

Indice

| | | |
|------|----|---|
| Pag. | 3 | Gennaio/Dicembre 2020. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali |
| | 4 | Gennaio/Dicembre 2020. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali |
| | 4 | Veicoli commerciali leggeri |
| | 8 | Veicoli commerciali leggeri di classe di peso 2800:3500 kg |
| | 8 | Veicoli commerciali di classe di peso 3501:6000 kg |
| | 8 | Autocarri medi-pesanti >3500 kg ptt |
| | 9 | Rimorchi e semirimorchi >3500 kg ptt |
| | 10 | Autobus |
| | 15 | Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale |
| | 15 | <i>Decreto Investimenti Autotrasporto 2020-2021</i> |
| | 17 | <i>Decreto Fiscale 2020</i> |
| | 18 | <i>Ulteriori misure di sostegno del settore del trasporto merci</i> |
| | 21 | <i>Le proposte di ANFIA per il settore</i> |

Per informazioni rivolgersi a:

Area Studi e Statistiche

Miriam Sala, Responsabile, m.sala@anfia.it

Laura Alberti, l.alberti@anfia.it

Silvio Donato, s.donato@anfia.it

Area Relazioni Istituzionali

Fabrizia Vigo, Responsabile, f.vigo@anfia.it

Serena Geraci, s.geraci@anfia.it

2020. Produzione nazionale di veicoli commerciali e industriali.

Nel 2020, le misure di contenimento della pandemia hanno generato uno shock sull'economia, con un crollo senza precedenti della domanda e della produzione nel primo semestre, difficilmente recuperabile nel secondo, investito dalla cosiddetta "seconda ondata" del virus. Inevitabilmente, anche il settore produttivo dei veicoli industriali ha risentito in maniera pesante degli effetti dell'emergenza Covid.

Le conseguenze per la domanda sono state pesantissime nei mesi di lockdown: la produzione in Italia di LCV, autocarri e autobus, diminuisce del 31,5% nel primo semestre 2020, complessivamente sono stati prodotti 134mila veicoli rispetto ai 196mila del primo semestre 2019. Il secondo semestre 2020 registra una crescita tendenziale dell'8%, oltre 14mila veicoli in più rispetto allo stesso periodo del 2019, grazie soprattutto agli aumenti a doppia cifra nei mesi di agosto, +27%, e di ottobre, +28%.

Veicoli commerciali leggeri.

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

Nel 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 227mila veicoli commerciali leggeri (-11% sui volumi prodotti nel 2019) con una media mensile di 23mila mezzi, e pari all'81% dell'export, oltre 225mila VCL destinati ai mercati esteri (-13%).

I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese (rappresentano, rispettivamente, l'11% e il 7% del mercato).

Altro modello precursore assoluto della mobilità green è il modello Piaggio Porter Electric Power (circa 2600 unità immatricolate nel 2020), il veicolo commerciale 100% ecologico che da oltre 20 anni soddisfa le esigenze di mobilità più disparate garantendo un eccezionale risparmio su tutti i costi di gestione.

Autocarri.

Nel 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 50mila autocarri (-20% sui volumi prodotti nel 2019) con una media mensile di circa 4mila, e pari all'88% dell'export, oltre 41mila veicoli destinati ai mercati esteri (-20%).

Autobus.

Nel 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani 335 Autobus (187 volumi in più rispetto al 2019) di cui, 287 a marchio Menarinibus e 48 a marchio Iveco.

Rimorchi e semirimorchi.

La Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra nel 2020 un calo, su base annua, degli indici della produzione industriale pari al 26,6%, un aumento degli ordinativi del 9,7% (+23,5% dai mercati esteri, +1,7% dal mercato interno) e un calo del fatturato dell'11% (-11,6% dai mercati esteri, -10,6% dal mercato interno).

2020. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali.

Secondo le elaborazioni di ANFIA sulla base delle targhe rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4) al 31 marzo 2021, nel 2020 sono stati immatricolati in Italia circa 180mila veicoli commerciali e industriali (-15% sul 2019) e oltre 11mila rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3500 kg (3mila immatricolazioni in meno rispetto al 2019, -21%).

Immatricolazioni veicoli commerciali e industriali

| MESI | LCV (ptt < 3,5t) | | | Autocarri (ptt > 3,5t) | | | R&S (ptt > 3,5t) | | |
|---------------|------------------|----------------|--------------|------------------------|---------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
| | 2020 | 2019 | var.% | 2020 | 2019 | var.% | 2020 | 2019 | var.% |
| GENNAIO | 13.208 | 13.529 | -2,4 | 2.127 | 2.194 | -3,1 | 1.100 | 1.433 | -23,2 |
| FEBBRAIO | 14.413 | 15.248 | -5,5 | 1.799 | 1.678 | 7,2 | 1.025 | 1.298 | -21,0 |
| MARZO | 4.933 | 17.188 | -71,3 | 1.270 | 2.152 | -41,0 | 672 | 1.854 | -63,8 |
| APRILE | 1.567 | 15.399 | -89,8 | 861 | 2.373 | -63,7 | 564 | 2.018 | -72,1 |
| MAGGIO | 11.423 | 17.773 | -35,7 | 1.393 | 2.408 | -42,2 | 958 | 998 | -4,0 |
| GIUGNO | 15.958 | 16.896 | -5,6 | 1.701 | 3.211 | -47,0 | 1.140 | 1.061 | 7,4 |
| LUGLIO | 17.772 | 15.210 | 16,8 | 2.293 | 1.561 | 46,9 | 1.093 | 1.167 | -6,3 |
| AGOSTO | 9.650 | 9.365 | 3,0 | 1.281 | 968 | 32,3 | 588 | 591 | -0,5 |
| SETTEMBRE | 16.001 | 13.648 | 17,2 | 1.471 | 1.180 | 24,7 | 820 | 700 | 17,1 |
| OTTOBRE | 18.643 | 17.124 | 8,9 | 1.837 | 1.818 | 1,0 | 1.061 | 1.137 | -6,7 |
| NOVEMBRE | 17.912 | 16.501 | 8,6 | 2.118 | 1.777 | 19,2 | 1.323 | 1.116 | 18,5 |
| DICEMBRE | 18.032 | 19.983 | -9,8 | 1.972 | 2.160 | -8,7 | 1.006 | 1.058 | -4,9 |
| Totale | 159.512 | 187.864 | -15,1 | 20.123 | 23.480 | -14,3 | 11.350 | 14.431 | -21,3 |

*Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

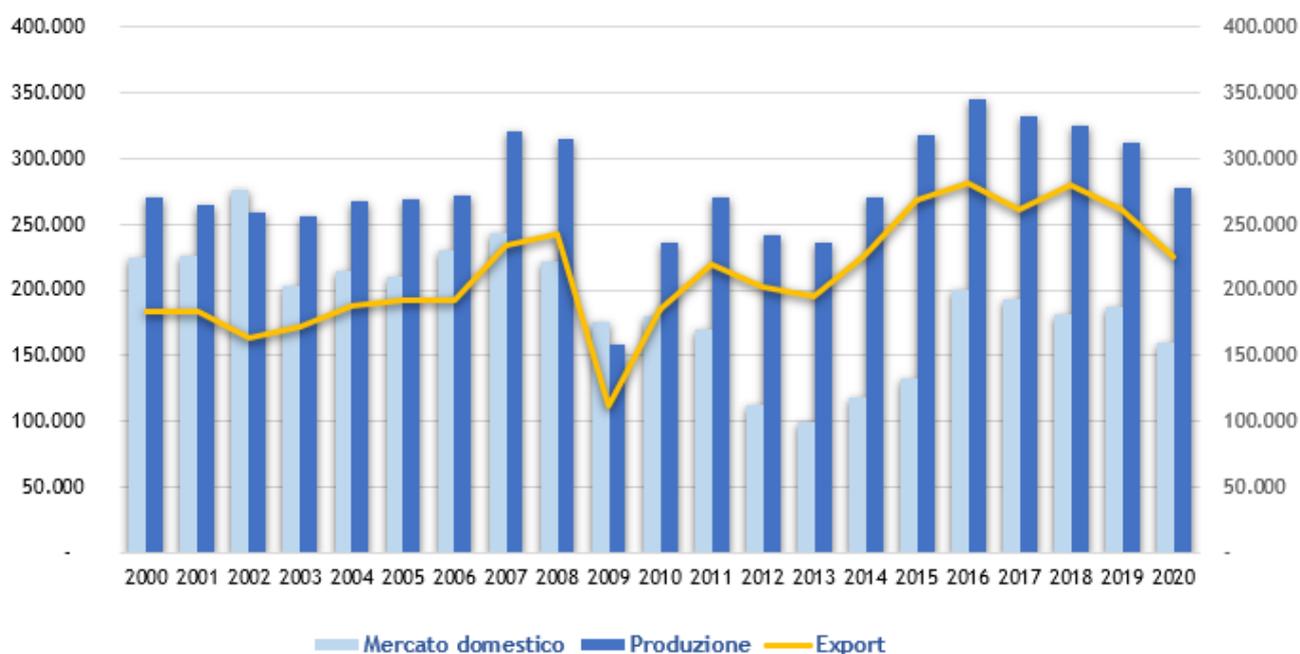
Veicoli Commerciali Leggeri.

Il mercato dei VCL è passato da una media di 176mila nuove immatricolazioni all'anno nel periodo 2009-2011 a 110mila nel triennio successivo (2012-2014). Le vendite recuperano negli anni successivi (2015-2019) e salgono ai livelli medi annui di 179mila unità.

Nel 2020 si registrano 159,5mila veicoli commerciali leggeri, oltre 28mila in meno rispetto al 2019 (-15%).

L'Italia è al 4° posto della classifica UE+EFTA+UK dietro a Francia (401 mila), Regno Unito (293 mila) e Germania (268 mila).

Veicoli commerciali leggeri - Trend della produzione nazionale, export e mercato domestico Volumi 2000-2019



Fiat Professional, Iveco e Piaggio detengono insieme circa il 38% del mercato in Italia. Fiat Ducato continua ad essere il modello più venduto in Italia, seguito da Fiat Doblò Cargo e Iveco Daily, che insieme rappresentano oltre ¼ delle vendite annue, e rappresentano rispettivamente l'11%, il 9% e il 7% delle nuove registrazioni.

Top Ten dei modelli più venduti nel 2020

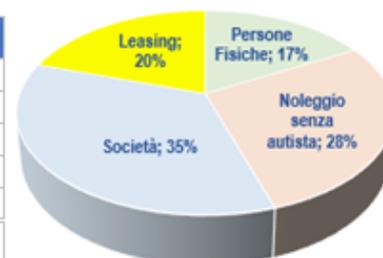
| Marca | Modello | Volumi | | Quote % | | Var.% 20/19 |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|---------|------|----------------|
| | | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | |
| Totale mercato | | 159.512 | 187.864 | | | |
| 1. FIAT | Ducato | 18.240 | 19.067 | 11,4 | 10,1 | -4,3 |
| 2. FIAT | Doblo Cargo | 14.304 | 16.677 | 9,0 | 8,9 | -14,2 |
| 3. IVECO | Daily | 10.549 | 12.558 | 6,6 | 6,7 | -16,0 |
| 4. FIAT | Fiorino | 6.664 | 7.634 | 4,2 | 4,1 | -12,7 |
| 5. FORD | Transit Custom | 6.477 | 5.935 | 4,1 | 3,2 | 9,1 |
| 6. FORD | Transit | 5.642 | 5.702 | 3,5 | 3,0 | -1,1 |
| 7. RENAULT | Master | 5.012 | 5.078 | 3,1 | 2,7 | -1,3 |
| 8. MERCEDES | Sprinter | 4.611 | 5.049 | 2,9 | 2,7 | -8,7 |
| 9. PEUGEOT | Boxer | 4.307 | 4.706 | 2,7 | 2,5 | -8,5 |
| 10. CITROEN | Jumper | 3.970 | 4.604 | 2,5 | 2,5 | -13,8 |

Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo la modalità di acquisto, il 17% dei VCL immatricolati è intestato a persone fisiche (-14% rispetto al 2019), il 28% a società di noleggio (-12%), il 20% a società di leasing (-16%) e il 35% alle flotte aziendali (-17%).

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

| Modalità d'acquisto | Volumi 2020 | % | Volumi 20219 | % |
|-------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| Persone Fisiche | 27.497 | 17,2 | 31.855 | 17,0 |
| Leasing Persone Fisiche | 7.179 | 4,5 | 8.817 | 4,7 |
| Leasing Persone Giuridiche | 25.387 | 15,9 | 30.054 | 16,0 |
| Noleggio senza autista | 44.480 | 27,9 | 50.586 | 26,9 |
| Società | 54.969 | 34,5 | 66.552 | 35,4 |
| Totale complessivo | 159.512 | 100,0 | 187.864 | 100,0 |

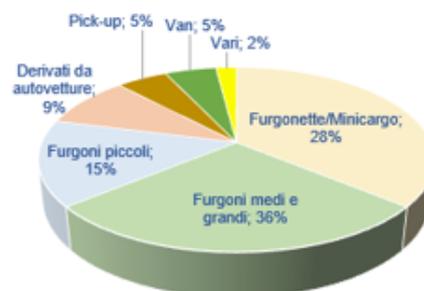


Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Analizzando il comparto dei veicoli commerciali leggeri per segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 28% (-23% rispetto al 2019), furgoni piccoli 15% (-9%), furgoni medi/grandi 36% (-12%), pick-up 5% (-14%), derivati da autovetture 9% (+3%), autovetture immatricolate come autocarro 7% (-30%). I furgoni (piccoli, medi e grandi) rappresentano oltre la metà del mercato.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

| Segmento | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| Furgoni medi e grandi | 58.060 | 36,4 | 65.635 | 34,9 |
| Furgoni piccoli | 23.963 | 15,0 | 26.308 | 14,0 |
| Pick-up | 7.917 | 5,0 | 9.232 | 4,9 |
| Furgonette/Minicargo | 44.126 | 27,7 | 57.165 | 30,4 |
| Van | 7.854 | 4,9 | 13.043 | 6,9 |
| Derivati da autovetture | 14.738 | 9,2 | 14.288 | 7,6 |
| Vari | 2.854 | 1,8 | 2.193 | 1,2 |
| Totale complessivo | 159.512 | 100,0 | 187.864 | 100,0 |



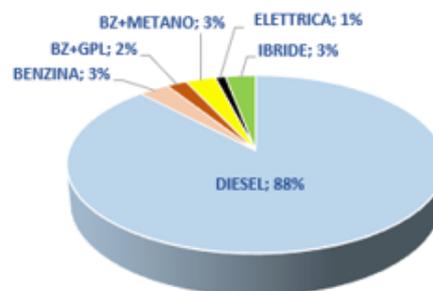
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo l'alimentazione, l'88% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel (-16 rispetto al 2019%), il 3% benzina (-42%), il 3% benzina-metano (-24%), il 2% benzina-gpl (-35%), il 3% ibrido, quasi quadruplicate rispetto al 2019 (il 43% appartiene al segmento "derivati da autovetture", il 39% appartiene al segmento dei furgoni e il restante 18% a quello delle autovetture immatricolate come autocarro), e l'1% elettrico (+9%).

La quota di veicoli ad alimentazione alternativa cresce nel 2020 del 10% e, con 13,7mila veicoli, rappresenta il 9% del mercato. Il 47% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 530 unità.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤ 3500 kg ptt

| Alimentazioni | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|--|----------------|--------------|----------------|--------------|
| DIESEL | 140.432 | 88,0 | 166.178 | 88,5 |
| BENZINA | 5.363 | 3,4 | 9.177 | 4,9 |
| BZ+GPL | 2.494 | 1,6 | 3.832 | 2,0 |
| BZ+METANO | 4.762 | 3,0 | 6.299 | 3,4 |
| ELETRICA | 1.132 | 0,7 | 1.040 | 0,6 |
| IBRIDE | 5.329 | 3,3 | 1.338 | 0,7 |
| Totale complessivo | 159.512 | 100,0 | 187.864 | 100,0 |
| <i>di cui ad alimentazione alternativa</i> | 13.717 | 8,6 | 12.509 | 6,7 |



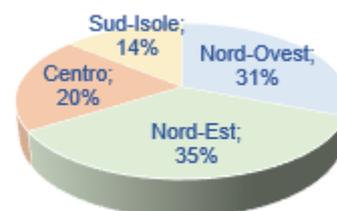
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo la ripartizione geografica, il 31% dei nuovi VCL si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 35% nelle regioni del Nord-Est, il 20% nelle regioni del Centro e il 14% nelle regioni del Sud, isole comprese. Trentino Alto Adige e Lombardia si confermano per il terzo anno consecutivo, le regioni in cima alla classifica per VCL venduti, rispettivamente con una quota del 17% (28mila unità, -2% rispetto al 2019) e del 16% (26mila unità, -26% rispetto al 2019).

Nel 2020 il Trentino Alto Adige è la regione che ha la quota più alta di VCL elettrici, 34%, mentre la Lombardia è la regione che ha la quota più alta di VCL ibridi, 23%.

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤ 3500 kg ptt

| Area Geografica | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| Nord-Ovest | 49.158 | 30,8 | 61.766 | 32,9 |
| Nord-Est | 54.974 | 34,5 | 62.990 | 33,5 |
| Centro | 32.521 | 20,4 | 38.551 | 20,5 |
| Sud-Isole | 22.859 | 14,3 | 24.557 | 13,1 |
| Totale complessivo | 159.512 | 100,0 | 187.864 | 100,0 |



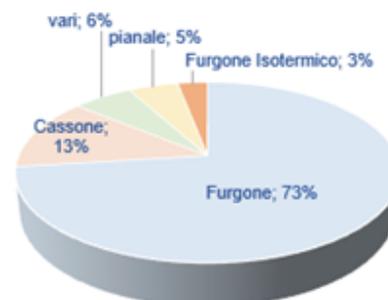
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo la carrozzeria, risulta che il 73% dei VCL è carrozzato furgone (-16% rispetto al 2019), il 13% cassone, incluso cassone ribaltabile e con gru (-21%), il 5% pianale, destinati all'allestimento dei camper (+10%), il 3% furgone isothermico (-15%), ed il restante 6% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

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

Immatricolazioni veicoli commerciali ≤3500 kg ptt

| Area Geografica | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| Cassone | 20.841 | 13,1 | 26.289 | 14,0 |
| Furgone | 117.067 | 73,4 | 140.085 | 74,6 |
| Furgone Isotermico | 4.576 | 2,9 | 5.372 | 2,9 |
| pianale | 7.594 | 4,8 | 6.881 | 3,7 |
| vari | 9.434 | 5,9 | 9.237 | 4,9 |
| Totale complessivo | 159.512 | 100,0 | 187.864 | 100,0 |



Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800:3500 kg.

Nel 2020, il mercato di furgoni e autocarri con ptt compreso tra 2800-3500 kg ha totalizzato 87,1mila nuove registrazioni, il 55% del mercato dei veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg. Fiat Professional domina il segmento con il 25%, seguita da Ford (13%), Iveco (12%), Renault e Mercedes (8%). Il 69% dei veicoli del comparto è immatricolato nelle regioni del Nord Italia. Le versioni più richieste dei veicoli commerciali con ptt compreso tra 2800 e 3500 Kg sono i furgoni, 58% di quota per questa classe di peso, e i cassoni (inclusi cassoni ribaltabili e con gru) che rappresentano il 21%.

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

| Marca | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% | Carrozzeria | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% | Area | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% |
|-------------|-----------|-----------|-------|------------------------|---------------|---------------|------------|------------------------|---------------|---------------|------------|
| 1. Fiat | 21.605 | 23.194 | -6,9 | Furgoni | 50.140 | 56.013 | -10,5 | Nord-Ovest | 27.371 | 33.076 | -17,2 |
| 2. Ford | 11.723 | 11.102 | 5,6 | Cassoni | 17.886 | 23.196 | -22,9 | Nord-Est | 32.824 | 35.415 | -7,3 |
| 3. Iveco | 10.549 | 12.558 | -16,0 | Pianali | 7.026 | 6.500 | 8,1 | Centro | 15.904 | 17.539 | -9,3 |
| 4. Renault | 7.392 | 8.921 | -17,1 | Isotermici | 3.867 | 4.542 | -14,9 | Sud | 10.999 | 12.100 | -9,1 |
| 5. Mercedes | 7.151 | 7.742 | -7,6 | altre | 8.179 | 7.879 | 3,8 | Totale segmento | 87.098 | 98.130 | -11 |
| altre | 28.678 | 34.613 | -17,1 | Totale segmento | 87.098 | 98.130 | -11 | | | | |

Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Autocarri medi-pesanti.

Per gli autocarri, il primo trimestre 2020 ha chiuso a -14% rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre nel secondo trimestre, perdurando, ad aprile, la temporanea chiusura di molte attività produttive e commerciali, compreso lo stop delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali, indispensabili al processo di immatricolazione, la flessione del mercato ha toccato il 51%. Il comparto, anche grazie alle misure di incentivazione al rinnovo delle flotte previste dal Decreto investimenti Autotrasporto 2020-2021, con il via libera alle domande di accesso agli incentivi a partire dal 29 luglio, ha vissuto un primo momento di ripresa nel terzo trimestre, in rialzo tendenziale del 36% rispetto allo stesso periodo del 2019. Negli ultimi tre mesi del 2020, il mercato degli autocarri è risultato in recupero a novembre (+19%), per poi presentare nuovamente un segno meno (-9%) nell'ultimo mese dell'anno. L'ultimo trimestre del 2020 ha comunque chiuso a +3% rispetto al quarto trimestre del 2019 e a +17% rispetto al trimestre precedente.

Nel 2020 sono state registrate oltre 20 mila nuove immatricolazioni per i veicoli medi e pesanti registrando un calo del 14% rispetto al 2019.

Analizzando per macro classi di peso, il mercato dei veicoli commerciali della categoria di peso 3.501-6.000 kg, immediatamente superiore a quella dei veicoli commerciali leggeri, ha totalizzato nel 2020, 749 nuove immatricolazioni, in calo sui volumi del primo semestre 2019 (-21%) e rappresenta il 4% del mercato degli autocarri medi-pesanti. Iveco domina il mercato con il 47%, seguita da Fiat Professional (17%), Isuzu (16%), Mitsubishi (7%) e Mercedes (5%). Il 67% dei veicoli di questa classe di peso è immatricolato nelle regioni del Nord-Ovest. Secondo l'allestimento, il 26% è carrozzato come cassone/cassone ribaltabile, il 25% come furgone isothermico, il 20% come camper, il 12% come furgone ed il restante 17% come allestimenti vari.

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

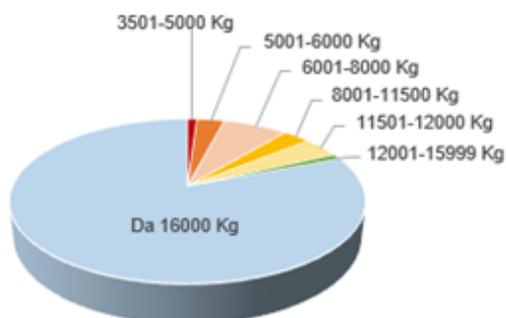
| Marca | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% | Allestimento | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% | Area | Vol. 2020 | Vol. 2019 | var% |
|------------------------|------------|------------|------------|------------------------|------------|------------|------------|------------------------|------------|------------|------------|
| 1. Iveco | 350 | 490 | -28,6 | Cassoni | 196 | 293 | -33,1 | Nord-Ovest | 287 | 336 | -14,6 |
| 2. Fiat | 126 | 164 | -23,2 | Isotermici | 184 | 211 | -12,8 | Nord-Est | 213 | 221 | -3,6 |
| 3. Isuzu | 121 | 136 | -11,0 | Camper | 147 | 172 | -14,5 | Centro | 132 | 222 | -40,5 |
| 4. Mitsubishi | 53 | 35 | 51,4 | Furgoni | 92 | 102 | -9,8 | Sud | 117 | 168 | -30,4 |
| 5. Mercedes | 41 | 53 | -7,6 | altri | 130 | 169 | -23,1 | Totale segmento | 749 | 947 | -21 |
| altre | 58 | 69 | -15,9 | Totale segmento | 749 | 947 | -21 | | | | |
| Totale segmento | 749 | 947 | -21 | | | | | | | | |

Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 19% del mercato (-18% rispetto al 2019), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'81% del mercato (-13%).

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| Classi di peso | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 3501 - 5000 Kg | 176 | 0,9 | 217 | 0,9 |
| 5001 - 6000 Kg | 573 | 2,8 | 730 | 3,1 |
| 6001 - 8000 Kg | 1.377 | 6,8 | 1.846 | 7,9 |
| 8001 - 11500 Kg | 539 | 2,7 | 575 | 2,4 |
| 11501 - 12000 Kg | 811 | 4,0 | 748 | 3,2 |
| 12001 - 15999 Kg | 296 | 1,5 | 484 | 2,1 |
| Da 16000 Kg | 16.351 | 81,3 | 18.880 | 80,4 |
| Totale complessivo | 20.123 | 100,0 | 23.480 | 100,0 |



Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Iveco-Astra si conferma leader del mercato degli autocarri medi-pesanti (ptt superiore a 3500Kg) con il 37% del venduto nonostante il calo registrato nel 2020 rispetto al 2019 (-8%), seguono nell'ordine Scania con il 12% del mercato (-15%), Mercedes con l'11% (-27%), Volvo e DAF con il 10% (rispettivamente -24% e -10% rispetto al 2019).

Secondo la tipologia e la categoria, gli autocarri cava-cantiere immatricolati nel 2020 sono stati circa 1,7mila (-14% rispetto al 2019, 280 volumi in meno), di cui il 45% del mercato è Iveco-Astra mentre gli autocarri stradali hanno registrato 18,5mila immatricolazioni (-14%, 3mila volumi in meno).

Gli autocarri rigidi sono il 51% (-18% rispetto al 2019, 2,3mila volumi in meno) del mercato di cui circa la metà è Iveco-Astra; i trattori stradali sono il 49% (-10%, circa 1,1mila volumi in meno) di cui oltre ¼ del mercato è Iveco-Astra.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| Categoria | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % | Tipologia | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Autocarri Rigidi | 10.268 | 51,0 | 12.570 | 53,5 | Cantiere | 1.665 | 8,3 | 1.944 | 8,3 |
| Trattori Stradali | 9.855 | 49,0 | 10.910 | 46,5 | Stradali | 18.458 | 91,7 | 21.536 | 91,7 |
| Totale complessivo | 20.123 | 100,0 | 23.480 | 100,0 | Totale complessivo | 20.123 | 100,0 | 23.480 | 100,0 |

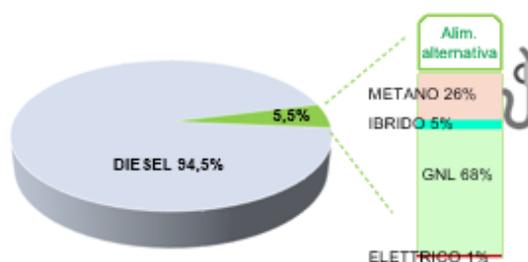
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Nel 2020 diminuiscono di oltre 400 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (-30%) raggiungendo la quota del 5,5% del mercato: tra questi il 4% del mercato è dei veicoli a GNL che registrano 750 unità (-29%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco. Il gas naturale si conferma essere la trazione alternativa nel trasporto pesante.

ANFIA tiene a sottolineare come il GNL risulti la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia, a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti nel nostro Paese, è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale. Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione di gas naturale, costituita dai soli distributori presenti sul territorio nazionale che erogano metano liquido LNG e biometano liquefatto bioLNG per i veicoli pesanti, che vede 99 distributori aperti al pubblico a fine aprile 2021 e 33 in progetto.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| Alimentazione | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| DIESEL | 19.015 | 94,5 | 21.905 | 93,3 |
| ELETTRICO | 11 | 0,1 | 8 | 0,0 |
| GNL | 750 | 3,7 | 1.050 | 4,5 |
| IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO | 54 | 0,3 | 75 | 0,3 |
| METANO | 293 | 1,5 | 442 | 1,9 |
| Totale complessivo | 20.123 | 100,0 | 23.480 | 100,0 |

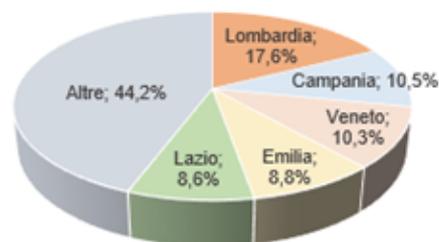


Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Continuando l'analisi del comparto secondo la ripartizione geografica, l'Italia settentrionale detiene il 55% del mercato. La Lombardia si conferma la regione in testa, per numero di nuove immatricolazioni nel 2020, (18% di market share), seguita da Campania e Veneto con il 10%, e da Emilia Romagna e Lazio con il 9%. Nel 2020 sono in calo tutte le aree geografiche rispetto al 2019: -20,4% il Nord-Ovest, -19,4% il Nord-Est, -3,5% il Centro, -10,5% il Sud e -1,2% le Isole.

Immatricolazioni autocarri con ptt superiore a 3500 kg

| Area | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Nord-Ovest | 5.573 | 27,7 | 7.004 | 29,8 |
| Nord-Est | 5.444 | 27,1 | 6.755 | 28,8 |
| Centro | 3.695 | 18,4 | 3.829 | 16,3 |
| Sud-Isole | 5.411 | 26,9 | 5.892 | 25,1 |
| Totale complessivo | 20.123 | 100,0 | 23.480 | 100,0 |



Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

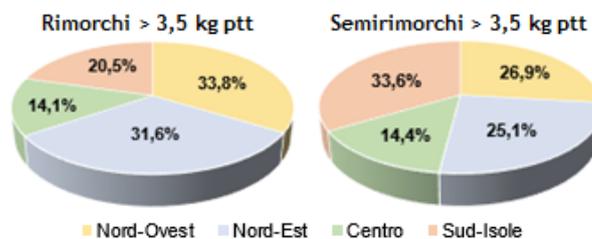
Rimorchi e Semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg.

In riferimento al mercato dei rimorchi e semirimorchi pesanti, il 2020 è stato caratterizzato da continue contrazioni tendenziali mensili rispetto all'anno precedente, con l'eccezione dei mesi di giugno (+7%), settembre (+17%) e novembre (+19%).

Nel 2020 sono oltre 11 mila le nuove immatricolazioni per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, il 21% in meno rispetto al 2019, registrando una contrazione del 20% nelle regioni dell'Italia Settentrionale, del 17% nelle regioni del Centro Italia e del 25% nelle regioni del Sud e Isole. Secondo il segmento, il 10% dei veicoli trainati ha riguardato i rimorchi (1,1mila volumi, -20% rispetto al 2019) ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota del 91% (-16%), mentre quello dei semirimorchi vale il 90% del mercato dei veicoli trainati (10,2mila volumi, -21% rispetto al 2019) dei quali, i costruttori nazionali hanno una quota del 41% (-15%).

Immatricolazioni R&S >3500 kg ptt

| Area Geografica | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Nord-Ovest | 3.127 | 27,6 | 3.545 | 24,6 |
| Nord-Est | 2.925 | 25,8 | 4.024 | 27,9 |
| Centro | 1.627 | 14,3 | 1.963 | 13,6 |
| Sud-Isole | 3.671 | 32,3 | 4.899 | 33,9 |
| Totale complessivo | 11.350 | 100,0 | 14.431 | 100,0 |



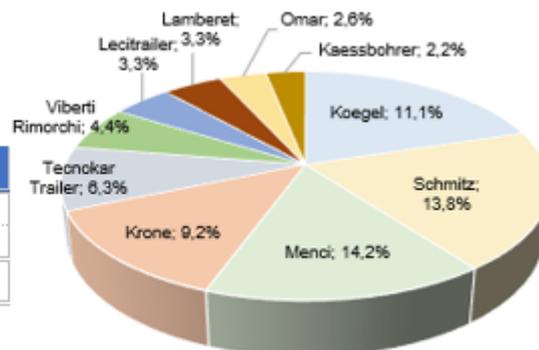
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Complessivamente, i costruttori nazionali hanno il 46% del mercato dei veicoli trainati, 5,3 mila unità (-15% sul 2019), mentre i costruttori esteri hanno il 54% del mercato, oltre 6mila unità (-26% sul 2019).

Menci, leader tra i costruttori nazionali, registra un lieve calo delle vendite (65 unità in meno rispetto al 2019). Il gruppo Menci di Castiglion Fiorentino (AR) continua a crescere e si consolida come leader nazionale nel settore. L'ultima acquisizione (dopo l'acquisizione dell'azienda Zorzi di Treviso) riguarda l'azienda piemontese Acerbi Industrial Vehicle, storico marchio italiano specializzato nella produzione di cisterne per il trasporto del Gpl. Il Gruppo Menci, inclusi i brand Zorzi e Acerbi, si porta alla prima posizione del mercato italiano con il 14,2% di quota seguito, nell'ordine, da Schmitz che rappresenta il 13,8% (-31% rispetto al 2019), da Koegel con l'11,1% (25%) e da Krone con il 9,2% (-18%).

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

| Provenienza | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| MARCHE NAZIONALI | 5.234 | 46,1 | 6.157 | 42,7 |
| MARCHE ESTERE | 6.116 | 53,9 | 8.274 | 57,3 |
| Totale complessivo | 11.350 | 100,0 | 14.431 | 100,0 |

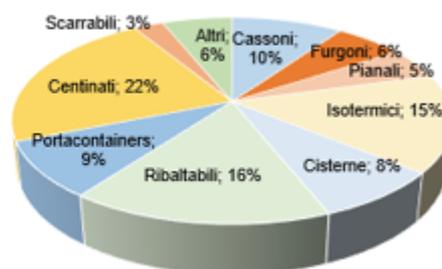


Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo le elaborazioni per allestimento risulta che, anche per il 2020, il 22% del mercato dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, è “centinato” (-34% rispetto al 2019), seguono i “ribaltabili” con il 16% (-10%), gli “isotermici” con il 15% (-22%), i “cassoni” con il 10% (-30%) mentre i veicoli trainati “cisterna” sono l’8% (-22%). I veicoli adibiti all’intermodalità insieme valgono il 16% del mercato: “portacontainers” con una quota del 9% (-22% sul 2019), “pianali” con il 5% (-14%) e “scarrabili” con il 3% (-21%).

Immatricolazioni R&S con ptt superiore a 3500 kg

| Allestimento | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Centinati | 2.530 | 22,3 | 3.844 | 26,6 |
| Ribaltabili | 1.828 | 16,1 | 2.038 | 14,1 |
| Isotermici | 1.725 | 15,2 | 2.200 | 15,2 |
| Cassoni | 1.096 | 9,7 | 1.565 | 10,8 |
| Cisterne | 908 | 8,0 | 1.162 | 8,1 |
| Altri | 3.263 | 28,7 | 3.622 | 25,1 |
| Totale complessivo | 11.350 | 100,0 | 14.431 | 100,0 |



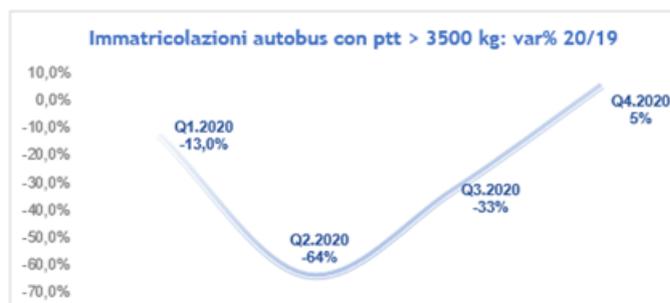
Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Autobus.

A gennaio-febbraio 2020 si contano 783 nuove immatricolazioni di autobus con ptt superiore a 3500 kg, in calo del 5%. A marzo il mercato perde il 32%, ad aprile il 68%, a maggio l’82% e a giugno il 46% rispetto ai primi sei mesi di un anno fa. Il mercato degli autobus registra nel primo semestre del 2020 un calo del 37% rispetto ai primi sei mesi del 2019 con circa 1.400 immatricolazioni (oltre 800 unità in meno) e una media mensile di 230 autobus. Il secondo semestre 2020 parte con segno negativo nei mesi di luglio, -18%, agosto, -58% e settembre, -29%, e si riprende nell’ultimo trimestre registrando un aumento tendenziale nei mesi di ottobre, +5%, novembre, +4%, e dicembre, +6%. Nel 2020 si contano complessivamente oltre 3mila nuove immatricolazioni di autobus con ptt superiore a 3500 kg (1,2mila volumi in meno rispetto al 2019, -28%) e una media mensile di 260 autobus.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

| MESI | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| GENNAIO | 477 | 15,3 | 442 | 10,2 |
| FEBBRAIO | 306 | 10 | 386 | 9 |
| MARZO | 217 | 7 | 320 | 7 |
| APRILE | 87 | 3 | 275 | 6 |
| MAGGIO | 66 | 2 | 359 | 8 |
| GIUGNO | 219 | 7 | 407 | 9 |
| LUGLIO | 315 | 10 | 383 | 9 |
| AGOSTO | 149 | 5 | 355 | 8 |
| SETTEMBRE | 414 | 13 | 581 | 13 |
| OTTOBRE | 290 | 9 | 277 | 6 |
| NOVEMBRE | 216 | 7 | 208 | 5 |
| DICEMBRE | 368 | 12 | 346 | 8 |
| Totale Complessivo | 3.124 | 100,0 | 4.339 | 100,0 |

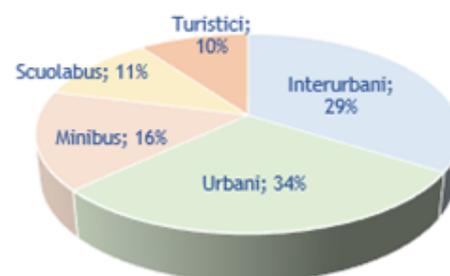


Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

Secondo la segmentazione del mercato di ANFIA, il calo maggiore nel 2020 si registra per gli autobus turistici (540 volumi in meno rispetto al 2019, -64%) e per gli scuolabus (266 volumi in meno, -44%). Il comparto degli autobus/midibus urbani e interurbani rappresenta il 63% del mercato, i minibus il 16%, gli scuolabus l'11% e gli autobus/midibus turistici il restante 10%.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

| Segmento | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| AUTOBUS / MIDIBUS URBANI | 1.072 | 34,3 | 1.424 | 32,8 |
| AUTOBUS / MIDIBUS INTERURBANI | 912 | 29,2 | 797 | 18,4 |
| AUTOBUS / MIDIBUS TURISTICI | 302 | 9,7 | 842 | 19,4 |
| MINIBUS | 504 | 16,1 | 676 | 15,6 |
| SCUOLABUS | 334 | 10,7 | 600 | 13,8 |
| Totale complessivo | 3.124 | 100,0 | 4.339 | 100,0 |



Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

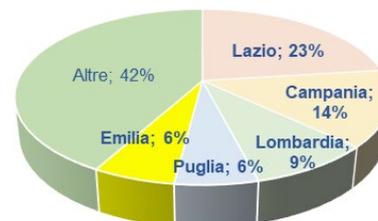
Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 42% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nell'Italia Settentrionale (oltre 500 volumi in meno rispetto al 2019, -49%), il 30% nelle regioni del Centro (200 volumi in meno, -17%), il restante 29% nelle regioni del Sud e delle Isole (256 volumi in meno, -20%).

Il Lazio è la regione in cima alla classifica per autobus con ptt superiore a 3500 kg venduti, con una quota del 23% (705 unità), seguita da Campania (14% di quota, 424 volumi), Lombardia (9%, 277), Puglia e Emilia Romagna con il 6% di quota.

Nel 2020 la Lombardia è la regione che ha la quota più alta di autobus con ptt superiore a 3500 Kg elettrici, 40%, mentre il Trentino Alto Adige è la regione che ha la quota più alta di autobus ibridi, 27%.

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

| Area | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % | var% 20/19 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Nord-Ovest | 550 | 17,6 | 1.087 | 25,1 | -49,4 |
| Nord-Est | 610 | 19,5 | 832 | 19,2 | -26,7 |
| Centro | 950 | 30,4 | 1.150 | 26,5 | -17,4 |
| Sud-Issole | 1.014 | 32,5 | 1.270 | 29,3 | -20,2 |
| Totale complessivo | 3.124 | 100,0 | 4.339 | 100,0 | -28,0 |

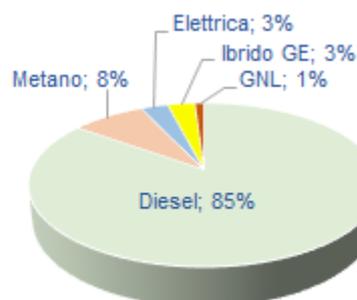


Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

L'85% degli autobus con ptt superiore a 3500 Kg immatricolati nel 2020 ha alimentazione diesel, l'8% a metano (circa ¼ nel Lazio), il 3% è ibrido ed elettrico e l'1% è GNL (appannaggio esclusivo dell'Emilia Romagna).

Immatricolazioni autobus con ptt superiore a 3500 kg

| Alimentazioni | Volumi 2020 | % | Volumi 2019 | % |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| DIESEL | 2.649 | 84,8 | 3.698 | 85,2 |
| METANO | 253 | 8,1 | 319 | 7,4 |
| ELETTRICA | 97 | 3,1 | 62 | 1,4 |
| IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO | 88 | 2,8 | 245 | 5,6 |
| GNL | 37 | 1,2 | 15 | 0,3 |
| Totale complessivo | 3.124 | 100,0 | 4.339 | 100,0 |



Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2021

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

1. Decreto Investimenti Autotrasporto 2020-2021. Con il decreto ministeriale 12 maggio 2020 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.187 del 27-07-2020), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha definito il riparto delle risorse disponibili per il biennio 2020-2021 (circa 122 milioni di euro) relativamente alla misura annuale di incentivazione degli investimenti nel settore dell'autotrasporto. Il decreto prevede incentivi agli investimenti effettuati a partire dal 29 luglio 2020.

Le risorse complessive sono ripartite secondo le seguenti percentuali:

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

Gli importi dei contributi variano a seconda della tipologia, della massa e dell'alimentazione del veicolo (art. 3 del DM 12 maggio 2020).

INCENTIVI

1. Acquisto automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica (anche in assenza di rottamazione)

| ALIMENTAZIONE | MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO | CONTRIBUTO |
|--------------------------------------|--|------------|
| CNG e ibridi (diesel/elettrico) | $\geq 3,5$ t e fino a 7 t | 4.000 |
| CNG, LNG e ibridi (diesel/elettrico) | ≥ 7 t fino a 15 t | 8.000 |
| | ≥ 16 t | 20.000 |
| elettrico | massa complessiva a pieno carico $\geq 3,5$ t e fino a 7 t | 10.000 |
| | > 7 t | 20.000 |

In caso di rottamazione è previsto un aumento del contributo pari a 2.000 euro a prescindere dal numero dei veicoli rottamati.

2. Rottamazione di automezzi di massa complessiva a pieno carico $\geq 11,5$ t con contestuale acquisto di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica di massa complessiva a pieno carico ≥ 7 t di classe omologativa euro VI

| MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO | CONTRIBUTO |
|----------------------------------|------------|
| Da 7 t fino a 16 t | 5.000 |
| > 16 t | 15.000 |

3. Rottamazione e contestuale acquisizione di veicoli commerciali leggeri $\geq 3,5$ t e < 7 t di classe omologativa euro 6 D-TEMP: contributo pari a 2.000 euro
4. Acquisto di dispositivi per la riconversione in veicoli elettrici di autoveicoli per il trasporto merci di massa complessiva pari a 3,5 tonnellate: contributo pari al 40% dei costi di acquisto e allestimento fino a un massimo di 1.000 euro
5. Acquisto di rimorchi e semirimorchi secondo il seguente schema:

| TIPOLOGIA DI VEICOLO | CONTRIBUTO DIFFERENZIATO PER DIMENSIONE DI IMPRESA |
|--|---|
| rimorchi e semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto combinato ferroviario e marittimo dotati di almeno un dispositivo innovativo | <ul style="list-style-type: none"> - Piccole imprese: 20% del costo di acquisizione - Medie imprese: 10% del costo di acquisizione |
| rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli > 7 t allestiti per il trasporto ATP mono o multi temperatura con unità frigorifere/calorifere alimentate da: <ul style="list-style-type: none"> - motore conforme allo stage V del regolamento UE 2016/1628 o - unità criogeniche autonome non collegate al motore del veicolo trainante o - unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante | <ul style="list-style-type: none"> ➔ Cap: 5.000 euro per ogni semirimorchio o autoveicolo per il trasporto ATP o unità refrigerante/calorifera ➔ Le acquisizioni sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento esistente, diversificare la produzione di uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi o trasformare radicalmente il processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente |
| sostituzione, nei rimorchi, semirimorchi o autoveicoli specifici > 7 t allestiti per il trasporto ATP mono o multi temperatura, delle unità frigorifere/calorifere installate, ove non rispondenti agli standard ambientali di cui al box precedente | <ul style="list-style-type: none"> - Grandi imprese: 40% della differenza di costo rispetto a veicoli "base" sostenuta per l'acquisto di veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo e di veicoli equipaggiati con dispositivi per trasporto ATP o di unità refrigeranti/calorifere rispondenti a standard ambientali avanzati. |

6. Gruppi di 8 casse mobili insieme a un rimorchio o semirimorchio porta casse: 8.500 euro per ciascun insieme casse+rimorchio o semirimorchio
- ➔ Per gli incentivi di cui ai punti 1,2 e 6 è prevista una maggiorazione del 10% per le PMI e le reti d'impresa.

Il decreto direttoriale MIT del 7 agosto 2020, che rende operativa la misura ed è stato da ultimo modificato dal decreto direttoriale MIMS del 26 aprile 2021, suddivide il plafond di risorse in due periodi di incentivazione: 61,25 milioni di euro per il periodo dal 1° ottobre 2020 al 16 novembre 2020 e 61,25 milioni di euro dal 14 maggio 2021 al 14 agosto 2021, stabilendo, come l'anno precedente, una doppia fase di ammissione ai benefici con preventiva prenotazione ed una successiva rendicontazione dell'investimento.

Le domande caricate nella prima finestra di incentivazione (dal 1° ottobre) sono valutate e rendicontate entro il 31 luglio 2021, mentre quelle del secondo periodo (dal 14 maggio 2021) entro il 14 marzo 2022.

Per le imprese che effettuano la prenotazione, ma non confermano l'investimento, è prevista una penale che prevede l'impossibilità di accedere alla finestra incentivazione successiva.

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

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

Il 23 settembre 2020 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto MIT-MEF del 24 agosto 2020 che ha stabilito le modalità di erogazione delle risorse stanziate dal Decreto Fiscale.

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

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

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

| Contributi veicoli nuovi euro VI/ CNG/LNG/elettrico | |
|---|---------------------------------|
| <i>massa complessiva</i> | <i>importo unitario in euro</i> |
| veicoli CNG e ibrido pari o superiore a 3,5 t e inferiore a 7 t.: | 4.000 |
| veicoli CNG e ibrido pari o superiore a 7 t e inferiore a 16 t.: | 8.000 |
| veicoli CNG-LNG, ibrido, elettrico pari o superiore a 16 t.: | 20.000 |
| veicoli full-electric pari o superiore a 3,5 t e inferiore a 16 t.: | 12.000 |
| Contributi veicoli nuovi euro VI d ed Euro6 D Temp | |
| <i>massa complessiva</i> | <i>importo unitario in euro</i> |
| veicoli diesel EuroVI, Euro6, Euro6 DTemp pari o sup. a 3,5 t e inferiore a 7 t.: | 2.000 |
| veicoli EuroVI pari o superiore a 7 t e inferiore a 16 t.: | 5.000 |
| veicoli diesel EuroVI pari o superiore a 16 t.: | 8.000 |

Analogamente agli incentivi previsti dal decreto investimenti 2020-2021, è RAM Spa l'ente gestore della misura. Anche in questo caso il procedimento per l'ottenimento del contributo si articola in due fasi: la fase di accantonamento dell'importo potenzialmente spettante alle singole imprese sulla base del solo contratto di acquisto; la successiva fase di rendicontazione.

L'importo massimo ammissibile dei contributi è di 550.000 euro per singola impresa e non è cumulabile con altri contributi pubblici per le medesime tipologie di investimento ed i medesimi costi ammissibili.

Con il decreto direttoriale MIT (n. 187 del 21 ottobre 2020) sono stabilite le modalità operative per l'erogazione degli incentivi agli investimenti, avviati dopo l'entrata in vigore della legge di conversione del Decreto Fiscale, a partire quindi dal 25 dicembre 2019. In particolare sono previste due finestre temporali per l'erogazione dei contributi: dall'11 novembre al 30 novembre 2020 e dal 1° giugno al 21 giugno 2021.

3. Ulteriori misure di sostegno del settore Legge di bilancio 2021 (30 dicembre 2020, n. 178)

MODIFICHE ALLA NUOVA SABATINI (art. 1, commi 95-96 e 248)

Viene modificata la disciplina della "Nuova Sabatini", misura di sostegno alle MPMI volta alla concessione, da parte di banche o intermediari finanziari, di finanziamenti agevolati per investimenti in nuovi macchinari, impianti e attrezzature, **in cui sono compresi veicoli/rimorchi e semirimorchi ed allestimenti per il trasporto merci e quelli da lavoro** e i cd. investimenti in beni strumentali "Industria 4.0", nonché di un correlato contributo statale in conto impianti rapportato agli interessi calcolati sui predetti finanziamenti.

In particolare, **il contributo statale sarà erogato in un'unica soluzione** secondo le modalità riportate nella circolare direttoriale MISE n. 434 del 10 febbraio 2021.

- La precedente disposizione introdotta dal Decreto Semplificazioni (decreto-legge n. 76/2020) prevedeva la corresponsione in un'unica soluzione del contributo solo in caso di finanziamento di importo non superiore a 200.000 euro.

È inoltre prevista la sospensione del pagamento delle rate da parte delle imprese fino al 30 giugno 2021.

Fondo automotive: rifinanziato con **420M€**, di cui **50M€** destinati ai contributi per i veicoli commerciali leggeri e gli autoveicoli speciali (con **riserva di 10M€ per i veicoli esclusivamente elettrici**):

Contributi per l'acquisto dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021 di

- veicoli commerciali di categoria N1 nuovi
- autoveicoli speciali di categoria M1 (ambulanze, carri funebri, porta valori/blindati, camper) nuovi
- contributo differenziato in base alla massa totale a terra del veicolo, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe fino ad Euro 4/IV, secondo il seguente schema:

ECOBONUS VCL (articolo 1, commi 657-659)

| MTT (kg) | Veicoli esclusivamente elettrici | Ibridi o alimentazione alternativa | Altre tipologie di alimentazione |
|--------------------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| 0-1,999 ton | | | |
| Con rottamazione | 4.000 | 2.000 | 1.200 |
| Senza rottamazione | 3.200 | 1.200 | 800 |
| 2-3,299 ton | | | |
| Con rottamazione | 5.600 | 2.800 | 2.000 |
| Senza rottamazione | 4.800 | 2.000 | 1.200 |
| 3,3-3,5 ton | | | |
| Con rottamazione | 8.000 | 4.400 | 3.200 |
| Senza rottamazione | 6.400 | 2.800 | 2.000 |

FERROBONUS E MAREBONUS
(articolo 1, commi 672-674)

Vengono rifinanziate fino al 2026 sia il “marebonus”, di cui all’articolo 1, comma 647, della legge di stabilità 2016, che il “ferrobonus” previsto dall’articolo 1, comma 648, della medesima legge con risorse complessivamente pari a 50 milioni di euro per l’anno 2021, a 38,5 milioni di euro per l’anno 2022 e a 43,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.

Gli stanziamenti incrementano le risorse già assegnate a tali interventi per l’anno 2021, dalla legge di bilancio 2020.

TRANSIZIONE 4.0
(articolo 1, commi 1051-1067)

Viene rafforzato il programma Transizione 4.0, introdotto dalla legge di bilancio 2020 (articolo 1, commi 184 e ss. della legge n. 160 del 2019) al fine di supportare la trasformazione del tessuto produttivo italiano anche in chiave di sostenibilità ambientale, prolungandone l’operatività fino al 2022.

- Si ricorda che il programma Transizione 4.0 ha sostituito le misure cd. superammortamento e iperammortamento e include il credito d’imposta in ricerca e sviluppo e innovazione e il credito d’imposta in formazione 4.0.

CREDITO D’IMPOSTA PER INVESTIMENTI IN BENI MATERIALI E IMMATERIALI NUOVI STRUMENTALI ALL’ESERCIZIO D’IMPRESA

Beneficiari del credito d’imposta sono le imprese che dal 16 novembre 2020 e fino al 31 dicembre 2022, o entro il 30 giugno 2023 - in tale ultimo caso, se entro il 31 dicembre 2022 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione - effettuano investimenti in beni strumentali nuovi, destinati a strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato.

Vengono innalzate le aliquote agevolative, incrementando le spese ammissibili e ampliandone l’ambito applicativo come segue:

- **INVESTIMENTI IN BENI STRUMENTALI MATERIALI E IMMATERIALI NON 4.0** (cioè non inclusi negli allegati A e B annessi alla legge 11 dicembre 2016, n. 232)
Il credito d’imposta spetta nella misura del
 - 10% per gli investimenti fino a 2 milioni di euro per i beni materiali e fino a 1 milione di euro per i beni immateriali.
 - 15% per gli investimenti in beni strumentali, sia materiali sia immateriali, destinati all’organizzazione di forme di lavoro agile (ai sensi dell’articolo 18 della legge 22 maggio 2017, n. 81).Per investimenti nei medesimi beni effettuati a decorrere dal 1° gennaio 2022, il credito d’imposta spetta nella misura del 6%, con i medesimi limiti di investimento sopra descritti.
- **INVESTIMENTI IN BENI MATERIALI 4.0 FUNZIONALI ALLA TRASFORMAZIONE TECNOLOGICA E DIGITALE DELLE IMPRESE** (cioè inclusi nell’allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016, n. 232)
Il credito d’imposta è riconosciuto nella misura del - 50% del costo per la quota di investimenti fino a 2,5 milioni di euro,
 - 30% per la quota superiori a 2,5 milioni e fino a 10 milioni di euro e
 - del 10% per la quota di investimenti superiori a 10 milioni e fino al limite massimo di costi complessivamente ammissibili pari a 20 milioni di euro.

Per gli investimenti effettuati nel 2022, il credito d'imposta è riconosciuto, per i medesimi investimenti, nella misura del

- 40% del costo per la quota di investimenti fino a 2,5 milioni di euro,
- del 20% per la quota di investimenti superiori a 2,5 e fino a 10 milioni di euro e

- 10% per la quota di investimenti superiori a 10 milioni e fino al limite massimo di costi complessivamente ammissibili pari a 20 milioni di euro.

- **INVESTIMENTI IN BENI IMMATERIALI 4.0 FUNZIONALI ALLA TRASFORMAZIONE TECNOLOGICA E DIGITALE DELLE IMPRESE** (inclusi nell'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016, n. 232)

Il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 20% del costo, nel limite massimo di costi ammissibili pari a 1 milione di euro.

- Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione (ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241) in 3 quote annuali di pari importo, a decorrere
 - dall'anno di entrata in funzione dei beni materiali diversi da quelli 4.0, o
 - a decorrere dall'anno di avvenuta interconnessione dei beni per gli investimenti in beni materiali e immateriali 4.0(la legge di bilancio 2020 prevedeva l'utilizzo in cinque o tre quote).
- Per gli investimenti in beni materiali non 4.0 effettuati a decorrere dal 16 novembre 2020 e fino al 31 dicembre 2021, il credito d'imposta per i soggetti con un volume di ricavi o compensi inferiori a 5 milioni di euro è utilizzabile in compensazione in un'unica quota annuale.
- Sono confermate le norme in tema di recapture dell'agevolazione in caso di cessione dei beni, nonché quelle relative alla documentazione e al monitoraggio degli investimenti.

Pacchetto Mobilità UE

L'ampia riorganizzazione della legislazione UE del settore dei trasporti su strada di merci si compone dei seguenti atti normativi:

- Regolamento UE 1054/2020 sui tempi di guida e riposo dei conducenti e sul tachigrafo digitale
- Regolamento UE 1055/2020 che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada
- Regolamento UE 1056/2020 sulla digitalizzazione dell'autotrasporto e la dematerializzazione delle informazioni
- Direttiva UE 1057/2020 che rivede gli obblighi di applicazione e stabilisce norme sul distacco dei conducenti.

I provvedimenti entrano in vigore in modalità scaglionata fino alla metà del 2026.

Una circolare del Ministero dell'Interno (del 16.03.2021, prot. n. 300/A/2356/21/111/2/2) fornisce in particolare chiarimenti sulle nuove regole sui tempi di guida e riposo degli autisti e sui tachigrafi in vigore dal 20 agosto 2020.

Per quanto concerne le modifiche al Regolamento 2020/1054 sul cronotachigrafo, gli approfondimenti hanno interessato in particolare la possibilità, per gli organi di controllo, di smontare l'apparecchio, rimuovere e sostituire i sigilli in autonomia, senza l'intervento di un'officina autorizzata.

La rimozione dei sigilli è giustificata dal fondato motivo di ritenere che il dispositivo o le sue componenti siano alterati, manomessi o non funzionanti. In questo caso, se non vengono accertate anomalie e gli organi accertatori sono tuttavia in grado di sostituire i sigilli, il veicolo potrà continuare a circolare senza doversi recare in un'officina autorizzata neanche per la calibrazione.

Viceversa, se la sostituzione del sigillo non è possibile, il conducente viene invitato a recarsi entro 7 giorni presso un'officina autorizzata per la sostituzione a spese del proprietario del mezzo o del titolare della licenza o autorizzazione, decorsi i quali non potrà più circolare. Se vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni, il conducente sarà invitato a recarsi in officina autorizzata entro 10 giorni, per la sostituzione con spese a carico sempre degli stessi soggetti.

Nel caso in cui la rimozione è eseguita in assenza di fondati motivi di alterazioni, manomissioni del tachigrafo, il ripristino in officina dei sigilli avverrà a spese dell'organo di polizia procedente. Peraltro, la rimozione dei sigilli può essere fatta solo dopo che l'organo di polizia ha inserito nel dispositivo la propria carta di controllo, che non può essere estratta dall'apparecchio fino al termine delle operazioni di verifica.

Altri aspetti inerenti alle modifiche al regolamento 165/2014 affrontati dalla circolare del Ministero dell'Interno, riguardano:

- per i conducenti muniti di tachigrafo analogico, l'obbligo di annotare sul foglio di registrazione il simbolo del Paese in cui inizia il periodo di lavoro, e quello in cui lo termina. Vi è anche l'obbligo di indicare il simbolo del Paese di ingresso, una volta attraversata la frontiera di uno Stato membro, nel momento in cui inizia la prima sosta in quest'ultimo. In caso di attraversamento a bordo di nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del Paese nel porto o alla stazione ferroviaria di arrivo;
- lo stesso obbligo di indicare il simbolo del Paese di ingresso una volta attraversata la frontiera, nonché nel porto o stazione ferroviaria di arrivo, riguarda anche i conducenti di veicoli muniti di tachigrafo digitale, ma solo a partire dal 2 febbraio 2022.

Fondi per il rinnovo del parco autobus nazionale - PNSMS e PNRR

Dal dicembre 2019 ad oggi il MIT ha ripartito oltre **4 miliardi di euro per il rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale**. Insieme ai 2,978 miliardi stanziati per l'acquisto di nuovi bus ad alimentazione alternativa a favore delle Regioni e dei Comuni particolarmente inquinati in termini di qualità dell'aria e di superamento dei limiti delle emissioni, sono stati stanziati per il rinnovo del parco autobus 1,150 miliardi di euro a favore di tutti i Comuni sopra i 100mila abitanti.

Le risorse, se celertmente immesse nella disponibilità delle aziende di TPL, consentiranno di **innovare i parchi mezzi** e di promuovere il **miglioramento della qualità dell'aria** nelle nostre città, ma soprattutto, in questa situazione di crisi economica finanziaria conseguente all'epidemia in corso, di dare una iniezione significativa di risorse ai territori per sostenere le aziende del Tpl locali e per rilanciare la filiera industriale di produzione degli autobus.

Le risorse, ripartite dal 2019 al 2033, completano l'attuazione del Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile per l'acquisizione di nuovi bus per migliorare la qualità del servizio per i cittadini e promuovere la mobilità green.

Il PNSMS sarà potenziato grazie anche al Recovery Plan **che prevede risorse per circa 3 miliardi di euro per l'acquisto di autobus a basso impatto ambientale**, in particolare 1 miliardo di euro per lo sviluppo della mobilità elettrica nel TPL a cui si aggiungono le risorse del fondo complementare per l'acquisto di autobus extraurbani ed interurbani a gas naturale (62,12 milioni di euro per l'anno 2022, 80,74 milioni di euro per l'anno 2023, 159,01 milioni di euro per l'anno 2024, 173,91 milioni di euro per l'anno 2025 e 124,22 milioni di euro per l'anno 2026) e 1,4 miliardi di euro per autobus innovativi a zero emissioni.

Questi importanti stanziamenti per il rinnovo del parco autobus italiano, saranno certamente di ausilio alle filiere industriali per fare programmazione produttiva anche per lo sviluppo delle nuove tecnologie

PROPOSTE ANFIA

Proroga e rifinanziamento delle agevolazioni nazionali per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri.

La logistica urbana vive oggi una fase di forte sviluppo, in gran parte alimentata dalla crescita esponenziale dell'e-commerce che ha fatto lievitare la domanda di consegna a domicilio, in risposta alla complessità e all'intensità stessa dei flussi logistici in città. Tale fenomeno è cresciuto e sta tuttora crescendo in ragione dell'emergenza COVID. Data la vetustà del parco veicoli oggi utilizzati in ambito urbano, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di rifinanziare e prorogare la misura prevista dalla legge di bilancio 2021 finalizzata al supporto agli investimenti delle imprese e al rinnovo del parco dei veicoli commerciali, prevedendo il vincolo della rottamazione.

Fondo investimenti autotrasporto 2021-2022

Una strutturazione continuativa negli anni del Fondo Investimenti Autotrasporto rappresenta l'occasione per attuare le opzioni della pianificazione nazionale finalizzate ad accelerare nel comparto dell'autotrasporto in conto terzi la transizione energetica e le politiche europee di "Green New Deal" - confermate dalle opzioni di missione del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, in attuazione del Next Generation EU.

In coerenza con il Piano Integrato Nazionale Energia e Clima, questi strumenti di pianificazione forniscono un indirizzo chiaro e coerente per la transizione energetica nel settore trasporti e della mobilità, prefigurando parametri stringenti per i target di emissione di climalteranti e inquinanti derivanti dalle attività di trasporto, individuando nelle tecnologie alternative ai carburanti tradizionali la scelta di fondo relativa alle misure di rinnovo del parco veicolare e, relativamente ai rimorchi e semirimorchi, un'opzione programmatica fondata sui fattori di sicurezza.

In coerenza con tali indirizzi nazionali ed europei e per dare massima efficacia alla misura di incentivazione per gli investimenti riferiti al periodo 2021-2022, anche rispetto alle misure in vigore per il periodo 2020-21 (regolata dal DM 203/20), le proposte di ANFIA riguardano in particolare la **necessità di avere risorse sempre crescenti per i veicoli commerciali ad alimentazione alternativa e aumentare il divario di incentivazione di questi ultimi rispetto alle alimentazioni tradizionali.**

Per i rimorchi e semirimorchi, si propone di adottare una misura di rottamazione ed incentivazione di tutte le tipologie, non solo quelli legati all'intermodalità, sulla scia di quanto fatto recentemente in Germania.

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

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

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

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

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