



L'INDUSTRIA AUTOVEICOLISTICA IN ITALIA

THE ITALIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

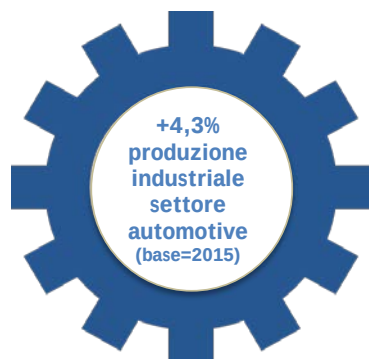
2008-2017

Informazioni statistiche sul settore automotive e sulla mobilità di passeggeri e merci
Statistical information on the automotive sector and on the mobility of passengers and goods

SOMMARIO CONTENTS



DATI SETTORE	SECTOR DATA	
Dati in evidenza: anno 2017	Key data: year 2017	pag. 3-4
Occupati diretti alla fabbricazione di autoveicoli e componenti	Direct manufacturing employment	5
Produzione industriale complessiva e industria automotive	Total industrial production and automotive industrial production	6
PRODUZIONE NAZIONALE ED EXPORT	DOMESTIC PRODUCTION AND EXPORT	
Produzione nazionale ed export autoveicoli	Domestic production and export of motor vehicles	7
Produzione nazionale autoveicoli per costruttore	Domestic production of motor vehicles by maker	8
Fatturato e Addetti Filiera Componentistica	Turnover and employees of Component Industries	9
Import/Export Componenti	Import/Export Components	10
IMMATRICOLAZIONI	NEW REGISTRATIONS	
Movimenti autovetture	Cars in figures	11
Autovetture: marca	Cars: by make	12
Autovetture: Top10	Cars: Top10	13
Autovetture: alimentazione	Cars: by fuel	14
Autovetture: alimentazione alternativa	Cars: by alternative fuel	15
Autovetture: alimentazione e classi di cilindrata	Cars: by fuel and cylinder capacity	16
Autovetture: emissioni CO ₂ (g/km)	Cars: by average CO ₂ emissions (g/km)	17
Autovetture: segmento	Cars: by segment	18
Autovetture: modalità d'acquisto "Privati"	Cars: by ownership "Private"	19
Autovetture: modalità d'acquisto "Noleggio, Società, Leasing"	Cars: by ownership "Rental, Fleet Business, Leasing"	20
Autovetture: macro-area geografica	Cars: by macro geographical area	21
Veicoli commerciali, industriali e autobus: trend annuale	LCV, M&H trucks, buses: annual trend	22
Autocarri: classi di peso, segmento	M&H trucks: by range of GVW, segment	23
Autobus: segmento	Buses: by segment	24
Veicoli per il tempo libero: trend annuale	Leisure time vehicles: annual trend	25
Rimorchi, Semirimorchi: trend annuale	Trailers, semitrailers: annual trend	26
PARCO CIRCOLANTE	VEHICLES IN USE	
Trend e densità	Trend and density	27
Autovetture: classi di anzianità	Cars: by age	28
Autovetture: classe Euro	Cars: by Euro classes (emission limits)	29
Autovetture: classe Euro e alimentazione	Cars: by Euro classes (emission limits and fuel)	30
Autovetture: regioni e alimentazione	Cars: by region and fuel	31
Autovetture: principali comuni capoluoghi	Cars: by the main towns/cities	32
Autocarri, Trattori stradali, R&S: regioni	Trucks, Road Tractors, Trailers : by regions	33
Autobus: regioni	Buses: by regions	34
Autobus: Trasporto pubblico locale	Buses: Local Public Transport	35
EMISSIONI MEDIE DI CO₂ DALLE AUTOVETTURE SU STRADA E NUOVE IMMATRICOLATE	AVERAGE CO₂ EMISSIONS FROM CARS IN USE AND NEWLY REGISTERED	36
PATENTI DI GUIDA	DRIVING LICENCES	37
INDICE ARMONIZZATO DEI PREZZI AL CONSUMO PER I TRASPORTI	CONSUMER PRICES FOR THE TRANSPORTS-HARMONIZED INDEX	38
CARICO FISCALE	FISCAL BURDEN ON THE MOTORIZATION	39
PREZZI E CONSUMI DI CARBURANTI	PRICES AND CONSUMPTION OF FUELS	40
RETE DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI	FUEL DISTRIBUTION AND NETWORK	41
INCIDENTI STRADALI	ROAD ACCIDENTS	42
PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI	MAIN ECONOMIC INDICATORS - OVERVIEW	43



1,14 mln di autoveicoli prodotti	il 65% venduto all'estero	255.000 occupati diretti e indiretti nella produzione **
€ 93 miliardi di fatturato dalla produzione diretta e indiretta, il 5,6% del PIL *	3,7 mld investimenti fissi lordi in beni materiali, il 14% del manufacturing	€ 1,7 miliardi in R&S intra-muros**
€ 46,5 miliardi di fatturato il solo comparto componenti	€ 21,2 miliardi export componenti	+5,7 mld saldo trade componenti



1,97 milioni di autovetture	il 56% auto diesel	12% auto ad alimentazione alternativa
3° mercato auto ibride in UE dietro a UK e Francia	113,4 gCO ₂ /km emissioni medie delle auto nuove (EEA)	30% i SUV nuovi di tutte le dimensioni immatricolati
221mila veicoli commerciali, autocarri, autobus e camper	16.800 rimorchi leggeri e 16.150 rimorchi e semirimorchi pesanti	5.800 camper e caravan



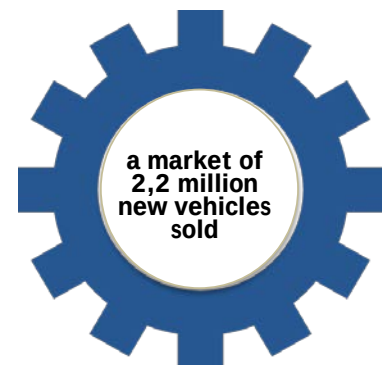
38,52 milioni di autovetture	14,7 milioni di auto ante Euro 4	44% auto diesel e 8,9% auto ad alimentazione alternativa
10 anni e 11 mesi età mediana auto	4 milioni di veicoli leggeri, 723mila autocarri medi-pesanti, 173mila trattori stradali, 379mila R&S	81% t/km delle merci trasportato su strada
99.100 autobus, il 63% ante EuroIV	€ 73 miliardi il carico fiscale sulla motorizzazione, il 16% delle entrate tributarie **	11,6% l'incidenza dei trasporti sulla spesa totale delle famiglie residenti

* anno 2015

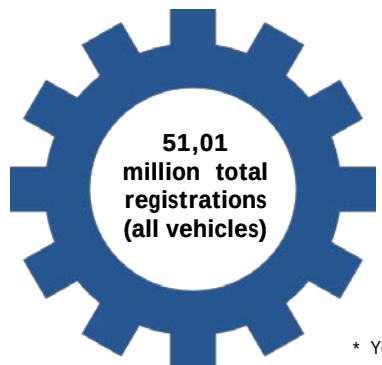
** anno 2016



1.14 mln motor vehicles made in Italy	65% sold abroad	255,000 direct and indirect manufacturing **
€ 93 billion turnover of automotive manufacturing, 5.6% on GDP *	gross fixed investment in tangible assets, 3.7 billion, 14% of manufacturing*	€ 1.79 billion in R&D intra-muros **
€ 46.5 billion turnover of only industry of components	€ 21,2 billion export of components	+ € 5.7 billion balance of components trade



1.97 million of cars	56% diesel auto	12% AFVs
3° market for hybrid car in EU behind UK and France	113.4 gCO ₂ /km average emissions of new car sold (EEA)	30% new SUV sold
221 thousand LCV, trucks, buses and motorhomes	16,800 light trailers and 16,150 heavy trailers and semitrailers	5,800 motorhomes and caravans



38,52 million cars	14.7 million cars ante-Euro 4	44% diesel cars and 8.9% AFVs
average age of cars 10 years and 11 months	4 million LCV, 723 thousand trucks, 173 thousand road tractors, 379 thousand Trailers&Semitr.	81% tons/km freight goods on road
99,100 buses, 63% ante Euro IV	€ 73 billion fiscal burden on motorization, 16% on domestic fiscal revenues***	11.6% the incidence of transport on total expenditure of families

* Year 2015

** Year 2016 provisional

+++Year 2016

- Addetti diretti alla produzione / Direct manufacturing employment

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	183.824	175.732	170.727	168.967	162.865	161.318	158.914	160.204	162.035
Autoveicoli / Motor Vehicles	68.500	68.424	68.522	63.810	60.124	65.162	65.125	66.017	66.647
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi / Bodies (coachwork), trailers and semi-trailers	16.965	15.530	14.039	12.410	12.000	11.402	10.297	10.092	10.314
Componenti elettrici ed elettronici per autoveicoli / Electrical and electronic equipment for MVs	12.326	11.482	11.088	11.237	10.783	12.300	12.310	11.357	85.074
Parti e accessori per autoveicoli / Parts and accessories	86.033	80.296	77.078	81.510	79.958	72.454	71.182	72.738	

Addetti diretti industria automotive, 2016
Direct automotive manufacturing employment, 2016

Addetti diretti dell'industria automotive in UE: 2.501.787,
l'8,3% degli occupati del settore manifatturiero
Addetti diretti e indiretti dell'industria automotive in UE: 3.428.818,
l'11,3% degli occupati del settore manifatturiero

Addetti diretti dell'industria automotive in Italia: 162.035,
il 4,4% degli occupati del settore manifatturiero.
Addetti diretti e indiretti dell'industria automotive in Italia: 255.000,
il 7% degli occupati del settore manifatturiero

Direct automotive manufacturing employment in UE: 2,501,787,
8.3% of EU employment in manufacturing
Direct and indirect automotive manufacturing employment in UE: 3,428,818,
11.3% of EU employment in manufacturing

Direct automotive manufacturing employment in Italy: 162,035,
4.4% of Italian employment in manufacturing
Direct and indirect manufacturing employment in Italy: 255,000
7% of Italian employment in manufacturing



Germania	853.858
Francia	213.353
Polonia	187.643
Romania	174.360
Rep. Ceca	168.467
Italia	162.035
Regno Unito	161.348
Spagna	153.942

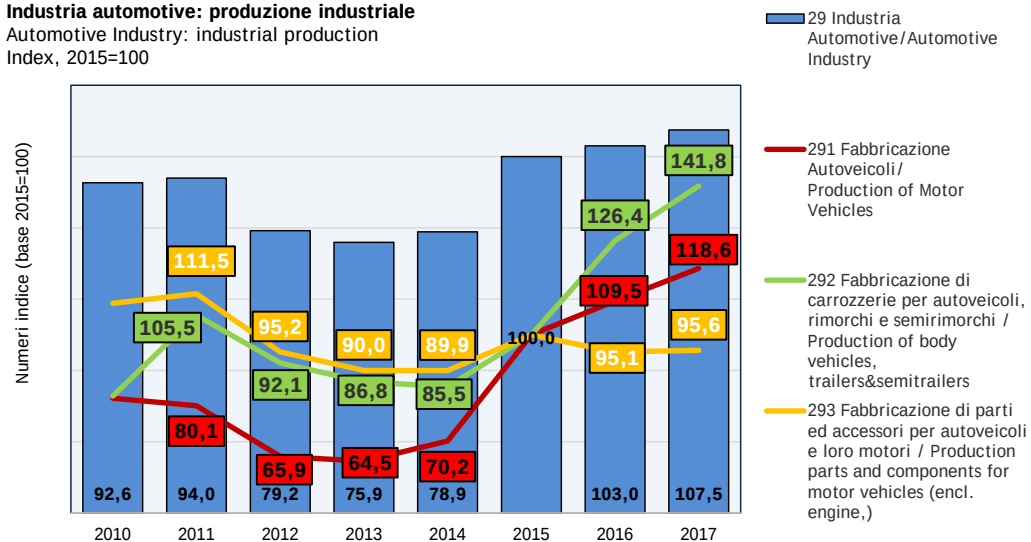
Quota occupati diretti settore industriale automotive su totale manufacturing, 2016
Share % direct automotive employment (manufacturing) on total manufacturing, 2016



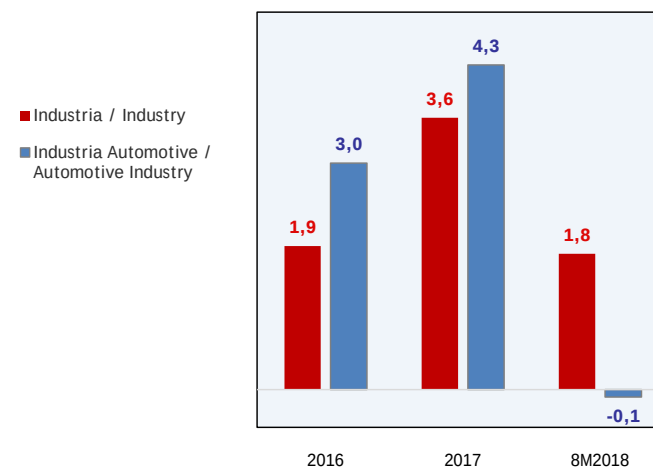
Germania	11,6%
Francia	7,3%
Polonia	7,3%
Romania	14,4%
Rep. Ceca	13,0%
Italia	4,4%
Regno Unito	6,2%
Spagna	8,3%

Fonte: Eurostat, Nace Rev. 2, B-E (sbs_sc_ind_r2)

Industria automotive: produzione industriale
Automotive Industry: industrial production
Index, 2015=100



Produzione industriale, variazioni % tendenziali
Industrial production, % chg
2015=100



Produzione industriale / Industrial production
var% su stesso mese anno precedente / %chg compared with same month of the previous year



	Jan-18	Feb-18	Mar-18	Apr-18	May-18	Jun-18	Jul-18	Aug-18
Germania	5,0	2,5	4,4	2,3	3,5	3,4	1,1	-0,5
Francia	0,3	4,5	2,3	2,1	-0,3	1,8	2,0	1,7
Spagna	0,2	2,7	5,6	1,8	1,5	0,4	0,9	1,2
UK	1,6	2,6	1,4	2,5	0,3	0,7	0,9	1,6
Italia	4,4	2,5	3,6	2,0	2,2	1,4	-1,3	-0,8

Fonte /Source: ANFIA su dati ISTAT, Eurostat October 2018

- Autovetture / Passenger cars

Volumi / Volumes	Produzione Production	Var.% % Chg	Esportazione Export	Var.% % Chg	% export su prod % export on prod
2008	659.221	-27,6	279.670	-25,3	42,4
2009	661.100	0,3	251.038	-10,2	38,0
2010	573.169	-13,3	231.557	-7,8	40,4
2011	485.606	-15,3	203.769	-12,0	42,0
2012	396.817	-18,3	174.514	-14,4	44,0
2013	388.465	-2,1	169.576	-2,8	43,7
2014	401.317	3,3	189.112	11,5	47,1
2015	663.139	65,2	385.738	104,0	58,2
2016	712.971	7,5	398.277	3,3	55,9
2017	742.642	4,2	418.324	5,0	56,3

Fonte: Case Costruttrici /Source: Carmakers

- Autocarri leggeri, medi-pesanti e autobus / Light-Medium-Heavy Trucks and Buses

Volumi / Volumes	Produzione Production	Var.% Chg %	Esportazione Export	Var.% Chg %	% export su prod % export on prod
2008	364.553	-2,4	281.283	1,8	77,2
2009	182.139	-50,0	131.571	-53,2	72,2
2010	265.017	45,5	209.172	59,0	78,9
2011	304.742	15,0	249.039	19,1	81,7
2012	274.951	-9,8	232.867	-6,5	84,7
2013	269.742	-1,9	223.657	-4,0	82,9
2014	296.547	9,9	249.554	11,6	84,2
2015	351.084	18,4	297.217	19,1	84,7
2016	390.334	11,2	318.045	7,0	81,5
2017	399.568	2,4	324.094	1,9	81,1

Fonte: Case Costruttrici /Source: Carmakers



La produzione nazionale di autovetture si è ridotta del 48% nel decennio 2008-2017, rispetto alla produzione del decennio precedente.
Nel 2017 gli autoveicoli prodotti sono stati complessivamente 1.142.210, il 65% è stato esportato, soprattutto verso i Paesi Europei.

*In the decade 2008-2017 the domestic car production has been downsized by 48% on the previous decade's.
1,142,210 motor vehicles were manufactured in 2017, 65% of vehicles produced in Italy was exported, especially to European countries.*



Nel 2017, in UE, sono stati prodotti 19,2 milioni di autoveicoli (+0,5% sul 2016), il 19,7% della produzione mondiale.
Le autovetture prodotte sono state 16,9 milioni (+0,3% sul 2016), l'1,4% in meno dei volumi record del 2007 (17,1 milioni). La quota di auto prodotte in UE è il 23% del totale mondo.

*19.2 million motor vehicles were manufactured in the EU in 2017 (+0.5% on 2016), 19,7% of the worldwide production.
16.9 million cars were made in UE (+0.3% on 2016), a volume lower than 1,4% on record volumes in 2007 (17.1 million). Car produced in UE are 23% on the world total production.*

- Costruttori / Motor vehicle Manufacturers

Volumi / Volumes	Autovetture Pass Cars	VCL LCV	Autocarri Trucks	Autobus Buses	2017	2016
					Totale Total	Totale Total
Alfa Romeo	147.245				147.245	86.186
BredaMenarinibus				177	177	158
Ferrari	8.956				8.956	8.125
Fiat	349.499	181.429			530.928	556.174
Jeep	179.883				179.883	201.007
IVECO		18.342	67.066	213	85.621	81.517
Lamborghini	3.934				3.934	3.579
Maserati	53.125				53.125	43.272
Piaggio		3.753			3.753	3.193
PSA		128.588			128.588	120.094
Totale	742.642	332.112	67.066	390	1.142.210	1.103.305

Fonte: Case Costruttrici /Source: Carmakers



L'evoluzione della produzione di auto tra i maggiori paesi produttori europei ha avuto un trend molto diverso. In Germania e in Spagna a fronte di una nuova vettura immatricolata si producono rispettivamente 1,64 e 1,86 auto. In Francia e nel Regno Unito invece il rapporto è di 1 vettura immatricolata e rispettivamente 0,83 e 0,66 prodotte. In Italia il rapporto è 0,38.
L'Italia è il 6° produttore di autoveicoli dell'UE, dietro a Germania, Spagna, Francia, Regno Unito, Repubblica Ceca.

*The evolution of the industrial production has recorded quite a different trend among the major European producing countries.
In Germany and Spain, for each new registration (car), 1.64 and 1.86 cars are produced, respectively. On the other hand, in France and United Kingdom, the ratio is one new registration out of 0.83 and 0.66 manufactured, respectively. In Italy the ratio is only 0,38.
Italy is the 6° EU producing country of MV, behind Germany, Spain, France, UK, Czech Republic.*

Produzione autovetture in Germania,UK, Italia - Confronto trend
Production of cars in Germany, UK, Italy - Comparison of the trends

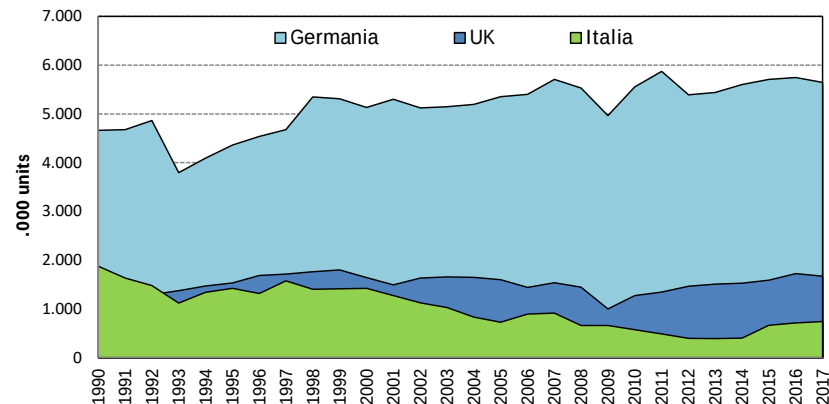


Grafico ANFIA

Rapporto tra Produzione/Mercato autovetture in D, F, ES, UK, I - 2017
Comparison of Production/Sale of cars in D, F, ES, UK, I - 2017

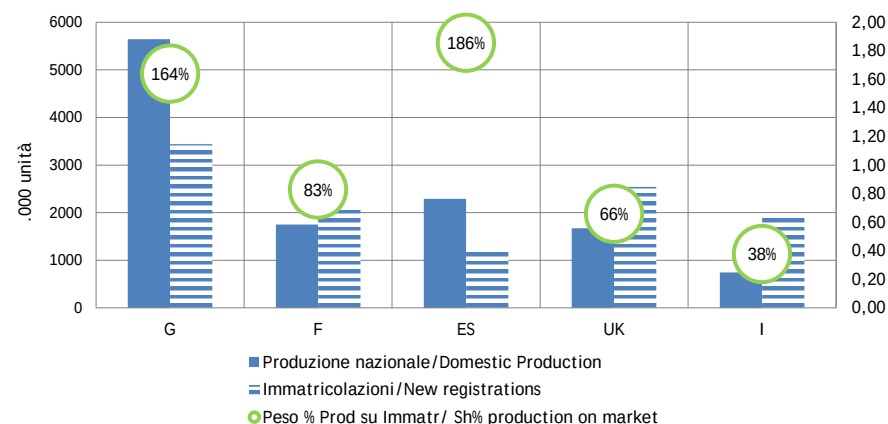
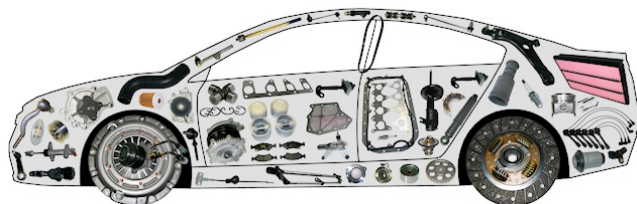


Grafico ANFIA

	Fatturato/Turnover		Addetti /Employment	
	2016	2017	2016	2017
Subfornitori	4.712	5.191	24.841	25.237
Lavorazioni	1.255	1.392	6.392	6.639
Specialisti	19.840	20.920	57.453	58.472
Motorsport	652	709	2.741	2.877
Aftermarket	2.363	2.503	9.052	9.057
Engineering&Design	998	1.029	7.561	7.711
Sistemisti/Modulisti	13.647	14.727	46.341	46.470
Totale	43.467	46.471	154.381	156.463

Fonte: Osservatorio della Componentistica, Ottobre 2018



Nonostante il ridimensionamento della produzione italiana di autoveicoli (media annuale 1988-1997 pari a 1,8 milioni di autoveicoli, scesa a circa 1,4 nel decennio 1998-2007 e a 878mila nel decennio 2008-2017), reso ancora più evidente dal confronto con la Germania (5,96 milioni la media annuale degli autoveicoli nell'ultimo decennio) e in particolare con il Regno Unito (1,56 milioni la media annuale di autoveicoli prodotti nel periodo 2008-2017), che ha saputo attrarre Costruttori esteri e fronteggiare il pericolo di veder scomparire la propria industria, in Italia le aziende della componentistica hanno fatto leva sui fattori di competitività, dirottando una parte crescente delle loro produzioni alle commesse estere.

Il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale.

Nel 2017 l'export della filiera componenti per autoveicoli ha totalizzato 21,21 mld di euro (+6%) sui valori dell'anno precedente. Il saldo a fine dicembre è stato positivo pari a 5,77 mld di euro, superiore del 6% rispetto a quello del 2016 (5,44 mld). Le esportazioni del settore componenti rappresentano il 4,8% di tutto l'export, mentre l'import vale il 3,9% di tutto l'import.

Despite the downsizing of the Italian motor vehicle industry (average annual production in 1988-1997 was 1.8 million motor vehicles, then downsized to 1.4 in the decade 1998-2007 and to 878 thousands in 2008-2017), still more evident from the comparison with Germany (about 5.96 million in the last decade) and in particular with UK (about 1.56 million in 2008-2017), that has been able to attract foreign manufacturers facing the danger for the local industry to disappear, in Italy the Components Manufacturers appealed to the competitiveness factors, also by re-routing a growing part of their productions towards foreign orders. For more than twenty years the sector has been representing a positive reality of the domestic trade balance. In 2017 the exports of parts of motor vehicles totalized € 21.21 billion (+6% on 2016). The positive trade balance was € 5.77 bn, greater by 6% in comparison to that of 2016 (€ 5.44 bn). The exports of parts represent the 4.8% of all the Italian exports, while the imports count about 3.9% of all the national imports.

- Import / Export (valore/value in €)

	Import	Export	Saldo Balance
2008	11.748.249.439	18.556.695.690	6.808.446.251
2009	9.096.752.061	13.091.537.777	3.994.785.716
2010	10.663.844.408	16.466.904.961	5.803.060.553
2011	11.824.212.433	19.130.761.280	7.306.548.847
2012	10.656.917.093	18.238.792.469	7.581.875.376
2013	11.197.990.248	19.309.819.093	8.111.828.845
2014	11.762.474.759	19.274.313.407	7.511.838.648
2015	14.054.215.932	19.910.411.411	5.856.195.479
2016	14.566.540.865	20.005.220.517	5.438.679.652
2017	15.444.728.273	21.210.231.741	5.765.503.468

% settore componenti su totale complessivo

merci scambiate/components share on total

3,9%

4,8%

% settore componenti su totale complessivo merci

scambiate al netto dei prodotti

energetici/components share on total exchange

excluding energy products

4,4%

4,9%

EXPORT DI COMPONENTI - Principali paesi di destinazione - Peso in % sul totale del valore esportato

Export of components - Major countries of destination - % share on total export

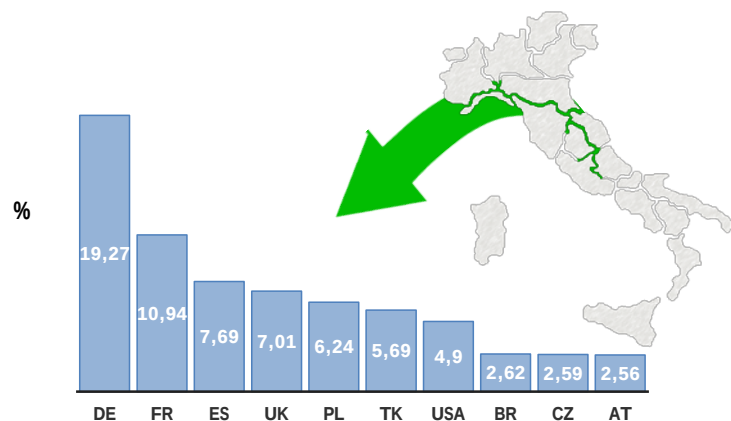
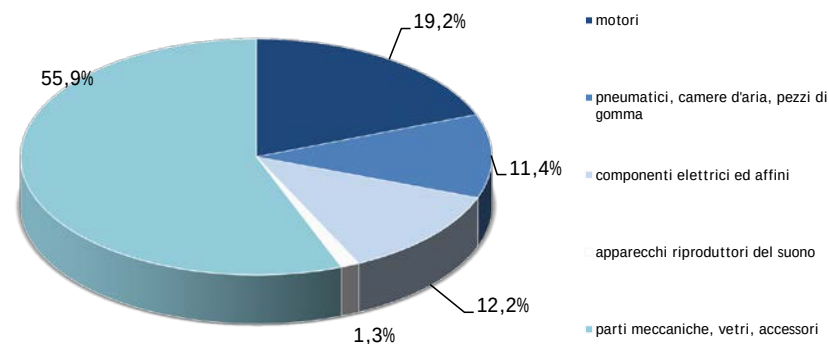


Grafico ANFIA

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT (dati provvisori)/ Source: ANFIA processing on ISTAT data (provisional data)

IMPORT - 2017 - classi di componenti in % sul totale del settore



EXPORT - 2017 - classi di componenti in % sul totale del settore

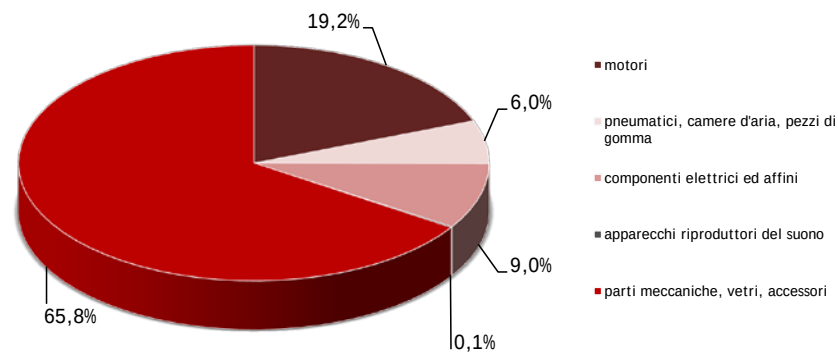


Grafico ANFIA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
nuove immatricolazioni ⁽¹⁾ / <i>new registrations</i>	2.162.702	2.160.046	1.962.241	1.749.544	1.403.003	1.304.842	1.360.777	1.575.954	1.826.131	1.971.590
var. % / <i>chg %</i>	-13,2	-0,1	-9,2	-10,8	-19,8	-7,0	4,3	15,8	15,9	8,0
trasferimenti di proprietà netti ⁽²⁾ / <i>ownership transfers</i>	2.967.723	2.824.381	2.802.829	2.792.216	2.500.003	2.509.971	2.557.806	2.707.680	2.815.505	2.947.351
var. % / <i>chg %</i>	-4,6	-4,8	-0,8	-0,4	-10,5	0,4	1,9	5,9	4,0	4,7
rapporto usato/nuovo - <i>used/new ratio</i>	1,4	1,3	1,4	1,6	1,8	1,9	1,9	1,7	1,5	1,5
radiazioni ⁽²⁾ / <i>cancellations</i>	1.796.898	1.950.664	1.661.180	1.419.724	1.442.577	1.431.624	1.280.346	1.349.666	1.371.488	1.412.981
var. % / <i>chg %</i>	-18,6	8,6	-14,8	-14,5	1,6	-0,8	-10,6	5,4	1,6	3,0
parco ⁽²⁾ / <i>cars in use</i>	36.105.183	36.371.790	36.751.311	37.113.300	37.078.274	36.962.934	37.080.753	37.351.233	37.876.138	38.520.321
var. % / <i>chg %</i>	1,2	0,7	1,0	1,0	-0,1	-0,3	0,3	0,7	1,4	1,7
tasso di sostituzione % ⁽³⁾ / <i>replacement rate (%)</i>	5,0	5,4	4,6	3,9	3,9	3,9	3,5	3,6	3,7	3,7
densità autovetture per 1000 ab. ⁽⁴⁾ / No. of cars per 1,000 inhabitants	612	614	619	625	621	608	610	616	625	637
densità vetture per 1000 ab. (18-70 anni di età) ⁽⁵⁾ / No. of cars per 1000 inhab. (aged 18-70)	891	899	903	911	907	887	891	899	913	932
popolazione residente al 1° Gennaio (in ,000) ⁽⁶⁾ / residential population as from Jan 1 (,000)	59.001	59.190	59.365	59.394	59.685	60.783	60.796	60.666	60.589	60.484
popolazione in età compresa tra 18-70 anni, in.000 / population aged 18-70, in ,000	40.512	40.473	40.707	40.758	40.880	41.654	41.627	41.537	41.494	41.311

⁽¹⁾ serie storica dal 2005-2012 pubblicata sul Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2014; dati 2013-2017 elaborazione ANFIA su dati MIT/Annual trend from 2005 to 2012 published on Annual Yearbook 2013-2014 of Ministry of Transport; 2013-2017 ANFIA on data MIT

⁽²⁾ fonte ACI

⁽³⁾ Radiazioni _{t-1} / parco _{t-1} per 100 - *Cancellations_{t-1} / vehicles in use_{t-1} per 100*

⁽⁴⁾ parco vetture ACI / popolazione complessiva (per 1000 abit.) ISTAT - *cars in use/total population (per 1,000 inhab.)*

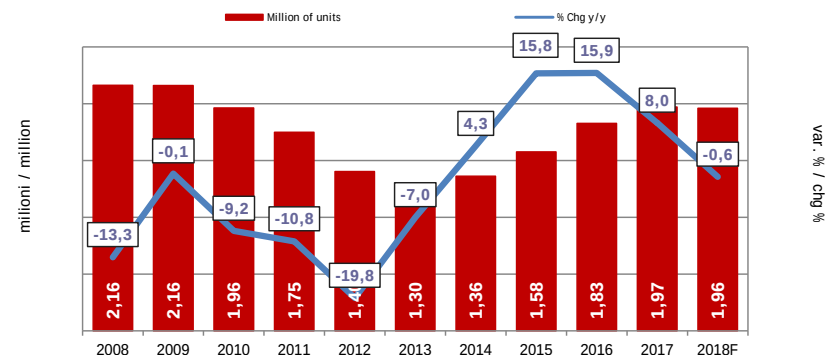
⁽⁵⁾ parco vetture/popolazione in età compresa tra 18-70 anni (per 1000 abit.) - *cars in use/population aged between 18 and 70 (per 1,000 inhab.)*

⁽⁶⁾ dati postcensuari, 2005/2011 serie ricostruita / *post-census data, 2004-2011 ISTAT*

Fonte/Source: ANFIA

MARCA/Make	2008	%	2016	%	2017	%	Δ % 17/16
FCA	790.108	31,68	528.385	28,93	557.734	28,29	5,6
FIAT	600.747	24,09	385.842	21,13	402.457	20,41	4,3
ALFA ROMEO	73.762	2,96	36.376	1,99	45.417	2,30	24,9
LANCIA-CHRYSLER	103.820	4,16	65.710	3,60	60.342	3,06	-8,2
JEEP	11.779	0,47	40.457	2,22	49.518	2,51	22,4
FERRARI	614	0,02	372	0,02	344	0,02	-7,5
MASERATI	650	0,03	2.053	0,11	2.920	0,15	42,2
DR MOTOR	664	0,03	478	0,03	415	0,02	-13,2
LAMBORGHINI	187	0,01	94	0,01	133	0,01	41,5
ALTRE NAZIONALI	35	0,00	29	0,00	21	0,00	-27,6
TOTALE MARCHE NAZ	792.258	31,77	531.411	29,10	561.567	28,48	5,7
AUDI	60.532	2,43	63.994	3,50	67.117	3,40	4,9
BMW	80.640	3,23	59.876	3,28	60.913	3,09	1,7
CHEVROLET	45.207	1,81	-	0,00	-	0,00	0,0
CITROEN	131.349	5,27	64.221	3,52	80.887	4,10	26,0
DACIA	5.314	0,21	47.992	2,63	58.021	2,94	20,9
FORD	199.414	8,00	124.314	6,81	134.141	6,80	7,9
HONDA	26.335	1,06	9.596	0,53	9.875	0,50	2,9
HYUNDAI	34.107	1,37	56.400	3,09	58.940	2,99	4,5
JAGUAR	2.056	0,08	4.918	0,27	5.319	0,27	8,2
KIA	30.752	1,23	45.162	2,47	47.963	2,43	6,2
LAND ROVER	15.927	0,64	18.807	1,03	18.679	0,95	-0,7
MAZDA	16.656	0,67	10.962	0,60	10.531	0,53	-3,9
MERCEDES	83.874	3,36	64.477	3,53	66.000	3,35	2,4
MINI	21.167	0,85	24.441	1,34	24.735	1,25	1,2
MITSUBISHI	14.566	0,58	4.221	0,23	3.755	0,19	-11,0
NISSAN	40.795	1,64	56.986	3,12	64.561	3,27	13,3
OPEL	175.738	7,05	95.074	5,21	98.989	5,02	4,1
PEUGEOT	114.255	4,58	94.142	5,16	104.283	5,29	10,8
PORSCHE	6.120	0,25	5.135	0,28	5.505	0,28	7,2
RENAULT	119.600	4,80	118.428	6,49	133.744	6,78	12,9
SEAT	31.148	1,25	15.476	0,85	17.529	0,89	13,3
SKODA	16.714	0,67	19.638	1,08	23.132	1,17	17,8
SMART	31.868	1,28	28.326	1,55	26.668	1,35	-5,9
SSANGYONG	5.044	0,20	2.810	0,15	2.244	0,11	-20,1
SUBARU	3.702	0,15	3.514	0,19	3.086	0,16	-12,2
SUZUKI	37.519	1,50	22.625	1,24	31.082	1,58	37,4
TOYOTA/LEXUS	145.731	5,84	76.094	4,17	89.271	4,53	17,3
VOLKSWAGEN	151.512	6,07	139.153	7,62	144.908	7,35	4,1
VOLVO	20.135	0,81	17.000	0,93	16.968	0,86	-0,2
ALTRE	34.080	1,37	852	0,05	1.124	0,06	31,9
MARCHE EST.	1.701.857	68,23	1.294.634	70,89	1.409.970	71,51	8,9
Non identificate			86		53		
TOTALE*	2.494.115	100,00	1.826.131	100,00	1.971.590	100,00	8,0

Mercato Autovetture - trend 2008-2017 in .000 di unità e var. % a/a
Car Market - trend 2008-2017 in 000 units and y-on- y



Dal 2007, anno record delle vendite con circa 2,5 milioni di vetture nuove, il mercato ha subito una costante contrazione dei volumi, fino ad arrivare a 1,3 milioni di registrazioni nel 2013 sui livelli di 30 anni prima. Rispetto al 2007, il mercato auto del 2017 è inferiore del 21%. La media annuale delle vendite nel decennio 2008-2017 è stata di 1,75 milioni di auto contro i 2,34 del decennio precedente (1998-2007), con riflessi molto pesanti sulla produzione industriale e sull'occupazione. Il rapporto tra la quota delle marche nazionali e quelle estere, se confrontato con Francia e Germania, è particolarmente sfavorevole: nel 2017 in Italia le immatricolazioni di auto dei costruttori nazionali pesano per il 28% circa, in Francia le vendite dei marchi nazionali mantengono il 52,6% del totale e in Germania il 61,4%. Nel 2017 il Gruppo Fiat-Chrysler detiene il 28,3 % del mercato, seguita dal Gruppo PSA** con il 14,4% e dal Gruppo VW con il 13,1%

*Since 2007, record year in terms of sales (around 2.5 million new cars), the market has undergone a constant decline in volumes to arrive at 1.3 million registrations in 2013 (attaining the levels recorded 30 years ago). Compared to 2007, the 2017 auto market is 21% lower. The annual average of sales in the 2008-2017 decade was 1.75 million cars versus 2.34 million in the previous decade (1998-2007), with very heavy repercussions on industrial production and employment. It was negative the relation between domestic and foreign brands' shares, in comparison with France and Germany: in 2017 new registrations of domestic Carmakers' vehicles weighed for about 28% in Italy, while maintaining a 52,6% and 61,4% share in France and in Germany respectively. In Italy Fiat-Chrysler Group held 28,3% of the market, followed by PSA Group** at 14,4%*

*Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) / ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport Data

** Dal 2017, Gruppo PSA include Opel/ From 2017, PSA Group includes Opel

- Top 10

	Modelli/Models	2017
1	Fiat Panda	144.484
2	Lancia Ypsilon	60.333
3	Fiat 500	58.567
4	Fiat Tipo	55.833
5	Renault Clio	50.746
6	Fiat 500x	45.797
7	Fiat 500L	44.098
8	Citroen C3	41.986
9	Ford Fiesta	40.707
10	Volkswagen Polo	39.502

- Top 10 Benzina -Petrol

	Modelli/Models	2017
1	Fiat Panda	99.380
2	Fiat 500	47.048
3	Lancia Ypsilon	40.164
4	Volkswagen Polo	22.612
5	Citroen C3	19.458
6	Mcc Fortwo	17.828
7	Fiat Punto	16.130
8	Peugeot 208	16.077
9	Renault Clio	15.186
10	Toyota Yaris	13.194

- Top 10 diesel

	Modelli/Models	2017
1	Fiat Tipo	38.500
2	Fiat 500X	37.573
3	Fiat 500L	33.200
4	Jeep Renegade	32.997
5	Nissan Qashqai	28.214
6	Renault Clio	27.997
7	Fiat Panda	27.688
8	Opel Tiguan	27.176
9	Ford Fiesta	24.325
10	Volkswagen Golf	23.824



- Top 10 Benzina/gpl - Petrol/LPG

	Modelli/Models	2017
1	Fiat Panda	10626
2	Opel Corsa	10177
3	Lancia Ypsilon	10014
4	Dacia Duster	9197
5	Renault Clio	7563
6	Dacia Sandero	7421
7	Ford Fiesta	7049
8	Fiat Tipo	6349
9	Citroen C3	5015
10	Fiat Punto	4890

- Top 10 Benzina/Metano - Petrol/CNG

	Modelli/Models	2017
1	Fiat Panda	6.790
2	Volkswagen Golf	5.282
3	Volkswagen Up	3.774
4	Fiat Punto	3.695
5	Skoda Octavia	3.177
6	Lancia Ypsilon	1.410
7	Seat Leon	1.400
8	Fiat Qubo	1.312
9	Fiat 500L	1.095
10	Audi A3	700

- Top Ibride/Hybrids

	Modelli/Models	2017
1	Toyota Yaris	21.397
2	Toyota C-Hr	15.155
3	Toyota Auris	8.170
4	Toyota Rav 4	6.197
5	Lexus Nx	2.666
6	Suzuki Ignis	2.401
7	Kia Niro	2.393
8	Suzuki Swift	1.244
9	Hyundai Ioniq	955
10	Toyota Prius	644

- Top 10 Elettrica - BEV

	Modelli/Models	2017
1	Nissan Leaf	448
2	Renault Zoe	320
3	Tesla Model S	306
4	Tesla Model X	224
5	Mcc Fortwo	184
6	Bmw I 3	132
7	Citroen C-zero	87
8	Volkswagen Up	55
9	Volkswagen Golf	37
10	Mcc Forfour	36

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Autovetture diesel - trend 2008-2017 in volumi e quota sul totale mercato
Diesel cars - 2008-2017 trend - volumes and % share on total market

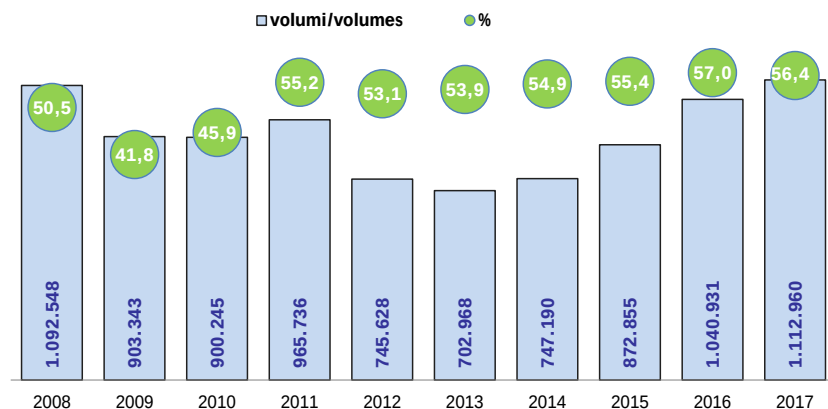


Grafico ANFIA

L'aumento dei prezzi dei carburanti e il calo generalizzato dei consumi, inclusi quelli di benzina e gasolio, hanno spinto gli acquirenti verso modelli ad alimentazione alternativa, le cui vendite sono passate dal 5,6% di quota del 2011 al 16,1% del 2014, con una crescita del 122%. **Nel 2015 si dimezza il prezzo del petrolio e calano i prezzi dei carburanti.** Negli anni 2015 e 2016 crescono le quote delle auto a benzina, diesel e ibride, mentre cala il peso delle auto a gas. Nel 2017, invece, la sia la quota delle auto a benzina che delle auto diesel sono diminuite mentre che la quota delle auto ad alimentazione alternativa ha registrato una variazione positiva del 14,7%.

The increase in fuel prices and the generalized fall in consumption (petrol and diesel included) pushed buyers towards alternative motorizations; therefore, the sales of these vehicles increased in terms of market share from 5.6% in 2011 to 16.1% in 2014, accelerating by 122%. In 2015, the price of oil dropped and fuel prices felt. In 2015 and 2016 the share of petrol, diesel and hybrid car grows, while the share of the gas car market reduces. In 2017, the sales of diesel and petrol cars dropped, whereas the share of alternative fueled cars registered a positive change of 14.7%.

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Autovetture per alimentazione - trend 2008-2017 in %
Cars by fuel - trend 2008-2017 in %

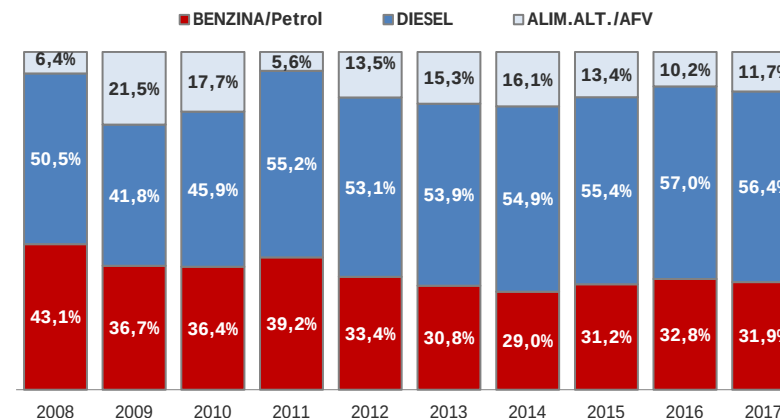


Grafico ANFIA



Nel 2017 sono state immatricolate 15,6 milioni di autovetture in UE/EFTA (+3,2% sul 2016). Nel 2017 il mercato europeo (25 paesi) delle auto ad alimentazione alternativa registra un incremento del 38,6% con quasi 954mila immatricolazioni e una quota per l'area UE del 5,7%, che sale al 21,2% per l'area EFTA. Per l'Ue allargata all'EFTA la quota si attesta al 6,2% del mercato.

In 2017, the new car registrations were 15.6 million in UE/EFTA (+3.2% on 2016). In 2017, the European AFV market (25 countries) rose 38.6% with almost 954,000 registrations and the share 5.7% for EU and the share 21.2% for EFTA. For the enlarged EU to EFTA, the share stands at 6.2% of the market.

Autovetture Benzina+GPL e Benzina+METANO- trend 2008-2017 in volumi
Petrol+ LPG and Petrol + CNG cars- trend 2008-2017 in volumes

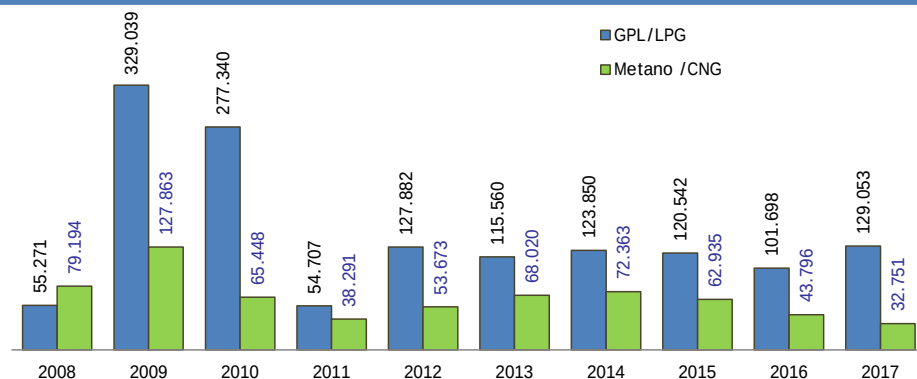


Grafico ANFIA

Autovetture ELETTRICHE- trend 2008-2017 in volumi
ELECTRIC cars - trend 2008-2017 in volumes

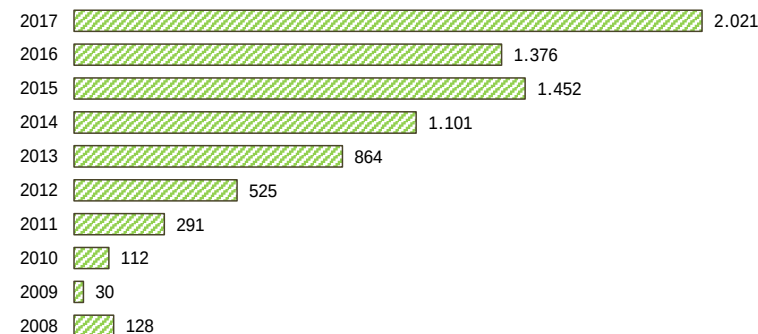


Grafico ANFIA

Il volume del mercato delle auto a gas ha permesso all'Italia di diventare in materia di emissioni inquinanti uno dei paesi più virtuosi dell'Unione e di aver raggiunto già nel 2011 (con 129,6 g/km) l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea in termini di emissioni medie di CO₂ prodotte dalle nuove autovetture vendute (130 g/km). Nonostante l'assenza di incentivi o contributi (eccetto l'esenzione bollo per le auto elettriche) per spingere l'acquisto di auto a basso impatto ambientale, in termini di volumi l'Italia ha il mercato di auto eco-friendly più grande d'Europa, non solo per le vendite di auto a gas, ma anche per le vendite di auto ibride tradizionali, con il 3° posto tra i mercati dell'UE, dietro a UK e Francia e davanti alla Germania.

The volume of the gas car market has allowed Italy to become one of the most virtuous countries of the European Union, as for air pollution, having reached as from 2011 – thanks to its value of 129.6 g/km - the target fixed by European Commission for 2015 (130 g/km) as for CO₂ average emissions generated by new sales. Despite the absence of incentives or contributions (except the exemption of the ownership tax for electric cars) to push for low-impact cars, in terms of volumes, Italy has the largest eco-friendly car market of Europe, not only for gas car sales but also for mild-full hybrid car sales, with the 3rd place in the Eu markets, behind UK and France and ahead of Germany.

Autovetture IBRIDE - trend 2008-2017 in volumi
HYBRID cars - trend 2008-2017 in volumes

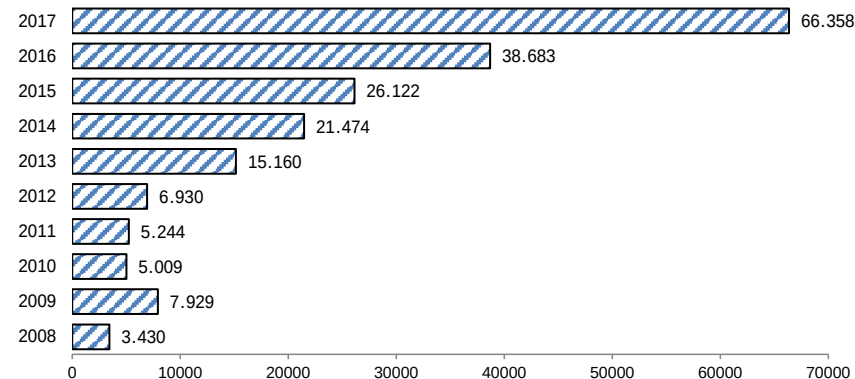


Grafico ANFIA

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Nel 2017 l'11,4% del mercato ha cilindrata <=1000 cc (4 punti in più rispetto al 2012). Il 32,7% delle nuove vetture immatricolate ha una cilindrata compresa tra 1000-1400 cmc (13,6 punti in meno rispetto al 2012). Il 36,2% del mercato ha cilindrata compresa tra 1400-1600 cmc e il 14,6% tra 1600-2000 cmc. In calo le vetture con cilindrata superiore a 2000 cmc (5% del totale mercato).

In 2017, 11.4% of the market had a capacity of <= to 1000 cc (namely up by 4 points on 2012). 32.7% of new registrations' capacity ranged between 1000 and 1400 cc (namely down by around 13.6 points on 2012). 36.2% of the car market had a capacity ranging between 1400 and 1600 cc and 14.6% between 1600 and 2000 cc. Cars with a capacity of over 2000 cc were in slight deceleration and covered 5% of the total market.

Autovetture per classi di cc in %, 2012-2017
Cars by range of cc in %, in 2012-2017

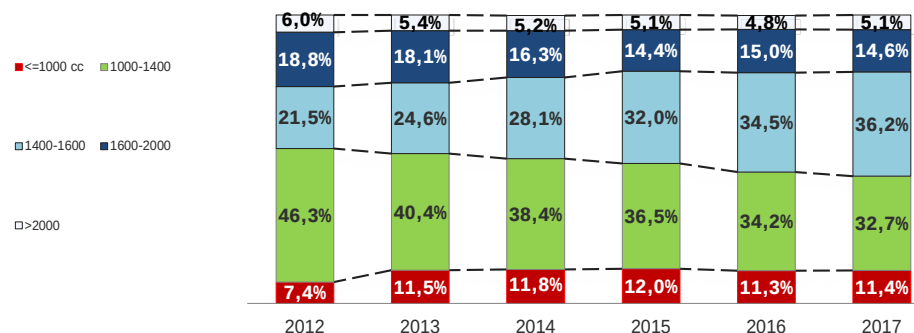


Grafico ANFIA

- Autovetture per cilindrata e alimentazione / Cars by cylinder capacity and fuel

volumi volumes	ANNO 2017 / Year 2017							%
	BZ/Petrol	DIESEL	BZ+GPL/ Petrol+LPG	BZ+CNG/ Petrol+CNG	ELETTRICO/ Electric	IBRIDE/ Hybrids	TOTALE/ Total	
<=1000	186.622	2	23.617	14.469		415	225.125	11,4
1001-1400	388.594	144.727	90.117	17.425		4.344	645.207	32,7
1401-1600	34.341	638.205	15.055	592		25.627	713.820	36,2
1601-1800	1.454	34.233		1		24.602	60.290	3,1
1801-2000	11.028	214.232	263	253		1.306	227.082	11,5
2001-2500	1.089	57.054	1			9.221	67.365	3,4
2501-3000	3.429	23.751		11		304	27.495	1,4
>3000	1.890	756				539	3.185	0,2
elettrico					2.021		2.021	0,1
totale	628.447	1.112.960	129.053	32.751	2.021	66.358	1.971.590	100,0
%	31,9	56,4	6,5	1,7	0,1	3,4	100,0	

Le nuove registrazioni di auto fino a 1400 cm³ di cilindrata (oltre 870mila) sono prevalentemente a benzina e bifuel benzina/gpl o benzina/metano (83%).
L'88% delle auto vendute con cilindrata compresa tra 1400 e 3000 cc (1,1 milioni) ha un motore diesel.
Il 76% del mercato delle vetture ibride (oltre 66mila) ha cilindrata compresa 1400 e 1800 cc.

*New car registrations up to 1400 cubic centimeters of cylinder capacity (over 870,000) are mainly gasoline and bifuel gasoline/gpl or gasoline/ methane (83%).
88% of cars sold with cylinder capacity between 1400 and 3000 (1.1 billion) have a diesel engine. 76% of the hybrid car market (over 66,000) has a capacity of 1,400 and 1,800 cubic centimeters.*

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

- UE-Italia, confronto 2008-2017 / Comparison EU-Italy 2008-2017

Emissioni medie CO₂ g/km delle nuove autovetture vendute
Average emissions of CO₂ g/km of new cars sold

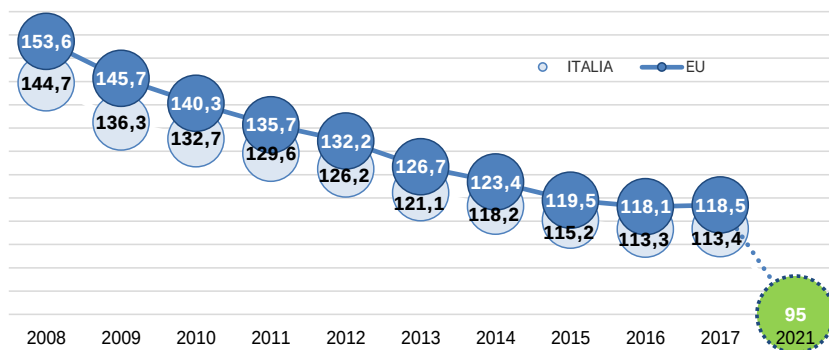


Grafico ANFIA

Mercato auto nuove per classi di emissioni di CO₂ in g/km - % sul totale mercato
New car market by class of CO₂ emission -Share % on the total market

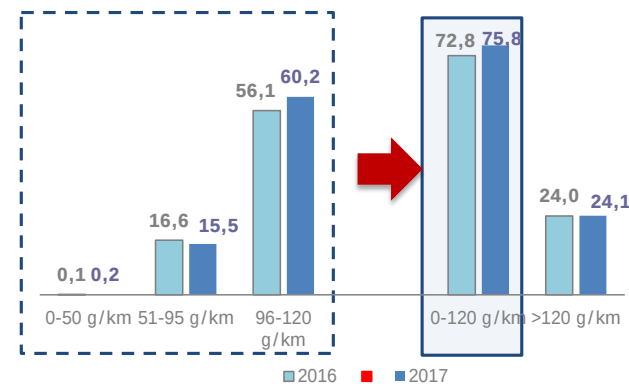


Grafico ANFIA

Nel 2017, secondo la rilevazione di EEA (European Environment Agency), per la prima volta in UE28, si registra l'aumento annuale di CO₂/g/km delle nuove auto vendute: +0,4 g/km (+0,34% sul 2016). Le emissioni di CO₂ sono diminuite rispetto al 2010 di 22 g/km (-16%). Mediamente le autovetture nuove vendute nel 2017 hanno emissioni medie di CO₂ superiori di 23,5 g/km rispetto al target di 95 g/km fissato per il 2021. Il valore medio delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute nel 2017 è stato di 118,5 g/km (rilevato tramite NEDC test). In Italia la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute nel 2017 risulta di 113,4 g/km. Dal 1° settembre 2017 è entrato in vigore il nuovo test di laboratorio per misurare le emissioni WLTP (World Harmonized Light Vehicle Test Procedure) sulle nuove omologazioni, e da settembre 2018 si applica a tutte le auto di nuova immatricolazione. Questo ciclo di prova comprende velocità più elevate, accelerazioni e decelerazioni più dinamiche e rappresentative e più severe condizioni di misura rispetto al NEDC. Tutti questi elementi rendono il test WLTP più preciso del vecchio test di laboratorio. Inoltre è stata introdotta una nuova procedura di prova per le emissioni in condizioni di guida reale (RDE) per completare i test di laboratorio. RDE assicura le basse emissioni dei veicoli non solo in laboratorio ma anche su strada.

According to the data published by EEA, 2017 is the first year during which the average annual emissions of CO₂ in g/km increased by 0.4 g/km (+0.34% on 2016). In 2017, CO₂ emissions declined compared to 2010 by 22 g/km (-16%). On average, new cars sold in 2017 have average CO₂ emissions of 23.5 g/km, higher than the target of 95 g/km set for 2021. In Italy, the average CO₂ emissions of new cars sold in 2017 is 113.4 g/km. The new global test cycle, called Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) came into force in September 2017, it is applied on new models of cars approved and from September 2018 it has been extended to all newly-registered cars. This new test cycle includes higher speeds, more dynamic and representative accelerations and decelerations, and stricter vehicle set-up and measurement conditions than the NEDC. In addition, a new Real Driving Emissions (RDE) test procedure has been introduced to complement the lab tests. RDE ensures that vehicles deliver low pollutant emissions, not only in the laboratory but also on the road.

- Segmento in % sul totale mercato / By segment in % on total market

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A/B	52,4	57,5	55,3	49,3	49,6	48,4	47,0	45,9	43,7	42,4
C/D	22,2	19,7	18,7	20,3	18,9	18,4	17,4	16,6	18,0	17,2
Superiori-Lusso-sportive/Luxury-sports pc	2,9	2,1	2,2	2,5	1,9	1,7	1,5	1,3	1,3	1,4
SUV/Sport utility vehicles	9,1	8,9	10,9	14,7	16,2	17,5	20,6	24,5	26,6	29,8
Monovolumi/Monovolumes	12	10	10,5	11,0	11,2	12,0	11,8	9,8	8,6	7,2
Multispazio/Multi-space vehicles	0,9	1,5	1,9	1,7	1,6	1,5	1,2	1,3	1,2	1,2
Trasporto persone-Combi/Kombi	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7
TOTALE/Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Le vendite complessive di vetture dei segmenti A e B passano da una quota di mercato del 50% nel 2012 al 42% del 2017. Il mercato dei SUV (piccoli, compatti, medi, grandi) invece passa da una quota di mercato del 16% nel 2012 al 30% nel 2017. Ogni 100 vetture nuove immatricolate, 42 appartengono ai segmenti A e B, a cui si possono aggiungere 12 SUV piccoli, complessivamente 54 autovetture.

The total sales of A and B segment cars fell from a market share of 50% in 2012 to 42% in 2017. The market for SUVs (small, compact, medium and large) shifts from a market share of 16% in 2012 to 30% in 2017. Every 100 new cars registered, 42 belong to the A and B segments, to which 12 small SUVs can be added, altogether 54 cars.

Anche in UE i SUV rappresentano il 29% del mercato.

In the EU, SUVs represent 29% of the market.

Autovetture per segmento in % sul totale mercato
Cars by segment, % share on total market

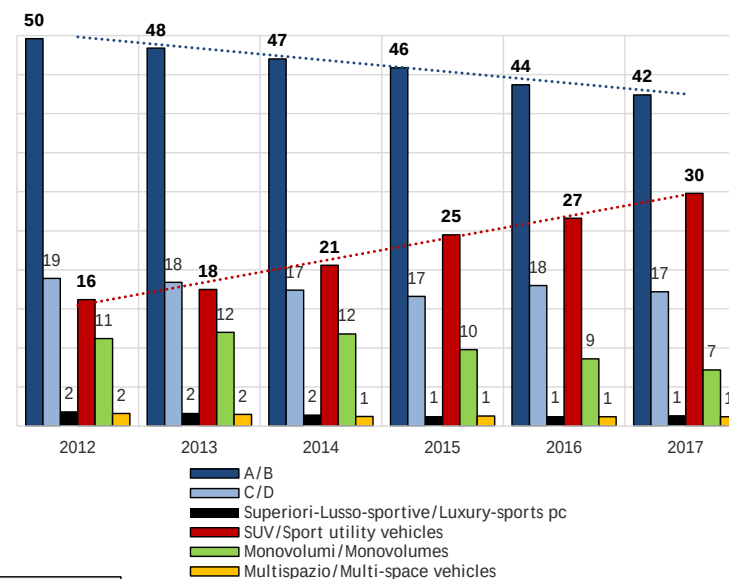


Grafico ANFIA

Autovetture per tipo acquirente - trend 2008-2017 in % sul totale mercato
Cars by owner - 2008-2017 trend (share on total market)

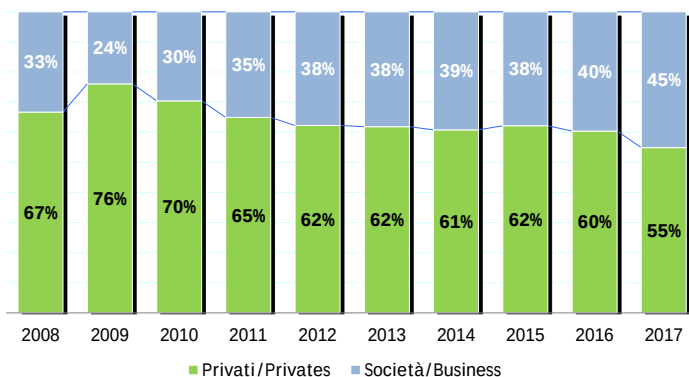


Grafico ANFIA

	Privati * Privates *	quota mercato market share	var.% % chg
2008	1.442.346	66,7%	
2009	1.644.006	76,1%	14,0
2010	1.382.329	70,5%	-15,9
2011	1.135.755	64,9%	-17,8
2012	873.509	62,3%	-23,1
2013	807.359	61,9%	-7,6
2014	827.781	60,8%	2,5
2015	979.849	62,2%	18,4
2016	1.103.290	60,4%	12,6
2017	1.082.733	54,9%	-1,9



Con 1,08 milioni, le immatricolazioni di auto nuove intestate ai privati diminuiscono dell'1,9% nel 2017, e la quota sul totale mercato scende al 55%.
Nel 2017 gli acquirenti privati hanno acquistato più auto ad alimentazione alternativa (+24%) e meno auto a benzina e diesel (-5,7%).
Nelle vendite ai privati la quota di auto ad alimentazione alternativa è passata dal 12,9% del 2016 al 16,2% del 2017.

With 1.08 million units, new car registrations to private owners fell by 1.9% in 2017, and the share on total market fell to 55%.

In 2017, private buyers bought more AFV cars (+24%) and less petrol and diesel cars (-5.7%).

In sales to private individuals, the share of alternative fuelled cars has gone from 12.9% in 2016 to 16.2% in 2017.

- Immatricolazioni per tipo acquirente e alimentazione (volumi, var.%, quote)
- New car registrations by buyer and fuel (volumes, % chg, share %)

	Privati				Società			
	BZ/Petrol	DIESEL	AFV	TOTAL	BZ/Petrol	DIESEL	AFV	TOTAL
Unità/Units								
2016	405.851	555.634	141.805	1.103.290	193.796	485.297	43.748	722.841
2017	381.738	525.302	175.693	1.082.733	246.709	587.658	54.490	888.857
Var. % 17/16	-5,9	-5,5	23,9	-1,9	27,3	21,1	24,6	23,0
quote % - share %								
2016	36,8	50,4	12,9	100	26,8	67,1	6,1	100,0
2017	35,3	48,5	16,2	100	27,8	66,1	6,1	100,0

*escluso leasing persone fisiche e taxi

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)

Source: ANFIA processing on Ministry of Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

	Noleggio Rental	quota di mercato market share	var.% % chg
2008	322.979	14,9%	
2009	238.637	11,0%	-26,1
2010	260.880	13,3%	9,3
2011	280.479	16,0%	7,5
2012	252.735	18,0%	-9,9
2013	233.502	17,9%	-7,6
2014	264.195	19,4%	13,1
2015	312.369	19,8%	18,2
2016	364.516	20,0%	16,7
2017	431.297	21,9%	18,3

	Società Fleet	quota di mercato market share	var.% % chg
2008	324.223	15,0%	
2009	228.404	10,6%	-29,6
2010	269.167	13,7%	17,8
2011	277.267	15,8%	3,0
2012	232.257	16,6%	-16,2
2013	222.207	17,0%	-4,3
2014	225.319	16,6%	1,4
2015	234.493	14,9%	4,1
2016	299.039	16,4%	27,5
2017	395.009	20,1%	32,1

	Leasing	quota di mercato market share	var.% % chg
2008	71.807	3,3%	
2009	48.877	2,3%	-31,9
2010	49.666	2,5%	1,6
2011	55.968	3,2%	12,7
2012	44.750	3,2%	-20,0
2013	41.770	3,2%	-6,7
2014	43.482	3,2%	4,1
2015	49.243	3,1%	13,2
2016	59.286	3,3%	20,4
2017	62.551	3,2%	5,5

Nei 2017 le registrazioni di auto nuove intestate alle società conquistano il 45% del mercato. Il comparto del noleggio rappresenta 1/5 del mercato. Il mercato delle auto a noleggio registra il quarto anno di crescita consecutiva, passando da 264mila unità nel 2014, anno di ripresa del mercato, ad oltre 431mila nel 2017, un aumento di 167mila immatricolazioni.

Ha influito sul mercato del noleggio a breve termine il forte calo del turismo nei Paesi del Nord Africa e del Sud della Francia, che i tour operator nazionali 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.

Le immatricolazioni di auto di società di noleggio a breve termine sono cresciute del 6,5% rispetto al 2016 mentre le immatricolazioni a società di noleggio a lungo termine hanno registrato un incremento del 9,7% (dati Aniasa).

In 2017, new company registrations earned 45% of the market. The rental sector represents 1/5 of the market. The car rental market has grown for the fourth consecutive year, from 264,000 units in 2014, a year of market recovery, to over 431,000 in 2017, an increase of 167,000 registrations.

The short-term rental market has affected the sharp decline in tourism in the countries of North Africa and the South of France, which national tour operators have turned to Italy, Spain and the Balkan Peninsula, resulting in the growth of the supply of the service, to which the presence of private brokers in the private market alongside the traditional companies has contributed.

Short-term rental company car registrations grew by 6.5% compared to 2016 while long-term rental companies registered an increase of 9.7% (Aniasa data).

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

Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Immatricolazioni per alimentazione, peso percentuale per macro-area nel 2017
New car registrations by fuel and share % by macro-areas in 2017

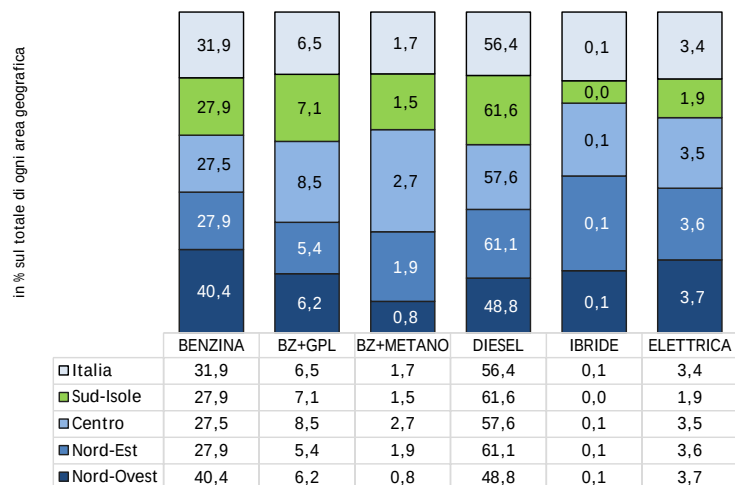


Grafico ANFIA

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Source: ANFIA processing on Ministry of Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Sono aumentate le immatricolazioni nelle regioni autonome (vedi Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige), poiché non hanno adottato, grazie ai loro statuti speciali, gli obblighi di maggiorazione sull'IPT previsti dalla Legge n. 148/2011 entrata in vigore il 17 settembre 2011 che avevano sostanzialmente abolito il beneficio della tassazione fissa sugli atti soggetti a Iva (in pratica, gli acquisti effettuati presso un commerciante di veicoli). Il successivo D.L. 10 ottobre 2012, n. 174 art. 9, comma 2 convertito nella Legge 7 dicembre 2012, n. 213 ha infatti ulteriormente rivisto la disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione consentendo 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). Tuttavia, tale modifica 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. Nel 2016 il 16,9% delle auto immatricolate riguarda le due regioni, quota che sale al 18,2% nel 2017, in linea con l'aumento del mercato delle auto a noleggio.

The new registrations increased in the Italian self-governing regions (Valle d'Aosta and Trentino Alto Adige) since (on the basis of their local statute) they could refuse to adopt the obligations imposed by the IPT increase (Provincial Tax on Transcription acts) established by the Law No. 148/2011 effective from 17 September 2011, that had essentially abolished the advantage of the fixed taxation imposed on the acts subject to VAT (practically, when purchasing at car dealers).

The subsequent law-decree of 10 October 2012, No. 174, (converted into No. 213 Law, 7 December 2012) has actually re-adjusted the discipline of the provincial tax, consenting to perform all formalities relating to IPT on the entire Italian territory, destining the tax revenue to the Province where the passive subject set its registered office or is domiciled (passive subject intended as: owner/buyer or vehicle holder, namely leaseholder in case of financed leasing, or holder of the entitlement right in case of usufruct, or transferee in case of trading by retention of title). This modification, however, did not practically weigh on leasing operators, who, in fact, went on opening new offices in the two above-mentioned Regions (taking advantage of a lower IPT taxation) and they also continued to pay this tax there as they were the real vehicles' owners. In 2016 about 16.9% on all the new car registered regards these regions, the share achieves 18.2% in the first nine months 2017, in line with the increase of the rental car market.

- Trend per tipo veicolo / Trend by type of vehicle

	VCL<=3500 kg	Var %	Autocarri>3500 kg	Var %	Autobus	Var %
	LCV<=3500 kg	Chg %	Trucks>3500 kg	Chg %	Buses	Chg %
2008	221.830	-8,6	34.477	-3,7	4.252	-3,7
2009	175.849	-20,7	19.086	-44,6	3.027	-28,8
2010	180.686	2,8	18.130	-5,0	3.750	23,9
2011	170.638	-5,6	19.474	7,4	3.063	-18,3
2012	113.267	-33,6	13.741	-29,4	2.338	-23,7
2013	99.904	-11,8	12.663	-7,8	2.532	8,3
2014*	117.720	17,8	12.065	-4,7	2.047	-19,2
2015	132.769	12,8	15.125	25,4	2.381	16,3
2016	200.273	50,8	23.580	55,9	2.869	20,5
2017	193.178	-3,5	24.075	2,1	3.380	17,8

* fino al 2013 dati autocarri e bus elaborati da ANFIA secondo la data di emissione di libretto, dal 2014 secondo la data di rilascio della targa

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

Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

Trasporto complessivo di merci su strada praticato da vettori italiani*
National and international haulage on the road
2012-2017 trend



*Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t. immatricolati in Italia / Haulage of goods vehicles >3.5t load capacity

**Stima Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Fonte/Source: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti / Ministry of Infrastructure and Transport

Nel 2017 le vendite di veicoli commerciali leggeri registrano una riduzione del 3,5% sul 2016; rispetto al 2007 (anno record di vendite) la contrazione si è così ridotta al 20%. Fiat Professional mantiene la leadership. I primi 5 modelli più venduti sono nell'ordine Fiat Ducato, Fiat Doblò, Iveco Daily, Fiat Fiorino e Fiat Panda Van, insieme rappresentano oltre il 32% del mercato. Il mercato dei VCL con alimentazione alternativa registra un calo del 26% rispetto al 2016 e raggiunge appena la quota del 4,4% del totale. Il settore è importante nella distribuzione dell'ultimo miglio e necessiterebbe di una presenza di veicoli ad alimentazione alternativa più consistente e una logistica molto efficiente. Contribuisce all'aumento del traffico urbano, la crescita esponenziale delle vendite online di beni.

Nel settore degli autocarri, la domanda è in aumento dal 2015 (+25% sul 2014), con un incremento del 2,1% nel 2017, si tratta di volumi che hanno contribuito al rinnovo della flotta, grazie al contributo di alcune misure finalizzate a questo scopo come il Superammortamento e al Fondo Investimenti per l'Autotrasporto.

Il trasporto complessivo delle merci su strada dei vettori italiani è stimato per il 2017 in oltre 118 miliardi di t/km. Se la stima sarà confermata, si tratta di un volume finalmente in crescita del 5,1% rispetto al 2016, dopo il pesante ridimensionamento sui valori del 2010.

Il mercato autobus, con 3.380 immatricolazioni registra una ripresa del 17,8%.

In 2017 sales of light commercial vehicles decreased by 3.5% over 2016; compared to 2007 (record year of sales), the contraction was reduced to 20%. Fiat Professional maintains the leadership. The top five best-selling models are Fiat Ducato, Fiat Doblo, Iveco Daily, Fiat Fiorino and Fiat Panda Van, together representing over 32% of the LCV market. The light-duty alternative fuel market dropped by 26% comparing to the levels of 2016 and only with a 4.4% share on the total. The sector is important in the distribution of the last mile and it would require a presence of power vehicles a more substantial alternative and a very efficient logistics. The exponential growth of online sales contributes to the increase in urban traffic. In the truck sector, demand has been increasing since 2015 (+25% compared to 2014), with an increase of 2.1% in 2017, these volumes contributed to the renewal of the fleet, thanks to the contribution of some measures aimed at for this purpose such as Super-Depreciation and the Investment Fund for Trucking.

The overall transport of road freight by Italian carriers is estimated to be over 118 billion t/km for 2017. If the estimate is confirmed, it is a volume that is finally up by 5.1% compared to 2016, after the heavy downsizing of 2010 values.

The bus market, with 3,380 registrations, recorded a recovery of 17.8%.

- Autocarri per classi di peso / Trucks by range of weight

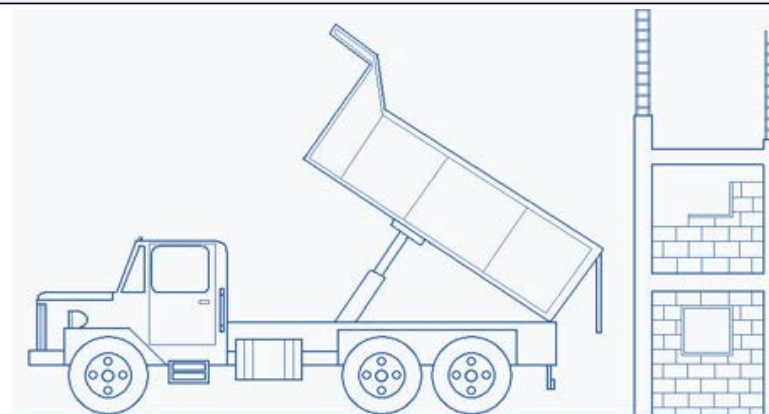
	3501- 15999	Var. %	≥16000 KG	Var. %	Totale	Var. %
2008	8.736	-8,9	25.741	-1,8	34.477	-3,7
2009	6.355	-27,3	12.731	-50,5	19.086	-44,6
2010	5.832	-8,2	12.298	-3,4	18.130	-5,0
2011	5.599	-4,0	13.875	12,8	19.474	7,4
2012	3.822	-31,7	9.919	-28,5	13.741	-29,4
2013	3.036	-20,6	9.627	-2,9	12.663	-7,8
2014	3.008	-0,9	9.057	-5,9	12.065	-4,7
2015	3.298	9,6	11.827	30,6	15.125	25,4
2016	5.301	60,7	18.279	54,6	23.580	55,9
2017	4.622	-12,8	19.453	6,4	24.075	2,1

- Autocarri =>16000 kg per rete stradale e cantiere
Trucks => 16000 kg for road network and building sites

	Rete stradale	Var. %	Rete cantiere	Var. %	Totale	Var. %
2008	21.145	-0,2	4.596	-8,8	25.741	-1,8
2009	10.371	-51,0	2.360	-48,7	12.731	-50,5
2010	10.278	-0,9	2.020	-14,4	12.298	-3,4
2011	12.162	18,3	1.713	-15,2	13.875	12,8
2012	9.002	-26,0	917	-46,5	9.919	-28,5
2013	9.033	0,3	594	-35,2	9.627	-2,9
2014	8.375	-7,3	682	14,8	9.057	-5,9
2015	11.098	32,5	729	6,9	11.827	30,6
2016	17.007	53,2	1.272	74,5	18.279	54,6
2017	18.169	6,8	1.284	0,9	19.453	6,4

Il 2017 è stato per le costruzioni un anno di grande delusione, nel quale erano state riposte molte aspettative sul tanto atteso cambio di segno per il settore, dopo una lunga e profonda crisi. Il risultato è stato di un ulteriore lieve calo dei livelli produttivi (-0,1%), con una perdita complessiva dall'inizio della crisi del 36,5%. Su tale dinamica incide, in modo preponderante, il dato ancora fortemente negativo delle opere pubbliche. Il 2018 potrebbe rappresentare l'anno di svolta per il settore delle costruzioni (ANCE). Nei primi 8 mesi 2018 l'indice della produzione nelle costruzioni mostra una crescita tendenziale dell'1,2% per l'indice corretto per gli effetti di calendario e del 2,2% per l'indice grezzo (ISTAT).

The year 2017 was a year of great disappointment for the buildings, in which many expectations had been placed on the long-awaited change of sign for the sector, after a long and deep crisis. The result was a further slight decline in production levels (-0.1%), with an overall loss since the start of the crisis of 36.5%. The strongly negative figure of public works has an important influence on this dynamic. 2018 could represent the turning point for the construction sector (ANCE). In the first eight months of 2018, the index of production in constructions shows a trend growth of 1.2% for the index adjusted for the calendar effects and of 2.2% for the raw index (ISTAT).



Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/(Aut.Min. D07161/H4)
Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data

* fino al 2013 dati autocarri e bus elaborati da ANFIA secondo la data di emissione di libretto, dal 2014 secondo la data di rilascio della targa

- Segmento / Segment

	Linea Public	Var % Chg %	Turistici Coach	Var % Chg %	Minibus Scuolabus	Var % Chg %	TOTALE Total	Var % Chg %
2008	1.943	-13,8	753	-3,1	1.556	12,4	4.252	-3,7
2009	1.221	-37,2	500	-33,6	1.306	-16,1	3.027	-28,8
2010	1.742	42,7	673	34,6	1.335	2,2	3.750	23,9
2011	1.162	-33,3	655	-2,7	1.246	-6,7	3.063	-18,3
2012	659	-43,3	538	-17,9	1.141	-8,4	2.338	-23,7
2013	1.097	66,5	476	-11,5	959	-16,0	2.532	8,3
2014	753	-31,4	484	1,7	810	-15,5	2.047	-19,2
2015	878	16,6	642	32,6	861	6,3	2.381	16,3
2016	915	4,2	854	33,0	1.100	27,8	2.869	20,5
2017	1.400	53,0	865	1,3	1.115	1,4	3.380	17,8

* fino al 2013 dati autocarri e bus elaborati da ANFIA secondo la data di emissione di libretto, dal 2014 secondo la data di rilascio della targa

Nel 2017, le immatricolazioni di autobus/minibus con alimentazione alternativa sono solo il 5% del totale. Il 33% delle nuove immatricolazioni del comparto autobus riguarda minibus e scuolabus, veicoli derivati in gran parte da veicoli commerciali e adibiti verosimilmente al traffico urbano o extraurbano, che prevede fermate frequenti in orari di punta. **Nel 2017 cresce il mercato degli autobus specifici per linee urbane ed extraurbane(+53%).**

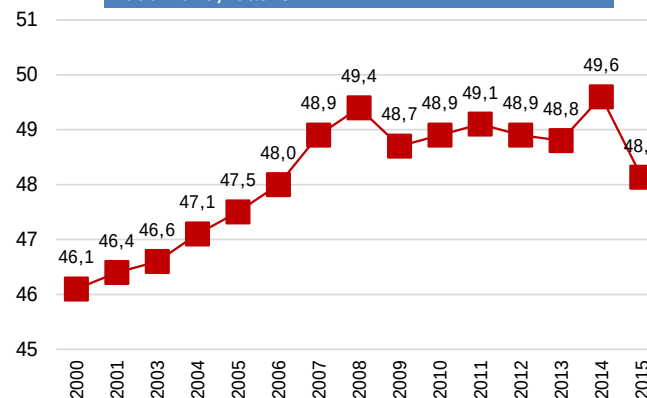
In 2017 the new registrations of alternatively fuelled buses and minibuses represented only 5% of the total. 33% of new registrations were referred to minibuses and school busses, vehicles derived from commercial vehicles and normally destined to urban/extra-urban areas (taking into account frequent bus stops in rush hours). In 2017 the segments of public growths (+53%).

In UE, nel 2017, sono stati immatricolati 40.515 nuovi autobus (-0,5% sui volumi del 2016). Tra i cinque major markets, le nuove registrazioni di autobus vedono al primo posto il Regno Unito con circa 7.400 veicoli nuovi, seguito da Germania, con 6.700, Francia 6.300 e Spagna con 3.500. L'Italia è il fanalino di coda con circa 3.400 nuove immatricolazioni, nonostante abbia un'estensione complessiva di metropolitane in km di molto inferiore agli altri 4 paesi. Il mercato di autobus nuovi per il trasporto pubblico è aumentato del 53% rispetto al 2016, mentre il mercato degli autobus turistici è rimasto sostanzialmente invariato (+1,3% sul 2016).

In the EU, in 2017, 40,515 new buses were registered (-0.5% on the volumes of 2016). Among the five major markets, the new bus recordings are ranked first with the UK with about 7,400 new vehicles, followed by Germany, with 6,700, France 6,300 and Spain with 3,500.

Italy is the tailgate with about 3,400 new registrations, although it has a total landline extension in km of much lower than the other 4 countries. The market of new buses for public transport has risen by 53% compared to 2016, meanwhile the market for the coach buses remained almost unchanged (+1.3% compared to 2016).

UE - N. viaggi del TPL in bus, tram, metro
EU - Public Transport journeys by bus, tram, metro
2000-2015, dati UITP



Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)/Source: ANFIA processing on Ministry of Infrastructure and Transport data (Aut.Min. D07161/H4)

- Veicoli ricreazionali nuovi /New recreational vehicles

	Autocaravan Motorhomes	Var % Chg %	Caravan * Caravans *	Var % Chg %
2008	11.782	-21,2	2.526	-10,1
2009	8.120	-31,1	2.053	-18,7
2010	7.552	-7,0	1.801	-12,3
2011	7.016	-7,1	1.698	-5,7
2012	4.731	-32,6	1.425	-16,1
2013	3.704	-21,7	966	-32,2
2014	3.382	-8,7	848	-12,2
2015	3.651	8,0	965	13,8
2016	4.180	14,5	761	-21,1
2017	5.032	20,4	756	-0,7

* Includono i rimorchi adibiti a campeggio e/o abitazione /Included trailers intended for camping and/or accommodation

- Autocaravan immatricolati secondo la modalità
d'acquisto "noleggio"
Motorhomes registered according to "rental"

	Noleggio /Rental	quota % sul totale
2008	1.792	15,2%
2009	1.209	14,9%
2010	1.134	15,0%
2011	1.051	15,0%
2012	700	14,8%
2013	595	16,1%
2014	520	15,4%
2015	546	15,0%
2016	638	15,3%
2017	731	14,5%

Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)
ANFIA Processing on data from the Ministry of Infrastructure and Transport (Aut.Min.D07161/H4)

Il comparto industriale dei veicoli ricreazionali risulta particolarmente penalizzato dalla situazione del mercato italiano e dalla situazione economica delle famiglie. Le nuove immatricolazioni di camper risultano in crescita, ma con incrementi inferiori a quelli registrati dalle altre tipologie di veicolo.

Il mercato dei veicoli ricreazionali ha subito un ridimensionamento del 57% rispetto ai volumi venduti nel 2008.

The industrial sector of recreational vehicles is particularly affected by the situation in the Italian market and the economic situation of households. The new motorhome registrations are increasing, but at lower rates than those recorded by other vehicle types. The recreational vehicles market was down 57% from the volumes sold in 2008.



Nel 2017, le immatricolazioni di veicoli ricreazionali in Europa, circa 190mila, risultano in aumento dell'11,6% rispetto al 2016, ma ancora inferiori del 18,5% rispetto a quelle record del 2007. Il mercato conta circa 111mila camper e 79mila caravan. 1/3 dei veicoli ricreazionali è stato immatricolato in Germania.

In 2017, the number of recreational vehicles registered in Europe, about 190,000 is 11.6% higher than in 2016, but still below 18.5% compared to 2007 figures. The market has more around 111,000 camper cars and 79,000 caravans. 1/3 of recreational vehicles were registered in Germany.

- Rimorchi <=3500 kg * / Trailers <=3500 kg *

	<=750 kg	Chg %	>750 kg	Chg %	Totale	Chg %
2008	16.161	0,3	10.362	-0,5	26.523	0,0
2009	14.073	-12,9	8.614	-16,9	22.687	-14,5
2010	14.296	1,6	8.767	1,8	23.063	1,7
2011	12.748	-10,8	8.187	-6,6	20.935	-9,2
2012	10.674	-16,3	6.183	-24,5	16.857	-19,5
2013	9.425	-11,7	5.245	-15,2	14.670	-13,0
2014	9.214	-2,2	5.359	2,2	14.573	-0,7
2015	9.498	1,4	5.900	8,6	15.398	5,7
2016	10.381	9,3	6.421	8,8	16.802	9,1
2017	10.040	-3,3	6.726	4,8	16.766	-0,2

Mercato Rimorchi Leggeri / Market of Light Trailers
Trend 2007-2016

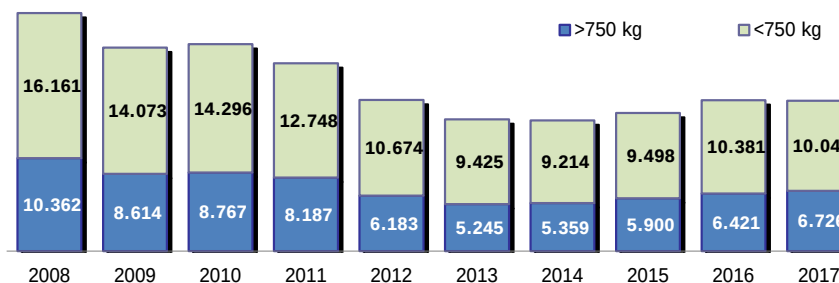


Grafico ANFIA

- Rimorchi e semirimorchi >3500 kg / Trailers and semitrailers >3500 kg

	rimorchi /trailers	Chg %	semirimorchi /semitrailers	Chg %	Totale /total	Chg %
2008	2.531	7,7	14.908	-3,2	17.439	-1,7
2009	1.319	-47,9	7.021	-52,9	8.340	-52,2
2010	1.250	-5,2	7.555	7,6	8.805	5,6
2011	1.392	11,4	8.366	10,7	9.758	10,8
2012	923	-33,7	5.489	-34,4	6.412	-34,3
2013	674	-27,0	5.851	6,6	6.525	1,8
2014	746	10,7	5.926	1,3	6.672	2,3
2015	921	15,0	9.686	69,2	10.607	59,0
2016	1.403	52,3	13.363	38,0	14.766	39,2
2017	1.541	9,8	14.597	9,2	16.138	9,3

* fino al 2013 dati autocarri e bus elaborati da ANFIA secondo la data di emissione di libretto, dal 2014 secondo la data di rilascio della targa

Maggiori mercati europei di Rimorchi e Semirimorchi
Major European Market of Trailers and semitrailers

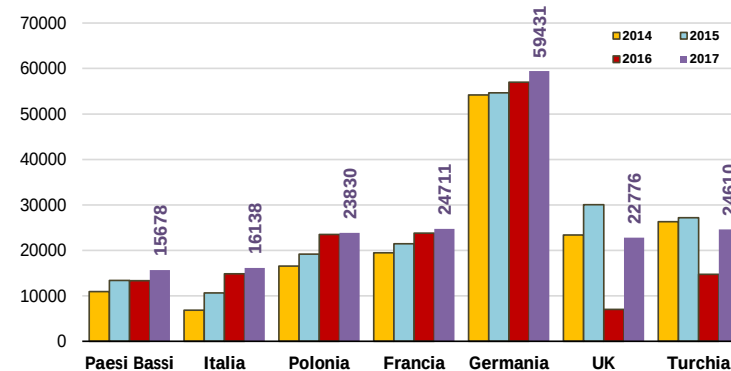


Grafico ANFIA

Elaborazioni ANFIA sulla base del numero di libretti di circolazione rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)

ANFIA processing on the basis of the number of registration books issued by the Ministry of Infrastructure and Transport (Aut.Min.D07161/H4)

- Domanda soddisfatta secondo la tipologia del servizio - TPL (autolinee)

Demand satisfied according to type of service - Local Public Transport

	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017**
Totale passeggeri (milioni)	3.826,6	3.633,4	3.667,6	3.742,0	3.676,9	3.718,1	3.732,2
Servizio urbano	2.906,1	2.763,2	2.776,2	2.820,0	2.758,1	2.784,8	2.802,4
Servizio extraurbano	920,4	870,2	891,4	922,0	918,8	933,3	929,8
Totale passeggeri-km (mld)	28,926	27,963	28,147	29,101	28,732	29,260	29,265
Servizio urbano	11,537	10,970	11,022	11,196	10,950	11,056	11,126
Servizio extraurbano	17,389	16,993	17,125	17,905	17,783	18,204	18,140

- Indicatori dell'offerta di servizio di TPL (autolinee) secondo la tipologia di servizio

Indicators of service offer for Local Public Transport (buses/coaches)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017**
Servizio urbano /Urban service							
Autobus utilizzati /Buses (used)	18.676	18.883	18.639	18.532	18.919	18.857	18.888
Autobus-km (milioni) /Buses-km (mn)	741,4	726,4	702,0	698,7	685,5	683,8	684,9
Posti offerti (milioni) /Places offered (mn)	1,62	1,64	1,60	1,59	1,60	1,59	1,59
Posti-km offerti (milioni) /Places-km offered	65349	63966	61987	62701	60130	59483	59579
Servizio extraurbano /Interurban service							
Autobus utilizzati	27.298	26.745	27.387	27.457	27.544	27.392	27.437
Autobus-km (milioni)	1094,1	1035,2	1045,0	1046,9	1048,4	1047,8	1049,5
Posti offerti (milioni)	1,79	1,76	1,82	1,85	1,85	1,84	1,84
Posti-km offerti (milioni)	72163	69252	70418	70862	70746	70915	71030
Totale /Total							
Autobus utilizzati	45.974	45.628	46.026	45.989	46.463	46.249	46.324
Autobus-km (milioni)	1835,5	1761,6	1747,0	1745,6	1733,9	1731,6	1734,4
Posti offerti (milioni)	3,41	3,40	3,42	3,44	3,45	3,43	3,43
Posti-km offerti (milioni)	137512	133218	132405	133563	130876	130398	130609

* dati non definitivi / prov.data; ** stima/**estimate

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Aziende di TPL

Source: Ministry of Infrastructure and Transport, Local Public Transport agencies

Nel 2016, la domanda di trasporto pubblico locale registra un aumento dei passeggeri per il trasporto sia per quello urbano (+1%) che per il trasporto extra-urbano (+1,6%). L'andamento per i passeggeri-km è aumentato dell'1,8%. Nel 2017 la stima della domanda soddisfatta di TPL vede gli indicatori del servizio urbano in crescita mentre quelli del servizio extraurbano in diminuzione rispetto al 2016.

Per quanto riguarda l'offerta di servizio di TPL (autolinee) si evidenzia una diminuzione di quasi tutti gli indicatori nel 2016 (solo i posti-km offerti del servizio extraurbano sono in aumento). La stima per il 2017 sembra indicare un miglioramento solo rispetto al 2016.

Emerge dalla consueta indagine annuale 'Economia e Finanza delle principali società partecipate dai maggiori Enti locali, 2012-2016' di Mediobanca e pubblicata a luglio 2018 (l'indagine riguarda 82 società partecipate per almeno un terzo del capitale dai 115 maggiori Enti locali italiani), che il maggior fruitore di trasferimenti a titolo di integrazione tariffaria è il TPL. Si tratta di 14,8 miliardi di euro nel periodo 2012-2016, cui si aggiungono 1,3 miliardi di contributi per il costo del lavoro, 0,7 miliardi di perdite nette di esercizio e versamenti per imposte pari a 420 milioni. Il TPL ha assorbito risorse pubbliche per 16,3 miliardi di euro nei cinque anni considerati. L'incidenza media dei ricavi di mercato (essenzialmente la bigliettazione) in costi operativi è pari al 38,3%, con differenze assai ampie tra gli operatori. L'utenza paga con l'acquisto dei titoli di viaggio un prezzo che è insufficiente a coprire i costi di esercizio e che viene integrato dall'ente locale con i contributi stabiliti nei contratti di servizio e prelevati attraverso la fiscalità generale.

In 2016, local public transport demand increased, both for urban transport (+1%) and for non-urban transport (+1.6%). Similar to the trend for passenger-km, which altogether makes a change of +1.8%. In 2017, the TPL satisfaction survey estimates that all urban transport indicators are growing, whereas the non-urban transport indicators are diminishing.

As far as the TPL service (bus service) is concerned, there is a decrease in almost all indicators in 2016 (only the seats-km supplied by the non-urban transport have increased). Estimated data for 2017 seems to have only improved compared to 2016.

The local public transport sector is the largest source of public funding. This emerges from the usual annual survey 'Economics and Finance of the major companies involved in the major local authorities 2012-2016' by Mediobanca and published in July 2018 (the survey concerns 82 companies with at least one third of the capital held by the 115 largest Italian Local Authorities). It is € 14.8 billion in the 2012-2016 period, plus € 1.3 billion in labour cost, 0.7 billion for annual losses and paid taxes of more than 420 million euros. It can be estimated at about 16.3 billion euros the burden on the public sector for the operation of TPL in the five years considered. The average incidence of market revenues (essentially ticketing) in operating costs was 38.3%, with very large differences among operators. The user pays with the purchase of travel ticket a price that is insufficient to cover operating costs and which is supplemented by the local authority with the contributions established in the service contracts and drawn through general taxation.

	al 31.12.2017	al 31.12.2016	var. %
Autovetture/Passenger cars	38.520.321	37.876.138	1,70
Autocarri merci/Goods trucks	4.083.348	4.018.708	1,61
Specifici/Special trucks	722.089	707.291	2,09
Motrici e trattori/Tractor units & Road Tractors	173.057	162.092	6,76
Autobus/Buses	99.100	97.817	1,31
Totale autoveicoli/Motor vehicle Total	43.597.915	42.862.046	1,72
<i>di cui Autocaravan</i>	<i>284.926</i>	<i>276.116</i>	<i>3,19</i>
Motocicli/Motor-cycles	6.689.911	6.606.844	1,26
Motocarri e quadricicli /Three & four-wheelers	343.957	347.558	-1,04
Altro / Others	24	27	-11,11
Totale auto e motoveicoli/Total of cars and motorcycles	50.631.807	49.816.475	1,64
Rimorchi e semirimorchi/Trailers and Semitrailers	379.540	365.401	3,87
Totale parco veicolare/Total of vehicles in use	51.011.347	50.181.876	1,65
N° autoveicoli per 1000 abitanti / No. of vehicles/1000 inhabitants	721	707	
N° auto/motoveicoli per 1000 abitanti / No. of cars/motorcycles/1000 inhab.	837	822	
N° autovetture per 1000 abitanti	637	625	
popolazione residente al 31/12 (ISTAT, in migliaia)	60,484	60,589	

Fonte/Source: ACI-PRA, esclusi i ciclomotori

Nel 2016 (ultimo dato disponibile) in UE circolano 259,7 milioni di autovetture e 39,1 milioni di veicoli commerciali e industriali, un incremento di 25,4 milioni di veicoli sul parco 2008. La densità autoveicolistica in UE è di 587 autoveicoli per 1000 abitanti.

L'Italia è situata al quinto posto per densità di motorizzazione, dopo Lussemburgo, Finlandia, Cipro e Malta.

Il 5,1% del parco autovetture europeo è ad alimentazione alternativa.

In 2016 (the latest available data) 259.7 million cars and 39.1 million commercial and industrial vehicles circulate in the EU, an increase of 25.4 billion on 2008.

The EU counts 587 vehicles per 1000 inhabitants.

Italy has the fifth highest density after Luxembourg, Finland, Cyprus and Malta.

5.1% of all cars on Europe's roads run on alternative fuels.



La consistenza del parco veicolare nell'arco degli ultimi dieci anni (2008-2017) è aumentata del 6,4%, con un massimo per la categoria dei autocarri speciali (+16,5%) ed un minimo per quella degli autobus (+1,5%); le autovetture sono aumentate del 6,7%. La riduzione dei volumi di vendita delle nuove autovetture ha determinato una costante diminuzione del tasso di sostituzione (dal 5% del 2008 al 3,5% del 2014 al 3,7% del 2017), causando un progressivo invecchiamento del parco circolante con conseguenze negative per l'ambiente e la sicurezza.

Negli anni 2012-2013 il parco è calato, mentre ha ripreso a crescere dal 2014, anno di ripresa delle vendite di auto nuove. Permane una quota di auto "vecchie" piuttosto critica, oltre 14,7 milioni di autovetture con classe emissiva ante Euro 4, pari al 38,2% delle auto registrate.

E' urgente eliminare le auto vecchie e offrire un trasporto pubblico efficiente, per consentire una soluzione alternativa alla mobilità privata e favorire la riduzione delle emissioni. Le misure per raggiungere una mobilità sostenibile devono considerare costi e benefici in un arco temporale definito e misurabile .

E' altresì importante che aumenti sulle questioni ambientali, la consapevolezza e la responsabilità dei cittadini.

The car fleet over the last ten years (2008-2017) has increased by 6.4%, with a maximum for the category of three & four-wheelers (+16.5%) and a minimum for buses (+1.5%); passenger cars increased by 6.7%. Reducing car sales volumes has led to a steady decline in the replacement rate (from 5% in 2008 to 3.5% in 2014 to 3.7% in 2017), causing a progressive aging of the car fleet, with negative consequences in terms of environmental and safety.

In 2012-2013 the parc has fallen, while it has started to grow again in 2014, the year of recovery in sales of new cars. There remains a rather critical share of "old" cars, over 14.7 million cars with an emission class of Euro 4, equal to 38.2% of registered cars. It is urgent to eliminate old cars and offer efficient public transport, to allow an alternative solution to private mobility and to favor the reduction of emissions. Measures to achieve sustainable mobility must consider costs and benefits in a defined and measurable time space. It is also important to increase the environmental issues, awareness and responsibility of citizens.

ANNI DI ANZIANITA' / Age	Vetture Pass.Cars	Autocarri merci Goods Lorries	Veicoli speciali Special Vehicles	Tratt.Strad. Road Tractors	Autobus Buses	Totale Parco al 31.12.2017
0-1	2.052.606	176.094	20.640	11.464	2.952	2.263.756
1-2	1.916.409	196.010	23.674	13.792	3.499	2.153.384
2-3	1.640.529	126.695	18.796	9.239	2.849	1.798.108
3-4	1.384.286	111.473	16.596	6.611	2.362	1.521.328
4-5	1.290.955	92.038	16.179	7.467	2.858	1.409.497
0-5 ANNI	8.284.785	702.310	95.885	48.573	14.520	9.146.073
5-6	1.350.548	101.744	18.621	6.530	2.442	1.479.885
6-7	1.674.896	143.595	23.779	8.343	3.293	1.853.906
7-8	1.875.901	158.449	25.498	6.963	4.080	2.070.891
8-9	2.044.765	150.437	26.337	5.369	3.210	2.230.118
9-10	1.970.541	182.403	31.626	11.310	4.174	2.200.054
0-10 ANNI	17.201.436	1.438.938	221.746	87.088	31.719	18.980.927
>10 ANNI	21.278.709	2.638.146	499.638	85.698	67.133	24.569.324
N.D.	40.176	6.264	705	271	248	47.664
TOTALE	38.520.321	4.083.348	722.089	173.057	99.100	43.597.915

Nota- Le vetture ibride-bz e ibride-ds sono incluse rispettivamente nelle colonne benzina e diesel.

in %

<10 anni	44,7	35,2	30,7	50,3	32,0	43,5
>10anni	55,2	64,6	69,2	49,5	67,7	56,4

Fonte: ACI

L'età mediana nel 2017 è:

- per le autovetture a benzina di 14 anni,
- per le autovetture a gasolio di 9 anni e 6 mesi,
- per le autovetture benzina-GPL e benzina-metano di 8 anni e 2 mesi,
- per le autovetture nel complesso di 10 anni e 11 mesi.**

Nel 2000 le vetture circolanti con più di 10 anni erano il 38%, scese al 36,5% nel 2008, salite al 55% a fine 2017.

In 2017 the median age resulted the following:

- petrol cars: 14 years,*
- diesel cars: 9 years and 6 months,*
- petrol/LPG cars and petrol/CNG: 8 years and 2 months,*
- for all the cars the median age resulted of 10 years and 11 months.**

In 2000, vehicles with more than 10 years were 38%, down 36.5% in 2008, up 55% at the end of 2017.

A fine 2016 (ultimo dato disponibile) il parco circolante in UE ha un'età media di 11 anni per le autovetture, di 10,9 anni per i veicoli commerciali e di 12 anni per i veicoli commerciali pesanti.

In Germania l'età media delle autovetture circolanti è di 9,1 anni, in Francia di 9,2 anni, nel Regno Unito di 8,7, in Spagna di 11,9 e in Olanda di 9,8.

At the end of 2016 (last available data) cars and LCV in use in EU are on average 11 and 10.9 years old respectively, whereas heavy commercial vehicles are 12 years old.

In Germany cars in use are on average 9.1 years old, in France 9.2 years, in UK 8.7, in Spain 11.9 and in Netherlands 9.8.

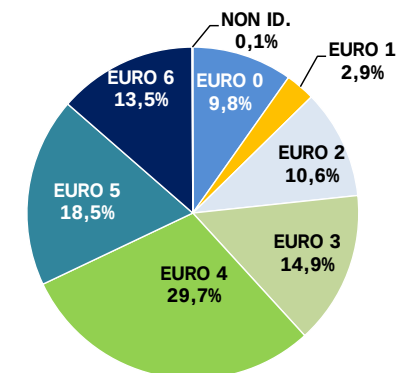
- Evoluzione parco auto per classi euro dal 2008 al 2017 / Trend cars in use from 2008 to 2017

VOLUMI	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EURO 0	5.238.507	4.855.935	4.609.044	4.439.397	4.291.586	4.110.016	4.019.420	3.919.307	3.839.290	3.768.213
EURO 1	2.959.756	2.511.440	2.208.812	1.967.806	1.775.856	1.535.220	1.413.719	1.297.283	1.199.475	1.110.683
EURO 2	9.128.984	8.262.768	7.532.950	6.975.755	6.419.342	5.980.879	5.489.036	4.994.049	4.532.420	4.100.597
EURO 3	8.403.488	8.249.874	8.036.183	7.794.243	7.504.809	7.156.042	6.852.532	6.507.162	6.132.690	5.743.335
EURO 4	10.348.169	12.075.941	13.301.508	12.877.483	12.675.288	12.500.661	12.289.379	12.051.110	11.773.707	11.451.577
EURO 5		388.274	1.035.092	3.044.727	4.391.086	5.289.481	6.693.593	7.579.199	7.156.727	7.109.651
EURO 6				2.465	9.336	368.082	300.759	976.311	3.213.941	5.206.617
NON ID.	26.279	27.558	27.722	11.424	10.971	22.553	22.315	26.812	27.888	29.648
totale	36.105.183	36.371.790	36.751.311	37.113.300	37.078.274	36.962.934	37.080.753	37.351.233	37.876.138	38.520.321

%	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EURO 0	14,5	13,4	12,5	12,0	11,6	11,1	10,8	10,5	10,1	9,8
EURO 1	8,2	6,9	6,0	5,3	4,8	4,2	3,8	3,5	3,2	2,9
EURO 2	25,3	22,7	20,5	18,8	17,3	16,2	14,8	13,4	12,0	10,6
EURO 3	23,3	22,7	21,9	21,0	20,2	19,4	18,5	17,4	16,2	14,9
EURO 4	28,7	33,2	36,2	34,7	34,2	33,8	33,1	32,3	31,1	29,7
EURO 5	0,0	1,1	2,8	8,2	11,8	14,3	18,1	20,3	18,9	18,5
EURO 6				0,0	0,0	1,0	0,8	2,6	8,5	13,5
NON ID.	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte/Source: ACI

Parco autovetture per classe Euro a fine 2017
Car park by Euro classes at the end of 2017



Euro 0, 1, 2, 3 = 38,2% auto circolanti/cars in use
Euro 4 = 29,7% auto circolanti / cars in use
Euro 5, 6 = 32,0% auto circolanti /cars in use

In Italia circolano ancora a fine 2017 oltre 14,7 milioni di auto con classe emissiva ante Euro 4, pari al 38,2% del parco auto totale, mentre le auto Euro 5 e Euro 6 registrate sono il 32%. In Germania a fine 2017 il 48,2% delle autovetture circolanti è Euro 5 e Euro 6, grazie ad un volume medio annuale di auto nuove vendute nell'ultimo decennio di 3,2 milioni e ad una movimentazione tra nuovo ed usato attorno ai 10 milioni (10,7 milioni di autovetture nel 2017, pari al 23% del parco auto tedesco). **In Germania "solo" il 35,6% delle nuove auto immatricolate è intestato ai privati**, l'auto aziendale è un benefit molto diffuso e rappresenta un elemento importante del "welfare aziendale". Si tratta di un fattore che ha consentito di sostenere il mercato durante la crisi, in particolare i brand tedeschi, e di conseguenza l'industria automobilistica tedesca e che movimenta il mercato dell'usato, favorendo il rinnovo del parco circolante.

*In Italy, at the end of 2017, there are more than 14.7 million cars with a pre-Euro 4 emission class (38.2% of the total car fleet), while Euro 5 and Euro 6 cars represent 32%. In Germany, at the end of 2017, 48.2% of the cars circulating are Euro 5 and Euro 6, thanks to an average annual volume of new cars sold in the last decade of 3.2 million and to a new and used handling of around 10 million cars (10.7 million in 2017, equivalent to 23% of German car parc). **In Germany, "only" 35.6% of new registered cars are private**, company cars represent a very popular benefit, considered an essential aspect of working life, provided for the wage agreements. This is one factor that has enabled the market, in particular German brands, and consequently the German automotive industry to be supported, and which moves the used market, promoting the renewal of the cars in use.*

PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE PER CLASSI EURO E ALIMENTAZIONE
CARS IN USE BY EURO CLASSES (based on EMISSION LIMITS) AND FUEL

31

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	N.I.	TOTALE	%
2015										
BENZINA/Petrol	3.067.104	993.765	3.545.031	2.890.998	5.189.990	2.392.533	469.614	19.370	18.568.405	49,7
DIESEL	591.428	214.772	1.186.791	3.435.347	5.556.992	4.356.171	324.393	415	15.666.309	41,9
BZ-GPL/Petrol-LPG	217.780	72.006	194.226	119.813	947.544	479.830	105.522	357	2.137.078	5,7
BZ-METANO/Petrol-CNG	39.070	16.677	67.965	60.837	348.768	282.907	66.902	64	883.190	2,4
IBRID/HYBRIDS	4	-	2	14	7.716	67.733	9.879	4.584	89.932	0,2
ALTRE/Others	403	1	5	12	17	15	1	-	454	0,0
NON IDENT	3.518	62	29	141	83	10	-	2.022	5.865	0,0
TOTALE	3.919.307	1.297.283	4.994.049	6.507.162	12.051.110	7.579.199	976.311	26.812	37.351.233	100,0
2016										
BENZINA/Petrol	3.000.216	914.076	3.207.531	2.728.650	5.046.214	2.246.274	1.197.851	19.293	18.360.105	48,5
DIESEL	585.712	203.250	1.088.462	3.229.806	5.428.509	4.109.714	1.614.758	414	16.260.625	42,9
BZ-GPL/Petrol-LPG	211.890	67.018	175.987	116.324	944.951	475.231	219.612	355	2.211.368	5,8
BZ-METANO/Petrol-CNG	37.540	15.070	60.412	57.754	346.610	272.567	121.229	64	911.246	2,4
IBRID/HYBRIDS	4	-	2	17	7.335	52.920	60.487	5.743	126.508	0,3
ALTRE/Others	425	1	4	13	16	16	4	-	479	0,0
NON IDENT	3.503	60	22	126	72	5	-	2.019	5.807	0,0
TOTALE	3.839.290	1.199.475	4.532.420	6.132.690	11.773.707	7.156.727	3.213.941	27.888	37.876.138	100,0
2017										
BENZINA/Petrol	2.940.795	841.305	2.892.722	2.561.686	4.888.075	2.226.295	1.826.447	19.238	18.196.563	47,2
DIESEL	580.677	193.088	995.562	3.015.275	5.277.614	4.078.014	2.756.093	413	16.896.736	43,9
BZ-GPL/Petrol-LPG	206.591	62.478	159.225	112.122	935.892	481.338	351.020	354	2.309.020	6,0
BZ-METANO/Petrol-CNG	36.219	13.755	53.064	54.110	343.038	272.725	153.729	64	926.704	2,4
IBRID/HYBRIDS	6	-	1	18	6.886	51.259	119.322	7.560	185.052	0,5
ALTRE/Others	433	1	3	11	15	16	6	-	485	0,0
NON IDENT	3.492	56	20	113	57	4	-	2.019	5.761	0,0
TOTALE	3.768.213	1.110.683	4.100.597	5.743.335	11.451.577	7.109.651	5.206.617	29.648	38.520.321	100,0

Fonte/Source: ACI

In Italia l'adeguamento della flotta veicolare agli standard ambientali per i nuovi veicoli procede con un ritmo fisiologico di sostituzione del parco.

Per le automobili è ancora presente una quota non trascurabile (16,6%) di veicoli a benzina di classe Euro 0, mentre per le auto diesel questa quota è molto inferiore e pari al 3,4%.

Le auto a benzina ante Euro 4 circolanti sono il 50% del parco a benzina, mentre le auto diesel ante Euro 4 sono il 28% di tutto il parco diesel.

La diffusione dei veicoli più nuovi non è omogenea a livello nazionale. Le regioni Abruzzo, Molise, Campania, Calabria, Puglia, Basilicata, Sicilia, Umbria e Lazio sono ancora caratterizzate da una presenza di autoveicoli di tipo Euro 0 superiore al 10%.

Inoltre in Molise, Campania, Calabria, Puglia, Basilicata e Sicilia i veicoli di "vecchia generazione" (fino allo standard Euro 2 incluso) sono ancora più del 30% del parco.

Viceversa in Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Lazio lo sviluppo della motorizzazione è caratterizzato da veicoli conformi agli standard emissivi più recenti (Euro 4 - 6) per oltre il 60% del parco, con il Trentino-Alto Adige e la Valle d'Aosta che superano l'82%.

In Italy, the adaptation of the vehicle fleet to environmental standards for new vehicles proceeds at a physiological rate of parc replacement.

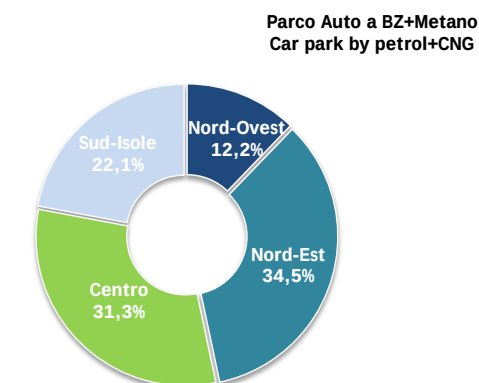
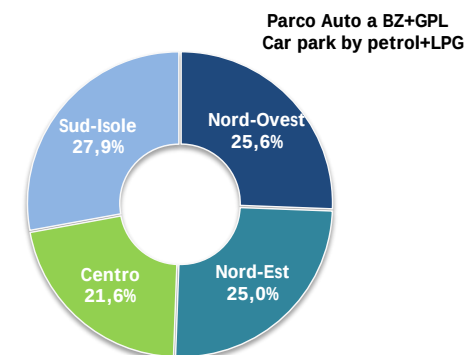
For cars there is still a non-negligible share (16.6%) of petrol vehicles of the Euro 0 class, while for diesel cars this share is much lower and equal to 3.4%. The gasoline cars ahead of Euro 4 are 50% of the total petrol, while the diesel cars before Euro 4 are 28% of the entire diesel fleet.

The spread of the newer vehicles is not homogeneous at national level. The regions of Abruzzo, Molise, Campania, Calabria, Puglia, Basilicata, Sicily, Umbria and Lazio are still characterized by the presence of Euro 0 vehicles over 10%. Moreover in Molise, Campania, Calabria, Puglia, Basilicata and Sicily the "old generation" vehicles (up to the Euro 2 standard included) are still more than 30% of the parc.

The other way around, in Piedmont, Valle d'Aosta, Lombardy, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Emilia-Romagna, Tuscany, Lazio the development of the motorization is characterized by vehicles that meet the latest emission standards (Euro 4 - 6) for over 60% of the parc, with Trentino-Alto Adige and Valle d'Aosta exceeding 82%.

Al 31.12.2017	Benzina	Benz.+GPL	Benz.+Metano	Diesel	Elettr./Ibrido	Altre	Totale
	Petrol	Petrol+LPG	Petrol+CNG	Diesel	PEV/Hybrids	Others	Total
Piemonte	1.420.212	237.719	34.192	1.233.966	12.935	140	2.939.164
Valle d'Aosta	76.677	3.221	408	86.374	587	2	167.269
Lombardia	3.268.913	321.474	69.504	2.369.454	53.924	464	6.083.733
Liguria	460.780	28.558	9.078	336.361	3.380	25	838.182
Trentino Alto Adige	344.745	26.080	8.528	662.542	10.534	43	1.052.472
Veneto	1.350.312	234.336	95.578	1.404.261	20.133	115	3.104.735
Friuli Venezia Giulia	454.849	20.522	3.231	309.605	4.236	42	792.485
Emilia Romagna	1.179.930	295.903	211.932	1.137.197	21.438	124	2.846.524
Toscana	1.156.246	146.822	86.818	1.093.673	11.291	122	2.494.972
Umbria	258.150	40.375	41.481	289.315	1.936	24	631.281
Marche	388.541	59.429	129.132	436.160	2.882	21	1.016.165
Lazio	1.837.523	250.962	32.411	1.614.790	25.418	532	3.761.636
Abruzzo	370.663	57.571	26.198	414.231	1.961	24	870.648
Molise	78.614	11.196	5.631	114.622	243	4	210.310
Campania	1.621.788	257.833	78.999	1.475.963	3.220	201	3.438.004
Puglia	970.828	123.851	62.304	1.168.854	3.228	108	2.329.173
Basilicata	147.376	15.170	6.708	201.431	352	4	371.041
Calabria	582.674	36.960	5.504	633.051	1.453	55	1.259.697
Sicilia	1.679.718	114.982	18.513	1.440.685	3.996	147	3.258.041
Sardegna	537.717	25.822	476	471.828	1.905	37	1.037.785
Non Identificato	10.307	234	78	2.373	0	4.012	17.004
totale 2017	18.196.563	2.309.020	926.704	16.896.736	185.052	6.246	38.520.321
%	47,2%	6,0%	2,4%	43,9%	0,5%	0,0%	100,0%

Fonte/Source: ACI



ANNI	Torino	Milano	Genova	Bologna	Firenze	Roma	Napoli	Palermo	(A) TOTALE Principali Comuni Cap/ Total Main Town	(B) TOTALE ITALIA/ TOTAL ITALY	% A on B
2008	570.968	723.932	285.497	197.561	196.986	1.923.397	553.572	395.143	4.847.056	36.105.183	13,4
2009	561.988	716.431	284.789	196.919	202.543	1.900.359	554.350	392.841	4.810.220	36.371.790	13,2
2010	544.459	716.454	283.716	196.483	205.650	1.906.035	555.173	391.889	4.799.859	36.751.311	13,1
2011	544.853	724.450	282.516	198.542	208.981	1.937.783	549.830	390.988	4.837.943	37.113.300	13,0
2012	541.687	716.094	279.023	196.940	197.670	1.867.520	540.167	385.372	4.724.473	37.078.274	12,7
2013	555.901	701.301	274.270	194.414	193.614	1.813.601	532.363	381.819	4.647.283	36.962.934	12,6
2014	553.608	686.379	272.163	196.824	193.454	1.776.385	529.460	381.046	4.589.319	37.080.753	12,4
2015	551.419	686.922	270.105	198.942	194.013	1.754.910	529.875	382.347	4.568.533	37.351.233	12,2
2016	566.831	690.824	270.756	201.450	196.873	1.759.601	534.424	385.103	4.605.862	37.876.138	12,2
2017	597.551	700.723	271.943	206.386	197.333	1.764.533	540.385	388.986	4.667.840	38.520.321	12,1

Numeri indice 2010=100 / Index 2010=100

ANNI	Torino	Milano	Genova	Bologna	Firenze	Roma	Napoli	Palermo	TOTALE	ITALIA
2008	104,9	101,0	100,6	100,5	95,8	100,9	99,7	100,8	101,0	98,2
2009	103,2	100,0	100,4	100,2	98,5	99,7	99,9	100,2	100,2	99,0
2010	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2011	100,1	101,1	99,6	101,0	101,6	101,7	99,0	99,8	100,8	101,0
2012	99,5	99,9	98,3	100,2	96,1	98,0	97,3	98,3	98,4	100,9
2013	102,1	97,9	96,7	98,9	94,1	95,2	95,9	97,4	96,8	100,6
2014	101,7	95,8	95,9	100,2	94,1	93,2	95,4	97,2	95,6	100,9
2015	101,3	95,9	95,2	101,3	94,3	92,1	95,4	97,6	95,2	101,6
2016	104,1	96,4	95,4	102,5	95,7	92,3	96,3	98,3	96,0	103,1
2017	109,8	97,8	95,9	105,0	96,0	92,6	97,3	99,3	97,2	104,8

Fonte/Source: ACI

Il numero di autovetture registrate nei principali comuni capoluoghi evidenzia un calo lento ma progressivo della quota sul totale delle registrazioni, che passa dal 13,4% del 2008 al 12,1% del 2017. Se si utilizza come anno base il 2010, si evidenzia un aumento delle vetture circolanti nei comuni di Torino e Bologna, con una crescita in volumi rispettivamente del 10% e del 5%, mentre si registra un calo nei comuni di Milano (-2%), Genova (-4%), Firenze (-4%), Roma (-7%), Napoli (-3%) e Palermo (-1%). Quasi tutti i comuni capoluogo (102 su 116) sono dotati di un Piano urbano del traffico, ma soltanto 43 hanno approvato un Piano urbano di mobilità, inclusi i 5 che hanno già approvato i nuovi Piani urbani di mobilità sostenibile (Pums). Aumentano, da 66 a 70, i capoluoghi che hanno istituito Zone 30 (a traffico pedonale privilegiato) nei centri abitati, mentre in 103 città sono attive Zone a traffico limitato. Continua ad aumentare (+4,1%) l'estensione delle piste ciclabili, mentre migliorano le dotazioni di sistemi di infomobilità e "semafori intelligenti".

The number of cars registered in the main provincial capitals shows a slow but progressive decline in the share of total registrations, which goes from 13.4% in 2008 to 12.1% in 2017. If you use 2010 as a base year, it is highlighted an increase in vehicles circulating in the municipalities of Turin and Bologna, with an increase in volumes of 10% and 5% respectively, while there was a decline in the municipalities of Milan (-2%), Genoa (-4%), Florence (-4%), Rome (-7%), Naples (-3%) and Palermo (-1%). Almost all the provincial capitals (102 out of 116) have an urban traffic plan, but only 43 have approved an urban mobility plan, including the 5 that have already approved the new Urban Mobility Plans (Pums). From 66 to 70, the provincial capitals that have established Zone 30 (with privileged pedestrian traffic) increase in inhabited centers, while in 103 cities are active areas with limited traffic. The extension of the cycle paths continues to increase (+ 4.1%), while the facilities for infomobility systems and "smart traffic lights" improve.

AL 31.12.2017	VCL LCV	VI PESANTI MHCV	TRATT.STRAD. ROAD TRACTORS	Totale/Total	%	R&S pesanti HEAVY TRAILERS	%
Piemonte	338.927	49.122	11.692	399.741	8,0	25.985	6,8
Valle d'Aosta	47.438	2.538	260	50.236	1,0	636	0,2
Lombardia	625.790	85.772	25.325	736.887	14,8	55.692	14,7
Liguria	89.533	11.004	2.959	103.496	2,1	6.111	1,6
Trentino Alto Adige	144.616	11.954	3.762	160.332	3,2	10.450	2,8
Veneto	341.690	57.901	18.263	417.854	8,4	39.809	10,5
Friuli Venezia Giulia	81.144	10.893	3.583	95.620	1,9	7.960	2,1
Emilia Romagna	350.581	50.923	15.321	416.825	8,4	33.268	8,8
Toscana	304.980	34.581	7.068	346.629	7,0	17.467	4,6
Umbria	66.175	11.423	3.366	80.964	1,6	7.730	2,0
Marche	117.494	21.276	3.676	142.446	2,9	8.767	2,3
Lazio	318.492	62.122	12.878	393.492	7,9	24.616	6,5
Abruzzo	99.363	22.791	3.982	126.136	2,5	8.947	2,4
Molise	29.610	6.629	1.237	37.476	0,8	2.562	0,7
Campania	291.264	78.639	22.107	392.010	7,9	44.163	11,6
Puglia	213.579	52.366	10.766	276.711	5,6	21.973	5,8
Basilicata	43.064	11.404	2.354	56.822	1,1	4.791	1,3
Calabria	133.204	35.851	6.137	175.192	3,5	11.218	3,0
Sicilia	312.925	84.752	13.586	411.263	8,3	32.844	8,7
Sardegna	131.063	19.951	4.599	155.613	3,1	14.137	3,7
Non Identificato	1.584	1.029	136	2.749	0,1	414	0,1
totale 2017	4.082.516	722.921	173.057	4.978.494	100,0	379.540	100,0
EURO 0	546.773	307.530	17.206	871.509	17,5		
EURO 1	286.064	49.018	3.951	339.033	6,8		
EURO 2	571.164	101.986	16.620	689.770	13,9		
EURO 3	860.652	124.091	40.399	1.025.142	20,6		
EURO 4	881.788	38.357	9.307	929.452	18,7		
EURO 5	616.262	71.529	53.295	741.086	14,9		
EURO 6	313.417	28.340	32.125	373.882	7,5		
ND	6.396	2.070	154	8.620	0,2		
ante EURO 4	2.264.653	582.625	78.176	2.925.454	58,8		
%	55,5	80,6	45,2	58,8			

A fine 2017 in Italia circolano tra merci e speciali oltre 4 milioni di veicoli fino a 3,5 t di ptt, 723 mila autocarri medi-pesanti, 173 mila trattori stradali, oltre 379 mila rimorchi e semirimorchi. I veicoli ante Euro IV sono il 56% dei veicoli leggeri, il 45% dei trattori stradali e l'81% degli autocarri pesanti. Circa il 3% dei veicoli commerciali e industriali ha alimentazione alternativa. Lo svecchiamento del parco veicoli consentirebbe sia un incremento dei livelli di sicurezza attiva e passiva, grazie ai dispositivi che ormai la tecnologia ha messo a disposizione sia una riduzione delle emissioni nocive.

In Italy, at the end of 2017, over 4 million of LCV are on the road (up to 3.5 t of GVW rating), 723,000 medium-heavy lorries, 173,000 road tractors, 379,000 trailers and semitrailers. The vehicles classified as ante-EURO IV are 56% of LCV, 45% of road tractors and 81% of MHD. 3% of the vehicles belonging to this sector are alternatively motorized. The replacement of the vehicles in use could certainly allow improving the active and passive safety levels thanks to new technology devices and equipment available and the reduction of harmful emissions.

Fonte/Source: ACI

AL 31.12.2017	EURO 0,1,2,3	ante Euro 4 % sul totale	EURO4	EURO5	EURO6	ND	TOTALE TOTAL
Piemonte	3.558	58,68%	907	1.143	410	45	6.063
Valle d'Aosta	107	31,38%	116	94	24	-	341
Lombardia	5.504	51,75%	1.016	2.813	1.265	37	10.635
Liguria	1.608	64,37%	390	260	228	12	2.498
Trentino Alto Adige	914	39,18%	126	947	340	6	2.333
Veneto	4.193	59,19%	1.020	1.264	594	13	7.084
Friuli Venezia Giulia	618	37,71%	314	535	170	2	1.639
Emilia Romagna	3.757	61,56%	359	1.367	575	45	6.103
Toscana	3.404	61,43%	367	920	802	48	5.541
Umbria	1.255	68,92%	145	305	100	16	1.821
Marche	1.826	65,97%	350	442	149	1	2.768
Lazio	7.036	58,58%	884	2.577	1.381	132	12.010
Abruzzo	2.201	67,72%	231	541	241	36	3.250
Molise	874	72,77%	100	129	98	-	1.201
Campania	8.281	74,95%	971	1.299	435	63	11.049
Puglia	4.901	68,93%	586	1.117	453	53	7.110
Basilicata	1.493	76,88%	195	183	66	5	1.942
Calabria	3.643	75,50%	352	654	161	15	4.825
Sicilia	5.524	73,91%	639	838	407	66	7.474
Sardegna	1.924	57,55%	946	340	118	15	3.343
Non Identificato	65	92,86%	-	-	-	5	70
totale 2017	62.686	62.686	10.014	17.768	8.017	615	99.100
%	63,3		10,1	17,9	8,1	0,6	100,0
NOLEGGIO	16.360	28,50%	2.988	5.277	3.604	12	28.241
PRIVATO	15.173	19,00%	1.871	1.251	451	79	18.825
PUBBLICO	30.351	51,20%	5.145	11.223	3.962	62	50.743
ALTRI USI	802	1,30%	10	17	-	462	1.291

Fonte/Source: ACI

A fine 2017 risultano iscritti al P.R.A. 99mila autobus, di questi 31.719 è stato immatricolato negli ultimi 10 anni, pari al 32% del parco. Il 4,6% degli autobus registrati è alimentato a gas (316 a GPL e 4.203 a metano). Risultano solo 455 autobus ibrido-elettrici (appena lo 0,5% del totale registrato). Una parte dei veicoli registrati potrebbe anche non essere circolante, perché ferma ai depositi, non mantenuta e non revisionata e dunque la flotta disponibile avere un volume inferiore.

Gli autobus con standard emissivi Euro IV, V, VI sono circa 36mila.

Più della metà degli autobus registrati è adibito ad uso pubblico (trasporto urbano ed extra-urbano), pari a 84 autobus per 100.000 abitanti.

Secondo la rilevazione ISTAT sulla mobilità urbana, nel 2016 si riduce ancora la domanda di trasporto pubblico locale (TPL) nei **comuni capoluogo**, pari a 185 passeggeri per abitante contro i 187 dell'anno precedente. Su questo dato pesano soprattutto i forti decrementi di Roma (-2% di passeggeri trasportati), Milano (-4,4%) e Napoli (-5,9%). In lieve calo anche l'offerta di Tpl: da 4.619 a 4.615 posti-km per abitante. Diminuisce dell'1% la produzione dei servizi di autobus (che rappresentano quasi il 60% dell'offerta complessiva), mentre resta stabile la produzione dei servizi di metropolitana (-0,1%) e aumentano i posti-km offerti da tram (+6,4%) e filobus (+5,6%). In lieve aumento anche la disponibilità dei servizi di taxi: le licenze attive nei comuni capoluogo sono 12,7 ogni 10 mila abitanti contro le 12,5 dell'anno precedente.

Aumenta sensibilmente, dal 9,6 al 13,4%, la quota degli autobus meno inquinanti (Euro 6). Oltre il 50% degli autobus in circolazione, tuttavia, non rispetta ancora lo standard Euro 5 (in vigore dal 31/12/2007), evidenziando un diffuso problema di obsolescenza.

At the end of 2017 around 99,000 buses were recorded at the P.R.A. (Automobile Public Register), of which 31,719 units registered in the last ten years, namely 32% of the fleet. Only 4.6% of the above buses are gas-motorized (316 are LPG-motorized and 4,203 CNG ones); only 455 units are hybrid-electric vehicles (just 0.5% of the total recorded number).

Moreover, some of those units recorded could also be stationary in warehouses (no maintenance or technical control).

Around 36,000 buses are classified as EURO IV, V, VI. More than half the buses recorded are destined to public transport (urban and extra-urban), that is 84 buses/100,000 inhabitants.

*According to the ISTAT survey on urban mobility, in 2016 the demand for local public transport (TPL) still decreases in the **provincial capitals**, equal to 185 passengers per inhabitant against the 187 of the previous year. This figure is mainly due to the strong declines in Rome (-2% of passengers carried), Milan (-4.4%) and Naples (-5.9%). The TPL offer also fell slightly: from 4,619 to 4,615 places per km per inhabitant. The production of bus services (which account for almost 60% of the total supply) decreased by 1%, while the production of underground services remained stable (-0.1%) and the number of parking places offered by trams increased (+6.4%) and trolley buses (+5.6%). There is also a slight increase in the availability of taxi services: licenses active in the provincial capitals are 12.7 per 10 thousand inhabitants compared to 12.5 the previous year. The share of the least polluting buses (Euro 6) increased significantly from 9.6 to 13.4%. Over 50% of buses in circulation, however, do not yet comply with the Euro 5 standard (in force since 31/12/2007), highlighting a widespread problem of obsolescence.*

EMISSIONI SPECIFICHE MEDIE DI CO₂ (g CO₂/Km)

AVERAGE CO₂ EMISSIONS (g CO₂/km)

36

- Autovetture su strada per alimentazione / Cars on road by fuel

gCO₂/km

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benzina	180,3	174,8	171,9	177,2	179,4	179,3	177,3	178	178,6	178,3
Gasolio	189,0	187	185,5	175,2	158,6	157,2	155,4	155,5	156,0	155,6
GPL	172,9	174,4	176,9	180,4	187,9	186,8	184,2	183,5	181,4	180,4
Metano	184,1	178,1	162,4	152,4	155,2	156,3	155,5	156,9	156,7	158,7
Ibrido-elettrico					106,6	105,3	105,7	105,9	106,4	106,0
Media pesata del parco autovetture	181,9	176,8	175,2	176,1	168,8	167,9	166,2	166,3	166,0	165,5

Fonte/Source: ISPRA su dati MSE, MIT e ACI.

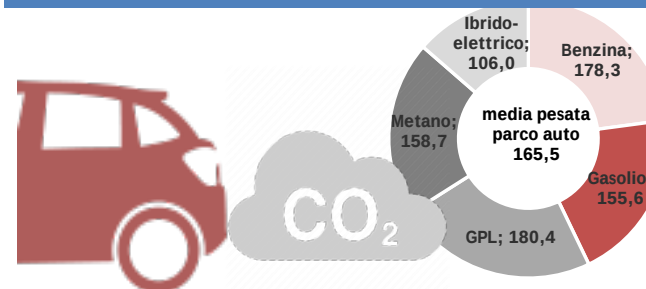
- Autovetture nuove per alimentazione/New car registrations by fuel

gCO₂/km

	2001	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Benzina	158,0	151,0	132,9	131,4	127,4	124,5	122,3	120,1	117,5		
Gasolio	158,1	148,5	142,8	137,5	132,2	129,5	123,8	119,9	115,5		
GPL	0,0	0,0	0,0	123,8	124,9	120,0	119,4	119,3	119,0		
Metano	0,0	0,0	0,0	120,7	114,1	112,5	99,2	96,7	98,4		
Ibrido-elettrico	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	86,5	83,5		
Tutte le alimentazioni	158,3	149,5	136,3	132,7	129,6	126,2	121,1	118,1	115,2	113,3	113,4

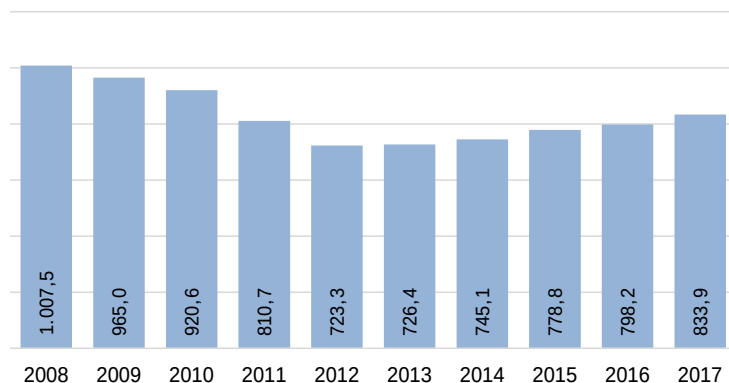
Fonte/Source: ISPRA su dati: 2001 - 2009 MIT; 2010-2017 EEA

2015: emissioni medie di CO₂ delle auto circolanti per alimentazione (gCO₂/km)
Average CO₂ emissions of total car registered by fuel



Per "emissioni specifiche di CO₂" si intendono le emissioni di CO₂ di un'autovettura misurate durante il ciclo di omologazione del veicolo a norma del regolamento (CE) 715/2007 e indicate come emissioni in massa di CO₂ per ogni km percorso. Per "emissioni specifiche medie di CO₂" di un costruttore di automobili si intende la media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le **autovetture nuove** che produce in un determinato anno. Dato che il contenuto di carbonio dei combustibili utilizzati non è modificabile l'indicatore si riferisce principalmente all'efficienza energetica media del veicolo, determinata dall'efficienza tecnica dell'insieme motore-veicolo. **Per emissioni specifiche medie su strada si intendono le emissioni del parco circolante su strada in Italia.** Queste emissioni sono determinate dall'efficienza energetica motore veicolo e dai combustibili utilizzati dalla flotta circolante (numero e tipo di veicoli), dall'utilizzo dei veicoli (coefficienti di occupazione e fattori di carico) e dalle caratteristiche di guida (velocità e stile di guida).

Idonei alla guida - serie storica dal 2008 al 2017, numero di patenti conseguite per anno (in migliaia)
Number of driving licences granted per year (thousand units)



Totale nuove patenti anno 2017:

833.872

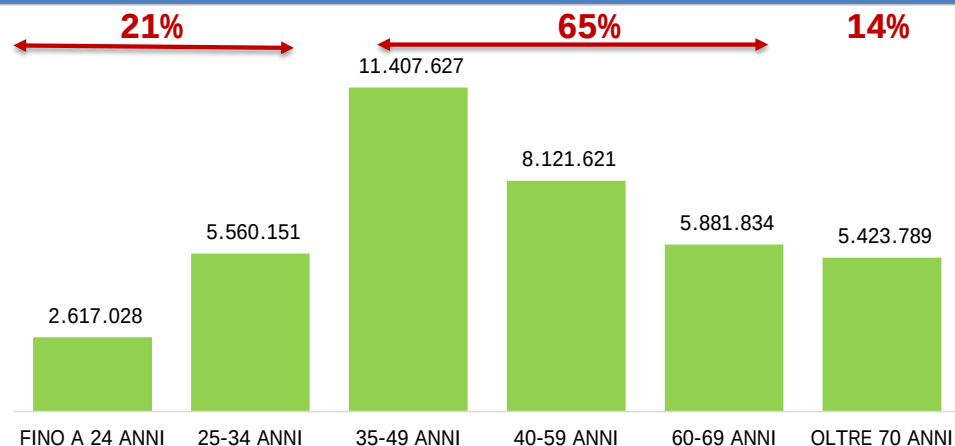
Per categoria di patente

A	AM	B	C	D	BE,CE,DE	Speciali
63.128	161.688	568.744	13.087	4.148	20.443	2.634
7,6%	19,4%	68,2%	1,6%	0,5%	2,5%	0,3%

Nel 2008 i giovani di età compresa tra 18 e 22 anni (potenziale demografico per nuove patenti) erano il 5,1% della popolazione (3.040.717, di cui circa 256 mila stranieri residenti), mentre nel 2017 sono il 4,9% (2.946.306, di cui 293 mila stranieri residenti).

In 2008, young people aged between 18 and 22 (demographic for new driving licences) were 5.1% of the population (3,040,717, of whom about 256 thousand foreign residents), while in 2017 they were 4.9% (2,946,306, of which 293 thousand are foreign resident).

Patenti attive per età
Valid driving licenses by age

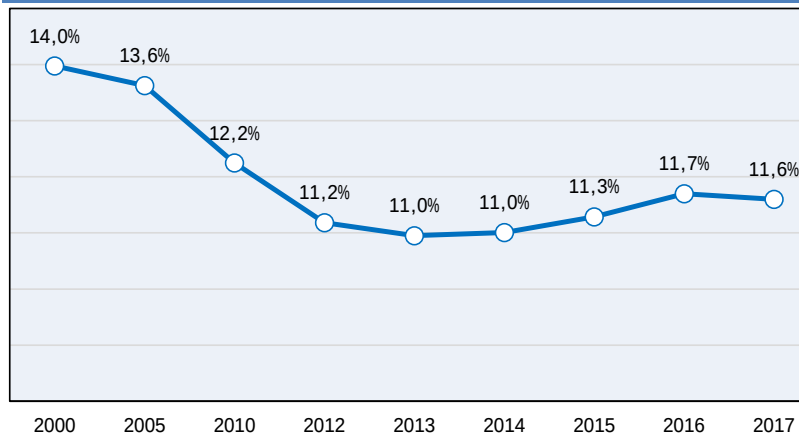


Risultano attive a gennaio 2018 oltre 39 milioni di patenti, a fronte del dato provvisorio di 51.011.347 veicoli circolanti - ciclomotori esclusi - rilevati al 31 dicembre 2017 (ovvero a circa 1,31 veicoli circolanti per ogni patente attiva).
Il numero di patenti attive dei giovani fino a 24 anni è di oltre 2,6 milioni a fronte di una popolazione in età da patente (16-24 anni) di 5,3 milioni di giovani.
Il 14% delle patenti in corso di validità sono intestate a soggetti ultrasettantenni (percentuale in lento ma persistente aumento), pari ad oltre 5,4 milioni di patenti attive a fronte di una popolazione di oltre 10 milioni di ultrasettantenni. **Le patenti attive degli over 70 anni sono il 14%, il doppio di quelle intestate a giovani fino a 24 anni, 7% circa.**

More than 39 million driving licenses were issued in January 2018, against the provisional figure of 51,011,347 vehicles in circulation - mopeds excluded - recognized as of 31 December 2017 (or around 1.31 vehicles in circulation for each active license).
The number of active driving licenses for young people up to 24 years is over 2.6 million compared to a population with a driving license (16-24 years) of 5.3 million young people.
14% of the valid licenses are registered to subjects over seventy years old (percentage slow but persistent increase), equal to over 5.4 million driving licenses in the face of a population of over 10 million over seventy. **The active licenses of over 70 years are 14%, twice those for young people up to 24 years, about 7%.**

Categorie di beni e di servizi	2010	2013	2014	2015	2016	2017
07: -- TRASPORTI	89,3	102,1	102,8	100,0	98,6	102,0
071: acquisto mezzi di trasporto	91,0	95,2	98,1	100,0	101,0	101,0
0711: automobili	90,7	95,0	98,1	100,0	101,0	100,9
0712_713_714: motocicli, ciclomotori e biciclette	94,6	97,3	99,0	100,0	101,2	102,5
072: spese di esercizio mezzi di trasporto	89,5	104,8	104,8	100,0	97,7	101,2
0721: pezzi di ricambio e accessori per mezzi di trasporto privati	93,0	100,1	100,3	100,0	100,1	100,4
0722: carburanti e lubrificanti per mezzi di trasporto privati	88,5	115,4	112,6	100,0	93,7	100,1
0723: manutenzione e riparazione mezzi di trasporto privati	89,9	96,8	98,7	100,0	101,4	102,7
0724: altri servizi relativi ai mezzi di trasporto privati	87,9	95,9	99,0	100,0	100,8	101,4
073: servizi di trasporto	83,3	100,0	100,6	100,0	99,7	107,3
0731: trasporto passeggeri su rotaia	91,6	100,3	100,9	100,0	101,3	108,7
0732: trasporto passeggeri su strada	86,6	97,2	99,5	100,0	100,2	101,0
0733: trasporto aereo passeggeri	85,7	104,8	103,9	100,0	96,5	111,4
0734: trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	66,4	97,2	95,2	100,0	100,5	121,0
0735: trasporto multimodale passeggeri	76,6	94,9	97,2	100,0	100,1	100,4
0736: acquisto di altri servizi di trasporto	98,7	100,4	100,2	100,0	100,3	100,7
1254: assicurazioni sui mezzi di trasporto	95,4	104,4	101,7	100,0	100,0	101,2
INDICE GENERALE	92,6	99,7	99,9	100,0	99,9	101,3

Spesa finale delle famiglie per i trasporti (acquisto di mezzi di trasporto, esercizio, servizi)
Final household consumptions for transport (purchase and use of means of transport, services)
% sul totale delle spese delle famiglie residenti / % on final household expenses (2010=100)



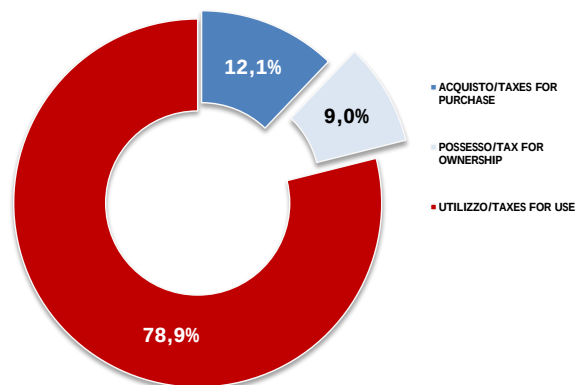
Fonte/Source: ISTAT

(miliardi di Euro/€billion)

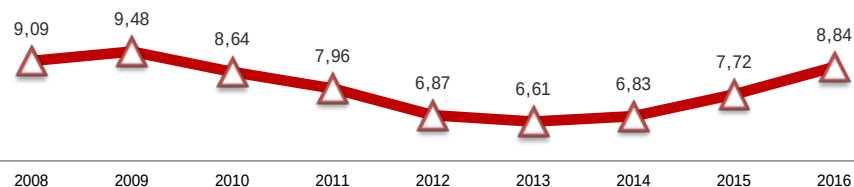
Voci di prelievo fiscale / Fiscal taxation items	2015	2016	var%-chg%
01. Carburanti / Fuels	35,85	34,82	-2,9
02. Lubrificanti / Lubricants	0,98	1,00	2,0
03. IVA - Acquisto autoveicoli e diritti di motorizzazione / VAT on vehicle purchases	6,20	7,15	15,3
04. IVA - Manutenzione e riparazione/Acquisto ricambi, accessori e pneumatici / VAT on Vehicles maintenance and repairing /acquisitions of spare parts, tires	9,90	10,20	3,0
05. Pedaggi autostradali / Motorway tolls	1,95	2,03	4,1
06. Imposta provinciale di trascrizione (IPT) / Taxation on Provincial Transcription Acts	1,52	1,69	11,2
07. Possesso (Bollo auto) / Tax on vehicle ownership	6,06	6,54	7,9
08. Premi assicurazione RC, furto, incendio / Insurance prime (civil liability, coverage against fire and theft)	4,00	3,88	-3,0
09. Altro (Parcheggi; contravvenzioni etc.) / Others (Parking fares; fines, etc)	5,50	5,62	2,2
(A) TOTALE / Total	71,96	72,93	1,3
(B) TOTALE ENTRATE TRIBUTARIE NAZIONALI / Domestic fiscal revenues	449,77	456,83	1,6
% CARICO FISCALE SU ENTRATE TRIBUTARIE NAZIONALI (A/B) / Fiscal burden on domestic fiscal reveues (A/B)	16,0%	16,0%	

Fonte/Source: Elaborazione ANFIA su dati e stime ACI, AISCAT, ANIA, AUTOPROMOTEC, FEDERPNEUS, ISTAT, MEF, MISE, MIT, UP e altri organismi di settore/ANFIA processing on data and estimations from different sector bodies

Carico fiscale sulla motorizzazione secondo il ciclo di vita contributivo
Fiscal burden on motorization according to contributive lifecycle



Imposte versate per acquisto autoveicoli IVA +IPT in mld di euro



Dal 2014 la ripresa del mercato ha contribuito alla crescita delle imposte di IVA e IPT, passate da € 6,83 miliardi del 2014 a 8,84 miliardi del 2016. Il carico fiscale sulla motorizzazione, pari a circa € 73 miliardi nel 2016 (+1,3% sul 2015), rappresenta il 16% del totale delle entrate tributarie nazionale.

Since 2014, the recovery in the market has contributed to the growth in VAT and IPT taxes, which went from € 6.83 billion in 2014 to € 8.84 billion in 2016. The tax burden on motorization, equal to about € 73billion in 2016 (+1.3% on 2015), represents 16% of the total national tax revenue.

Elaborazioni dell'Area Economica ANFIA / Analysis of ANFIA Economic dept.

- Consumi di carburante - Numeri indice / Consumptions of fuels - Index numbers (Anno/Year 2009=100)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BZ senza pb /Unleaded petrol	100	84	79	71	67	66	66	64	61
Gasolio /Diesel	100	97	98	88	85	87	89	89	87
GPL /LPG	100	129	135	144	163	166	175	180	179

Fonte/Source: Ministero dello Sviluppo Economico

Su benzina e diesel grava una lunga serie di accise (la prima risale al 1935).

Si tratta di una forma di tassazione diretta, sicura e a costo zero per lo Stato.

Dal 2009 al 2017 i consumi di carburanti sono calati del 32% per la benzina senza piombo e del 10% per il gasolio auto, mentre sono cresciuti del 53% per il GPL.

Nel 2017 il gettito per l'erario proveniente dai carburanti è aumentato dello 0,3%.

Nella media ponderata dei prezzi per l'anno 2017, l'incidenza fiscale sul prezzo medio mensile alla pompa dei carburanti arriva al 66% per la benzina, al 63% per il gasolio e per il 41% per il GPL.

Petrol and diesel are burdened by many excise duties (the first one dated back to 1935). For the State, this form of taxation is direct, guaranteed and at zero cost.

From 2009 to 2017 fuel consumption went down by 32% as for petrol and 10% for diesel, whereas it went up by 57% as for LPG.

In 2017, the revenue from the fuel tax increased by 0.3%.

In the weighted average price for the year 2017, the tax incidence on the fuel average monthly fuel price comes to 66% for gasoline, 63% for diesel and 41% for LPG.

Consumi di carburanti, Numeri indice / Consumption of fuels, Index numbers
Anno 2007=100

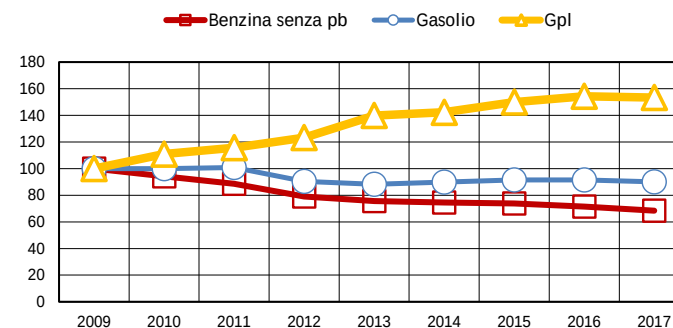


Grafico ANFIA

Prezzi medi annuali dei carburanti / Annual average price of fuels

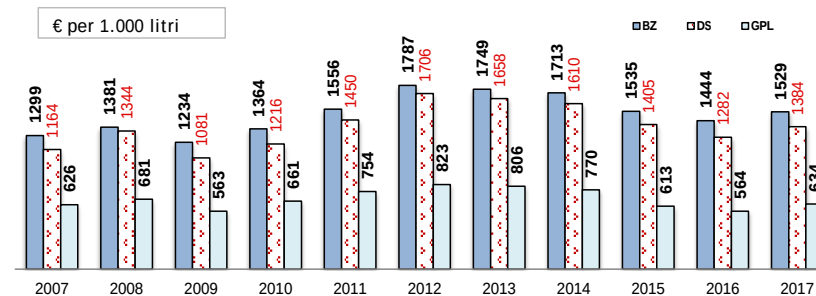


Grafico ANFIA su dati DGERM-MISE

	GPL / LPG	%	GNC/ CNG	%
Piemonte	363	8,9%	84	6,6%
Valle d'Aosta	5	0,1%	1	0,1%
Lombardia	456	11,2%	187	14,7%
Liguria	37	0,9%	10	0,8%
Trentino Alto Adige	49	1,2%	20	1,6%
Veneto	475	11,7%	157	12,4%
Friuli Venezia Giulia	84	2,1%	8	0,6%
Emilia Romagna	469	11,5%	211	16,6%
Toscana	311	7,6%	124	9,8%
Umbria	85	2,1%	37	2,9%
Marche	201	4,9%	104	8,2%
Lazio	379	9,3%	65	5,1%
Abruzzo	130	3,2%	28	2,2%
Molise	33	0,8%	4	0,3%
Campania	304	7,5%	90	7,1%
Puglia	272	6,7%	76	6,0%
Basilicata	45	1,1%	10	0,8%
Calabria	108	2,6%	11	0,9%
Sicilia	187	4,6%	43	3,4%
Sardegna	83	2,0%	0	0,0%
TOTALE	4.076	100,0%	1.270	100,0%
Nord	1.938	47,5%	678	53,4%
Centro	976	23,9%	330	26,0%
Sud e Isole	1.162	28,5%	262	20,6%

Fonte/Source: Elaborazione ANFIA su dati di Associazione Federchimica (Assogasliquidi) e Assogasmetano aggiornati a luglio 2018

Il **GPL (Gas di Petrolio Liquefatti)** è una miscela di idrocarburi gassosi, formata principalmente da propano e butano, che deriva sia dal processo di estrazione del gas naturale, sia dalla raffinazione del greggio.

I numeri del comparto per uso autotrazione nel 2017:

- consumo autotrazione: 1.675.000 tonn. -1,2% rispetto al 2016 (fonte: Ministero per lo Sviluppo Economico)
- Punti vendita stradali e autostradali: 4.076 (fonte Assogasliquidi, Luglio 2018)
- Parco autoveicoli a "benzina+GPL": 2.360.011 autoveicoli, di cui 2.309.020 autovetture, 50.675 VCL/autocarri/trattori e 316 autobus (fonte ACI).

Il **GNL (Gas Naturale Liquefatto)** è gas naturale - costituito principalmente da metano - che, attraverso una serie di processi di raffreddamento e condensazione, viene liquefatto. Durante il processo di liquefazione il suo volume si riduce di ben 600 volte e ciò permette di immagazzinare una grande quantità di energia in poco spazio. Il GNL, così come il GPL, è un prodotto a basso impatto ambientale: azzerà le emissioni di particolato e ad abbassa notevolmente le emissioni di CO₂.

Rete distributiva autotrazione (Febbraio 2018):

- 15 impianti di distribuzione GNL
- 10 serbatoi di GNL a servizio di impianti di distribuzione CNG per autotrazione

Utenze off-grid alimentate da depositi satellite di GNL:

- 19 imprese

Reti isolate di distribuzione di gas naturale alimentate da depositi satellite di GNL:

- 2 reti

Il **metano** non è un prodotto petrolifero ma anzi ne costituisce una sicura e più abbondante alternativa come fonte energetica.

I numeri del comparto per uso autotrazione nel 2017:

- Punti vendita stradali e autostradali: 1.270 (fonte Assogasmetano, a Luglio 2018)
- Parco autoveicoli a "benzina+metano": 1.022.576 veicoli, di cui 926.704 autovetture, 91.669 VCL/autocarri/trattori e 4.203 autobus (fonte ACI).

Il **biometano** può essere impiegato, tal quale o miscelato in qualsiasi percentuale con il gas naturale, senza limitazioni tecniche e nessuna modifica tecnologica, nei veicoli già funzionanti a metano per il trasporto leggero e pesante, nella distribuzione urbana delle merci, nel trasporto pubblico.

I veicoli elettrici

Elettrico. In Italia risultano iscritti al PRA complessivamente 190.922 veicoli ibridi-elettrici.

A fine 2017 sono 7.521 i soggetti intestatari di un'auto elettrica (dati ACI).

Si contano 3.436 colonnine elettriche di ricarica (fonte: Eafo):

- 2.829 Normal power <=22 kW
- 106 Type-2AC
- 124 ChaDeMo
- 115 CCS
- 262 Tesla SC

LPG (Liquefied Petroleum Gas) is a mixture of gaseous hydrocarbons, mainly composed of propane and butane, which derives both from the process of extraction of natural gas and from refining of crude oil. Here below, the figures relating to the LPG use for road haulage in 2017:

•Consumption: 1,683,000 ton, up by 1.4% on 2016 (source: Italian Ministry of Economic Development)

•Road and motorway sale points: 4,070 (source: Assogasliquidi)

•Petrol+LPG vehicles on the road: 2,360,011 of which 2,309,020 cars, 50,675 LCV/trucks and 316 buses (source: Automobile Club of Italy, ACI)

LNG (Natural Gas Liquefied) is natural gas - consisting mainly of methane - which, through a series of cooling and condensation processes, is liquefied. During the liquefaction process, its volume is reduced by 600 times, allowing you to store a large amount of energy in a small space. LNG, as well as LPG, is a low environmental impact product: resets particulate emissions and significantly reduces CO2 emissions.

CNG, on the contrary, is not considered as a petrol product, but it is a safe and quantitatively more abundant element, an excellent alternative as energy resource. Here below, the figures relating to the CNG use for road haulage in 2017:

•Road/motorway sale points: 1,237 (source: Assogasmetano)

•Petrol+CNG vehicles on the road: 1,022,576 units, of which 926,704 cars, 91,669 LCV/trucks and 4,203 buses (source: Automobile Club of Italy, ACI).

Biometane can be used, either mixed or mixed in any percentage with natural gas, without any technical limitations and no technological change, in vehicles already operating for heavy and light bulk transport, in the urban distribution of goods, in public transport.

Electric vehicles

In Italy 190,922 hybrid-electric vehicles are recorded as a whole (source: ACI)

7,521 electric cars were recorded at the end of 2016 (source: ACI)

There are 3,436 charging power (fonte: Eafo):

- 2,829 Normal power <=22 kW
- 106 Type-2AC
- 124 ChaDeMo
- 115 CCS
- 262 Tesla SC

ANNI	Incidenti Road acc.	Morti Killed	Feriti Injury	Indice di mortalità (a)	Indice di gravità (b)
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	1,9
2002	265.402	6.980	378.942	2,6	1,8
2003	252.271	6.563	356.475	2,6	1,8
2004	243.490	6.122	343.179	2,5	1,8
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	1,7
2006	238.124	5.669	332.955	2,4	1,7
2007	230.871	5.131	325.850	2,2	1,6
2008	218.963	4.725	310.745	2,2	1,5
2009	215.405	4.237	307.258	2,0	1,4
2010	212.997	4.114	304.720	1,9	1,3
2011	205.638	3.860	292.019	1,9	1,3
2012	188.228	3.753	266.864	2,0	1,4
2013	181.660	3.401	258.093	1,9	1,3
2014	177.031	3.381	251.147	1,9	1,3
2015	174.539	3.428	246.920	2,0	1,4
2016	175.791	3.283	249.175	1,9	1,3
2017	174.933	3.378	246.750	1,9	1,4

(a) rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti X100 / ratio of number of fatalities to number of accidents x100

(b) rapporto tra il numero dei morti e il numero totale dei morti e feriti X100/ratio of number of fatalities to total number of fatalities and injured x100

Fonte/Source: ACI- ISTAT

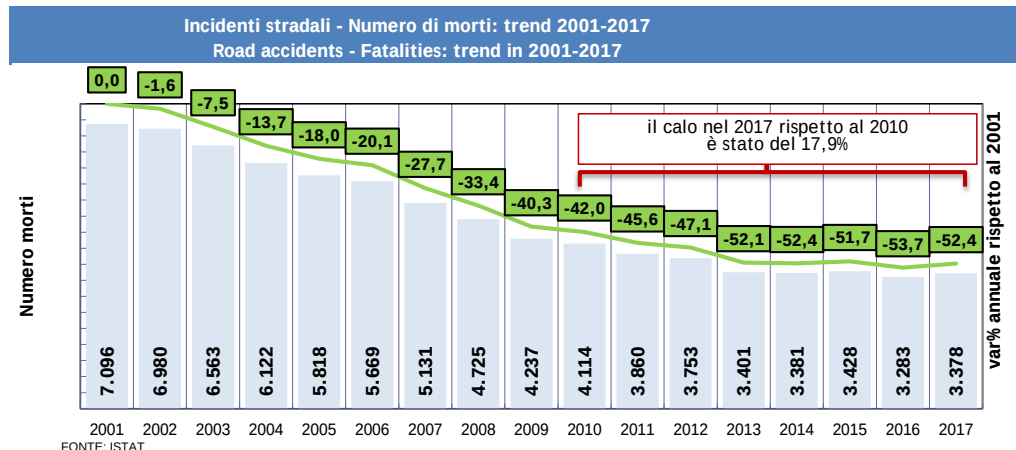


Grafico ANFIA

numero di morti e var.% annuale su 2001
number of fatalities and % yearly chg on 2001



L'obiettivo fissato dall'UE sul Libro Bianco del 13 settembre 2001 prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010. Tale obiettivo è stato raggiunto per l'Italia nel 2013. Il programma Europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 prevede il dimezzamento del numero dei morti sulle strade europee entro il 2020 e una consistente riduzione dei feriti gravi. Nel 2017 scende ancora in UE28 il numero delle vittime sulle strade seppure in misura contenuta rispetto all'anno precedente. Nel complesso 25.315 persone sono decedute in incidenti stradali, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 19,9%. Più contenuto il calo percentuale registrato in Italia (-17,9%). Tra il 2016 e il 2017, il numero delle vittime diminuisce dell'1,6% nell'Unione europea, aumenta, invece, del 2,9% in Italia. Il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti), indicatore utilizzato per effettuare analisi comparative, si attesta, nel 2017, a 49,7 nella UE28 e a 55,7 in Italia (nel 2010 rispettivamente 62,8 e 69,4). Con tale risultato il nostro Paese scende al diciottesimo posto nella graduatoria europea, si collocava al quattordicesimo nel 2016. I Paesi più virtuosi rimangono Svezia e Regno Unito (25,3 e 27,1) mentre in coda alla classifica risultano Bulgaria e Romania (99,3 e 96,0 per milione di abitanti).

The EU target for the White Paper of 13 September 2001 provided for a 50% reduction in mortality by 2010. This target was achieved for Italy in 2013. The European Road Safety Action Program 2011-2020 provides for halving the number of deaths on European roads by 2020 and a substantial reduction in serious injuries. In 2017, the number of victims on the roads still falls in the EU28, albeit to a modest extent compared to the previous year. Overall, 25,315 people died in road accidents, compared to 31,595 in 2010, with a reduction in the period of 19.9%. The percentage decline recorded in Italy was lower (-17.9%). Between 2016 and 2017, the number of victims decreases by 1.6% in the European Union, while it has increased by 2.9% in Italy. The road death rate (deaths per million inhabitants), an indicator used to carry out comparative analyzes, stands at 49.7 in the EU28 in 2017 and 55.7 in Italy (in 2010, 62.8 and 69.4 respectively). With this result, our country falls to eighteenth place in the European ranking, it was placed at the fourteenth in 2016. The most virtuous countries remain Sweden and the United Kingdom (25.3 and 27.1) while at the bottom of the ranking are Bulgaria and Romania (99.3 and 96.0 per million inhabitants).

- Principali indicatori economici /Main economic indicators

		2013	2014	2015	2016	2017
PIL / GDP	valore in milioni/ value in million	1.541.172	1.542.924	1.557.180	1.575.018	1.599.774
	var.% a/a		0,1	0,9	1,1	1,6
Consumi totali delle famiglie / Household consumption	valore in milioni/ value in million	908.635	910.941	928.396	940.278	954.653
	var.% a/a		0,3	1,9	1,3	1,5
Consumi per Trasporti della famiglie	valore in milioni/ value in million	101.268	102.045	106.568	110.567	112.315
	var.% a/a		0,8	4,4	3,8	1,6
Investimenti fissi lordi /Gross fixed investments	valore in milioni/ value in billion	265.832	259.767	265.175	274.445	286.204
	var.% a/a		-2,3	2,1	3,5	4,3
Produzione industriale / Industrial production*	var.% a/a		-0,7	1,1	1,9	3,6
Produzione industriale settore automotive*	var.% a/a		3,6	26,7	3,0	4,4

* base anno 2015=100

Valori concatenati in milioni di euro (anno di riferimento 2010)

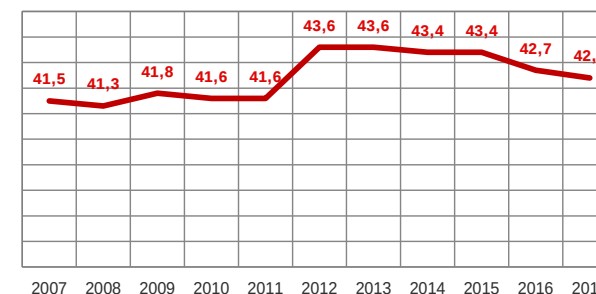
- Trade ITALIA/MONDO - Trade Italy/World

		2014	2015	2016	2017
Export di beni Fob (valori doganali, milioni di euro)	valore in milioni/ value in billion	398.870	412.291	417.269	448.107
	in % del PIL	26	26	26	28
	var.% a/a		4,6	2,2	5,2
Export settore automotive *	valore in milioni/ value in billion	32.381	37.777	39.092	48.670
	in % sul valore dell'export di beni	8,1	9,2	9,4	10,9
	var.% a/a	3,3	16,7	3,5	24,5
Import di beni Cif (Valori doganali, milioni di euro)	valore in milioni/ value in billion	356.939	370.484	367.626	400.659
	var.% a/a	3,8	-0,8	9,0	
Import settore automotive *	valore in milioni/ value in billion	31.525	39.375	45.452	48.890
	in % sul valore dell'import di beni	8,8	10,6	12,4	12,2
	var.% a/a	9,3	24,9	15,4	7,6

*Elaborazioni ANFIA su dati coeweb.istat.it per codice prodotto

Fonte/Source: ISTAT

Pressione fiscale in percentuale del PIL
Fiscal pressure share on GDP



Debito pubblico in percentuale del PIL

