

## Nuovo report Anfia sull'industria automotive mondiale nel 2019 e trend 2020



L'Area Studi e Statistiche ANFIA traccia un **profilo dettagliato dell'industria automotive mondiale per l'anno 2019, anticipando i trend del 2020** al netto dell'emergenza da Coronavirus che ha pesantemente colpito l'economia mondiale e con essa il comparto dell'auto. La **recessione causata dalla pandemia** – spiega l'associazione nel report – potrebbe richiedere al settore automotive un **periodo più lungo per essere superata rispetto alle crisi precedenti**; gli analisti stimano un **periodo variabile tra 3 e 5 anni**.

### L'industria automotive mondiale

**Domanda mondiale** di autoveicoli. Nel 2019 sono stati **venduti 91,5 milioni di autoveicoli** (-4,5% sul 2018), **oltre 4,3 milioni in meno rispetto al 2018**, di cui 3,7 milioni nel continente asiatico. L'andamento delle vendite mondiali è stato contrassegnato soprattutto dalle flessioni del mercato degli autoveicoli in Cina, -8,1%, che segue quella precedente del 3% nel 2018, e in India (-13,3%).

**La domanda di autoveicoli in UE-EFTA conta 18,45 milioni di unità (+1,4% sul 2018) e vale il 20% del mercato globale degli autoveicoli.** I volumi 2019 sono inferiori a quelli record del 2007 per 470.000 autoveicoli. Il mercato europeo ha riguardato 15,81 milioni di autovetture (+1,2% sul 2018 e il 24,6% della domanda globale) e 2,64 milioni di veicoli commerciali e industriali (+2,5% sul 2018 e il 9,7% della domanda globale). Tra i major market registrano nel 2019 volumi in calo: Regno Unito (-2,4%) e Spagna (-4,8%), mentre crescono i mercati di Germania (+5%), Francia (+1,9%) e Italia (+0,3%). L'UE13 dei nuovi Paesi membri registra un aumento delle vendite del 6,2% e l'area EFTA registra volumi allineati a quelli del 2018.

Nel 2019 **cambia il mix del mercato per motorizzazione.** Nel mondo le vendite di veicoli elettrici (ECV) hanno totalizzato oltre 2 milioni di unità nel 2018 e nel 2019 il mercato ECV è stimato a 2,39 milioni di unità. Nonostante il rallentamento globale delle vendite di autoveicoli leggeri, in frenata dal 2018 (calo nel 2019 del 4,4% per un totale di 88,98 milioni di unità), **il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto in modo significativo e vale il 2,7% del mercato totale degli autoveicoli leggeri.** L'area più grande e in più rapida crescita per i veicoli elettrici è la regione Asia-Pacifico. Nonostante la caduta della domanda di auto nel 2020, le vendite di veicoli elettrici potrebbero superare comunque i livelli del 2019 e arrivare al 3% di quota. Si registra un **calo del 13,9% delle vendite di auto diesel**, un aumento del 5% delle auto a benzina e un aumento del 41% delle auto ad alimentazione alternativa, che pesano per l'11,2% del mercato. L'UE registra una **crescita delle auto ad alimentazione alternativa** del 43%, mentre l'EFTA del 23,5%. Nel 2017 le auto diesel detenevano il 44% del mercato europeo pari a 6,77 milioni di unità, scese a 4,76 milioni nel 2019,

con il 30,3% di quota.

Sempre nell'area considerata, **per il comparto dei veicoli commerciali leggeri (VCL) e industriali, si registra nel 2019 un aumento del 2,5%, con 2,64 milioni di unità** (circa il 10% di quota nel mondo), così ripartite: 2,19 milioni VCL (+2,8%), 401mila autocarri (+0,9%) e 46mila autobus (+4,9%). Il mercato più grande del comparto è quello francese con oltre 541mila nuove registrazioni, seguito da quelli di Regno Unito (431mila), Germania (409mila), Spagna (243mila) e Italia (215mila).

**Fuori dall'UE/EFTA**, le vendite di autoveicoli diminuiscono in Russia (-2,3%) e in Turchia, dove il mercato precipita a 492mila nuove immatricolazioni, con una perdita del 23% rispetto ai volumi del 2018, già in calo del 35% sul 2017. Nell'area del Nord America, le vendite di autoveicoli nuovi sono state 20,8 milioni nel 2019 (-1,8%), il 22,8% della domanda globale. La media annua delle vendite è stata di 21,18 milioni di autoveicoli dal 2015 al 2019.

**Produzione mondiale di autoveicoli.** Nel 2017 ha raggiunto il livello record di 98 milioni, nel 2018 si è registrato un primo calo dell'1%, seguito da uno più marcato del 5,2% nel 2019.

Per macro-area e paese di produzione, nel 2019 la fabbricazione di autoveicoli è diminuita in Cina del 7,5% (pari ad una diminuzione di quasi 2,1 milioni di unità) a 25,7 milioni, in UE15 del 6,2% (meno 912mila) a 13,9 milioni, in Turchia del 5,7%, in India del 12,7% e in Iran del 31%, mentre è aumentata solo in UE13 dello 0,6% e in Brasile del 2,2%. La classifica per paesi produttori di autoveicoli riporta le stesse posizioni del 2018: in testa la Cina con circa il 28% di quota della produzione globale, seguita da USA con l'11,8%, Giappone con il 10,5%, Germania con il 5,5% e India con il 4,9%. Seguono poi Messico, Sud Corea, Brasile, Spagna, Francia, Thailandia e Canada. Insieme, i Paesi TOP12 valgono oltre l'82% della produzione mondiale di autoveicoli. In Asia è prodotto il 53,4% della produzione globale di autoveicoli, in Europa il 23,6%, in Nord America il 18,2%, in Sud America il 3,6% e in Africa l'1,2%.

La **produzione globale di autovetture.** Nel 2019 sono state **prodotte quasi 67 milioni di autovetture con un calo del 6,5% sui volumi del 2018.** Soprattutto nei Paesi del Nord America cresce il segmento dei light trucks a scapito di quello delle autovetture.

Il 60,6% delle auto è ormai prodotto in Asia: il 32% in Cina, il 12,5% in Giappone, il 5,4% in India, il 5,4% in Corea del Sud. **Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'Unione europea con il 23,7% della produzione globale di autovetture,** nonostante la flessione dei volumi del 5,4% nel 2019, a seguito di una domanda infiacchita dal rallentamento dell'economia. Le autovetture "made in Germany", 4,66 milioni di unità nel 2019 (-9%), rappresentano il 29% della produzione in UE e il 7% della produzione globale.

Nell'area Nord America sono state prodotte appena 4,36 milioni di autovetture (esclusi i light truck), in calo del 13%. In Sud America la produzione di auto cala dell'1,9% e conquista il 3,9% della produzione mondiale con 2,58 milioni di auto. In Brasile la produzione sale a 2,45 milioni di auto (+2,5%), mentre in Argentina si ferma a 108mila unità (-48%). Infine, in Africa aumentano i volumi produttivi dell'1,5% a 757mila autovetture, con gli stabilimenti in Algeria, Egitto, Marocco e Sud Africa.

**La produzione globale di veicoli commerciali e industriali.** Sono stati prodotti nel 2019 quasi **25,4 milioni di veicoli** (-1,7%), di cui 20,6 milioni di veicoli commerciali (-1,5%), 4,5 milioni di autocarri (-2,5%) e 303mila autobus (-2,8%). È l'area Nord America che domina il comparto dei "light truck" con il 57,5% della produzione globale. **La produzione USA vale il 39% della produzione mondiale con 8 milioni di unità** e un calo annuale del 2%. Segue la produzione in

Asia, con 5,35 milioni di light truck, in diminuzione del 4% e una quota del 26%, dove domina la Cina, seguita da Giappone e India. In Europa si producono oltre 2,5 milioni di veicoli commerciali leggeri (+0,3%), con una quota del 12,3% sul panorama mondiale. **La produzione in UE vale 1,97 milioni di unità** ed è concentrata per oltre l'80% in quattro paesi: Francia, Spagna, Italia e Germania.

La **produzione mondiale di autocarri medi e pesanti** ammonta ad **oltre 4,49 milioni di unità** (-2,5% sul 2018). Il 71% degli autocarri è prodotto in Asia, dove la Cina vale quasi la metà della produzione mondiale: 49%, con 2,21 milioni di unità, in aumento del 4,1% rispetto al 2018. Si può dire che un autocarro su due prodotti nel mondo è fabbricato in Cina. Seguono le produzioni di Giappone e India, rispettivamente di 506mila e 256mila unità. A livello mondiale, la produzione in UE conta 434mila autocarri (-6% e una quota del 9,7%) e nell'area Nord America conta 584mila autocarri (+7,4% e una quota del 13%).

### **Trend 2020.**

Nel 1° semestre le **perdite di produzione**, dovute al Covid-19, nelle principali macro aree di produzione, **ammontano ad oltre 11 milioni di unità e corrispondono al 15% della produzione totale** delle aree considerate nel 2019. La produzione in Cina ha subito un calo dei volumi che percentualmente risulta essere più contenuto sulla produzione complessiva del 2019, pari all'8%, rispetto a quello delle altre aree di produzione. In UE la perdita di produzione di autoveicoli (fino a 6 tonnellate) è di 3,65 milioni di unità. Con un recupero solo nel 4° trimestre del 2020, la contrazione annuale della produzione globale è stimata attorno al 17%, poco meno di 77 milioni di autoveicoli, con le perdite maggiori in volumi in Europa Occidentale e Nord America.

**Da gennaio ad agosto 2020 la domanda di autovetture registra una contrazione del 32% in UE, del 27% in EFTA e del 40% in UK.** Nello stesso periodo negli Stati Uniti le vendite di light vehicles risultano in calo del 21,5%, mentre in Cina e in Giappone le vendite di autovetture si riducono rispettivamente del 15% e del 19%.

**Nel 1° semestre la domanda di autovetture elettrificate in UE/EFTA/UK risulta comunque in crescita** (+61% ECV e 7,9% di share, +16% HEV e 10,1% di share), nonostante la forte contrazione del mercato (-39%). Inoltre, le vendite di auto ECV in alcuni paesi come la Germania, che ha aumentato i sussidi per l'acquisto di auto elettriche a febbraio e l'Italia, che ha introdotto gli incentivi all'acquisto di auto a zero e a bassissime emissioni, hanno iniziato a influenzare il mercato. **A gennaio-agosto 2020 in Cina la domanda di "new energy vehicle" risulta in diminuzione del 26,4%** su base annua (5,3% di share sul totale mercato), ma si assiste ad un costante recupero delle vendite negli ultimi mesi, grazie al sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli elettrici. **Negli Stati Uniti le vendite di light vehicles elettrificati sono in calo del 14,5% nei primi 8 mesi 2020 con una quota del 4,6% sul totale mercato LVs.**

### **L'industria automotive italiana**

**Produzione automotive e trade.** L'indice della produzione industriale del settore automotive (che include autoveicoli e loro motori, carrozzerie autoveicoli e rimorchi-semirimorchi, componenti e parti per autoveicoli, Ateco 29) registra un **calo tendenziale del 9,5% nel 2019**, contribuendo alla contrazione della produzione industriale nel suo complesso (escluso le costruzioni), a -1,1% sul 2018. Nel dettaglio per attività produttiva, il settore automotive consegue i seguenti risultati: -13,8% la Fabbricazione di autoveicoli, +6,7% la Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, -7,9% la Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori. Per la filiera della componentistica italiana, oltre al calo degli ordini del Costruttore nazionale, si aggiunge quello dei Costruttori esteri che si riforniscono dalle aziende italiane, le quali vantano commesse importanti nei major markets europei. Nella media d'anno del 2019 gli ordinativi e il fatturato del settore

automotive chiudono rispettivamente con cali del 9,9% e del 7,8%, con flessioni più accentuate per il mercato interno (-13% per gli ordinativi, -11,7% per il fatturato).

**Trend 2020.** Il settore industriale automotive, nel suo complesso, registra le seguenti diminuzioni della produzione (dati corretti per effetto del calendario): -2,1% a gennaio, -1,2% a febbraio e -55,3% a marzo. Il 1° trimestre chiude a -11,4%. Il blocco delle attività produttive non essenziali (a partire dal 12 marzo) ha determinato il crollo produttivo nel 3° mese dell'anno.

I provvedimenti di chiusura hanno riguardato in maniera più pervasiva l'industria nel suo complesso (-29,4% a marzo): quasi i due terzi delle imprese industriali e oltre il 59% degli addetti. La riapertura degli stabilimenti produttivi, chiusi nella cosiddetta "Fase 1", è iniziata il 27 aprile e per parte delle attività commerciali, inclusi i concessionari di veicoli, il 4 maggio. Il secondo trimestre registra una flessione tendenziale della produzione industriale del 25,4%, che, per il settore industriale automotive, è del 56,6%. Se si guarda al recupero congiunturale, nella media del trimestre maggio-luglio (riapertura delle attività) l'indice destagionalizzato della produzione industriale cresce del 15% rispetto ai tre mesi precedenti.

Per il settore industriale automotive, nel trimestre maggio-luglio 2020, rispetto al precedente trimestre febbraio-aprile 2020, l'indice cresce del 25,5%, con questo dettaglio: fabbricazione di autoveicoli +52%, fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi +54,1%; fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori +13,5%.

Su base annua, l'indice della produzione industriale del settore automotive, corretto per gli effetti del calendario, registra i cali tendenziali del 13,3% a luglio e del 13,8% ad agosto, che portano il cumulato a -34,5% nei primi otto mesi del 2020.

**La produzione di autoveicoli in volumi.** Secondo le rilevazioni di ANFIA nel 2019 la produzione domestica di autovetture è ammontata a **542mila unità, il 19,5% in meno rispetto al 2018**, di cui il 54% destinato all'export. Dal 2015 al 2019 i volumi di auto con motore diesel prodotte in Italia sono diminuiti di 8 punti percentuali, passando dal 30% al 22% sul totale della produzione domestica, pari ad un calo del 41% in quattro anni. La produzione in volumi di auto a benzina è diminuita del 12%, mentre la quota è passata dal 62% del 2015 al 66% del 2019. Per le auto a gas si evidenzia una diminuzione considerevole della produzione di auto a metano (-80%), scese all'1% di quota, e un aumento del 150% per le auto a GPL, salite all'11% di quota.

Sempre nel 2019, sono usciti dagli stabilimenti italiani anche **373mila veicoli commerciali, autocarri e autobus, con un calo del 4% rispetto al 2018**. Si tratta di una produzione determinante per l'occupazione e per l'export.

Per i veicoli commerciali leggeri, l'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante. Nel 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 312mila veicoli commerciali leggeri (-3,8% sui volumi prodotti nel 2018), dietro a Francia, con 527mila (+6,5%), e Spagna, con 524mila (+5,6%). Nell'ultimo quinquennio la produzione di VCL in Italia si è collocata su una media annua di 326mila unità, ai massimi storici.

Nel 2019 sono stati prodotti 60mila autocarri (-5,6%). La media produttiva nazionale annua, dal 2017 al 2019, è stata di oltre 63mila unità. Si tratta di un livello record mai raggiunto. Iveco è l'azienda leader del comparto autocarri, presente in Italia dal 1975.

La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua, dal 2000 al 2008, di quasi 2.600 autobus (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco più di 220 autobus nell'ultimo triennio 2017-2019, complice la crisi economico-finanziaria post 2008 e la mancanza di una programmazione statale nel determinare qualità e quantità dei servizi del Trasporto Pubblico Locale, al passo con l'aumento di domanda di mobilità e il bisogno di decongestionare il

traffico cittadino, creando una valida alternativa al trasporto privato, al pari di molti Paesi europei. Mancando la domanda di autobus adibiti al TPL, la filiera industriale autobus ha subito un contraccolpo fatale.

Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili, etc. Il comparto vanta anche produzioni di nicchia molto apprezzate all'estero. Il settore industriale della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) ha registrato crescita produttive importanti nell'ultimo quadriennio: +26,3% nel 2016, +13,1% nel 2017, + 5,3% nel 2018 e +6,7% nel 2019.

La produzione domestica di autoveicoli subisce una **riduzione dei volumi del 24% nel primo trimestre del 2020** e una più pesante, **del 67%, nel secondo trimestre**. Nei primi sei mesi del 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani 272mila autoveicoli, il 47% in meno rispetto a gennaio-giugno 2019. Il comparto più sofferente è quello delle autovetture, -56%, ma a luglio si registra il primo incremento tendenziale, +4%.

**Il trade autoveicoli.** Il pesante saldo negativo della bilancia commerciale del trade autoveicoli è determinato dalla forte penetrazione dei Costruttori esteri nel mercato italiano, che, per le autovetture, è del 76% nel 2019, a differenza dei mercati auto di Francia e Germania, dove la penetrazione dei Costruttori esteri è di molto inferiore. Nella prima metà del 2020 le importazioni di autoveicoli nuovi sono state 579.219 (-44% rispetto allo stesso periodo del 2019) per un valore di 9,8 miliardi di EUR (-39,5%), mentre le esportazioni sono state 229.189 (-40%) per un valore di 5,6 miliardi di EUR (-34% su base annua), generando un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 4,2 miliardi di EUR, era di 7,6 miliardi nel primo semestre del 2019 (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8)/ Sistema Armonizzato SH).

**Il trade componenti.** Nel 2019, il valore delle **esportazioni** del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) **si riduce del 2,3% rispetto al 2018**, ammonta a 21,97 miliardi di EUR e vale il 4,6% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 15,44 miliardi di EUR (il 3,7% delle importazioni totali) e risulta in calo del 2,1%. L'export ha un andamento abbastanza costante nel corso dei trimestri del 2019 (-2,6% il primo trimestre; -1,6% il secondo, -1,9% il terzo e -3% il quarto), **mentre l'import registra un calo del 6,8% nel terzo trimestre e del 2,5% nel quarto, in contrasto con le crescite, seppur lievi, nei primi due (+0,2% nel primo trimestre e +0,6% nel secondo)**. Il trade del settore genera un saldo commerciale positivo di circa 6,53 miliardi di EUR (-2,7%), mentre nel 2018 era di 6,71 miliardi. Il calo dell'import della componentistica italiana avviene dopo che, nei precedenti sei anni, si era assistito ad una sua crescita, mentre la contrazione delle esportazioni è susseguente a quattro anni consecutivi di crescita. A frenare l'export sono stati tutti i comparti: i motori per un valore di 4,03 miliardi di EUR (-6,4%), le parti elettriche per 1,9 miliardi di EUR (-0,8%), gli pneumatici e le parti in gomma per 1,33 miliardi (-0,3%), le parti meccaniche per un valore di 14,68 miliardi di EUR (-1,4%) e gli apparecchi riproduttori del suono per 14,83 milioni (-36%).

L'export verso i paesi UE28 vale 16,04 miliardi di EUR (-0,1%) e pesa per il 73% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 4,71 miliardi di EUR (+4% rispetto al 2018). L'export verso i Paesi extra UE è di 5,93 miliardi di EUR (-8%), pesa per il 27% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 1,82 miliardi di EUR (-17%). L'import vale oltre 15,4 miliardi di EUR (-2% rispetto al 2018). L'UE28 pesa per il 73% sul valore totale delle importazioni di componenti con 11,3 miliardi di EUR (-1,7%). Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4,11 miliardi di EUR (-3,4%). Nell'ordine, i primi cinque paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Turchia, Stati Uniti, Giappone e Tunisia.

Nel **periodo gennaio-giugno 2020, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli** per codice prodotto (inclusi i trasferimenti intra- aziendali) **si riduce del 28%** rispetto allo stesso periodo del 2019, ammonta a 8,27 miliardi di EUR e vale il 4,1% dell'export totale italiano, mentre **l'import vale 5,86 miliardi di EUR** (il 3,3% delle importazioni totali) e risulta in calo del 26,7%. Il trade della componentistica ha registrato le **flessioni del 7,2% per l'import e del 9,5% per l'export nel 1° trimestre 2020**. Nel secondo trimestre invece sia l'import che l'export hanno registrato riduzioni dei valori del 46%. Il trade mantiene un saldo positivo ed ammonta a 2,4 miliardi di EUR a fine giugno con un avanzo di 1,44 miliardi di EUR nel primo trimestre e 968 milioni nel secondo.

**Domanda di autoveicoli e veicoli trainati.** Nel 2019 il mercato degli autoveicoli chiude sui livelli del 2018 (+0,5%), grazie alla **tenuta del comparto degli autoveicoli leggeri (+0,6%)**, mentre quello dei **veicoli industriali accusa una flessione del 7%**. Il mercato dei **veicoli trainati**, invece, **registra una crescita del 3,3% per i rimorchi leggeri e una flessione del 7,1% per i rimorchi/semirimorchi pesanti**.

**Autovetture.** Il 2019 chiude a +0,3% con **1.917.106 nuove immatricolazioni**. Nel 2019, i segmenti A/B risultano in calo del 2%, con una quota del 39%, le medie-inferiori (segmento C) calano del 10,4%, con il 10% di quota, le medie (segmento D) diminuiscono del 14%, con il 2,3% di quota, i monovolumi si fermano al 5,2% di quota, con una diminuzione del 16,3% e i SUV di tutte le dimensioni crescono del 10%, con una quota del 40%, evidenziando l'alto gradimento di cui questo tipo di auto gode tra gli automobilisti. Infine, le auto di lusso (superiori, luxury, sportive) perdono il 2,8% del mercato, con una quota dell'1,3%; se consideriamo anche i SUV e i Monovolumi grandi, l'alto di gamma cresce dell'1,4% e la quota sale al 2,5% del mercato. Secondo la modalità d'acquisto, risulta che il 55% delle nuove registrazioni è intestato a privati proprietari o persone fisiche (-0,1%) e il 45% a società (+0,9%). Quasi 1 auto su 4 è intestata a società di noleggio.

Nel 2019, in Italia, le vendite di auto ad alimentazione alternativa ammontano ad oltre 301mila, con un aumento del 19%. Il mercato delle auto ecofriendly raggiunge il 16% di quota, risultato della crescita di auto ibride (+34%, e il 6% di share), puro elettrico (+113% e lo 0,6% di share), gpl (+9%) e metano (+3%). Le auto a gas rappresentano il 9% del mercato. Le auto a batteria e le ibride plug-in (17mila) rappresentano lo 0,9% del mercato e sono intestate soprattutto a società. Solo il 31% delle auto elettriche nuove vendute (era il 15% nel 2018) e il 18% delle auto ibride plug-in (era il 20% nel 2018) appartengono a privati.

Nel 2019 le immatricolazioni di auto diesel diminuiscono del 22% e, con questo nuovo calo annuale, passano dal 56,5% di quota del 2017 al 39,8%. Nello stesso anno, aumentano, invece, le immatricolazioni di auto a benzina (+26%), la cui quota sale al 44,5% del mercato (era il 31,9% nel 2017).

Nel 2019 le regioni del Nord-Ovest valgono il 31% del mercato (con volumi allineati a quelli del 2018), le regioni del Nord-Est il 33% (con volumi in leggera crescita sul 2018, +0,6%), le regioni del Centro il 21% (+2% l'aumento dei volumi), mentre quelle del Sud-Isole il 15% (unica area in calo, -2% i volumi).

**L'avvio del 2020 registra una flessione delle nuove immatricolazioni del 7%** nei primi due mesi. Nella **Fase 1** a chiusura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale, nonché il blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali, hanno **ridotto le nuove immatricolazioni di auto a 28.396 a marzo (-85%) e a 4.293 ad aprile (-98%)**. Nella **Fase 2** lentamente riprendono produzione e vendite di automobili. Di mese in mese si riduce il delta negativo su base annua, fino ad **agosto**, quando il **volume delle immatricolazioni risulta allineato ai volumi di agosto 2019 e in crescita del 9,5% a settembre, riducendo la flessione da inizio anno a -34,2%**.

Il mercato 2020 potrebbe chiudersi attorno a 1,4 milioni di nuove autovetture, con un calo attorno al 27%: un crollo pesantissimo per l'industria automotive e per il terziario.

**Trasporto merci: veicoli commerciali e industriali, mercato di furgoni, autocarri e rimorchi.** Il mercato dei **veicoli commerciali leggeri** nuovi (VCL), pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell'anno, **chiude il 2019 con il segno positivo (+3,5%) a 187mila veicoli**. L'Italia, in termini di volumi immatricolati, si conferma al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (478 mila), Regno Unito (366 mila), Germania (circa 305 mila) e Spagna (215 mila). Segno negativo, invece, per il mercato degli autocarri (-7,5%) e per i veicoli trainati (-7,1%).

Nel 2019 sono stati **immatricolati oltre 23mila veicoli medi e pesanti registrando un calo del 7,5% rispetto al 2018**. Crescono di oltre 400 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+6,7%) che, con 1.574 unità, di cui 1.492 alimentate a gas, hanno raggiunto la quota del 6,4% del mercato (era del 4,5 % nel 2018); tra queste, va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL, che registrano 1.050 unità (+50,6%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

Per il **comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2019 sono stati immatricolati 14.416 mila veicoli, il 7,1% in meno rispetto al 2018**.

Il **mercato degli autobus registra nel 2019 un calo del 3,3% rispetto al 2018 con oltre 4mila immatricolazioni**. L'85,3% degli autobus immatricolati nel 2019 ha alimentazione diesel, il 7,3% a metano, il 7,1% è ibrido/elettrico (239 autobus in più rispetto al 2018) e lo 0,3% è GNL.

**Trend 2020.** L'impatto della crisi da Covid-19 sul comparto dell'autotrasporto ha messo in evidenza il ruolo cruciale del settore. Dopo una **caduta pesante delle vendite di autocarri medi-pesanti nuovi nel 1° semestre 2020** (-34%), il mercato ha registrato due variazioni positive: +33% a luglio, +19% ad agosto e +34% a settembre. Il **3° trimestre registra una crescita su base annua del 29%**, che riduce la flessione da inizio anno a -20%.

Più sofferente il comparto dei veicoli trainati, che ha registrato una sola variazione positiva a giugno, +4,7%, e poi due segni meno consecutivi a luglio e ad agosto e un recupero a settembre, +20%. Da inizio 2020 la flessione su base annua è del 28%. Sul fronte del trasporto pubblico locale (TPL), si osserva come stenti a diventare competitivo rispetto al mezzo privato.

**Aftermarket.** Se guardiamo al comparto del commercio di parti e accessori per autoveicoli si registra una **flessione del fatturato del 12% nel 1° trimestre e del 28% nel 2° trimestre 2020** rispetto ad un anno fa, secondo i dati Istat. **A partire dalla seconda metà di giugno, si assiste ad un significativo incremento della domanda**, tendenza positiva anche per i mesi successivi, grazie ad un maggior utilizzo dell'auto privata negli spostamenti quotidiani e alla ripresa delle revisioni, bloccate nei mesi di lockdown.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata