

UE28 - Il trasporto merci

Tutte le modalità. Anno 2013

Nell'Unione Europea i volumi di merci movimentate sono cresciuti progressivamente fino al 2007, per subire una pesante battuta d'arresto nel 2009, recuperare nel 2010 e nel 2011, per poi calare nuovamente nel 2012 e recuperare lentamente nel biennio successivo.

Osservando la ripartizione del traffico merci per modalità di trasporto, quello su strada continua ad essere il preferito rispetto alle altre modalità. Nel 1995, il 45% di tutte le merci movimentate (incluso mare e aereo), viaggiava su strada, per salire al 50% nel 2007 e attestarsi attorno al 49% negli anni successivi.

Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67% delle merci nel 1995 e il 72% nel 2013. La strada rappresenta quindi quasi i ¾ del totale trasportato, mentre la ferrovia, dopo il decremento, più marcato rispetto alla strada, patito nel 2009, ha avuto una leggera ripresa nel 2010 e nel 2011, di nuovo in leggero calo nel 2012-2013. Nel 2013 quindi il 72% delle merci è trasportato su strada, il 17% su ferrovia, il 6,4% sulle acque di navigazione interna e il 4,7% attraverso gli oleodotti. Se si escludono quest'ultimi, il peso della strada supera il 76% delle tkm di merci movimentate.

Fino al 2007 il traffico merci è cresciuto a tassi superiori rispetto al Pil, dal 2007 in poi la tendenza si è invertita.

I valori delle merci trasportate oggi sono ritornati ai valori degli anni 2003-2004 (sempre escluso mare e aereo). L'incremento del traffico merci su strada nel periodo **1995-2013** è stato il maggiore rispetto alle altre modalità di trasporto, +33,4%, quello ferroviario solo del 4,7%, quello su vie d'acqua interne del 25%, mentre quello attraverso gli oleodotti è diminuito del 2,7%. Mare e aereo hanno registrato nello stesso periodo incrementi rispettivamente del 17% e del 27%.

Su questo focus:

Unione Europea

<i>Il trasporto merci</i>	<i>pag. 1</i>
<i>Il trasporto merci su strada</i>	<i>pag. 2</i>
<i>Cabotaggio e cross-trade crescono ancora</i>	<i>pag. 6</i>
<i>Tir-sharing, Ecommerce</i>	<i>pag. 8</i>
<i>Struttura delle imprese e occupazione</i>	<i>pag. 9</i>
<i>La flotta dei veicoli</i>	<i>pag. 10</i>
<i>Immatricolazioni veicoli commerciali e industriali</i>	<i>pag. 11</i>

Italia

<i>Il trasporto merci su strada</i>	<i>pag. 13</i>
<i>E-commerce</i>	<i>pag. 14</i>
<i>La flotta dei veicoli</i>	<i>pag. 14</i>
<i>Produzione e immatricolazioni veicoli commerciali, industriali e veicoli trainati</i>	<i>pag. 16</i>
<i>Sintesi delle nuove misure a supporto delle imprese</i>	<i>pag. 20</i>

1

UE 28 TRAFFICO TOTALE MERCI, mld tkm, dati EUROSTAT

	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	1289	388	122	115	1914	930	2	2846
2000	1509	405	134	127	2176	1067	2	3245
2001	1553	388	133	134	2207	1083	2	3292
2002	1603	386	133	130	2251	1100	2	3353
2003	1608	394	124	132	2257	1119	2	3378
2004	1751	419	137	133	2440	1159	2	3601
2005	1795	416	139	138	2487	1198	2	3687
2006	1858	438	139	137	2571	1224	2	3798
2007	1925	452	145	128	2650	1190	2	3843
2008	1891	443	146	125	2605	1164	2	3771
2009	1700	364	131	122	2316	1062	2	3380
2010	1755	394	156	121	2425	1118	2	3546
2011	1744	422	142	118	2426	1133	2	3562
2012	1693	407	150	115	2364	1113	2	3480
2013	1719	407	153	112	2391	1089	2	3481
var. % 1995-2013	33,4%	4,7%	25,1%	-2,7%	24,9%	17,0%	27,0%	22,3%
per anno	1,6%	0,3%	1,3%	-0,2%	1,2%	0,9%	1,3%	1,1%
var. %2000-2013	13,9%	0,2%	14,1%	-12,0%	9,9%	2,0%	3,7%	7,3%
per anno	1,0%	0,0%	1,0%	-1,0%	0,7%	0,2%	0,3%	0,5%
var. %2012-2013	1,6%	0,0%	1,8%	-2,7%	1,1%	-2,2%	-1,0%	0,1%

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

UE 28 TRAFFICO TOTALE MERCI, mld tkm

Peso % per modalità di trasporto

Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	45,3	13,6	4,3	4,0	67,3	32,7	0,1	100,0
2000	46,5	12,5	4,1	3,9	67,1	32,9	0,1	100,0
2001	47,2	11,8	4,0	4,1	67,0	32,9	0,1	100,0
2002	47,8	11,5	4,0	3,9	67,1	32,8	0,1	100,0
2003	47,6	11,7	3,7	3,9	66,8	33,1	0,1	100,0
2004	48,6	11,6	3,8	3,7	67,8	32,2	0,1	100,0
2005	48,7	11,3	3,8	3,7	67,5	32,5	0,1	100,0
2006	48,9	11,5	3,7	3,6	67,7	32,2	0,1	100,0
2007	50,1	11,8	3,8	3,3	69,0	31,0	0,1	100,0
2008	50,1	11,7	3,9	3,3	69,1	30,9	0,1	100,0
2009	50,3	10,8	3,9	3,6	68,5	31,4	0,1	100,0
2010	49,5	11,1	4,4	3,4	68,4	31,5	0,1	100,0
2011	49,0	11,8	4,0	3,3	68,1	31,8	0,1	100,0
2012	48,6	11,7	4,3	3,3	67,9	32,0	0,1	100,0
2013	49,4	11,7	4,4	3,2	68,7	31,3	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

UE 28 TRAFFICO TOTALE MERCI, mld tkm

Peso % per modalità di trasporto

Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Int.	Oleodotti	Totale
1995	67,3	20,3	6,4	6,0	100,0
2000	69,4	18,6	6,2	5,8	100,0
2001	70,3	17,6	6,0	6,1	100,0
2002	71,2	17,1	5,9	5,8	100,0
2003	71,2	17,5	5,5	5,8	100,0
2004	71,7	17,2	5,6	5,5	100,0
2005	72,2	16,7	5,6	5,5	100,0
2006	72,3	17,0	5,4	5,3	100,0
2007	72,6	17,1	5,5	4,8	100,0
2008	72,6	17,0	5,6	4,8	100,0
2009	73,4	15,7	5,6	5,3	100,0
2010	72,4	16,2	6,4	5,0	100,0
2011	71,9	17,4	5,9	4,9	100,0
2012	71,6	17,2	6,3	4,9	100,0
2013	71,9	17,0	6,4	4,7	100,0

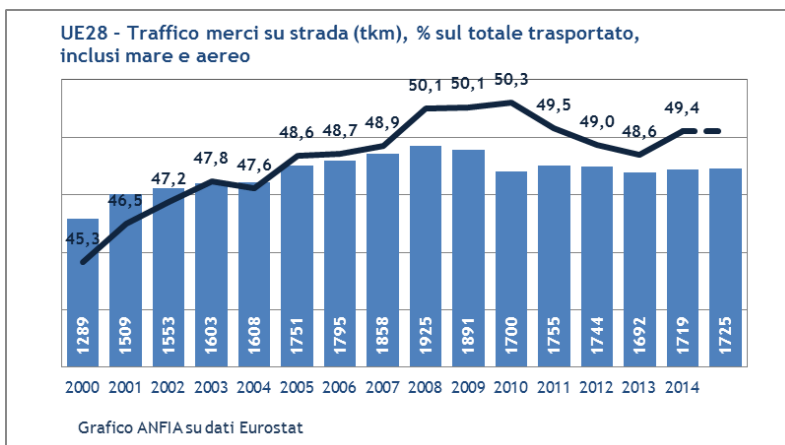
Il trasporto su strada¹. Anno 2014

Secondo dati Eurostat, il traffico merci su strada nel 2014 registra un recupero dello 0,4% sul 2013, con 1.725 mld di tkm² movimentate da camion e rimorchi. Si tratta comunque di un volume inferiore a quelli del 2010 e del 2011.

La quota del trasporto merci su strada, pur rimanendo stabile nel corso dell'ultimo decennio, ha subito una pesante riduzione in termini di tonnellate-km rispetto ai livelli del 2007 (-10,4%).

Nel 2014 la componente maggiore del traffico merci riguarda il trasporto nazionale

con 1.112 mld di tkm (il 64,5% del traffico totale, che rimane stabile sui livelli del 2012; il trasporto internazionale (compreso il trasporto di transito) pesa per il 35,5% con 613 mld di tkm e un incremento dell'1,1%. La quota di trasporto internazionale è aumentata nell'ultimo decennio, passando dal 30% del 2004 al 35,5% del 2014, un aumento che riflette l'effetto del mercato unico europeo. Circa il 78% dei trasporti internazionali è effettuato da trasportatori immatricolati in uno dei paesi tra i quali avviene il trasferimento delle merci; il restante 22% è effettuato da trasportatori di un terzo paese nel quadro di operazioni di transito, il segmento di mercato in più rapida crescita degli ultimi dieci anni. Il trasporto internazionale impiega soprattutto i mezzi più pesanti, su distanze più lunghe e ha una quota di viaggi a vuoto inferiore al trasporto nazionale.



¹ Le quantità di merci movimentate su strada, rilevate da Eurostat, riguardano gli autocarri con portata superiore a 3,5 tonnellate.

² Tkm= unità di misura del traffico che indica il trasporto di una tonnellata di merce per un chilometro di strada; le Tkm relative a un'operazione di trasporto sono calcolate come prodotto tra la quantità trasportata, espressa in tonnellate, e i chilometri percorsi da una singola partita di merce.

Se escludiamo mare e aereo, la strada è in assoluto la regina nel trasporto delle merci, con punte eccezionali in Spagna, Regno Unito, Italia, Germania e Polonia. **La Germania si conferma il primo Paese dell'Unione per volumi di merci trasportate (il 18% del traffico UE) , seguita dalla Polonia (il 15% del traffico UE).**

La Polonia ha sperimentato la crescita maggiore, oltre il 66%, nel periodo 2007-2014, passando da 151 mld tkm trasportate nel 2007 a 250,9 nel 2014, contribuendo, nello stesso periodo, insieme a Bulgaria (+90%), Repubblica Ceca (+12%), Lituania (+38%), Slovacchia (+15%), a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente.

Nel 2014 i paesi che vedono incrementare maggiormente il traffico merci su strada sono: Lussemburgo (+12%), Lettonia e Lituania (+7%).

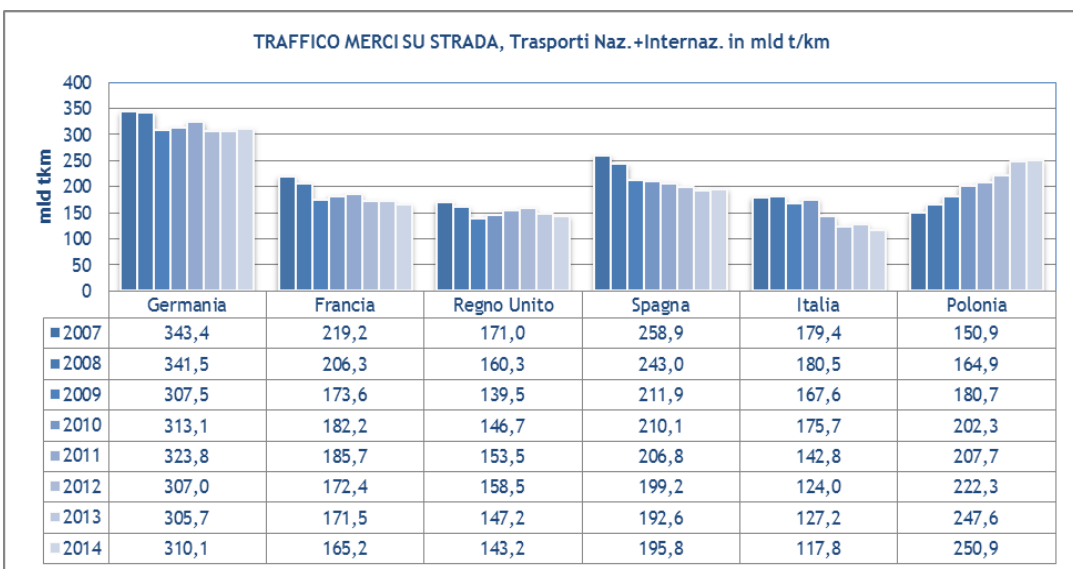
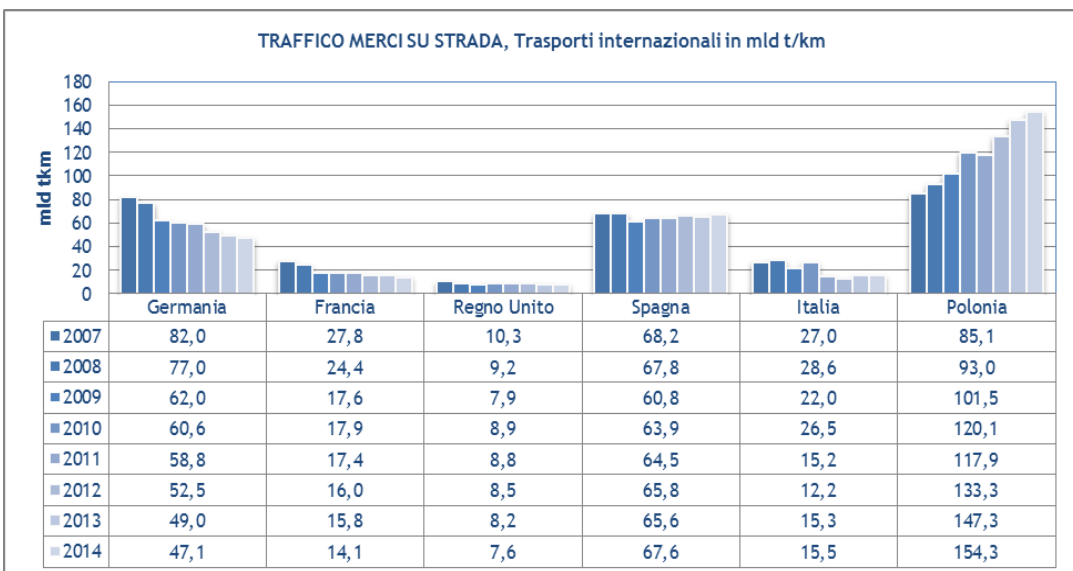
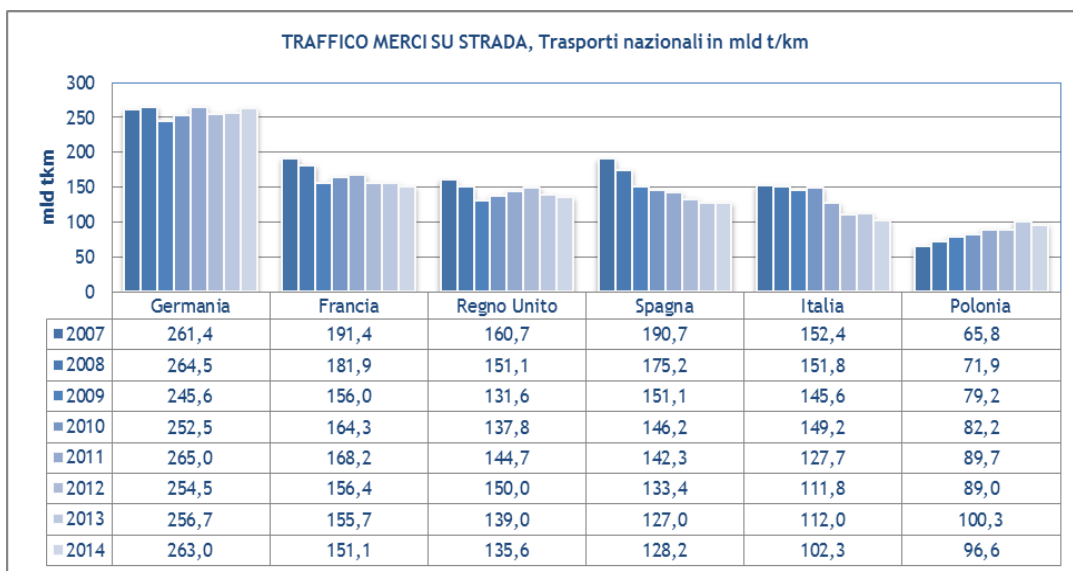
I prodotti delle miniere e delle cave, i prodotti di lavorazioni di minerali non metalliferi, rappresentano le merci più trasportate in termini di tonnellate, mentre i prodotti alimentari e agricoli dominano il trasporto in termini di tkm. Questa differenza si spiega in quanto i pesanti materiali da costruzione sono prodotti localmente oppure sono trasportati combinati con altre modalità di trasporto per coprire le lunghe distanze.

Il trasporto delle merci pericolose pesa nei maggiori mercati tra il 4 e l'8% di tutte le merci trasportate, solo la Polonia, il secondo paese per totale di tkm trasportate, ha uno share più basso, 3,5%. Nel 2014 sono state trasportate oltre 75 miliardi di tkm di merci pericolose (+1,5%). Tra i paesi che movimentano volumi di traffico più importanti di merci pericolose ci sono: Germania 12,9 mld tkm, Spagna 11,7 mld tkm, Polonia, 8,8 mld tkm, Regno Unito 8,6, Francia 7,8 e Italia 7,4. Le merci pericolose riguardano soprattutto i liquidi infiammabili (più della metà del traffico), i gas (compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione) e prodotti corrosivi. Più della metà del trasporto di merci pericolose avviene sul territorio nazionale di ogni paese.

Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Polonia e Italia dominano il trasporto merci su strada in UE e insieme rappresentano circa il 69% del totale trasportato su strada. In UE la Germania è il paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale, il 24%, mentre la Polonia è al primo posto per traffico internazionale, ¼ del traffico internazionale complessivo (25,2%).

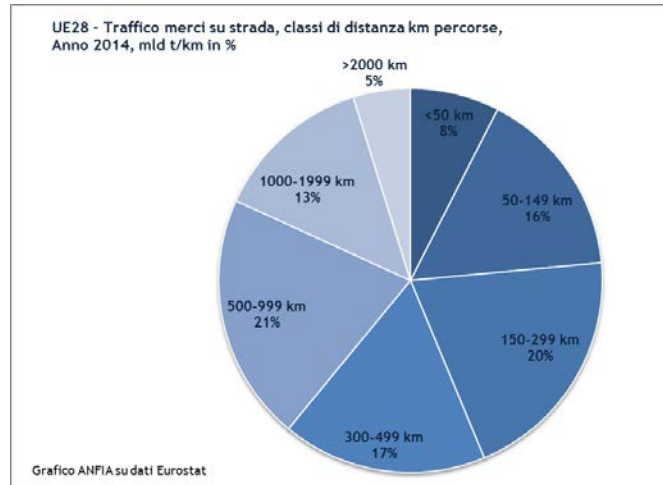
Nel 2014 Francia e UK registrano cali nel trasporto merci su strada per tutte le componenti di traffico. In Germania aumenta il trasporto nazionale e in Spagna il trasporto internazionale (che pesa per il 35% del traffico complessivo spagnolo); anche in Italia aumenta leggermente il trasporto internazionale, +1,3%. Complessivamente i due paesi con volumi di traffico più alti, Germania e Polonia, registrano rispettivamente incrementi dell'1,4% e dell'1,3% (quest'ultimo grazie al forte incremento di cabotaggio e cross-trade). Tra i paesi Extra UE, la Turchia registra importanti volumi di traffico poco al di sotto di quelli della Polonia (224 mld di tkm nel 2013).

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat



Nel 2014 l'8% delle tkm di merci trasportate ha percorso distanze inferiori a 50 km, mentre il 5% superiori a 2000 km. Il 44% delle tkm di merci è stato trasportato nel raggio di 300 km, il 38% tra 300 e 1000 km, il 13% tra 1000 e 2000 km. Complessivamente il 56% delle tkm di merci trasportate ha superato la distanza di 300 km.

La politica dei trasporti dell'UE mira a trasferire il 30% delle operazioni di trasporto su strada, effettuate sulle distanze superiori a 300 km, al trasporto ferroviario e a quello per via navigabile interna entro il 2030 e più del 50% entro il 2050.



Nel 2014 le movimentazioni di merci (in tkm) che hanno superato i 2000 km di percorrenza sono cresciute dell'11% rispetto al 2010, mentre quelle sotto i 50 km sono diminuite del 6% nello stesso periodo.

Bulgaria, Lettonia, Lituania e Polonia registrano crescite su tutte le classi di distanza nel 2014 rispetto al 2010.

Irlanda e Italia al contrario registrano flessioni per tutte le classi di distanza nello stesso periodo. Sulla lunga distanza, la Germania registra un calo delle tkm movimentate, al contrario la Spagna registra un forte incremento per le distanze superiori ai 2000 km (+16,6% nel 2014 rispetto al 2010).

Sono quattro i paesi ExtraUE che emergono come partner commerciali dell'Unione europea: Svizzera, Norvegia, Russia e Turchia. Il traffico della Svizzera riguarda principalmente Germania, Francia, Italia e Austria, mentre quello della Norvegia riguarda Svezia e Danimarca. La Russia commercia principalmente con la Polonia, Lituania, Finlandia e la Turchia con la Bulgaria.

Cabotaggio e cross-trade crescono ancora nel 2014

La componente di traffico nazionale nell'UE è rimasta pressochè stabile nel 2014 (1.112 mld tkm, -0,03% sul 2013), mentre crescono il cabotaggio³, +3,5% e il cross-trade⁴, +12,1%. Secondo quanto riportato dalla Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sullo stato del mercato europeo del trasporto stradale, il cross-trade è il segmento del traffico che ha registrato la maggior crescita dal 2004 e che beneficia della completa liberalizzazione delle attività di trasporto internazionale all'interno della UE. Per aumentare l'efficienza complessiva del trasporto delle merci, l'UE mira ad assicurare il buon funzionamento dei mercati aperti, uniformare gli standard tecnici e incoraggiare lo sviluppo di una rete integrata trans-europea. La costruzione di nuove infrastrutture e assi principali può risultare particolarmente indicata qualora si faccia ricorso al trasporto combinato gomma-ferrovia.

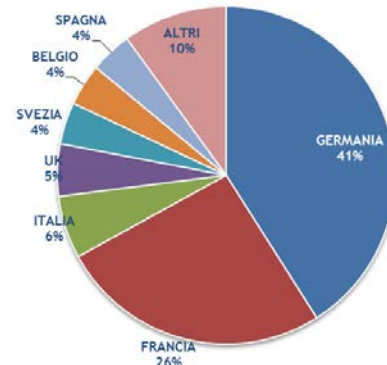
Il traffico nazionale non è ancora completamente liberalizzato: allo stato attuale è soggetto a regolamenti europei, finalizzati comunque all'integrazione del mercato e alla riduzione dei viaggi senza carico. I viaggi a vuoto sono un quinto del totale, pari al 21% di tutti i viaggi, quota che sale al 25% per i trasporti nazionali e si riduce al 13% per i trasporti internazionali. I viaggi a vuoto sono comunque una componente inevitabile del trasporto merci su strada, che pesano sui consumi di carburante,

sulle emissioni di CO₂, e sui costi, e quindi vanno ridotti il più possibile. In particolare, viaggiano a vuoto gli autocarri con allestimenti speciali (per esempio gli isotermici, le autocisterne o i veicoli adibiti al trasporto rifiuti), perché per le spedizioni speciali è difficile trovare un carico per il viaggio di ritorno. Se da un lato la riduzione delle restrizioni sul cabotaggio può favorire la riduzione dei viaggi a vuoto, almeno per la parte che avviene nei mercati esteri, dall'altro può determinare un aumento di offerta di trasporto e un calo significativo dei prezzi del trasporto su gomma, che può penalizzare il settore dei trasporti di uno Stato membro con livelli di costo più elevati. Alcuni di questi costi sono strettamente correlati allo Stato membro di stabilimento (costi di immatricolazione e manutenzione del veicolo, tassazione sull'impresa, costo del capitale), altri dallo Stato in cui l'impresa opera (oneri relativi all'uso delle strade e imposte sui carburanti). Il costo del lavoro e il costo del carburante sono i costi principali del settore dell'autotrasporto.

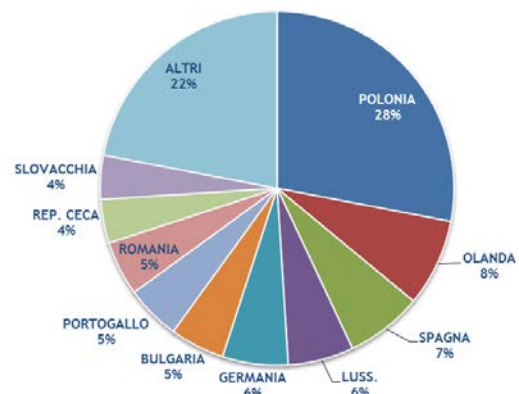
Nel 2014 il cabotaggio ha riguardato la movimentazione di merci per 30,4 mld di tkm, pari all'1,8% di tutte le merci trasportate su strada, il 2,7% del trasporto nazionale e lo 0,8% delle merci in tonnellate.

Dal 2010 (20,5 mld tkm) al 2014 la crescita è stata del 48%, con una crescita annuale media dell'8%.

CABOTTAGGIO NEI PAESI IN CUI VIENE ESERCITATO IN % (tkm) NEL 2014, EUROSTAT



CABOTTAGGIO PRATICATO PER PAESE IN % (tkm) NEL 2014, EUROSTAT



³ Per «cabotaggio» si intende l'attività di trasporto nazionale svolta da un trasportatore non residente sul territorio di un altro Stato membro dell'UE a titolo temporaneo, cioè senza che lo stesso risulti stabilito nel territorio di tale Stato (c.d. Stato membro ospitante).

⁴ Esempio di cross-trade, estero su estero: un soggetto italiano (A) acquista merce da un fornitore risiedente in un altro paese (B) che viene rivenduta ad un cliente che risiede in un terzo Paese estero (C). La merce deve viaggiare da (B) a (C) sotto la supervisione ed il controllo di (A), nel rispetto dei vincoli commerciali, doganali e fiscali vigenti nei tre Paesi.

Ma questi dati potrebbero risultare sottostimati, secondo la stessa Eurostat. La percentuale di errore può variare molto sia in termini di tonnellate trasportate che in termini di tkm. Alcune associazioni professionali ritengono che il livello di cabotaggio sia più elevato di quanto appaia dalle statistiche ufficiali di Eurostat.

In genere i viaggi di cabotaggio si effettuano con merci del tipo *general cargo* caricate su rimorchi telonati e container.

Dal 2010 al 2014 i paesi che hanno praticato maggiormente il cabotaggio sono: Lituania (+109%), Repubblica Ceca (+152%), Polonia (+120%), Slovacchia (+116%) e Romania, mentre Grecia, Croazia e Lettonia hanno segnato importanti crescite nel trasporto cross-trade.

Il forte aumento delle attività di cabotaggio è dovuto:

- alla revoca, nel 2009 e 2012, delle speciali restrizioni transitorie imposte agli autotrasportatori della maggior parte dei paesi entrati a far parte dell'UE rispettivamente nel 2004 e 2007;
- all'aumento dei movimenti internazionali delle industrie nei paesi membri UE, che ricercano una maggiore razionalizzazione del trasporto, quando i loro veicoli sono fuori del territorio di origine;
- all'aumento delle pratiche di cabotaggio degli spedizionieri delle merci;
- allo sviluppo di sistemi informatici che consentono di organizzare i viaggi dei vettori in tempo reale, grazie ad internet.

Classifica	Paesi che praticano maggiormente il cabotaggio	Mld tkm	Top 3 Paesi destinatari del cabotaggio	Quota %	Classifica	Principali Paesi destinatari del cabotaggio	Mld tkm	Top 3 Paesi che praticano cabotaggio	Quota %
1	Polonia	8,634	Germania Francia UK	68% 13% 4%	1	Germania	12,223	Polonia Olanda Rep. Ceca	48% 10% 7%
2	Olanda	2,572	Germania Belgio Francia	49% 19% 10%	2	Francia	7,71	Spagna Polonia Lussemburgo	24% 14% 13%
3	Spagna	2,177	Francia Italia Germania	87% 5% 5%	3	Italia	1,769	Germania Romania Slovacchia	22% 12% 10%
4	Lussemburgo	1,943	Francia Belgio Germania	53% 23% 21%	4	UK	1,422	Polonia Paesi Bassi Irlanda	26% 18% 13%
5	Germania	1,775	Francia Italia Danimarca	25% 22% 11%	5	Svezia	1,341	Polonia Germania Finlandia	27% 14% 8%

Per il cabotaggio sono importanti i grandi mercati dei trasporti situati in posizione centrale.

I primi 5 paesi che praticano maggiormente il cabotaggio in termini di tonnellate-km sono: Polonia, Olanda, Spagna, Lussemburgo, Germania. In termini di tonnellate trasportate sono Polonia, Olanda e Germania. La crescita del cabotaggio praticato da vettori polacchi è cresciuto del 120% dal 2010 al 2014, con una crescita media annuale del 17%.

I 5 paesi in cui il cabotaggio ha maggiormente luogo sono: Germania, Francia, Italia, Regno Unito e Svezia. I 2/3 del cabotaggio in UE ha luogo in Germania e Francia. Tra i paesi più penetrati dal cabotaggio ci sono anche Italia, Belgio e Svezia. I paesi che "subiscono meno" il cabotaggio sono Polonia e Spagna. Il cabotaggio è allo stesso tempo "trasporto internazionale" per il paese che lo pratica e "trasporto nazionale" per il Paese in cui avviene, ma esercitato da vettori di un altro paese; si concretizza di più tra paesi confinanti.

La Polonia pratica il 68% del cabotaggio in Germania. Percentuali alte sempre verso la Germania anche per l'Olanda e il Lussemburgo, rispettivamente del 49% e del 21%.

La Spagna e la Germania praticano rispettivamente l'87% e il 25% del cabotaggio in Francia.

Il cabotaggio praticato in Germania proviene per il 48% da vettori polacchi, per il 10% da olandesi e per il 7% da cechi.

Il cabotaggio praticato in Italia proviene per il 22% da vettori tedeschi, per il 12% da vetture rumeni e per il 10% da vettori slovacchi.

Il sistema del Tir-sharing.

Vale anche per il trasporto merci la formula della condivisione: "Tir-sharing". Si tratta di condividere la capacità di carico. Con le principali piattaforme di borse carichi si può usufruire di uno strumento utile che mette in contatto le richieste di un mezzo con le richieste di un carico: così chi dispone di un mezzo ma non di un carico può ridurre i viaggi a vuoto, con evidenti vantaggi economici, e chi dispone di un carico ma non di un mezzo può effettuare spedizioni ad un prezzo inferiore. Il sistema tir-sharing permette di ridurre ed ottimizzare il traffico via gomma, con una conseguente riduzione di sprechi e di inquinamento. Le piattaforme tecnologiche consentono quindi una pianificazione della logistica in grado utilizzare la piena capacità dei mezzi durante ogni loro spostamento.

Ecommerce

In Unione europea la percentuale di persone tra i 16 e i 74 anni che hanno ordinato beni e servizi tramite internet è continuamente cresciuta, passando dal 30% nel 2007 al 53% nel 2015 e superando l'obiettivo del 50% entro il 2015 fissato dalla Agenda Digitale della Commissione Europea. Gli acquisti online riguardano maggiormente l'abbigliamento, i prodotti per la casa e i giocattoli, mentre tra i servizi riguardano soprattutto i viaggi e i trasporti.

Le percentuali più alte di "e-buyers" si trovano in UK, Danimarca, Lussemburgo, Germania, Olanda, Finlandia e Svezia. Al contrario le più basse riguardano Romania, Bulgaria, Cipro e Italia. Sono i giovani ad utilizzare maggiormente questa formula di acquisto, semplicemente perché più "affini" all'uso di internet. Una persona su quattro di quelle che non fanno acquisti online, ritiene che la modalità non offra sufficiente sicurezza in termini di pagamenti e privacy.

L'e-commerce rappresenta una modalità di compravendita che ha un impatto significativo per quanto riguarda la logistica sostenibile del trasporto delle merci in ambito urbano.

Struttura delle imprese e occupazione⁵

Il settore dell'autotrasporto nell'UE è formato da circa 600mila imprese, prevalentemente piccole, in media con quattro dipendenti ciascuna. Questo numero è restato stabile negli anni: l'80% delle imprese ha meno di 10 dipendenti, mentre il 99% ne ha meno di 50. Una tendenza a lungo termine indica che gli spedizionieri hanno un ruolo sempre più importante nell'organizzazione dei movimenti delle merci.

Secondo la Relazione della Commissione Europea, già citata all'inizio del focus, durante la crisi economica, i margini di profitto hanno segnato una contrazione sia nel settore della logistica, sia in quello dell'autotrasporto; le attività meno redditizie sono state subappaltate in misura crescente a piccole imprese, determinando l'allungamento della catena logistica.

Alcune parti interessate (associazioni di rappresentanza del settore dell'autotrasporto) hanno denunciato la perdita di posti di lavoro dovuta alla concorrenza esercitata dagli autotrasportatori di Stati membri con una base di costi inferiori, che operano sui mercati nazionali svolgendo attività di cabotaggio.

Dall'analisi emergono anche altri fattori incidenti sulla perdita dei posti di lavoro, riconducibili alla crisi economica e all'età dei conducenti (sempre più alta). Le condizioni di lavoro, come testimonia la scarsa attrattiva esercitata da questo settore, dovuta alla natura "mobile" di questo lavoro e a lunghi periodi di trasferta, sono difficili. Tra gli altri fattori di rischio identificati dall'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro si segnalano: il fatto che i conducenti spesso lavorino da soli, la gestione "just-in-time" e le richieste dei clienti, che comportano una forte pressione, il lavoro in sedi diverse dalla propria, la crescente diffusione di tecnologie complesse e dei controlli a distanza, l'ergonomia del posto di lavoro, l'accessibilità delle strutture e dei servizi (igienici, per la ristorazione, medici), il rischio di malattie infettive, la violenza e le aggressioni, la necessità di rimanere a lungo seduti e l'esposizione alle vibrazioni, i rischi di infortunio durante le operazioni di carico e scarico e i rischi per la sicurezza associati al lavoro svolto in mezzo al traffico stradale.

⁵ I dati riguardano esclusivamente il conto terzi.

I lavoratori dell'autotrasporto sono una popolazione di età sempre più avanzata: nella sola Germania si prevede che nei prossimi 10-15 anni andranno in pensione oltre 250 000 conducenti. Questa tendenza, unita alla scarsità di conducenti qualificati identificata già prima della crisi economica, peserà in misura rilevante sulle possibilità di assunzione delle imprese di autotrasporto. I risultati di tale penuria si avvertono già in alcuni Stati membri quali la Lettonia dove vengono assunti conducenti di paesi terzi, anche se per il momento il fenomeno ha dimensioni limitate.

Il ricambio generazionale nell'ambito dell'autotrasporto è sentito anche in Nord America, dove il timore è il vuoto che verrà a crearsi quando la generazione dei baby-boomers andrà in pensione nel prossimo decennio.

In Canada, per fronteggiare questo evento, alcune compagnie di autotrasporto ricercano nuovi giovani trasportatori nelle scuole guida, le quali preparano i futuri autisti con programmi certificati e training sia in classe che su veicolo. Le compagnie provvedono ad inserire in organico i giovani autisti, affiancandoli ad autisti esperti. Dopo 3 mesi di training, sono considerati pienamente produttivi, pur mantenendo una figura di riferimento disponibile per ogni problema 24 ore al giorno su 7 giorni. Le società di autotrasporto si sforzano di fornire tutti gli strumenti necessari ad attrarre i giovani, altrimenti lontani dalla professione di autista. Le persone che si avvicinano a questa professione spesso però sono già adulti alla ricerca di nuove opportunità lavorative. Per trovare soluzioni, in Canada sono proposti anche modelli lavorativi flessibili, che consentono agli autisti di avere più tempo per la famiglia e le relazioni personali, fattori considerati importanti per allargare la base lavorativa anche alle donne e agli aborigeni. In Canada le donne sono il 48% della forza lavoro, ma solo un piccolissimo numero di loro sceglie di guidare un camion. Eppure le donne da lungo tempo rappresentano la maggioranza degli autisti di scuolabus. Certamente uno dei motivi che tiene lontane le donne dall'autotrasporto è legato alla mancanza di flessibilità di questo lavoro: gli orari e la permanenza fuori casa di notte, sono un problema per la cura dei figli. Autotrasporti HR Canada ha guidato lo sviluppo di un comitato consultivo nazionale che porterà allo sviluppo di un piano d'azione di occupazione delle donne nel settore autotrasporti. Il Piano "Women with Drive" comprenderà: una strategia nazionale per l'occupazione, l'individuazione delle migliori pratiche; l'individuazione delle sfide, tra cui le barriere esistenti; la promozione del settore autotrasporti come un settore di scelta per le donne.

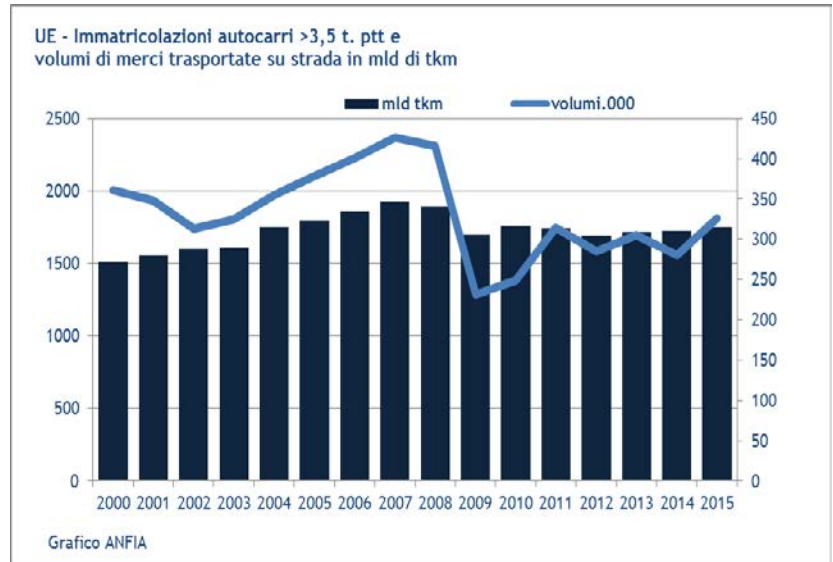
Self-driving

Va veloce lo sviluppo dei veicoli con guida autonoma alla conquista delle strade: a maggio 2016 il primo camion a guida autonoma ottiene l'autorizzazione a sfrecciare sull'asfalto pubblico delle strade del Nevada. In Europa, lo sviluppo procede con altrettanta velocità, ma le regolamentazioni sono al momento più rigide e prudenti rispetto alle corrispettive normative nordamericane.

La corsa alla guida autonoma quindi non si ferma ai veicoli leggeri ma interessa anche i camion. Il **Truck Platooning Challenge** è la prima iniziativa europea al mondo con protagonisti i veicoli intelligenti. L'iniziativa è stata organizzata dai Paesi Bassi, nell'ambito del semestre di presidenza dell'UE ad aprile 2016, consiste nell'aver due o più camion, che procedono a breve distanza l'uno dall'altro e che sono in grado di comunicare e interagire fra loro grazie alla tecnologia Wi-Fi: il camion alla testa del "plotone" è il leader a cui i veicoli in coda adattano i loro movimenti. La guida autonoma o semi autonoma riduce la stanchezza dei conducenti, il collegamento tra mezzi e infrastrutture può migliorare la sicurezza stradale e ridurre il numero di incidenti; il viaggio in colonna riduce la resistenza aerodinamica e i consumi dei carburanti del convoglio. L'obiettivo dell'European Truck Platooning Challenge è accelerare l'introduzione di "plotoni di camion" e favorire la collaborazione europea tra gli interlocutori chiave del settore dei trasporti. Iveco ha partecipato con un convoglio di due camion Stralis della gamma heavy-duty. Servono riforme legislative importanti per adeguare l'attuale quadro normativo a questa nuova dimensione di guida.

Flotta dei veicoli adibiti al trasporto merci su gomma

Si evidenzia una stretta correlazione tra i volumi trasportati su strada misurati in mld di tkm a livello complessivo UE e i trend delle immatricolazioni di autocarri (>3,5 t di ptt). Per singolo paese invece la correlazione si fa sempre meno evidente. La competitività delle imprese di trasporto è in parte giocata sul fronte dei diversi regimi fiscali nazionali e del costo del lavoro, i quali favoriscono delocalizzazione delle imprese da un lato e comportamenti elusivi (letter-box subsidiaries) o illegali (cabotaggio abusivo) dall'altro, rendendo meno "correlati" crescita economica e volumi di traffico delle merci.



Le quantità di merci movimentate su strada, rilevate da Eurostat, riguardano gli autocarri con portata superiore a 3,5 tonnellate. Le rilevazioni Eurostat evidenziano che la flotta dei veicoli adibiti al trasporto su gomma continua a diminuire: dal 2001 al 2014 la flotta di veicoli ha registrato una contrazione del 5%, scendendo a 4,13 milioni di unità; sono considerati in questa rilevazione i veicoli per il trasporto merci con portata utile superiore a 3,5 tonnellate. Nel 2014, l'85% delle tkm di merci è stata trasportata, in quasi tutti i Paesi dell'UE, da veicoli con peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 30 tonnellate, con l'eccezione dell'Italia dove il 77% delle tkm trasportate riguarda invece i veicoli con peso tra 10,1 e 20 tonnellate. Tra il 2010 e il 2014 decresce del 22,7% il trasporto effettuato da veicoli con peso totale a pieno carico autorizzato sotto le 30 tonnellate, mentre cresce del 2,8% quello sopra le 30 tonnellate.

Secondo la portata, l'81% del trasporto su gomma (in tkm) è effettuato da veicoli con portata superiore a 20,6 tonnellate. In Italia invece prevale il trasporto di veicoli con portata tra 9,6 e 15,5 tonnellate con una quota dell'85,2% sul totale trasportato (117,8 mld tkm), mentre solo l'1,1% riguarda quello con veicoli di portata superiore a 20,6 t.

I veicoli con meno di 2 anni di età hanno dominato il trasporto merci europeo nel 2014 con circa 283 miliardi di tonnellate-km movimentate (+53% sul 2010) e una quota 16% sul totale di 1.725 mld tkm. I veicoli fino a 5 anni di età hanno trasportato il 56% del totale movimentato; i veicoli con più di 10 anni di età hanno trasportato il 14% delle tkm movimentate. Tra il 2010 e il 2014 si registra una forte contrazione delle tkm trasportate da veicoli con età tra i 2 e i 4 anni (-28%); per contro è cresciuta la quantità di merce per km trasportata da veicoli con più di 15 anni (+55% rispetto al 2010), un segmento che pesa solo per il 3,4% del totale. Considerando come unità di rilevazione i veicoli-km, i veicoli fino a 5 anni di età hanno pesato per il 53% sul totale dei veicoli-km percorsi nel 2014 in UE, mentre i veicoli con più di 10 anni di età hanno pesato per il 16%.

Secondo la tipologia del veicolo, i trattori stradali e i semirimorchi hanno trasportato quasi il 79% del totale delle tkm in UE nel 2014; quasi tutti i paesi dell'Unione hanno performance per questi veicoli superiori al 60%. Soltanto Svezia e Finlandia hanno trasporti effettuati soprattutto da autocarri e rimorchi, rispettivamente per il 77% e il 71% delle tkm movimentate. La rilevazione non riporta i dati per l'Italia, Paesi Bassi e Ungheria.

I veicoli commerciali leggeri e i veicoli industriali medi-pesanti circolanti in UE28 sono 38 milioni (dati 2013, ACEA).

UE-Efta - Immatricolazioni Veicoli Commerciali e Industriali , Anno 2015

Veicoli commerciali leggeri

Nell'area UE-Efta il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un incremento del 11,6% nel 2015, con 1,8 milioni di unità vendute, un volume inferiore del 22% a quello pre-crisi del 2007 (2,28 milioni di unità).

Il mercato dei VCL in Francia registra un incremento del 2% sul 2014 con 378mila nuove registrazioni, un volume inferiore del 18% rispetto a quello del 2007.

Il mercato tedesco dopo un calo del 24% nel 2009 sul 2008 con appena 170mila immatricolazioni, ha recuperato progressivamente e la media annua delle vendite dal 2011 al 2015 è stata di oltre 226 mila unità vendute. Nel 2015 sono stati immatricolati in Germania circa 238mila nuovi autocarri, +4,2% sul 2014.

In UK sono stati immatricolati quasi 372mila VCL (+15,6%) nel 2015, un volume record, che ha superato il volume raggiunto nel 2007 (341mila VCL), grazie anche al boom delle vendite online. In particolare è cresciuto il segmento dei van con ptt tra 2,5 e 3,5 t.

Anche in Italia e in Spagna si registrano nel 2014 aumenti a doppia cifra, si tratta però di volumi di mercato inferiori del 45% rispetto a quelli conseguiti nel 2007. In particolare la Spagna ha registrato un incremento del 36%. Le vendite di VCL nei nuovi paesi membri hanno rappresentato nel 2015 solo il 7,5% del mercato complessivo.

VCL	2015	2014	var. % 2015/2014
Germania	237.902	228.323	4,2
Francia	377.738	370.362	2,0
UK	371.830	321.686	15,6
Italia	132.186	117.617	12,4
Spagna	154.928	113.863	36,1
Belgio	61.208	53.373	14,7
Paesi Bassi	57.717	51.761	11,5
Svezia	44.798	41.933	6,8
UE15+EFTA	1.644.746	1.479.611	11,2
Polonia	53.285	45.577	16,9
UE Nuovi Paesi Membri	134.731	114.967	17,2
UE+EFTA	1.779.477	1.594.578	11,6

11

Autocarri >3500 kg

Sui camion, la nuova normativa europea sulle emissioni Euro6, entrata in vigore nel 2013 per le omologazioni, dal 1° gennaio 2014 è diventata operante per le immatricolazioni (con più di un anno di anticipo rispetto alle automobili). Per tutto il 2013, i Costruttori hanno potuto produrre e vendere i modelli omologati prima del 31.12.2012 (purché Euro V o EEV). Dal 1° gennaio 2014, invece, si sono potuti vendere solo camion Euro VI e gli Euro V/ EEV, prodotti entro il 31.12.2013, per i quali è stata ottenuta una deroga di fine serie dal Ministero dei Trasporti. La ripresa del mercato nel 2° semestre 2013, è stata influenzata dall'entrata in vigore della normativa, che ha causato un aumento della domanda di autocarri Euro V o EEV. L'effetto distorsivo determinato dall'introduzione della norma Euro6, è proseguito anche nei primi 3 mesi del 2014. Dopo il mercato, con la sola eccezione del mese di ottobre, è stato contrassegnato dal segno meno, addirittura con flessioni a due cifre negli ultimi due mesi dell'anno. La contrazione del mercato nel 2014 è stato del 7,7% con poco più di 290mila nuovi camion venduti. La media annua degli autocarri venduti dal 2011 al 2015 è stata di circa 312mila veicoli, quasi il 30% in meno del 2007. Nel 2015 le immatricolazioni di autocarri medi-pesanti hanno raggiunto le 335mila unità con un incremento del 15,5% sul 2014.

Autocarri >3500 kg	2015	2014	var. % 2015/2014
Germania	89.744	85.971	4,4
Francia	42.783	38.784	10,3
UK	47.590	38.240	24,5
Italia	15.160	12.665	19,7
Spagna	22.435	16.214	38,4
Belgio	8.327	7.801	6,7
Paesi Bassi	13.767	10.347	33,1
Austria	7.281	6.829	6,6
UE15+EFTA	276.807	244.368	13,3
Polonia	22.437	17.717	26,6
UE Nuovi Paesi Membri	58.181	45.714	27,3
UE+EFTA	334.988	290.082	15,5

Il mercato degli autocarri ha subito un pesantissimo ridimensionamento con la crisi economica-industriale europea. Sono diminuiti i consumi finali, l'approvvigionamento delle industrie, la distribuzione di prodotti finiti, che hanno enormemente influito sul rinnovo delle flotte. Il calo delle immatricolazioni di autocarri medi-pesanti è stato molto più pesante in Italia e in Spagna (con volumi dimezzati rispetto al 2007).

La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da UK, che ha superato la Francia, mentre Polonia e Spagna si contendono il 4° posto.

Nel Regno Unito la forte domanda di van e trucks registrata nel 2015 dimostra il positivo clima di fiducia sull'economia del Paese.

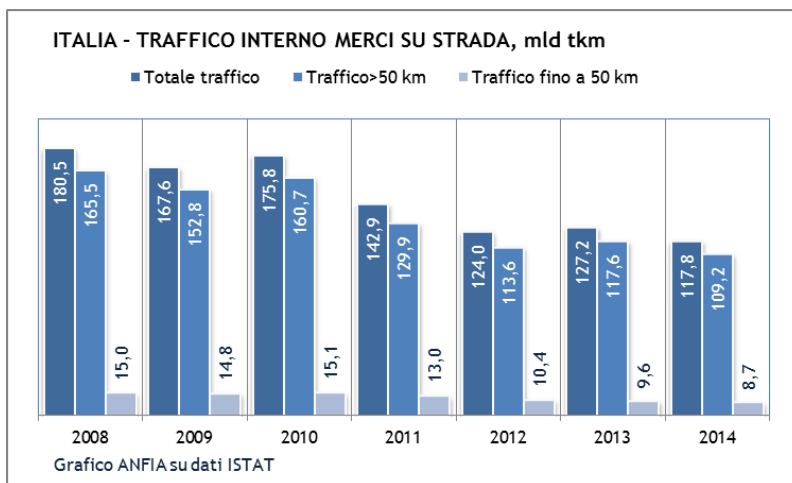
Autocarri >16000 kg

Complessivamente il mercato degli autocarri pesanti ha totalizzato oltre 267mila nuove registrazioni nel 2015 (+18,6%), la metà vendute in soli tre paesi: Germania, Francia e UK. Buon recupero della Spagna (+38,7%), anche se, come in Italia, dal 2009 il mercato si è più che dimezzato. La Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata. Quasi l'80% dei veicoli industriali immatricolati ha ptt ≥ 16 tonnellate. Dopo la diminuzione nel 2014, il mercato degli autocarri con peso superiore a 16 tonnellate è quindi tornato a crescere. Dopo la Spagna, i Paesi Bassi sono il paese che ha osservato il maggior tasso di crescita, +34,4%, diventando il sesto paese nella classifica dei mercati UE, scavalcando il mercato italiano, che nello stesso periodo è aumentato "solo" del 25%. Ottimo andamento del mercato degli autocarri pesanti in Regno Unito (+32%).

Autocarri ≥ 16000 kg	2015	2014	var. % 2015/2014
Germania	60.947	57.886	5,3
Francia	36.856	32.698	12,7
UK	35.783	27.095	32,1
Italia	11.877	9.579	24,0
Spagna	19.151	13.808	38,7
Belgio	6.819	6.307	8,1
Paesi Bassi	12.390	9.218	34,4
Austria	6.715	6.300	6,6
UE15+EFTA	215.010	185.333	16,0
Polonia	20.236	15.361	31,7
UE Nuovi Paesi Membri	52.172	39.995	30,4
UE+EFTA	267.182	225.328	18,6

ITALIA - Trasporto merci su strada, Anno 2014

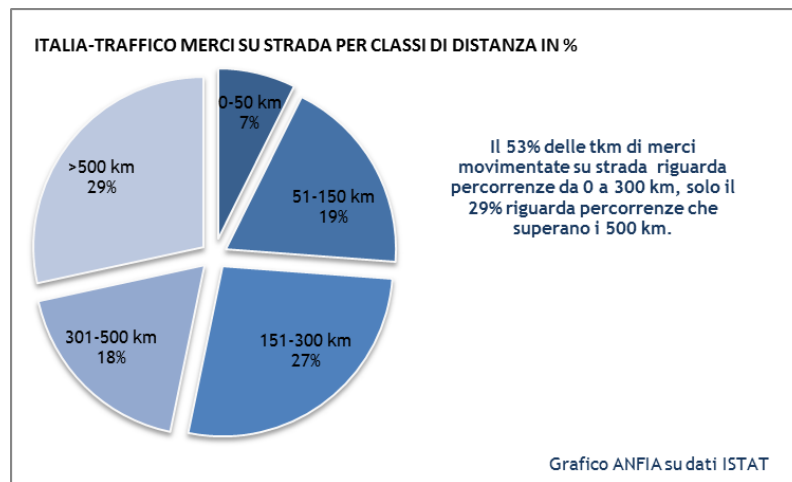
L'Italia, tra il 2008 e il 2014⁶ ha perso il 35% delle merci movimentate su strada in mld tkm (da 180,5 mld di tkm a 117,8); solo nel 2011 il calo è stato del 18,7% sul 2010 e nel 2012 è stato del 13,2% sull'anno prima. Dopo una leggera ripresa nel 2013, che aveva fatto sperare in un'inversione di tendenza, nel 2014 si assiste ad una flessione del 2,6%, portando le tonnellate per km di merci movimentate in un anno al livello più basso degli ultimi dieci anni. Tuttavia, il trasporto merci su strada continua ad essere la modalità preferita.



13

Molto pesante il ridimensionamento delle tkm di merci movimentate per distanze fino a 50km che, secondo ISTAT, è stato tra il 2008 e il 2014 del 42%. Un crollo che fa ben riflettere sulla gravità della crisi, con consumi per anni in calo, inclusi quelli alimentari, una pesante contrazione della produzione industriale, un alto tasso di disoccupazione, una pressione fiscale tra le più alte in Europa. Nel 2014 il traffico nazionale su strada ha movimentato 102,3 mld tkm di merci, mentre il traffico internazionale 15,5 mld.

Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 9,7 mld di tkm di merci e al conto terzi 108,1. Secondo le voci merceologiche, le merci più trasportate in tkm che percorrono distanze fino a 50 km, riguardano i minerali metalliferi i prodotti delle cave (25,8% del totale), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (17,5%), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (13,6%) e i prodotti alimentari (8,4%). Sopra i 50 km invece, troviamo i prodotti alimentari (18,5% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (10,8%), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (9,1%) e i prodotti agricoli, silvicoltura e pesci (8,1%).



Il 53% delle tkm di merci è movimentata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 29% oltre i 500 km.

E' in miglioramento il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, cresciuto del 3,3% nei primi 9 mesi 2015 (dati Aiscat) e dello 0,7% nel 2014, dopo il calo del 2,3% nel 2013.

In termini di viaggi, l'indagine di Confetra conferma per il 1° semestre 2015, i dati positivi già registrati nel 2° secondo semestre 2014. Crescono tutti i settori sia in termini di traffico che di fatturato. Le performance migliori riguardano però il traffico aereo in tonnellate +5,1% (+3,4% il fatturato) e il traffico marittimo in container di destinazione +8,8% (+3% il fatturato) ad eccezione del transhipment e del trasporto marittimo di rinfuse solide.

⁶ Ultimo dato disponibile

Tira la domanda intercontinentale, non solo in export, ma ormai anche in import, sia per il traffico nazionale su strada (+4%), che per quello ferroviario (+2,6%). Continua l'exploit del mercato dei courier, in crescita dell'8,5% in quantità e del 7,5% in fatturato.

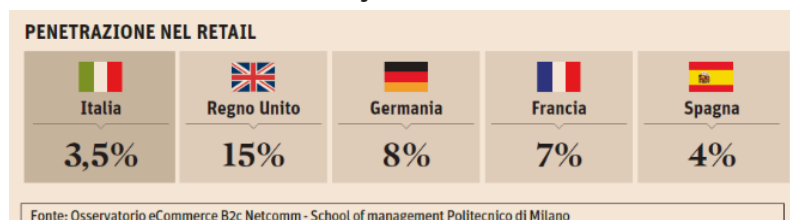
Da segnalare che l'Italia sale in terza posizione in Europa per volume di traffico di container via mare nel 2015 (+13% sul 2014, Eurostat), dietro a Germania e Spagna. Pertanto le infrastrutture portuali rappresentano un elemento chiave come motore di crescita. I porti marittimi rappresentano la principale interfaccia delle reti di trasporti terrestri (ferrovia e strada).

Ecommerce

14

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'eCommerce, il valore dell'acquistato è passato da 6,6 miliardi di euro del 2009 a 16,6 miliardi del 2015, secondo i dati sviluppati dal Politecnico di Milano. La crescita nel 2015 è stata del 16% sul 2014, pari a 2,2 miliardi di euro. La penetrazione del mercato eB2c ha raggiunto il 4% delle vendite retail. Se si prendono come riferimento i principali mercati europei (UK, Germania, Francia e Spagna), gli USA e i principali mercati orientali (Corea del Sud e Giappone) troviamo tassi di penetrazione dell'eCommerce decisamente superiori a quello italiano e tassi di crescita solo leggermente inferiori. I settori che più contribuiscono alla crescita sono: turismo (+14%), informatica ed elettronica di consumo (+21%), abbigliamento (+19%) ed editoria (+31%). Rilevante anche l'apporto di settori emergenti, quali: food & grocery, arredamento e home living, beauty e giocattoli. La composizione del paniere degli acquisti online è un indicatore di maturità del settore. Dall'analisi emerge che in quasi tutti i principali mercati internazionali il peso dei prodotti sul totale acquisti eCommerce prevale su quello dei servizi, mentre in Italia i servizi hanno ancora un'incidenza elevata (nel 2015 valgono il 60% dell'acquistato online da consumatori italiani, ma i beni registrano una crescita annuale più alta).

Confronto Major Markets, dati 2014



Anche in Italia nel 2015 è aumentata rispetto al 2014 la quota di internauti che hanno effettuato acquisti online e quella di imprese che vendono online; in quest'ultimo caso rimane il divario tra piccole e grandi. L'Italia è lontana dagli obiettivi europei 2015 che fissavano al 33% la quota di PMI che hanno effettuato vendite online nell'ultimo anno per almeno l'1% del fatturato totale e al 50% la quota di popolazione di 16-74 anni che ha fatto acquisti online negli ultimi 12 mesi; gli indicatori oggi sono rispettivamente a 6,5% e 26%.

Questa modalità di vendita è particolarmente interessante perché va incidere particolarmente sul traffico urbano e sulle modalità di consegna; secondo le rilevazioni di ISTAT, l'eCommerce ha riguardato in particolare i prodotti di abbigliamento, di informatica e tecnologia, per la casa e i servizi di viaggi e trasporti.

La Flotta dei veicoli adibiti al trasporto merci su gomma

La rilevazione Eurostat⁷, che "conta" le flotte dei veicoli secondo la portata (>3,5 t), registra per l'Italia una flotta di 230mila mezzi adibiti al trasporto merci per il 2014, ridimensionata del 21,7% rispetto al 2011.

Tale situazione non ha confronto con gli altri major markets del trasporto merci in UE, dal 2011 al 2014 si rilevano per:

- Polonia 649mila mezzi e un incremento del 3,7%
- Germania 500mila mezzi e un incremento del 4,5%
- Francia 541mila mezzi e un calo dello 0,8%
- Regno Unito 387mila mezzi e un calo del 2,4%
- Spagna 307mila mezzi e un calo del 13,5%.

Il parco circolante di tutti i veicoli adibiti al trasporto merci, incluso leggeri, motocarri, rimorchi e semirimorchi è in Italia a fine 2014 di circa 5,5 milioni di mezzi.

Gli autocarri medi-pesanti circolanti, con peso complessivo superiore a 3,5 t, sono 732mila, i trattori stradali 150mila e rimorchi/semirimorchi 348mila.

Veicoli iscritti al PRA-ACI al 31.12.2014

veicoli adibiti al trasporto merci	5.466.152
<i>veicoli comm. <3500kg</i>	<i>3.884.738</i>
<i>veicoli industriali >3500 kg</i>	<i>732.429</i>
<i>motrici</i>	<i>150.086</i>
<i>R&S</i>	<i>348.007</i>
<i>motocarri</i>	<i>350.892</i>

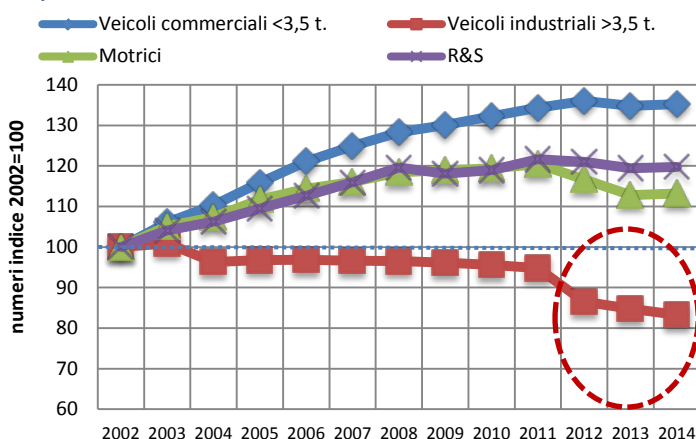
Rispetto al 2002, il parco circolante è cresciuto per tutte le tipologie di veicoli adibiti al trasporto merci con la sola eccezione del comparto veicoli industriali >3,5 t. di ptt, che perde 17 punti percentuali, calo che è andato accentuandosi nell'ultimo triennio (2012-2014).

Il 49% degli autocarri adibiti al trasporto merci con ptt superiore a 3,5 t ha più di 20 anni, di questi oltre il 51% ha portata utile compresa tra 1,7 t e 6 t.

Gli autocarri specifici/speciali con ptt superiore a 3,5 t. con più di 20 anni, pesano per il 31% del totale del comparto; poco meno della metà dei veicoli più vecchi ha allestimento: isothermici, betoniere, trattamenti rifiuti, soccorso stradale. Le motrici con oltre 20 anni, sono solo il 13% e contando anche quelle con più di 15 anni raggiungono il 22% di tutti i trattori stradali circolanti.

L'anzianità del parco dei veicoli registrati al PRA si riscontra con gli alti volumi di veicoli con classe di emissione ante Euro4, che per gli autocarri con ptt superiore a 3500 kg pesa per l'85% del parco.

Evoluzione del parco circolante dei veicoli adibiti al trasporto merci. Numeri indici, base 2002 = 100



Veicoli iscritti al PRA-ACI alla fine del 2014 per classe euro

	Volumi			Quote		
	VCL	Autocarri	Tratt Stradali	VCL	Autocarri	Tratt Stradali
EURO 0	587.187	336.076	18.696	15,1	45,9	12,5
EURO 1	316.817	51.781	4.717	8,2	7,1	3,1
EURO 2	643.319	108.696	20.872	16,6	14,8	13,9
EURO 3	954.088	125.409	44.054	24,6	17,1	29,4
EURO 4	946.051	43.607	11.639	24,4	6,0	7,8
EURO 5	430.890	63.118	47.037	11,1	8,6	31,3
EURO 6	4.701	1.654	2.942	0,1	0,2	2,0
N.I.	1.685	2.088	129	0,0	0,3	0,1
Totale	3.884.738	732.429	150.086	100,0	100,0	100,0
Ante Euro4	2.501.411	621.962	88.339	64,4	84,9	58,9

⁷ Rilevazione su trasporto di merci rilevanti

ITALIA - Produzione e Mercato veicoli commerciali, industriali e rimorchi, Anno 2015

Il settore dei veicoli commerciali e industriali aveva già molto sofferto, in Italia, nella precedente crisi del 1992/1993, per poi riprendersi nel 1994 con la prima legge Tremonti (detassazione del reddito reinvestito) e soprattutto nel 1997/1998 con l'introduzione degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui. Infine dal 1998 al 2000 la decisa ripresa dell'attività economica determinò la crescita della domanda che si esprime con un significativo ritmo di sviluppo. Il record assoluto di vendite nel 2002 fu determinato dalla reintroduzione della Tremontibis. La crisi economica ha determinato una pesante contrazione dei consumi e il calo della produzione industriale, con conseguente riduzione costante e progressiva del trasporto di beni di approvvigionamento (materie prime, semilavorati) e di prodotti finiti.

Il trasporto complessivo delle merci su strada ha subito un calo di oltre il 18% nel 2011 e del 13,2% nel 2012, determinato dal crollo dei consumi, anche quelli di beni alimentari, e dalla conseguente diminuzione della movimentazione di materie prime e prodotti finiti. Nel 2013 il trasporto interno delle merci su strada risulta in leggera crescita rispetto al 2012, secondo i dati Eurostat. Si tratta comunque di un volume di merci movimentate in mld t/Km quasi dimezzato rispetto al 2005.

Veicoli commerciali =<3,5 t ptt

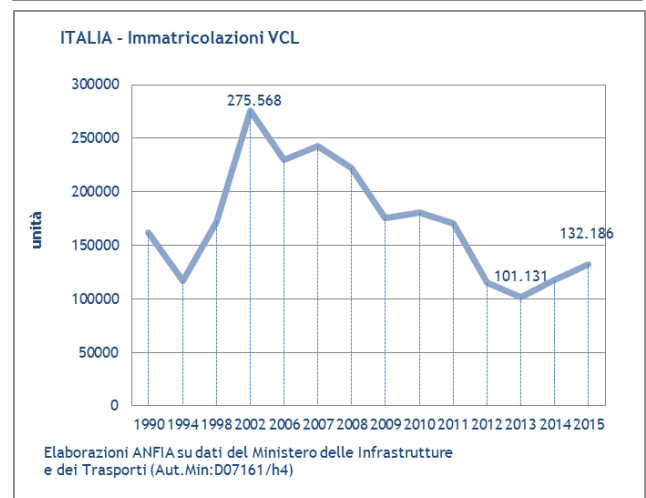
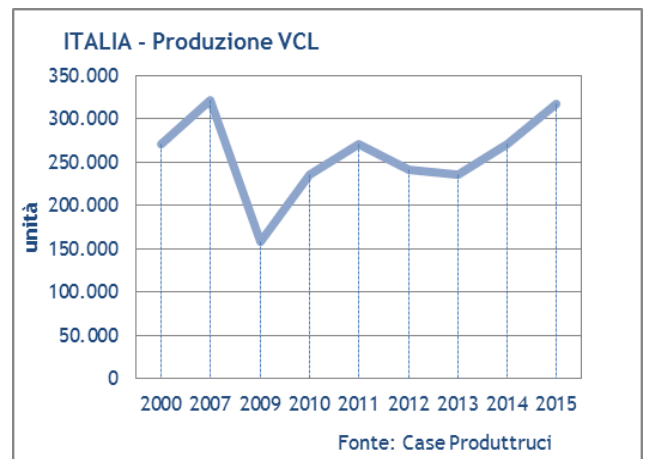
In Italia la produzione di veicoli commerciali con ptt $\leq 3,5$ t. è cresciuta nel 2015 del 17% rispetto al 2014, arrivando a quota 317.365 unità prodotte e sfiorando la produzione di 320.889 unità del 2007, anno record.

Nel 2015 è stata praticamente "raddoppiata" la produzione del 2009, ferma a quota 158.089, di gran lunga il peggior dato degli ultimi 20 anni.

Il maggior contributo alla produzione di VCL in Italia è dovuto allo stabilimento di SEVEL di Atessa (CH), dove la produzione nel 2015 raggiunge quasi 261mila unità, divise tra i modelli Fiat Ducato, Citroen Jumper e Peugeot Boxer.

I fattori che hanno influito sul rapido sviluppo del mercato dei veicoli commerciali con ptt $\leq 3,5$ ton. fino al 2007 hanno riguardato lo sviluppo delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Dal 2008 la domanda di veicoli commerciali è tornata ai livelli dei primi anni novanta (triennio 1992-1993).

Nel 2015 il mercato dei VCL ha registrato quasi 133mila nuove immatricolazioni, con un recupero del 12,7% sul 2014. Fiat Professional è il marchio leader di mercato, con Ducato e Doblò che occupano rispettivamente la prima e la seconda posizione nella classifica dei modelli più venduti. Al terzo posto di questa classifica troviamo il Daily, prodotto da Iveco. L'allestimento più diffuso del mercato 2015 è stato quello dei furgoni, con oltre 110.000 immatricolazioni, tra i quali circa 3.600 sono isotermici. Sono stati immatricolati, inoltre 15mila cassoni e 3.800 pianali.



Autocarri >3,5 t ptt

La produzione nazionale di autocarri >3,5 t. di ptt è cresciuta nel nostro paese nel 2015 del 30% rispetto al 2014, sfiorando le 33mila unità prodotte, ma rimanendo ancora molto lontana (al di sotto del 36%) dalla produzione registrata nel 2007, anno record, quando furono prodotti 51.114 autocarri. Anche nel caso degli autocarri, la produzione nel 2015 è comunque più alta rispetto a quella del 2009 del 43%.

In Italia il calo dei volumi delle merci trasportate è stato maggiore rispetto alle media UE, determinando una contrazione più accentuata delle vendite di nuovi autocarri.

La media annua di autocarri nuovi venduti in Italia dal 2000 al 2008 è stata di 36.700, dal 2009 al 2011 di 18.900, dal 2012 al 2015 di poco più di 13.500 unità.

Nel **2015** il comparto ha visto una crescita del 19,7% del numero di libretti rilasciati, con 15.160 veicoli. In particolare è cresciuta la categoria dei trattori stradali, +27,9% nel 2015 con 7.735 unità immatricolate, mentre i cabinati sono cresciuti del 12,2% con 7.425 immatricolazioni.

Iveco, con 5.754 immatricolazioni nel 2015, si conferma leader indiscusso del mercato dei veicoli Industriali medi-pesanti, in crescita del 16% rispetto al 2014 e con una quota di mercato del 38%. A seguire, troviamo Volvo (11,6% di quota), con 1.766 immatricolazioni, in crescita del 17,3%, poi Scania con 1.684 immatricolazioni, in crescita del 42,8% e successivamente Mercedes Benz con 1.643 immatricolazioni, +17,9% rispetto al 2014. Questi quattro produttori di veicoli industriali, nel 2015, rappresentano il 71,5% del mercato.

Allestimenti

I cabinati con ralla rappresentano circa il 51% del mercato degli autocarri, in crescita del 27,6% rispetto al 2014. I furgoni isotermitici hanno visto incrementare le proprie immatricolazioni del 26,2%, fino a toccare quota 1.087. I cassoni e i cassoni ribaltabili immatricolati nel 2015 sono stati, rispettivamente, 828 (+11,4%) e 821 (+16%) e gli scarrabili 739 (+12,8%), mentre, guardando al trasporto specifico, è da notare la crescita del 20,8% delle immatricolazioni di veicoli adibiti al trasporto rifiuti, che nel 2014 sono stati 540. Infine, sono in lieve aumento (+2,1%), le gru o piattaforme elevabili, allestite su 345 veicoli.

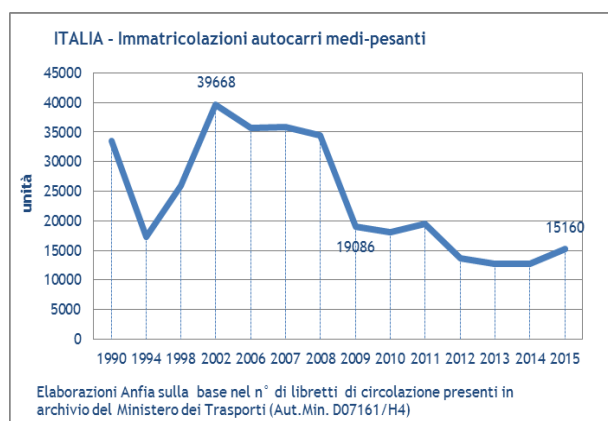
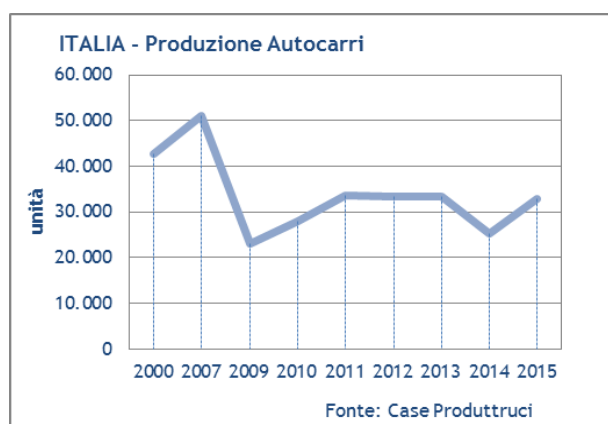
Classi di peso

Secondo le fasce di peso, nel 2015 si registrano gli aumenti più rilevanti nelle classi di peso tra 12 e 15,99 tonnellate e da 16 tonnellate in su.

Aree geografiche

Nel **2015**, le immatricolazioni di autocarri pesanti sono aumentate in tutte le aree del Paese e l'incremento maggiore si osserva nell'area che comprende le regioni del Sud e Isole, dove le immatricolazioni ammontano a 3.636, in crescita del 33,9%. Nel Nord-Est, le immatricolazioni ammontano a 4.329,

in crescita del 20,7%, mentre nel Nord-Ovest, l'area con più immatricolazioni nel nostro paese, il mercato aumenta del 14,3% fino a quota 4.821. Nel Centro Italia, il mercato più piccolo tra le aree geografiche, si registra anche l'incremento più modesto, +10,8% e le immatricolazioni, nel 2015, sono state 2.374. Nel 2015, la regione con il maggior incremento è il Friuli (+56,6% sul 2014), mentre Umbria e Valle d'Aosta sono le uniche due regioni a registrare decrementi.



Classi di peso	Volumi 2015	%	Var.% 15/14
3501-5000 kg	198	1,3	18,6
5001-6000 kg	553	3,6	-4,7
6001-8000 kg	1217	8,0	9,2
8001-11500 kg	318	2,1	-4,8
11501-12000 kg	516	3,4	3,4
12001-15999 kg	481	3,2	22,7
Da 16000 kg	11877	78,3	24
Totale	15160	100,0	19,7

Rimorchi e semirimorchi >3,5 t di ptt e carrozzerie su autoveicoli

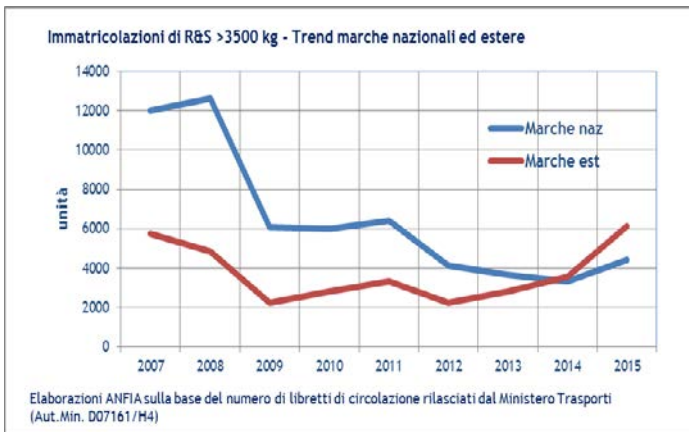
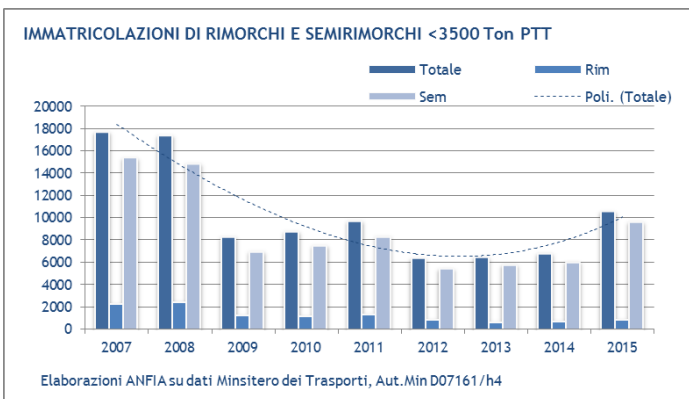
I principali indicatori economici del comparto “Fabbricazione di carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi” (Codice Ateo 29.2) evidenziano per l’anno 2015 una crescita tendenziale dell’indice della produzione industriale del 16,7% sul 2014. Il settore automotive nel suo complesso (inclusi i comparti: Fabbricazione autoveicoli e loro motori, Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli,) è stato uno dei più dinamici (+26,9% la crescita tendenziale), che ha fatto da traino alla produzione industriale nel suo complesso, cresciuta solo dell’1%. Per il comparto “Fabbricazione carrozzerie autoveicoli, rimorchi e semirimorchi”, gli ordinativi registrano una crescita tendenziale in gennaio/novembre 2015 del 9,9% sullo stesso periodo del 2014, con un incremento più marcato per gli ordini da estero +18%, rispetto a quelli del mercato interno +6,1%. Anche il fatturato registra una crescita totale del 9,8%, grazie al fatturato dei mercati esteri, cresciuto del 12,7%, mentre quello del mercato interno aumenta dell’8,6%.

Il trend annuale dimostra come l’industria italiana del comparto “Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi” abbia tenuto grazie all’andamento delle esportazioni, mentre i valori degli ordinativi e del fatturato derivanti dal mercato interno siano ancora al di sotto dei livelli del 2010.

Le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi nuovi sono ancora inferiori del 40% rispetto ai volumi del 2007, quando raggiunsero le 17.800 unità. Il calo del mercato interno ha penalizzato soprattutto i Costruttori nazionali che hanno subito un ridimensionamento dei volumi, passati da 12.000 unità del 2007, pari al 68% del mercato, a 4.444 del 2015, pari al 42% di quota. Il calo del mercato interno ha quindi favorito la concorrenza estera.

Nel corso del 2015, il mercato dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg è cresciuto del 54,3%, con circa 10.600 nuove immatricolazioni. La crescita del mercato è dovuta soprattutto ai marchi esteri, che registrano un aumento del 73,2%, rappresentando, così, il 58,1% del mercato. I tre marchi leader d parlano tedesco: Schmitz Cargobull, Krone e Koegel, insieme, immatricolano oltre 4.000 rimorchi, tutti e tre con tassi di crescita anno su anno superiori al 60%. I marchi nazionali perdono in termini di quote di mercato (passando dal 48,3% del 2014 al 41,9% del 2015), pur vedendo crescere il loro mercato, anche se “solo” del 34,1%. Il primo Costruttore italiano è Menci, al quarto posto nella classifica complessiva dei costruttori. Nel 2009, i marchi nazionali rappresentavano il 73% del mercato.

Il segmento dei Rimorchi con Ptt superiore a 3.500 kg vede crescere il mercato del 17,5% rispetto al 2014, arrivando a superare le 900 unità, di cui oltre 800 di marchi nazionali. Il segmento dei Semirimorchi con Ptt superiore a 3.500 kg cresce nel 2015, invece, del 59% e consiste di quasi 9.700 veicoli, 3.600 in più dell’anno prima.



Allestimenti

Dei 10.600 rimorchi e semirimorchi immatricolati nel 2015, il 42% circa, riguarda allestimenti generici. Tra gli allestimenti specifici, spicca quello dei rimorchi e semirimorchi isotermici, in crescita del 18% rispetto al 2014 fino a quota 1.750 unità. Successivamente, troviamo l'allestimento dei ribaltabili con circa 920 unità vendute, in crescita del 37% rispetto all'anno prima, seguiti dai portacontainers con 835 unità, in crescita tendenziale del 43%. Infine, troviamo le cisterne generiche, unico allestimento in diminuzione rispetto al 2014, con circa 680 unità, in calo del 7%, e le cisterne isotermiche che, invece, hanno visto più che quadruplicare il numero di immatricolazioni, fino a quota 400, dalle 91 dell'anno precedente.

Lunghezza

Secondo le fasce di lunghezza, nel 2015 si registrano i seguenti incrementi:

	Volumi 2015	%	Var.% 15/14
<9 mt	982	9,3	32,5
9-12,49 mt	2284	21,6	29,5
12,5-14,99 mt	7182	67,8	69,1
≥15 mt	149	1,4	30,7
Totale	10597	100,0	54,3

Aree geografiche

Nel 2015, le immatricolazioni di R&S pesanti sono aumentate in tutte le aree del Paese, anche se a ritmi differenti: il mercato dell'area Sud e Isole è quello che è cresciuto di più, con un aumento del 61,6%, raggiungendo quota 2.958 immatricolazioni e quello dell'area Nord-Orientale è cresciuto del 54,1% raggiungendo quota 3.306. Le regioni del Nord-Ovest hanno visto crescere il proprio mercato del 51,4% con 2.969 immatricolazioni, mentre osserviamo una crescita del mercato lievemente più bassa nel Centro (+46,8%) con 1.364 immatricolazioni. In questo periodo, le immatricolazioni sono aumentate in tutte le regioni eccetto la Valle d'Aosta, dove sono state registrate delle lievi contrazioni, mentre la regione in cui il mercato è cresciuto di più è l'Emilia Romagna, che da 515 R&S immatricolati nel 2014 raggiunge quota 1.104 nel 2015 (+114,4%).

. Sintesi delle misure a supporto del rinnovo delle flotte veicoli per il trasporto merci:

Questi numeri evidenziano quanto sia necessario un rinnovo delle flotte, considerando tutto l'apporto innovativo messo in campo dai Costruttori per migliorare le prestazioni dei veicoli in termini di tutela dell'ambiente e di sicurezza attiva e passiva.

Tra i fattori che potrebbero contribuire al rinnovo delle flotte con veicoli meno inquinanti, c'è l'impiego di veicoli a GNL (gas naturale liquido). Il Governo Italiano si è infatti impegnato ad adottare iniziative per la realizzazione di centri di stoccaggio e ridistribuzione nonché norme per la realizzazione dei distributori di GNL, in tutto il territorio nazionale, anche al fine di ridurre l'impatto ambientale dei motori diesel nel trasporto via mare e su strada, nonché di ridurre i costi di gestione per gli utilizzatori di motori diesel e per sviluppare l'uso del GNL. Il GNL rappresenta un combustibile pulito che non contiene zolfo, la cui semplicità molecolare consente una combustione pulita con ridottissimi residui solidi.

A livello comunitario, la Commissione Europea (CE), con la direttiva 2014/94/EU, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 Ottobre 2014, sullo sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI), ha previsto che gli Stati Membri adottino, entro il 2016, dei piani di sviluppo delle diverse fonti alternative per il settore dei trasporti. In tale contesto si colloca anche il GNL, per il quale la Direttiva prevede che sul versante dei trasporti stradali entro il 31 dicembre 2025 gli Stati Membri, sempre attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, realizzino un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico, almeno lungo la rete centrale della TEN-T, al fine di assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL.

Per la Direttiva DAFI i "Carburanti alternativi" sono quelli utilizzati almeno parzialmente per la sostituzione dei carburanti fossili nel settore dei trasporti e che hanno le potenzialità per contribuire alla decarbonizzazione ed al miglioramento delle prestazioni ambientali di questo settore. Essi includono: elettricità, idrogeno, biocarburanti, gas naturale, incluso il biometano, nella forma gassosa (Compressed Natural Gas - CNG) e liquida (Liquefied Natural Gas - LNG), gas di petrolio liquefatto (GPL).

In Italia lo scorso anno sono state introdotte misure per favorire l'impiego di mezzi a GNL. I veicoli industriali con peso complessivo superiore alle 16 tonnellate possono beneficiare di incentivi all'acquisto di circa 13.000 euro se alimentati a metano in forma liquida (GNL) - esiste una misura analoga per il veicoli a metano gassoso - Si tratta di una misura conclusa lo scorso 31 marzo e che auspichiamo possa ripetersi nel 2016 negli anni a venire, sulla quale ANFIA ha una stretta collaborazione con il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Merci Il Decreto sugli investimenti in veicoli delle imprese di autotrasporto, pubblicato in GU lo scorso 4 novembre ha stanziato 6,5 milioni di euro per incentivare l'acquisto o la locazione finanziaria di autoveicoli nuovi di fabbrica adibiti al trasporto di merci con massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate, o pari o superiori a 16 tonnellate con alimentazione 'alternativa' a metano o gas naturale liquefatto GNL. Il contributo previsto era di 4.000 euro per ogni veicolo della prima fascia, mentre per quelli pari o superiori a 16 tonnellate era di 9.000 euro per i motori a metano e di 13.000 per quelli alimentanti con GNL.

Con lo stesso Decreto, per il terzo anno consecutivo, si sono stanziati ulteriori 6,5 milioni di euro per il rinnovo del parco semirimorchi per l'intermodalità marittima e ferroviaria e ulteriori 2 milioni per il rinnovo delle casse mobili.

ANFIA, per favorire la crescita dimensionale delle imprese di autotrasporto, oggi ancora troppo sottodimensionate, ha richiesto e ottenuto che tali contributi fossero aumentati del 15% se a richiederli erano aziende organizzate in Rete d'impresa.

Ricordiamo inoltre che dall'estate scorsa, possono accedere alle agevolazioni previste dalla nuova legge Sabatini (contributo in conto interessi erogato dal MISE pari agli interessi calcolati sull'importo di un finanziamento di 5 anni al tasso dello 0,275%) anche le imprese che operano nei settori del trasporto merci su strada per l'acquisto di mezzi e attrezzature di trasporto (prima escluse) e che a fine 2015 sono state approvate le nuove "Disposizioni operative del Fondo di Garanzia per le PMI", integrate con il riferimento ai nuovi settori ammissibili alla garanzia, quali l'industria automobilistica e dei trasporti. L'estensione del perimetro del Fondo di Garanzia, consente adesso alle PMI di ottenere la garanzia per l'accesso facilitato ad un finanziamento per investimenti in rinnovo del parco veicoli.

I suddetti provvedimenti vanno a beneficio del rinnovo dei beni strumentali d'impresa per quelle imprese che utilizzano come tali i veicoli commerciali e industriali. La sostituzione di tali mezzi, oltre ad avere conseguenze positive sulla competitività delle imprese di autotrasporto italiane, favorirà l'immissione su strada di veicoli nuovi con ridotti standard emissivi (Euro VI) e con alimentazione alternativa (metano e metano liquido) e semirimorchi per l'intermodalità marittima e ferroviaria. Si tratta di misure che puntano a piani di sviluppo pluriennale delle imprese e contribuiscono alla green economy, consentendo il raggiungimento degli obiettivi dell'accordo della Conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici, con attenzione all'innovazione tecnologica ai fini della sicurezza e della tutela ambientale, rafforzando l'industria manifatturiera nel suo complesso, di cui l'industria automotive è un pilastro fondamentale: 10 occupati nelle imprese automotive della fase industriale generano 20 occupati aggiuntivi nell'economia⁸.

ANFIA sta lavorando per dare continuità alle misure di supporto al mercato e renderle strutturali, per ottenere un radicale rinnovo delle flotte veicoli e rendere le imprese nazionali finalmente competitive con le concorrenti europee.

Nota. I dati relativi alle Immatricolazioni in Italia di veicoli commerciali e industriali sono elaborazioni di ANFIA su dati acquisiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4).

I dati immatricolativi di autocarri, rimorchi e semirimorchi sono stati elaborati sulla base delle risultanze dei libretti di circolazione rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo criterio consente di leggere dati puntuali e comparabili. L'Archivio dei Veicoli del Ministero si aggiorna con il rilascio del libretto di circolazione, a cui si riferiscono veicoli nuovi targati nel mese o nei mesi precedenti.

Le aziende interessate ai dati strutturati sulle immatricolazioni di veicoli industriali (autocarri, autobus, rimorchi, semirimorchi) possono accedere ai servizi statistici di ANFIA attraverso il portale web ANFIA BI SYSTEM (anfi.servizi.com)

Per qualsiasi informazione rivolgersi all'Area Studi e Statistiche di ANFIA (studi.ricerche@anfia.it; tel. 011 5546524)

⁸ Prometeia

Per le informazioni contenute nel presente focus rivolgersi a:

M. Saglietto, Responsabile Area Studi e Statistiche

ANFIA - Sede di Torino

Corso G. Ferraris, 61

10128 Torino

Tel. 011 5546526

Email: m.saglietto@anfia.it