

DOSSIER Trasporto merci su strada



La pubblicazione è stata curata da

Area Studi e Statistiche - *Marisa Saglietto* (m.saglietto@anfia.it)

Area Tecnica e Affari Regolamentari - *Alberto Musso* (a.musso@anfia.it)

Area Relazioni Istituzionali - *Fabrizia Vigo* (f.vigo@anfia.it)

ANFIA Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sede di Torino, Corso Galileo Ferraris, 61 - tel. 011 5546505 anfia@anfia.it

Sede di Roma, Viale Pasteur, 10 - tel. 06 54221493 anfia.roma@anfia.it

Febbraio 2017

Indice

Premessa	pag. 4
Trasporto merci in UE e in Italia	
1. UE28 Tutte le modalità del trasporto merci, Anno 2014	pag. 7
2. UE28 Trasporto merci su strada, Anno 2015 eCommerce	pag. 10 pag. 18
3. ITALIA Trasporto merci su strada, Anno 2015 eCommerce Logistica conto terzi in Italia	pag. 19 pag. 21 pag. 22
Mercato Veicoli industriali in UE e in Italia	
4. UE-EFTA Immatricolazioni Veicoli commerciali e Autocarri, Anno 2016 Veicoli commerciali leggeri Autocarri >3500 kg ptt Autocarri >=16000 kg ptt Veicoli pesanti e sostenibilità ambientale	pag. 25 pag. 25 pag. 26 pag. 27 pag. 28
5. ITALIA Immatricolazioni Veicoli Commerciali e Autocarri, Anno 2016 Veicoli commerciali leggeri Autocarri >3500 kg ptt Rimorchi e semirimorchi >3500 kg ptt Progetto 18	pag. 31 pag. 31 pag. 32 pag. 33 pag. 35
Appendice statistica	pag. 37

Premessa

Il crescente interesse verso un settore fondamentale per gli scambi commerciali del continente europeo e le sempre più complesse dinamiche e articolazioni del relativo mercato, ci hanno indotto a trasformare il tradizionale Focus ANFIA dedicato al trasporto merci su strada in Italia e in Europa, in un approfondito Dossier, parte di una collana di pubblicazioni a cura dell'Area Studi e Statistiche dell'Associazione.

I veicoli per il trasporto merci su strada si inseriscono in una catena logistica che comprende svariate modalità di trasporto, in combinazione con le quali formano un sistema integrato. Le altre modalità di trasporto fanno affidamento anche sugli autoveicoli per trasferire le merci da e per i depositi, le stazioni ferroviarie, gli aeroporti e i porti. Veicoli commerciali leggeri, autocarri e autoarticolati, infatti, mantengono, per un'ampia gamma di tipologie di merci trasportate, caratteristiche di flessibilità, economicità, efficienza e versatilità di soluzioni difficilmente eguagliabili.

Circa il 90% del valore di tutte le merci in Europa è trasportato da veicoli commerciali pesanti. In Europa, sono presenti 59 stabilimenti di assemblaggio da cui, nel 2015, sono usciti 460.805 veicoli di questo tipo. Inoltre, circa il 50% degli autocarri pesanti prodotti negli USA provengono da stabilimenti di proprietà europea, e si basano quindi su tecnologie europee. Il parco circolante in Europa si attesta a 6,4 milioni di truck - con un'età media di 8 anni - mentre gli addetti impiegati complessivamente nel settore del trasporto merci su strada sono circa 2,4 milioni. Nonostante l'incremento del traffico di merci, il numero di incidenti mortali che hanno coinvolto veicoli industriali è diminuito, in Europa, del 45% dal 2001 al 2014.

E-commerce, truck platooning, digitalizzazione e contributo degli ITS (Intelligent Transportation Systems) alla riduzione delle emissioni di CO₂ e all'incremento dei livelli di sicurezza dei veicoli industriali, sono solo alcuni degli spunti tematici che caratterizzano l'attuale evoluzione del settore, chiamato ad affrontare sfide tecnologiche e regolamentari sempre più stimolanti, anche in direzione di un crescente efficientamento della logistica delle merci.

Con questo Dossier, ANFIA si propone di dare un contributo utile allo studio di queste tematiche e al monitoraggio dei trend del comparto per tutti gli operatori e i media interessati.

Gianmarco Giorda, Direttore ANFIA

Il Dossier Trasporto Merci su strada in UE e in Italia è disponibile sul sito di ANFIA al seguente indirizzo: http://www.anfia.it/index.php?modulo=view_pubblicazioni_statistiche

Per informazioni rivolgersi a:

Area Comunicazione (m.gangi@anfiam.it)

Trasporto merci in UE e in Italia



1. UE28 Tutte le modalità di trasporto

Anno 2014

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

Il rapporto tra il volume complessivo delle merci trasportate e il PIL nell'UE28 (Tabella 1, appendice statistica, pag. 37), espresso in numeri indice e il 2005 assunto come anno base, è andato progressivamente riducendosi, risultato di tendenze opposte tra l'andamento in calo nei Paesi dell'Europa Occidentale e l'andamento in crescita nei Paesi nuovi membri dell'Europa Centro-Orientale, in particolare Bulgaria, Lituania, Polonia, Slovenia, Ungheria. Per l'Italia la riduzione è notevole, conseguenza di una crisi economica particolarmente grave e perdurante.

Nel 2014 (ultimo dato pubblicato da EUROSTAT), il volume delle merci movimentate in UE28 da tutte le modalità di trasporto, e misurato in miliardi di tonnellate per chilometro (mld tkm), è stato pari a 3.524 in crescita dell'1,4% rispetto al 2013 e dell'8,6% rispetto al 2000, con un aumento medio annuo dello 0,6%.

E' il trasporto via mare che registra la crescita maggiore rispetto al 2013, +3,8%.

Nel mondo, strada e mare sono le modalità di trasporto merci preferite in UE e in Giappone, mentre negli Stati Uniti sono strada e ferrovia. In Cina, invece, è il mare che svolge il traffico maggiore, seguito dalla strada, mentre in Russia al primo posto ci sono gli oleodotti, seguiti dalla ferrovia.

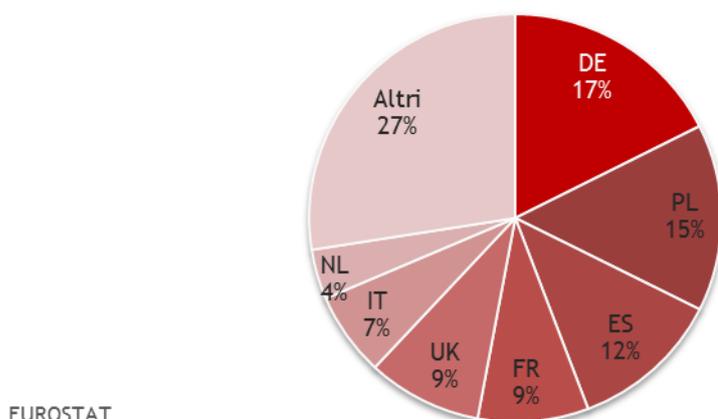
Tabella 1.2 UE 28 Traffico totale merci, mld tkm

	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	2488	1178	2	3667
2006	1858	438	139	137	2572	1191	2	3764
2007	1925	452	145	128	2650	1174	2	3826
2008	1891	443	146	125	2605	1153	2	3760
2009	1700	364	131	122	2317	1035	2	3353
2010	1755	394	156	121	2426	1094	2	3522
2011	1744	422	142	118	2426	1111	2	3540
2012	1693	407	150	115	2365	1085	2	3451
2013	1719	406	153	112	2390	1082	2	3474
2014	1725	411	151	113	2400	1122	2	3524
var. % 1995-2014	33,9%	5,8%	23,5%	-1,8%	25,4%	20,6%	27,0%	23,8%
per anno	1,5%	0,3%	1,1%	-0,1%	1,2%	1,0%	1,3%	1,1%
var. % 2000-2014	14,3%	1,3%	12,7%	-11,2%	10,3%	5,2%	3,7%	8,6%
per anno	1,0%	0,1%	0,9%	-0,8%	0,7%	0,4%	0,3%	0,6%
var. % 2013-2014	0,4%	1,1%	-1,2%	1,0%	0,4%	3,8%	0,0%	1,4%

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

NOTA: la rilevazione considera il trasporto su veicoli con portata superiore a 3,5 t

**Grafico 1.1 UE28 Traffico merci dei principali paesi -
Peso % sul totale delle t/km movimentate**



EUROSTAT

Per volumi di merci movimentate su strada in Ue, la Germania¹ pesa per il 17% con 310 mld tkm, seguono Polonia con il 15%, Spagna con il 12%, UK e Francia con il 9%, l'Italia con il 7%. Complessivamente questi Paesi rappresentano il 69% di tutte le merci movimentate attraverso tutte le modalità di trasporto.

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.

Tabella 1.3 UE 28 Traffico totale merci, mld tkm

Peso % per modalità di trasporto

Anni	Strada	Ferrovie	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	49,0	11,3	3,8	3,8	67,8	32,1	0,1	100,0
2006	49,4	11,6	3,7	3,6	68,3	31,6	0,1	100,0
2007	50,3	11,8	3,8	3,3	69,3	30,7	0,1	100,0
2008	50,3	11,8	3,9	3,3	69,3	30,7	0,1	100,0
2009	50,7	10,9	3,9	3,6	69,1	30,9	0,1	100,0
2010	49,8	11,2	4,4	3,4	68,9	31,1	0,1	100,0
2011	49,3	11,9	4,0	3,3	68,5	31,4	0,1	100,0
2012	49,1	11,8	4,3	3,3	68,5	31,4	0,1	100,0
2013	49,5	11,7	4,4	3,2	68,8	31,1	0,1	100,0
2014	49,0	11,7	4,3	3,2	68,1	31,8	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

¹ Per la Germania il dato per il 2015 non è disponibile ed è stato utilizzato, per questa rilevazione, quello del 2014.

Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67% delle merci nel 1995 e il 72% nel 2014. La strada rappresenta, quindi, quasi i $\frac{3}{4}$ del totale trasportato, mentre la ferrovia, dopo il decremento patito nel 2009, ha avuto una leggera ripresa nel 2010 e nel 2011, di nuovo un leggero calo nel 2012-2013 e un recupero dell'1,1% nel 2014 (Tabella 1.2). Seguono il trasporto su ferrovia con il 17,1% di quota, la navigazione interna con il 6,3% e gli oleodotti con il 4,7%. Se si escludono anche gli oleodotti, per la specificità delle merci trasportate, la strada ha una quota del 76,3%, la ferrovia del 18% e la navigazione interna del 5,7%.

Tabella 1.4 UE 28 Traffico totale merci, mld tkm (esclusi mare e aereo)

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	72,1	16,7	5,6	5,5	100,0
2006	72,2	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	72,3	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
2014	71,9	17,1	6,3	4,7	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

2. UE28 Trasporto merci su strada

Anno 2015

Secondo i dati provvisori² EUROSTAT, nel 2015 il volume di tkm movimentato è stato di 1.764 mld, +2,2%. Si tratta del terzo anno di crescita consecutiva, dopo l'importante decremento del 2012. Il traffico merci su strada del 2015 risulta inferiore solo ai volumi degli anni pre crisi (-6%), quando il volume medio trasportato, tra il 2005 e il 2008, era di 1.867 mld tkm.

Nonostante la pesante riduzione in termini di tonnellate-km rispetto ai livelli record del 2007 (-8,4%), la quota del trasporto merci su strada è rimasta pressochè stabile nel corso dell'ultimo decennio.

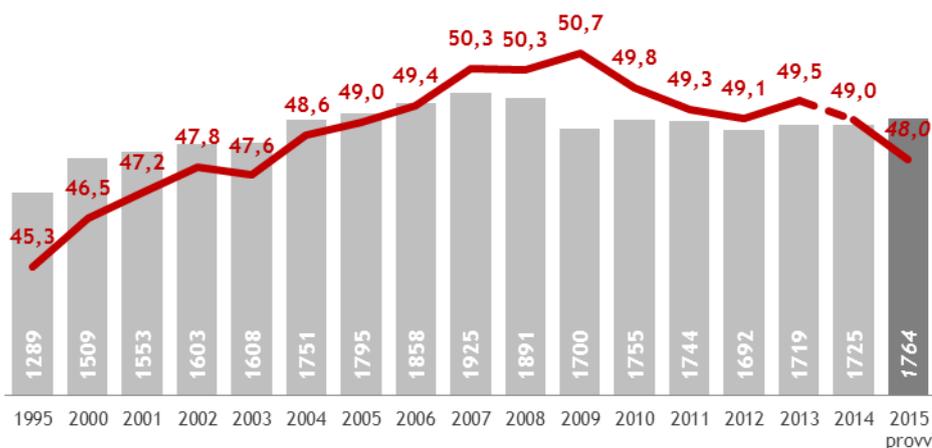
In termini di tonnellate, il trasporto merci su strada registra un incremento tendenziale dell'1,4%, ma non raggiunge il valore del 2011, a cui seguì una contrazione del 6,5% nel 2012.

In termini di veicoli/km, nel 2015 si è registrato un incremento tendenziale del traffico del 2,6%, ancora inferiore al valore del 2011.

Sei Paesi dominano il traffico merci in UE (Grafico 2.2): Germania (dato 2014), Polonia, Spagna, Regno Unito, Francia e Italia che, insieme, rappresentano circa il 69% del totale trasportato su strada. La Germania è il Paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale dell'UE, pari al 23%, mentre la Polonia è al primo posto per traffico internazionale, pari a ¼ del traffico internazionale complessivo dell'UE. Nel 2015, la Francia registra cali nel trasporto merci su strada per tutte le componenti di traffico. In Spagna, aumenta sia il trasporto nazionale che quello internazionale, entrambi del 7%; quest'ultimo rappresenta il 35% del traffico complessivo spagnolo. In Italia e in UK, aumenta leggermente il trasporto nazionale e diminuisce quello internazionale.

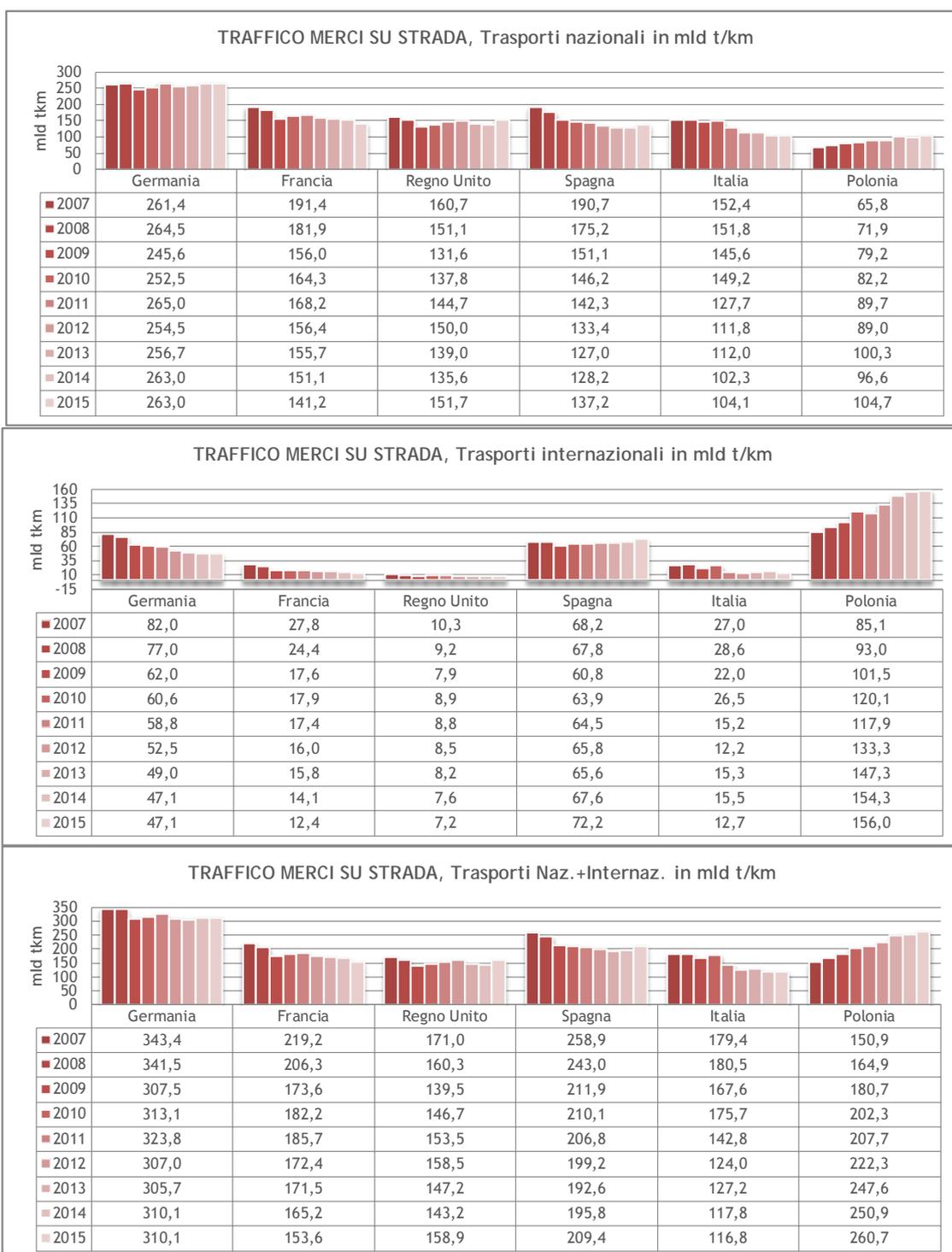
Tra i Paesi Extra UE, cinque emergono nel trasporto merci: Svizzera, Norvegia, Russia, Turchia e San Marino.

Grafico 2.1 UE28 Traffico merci su strada (tkm), % sul totale trasportato, inclusi mare e aereo



² Il dato della Germania riportato è quello del 2014, non essendo pervenuto quello del 2015

Grafico 2.2 Traffico merci su strada: principali Paesi (miliardi t/km)



EUROSTAT

La maggior componente del traffico merci su strada in UE, il trasporto nazionale, è rimasta stabile nel 2015, mentre le quote di cross-trade e cabotaggio registrano incrementi continui dal 2012.

Nel 2015, la componente maggiore del traffico merci riguarda il trasporto nazionale, con 1.145 mld di tkm (il 65% del traffico totale, stabile dal 2013), in aumento del 3% sui volumi del 2014; il trasporto internazionale (compreso il trasporto di transito) pesa per il 35%, con 619 mld di tkm e un incremento dell'1%, grazie al cross-trade e al cabotaggio, senza i quali il trasporto internazionale registra un decremento dell'1,1%.

La quota di trasporto internazionale è aumentata nell'ultimo decennio, passando dal 30% del 2004 al 35% del 2015, un aumento che riflette l'effetto del mercato unico europeo. 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. Nel 2015 cross-trade e cabotaggio registrano incrementi rispettivamente del 6,2% e del 5,7% e pesano sul trasporto internazionale rispettivamente il 25% e il 5%.

Grafico 2.3 UE28 Traffico merci su strada (tkm) per tipo, 2011-2015

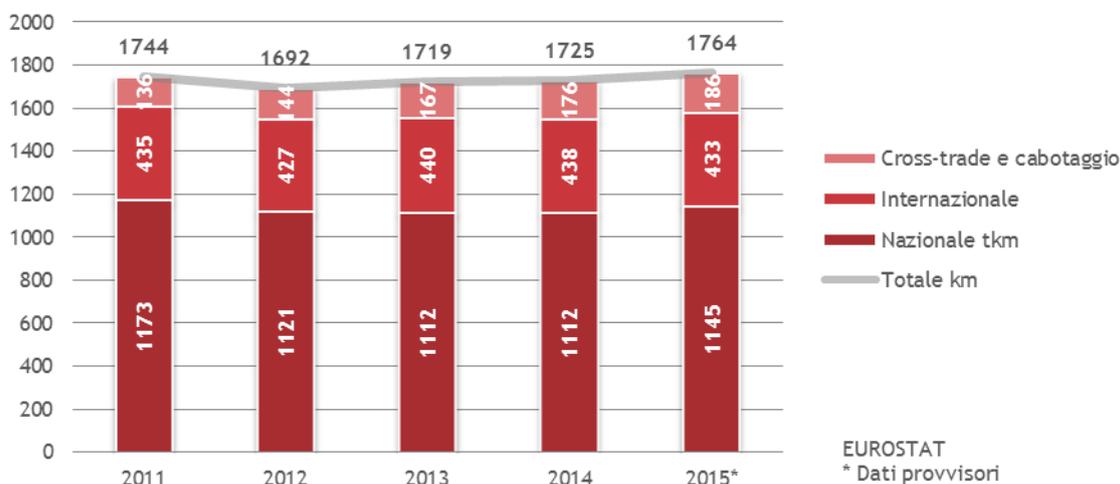
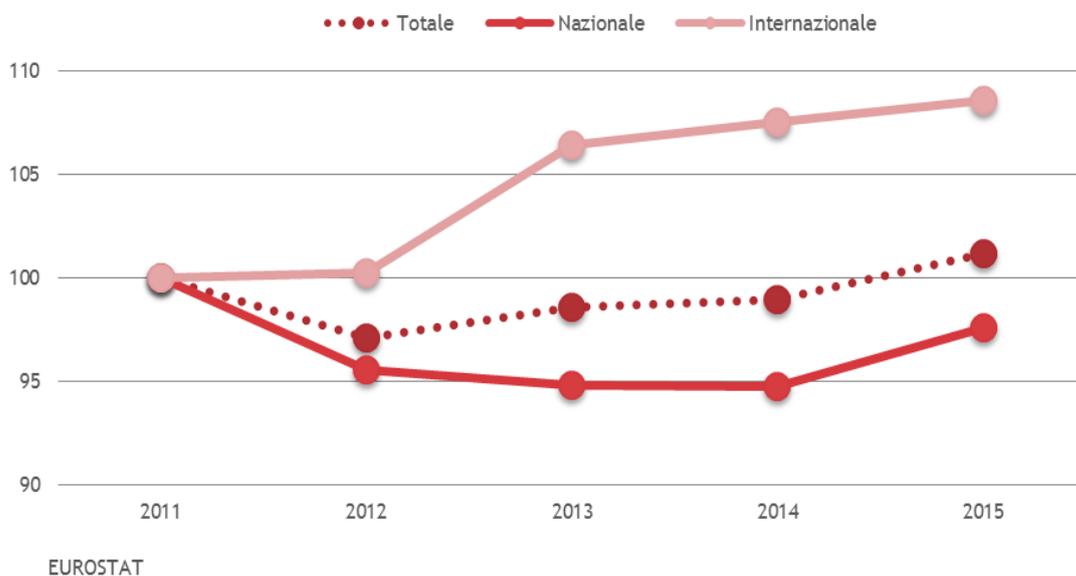


Grafico 2.4 UE28 Traffico merci su strada (tkm) per tipo, 2011-2015
Numeri indice 2011=100



Nel dettaglio per Paese (tabella 2.1), Slovenia, Lettonia, Spagna e Slovacchia registrano incrementi in tutte le categorie di trasporto, con rialzi rispettivamente del 10,1%, 7,5% e del 7% per gli ultimi due Paesi. Il Portogallo registra la contrazione maggiore (-8,7%), mentre la Bulgaria l'incremento più sostenuto (+16%).

La Polonia, che gioca un ruolo determinante nel traffico merci in UE, con il 14,8% di quota sul volume totale di tkm trasportate, segna una crescita del 3,9%, determinata soprattutto da cross-trade (+6%) e cabotaggio (+11%). Aumenta del 7% il trasporto merci su strada in Spagna, trainato dal traffico internazionale complessivo; in senso opposto il risultato della Francia, che registra una diminuzione del 7%, imputabile soprattutto al trasporto internazionale (-13%). La Polonia ha sperimentato la crescita maggiore, circa il 73% in più nel periodo 2007-2015, passando da 151 mld tkm trasportate nel 2007 a 261 nel 2015 e contribuendo, nello stesso periodo, insieme a Bulgaria (da 15 a 32), Repubblica Ceca (da 48 a 57), Lituania (da 20 a 26,5) e Slovacchia (da 27 a 33,5), a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente.

In forte incremento il cabotaggio in Belgio, Lettonia, Lituania e Regno Unito, mentre nel cross-trade sono Bulgaria, Romania, Croazia e Finlandia a presentare gli aumenti maggiori.

Polonia, Spagna e Paesi Bassi sono stati i più grandi fornitori di cabotaggio in termini di tonnellate-chilometro (tkm) nel 2015. Solo la Polonia fornisce il 30% del cabotaggio europeo.

Tabella 2.1 UE28 Traffico merci per tipo, 2014-2015
(milioni tkm)

	2014					2015					Var. % 2014-2015				
	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale
UE-28 ⁽¹⁾	1 111 870	437 765	145 243	30 362	1 725 240	1 144 683	432 848	154 211	32 082	1 763 827	3,0	-1,1	6,2	5,7	2,2
Austria	13 976	7 765	1 982	577	24 299	14 690	7 449	1 833	463	24 436	5,1	-4,1	-7,5	-19,8	0,6
Belgio	19 167	10 266	1 423	953	31 808	18 935	10 051	1 417	1 326	31 729	-1,2	-2,1	-0,4	39,1	-0,2
Bulgaria	6 826	9 835	9 656	1 536	27 854	7 172	11 540	12 084	1 502	32 297	5,1	17,3	25,1	-2,2	16,0
Cipro	526	12	-	-	538	548	15	-	-	563	4,2	25,0	-	-	4,6
Croazia	3 931	3 953	1 496	-	9 381	4 055	4 411	1 954	19	10 439	3,2	11,6	30,6	-	11,3
Danimarca	12 943	2 405	476	361	16 184	12 532	2 162	422	385	15 500	-3,2	-10,1	-11,3	6,6	-4,2
Estonia	1 541	3 074	1 328	367	6 310	1 524	2 931	1 361	447	6 263	-1,1	-4,7	2,5	21,8	-0,7
Finlandia	20 298	2 520	333	250	23 401	21 434	2 417	430	208	24 488	5,6	-4,1	29,1	-16,8	4,6
Francia	151 112	13 576	238	299	165 225	141 242	11 884	270	185	153 580	-6,5	-12,5	13,4	-38,1	-7,0
Germania ⁽²⁾	263 032	41 524	3 811	1 775	310 142	263 032	41 524	3 811	1 775	310 142	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Grecia	15 119	4 047	56	1	19 223	15 023	4 696	45	0	19 764	-0,6	16,0	-19,6	-100,0	2,8
Irlanda	7 704	1 555	298	195	9 751	7 760	1 541	357	243	9 900	0,7	-0,9	19,8	24,6	1,5
Italia	102 351	14 632	379	452	117 813	104 104	12 109	200	407	116 820	1,7	-17,2	-47,2	-10,0	-0,8
Lettonia	2 740	6 267	4 209	453	13 670	2 753	6 575	4 678	684	14 690	0,5	4,9	11,1	51,0	7,5
Lituania	2 768	12 485	12 307	506	28 067	2 913	9 509	13 145	918	26 485	5,2	-23,8	6,8	81,4	-5,6
Lussemburgo	1 128	2 968	3 560	1 943	9 599	1 103	2 699	3 352	1 695	8 850	-2,2	-9,1	-5,8	-12,8	-7,8
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	31 264	31 168	5 893	2 572	70 897	32 483	29 710	4 893	2 405	69 492	3,9	-4,7	-17,0	-6,5	-2,0
Polonia	96 627	103 789	41 880	8 634	250 931	104 679	102 116	44 368	9 550	260 713	8,3	-1,6	5,9	10,6	3,9
Portogallo	10 469	17 006	5 930	1 458	34 863	10 791	14 647	5 197	1 199	31 835	3,1	-13,9	-12,4	-17,8	-8,7
Regno Unito	135 640	7 091	257	189	143 177	151 731	6 633	297	262	158 924	11,9	-6,5	15,6	38,6	11,0
Rep. Ceca	16 813	27 286	8 622	1 371	54 092	21 099	27 272	7 732	1 096	57 200	25,5	-0,1	-10,3	-20,1	5,7
Romania	12 136	14 205	7 392	1 403	35 136	12 068	14 570	10 630	1 755	39 023	-0,6	2,6	43,8	25,1	11,1
Slovacchia	5 094	12 866	12 261	1 138	31 358	5 245	14 071	12 914	1 310	33 540	3,0	9,4	5,3	15,1	7,0
Slovenia	2 062	7 760	5 798	653	16 273	2 069	8 446	6 629	765	17 909	0,3	8,8	14,3	17,2	10,1
Spagna	128 157	61 815	3 617	2 177	195 767	137 236	65 578	4 102	2 473	209 390	7,1	6,1	13,4	13,6	7,0
Svezia	38 816	2 889	160	99	41 964	38 106	3 204	135	57	41 502	-1,8	10,9	-15,6	-42,4	-1,1
Ungheria	9 630	15 006	11 881	1 000	37 517	10 356	15 088	11 955	953	38 353	7,5	0,5	0,6	-4,7	2,2

EUROSTAT ⁽¹⁾ dati provvisori ⁽²⁾ Germania: dato 201-⁽³⁾ Malta esclusa

I viaggi a vuoto sono il 21% di tutti i viaggi effettuati in UE, con una percentuale più alta nel trasporto nazionale pari al 24,3%, che scende al 12,6% nel trasporto internazionale.

I dati riportati nella tabella 2.2 esplorano i principali flussi da Paese a Paese all'interno dell'UE con il peso degli autotrasportatori dei due Paesi e la penetrazione degli autotrasportatori di Paesi terzi.

Gli autotrasportatori francesi, nel traffico bilaterale, trasportano i volumi più alti verso il Belgio (26,4%) e l'Italia (25,8%), mentre la loro penetrazione verso la confinante Spagna è solo del 6,1%.

Il traffico degli autotrasportatori italiani verso la Francia vale il 39% delle tonnellate movimentate nel flusso Francia/Italia, il 20,3% verso la Germania e il 20,2% verso l'Austria.

Tabella 2.2 UE28 Traffico bilaterale su strada dei principali Paesi in milioni di tonnellate

Rank	Traffico bilaterale		Totale mln tonnellate	Autotrasportatori 1° paese (%)	Autotrasportatori 2° paese (%)	Altri autotrasp.	Il principale autotrasp. Paese terzo
1	DE *	NL	83,8	26,6	58,9	14,4	PL
2	BE	FR	51,9	42,3	26,4	31,3	LU
3	BE	NL	51,2	19,5	70,2	10,3	PL
4	DE *	PL	49,9	4,6	94,6	0,8	LT
5	DE *	FR	45,9	41,8	15,5	42,7	PL
6	BE	DE *	39,4	15,8	38,5	45,6	NL
7	ES	FR	38,2	82,1	6,1	11,8	PT
8	AT	DE *	34,7	33,5	35,1	31,4	HU
9	CZ	DE *	29,4	75,9	12,9	11,2	PL
10	DE *	IT	20,0	31,0	20,3	48,7	PL
11	ES	PT	19,5	43,8	55,5	0,6	RO
12	FR	IT	17,4	25,8	39,0	35,2	PL
13	FR	NL	16,0	10,5	55,0	34,4	BE
14	CZ	PL	14,6	12,6	86,3	1,1	SK
15	CZ	SK	13,6	52,2	45,2	2,6	DE *
16	IE	UK	12,6	37,5	61,3	1,2	PL
17	DE *	DK	11,9	63,5	9,4	27,1	PL
18	DE *	ES	11,9	6,2	62,8	31,0	PL
19	AT	IT	10,8	34,5	20,2	45,3	SI
20	DE *	LU	8,1	49,5	38,9	11,6	PL

EUROSTAT

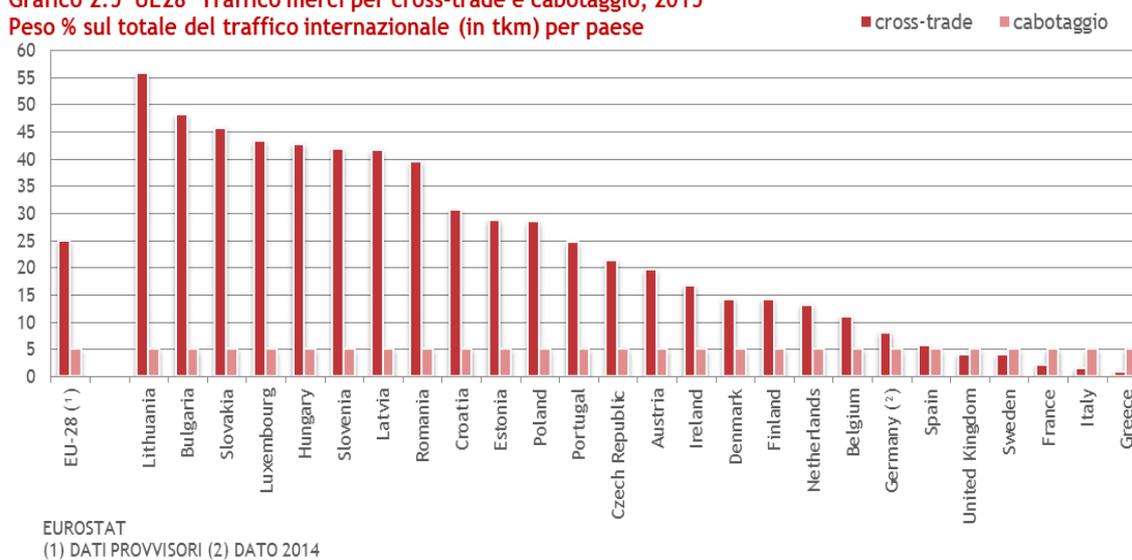
Per DE* (Germania) dato 2014

Il peso dell'autotrasporto dai Paesi terzi varia molto a seconda dei flussi:

- Austria/Italia, i Paesi terzi pesano per il 45,3%
- Germania/Italia, i Paesi terzi pesano per il 48,7%
- Francia/Italia, i Paesi terzi pesano per il 35,2%
- Germania/Francia, i Paesi terzi pesano per il 42,7%
- Belgio/Germania, i Paesi terzi pesano per il 45,6%
- Austria/Germania, i Paesi terzi pesano per il 31,4%
- Germania/Spagna, i Paesi terzi pesano per il 31%.

La Polonia emerge prepotentemente come autotrasporto da Paese terzo nei flussi bilaterali tra Paesi confinanti e non, come nel flusso Germania/Spagna. La nazionalità dell'autotrasporto effettuato da Paesi terzi mostra, dunque, la penetrazione e il successo degli autotrasportatori polacchi. Ricordiamo che i dati rilevati da EUROSTAT si basano sul traffico effettuato secondo le disposizioni.

Grafico 2.5 UE28 Traffico merci per cross-trade e cabotaggio, 2015
Peso % sul totale del traffico internazionale (in tkm) per paese



Poiché i mercati dei trasporti nazionali non sono ancora completamente liberalizzati, il cabotaggio e il cross-trade possono essere visti come un segno di integrazione del mercato (anche attraverso la liberalizzazione della professione, come avviene per altri settori) e possono creare efficienza, riducendo i viaggi a vuoto (il 21% di tutti i viaggi) e, di conseguenza, le emissioni di CO₂.

La maggior parte del cabotaggio è svolta in Paesi che condividono la frontiera terrestre comune con il Paese dei trasportatori che effettuano il cabotaggio. Il cabotaggio stradale è una pratica molto apprezzata dai vettori dei nuovi Paesi membri dell'UE, che hanno potuto godere di ampie opportunità di nuovi business con l'ingresso in UE, mentre i Paesi dell'Europa Occidentale hanno dovuto sopportare una forte pressione sui costi di trasporto, causati dalle eterogenee condizioni socio-economiche (salari più bassi, agevolazioni fiscali nei Paesi nuovi membri UE).

Infatti, l'autotrasporto è oggi una delle attività più colpite dal *dumping sociale*. Lo studio della società di consulenza *Trasporti e Territorio Srl* per la Commissione europea sottolinea come un troppo rapido allargamento del mercato abbia esposto gli operatori alla concorrenza di Paesi con condizioni di lavoro e livelli di retribuzione più vantaggiosi in termini di costi. La necessità di rimanere competitivi ha quindi provocato a sua volta un peggioramento delle condizioni di lavoro e un calo della retribuzione. Allo stesso tempo, è aumentato il ricorso ad espedienti come la creazione di *letter box companies* e il trasferimento del business in Paesi a fiscalità agevolata.

Le dimensioni del mercato, d'altronde, rendono difficile e costoso garantire un adeguato sistema di controlli. Per questo motivo, lo studio raccomanda prudenza nel valutare ulteriori percorsi di liberalizzazione e propone di aumentare la collaborazione mirata al miglioramento delle pratiche di *enforcement* della normativa esistente.

Per contrastare il fenomeno, alcuni Paesi europei come Germania, Francia, Danimarca e Finlandia hanno introdotto delle contromisure (dal salario minimo garantito al numero limitato di viaggi mensili o settimanali), diventate oggetto di istruttorie da parte della Commissione europea.

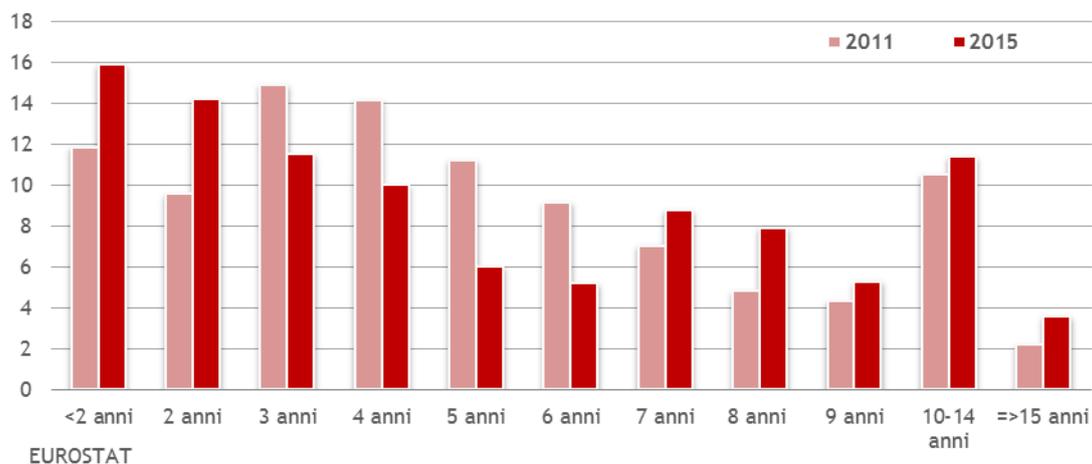
Il 14 settembre 2016, il Parlamento Europeo ha approvato una risoluzione per contrastare le pratiche abusive e il dumping sociale (diffusi in molti settori), che indeboliscono il sostegno al principio del mercato interno e la competitività delle imprese, in particolare delle PMI, compromettono i diritti dei lavoratori europei e la fiducia nell'integrazione europea e rendono indispensabile una vera convergenza sociale.

L'Europarlamento, con l'approvazione della risoluzione, invita gli Stati membri a rafforzare i controlli e il coordinamento contro pratiche intenzionalmente abusive e contro l'elusione della legislazione europea e nazionale vigente (comprese le leggi e i contratti collettivi universalmente applicabili). Queste pratiche, infatti, alimentano lo sviluppo di una concorrenza sleale, riducendo illegalmente i costi operativi e legati alla manodopera, e danno luogo a violazioni dei diritti dei lavoratori e allo sfruttamento di questi ultimi.

Ai fini dell'applicazione del diritto nazionale ed europeo in materia sociale e di lavoro, e del principio della parità di trattamento e di non discriminazione, l'Europarlamento chiede l'istituzione di un elenco, a livello dell'UE, delle società, comprese le società di comodo, colpevoli di gravi violazioni della legislazione dell'Unione in materia sociale e di lavoro, dopo aver ricevuto un primo avvertimento, che possa essere consultato dalle pertinenti autorità responsabili delle ispezioni; chiede che a tali società sia negato l'accesso agli appalti pubblici, alle sovvenzioni pubbliche e ai fondi dell'UE per un periodo stabilito per legge; invita l'UE e gli Stati membri a collaborare a livello transfrontaliero nello scambio di informazioni sull'attività di contrasto, a fornire alle autorità di controllo un migliore accesso ai dati contenuti sia nei rispettivi registri elettronici nazionali sia nel registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU), e a consolidare l'elenco delle infrazioni che comportano la perdita dell'onorabilità dei trasportatori su strada, includendovi l'inosservanza di qualsiasi normativa pertinente dell'UE; sottolinea, inoltre, che la responsabilità della violazione delle norme dovrebbe gravare su coloro che impartiscono ordini ai lavoratori.

Nello specifico, contro il dumping sociale nel settore dei trasporti l'Europarlamento chiede di intensificare i controlli sull'attuazione delle norme in materia di orari di lavoro e di riposo nel settore dei trasporti; chiede di migliorare i dispositivi di controllo e di introdurre senza indugio il tachigrafo intelligente ad uso professionale, con l'obiettivo di assicurare un'attuazione corretta, efficiente e non discriminatoria della legislazione vigente da parte degli Stati membri, senza creare indebiti oneri amministrativi; invita la Commissione a valutare la creazione di un "file operatore elettronico ed integrato" per tutti gli operatori in possesso di una licenza comunitaria, allo scopo di raccogliere tutti i dati importanti sul vettore, sul veicolo e sul conducente rilevati durante i controlli stradali; chiede il rafforzamento dei controlli in materia di rispetto dei tempi di lavoro, tempi di disponibilità, periodi di guida e di riposo in tutti i settori interessati - quali l'edilizia, la ristorazione, la salute e i trasporti - e la conseguente applicazione di sanzioni in caso di violazioni rilevanti; invita la Commissione a prendere in esame la creazione di un'Agenzia europea per il trasporto su strada, tesa a garantire la corretta attuazione della normativa dell'UE e a promuovere la normazione e la cooperazione fra tutti gli Stati membri nell'ambito del trasporto su strada; respinge ogni ulteriore liberalizzazione del cabotaggio finché non sarà stata rafforzata l'attuazione del quadro normativo vigente; incoraggia la Commissione a proporre un miglioramento delle norme, onde garantirne una più efficace attuazione e agevolare la sorveglianza; invita la Commissione a riesaminare la direttiva 92/106/CEE(24) sui trasporti combinati, con l'obiettivo di mettere fine alle pratiche sleali e chiede ulteriori misure per garantire il rispetto della legislazione sociale in materia di trasporti combinati; invita gli Stati membri in cui vige un sistema di pedaggio a mettere a disposizione delle autorità di controllo i dati raccolti in relazione ai pedaggi ai fini della loro valutazione, in modo da rendere più efficaci i controlli sulle operazioni di cabotaggio.

Grafico 2.6 UE28 Traffico merci per età del veicolo 2011-2015 (% sul totale tkm)

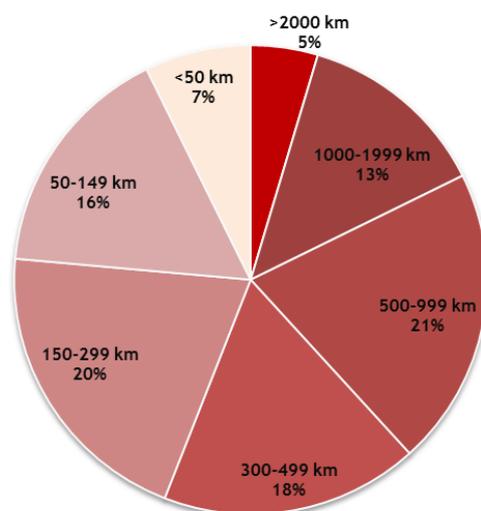


Secondo l'età del veicolo, in termini di tkm movimentate, i veicoli con meno di 2 anni trasportano il 16% di tutte le tkm, quota che arriva al 30% con i veicoli fino a 2 anni, in aumento di quasi 8 punti rispetto al 2011: come prevedibile, i veicoli "più giovani" sono quelli di più utilizzati. I veicoli fino a 5 anni di età inclusi hanno movimentato il 58% delle tkm (era il 62% nel 2011).

Nel complesso, i veicoli con meno di 10 anni hanno trasportato l'85% delle tkm, quelli al di sopra il 15% (era il 13% nel 2011). I trattori stradali e i semirimorchi trasportano i ¼ delle tkm.

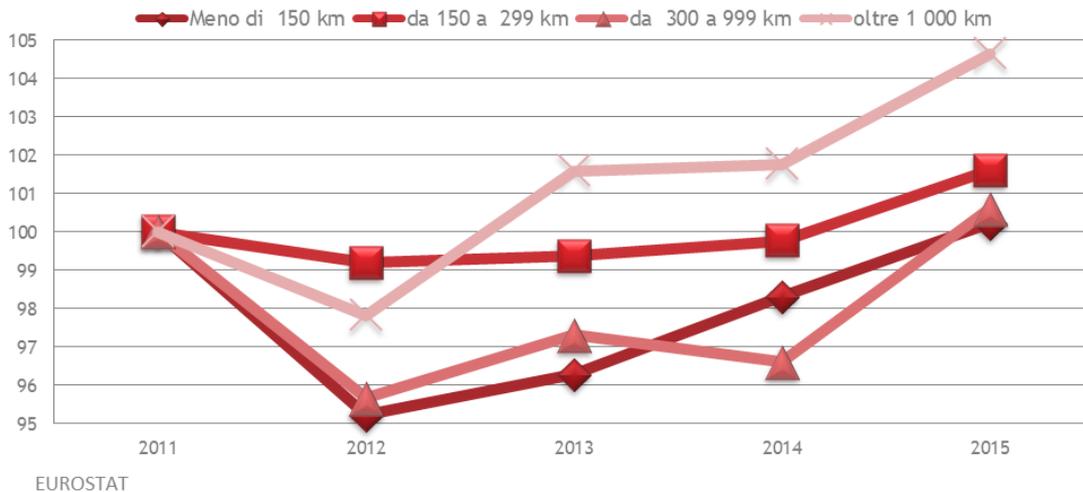
Nel 2015, secondo la distanza percorsa, oltre il 7% delle merci movimentate ha percorso meno di 50 km e il 5% più di 2000 km. La maggior parte delle merci viaggia su distanze comprese tra 150 e 1000 km, pari al 59% del totale. Il 57% delle merci è movimentato in distanze superiori a 300 km. Bulgaria, Lettonia e Lituania registrano i risultati migliori in distanze superiori a 300 km, mentre Irlanda, Francia e Italia registrano decrementi in tutte le classi di distanza. In Polonia e Spagna, invece, diminuiscono i trasporti con brevi distanze e crescono in ugual misura, ma in senso opposto, quelli sulle lunghe distanze. In Olanda diminuiscono i viaggi a lunga percorrenza.

Grafico 2.7 UE28 Traffico merci su strada, classi di distanza percorse Anno 2015, mld t/km in %



EUROSTAT

Grafico 2.8 UE28 Traffico merci su strada per classi di distanza, 2011-2015 (2011=100, in tkm)



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

eCommerce

L'acquisto di beni e servizi su internet è molto diffuso in UE. L'84% dei cittadini tra 16 e 74 anni ha utilizzato internet nel 2016 e di questi il 55% ha fatto acquisti online. L'incremento percentuale dei cittadini che hanno ordinato o acquistato beni e servizi su internet è salito di 16 punti percentuali rispetto al 2007.

In Italia, la percentuale degli internauti è del 71% e quella dei cittadini che hanno fatto acquisti è del 29%. Regno Unito, Danimarca e Lussemburgo sono i Paesi con la percentuale di *e-shopper* più alta.

Nel 2016, le imprese che hanno fatto acquisti online in UE sono il 20% del totale, con punte del 30% per l'Irlanda e del 28% per la Danimarca, mentre l'*e-business* per l'Italia vale solo l'11%.

L'obiettivo delle vendite online per le imprese fissato dall'UE per il 2015 era del 33% e non è stato raggiunto, mentre è stato conseguito quello del 50% fissato per i cittadini.

Il commercio elettronico, con il moltiplicarsi delle piccole consegne punto-punto, ha una valenza particolarmente importante sull'organizzazione logistica e dei trasporti, in particolare sulla distribuzione dell'*ultimo miglio* e sulle modalità di consegna. L'*e-commerce* è considerato un fattore di sviluppo e crescita della *city logistics*. Ottimizzare la distribuzione urbana delle merci (punti di ritiro e spedizioni, colli modulari, consegne notturne ai punti vendita), migliorare l'efficienza nel trasporto (furgoni a basse emissioni o elettrici, noleggio veicoli elettrici, cargo bike, intermodalità, corsie preferenziali) e ridurre l'impatto ambientale sono fattori fondamentali per migliorare le richieste del mercato e ridurre costi e inefficienze, quali bassi tassi di riempimento dei mezzi, viaggi a vuoto, anzianità e qualità dei veicoli - anche se con grosse differenze tra una filiera e l'altra.

3. ITALIA Trasporto merci su strada

Anno 2015

L'Italia, tra il 2008 e il 2015, ha perso il 35% delle merci movimentate su strada in mld tkm (da 180,5 mld di tkm a 116,8); 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 e nel 2015 si assiste nuovamente a volumi in calo, che portano le tonnellate per km movimentate nel 2015 al livello più basso degli ultimi dieci anni: 116,8 (-0,8% sul 2014).

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.

Il trasporto merci su strada continua ad essere la modalità preferita.

Nel 2015, il traffico nazionale su strada ha movimentato 104 mld tkm di merci (+1,7% sul 2014), mentre il traffico internazionale (incluso cross-trade e cabotaggio) 12,8 mld (-17,7%). Cross-trade e cabotaggio registrano rispettivamente un calo del 47% e del 10%.

In termini di tonnellate, il calo delle merci movimentate è stato dello 0,6%.

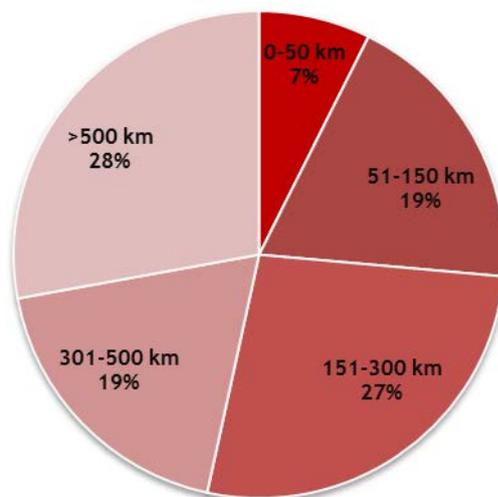
Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 9,3 mld di tkm di merci e al conto terzi 107,5. Secondo le voci merceologiche, le merci più trasportate in tkm che percorrono distanze fino a 50 km riguardano i minerali metalliferi e i prodotti delle cave (26,9% del totale), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (17,1%), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (12,7%) e i prodotti alimentari (8,6%). Sopra i 50 km invece, troviamo i prodotti alimentari (17,9% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (9,3%), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (9,3%) e i prodotti agricoli, silvicoltura e pesci (8,9%).

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%. Per le distanze superiori a 50 km, la flessione è stata del 35%. Il 53% delle tkm di merci è movimentata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 28% oltre i 500 km.

Grafico 3.1 ITALIA traffico merci su strada, mld tkm



Grafico 3.2 ITALIA Traffico merci su strada per classi di distanza in %, 2015



ISTAT

E' in miglioramento il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, cresciuto del 3,3% nei primi 9 mesi 2016 (ultimo dato disponibile di fonte Aiscat) e del 3,8% nel 2015.

In termini di viaggi, l'indagine di Confetra³ conferma, per il 2015, i dati positivi già registrati nel 2014, con incrementi sia in termini di traffico che di fatturato. Le performance migliori riguardano il traffico aereo in tonnellate (+5,1%) e il settore dei courier (+8%), trainati dall'espansione del commercio online. Il commercio online registra una crescita a due cifre dal 2010 e, a fine 2015, vale oltre 15 miliardi di euro. L'autotrasporto registra un aumento dei viaggi e del fatturato sia in territorio nazionale (rispettivamente del 3% e del 3,2%) che internazionale (+2,7 i viaggi % e +3% il fatturato). L'andamento delle tonnellate trasportate dalle varie modalità risulta comunque inferiore ai valori massimi del 2007 (solo il cargo aereo ha raggiunto e superato quei valori).

Nel 1° semestre 2016, tutto il traffico aumenta. Viaggi e fatturato dell'autotrasporto aumentano sia in territorio nazionale (rispettivamente +3,1% e +2,5%) che internazionale (+5,4% i viaggi e +4,3% il fatturato). Secondo l'indagine di Confetra, la grande maggioranza delle imprese di tutti i settori (non solo della strada) dichiara un aumento del fatturato inferiore all'aumento del traffico e il mondo degli spedizionieri lamenta un calo del fatturato pur in presenza di un incremento delle spedizioni. Crescita economica bassa e deflazione riducono i profitti delle imprese, resistono solo quelle più strutturate, in grado di competere nonostante la riduzione dei margini operativi.

³ Nota congiunturale sul Trasporto Merci, Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica)

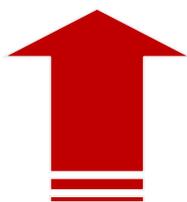
eCommerce

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'eCommerce. In Italia il valore dell'acquistato online è passato da 6,6 miliardi di euro nel 2009 a quasi 20 miliardi nel 2016 (+20%), mentre gli acquisti da smartphone toccano quota 3,3 miliardi di euro grazie a una crescita del 63%, secondo i dati sviluppati dal Politecnico di Milano⁴. La penetrazione del mercato eB2c ha raggiunto il 5% 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 il turismo (+10%), primo comparto dell'eCommerce italiano con una quota del 44%, l'informatica ed elettronica di consumo (+28%), abbigliamento (+27%). Rilevante anche l'apporto di settori emergenti, quali: food & grocery (+30%) e arredamento e home living (+48%). La composizione del paniere degli acquisti online è considerato 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 ancora prevalgono (nel 2016 sono il 54% dell'acquistato online da consumatori italiani, ma i beni registrano una crescita annuale più alta: +32% vs +8% dei servizi). Il tasso di penetrazione degli acquisti online sul totale del Retail, passa dal 4% del 2015 al 4,7% del 2016. Nei Paesi dove l'eCommerce B2c è in assoluto più maturo - Corea, Francia, Germania, Giappone, UK e USA - la penetrazione sul totale Retail è fino a quattro volte quella italiana, pari al 15%-20% del commercio al dettaglio.

Nel 2016, i web shopper italiani, ossia i consumatori che hanno effettuato almeno un acquisto online nell'anno, sono cresciuti del 7%.

eCommerce 2016
20 MILIARDI DI EURO + 20%



Anche in Italia è aumentata rispetto al 2015 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 ancora molto lontana dagli obiettivi europei 2015, che fissavano al 33% la quota delle vendite online delle PMI e al 50% la quota di cittadini che acquistano online; gli indicatori per l'Italia sono rispettivamente all'11% e al 29% (Dati EUROSTAT).

⁴ Osservatorio eCommerce B2c del Politecnico di Milano

Logistica conto terzi in Italia

Secondo l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, sembra essersi arrestato nel 2014 il calo delle aziende, soprattutto nei trasporti, che ha caratterizzato il periodo di crisi, durante il quale si è assistito soprattutto ad un calo degli Autotrasportatori e dei Gestori di magazzino. Le aziende operanti nella logistica conto terzi sono poco più di 97mila (escluso operatori dei trasporti aereo e marittimo). Nel 2015 e nel 2016 si conferma la crescita del fatturato per il settore della Contract Logistics (79 miliardi di euro, +2,6% il preconsuntivo del 2015 e 79,8 miliardi di euro, +1,2% la stima del 2016).

Il livello di concentrazione del settore è in lenta ma in continua crescita.

Il valore della Logistica in Italia è pari a poco più di 109 miliardi di euro, suddivisi in 65,6 miliardi in *costi in-house* e 43,5 miliardi di *costi in outsourcing*. Questo dato è il frutto del fatturato complessivamente generato dagli operatori della logistica conto terzi (pari a 77 miliardi di euro) al netto del valore del sub-appalto (33,5 miliardi di euro).

Nella distribuzione dell'ultimo miglio si moltiplicano le iniziative "green", soprattutto per il collegamento urbano su urbano e i servizi che vanno al di là della logistica tradizionale da parte dell'operatore che svolge la consegna del prodotto (ri-allocazione di prodotti in una rete di negozi in aree ad accesso limitato grazie all'utilizzo di veicoli green, come cargo-bike o veicoli elettrici; startup tecnologiche per soddisfare nicchie di mercato; altro).

Le innovazioni tecnologiche e digitali contribuiscono a migliorare la Logistica in termini di efficienza ed efficacia dei processi, grazie all'utilizzo in tempo reale delle informazioni.

Le soluzioni ritenute più innovative dalle aziende, emerse dalla ricerca dell'Osservatorio, sono: *Smart glass*, *Workflow scheduling* (per la gestione ottimale delle risorse all'interno dei centri distributivi), *Load buiding* (per il calcolo dell'ingombro volumetrico degli ordini e per la pianificazione delle attività di allestimento ordini e dei viaggi), *RFid* (per l'ottimizzazione delle operazioni di prelievo e stoccaggio), *Sensoristica* (per la gestione della flotta dei veicoli all'interno dei centri distributivi, per le attività di consolidamento e smistamento di pallet/colli), *Dematerializzazione e digitalizzazione documentale per il trasporto*, *Piattaforme collaborative* (per lo scambio di informazioni secondo relazioni "molti a molti") e *Logistics APP* (per il supporto nelle relazioni con i vettori tramite applicazioni per mobile device).

Mercato Veicoli Industriali in UE e in Italia



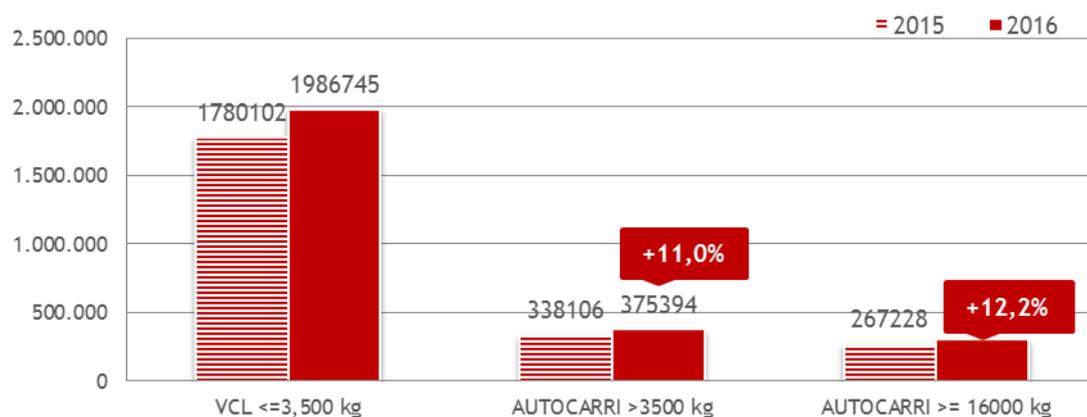
4. UE-EFTA Immatricolazioni Veicoli Commerciali e Autocarri Anno 2016

Nel 2016, il mercato dei veicoli commerciali leggeri (VCL), nell'Unione europea allargata all'EFTA, si avvicina a 2 milioni di nuove immatricolazioni, con una crescita significativa, dell'11,6%. Si tratta di un volume inferiore dell'8% al volume medio 2007-2008, precedente alla crisi.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3500 kg conta oltre 375mila nuove registrazioni e un aumento tendenziale dell'11%. Il volume del mercato risulta ancora inferiore del 13% rispetto a quello medio del biennio 2007-2008.

Il segmento degli autocarri della fascia di peso tra 3.501 e 15.999 kg registra un incremento annuale del 6,7% (-40% sul valore medio 2007-2008), mentre il segmento degli autocarri pesanti (ptt \geq 16.000 kg) cresce del 12,2% con quasi 300mila vendite (-2% sul valore medio 2007-2008).

Grafico 4.1 UE-EFTA Nuove immatricolazioni di veicoli commerciali e autocarri



Dati ACEA

Veicoli commerciali leggeri <=3500 kg

Nell'area UE-EFTA, il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un incremento dell'11,6% nel 2016, con 1,99 milioni di unità vendute, un volume inferiore dell'8% a quello pre-crisi (volume medio 2007-2008 di 2,16 milioni di unità).

Il mercato dei VCL in Francia rappresenta 1/5 dell'intero mercato dell'UE/EFTA e registra un incremento dell'8,2% sul 2015 con oltre 408mila nuove registrazioni, un volume inferiore dell'11% rispetto a quello medio del 2007-2008.

Nel 2016, nel Regno Unito, sono stati immatricolati oltre 375mila VCL, +1% sul 2015, che aveva già superato i volumi del 2007 (341mila), conquistando quindi un nuovo record assoluto. Si tratta del 4° anno consecutivo di crescita. Risultano in crescita il segmento dei pick-up (+17,6%, 47.715 unità) e quello dei van con peso tra 2.500-3.500 kg (+4,8%, 232.948 unità e uno share pari al 62% del mercato VCL in UK).

Il mercato tedesco dei VCL, dopo la pesante contrazione del 24% nel 2009 (170mila unità) sul volume medio 2007-2008 (223mila unità circa), ha recuperato progressivamente: la media annua delle vendite

dal 2010 al 2016 si attesta su 227 mila unità vendute. Nel 2016 sono stati immatricolati in Germania 258mila nuovi veicoli commerciali leggeri, +8,5% sul 2015, il 13% del mercato UE/EFTA.

In Italia e in Spagna si registrano nel 2016 aumenti a doppia cifra, rispettivamente del 50% e dell'11,2%. Si tratta, tuttavia, di volumi di mercato inferiori a quelli del 2007-2008: per l'Italia la riduzione dei volumi è del 14%, mentre per la Spagna è del 22%.

Le vendite di VCL nei nuovi Paesi membri hanno rappresentato nel 2016 solo il 7,8% del mercato complessivo. Il mercato più significativo è quello della Polonia, con circa 60mila nuove immatricolazioni (+12,3% sul 2015), l'8° mercato per volume dell'UE/EFTA davanti a Svezia e Danimarca.

Autocarri >3500 kg

Nel 2016, il mercato degli autocarri medi e pesanti ha contato oltre 375mila nuove registrazioni, l'11% in più rispetto al 2015, che era già aumentato del 16% sul 2014. I volumi del 2016 sono ancora inferiori del 13% rispetto ai volumi medi del biennio 2007-2008 (433mila).

Con la crisi economico-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 accentuato in Italia e in Spagna, che hanno perso rispettivamente il 33% e il 36% del mercato rispetto al volume medio di vendite 2007-2008, antecedente alla crisi.

La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da UK, che ha superato la Francia già nel 2015, Polonia e Spagna. Il mercato tedesco, con poco più di 92mila nuove registrazioni, aumenta del 3% e rappresenta quasi ¼ del mercato UE-EFTA, seguito da UK e Francia rispettivamente con il 14% e il 13% circa del mercato. La Polonia ha superato la Spagna, grazie ad un incremento del mercato del 19% circa ed è il 4° mercato europeo. Il mercato italiano si piazza al 6° posto con oltre 23mila immatricolazioni, grazie ad un incremento del 54%.

Tabella 4.1 UE-EFTA Immatricolazioni

Veicoli commerciali <=3500 kg

Major Markets	2016	2015	var. %
UE/EFTA	1.986.745	1.780.102	11,6
UE15+EFTA	1.830.970	1.645.369	11,3
UE12	155.775	134.733	15,6
Francia	408.545	377.741	8,2
UK	375.687	371.830	1,0
Germania	258.021	237.902	8,5
Italia	199.155	132.793	50,0
Spagna	172.334	154.928	11,2
Paesi Bassi	70.398	57.702	22,0
Belgio	68.165	61.208	11,4
Polonia	59.812	53.283	12,3
Svezia	51.669	44.798	15,3
Danimarca	36.628	32.479	12,8

Autocarri >3500 kg

Major Markets	2016	2015	var. %
UE/EFTA	375.394	338.106	11,0
UE15+EFTA	307.465	280.094	9,8
UE12	67.929	58.012	17,1
Germania	92.556	89.744	3,1
UK	51.745	50.978	1,5
Francia	48.157	42.780	12,6
Polonia	26.628	22.439	18,7
Spagna	24.703	22.435	10,1
Italia	23.370	15.138	54,4
Paesi Bassi	15.347	13.754	11,6
Rep. Ceca	11.063	10.732	3,1
Belgio	9.456	8.327	13,6
Austria	7.979	7.281	9,6

ACEA

Autocarri >=16000 kg

L'80% degli autocarri immatricolati ha ptt uguale o superiore alle 16 tonnellate. Complessivamente, il segmento degli autocarri pesanti ha totalizzato quasi 300mila nuove registrazioni nel 2016 (+12,2%), il 47% effettuate in soli tre Paesi: Germania, Francia e UK. In questi tre Paesi le vendite di autocarri pesanti sono aumentate complessivamente del 5,7% nel 2016 rispetto al 2015.

La Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata, con un aumento delle immatricolazioni di autocarri pesanti di quasi il 21%. In Polonia, Repubblica Ceca e Romania sono stati immatricolati complessivamente 41.200 autocarri pesanti (+19% sul 2015).

Il mercato iberico, dopo un recupero del 38% nel 2015, nel 2016 ha registrato un incremento dell'8,5%. L'Italia, grazie ad un incremento del mercato del 53%, si piazza al 6° posto nell'UE allargata.

Tabella 4.2 UE-EFTA Immatricolazioni

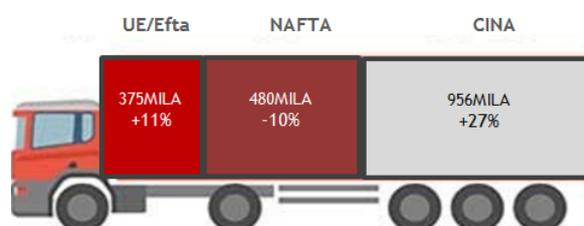
Autocarri =>16000 kg

Major Markets	2016	2015	var. %
UE/EFTA	299.799	267.228	12,2
UE15+EFTA	237.858	215.139	10,6
UE12	61.941	52.089	18,9
Germania	63.879	60.947	4,8
Francia	41.600	36.855	12,9
UK	35.859	35.849	0,0
Polonia	24.431	20.238	20,7
Spagna	20.785	19.151	8,5
Italia	18.139	11.865	52,9
Paesi Bassi	13.837	12.378	11,8
Rep. Ceca	9.281	8.793	5,5
Belgio	8.027	6.819	17,7
Romania	7.487	5.672	32,0

Fonte: ACEA

Nel 2016 il mercato degli autocarri medi-pesanti registra volumi in crescita dell'11% in UE/EFTA, del 27% in Cina e in calo del 10% nell'area NAFTA.

Grafico 4.2 Mercato autocarri medi-pesanti, 2016



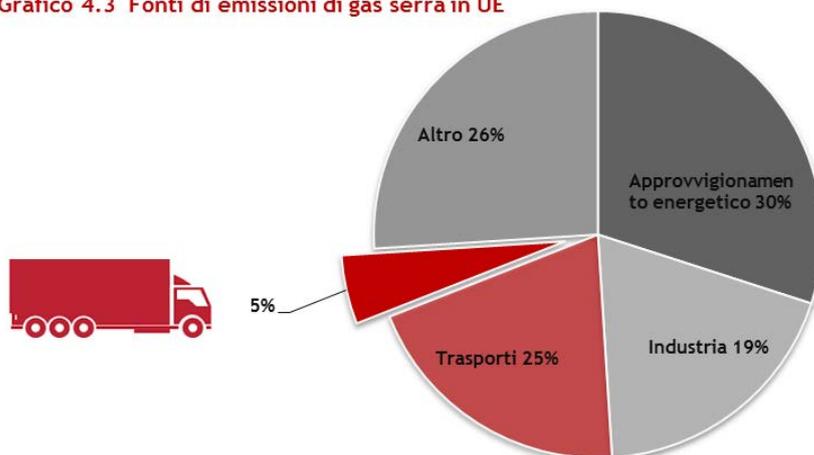
Veicoli pesanti e sostenibilità dell'ambiente

In UE il buon andamento del mercato degli autocarri nel 2015 e nel 2016 ha senza dubbio contribuito al rinnovo delle flotte. Tra i primi anni Novanta e il 2013, l'obiettivo principale dei responsabili politici e dell'industria è stato la drastica diminuzione delle emissioni inquinanti, come gli ossidi di azoto (NOx) e il particolato (PM). Sei serie di norme 'Euro' sono state introdotte in poco più di 20 anni. Dal 1991 al 2013 le emissioni di NOx e di PM sono state ridotte rispettivamente del 95% e del 98%. Di conseguenza, le emissioni inquinanti dei più recenti veicoli pesanti Euro VI sono state ridotte a livelli prossimi allo zero. Tuttavia, secondo ACEA, la riduzione delle emissioni inquinanti richiede misure divergenti dalla riduzione delle emissioni di CO₂. Questo 'trade-off tecnologico' ha reso estremamente difficile abbattere contemporaneamente le emissioni di CO₂. Dal 2008 al 2016 le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sono diminuite dell'8%.

Il settore dei trasporti (merci e passeggeri) è responsabile del 25% di tutte le emissioni di gas serra (GHG) in UE28; il trasporto su strada pesa il 18% e rappresenta il 73% delle emissioni di GHG del settore trasporti (tutte le modalità).

I veicoli pesanti in Unione europea rappresentano il 5% delle emissioni di gas serra.

Grafico 4.3 Fonti di emissioni di gas serra in UE



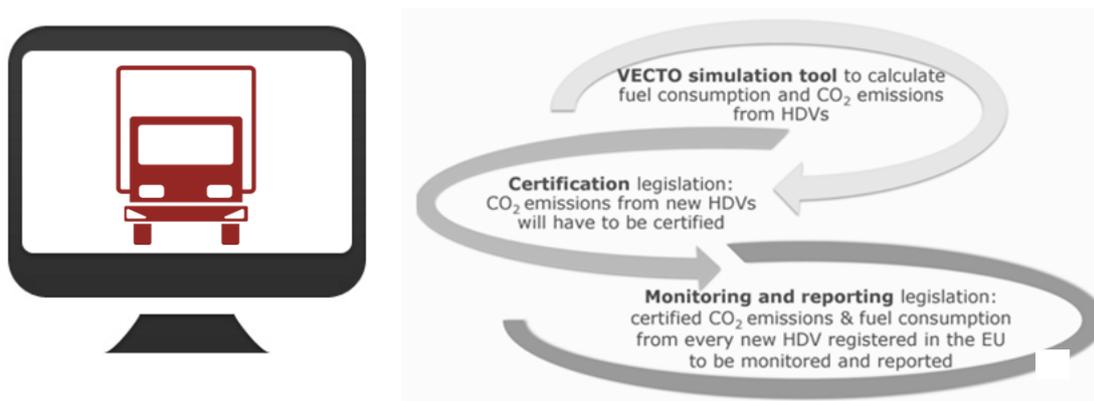
Sono molti i fattori che determinano la quantità di emissioni di CO₂ - come la lunghezza consentita e il peso del veicolo, la carrozzeria del rimorchio, l'uso di carburanti alternativi, il comportamento del conducente, le operazioni ottimizzate di trasporto, le infrastrutture (ottimizzazione dei flussi di traffico, intermodalità, sistemi di trasporto intelligenti come il *Truck platooning*), la "missione" del veicolo (distribuzione urbana, trasporto a lungo raggio, allestimenti per esigenze specifiche, numero di assi, altezza del telaio e dimensioni della cabina, veicolo rigido o trattore con semirimorchio, trasporto combinato), le caratteristiche del viaggio (strada pianeggiante o collinare, unico tragitto o più fermate, autostrada o altre tipologie di strade).

Il settore dei veicoli industriali è impegnato nella riduzione delle emissioni di gas serra attraverso la continua innovazione tecnologica applicata ai consumi di carburanti (come l'iniezione common rail, cambi automatici basati su sistemi GPS, sistemi di post-trattamento dei gas di scarico), a cui si aggiungono ulteriori miglioramenti della combustione, dell'aerodinamica, dei pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e dei sistemi di controllo avanzati.

Dal 2010, la Commissione europea sta lavorando a stretto contatto con l'industria su uno strumento di simulazione al computer (VECTO), che sarà il modello per il calcolo delle emissioni di CO₂ per una vasta gamma di configurazioni complete di camion e rimorchio. VECTO sarà in grado di riflettere la complessità del mercato dei veicoli pesanti, considerando le variabili che influenzano le emissioni di CO₂ dei veicoli completi.

La certificazione delle emissioni di CO₂, basata sulla simulazione permetterà di risolvere il problema correlato alla grande varietà delle flotte di mezzi pesanti. Una volta in vigore la nuova normativa, sarà avviato un programma di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, che aprirà la strada ad un livello più elevato di trasparenza e concorrenza nel mercato e a possibili misure per ridurre le emissioni. I produttori di veicoli, che hanno accolto positivamente il nuovo approccio basato sulla simulazione, sono propositivi nel definire tutti i fattori incidenti, da quelli presenti sui mezzi di oggi (autocarri alimentati a carburanti alternativi, inclusi i biocarburanti), a quelli che l'innovazione tecnologica introdurrà, ampliando quindi il numero di simulazioni in archivio. L'imminente legislazione UE relativa alla certificazione dei veicoli pesanti richiederà una dichiarazione obbligatoria dei valori di CO₂ per ogni camion prodotto per il mercato UE, utilizzando appunto il software VECTO. I produttori necessitano di un tempo appropriato per l'implementazione graduale della procedura dall'entrata in vigore della legislazione e un tempo congruo per il raggiungimento dei target emissivi.

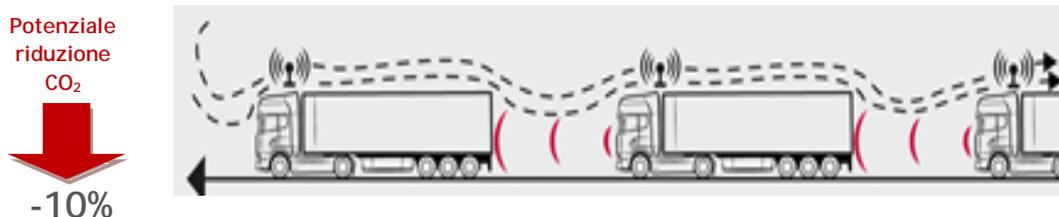
Grafico 4.4 Commissione Europea: Calcolo, Certificazione, Monitoraggio Emissioni CO₂ dei veicoli industriali pesanti



La continua innovazione sul prodotto introduce e prospetta soluzioni tecnologiche volte ad una mobilità sostenibile e ad un miglioramento della sicurezza e della distribuzione, che rappresentano le priorità del settore. L'innovazione tecnologica applicata ai veicoli e alle infrastrutture consente soluzioni di grande efficienza, come il *Truck platooning*, il collegamento di due o tre camion auto-guidati in convoglio.

Il *Truck Platooning* prevede la presenza di due o tre veicoli che, per ridurre la resistenza aerodinamica del convoglio e sfruttare lo spostamento d'aria del veicolo di testa, procedono a breve distanza l'uno dall'altro. Ciascun camion del gruppo è equipaggiato con una piattaforma evoluta di controllo da remoto basata su radar, telecamere e sistema GPS (*Global Positioning System*), con sistemi di sicurezza sofisticati come il CACC (*Cooperative Adaptive Cruise Control*) e l'*Advanced Emergency Braking System*, ed è in grado di comunicare e interagire con gli altri camion del convoglio grazie alla tecnologia Wi-Fi.

Il *Truck platooning* permette di ottimizzare il trasporto stradale di merci, consumare meno carburante, aumentare la sicurezza ed ha il potenziale per ridurre le emissioni di CO₂ di circa il 10%.



Nell'ambito del Programma Horizon 2020, sono state presentate, entro il mese di gennaio 2017, le proposte di *"Multi-Brand platooning in condizioni di traffico reali"*, con lo scopo di sviluppare, testare e convalidare concetti, tecnologie e funzionalità applicate ai veicoli e per dimostrare la robustezza del *platooning* quando è realizzato con veicoli di marca differente fra loro.

La combinazione di più elementi innovativi (veicoli, carburanti, sistemi integrati di trasporto, comportamenti di guida, etc.) rappresenta il potenziale per abbattere le emissioni di CO₂ con più successo, come parte di un 'approccio integrato'.

L'utilizzo del gas naturale (GNC e GNL) e del biometano rappresenta l'alternativa più valida al gasolio. Un autoveicolo a biometano, ad esempio, ha le stesse emissioni di un veicolo elettrico alimentato interamente a energia prodotta da fonte eolica, ovvero 5 g di CO₂/Km, il 97% in meno di un analogo autoveicolo alimentato a benzina. Ma i benefici per la qualità dell'aria della motorizzazione a metano non si limitano a questo. Infatti, per i motori alimentati a metano e biometano sono praticamente assenti le emissioni di PM10 e gli ossidi di azoto sono ridotti del 70 per cento. L'Italia, oltre ad essere il maggior produttore europeo di motori e componentistica per i veicoli a metano, è uno dei Paesi al mondo con la più alta diffusione di veicoli alimentati a gas naturale, avendo raggiunto il milione di unità; si tratta di veicoli che potrebbero viaggiare già oggi a biometano (Assogasmetano).

La direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI", delinea, per la prima volta, un quadro comune di misure finalizzate alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi - compresi i requisiti minimi per la costruzione dei punti di ricarica per veicoli elettrici e dei punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano⁵ ed idrogeno - da attuarsi mediante quadri strategici nazionali, con l'obiettivo di attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti negli Stati membri dell'Unione europea.

In Italia, per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, il Consiglio dei Ministri ha approvato, lo scorso dicembre 2016, il Decreto legislativo n.257 (pubblicato sulla GU n.10 del 13-1-2017) di attuazione della Direttiva europea "DAFI". Il decreto, che è entrato in vigore dal 28 gennaio 2017, contiene le misure per lo sviluppo del mercato della distribuzione dei carburanti alternativi e le semplificazioni del quadro per il rilascio delle autorizzazioni sugli impianti di approvvigionamento, attualmente piuttosto articolato ed eterogeneo sul piano regionale. Secondo i dati di ACI-PRA, gli autocarri merci e speciali (inclusi i leggeri) alimentati a gas (CNG e GPL) sono circa 130mila, mentre quelli ibrido/elettrico circa 4.300.

⁵ Dalla digestione anaerobica di biomasse residuali viene prodotto un gas ricco in metano (biogas) che può essere opportunamente trattato per essere immesso in rete o utilizzato per il trasporto, sostituendo il metano proveniente da fonti energetiche fossili.

5. ITALIA Immatricolazioni Veicoli Commerciali e Autocarri Anno 2016

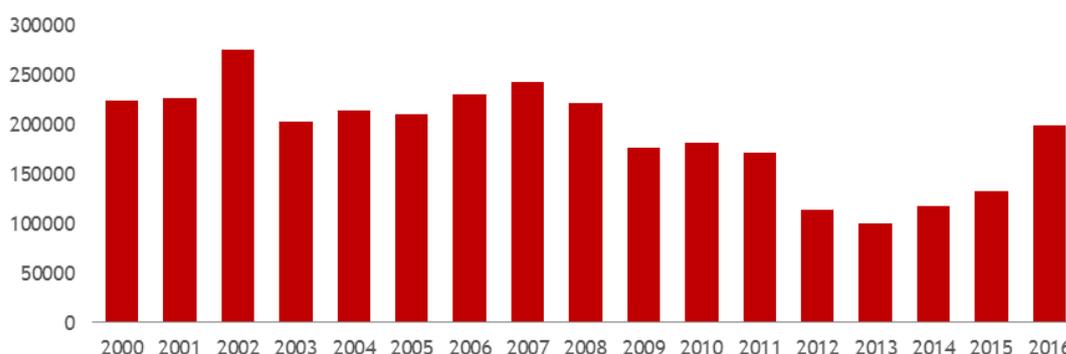
Il 2016 è stato un anno positivo per il mercato italiano.

Il trend in costante crescita degli ultimi mesi è sicuramente da attribuire al combinato disposto delle misure nazionali a supporto degli investimenti. Il super ammortamento ha dato un forte stimolo al settore e la cumulabilità con il Decreto investimenti 2016 ha spinto le aziende di autotrasporto, soprattutto le PMI, a rinnovare le loro flotte.

La politica di supporto al rinnovo del parco circolante che il Ministero dei Trasporti ha perseguito negli ultimi anni, dedicando crescenti risorse agli investimenti, sta portando ottimi risultati sia in termini di svecchiamento del parco circolante, con gli importanti impatti in termini di sicurezza e rispetto dell'ambiente, sia per la filiera produttiva che, dopo anni bui, sta riprendendo a lavorare a ritmi costanti.

Veicoli Commerciali Leggeri

Grafico 5.1 ITALIA Immatricolazioni VCL nuovi con ptt <=3500 kg



Nel 2016 sono stati immatricolati 200mila veicoli commerciali con ptt uguale o inferiore a 3500 kg, con un incremento del 50% sui volumi del 2015. Rispetto ai volumi del biennio 2007-2008 (232mila unità), il mercato 2016 è ancora inferiore del 14%.

Secondo l'alimentazione, il 92,7% del mercato ha alimentazione diesel, l'1,6% a benzina, il 5,3% a gas (GPL, CNG) e lo 0,4% alimentazione elettrica (ibrido e puro elettrico). Pur aumentando del 48,5% i volumi dei veicoli commerciali ad alimentazione alternativa rispetto al 2015, la quota si mantiene al 5,7% del mercato complessivo. Secondo la modalità di acquisto, aumentano del 64% le immatricolazioni di furgoni intestati alle società di noleggio, che conquistano il 26% del mercato, e del 29% quelle alle società di leasing, che raggiungono il 18% di quota.

Leader del mercato è FCA, con un incremento del 58% e una quota del 36%.

Nell'UE/EFTA, il mercato italiano dei VCL si piazza al 4° posto dopo Francia, Germania e Regno Unito.

Autocarri medi-pesanti

Per l'intero anno, risultano 23.370 libretti di circolazione di autocarri nuovi con ptt superiore a 3500 kg (+54%). Si tratta dei volumi più alti dal 2008, in cui furono registrati oltre 34mila autocarri. L'eccezionale risultato del mercato 2016 risulta ancora inferiore del 32%, per gli autocarri, rispetto ai volumi del 2008, anno precedente la crisi finanziaria ed economica.

Tutti i mesi del 2016 - eccetto gennaio, a -2% - hanno visto rialzi a doppia cifra per il comparto degli autocarri medi e pesanti, che a dicembre registra la miglior performance dell'anno dopo quella già eccezionale di novembre (+104%). I volumi di dicembre 2016 sono quasi triplicati rispetto a quelli di dicembre 2015. Nell'ultimo trimestre dell'anno è stato immatricolato 1/3 del mercato, con un balzo delle registrazioni del 108%, mentre la crescita media registrata nei primi 9 mesi dell'anno è stata del 37%.

Grafico 5.2 ITALIA Immatricolazioni autocarri nuovi con ptt >3500 kg

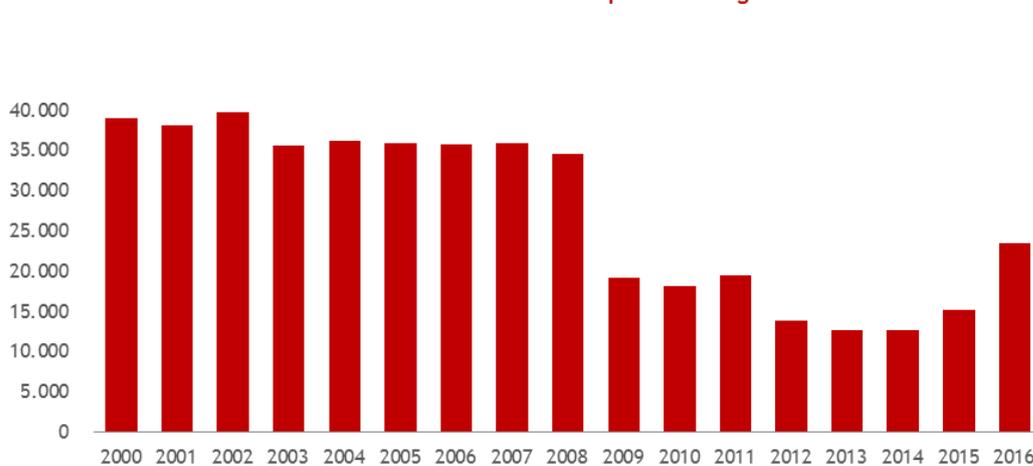


Tabella 5.1 ITALIA - Immatricolato autocarri con ptt oltre 3500 Kg - Trend trimestrale e aree geografiche
Archivio aggiornato al 31/12/2016

Elaborazioni ANFIA per data di emissione della carta di circolazione

TRIMESTRI	2016	2015	Var.% 16/15
1° Trimestre	4.548	3.867	17,6
2° Trimestre	5.559	3.706	50,0
3° Trimestre	5.506	3.829	43,8
4° Trimestre	7.757	3.736	107,6
Totale	23.370	15.138	54,4

AREA GEOGRAFICA	2016	2015	Var.% 16/15
NORD OVEST	6.934	4.819	43,9
NORD EST	6.755	4.325	56,2
CENTRO	4.229	2.364	78,9
SUD-ISOLE	5.452	3.630	50,2
Totale	23.370	15.138	54,4

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

Secondo la ripartizione geografica, il mercato dei dodici mesi risulta così ripartito: per il 30% nell'area Nord-Ovest (2,1 punti percentuali in meno del 2015), per il 29% nell'area Nord-Est, per il 18% nel Centro (2,5 punti percentuali in più del 2015) e per il 23% nel Sud e Isole. In particolare, nelle regioni dell'Italia centrale si è registrato un incremento medio annuale del 79%.

Nel 2016, secondo la ripartizione per ptt, il mercato degli autocarri ha totalizzato 5.231 nuove registrazioni per veicoli con peso superiore a 3500 kg e inferiore a 16.000 kg, che rappresentano il 22% del mercato, e 18.139 nuove registrazioni per i veicoli con peso uguale o superiore a 16.000 kg. Secondo la tipologia, nel 2016, il mercato è ripartito tra le 12.111 nuove registrazioni di autocarri rigidi (+63%), pari al 52% del mercato, e le 11.259 nuove registrazioni di trattori stradali (+46%).

Leader del mercato degli autocarri medi-pesanti è Iveco, con il 38% di quota, seguito da Scania, Volvo, Mercedes.

Iveco detiene il 65% del mercato nella classe di peso tra 3.501 kg-15.999 kg e il 30% nella classe di peso uguale o superiore a 15.999 kg.

Questo brand, inoltre, si è aggiudicato il titolo di “Large Goods Vehicle Manufacturer of the Year” in occasione dei GreenFleet Awards 2016, superando i Costruttori concorrenti. Il premio rappresenta il riconoscimento degli eccezionali traguardi raggiunti da Iveco nella riduzione delle emissioni di anidride carbonica e nell’ottimizzazione della fuel economy nel settore dei camion, grazie al Nuovo Stralis Natural Power (NP) a gas naturale - il Campione di TCO₂ - che ha ricevuto una lode particolare da GreenFleet. Il modello fa parte dell’ampia gamma Iveco di veicoli alimentati a combustibile alternativo e integra un motore Iveco Cursor 9 Natural Power ultra pulito da 8,7 litri. Il grado di silenziosità del motore, inoltre, supera il suo equivalente diesel Euro VI del 50-75%, con una riduzione dell’inquinamento acustico di 3-6 dB rispetto ad altri camion della categoria. Il Nuovo Stralis NP è il primo veicolo a gas naturale progettato per missioni di lunga distanza, dotato di motore Iveco Cursor 9 da 400 Cv, cambio Eurotronic e doppio serbatoio di LNG (Liquefied Natural Gas), con capacità di 540 litri ciascuno, in grado di garantire fino a 1.500 km di autonomia. I veicoli Iveco alimentati a Gas Naturale Liquefatto possono contare oggi, in Italia, su sei punti di rifornimento dislocati tra nord e centro Italia.

Nel mese di maggio 2016, FCA, Iveco e Snam hanno firmato il *Memorandum of Understanding* per lo sviluppo del gas naturale come carburante alternativo ed ecocompatibile. Nell’ambito del trasporto merci, Iveco ha acquisito un vantaggio tecnologico nelle motorizzazioni a gas naturale e sviluppato una gamma completa di veicoli sia CNG sia LNG, dal veicolo commerciale leggero Daily all’autobus urbano Urbanway, al nuovo Stralis LNG per trasporto merci a lungo raggio.

Il mercato italiano degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg si piazza al 6° posto nel mercato UE/EFTA, dietro a Germania, Francia, UK, Polonia e Spagna.

Tabella 5.2 ITALIA - Immatricolato autocarri con ptt oltre 3500 Kg - Classi di Peso, Tipo, Destinazione

Archivio aggiornato al 31/12/2016

Elaborazioni ANFIA per data di emissione della carta di circolazione

Classi di peso

CLASSI DI PESO	2016	2015	Var. % 16/15
3501 - 5000 Kg	238	196	21,4
5001 - 6000 Kg	1.203	553	117,5
6001 - 8000 Kg	1.731	1.215	42,5
8001 - 11500 Kg	583	315	85,1
11501 - 12000 Kg	769	513	49,9
12001 - 15999 Kg	707	481	47,0
Da 16000 Kg	18.139	11.865	52,9
TOTALE AUTOCARRI	23.370	15.138	54,4

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

TIPOLOGIA	2016	2015	Var. % 16/15
AUTOCARRI RIGIDI	12.111	7.411	63,4
TRATTORI STRADALI	11.259	7.727	45,7
TOTALE AUTOCARRI	23.370	15.138	54,4

DESTINAZIONE	2016	2015	Var. % 16/15
CANTIERE	1.357	882	53,9
STRADALI	22.013	14.256	54,4
TOTALE AUTOCARRI	23.370	15.138	54,4

Rimorchi e Semirimorchi merci con ptt superiore a 3500 kg

Per il 2016, risultano 14.840 libretti di rimorchi e semirimorchi pesanti (+40%). Si tratta dei volumi più alti dal 2008, in cui furono registrati oltre 17mila veicoli trainati. L’eccezionale risultato del mercato 2016 risulta ancora inferiore del 15% per i veicoli trainati rispetto ai volumi del 2008, anno precedente alla crisi finanziaria ed economica. Nel 2016, secondo la tipologia del veicolo, il mercato dei rimorchi e i semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg risulta così suddiviso: 1.386 rimorchi (+52%) e 13.454 semirimorchi (+39%). Anche per questo comparto si registra la performance migliore nel 4° trimestre, in cui è stato immatricolato il 29% del mercato, con un incremento del 65% sull’analogo trimestre 2015. Secondo l’area geografica, il mercato dei dodici mesi risulta così ripartito: per il 27% nell’area Nord-Ovest, per il 30% nell’area Nord-Est, per il 14% nel Centro e per il 30% nel Sud e Isole. Secondo la provenienza, le marche nazionali registrano un incremento annuale del 30%, mentre le marche estere aumentano del 48%.

Grafico 5.3 ITALIA Immatricolazioni Rimorchi Nuovi con ptt >3500 kg

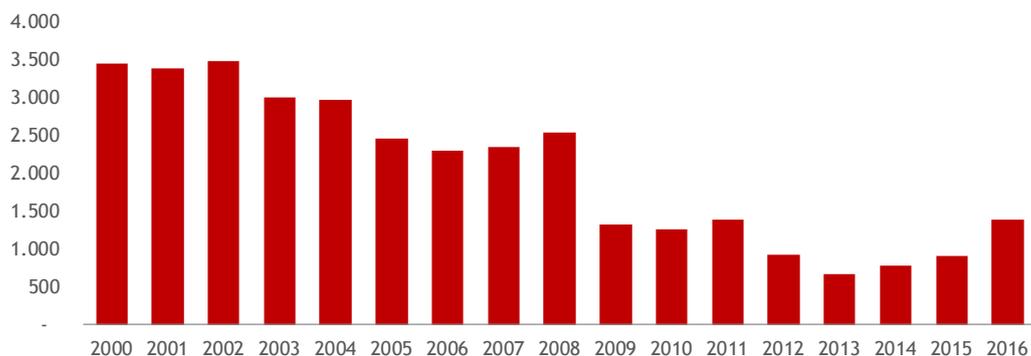


Grafico 5.4 ITALIA Immatricolazioni Semirimorchi Nuovi con ptt >3500 kg

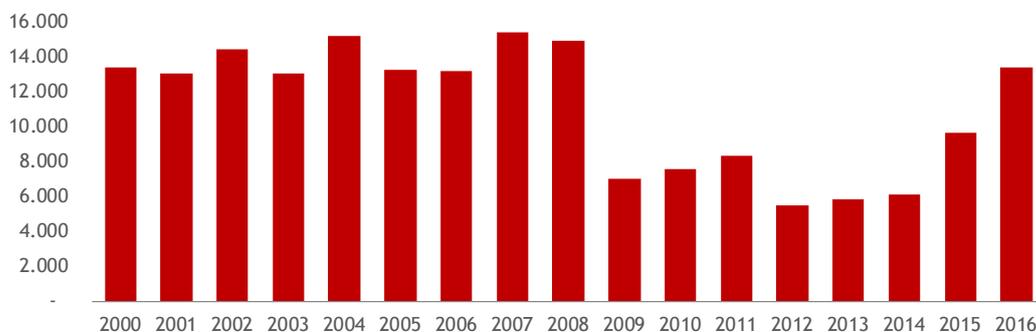


Tabella 5.3 ITALIA - Immatricolato R&S con ptt oltre 3500 Kg - Trend trimestrale, ripartizione geografica, tipo e provenienza

Archivio aggiornato al 31/12/2016

Elaborazioni ANFIA per data di emissione della carta di circolazione

TRIMESTRI	2016	2015	Var. % 16/15
1° Trimestre	3.928	2.804	40,1
2° Trimestre	3.331	2.574	29,4
3° Trimestre	3.242	2.566	26,3
4° Trimestre	4.339	2.635	64,7
Totale	14.840	10.579	40,3

AREA GEOGRAFICA	2016	2015	Var. % 16/15
NORD OVEST	4.040	2.961	36,4
NORD EST	4.380	3.302	32,6
CENTRO	2.017	1.364	47,9
SUD-ISOLE	4.403	2.952	49,2
Totale	14.840	10.579	40,3

TIPOLOGIA	2016	2015	Var. % 16/15
RIMORCHI	1.386	912	52,0
SEMIRIMORCHI	13.454	9.667	39,2
Totale	14.840	10.579	40,3

PROVENIENZA	2016	2015	Var. % 16/15
MARCHE NAZIONALI	5.747	4.434	29,6
MARCHE ESTERE	9.093	6.145	48,0
Totale	14.840	10.579	40,3

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

Progetto Diciotto

Il Progetto Diciotto nasce nel 2009 per iniziativa di ANFIA, che ha proposto al Ministero dei Trasporti una sperimentazione volta ad accrescere l'efficienza del trasporto merci su strada per unità di carico - almeno per il trasporto di merci ad alta intensità di volume - aumentando la lunghezza del piano di carico dei veicoli combinati entro i limiti stabiliti dalla direttiva 96/53/CE. Il programma coinvolge un numero limitato di veicoli, sulla rete stradale italiana, con l'obiettivo di valutare i benefici, in termini di efficienza, di una combinazione ottimizzata trattore - semirimorchio con una lunghezza complessiva di 18 metri.

La prima fase di sperimentazione, realizzata a partire dal 2009, era composta da 30 veicoli, in circolazione da più di sette anni senza significativi problemi segnalati. La seconda fase ha visto l'incremento del numero di veicoli sperimentali di 300 unità, che circolano sulle strade dall'estate del 2014.

Il progetto prevede un attento monitoraggio dei mezzi, al fine di raccogliere dati sperimentali sulla guidabilità, sul risparmio di carburante e sull'efficienza logistica complessiva. Il 24 Febbraio, in occasione di Transpotec Logitec 2017, ANFIA presenterà al Convegno "Progetto Diciotto - Presentazione risultati intermedi fase II" i primi risultati del monitoraggio della fase 2, che possiamo anticipare essere più che positivi.

Il monitoraggio in questione ha preso in esame l'arco temporale compreso tra il mese di giugno 2014 e il mese di febbraio 2016, in modo da garantire che più del 50% dei 300 veicoli impegnati nella seconda fase della sperimentazione fossero già circolanti da almeno 1 anno.

Sono stati raccolti i dati quantitativi relativi al chilometraggio dei veicoli, attraverso i dati effettivi scaricati dalle centraline EBS contestualmente alle prime revisioni periodiche annuali condotte sui mezzi, e alcuni dati qualitativi sulla base di questionari indirizzati ai responsabili delle aziende di autotrasporto e agli autisti coinvolti.

Complessivamente, sono state raccolte e analizzate le risposte fornite da 50 aziende e 61 autisti, per un totale di 220 veicoli in esercizio. In poco più di un anno, dall'avvio della seconda fase del Progetto, i veicoli sperimentali effettivamente mappati hanno totalizzato più di 10 milioni di chilometri effettivi, con una frequenza di utilizzo giornaliera su tratte medio-lunghe (comprese fra i 200 e i 600 km per tratta). Questi dati permettono di stimare un totale di circa 45 milioni di km percorsi dai 300 veicoli sperimentali fino all'estate del 2016.

La merce trasportata dai veicoli Progetto Diciotto è molto variegata (Alimentari 30%; Imballaggi e confezioni 11%; Prodotti in metallo/acciaio 11%; Mobili ed elettrodomestici 6%; Carta e cartone 5%; Plastica/PVC 4%; Edilizia 4%). Principalmente, il carico è trasportato sotto forma di Pallet (74%).

Le aziende di autotrasporto hanno utilizzato i veicoli in loro dotazione nell'82% dei casi in viaggi a pieno carico. Un netto miglioramento rispetto a quanto emerso nella prima fase (62%). I viaggi a vuoto si sono ridotti all'8% (nella prima fase erano pari all'11%).

I responsabili dell'Ufficio Traffico delle aziende di autotrasporto partecipanti al Progetto hanno, in media, verificato un risparmio di circa il 12% nel numero dei viaggi a parità di merce trasportata, a fronte di una strategia nell'utilizzo della flotta che ha dovuto subire, nel 57% dei casi, soltanto adattamenti di lieve entità.

Interessanti, e soprattutto rassicuranti, anche gli elementi forniti dagli autisti che hanno potuto valutare il comportamento alla guida dei complessi da 18 metri. Praticamente tutti gli indicatori sulla guidabilità, manovrabilità (a parte le manovre in spazi ristretti), stabilità, sicurezza, prestazioni, efficienza e operatività hanno permesso di evidenziare sensazioni di guida del tutto paragonabili ai veicoli di lunghezza standard.

Grafico 5.5 Progetto DICIOTTO

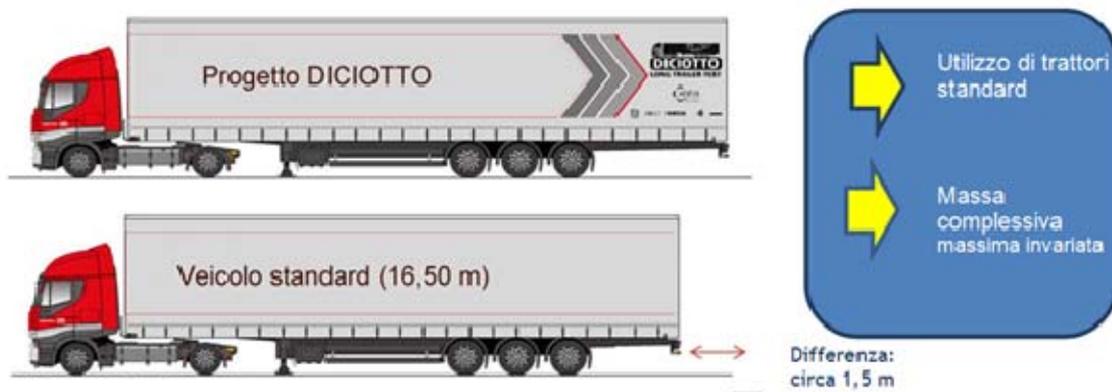
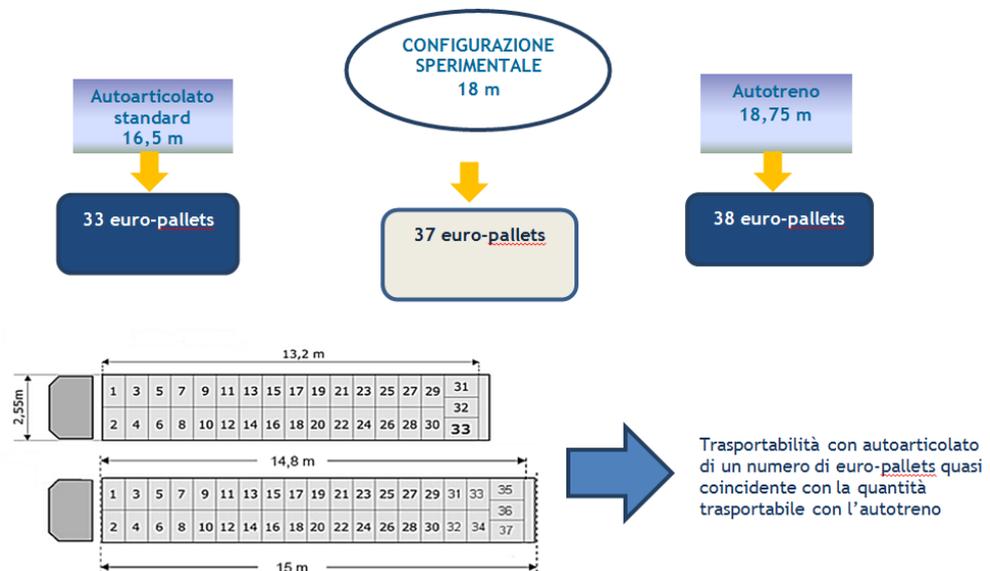
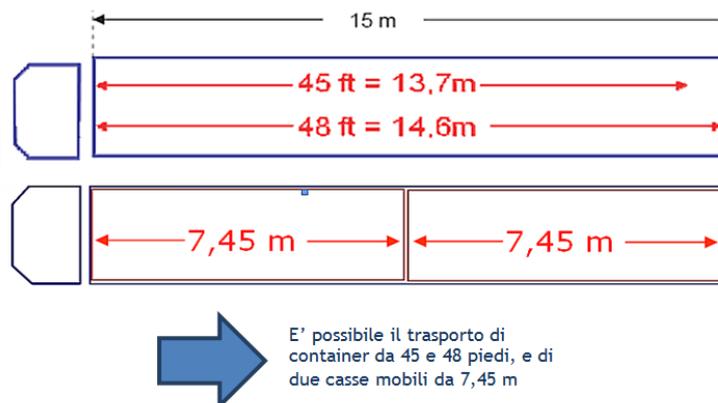


Grafico 5.6 I vantaggi del Progetto DICIOTTO

A) Migliore efficienza nel trasporto



B) Intermodalità



Appendice statistica

Tabella 1. Volume del trasporto merci in rapporto al PIL

Base 2005=100

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UE28	100	100,3	100,8	98,7	91,3	93,9	92,4	90,5	91,5	90,6
Austria	100	103,9	99,2	93,3	80,8	82,6	80,6	74,9	71,6	73,1
Belgio	100	98,9	94,1	86,7	78,6	79,5	75,6	75,3	76,3	73,9
Bulgaria	100	92,1	89,5	93,0	111,5	120,9	120,1	135,7	146,7	147,1
Cipro	100	80,0	78,7	82,6	62,1	69,1	59,6	58,2	43,8	38,1
Croazia	100	105,6	104,8	110,0	100,0	98,1	96,2	95,8	98,8	101,0
Danimarca	100	88,2	86,0	81,3	74,5	68,1	73,1	74,0	72,5	72,1
Estonia	100	87,9	75,9	71,9	71,5	75,8	70,1	59,7	57,6	50,0
Finlandia	100	94,3	88,6	91,3	87,3	90,8	81,7	79,5	78,2	76,7
Francia	100	100,3	101,5	95,5	82,6	83,7	84,7	79,0	78,0	75,5
Germania	100	102,9	104,0	102,5	95,7	96,7	95,1	91,5	91,8	91,0
Grecia	100	134,6	107,6	111,8	114,9	126,9	96,2	104,6	98,2	99,3
Irlanda	100	91,2	93,7	87,6	62,4	58,2	52,6	51,7	47,2	47,4
Italia	100	88,3	84,3	85,0	81,6	84,2	70,1	63,9	66,0	62,4
Lettonia	100	87,5	90,9	95,5	93,8	100,8	114,7	111,9	103,2	103,2
Lituania	100	101,9	102,4	101,3	100,2	109,2	114,8	113,6	115,7	119,9
Lussemburgo	100	96,1	96,5	89,2	87,1	87,0	85,3	77,3	79,9	84,8
Malta	100	98,2	94,4	91,4	93,7	90,5	88,8	86,3	83,0	80,0
Paesi Bassi	100	96,3	92,4	90,3	82,0	91,0	88,4	85,7	88,6	88,7
Polonia	100	105,8	111,3	113,3	114,0	123,0	122,0	124,6	135,4	132,2
Portogallo	100	103,4	104,1	88,7	83,4	81,2	85,1	80,8	89,8	85,5
Regno Unito	100	99,9	99,9	94,7	86,5	88,7	91,8	93,6	86,4	81,9
Repubblica Ceca	100	106,1	97,9	98,1	89,8	99,7	103,1	98,5	104,1	101,8
Romania	100	98,2	94,4	83,8	64,1	59,5	58,8	61,9	63,6	61,7
Slovacchia	100	92,7	97,9	97,2	92,2	91,0	91,4	90,5	92,4	93,4
Slovenia	100	102,7	107,5	118,7	114,4	124,4	129,0	127,1	130,8	131,3
Spagna	100	99,3	102,1	94,9	85,1	84,9	84,7	83,9	82,5	83,3
Svezia	100	98,6	97,8	100,7	90,1	91,6	89,4	83,2	80,7	91,6
Ungheria	100	112,8	126,8	125,3	125,7	124,9	124,3	124,9	129,4	130,2

Fonte: EUROSTAT

Tabella 2: Trasporto totale merci su strada, 2011-2015
(milioni tkm)

	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2014-2015
UE-28 ⁽¹⁾	1.743.604	1.692.331	1.719.198	1.725.240	1.763.827	2,2
Austria	28.542	26.089	24.213	24.299	24.436	0,6
Belgio	33.107	32.105	32.796	31.808	31.729	-0,2
Bulgaria	21.214	24.372	27.097	27.854	32.297	16,0
Cipro	941	896	634	538	563	4,6
Croazia	8.926	8.649	9.133	9.381	10.439	11,3
Danimarca	16.120	16.679	16.072	16.184	15.500	-4,2
Estonia	5.912	5.791	5.986	6.310	6.263	-0,7
Finlandia	26.863	25.460	24.429	23.401	24.488	4,6
Francia	185.685	172.445	171.472	165.225	153.580	-7,0
Germania ⁽²⁾	323.833	307.009	305.744	310.142	310.142	0,0
Grecia	20.597	20.839	18.970	19.223	19.764	2,8
Irlanda	10.108	9.976	9.215	9.751	9.900	1,5
Italia	142.843	124.015	127.241	117.813	116.820	-0,8
Lettonia	12.131	12.178	12.816	13.670	14.690	7,5
Lituania	21.512	23.449	26.338	28.067	26.485	-5,6
Lussemburgo	8.835	7.950	8.606	9.599	8.850	-7,8
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	73.713	67.804	70.184	70.897	69.492	-2,0
Polonia	207.651	222.332	247.594	250.931	260.713	3,9
Portogallo	36.453	32.935	36.555	34.863	31.835	-8,7
Regno Unito	153.517	158.461	147.188	143.177	158.924	11,0
Repubblica Ceca	54.830	51.228	54.893	54.092	57.200	5,7
Romania	26.349	29.662	34.026	35.136	39.023	11,1
Slovacchia	16.439	15.888	15.905	16.273	17.909	10,1
Slovenia	29.179	29.693	30.147	31.358	33.540	7,0
Spagna	206.843	199.209	192.597	195.767	209.390	7,0
Svezia	36.932	33.481	33.529	41.964	41.502	-1,1
Ungheria	34.529	33.736	35.818	37.517	38.353	2,2

⁽¹⁾ UE-28: provisional data for reference year 2015.

⁽²⁾ Germania: 2014 data was used for reference year 2015.

⁽³⁾ n.d.

EUROSTAT

Tabella 3: Trasporto totale merci su strada, 2011-2015
(milioni tonnellate)

	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2014-2015
UE-28 ⁽¹⁾	15.002.583	14.029.604	13.937.269	14.118.708	14.316.056	1,4
Austria	344.737	333.963	325.475	349.537	351.068	0,4
Belgio	289.203	291.380	300.608	299.476	264.034	-11,8
Bulgaria	135.328	140.274	160.127	153.077	161.567	5,5
Cipro	26.050	22.964	16.122	14.585	14.402	-1,3
Croazia	74.657	65.453	67.512	66.157	66.503	0,5
Danimarca	178.006	176.354	173.917	178.146	181.232	1,7
Estonia	32.913	31.321	31.080	27.358	28.162	2,9
Finlandia	317.740	299.397	274.637	280.131	271.912	-2,9
Francia	2.090.616	2.008.370	1.999.869	1.918.572	1.796.755	-6,3
Germania ⁽²⁾	2.986.736	2.891.837	2.938.702	3.052.628	3.052.628	0,0
Grecia	505.986	400.124	480.794	403.327	420.005	4,1
Irlanda	109.661	106.465	107.222	112.825	117.090	3,8
Italia	1.339.672	1.121.313	1.023.872	963.056	957.006	-0,6
Lettonia	53.936	52.622	60.610	62.239	62.569	0,5
Lituania	46.019	48.428	52.346	57.591	58.601	1,8
Lussemburgo	60.687	54.482	51.480	58.723	52.547	-10,5
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	561.051	538.475	604.692	610.910	643.458	5,3
Polonia	1.322.237	1.245.053	1.300.608	1.300.382	1.264.960	-2,7
Portogallo	217.186	154.484	148.177	149.829	150.358	0,4
Regno Unito	1.588.667	1.624.735	1.507.108	1.507.266	1.667.627	10,6
Repubblica Ceca	349.278	339.314	351.517	386.243	437.118	13,2
Romania	183.935	188.611	191.554	190.938	198.824	4,1
Slovacchia	75.615	62.759	65.340	74.143	70.509	-4,9
Slovenia	132.690	132.270	129.032	142.608	147.225	3,2
Spagna	1.466.146	1.238.703	1.124.480	1.184.586	1.258.261	6,2
Svezia	330.992	294.939	281.177	381.263	422.891	10,9
Ungheria	182.839	165.514	169.211	193.112	198.744	2,9

⁽¹⁾ UE-28: provisional data for reference year 2015.

⁽²⁾ Germania: 2014 data was used for reference year 2015.

⁽³⁾ n.d.

EUROSTAT

Tabella 4: Trasporto Nazionale merci su strada, 2011-2015
(milioni tkm)

	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2014-2015
UE-28 ⁽¹⁾	1.173.249	1.120.670	1.112.247	1.111.870	1.144.683	3,0
Austria	14.475	14.118	13.853	13.976	14.690	5,1
Belgio	17.750	18.186	18.980	19.167	18.935	-1,2
Bulgaria	6.518	6.286	7.192	6.826	7.172	5,1
Cipro	923	880	618	526	548	4,2
Croazia	4.375	4.145	4.284	3.931	4.055	3,2
Danimarca	12.025	12.292	12.217	12.943	12.532	-3,2
Estonia	1.561	1.599	1.593	1.541	1.524	-1,1
Finlandia	23.732	21.928	20.968	20.298	21.434	5,6
Francia	168.242	156.449	155.712	151.112	141.242	-6,5
Germania ⁽²⁾	265.025	254.499	256.721	263.032	263.032	0,0
Grecia	16.809	16.486	14.554	15.119	15.023	-0,6
Irlanda	7.470	7.419	7.216	7.704	7.760	0,7
Italia	127.681	111.785	111.975	102.351	104.104	1,7
Lettonia	2.646	2.616	2.803	2.740	2.753	0,5
Lituania	2.320	2.438	2.540	2.768	2.913	5,2
Lussemburgo	650	1.044	777	1.128	1.103	-2,2
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	33.758	31.386	29.873	31.264	32.483	3,9
Polonia	89.734	89.013	100.320	96.627	104.679	8,3
Portogallo	12.673	11.180	9.773	10.469	10.791	3,1
Regno Unito	144.697	150.004	138.968	135.640	151.731	11,9
Repubblica Ceca	14.985	14.403	15.392	16.813	21.099	25,5
Romania	11.858	12.673	12.505	12.136	12.068	-0,6
Slovacchia	2.177	1.849	1.889	2.062	2.069	0,3
Slovenia	4.906	5.073	4.566	5.094	5.245	3,0
Spagna	142.323	133.368	126.997	128.157	137.236	7,1
Svezia	33.402	30.370	30.715	38.816	38.106	-1,8
Ungheria	10.534	9.181	9.246	9.630	10.356	7,5

(¹) UE-28: provisional data for reference year 2015.

(²) Germania: 2014 data was used for reference year 2015.

(³) n.d.

EUROSTAT

Tabella) : Trasporto Internazionale merci su strada, 2011-2015
(milioni tkm)

	2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2014-2015
UE-28 ⁽¹⁾	570.356	571.660	606.953	613.367	619.145	0,9
Austria	14.067	11.970	10.360	10.323	9.745	-5,6
Belgio	15.358	13.919	13.816	12.641	12.795	1,2
Bulgaria	14.696	18.086	19.905	21.027	25.125	19,5
Cipro	18	17	16	12	15	25,0
Croazia	4.552	4.504	4.849	5.450	6.384	17,1
Danimarca	4.095	4.387	3.855	3.241	2.969	-8,4
Estonia	4.352	4.192	4.394	4.769	4.739	-0,6
Finlandia	3.131	3.532	3.461	3.103	3.054	-1,6
Francia	17.443	15.996	15.760	14.113	12.339	-12,6
Germania ⁽²⁾	58.807	52.510	49.022	47.110	47.110	0,0
Grecia	3.788	4.353	4.417	4.104	4.741	15,5
Irlanda	2.638	2.557	1.999	2.047	2.141	4,6
Italia	15.161	12.230	15.266	15.462	12.716	-17,8
Lettonia	9.485	9.562	10.013	10.929	11.937	9,2
Lituania	19.192	21.011	23.798	25.299	23.572	-6,8
Lussemburgo	8.185	6.906	7.829	8.471	7.746	-8,6
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	39.955	36.418	40.311	39.632	37.009	-6,6
Polonia	117.917	133.319	147.274	154.303	156.034	1,1
Portogallo	23.780	21.754	26.783	24.394	21.044	-13,7
Regno Unito	8.821	8.457	8.220	7.537	7.193	-4,6
Repubblica Ceca	39.845	36.825	39.500	37.279	36.101	-3,2
Romania	14.491	16.989	21.522	23.000	26.955	17,2
Slovacchia	14.262	14.039	14.016	14.211	15.840	11,5
Slovenia	24.272	24.620	25.581	26.265	28.295	7,7
Spagna	64.520	65.841	65.600	67.610	72.154	6,7
Svezia	3.530	3.111	2.814	3.148	3.396	7,9
Ungheria	23.995	24.555	26.572	27.887	27.996	0,4

(1) UE-28: provisional data for reference year 2015.

(2) Germania: 2014 data was used for reference year 2015.

(3) n.d.

EUROSTAT

Tabella 6: % Trasporto Internazionale su Totale , 2011-2015
(% in tkm)

	2011	2012	2013	2014	2015
UE-28 ⁽¹⁾	32,7	33,8	35,3	35,6	35,0
Austria	49,3	45,9	42,8	42,5	39,9
Belgio	46,4	43,4	42,1	39,7	40,3
Bulgaria	69,3	74,2	73,5	75,5	77,8
Cipro	1,9	1,9	2,5	2,2	2,7
Croazia	51,0	52,1	53,1	58,1	61,2
Danimarca	25,4	26,3	24,0	20,0	19,2
Estonia	73,6	72,4	73,4	75,6	75,7
Finlandia	11,7	13,9	14,2	13,3	12,5
Francia	9,4	9,3	9,2	8,5	8,0
Germania ⁽²⁾	18,2	17,1	16,0	15,2	15,2
Grecia	18,4	20,9	23,3	21,3	24,0
Irlanda	26,1	25,6	21,7	21,0	21,6
Italia	10,6	9,9	12,0	13,1	10,9
Lettonia	78,2	78,5	78,1	79,9	81,3
Lituania	89,2	89,6	90,4	90,1	89,0
Lussemburgo	92,6	86,9	91,0	88,2	87,5
Malta ⁽³⁾	:	:	:	:	:
Paesi Bassi	54,2	53,7	57,4	55,9	53,3
Polonia	56,8	60,0	59,5	61,5	59,8
Portogallo	65,2	66,1	73,3	70,0	66,1
Regno Unito	5,7	5,3	5,6	5,3	4,5
Repubblica Ceca	72,7	71,9	72,0	68,9	63,1
Romania	55,0	57,3	63,3	65,5	69,1
Slovacchia	86,8	88,4	88,1	87,3	88,4
Slovenia	83,2	82,9	84,9	83,8	84,4
Spagna	31,2	33,1	34,1	34,5	34,5
Svezia	9,6	9,3	8,4	7,5	8,2
Ungheria	69,5	72,8	74,2	74,3	73,0

⁽¹⁾ UE-28: provisional data for reference year 2015.

⁽²⁾ Germania: 2014 data was used for reference year 2015.

⁽³⁾ n.d.

EUROSTAT