

FOCUS ITALIA

VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

GENNAIO/GIUGNO 2020

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



Indice

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

Publicato il 29/10/2020

Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546526
Marisa Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it
Laura Alberti, l.alberti@anfia.it

Area Relazioni Istituzionali, tel. 06/54221493 /4
Fabrizia Vigo, Responsabile, f.vigo@anfia.it
Serena Geraci, s.geraci@anfia.it

Gennaio/Giugno 2020, Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali.

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

Gennaio/Giugno 2020.

Il settore produttivo dei veicoli industriali sta affrontando le gravi conseguenze derivanti dalla gestione dell'emergenza coronavirus, tra rallentamenti della produzione, chiusura di alcuni stabilimenti e blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali. La produzione in Italia di LCV, autocarri e autobus, diminuisce del 31,5% nel primo semestre 2020, complessivamente sono stati prodotti 134mila veicoli rispetto ai 196mila del primo semestre 2019. Le conseguenze per la domanda sono state pesantissime nei mesi di lockdown: -71% a marzo e -90% ad aprile per i VCL; -41% a marzo e -64% ad aprile per gli autocarri medi-pesanti; -64% a marzo e -72% per i rimorchi e semirimorchi; infine -32% a marzo e -68% ad aprile per gli autobus oltre 3500 kg di ptt. Appaiono evidenti le difficoltà di ripresa del mercato e dei livelli produttivi a breve-medio termine.

Veicoli commerciali leggeri. L'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Fiat Professional, Iveco e Piaggio.

Nel 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 312mila veicoli commerciali leggeri (-3,8% sui volumi prodotti nel 2018), con una media di 289mila di unità prodotte nel periodo 2010-2019 contro una media di 265mila nel decennio precedente 2000-2009. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo della crisi per il settore, con sole 158 mila unità prodotte. Nel primo semestre del 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 115mila veicoli commerciali leggeri (-30% sui volumi prodotti nel primo semestre del 2019) con una media mensile di 19.200 VCL, e pari all'83% dell'export del primo semestre, oltre 95mila veicoli (-29%) destinati ai mercati esteri.

I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese (rappresentano, rispettivamente, il 13% e il 9% delle nuove registrazioni) e che sono offerti con un'ampia gamma di versioni e di alimentazioni, in particolare le versioni a gas naturale e biogas, un'alternativa pulita e sostenibile al diesel, in grado di ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ - fino al 95% con l'uso del biometano.

Altro modello precursore assoluto della mobilità green è il modello Piaggio Porter Electric Power, il veicolo commerciale 100% ecologico che da oltre 20 anni soddisfa le esigenze di mobilità più disparate garantendo un eccezionale risparmio su tutti i costi di gestione. Ideale per ogni tipo di trasporto, la sua trazione interamente elettrica a emissioni zero, lo rende particolarmente adatto alla circolazione nei centri storici. L'intera gamma Porter di Piaggio, con le caratteristiche vincenti quali praticità, compattezza, portata ed economicità, risponde alle più frequenti esigenze di bassi consumi e ridotto impatto ambientale consentendo sempre l'accesso ai centri cittadini.

Autocarri. Nel 2019 la produzione domestica di autocarri scende leggermente (60mila veicoli, -5,6%, rispetto al 2018) ma, negli ultimi anni si colloca su livelli produttivi molto superiori a quelli pre-crisi: nel triennio 2017-2019 sono stati prodotti annualmente circa 64mila veicoli, contro i 34.500 mila medi annui del triennio precedente 2014-2016. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo, con sole 23mila veicoli registrati. Nel primo semestre del 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 19mila autocarri (-41% sui volumi prodotti nel primo semestre 2019) con una media mensile di 3.200 unità, e pari all'81% dell'export del primo semestre, oltre 16mila veicoli (-37%) destinati ai mercati esteri.

Autobus. Nel 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani 148 autobus (+14% rispetto al 2018): da una produzione media annua di quasi 2.400 autobus dal 2000 al 2009 (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco più di 500 autobus negli ultimi dieci anni 2010-2019, complice la crisi economico-finanziaria post 2008 e la mancanza di una programmazione statale nel determinare qualità e quantità dei servizi del Trasporto Pubblico Locale al passo con l'aumento di domanda di mobilità e il bisogno di decongestionare il traffico cittadino, creando una valida alternativa al trasporto privato, al pari di molti Paesi europei. La mancanza di programmazione e visione ha determinato un impoverimento del TPL (in termini di servizio offerto e flotta) e quasi la perdita di un settore industriale, con le conseguenze che oggi viviamo. Infatti il distacco fisico delle persone, comportamento necessario per ridurre i contagi, necessiterebbe di flotte dotate di più mezzi, che non ci sono. Nel primo semestre del 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani 59 Autobus a marchio Menarinibus e 24 a marchio Iveco.

Gennaio/Giugno 2020. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali.

Nel 2019 sono stati immatricolati in Italia oltre 215mila veicoli commerciali e industriali (+2% sul 2018) e oltre 14mila rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg (-7%).

Secondo le elaborazioni di ANFIA sulla base delle targhe rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30 settembre 2020, nei primi sei mesi del 2020 sono stati immatricolati in Italia circa 71mila veicoli commerciali e industriali, -36% rispetto al primo semestre del 2019, e 5.442 rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg contro gli 8.661 immatricolati nei primi sei mesi del 2019 (-37%).

Immatricolazioni veicoli commerciali e industriali

MESI	LCV (ptt < 3,5t)			Autocarri (ptt > 3,5t)			R&S (ptt > 3,5t)			Autobus (ptt > 3,5t)		
	2020	2019	Var. %	2020	2019	Var. %	2020	2019	Var. %	2020	2019	Var. %
GENNAIO	13.207	13.529	-2,4	2.126	2.194	-3,1	1.100	1.432	-23,2	477	442	7,9
FEBBRAIO	14.406	15.249	-5,5	1.796	1.679	7,0	1.022	1.298	-21,3	305	386	-21,0
MARZO	4.928	17.186	-71,3	1.269	2.151	-41,0	670	1.854	-63,9	217	320	-32,2
APRILE	1.567	15.397	-89,8	860	2.373	-63,8	562	2.018	-72,2	87	275	-68,4
MAGGIO	11.415	17.770	-35,8	1.391	2.407	-42,2	954	998	-4,4	66	359	-81,6
GIUGNO	15.945	16.893	-5,6	1.691	3.211	-47,3	1.134	1.061	6,9	220	407	-45,9
Totale	61.468	96.024	-36,0	9.133	14.015	-34,8	5.442	8.661	-37,2	1.372	2.189	-37,3

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

Veicoli Commerciali Leggeri. Il mercato dei VCL è passato da una media di 176mila nuove immatricolazioni all'anno nel periodo 2009-2011 a 110mila nel triennio successivo (2012-2014). Le vendite recuperano negli anni successivi (2015-2017) e salgono ai livelli medi annui di 175 unità. Nel biennio 2018-2019 sono stati immatricolati 185mila VCL all'anno. Sono state circa 188 mila le immatricolazioni nel 2019 (+3,5%) nonostante i cali di novembre (-11%) e di dicembre (-3%).

Dopo un primo bimestre in calo del 4%, le vendite di veicoli commerciali leggeri sono precipitate nei mesi successivi. Nel primo semestre del 2020 si registrano 61.468 veicoli commerciali leggeri, 34mila in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019 (-36%).

Fiat Professional, Iveco e Piaggio detengono circa il 40% del mercato in Italia. Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo e Iveco Daily, che insieme rappresentano oltre ¼ delle vendite annue, e rappresentano rispettivamente il 13%, il 9% e il 6,7% delle nuove registrazioni.

Top Ten dei modelli più venduti nel Primo Semestre 2020

Marca	Modello	Volumi
Totale Gen/Giugno		61.468
Fiat	Ducato	8.017
Fiat	Doblò Cargo	5.510
Iveco	Daily	4.114
Fiat	Nuovo Fiorino	2.567
Ford	Transit Custom	2.164
Ford	Transit	2.036
Renault	Master	2.020
Citroen	Jumper	1.577
Mercedes	Sprinter	1.511
Peugeot	Boxer	1.477

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

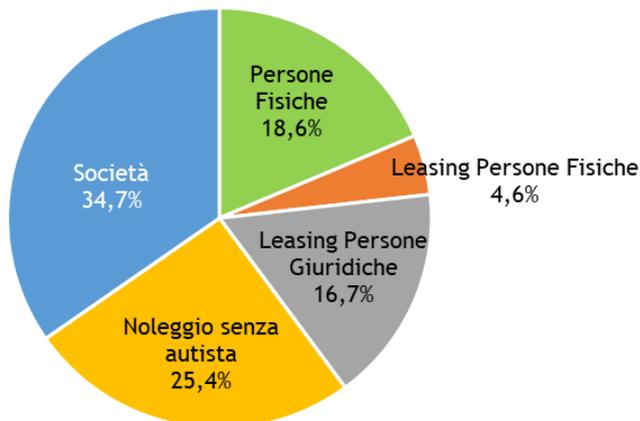
Secondo la **modalità di acquisto**, il 19% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 25% a società di noleggio (in calo, nei primi sei mesi, del 42% rispetto al primo semestre del 2019), il 21% a società di leasing e il 35% alle flotte aziendali.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤ 3500 kg ptt

Modalità d'acquisto	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var. % 20/19
Persone Fisiche	11.453	18,6	16.276	16,9	-29,6
Leasing Persone Fisiche	2.825	4,6	4.413	4,6	-36,0
Leasing Persone Giuridiche	10.271	16,7	15.055	15,7	-31,8
Noleggio senza autista	15.598	25,4	26.744	27,9	-41,7
Società	21.321	34,7	33.536	34,9	-36,4
Totale complessivo	61.468	100,0	96.024	100,0	-36,0

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Gen/Giugno 2020 - Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per modalità d'acquisto



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

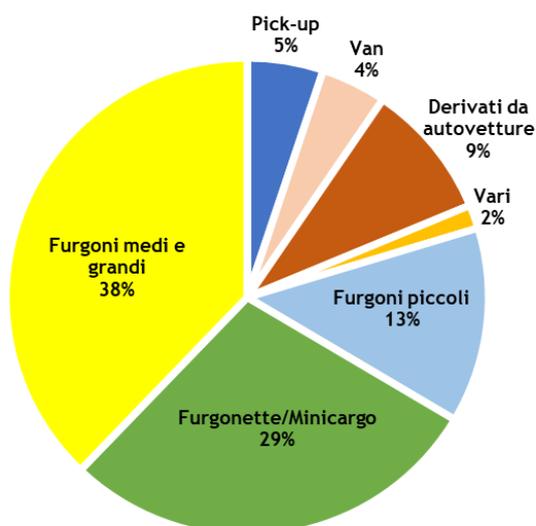
Analizzando il comparto dei veicoli commerciali leggeri per **segmentazione**, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 29%, furgoni piccoli 13%, furgoni medi/grandi 38%, pick-up 5%, van 4%, derivati da autovetture 9%, autovetture immatricolate come autocarro 2%. I furgoni (piccoli, medi e grandi) rappresentano oltre la metà del mercato.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Segmento	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
Furgoni medi e grandi	23.258	37,8	34.193	35,6	-32,0
Furgoni piccoli	8.133	13,2	12.783	13,3	-36,4
Pick-up	3.150	5,1	4.427	4,6	-28,8
Furgonette/Minicargo	17.568	28,6	30.920	32,2	-43,2
Van	2.690	4,4	6.698	7,0	-59,8
Derivati da autovetture	5.661	9,2	6.267	6,5	-9,7
Vari	1.008	1,6	736	0,8	37,0
Totale complessivo	61.468	100,0	96.024	100,0	-36,0

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Gen/Giugno 2020 - Immatricolazioni veicoli commerciali leggeri per segmento, in % sul totale mercato



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

Secondo l'**alimentazione**, l'89,2% dei nuovi veicoli commerciali leggeri registrati nel primo semestre del 2020 è diesel, il 3,5% benzina, il 3,3% benzina-metano, il 2,5% ibrido, lo 0,8% benzina-gpl e lo 0,6% elettrico (il 74% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 290 unità). Complessivamente la quota di VCL ad alimentazione alternativa sale al 7,3% dal 6,6% di un anno fa, nonostante il calo dei volumi del 29%.

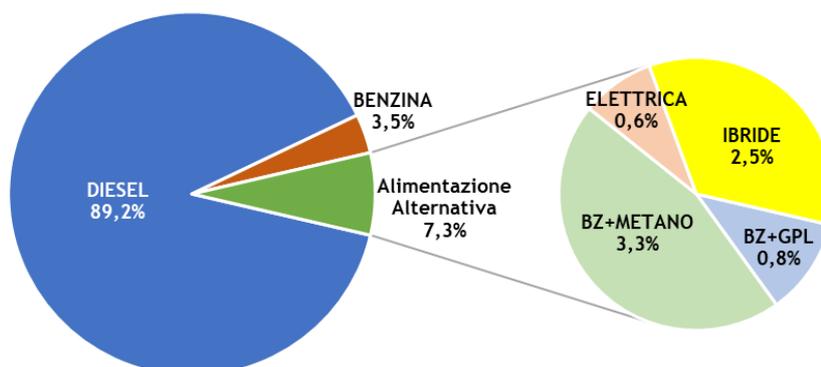
Nel primo semestre del 2020 si assiste ad aumento elevato della quota di veicoli IBRIDI che, con oltre 1.400 unità in più rispetto ai primi sei mesi del 2019, rappresentano il 2,5% del mercato (il 56% dei veicoli ibridi appartiene al segmento "derivati da autovetture", il restante 43,4% appartiene al segmento dei furgoni).

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

Alimentazioni	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
DIESEL	54.849	89,2	85.293	88,8	-35,7
BENZINA	2.139	3,5	4.390	4,6	-51,3
BZ+GPL	513	0,8	2.202	2,3	-76,7
BZ+METANO	2.046	3,3	3.606	3,8	-43,3
ELETTRICA	388	0,6	440	0,5	-11,8
IBRIDE	1.533	2,5	93	0,1	-
Totale complessivo	61.468	100,0	96.024	100,0	-36,0
<i>di cui ad alimentazione alternativa</i>	<i>4.480</i>	<i>7,3</i>	<i>6.341</i>	<i>6,6</i>	<i>-29,3</i>

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

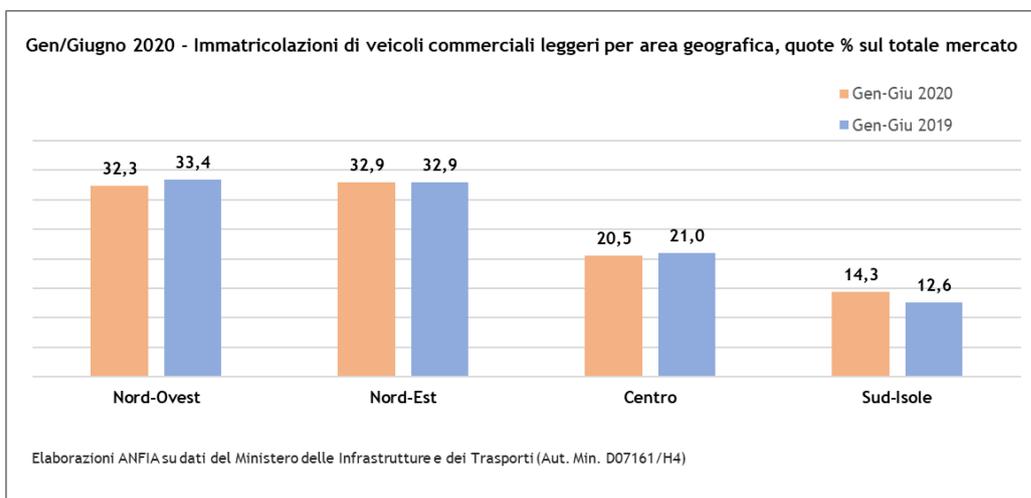
Gen/Giugno 2020 - Immatricolazioni di veicoli commerciali nuovi per alimentazione, in % sul totale mercato



Proseguendo l'analisi del comparto secondo la **ripartizione geografica**, il 32% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 33% nelle regioni del Nord-Est, il 21% nelle regioni del Centro e il 14% nelle regioni del Sud, isole comprese. Nel primo semestre del 2020 si confermano la Lombardia ed il Trentino Alto Adige le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente con una quota del 17% (10.500 unità) e del 15% (9.200 unità).

Anche per i primi sei mesi del 2020 si confermano il Trentino Alto Adige e la Toscana le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 45% e del 21%.

Nella regione Lombardia sono stati immatricolati nei primi sei mesi del 2020 ¼ dei veicoli commerciali leggeri ibridi, pari a 386 unità.



Secondo la carrozzeria, risulta che il 71% dei VCL è carrozzato furgone, il 14% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 3% furgone isoteramico, il 6% pianale (destinati all'allestimento dei camper), il 6% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

E' importante sottolineare il successo dei telai di produzione nazionale destinati all'allestimento "camper" sia in Italia che in Europa, infatti il Ducato è stato eletto "Miglior base per i camper 2020" (per la tredicesima volta consecutiva).

Veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800:3500 kg. Nei primi sei mesi del 2020, il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3500 kg ha totalizzato 33.654 nuove registrazioni, il 54,8% del mercato dei veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg. Fiat Professional e Iveco dominano il mercato con quote rispettivamente del 27% e del 12%, seguiti da Ford (12%), Renault (9%) e Mercedes (7%). Il 69% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord Italia. Le versioni più richieste dei veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800 e 3500 Kg sono i furgoni, 53% di quota per questa classe di peso, e i cassoni (inclusi cassoni ribaltabili e con gru) che rappresentano il 22%.

Immatricolazioni VCL con ptt compreso tra 2800-3500 kg: TopFive - Carrozzeria - Area Geografica

Marca	Volumi Gen-Giu 2020	%	Carrozzeria	Volumi Gen-Giu 2020	%	Area	Volumi Gen-Giu 2020	%
Fiat	9.106	27,1	Furgoni	17.743	52,7	Nord-Ovest	11.518	34,2
Iveco	4.114	12,2	Cassoni	7.262	21,6	Nord-Est	11.554	34,3
Ford	4.067	12,1	Pianali	3.680	10,9	Centro	6.220	18,5
Renault	2.957	8,8	Isotermitici	1.495	4,4	Sud	4.362	13,0
Mercedes	2.398	7,1	altro	3.474	10,3	Totale complessivo	33.654	100
Totale complessivo	33.654	100	Totale complessivo	33.654	100			

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Veicoli commerciali con ptt compreso tra 3501:6000 kg. Il mercato dei veicoli commerciali della categoria di peso 3.501-6.000 kg, immediatamente superiore a quella dei veicoli commerciali leggeri, ha totalizzato nei primi sei mesi del 2020, 360 nuove immatricolazioni, in calo sui volumi del primo semestre 2019 (-40%) e rappresenta il 4% del mercato degli autocarri medi-pesanti. Iveco domina il mercato con il 48%, seguita da Fiat Professional (19%), Isuzu (15%), Mercedes (6%) e Mitsubishi (5%). Il 41% dei veicoli di questa classe di peso è immatricolato nelle regioni del Nord-Ovest. Secondo l'allestimento, il 26% è carrozzato come furgone isoteramico, il 24% come cassone/cassone ribaltabile, il 23% come camper, il 12% come furgone ed il restante 15% come allestimenti vari.

Immatricolazioni veicoli commerciali con ptt compreso tra 3501-6000 kg: TopFive - Allestimento - Area Geografica

Marca	Volumi Gen-Giu 2020	%	Allestimento	Volumi Gen-Giu 2020	%	Area	Volumi Gen-Giu 2020	%
Iveco	173	48,1	Isotermici	95	26,4	Nord-Ovest	148	41,1
Fiat	70	19,4	Cassoni	86	23,9	Nord-Est	93	25,8
Isuzu	55	15,3	Camper	82	22,8	Centro	65	18,1
Mercedes	20	5,6	Furgoni	44	12,2	Sud	54	15,0
Mitsubishi	17	4,7	altri	53	14,7	Totale complessivo	360	100
Totale complessivo	360	100	Totale complessivo	360	100			

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Autocarri medi-pesanti. Nei primi due mesi del 2020 sono stati immatricolati circa 4.000 nuovi autocarri, +1,3% rispetto al primo bimestre 2019. A seguire il mercato è diminuito del 41% a marzo, del 64% ad aprile, del 42% a maggio e del 47% a giugno. Il primo semestre 2020 si chiude con un pesante calo a doppia cifra, -35%, registrando oltre 9 mila autocarri medi e pesanti, circa 4.900 unità in meno rispetto a quelli registrati nei primi sei mesi del 2019. Analizzando il comparto per categoria, risulta che gli autocarri rigidi sono il 51,5% del mercato e i trattori stradali il 48,5%, entrambi in calo del 35% rispetto al primo semestre del 2019.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Categoria	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
AUTOCARRI RIGIDI	4.700	51,5	7.200	51,5	-34,7
TRATTORI STRADALI	4.433	48,5	6.815	48,5	-35,0
Totale complessivo	9.133	100,0	14.015	100,0	-34,8

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Analizzando per macro classi di peso, gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 19% del mercato (-32,6% rispetto ai primi sei mesi del 2019), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'81% del mercato (-35,3%). Iveco-Astra si conferma leader del mercato degli autocarri medi-pesanti con il 35,6% del venduto nonostante il calo registrato nei primi sei mesi 2020 rispetto al primo semestre del 2019 (-30,4%), seguono nell'ordine Scania con il 12,6% del mercato (-44,7%), Mercedes con l'11,3% (-38,8%), Volvo con l'11,2% (-38,5%) e DAF con il 9,7% (-32,2%).

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Classi di peso	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
3501 - 5000 Kg	92	1,0	147	1,0	-37,4
5001 - 6000 Kg	268	2,9	454	3,2	-41,0
6001 - 8000 Kg	629	6,9	1.083	7,7	-41,9
8001 - 11500 Kg	247	2,7	249	1,8	-0,8
11501 - 12000 Kg	352	3,9	392	2,8	-10,2
12001 - 15999 Kg	151	1,7	254	1,8	-40,6
Da 16000 Kg	7.394	81,0	11.436	81,6	-35,3
Totale complessivo	9.133	100,0	14.015	100,0	-34,8

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Secondo la tipologia, gli autocarri cava-cantiere immatricolati nei primi sei mesi del 2020 sono stati 706, di cui il 38,7% del mercato è Iveco-Astra mentre gli autocarri stradali hanno registrato quasi 8.500 immatricolazioni (4.500 volumi in meno rispetto al primo semestre 2019).

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Tipologia	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var. % 20/19	Categoria	Volumi Gen-Giu 2020	%
CANTIERE	706	7,7	1.085	7,7	-34,9	AUTOCARRI RIGIDI	4.700	51,5
STRADALI	8.427	92,3	12.930	92,3	-34,8	TRATTORI STRADALI	4.433	48,5
Totale complessivo	9.133	100,0	14.015	100,0	-34,8	Totale complessivo	9.133	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Nei primi sei mesi del 2020 diminuiscono di circa 600 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (-53%) che, con 520 unità di cui 481 alimentati a gas, hanno raggiunto la quota del 5,7% del mercato (era del 7,9 % nel primo semestre 2019). I veicoli a GNL registrano 328 unità (-56,8%) rappresentano il 3,6% del mercato, di cui il 64,3% è Iveco. Il gas naturale si conferma come trazione alternativa nel trasporto pesante.

ANFIA tiene a sottolineare come il GNL risulti la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia - a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti nel nostro Paese - è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale. Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale, che vede 81 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti a inizio ottobre 2020 e 37 in progetto.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Alimentazione	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var. % 20/19
DIESEL	8.613	94,3	12.903	92,1	-33,2
ELETTRICO	4	0,0	5	0,0	-20,0
GNL	328	3,6	760	5,4	-56,8
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	35	0,4	54	0,4	-35,2
METANO	153	1,7	293	2,1	-47,8
Totale complessivo	9.133	100,0	14.015	100,0	-34,8

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Continuando l'analisi del comparto secondo la ripartizione geografica, l'Italia settentrionale detiene il 53,5% del mercato, in testa alle vendite si conferma la regione Lombardia che rappresenta il 31,8% dell'area (17% di market share). Nei primi sei mesi del 2020 sono in calo tutte le aree geografiche rispetto al primo semestre del 2019: -41,7% il Nord-Ovest, -40,5% il Nord-Est, -20,5% il Centro, -20,5% il Sud e -29,1% le Isole.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

Area	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var. % 20/19
Nord-Ovest	2.466	27,0	4.227	30,2	-41,7
Nord-Est	2.423	26,5	4.070	29,0	-40,5
Centro	1.751	19,2	2.202	15,7	-20,5
Sud-Isole	2.493	27,3	3.516	25,1	-29,1
Totale complessivo	9.133	100,0	14.015	100,0	-34,8

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg. L'andamento del mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3500 kg segna una diminuzione dei volumi immatricolati nei primi 2 mesi del 2020 del 22%. Seguono i cali del 64% a marzo, del 72% ad aprile, del 4,4% a maggio. A giugno si registra il primo segno positivo da inizio anno, +6,9%. Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nei primi sei mesi del 2020 sono stati immatricolati circa 5.500 mila veicoli, il 37,2% in meno rispetto al primo semestre del 2019, determinato soprattutto dalla contrazione del mercato in tutte le aree geografiche registrano un calo dei volumi del 28% nelle regioni del Nord Ovest, del 42% nelle regioni del Nord Est, del 44% in quelle del Centro e del 37% in quelle del Sud e delle Isole.

Immatricolazioni R&S >3500 kg ptt

Area Geografica	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
Nord-Ovest	1.455	26,7	2.023	23,4	-28,1
Nord-Est	1.349	24,8	2.312	26,7	-41,7
Centro	656	12,1	1.175	13,6	-44,2
Sud-Isole	1.982	36,4	3.151	36,4	-37,1
Totale complessivo	5.442	100,0	8.661	100,0	-37,2

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Il segmento dei rimorchi vale l'8,4% del mercato dei veicoli trainati (-43,6% rispetto al primo semestre 2019, 458 unità) ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota del 93% (-37%). Il segmento dei semirimorchi vale il 91,6% del mercato dei veicoli trainati (-36,5%, quasi 5.000 unità, 2.800 in meno rispetto al primo semestre 2019) e i costruttori nazionali hanno una quota del 40% (-28%). Complessivamente, i costruttori nazionali di R&S pesanti hanno il 45% del mercato dei veicoli trainati quasi 2.500 nuove immatricolazioni (-30% sul 2019), mentre i costruttori esteri hanno il 55% del mercato e 3mila nuove registrazioni (-42% sul 2019).

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

Tipologia	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
RIMORCHI	458	8,4	812	9,4	-43,6
SEMIRIMORCHI	4.984	91,6	7.849	90,6	-36,5
Totale complessivo	5.442	100,0	8.661	100,0	-37,2

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Menci, leader tra i costruttori nazionali, registra un lieve calo delle vendite pari allo 0,1% (solo 1 unità in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019). Il gruppo Menci di Castiglione Fiorentino (AR) continua a crescere e si consolida come leader nazionale nel settore. L'ultima acquisizione (dopo l'acquisizione dell'azienda Zorzi di Treviso) riguarda l'azienda piemontese Acerbi Industrial Vehicle, storico marchio italiano specializzato nella produzione di cisterne per il trasporto del Gpl. Il Gruppo Menci, inclusi i brand Zorzi e Acerbi, si porta alla prima posizione del mercato italiano con il 14,4% di quota seguito, nell'ordine, da Schmitz (14,2%), da Koegel (12,7%) e da Krone (8,8%).

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

Provenienza	Volumi Gen-Giu 2020	%	Volumi Gen-Giu 2019	%	Var.% 20/19
MARCHE NAZIONALI	2.426	44,6	3.469	40,1	-30,1
MARCHE ESTERE	3.016	55,4	5.192	59,9	-41,9
Totale complessivo	5.442	100,0	8.661	100,0	-37,2

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Autobus. A gennaio-febbraio 2020 si contano 782 nuove immatricolazioni di autobus con ptt superiore a 3500 kg, in calo del 5,6%. A marzo il mercato autobus perde il 32%, ad aprile il 68%, a maggio l'82% e a giugno il 46% rispetto ai primi sei mesi di un anno fa. Il mercato degli autobus registra nel primo semestre del 2020 un calo del 37% rispetto ai primi sei mesi del 2019 con circa 1.400 immatricolazioni (oltre 800 unità in meno) e una media mensile di 230 autobus. A gennaio-giugno il calo maggiore si registra per gli autobus urbani, -54% e per gli scuolabus, -63%.

Secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il comparto degli autobus/midibus urbani e interurbani rappresenta il 42% del mercato, gli autobus/midibus turistici il 31%, i minibus il 20% e gli scuolabus il 7%.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

Segmento	Volumi Gen-Giu 2020		Volumi Gen-Giu 2019		Var.% 20/19
		%		%	
AUTOBUS / MIDIBUS URBANI	283	20,6	617	28,2	-54,1
AUTOBUS / MIDIBUS INTERURBANI	298	21,7	394	18,0	-24,4
AUTOBUS / MIDIBUS TURISTICI	419	30,5	609	27,8	-31,2
MINIBUS	278	20,3	317	14,5	-12,3
SCUOLABUS	94	6,9	252	11,5	-62,7
Totale complessivo	1.372	100,0	2.189	100,0	-37,3

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Il 90% degli autobus immatricolati nei primi sei mesi del 2020 ha alimentazione diesel, il 6,7% a metano, il 2,7% è ibrido, lo 0,4% è GNL e lo 0,1% è elettrico.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

Alimentazioni	Volumi Gen-Giu 2020		Volumi Gen-Giu 2019		Var.% 20/19
		%		%	
DIESEL	1.235	90,0	1.913	87,4	-35,4
GNL	6	0,4	0	0,0	-
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	37	2,7	144	6,6	-74,3
ELETTRICA	2	0,1	50	2,3	-96,0
METANO	92	6,7	82	3,7	12,2
Totale complessivo	1.372	100,0	2.189	100,0	-37,3

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 30/09/2020

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 30% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nelle regioni del Centro, il 29% nelle regioni del Sud e delle Isole e il 42% nell'Italia Settentrionale.

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

INCENTIVI A SUPPORTO DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

1. Legge di bilancio 2020 (Legge n° 160 del 27 dicembre 2019)

La legge di bilancio ha stanziato poco più di 122 milioni di euro (122.255.624 euro) per incentivare il rinnovo del parco nel settore dell'autotrasporto nel biennio 2020-2021.

Con il decreto ministeriale n. 203 12 maggio 2020 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.187 del 27-07-2020), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha definito il riparto delle risorse disponibili a supporto degli investimenti nel settore dell'autotrasporto effettuati a partire dal 29 luglio 2020.

Le risorse complessive sono ripartite secondo le seguenti percentuali:

- 38% (pari a 46,4 mln) per incentivi all'acquisto di (a) veicoli per il trasporto merci a trazione alternativa (CNG, LNG, diesel/elettrico e full electric) con massa \geq 3,5 t; (b) dispositivi per il retrofit elettrico;
- 36% (pari a 44,1 mln) per incentivi all'acquisto di (a) veicoli euro VI con massa \geq 7 t, con contestuale rottamazione di veicoli con massa \geq 11,5 t con contestuale; (b) veicoli commerciali leggeri Euro 6d-Temp con massa da 3,5 t a 7 t, con contestuale rottamazione di vcl con massa da 3,5 t a 7 t;
- 24% (pari a 29,2 mln) per incentivi all'acquisto di (a) rimorchi e semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario (rispondenti alla normativa UIC 596-5) e per il trasporto combinato marittimo (dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO) dotati di dispositivi innovativi; (b) rimorchi e semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici con massa superiore a 7 t allestiti per trasporti in regime ATP, rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale;
- 2% (pari a 2,4 mln) per incentivi all'acquisto di casse mobili e rimorchi/semirimorchi porta casse per il trasporto intermodale.

Gli importi dei contributi variano a seconda della tipologia, della massa e dell'alimentazione del veicolo (art. 3 del DM 12 maggio 2020). I massimali di contributo previsto per ciascun veicolo acquistato sono stabiliti in:

- o 20 mila euro per i veicoli a trazione alternativa (LNG) di massa superiore a 16 Ton; il contributo è aumentato di 2 mila euro se viene dimostrata la radiazione per rottamazione di veicoli obsoleti;
- o 15 mila euro per ogni veicolo euro VI di massa superiore a 16 Ton.
- o 10% del costo di acquisizione dei rimorchi e semirimorchi per il combinato per medie imprese, percentuale che sale al 20% per le piccole imprese, con un tetto di 5 mila euro per ogni rimorchio/semirimorchio; per le grandi imprese euro 1.500 per ogni rimorchio/semirimorchio;
- o 8,5 mila euro per ogni gruppo di 8 casse mobili e 1 rimorchio/semirimorchio.

Il decreto direttoriale del 7 agosto 2020 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.206 del 19 agosto 2020) rende operativa la misura, prevedendo due periodi di incentivazione - uno dal 1° ottobre 2020 al 16 novembre 2020 e l'altro dal 14 maggio 2021 al 30 giugno 2021 - per i quali gli oltre 122 milioni di risorse previste sono ripartiti equamente. Per ciascuno di questi periodi ogni impresa può presentare una sola domanda, relativa anche a più di una tipologia di investimenti.

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

Il Decreto Fiscale 2020 ha stanziato 12,9 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020 per il sostegno degli investimenti nel settore dell'autotrasporto, finalizzati alla rottamazione di veicoli adibiti al trasporto merci fino ad Euro IV e di massa $\geq 3,5t$, con il contestuale acquisto (anche mediante leasing) di veicoli adibiti al trasporto merci di massa $\geq 3,5 t$

- a motorizzazione termica e di classe Euro VI, ovvero
- a trazione alternativa
 - metano (CNG),
 - gas naturale liquefatto (LNG),
 - ibrida (diesel/elettrico),
 - e elettrica (full electric).

Il 23 settembre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto MIT-MEF del 24 agosto che ha stabilito le modalità di erogazione delle risorse stanziate dal Decreto Fiscale.

Le risorse annuali disponibili sono destinate nella misura del 50% alle seguenti tipologie di interventi:

- 6,45 milioni di euro per la radiazione per rottamazione di veicoli a motorizzazione termica fino ad euro IV di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 ton, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 ton a trazione alternativa a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG, ibrida (diesel/ elettrico) e elettrica (full electric);
- 6,45 milioni di euro per la radiazione per rottamazione di veicoli pesanti a motorizzazione termica fino ad euro IV di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 ton, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica adibiti al trasporto di merci conformi alla normativa euro VI o Euro 6D-Temp di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 ton, ai sensi di quanto previsto dall'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009.

L'importo dei singoli contributi è ricompreso fra un importo minimo pari ad euro 2.000 ed un importo massimo pari ad euro 20.000. Gli stessi sono definiti in misura crescente in funzione dell'alimentazione, della classe Euro del veicolo e della sua massa complessiva.

Analogamente agli incentivi previsti dal decreto investimenti 2020-2021, è RAM Spa l'ente gestore della misura. Anche in questo caso il procedimento per l'ottenimento del contributo si articola in due fasi: la fase di accantonamento dell'importo potenzialmente spettante alle singole imprese sulla base del solo contratto di acquisto; la successiva fase di rendicontazione. L'importo massimo ammissibile dei contributi è di 550.000 euro per singola impresa e non è cumulabile con altri contributi pubblici per le medesime tipologie di investimento ed i medesimi costi ammissibili.

Con il decreto direttoriale MIT (n. 187 del 21 ottobre 2020) sono stabilite le modalità operative per l'erogazione degli incentivi agli investimenti, avviati dopo l'entrata in vigore della legge di conversione del Decreto Fiscale, a partire quindi dal 25 dicembre 2019.

Il decreto direttoriale prevede due finestre temporali per l'erogazione dei contributi: dall'11 novembre al 30 novembre 2020 e dal 1° giugno al 31 giugno 2021. Saranno contestualmente attive le finestre temporali di incentivazione previste dal decreto Investimenti autotrasporto 2020 (DM MIT 12 maggio 2020): 1° ottobre - 16 novembre 2020 e 14 maggio - 30 giugno 2021 (così come stabilito dal decreto direttoriale 7 agosto 2020).

CREDITO D'IMPOSTA TRANSIZIONE 4.0 (EX IPER E SUPER AMMORTAMENTO)

La legge di bilancio 2020 ha ridefinito con il piano Transizione 4.0 gli incentivi fiscali per il supporto agli investimenti già previsti nell'ambito del Piano nazionale Impresa 4.0.

In particolare, **iperammortamento e superammortamento sono convertiti in un credito d'imposta a intensità variabile per acquisizione dei beni effettuata tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2020 ovvero entro il 30 giugno 2021, a condizione che entro il 31 dicembre 2020 vi sia un ordine accettato dal venditore, con versamento di un acconto in misura pari ad almeno il 20% costo.**

Le aliquote previste sono:

1. **6% fino a un massimo di 2 milioni di euro** di costi ammissibili per investimenti in
 - a. beni materiali nuovi strumentali all'esercizio di impresa ad eccezione di alcune tipologie di beni, tra cui le autovetture ed autocaravan (restano inclusi i veicoli commerciali ed industriali ad uso strumentale d'impresa),
 - b. beni immateriali nuovi strumentali all'esercizio di impresa di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);
2. **40% fino a un massimo di 2,5 milioni di euro** di costi ammissibili e **20% per la quota di investimenti oltre i 2,5 milioni di euro e fino a 10 milioni di euro** per investimenti in beni funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese, di cui all'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);
3. **15% fino a un massimo di 700mila euro** per investimenti in beni immateriali (software, sistemi e system integration, piattaforme e applicazioni) connessi a investimenti in beni materiali, di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento).

Il credito fiscale può essere compensato in cinque quote annuali di pari importo, ridotti a tre quote annuali per gli investimenti di cui al punto 3, a partire

- o dall'anno successivo a quello di entrata in funzione dei beni per i beni di cui al punto 1, ovvero
- o dall'anno successivo a quello di avvenuta interconnessione per i beni di cui ai punti 2 e 3.

La legge 160/19 richiede due nuovi adempimenti:

- 1) una comunicazione al Mise (per i beni di cui alle tabelle A e B allegata alla legge 232/16);
- 2) l'indicazione nelle fatture e negli altri "documenti relativi all'acquisizione dei beni agevolati" della disciplina agevolativa.

Nel primo caso l'adempimento non è previsto «a pena di decadenza», mentre nel secondo caso si fa riferimento a una revoca conseguente alla mancata «conservazione» idonea documentazione.

NUOVA SABATINI

La legge di bilancio 2020 e da ultimo il decreto Agosto (DL 14 agosto 2020, n. 104) hanno rifinanziato la misura cd. Nuova Sabatini, il regime di aiuto per agevolare l'accesso al credito delle PMI per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti e attrezzature.

I fondi annuali hanno due vincoli % di spesa:

- 30% per gli investimenti nella transizione digitale del sistema produttivo e l'incremento in innovazione ed efficienza di processo e di prodotto;
- 25% per l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature nuovi di fabbrica a basso impatto ambientale.

La legge di bilancio 2020 ha previsto l'innalzamento della maggiorazione sul contributo "ordinario" previsto dall'articolo 1, comma 56, della legge 11 dicembre 2016, dal 30% al **100% per le micro e piccole imprese che effettuano investimenti in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia**, nel limite complessivo di 60 milioni di euro.

Il Decreto Semplificazioni (DL 76/2020) ha inoltre stabilito:

- o l'innalzamento della soglia entro la quale l'agevolazione è erogata in un'unica soluzione, anziché nelle sei ordinariamente previste, da 100.000 euro a 200.000 euro;
- o per quanto riguarda le specifiche disposizioni sulle regioni del Mezzogiorno
 - un decreto del Ministero dello Sviluppo Economico definirà le modalità operative per l'erogazione del contributo in un'unica soluzione
 - la possibilità di integrare le risorse disponibili con fondi europei.

RIMBORSO ACCISE

La legge di bilancio 2020 ha stabilito che dal 1° ottobre 2020 sono esclusi dal rimborso i veicoli di categoria Euro III o inferiore e dal 1° gennaio 2021 tale esclusione sarà estesa anche agli Euro IV.

FERROBONUS E MAREBONUS

La legge di bilancio ha previsto un ulteriore stanziamento di **14 milioni per il 2020 e di 25 milioni per il 2021** per la misura cd **'Ferrobonus'**, che prevede l'erogazione di un contributo a favore delle imprese e degli operatori del trasporto combinato, con sede nell'ambito dello Spazio economico europeo, che commissionino servizi di trasporto intermodale o trasbordato con treni completi attraverso contratti di servizi ferroviari per trasporto intermodale e trasbordato. È previsto un meccanismo di ribaltamento del contributo nelle tariffe praticate alla clientela che riguarda in particolare gli operatori del trasporto combinato (MTO), ossia gli operatori che concludono il contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione.

La misura, inizialmente introdotta per il triennio 2016-2018 dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), è stata attuata con l'emanazione del Regolamento di cui al decreto interministeriale del 14 luglio 2017, n.125. Sulla GU n. 80 del 26 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto MIT 16 marzo che stabilisce le modalità operative per accedere agli incentivi del per gli anni 2020-2021.

Il decreto Rilancio (DL 19 maggio 2020, n. 34) ha aumentato la dotazione finanziaria per il 2020 di ulteriori 30 milioni per il 2020.

La misura cd **'Marebonus'** prevede invece contributi per le imprese armatrici che attuano di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. La misura è stata attuata dal decreto MIT n.176/2017 e rifinanziata con 14 milioni di euro dalla legge di bilancio 2020 (art. 1, comma 111, della legge 27 dicembre 2019, n. 160) e 20 milioni di euro dal Decreto Rilancio (DL 19 maggio 2020, n. 34) per l'anno 2020. La legge di bilancio 2020 ha inoltre previsto per il 2021 uno stanziamento di 25 milioni di euro.

MISURE LOCALI

Il **Comune di Milano** ha avviato due bandi per il rinnovo per parco veicolare destinati a privati e imprese.

Il secondo bando, finanziato con risorse complessive pari a € 5.056.200, prevede la concessione contributi alle MPMI per l'acquisto di autoveicoli, compresi i veicoli per il trasporto merci.

Di seguito i punti principali del bando riferiti agli incentivi all'acquisto di autoveicoli.

- Numero di veicoli incentivabili per impresa: 5
- Obbligo di mantenere la proprietà del veicolo per 5 anni
- Il contributo è pari al:
 - o 60% del costo totale (esclusi IVA e messa in strada) per veicolo, fino al massimo degli importi indicati nelle seguenti tabelle, per l'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica o ibrido elettrico
 - o 50% del costo totale (esclusi IVA e messa in strada) per veicolo, fino al massimo degli importi indicati nelle seguenti tabelle, per le restanti alimentazioni.

Schema di incentivazione:

	M1	M2	M3
ELETTRICO	€ 9.600	€ 12.000	€ 24.000
IBRIDO (Benzina/Elettrico – Diesel/Elettrico)	€ 6.000	€ 8.000	€ 15.600
METANO, BENZINA/METANO	€ 5.000	€ 7.000	€ 14.000
GPL, BENZINA/GPL	€ 5.000	€ 7.000	€ 14.000
BENZINA EURO 6	€ 4.000	€ 6.000	€ 12.000
GASOLIO EURO 6 D	//	//	€ 8.000

	N1 ≤ 1,30 t	N1 > 1,30 t ≤ 1,76 t	N1 > 1,76 t	N1/N2 3,5 t – 7 t	N2 7 t - 12 t	N3
ELETTRICO	€ 8.400	€ 9.600	€ 10.800	€ 13.800	€ 18.000	€ 22.800
IBRIDO (Benzina/Elettrico – Diesel/Elettrico)	€ 6.600	€ 8.000	€ 9.000	€ 12.000	€ 16.200	€ 21.600
METANO, BENZINA/METANO	€ 6.000	€ 7.000	€ 8.400	€ 11.400	€ 15.600	€ 21.000
GPL, BENZINA/GPL	€ 4.800	€ 6.000	€ 7.200	€ 10.200	€ 14.400	€ 20.400
BENZINA EURO 6	€ 3.300	€ 4.000	€ 5.500	€ 8.250	€ 12.100	€ 17.600
GASOLIO EURO 6 D	//	//	//	//	€ 5.500	€ 8.000

- Necessaria la contestuale rottamazione di un veicolo delle categorie N1, N2, N3, M1, M2 e M3 con alimentazione:
 - benzina fino ad Euro 2/II incluso
 - diesel fino ad Euro 5/V incluso.
- Spese ammissibili: acquisto e immatricolazione - anche tramite leasing con obbligo di riscatto - di veicoli nuovi (no Km 0) a partire dal 4 maggio 2020.
- Scadenza bando: 30 novembre 2020.
- Prevista la cumulabilità con incentivi statali

La **Regione Piemonte** ha avviato un bando per l'erogazione di contributi alle MPMI finalizzati al miglioramento dell'approccio ambientale e di innovazione organizzativa delle stesse.

Tre le tipologie di intervento quella per il rinnovo del parco veicolare, inclusi i veicoli per il trasporto merci.

Di seguito i punti principali del bando riferiti agli incentivi all'acquisto di autoveicoli.

- Risorse stanziare: € 2.063.289 (di cui massimo € 500.000 per i veicoli diesel)
- Numero di veicoli incentivabili per impresa: 10
- Obbligo di mantenere la proprietà del veicolo per 3 anni
- Contributi previsti per l'acquisto, anche tramite leasing, di veicoli aziendali (categorie M1, M2, M3, N1, N2, N3) con alimentazione:
 - o elettrico puro
 - o ibrido (benzina/elettrico o diesel/elettrico),
 - o metano esclusivo
 - o GPL/GNL esclusivo,
 - o benzina, metano o GPL bifuel (benzina/metano e benzina/GPL), limitatamente ai veicoli Euro 6 Dtemp e successivi
 - o diesel, limitatamente ai veicoli EURO 6D

Sono previsti i seguenti schemi di incentivazione:

Tabella 1: veicoli ELETTRICI

VEICOLI PER IL TRASPORTO DI COSE E PERSONE ELETTRICI	N1 Euro 6*	N1 e N2 Euro VI =>3,5 – <7t	N2 =>7 – <12 t	N3	M1*	M2	M3
ELETTRICO PURO		€11.000	€14.000	€20.000		€11.000	€20.000

Tabella 2: veicoli di classe EURO6/VI

Veicoli trasporto cose e persone Euro 6/VI	N1 Euro 6*	N1 e N2 Euro VI =>3,5 – <7t	N2 =>7 – <12 t	N3	M1*	M2	M3
IBRIDO (Full Hybrid o Hybrid Plug In) METANO (Mono e Bifuel) GPL (Mono e Bifuel) GNL		€8.000	€10.000	€16.000		€8.000	€16.000
BENZINA		€5.000	€6.000	€8.000		€5.000	€8.000
Diesel		€3.000	€4.000	€5.000		€3.000	€4.000

*I contributi per le categorie M1 e N1 Euro 6 sono da calcolare sulla base delle emissioni come declinate rispettivamente nella Tabella 3 e nella Tabella 4 (4a, 4b e 4c).

Tabelle 3 e 4 (identiche): veicoli M1 Euro 6 ed N1 Euro 6 di classe I (massa ≤ 1305 kg): PM10< 4,5 mg/km

Emissioni CO2 Ciclo NEDC	Emissioni NOX Ciclo RDE	Incentivi (EUR)
0	0 (Elettrico)	10.000
≤ 60 g/km	≤ 85.8 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	7.000
	≤ 126 mg/km (Euro 6D-Temp benzina e altre motorizzazioni)	5.000
	≤ 126 mg/km (Euro 6D diesel)	2.500
60<CO2≤ 95 g/km	≤ 85.8 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	4.000
	≤126 mg/km (Euro 6D-Temp benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 126 mg/km (Euro 6D diesel)	2.000
95<CO2≤130 g/km	≤ 85.8 mg/km (Euro 6 D benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 126 mg/km (Euro 6D-Temp benzina e altre motorizzazioni)	2.500
	≤126 mg/km (Euro 6D diesel)	1.000

*Nelle parentesi sono riportate le motorizzazioni potenzialmente appartenenti alla relativa categoria emissiva sulla base dei limiti emissivi definiti dai regolamenti europei.

Tabella 4b: veicoli di categoria N1 EURO 6 di classe II (1305 kg < massa < 1760 kg): PM10< 4,5 mg/km

Emissioni CO2 Ciclo NEDC	Emissioni NOX Ciclo RDE	Incentivi (EUR)
0	0 (Elettrico)	10.000
≤101 g/km	≤ 107.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	7.000
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	5.000
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6D diesel)	2.500
101<CO2≤147 g/km	≤ 107.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	4.000
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6D diesel)	2.000
147<CO2≤175 g/km	≤ 107.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	2.500
	≤ 157.5 mg/km (Euro 6D diesel)	1.000

*Nelle parentesi sono riportate le motorizzazioni potenzialmente appartenenti alla relativa categoria emissiva sulla base dei limiti emissivi definiti dai regolamenti europei.

Tabella 4c: veicoli di categoria N1 EURO 6 di classe III (massa > 1760 kg): PM10< 4,5 mg/km

Emissioni CO2 Ciclo NEDC	Emissioni NOX Ciclo RDE	Incentivi (EUR)
0	0 (Elettrico)	10.000
≤101 g/km	≤ 117.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	7.000
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	5.000
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6D diesel)	2.500
101<CO2≤147 g/km	≤ 117.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	4.000
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6D diesel)	2.000
147<CO2≤175 g/km	≤ 117.3 mg/km (Euro 6D benzina e altre motorizzazioni)	3.000
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6Dtemp benzina e altre motorizzazioni)	2.500
	≤ 172.2 mg/km (Euro 6D diesel)	1.000

*Nelle parentesi sono riportate le motorizzazioni potenzialmente appartenenti alla relativa categoria emissiva sulla base dei limiti emissivi definiti dai regolamenti europei.

- Necessaria la contestuale rottamazione di un veicolo aziendale (M1, M2, M3, N1, N2, N3)
 - Benzina fino a Euro 3/III incluso,
 - ibridi benzina (benzina/metano o benzina/GPL) fino a Euro 3/III incluso e
 - diesel fino ad Euro 5/V incluso.
- Spese ammissibili: acquisto e immatricolazione di veicoli incentivabili a partire dal 30 novembre 2019 (la misura è retroattiva)
- Relativamente agli acquisti effettuati in seguito alla pubblicazione del bando (31 luglio): previsto lo sconto obbligatorio da parte del venditore del 12% o - per i soli veicoli elettrici - di almeno 2.000 euro (IVA inclusa), da applicarsi sul prezzo di listino del modello base al netto di eventuali allestimenti opzionali
- Scadenza bando: 30 novembre 2020.
- Prevista la cumulabilità con altri incentivi pubblici.

PROPOSTE ANFIA

Agevolazioni per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri.

La logistica urbana vive oggi una fase di forte sviluppo, in gran parte alimentata dalla crescita esponenziale dell'e-commerce che ha fatto lievitare la domanda di consegna a domicilio, in risposta alla complessità e all'intensità stessa dei flussi logistici in città. Tale fenomeno è cresciuto e sta tuttora crescendo in ragione dell'emergenza COVID. Data la vetustà del parco veicoli oggi utilizzati in ambito urbano, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di adottare una misura finalizzata al supporto agli investimenti delle imprese e al rinnovo del parco dei veicoli commerciali.

In particolare, si propone di prevedere un contributo economico differenziato in base alla Massa Totale a Terra del veicolo, all'alimentazione ed all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria fino ad Euro 4/IV.

Riconoscimento normativo del "Progetto 18" e autorizzazione alla libera circolazione in ambito nazionale dei convogli a 18mt.

Nel corso dei 10 anni di sperimentazione del "Progetto 18", nato nel 2009 su iniziativa del Ministero dei Trasporti e di ANFIA, i 330 complessi veicolari composti da una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri, sono stati quotidianamente utilizzati dalle aziende di autotrasporto che hanno aderito alla sperimentazione e che nella loro attività ne hanno apprezzato gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione del servizio.

Il monitoraggio qualitativo effettuato negli anni da parte di ANFIA e presentato al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Interno, ha sempre restituito risultati positivi in termini di riduzione del numero di viaggi (anche senza carico), ma soprattutto in termini di guidabilità, manovrabilità, stabilità e sicurezza, mostrando prestazioni del mezzo paragonabili ai veicoli di lunghezza standard.

I positivi riscontri espressi dagli utilizzatori e il raggiungimento dell'obiettivo primario di razionalizzazione del trasporto merci, con i suoi conseguenti impatti positivi sull'ambiente e sulla riduzione del numero dei veicoli sulle strade, portano alla convinzione che questa tipologia di complessi veicolari, se riconosciuta a livello normativo nazionale, nel rispetto dei limiti della Direttiva 96/53/CE, potrà dare un enorme aiuto alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese ed importanti impatti per l'economia del settore autotrasporto.

La riforma è possibile grazie alla previsione della direttiva 96/53/CE che all'art. 4, comma 4, concede agli Stati Membri la possibilità di autorizzare per la circolazione nazionale veicoli o complessi di veicoli eccedenti le dimensioni massime comunitarie. In Germania la circolazione dei 18 m in ambito nazionale è già stata autorizzata.