

DOSSIER Trasporto merci su strada



Marzo 2018

ANFIA - AREA STUDI E STATISTICHE

La pubblicazione è stata curata da Marisa Saglietto, Area Studi e Statistiche di ANFIA.
E' disponibile sul sito di ANFIA: www.anfia.it

Per informazioni rivolgersi a Area Comunicazione (m.gangi@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

Marzo 2018

Indice

Premessa	pag.	4
-----------------	------	---

Il trasporto merci in UE e in Italia

1. Dati macroeconomici		
1.1	Pil e produzione industriale, dati 2017	pag. 7
1.2	Trade intra-UE, dati 2016	pag. 8
2. UE28 Traffico merci, dati 2015		
2.1	Tutte le modalità di trasporto	pag. 9
2.2	L'efficienza logistica nel trasporto internazionale secondo la Banca Mondiale	pag. 12
3. UE28 Traffico merci su strada, dati 2016		
	Infografica: I Numeri	pag. 13
3.1	Traffico merci su strada totale, tutti i tipi	pag. 14
3.2	Traffico merci per tipo	pag. 16
3.3	Traffico internazionale bilaterale, cross-trade e cabotaggio	pag. 20
3.3.1	Traffico internazionale bilaterale	pag. 20
3.3.2	Cross-trade e cabotaggio	pag. 21
3.4	La flotta dei veicoli	pag. 23
3.5	eCommerce	pag. 26
4. ITALIA Traffico merci, dati 2016		
4.1	Tutte le modalità di trasporto	pag. 27
5. ITALIA Traffico merci su strada, dati 2016		
	Infografica: I Numeri	pag. 29
5.1	Traffico merci totale	pag. 30
5.2	eCommerce	pag. 34
5.3	Logistica conto terzi	pag. 35
5.4	I costi del trasporto internazionale di merci	pag. 35

Il mercato dei veicoli adibiti al trasporto merci su strada in UE e in Italia

6. UE/EFTA Mercato veicoli commerciali e autocarri, dati 2017		
6.1	Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag. 39
6.2	Veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg ptt	pag. 40
6.3	Autocarri >3500 kg ptt	pag. 40
6.4	Autocarri ≥ 16000 kg ptt	pag. 40
7. ITALIA Mercato veicoli commerciali, autocarri, rimorchi, dati 2017		
7.1	Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag. 42
7.2	Veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg ptt	pag. 42
7.3	Autocarri >3500 kg ptt	pag. 43
7.4	Rimorchi e semirimorchi >3500 kg ptt	pag. 44
7.5	Progetto Diciotto	pag. 44

Sostenibilità ambientale e sicurezza

8. Veicoli pesanti e sostenibilità ambientale		
8.1	Le emissioni inquinanti e di CO ₂	pag. 47
8.2	I carburanti alternativi	pag. 49
8.3	Le innovazioni tecnologiche sui veicoli e sui rimorchi	pag. 50
8.4	Il Truck Platooning e l'autocarro a guida autonoma	pag. 50

Appendice Statistica	pag.	53
-----------------------------	------	----

Premessa

Dato 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, da alcuni anni ANFIA ha deciso di dedicare allo studio del trasporto merci su strada in Italia e in Europa e alla logistica un approfondito Dossier, parte di una collana di pubblicazioni a cura dell'Area Studi e Statistiche dell'Associazione.

Nella prima parte, il Dossier riporta un'analisi della movimentazione delle merci in UE e in Italia e dell'evoluzione del trasporto su strada comparato con le altre modalità e tra i Paesi europei. La modalità stradale continua ad essere la preferita: gli autocarri trasportano il 71,7% (in Italia oltre l'80%) delle merci movimentate su terra.

In Europa, sono presenti 59 stabilimenti di assemblaggio da cui, nel 2016, sono usciti 417.339 autocarri. Il parco circolante in UE si attesta a 6,5 milioni di truck – con un'età media sopra gli 11 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 53% dal 2001 al 2014, a testimonianza di un miglioramento delle dotazioni di sicurezza dei mezzi.

Sull'organizzazione della logistica e dei trasporti, in particolare sulla distribuzione dell'ultimo miglio e sulle modalità di consegna, assume una valenza sempre maggiore il commercio elettronico, considerato un fattore di crescita e sviluppo della city logistics. In prospettiva, la consegna sarà on demand, gestita dal consumatore ed effettuata con mezzi green. Una delle tendenze al momento più promettenti dell'automazione del trasporto pesante è il truck platooning, che permette di ottimizzare il trasporto stradale delle merci riducendo la congestione del traffico e i consumi di carburante, incrementando i livelli di sicurezza, abbattendo le emissioni di CO₂ del 10% circa e contenendo anche i costi operativi di gestione delle flotte. Una serie di sfide tecnologiche e regolamentari accompagnerà la progressione dei livelli di automazione dei mezzi, modificando anche il ruolo dei conducenti.

Tra le altre tematiche trattate nel Dossier, il cabotaggio e il dumping sociale, che impattano in maniera significativa sulla competitività del settore, il quadro delle normative europee che regolamentano questo comparto e le misure che ANFIA sostiene a livello istituzionale per le imprese che rappresenta.

Con questa seconda edizione del Dossier, ANFIA conferma il proposito di fornire un contributo utile allo studio dei temi dell'autotrasporto e al monitoraggio dei trend del settore per tutti gli operatori e i media interessati.

Gianmarco Giorda, Direttore ANFIA

Trasporto merci in UE e in Italia



1. DATI MACROECONOMICI

1.1 Pil e produzione industriale, dati 2017

Nell'Unione Europea la ripresa economica è iniziata nel 2013 e si è consolidata negli anni successivi.

Nel 2017 il tasso di crescita del Pil è stato del 2,4%.

I Paesi con le crescite economiche maggiori sono stati: Romania (+7%), Malta (+6,6%), Slovenia (+5%), Estonia (+4,9%), Polonia (+4,6%) e Lettonia (+4,5%).

Tra i cinque major markets europei, la Spagna registra la crescita più alta, +3,1% e l'Italia la più bassa, +1,5%.

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale stimano per l'area Euro crescite del 2,2% nel 2018 e del 2% nel 2019.

La produzione industriale (escluso il settore delle costruzioni) ha registrato nel 2017 una variazione tendenziale positiva del 3,3% (dato corretto per gli effetti del calendario).

Tra i major markets europei, la produzione industriale è cresciuta in Germania del 3,4%, in Italia e Spagna del 3%, in Francia del 2,5% e nel Regno Unito del 2,4%.

Sono i nuovi Paesi Membri che registrano gli incrementi produttivi più alti: Romania +8,9%, Lettonia +8,5%, Slovenia +8%, Estonia +7,7%, Lituania +7,1%, Polonia +6,8%, Repubblica Ceca +6,2% e Ungheria + 5,6%.

Tabella 1. UE28 PIL e Produzione Industriale, variazioni % tendenziali

	Pil reale						Produzione industriale (escluso costruzioni)*					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EU (28 countries)	-0,4	0,3	1,8	2,3	2,0	2,4	-2,1	-0,5	1,2	2,2	1,6	3,3
Austria	0,7	0,0	0,8	1,1	1,5	2,9	0,2	0,6	0,9	2,1	2,8	:
Belgio	0,2	0,2	1,4	1,4	1,5	1,7	-2,1	1,0	1,1	-0,1	4,4	3,0
Bulgaria	0,0	0,9	1,3	3,6	3,9	3,6	-0,2	-0,1	1,8	2,7	2,6	3,9
Cipro	-3,1	-5,9	-1,4	2,0	3,0	:	-9,6	-13,5	-0,7	3,5	7,8	:
Croazia	-2,2	-0,6	-0,1	2,3	3,2	2,8	-5,5	-1,7	1,2	2,6	4,9	1,9
Danimarca	0,2	0,9	1,6	1,6	2,0	2,1	0,2	0,4	0,8	1,3	3,5	0,7
Estonia	4,3	1,9	2,9	1,7	2,1	4,9	1,5	4,2	4,3	0,2	1,8	7,7
Finlandia	-1,4	-0,8	-0,6	0,1	2,1	:	-1,5	-3,2	-1,9	-1,2	2,3	3,6
Francia	0,2	0,6	0,9	1,1	1,2	1,8	-2,2	-0,5	-0,8	1,7	0,3	2,5
Germania	0,5	0,5	1,9	1,7	1,9	2,2	-0,4	0,1	1,4	0,8	1,0	3,4
Grecia	-7,3	-3,2	0,7	-0,3	-0,2	1,4	-2,1	-3,3	-2,0	1,0	2,6	4,4
Irlanda	0,0	1,6	8,3	25,6	5,1	:	-1,5	-2,2	21,0	37,0	0,6	-2,2
Italia	-2,8	-1,7	0,1	1,0	0,9	1,5	-6,3	-3,1	-0,7	1,1	1,7	3,0
Lettonia	4,0	2,4	1,9	3,0	2,2	4,5	6,4	-0,6	-1,0	3,4	4,9	8,5
Lituania	3,8	3,5	3,5	2,0	2,3	3,8	3,8	3,1	0,4	4,5	2,8	7,1
Lussemburgo	-0,4	3,7	5,8	2,9	3,1	:	-5,2	-3,0	4,5	1,1	0,2	-0,9
Malta	2,7	4,7	8,1	9,9	5,5	6,6	5,4	-5,3	-5,7	6,4	-3,8	3,9
Paesi Bassi	-1,1	-0,2	1,4	2,3	2,2	3,1	-0,5	0,5	-2,9	-3,3	2,1	2,0
Polonia	1,6	1,4	3,3	3,8	2,9	4,6	1,1	2,6	3,2	4,5	3,1	6,8
Portogallo	-4,0	-1,1	0,9	1,8	1,6	2,7	-6,0	0,9	1,6	2,1	2,4	3,6
Regno Unito	1,5	2,1	3,1	2,3	1,9	1,7	-3,1	-0,4	1,4	1,3	1,3	2,4
Rep. Ceca	-0,8	-0,5	2,7	5,3	2,6	4,3	-0,8	0,1	5,0	4,8	2,9	6,2
Romania	1,2	3,5	3,1	4,0	4,8	7,0	2,6	7,4	6,3	3,0	1,3	8,9
Slovacchia	1,7	1,5	2,8	3,9	3,3	3,4	8,0	3,8	3,6	7,2	4,8	4,1
Slovenia	-2,7	-1,1	3,0	2,3	3,1	5,0	-0,8	-0,9	1,7	5,1	7,8	8,0
Spagna	-2,9	-1,7	1,4	3,4	3,3	3,1	-6,9	-1,7	1,3	3,4	1,8	3,0
Svezia	-0,3	1,2	2,6	4,5	3,2	2,4	-1,2	-4,7	-1,7	3,2	1,9	4,8
Ungheria	-1,6	2,1	4,2	3,4	2,2	4,0	-1,3	1,4	7,3	7,1	0,6	5,6

Nota: DATI EUROSTAT (Tabella tec00115 per Pil e Tabella sts_inpr_a per Dati aggiustati per effetto del calendario

Dati aggiornati il 13/3/2018

1.2 Trade UE, dati 2016

Nel 2017, il valore complessivo dell'export in beni e servizi dell'UE vale (a prezzi correnti) il 45,7% del Pil.

Tale valore, per i major markets, è del 47,3% per la Germania, del 34,1% per la Spagna, del 31,3% per l'Italia, del 30,3% per il Regno Unito e del 29,8% per la Francia.

L'export dei principali stati membri europei sul totale esportato intra-UE vale: il 22,7% per la Germania, il 12,6% per i Paesi Bassi, l'8,7% per la Francia, l'8,3% per il Belgio e il 7,5% per l'Italia, che insieme fanno il 60% dell'export interno UE; l'import dei principali stati membri sul totale importato intra-UE vale il 20,8% per la Germania, l'11,8% per la Francia, il 9,6% per il Regno Unito, il 7,3% per l'Italia, il 7,1% per i Paesi Bassi e il 7% per il Belgio, che insieme fanno circa il 64% dell'import interno all'UE.

Nel 2016 (ultimo dato disponibile) le esportazioni totali di merci dell'UE valgono il 15,6% dell'export mondiale (USA 11,8%, Cina escluso Hong Kong 17%, Giappone 5,2%), mentre le importazioni totali valgono il 14,8% (USA 17,6%, Cina escluso Hong Kong 12,4%, Giappone 4,7%).

Il commercio mondiale di beni e servizi è cresciuto nel 2017 del 4,7% (stima). Le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale, pubblicate a gennaio, stimano per il 2018 e il 2019 crescite del 4,6% e del 4,4%.

2. UE28 TRAFFICO MERCI, dati 2015

2.1 Tutte le modalità di trasporto

Nel 2015 in Unione europea sono state movimentate, attraverso tutte le modalità di trasporto, 3.516 miliardi di tkm (tonnellate per chilometro¹) di merci, l'1,2% in più del 2014, un valore in costante recupero dopo il picco negativo del 2009 (3.292 miliardi tkm), ma che risulta ancora inferiore del 6,3% a quello pre-crisi del 2007 (3.753 miliardi tkm, record storico).

Nell'UE28, il rapporto tra il volume complessivo delle merci trasportate e il PIL, espresso in numeri indice con 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, Polonia, Slovenia, Ungheria, Lituania. Per l'Italia la riduzione è notevole, conseguenza di una crisi economica particolarmente grave, con un calo dei consumi consistente e una pesante contrazione della produzione industriale, che ha registrato una ripresa solo a partire dal 2015.

Tabella 2. UE28 Volume del trasporto merci in rapporto al PIL

Base 2005=100

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
UE28	100	100,4	100,9	98,8	91,5	94,0	92,6	90,7	91,6	90,4	90,1
Austria	100	103,9	99,2	93,3	80,8	82,6	80,6	74,9	71,8	73,1	71,7
Belgio	100	98,9	94,1	86,7	78,6	79,5	75,6	75,3	76,3	73,8	72,5
Bulgaria	100	92,0	89,7	92,8	110,6	118,4	117,3	132,7	144,1	144,8	159,6
Cipro	100	80,0	78,8	82,5	61,9	68,9	59,5	58,5	44,0	37,9	39,0
Croazia	100	105,6	104,8	110,0	100,0	98,1	96,2	95,8	98,8	101,2	110,0
Danimarca	100	88,1	85,8	81,0	74,1	67,6	72,4	73,1	70,7	70,0	65,7
Estonia	100	87,9	75,9	71,9	71,5	75,9	70,2	60,3	58,3	50,7	49,0
Finlandia	100	94,3	88,6	91,3	87,3	90,8	81,7	79,5	78,2	76,6	76,3
Francia	100	100,3	101,5	95,5	82,6	83,7	84,7	79,0	78,2	75,4	70,7
Germania	100	102,9	104,0	102,5	95,7	96,7	95,1	91,4	91,5	90,7	90,1
Grecia	100	134,6	107,6	111,8	114,9	126,9	96,2	104,6	98,3	99,6	102,5
Irlanda	100	91,6	95,7	91,5	64,4	59,2	54,8	54,6	50,0	48,8	39,2
Italia	100	88,3	84,3	85,0	81,7	84,2	70,1	63,9	66,0	62,1	61,5
Lettonia	100	87,5	90,9	95,6	93,8	100,8	114,5	111,7	103,5	103,7	102,4
Lituania	100	101,9	102,4	101,3	100,2	109,2	114,8	113,6	115,8	119,4	112,2
Lussemburgo	100	96,0	96,4	89,6	86,5	87,1	85,4	77,0	79,9	83,6	74,0
Malta	100	98,2	94,4	91,4	93,7	90,5	89,3	87,0	83,2	76,9	71,5
Paesi Bassi	100	96,3	92,7	91,0	83,6	91,8	89,6	87,3	89,6	89,1	84,8
Polonia	100	105,9	111,5	113,1	113,6	122,7	121,7	124,3	134,9	131,7	131,2
Portogallo	100	103,4	104,1	88,7	83,4	81,2	85,1	80,8	89,8	85,5	77,9
Regno Unito	100	100,0	100,1	95,0	86,9	88,8	92,4	94,0	87,0	82,2	88,1
Repubblica Ceca	100	106,1	97,9	98,1	89,8	99,7	103,0	98,4	103,9	100,9	101,8
Romania	100	98,2	94,4	83,8	64,1	59,5	58,8	61,9	63,6	61,7	66,1
Slovacchia	100	92,7	98,0	97,3	92,3	91,0	91,4	90,4	92,3	93,2	93,4
Slovenia	100	102,7	107,5	118,7	114,4	124,4	129,0	127,1	130,8	131,2	138,9
Spagna	100	99,3	102,1	94,9	85,1	84,9	84,7	84,1	82,8	83,4	86,5
Svezia	100	98,6	97,8	100,7	90,1	91,6	89,4	83,2	80,7	91,3	86,1
Ungheria	100	112,7	126,7	125,2	125,5	124,8	124,2	124,8	129,0	129,3	127,1

DATI EUROSTAT

¹Tonnellate utili trasportate per i km percorsi (tkm)

Se si escludono gli oleodotti, per la specificità della merce trasportata, nel 2015 il trasporto su strada nell'Unione Europea registra la crescita maggiore tra tutte le modalità di trasporto, +2,8%.

Il traffico su strada risulta inferiore dell'8,2% rispetto a quello record del 2007.

Tabella 3. UE 28 Traffico totale merci, miliardi di tkm

	Strada*	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	1289	388	122	115	1914	930	2	2846
2000	1509	405	134	127	2175	1067	2	3245
2005	1755	416	139	138	2448	1162	2	3612
2006	1810	438	139	137	2524	1173	2	3699
2007	1876	452	146	128	2602	1149	2	3753
2008	1844	443	147	125	2559	1123	2	3685
2009	1660	364	133	122	2279	1011	2	3292
2010	1710	394	156	121	2381	1080	2	3462
2011	1699	422	142	118	2381	1095	2	3478
2012	1645	407	150	115	2317	1070	2	3389
2013	1671	407	153	112	2343	1082	2	3427
2014	1676	411	151	111	2349	1123	3	3475
2015	1722	418	148	115	2403	1111	3	3516
var. % 1995-2015	33,7%	7,6%	20,8%	0,2%	25,5%	19,5%	44,9%	23,6%
per anno	1,5%	0,4%	0,9%	0,0%	1,1%	0,9%	1,9%	1,1%
var. % 2000-2015	14,1%	3,0%	10,2%	-9,4%	10,4%	4,2%	18,3%	8,4%
per anno	0,9%	0,2%	0,6%	-0,7%	0,7%	0,3%	1,1%	0,5%
var. % 2014-2015	2,8%	1,6%	-2,2%	3,5%	2,3%	-1,1%	0,9%	1,2%

Dati EUROSTAT

*Il trasporto su strada rilevato è effettuato principalmente da veicoli con portata >3,5 tonnellate o con ptt >6 tonnellate.

Il dato riporta il traffico su strada effettuato da vettori di qualsiasi paese in UE.

Nota: La tabella riporta valori rivisti da EUROSTAT a partire dal 2004.

Osservando la ripartizione per modalità di trasporto, il traffico merci 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.

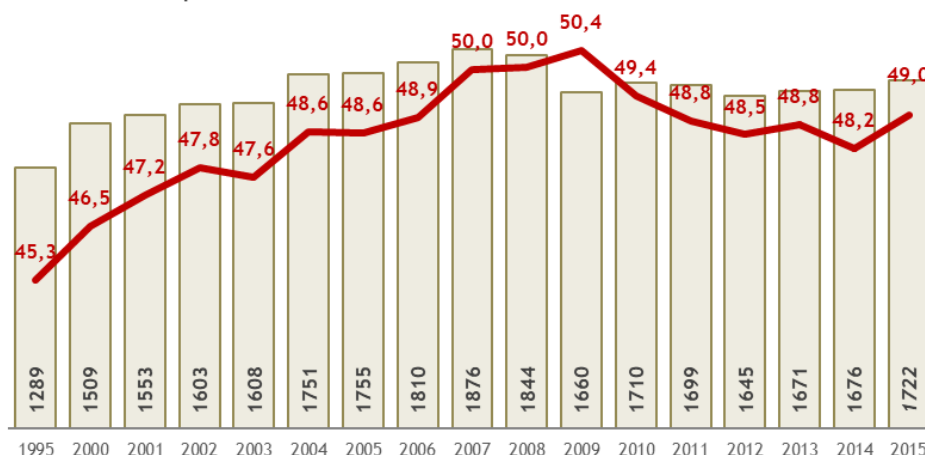
Tabella 4. UE 28 Traffico totale merci, mld tkm

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	67,0	32,9	0,1	100,0
2005	48,6	11,5	3,8	3,8	67,8	32,2	0,1	100,0
2006	48,9	11,8	3,8	3,7	68,2	31,7	0,1	100,0
2007	50,0	12,0	3,9	3,4	69,3	30,6	0,1	100,0
2008	50,0	12,0	4,0	3,4	69,4	30,5	0,1	100,0
2009	50,4	11,1	4,0	3,7	69,2	30,7	0,1	100,0
2010	49,4	11,4	4,5	3,5	68,8	31,2	0,1	100,0
2011	48,8	12,1	4,1	3,4	68,5	31,5	0,1	100,0
2012	48,5	12,0	4,4	3,4	68,4	31,6	0,1	100,0
2013	48,8	11,9	4,5	3,3	68,4	31,6	0,1	100,0
2014	48,2	11,8	4,3	3,2	67,6	32,3	0,1	100,0
2015	49,0	11,9	4,2	3,3	68,3	31,6	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

**Grafico 1. UE28 Traffico merci su strada (tkm),
in % sul totale trasportato inclusi mare e aereo**



Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67% delle merci nel 1995 e il 72% nel 2015. La strada rappresenta quasi i $\frac{3}{4}$ del totale trasportato su terra; a seguire il trasporto su ferrovia con il 17,4% di quota, la navigazione interna con il 6,2% e gli oleodotti con il 4,8%. Se si escludono anche gli oleodotti, per la specificità della merce trasportata, la strada ha una quota del 75,2%, la ferrovia del 18,3% e la navigazione interna del 6,5%.

Tabella 5. 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
2005	71,7	17,0	5,7	5,6	100,0
2006	71,7	17,4	5,5	5,4	100,0
2007	72,1	17,4	5,6	4,9	100,0
2008	72,1	17,3	5,7	4,9	100,0
2009	72,8	16,0	5,6	5,4	100,0
2010	71,8	16,5	6,6	5,1	100,0
2011	71,4	17,7	6,0	5,0	100,0
2012	71,0	17,6	6,5	5,0	100,0
2013	71,3	17,4	6,5	4,8	100,0
2014	71,4	17,5	6,4	4,7	100,0
2015	71,7	17,4	6,2	4,8	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati EUROSTAT

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 gli oleodotti sono al primo posto, seguiti dalla ferrovia.

2.2 L'efficienza logistica nel trasporto internazionale secondo la Banca Mondiale

Il *Logistics Performance Index* istituito dalla Banca Mondiale è uno strumento di *benchmarking* creato per aiutare i paesi a identificare le sfide e le opportunità che occorrono nelle loro prestazioni sulla logistica commerciale e come possono migliorarle. L'LPI 2016 consente confronti tra 160 paesi e si basa su un'indagine mondiale degli operatori sul campo (spedizionieri globali e corrieri espressi).

L'indice logistico considera numerosi parametri:

- . efficienza del processo di espletamento delle formalità da parte delle agenzie di controllo delle frontiere, comprese le dogane
- . qualità delle infrastrutture commerciali e di trasporto, incluso l'*information technology*
- . facilità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi
- . competenza e qualità dei servizi di logistica (ad es. operatori di trasporto, agenti doganali)
- . tracciabilità delle spedizioni
- . tempestività delle spedizioni nel raggiungere la destinazione entro i tempi di consegna previsti.

Nella classifica mondiale, l'Italia si posiziona al 21° posto e ben 11 Paesi dell'UE sono davanti all'Italia.

Nel 2016 la miglior performance spetta alla Germania.

Tabella 6. Logistic Performance Index 2016, Posizionamento nella classifica mondiale

	LPI RANK	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
Germany	1	2	1	8	1	3	2
Luxembourg	2	9	4	1	10	8	1
Sweden	3	8	3	4	2	1	3
Netherlands	4	3	2	6	3	6	5
Belgium	6	13	14	3	6	4	4
Austria	7	15	12	9	4	2	7
United Kingdom	8	5	5	11	7	7	8
Finland	15	4	16	30	16	11	16
France	16	17	15	20	19	15	13
Denmark	17	14	24	15	9	25	30
Ireland	18	25	22	10	20	16	29
Italy	21	27	19	17	21	20	22
Spain	23	24	25	22	23	23	26
Czech Republic	26	19	35	18	26	21	28
Lithuania	29	28	27	31	30	27	17
Hungary	31	49	32	34	34	41	33
Poland	33	33	45	33	31	37	37
Portugal	36	30	49	47	47	29	27
Estonia	38	29	44	56	46	48	20
Slovak Republic	41	32	39	36	51	55	36
Latvia	43	45	41	44	37	39	49
Greece	47	55	37	64	60	30	34
Slovenia	50	53	43	53	44	46	60
Croatia	51	47	53	51	42	52	67
Malta	56	59	55	55	65	56	50
Cyprus	59	44	52	78	76	98	38
Romania	60	50	58	57	67	64	81
Bulgaria	72	97	101	67	52	80	72

DATI BANCA MONDIALE

3. UE28 TRAFFICO MERCI SU STRADA, dati 2016

I NUMERI	
	6,5 milioni di camion in circolazione
98% degli autocarri è diesel	378 mila gli autocarri nuovi immatricolati nel 2017
	circa 3 milioni di persone lavorano nel trasporto merci
I camion trasportano il 71,7% delle merci movimentate su terra	+14% il traffico merci su strada in tkm rispetto al 2000
65% è la quota di trasporto nazionale	24% è la quota di trasporto internazionale bilaterale
20% i viaggi a vuoto sul totale dei veicoli-km percorsi	9% quota di cross-trade 2% quota di cabotaggio
85% delle tkm movimentate da veicoli con ptt >30 tonnellate	34% delle tkm movimentate da veicoli fino a 2 anni di età
il 44% delle tkm movimentate su distanze <300 km	

ANFIA su dati EUROSTAT/ACEA

3.1 Traffico merci su strada totale, tutti i tipi

Secondo i dati provvisori² EUROSTAT, nel 2015 il volume di tkm movimentato su strada è stato di 1.722 mld, +2,8%. Questo dato è il risultato degli aggiustamenti per territorialità e riguarda il trasporto effettuato nel territorio di ciascun Paese, da qualsiasi vettore, come riprodotto nella serie storica del traffico merci per modalità di trasporto (tabella 3. di pagina 8 e tabella 7.A, qui sotto riportata). Il traffico merci su strada del 2015 risulta inferiore solo ai volumi degli anni pre crisi (-6,6%), quando il volume medio trasportato, tra il 2006 e il 2008, fu di 1.843 miliardi tkm. Nonostante la pesante riduzione in termini di tonnellate-km rispetto ai livelli record del 2007 (-8,2%), la quota del trasporto merci su strada è rimasta pressochè stabile nel corso dell'ultimo decennio.

Le tabelle 7. mettono in evidenza le rilevazioni di Eurostat sul trasporto merci su strada sia con i dati aggiustati per territorialità (tabella A), ossia il trasporto effettuato nel territorio di ciascun Paese da qualsiasi vettore (inclusi i vettori esteri) sia con i dati riportati da ciascun Paese (tabella B).

La rilevazione della tabella B consente di ottenere informazioni dettagliate rilevate da ogni Paese con riferimento ai veicoli registrati nel proprio territorio (per esempio il tipo di trasporto, le distanze percorse dai veicoli, l'età dei veicoli monitorati, etc), che sono più avanti analizzate.

Tabella 7. Trasporto merci su strada, dal 2005

A. Dati aggiustati per territorialità

Trasporto performato da qualsiasi vettore in ogni Paese
(miliardi tkm)

	2005	2010	2012	2013	2014	2015
UE28	1.755,5	1.709,8	1.645,1	1.670,7	1.676,2	1.722,3
Austria	32,4	37,9	38,0	38,6	38,9	40,5
Belgio	46,8	45,6	45,9	47,6	47,9	47,7
Bulgaria	11,0	8,9	9,3	11,0	10,3	11,2
Cipro	1,4	1,1	0,9	0,6	0,5	0,5
Croazia	10,5	7,9	7,4	7,7	7,6	8,2
Danimarca	16,8	17,2	18,6	19,3	19,5	19,1
Estonia	2,7	2,2	2,5	2,7	2,6	2,8
Finlandia	28,8	26,5	23,0	21,9	21,5	22,8
Francia	294,5	275,1	259,1	263,7	259,8	250,5
Germania	370,8	404,9	408,2	416,7	426,9	432,4
Grecia	21,9	27,6	18,6	17,1	17,5	17,7
Irlanda	15,6	9,7	8,8	8,6	9,0	9,2
Italia	204,0	183,6	139,5	141,8	133,0	133,9
Lettonia	3,7	3,7	4,1	4,5	4,5	4,8
Lituania	4,4	5,0	6,0	6,7	6,7	7,3
Lussemburgo	1,9	2,1	2,7	2,5	2,9	2,6
Paesi Bassi	49,7	49,2	47,0	51,0	51,5	51,5
Polonia	86,8	116,2	127,9	141,5	138,5	147,4
Portogallo	23,9	18,9	16,5	15,8	16,6	16,3
Regno Unito	167,3	151,5	163,4	152,2	149,6	166,0
Rep. Ceca	32,3	32,0	32,5	35,4	37,0	42,2
Romania	32,5	15,6	16,9	17,0	16,5	16,5
Slovacchia	10,5	11,8	12,2	12,3	13,0	13,8
Slovenia	7,3	7,3	7,1	7,1	7,3	7,8
Spagna	210,7	184,4	169,8	166,1	167,1	178,0
Svezia	45,1	42,4	39,6	41,2	48,8	49,4
Ungheria	22,2	21,3	19,8	20,1	20,7	22,1

B. Dati rilevati da ciascun paese

Trasporto performato dai vettori registrati nel paese

	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016
UE28	1.794,6	1.756,1	1.694,6	1.721,1	1.727,6	1.770,4	1.852,3
Austria	37,0	28,7	26,1	24,2	25,3	25,5	26,1
Belgio	43,8	35,0	32,1	32,8	31,8	31,7	30,9
Bulgaria	14,4	19,4	24,4	27,1	27,9	32,3	35,4
Cipro	1,4	1,1	0,9	0,6	0,5	0,6	0,7
Croazia	9,3	8,8	8,6	9,1	9,4	10,4	11,3
Danimarca	23,3	15,0	16,7	16,1	16,2	15,5	16,1
Estonia	5,8	5,6	5,8	6,0	6,3	6,3	6,7
Finlandia	31,9	29,5	25,5	24,4	23,4	24,5	26,8
Francia	205,3	182,2	172,4	171,5	165,2	153,6	155,8
Germania	310,1	313,1	307,0	305,7	310,1	314,8	315,8
Grecia	23,8	29,8	20,8	19,0	19,2	19,8	24,6
Irlanda	17,9	10,9	10,0	9,2	9,8	9,9	11,6
Italia	211,8	175,8	124,0	127,2	117,8	116,8	112,6
Lettonia	8,4	10,6	12,2	12,8	13,7	14,7	14,2
Lituania	15,9	19,4	23,4	26,3	28,1	26,5	31,0
Lussemburgo	8,8	8,7	8,0	8,6	9,6	8,9	9,3
Paesi Bassi	84,2	76,8	70,1	72,1	72,3	68,9	68,0
Polonia	111,8	202,3	222,3	247,6	250,9	260,7	290,7
Portogallo	42,6	35,4	32,9	36,6	34,9	31,8	34,9
Regno Unito	161,3	146,7	158,5	147,2	143,2	158,9	176,7
Rep. Ceca	43,4	51,8	51,2	54,9	54,1	58,7	50,3
Romania	51,5	25,9	29,7	34,0	35,1	39,0	48,2
Slovacchia	22,6	27,6	29,7	30,1	31,4	33,5	36,1
Slovenia	11,0	15,9	15,9	15,9	16,3	17,9	18,7
Spagna	233,2	210,1	199,2	192,6	195,8	209,4	217,0
Svezia	38,6	36,3	33,5	33,5	42,0	41,5	42,7
Ungheria	25,2	33,7	33,7	35,8	37,5	38,4	40,0

DATI EUROSTAT

Il confronto tra le due rilevazioni evidenzia, per esempio, che i volumi di traffico della Tabella 7.A in Polonia, Spagna, Romania, Slovacchia, Slovenia, Portogallo, Lussemburgo, Lettonia, Lituania, Bulgaria sono inferiori a quelli effettuati dai veicoli registrati nella tabella 7.B, mentre i volumi performati da qualsiasi vettore su strada in Italia (tabella 7.A), Francia, Germania, Belgio sono superiori rispetto a quelli rilevati dai veicoli registrati da

² Il dato di 1.722 miliardi di tkm di merci movimentate su strada è desunto dalla somma delle tkm trasportate da qualsiasi vettore in ciascun paese, mentre il dato derivante dalle dichiarazioni di ciascun Paese è uguale a 1.770 per l'anno 2015 e 1.852 per l'anno 2016.

ciascuno di questi Paesi (tabella 7.B), perché includono il trasporto performed anche da vettori esteri. Nel Regno Unito i valori delle tue tabelle sono allineati.

L'analisi prosegue con i dati dei reporting Paese.

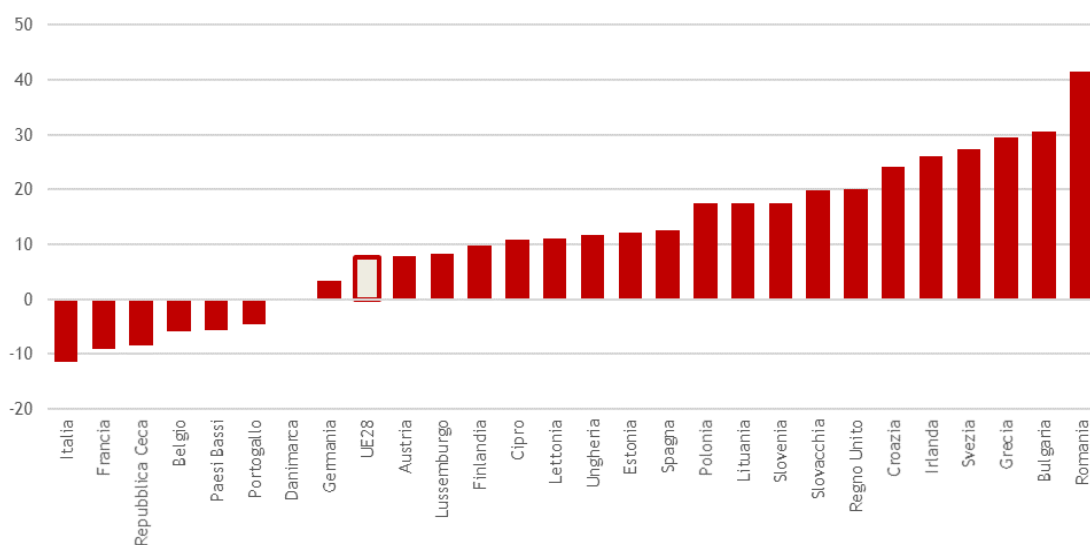
Nel 2016, secondo i dati rilevati da ciascun Paese (Tabella 7.B), risulta che il traffico merci su strada ha movimentato 1.852,3 milioni di tkm, con una crescita del 4,6% sui volumi del 2015, che registravano un aumento del 2,5% su quelli del 2014.

Si tratta del quarto anno di crescita consecutiva, dopo il decremento del 2012.

L'evoluzione del trasporto merci su strada non è stata uniforme in UE, i dati evidenziano che il volume di tkm movimentate dai paesi dell'UE15 è passato dall'82% del traffico totale del 2005 al 68,5% del 2016, differenza conquistata dai 13 Paesi del Centro ed Est Europa: Polonia +160%, Bulgaria +146%, Lettonia +69%, Lituania +95%, Slovacchia +60%, Slovenia +70%, Ungheria +59%.

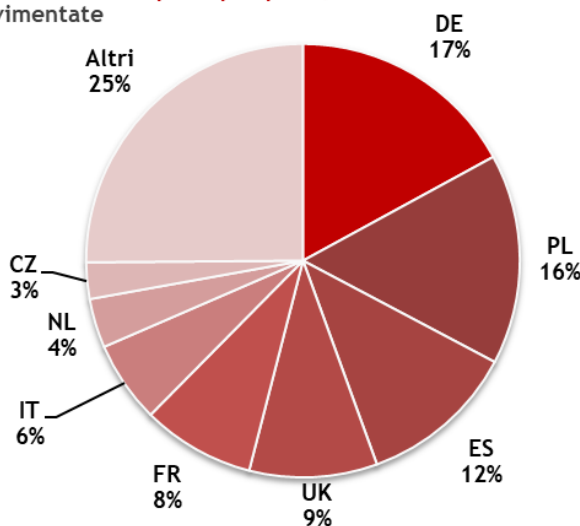
Rispetto al 2013 (anno di ripresa del traffico), solo Belgio, Francia, Italia, Paesi Bassi, Portogallo e Repubblica Ceca, hanno volumi di traffico in calo, mentre Bulgaria e Romania registrano incrementi superiori al 30% e Svezia, UK, Irlanda, Grecia e Croazia sopra il 20%.

Grafico 2. UE28 Variazioni % 2016 su 2013 delle tkm movimentate per Paese



ANFIA SU DATI EUROSTAT

Grafico 3. UE28 Traffico merci su strada dei principali paesi, 2016
Peso % sul totale delle tkm movimentate



ANFIA SU DATI EUROSTAT

In termini di tonnellate, nel 2016 il trasporto merci su strada registra un incremento tendenziale del 2,4%, ma inferiore del 15% rispetto al 2008.

In termini di veicoli-km³, nel 2016 si è registrato un incremento tendenziale del traffico del 3,8%, un valore inferiore solo a quello registrato nel 2008. Il 72% dei milioni di veicoli-km effettuati nel 2016 riguarda il trasporto nazionale e il 28% il trasporto internazionale. Germania, Polonia, Regno Unito, Spagna e Francia hanno i volumi più alti di veicoli-km percorsi. L'Italia è al 6° posto, con un volume di veicoli-km di molto inferiore, che è meno della metà di quello della Francia, piazzata al 5° posto.

I viaggi a vuoto (misurati in milioni di veicoli/km) sono il 20,2% di tutti i viaggi effettuati in UE, con una percentuale più alta nel trasporto nazionale pari al 23,2%, che scende al 12,5% nel trasporto internazionale.

Tabella 8. Trasporto merci su strada, 2012-2016

milioni di tonnellate

	2012	2013	2014	2015	2016
UE 28	14.123,0	13.974,7	14.147,6	14.298,6	14.645,1
Austria	334,0	325,5	349,5	351,1	376,4
Belgio	291,4	300,6	299,5	264,0	255,6
Bulgaria	140,3	160,1	153,1	161,6	146,6
Cipro	23,0	16,1	14,6	14,4	19,7
Croazia	65,5	67,5	66,2	66,5	72,5
Danimarca	176,4	173,9	178,1	181,2	184,7
Estonia	31,3	31,1	27,4	28,2	34,6
Finlandia	299,4	274,6	280,1	271,9	279,0
Francia	2.008,4	1.999,9	1.918,6	1.796,8	1.727,6
Germania	2.891,8	2.938,7	3.052,6	3.035,3	3.111,9
Grecia	400,1	480,8	403,3	420,0	410,3
Irlanda	106,5	107,2	112,8	117,1	140,7
Italia	1.121,3	1.023,9	963,1	957,0	901,5
Lettonia	52,6	60,6	62,2	62,6	63,4
Lituania	48,4	52,3	57,6	58,6	63,6
Lussemburgo	54,5	51,5	58,7	52,5	57,8
Paesi Bassi	631,9	642,1	639,8	641,5	657,5
Polonia	1.245,1	1.300,6	1.300,4	1.265,0	1.313,7
Portogallo	154,5	148,2	149,8	150,4	147,8
Regno Unito	1.624,7	1.507,1	1.507,3	1.667,6	1.885,1
Rep. Ceca	339,3	351,5	386,2	438,9	431,9
Romania	188,6	191,6	190,9	198,8	216,1
Slovacchia	132,3	129,0	142,6	147,2	156,2
Slovenia	62,8	65,3	74,1	70,5	75,0
Spagna	1.238,7	1.124,5	1.184,6	1.258,3	1.285,2
Svezia	294,9	281,2	381,3	422,9	433,1
Ungheria	165,5	169,2	193,1	198,7	197,8

DATI EUROSTAT

Tabella 9. Trasporto merci su strada, 2012-2016

miliardi di veicoli-km

	2012	2013	2014	2015	2016
UE 28	157,7	158,9	159,5	163,8	170,1
Austria	2,5	2,4	2,5	2,6	2,6
Belgio	2,3	2,4	2,4	2,6	2,4
Bulgaria	2,2	2,4	2,3	2,7	2,8
Cipro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Croazia	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
Danimarca	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6
Estonia	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Finlandia	2,1	2,1	2,0	1,8	2,0
Francia	18,0	17,9	17,1	16,3	16,8
Germania	29,1	29,0	29,6	30,1	30,2
Grecia	2,1	2,1	2,1	2,2	2,4
Irlanda	1,3	1,3	1,3	1,3	1,6
Italia	8,0	8,3	7,8	7,6	7,5
Lettonia	1,0	1,0	1,1	1,2	1,1
Lituania	1,8	2,0	2,2	2,0	2,4
Lussemburgo	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6
Paesi Bassi	7,5	7,6	7,7	7,5	7,4
Polonia	20,5	22,5	22,6	23,8	25,9
Portogallo	2,7	2,8	2,6	2,8	2,9
Regno Unito	19,6	18,1	17,8	19,1	20,0
Rep. Ceca	4,8	5,1	5,1	5,5	5,1
Romania	2,0	2,3	2,4	2,7	3,3
Slovacchia	3,4	3,4	3,6	3,7	4,0
Slovenia	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5
Spagna	16,5	15,7	16,1	17,1	17,7
Svezia	2,4	2,4	3,0	3,0	3,0
Ungheria	2,9	3,1	3,2	3,2	3,4

DATI EUROSTAT

3.2 Traffico merci su strada per tipo

Nel 2016, la maggiore componente del traffico merci riguarda il trasporto nazionale, con 1.195 mld di tkm (il 64,6% del traffico totale); il trasporto internazionale pesa per il 35,6%, con 657 mld di tkm.

Il traffico internazionale si compone per il 68% di traffico bilaterale, per il 26% di cross-trade e per il 6% di cabotaggio.

Il trasporto nazionale cresce del 3,7% nel 2016 e il trasporto internazionale bilaterale aumenta del 3,3%, mentre cross-trade e cabotaggio aumentano rispettivamente dell'11,6% e del 20,6%.

La quota di trasporto internazionale totale è aumentata nell'ultimo decennio, passando dal 30% del 2004 al 35,5% del 2016, 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.

³ Unità di misura del servizio offerto o realizzato da un veicolo sul percorso di un chilometro

Grafico 4. UE28 Traffico merci su strada (tkm) per tipo, 2011-2016
Numeri indice 2011=100

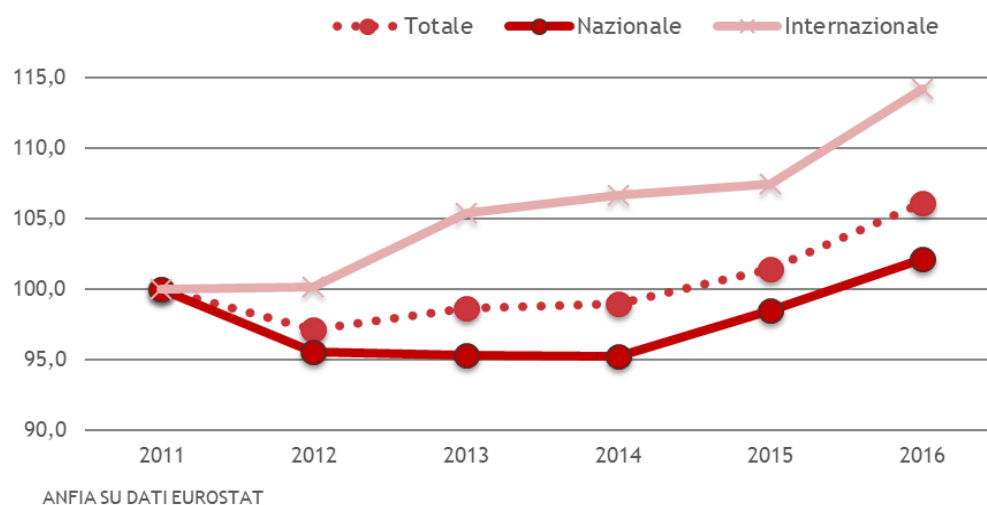


Grafico 5. UE28 Traffico merci su strada (tkm) per tipo, 2011-2016

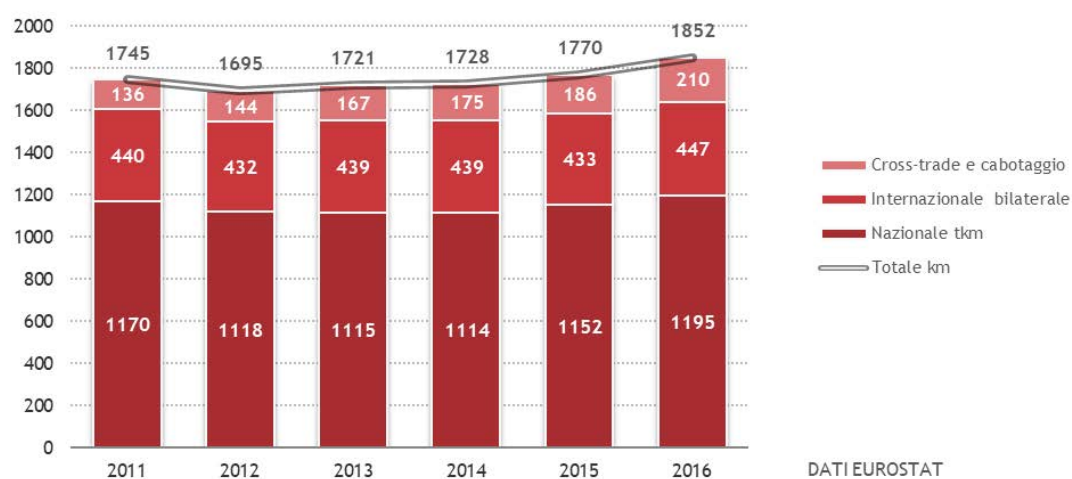


Tabella 10. UE28 Traffico merci per tipo, 2015-2016
(milioni tkm)

	2015					2016					Var. % 2016-2015				
	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale
UE-28 (*)	1 151 865	432 552	154 007	32 026	1 770 450	1 195 016	446 849	171 854	38 614	1 852 333	3,7	3,3	11,6	20,6	4,6
Austria	15 482	7 642	1 867	468	25 459	16 505	7 476	1 670	488	26 139	6,6	-2,2	-10,6	4,3	2,7
Belgio	18 935	10 052	1 417	1 326	31 730	18 808	9 561	1 123	1 373	30 865	-0,7	-4,9	-20,7	3,5	-2,7
Bulgaria	7 172	11 539	12 084	1 502	32 297	7 324	11 306	14 203	2 576	35 409	2,1	-2,0	17,5	71,5	9,6
Cipro	548	15	:	:	563	684	18	:	:	702	24,8	20,0			24,7
Croazia	4 055	4 411	1 954	19	10 439	3 986	4 939	2 360	52	11 337	-1,7	12,0	20,8	174	8,6
Danimarca	12 532	2 162	422	385	15 501	13 037	2 396	416	245	16 094	4,0	10,8	-1,4	-36,4	3,8
Estonia	1 524	2 931	1 361	447	6 263	1 792	2 815	1 610	499	6 716	17,6	-4,0	18,3	11,6	7,2
Finlandia	21 434	2 416	430	208	24 488	24 586	1 642	369	249	26 846	14,7	-32,0	-14,2	19,7	9,6
Francia	141 242	11 884	270	185	153 581	144 205	11 128	261	249	155 843	2,1	-6,4	-3,3	34,6	1,5
Germania	269 650	39 997	3 377	1 792	314 816	271 679	38 981	3 500	1 614	315 774	0,8	-2,5	3,6	-9,9	0,3
Grecia	15 023	4 696	45	:	19 764	15 191	9 308	60	0	24 559	1,1	98,2	33,3		24,3
Irlanda	7 760	1 541	357	243	9 901	9 281	1 744	347	244	11 616	19,6	13,2	-2,8	0,4	17,3
Italia	104 104	12 109	200	407	116 820	100 282	11 553	300	502	112 637	-3,7	-4,6	50,0	23,3	-3,6
Lettonia	2 753	6 575	4 678	684	14 690	2 807	6 026	4 577	817	14 227	2,0	-8,3	-2,2	19,4	-3,2
Lituania	2 913	9 509	13 145	918	26 485	2 970	10 637	15 963	1 404	30 974	2,0	11,9	21,4	52,9	16,9
Lussemburgo	1 103	2 699	3 352	1 695	8 849	1 192	2 922	3 468	1 741	9 323	8,1	8,3	3,5	2,7	5,4
Paesi Bassi	32 170	29 622	4 834	2 275	68 901	34 128	27 837	3 965	2 034	67 964	6,1	-6,0	-18,0	-10,6	-1,4
Polonia	104 679	102 116	44 368	9 550	260 713	106 634	118 106	53 037	12 972	290 749	1,9	15,7	19,5	35,8	11,5
Portogallo	10 791	14 648	5 197	1 199	31 835	10 382	16 694	6 493	1 308	34 877	-3,8	14,0	24,9	9,1	9,6
Regno Unito	151 731	6 634	297	262	158 924	170 304	5 970	152	251	176 677	12,2	-10,0	-48,8	-4,2	11,2
Repubblica Ceca	21 184	28 396	7 987	1 148	58 715	22 304	22 017	5 007	986	50 314	5,3	-22,5	-37,3	-14,1	-14,3
Romania	12 068	14 570	10 630	1 755	39 023	13 140	16 134	15 864	3 038	48 176	8,9	10,7	49,2	73,1	23,5
Slovacchia	5 245	14 071	12 914	1 310	33 540	5 697	15 115	13 879	1 447	36 138	8,6	7,4	7,5	10,5	7,7
Slovenia	2 069	8 446	6 629	765	17 909	2 134	8 341	7 296	936	18 707	3,1	-1,2	10,1	22,4	4,5
Spagna	137 236	65 579	4 102	2 473	209 390	144 984	65 594	4 046	2 372	216 996	5,6	0,0	-1,4	-4,1	3,6
Svezia	38 106	3 204	135	57	41 502	39 260	3 164	178	71	42 673	3,0	-1,2	31,9	24,6	2,8
Ungheria	10 356	15 088	11 955	953	38 352	11 720	15 425	11 710	1 146	40 001	13,2	2,2	-2,0	20,3	4,3

EUROSTAT

(*) dati provvisori

Malta non disponibile

Nel dettaglio per Paese, nel 2016, Belgio, Italia, Lettonia, Paesi Bassi e Repubblica Ceca hanno registrato un calo delle tkm movimentate.

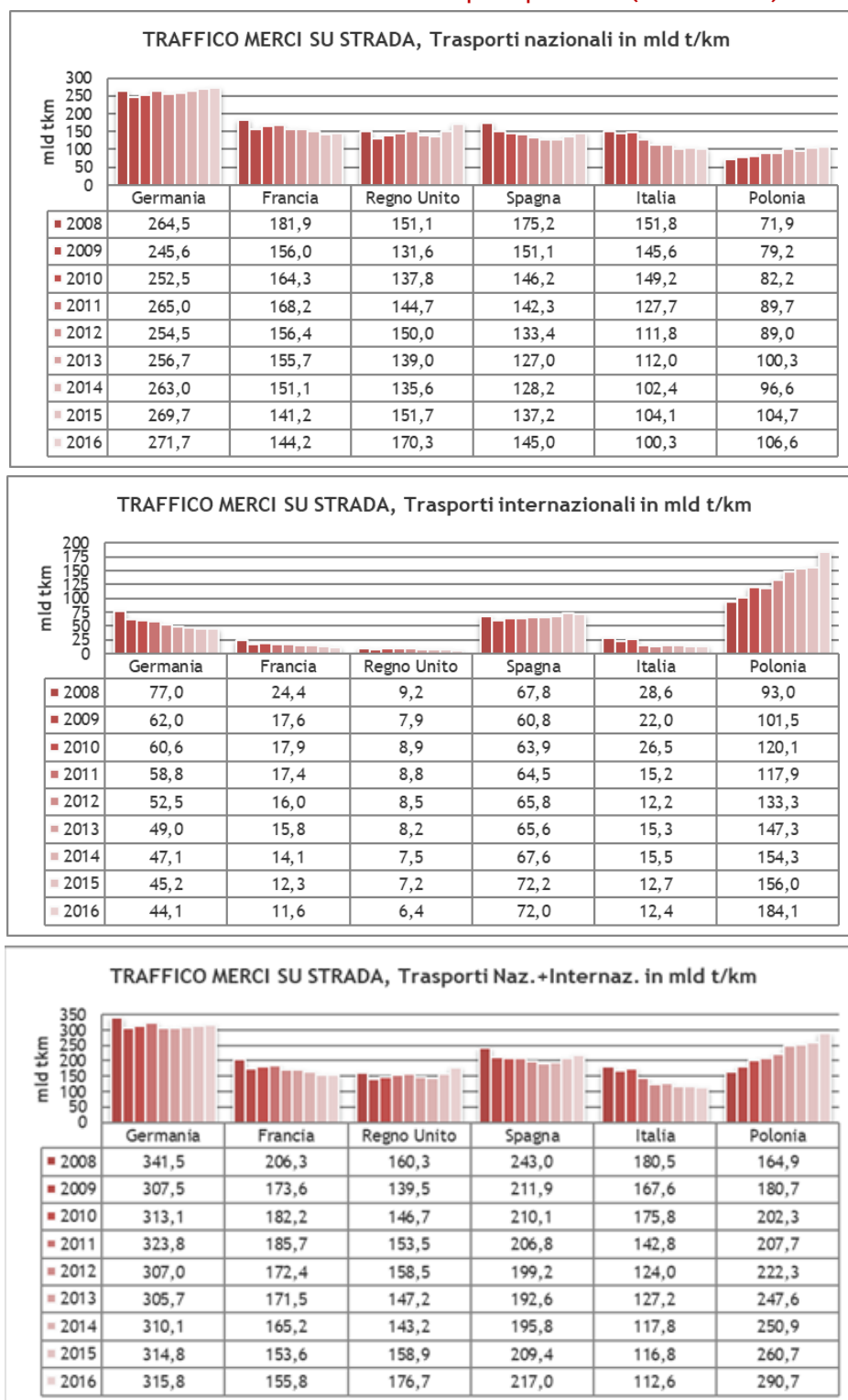
Sei Paesi dominano il traffico merci in UE (Grafico 6.), nell'ordine: Germania, Polonia, Spagna, Regno Unito, Francia e Italia che, insieme, rappresentano il 68,5% del totale delle tkm trasportate su strada.

La Germania è il Paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale dell'UE, con una quota del 23%, mentre la Polonia è al primo posto per traffico internazionale, con più di ¼ del traffico internazionale complessivo dell'UE (28%). Nel 2016, in Francia, Germania e Regno Unito aumenta il traffico nazionale e diminuisce quello internazionale, mentre in Italia diminuiscono entrambi e in Polonia aumentano entrambi. In Spagna aumenta il trasporto nazionale e rimane invariato quello internazionale.

La Polonia, che gioca un ruolo determinante nel traffico merci in UE, con il 15,7% di quota sul volume totale delle tkm trasportate, segna una crescita dell'11,5%, determinata soprattutto da cross-trade (+19,5%) e cabotaggio (+35,8%). Aumenta del 23,5% il trasporto merci su strada in Romania, che vale il 2,6% del traffico merci europeo, trainato soprattutto dal traffico internazionale, in particolare da cross-trade (+49%) e cabotaggio (+73%). Anche la Bulgaria (l'1,9% del traffico europeo) registra nel 2016 un incremento del traffico oltre frontiera, con le stesse dinamiche di Polonia e Romania. L'unico Paese che registra un calo del traffico su strada è la Repubblica Ceca (-14,3%), dovuto a tutte le componenti del traffico internazionale.

La Polonia ha sperimentato la crescita maggiore di trasporto merci, oltre il 76% in più nel periodo 2008-2016, passando da 164,9 mld di tkm trasportate nel 2008 a 290,7 nel 2016 e contribuendo, nello stesso periodo, insieme agli altri Paesi dell'Europa centro-orientale, a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente.

Grafico 6. Traffico merci su strada: principali Paesi (miliardi t/km)



3.3 Traffico internazionale bilaterale, cross-trade e cabotaggio

Il traffico internazionale vale 657,3 miliardi di tkm (il 35,6% del traffico totale), ripartite in: 446,8 mld tkm traffico internazionale bilaterale (+3,3% sul 2015, 68% di quota), 171,8 mld tkm di cross-trade (+11,6%, 26,1% di quota) e 38,6 miliardi tkm di cabotaggio (+20,6%, 6% di quota).

Sul totale trasportato il traffico internazionale bilaterale pesa il 24%, il cross-trade il 9,2% e il cabotaggio il 2,1%. Se le tkm movimentate attraverso l'attività di cabotaggio fossero effettuate da autotrasportatori nazionali, il trasporto nazionale varrebbe il 66,5% invece del 64,5%.

3.3.1 Traffico internazionale bilaterale

I dati riportati nella tabella 10. esplorano i principali flussi (in milioni di tonnellate) da Paese a Paese all'interno dell'UE, 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 (27,4%), l'Italia (25%), mentre la loro penetrazione verso la confinante Spagna è solo del 6,2%.

Il traffico degli autotrasportatori italiani verso la Francia vale invece il 38% delle tonnellate movimentate nel flusso Francia/Italia, il 22,2% verso la Germania.

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

- Austria/Italia, i Paesi terzi pesano per il 52,7% (principale paese terzo: Slovenia)
- Germania/Italia, i Paesi terzi pesano per il 52,4% (principale paese terzo: Polonia)
- Francia/Italia, i Paesi terzi pesano per il 37,4% (principale paese terzo: Polonia)
- Francia/Paesi Bassi, i Paesi terzi pesano per il 40,8% (principale paese terzo: Polonia)
- Germania/Francia, i Paesi terzi pesano per il 47,5% (principale paese terzo: Polonia)
- Belgio/Germania, i Paesi terzi pesano per il 48,9% (principale paese terzo: Polonia)
- Austria/Germania, i Paesi terzi pesano per il 31,7% (principale paese terzo: Ungheria)
- Belgio/Francia, i Paesi terzi pesano per il 32,6% (principale paese terzo: Lussemburgo)
- Germania/Spagna, i Paesi terzi pesano per il 40,2% (principale paese terzo: Polonia)

Tabella 11. 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	27,9	54,3	17,8	PL
2	DE	PL	51,9	4,4	94,8	0,7	LT
3	BE	NL	51,2	17,8	72,4	9,8	PL
4	BE	FR	49,9	40,0	27,4	32,6	LU
5	DE	FR	45,9	38,0	14,5	47,5	PL
6	BE	DE	39,4	16,1	35,0	48,9	PL
7	ES	FR	38,2	79,3	6,2	14,5	PT
8	AT	DE	34,7	33,5	34,8	31,7	HU
9	CZ	DE	29,4	72,2	15,9	11,9	PL
10	ES	PT	20,0	48,4	50,7	0,9	RO
11	DE	IT	19,5	25,4	22,2	52,4	PL
12	FR	IT	17,4	24,7	38,0	37,4	PL
13	CZ	PL	16,0	7,8	91,4	0,8	SK
14	FR	NL	14,6	7,4	51,8	40,8	PL
15	DE	DK	13,6	5,4	10,2	34,4	PL
16	CZ	SK	12,6	47,2	49,1	3,7	PL
17	DE	ES	11,9	5,1	54,7	40,2	PL
18	IE	UK	11,9	46,0	52,6	1,4	PL
19	AT	IT	10,8	38,5	8,8	52,7	SI
20	DE	LU	8,1	53,6	36,6	9,8	PL

DATI EUROSTAT

Aggiornamento Ottobre 2017

La Polonia emerge in modo preponderante come autotrasporto da Paese terzo nei flussi bilaterali tra Paesi confinanti e non, come nel flusso Germania/Spagna e Germania/Italia. La nazionalità dell'autotrasporto effettuato da Paesi terzi mostra la penetrazione e il successo degli autotrasportatori polacchi.

Ricordiamo che i dati rilevati da EUROSTAT si basano sul traffico effettuato secondo la normativa europea.

I principali flussi bilaterali verso i Paesi extra-UE sono quelli di Germania/Svizzera, Francia/Svizzera, Svezia/Norvegia, Italia/Svizzera, Austria/Svizzera.

3.3.2 Cross-trade e cabotaggio

L'integrazione dei singoli mercati contribuisce alla crescita del traffico internazionale.

Circa l'80% delle tonnellate trasportate riguarda il trasporto nazionale, il rimanente 20% è destinato ad un altro Paese. 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 20% di tutti i viaggi) e, di conseguenza, le emissioni di CO₂.

Il trasporto effettuato dal Paese A verso il Paese B con un autotrasportatore del Paese C si chiama "cross-trade", un trasporto che è cresciuto moltissimo e che vale il 26% del traffico internazionale (era il 12% nel 2005).

Il Paese più attivo nel cross-trade è la Polonia, le cui attività valgono il 31% del cross-trade totale.

Nel 2016 il cross-trade cresce soprattutto in Italia (+50%), Romania (+49%), Portogallo (+25%) e Svezia (+32%).

Solo in Belgio, Regno Unito e Italia il cross-trade pesa meno del cabotaggio sul totale del traffico internazionale.

Grafico 7. UE28 Traffico merci per cross-trade e cabotaggio, 2016

Peso % sul totale del traffico internazionale in tkm di ogni paese

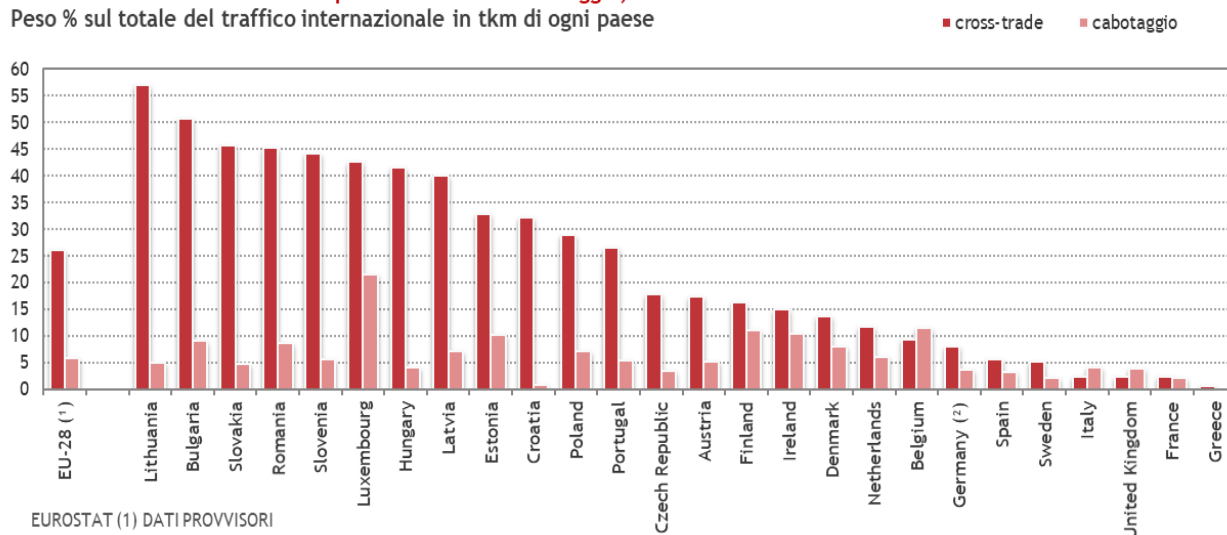


Grafico 8. Origine dell'autotrasporto nel cross-trade, 2016

in %

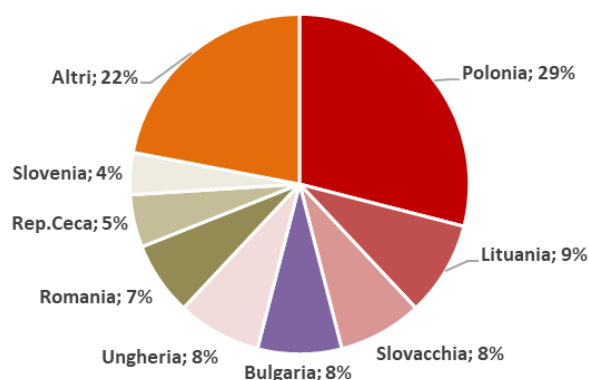


Grafico 9. Tkm movimentate di cabotaggio da ogni Paese, 2016
in % sul totale delle attività di cabotaggio in UE

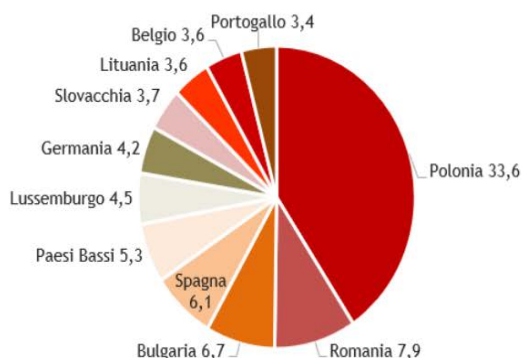
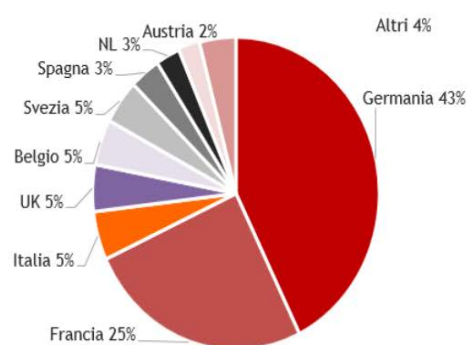


Grafico 10. Tkm movimentate di cabotaggio nel paese ospitante, 2016
in % sul totale delle attività di cabotaggio in UE



La maggior parte del cabotaggio, che consiste nell'eseguire trasporti interni in un Paese membro dell'Unione Europea, o dello Spazio Economico Europeo, diverso da quello in cui il trasportatore è stabilito, 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).

I primi 5 Paesi che praticano maggiormente il cabotaggio sono: Polonia (1/3 del totale delle attività di cabotaggio in UE), Romania, Bulgaria, Spagna e Paesi Bassi.

I primi 5 Paesi dell'UE che ospitano il cabotaggio sono Germania, Francia, Italia, Regno Unito, Belgio.

I primi 3 Paesi che praticano cabotaggio nei primi cinque Paesi ospitanti sono:

in Germania: Polonia, Olanda, Romania

in Francia: Spagna, Polonia, Lussemburgo

in Italia: Germania, Romania, Polonia

in UK: Polonia, Irlanda, Olanda

in Belgio: Olanda, Lussemburgo, Romania.

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, ha sottolineato 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, Finlandia e Austria hanno introdotto delle contromisure (dal salario minimo garantito al numero limitato di viaggio mensili o settimanali), diventate oggetto di istruttorie da parte della Commissione europea.

La Commissione europea, con l'iniziativa "Europe on the Move", lanciata il 31 maggio 2017, ha promosso una serie di iniziative ad ampio raggio finalizzate a modernizzare la mobilità e i trasporti a livello europeo. Lo scopo è aiutare il settore a rimanere competitivo nel quadro di una transizione socialmente equa verso l'energia pulita e la digitalizzazione.

"Europe on the Move" è decollata con una prima serie di 8 iniziative legislative riguardanti in modo specifico il trasporto su strada. Si tratta di un settore di particolare importanza, sia perché impiega direttamente 5 milioni

di europei (di cui 3 milioni nel trasporto merci), sia perché è all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'UE: 18% è la quota delle emissioni totali derivante dall'uso dei veicoli, di cui i veicoli pesanti rappresentano il 5% di tutte le emissioni di GHG in UE.

Le proposte si prefiggono di migliorare il funzionamento del mercato del trasporto delle merci su strada, assicurando una concorrenza leale tra le aziende di trasporto e migliorare le condizioni sociali e occupazionali dei lavoratori. Attraverso norme più chiare e comuni in tutta l'UE e una migliore applicazione della cooperazione transfrontaliera, la Commissione propone di chiarire una serie di regole che oggi sono interpretate in modo diverso in tutta Europa e rischiano di frammentare il mercato interno. Ciò include ad esempio l'applicazione delle leggi sul salario minimo ai camionisti, la lotta alle pratiche occupazionali illecite, il taglio degli oneri amministrativi per le aziende, la lotta alle società fittizie.

Le proposte della Commissione, per quanto riguarda le regole sul cabotaggio e sul distacco dei lavoratori, sembrano non garantire ancora dalle distorsioni sulla concorrenza (i vettori dei Paesi dell'Est manterrebbero un vantaggio rispetto agli altri) e dal peggioramento delle condizioni dei lavoratori (sia in termini di paga che di orari). Nelle proposte della Commissione non sono previste misure per includere il cabotaggio illegale tra le violazioni gravi che compromettono il requisito della buona reputazione dell'impresa.

Stati membri e stakeholder hanno evidenziato le criticità del pacchetto proposto dalla Commissione Europea, frutto di consultazioni e compromessi.

La lotta al dumping sociale e al lavoro nero, può dare una risposta alla carenza di autisti, che ha portato ad un forte aumento di conducenti provenienti da Paesi extra-UE a lavorare nell'UE. Il numero di certificati di conducente, rilasciati a lavoratori provenienti da Paesi extra-UE, è quasi raddoppiato tra il 2014 e il 2016, raggiungendo quota 76.000 (2,5% della forza lavoro totale nel settore dei trasporti su strada).

Molti di loro sono impiegati in Polonia, Lituania, Slovenia e Spagna.

3.4 La flotta dei veicoli

Secondo dati ACEA, la flotta di autocarri medi-pesanti in circolazione in UE è di 6,5 milioni di veicoli. Secondo EUROSTAT, la flotta utilizzata nel trasporto delle merci rilevati dai reporting dei Paesi UE è di 4,18⁴ milioni di veicoli (+1,6% sul 2015 e -0,8% rispetto al 2012).

La portata media degli autocarri utilizzati nel trasporto merci in UE è rimasta invariata negli anni più recenti. Infatti dal 2008 la portata media è pari a 13,7 tonnellate, con differenze tra conto proprio (8,9 t.) e conto terzi (15 t.). La portata media è più alta nel trasporto internazionale (15,9 t.) rispetto al trasporto nazionale (12,7 t.). Nel 2016, l'80,9% del trasporto su strada è stato effettuato da veicoli con portata superiore a 20,6 tonnellate.

Nel 2016, l'85% del trasporto su strada in UE è stato fatto con veicoli aventi peso massimo autorizzato a pieno carico (MTT) superiore alle 30 tonnellate, in aumento del 9,2% nel periodo 2012-2016.

Solo l'Italia e il Belgio hanno principalmente flotte con peso massimo autorizzato compreso tra 10,1 e 20 tonnellate. La quota di trasporto su strada effettuate dall'Italia con veicoli con MTT superiore a 30 t. è solo del 4,1%.

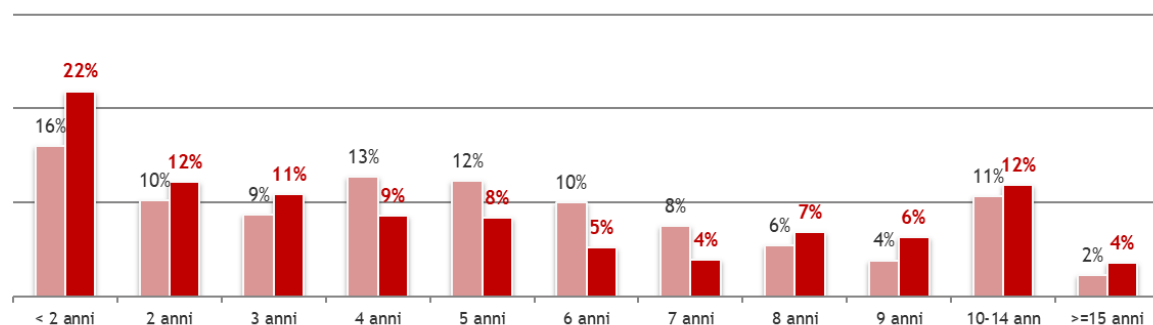
Secondo l'età del veicolo, i veicoli con meno di 2 anni hanno trasportato il 22% di tutte le tkm, quota che arriva al 34% con i veicoli fino a 2 anni, in aumento di quasi 8 punti rispetto al 2012: come prevedibile, i veicoli "più giovani" sono quelli più utilizzati. I veicoli fino a 5 anni di età inclusi hanno movimentato il 62% delle tkm.

Nel complesso, i veicoli con meno di 10 anni hanno trasportato l'84% delle tkm, quelli al di sopra il 16% (era il 13% nel 2012). Nel periodo 2012-2016 risultano in aumento i veicoli fino a 3 anni di età inclusi e quelli con 8 o più anni.

⁴ Eurostat Ottobre 2017, Table 1 of Road freight transport by vehicle characteristics.

Grafico 11. UE28 Traffico merci per età del veicolo, 2016
(% sul totale tkm)

■ 2012 ■ 2016



EUROSTAT (1) DATI PROVVISORI

Secondo la configurazione degli assi, i trattori stradali e i semirimorchi trasportano i $\frac{3}{4}$ delle tkm. Quasi tutti i Paesi europei hanno una quota del loro trasporto su strada superiore al 60% effettuata da trattori stradali con semirimorchio. Solo Repubblica Ceca, Svezia e Finlandia hanno una quota di trasporto su strada in tkm effettuata soprattutto da autocarri e rimorchi.

Nel 2016, secondo la distanza percorsa, il 7% delle merci movimentate ha percorso meno di 50 km e il 4% più di 2000 km. La maggior parte delle merci viaggia su distanze comprese tra 150 e 1000 km, pari al 60% del totale. Bulgaria, Lettonia e Lituania registrano i risultati migliori in distanze superiori a 300 km; Irlanda, Francia e Italia registrano decrementi in tutte le classi di distanza. In Polonia e Spagna, invece, diminuiscono i trasporti a brevi distanze e crescono in ugual misura quelli sulle lunghe distanze. In Olanda diminuiscono i viaggi a lunga percorrenza.

Grafico 12. UE28 Traffico merci su strada, classi di distanza percorse, 2016
mld t/km in %

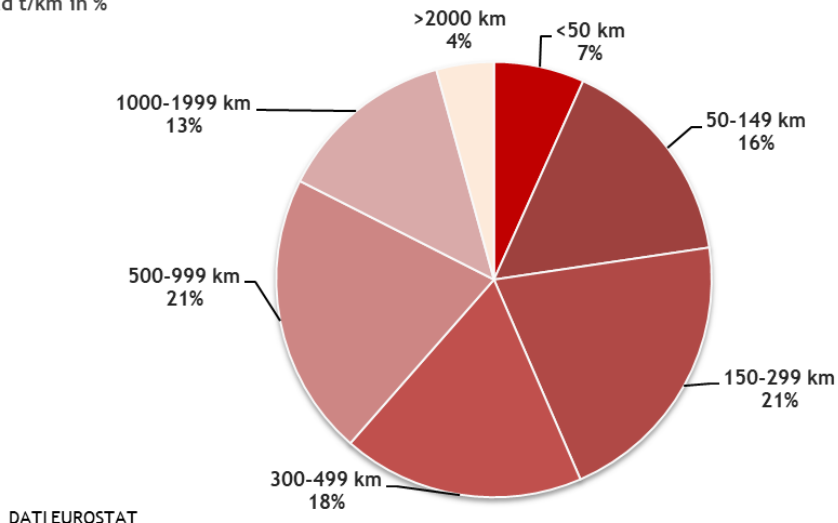
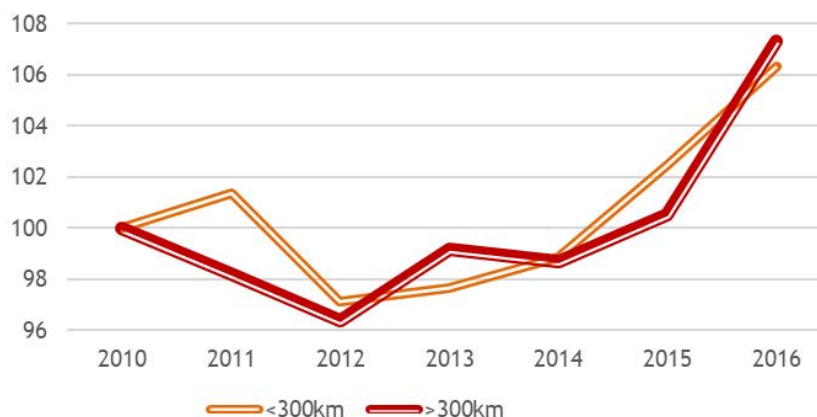


Grafico 13. Evoluzione del trasporto in tkm secondo la distanza



Nel 2016, il 56% delle operazioni di trasporto (in tkm) ha riguardato distanze superiori a 300 km. 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.

Il trasporto di merci pericolose ha riguardato 84,4 miliardi di tkm (+3,9% sul 2015 e + 4,6% sul 2012). Questa tipologia di trasporto ha subito un calo significativo nel 2013 (-8,4% sul 2012), per poi recuperare progressivamente negli anni successivi. La quota maggiore di merci "pericolose" è movimentata nel trasporto nazionale. In termini di tkm, la Germania trasporta il 15,1% del totale UE, seguita da UK con il 15%, Spagna con il 14%, Francia con il 12%, Polonia con il 10% e Italia con l'8%.

In Italia le tkm di merci pericolose trasportate è calata del 20% rispetto al 2012 e del 4,4% rispetto al 2015.

Secondo il tipo di cargo, si rileva che il trasporto di materiale da estrazione da cave e miniere, di materiale da costruzione, che vale il 24% delle tkm trasportate complessive, è effettuato localmente oppure nelle lunghe distanze da modi di trasporto diversi dalla strada. Sulle lunghe distanze prevale il trasporto su strada di prodotti alimentari, bevande e tabacco, con una quota del 17,4%, seguito dal trasporto di prodotti agricoli, con una quota del 10,7%.

3.5 eCommerce⁵

Nel 2017 in Unione europea, è sempre più diffuso l'acquisto di beni e servizi su internet da parte di cittadini e imprese.

L'85% dei cittadini europei tra 16 e 74 anni ha utilizzato internet (era il 75% nel 2012 e il 55% nel 2007). Nell'uso di internet l'età è il principale fattore discriminante: sono i giovani ad utilizzarlo di più, oltre il 92% dei 15-24enni, ma la quota è significativa anche tra i 55-59enni (68,2%).

Il 57% ha fatto acquisti di beni o servizi online per uso privato.

8 "internet users" su 10 hanno ordinato o acquistato online in UK (86%), Svezia (84%), Danimarca, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi (82%). Gli incrementi maggiori di ordini/acquisti online nel 2017 sul 2012 si sono registrati in Repubblica Ceca, Lituania, Spagna e Italia.

In Italia, la percentuale degli internauti è del 73% (era del 58% nel 2012 e del 41% nel 2007) e quella dei cittadini, che hanno fatto acquisti, è del 32%.


Regno Unito, Danimarca e Lussemburgo sono i Paesi con la percentuale di *e-shopper* più alta.

Gli acquisti più diffusi riguardano abbigliamento e articoli sportivi, viaggi e trasporti, acquisti per la casa, biglietti per eventi, libri/riviste/quotidiani.

Crescono gli acquisti e gli ordini fatti in un Paese diverso dal proprio, sia in UE che nel resto del mondo.

Nel 2017, le imprese con più di 10 addetti, che hanno fatto acquisti online in UE sono il 26% del totale, con punte del 33% per l'Irlanda e del 31% per la Danimarca. La quota sale al 41% per le Grandi Imprese con più di 250 addetti.

L'*e-business* per l'Italia vale il 18% degli acquisti e il 13% delle vendite online (imprese con almeno 10 addetti), che al sale al 34,6% per le imprese con più di 250 addetti.

	Anno 2017	
	in UE	in ITALIA
individui che hanno utilizzato internet	85%	73%
vendite online di beni e servizi	19%	8%
acquisti online di beni e servizi	57%	32%
e-business delle imprese con più di 10 addetti		
vendite online di beni e servizi	20%	13%
acquisti online di beni e servizi	26%	18%

Il commercio elettronico, con il moltiplicarsi delle piccole consegne punto-punto, ha una valenza particolarmente importante sull'organizzazione della logistica e dei trasporti, in particolare sulla **distribuzione dell'ultimo miglio** e sulle modalità di consegna.

La consegna a domicilio (*home delivery*), che caratterizza la distribuzione dei prodotti acquistati on line, rappresenta la principale modalità di consegna ed è effettuata utilizzando principalmente la rete dei corrieri.

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.

Nel 2017 si stima che il valore generato dagli acquisti online nel mondo superi i 2.000 miliardi di euro e che i principali mercati siano Cina, USA ed Europa.

⁵ Per commercio elettronico si intende la vendita o l'acquisto di beni o servizi svolta su reti di computer con metodi appositamente progettati allo scopo di ricevere o collocare ordini. I beni o servizi sono ordinati in base a questi metodi, ma il pagamento e la consegna finale possono avvenire offline. Gli ordini possono avvenire tramite web dell'impresa, tramite un intermediario (web shop), app, tramite messaggi di tipo EDI (scambi elettronici di dati).

4. ITALIA TRAFFICO MERCI, dati 2016

4.1 Traffico merci tutte le modalità, dati ISTAT

I dati per l'Italia, riportati nella tabella 2. di pagina 9, evidenziano il calo del traffico delle merci nel suo complesso in rapporto alla crescita economica. Alla leggera ripresa dell'economia nell'ultimo triennio non è corrisposta un'analoga ripresa del traffico delle merci.

I volumi di merci persi negli anni di recessione economica, non sono stati recuperati negli anni di ripresa.

Osservando il traffico merci su terra, i volumi di merci movimentate nel 2016 da tutte le modalità di trasporto evidenziano un leggero aumento dei volumi rispetto al 2015, in particolare si registra l'aumento delle tkm trasportate su ferro.

Nel 2016, il trasporto su strada ha movimentato 901,5 milioni di tonnellate di merci, in calo del 6% sui volumi del 2015 e del 20% sui volumi del 2012.

Le tkm trasportate sono state 112,6 miliardi, in calo del 3,6% sul 2015 e del 9,2% sul 2012 (escluse le tkm movimentate da vettori esteri in Italia). Nel 2016, oltre all'Italia, hanno volumi di tkm in calo Belgio, Lettonia, Paesi Bassi e Repubblica Ceca. La rilevazione con i dati "aggiustati per territorialità", che include anche le tkm dei vettori esteri, evidenzia, invece, un volume di merci movimentate in tkm un po' più alto: 133,9 miliardi, in leggero aumento sui volumi del 2015 (+0,7%), che furono di 133 miliardi di tkm. Si tratta comunque di un volume inferiore a quello del 2012 del 4%. La differenza tra i due volumi è attribuita al trasporto effettuata da vettori esteri (per un aumento delle importazioni, per la gestione del trasporto su strada da società di autotrasporto estere, altro).

I veicoli-km percorsi sono calati dell'1,3% sul 2015 e del 6,2% sul 2012. La rilevazione ISTAT evidenzia un calo dei veicoli-km percorsi da tutti i vettori con portata superiore a 3,5 tonnellate su qualsiasi distanza. Altre rilevazioni, come quella di Aiscat, che misura i veicoli-km percorsi sulle autostrade dai veicoli pesanti e quella di Confetra che misura i viaggi effettuati, evidenziano una ripresa dell'attività di trasporto su gomma, avvalorata da un aumento del fatturato delle società di autotrasporto.

Infine i dati dell'Osservatorio del Politecnico di Milano sulla Contract Logistic evidenziano una riorganizzazione dell'Autotrasporto in conto terzi, determinata da un lato dalla riduzione delle numero di imprese di autotrasporto negli anni di crisi e dall'altro dalla maggiore concentrazione del settore, che ha portato il fatturato complessivo in crescita.

Il trasporto ferroviario (tutte le imprese) ha movimentato 92,95 milioni di tonnellate (+0,7% sul 2015) e 22,71 miliardi di tkm (+9,3%). Per tipo di trasporto, 11,3 milioni di tkm hanno interessato il trasporto nazionale, 7,1 milioni di tkm il trasporto internazionale in entrata e 4,3 milioni quello in uscita. Il traffico ha movimentato circa 44,5 milioni di treni-km (+3,4% sul 2015 e +6,2% sul 2012). I principali Paesi di destinazione delle merci in uscita sono stati Germania, Polonia, Austria e Paesi Bassi, mentre i principali Paesi di origine delle merci in entrata sono stati Germania, Austria, Polonia e Ungheria.

Il trasporto ferroviario intermodale, realizzato dalle Grandi Imprese per unità di trasporto intermodale, ha impiegato container e casse mobili per 11,27 miliardi di tkm, semirimorchi non accompagnati per 1,82 miliardi di tkm, veicoli stradali accompagnati per 380 milioni di tkm, per un totale complessivo di 13,46 miliardi di tkm e un percorso medio di 234 km.

Il trasporto marittimo (merce imbarcata e sbarcata) ha movimentato 462 milioni di tonnellate di merci (+0,9% sul 2015), di cui 272 milioni in trasporto internazionale (mondo) e 190 milioni in attività di cabotaggio (+9,8%). Il volume del 2016 risulta ancora inferiore del 3,1% a quello movimentato nel 2012.

Per tipo di carico e merce (in tonnellate), il trasporto marittimo risulta così ripartito: 91 milioni in contenitori, 189 milioni di rinfusa liquida, 65 milioni di rinfusa solida, 91 milioni Ro Ro, 26 milioni altro.

Il traffico interno della navigazione marittima di cabotaggio ha effettuato trasporti per 52,9 miliardi di tkm. La seconda modalità di trasporto per volumi di tkm dopo la strada.




Il trasporto aereo (di linea e charter) ha movimentato 941 mila tonnellate di merci e posta nel 2015 (+3,1% sul 2014), di cui 70 mila nei trasporti nazionali (-20,5%) e 871mila nei trasporti internazionali (+5,7%). Principale area geografica di destinazione e provenienza delle merci trasportate negli aeroporti italiani nel 2015 (ultimo dato disponibile) è l'Asia, con circa 370 mila tonnellate (pari al 42,5% della merce trasportata da e per l'estero), seguita da Unione europea (il 31,8%) e Nord America (il 14,9% del totale).

Il trasporto su strada resta la principale modalità di trasporto, sia in termini di tkm (seguita dal trasporto su ferro), sia in termini di tonnellate (seguita dal trasporto via mare).

Il Logistic Performance Index 2016 della Banca Mondiale colloca l'Italia al 21° posto nella classifica mondiale del trasporto internazionale. Nei primi 20 posti si piazzano davanti all'Italia ben 11 Paesi dell'UE.

L'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci, condotta annualmente dalla Banca d'Italia, evidenzia per il 2016 un deficit dei trasporti mercantili (tutti i vettori) pari a quasi 6 miliardi di euro. Il disavanzo è legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di merci.

5. ITALIA TRAFFICO MERCI SU STRADA, dati 2016

I NUMERI	
	iscritti al PRA-ACI 490 mila autocarri con ptt >7,5 t. 162 mila trattori stradali 365 mila R&S
98% degli autocarri è diesel	I camion trasportano oltre l' 80% delle merci movimentate su terra
	304 mila gli occupati nel settore del trasporto merci su strada
oltre 86 mila aziende di autotrasporto in conto terzi	-37% il traffico merci su strada in tkm rispetto al 2008
112,6 miliardi di tkm trasportate nel 2016	tkm trasportate in conto proprio 8% in conto terzi 92%
89% quota di tkm di trasporto nazionale	11% quota di tkm di trasporto internazionale
54% delle tkm movimentate su distanze entro 300 km	+3,5% il traffico sulle autostrade di veicoli/pesanti-km
Immatricolati nel 2017 24 mila autocarri nuovi 16 mila R&S	

5.1 Traffico merci totale

L'Italia, tra il 2008 e il 2016, ha perso il 37% delle merci movimentate su strada in mld tkm (da 180,5 mld di tkm a 112,6); 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, negli anni successivi si assiste ad un'inesorabile riduzione delle merci movimentate, rilevate da Istat.

Le tkm movimentate nel 2016 toccano il livello più basso degli ultimi dieci anni: 112,6 miliardi (-3,6% sul 2015). Questa rilevazione, risultante dal trasporto performato dai veicoli registrati in Italia nel Reporting Paese per le statistiche ufficiali di ISTAT ed EUROSTAT, registra un volume di tkm un po' più basso di quello "aggiustato" per territorialità che considera il trasporto performato anche dai vettori esteri in Italia. Infatti, nel 2015 (ultimo dato disponibile), il traffico merci complessivo ammontava a 133,9 miliardi di tkm (+0,7% sul 2014 e -27% sui volumi del 2010), mentre quello movimentato dai vettori registrati in Italia risultava, sempre nel 2015, di 116,8 miliardi di tkm (-0,9% sul 2014). La differenza tra i due volumi rende evidente il peso del traffico dei vettori esteri nel territorio italiano, anche se la crisi economica produttiva e dei consumi, ha comunque pesato.

Tornando ai dati statistici dettagliati rilevati dai vettori registrati in Italia, nel 2016, il traffico nazionale su strada ha movimentato 100,3 mld tkm di merci (-3,6% sul 2015, che aveva registrato un aumento dell'1,7% sul 2014), mentre il traffico internazionale (incluso cross-trade e cabotaggio) ne ha movimentato 12,4 mld (-3,1% sul 2015, che risultava già in calo del 17,7% sul 2014).

Cross-trade (300 milioni tkm) e cabotaggio (502 milioni tkm) registrano rispettivamente un aumento del 50% e del 23%, in calo invece il traffico internazionale bilaterale del 4,6% (11 miliardi di tkm).

Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 8,6 mld di tkm di merci (8% di quota) e al conto terzi 104 mld di tkm (92% di quota). Le tonnellate complessive movimentate dal trasporto su strada sono state 901,5 milioni, di queste il 21% è stato trasportato in conto proprio e il 79% in conto terzi.

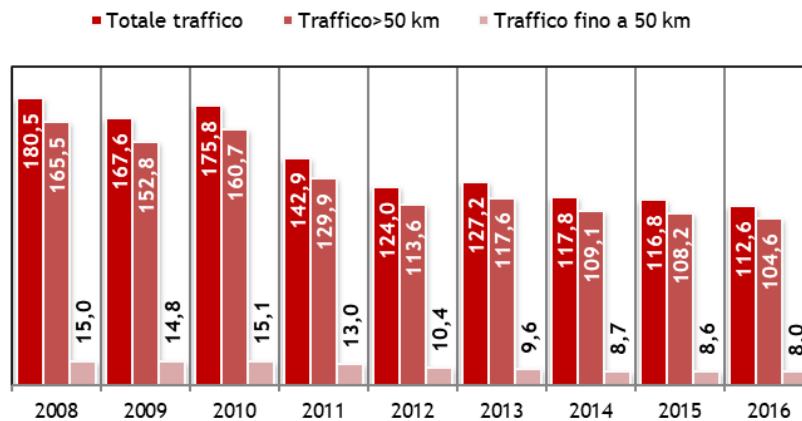
Tabella 12. Trasporto merci su strada

	2015			2016			Variazioni % 2016/2015		
	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale
Conto proprio									
tonnellate (milioni)	150,9	53,0	203,9	136,3	48,1	184,4	-9,7%	-9,3%	-9,6%
tkm (miliardi)	2,7	6,6	9,3	2,4	6,2	8,6	-10,0%	-6,2%	-7,3%
Conto terzi									
tonnellate (milioni)	304,8	448,3	753,1	279,0	438,2	717,1	-8,5%	-2,3%	-4,8%
tkm (miliardi)	5,9	101,6	107,5	5,6	98,5	104,0	-5,6%	-3,1%	-3,3%
Totale									
tonnellate (milioni)	455,7	501,3	957,0	415,3	486,2	901,5	-8,9%	-3,0%	-5,8%
tkm (miliardi)	8,6	108,2	116,8	8,0	104,6	112,6	-6,9%	-3,3%	-3,6%

DATI ISTAT

Il traffico merci secondo la distanza percorsa ha totalizzato 8 miliardi di tkm nelle distanze fino a 50 km e 104,6 miliardi nelle distanze superiori.

Grafico 14. ITALIA traffico merci su strada mld tkm



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 (25,3% del totale), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (15,6%), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (13,9%) e i prodotti alimentari (10,6%).

Sopra i 50 km invece, troviamo i prodotti alimentari (18,3% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (10,5%), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (7,1%) e i prodotti agricoli, silvicoltura e pesci (9,8%).

La ripresa economica si evidenzia anche nella merce trasportata, aumentano, infatti, le tkm movimentate per le seguenti voci: prodotti dell'agricoltura e della pesca (+4,5%), metalli e manufatti in metallo (+8,7%), petrolio greggio e gas naturale (+31%), macchine e apparecchi meccanici/informatici/elettrici/di precisione/optici (+32%), mezzi di trasporto (+47%), mobili (+34%). Risultano in calo invece le tkm movimentate di coke e prodotti petroliferi raffinati (-12%), minerali estratti da cave e miniere (-14%), prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (-25%), merci di vario tipo non individuabili.

Molto pesante il ridimensionamento delle tkm di merci movimentate per distanze fino a 50 km che, secondo ISTAT, è stato tra il 2008 e il 2016 del 46%. Per le distanze superiori a 50 km, la flessione è stata del 37%.

Il 53,9% delle tkm di merci è trasportata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 28% oltre i 500 km.

Il 60% delle tkm movimentate nel trasporto nazionale è effettuato su distanze entro i 300 km, il 40% su distanze superiori.

L'80% delle tkm movimentate nel trasporto internazionale è effettuato su distanze superiori ai 500 km.

Tabella 13. Classi di distanza, tipo di trasporto (milioni tkm)

	trasporto nazionale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	2409,6	5559,6	7969,2	7,9	30,2	69,8	100
51-100 km	1675,6	8781,2	10456,8	10,4	16,0	84,0	100
101-150 km	1183,9	9519,6	10703,5	10,7	11,1	88,9	100
151-200 km	827,4	10491,5	11318,9	11,3	7,3	92,7	100
201-300 km	1026,4	18492,5	19518,9	19,5	5,3	94,7	100
301-400 km	518,6	11571,6	12090,2	12,1	4,3	95,7	100
401-500 km	306,6	6250,9	6557,5	6,5	4,7	95,3	100
501 km e più	512,9	21136,8	21649,7	21,6	2,4	97,6	100
totale	8460,9	91803,9	100264,8	100,0	8,4	91,6	100
fino a 300 km	7122,8	52844,5	59967,3	59,8			
oltre 300 km	5231,8	58856,5	64088,4	63,9			

	trasporto internazionale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	14,0	13,9	28,0	0,2	50,2	49,8	100
51-100 km	4,9	73,8	78,8	0,6	6,3	93,7	100
101-150 km	9,7	79,0	88,7	0,7	11,0	89,0	100
151-200 km	10,3	136,7	147,1	1,2	7,0	93,0	100
201-300 km	10,8	443,7	454,5	3,7	2,4	97,6	100
301-400 km	17,7	783,4	801,1	6,5	2,2	97,8	100
401-500 km	4,0	880,6	884,6	7,1	0,4	99,6	100
501 km e più	63,9	9827,4	9891,3	79,9	0,6	99,4	100
totale	135,4	12238,6	12374,1	100,0	1,1	98,9	100
fino a 300 km	49,9	747,2	797,0	6,4			
oltre 300 km	85,6	11491,5	11577,0	93,6			

	totale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	2423,6	5573,5	7997,2	7,1	30,3	69,7	100
51-100 km	1680,5	8855,1	10535,6	9,4	16,0	84,0	100
101-150 km	1193,6	9598,6	10792,2	9,6	11,1	88,9	100
151-200 km	837,7	10628,2	11466,0	10,2	7,3	92,7	100
201-300 km	1037,2	18936,2	19973,5	17,7	5,2	94,8	100
301-400 km	536,3	12355,0	12891,3	11,4	4,2	95,8	100
401-500 km	310,5	7131,6	7442,1	6,6	4,2	95,8	100
501 km e più	576,8	30964,2	31541,1	28,0	1,8	98,2	100
totale	8596,4	104042,5	112638,9	100,0	7,6	92,4	100
fino a 300 km	7172,7	53591,7	60764,4	53,9			
oltre 300 km	1423,7	50450,8	51874,5	46,1			

DATI ISTAT

Secondo i dati AISCAT, aumenta il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, che è cresciuto del 3,5% nel 2017 e del 3,7% nel 2016.

Nel 2017 i veicoli-km percorsi sono stati 19.162,9 milioni, il 5,3% in meno a quelli del 2007 (20.242,3 milioni), ma superiori del 10% a quelli del 2012 (17.353 milioni).

L'indagine di Confetra⁶ conferma la lenta ma costante ripresa nel settore del trasporto merci nel suo complesso. Nel 2016, per il terzo anno consecutivo l'andamento del traffico sale per tutte le modalità, anche se solo l'aereo si posiziona a livelli decisamente superiori rispetto a quelli pre-crisi del 2007. L'andamento del comparto stradale ha chiuso l'anno con un'apprezzabile crescita, sia dei viaggi che del fatturato.

I viaggi hanno registrato le seguenti crescite: +4,4% nel traffico internazionale a carico completo, +4% nel groupage⁷, +2,6% nel traffico nazionale. Il fatturato cresce del 2,4% nel trasporto nazionale e del 4,4% nel trasporto internazionale.

Il comparto corrieristico registra crescite del 3,5% nelle consegne nazionali e del 6,5% in quelle internazionali, coerentemente con la tendenza alla riduzione delle scorte e all'espansione dell'e-commerce. Il fatturato è in aumento del 3,6% per i corrieri nazionali e del 6,8% per gli express courier.

Nel 1° semestre 2017, i dati dei viaggi e del fatturato dell'autotrasporto aumentano sia in territorio nazionale (rispettivamente +4,9% e +4,7%) che internazionale (+5,2% i viaggi e +3,8% il fatturato). Il comparto corrieristico registra un aumento delle consegne nazionali del 3,3% (+3% il fatturato) e del 6,5% delle consegne internazionali (+6% il fatturato).

⁶ Nota congiunturale sul Trasporto Merci, Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica)

⁷ Tecnica che consiste nel metter insieme in un'unica operazione di trasporto - o almeno per un ampio tratto del percorso - due o più spedizioni che hanno origine e destinazione uguali o vicine, in modo da formare una unità di carico più gestibile (semirimorchio, container marittimo, container aereo, ecc.).

5.2 eCommerce

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'eCommerce.

Secondo i dati rilevati dall'Osservatorio del Politecnico di Milano⁸, in Italia il valore degli **acquisti online** è passato da 6,6 miliardi di euro nel 2009 a **23,627 miliardi nel 2017 (+17%)**,.

I pagamenti degli acquisti online sono stati effettuati per il 65% del valore totale con carta di credito, per il 31% con PayPal, per il 4% con contrassegno e bonifico.

In Italia la penetrazione dell'online sugli acquisti retail è del 5,7% (era il 4,9% nel 2016), una quota molto inferiore rispetto al 19% di UK, 15% USA, 14% Germania, 14% Cina e 12% Francia.

Nel 2017, i **Prodotti** (pari a 12,2 miliardi) **crescono del 28% e superano per la prima volta i Servizi** (+7%, 11,4 miliardi), con il 52% di quota. Il Turismo si conferma il primo settore (9,2 miliardi, +7%) con una quota del 39% ed è seguito da Informatica ed elettronica di consumo (primo comparto della voce Prodotti, che vale 4 miliardi, +28%), pari al 17% della domanda eCommerce B2c e da Abbigliamento (2,5 miliardi, +28%). Tra i settori emergenti, i più importanti sono Arredamento e home living e Food&Grocery che insieme valgono quasi 1,8 miliardi di €.

Nel 2017 un terzo degli acquisti eCommerce, a valore, è concluso attraverso smartphone (25%) o tablet (8%). L'incidenza di questi device è quintuplicata nel giro di 5 anni, grazie in particolar modo allo smartphone che ha generato acquisti per oltre 5,8 miliardi di euro, in crescita del 65%.

Nel 2017 i **web-shopper** italiani - ossia i consumatori che hanno effettuato almeno un acquisto online nell'anno - sono **22 milioni e crescono del 10% rispetto al 2016**. Tra questi, gli acquirenti abituali - ossia i consumatori che effettuano almeno un acquisto al mese - sono 16,2 milioni e generano il 93% della domanda totale eCommerce (a valore), spendendo online in un anno, mediamente, 1.357 euro ciascuno. Gli acquirenti sporadici sono invece 5,8 milioni, generano il restante 7% della domanda eCommerce e spendono mediamente 284 euro all'anno.

Le **vendite online** in Italia hanno raggiunto i **21,203 miliardi nel 2017 (+17%)**, così ripartite: 17,723 miliardi da siti italiani a clienti italiani (84% di quota); 3,48 miliardi da siti italiani a clienti esteri (16% di quota). Le vendite online per il 39% del valore hanno riguardato i Servizi (8,168 miliardi di €) e per il 61% Prodotti (13,035 miliardi).

Le **importazioni online** (da siti esteri a clienti italiani) hanno raggiunto i **5,904 miliardi di euro**.



In Italia la quota di consegne gratuite è intorno al 70%. La consegna gratuita è uno dei segreti del successo nell'e-commerce; la tracciabilità del cliente nelle vendite online è un driver di fedeltà.

La consegna a domicilio rappresenta oggi il modo principale di consegna dei beni ordinati online ed è effettuata utilizzando la rete distributiva dei corrieri. Nella maggioranza dei casi la consegna standard avviene dal lunedì al venerdì in orario lavorativo, con *tracking* dell'ordine in tempo reale quasi nel 60% dei casi. Stanno crescendo i servizi di ritiro in negozio dei prodotti acquistati (possibilità offerta dal 20% dei negozi) o prenotati online (il 4%), nell'ufficio postale al locker, in edicola. Anche in questo caso le abitudini e gli orari di spostamento incidono sulla decisione di ritirare il prodotto in qualche punto.

In prospettiva, la consegna sarà on demand e gestita dal consumatore ed effettuata da mezzi green.

Uno scenario in evoluzione che richiede le migliori soluzioni sia nella personalizzazione del servizio sia nel raggiungimento di necessarie economie di scala.

⁸ Osservatorio eCommerce B2c del Politecnico di Milano

5.3 Logistica conto terzi

Il 7° Rapporto dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, conferma l'andamento positivo in termini di fatturato del settore della Logistica conto terzi nel suo complesso (include Autotrasportatori, Spedizionieri, Operatori logistici, Gestori di Magazzino, Corrieri, Gestori di interporti/terminal intermodali, Operatori del trasporto ferroviario e combinato).

Il valore complessivo della logistica è stato misurato in 110,8 miliardi di €, suddivisi in 66,2 miliardi di € di costi *in-house* e 44,6 miliardi di € di costi in *outsourcing*.

I 44,6 miliardi di € rappresentano il mercato della Contract Logistic, al netto del valore del sub-appalto (stimato pari a 32,9 miliardi di €). Il valore complessivo del fatturato del settore della Contract Logistics è pari a 77,5 miliardi di €, +0,7% in termini reali rispetto al 2014. La stima per il 2016 è di 78,6 miliardi, +1,4% in termini reali rispetto al 2015 e per il 2017 potrebbe raggiungere gli 80 miliardi di €.

Rispetto al 2009, si assiste ad un calo delle aziende (Autotrasportatori, corrieri, gestori di interporti, gestori di magazzino, operatori trasporto ferroviario e combinato strada-ferrovia, operatori logistici, spedizionieri). Le aziende operanti nella logistica conto terzi sono poco più di 95 mila (escluso operatori dei trasporti aereo e marittimo), il 17% in meno delle aziende operanti nel 2009, e il 2,2% in meno sul 2014.

Gli Autotrasportatori (esclusi i corrieri) organizzati in società di capitali censiti dall'Osservatorio sono 13.519 (-6,4%), mentre quelli organizzati in altre forme di società sono 73.017 (-0,4%). Complessivamente si tratta di un volume di 86.536 aziende, erano 104.436 nel 2009. In sei anni sono scomparse dunque 17.900 aziende di Autotrasportatori.

La riorganizzazione del settore Contract Logistic ha influito positivamente sul fatturato, che è cresciuto dell'8,7% rispetto al 2009.

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

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 e al coinvolgimento dell'intera filiera nell'organizzazione delle attività. Anche le tecnologie green applicate ai veicoli su strada e ai carrelli offrono benefici ambientali ed economici: motori LNG per gli autocarri pesanti, giunti alla seconda generazione, che riducono le emissioni inquinanti e di CO₂ e la rumorosità; batterie agli ioni di litio per i carrelli che movimentano le merci nei magazzini, con maggiore densità energetica e nessuna esalazione, minore manutenzione e dunque meno costi di gestione.

5.4 I costi del trasporto internazionale di merci⁹

L'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci, condotta annualmente dalla Banca d'Italia, evidenzia per il 2016 un deficit dei trasporti mercantili (tutti i vettori) pari a quasi 6 miliardi di euro. Il disavanzo è legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di merci; queste quote si sono lievemente ridotte in quasi tutti i comparti, con l'eccezione del settore aereo e di quello marittimo *general cargo*. I noli (valutati ai prezzi di mercato in euro per tonnellata, incluso i costi ausiliari al trasporto, come *handling* del carico¹⁰, pedaggi autostradali, commissioni degli spedizionieri, etc.) sono aumentati nel comparto stradale e ferroviario, mentre sono diminuiti nei trasporti aereo e marittimo.

La composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale (import+export) dell'Italia nel 2016 evidenzia che il trasporto autostradale vale il 26% in quantità (dietro la nave con il 54%) e il 44% in valore (davanti alla nave con il 29%).

⁹ <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali>

¹⁰ Handling del carico: Insieme di operazioni e servizi ausiliari al trasporto merci relativi alla movimentazione della merce.

Mercato Veicoli Industriali in UE e in Italia



6. UE-EFTA MERCATO VEICOLI COMMERCIALI E AUTOCARRI, dati 2017

6.1 Mercato veicoli adibiti al trasporto merci¹¹

Nel 2017, il mercato dei veicoli commerciali leggeri, nell'Unione europea allargata all'Efta, supera i 2 milioni di nuove immatricolazioni, con una crescita del 3,9%.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3500 kg conta 378 mila nuove registrazioni e una variazione negativa dello 0,1%.

Il segmento degli autocarri con peso compreso tra 3.501 e 15.999 kg registra un calo nell'anno del 3,4%, con oltre 72mila unità vendute, mentre il segmento degli autocarri pesanti con ptt uguale o superiore a 16.000 kg cresce dello 0,7% con oltre 305 mila vendite.

Tutte le categorie di veicolo hanno registrato una migliore performance nel primo semestre del 2017 rispetto al secondo semestre.

Grafico 15. UE-EFTA Nuove immatricolazioni di veicoli commerciali e autocarri

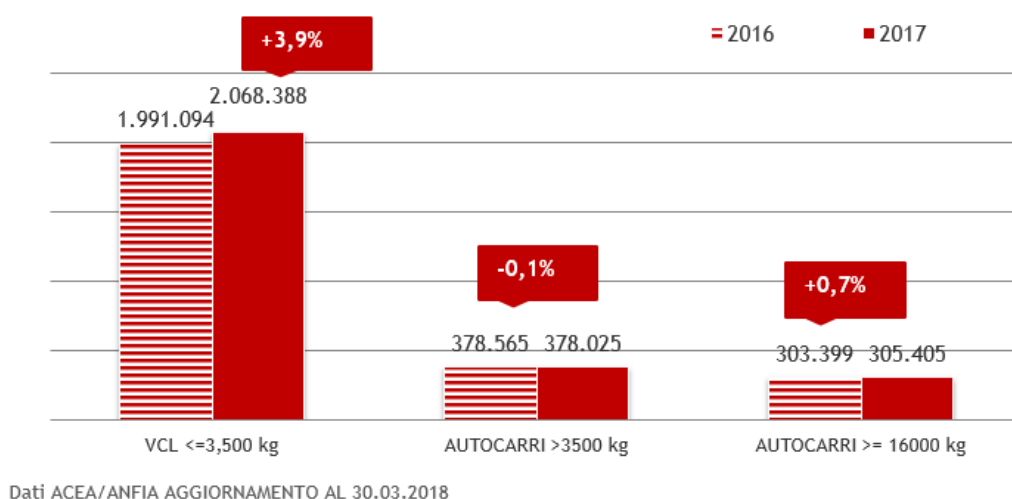
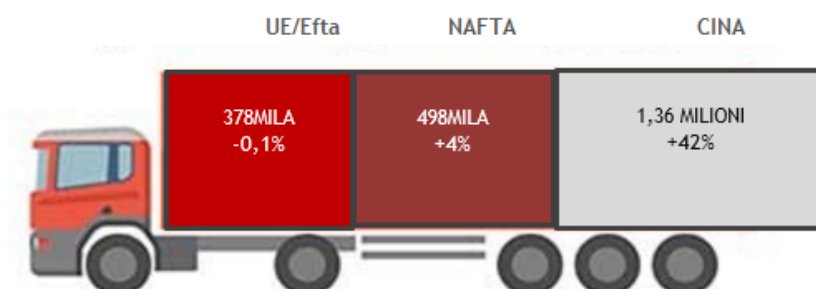


Grafico 16. Mondo, mercato autocarri medi-pesanti, 2017



Nel 2017 il mercato degli autocarri medi-pesanti registra volumi in crescita del 42% in Cina e del 4% nell'area NAFTA.

¹¹ I dati qui riportati sono quelli pubblicati da ACEA, in data 25/01/2018, con la sola variazione del mercato dell'Italia, qui riportato per data di immatricolazione (e non di libretto), aggiornato nei 3 mesi successivi alla chiusura con le code immatricolative entrate in Archivio dei Veicoli del MIT.

6.2 Veicoli commerciali leggeri <=3500 kg

Il mercato di veicoli commerciali leggeri (VCL), che include van, furgoni, pick-up e autocarri, ha totalizzato 2,07 milioni di nuove immatricolazioni nel 2017, con una crescita del 3,9% sui volumi del 2016.

Nel primo semestre del 2017 la crescita tendenziale è stata del 4,7%, mentre nel secondo semestre si è registrato un rallentamento e la crescita tendenziale è scesa al 3%.

Gli unici Paesi che presentano un mercato in calo sono: Danimarca (-2%), Ungheria (-6,5%), Italia (-3,5%), Irlanda (-14,1%), Regno Unito (-3,6%) e Norvegia (-0,5%).

Il mercato dei VCL in Francia rappresenta più di 1/5 dell'intero mercato dell'UE/Efta e registra un incremento del 7,1% sul 2016 con quasi 440 mila nuove registrazioni.

Dopo quattro anni di crescita, il mercato del Regno Unito presenta un rallentamento del mercato nel 2017. Le vendite di VCL calano del 3,6% e ammontano a 362 mila unità.

Il mercato tedesco dei VCL, nel 2017 ammonta a quasi 271 mila vendite, in crescita del 4,9% e rappresenta il 13% del mercato UE/Efta.

In Spagna si registra nel 2017 l'unico aumento a doppia cifra tra i major markets, +15,5%, con 199 mila nuovi VCL immatricolati, che confermano il quarto posto del Paese nella classifica dell'UE+EFTA, davanti all'Italia che, con 193 mila unità vendute, vede calare il proprio mercato del 3,5%. Il calo è dovuto alla performance negativa nel secondo semestre (-10,8%), visto che nel primo si registrava una crescita tendenziale del 6,5%.

Le vendite di VCL nei nuovi paesi membri hanno rappresentato nel 2017 solo il 7,8% del mercato complessivo. Il mercato più significativo è quello della Polonia che, con 61 mila nuove immatricolazioni (+2% sul 2016), rappresenta, per volume, l'8° mercato dell'UE/Efta, davanti a Svezia (+7,2%) e Austria (+11,8%).

I veicoli diesel continuano a costituire la maggior parte delle nuove immatricolazioni di furgoni, costituendo il 96% delle vendite. Circa l'1,7% dell'attuale flotta di furgoni è alimentato da propulsori alternativi.

La media delle emissioni di CO₂ dei nuovi VCL venduti in UE nel 2016 è stata di 163,7 gCO₂/km (dato EEA).

Circolano circa 29 milioni di furgoni sulle strade dell'UE (fonte ACEA).

Sono stati prodotti nell'UE circa 2 milioni di veicoli commerciali leggeri nel 2017 (fonte OICA).

I furgoni europei sono sempre più popolari in tutto il mondo. Nel 2016 (ultimo dato disponibile) sono stati esportati 347.108 veicoli commerciali per un valore di oltre 4 miliardi di euro (fonte EUROSTAT).

6.3 Autocarri >3.500 kg

Nel 2017, il mercato degli autocarri medi e pesanti ha registrato 378 mila nuove registrazioni (-0,1% sul 2016). Alla crescita nel primo semestre del 2017 dell'1,5%, si è contrapposto un calo dell'1,8% del secondo semestre.

La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da Francia, Regno Unito, Polonia, Spagna e Italia. Il mercato tedesco, con quasi 92 mila nuove registrazioni, cala dello 0,9% e rappresenta quasi ¼ del mercato UE-Efta, seguito da Francia (+6,5%) e UK (-7,1%) rispettivamente con il 14% e il 13% circa del mercato. La Polonia è il 4° mercato europeo con quasi 28 mila immatricolazioni, in crescita del 3,9% rispetto al 2016. La Spagna è il 5° mercato dell'UE allargata all'Efta, seppur in lieve calo (-0,1%) e scavalca l'Italia che, nel primo semestre, la precedeva in classifica. Il mercato italiano con 24 mila immatricolazioni, risulta in crescita tendenziale del 2,1% rispetto al 2016, risultato del buon andamento nel 1° semestre (+11%) e della flessione nel 2° semestre (-5,6%).

6.4 Autocarri ≥16.000 kg

L'81% degli autocarri immatricolati ha un ptt uguale o superiore alle 16 tonnellate. Complessivamente il segmento degli autocarri pesanti ha totalizzato oltre 305 mila nuove registrazioni nel 2017 (+0,7%), con una crescita tendenziale nel primo semestre (+2%) che si contrappone ad un calo dello 0,7% nel secondo semestre del 2017. Il 48% degli autocarri di questa classe di peso sono venduti in soli tre paesi: Germania, Francia e UK. Complessivamente in questi paesi le vendite di autocarri pesanti sono aumentate nel 2017 dello 0,4% rispetto al 2016, un risultato determinato dalla crescita del mercato in Francia (+6,9%) e Germania (+1,4%) e dal calo del Regno Unito (-7,9%).

La Polonia, in crescita del 3,6% rispetto al 2016, è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata nel 2017. In Polonia, Repubblica Ceca (-10,7%) e Romania (-24,4%) sono stati immatricolati complessivamente circa 39 mila autocarri pesanti (-4,7% sul 2016).

L'Italia, al sesto posto nella classifica, registra un incremento del mercato del 6,4% (+15,1% nel 1° semestre 2017 e +0,5% nel 2° semestre), superata dalla Spagna che raggiunge la 5° posizione, con quasi 21 mila vendite, in lieve calo rispetto al 2016 (-0,6%).

Tabella 14. UE-EFTA Immatricolazioni

Veicoli commerciali <=3500 kg				Autocarri >3500 kg				Autocarri >=16000 kg			
Major Markets	2017	2016	var. %	Major Markets	2017	2016	var. %	Major Markets	2017	2016	var. %
UE/EFTA	2.068.388	1.991.094	3,9	UE/EFTA	378.025	378.565	-0,1	UE/EFTA	305.405	303.399	0,7
UE15+EFTA	1.903.204	1.832.093	3,9	UE15+EFTA	310.958	310.630	0,1	UE15+EFTA	244.525	241.458	1,3
UE12	165.184	159.001	3,9	UE12	67.067	67.935	-1,3	UE12	60.880	61.941	-1,7
Francia	437.415	408.546	7,1	Germania	91.755	92.556	-0,9	Germania	64.747	63.879	1,4
UK	362.149	375.687	-3,6	Francia	51.308	48.156	6,5	Francia	44.452	41.600	6,9
Germania	270.694	258.021	4,9	UK	50.809	54.697	-7,1	UK	36.180	39.271	-7,9
Spagna	199.101	172.334	15,5	Polonia	27.658	26.629	3,9	Polonia	25.314	24.432	3,6
Italia	193.178	200.273	-3,5	Spagna	24.675	24.705	-0,1	Spagna	20.659	20.786	-0,6
Belgio	76.397	68.165	12,1	Italia*	24.075	23.580	2,1	Italia*	19.453	18.279	6,4
Paesi Bassi	73.478	70.429	4,3	Paesi Bassi	14.641	15.350	-4,6	Paesi Bassi	13.273	13.839	-4,1
Polonia	60.990	59.811	2,0	Rep. Ceca	10.008	11.063	-9,5	Belgio	8.337	8.027	3,9
Svezia	55.390	51.669	7,2	Belgio	9.818	9.456	3,8	Rep. Ceca	8.286	9.281	-10,7
Austria	40.174	35.919	11,8	Austria	8.186	7.979	2,6	Austria	7.652	7.394	3,5

DATI ACEA/ANFIA, aggiornamento al 30.03.2018

Sono circa 6,5 milioni i camion che circolano sulle strade dell'UE (fonte ACEA).

Sono usciti dagli stabilimenti europei oltre 400mila autocarri (fonte ACEA).

Nel 2016 (ultimo dato disponibile) sono stati esportati nel 2016 autocarri per un valore di 5,3 miliardi di €, con un avanzo commerciale di 4,9 miliardi.

Il numero di vittime di automezzi pesanti è diminuito del 53% tra il 2001 e il 2014.

Grafico 17. UE-EFTA, Immatricolazioni VCL <=3500 kg

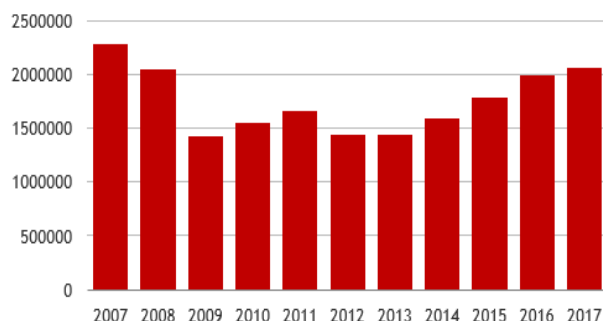
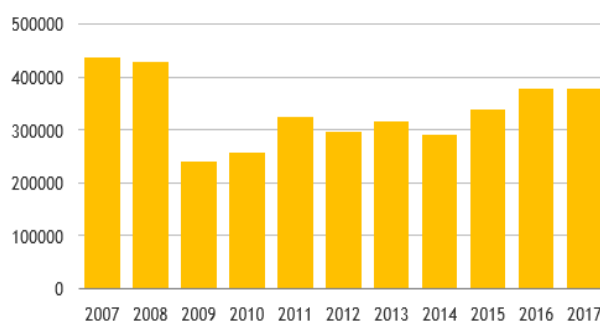


Grafico 18. UE-EFTA, Immatricolazioni Autocarri >3500 kg



7. ITALIA MERCATO VEICOLI COMMERCIALI E AUTOCARRI

Dati 2017

7.1 Mercato dei veicoli adibiti al trasporto merci

Il mercato degli autocarri e dei rimorchi semirimorchi, pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell'anno, ha chiuso anche il 2017 con il segno positivo.

Questa importante ripresa del mercato interno, avvenuta negli ultimi tre anni, è sicuramente stata fortemente spinta dalle misure nazionali a supporto degli investimenti, il super ammortamento e la maggiore dotazione finanziaria del decreto investimenti 2017 rispetto all'anno precedente, hanno spinto le aziende di autotrasporto, soprattutto le PMI, a rinnovare le loro flotte.

Il 2018 si è aperto con la proroga del super ammortamento (anche se con un *decalage* al 130%), la speranza è che la dotazione finanziaria del fondo investimenti autotrasporto resti per quest'anno invariata (36 M€) e spinga sempre più le imprese ad investire nel trasporto intermodale, ma soprattutto sulle trazioni alternative per un trasporto merci sempre più sostenibile.

7.2 Veicoli Commerciali Leggeri

Dopo l'eccezionale risultato del 2016, che aveva registrato oltre 200 mila registrazioni e una crescita del 51% sul 2015, nel 2017 il mercato risulta leggermente inferiore con 193 mila unità e una flessione del 3,5%. Si tratta di un ottimo risultato, considerando che negli anni precedenti al 2016, tra il 2012 e il 2015, la media annua dei volumi venduti, è stata di appena 116 mila unità, in forte ridimensionamento rispetto ai volumi medi annui del 2008-2011 di 187 mila unità.

Le misure nazionali a supporto degli investimenti, come il super ammortamento, sono state una leva importante per il rinnovo delle flotte e hanno stimolato un mercato ridimensionato dalla crisi economica, contribuendo allo svecchiamento del parco, con impatti positivi su sicurezza e ambiente.

In termini di volumi immatricolati, il mercato italiano si colloca al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (437 mila nuove registrazioni), Regno Unito (362 mila), Germania (271 mila) e Spagna (199 mila).

Secondo la modalità di acquisto, il 18,5% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 25% a società di noleggio, il 18,5% a società di leasing, il 38% alle flotte aziendali.

1 veicolo nuovo su 4 è destinato al noleggio.

Secondo la segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 31,6%, furgoni piccoli 13,4%, furgoni medi/grandi 31,1%, pick-up 4,9%, van 8,5%, derivati da autovetture 10%.

Secondo l'alimentazione, il 93,8% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel, il 2,1% benzina-metano, l'1,8% benzina, l'1,7% benzina-gpl, lo 0,3% ibrido, lo 0,3% elettrico.

Complessivamente la quota di veicoli ad alimentazione alternativa è solo del 4,4%, 1,3 punti in meno della quota realizzata nel 2016.

L'88% dei veicoli elettrici (535 unità) appartiene al segmento "furgonette/minicargo".

Secondo la ripartizione geografica, il 33% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 34% nelle regioni del Nord-Est, il 19% nelle regioni del Centro e il 14% nelle regioni del Sud.

Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta pesano per 1/5 del mercato, dovuto al mercato dei VCL intestati alle società di noleggio.

Secondo la carrozzeria, risulta che il 79% dei VCL è carrozzato furgone, il 12% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 3% furgone isotermico, il 3% pianale (destinati all'allestimento dei camper), il 3% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

Il mercato dei veicoli commerciali/autocarri della categoria di peso 3.501-6.000 kg, immediatamente superiore a quella dei veicoli commerciali leggeri, ha totalizzato nel 2017 quasi 1.100 nuove immatricolazioni, in calo del 27% sui volumi del 2016. Il 38% è carrozzato furgone isotermico, il 25% cassone/cassone ribaltabile, il 10% furgone, il 13% camper e il restante 14% con allestimenti vari.

Gli allestimenti specifici più diffusi sono dunque i furgoni/autocarri isoterme che da 0-6.000 kg sono 5.500 e i camper 5.800.

L'Italia rappresenta non solo un mercato importante per il comparto dei VCL ma anche un sito produttivo importante, il terzo per volumi prodotti. Nel 2017 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 332 mila veicoli commerciali leggeri (-3,6% sui volumi prodotti nel 2016), dietro a Spagna con 529 mila e Francia con 479 mila. La produzione nazionale di veicoli commerciali leggeri si colloca su livelli produttivi superiori a quelli pre-crisi: 281 mila la media di veicoli prodotti nel periodo 2010-2017 contro una media di 277 mila nel periodo 2000-2008. Il 2009 rappresentò il picco negativo, con sole 158 mila unità prodotte.

I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese.

Nel 2017, il 78,7% della produzione domestica, pari a 261 mila unità, è destinato ai mercati esteri, soprattutto in Germania, Francia, UK, Spagna e Polonia.

7.3 Autocarri medi-pesanti

Nel 2017 sono stati immatricolati 24 mila autocarri medi e pesanti (+2,1% rispetto al 2016), di cui 11.800 nel 1° semestre (+21,5%) e 12.200 nel 2° semestre (-5,2%). La media mensile delle nuove immatricolazioni è stata di 2 mila unità.

Proseguendo l'analisi per categoria di autocarro, risulta un mercato equamente diviso tra autocarri rigidi (in calo del 6,3% sul 2016) e trattori per semirimorchi (in aumento dell'11,1%).

Per macro classi di peso, gli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) sono il 19,2% del mercato (-13%), mentre gli autocarri pesanti sono l'80,8% del mercato (+6,4%).

Il 2017 ha segnato una significativa crescita delle immatricolazioni di autocarri a metano e a gas naturale liquefatto (GNL), con 504 nuove registrazioni, il 152% in più rispetto ai volumi del 2016, di questi ben 304 sono autocarri a GNL (erano 47 nel 2016). Si tratta di un dato che evidenzia la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante; un comparto in cui l'89% del mercato del nuovo è di marca Iveco. Iveco infatti detiene un'indiscussa leadership in questo segmento con oltre 22.000 truck prodotti negli ultimi 20 anni.

ANFIA tiene a sottolineare come il GNL risulti la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia - a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti nel nostro Paese - è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale - ricordiamo, a questo proposito, che lo scorso 9 febbraio è stato inaugurato, a Brembate, un nuovo distributore di carburante metano liquido per veicoli pesanti. La rete distributiva in Italia comprende, oggi, 15 impianti di distribuzione GNL e 10 serbatoi di GNL a servizio di impianti di distribuzione CNG per autotrazione.

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, risulta che ¼ delle nuove immatricolazioni nel Mezzogiorno, il 17% nelle regioni del Centro e il 57% nelle regioni dell'Italia settentrionale.

Secondo le elaborazioni ANFIA, risultano ben 7.300 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, provenienti in particolare dalla Germania (41%) e oltre 1.000 autocarri provenienti dai nuovi Paesi Membri dell'Ue. Il 61% dei veicoli targati provenienti dall'estero e immatricolati per la prima volta in Italia riguardano autocarri Euro V, il 7% Euro IV, il 12% Euro III. Inoltre emerge un volume importante di Euro VI, oltre 900 autocarri (quasi triplicati rispetto al 2016), che sono stati immatricolati principalmente per la prima volta in Germania negli anni 2014 e 2015.

7.4 Rimorchi e Semirimorchi merci con ptt superiore a 3.500 kg

Nel 2017 sono immatricolati oltre 16 mila rimorchi e semirimorchi (+9,3%), che riguardano 1.541 rimorchi (+9,8%) e 14.597 semirimorchi (+9,2%). Il segmento dei rimorchi vale circa il 10% del mercato dei veicoli trainati ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota di mercato dell'86%. Il segmento dei semirimorchi vale il 90,5% del mercato dei veicoli trainati e i costruttori nazionali hanno una quota del 35% del mercato. Complessivamente i costruttori nazionali hanno il 40% del mercato (+11% i volumi) e i costruttori esteri il 60% (+7,6% i volumi).

Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 30% delle nuove registrazioni è stato rilasciato nel Mezzogiorno, il 15% nelle regioni del Centro e il 55% nell'Italia Settentrionale. Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano circa 2 mila prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 64% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2009, provenienti in particolare da Germania e Francia.

7.5 Progetto Diciotto

Il Progetto Diciotto nasce nel 2009 su iniziativa di ANFIA al Ministero dei Trasporti, con l'intento di aprire alla sperimentazione per 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.

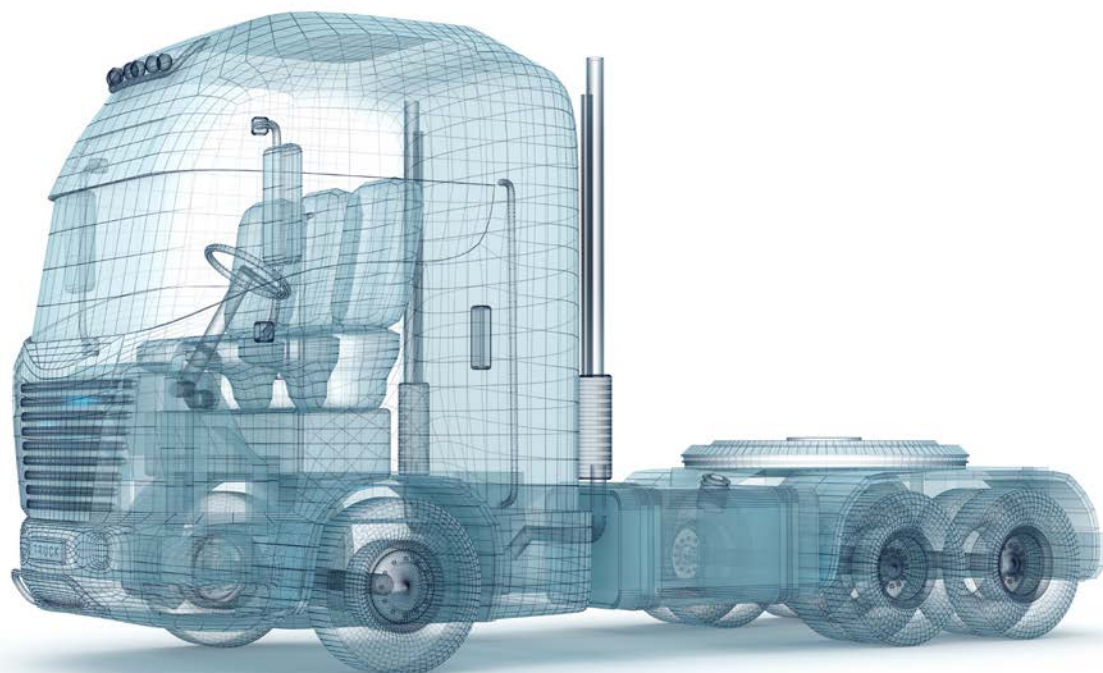
Il programma ha coinvolto un numero limitato di veicoli, sulla rete stradale italiana, con l'obiettivo di valutare i benefici, in termini di efficienza, di una combinazione ottimizzata trattore - semirimorchio con una lunghezza complessiva di 18 metri.

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 prevedeva un attento monitoraggio dei mezzi, al fine di raccogliere, nella fase sperimentale, informazioni e dati sulla guidabilità, sul risparmio di carburante e sull'efficienza logistica complessiva.

L'indagine qualitativa ha restituito un risultato positivo sia in termini di riduzione del numero di viaggi e dei viaggi senza carico, sia in termini di guidabilità, manovrabilità, stabilità, sicurezza, prestazioni, efficienza e operatività che sono risultati paragonabili ai veicoli di lunghezza standard.

Sostenibilità ambientale e sicurezza



8. Veicoli pesanti e sostenibilità ambientale

8.1 Le emissioni inquinanti e di CO₂

La capacità di limitare i ritorni a vuoto dei mezzi pesanti, situazione che in Italia è particolarmente critica nei viaggi dal Sud al Nord, contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO₂. Anche la conformazione delle strade influenza le emissioni: più sono tortuose o in salita, più la CO₂ sale. Lo stesso vale per il traffico e per le caratteristiche tecniche del veicolo e del suo allestimento (per esempio nel caso di una coibentazione non ottimale delle pareti) e delle flotte in generale.

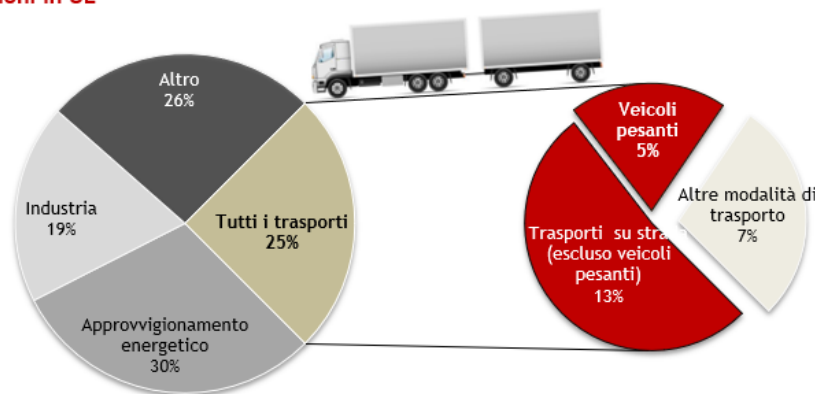
In UE il buon andamento del mercato degli autocarri nel triennio 2015-2017, ha senza dubbio contribuito al rinnovo delle flotte. Tra i primi anni Novanta e il 2013, l'obiettivo principale dei responsabili politici e dell'industria è stato la drastica diminuzione delle emissioni inquinanti, come gli ossidi 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 nel suo insieme (merci e passeggeri, stradale, ferroviario e marittimo) è responsabile del 25% di tutte le emissioni di gas serra (GHG) in UE28.

Il trasporto su strada (merci e passeggeri) vale il 18% di tutte le emissioni di gas serra.

I veicoli pesanti in Unione europea rappresentano il 5% delle emissioni di gas serra e il 75% delle emissioni del trasporto terrestre delle merci (18% ferrovia e 7% vie navigabili interne).

Grafico 19. Fonti di emissioni di gas serra in % sul totale delle emissioni in UE



È bene evidenziare che sono molti i fattori che determinano la quantità di emissioni di CO₂:

- . 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).

I produttori di veicoli industriali e la filiera della componentistica, sono costantemente impegnati nella riduzione delle emissioni di gas serra, ne sono la dimostrazione le continue innovazioni tecnologiche che hanno impatti sui consumi di carburante (come l'iniezione common rail, il cambio automatico basato su sistemi GPS, i sistemi di post-trattamento dei gas di scarico), o anche i miglioramenti del sistema di combustione, gli pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e i sistemi di controllo avanzati, e i componenti per migliorare l'aerodinamica del mezzo.

La combinazione delle singole tecnologie innovative sviluppate dalle aziende della filiera (nuovi materiali, 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".

Dal 2010, la Commissione europea e l'industria automotive stanno lavorando insieme per la creazione ed il funzionamento di uno strumento di simulazione denominato VECTO, (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), che diventerà il modello di calcolo delle emissioni di CO₂ per le diverse tipologie 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.

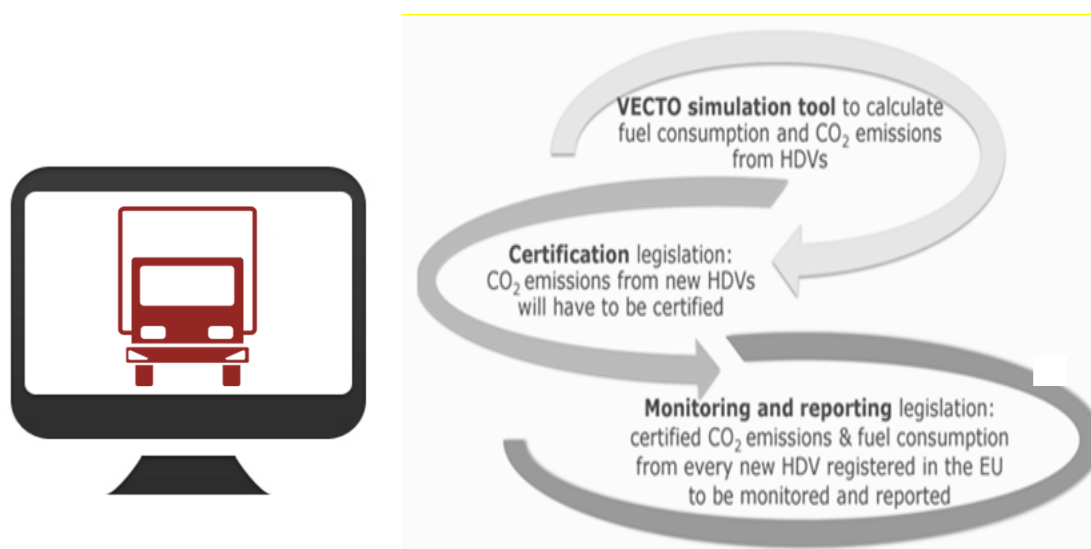
La certificazione delle emissioni di CO₂, basata sulla simulazione permetterà di risolvere il problema correlato alla grande varietà delle flotte di mezzi pesanti. La nuova normativa, votata a maggio 2017, prevede l'avvio di un programma di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, che aprirà la strada ad un livello più elevato di trasparenza e concorrenza nel mercato e a possibili misure per ridurre le emissioni. La 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 hanno richiesto 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.

La certificazione delle emissioni di CO₂ degli autocarri inizierà nel 2019 e quella che include anche i veicoli trainati nel 2020.

Livelli emissivi standard sono stati previsti a partire dal 2020/2021 e saranno definiti nei 12 mesi successivi.

Grafico 20. Commissione Europea: Calcolo, Certificazione, Monitoraggio Emissioni CO₂ dei veicoli industriali pesanti

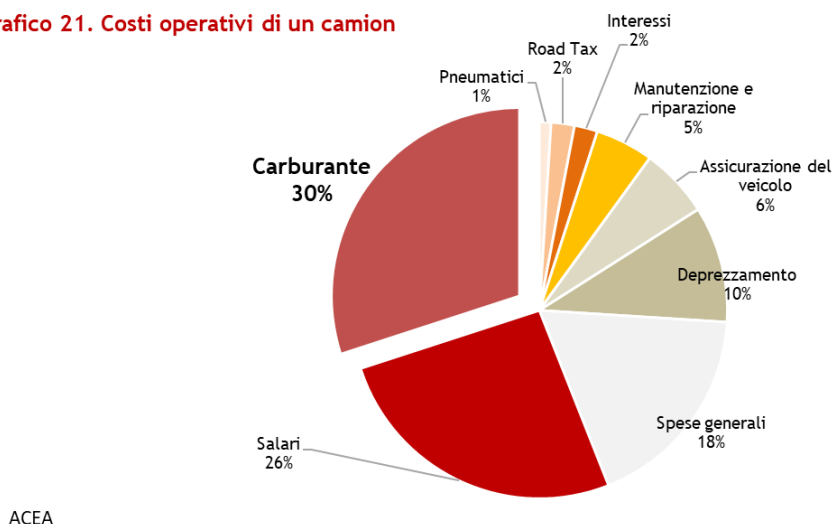


8.2 I carburanti alternativi

Il carburante rappresenta circa il 30% dei costi di gestione nel settore dei trasporti.

Lo strumento VECTO, citato precedentemente, offrirà ai clienti informazioni trasparenti e affidabili sul consumo di carburante e contribuirà a migliorare le flotte degli autotrasportatori, che potranno avvalersi anche di incentivi economici per l'acquisto di veicoli più efficienti sotto il profilo dei consumi e delle emissioni.

Grafico 21. Costi operativi di un camion



Senza dubbio nel trasporto pesante, l'utilizzo del gas naturale (GNC e GNL) e del biometano rappresentano l'alternativa più valida al gasolio.

Il GNL ha una maggiore densità di energia rispetto al GNC ed è quindi utilizzato per il trasporto a lunga distanza, inoltre è un carburante che sta già dimostrando la sua economicità complessiva, che sarà riconosciuta sempre più con lo sviluppo della rete infrastrutturale commerciale in Europa.

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, biometano¹² 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, il decreto di attuazione della Direttiva europea DAFI è entrato in vigore a gennaio 2017, prevedendo le misure per lo sviluppo del mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa (i veicoli adibiti al trasporto delle merci, alimentati a gas, che circolano in Italia, sono circa 130 mila e quelli ibridi/elettrici circa 4.300), le misure per lo sviluppo della rete distributiva 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.

¹² 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.

8.3 Le innovazioni tecnologiche sui veicoli a motore e loro rimorchi

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 industriali, ai rimorchi e alle infrastrutture consente soluzioni di grande efficienza applicate a tutte le tipologie di veicoli, vediamo ad esempio:

- . i dispositivi intelligenti di protezione anticollisione
- . i sistemi di prevenzione delle collisioni attraverso la tecnologia LiDAR (*Laser Imaging Detection and Ranging*), una tecnica di telerilevamento che permette di determinare la distanza di un oggetto o di una superficie utilizzando un impulso laser. Il sistema permette un campo di vista più ampio del settore - fino a 180 gradi - utilizzando un unico sensore per il monitoraggio della sicurezza e per proteggere gli utenti vulnerabili presenti sul lato cieco del veicolo
- . i sistemi di assistenza del mantenimento della corsia
- . il controllo predittivo della velocità del veicolo in base alla topografia stradale che permette di risparmiare carburante
- . gli alert al conducente in situazioni di guida potenzialmente critiche tramite segnali acustici, visivi e tattili. In assenza di azioni correttive da parte del conducente, il sistema fornisce una frenata attiva su veicoli in movimento, per mitigare o impedire imminenti collisioni di coda
- . il Tyre Pressure Monitoring System (TPMS), sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici
- . i dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS (Electronic Braking System) per la distribuzione del carico sugli assali o in grado di valutare l'efficienza di utilizzo di rimorchi e semirimorchi (tkm) e/o geolocalizzarli per ottimizzare le percorrenze e ridurre il consumo di carburante
- . il sistema elettronico di controllo dell'usura delle pastiglie freno.

Le innovazioni tecnologiche consentono dunque di migliorare la sicurezza stradale attiva e passiva (il 90% degli incidenti è causato dall'errore umano) ma soprattutto di migliorare l'impatto ambientale.

8.4 Il Truck Platooning e l'autocarro a guida autonoma

Il Truck Platooning è una delle tendenze al momento più promettenti di automazione del trasporto pesante.

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. Il camion di testa definisce la velocità e la direzione, gli altri camion procedono a distanza estremamente ravvicinata (15 metri, ma anche meno, rispetto agli usuali 60-70) e con guida semiautomatizzata. 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, nel 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 differenti costruttori.

Potenziale
riduzione
CO₂



-10%



L'evoluzione verso l'autocarro a guida autonoma consente non solo di risparmiare carburante e aumentare la sicurezza, ma anche di ridurre la congestione del traffico, migliorare l'utilizzo della flotta e contenere i costi operativi di gestione, ottimizzare i periodi di riposo dei conducenti e aumentare il loro comfort.

Lo sviluppo delle tecnologie consentirà progressivi livelli di automazione del trasporto su strada, che poco per volta modificheranno il ruolo del conducente del mezzo.

L'interfaccia tecnologica che consente la guida autonoma dell'autocarro include hardware, software e sofisticati sistemi integrati di controllo di veicoli e infrastrutture.

Lo sviluppo di un sistema di trasporto a guida autonoma richiede dunque: requisiti tecnologici; integrazione dei diversi sistemi prodotti; requisiti di natura etica e legale (definizione delle responsabilità dei soggetti coinvolti in tutta la catena della fornitura); disponibilità di infrastrutture; evoluzione delle reti di telecomunicazione; sicurezza dei dati; nuovi modelli di impresa nel settore della logistica.

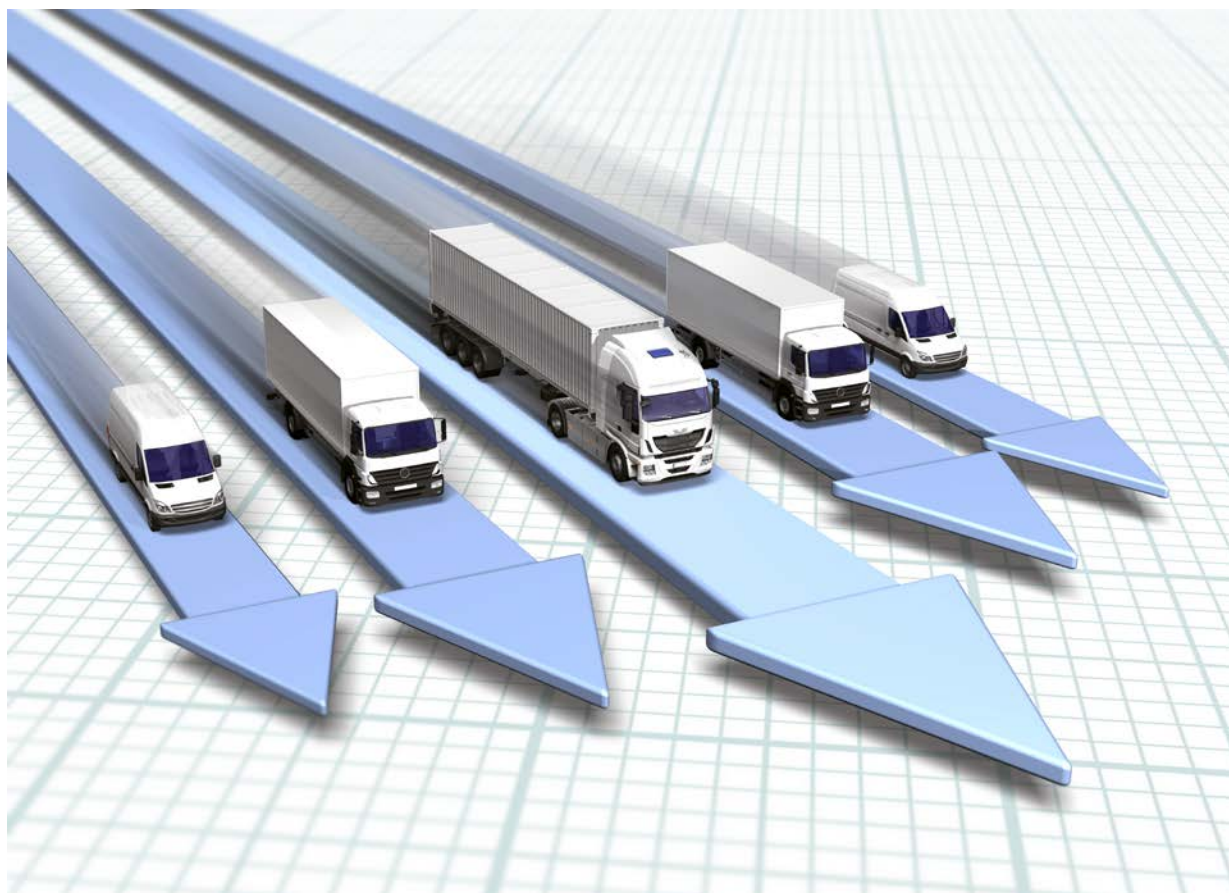


Tabella 15. UE/EFTA - IMMATRICOLAZIONI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Dati ACEA/Associazioni Nazionali/Anfia

dati provvisori

Paesi /Countries	VEICOLI COMMERCIALI <=3500 kg			AUTOCARRI >3500 kg			AUTOCARRI >16000 kg		
	2016	2017	var.% 17/16	2016	2017	var.% 17/16	2016	2017	var.% 17/16
UE 28+EFTA	1.991.094	2.068.388	3,9	378.565	378.025	-0,1	303.399	305.405	0,7
UE 15+EFTA	1.832.093	1.903.204	3,9	310.630	310.958	0,1	241.458	244.525	1,3
Austria	35.919	40.174	11,8	7.979	8.186	2,6	7.394	7.652	3,5
Belgio	68.165	76.397	12,1	9.456	9.818	3,8	8.027	8.337	3,9
Danimarca	36.638	35.892	-2,0	5.097	5.027	-1,4	4.579	4.543	-0,8
Finlandia	13.525	15.524	14,8	3.330	3.473	4,3	2.599	2.868	10,4
Francia	408.546	437.415	7,1	48.156	51.308	6,5	41.600	44.452	6,9
Germania	258.021	270.694	4,9	92.556	91.755	-0,9	63.879	64.747	1,4
Grecia	5.623	6.627	17,9	321	445	38,6	203	218	7,4
Irlanda	28.203	24.216	-14,1	2.511	2.263	-9,9	2.103	1.882	-10,5
Italia (1)	200.273	193.178	-3,5	23.580	24.075	2,1	18.279	19.453	6,4
Lussemburgo	4.376	4.754	8,6	1.227	1.138	-7,3	1.135	1.114	-1,9
Paesi Bassi	70.429	73.478	4,3	15.350	14.641	-4,6	13.839	13.273	-4,1
Portogallo	34.890	38.523	10,4	4.824	5.372	11,4	4.222	4.534	7,4
Regno Unito	375.687	362.149	-3,6	54.697	50.809	-7,1	39.271	36.180	-7,9
Spagna	172.334	199.101	15,5	24.705	24.675	-0,1	20.786	20.659	-0,6
Svezia	51.669	55.390	7,2	6.498	6.752	3,9	5.913	6.198	4,8
EFTA	67.795	69.692	2,8	10.343	11.221	8,5	7.629	8.415	10,3
Islanda	1.773	2.025	14,2	285	391	37,2	154	222	44,2
Norvegia	36.008	35.838	-0,5	5.982	6.244	4,4	4.378	4.470	2,1
Svizzera	30.014	31.829	6,0	4.076	4.586	12,5	3.097	3.723	20,2
U.E. Nuovi Membri	159.001	165.184	3,9	67.935	67.067	-1,3	61.941	60.880	-1,7
Bulgaria	4.890	5.973	22,1						
Ceca Rep.	19.239	19.398	0,8	11.063	10.008	-9,5	9.281	8.286	-10,7
Cipro (2)	1.815	2.029	11,8	68	104	52,9	44	65	47,7
Croazia (3)	8.173	8.408	2,9	1.346	1.344	-0,1	1.060	1.051	-0,8
Estonia	3.919	4.229	7,9	881	1.037	17,7	841	992	18,0
Lettonia	2.215	2.242	1,2	1.587	1.561	-1,6	1.528	1.505	-1,5
Lituania	2.793	3.202	14,6	6.004	6.996	16,5	5.891	6.862	16,5
Polonia	59.811	60.990	2,0	26.629	27.658	3,9	24.432	25.314	3,6
Romania	17.397	19.083	9,7	7.837	5.949	-24,1	7.487	5.662	-24,4
Slovacchia Rep.	7.459	7.581	1,6	4.612	4.210	-8,7	4.138	3.769	-8,9
Slovenia	9.959	12.107	21,6	2.392	2.346	-1,9	2.208	2.196	-0,5
Ungheria	21.331	19.942	-6,5	5.516	5.854	6,1	5.031	5.178	2,9

Tabella 16. ITALIA - Immatricolato Autocarri >3,5 t. ptt per caratteristiche tecniche

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

Data di immatricolazione

Categoria veicolo	2017	%	2016	%	Var%
Rigidi	11.472	47,7%	12.237	51,9%	-6,3%
Trattori stradali	12.603	52,3%	11.343	48,1%	11,1%
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	2,1%

Classi di peso	2017	%	2016	%	Var%
3501 - 5000 Kg	218	0,9%	240	1,0%	-9,2%
5001 - 6000 Kg	875	3,6%	1.265	5,4%	-30,8%
6001 - 8000 Kg	1.584	6,6%	1.702	7,2%	-6,9%
8001 - 11500 Kg	544	2,3%	588	2,5%	-7,5%
11501 - 12000 Kg	705	2,9%	790	3,4%	-10,8%
12001 - 15999 Kg	696	2,9%	716	3,0%	-2,8%
Da 16000 Kg	19.453	80,8%	18.279	77,5%	6,4%
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	2,1%

Numero Assi	2017	%	2016	%	Var%
2	18.579	77,2%	17.811	75,5%	4,3%
3	4.060	16,9%	4.375	18,6%	-7,2%
4	1.425	5,9%	1.386	5,9%	2,8%
5	9	0,0%	6	0,0%	50,0%
6	1	0,0%	2	0,0%	-50,0%
8	1	0,0%		0,0%	
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	2,1%

Alimentazione	2017	%	2016	%	Var%
Gasolio	23.491	97,6%	23.356	99,1%	0,6%
GNC	218	0,9%	160	0,7%	36,3%
GNL	304	1,3%	47	0,2%	546,8%
Elettrico	8	0,0%	5	0,0%	60,0%
Ibrido Gasolio/Elettrico	52	0,2%	12	0,1%	333,3%
Benzina	2	0,0%		0,0%	
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	2,1%

Tabella 17. ITALIA - Immatricolato Autocarri >3,5 t. ptt per regione

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

Regioni	2017	%	2016	%	Var%
Abruzzo	576	2,4%	554	2,3%	4,0%
Basilicata	209	0,9%	202	0,9%	2,0%
Calabria	420	1,7%	432	1,8%	-3,2%
Campania	2.224	9,2%	1.918	8,1%	16,0%
Emilia-Romagna	2.188	9,1%	2.425	10,3%	-9,9%
Friuli-Venezia Giulia	541	2,2%	504	2,1%	6,7%
Lazio	1.797	7,5%	1.640	7,0%	9,6%
Liguria	472	2,0%	411	1,7%	14,8%
Lombardia	4.458	18,5%	4.261	18,1%	4,1%
Marche	549	2,3%	549	2,3%	-0,4%
Molise	162	0,7%	126	0,5%	28,6%
Piemonte	1.931	8,0%	1.919	8,1%	0,6%
Puglia	1.055	4,4%	873	3,7%	21,0%
Sardegna	367	1,5%	340	1,4%	7,6%
Sicilia	1.175	4,9%	1.064	4,5%	10,2%
Toscana	1.183	4,9%	1.634	6,9%	-27,7%
Trentino-Alto Adige	1.426	5,9%	1.093	4,6%	30,5%
Umbria	540	2,2%	528	2,2%	1,9%
Valle d'Aosta	58	0,2%	246	1,0%	-76,4%
Veneto	2.744	11,4%	2.861	12,1%	-4,2%
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	1,9%

Tabella 18. ITALIA - Immatricolato Autocarri >3,5 t. ptt per costruttore

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

Data di immatricolazione

Costruttore	2017	%	2016	%	Var%
AEBI SCHMIDT	13	0,1%	27	0,1%	-51,9%
BONETTI	11	0,0%	4	0,0%	175,0%
DAF	2.292	9,5%	2.264	9,6%	1,2%
DOTTO	5	0,0%	8	0,0%	-37,5%
DULEVO	3	0,0%	20	0,1%	-85,0%
FIAT	130	0,5%	125	0,5%	4,0%
FORD	12	0,0%	9	0,0%	33,3%
ISUZU	572	2,4%	579	2,5%	-1,2%
IVECO-ASTRA	8.981	37,3%	9.145	38,8%	-1,8%
MAN	1.866	7,8%	1.752	7,4%	6,5%
MERCEDES BENZ	2.840	11,8%	2.441	10,4%	16,3%
MITSUBISHI	192	0,8%	140	0,6%	37,1%
NISSAN	83	0,3%	99	0,4%	-16,2%
RAVO	13	0,1%	13	0,1%	0,0%
RENAULT	1.414	5,9%	1.302	5,5%	8,6%
RESTI	3	0,0%	3	0,0%	0,0%
SCANIA	2.676	11,1%	2.798	11,9%	-4,4%
VOLKSWAGEN	6	0,0%	4	0,0%	50,0%
VOLVO	2.940	12,2%	2.832	12,0%	3,8%
ZZ - ALTRI MARCHI	23	0,1%	15	0,1%	53,3%
Totale	24.075	100,0%	23.580	100,0%	2,1%

Tabella 19. ITALIA - Immatricolato Rimorchi e Semirimorchi >3,5 t. ptt per caratteristiche

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

Data di immatricolazione

Categoria veicolo	2017	%	2016	%	Var%
Rimorchi	1.541	9,5%	1.403	9,5%	9,8%
Semirimorchi	14.597	90,5%	13.363	90,5%	9,2%
Totale	16.138	100,0%	14.766	100,0%	9,3%

Lunghezza	2017	%	2016	%	Var%
0-8,99 mt	1.652	10,2%	1.392	9,4%	18,7%
9-12,49 mt	3.675	22,8%	3.101	21,0%	18,5%
12,5-14,99 mt	10.776	66,8%	10.250	69,4%	5,1%
da 15 mt	35	0,2%	23	0,2%	52,2%
Totale	16.138	100,0%	14.766	100,0%	9,3%

Numero Assi	2017	%	2016	%	Var%
2	1.458	9,0%	1.383	9,4%	5,4%
3	1.176	7,3%	951	6,4%	23,7%
4	13.418	83,1%	12.313	83,4%	9,0%
oltre 4 assi	86	0,5%	119	0,8%	-27,7%
Totale	16.138	100,0%	14.766	100,0%	9,3%

Tabella 20. ITALIA - Immatricolato Rimorchi e Semirimorchi >3,5 t. ptt per regione

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

Regioni	2017	%	2016	%	Var%
Abruzzo	328	2,0%	247	1,7%	32,8%
Basilicata	159	1,0%	115	0,8%	38,3%
Calabria	246	1,5%	228	1,5%	7,9%
Campania	2.268	14,1%	2.280	15,4%	-0,5%
Emilia-Romagna	1.379	8,5%	1.081	7,3%	27,6%
Friuli-Venezia Giulia	338	2,1%	251	1,7%	34,7%
Lazio	919	5,7%	734	5,0%	25,2%
Liguria	262	1,6%	187	1,3%	40,1%
Lombardia	2.804	17,4%	2.745	18,6%	2,1%
Marche	240	1,5%	243	1,6%	-1,2%
Molise	73	0,5%	52	0,4%	40,4%
Piemonte	1.119	6,9%	1.050	7,1%	6,6%
Puglia	612	3,8%	514	3,5%	19,1%
Sardegna	217	1,3%	292	2,0%	-25,7%
Sicilia	947	5,9%	734	5,0%	29,0%
Toscana	902	5,6%	770	5,2%	17,1%
Trentino-Alto Adige	1.108	6,9%	1.078	7,3%	2,8%
Umbria	350	2,2%	222	1,5%	57,7%
Valle d'Aosta	10	0,1%	12	0,1%	-16,7%
Veneto	1.857	11,5%	1.931	13,1%	-3,8%
Totale	16.138	100,0%	14.766	100,0%	9,3%

Tabella 21. ITALIA - Immatricolato Autocarri >3,5 t. ptt per costruttore

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

Data di immatricolazione

Costruttore	2017	%	2016	%	Var%
ACERBI	130	0,8%	79	0,5%	64,6%
BARTOLETTI RIMORCHI	134	0,8%	125	0,8%	7,2%
BERTOJA	106	0,7%	118	0,8%	-10,2%
C.C.F.C.	377	2,3%	360	2,4%	4,7%
CHEREAU	130	0,8%	129	0,9%	0,8%
CHIAVETTA	97	0,6%	87	0,6%	11,5%
FAST ENGINERY	118	0,7%	109	0,7%	8,3%
GIEFFE AUTOMOTIVE	92	0,6%	80	0,5%	15,0%
KAESSBOHRER	253	1,6%	77	0,5%	228,6%
KNAPEN	94	0,6%	95	0,6%	-1,1%
KOEGEL	2.062	12,8%	1.875	12,7%	10,0%
KRONE	2.098	13,0%	2.144	14,5%	-2,1%
LAMBERET	518	3,2%	640	4,3%	-19,1%
LECITRAILER	533	3,3%	564	3,8%	-5,5%
MENCI	1.119	6,9%	942	6,4%	18,8%
OFF. DE ANGELIS	106	0,7%	81	0,5%	30,9%
OMAR	336	2,1%	365	2,5%	-7,9%
OMSP MACOLA	76	0,5%	75	0,5%	1,3%
OMT - OFF. MECC. TORTONESI	186	1,2%	124	0,8%	50,0%
ORTHAUS	289	1,8%	120	0,8%	140,8%
PAGANINICAR	115	0,7%	138	0,9%	-16,7%
ROLFO	122	0,8%	169	1,1%	-27,8%
SACIM	89	0,6%	60	0,4%	48,3%
SCHMITZ	2.394	14,8%	2.102	14,2%	13,9%
SCHWARZMULLER	374	2,3%	427	2,9%	-12,4%
TABARRINI RIBALTABILI	117	0,7%	139	0,9%	-15,8%
TECNOKAR TRAILER	655	4,1%	636	4,3%	3,0%
TMT COSTRUZIONI	83	0,5%	53	0,4%	56,6%
VAN HOOL	113	0,7%	74	0,5%	52,7%
VIBERTI RIMORCHI	827	5,1%	654	4,4%	26,5%
VLASTUIN	148	0,9%	165	1,1%	-10,3%
ZORZI	568	3,5%	496	3,4%	14,5%
ALTRE	1.679	10,4%	1.464	9,9%	14,7%
TOTALE	16.138	100,0%	14.766	100,0%	9,3%

Nota - ANFIA comunica mensilmente i dati puntuali delle immatricolazioni di autocarri con ptt>3500 kg per il comunicato stampa di ACEA e dei R&S, secondo la data di emissione del libretto di circolazione, evitando in questo modo, la pubblicazione di dati stimati, in quanto i dati puntuali per data di rilascio della targa risulterebbero incompleti.

Infatti, secondo la data di immatricolazione, i dati si completano con un ritardo temporale di circa 3 mesi, periodo in cui sono “registrate” nell’Archivio dei Veicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le cosiddette code immatricolative, relative a targhe di veicoli completati, il cui libretto è stato rilasciato non contestualmente alla targa ma nei 3 mesi successivi. Pertanto i dati del 2017, qui pubblicati, si riferiscono alle immatricolazioni (e non ai libretti), elaborate il 30 marzo 2018, 3 mesi dopo la chiusura dell’anno.