

+16%



1.825.000 autovetture immatricolate nel 2016

Il mercato italiano dell'auto è il quarto mercato dell'UE, dopo Germania, Regno Unito e Francia, confermandosi quindi un mercato di grande interesse per tutte le Case automobilistiche.

1

- Con 125mila auto nuove immatricolate, si registra a dicembre un aumento tendenziale delle vendite del 13%, che porta il cumulato a 1.825.210¹ unità, in linea con le previsioni di ANFIA, con un incremento del 15,8%, pari a 249.000 autovetture in più rispetto ai volumi del 2015.
- Molti fattori hanno influenzato il buon andamento del mercato nel 2016: il positivo clima di fiducia di consumatori e imprese (anche se in calo rispetto al 2015), il calo dei prezzi dei carburanti, le campagne promozionali delle Case molto allettanti, l'introduzione della misura del "super ammortamento" per il rinnovo delle flotte aziendali, l'interesse crescente rispetto alle auto ibride e alle nuove forme di mobilità come il car sharing (circa 700mila iscritti, di cui il 98% residente in quattro città: Roma, Firenze, Milano e Torino) e al noleggio, che si rivolgono ad una platea di utenti sempre più ampia con servizi differenziati.
- Per il 2017 e il 2018 il trend è previsto positivo con volumi rispettivamente attorno a 1,91 e 1,94 milioni di autovetture.
- Nel 2016 FCA fa meglio del mercato totale con una crescita del 18,5%, pari a 83mila immatricolazioni in più rispetto al 2015. La buona performance del Gruppo FCA in Italia e all'estero, ha permesso un aumento dei volumi delle autovetture di produzione domestica che, nel 2016, supereranno le 700mila unità.
- A livello internazionale, la riduzione dell'interscambio commerciale, e l'aumento dei prezzi del petrolio influenzeranno nei prossimi mesi l'economia mondiale; inoltre, i nuovi appuntamenti elettorali attesi nel 2017 in Olanda, Francia e Germania potranno modificare ancora gli equilibri europei, già in difficoltà dopo gli esiti dei referendum in UK (Brexit) e in Italia (riforma costituzionale): un banco di prova piuttosto complicato per il progetto europeo. In questo quadro, anche l'Italia dimostra tutta la sua fragilità economica e politica, segnata da una crisi molto più pesante e profonda rispetto a molti Paesi europei.

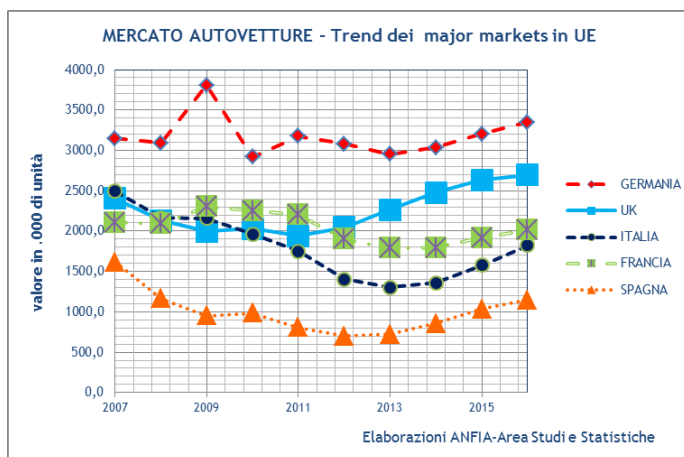
¹ Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) effettuate in data 4/1/2017.

Il mercato dell'auto, dopo anni di pesante contrazione determinati da un continuo rinvio della sostituzione dell'auto, che hanno quasi dimezzato i volumi di vendita (i volumi del 2016 sono inferiori del 27% a quelli del 2007), è in crescita costante dal 2014 ed è passato da 1,36 milioni di nuove immatricolazioni a 1,82 nel 2016.

Basso costo del denaro, facilità di accesso al credito, calo dei prezzi dei carburanti, offerte commerciali delle Case automobilistiche molto allettanti, hanno favorito finora l'acquisto dell'auto nuova, in un clima di fiducia generale dei consumatori su livelli piuttosto alti, anche se in calo nel 2016. Ha contribuito al buon andamento del mercato la misura del superammortamento dei beni d'impresa (il 140% del valore), introdotta dalla Legge di Stabilità 2016, che includeva anche gli autoveicoli, misura confermata anche nella Legge di Bilancio 2017.






Il mercato italiano dell'auto, con oltre 1,82 milioni di nuove autovetture, è il quarto mercato dell'UE dopo Germania, Regno Unito e Francia, confermandosi, quindi, un mercato di interesse per tutte le Case automobilistiche.

L'Italia è il Paese che registra l'incremento maggiore nel 2016, seguita dalla Spagna. Entrambi i Paesi hanno risentito maggiormente della crisi economica e finanziaria e hanno volumi ancora inferiori a



quelli del 2007 (-27% circa per l'Italia e -29% per la Spagna). Il mercato tedesco ha registrato il volume più basso delle vendite nel 2010, negli altri anni ha totalizzato volumi superiori o vicini ai 3 milioni di unità vendute. Il Regno Unito, invece, ha superato brillantemente la crisi, conseguendo addirittura un nuovo record delle vendite già nel 2015 e superandolo nel 2016. Il mercato francese, infine, totalizza nel 2016 un volume superiore a quello del 2007, ma inferiore a quelli conseguiti nel triennio 2009-2011. Complessivamente, per i cinque maggiori mercati UE, gli anni più difficili sono stati quelli dal 2012 al 2014.

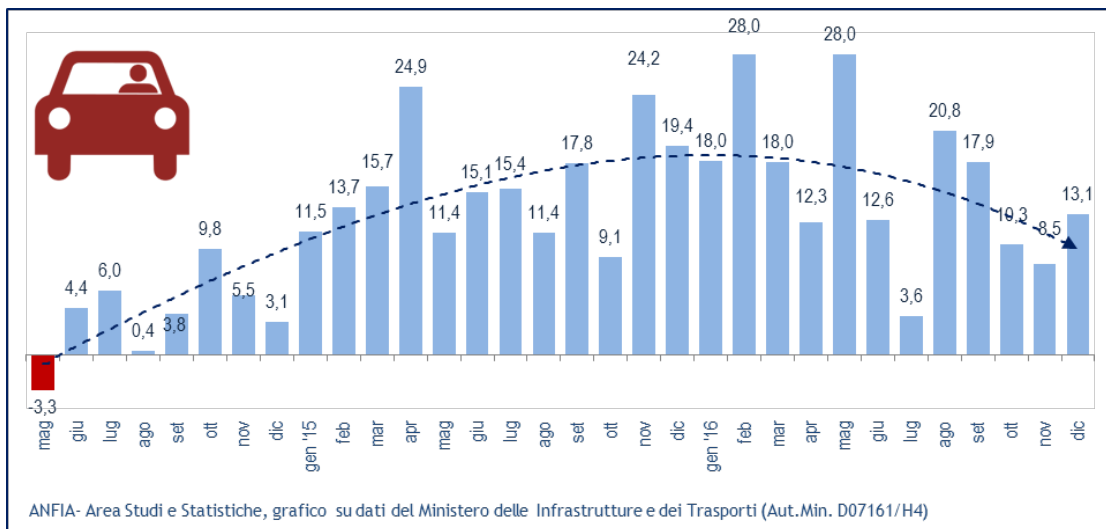
IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NEI MAJOR MARKETS EUROPEI - TREND ANNUALE 2007-2016

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	var% 16/15	var% 16/07
 GERMANIA	3.148,2	3.090,0	3.807,2	2.916,3	3.173,6	3.082,5	2.952,4	3.036,8	3.206,0	3.351,6	4,5%	6,5%
 UK	2.404,0	2.131,8	1.995,0	2.030,8	1.941,3	2.044,6	2.264,7	2.476,4	2.633,5	2.692,8	2,3%	12,0%
 FRANCIA	2.109,7	2.091,4	2.302,4	2.251,7	2.204,2	1.898,8	1.790,5	1.795,9	1.917,2	2.015,2	5,1%	-4,5%
 ITALIA	2.494,1	2.161,4	2.159,9	1.962,0	1.749,5	1.403,3	1.304,8	1.360,8	1.575,9	1.825,2	15,8%	-26,8%
 SPAGNA	1.614,8	1.161,2	952,8	982,0	808,1	699,6	722,7	855,3	1.034,2	1.147,0	10,9%	-29,0%
totale 5 markets	11.770,8	10.635,7	11.217,3	10.142,8	9.876,6	9.128,7	9.035,2	9.525,2	10.366,9	11.031,8	6,4%	-6,3%

Fonte: ANFIA

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE- TREND MENSILE MAGGIO 2014-DICEMBRE 2016

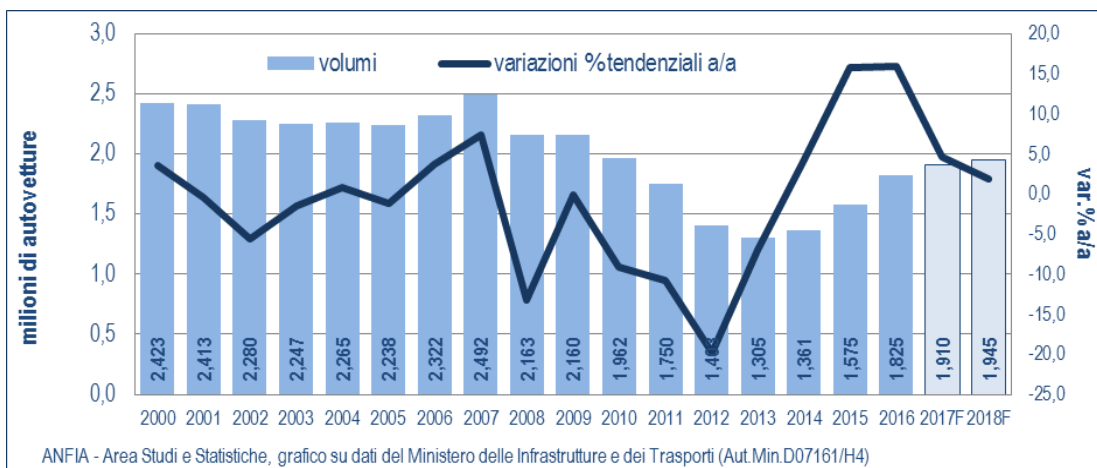
Variazioni % tendenziali mese su mese anno precedente



3

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE- TREND ANNUALE 2000/PREVISIONI 2017-2018

Volumi in milioni di unità e Variazioni % tendenziali a/a



Clima di fiducia dei consumatori e delle imprese (rilevazione ISTAT²)

A dicembre 2016, il clima di fiducia dei consumatori migliora (da 108,1 a 111,1) riportandosi sul livello di luglio 2016; l'indice composito del clima di fiducia delle imprese scende da 101,4 a 100,3, ma le dinamiche settoriali risultano diversificate.

Per quanto riguarda i consumatori, il miglioramento è diffuso a tutte le componenti del clima di fiducia: il clima economico passa da 127,6 a 133,8, attestandosi leggermente al di sopra del livello medio del periodo maggio-giugno 2016; il clima personale e quello corrente salgono per il secondo mese consecutivo, passando, rispettivamente, da 101,3 a 102,7 e da 103,7 a 106,2. La componente futura torna ad aumentare nel mese di dicembre (da 113,8 a 116,2), raggiungendo il livello più elevato da giugno 2016. I giudizi dei consumatori riguardo alla situazione economica del Paese migliorano decisamente, così come le aspettative, il cui saldo torna ad aumentare dopo sette mesi consecutivi di diminuzione. Analizzando le opinioni sull'andamento dei prezzi al consumo, espresse su un arco temporale di 12 mesi (giudizi sui 12 mesi passati e aspettative per i prossimi 12 mesi), si evidenzia il prevalere di giudizi e attese orientati alla diminuzione dei prezzi. Infine, diminuiscono per il secondo mese consecutivo le aspettative sulla disoccupazione.

Con riferimento alle imprese, nel mese di dicembre si registra un peggioramento della fiducia nei servizi e nelle costruzioni; nella manifattura e nel commercio al dettaglio, invece, l'indice sale, rispettivamente, da 102,2 a 103,5 e da 106,5 a 107,4. Per quanto riguarda le componenti del clima di fiducia, nel comparto manifatturiero migliorano sia i giudizi sugli ordini, sia le attese sulla produzione; il saldo dei giudizi sulle scorte rimane stabile.

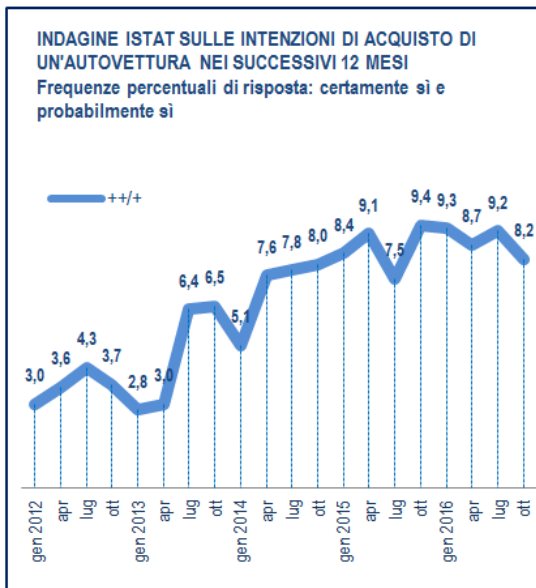
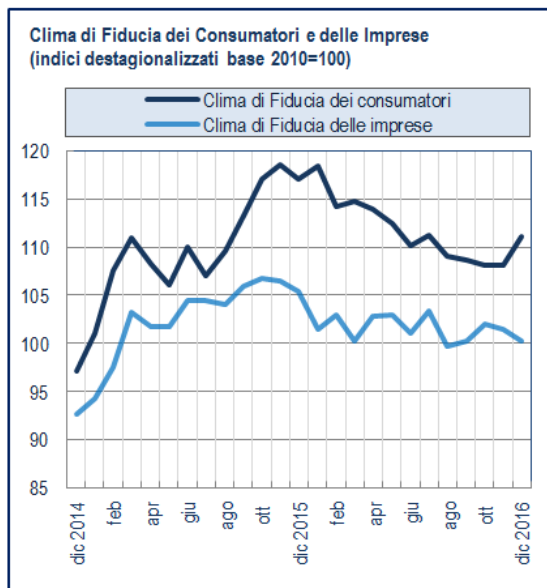
Nei servizi, si deteriorano i giudizi sul livello degli ordini e le attese sull'andamento generale dell'economia; il saldo delle attese sugli ordini rimane stabile. Nel commercio al dettaglio migliorano sia i giudizi sulle vendite correnti, sia le attese sulle vendite future; il saldo dei giudizi sulle scorte di magazzino diminuisce.

L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto delle autovetture

L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto di un'autovettura nei prossimi 12 mesi conferma il trend in corso del mercato auto. L'indagine rileva a luglio 2016 un recupero della propensione all'acquisto di un'auto nei mesi a venire, che dall'8,7% di risposte "certamente sì" e "probabilmente sì" di aprile 2016 sale a 9,2%. Ad ottobre la propensione all'acquisto scende all'8,2%. Questo rallentamento sulle intenzioni d'acquisto, si evidenzia in un rallentamento del ritmo di crescita delle vendite ai privati:

- +30% nel 1° trimestre
- + 14% nel 2° trimestre
- + 3% nel 3° trimestre
- + 1,7% nel 4° trimestre.

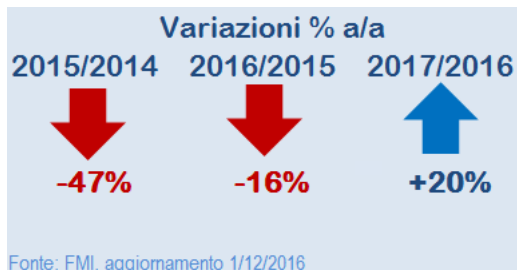
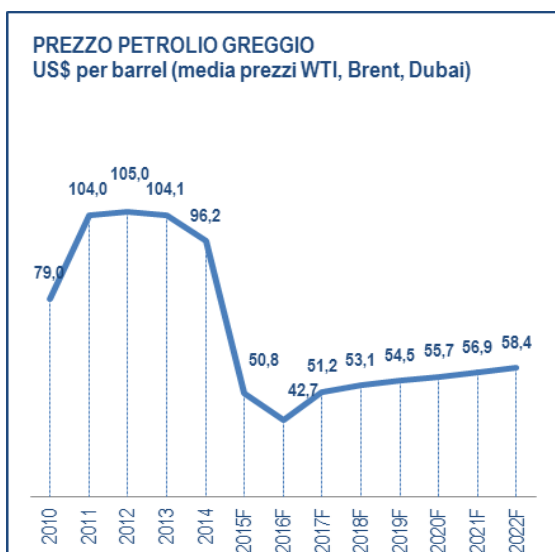
² Comunicato stampa Istat 28 dicembre 2016



Prezzo petrolio greggio

Secondo i dati del FMI, nel 2015 il prezzo del petrolio (media prezzi WTI, Brent e Dubai: US\$ 50,9 per barile) è risultato inferiore del 47% rispetto al prezzo medio del 2014 (US\$ 96,2). L'eccesso di offerta di petrolio ha portato il prezzo del petrolio ai minimi nei primi mesi del 2016, per poi risalire e toccare, a maggio, quasi i 50US\$ il barile, come effetto della riduzione della produzione nei Paesi non-OPEC e per altri fattori che hanno determinato un'interruzione nella fornitura, quali l'incendio di una vasta area del Canada e gli attacchi dei ribelli in Nigeria.

A fine novembre è stato raggiunto un accordo tra i Paesi OPEC, riuniti a Vienna, per il taglio della produzione di petrolio. L'intesa tra Arabia Saudita, Iran e altri Paesi produttori del cartello ha portato ad un taglio giornaliero di 1,2 milioni di barili a partire da gennaio 2017. Il tetto produttivo scende quindi a 32,5 milioni di barili al giorno a partire dal 1° gennaio. L'accordo prevede la possibilità di includere tagli produttivi da Paesi non OPEC, come la Russia, che si è infatti impegnata, a partire dal mese di marzo prossimo, a ridurre l'estrazione di 300mila barili al giorno, la metà del taglio aggiuntivo richiesto ai Paesi vicini al Cartello ma esterni ad esso. Nonostante un'intesa del genere mancasse dal 2001, rimane lo scetticismo per un sensibile incremento dei prezzi nel 2017.



6

Secondo le proiezioni del FMI, il calo medio del prezzo annuale del petrolio nel 2016 è del 16%. Nel 2017 è previsto un rialzo del 20%. Secondo le proiezioni di dicembre 2016, nei prossimi 5 anni il prezzo potrebbe rimanere comunque sotto i 60 US\$ per barile.

Prezzi carburanti in Italia

A **dicembre 2016**, il prezzo medio ponderato alla pompa dei carburanti è aumentato per il rincaro del prezzo industriale.

Il prezzo della benzina senza piombo è salito a € 1,496/litro da € 1,475 di novembre 2016, quello del gasolio per autotrazione a € 1,352 da € 1,327/litro del mese precedente e quello del GPL a € 0,585 da € 0,580/litro di novembre. L'incidenza delle imposte (IVA+accise) sul prezzo alla pompa è del:

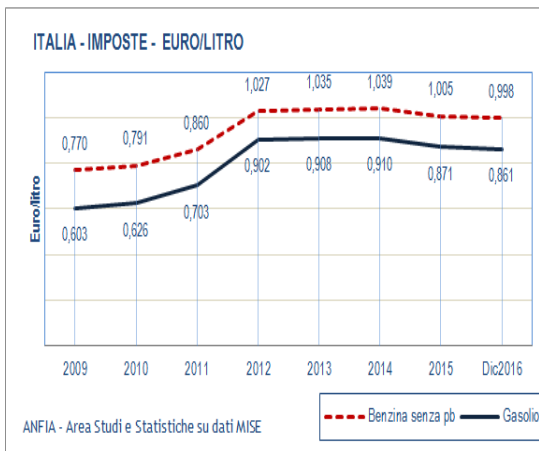
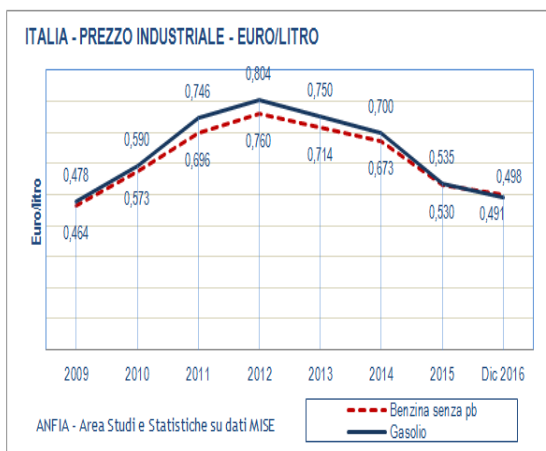
- .67% sul prezzo della benzina
- .64% sul prezzo del gasolio
- .43% sul prezzo del GPL

A dicembre, il prezzo medio nazionale del metano per autotrazione è leggermente diminuito rispetto a quello di novembre, assestandosi fra 0,971 e 0,973 €/Kg. I prezzi medi più bassi si trovano nelle Marche, in Abruzzo, Molise, Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Campania in range, nell'ordine, da 0,925 a 0,962 euro/Kg, mentre in Trentino Alto Adige, Lazio, Calabria e Sicilia si trovano i prezzi più alti, sopra l'euro, in un range da 1,030 a 1,040 euro/Kg (fonte: Assogasmetano).

Prezzo medio dei carburanti a dicembre 2016



ANFIA su dati MISE



Consumi di carburante

Secondo gli ultimi dati disponibili del Ministero dello Sviluppo Economico, nei **primi 11 mesi del 2016** i consumi medi risultano in calo per la benzina (-2,5%) e in aumento per il gasolio per autotrazione (+0,2 %) e per il GPL (+2,4%).

I consumi di carburante sono progressivamente scesi dal 2006, a causa della riduzione del potere d'acquisto negli anni più pesanti della crisi, del rincaro dei carburanti (antecedente al ribasso del prezzo del petrolio a partire dal 2015), della riduzione della percorrenza chilometrica media, del maggior utilizzo di mezzi alternativi all'auto nei viaggi di media e lunga percorrenza, grazie alle offerte low cost dei viaggi in aereo, in treno e in autobus, e anche delle miglior performance, in termini di resa chilometrica e consumi, dei nuovi modelli di auto.

Analisi del mercato autovetture ITALIA nel dettaglio

Mercato auto: Dicembre 2016

Nel mese di dicembre sono state immatricolate 124.509 autovetture (+13,1%), secondo le elaborazioni ANFIA sulla base delle risultanze presenti nell'archivio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, effettuate in data 4/01/2017.

Nell'ultimo mese dell'anno le registrazioni di auto diesel aumentano del 15,4%, con una quota del 57,7% sul totale mercato; le auto a benzina crescono dell'11,2% con il 31% di quota e le auto ad alimentazione alternativa, con un incremento del 7,5%, pesano per l'11,3%.

Nel segmento delle auto *ecofriendly*, le auto alimentate a GPL registrano il primo segno positivo dell'anno, +11,2% (7.535 unità), e sono oltre il 53% di tutte le auto ad alimentazione alternativa vendute a dicembre (14.070 unità); seguono le auto ibride, con un aumento del 48% rispetto a dicembre 2015 (3.502 unità); le auto a metano registrano invece ancora un calo, -26% (2.846 unità), e le auto puro elettrico, con 187 unità, fanno un balzo in avanti dell'85% rispetto alle 101 immatricolate a dicembre 2015. **Nel mese di dicembre le auto ibride/elettriche raggiungono il 3% di quota.**

Le vendite ai privati, nel mese, aumentano del 6,3%, con una quota del 62,2%. Le immatricolazioni di auto intestate alle società facrescono del 26,4%. Il solo comparto del noleggio registra un aumento del 12,7% e una quota del 13,5%.

Nel mese di dicembre, il Gruppo **Fiat Chrysler Automobiles** (incluso Ferrari, Maserati) ha ottenuto un risultato migliore di quello del mercato: +14,6% con oltre 37.000 immatricolazioni, pari al 29,8% del mercato. L'incremento maggiore è stato registrato dal brand Alfa Romeo (+41%), seguito da Jeep (+22%), Fiat (+ 12,9%) e Lancia (+2,8%). Volano le vendite di Maserati, che quadruplicano i volumi (+295%), e quelle di Ferrari, che raddoppiano.

Sono 7 i modelli FCA nella Top Ten di dicembre, con Panda e Ypsilon rispettivamente al 1° e 2° posto.

Mercato: Gennaio/Dicembre 2016

Nel 2016 sono state immatricolate 1.825.210 autovetture, +15,8%, secondo le elaborazioni ANFIA sulla base delle risultanze presenti nell'archivio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, effettuate in data 4/01/2017.

Nel 2016 il Gruppo FCA ha immatricolato 530.613 autovetture, +18,5%, con una quota del 29,1%.

Seguono FCA nella classifica per gruppi dell'intero anno: Gruppo VW con il 13,3% di quota (+16,3% l'incremento dei volumi), Gruppo Renault con il 9,1% (+19,8%), Gruppo PSA con l'8,7% di quota (+10,7%), Ford con il 6,8% (+13,7%) e GM con il 5,2% (+6,8%). I Costruttori giapponesi complessivamente pesano per il 10% del mercato (+10%), mentre i Costruttori coreani pesano per il 6% (+18%).

Sono 6 i modelli FCA nella Top Ten di Gennaio-Dicembre. Nelle prime 4 posizioni: Panda, Ypsilon, 500L e 500; seguono, in 7° e 8° posizione, 500X e Punto.

9

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE - PRINCIPALI GRUPPI O MARCHI

	2016	%	2015	%	variazioni % a/a
FIAT - CHRYSLER Group	530.613	29,1	447.745	28,4	18,5
VW Group	243.290	13,3	209.230	13,3	16,3
RENAULT Group	166.241	9,1	138.815	8,8	19,8
PSA Group	158.278	8,7	143.014	9,1	10,7
FORD	124.257	6,8	109.303	6,9	13,7
GM Group	95.022	5,2	88.985	5,6	6,8
DAIMLER Group	92.651	5,1	77.801	4,9	19,1
BMW Group	84.260	4,6	71.767	4,6	17,4
TOYOTA Group	75.969	4,2	68.938	4,4	10,2
HYUNDAI	56.337	3,1	47.363	3,0	18,9
NISSAN	55.198	3,0	57.500	3,6	-4,0
KIA	45.138	2,5	39.066	2,5	15,5

dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 2/1/2017

TOP TEN

TOP 10 DICEMBRE

N.	MARCA	MODELLO	DICEMBRE 2016 ¹
1	FIAT	PANDA	9.929
2	LANCIA	YPSILON	4.325
3	RENAULT	CLIO	3.411
4	FIAT	500 ³	3.364
5	FIAT	500X	3.327
6	FIAT	500L	3.028
7	VOLKSWAGEN	POLO	2.836
8	FIAT	TIPO	2.781
9	VOLKSWAGEN	GOLF	2.695
10	JEEP	RENEGADE	2.545

TOP 10 GENNAIO/DICEMBRE

N.	MARCA	MODELLO	GEN/DIC 2016 ²
1	FIAT	PANDA	145.736
2	LANCIA	YPSILON	65.664
3	FIAT	500L	51.813
4	FIAT	500 ⁴	49.329
5	RENAULT	CLIO	47.423
6	VOLKSWAGEN	GOLF	46.659
7	FIAT	500X	46.227
8	FIAT	PUNTO	44.293
9	VOLKSWAGEN	POLO	43.105
10	FORD	FIESTA	42.601

1 - Comunicato stampa del Ministero dei trasporti/Ministry of Transportation's press release

2 - Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti/Prepared by Anfia from the data of Ministry of Transportations (Aut. Min. D07161/H4)

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/12/2016

3 - Non comprende le Abarth 500, con le quali sarebbe al terzo posto anziché al quarto

4 - Comprende le Abarth 500

Mercato per alimentazione

Nel 2016 le auto a trazione diesel crescono del 19% (57% di quota) e quelle a benzina del 22% (33% di quota); le auto ad alimentazione alternativa, invece, diminuiscono del 12,1% (10,2% di quota).

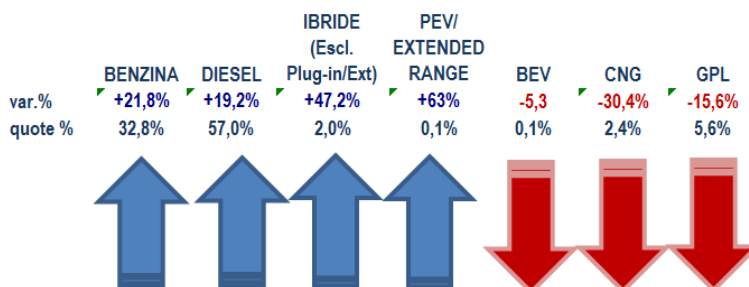
Le vetture a gas, dopo il calo tendenziale del 6,5% registrato nel 2015, nell'anno appena concluso perdono ancora il 21% del mercato e 3,6 punti di quota. Le vetture a gas sono il 78% di tutte le autovetture ad alimentazione alternativa immatricolate in Italia nel 2016. Nel dettaglio, le vetture a GPL ammontano a 101.682, -15,6% e una quota del 5,6%, due punti in meno della quota realizzata nel 2015. Le vetture a metano perdono il 30% dei volumi, 1,6 punti di quota, con 43.779 nuove registrazioni nel 2016.

Le vetture ibride registrano, invece, un incremento del 48% circa, con 38.580 unità e il 2,1% di quota, di queste 1.452 sono plug-in/extended range, in aumento del 63% sulle vendite del 2015.

Le vendite di auto puro elettrico sono calate nel 2016 del 5,3%. I volumi restano molto bassi, appena 1.375 unità: **ogni 10.000 vetture vendute, solo 7,5 hanno motore elettrico.**

La tecnologia deve ancora migliorare sotto vari aspetti perché i consumatori scelgano l'elettromobilità in maniera più diffusa: occorre innanzitutto aumentare l'autonomia di marcia e ridurre i tempi di ricarica, oltre, ovviamente, a raggiungere un prezzo competitivo rispetto a quello delle auto a combustione interna.

2016 – Mercato autovetture per tipo carburante, Variazioni % 2016/2015 e quota sul totale mercato 2016



IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE

	TOTALE 2014	%	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	var% 2015/14	var% 2016/15
DIESEL	747.194	54,9	872.853	55,4	1.040.299	57,0	16,8	19,2
BENZINA	394.801	29,0	492.050	31,2	599.495	32,8	24,6	21,8
BZ+GPL	123.851	9,1	120.542	7,6	101.682	5,6	-2,7	-15,6
BZ+METANO	72.367	5,3	62.935	4,0	43.779	2,4	-13,0	-30,4
ELETTRICA	1.107	0,1	1.452	0,1	1.375	0,1	31,2	-5,3
IBRIDE	21.473	1,6	26.122	1,7	38.580	2,1	21,7	47,7
IBRIDA BE	20.497	1,5	24.638	1,6	36.732	2,0	20,2	49,1
IBRIDA GE	570	0,0	593	0,0	396	0,0	4,0	-33,2
PLUG-IN	270	0,0	739	0,0	1.317	0,1	173,7	78,2
EXTENDED RANGE	136	0,0	152	0,0	135	0,0	11,8	-11,2
TOTALE	1.360.793	100,0	1.575.954	100,0	1.825.210	100,0	15,8	15,8

ALIM. ALTERN.	218.798	16,1	211.051	13,4	185.416	10,2	-3,5	-12,1
---------------	---------	------	---------	------	---------	------	------	-------

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Solo 1 vettura su 10 è ad alimentazione alternativa



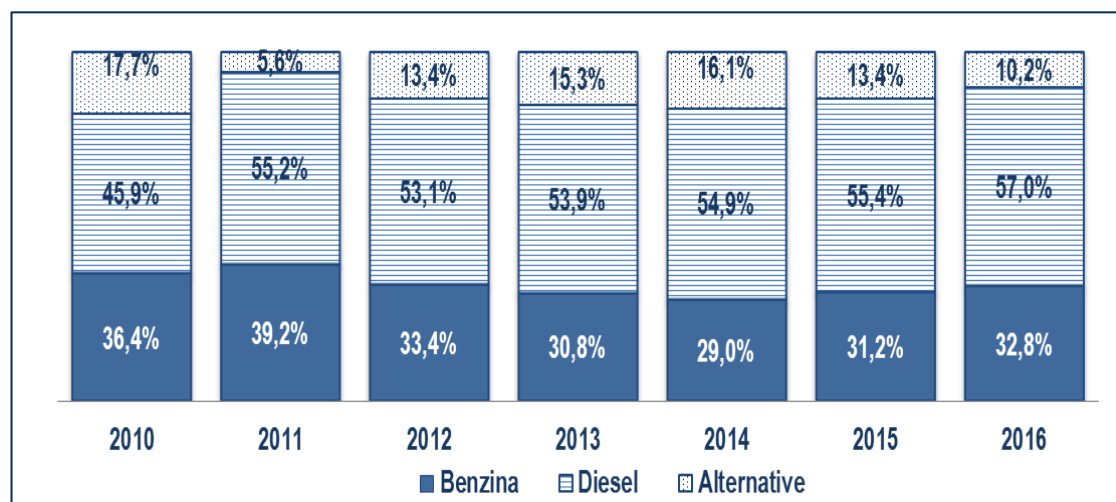
11

Nel 2016, complessivamente, le auto “ecofriendly” registrano un calo delle vendite del 12,1%, dopo quello del 3,5% già registrato nel 2015. La quota delle auto ecofriendly scende al 10,2% sul totale mercato, riducendosi di 3,2 punti rispetto al 2015 e di 5,9 punti rispetto al 2014.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE - TREND MENSILE DICEMBRE 2015/DICEMBRE 2016

VOLUMI	dic-15	gen-16	feb-16	mar-16	apr-16	mag-16	giu-16	lug-16	ago-16	set-16	ott-16	nov-16	dic-16
DIESEL	62.225	87.278	96.540	107.486	91.237	107.529	95.158	80.700	42.312	88.084	85.966	86.210	71.799
BENZINA	34.760	51.817	58.841	65.322	59.919	63.119	54.601	43.054	22.240	50.723	46.346	44.873	38.640
BZ/GPL	6.776	8.675	9.366	10.269	9.457	10.037	9.327	7.864	4.315	8.224	8.280	8.333	7.535
BZ/METANO	3.847	4.714	4.783	4.820	4.427	4.248	3.967	2.829	1.554	3.183	3.146	3.262	2.846
PEV/IBRIDE	2.464	3.418	3.666	3.527	3.108	3.725	3.206	2.767	1.591	4.113	3.595	3.550	3.689
TOTALE	110.072	155.902	173.196	191.424	168.148	188.658	166.259	137.214	72.012	154.327	147.333	146.228	124.509
QUOTE	dic-15	gen-16	feb-16	mar-16	apr-16	mag-16	giu-16	lug-16	ago-16	set-16	ott-16	nov-16	dic-16
DIESEL	56,5	56,0	55,7	56,2	54,3	57,0	57,2	58,8	58,8	57,1	58,3	59,0	57,7
BENZINA	31,6	33,2	34,0	34,1	35,6	33,5	32,8	31,4	30,9	32,9	31,5	30,7	31,0
BZ/GPL	6,2	5,6	5,4	5,4	5,6	5,3	5,6	5,7	6,0	5,3	5,6	5,7	6,1
BZ/METANO	3,5	3,0	2,8	2,5	2,6	2,3	2,4	2,1	2,2	2,1	2,1	2,2	2,3
PEV/IBRIDE	2,2	2,2	2,1	1,8	1,8	2,0	1,9	2,0	2,2	2,7	2,4	2,4	3,0
TOT.ALIM.ALTERN	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE, IN %



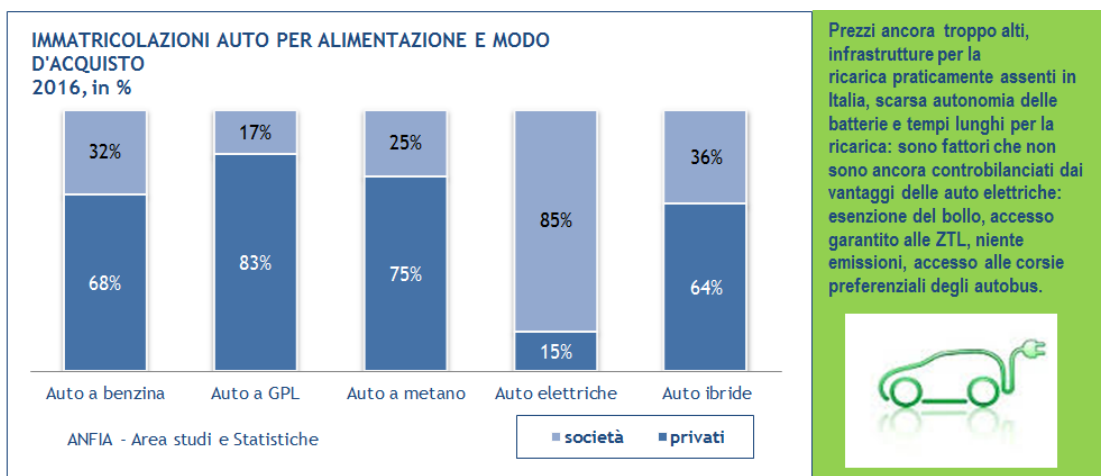
Elaborazione ANFIA sulla base delle risultanze presenti in archivio delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

ACEA a livello europeo e ANFIA a livello nazionale sostengono il principio di neutralità tecnologica per il raggiungimento dei prossimi obiettivi di riduzione delle emissioni. E' indubbio, del resto, che i sistemi ibridi e ibridi plug-in conosceranno una considerevole crescita a livello mondiale nei prossimi anni, mentre riguardo all'elettrico è necessario un ulteriore avanzamento tecnologico in tema di batterie. Pertanto, per promuovere una maggiore diffusione sul mercato di propulsori alternativi e garantire ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂, occorre che industria e istituzioni lavorino insieme per promuovere la domanda dei consumatori, che non è mutata nemmeno dopo lo scandalo *dieselgate* (anzi, in Italia la domanda di auto elettriche è calata del 5%).

I governi di tutta Europa dovranno sostenere la domanda, sia in termini di diffusione delle infrastrutture di distribuzione e di ricarica necessarie, sia influenzando le scelte dei consumatori, ad esempio con l'armonizzazione delle misure di supporto alla domanda in tutta l'UE. L'industria automotive ha bisogno dell'impegno programmatico dei governi per aumentare gli investimenti in veicoli a trazione alternativa, affinché si possano raggiungere gli obiettivi di *decarbonizzazione* definiti dal Consiglio Europeo nell'ottobre 2014, che ha stabilito una riduzione domestica delle emissioni di gas ad effetto serra del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 (nel 2013 l'UE aveva già ridotto le proprie emissioni di gas serra del 19% rispetto ai livelli del 1990 e il prossimo obiettivo è di una riduzione del 20% delle emissioni entro il 2020).

La direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI", come è noto, delinea, per la prima volta, un quadro comune di misure finalizzate alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi - compresi i requisiti minimi per la costruzione dei punti di ricarica per veicoli elettrici e dei punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano ed idrogeno - da attuarsi mediante quadri strategici nazionali con l'obiettivo di attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti negli Stati membri dell'Unione europea.

Per quanto riguarda l'Italia, il Consiglio dei Ministri, lo scorso 14 dicembre, ha approvato il Decreto legislativo di attuazione della Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 "DAFI", sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Il decreto, in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, contiene molteplici elementi positivi: l'approccio "*technology neutral*" utilizzato quale visione d'insieme strategica, in grado di valorizzare l'apporto di ciascun carburante per la realizzazione dei target ambientali, in ottica di road map tecnologica; le misure per lo sviluppo del mercato della distribuzione dei carburanti alternativi; le semplificazioni del quadro per il rilascio delle autorizzazioni sugli impianti di approvvigionamento, attualmente piuttosto articolato ed eterogeneo sul piano regionale. In sintesi, il decreto offrirà una certezza del quadro d'azione che consentirà da un lato, agli imprenditori ed operatori del settore, di sviluppare un'adeguata programmazione degli investimenti e, dall'altro, agli utenti-consumatori finali di poter disporre e fruire di una rete di approvvigionamento capace di raggiungere anche le aree geografiche in cui per vari motivi le strutture sono ancora carenti (ad es. Sardegna, Calabria e Sicilia) e che possa finalmente corrispondere agli standard già presenti nei principali Paesi europei, specie nelle aree urbane (inclusi i depositi di autobus TPL e mezzi di raccolta e compattamento rifiuti).



Il grafico evidenzia che le auto a gas sono vendute soprattutto ai privati, mentre le nuove auto elettriche registrate nel 2016 sono intestate per l'85% alle società e solo per il 15% alle persone fisiche.

I tempi non sono ancora maturi per una diffusione di massa delle auto elettriche. Il punto di svolta avverrà quando il prezzo delle auto elettriche sarà equivalente a quello delle auto a combustione interna. Pur crescendo la domanda di auto elettriche e ibride nel prossimo decennio, l'impatto sul parco circolante sarà ancora molto esiguo.

Emissioni di CO₂

Nel suo insieme, il mercato delle auto *ecofriendly* ha permesso all'Italia di diventare, in materia di emissioni inquinanti, uno dei paesi più virtuosi dell'Unione europea e di aver raggiunto, già nel 2011 (con 129 g/km di CO₂), l'obiettivo fissato dalla Commissione Europea per il 2015 in termini di emissioni medie di CO₂ prodotte dalle nuove autovetture immatricolate (130 g/km).

EMISSIONI MEDIE CO₂ DELLE NUOVE AUTO VENDUTE PER ANNO (g/km)

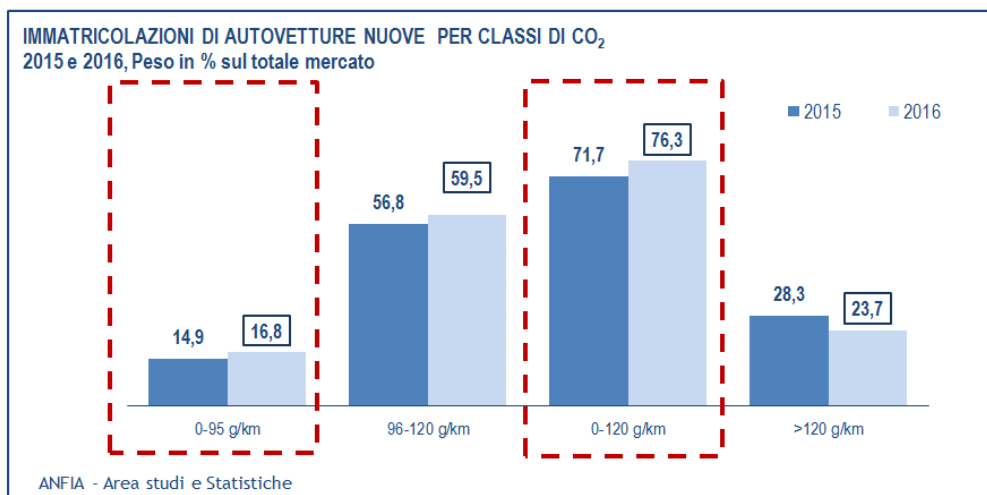


Secondo le elaborazioni preliminari di ANFIA, nel 2016, la media delle emissioni di CO₂ di tutte le nuove auto vendute in Italia risulta di 112,8 g/km. Secondo la tipologia di carburante, l'emissione media delle autovetture vendute risulta:

- Benzina 118,1 g/km
- Diesel 111,4 g/km
- GPL 114,3 g/km
- CNG 96,1g/km
- Ibride 88,0 g/km.

Le auto che producono minori quantità di CO₂ sono quelle a metano e le ibride, e ovviamente le elettriche a zero emissioni. Per raggiungere il target fissato dall'UE di 95 g/km di CO₂, come media delle emissioni delle nuove auto immatricolate al 2021, è evidente quanto sia importante puntare su una rete distributiva efficiente e capillare, affinché metano ed elettrico possano incidere di più nella riduzione delle emissioni. . In Italia e in Europa, le auto diesel sono più della metà delle nuove immatricolazioni, con livelli emissivi di CO₂ inferiori ai modelli a benzina: occorre, quindi, avere un atteggiamento realistico nell'adottare misure che spingano la domanda verso motorizzazioni "green". Per i Costruttori, il motore diesel di ultima generazione (clean diesel), è un fattore essenziale per raggiungere il target di 95 g/km al 2021..

Nel 2016 le auto immatricolate con emissioni fino a 95 g/km sono il 16,8% del mercato e quelle da 96 a 120 g/km il 59,5%. Complessivamente le auto nuove con emissioni da 0 a 120 g/km rappresentano il 76,3%. Quelle con più di 120 g/km perdono 5 punti e scendono al 23,7% del mercato.



La misurazione delle emissioni inquinanti è piuttosto complessa e sono molti i fattori determinanti per quantificare i valori emissivi. Di qui nasce il gap tra i risultati determinati in laboratorio e quelli ottenuti su strada. Il test di laboratorio utilizzato oggi, il "New European Driving Cycle (NEDC)", risponde alla normativa europea che stabilisce gli standard che tutti i Costruttori e altri player interessati devono rispettare. Il test, progettato nel 1980 (e impiegato dagli anni '90) risulta oggi datato. Consapevole dei limiti di questo test, l'industria automotive ha contribuito attivamente allo sviluppo di un nuovo ciclo di prova, il *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)*. Il nuovo test considererà più fattori che risultano incidenti sui valori emissivi finali, i quali risulteranno maggiormente coerenti con le emissioni di anidride carbonica e di gas inquinanti che si riscontrano nell'uso quotidiano dei veicoli. Il WLTP dovrà subentrare all'attuale test per le nuove omologazioni a partire da Settembre 2017 e per tutti i veicoli da Settembre 2018.

In aggiunta al nuovo test di laboratorio, sarà introdotta una procedura complementare, denominata *Real Driving Emissions* (RDE) per misurare le emissioni di inquinanti anche sulla strada, nelle reali condizioni di guida (su strade urbane, extraurbane e autostrade; in montagna a diverse altitudini; con guida a bassa, media e alta velocità; con condizioni di carico maggiorato). Con questa normativa, l'Europa sarà la prima regione al mondo ad adottare, nel calcolo delle emissioni dei veicoli, un approccio basato, anziché soltanto sul ciclo omologativo, anche sulle condizioni di guida reali. La Commissione Europea dovrà completare nei prossimi mesi la legislazione relativa al test RDE (ultimo pacchetto dei quattro previsti), che entrerà in vigore contestualmente al WLTP (tranne per gli NOx per i quali entrerà in vigore un anno dopo).

Secondo le rilevazioni dell'European Environment Agency (EEA), il settore dei trasporti stradali contribuisce per un quinto alle emissioni complessive di gas serra e di inquinanti nell'Unione Europea. Il rapporto "*Air quality in Europe – 2016 report*" dell'EEA evidenzia che la qualità dell'aria è migliorata nel corso degli anni. Nel periodo 2000-2014, nelle località monitorate (oltre 400 città), il livello medio annuo di PM₁₀ è calato del 75%. Analogamente, in media, le concentrazioni di PM_{2,5} sono diminuite, tra il 2006 e il 2014, in corrispondenza di tutti i tipi di stazioni (aree urbane, zone di traffico, siti di fondo urbano, ecc.). Inoltre, è diminuita, nel corso degli anni, l'esposizione a livelli di PM superiori alle raccomandazioni dell'OMS. La riduzione delle emissioni, in Europa, ha migliorato la qualità dell'aria, anche se in misura ancora non sufficiente per quanto riguarda l'impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Mercato per modalità d'acquisto

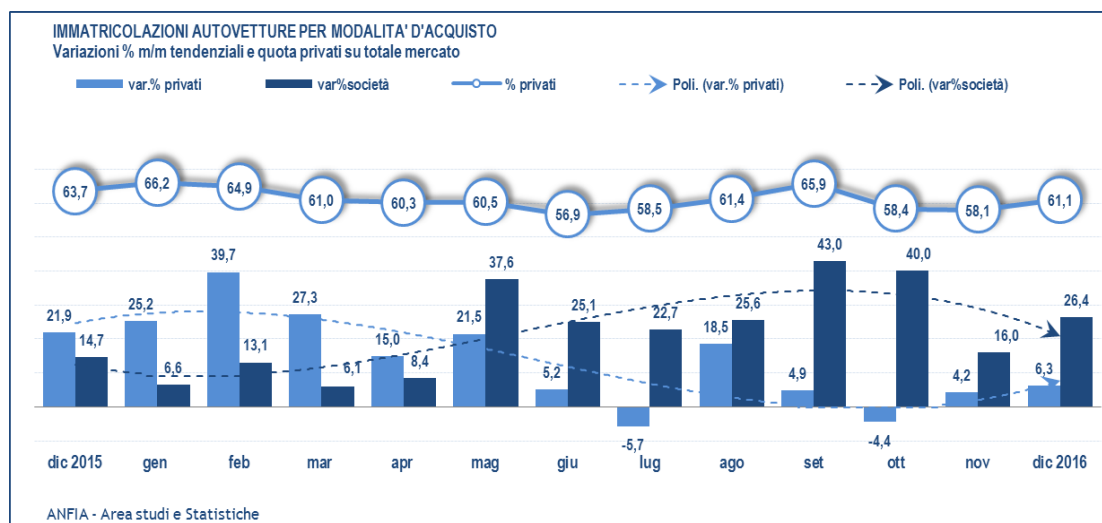
Nel 2016, le vendite ai privati - in crescita dal mese di luglio 2014 e con incrementi a due cifre da marzo 2015 fino a maggio 2016 - rallentano a partire dal mese di giugno (+5,2%) e registrano a luglio il primo segno negativo da due anni: -5,7%. Ad agosto sono in rialzo del 18,5% e a settembre del 4,9%, mentre ad ottobre ritorna il segno meno (-4,4%), seguito dal +4,2% di novembre; positivo, infine, anche dicembre, a +6,3%.

A gennaio-dicembre 2016, le auto intestate ai privati crescono del 13% e quelle intestate alle società del 21%. La quota delle auto intestate ai privati supera il 60% del mercato; le società, invece, detengono quasi il 40% del mercato.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER MODALITA' D'ACQUISTO

	TOTALE 2014	%	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	var% 2015/14	var% 2016/15
Privati proprietari	827.785	60,8	979.848	62,2	1.102.906	60,4	18,4	12,6
Società	533.008	39,2	596.106	37,8	722.304	39,6	11,8	21,2
Leasing persone fisiche	20.645	1,5	23.784	1,5	29.064	1,6	15,2	22,2
Società proprietarie	220.640	16,2	229.868	14,6	292.992	16,1	4,2	27,5
Leasing persone giur.	22.837	1,7	25.459	1,6	30.187	1,7	11,5	18,6
Noleggio	264.201	19,4	312.369	19,8	364.498	20,0	18,2	16,7
Taxi	4.471	0,3	4.454	0,3	5.252	0,3	-0,4	17,9
Altri	214	0,0	172	0,0	311	0,0	-19,6	80,8
TOTALE	1.360.793	100,0	1.575.954	100,0	1.825.210	100,0	15,8	15,8

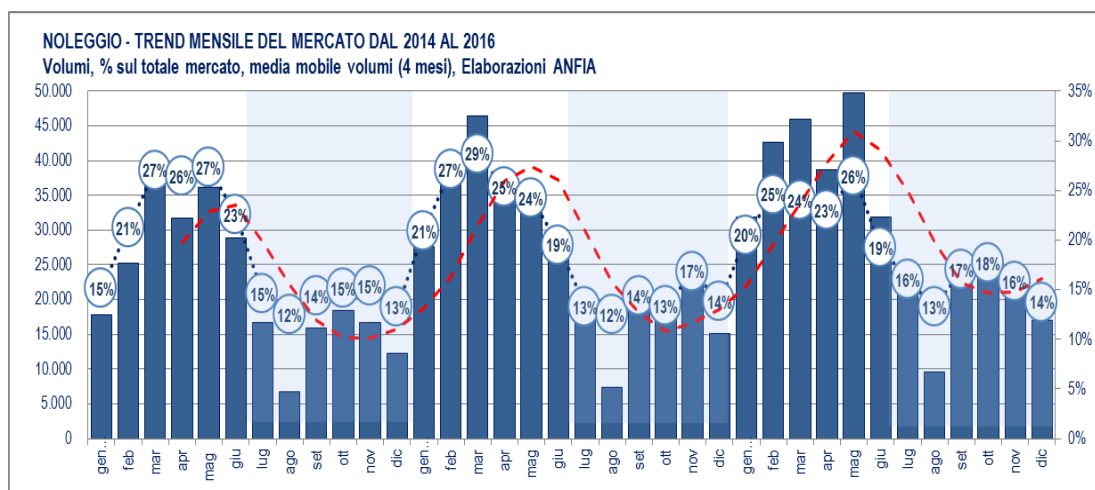
Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)



Le flotte aziendali (escluso noleggio e leasing) registrano un incremento annuale del 27,5% e una quota del 16,1%. Le vendite di auto intestate a società di leasing, invece, aumentano del 20,3%, con una quota del 3,3%. Il noleggio, con 364.498 nuove autovetture, conquista il 20% del mercato (+16,7% sul 2015).

Il noleggio a lungo termine cresce di oltre il 18% e quello a breve termine segna un ottimo incremento: +14,2% (dati Aniasa). Si tratta, per il noleggio, del terzo anno consecutivo di notevole crescita, passando da 264mila unità nel 2014, anno di ripresa del mercato nazionale, ad oltre 364mila unità nel 2016, un aumento di 100.000 immatricolazioni. .

1 vettura su 5 è intestata a società di noleggio



Dall'analisi dei dati si evince la stagionalità del mercato delle auto intestate alle società di noleggio: le vendite sono più significative nei mesi primaverili e calano a partire dal mese di giugno. Nel 2016 la distribuzione è rimasta la stessa, con un incremento di 3 punti percentuali di quota nel mese di luglio rispetto allo stesso mese del 2015, di un punto ad agosto 2016 e di nuovo di 3 punti a settembre 2016 rispetto a settembre 2015, mentre ad ottobre la quota sale al 18% del mercato contro il 13% del 2015 e il 15% del 2014. A novembre, il noleggio perde 1 punto di quota rispetto a novembre 2015. Nell'ultimo mese dell'anno la quota del noleggio risulta in linea con quella del 2015. Guardando l'andamento della curva della media mobile a 4 mesi, nel 2016 si evidenzia che il balzo delle vendite, per questo segmento di mercato, avvenuto nel 2° e nel 3° quadrimestre, con incrementi rispettivamente del 27% e del 24% rispetto agli stessi periodi del 2015, mentre nel 1° quadrimestre l'aumento è stato del 7%.

I fattori che hanno contribuito al miglioramento e consolidamento del comparto sono diversi. Per quanto riguarda il mercato del noleggio a breve termine, ha influito il forte calo del turismo nei Paesi del Nord Africa e del Sud della Francia, che i tour operator nazionali ed esteri hanno orientato verso l'Italia, la Spagna e la penisola balcanica, determinando la crescita dell'offerta del servizio, a cui ha contribuito la presenza sul mercato di broker privati accanto alle compagnie tradizionali. I broker hanno anche maggiore facilità ad avvicinare professionisti e piccole imprese, si affidano alle società di noleggio e contribuiscono ad una maggiore competitività del mercato. Anche gli italiani hanno scelto l'Italia per le loro vacanze estive (circa il 66%, dati Osservatorio Nazionale del Turismo).

Come già sottolineato nei focus precedenti, la quota di auto nuove intestate ai privati è più alta in Italia rispetto a quella dei *major markets europei* (Germania, UK, Spagna). Nel nostro Paese, i privati hanno la necessità di acquistare direttamente l'auto per soddisfare una domanda di mobilità che non trova alternative adeguate nel Trasporto Pubblico Locale; inoltre, a differenza della Germania o del Regno Unito, l'auto non è un benefit così largamente diffuso, fattore che potrebbe stimolare il rinnovo del parco attraverso un ricambio delle flotte aziendali, visto che queste hanno cicli di sostituzione più rapidi di quelli delle auto private.

Si vanno invece affermando alcuni servizi legati alla mobilità condivisa, per auto, bici e scooter.



Attraverso ICS - Iniziativa Carsharing, a partire dal 2001 alcuni Comuni italiani associati volontariamente, hanno potuto contribuire alla messa in campo dei primi servizi di car sharing secondo uno standard tecnico comune. L'offerta, nel tempo, si è estesa e sviluppata, offrendo in aggiunta al servizio "Station Based" (con consegna dell'auto in stazioni fisse, servizio offerto in 26 città), il servizio "Free Floating" (con la possibilità di depositare l'auto all'interno di una zona molto ampia, servizio presente in 7 città italiane). L'ingresso dei privati nell'offerta dei servizi ha permesso di ampliare l'offerta stessa di servizi e di mezzi.

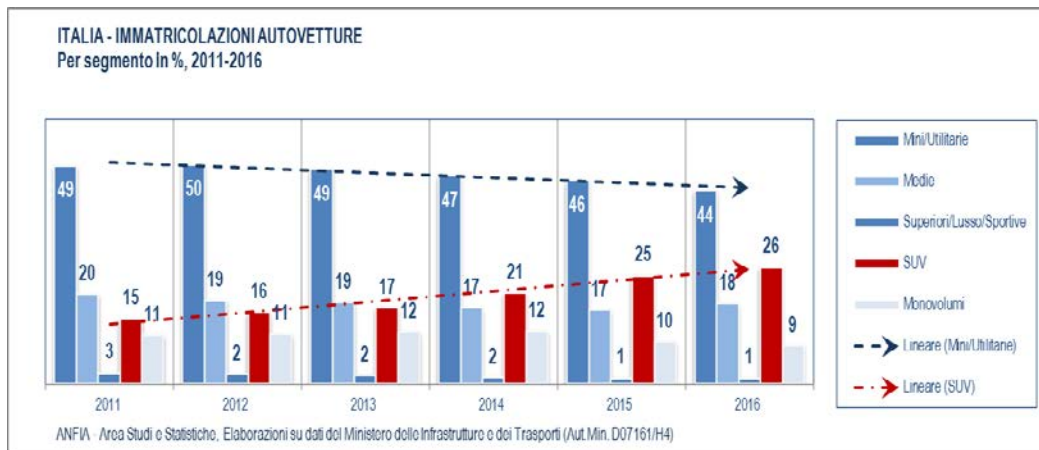
I servizi di car sharing in Italia sono attivi nei Comuni medi-grandi (da 60mila a 250mila abitanti) e grandi (sopra i 250mila abitanti). A luglio 2016, secondo l'indagine dell'Osservatorio Nazionale sulla Mobilità, sono stati censiti 5.764 veicoli: il 56% è concentrato al Nord, il 39% al Centro e solo il 5% al Sud. La flotta delle auto condivise si concentra principalmente in 4 città: Milano, Roma, Torino e Firenze. Roma, pur essendo seconda in termini assoluti, è la città con una densità di veicoli minore rispetto alle altre *top four*, sia rispetto alla superficie che al numero di abitanti. Dall'indagine (dati 2015) emerge che il primo operatore in Italia è Enjoy, seguito da Car2go; entrambi hanno flotte di auto alimentate a benzina. La quota elettrica della flotta complessiva di auto condivise è solo del 12%, comunque nettamente superiore a quella del mercato nazionale nel suo insieme. Nel 2015 sono stati effettuati in totale circa 6,5 milioni e mezzo di noleggi con una percorrenza complessiva di 50 milioni di km. Complessivamente risultano iscritti ai servizi di car sharing a dicembre 2015 circa 700mila utenti, il 98% residente in quattro città: Roma, Firenze, Milano e Torino.

Mercato per segmento

Il segmento dell'alto di gamma (Superiori, Lusso, Sportive, SUV grandi e Monovolumi grandi) registra un aumento tendenziale del 23% circa nell'intero 2016, con uno share del 2,8% sul totale mercato. Le vendite di SUV di tutte le dimensioni (inclusi quelli grandi) totalizzano oltre 482mila unità; il segmento cresce del 25% e conquista il 26% del mercato. Le vendite dei segmenti A/B (superutilitarie e utilitarie) aumentano del 10,2% e rappresentano circa il 44% del mercato (era il 46% un anno fa). Le vendite di auto del segmento C (medie-inferiori) crescono del 27% circa e quelle del segmento D (medie) del 22% nell'intero 2016.

Ogni 100 vetture immatricolate, 44 appartengono ai segmenti A/B, a cui si possono aggiungere 12 Suv piccoli, complessivamente 56 autovetture.

18



IMMATICOLAZIONI AUTOVETTURE PER SEGMENTO

	TOTALE 2014	%	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	var% 2015/14	var% 2016/15
Superutilitarie	252.196	18,5	288.497	18,3	323.830	17,7	14,4	12,2
Utilitarie	386.783	28,4	435.585	27,6	474.290	26,0	12,6	8,9
Medio-inferiori	178.695	13,1	203.445	12,9	257.789	14,1	13,9	26,7
Medie	56.369	4,1	58.897	3,7	71.889	3,9	4,5	22,1
Superiori	15.243	1,1	14.947	0,9	16.055	0,9	-1,9	7,4
Lusso	1.882	0,1	2.007	0,1	2.208	0,1	6,6	10,0
Sportive	2.712	0,2	3.160	0,2	4.877	0,3	16,5	54,3
SUV Piccoli	97.845	7,2	179.308	11,4	224.279	12,3	83,3	25,1
SUV Compatti	128.688	9,5	141.366	9,0	185.000	10,1	9,9	30,9
SUV Medi/	39.826	2,9	48.293	3,1	53.430	2,9	21,3	10,6
SUV Grandi	13.547	1,0	16.614	1,1	19.564	1,1	22,6	17,8
Monovolumi piccoli	93.917	6,9	87.232	5,5	87.657	4,8	-7,1	0,5
Monovolumi medi	63.578	4,7	62.510	4,0	62.791	3,4	-1,7	0,4
Monovolumi grandi	5.378	0,4	4.826	0,3	8.438	0,5	-10,3	74,8
Multispazio	16.509	1,2	20.580	1,3	22.731	1,2	24,7	10,5
Combi	7.625	0,6	8.687	0,6	10.382	0,6	13,9	19,5
TOTALE	1.360.791	100,0	1.575.954	100,0	1.825.210	100,0	15,8	15,8

ALTO DI GAMMA	38.762	2,8	41.554	2,6	51.142	2,8	7,2	23,1
SUV	279.906	20,6	385.581	24,5	482.273	26,4	37,8	25,1
MONOVOLUMI	162.873	12,0	154.568	9,8	158.886	8,7	-5,1	2,8

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Mercato per area geografica

Nell'anno 2016, nell'Italia settentrionale si è immatricolato oltre il 63% del totale mercato, mentre nell'Italia centrale e nell'Italia meridionale rispettivamente il 21% e il 16%.

Le vendite in Valle d'Aosta e in Trentino Alto Adige, dove il peso del noleggio è notevole, sono il 16,9% del mercato complessivo, ovvero 1,1 punti in più della quota realizzata dalle regioni del Sud-Isole, pari al 15,8%. Nel 2016, in Valle d'Aosta e in Trentino Alto Adige le immatricolazioni hanno registrato un incremento rispettivamente del 21% e del 15,6%. Su tutte le vendite effettuate nelle due regioni, il comparto del noleggio pesa per la Valle d'Aosta per l'89,8% e per il Trentino Alto Adige il 91,3% (vedi tabella a pag. 20).

La modifica alla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione, che consentiva di eseguire le formalità relative all'IPT su tutto il territorio nazionale, con destinazione del gettito d'imposta alla Provincia ove ha sede legale o residenza il soggetto passivo, inteso come avente causa (proprietario-acquirente) o intestatario del veicolo (il locatario nel caso di locazione finanziaria, il titolare del diritto di godimento nel caso di usufrutto, il cessionario nel caso di compravendita con patto di riservato dominio), non ha praticamente pesato sui noleggiatori, che hanno continuato ad aprire sedi nelle due province con IPT ridotta e a pagarla lì come effettivi proprietari dei veicoli.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER REGIONE

	TOTALE 2014	%	TOTALE 2015	%	TOTALE 2016	%	var% 2015/14	var% 2016/15
VALLE D'AOSTA	36.290	2,7	41.177	2,6	49.807	2,6	13,5	21,0
PIEMONTE	137.510	10,1	150.190	9,5	178.297	9,5	9,2	18,7
LOMBARDIA	236.418	17,4	266.084	16,9	310.384	16,9	12,5	16,6
LIGURIA	28.174	2,1	32.048	2,0	35.079	2,0	13,8	9,5
ITALIA NORD-OVEST	438.392	32,2	489.499	31,1	573.567	31,1	11,7	17,2
FRIULI	25.965	1,9	30.488	1,9	33.919	1,9	17,4	11,3
TRENTINO ALTO ADIGE	179.653	13,2	223.712	14,2	258.513	14,2	24,5	15,6
VENETO	104.621	7,7	120.849	7,7	141.359	7,7	15,5	17,0
EMILIA ROMAGNA	116.004	8,5	131.356	8,3	147.194	8,3	13,2	12,1
ITALIA NORD-EST	426.243	31,3	506.405	32,1	580.985	32,1	18,8	14,7
TOSCANA	129.894	9,5	149.104	9,5	170.811	9,5	14,8	14,6
UMBRIA	17.548	1,3	21.189	1,3	24.959	1,3	20,7	17,8
MARCHE	32.269	2,4	36.069	2,3	41.108	2,3	11,8	14,0
LAZIO	106.698	7,8	123.882	7,9	144.539	7,9	16,1	16,7
ITALIA CENTRO	286.409	21,0	330.244	21,0	381.417	21,0	15,3	15,5
ABRUZZI	21.443	1,6	25.238	1,6	28.801	1,6	17,7	14,1
BASILICATA	5.950	0,4	8.256	0,5	8.903	0,5	38,8	7,8
CAMPANIA	50.630	3,7	58.202	3,7	66.668	3,7	15,0	14,5
MOLISE	2.893	0,2	3.406	0,2	4.017	0,2	17,7	17,9
PUGLIA	40.433	3,0	47.708	3,0	55.802	3,0	18,0	17,0
CALABRIA	20.157	1,5	24.328	1,5	29.227	1,5	20,7	20,1
SICILIA	46.878	3,4	57.373	3,6	66.740	3,6	22,4	16,3
SARDEGNA	21.365	1,6	25.295	1,6	29.083	1,6	18,4	15,0
ITALIA SUD-ISOLE	209.749	15,4	249.806	15,9	289.241	15,9	19,1	15,8
TOTALE	1.360.793	100,0	1.575.954	100,0	1.825.210	100,0	15,8	15,8

Elaborazione ANFIA-Area Studi e Statistiche su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Secondo l'area geografica, il mercato presenta le seguenti caratteristiche:

- nell'area Nord Ovest, i privati pesano per il 61% del mercato, il noleggio per il 10%, e le società - che qui hanno un'incidenza maggiore rispetto alle altre aree geografiche - per il 28,7%;
- nell'area Nord-Est, noleggio e privati sono quasi equivalenti (oltre il 40%), ma la domanda di auto intestate alle società è il 14,6% del mercato;
- nell'area Centro, i privati pesano di più rispetto alla media nazionale (68% vs 60% del totale Italia), mentre noleggio e società sono equamente distribuiti (16%);
- nell'area Sud e Isole 82 auto su 100 sono vendute a persone fisiche, mentre 16 sono intestate a società e meno di 2 sono intestate a società di noleggio.

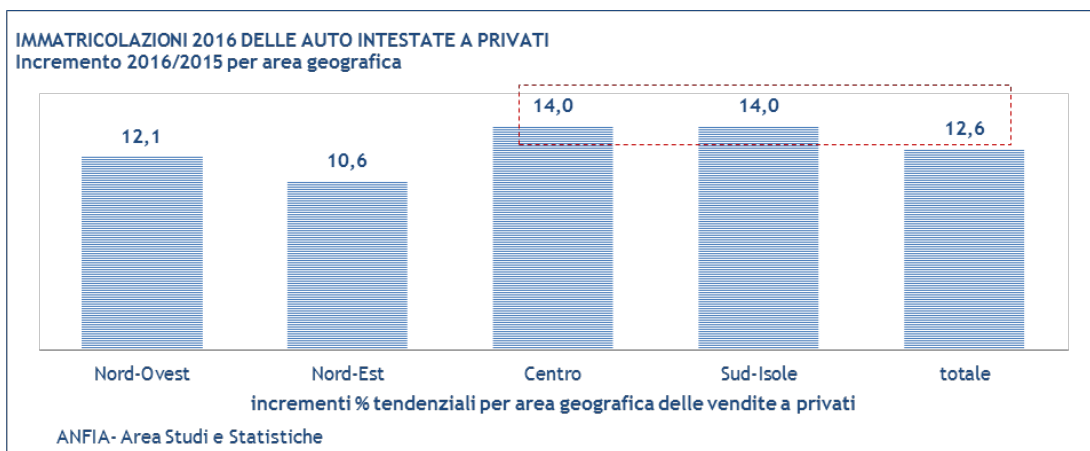
IMMATRICOLAZIONI AUTO PER REGIONE E MODALITA' D'ACQUISTO - QUOTE

	PRIVATI	NOLEGGIO	SOCIETA'	TOTALE 2016
VALLE D'AOSTA	5,5	89,8	4,7	100
PIEMONTE	52,0	1,1	46,9	100
LOMBARDIA	73,2	3,3	23,4	100
LIGURIA	81,8	0,6	17,6	100
ITALIA NORD-OVEST	61,3	10,0	28,7	100
FRIULI	71,3	2,8	25,9	100
TRENTINO ALTO ADIGE	5,9	91,3	2,8	100
VENETO	73,9	1,9	24,2	100
EMILIA ROMAGNA	75,5	0,9	23,6	100
ITALIA NORD-EST	43,9	41,5	14,6	100
TOSCANA	60,2	26,5	13,3	100
UMBRIA	82,8	0,4	16,8	100
MARCHE	80,4	1,5	18,1	100
LAZIO	70,8	10,6	18,6	100
ITALIA CENTRO	67,9	16,1	16,1	100
ABRUZZI	84,6	0,3	15,2	100
BASILICATA	82,2	0,4	17,4	100
CAMPANIA	80,1	1,0	18,9	100
MOLISE	80,3	9,5	10,2	100
PUGLIA	80,2	1,9	17,9	100
CALABRIA	81,2	1,1	17,7	100
SICILIA	85,2	0,8	13,9	100
SARDEGNA	81,9	6,9	11,2	100
ITALIA SUD-ISOLE	82,1	1,8	16,1	100
TOTALE	60,4	20,0	19,6	100

* Includere Società giuridiche, Società di leasing

Sulla domanda complessiva dei privati (oltre 1,1 milioni di autovetture), il 55% è venduto nelle regioni dell'Italia Settentrionale.

L'incremento delle vendite ai privati è stato maggiore nelle regioni del Centro e del Sud, rispetto alla media nazionale.



Trasferimenti di proprietà (dati provvisori ACI)

Nel 2016 sono stati registrati 5.035.273 passaggi di proprietà totale (incluse le minivolture, ovvero i trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale), che risultano in aumento del 6,9%.

Le minivolture, che sono state 2.215.597, registrano un aumento del 10,6%, mentre i passaggi netti hanno un incremento del 4,1%, con 2.819.677 formalità. Le minivolture rappresentano il 44% di tutti i trasferimenti di proprietà (erano il 42,5% nel 2015). Ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 154 usate in tutto l'anno.

Le radiazioni, 1.371.365, sono state appena l'1,5% in più rispetto al 2015. Il tasso unitario di sostituzione è stato pari a 0,75 in tutto il 2016 (ogni 100 auto iscritte ne sono state radiate 75, rispetto alle 85 del 2015).

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto

Responsabile Area Studi e Statistiche

Email: m.saglietto@anfia.it tel. 011/5546526

Silvio Donato

Email: s.donato@anfia.it tel. 011/5546524