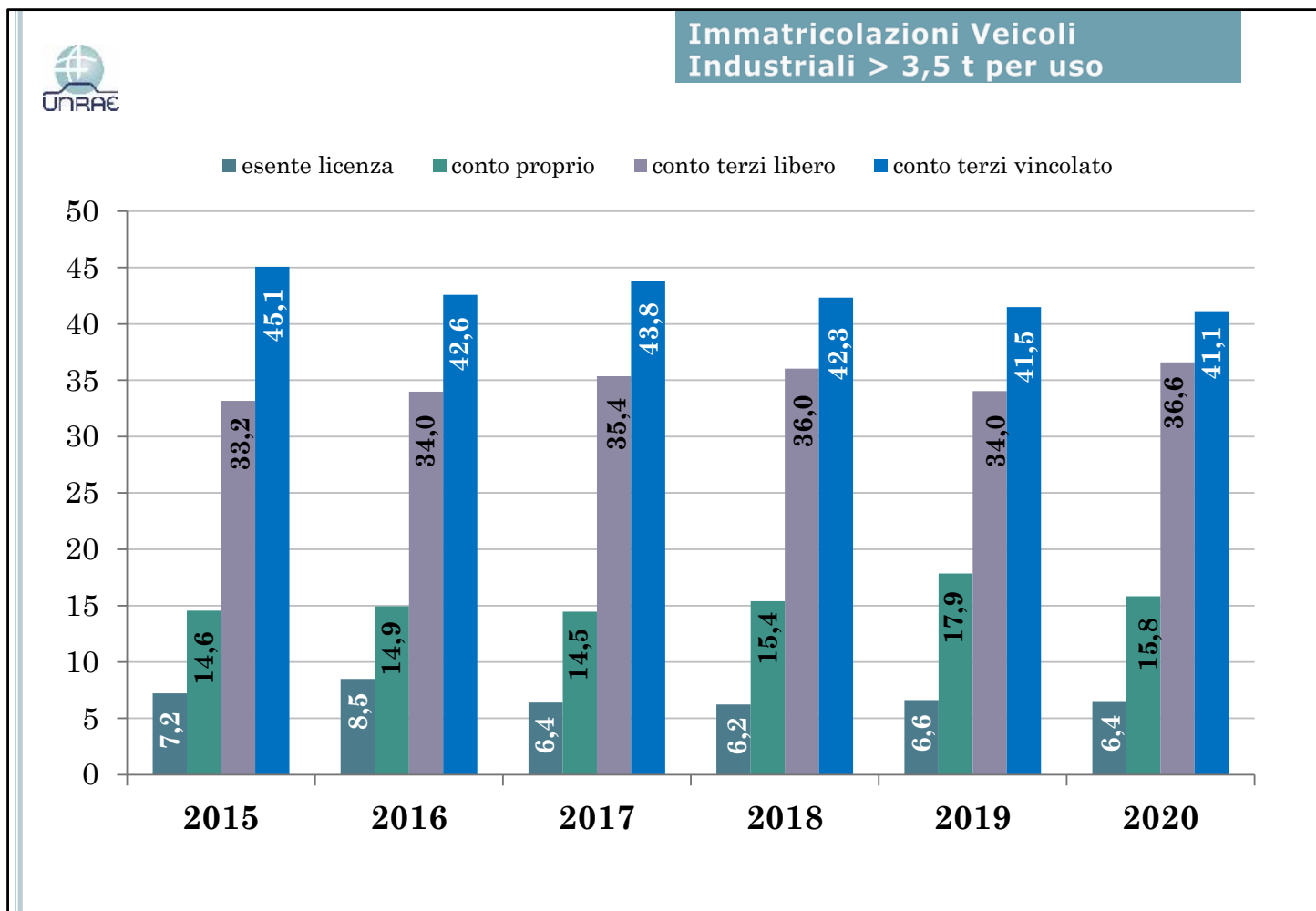
	2019	2020*	Var.%	quote%	2021**
3,51 t -6 t	953	750	-21,3	3,7	
6,01 t -11,5 t	2.453	1.934	-21,2	9,6	
11,51 t - 15,99 t	1.237	1.111	-10,2	5,5	
trattori stradali	10.874	9.830	-9,6	48,7	
Pesanti	8.111	6.541	-19,4	32,4	
Totale	23.628	20.166	-14,7	100,0	22.000

* Dati provvisori
**stime UNRAE

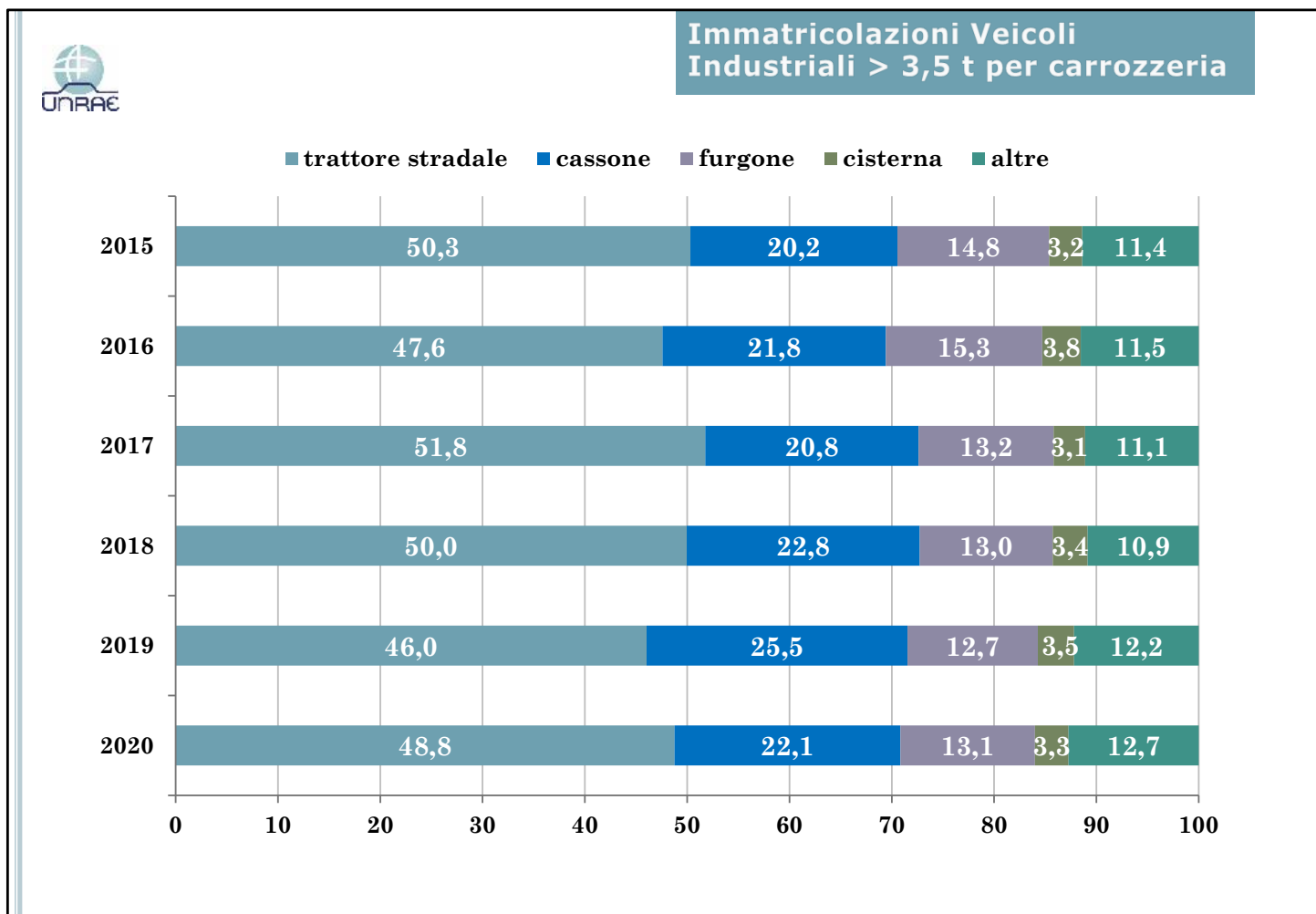
Nel 2020 cala ancora (del 14,7% a 20.166 unità) il mercato dei veicoli industriali, con un andamento molto negativo nel primo semestre – caratterizzato da perdite consecutive tra il 40% e il 63% su base mensile tra Marzo e Giugno – seguito da una moderata ripresa nel secondo semestre, in particolare tra Luglio e Novembre.

Fanno meglio del mercato totale i trattori stradali (-10%) mentre fanno peggio i pesanti (-19%). Con una caduta del 21% perdono quota di mercato i veicoli tra le 3,5 e 11,5 tonnellate di massa totale a terra, mentre la guadagnano i veicoli con massa totale a terra tra le 11,5 e 16 tonnellate, in virtù della loro tenuta di mercato (-10%).

In ragione dell'atteso rimbalzo dell'economia, la stima è di un mercato in parziale recupero (+9,1% a 22.000 immatricolazioni) nel 2021, stante la persistente incertezza riguardo la strategia e conseguenti politiche nazionali sull'autotrasporto



Nel 2020 riprende il trend di crescita della quota di trasporto in conto terzi, che, con immatricolazioni del complesso conto terzi (libero e vincolato) in contrazione del 12%, sale di 2,2 punti al 77,7%. D'altra parte, perdono quota di mercato le altre tipologie d'uso, conto proprio ed esente licenza, che restano minoritarie



Nel 2020 risale parzialmente la quota di mercato dei trattori stradali, al 48,8% dal 46,0%. Cade al 22,1% quella dei cassoni, mentre hanno variazioni marginali di quota furgoni (ora al 13,1%), cisterne (al 3,3%) e le altre considerate complessivamente (al 12,7%)

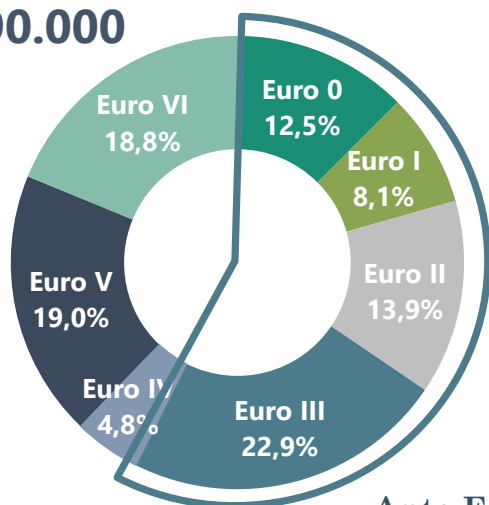

Veicoli Industriali per alimentazione

	2018	2019	2020	Quote% 2018	Quote% 2019	Quote% 2020
Diesel	24.417	22.055	19.048	95,5	93,3	94,5
Metano	950	1.176	878	3,7	5,0	4,4
GNL	69	313	174	0,3	1,3	0,9
<i>di cui diesel+gnl</i>	8	44	69	0,0	0,2	0,3
<i>di cui solo gnl</i>	61	269	105	0,2	1,1	0,5
Ibrido (diesel+elettrico)	136	75	54	0,5	0,3	0,3
Elettrico	6	8	11	0,0	0,0	0,1
Benzina	1	1	1	0,0	0,0	0,0
totale	25.579	23.628	20.166	100,0	100,0	100,0

Sebbene grazie agli incentivi gli acquisti si stiano sempre più orientando verso motorizzazioni alternative, la loro offerta sul mercato rimane ancora limitata, indirizzando la scelta nei confronti di motorizzazioni tradizionali, anch'esse in linea con gli elevatissimi standard di sicurezza e sostenibilità ambientale. Resta infatti marginale nel 2020 la quota di mercato di ibrido ed elettrico, allo 0,3% e 0,1%, rispettivamente

Parco circolante Veicoli Industriali al 30.06.2020*

**Totale >3,5t:
690.000**



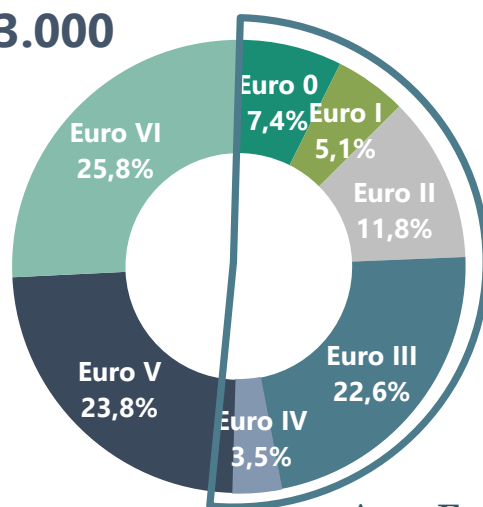
Ante Euro IV

57,4%

Età media: 13,6 anni

* stima UNRAE

**Totale ≥16t:
413.000**



Ante Euro IV

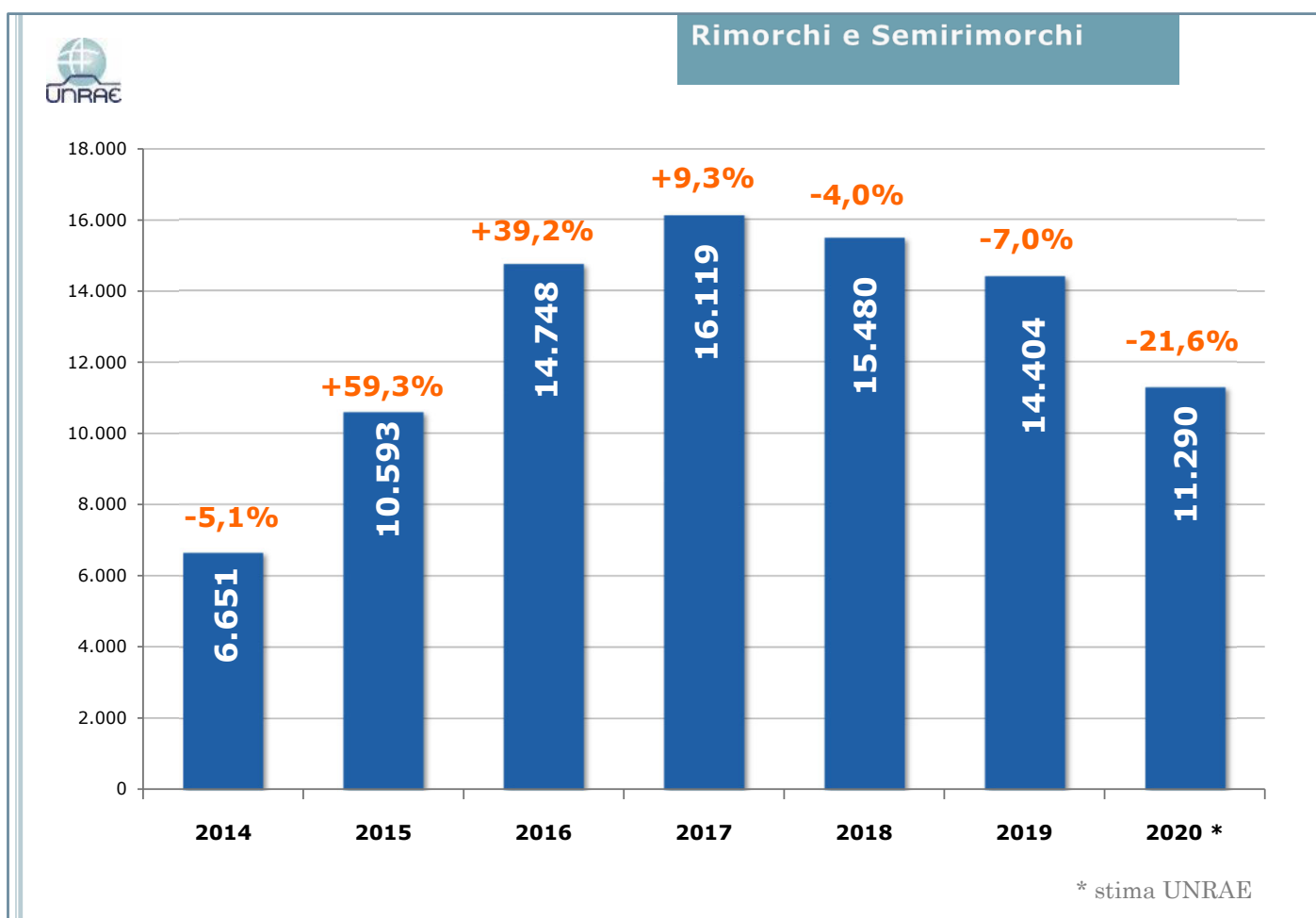
47,0%

Età media: 11,7 anni

A metà 2020 il parco circolante di veicoli con PTT oltre le 3,5 tonnellate tocca le 690.000 unità, di cui circa il 60% risponde a direttive di emissione ante Euro 4. L'età media del parco con PTT>3,5t è di quasi 14 anni.

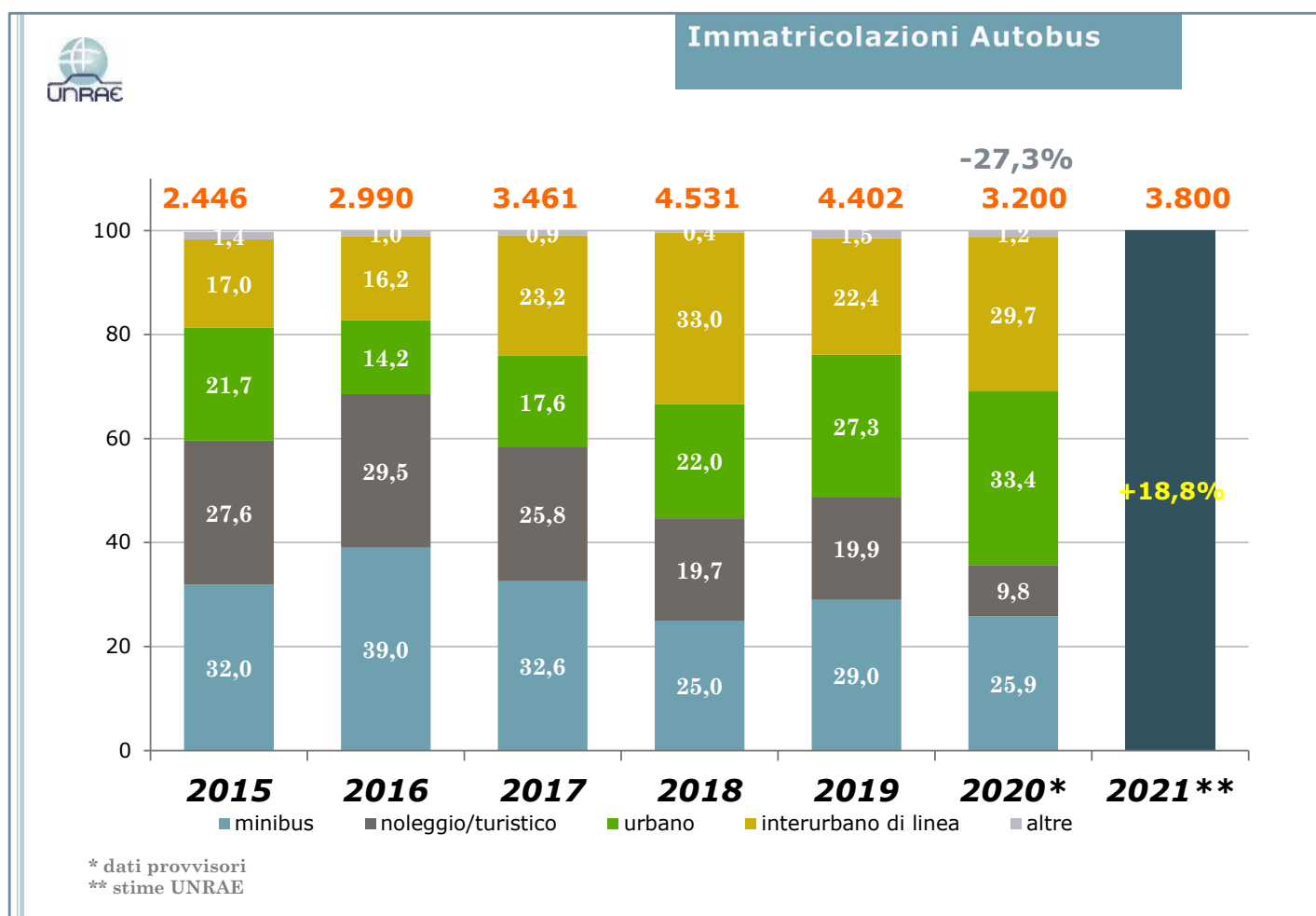
Alla stessa data, il parco circolante dei veicoli più pesanti, ossia quelli con PTT≥16t, conta 413.000 unità, con quasi 1 ogni 2 veicoli ante Euro 4 e un'età media di circa 12 anni.

Il quadro appena fornito, di un parco circolante di veicoli industriali vieppiù vetusto, evidenzia l'urgenza di misure necessarie al suo rinnovo, considerando gli effetti negativi in termini ambientali e di sicurezza stradale



La situazione indotta dalla crisi sanitaria mondiale ha accentuato la debolezza del comparto dei rimorchi e semirimorchi (in caduta pressoché costante dal gennaio 2019), aggravandone ulteriormente i risultati: il 2020 chiude infatti con una perdita a due cifre (-21,6%). Un risultato che mette ancora di più a nudo la forte elasticità della domanda e quindi la dipendenza delle immatricolazioni dalla disponibilità di sostegni agli investimenti degli autotrasportatori italiani.

Rallenta così, anche in questo comparto, la transizione verso una mobilità delle merci sempre più attenta alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza stradale.



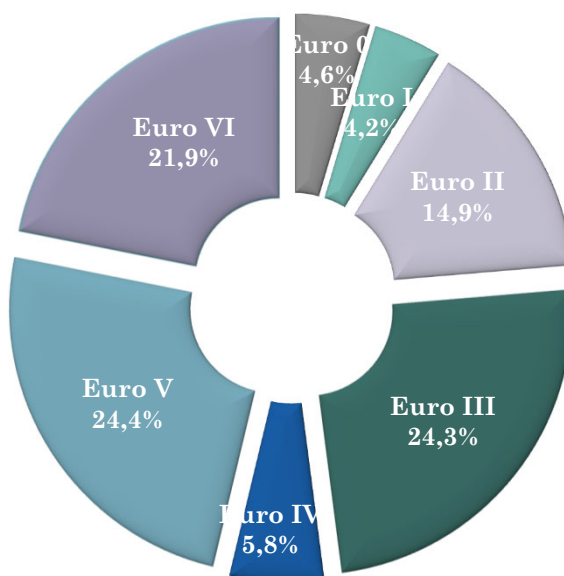
Nel 2020, per il secondo anno consecutivo, si contraggono le vendite di autobus, con un crollo del 27,3% delle immatricolazioni a 3.200 unità. Perdono circa 2/3 e 1/3 dei volumi, rispettivamente i segmenti del noleggio/turistico e dei minibus, per la particolare intensità dell'impatto della crisi sanitaria sul settore del turismo. Tiene il segmento interurbano di linea (-4%), con una quota di mercato che sale dal 22,4% al 29,7%. Cade dell'11% (guadagnando comunque 6,1 punti di quota al 33,4%) la domanda di autobus per il trasporto urbano, che sosterrà un mercato stimato in ripresa del 18,8% a 3.800 unità nel 2021, come risultato dei fondi complessivi messi a disposizione per il rinnovo di un parco molto sensibile al tema della sostenibilità ambientale



**Parco circolante autobus al
30.06.2020***

Totale: 62.600

**Età media:
12 anni**



* stima UNRAE basata sui veicoli ancora circolanti immatricolati dal 1990 – esclusi minibus

Al 30 Giugno 2020 il parco circolante degli autobus era pari a 62.600 unità, con un'anzianità media alta e in rialzo, pari a 12 anni


L'UNRAE in numeri
Auto, Commerciali, Industriali, Bus, Rimorchi, Semirimorchi, Caravan, Autocaravan, Assistenza

Aziende Associate	46
Marchi rappresentati	64
Quota mercato Auto	75%
Quota mercato V. Comm.li	61%
Quota mercato V. Ind.li	62%
Quota mercato Autobus	36%

La dimensione del settore oggi
Aziende della Distribuzione auto

Fatturato	53 mld euro
Occupati	160.000
Concessionarie	2.600
Officine Autorizzate	11.100

Autori e Metodologia



Autori

Il presente documento è stato realizzato dal Centro Studi e Statistiche UNRAE

Metodologia

Tutti i dati del mercato Italiano derivano dalle banche dati UNRAE (alimentate con informazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ACI) e sono stati elaborati dal Centro Studi e Statistiche con la metodologia ministeriale (salvo diversa indicazione in nota).

Per tutte le altre informazioni si ringraziano le fonti indicate in nota.