

FOCUS ITALIA MERCATO

ANNO 2018

Rapporto mensile sull'andamento del
mercato italiano delle autovetture



Indice

Pag.	3.	2018: Il mercato delle nuove autovetture in sintesi
	4.	La congiuntura italiana
	5.	Clima di fiducia delle famiglie e delle imprese
	6.	Indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto di un'autovettura
	6.	Bonus-Malus
	7.	Carico fiscale sulla motorizzazione
	8.	Prezzo del petrolio
	8.	Prezzi e consumi dei carburanti
	9.	Analisi del mercato in dettaglio
	9.	Per alimentazione
	11.	Top 10 per alimentazione
	12.	Per modalità d'acquisto
	15.	Per segmento
	16.	Per area geografica
	18.	Trasferimenti di proprietà, prime iscrizioni usato, radiazioni, stima parco
	19.	I major markets europei e il mercato USA

Il rapporto è disponibile sul sito di ANFIA al link: <https://www.anfia.it/it/focus-di-approfondimento/italia>

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

M. Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it

S. Donato, s.donato@anfia.it

2018: il mercato delle nuove autovetture in sintesi. Nel primo semestre del 2018 il mercato delle nuove autovetture registrava un calo dell'1,4%, solo i volumi di gennaio e di aprile sono risultati in crescita tendenziale. L'anno è proseguito con l'alto volume di vendite del bimestre luglio-agosto (il più alto dal 2009), determinato dall'introduzione, a partire dal 1° settembre, delle nuove normative sulle emissioni e, quindi, dell'obbligo di immatricolare esclusivamente vetture dotate di un propulsore Euro 6C e 6D temp. La crescita delle immatricolazioni a luglio (+5%) e ad agosto (+10%) ha portato ad un effetto di compensazione nei mesi successivi: -25% a settembre, -7% ad ottobre, -6% a novembre. A dicembre si registra un leggero aumento tendenziale del 2%, il mese conta una giornata lavorativa in più rispetto a dicembre 2017. Il mercato in recupero dal 2014, registra dunque una battuta d'arresto nel 2018 e con 1.910.415¹ nuove registrazioni e 3 giorni lavorativi in più, cala del 3,1%, un delta negativo di 61mila vetture. Il 2° semestre chiude con un calo tendenziale del 5,5%.

Da inizio anno le vendite di auto ecofriendly ammontano a 253mila con un aumento del 10%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa raggiunge il 13% di quota, risultato della crescita di auto ibride (+31%) e puro elettriche (+147%) e del calo delle alimentazioni a gas (-2%). Secondo la modalità d'acquisto risultano intestate 856mila autovetture a società (-3,6%) e 1,05 milioni a privati² (-2,7%). Le auto a batteria e le ibride plug-in (9.554 unità) rappresentano lo 0,5% del mercato e sono intestate soprattutto a società. Solo il 15% delle auto elettriche e il 20% delle auto ibride plug-in appartengono a privati.

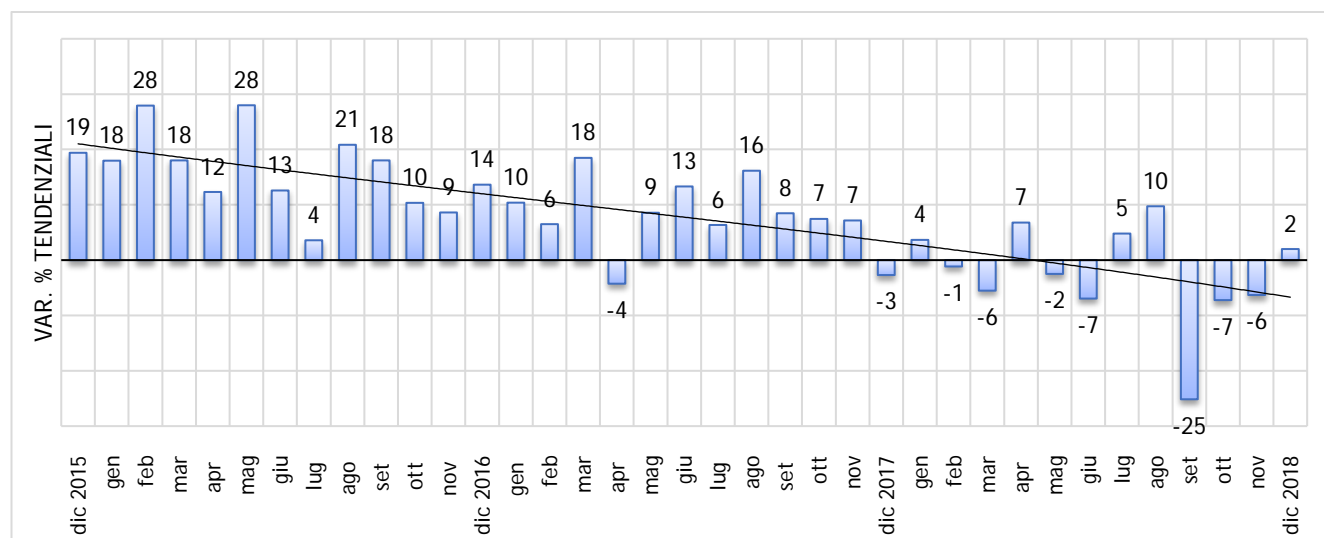
I SUV di tutte le dimensioni rappresentano il 36,5% del mercato, ma sono i SUV piccoli e compatti i prodotti di maggior successo, insieme rappresentano oltre il 31% del mercato italiano.

Il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles (incluso Maserati) registra un calo tendenziale del 10% a gennaio-dicembre, con 502mila nuove registrazioni e una quota del 26,3%.

Sono cinque i modelli italiani più venduti nel 2018: Fiat Panda (122mila unità) al primo posto, seguita da Fiat 500X (50mila unità) in seconda posizione, Lancia Ypsilon (48mila) in quarta posizione, Fiat 500 (44mila) in quinta, Jeep Renegade (42mila) in sesta posizione e Fiat Tipo (40mila) in nona.

Sul fronte industriale gli ordinativi e la produzione del settore automotive risultano in frenata nella seconda metà del 2018, il clima di fiducia delle imprese è in dinamica negativa dal mese di luglio e quello dei consumatori in flessione nel mese di dicembre, l'introduzione nella Legge di Bilancio del bonus-malus tarato sulla quantità di emissioni di biossido di carbonio per chilometro è giudicata quanto meno inopportuna dalla filiera automotive italiana e in questo momento potrebbe contribuire ulteriormente alla contrazione della domanda e della produzione domestica di auto.

Immatricolazioni di autovetture: variazioni % mensili tendenziali



¹ Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D07161/H4) in data 7.1.2019

² Persone fisiche

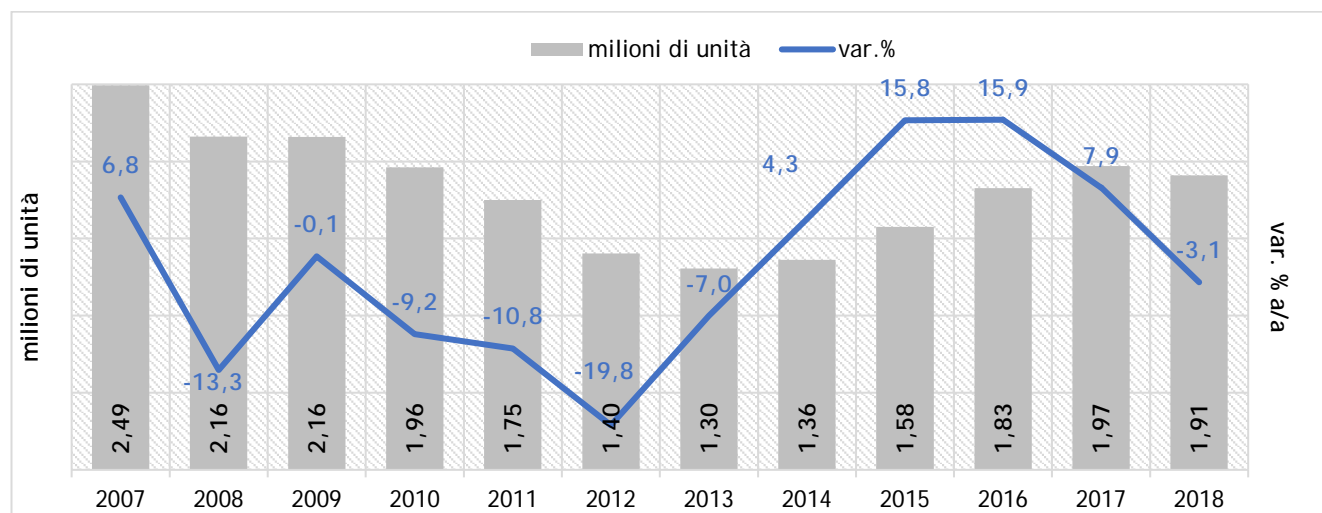
Dal 2007, anno record delle vendite con circa 2,5 milioni di vetture nuove, il mercato ha subito una costante contrazione dei volumi, fino ad arrivare a 1,3 milioni di nuove registrazioni nel 2013, sui livelli di 30 anni prima. La media annuale delle vendite nell'ultimo decennio 2009-2018 è stata di 1,72 milioni di auto contro i 2,32 del decennio precedente (1999-2008). La riduzione dei volumi medi venduti è stata determinata dalla crisi finanziaria ed economica, che ha avuto il suo apice negli anni 2012-2014, ma anche dall'evoluzione della mobilità orientata all'utilizzo del veicolo piuttosto che al suo possesso, imputabile sia ai costi di gestione dell'auto, gravati da un carico fiscale pesante, sia al quadro regolatorio che pone limiti alla circolazione nelle aree urbane.

L'auto rimane comunque il mezzo più utilizzato negli spostamenti quotidiani, in mancanza di un trasporto pubblico efficiente ed alternativo su tutto il territorio. Nuove formule di mobilità, quali car pooling e car sharing rispondono all'esigenza di spostamento dalla periferia al centro urbano il primo e nel centro urbano il secondo. Si tratta di modalità che riguardano soprattutto le persone attive, mentre gli ultra65enni sono più propensi al possesso dell'auto.

La contrazione delle vendite negli anni di crisi e la riduzione dei volumi medi venduti hanno contribuito all'invecchiamento del parco³, che ormai conta un'età mediana di 11 anni e una quota di auto euro 5 e 6 pari solo ad 1/3 delle auto su strada. Il rinnovo del parco resta urgente ed è la soluzione più efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico e per aumentare la sicurezza stradale. Inoltre le nuove auto sono dotate di sistemi che aiutano il conducente ad un uso del veicolo più efficiente sotto il profilo dei consumi e più responsabile.

La congiuntura italiana. Secondo la Nota mensile n.11/2018 di ISTAT, l'economia italiana, dopo una fase di progressiva decelerazione, nel terzo trimestre ha registrato un arretramento dei livelli di attività, determinato dalla marcata contrazione degli investimenti e da una lieve flessione dei consumi, interrompendo il ciclo di crescita avviatosi nel 2015. La domanda estera netta ha invece fornito un contributo positivo alla crescita del Pil. I margini di profitto delle imprese manifatturiere mostrano una flessione, dopo la stabilità rilevata nella prima metà dell'anno. La Banca d'Italia⁴ prevede una crescita all'1% per il 2018 e le proiezioni dal 2019 al 2021 non si discostano da quella del 2018. Nel biennio 2019-2020 gli effetti negativi sull'attività economica derivanti dal profilo più elevato dei tassi di interesse osservati e attesi, oltre che da un'espansione più contenuta della domanda estera, compensano quelli di segno opposto riconducibili agli interventi contenuti nella manovra di bilancio e al calo delle quotazioni del greggio. Nello scenario resterebbe moderata l'espansione della domanda interna. La spesa per investimenti rallenterebbe nel prossimo triennio, risentendo dell'aumento dei costi di finanziamento. Le esportazioni, dopo la battuta d'arresto registrata nella prima metà del 2018, tornerebbero a crescere a ritmi prossimi a quelli della domanda estera.

Immatricolazioni di autovetture, trend annuale, milioni di unità e variazioni %



³ Dati di parco riferiti allo stock registrato alle fine del 2017

⁴ Banca d'Italia, proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana, 14 dicembre 2018

Clima di fiducia dei consumatori e delle imprese (rilevazione ISTAT). A dicembre 2018, ISTAT stima una flessione dell'indice del clima di fiducia dei consumatori da 114,7 a 113,1; anche l'indice composito del clima di fiducia delle imprese registra una dinamica negativa, peraltro in atto già dallo scorso luglio, passando da 101,0 a 99,8.

Tutte le componenti del clima di fiducia dei consumatori sono in peggioramento: il clima economico passa da 131,5 a 129,4, il clima personale scende da 108,9 a 107,0, il clima corrente diminuisce da 111,5 a 110,0 e il clima futuro cala da 118,7 a 116,0.

Con riferimento alle imprese, l'indice di fiducia diminuisce in tutti i settori (nel settore manifatturiero l'indice passa da 104,3 a 103,6, nelle costruzioni da 132,5 a 130,3 e nei servizi da 101,7 a 99,5) ad eccezione del commercio al dettaglio dove l'indice aumenta da 102,1 a 104,8.

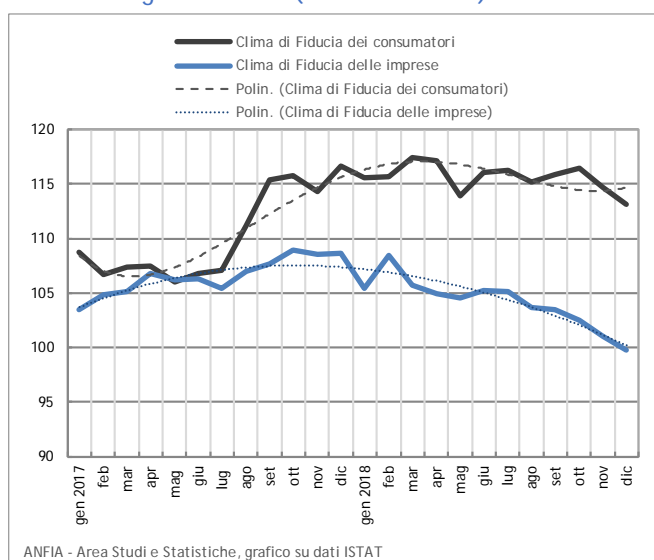
Per le componenti dei climi di fiducia delle imprese, nel comparto manifatturiero si registra una flessione più contenuta rispetto al settore dei servizi e a quello delle costruzioni, ma si rileva un peggioramento dei giudizi sul livello degli ordini e della domanda unitamente ad un aumento del saldo relativo alle scorte di magazzino; peraltro, le aspettative sul livello della produzione sono in aumento rispetto al mese scorso. Nel settore delle costruzioni si registra, per il secondo mese consecutivo, un peggioramento sia dei giudizi sugli ordini sia delle aspettative sull'occupazione.

Per quanto riguarda il settore dei servizi, si segnala il deterioramento dei giudizi sull'andamento degli affari e sul livello della domanda; le attese sugli ordini sono invece in aumento. Nel commercio al dettaglio migliorano tutte le componenti dell'indice (giudizi e attese sulle vendite, giudizi sul livello delle giacenze).

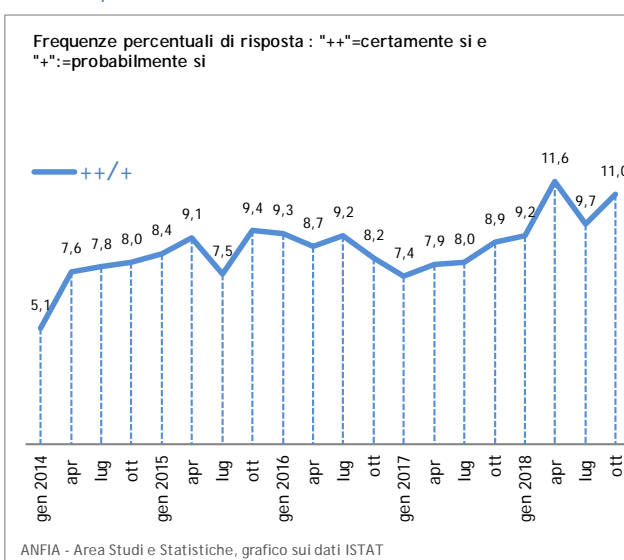
L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto delle autovetture. L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto di un'autovettura, nei prossimi 12 mesi, evidenzia un netto aumento di risposte "certamente sì" e probabilmente sì" che, dal 9,2% di gennaio 2018, sale all'11,6% di aprile, miglior dato da 2010, per poi scendere al 9,7% di luglio e risalire all'11% ad ottobre 2018.

La percentuale di risposte "certamente no", dall'80,4% di gennaio 2018, scende al 79,5% di ottobre 2018.

Clima di fiducia dei consumatori e delle imprese
Indice destagionalizzato (base 2010=100)



Intenzioni di acquisto di un'auto nuova nei prossimi 12 mesi, in %



Bonus/Malus. La misura per l'applicazione del bonus-malus sulle emissioni di CO₂ delle nuove auto immatricolate, approvato con la Legge di Bilancio 2019, ha spiazzato la filiera industriale e commerciale automotive. Le analisi della misura evidenziano come, ad essere colpite dal malus, saranno sia le autovetture di lusso o di grossa cilindrata, peraltro già assoggettate ad una gravosa imposta quale il superbollo, sia moltissimi modelli ampiamente diffusi sul mercato, molti con una fascia media di costo sul quale l'aggravio di una tassa di 1.100 € appare irragionevole. La misura, che dovrebbe partire da Marzo 2019 prevede:

Bonus previsto a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia dal 1/3/2019 al 31/12/2021 un veicolo M1 nuovo di fabbrica con bassissime emissioni di biossido di carbonio e con prezzo di listino della casa produttrice non superiore a 50.000 euro escluso IVA.

Le imprese costruttrici e importatrici rimborsano il contributo all'acquirente, mediante compensazione con il prezzo d'acquisto e recuperano tale importo come credito d'imposta.

gCO ₂ /km	bonus	condizioni	Fondo dotazione per l'erogazione del contributo statale
0-20	6.000	con contestuale rottamazione per demolizione di un veicolo della stessa categoria omologato alle classi Euro 0,1,2,3,4, intestato all'acquirente del veicolo nuovo o ad un familiare convivente.	60 milioni di euro per il 2019 70 milioni di euro per il 2020 70 milioni di euro per il 2021
21-70	2.500		
0-20	4.000	in assenza di rottamazione per demolizione di un veicolo della stessa categoria omologato alle classi Euro 0,1,2,3,4	
21-70	1.500		

E' prevista la detrazione fiscale del 50% sulle spese sostenute dal primo marzo 2019 al 31 dicembre 2021 per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per le vetture elettriche da rifornire alla presa di corrente. La detrazione è ripartita in dieci quote annuali di pari importo ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro.

Maggiori entrate eccedenti :
55 milioni di euro nel 2019 fino a 60
65 milioni di euro nel 2020 fino a 70
65 milioni di euro nel 2021 fino a 70

Malus previsto a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia dal 1/3/2019 al 31/12/2021 un veicolo M1 nuovo di fabbrica con emissioni di biossido di carbonio superiori a 160 g/km

gCO ₂ /km	malus	condizioni	
161-175	1.100	l'imposta è dovuta anche da chi immatricola in Italia un veicolo M1 già immatricolato in altro Stato	Le entrate eccedenti : 60 milioni di euro nel 2019 70 milioni di euro nel 2020 70 milioni di euro nel 2021 affluiranno su apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato
176-200	1.600		
201-250	2.000	l'imposta non si applica ai veicoli per uso speciale	
>250	2.500		

Le analisi previsionali sugli impatti di questa misura, adottata tra l'altro in un contesto in cui il mercato è in flessione e il settore produttivo è in fase di transizione tecnologica ed in rallentamento dal mese di luglio 2018, sono preoccupanti. Questa nuova ed ulteriore tassa sugli automobilisti, oltre a non avere impatti ambientali significativi perché non supporterà il rinnovo del parco, potrebbe portare particolari problemi sul fronte occupazionale industriale e delle reti di vendita, ma anche per le entrate dello Stato: meno veicoli prodotti e meno veicoli venduti corrispondono a meno imposte incassate (nel 2017 la contribuzione derivante dall'acquisto dei veicoli (versamento IVA e IPT), è stata di 9,4 miliardi di Euro).

Inoltre, essendo la norma tarata sulla CO₂, un climalterante e non un inquinante, non appare corretto parlare di "politiche per il miglioramento della qualità dell'aria" che hanno come obiettivo la riduzione di smog, inquinamento e polveri sottili. In termini ambientali, non vi sarebbero particolari effetti positivi perché nelle strade italiane continuerebbero a circolare veicoli con oltre 20 anni di età, mentre si tasserebbero, disincentivandone l'acquisto, veicoli di ultima generazione con prestazioni ambientali superiori alla media del parco circolante. La misura quindi sarebbe inefficace e impatterebbe su vetture del segmento premium, già assoggettate al superbollo, e del segmento medio, mono-volumi e multi-spazio, usate dalle famiglie italiane e dai piccoli operatori economici.

C'è da segnalare infine che la misura è intempestiva, in quanto non tiene conto dell'attuale situazione regolamentare, ovvero della transizione dalla procedura per il rilievo delle emissioni di CO₂ NEDC a quella WLTP obbligatoria a partire dal 1° settembre 2018, che ha l'obiettivo di fornire ai clienti dati che rispecchiano maggiormente l'uso reale del veicolo e nel corso del 2019 potrebbe presentare valori diversi per il medesimo veicolo.

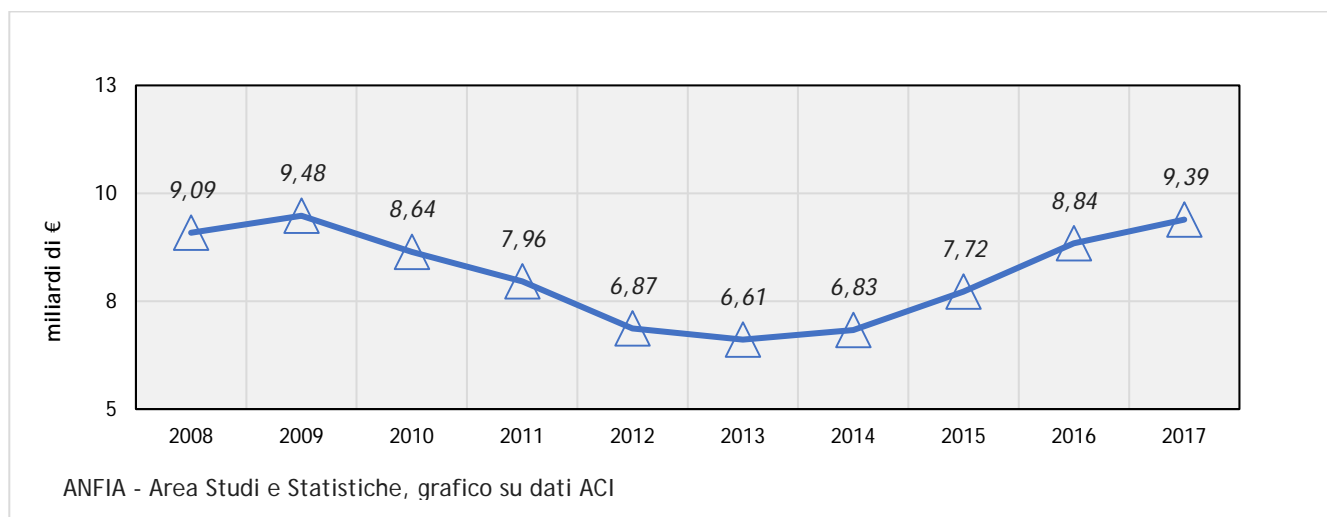
Carico fiscale sulla motorizzazione. Nuovo record nel 2017 per il carico fiscale sulla motorizzazione in Italia: 74,4 miliardi di euro (+2%). La percentuale sul gettito complessivo si mantiene stabile al 16%, mentre la percentuale sul PIL è del 4,3%, contro una media europea del 3% circa. Il gettito derivante dall'acquisto e dal possesso dell'autoveicolo cresce rispettivamente del 6,2% e del 4%, per un ammontare di 9,4 miliardi per il primo e 6,8 miliardi per il secondo.

Dal 2014 la ripresa del mercato ha contribuito alla crescita delle imposte di IVA e IPT, passate da € 6,83 miliardi del 2014 a 9,4 miliardi del 2017.

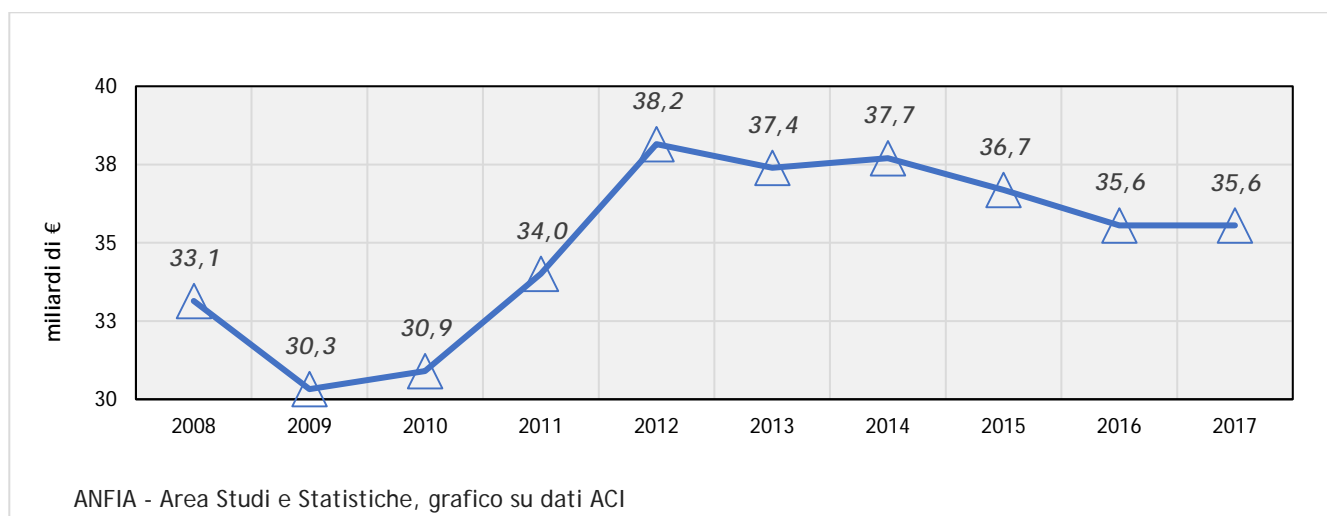
E' il gettito derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo, tuttavia, a rappresentare, come di consueto, la voce più rilevante, pari al 78,2% del gettito complessivo proveniente dal comparto, per un valore di 58,2 miliardi di Euro, in aumento dell'1,1% rispetto al 2016.

Anche nel progressivo 2018, in base ai dati disponibili, la fiscalità automotive italiana continua a salire.

Imposte versate per acquisto autoveicoli IVA+IPT, miliardi di euro



Imposte versate per acquisto carburanti/lubrificanti IVA+Imposta di Fabbricazione, miliardi di euro



Prezzo petrolio greggio. Le restrizioni sulla produzione di petrolio, adottate a fine 2016 dal cartello petrolifero di Paesi Opec e non-Opec (tagli di 1,2 milioni di barili al giorno), hanno determinato un rialzo del prezzo, che nel 2017 è stato del 23% (52,8 US\$, media pesata dei prezzi WTI, Brent, Dubai, FMI) sul prezzo medio del 2016 (in calo del 16% su quello del 2015, FMI). Anche la crescita economica globale è stata determinante nel rialzo dei prezzi del petrolio, in particolare per la crescente domanda petrolifera di Cina e India. Nel 1° trimestre del 2018, il prezzo del petrolio (media dei prezzi WTI, Brent, Dubai) è di 64,6 US\$ al barile (+22% rispetto al 1° trimestre 2017) e sale a 71,5 US\$ al barile nel 2° trimestre, in crescita dell'11% rispetto al trimestre precedente e del 45% rispetto al 2° trimestre 2017. Da inizio ottobre invece il prezzo del petrolio è iniziato a calare. I paesi OPEC e non OPEC, ad inizio dicembre, per sostenere il prezzo del petrolio, hanno accettato di ridurre la produzione di petrolio, con un taglio di 1,2 milioni di barili al giorno che potrebbe risultare insufficiente. Il trend discendente è imputabile principalmente allo *shale oil* degli USA, la cui produzione ha superato nel 2018 quella dell'Arabia Saudita, scavalcata anche dalla produzione di Russia, che ha fatto registrare un nuovo record. Le leve delle quotazioni dell'oro nero sembrano dunque essere sempre più in mano a USA e Russia.

Prezzi carburanti e consumi di carburante in Italia. A dicembre 2018, il prezzo medio dei carburanti è sceso, rispetto ad novembre 2018:

-il prezzo della benzina senza piombo da € 1,613 al litro a € 1,510

-il prezzo del gasolio per autotrazione da € 1,538 a € 1,451.

-il prezzo del GPL da € 0,703 al litro a € 0,666.

In termini tendenziali il prezzo medio dei carburanti è sceso del 2,3% per la benzina senza piombo e dell'1,5% per il GPL auto ed è aumentato del 2,1% per il gasolio auto. Il prezzo industriale è diminuito del 5% per la benzina e del 2,4% per il GPL, mentre è salito del 5,4% per il gasolio.

IVA e accise hanno pesato sul prezzo medio alla pompa di dicembre per il 66,2% la benzina senza piombo, per il 60,7% il gasolio autotrazione e il 40,1% il GPL auto.

Secondo gli ultimi dati disponibili del Ministero dello Sviluppo Economico, nel mese di novembre e nei primi undici mesi del 2018 (ultimo aggiornamento), si registrano rispettivamente le seguenti variazioni tendenziali nei consumi di carburante: gasolio auto +4,9% e +4%; benzina senza piombo +2,5% e +0,2%; GPL +2,2% e -3,4%.

Prezzo medio mensile dei carburanti a dicembre 2018, €/litro

	benzina senza piombo			gasolio autotrazione			gpl auto		
	€/litro	%	var. %	€/litro	%	var. %	€/litro	%	var. %
prezzo industriale	0,51 €	33,8%	-5,0%	0,57 €	39,4%	5,4%	0,40 €	59,9%	-2,4%
IVA	0,27 €	17,9%	-3,6%	0,26 €	18,0%	0,0%	0,12 €	18,0%	-0,1%
Accisa	0,73 €	48,3%	0,2%	0,62 €	42,7%	0,0%	0,15 €	22,1%	0,0%
Prezzo al consumo	1,51 €	100,0%	-2,3%	1,45 €	100,0%	2,1%	0,67 €	100,0%	-1,5%

ANFIA - Area Studi e Statistiche, grafico su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Consumi di carburanti a novembre e primi 11 mesi 2018, .000 tonn.

	novembre			gennaio-novembre		
	2018	2017	var. %	2018	2017	var. %
benzina senza piombo	572	558	2,5%	6.719	6.708	0,2%
gasolio auto	1.969	1.877	4,9%	22.055	21.213	4,0%
gpl auto	138	135	2,2%	1.480	1.532	-3,4%

ANFIA - Area Studi e Statistiche, grafico su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Analisi del mercato autovetture ITALIA nel dettaglio.

Mercato per alimentazione. Nel 2018 le vendite di auto diesel sono ancora più della metà del mercato (51,2% la quota), sebbene in calo del 12%. Le vendite di auto a benzina, con un aumento dell'8%, conquistano il 35,5% del mercato.

Nel 2018 le nuove registrazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 13,3% delle nuove registrazioni con oltre 253mila autovetture (+10%), così ripartite: 124.565 auto a GPL (-3,5% sul 2017 e 6,5% di quota); 37.406 auto a metano (+14,2% e 2% di quota); 81.892 auto ibride mild-full (+29% e 4,3% di quota); 4.734 auto ibride plug-in e extended-range (+65,3% e 0,2% di quota).

Immatricolazioni di autovetture per alimentazione

	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
DIESEL	1.040.931	57,0	1.112.997	56,5	6,9	978.473	51,2	-12,1
BENZINA	599.647	32,8	628.458	31,9	4,8	678.348	35,5	7,9
BZ+GPL	101.698	5,6	129.056	6,5	26,9	124.565	6,5	-3,5
BZ+METANO	43.796	2,4	32.751	1,7	-25,2	37.406	2,0	14,2
ELETTRICA	1.376	0,1	2.022	0,1	46,9	4.997	0,3	147,1
IBRIDE	38.683	2,1	66.361	3,4	71,6	86.626	4,5	30,5
IBRIDA BE	36.842	2,0	63.290	3,2	71,8	79.651	4,2	25,9
IBRIDA GE	396	0,0	207	0,0	-47,7	2.241	0,1	982,6
PLUG-IN	1.310	0,1	2.650	0,1	102,3	4.557	0,2	72,0
EXTENDED RANGE	135	0,0	214	0,0	58,5	177	0,0	-17,3
TOTALE	1.826.131	100,0	1.971.645	100,0	8,0	1.910.415	100,0	-3,1

ALIM. ALTERN.	185.553	10,2	230.190	11,7	24,1	253.594	13,3	10,2
----------------------	----------------	-------------	----------------	-------------	-------------	----------------	-------------	-------------

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

Immatricolazioni di autovetture per alimentazioni, ultimi 13 mesi, volumi e quote

VOLUMI	dic-17	gen-18	feb-18	mar-18	apr-18	mag-18	giu-18	lug-18	ago-18	set-18	ott-18	nov-18	dic-18
DIESEL	68.832	98.096	102.241	116.505	90.571	102.927	92.177	77.706	51.243	59.707	64.245	65.997	57.058
BENZINA	37.047	58.436	58.498	72.925	59.048	70.537	58.157	50.920	26.933	48.815	61.695	60.328	52.056
BZ/GPL	7.936	11.165	10.434	12.446	10.646	12.326	11.570	12.414	7.620	7.343	10.529	10.452	7.620
BZ/METANO	2.837	3.222	4.311	4.510	4.131	5.516	4.964	3.323	1.668	1.221	1.186	1.938	1.416
BEV/IBRIDE	5.052	7.425	6.764	7.975	7.509	8.415	8.423	8.616	4.319	8.279	9.376	8.491	6.031
TOTALE	121.704	178.344	182.248	214.361	171.905	199.721	175.291	152.979	91.783	125.365	147.031	147.206	124.181
QUOTE	dic-17	gen-18	feb-18	mar-18	apr-18	mag-18	giu-18	lug-18	ago-18	set-18	ott-18	nov-18	dic-18
DIESEL	56,6	55,0	56,1	54,3	52,7	51,5	52,6	50,8	55,8	47,6	43,7	44,8	45,9
BENZINA	30,4	32,8	32,1	34,0	34,3	35,3	33,2	33,3	29,3	38,9	42,0	41,0	41,9
BZ/GPL	6,5	6,3	5,7	5,8	6,2	6,2	6,6	8,1	8,3	5,9	7,2	7,1	6,1
BZ/METANO	2,3	1,8	2,4	2,1	2,4	2,8	2,8	2,2	1,8	1,0	0,8	1,3	1,1
BEV/IBRIDE	4,2	4,2	3,7	3,7	4,4	4,2	4,8	5,6	4,7	6,6	6,4	5,8	4,9
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Le autovetture che possono accedere, da marzo 2019, all'ecobonus di € 6.000 (€ 4.000 senza rottamazione) sono quelle fino a 20 gCO₂/km, ossia BEV ed extended-range. Si tratta di un segmento che nel 2018 ha totalizzato 5.174 unità, con una crescita del 131% sui volumi del 2017 e lo 0,3% di quota, l'85% di queste auto è stato acquistato da società. Verosimilmente assisteremo ad un calo delle immatricolazioni di auto "incentivabili da ecobonus" nei mesi di gennaio e febbraio, in attesa dell'entrata in vigore della misura dal 1/3/2019.

Il prezzo d'acquisto elevato delle auto elettriche e la rete infrastrutturale di ricarica insufficiente non favoriscono una rapida espansione della mobilità elettrica.

La struttura tariffaria dell'elettricità erogata è confermata dalle disposizioni della deliberazione 654/2015/R/eel⁵ dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambienti (ARERA) ed è espressa solo in c€/kWh⁶ ed è applicabile su richiesta ai punti di prelievo in bassa tensione dedicati al servizio di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico.

La ricarica può avvenire o in luoghi privati (es. abitazioni o garage di flotte aziendali) o in luoghi accessibili al pubblico (es. colonnine stradali, stazioni di rifornimento, parcheggi di operatori commerciali, etc.). Ciascuna delle modalità di ricarica disponibili è caratterizzata da differenti costi sia per la fornitura di energia elettrica sia per l'installazione e gestione dell'infrastruttura di ricarica.

Per quanto riguarda le opportunità di ricarica privata (cioè, in luoghi privati non accessibili al pubblico come ad esempio spazi condominiali o garage di abitazioni private, garage di flotte aziendali, etc.), ARERA evidenzia come i costi connessi siano influenzati da una molteplicità di fattori, tra i quali sono citati sul sito dell'Autorità:

- la possibilità di utilizzare un punto di prelievo (POD) già attivo o la necessità di doverne attivare uno nuovo dedicato alla ricarica;
- la capacità di gestire in modo intelligente la contemporaneità dei carichi (al fine di limitare la necessità di incrementi di potenza impegnata);
- il costo della componente "materia energia" previsto dalle diverse offerte commerciali disponibili sul mercato;
- la possibilità di soddisfare una parte del fabbisogno di energia per la ricarica tramite autoproduzione;
- la possibilità di aggregare in un'unica unità di consumo box condominiali di diversi proprietari.

Per quanto riguarda le opzioni di ricarica pubblica (o, più correttamente, ricarica in luoghi accessibili al pubblico), ai sensi della Direttiva Europea 2014/94/UE e del D.Lgs. 257/16, tale servizio si deve sviluppare in concorrenza e, pertanto, la determinazione dei prezzi finali del servizio di ricarica non ricade nella regolazione tariffaria dell'Autorità. In questo mercato è dunque oggi attiva una molteplicità di soggetti (operatori di punti di ricarica, fornitori di servizi di mobilità, esercizi commerciali) in grado di fornire servizi di ricarica a condizioni economiche molto diversificate, quali ad esempio: ricarica gratuita o scontata per i clienti di un esercizio commerciale (hotel, centro commerciale, ...), ricarica fatturata in base al consumo di energia, ricarica fatturata in base al tempo di occupazione del parcheggio, ricarica basata su abbonamento che può contemplare un costo fisso mensile e un costo variabile per kWh ricaricato, ecc.

La direttiva 2018/844/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia (che tratta il tema delle colonnine di ricarica per le auto elettriche) prevede che gli Stati membri adottino misure volte a semplificare le procedure amministrative e l'accesso agli incentivi per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica (la legge di Bilancio 2019 ha previsto per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica la possibilità di usufruire di una detrazione fiscale del 50% delle spese sostenute, calcolata su un ammontare complessivo massimo di 3.000 euro). In base alla nuova norma europea, le colonnine di ricarica dovranno essere installate in tutti gli edifici (sia residenziali sia a destinazione diversa) di nuova costruzione e in quelli sottoposti a ristrutturazioni rilevanti. In Italia dal 1° gennaio 2018 il titolo abilitativo per i nuovi edifici è vincolato alla predisposizione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli.

⁵<https://www.arera.it/it/docs/15/654-15.htm>

⁶https://www.arera.it/allegati/elettricit%C3%A0/schede/TariffePrezziRicariche_st.pdf

TOP 10 per alimentazione, 2018

Totale mercato			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Fiat	Panda	122.481
2	Fiat	500x	49.931
3	Renault	Clio	49.347
4	Lancia	Ypsilon	48.560
5	Fiat	500	44.144
6	Jeep	Renegade	41.944
7	Volkswagen	Polo	41.093
8	Citroen	C3	40.756
9	Fiat	Tipo	40.332
10	Ford	Fiesta	39.682

Benzina			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Fiat	Panda	87.860
2	Fiat	500	34.694
3	Lancia	Ypsilon	33.059
4	Volkswagen	Polo	23.235
5	Citroen	C3	20.019
6	Ford	Fiesta	18.996
7	Peugeot	208	16.993
8	Renault	Clio	15.676
9	Smart	Fortwo	15.354
10	Volkswagen	Up	14.148

Diesel			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Jeep	Compass	35.335
2	Fiat	500x	34.041
3	Jeep	Renegade	31.697
4	Volkswagen	Tiguan	27.634
5	Fiat	Tipo	26.121
6	Renault	Clio	26.095
7	Nissan	Qashqai	24.530
8	Peugeot	3008	22.305
9	Renault	Captur	20.690
10	Ford	Fiesta	20.684

Bz+Metano			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Volkswagen	Golf	7.370
2	Volkswagen	Polo	5.889
3	Fiat	Panda	4.946
4	Volkswagen	Up	4.023
5	Fiat	Punto	2.336
6	Skoda	Octavia	2.295
7	Seat	Ibiza	1.699
8	Fiat	Qubo	1.589
9	Opel	Astra	1.169
10	Seat	Leon	1.013

Bz+Gpl			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Fiat	Panda	12.072
2	Lancia	Ypsilon	11.305
3	Opel	Corsa	9.412
4	Renault	Clio	7.576
5	Dacia	Sandero	7.269
6	Citroen	C3	6.339
7	Fiat	500x	5.885
8	Fiat	Tipo	5.785
9	Dacia	Duster	4.848
10	Opel	Karl	4.680

Ibride tradizionali			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Toyota	Yaris	27.979
2	Toyota	C-Hr	18.348
3	Toyota	Rav4	7.251
4	Toyota	Auris	6.896
5	Kia	Niro	3.860
6	Suzuki	Swift	3.323
7	Suzuki	Ignis	3.284
8	Lexus	Nx	2.756
9	Ford	Mondeo	1.741
10	Suzuki	Baleno	914

Ibride plug-in/Ext. Range			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Mini	Countryman	993
2	Mercedes	Glc	501
3	Porsche	Panamera	390
4	Bmw	Serie 2 Activ	368
5	Bmw	Serie 2	256
6	Volvo	Xc60	236
7	Hyundai	Ioniq	219
8	Bmw	I 3	177
9	Bmw	Serie 5	171
10	Volkswagen	Golf	168

Elettriche			
Pos.	Marca	Modello	2018
1	Nissan	Leaf	1.448
2	Smart	Fortwo	1.051
3	Renault	Zoe	1.028
4	Tesla	Model S	263
5	Tesla	Model X	201
6	Bmw	I 3	179
7	Smart	Forfour	164
8	Volkswagen	Golf	113
9	Citroen	C-Zero	107
10	Jaguar	I-Pace	88

Mercato per modalità d'acquisto. Nel 2018 le vendite ai privati risultano in calo del 2,7%, con una quota di mercato del 55,2% e oltre 1,05 milioni di nuove registrazioni.

In calo del 3,6%, invece, le vendite di auto intestate a società (incluso noleggio e leasing), che rappresentano il 44,8% del mercato, con 856mila nuove immatricolazioni.

L'andamento del mercato dei privati ha registrato un andamento altalenante nel corso dei mesi: negativo nel primo trimestre del 2018 (-12%), positivo nel secondo trimestre (+1,7%), di nuovo negativo nel terzo trimestre (-4,3%) e positivo nel quarto (+6,1%). Le nuove immatricolazioni di auto intestate a società hanno un andamento quasi opposto a quello dei privati: positivo solo il primo trimestre (+12,5%), a cui seguono tre cali tendenziali: -4,6% nel 2° trimestre, -9,9% nel 3° trimestre e -17,7% nel 4° trimestre.

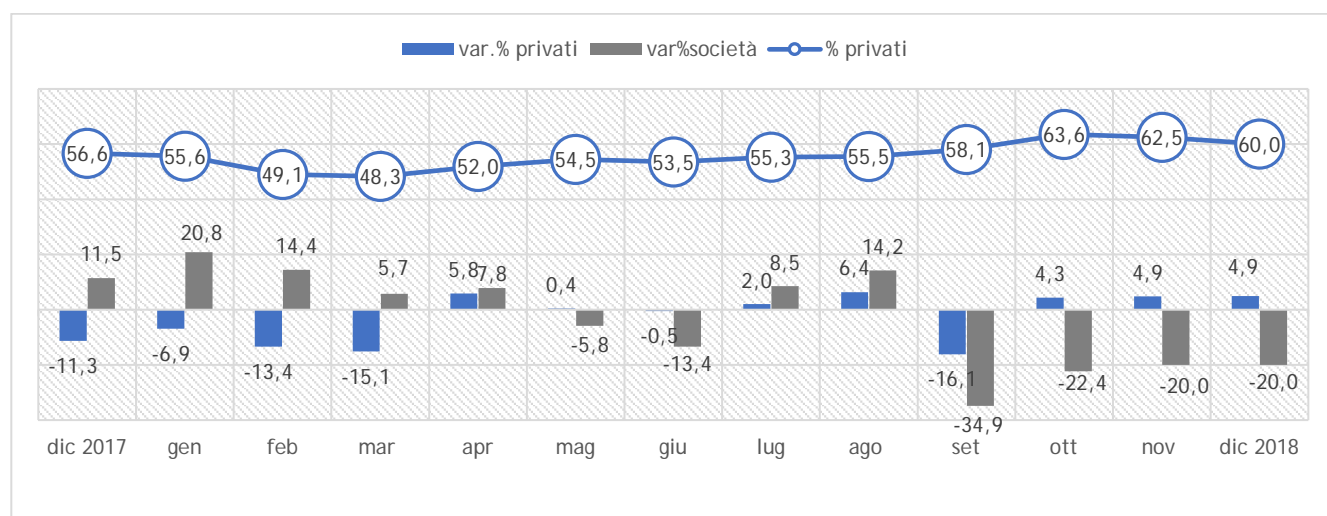
Il mercato delle società conta circa 66mila autovetture intestate alle società di leasing (più della metà riguarda il leasing persone fisiche, 35mila) con una quota del 3,4%, 352mila autovetture rappresentano invece le nuove flotte delle aziende, in calo del 9,7% e con una quota di mercato del 18% e infine il noleggio, che con 434mila nuove registrazioni vale il 23% del mercato italiano (+0,7% sul 2017).

Immatricolazioni di autovetture per modalità d'acquisto

	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
Privati proprietari	1.103.290	60,4	1.082.752	54,9	-1,9	1.053.941	55,2	-2,7
Società	722.841	39,6	888.893	45,1	23,0	856.474	44,8	-3,6
Leasing persone fisiche	29.082	1,6	31.625	1,6	8,7	35.073	1,8	10,9
Società proprietarie	293.103	16,1	389.564	19,8	32,9	351.884	18,4	-9,7
Leasing persone Ligr.	30.204	1,7	30.929	1,6	2,4	30.916	1,6	0,0
Noleggio	364.516	20,0	431.310	21,9	18,3	434.220	22,7	0,7
Taxi	5.705	0,3	5.223	0,3	-8,4	4.140	0,2	-20,7
Altri	231	0,0	242	0,0	4,8	241	0,0	-
TOTALE	1.826.131	100,0	1.971.645	100,0	8,0	1.910.415	100,0	-3,1

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

Immatricolazioni mensili di autovetture per modalità d'acquisto, variazioni % tendenziali e quota privati



Nel 2018, i privati acquistano per il 43% auto a benzina, per il 40% auto diesel (un anno fa le auto diesel avevano 8,6 punti di quota in più di quelle a benzina), per il 9% auto a benzina-gpl, per il 3% auto a benzina-metano e per il 5,5% auto ibride/elettriche. La quota delle auto ad alimentazione alternativa tra i privati sale al 16,9% (media nazionale 13,3%). Tra i privati risultano in calo le vendite di auto a gasolio (-20%) e a gpl (-12,5%), mentre aumentano le vendite di auto a benzina (+19,5%), a metano (+23%), ibride (+20%), elettriche (+164%).

La quota delle auto diesel intestate alle società è del 65%, con volumi in calo del 5%, mentre le auto a benzina pesano per il 26% del mercato (-9,9% la variazione dei volumi). La quota di auto ad alimentazione alternativa tra le auto commerciali sale all'8,9% (+39% la crescita dei volumi). Tra le autovetture intestate a società, ad eccezione di quelle a benzina, diesel e metano, crescono le immatricolazioni delle auto elettriche (+144%), ibride (+58%) e gpl (+36%).

Sono intestate a privati il 15% delle auto elettriche vendute nel 2018 e il 20% delle auto ibride plug-in.

Sono intestate alle società di noleggio il 41% di auto PHEV/ER e il 54% di auto BEV, le flotte aziendali valgono invece il 26% di auto PHEV/ER e il 20% di auto BEV.

Immatricolazioni di autovetture per modalità di acquisto e alimentazione

PRIVATI	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
DIESEL	555.634	50,4	525.312	48,5	-20,1%	420.136	39,9	-20,0
BENZINA	405.851	36,8	381.746	35,3	16,7%	456.044	43,3	19,5
BZ+GPL	84.251	7,6	105.374	9,7	-13,3%	92.252	8,8	-12,5
BZ+METANO	32.647	3,0	22.337	2,1	30,0%	27.573	2,6	23,4
ELETTRICA	211	0,0	284	0,0	172,7%	751	0,1	164,4
IBRIDE	24.696	2,2	47.699	4,4	21,6%	57.185	5,4	19,9
TOTALE	1.103.290	100	1.082.752	100	-3,5%	1.053.941	100	-2,7
Tot. ALTERNATIVE	141.805	12,9	175.694	16,2	1,8%	177.761	16,9	1,2

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

SOCIETA' (1)	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
DIESEL	485.297	67,1	587.685	66,1	-4,4%	558.337	65,2	-5,0
BENZINA	193.796	26,8	246.712	27,8	-10,7%	222.304	26,0	-9,9
BZ+GPL	17.447	2,4	23.682	2,7	40,9%	32.313	3,8	36,4
BZ+METANO	11.149	1,5	10.414	1,2	-0,7%	9.833	1,1	-5,6
ELETTRICA	1.165	0,2	1.738	0,2	150,7%	4.246	0,5	144,3
IBRIDE	13.987	1,9	18.662	2,1	56,6%	29.441	3,4	57,8
TOTALE	722.841	100	888.893	100	-3,5%	856.474	100	-3,6
Tot. ALTERNATIVE	43.748	6,1	54.496	6,1	1,8%	75.833	8,9	39,2

(1) Include società persone giuridiche, società di leasing, società di noleggio, taxi, enti

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

Dall'analisi dei dati si evince la stagionalità del mercato delle auto intestate alle società di noleggio: le vendite sono più significative nei mesi primaverili e calano nella seconda metà dell'anno.

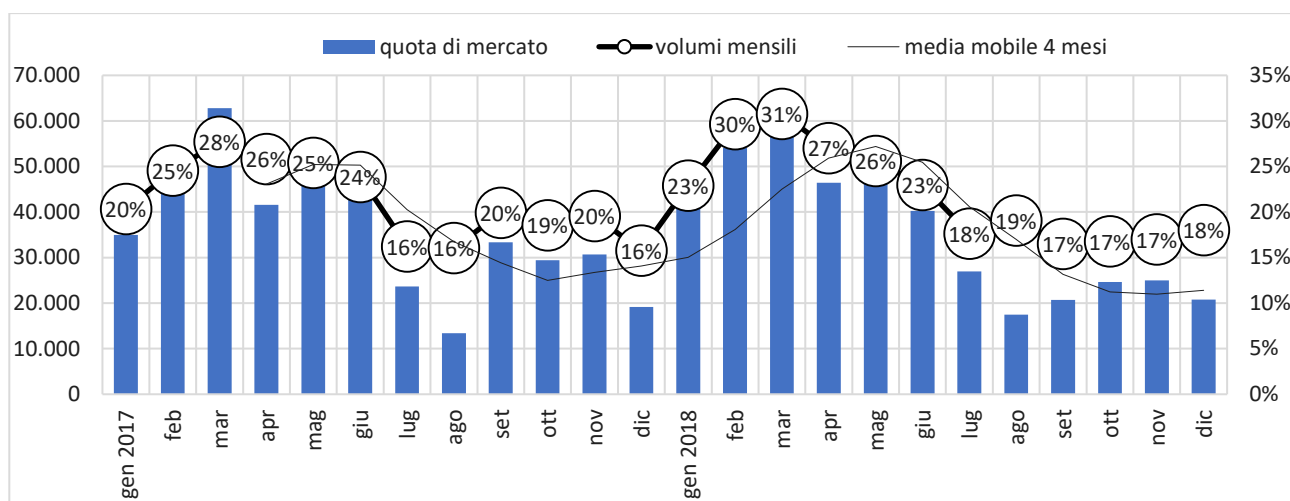
La quota delle auto intestate a società di noleggio era pari al 26,6% del mercato nel 1° semestre del 2018, con un incremento delle vendite del 6%, mentre nel 2° semestre la quota è scesa al 17%, con una riduzione dei volumi venduti del 10% rispetto al secondo semestre 2017.

Nel 2018 il comparto conta 434.000 nuove registrazioni, in leggero incremento rispetto ai volumi del 2017 (431mila).

1 auto su 4,4 è intestata a società di noleggio, era 1 su 5 nel 2016. Nel 2010 il noleggio pesava per il 13% del mercato e oggi vale quasi il 23%.

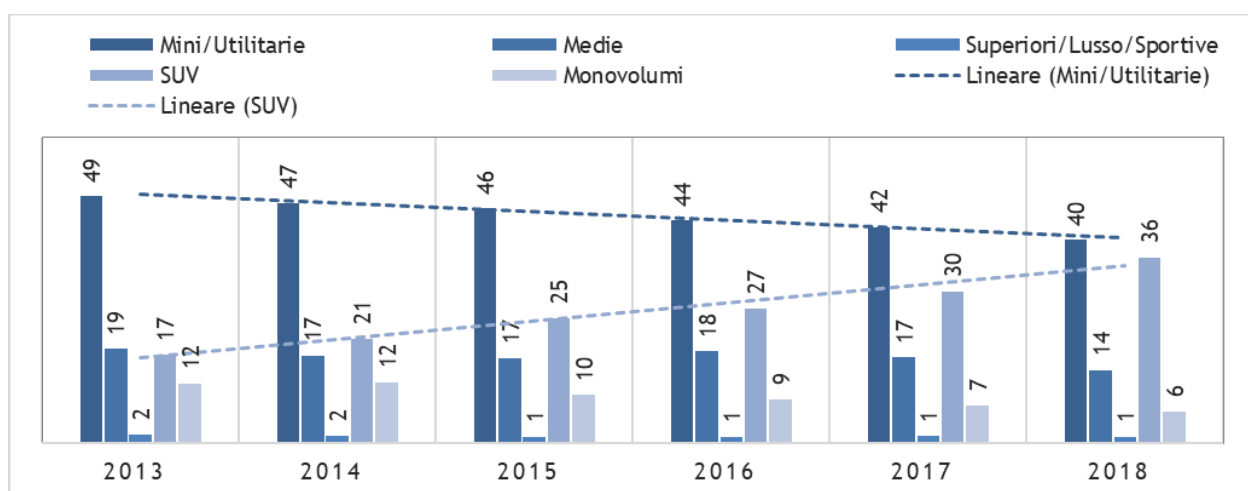
Secondo ANIASA, l'Associazione dei noleggiatori, sono circa 30.000 i privati che hanno deciso di noleggiare un'auto a lungo termine, invece di acquistarla. La metà degli acquirenti è donna, giovane, e sceglie un'auto piccola o media per percorrere mediamente circa 20.000 km l'anno. Si tratta di una formula che consente di evitare l'esborso consistente dell'acquisto e rappresenta un vantaggio per i lavoratori autonomi, che possono invece dedurre dal reddito la rata dell'auto. Esistono formule di noleggio che consentono di abbinare al noleggio dell'auto una serie di servizi come pneumatici estivi e invernali, assistenza stradale, veicolo sostitutivo e call center attivo 24 ore su 24.

Immatricolazioni di auto intestate a società di noleggio, volumi, quota di mercato, media mobile a 4 mesi



Mercato per segmento. Nel 2018, il mercato dell'alto di gamma diminuisce dell'11%, i segmenti A/B che hanno con una quota del 40% (era del 49% nel 2013), calano di quasi il 9%. Il segmento delle medie inferiori cala del 17% mentre il segmento delle medie risulta in diminuzione del 22%. I segmenti C/D rappresentano, insieme, il 14,3% del mercato, mentre nel 2013 era il 19%. I SUV di tutte le dimensioni crescono del 18,5% e raggiungono quota 36,5%, più del doppio rispetto al 2013, mentre i monovolumi (-20%), rappresentano il 6% del mercato, contro il 12% del 2013.

Immatricolazioni di autovetture per segmento, trend annuale, quote sul totale mercato



Immatricolazioni di autovetture per segmento

	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
Superutilitarie	323.895	17,7	347.082	17,6	7,2	319.206	16,7	-8,0
Utilitarie	474.295	26,0	489.789	24,8	3,3	443.377	23,2	-9,5
Medio-inferiori	257.495	14,1	266.559	13,5	3,5	221.100	11,6	-17,1
Medie	71.924	3,9	66.274	3,4	-7,9	51.794	2,7	-21,8
Superiori	16.105	0,9	18.959	1,0	17,7	16.796	0,9	-11,4
Lusso	2.104	0,1	2.359	0,1	12,1	2.358	0,1	0,0
Sportive	4.996	0,3	6.455	0,3	29,2	5.570	0,3	-13,7
SUV Piccoli	223.597	12,2	244.470	12,4	9,3	289.308	15,1	18,3
SUV Compatti	180.023	9,9	246.123	12,5	36,7	303.109	15,9	23,2
SUV Medi/	61.650	3,4	78.713	4,0	27,7	87.252	4,6	10,8
SUV Grandi	19.576	1,1	18.367	0,9	-6,2	16.842	0,9	-8,3
Monovolumi piccoli	87.774	4,8	83.653	4,2	-4,7	75.558	4,0	-9,7
Monovolumi medi	60.998	3,3	57.573	2,9	-5,6	37.860	2,0	-34,2
Monovolumi grandi	8.480	0,5	6.548	0,3	-22,8	5.060	0,3	-22,7
Multispazio	22.770	1,2	24.030	1,2	5,5	22.002	1,2	-8,4
Combi	10.449	0,6	14.691	0,7	40,6	13.223	0,7	-10,0
TOTALE	1.826.131	100,0	1.971.645	100,0	8,0	1.910.415	100,0	-3,1
A/B	798.190	43,7	836.871	42,4	4,8	762.583	39,9	-8,9
ALTO DI GAMMA	51.261	2,8	52.688	2,7	2,8	46.626	2,4	-11,5
SUV	484.846	26,6	587.673	29,8	21,2	696.511	36,5	18,5
MONOVOLUMI	157.252	8,6	147.774	7,5	-6,0	118.478	6,2	-19,8

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

Mercato per area geografica. A gennaio-dicembre 2018, le vendite risultano in aumento solo nelle regioni del Sud e Isole +1,4% mentre nel Nord-Ovest calano dell'8%, nel Nord-Est del 2% e nel Centro dell'1%. Al di fuori delle regioni meridionali, solo Veneto e Toscana registrano volumi di mercato in crescita, rispettivamente dell'1,3% e dell'1,2%.

Da inizio anno, in Valle d'Aosta e in Trentino Alto Adige è stato immatricolato il 18% del mercato complessivo, grazie al noleggio.

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

Immatricolazioni di autovetture per regione

	TOTALE 2016	%	TOTALE 2017	%	Var % 17/16	TOTALE 2018	%	Var % 18/17
VALLE D'AOSTA	49.813	2,7	59.959	3,0	20,4	59.719	3,1	-0,4
PIEMONTE	178.476	9,8	219.935	11,2	23,2	178.039	9,3	-19,0
LOMBARDIA	308.770	16,9	323.685	16,4	4,8	317.243	16,6	-2,0
LIGURIA	35.090	1,9	35.666	1,8	1,6	33.800	1,8	-5,2
ITALIA NORD-OVEST	572.149	31,3	639.245	32,4	11,7	588.801	30,8	-7,9
FRIULI	34.019	1,9	36.725	1,9	8,0	35.648	1,9	-2,9
TRENTINO ALTO ADIGE	259.516	14,2	299.959	15,2	15,6	292.495	15,3	-2,5
VENETO	141.666	7,8	145.863	7,4	3,0	147.705	7,7	1,3
EMILIA ROMAGNA	147.844	8,1	154.771	7,8	4,7	150.891	7,9	-2,5
ITALIA NORD-EST	583.045	31,9	637.318	32,3	9,3	626.739	32,8	-1,7
TOSCANA	170.926	9,4	173.371	8,8	1,4	175.438	9,2	1,2
UMBRIA	24.967	1,4	25.649	1,3	2,7	25.612	1,3	-0,1
MARCHE	41.138	2,3	42.718	2,2	3,8	41.788	2,2	-2,2
LAZIO	144.655	7,9	155.926	7,9	7,8	150.337	7,9	-3,6
ITALIA CENTRO	381.686	20,9	397.664	20,2	4,2	393.175	20,6	-1,1
ABRUZZI	28.802	1,6	29.568	1,5	2,7	30.207	1,6	2,2
BASILICATA	8.807	0,5	8.761	0,4	-0,5	9.034	0,5	3,1
CAMPANIA	66.677	3,7	66.304	3,4	-0,6	66.168	3,5	-0,2
MOLISE	4.018	0,2	4.123	0,2	2,6	3.811	0,2	-7,6
PUGLIA	55.816	3,1	57.705	2,9	3,4	59.910	3,1	3,8
CALABRIA	29.260	1,6	31.022	1,6	6,0	31.073	1,6	0,2
SICILIA	66.768	3,7	68.010	3,4	1,9	68.784	3,6	1,1
SARDEGNA	29.103	1,6	31.925	1,6	9,7	32.713	1,7	2,5
ITALIA SUD-ISOLE	289.251	15,8	297.418	15,1	2,8	301.700	15,8	1,4
TOTALE	1.826.131	100,0	1.971.645	100,0	8,0	1.910.415	100,0	-3,1

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

Le regioni che hanno un mercato più esteso di auto a GPL sono: Piemonte (19% di quota), Emilia Romagna (13%), Lazio (12%), Lombardia (11%), Veneto (10%) e Toscana (8%). Per le auto a metano invece risultano: Emilia Romagna (20% di quota), Marche (13%), Toscana (12%), Veneto (12%), e Lombardia (8%).

Il 79% delle autovetture elettriche è immatricolato in sole 4 regioni: in Trentino Alto Adige il 39%, il 19% in Toscana, il 12% in Lombardia e il 9% in Lazio.

Le due province con il maggior numero di auto elettriche immatricolate nel 2018 sono Trento (1.633) e Firenze (886), intestate per il 95% a società di noleggio.

Il 72% delle autovetture ibride plug-in/extended range è immatricolato in sole 4 regioni: in Trentino Alto Adige il 28%, il 22% in Lombardia, il 17% in Toscana, e il 5% in Lazio.

In testa per le vendite di auto ibride mild-full si trovano: Lombardia, Trentino A.A., Lazio, Emilia Romagna e Veneto.

Immatricolazioni di autovetture per alimentazione e regione

Regioni	BZ	BZ/GPL	BZ/GNC	DS	BEV	IBRIDE BE	IBRIDE GE	PHEV/ER	TOTALE
VALLE D'AOSTA	20.522	501	20	38.368	3	297	1	7	59.719
PIEMONTE	71.728	23.212	2.322	73.450	192	6.747	140	248	178.039
LOMBARDIA	159.949	14.264	3.172	119.222	619	18.618	359	1.040	317.243
LIGURIA	16.293	1.496	411	13.925	57	1.546	22	50	33.800
ITALIA NORD-OVEST	268.492	39.473	5.925	244.965	871	27.208	522	1.345	588.801
FRIULI	17.447	722	154	15.514	49	1.659	32	71	35.648
TRENTINO AA	64.766	4.572	2.055	204.972	1.940	12.252	613	1.325	292.495
VENETO	54.355	12.373	4.315	68.210	279	7.596	263	314	147.705
EMILIA ROMAGNA	50.483	16.686	7.419	67.872	204	7.693	185	349	150.891
ITALIA NORD-EST	187.051	34.353	13.943	356.568	2.472	29.200	1.093	2.059	626.739
TOSCANA	51.893	10.222	4.529	100.733	943	6.119	170	829	175.438
UMBRIA	7.203	2.328	1.881	13.356	25	763	29	27	25.612
MARCHE	10.610	3.963	5.000	20.817	37	1.251	69	41	41.788
LAZIO	57.042	14.646	1.541	67.651	452	8.660	89	256	150.337
ITALIA CENTRO	126.748	31.159	12.951	202.557	1.457	16.793	357	1.153	393.175
ABRUZZI	9.427	2.782	876	16.204	21	846	19	32	30.207
BASILICATA	2.444	808	302	5.324	6	139	6	5	9.034
CAMPANIA	19.445	6.583	955	37.906	38	1.146	54	41	66.168
MOLISE	968	415	89	2.235	2	96	4	2	3.811
PUGLIA	15.538	5.431	1.736	35.774	32	1.274	76	49	59.910
CALABRIA	8.793	781	202	20.672	17	562	38	8	31.073
SICILIA	25.765	2.551	421	38.352	48	1.554	60	33	68.784
SARDEGNA	13.677	229	6	17.916	33	833	12	7	32.713
ITALIA SUD-ISOLE	96.057	19.580	4.587	174.383	197	6.450	269	177	301.700
Totale complessivo	678.348	124.565	37.406	978.473	4.997	79.651	2.241	4.734	1.910.415

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

Trasferimenti di proprietà, prime iscrizioni usato, radiazioni, stima parco. Secondo i dati preliminari di ACI, nel 2018 i passaggi di proprietà delle autovetture al netto delle minivolture hanno chiuso positivamente l'anno con una crescita del 4,7% e 3.090.050 trasferimenti contro i 2.950.705 del 2017. Buon risultato per le minivolture nell'anno: si è registrato un aumento del 5,9% con 2.543.207 mini-passaggi rispetto ai 2.402.270 del 2017. Complessivamente i trasferimenti di proprietà sono stati 5.633.257 (+5,2% sul 2017). La stima delle prime iscrizioni usato (auto già targate provenienti dall'estero e immatricolate per la prima volta in Italia), superano le 119mila unità.

Nel 2018 le radiazioni delle autovetture hanno fatto segnare un incremento del 6,4% con 1.504.747 formalità contro le 1.414.635 del 2017. Il tasso di sostituzione stimato è di 0,39%.⁷

Considerando il saldo positivo per le autovetture tra prime iscrizioni e radiazioni, si prevede un nuovo incremento del parco circolante al 31.12.2018 di oltre l'1%, per un totale di oltre 39 milioni di autovetture registrate.

⁷ Il tasso di sostituzione è dato dal rapporto tra il numero di autovetture radiate e il parco circolante al tempo t-1 (al lordo quindi delle radiazioni). Si ottiene un valore che dà una misura delle auto potenzialmente sostituite tramite le immatricolazioni di auto nuove.

I major market europei e il mercato USA (dati preliminari).

Nel 2018 in **GERMANIA** sono state immatricolate 3.435.778 nuove auto, -0,2% rispetto al 2017. Il mercato tedesco, rilevato dall'ente ufficiale Kraftfahrt-Bundesamt, include tutti i veicoli M1 e quindi anche i motorhome (46.859 unità, +15,5% sul 2017 e 1,4% di quota sul totale mercato auto). Nel 2018, il 36,4 % del mercato è intestato a privati (1.249.011 autovetture, +2,0%).

Le nuove immatricolazioni di brand tedeschi hanno visto una crescita a due cifre per Smart (+11,9%) e a una sola cifra per Mini (+8,1%), Ford (+2,3%), VW (+1,5%) e BMW (+1,2%); gli altri marchi tedeschi risultano in calo, tra questi la flessione più pronunciata è per Audi (-9,9%) e Opel (-6,5%). Leader del mercato è VW, con una quota del 18,7%. Per i marchi di importazione, i risultati annuali sono diversi: Jeep (+27,9%), Mitsubishi (+17,1%), Dacia (+14,5%), DS (+12,8%), Seat (+12,5%) e Volvo (+11,1%) hanno mostrato una forte crescita, mentre Tesla (-42,8%), Nissan (-26,0%), Ssangyong (-24,6%), Land Rover (-23,3%) e Alfa Romeo (-10,8%) hanno registrato cali a doppia cifra. Il Gruppo FCA ha consuntivato oltre 104mila registrazioni in Germania, il 3,1% di quota.

62,4% è la quota di autovetture a benzina, superiore al livello dell'anno precedente (57,7%); la quota delle autovetture con motore diesel è del 32,3 % (nel 2017 era del 38,8%). Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa hanno mostrato uno sviluppo positivo per tutto l'anno. Nel 2018 le autovetture alimentate a gas naturale (10.804 unità, +190,2%) hanno una quota dello 0,3% e le auto a propulsione di gas liquido (4.663 unità, +6%) una quota dello 0,1%. Le auto ibride sono il 3,8% del mercato (130.258 unità, +53,8%), compresi gli ibridi plug-in (31.442 unità, +6,8%) con una quota dello 0,9%. Le autovetture elettriche (36.062 unità, +43,9%) hanno rappresentato l'1% del mercato.

I SUV, che valgono il 18,3% del mercato, hanno registrato la crescita nel 2018: +20,8%, seguiti dai motorhome (+15,5%) e dalle auto di lusso (+12,4%).

Il saldo annuale del mercato delle auto usate si è chiuso con 7,2 milioni di passaggi di proprietà (-1,5%). Complessivamente sono state movimentate 10,6 milioni di autovetture. (Fonte: KBA)

Chiude positivamente il mercato autovetture in **FRANCIA** con 2.173.481 nuove registrazioni e una crescita del 3%. I marchi francesi crescono dell'8,3% e totalizzano 1,25 milioni di nuove immatricolazioni, pari al 57,4% del mercato: il Gruppo PSA vale il 32,2% del mercato, mentre il Gruppo Renault vale il 25,1%. Le auto dei brand esteri registrano invece una flessione del 3,4%. Il Gruppo FCA totalizza oltre 100mila vendite (+12,7%) e una quota del 4,6%.

La quota delle auto diesel scende al 39% nel 2018, era del 47% nel 2017, con un calo di oltre il 15%, un delta negativo che vale 153mila vetture. Le vendite di auto a benzina aumentano del 18% (183mila in più rispetto al 2017) e conquistano il 54,7% del mercato. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa sono oltre 140mila unità (+29,7%), così ripartite: 106.366 ibride (+30%) e una quota del 4,9%, di cui 14.528 ibride plug-in (+22%) e una quota dello 0,7%; 31.059 auto elettriche (+24,7%) e una quota dell'1,4%; 3.053 auto a gas/etanolo (+65%) e una quota dello 0,13%.

I passaggi di proprietà hanno riguardato 5.632.358 autovetture (-0,8% sul 2017). Complessivamente sono state movimentate oltre 7,8 milioni di autovetture. (Fonte: CCFA)

In **SPAGNA** sono state immatricolate 1.321.438 nuove autovetture, +7% sui volumi del 2017. Secondo la modalità d'acquisto, il mercato risulta così ripartito: 663.010 autovetture intestate a privati, +3,7% e il 50% di quota; 420.651 auto intestate a società, +13,6% e una quota del 32%; infine 237.777 auto intestate a società di noleggio, +5,7% e una quota del 18%.

Il mercato per alimentazione comprende il 56% di auto a benzina (739.527, +29,7% sul 2017), il 36% di auto diesel (473.491, -20,7% sul 2017) e l'8% di auto ibride-elettriche (108.420, +59,6% sul 2017).

I SUV di tutte le dimensioni conquistano il 41,6% del mercato nel 2018, i monovolumi il 5,7%, le superutilitarie e le utilitarie il 26,1%, le medie e compatte il 25,2%, gli altri segmenti coprono l'1,4% del mercato. Le vendite del Gruppo FCA sono cresciute nel 2018 del 20% (80.890 unità, 6,1% di quota), la performance migliore è toccata al marchio Jeep: +103%. (Fonte ANFAC)

Cala per il secondo anno di seguito il mercato delle nuove autovetture nel **REGNO UNITO**: -6,8% sul 2017 e 2.367.147 immatricolazioni. Nonostante la flessione, il mercato inglese rimane il secondo più grande nell'UE, dietro la Germania. L'anno è stato caratterizzato da sconvolgimenti normativi e continue politiche anti-diesel, a cui si aggiungono il continuo declino della fiducia dei consumatori e delle imprese.

Le immatricolazioni a privati, flotte e commerciali sono tutte calate nel 2018, con le perdite maggiori registrate nel settore delle flotte (-7,3%), mentre privati e operatori commerciali più piccoli hanno registrato rispettivamente il 6,4% e il 5,6% in meno.

Il più grande calo di volume è stato registrato nel settore diesel, in calo del 29,6% nel 2018, una perdita di 315.777 unità, pari a circa il 180% del calo complessivo del mercato di 173.470 unità. Secondo l'associazione di categoria inglese, SMMT, la retorica anti-diesel e le misure fiscali adottate hanno pesato molto negativamente: dicembre segna il 21° mese consecutivo di declino, nonostante che i nuovi test sulle emissioni dimostrino l'esistenza di una maggiore efficienza dei motori diesel rispetto agli equivalenti a benzina per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio. La crescita delle immatricolazioni di auto a benzina (+8,7%) e delle auto alimentate alternativamente (+20,9%) ha sostituito solo in parte la perdita di volumi di auto diesel. Molti proprietari preferiscono mantenere il loro "vecchio diesel" e rimandare la sostituzione, fino a quando sarà possibile. Per quanto riguarda le auto ad alimentazione alternativa, gli ibridi elettrici a benzina sono rimasti la scelta più popolare, in aumento del 21,3% con 81.156 unità. Anche gli ibridi plug-in (PHEV) hanno registrato un forte incremento (+24,9%) nel corso dell'anno, sebbene i dati suggeriscano che la crescita stia rallentando a seguito della rimozione del Governo della sovvenzione per le auto plug-in a partire dal mese di ottobre. Infatti la domanda di PHEV è cresciuta di quasi il 30% nei primi 10 mesi del 2018, ma gli aumenti su base annua sono scesi a +3,1% e a +8,7% rispettivamente a novembre e dicembre. Le auto elettriche sono cresciute del 13,8%, ma, con appena 15.474 registrazioni, rappresentano ancora solo lo 0,7% del mercato. Data la riduzione degli incentivi governativi, il ritmo di crescita delle auto plug-in sta ora scendendo notevolmente rispetto alla media UE. SMMT evidenzia che la media di gCO₂/km delle nuove auto vendute è aumentata per il secondo anno consecutivo, +2,9% a 124,5 g/km nel 2018. Parte di questo aumento è dovuto al cambio di motorizzazione e all'introduzione del nuovo test WLTP più oneroso che produce cifre di CO₂ più elevate. I diesel sono in media il 15-20% più efficienti degli equivalenti benzina e quindi hanno un ruolo sostanziale da svolgere nell'affrontare i cambiamenti climatici. Secondo SMMT sono necessarie misure di supporto e non punitive per incrementare le vendite, perché sostituire le vecchie auto con le nuove tecnologie, che siano diesel, benzina, ibridi o plug-in, fa bene all'ambiente, al consumatore, all'industria e all'erario. (Fonte SMMT)

Nel 2018 il mercato dei light vehicle (LV) negli **STATI UNITI** risulta allineato ai volumi del 2017: 17.215.163 immatricolazioni, +0,5% sul 2017. Continua il ridimensionamento del comparto autovetture, che perde nel 2018 il 13% e rappresenta il 31% del mercato, mentre il segmento dei light truck aumenta le vendite dell'8% e vale il 69% del mercato LV.

Le marche domestiche (di produzione NAFTA) sono il 77% del mercato LV, con volumi in calo dello 0,1%. Le auto d'importazione (di provenienza extra NAFTA) sono solo il 23% del mercato LV complessivo e i volumi risultano in crescita del 2,2%. Le marche d'importazione provengono per il 10% dal Giappone, per il 4,9% dalla Corea del Sud, per il 3,3% dalla Germania e per il 4,9% dal resto del mondo (volumi in crescita del 19%). FCA conquista il 12,9% del mercato e con 2.219.270 LV registra un incremento delle vendite del 9%. Ford riduce la quota al 14,1% nel 2018 (era del 14,7% nel 2017) e registra una riduzione dei volumi venduti del 4%. Anche GM chiude l'anno con il segno meno: -1,6% e il 17,1% di quota. Risultano in calo anche Daimler, Audi, Honda, Hyundai, Nissan e Toyota, mentre conseguono risultati positivi: BMW, Isuzu, Jaguar Land Rover, Mazda, Mitsubishi, Porsche, Subaru, VW e Volvo. Le vendite Tesla passano da 46mila del 2017 ad oltre 162mila nel 2018, con un effetto moltiplicatore pari a 3,5.

Le vendite di light vehicle ad alimentazione alternativa chiudono il 2018 con un aumento del 20% e 672.390 unità vendute, pari al 3,9% del mercato complessivo di light vehicles. Il 50% del mercato LV ad alimentazione alternativa è composto da veicoli a bassissime emissioni: oltre il 18% di PHEV (123mila, +35% sul 2017) il 31% di BEV (209mila, +104% sul 2017) e lo 0,4% di FC (2.368, +2,4% sul 2017). Tesla con oltre 162mila nuove registrazioni, vale il 78% del mercato BEV. (Fonte Ward's)

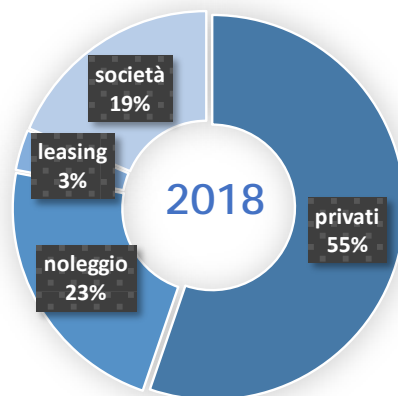
NUOVE IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE

Trend annuale - 2007-2018



2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

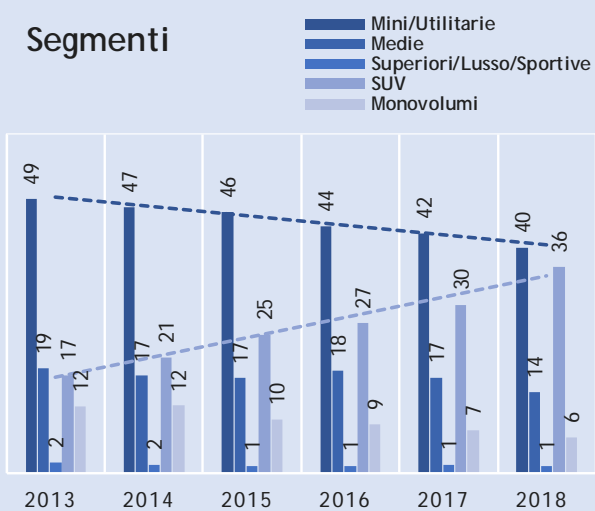
Tipo acquirente



Top 10 in 2018

Posizione	Marca/Modello	Volumi
1	FIAT Panda	122.481
2	FIAT 500X	49.931
3	RENAULT Clio	49.347
4	LANCIA Ypsilon	48.560
5	FIAT 500	44.144
6	JEEP Renegade	41.944
7	VOLKSWAGEN Polo	41.093
8	CITROEN C3	40.756
9	FIAT Tipo	40.332
10	FORD Fiesta	39.682

Segmenti



Alimentazione, 2017-2018

