

## DOSSIER Trasporto merci su strada



Aprile 2020

ANFIA - AREA STUDI E STATISTICHE

La pubblicazione è stata curata da Marisa Saglietto e Laura Alberti, Area Studi e Statistiche di ANFIA.  
Hanno collaborato Alberto Musso (Area Tecnica e Affari Regolamentari), Fabrizia Vigo e Serena Geraci (Area Relazioni Istituzionali).

E' disponibile sul sito di ANFIA: <https://www.anfia.it/it/pubblicazioni-dossier>

Per informazioni rivolgersi a Area Comunicazione ([m.gangi@anfia.it](mailto:m.gangi@anfia.it), [m.sciorati@anfia.it](mailto:m.sciorati@anfia.it))

ANFIA Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica  
Sede di Torino, Corso Galileo Ferraris, 61 - tel. 011 5546505 [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it)  
Sede di Roma, Viale Pasteur, 10 - tel. 06 54221493 [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)

*Immagine di copertina Designed by macrovector / Freepik*

*Aprile 2020*

# Indice

<i>Premessa ANFIA</i>	pag.	4
-----------------------	------	---

<i>Premessa ANITA</i>	pag.	5
-----------------------	------	---

## Il trasporto merci in UE e in Italia

<b>1. UE28 Dati macroeconomici</b>	pag.	7
------------------------------------	------	---

1.1 Pil, produzione industriale, prezzo del petrolio	pag.	8
--	------	---

1.2 Trade	pag.	11
-----------	------	----

<b>2. UE28 Traffico merci, dati 2017</b>		15
--	--	----

2.1 Tutte le modalità di trasporto	pag.	16
------------------------------------	------	----

2.2 L'efficienza logistica nel trasporto internazionale secondo la Banca Mondiale	pag.	18
---	------	----

<b>3. UE28 Traffico merci su strada, dati 2018</b>	pag.	20
--	------	----

Infografica: I Numeri	pag.	20
-----------------------	------	----

3.1 Traffico merci su strada	pag.	21
------------------------------	------	----

3.2 Traffico merci su strada per tipo	pag.	26
---------------------------------------	------	----

3.3 Traffico internazionale bilaterale, cross-trade e cabotaggio	pag.	27
--	------	----

3.3.1 Traffico internazionale bilaterale	pag.	28
--	------	----

3.3.2 Cross-trade e cabotaggio	pag.	29
--------------------------------	------	----

3.4 La flotta dei veicoli e le caratteristiche dei viaggi	pag.	30
---	------	----

3.5 eCommerce	pag.	33
---------------	------	----

3.6 Coronavirus e Trasporti	pag.	35
-----------------------------	------	----

3.7 Autotrasporto: carenza di autisti	pag.	36
---------------------------------------	------	----

<b>4. ITALIA Traffico merci, dati 2018</b>	pag.	37
--	------	----

4.1 Tutte le modalità di trasporto	pag.	38
------------------------------------	------	----

<b>5. ITALIA Traffico merci su strada, dati 2018</b>	pag.	39
--	------	----

Infografica: I Numeri	pag.	39
-----------------------	------	----

5.1 Traffico merci su strada	pag.	40
------------------------------	------	----

5.2 eCommerce	pag.	43
---------------	------	----

5.3 Logistica conto terzi	pag.	46
---------------------------	------	----

5.4 I costi del trasporto internazionale di merci	pag.	46
---	------	----

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

<b>6. UE/EFTA Mercato veicoli commerciali e autocarri nuovi, dati 2019</b>	pag.	49
--	------	----

6.1 Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag.	50
--	------	----

6.2 Veicoli commerciali leggeri fino a 3.500 kg ptt	pag.	51
---	------	----

6.3 Autocarri >3.500 kg ptt	pag.	52
-----------------------------	------	----

6.4 Autocarri $\geq$ 16.000 kg ptt	pag.	52
------------------------------------	------	----

<b>7. ITALIA Mercato veicoli commerciali, autocarri, rimorchi, dati 2019</b>	pag.	55
--	------	----

7.1 Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag.	55
--	------	----

7.2 Veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg ptt	pag.	55
--	------	----

7.3 Autocarri >3.500 kg ptt	pag.	56
-----------------------------	------	----

7.4 Rimorchi e semirimorchi >3.500 kg ptt	pag.	57
---	------	----

7.5 Progetto Diciotto	pag.	59
-----------------------	------	----

7.6 Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli		
---	--	--

commerciale e industriali e per le aziende di autotrasporto	pag.	59
---	------	----

7.7 Le proposte di ANFIA per il settore	pag.	62
---	------	----

## Sostenibilità ambientale e sicurezza

<b>8. Sostenibilità ambientale e sicurezza</b>	pag.	63
--	------	----

8.1 Base preliminare per la riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> dei camion	pag.	64
---	------	----

8.2 Regolamentazione europea per la riduzione della CO <sub>2</sub> post 2020	pag.	65
---	------	----

8.3 Proposta per post Euro 6 / Euro VI	pag.	66
--	------	----

8.4 Revisione del Regolamento Generale di Sicurezza (GSR)	pag.	63
---	------	----

8.5 Iniziativa UE su pacchetto mobilità	pag.	67
---	------	----

## Appendice Statistica

pag.	69
------	----

## **Premessa ANFIA**

*Il Dossier, giunto alla quarta edizione e parte di una collana di pubblicazioni a cura dell'Area Studi e Statistiche ANFIA, rappresenta una fotografia del trasporto merci in Italia e in Europa su dati ufficiali Eurostat, Istat, Ministero dei Trasporti, Agenzia Europea dell'Ambiente e Associazioni di settore.*

*Nella prima parte, lo studio riporta un'analisi della movimentazione delle merci e dell'evoluzione del trasporto su strada comparato con le altre modalità e tra i Paesi europei. Nel 2018 il traffico merci su strada in UE rallenta la sua crescita, con un volume di 1.925 miliardi di tkm (+0,2% sul 2017 e +12% sul 2014) e quasi 15 miliardi di tonnellate movimentate (+1,2% sul 2017 e +6% sul 2014).*

*Nel 2018, ancora una volta, la modalità stradale continua ad essere la preferita in UE: gli autocarri trasportano il 73% (in Italia oltre l'80%) delle merci movimentate su terra, confermando che l'autotrasporto ha un posto importante tra le attività economiche che contribuiscono alla crescita dell'Unione - e del Paese, se ci riferiamo all'Italia - impiegando oltre 3,15 milioni di addetti (in Italia 332.000).*

*Nella pubblicazione si evidenziano anche le tendenze dell'eCommerce: secondo le rilevazioni Eurostat, nel 2019, in UE, gli acquisti online hanno riguardato il 63% degli individui (in Italia il 38%). Nel periodo 2008-2018, la percentuale di imprese che, in UE, hanno avuto vendite online è aumentata dal 13% al 20%.*

*Dopo un capitolo sul mercato dei veicoli per il trasporto merci su strada in UE e in Italia, il Dossier si concentra sulle sfide tecnologiche e regolamentari che stanno influenzando l'evoluzione del settore. A questo proposito, la proposta di regolamentazione sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli industriali – la prima per questo specifico settore – presentata dalla Commissione europea a maggio 2018, è stata formalmente adottata dal Consiglio a giugno 2019. Il Regolamento (UE) 2019/1242 prevede due livelli di riduzione, per il 2025 e il 2030, rispettivamente del 15% e del 30% rispetto al valore medio del 2019, anno in cui tutti i produttori europei di veicoli pesanti hanno utilizzato lo stesso strumento di calcolo (il software VECTO) per dichiarare e documentare le emissioni di CO<sub>2</sub> di un'ampia gamma di autocarri. Si tratta di target ambiziosi, e per raggiungerli è indispensabile migliorare la distribuzione delle stazioni di rifornimento di CNG e GNL, investire sulle infrastrutture per l'elettromobilità dei camion (in particolare, sui punti di ricarica ad alta potenza per quelli a lungo raggio), rinnovare il parco, favorire lo sviluppo di carburanti sostenibili, nonché potenziare i sistemi di informazione e gestione del traffico.*

*Sul fronte sicurezza, è stato pubblicato, a novembre 2019, il Regolamento UE2019/2144 contenente nuove disposizioni legislative applicabili per l'omologazione dei veicoli industriali in riferimento ai temi della sicurezza (nuovo GSR): nuovi dispositivi di sicurezza con un alto potenziale finalizzato a salvare vite umane sulla strada entreranno progressivamente a far parte della dotazione obbligatoria dei veicoli.*

*Il 7 aprile 2020, inoltre, il Consiglio Europeo ha adottato, in prima lettura, un'ampia riforma del settore dei trasporti su strada, nota come pacchetto sulla mobilità, le cui norme mirano a garantire un equilibrio tra migliori condizioni sociali e di lavoro per i conducenti e la libertà di fornire servizi transfrontalieri per i trasportatori, contribuendo anche alla sicurezza stradale.*

*Infine, un altro fattore di trasformazione del comparto è la rivoluzione Industry 4.0, che investendo i processi produttivi aziendali coinvolge a pieno diritto la logistica. La Logistica 4.0 rende efficiente e tracciabile la movimentazione delle merci lungo tutta la filiera, grazie a processi di acquisizione e analisi dei dati che richiedono nuove competenze e quindi nuove figure professionali emergenti.*

*Nella pubblicazione si fa cenno anche all'attualità: la frenata del manufacturing e le tensioni commerciali internazionali della seconda metà del 2018 sono infatti peggiorate nel 2019 e sono state investite, nel 1° trimestre 2020, dallo scoppio della pandemia da Covid-19, con conseguente stop delle attività industriali e commerciali non essenziali in molti Paesi europei, primo tra tutti l'Italia. L'emergenza sanitaria e le misure di contenimento dell'epidemia hanno avuto un impatto notevole sul settore dell'autotrasporto e della logistica, sia rallentandone o bloccandone l'attività, sia evidenziandone il ruolo centrale nell'approvvigionamento e nella distribuzione di beni sanitari e beni primari, a maggior ragione in un contesto emergenziale che cambierà la nostra mobilità e quella delle nostre merci, anche se fare previsioni sugli scenari futuri è ora prematuro.*

*Gianmarco Giorda, Direttore ANFIA*

### **Premessa ANITA**

*Mai come in questo momento il Governo intero ha riconosciuto la strategicità dei servizi di autotrasporto merci e logistica per la vita del Paese. Eppure, mai come ora, le nostre imprese si sono ritrovate in così grave difficoltà economica e finanziaria, dal momento che la loro stessa salute è messa a dura prova nella lotta al “nemico invisibile”.*

*Le imprese di autotrasporto hanno assicurato l’approvvigionamento della popolazione e delle poche industrie rimaste aperte, ma sopportando costi spropositati causati da un mix letale di calo della domanda, contrazione dei volumi, disottimizzazione dei carichi, allungamento dei tempi nelle operazioni di trasporto, insolvenza dei propri clienti. Tutto ciò ha prodotto gravi problemi di liquidità per le imprese di settore.*

*Oggi ANFIA pubblica un prezioso documento in cui evidenzia le principali trasformazioni in atto nella filiera logistica, prima fra tutte l’innovazione dei processi, su cui il COVID-19 impone una repentina accelerazione per costruire un nuovo sistema economico, più efficiente, florido e resiliente.*

*Giuseppina Della Pepa, Segretario generale ANITA*



## UE28 Dati macro-economici



Designed by rawpixel.com /Freepik

# 1. UE28 Dati macro-economici

## 1.1 Pil, produzione industriale, prezzo del petrolio

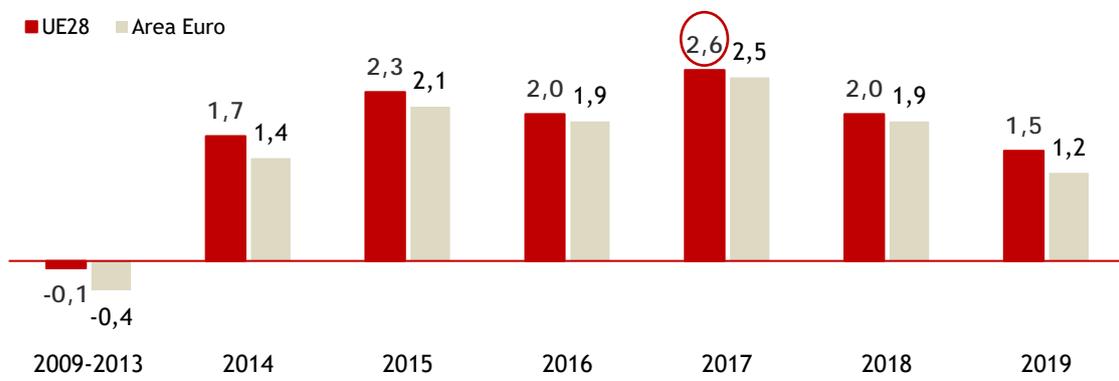
**2019.** Nell'Unione Europea la ripresa economica è iniziata nel 2013 e si è consolidata negli anni successivi.

La crescita economica ha raggiunto il suo picco nel 2017, a +2,6%, secondo le rilevazioni di Eurostat.

Nel 2018 la crescita globale si è indebolita e le tensioni commerciali sono aumentate. Il rallentamento nel secondo semestre si è rivelato più pronunciato del previsto e a fine anno la crescita si è fermata a +2,0%, in peggioramento nel 2019. Secondo le ultime stime di Eurostat, pubblicate ad aprile, nel 2019 la crescita del prodotto interno lordo dell'Area Euro si è fermata a +1,2% e a +1,5% in UE28.

Nel 2019, a livello mondiale, il Pil è cresciuto del 2,9%, la crescita più bassa dal 2009 e il commercio mondiale di beni e servizi è aumentato solo dello 0,9%.

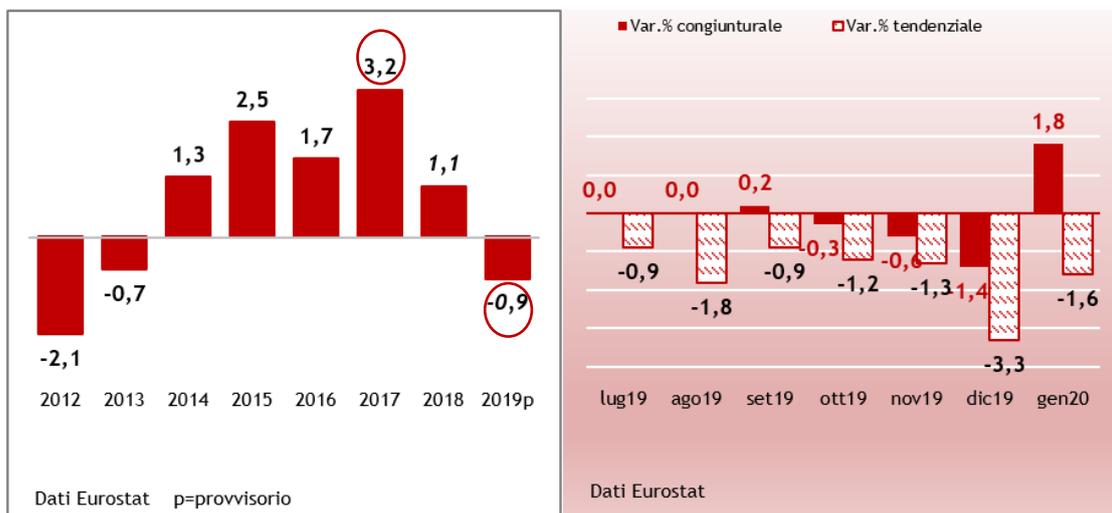
Grafico 1. UE28, PIL: variazioni % annuali 2009-2019



Fonte: Eurostat, Aprile 2020

Nel 2019 l'economia europea ha dunque risentito del rallentamento del manufacturing globale e delle esportazioni. In UE28 la produzione industriale, dopo la variazione tendenziale positiva del 3,2% nel 2017, ha iniziato a rallentare. L'anno 2018 si è chiuso con una crescita a +1,1%. Nei mesi di novembre e dicembre 2018 la produzione ha registrato il segno meno ed è peggiorata durante il 2019, chiudendo con una flessione dello 0,9% sul 2018. I cinque major markets europei hanno contribuito alla contrazione, in particolare Germania e Italia.

Grafico 2. UE28, Produzione Industriale (escluso costruzioni): variazioni % annuali e mensili



Nel 2019 la crescita economica in Germania si è fermata a +0,6%, con una pesante contrazione della produzione industriale, -4,7%. L'Italia ha registrato una crescita del Pil solo dello 0,3%, la più bassa per il secondo anno consecutivo tra i paesi europei e un calo della produzione industriale dell'1,4%.

**2020.** Lo scoppio dell'epidemia del virus Covid-19 in Cina e la sua rapida diffusione nel mondo hanno avuto un impatto dirimpente sulla salute pubblica, sulla vita umana e sull'economia.

Il blocco delle attività industriali nella regione di Hubei, in Cina, ha avuto ripercussioni ovunque nel mondo, considerando che da tempo le aziende cinesi sono diventate leader anche in settori tecnologicamente più evoluti e redditizi, come quelli degli smartphone, dei computer e dei componenti per auto.

La Cina è diventato un anello molto importante nella catena di approvvigionamento mondiale.

L'emergenza cinese è dilagata nel mondo, colpendo l'Europa e per prima l'Italia alla fine del mese di febbraio e a seguire gli altri Paesi europei, per poi diffondersi oltreoceano. Le misure adottate per contenere la diffusione del contagio hanno comportato una forte limitazione della mobilità delle persone, lo stop delle attività industriali e dei servizi non essenziali. L'ipotesi di base è che si registri un picco dell'epidemia nel primo quadrimestre del 2020. Tuttavia, maggiore sarà la durata dell'epidemia, maggiore sarà la probabilità di ripercussioni sul clima economico e sulle condizioni di finanziamento globali.

Nonostante le misure adottate per contenere l'epidemia e stabilizzare l'attività economica, l'emergenza Covid-19 indebolirà la maggior parte delle economie nel 2020. A livello mondiale, "The Great Lockdown" determinerà una contrazione del Pil che, secondo le stime di aprile del Fondo Monetario Internazionale (FMI), scenderà -3% nel 2020, un risultato peggiore di quello causato dalla crisi finanziaria del 2008-2009. La stima si basa su uno scenario economico con la pandemia risolta entro la prima metà del 2020, che consentirebbe la graduale ripresa delle attività. Tuttavia permangono rischi al ribasso, qualora invece fossero necessari tempi più lunghi.

L'analisi del FMI evidenzia come la ricaduta economica dipenda da fattori che interagiscono in modi difficili da prevedere, compreso il percorso della pandemia, l'intensità ed efficacia degli sforzi di contenimento, la portata delle interruzioni dell'offerta, le ripercussioni del drastico inasprimento delle condizioni dei mercati finanziari globali, i cambiamenti nei modelli di spesa, i cambiamenti comportamentali (le persone che evitano i centri commerciali e luoghi più affollati e nell'uso del trasporto pubblico), gli effetti sul clima di fiducia e la volatilità dei prezzi delle materie prime.

Per accompagnare la ripresa, a livello nazionale sono state messe in campo misure sostanziali mirate sui mercati fiscali, monetari e finanziari per sostenere le famiglie e le imprese interessate. A livello internazionale resta essenziale invece una forte cooperazione multilaterale per superare gli effetti della pandemia, per aiutare i paesi finanziariamente costretti a fronteggiare l'emergenza sanitaria, per impedire shock finanziari e per incanalare gli aiuti ai paesi con sistemi sanitari deboli.

Secondo le proiezioni del FMI per il 2020, le contrazioni maggiori riguardano l'Area Euro, con un calo del 7,5%, Stati Uniti -5,9% e Cina +1,2% (la previsione pre-epidemia era +6%, gennaio 2020). L'economia italiana subirà il crollo maggiore, -9,1%, dovuto anche alla condizione di recessione o quasi, in cui l'Italia si trovava prima dell'emergenza sanitaria. L'impatto dell'epidemia sul sistema sanitario e sulle attività economiche del nostro Paese, le cui finanze sono già deboli, è enorme. Le misure economiche che il Governo si è impegnato ad adottare per l'emergenza coronavirus riguardano interventi a sostegno delle famiglie e delle imprese, che peseranno enormemente sul debito pubblico.

Le misure fin qui adottate dai Governi nazionali e dalle istituzioni europee (Commissione europea, BCE, BEI), per sostenere l'economia, servono ad impedire che una crisi temporanea danneggi in modo permanente persone e imprese a causa di perdite di posti di lavoro e fallimenti. Si possono verificare molti scenari, a seconda della rapidità di contenimento del virus e della rapidità con cui le economie colpite torneranno alla normalità.

Nel 2021 l'economia mondiale è prevista recuperare con una crescita a +5,8%.

Tabella 1. PIL, variazioni percentuali annuali, 2019-2021

variazioni % a/a	2019	Proiezioni	
		2020	2021
<b>PIL MONDO</b>	2,9	-3,0	5,8
<b>Paesi avanzati</b>	1,7	-6,1	4,5
Area Euro	1,2	-7,5	4,7
Unione Europea (escl. UK)	1,7	-7,1	4,8
Germania	0,6	-7,0	5,2
Francia	1,3	-7,2	4,5
Italia	0,3	-9,1	4,8
Spagna	2,0	-8,0	4,3
Giappone	0,7	-5,2	3,0
Regno Unito	1,4	-6,5	4,0
Stati Uniti	2,3	-5,9	4,7
<b>Paesi emergenti e in via di sviluppo</b>	3,7	-1,0	6,6
Brasile	1,1	-5,3	2,9
Cina	6,1	1,2	9,2
India	4,2	1,9	7,4
Russia	1,3	-5,5	3,5
Messico	-0,1	-6,6	3,0
Mena	0,3	-3,3	4,2
Africa Sub-Sahariana	3,1	-1,6	4,1
Nigeria	2,2	-3,4	2,4
Sud Africa	0,2	-5,8	4,0

Fonte: FMI - World Economic Outlook, Aprile 2020

**Prezzo del petrolio.** Nel 2018, il prezzo medio del petrolio (media dei prezzi WTI, Brent, Dubai) è salito a 68,3 USD al barile da 52,8 USD del 2017. Dal quarto trimestre 2018 l'andamento dei prezzi è proseguito in diminuzione, nel 2019 il prezzo medio è sceso a 61,39 USD (-10%).

A dicembre 2019 Opec e i suoi alleati esterni hanno optato per una riduzione di 1,7 milioni di barili al giorno, mentre l'Arabia Saudita ha effettuato un taglio volontario e addizionale di 400.000 bpd (barrell per day), ma con lo scoppio dell'epidemia di Coronavirus, i prezzi del greggio sono rapidamente precipitati sotto la soglia di 50 dollari/barile con una caduta del 20%, che è proseguita fino toccare un prezzo medio di poco più di 20 dollari/barile nella prima settimana di aprile.

Il forte rallentamento della produzione industriale mondiale e della crescita economica della Cina, principale driver della domanda energetica mondiale, avevano già determinato un calo della domanda globale di greggio, che nel 1° trimestre del 2020, per il forte impatto della pandemia di Covid-19, si è ridotta di un terzo.

Per rialzare i prezzi del petrolio, dopo discussioni e tensioni tra Arabia Saudita e Russia, i Paesi del cartello Opec+produttori esterni, hanno raggiunto un'intesa alla fine della prima decade di aprile, per un taglio nella produzione di greggio di 9,7 milioni di barili al giorno, la riduzione maggiore della storia. All'intesa ha aderito anche il Messico, inizialmente contrario. All'intesa si è arrivati grazie anche alla mediazione del Presidente USA che, per facilitare l'accordo, ha messo sul piatto la possibilità di conteggiare il taglio della produzione degli Stati Uniti come una riduzione del Messico. Gli Stati Uniti, il Brasile e il Canada contribuiranno con un taglio complessivo di 3,7 milioni di barili.

Nonostante questo intervento, ad aprile 2020, le proiezioni del FMI stimano una caduta del prezzo del petrolio del 42% nel 2020, a USD 35,61.

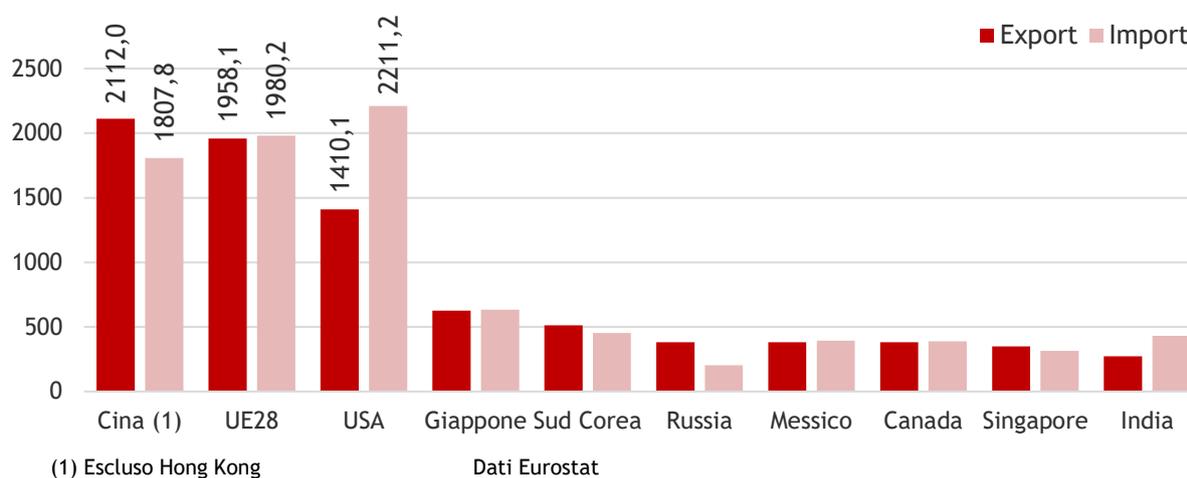
## 1.2 UE28, Trade

Il commercio mondiale di beni e servizi è cresciuto del 5,7% nel 2017, mentre nel 2018 si è assistito ad un rallentamento degli scambi, che è peggiorato nel 2019, a causa delle forti tensioni commerciali innescate soprattutto dagli USA verso la Cina, in parte estese ad altre aree del mondo, che hanno determinato le contromisure dei Paesi colpiti dai dazi americani. Secondo il FMI, il commercio mondiale è cresciuto del 3,8% nel 2018 e solo dello 0,9% nel 2019. Le previsioni per il 2020 e 2021, antecedenti l'emergenza mondiale Covid-19, stimavano crescite rispettivamente a +2,9% e + 3,7%, che sono state riviste dal FMI ad aprile, a -11% per il 2020 e a +8,4% per il 2021.

Secondo le rilevazioni Eurostat, nel 2018, UE, Stati Uniti e Cina hanno rappresentato il 45% degli scambi mondiali di merci (import+export). Macchinari e veicoli sono stati i beni più scambiati nel 2018 per UE, Stati Uniti e Cina.

Considerando i flussi di esportazioni e importazioni, l'UE28 ha avuto la seconda quota maggiore di esportazioni e importazioni globali di merci nel 2018: le esportazioni di merci dell'UE28 risultano equivalenti al 15,6% dell'export mondiale, quota che è stata superata nel 2014 per la prima volta da quella delle esportazioni della Cina (16,2% nel 2014, salita al 16,9% nel 2018), ma ancora davanti agli Stati Uniti (11,3%). Nel 2018 gli Stati Uniti avevano una quota maggiore delle importazioni mondiali (17,0%) rispetto all'UE28 (15,2%) o alla Cina (13,9%).

Grafico 3. Commercio mondiale di beni, principali Paesi, 2018, miliardi di euro



Nel 2018, il trade dell'UE28 verso i Paesi terzi (il dato non include gli scambi intra-UE) è stato di 3.938 miliardi di euro, inferiore di 18,6 miliardi di euro rispetto al valore stimato per la Cina e di 317 miliardi di euro al di sopra del livello registrato per gli Stati Uniti; il Giappone ha registrato il quarto livello più elevato di scambi di merci, con 1.259 miliardi di euro.

Il trade europeo ha generato un avanzo commerciale positivo a partire dal 2013 fino al 2017. Nel 2018 sia le importazioni (€ 1.980,2 miliardi) che le esportazioni (€ 1.958,1 miliardi) dell'UE28 verso i Paesi terzi sono state più elevate rispetto al 2017, con un aumento delle importazioni di € 125 miliardi e quello delle esportazioni di € 80 miliardi. Di conseguenza, il piccolo avanzo commerciale dell'UE28 di 24 miliardi di euro nel 2017, si è trasformato in un deficit di 22,51 miliardi di euro nel 2018.

Secondo i dati preliminari per il 2019, il trade Ue verso paesi terzi sale a 4.029 miliardi di euro, con 2.039 miliardi di esportazioni, 2.053 miliardi di importazioni e un nuovo saldo negativo di 14 miliardi di euro.

I principali partner dell'UE nel 2019 sono stati per le esportazioni di merci Stati Uniti, Cina, Svizzera, Russia, Turchia e per le importazioni di merci Cina (20,4% di share), Usa (14,3%), Russia (7,7%), Svizzera (6,5%) e Norvegia (3,5%).

Grafico 4. UE28, Principali mercati di destinazione, 2019, in %

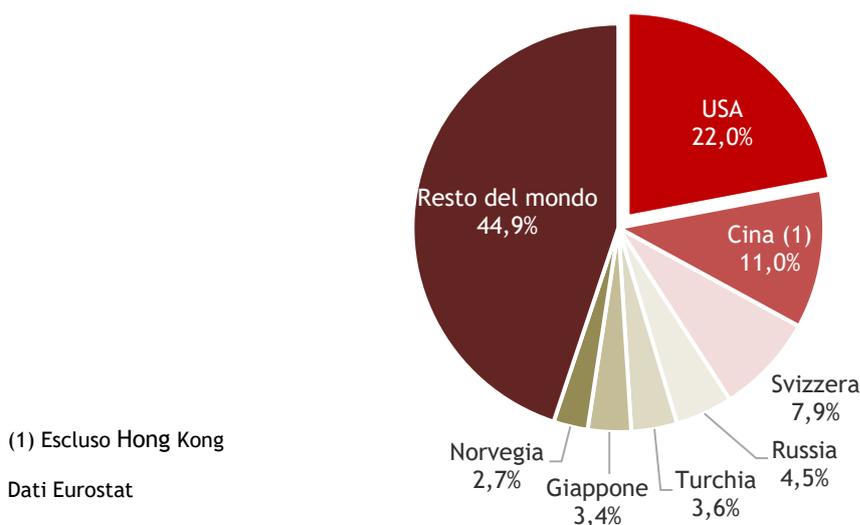
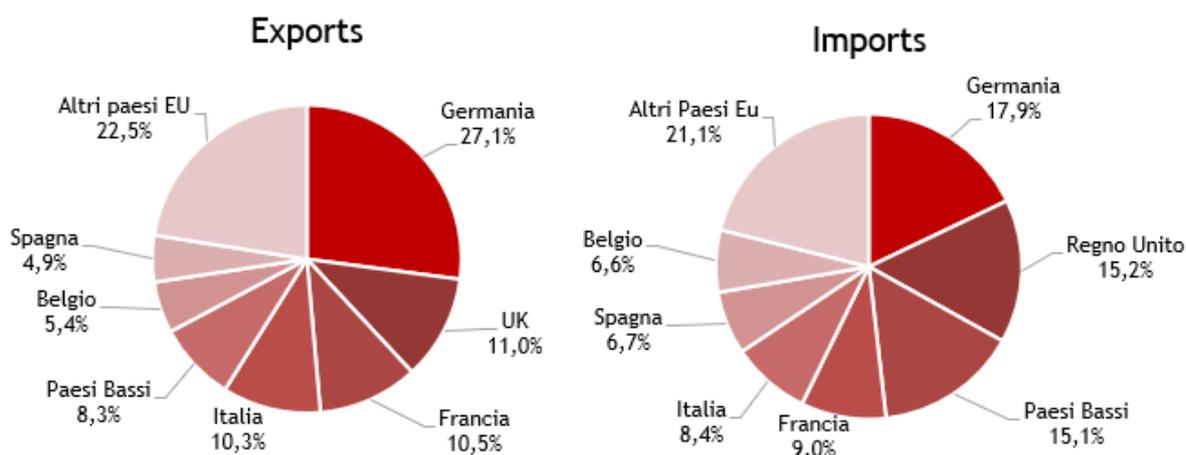


Grafico 5. UE28, Trade Extra-UE, Principali paesi esportatori e importatori, 2019 in %



Nel 2019, il 45% delle importazioni dell'UE proviene dai paesi asiatici, mentre gli altri paesi europei rappresentavano il 24% e il Nord America il 17%. La destinazione principale per le esportazioni dell'UE nel 2019 è stata l'Asia con il 35% di quota, seguita dal Nord America (26%) e da altri paesi europei (24%). L'UE ha registrato un deficit considerevole negli scambi con i paesi asiatici (-217 miliardi di euro), mentre il surplus maggiore è registrato negli scambi con il Nord America (+177 miliardi di euro).

Tra gli Stati membri dell'UE, la Germania ha di gran lunga la quota più elevata di scambi extra UE28 nel 2019, contribuendo al 27% delle esportazioni europee di merci verso paesi terzi e rappresentando meno di un quinto (17,9%) delle importazioni dell'UE28.

I successivi tre maggiori esportatori, Regno Unito (11,0%), Francia (10,5%) e Italia (10,3%), sono rimasti gli stessi del 2017, gli unici altri Stati membri dell'UE a rappresentare una quota a due cifre dell'export UE28.

Il Regno Unito (15,2%), i Paesi Bassi (15,1%), la Francia (9,0%) e l'Italia (8,4%) hanno seguito la Germania come maggiori importatori di merci da paesi terzi nel 2019. La quota relativamente elevata per i Paesi Bassi si spiega, in parte, con la notevole quantità di merci che confluiscono nell'UE attraverso Rotterdam, che è il principale porto marittimo dell'UE.

Nel 2019 il trade extra-UE ha generato saldi commerciali positivi per la Germania di 186 miliardi di euro, per l'Italia di 37,6 miliardi e per la Francia di 29,1 miliardi, mentre il saldo per il Regno Unito è stato negativo per 86,6 miliardi di euro.

Gli scambi di merci tra Stati membri dell'UE (commercio intra-UE) sono stati valutati, in termini di esportazioni, 3.573 miliardi di euro nel 2019 (+1,2% sul 2018).

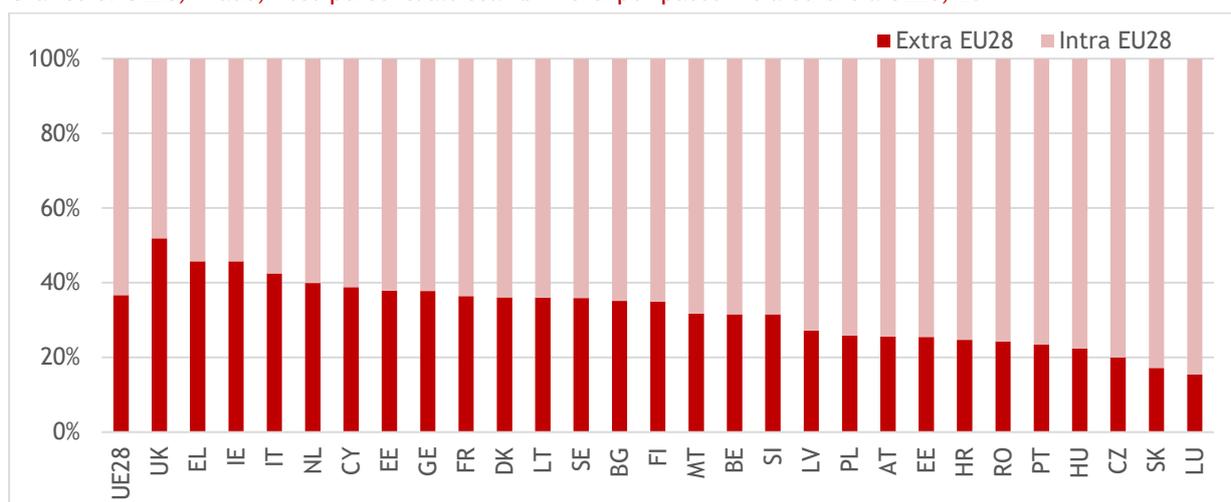
La Germania è lo Stato membro con il più alto livello di scambi intraUE28 nel 2019, contribuendo con il 21,8% delle esportazioni di merci dell'UE28 verso altri Stati membri e con poco più di un quinto (21%) delle importazioni di merci dell'UE28 da altri Stati membri. Oltre alla Germania, solo i Paesi Bassi (13,0%) hanno contribuito per più di un decimo delle esportazioni intra-UE, di nuovo una conseguenza dell'effetto Rotterdam. Sul fronte delle importazioni, solo la Francia (11,4%) ha pesato per più di uno decimo delle importazioni intra-UE, dopo la Germania. L'Italia pesa con una quota di export del 7,4% e di import del 7,2%.

Come per le dimensioni dei flussi di scambio merci, vi è anche un'ampia variazione tra gli Stati membri nel saldo tra export e import. Diciassette Stati membri hanno scambi di disavanzi di beni (il che significa che le importazioni sono maggiori delle esportazioni) con altri Stati membri dell'UE, mentre gli altri undici hanno scambi di eccedenze di beni (esportazioni maggiori delle importazioni). I disavanzi maggiori intra-UE sono stati registrati per il Regno Unito (110 miliardi di euro) e la Francia (102 miliardi di euro), mentre il surplus maggiore è stato riscontrato nei Paesi Bassi (207,6 miliardi di euro), per le ragioni già citate legate al traffico merci del porto di Rotterdam. Hanno saldi positivi anche Belgio (43 mld), Germania (42 mld), Rep. Ceca (28 mld), Polonia (27 mld), Italia (15 mld), Irlanda (14 mld), Ungheria (12 mld), Slovenia (4,6 mld), Spagna (4,3 mld) e Slovacchia (3 mld).

Complessivamente (trade per intra ed extra UE) la Germania ha registrato il surplus commerciale più elevato di beni (233 miliardi di euro), seguito a distanza dalle eccedenze registrate nei Paesi Bassi (€ 68 miliardi), in Irlanda (€ 48 miliardi) e in Italia (€ 39 miliardi). All'altro estremo della gamma, il disavanzo commerciale per gli scambi di merci nel Regno Unito ammontava a 158 miliardi di euro nel 2018, che è più del doppio rispetto al successivo maggior disavanzo, registrato in Francia (76 miliardi di euro).

L'importanza del mercato interno dell'UE è sottolineata dal fatto che gli scambi di merci (esportazioni e importazioni) sono superiori agli scambi extra-UE (esportazioni e importazioni) per ciascuno Stato membro dell'UE. La percentuale di scambi totali di merci rappresentata dai flussi all'interno e all'esterno dell'UE varia notevolmente tra gli Stati membri, riflettendo in una certa misura i legami storici e la posizione geografica. Le quote più elevate degli scambi all'interno dell'UE (oltre l'80% degli scambi totali) sono state registrate per Repubblica Ceca, Slovacchia e Lussemburgo, rapporto che scende al 48,1% nel Regno Unito.

Grafico 6. UE28, Trade, Peso percentuale scambi merci per paese intra ed extra UE28, 2019



Nel 2019, macchinari e attrezzature per il trasporto rappresentavano 830 miliardi di euro, pari al 40,7% di tutte le merci esportate dall'UE. I successivi valori più alti sono stati registrati per altri manufatti (€ 459 miliardi, 22,5%) e prodotti chimici e prodotti correlati (€ 389 miliardi, 19,1%), mentre alimenti, bevande e tabacco (€ 135 miliardi, 6,6%), combustibili minerali, lubrificanti e materiali correlati (€ 105 miliardi, 5,1%) e materie prime (€ 52 miliardi, 2,6%) hanno rappresentato percentuali molto più basse.

Nel 2019 l'export dell'industria automotive europea (codice 29 Eurostat CPA Classification) vale 210 miliardi di EUR (-2%) e rappresenta il 10% del totale esportato.

All'interno del settore automotive, l'export di autoveicoli (cod. 29.1) è in calo dell'1,2%, con un valore delle esportazioni di 157 miliardi di EUR, mentre l'export di componenti (cod. 29.3) è in calo del 3,8% e 49 miliardi in valore.

Le esportazioni extra-UE di automobili hanno raggiunto il picco nel 2015. La Germania è il maggior esportatore di autovetture verso Paesi terzi per un valore di 84 miliardi (con un saldo positivo di 65 miliardi di euro), che pesa per il 60% delle esportazioni di autovetture europee verso Paesi terzi.

L'import del settore automotive ammonta a 103 miliardi di euro (+9%) ed il saldo così generato è positivo per 107 miliardi di euro, 13 miliardi in meno rispetto al 2018. L'import di autoveicoli ammonta a 66 miliardi di euro (+14%), mentre quello di componenti è di 35 miliardi (+4%).

Nel 2019, gli Stati Uniti sono stati la principale destinazione delle esportazioni di autoveicoli dell'UE (29,1% delle esportazioni totali), mentre un quarto delle importazioni di autoveicoli dell'UE proveniva dal Giappone (21,4% delle importazioni totali).

Il trade automotive dell'UE verso gli Stati Uniti ha riguardato 51,6 miliardi di euro di export (+0,5%) e 14,1 miliardi di import (+36%), con un saldo positivo per 37,5 miliardi (di cui 32 mld generati dal comparto autoveicoli e oltre 5 dai componenti e parti per autoveicoli).

Il trade automotive dell'UE verso il Giappone ha riguardato 10,6 miliardi di euro esportazioni e 17,4 miliardi di importazioni (+13,1% sul valore del 2018), con un saldo negativo per l'UE di 6,8 miliardi di euro.

Nel 2019, il trasporto marittimo ha movimentato poco più della metà di tutte le merci scambiate tra l'UE28 e il resto del mondo. In valore, il 45,3% delle merci destinate ai Paesi extra UE è stato trasportato via mare e il 58% delle merci importate. In quantità via mare è stato trasportato l'80% delle merci verso i Paesi terzi e importato il 75%.

## UE28 Traffico merci



## 2. UE28 Traffico merci, dati 2017

### 2.1 Tutte le modalità di trasporto

Nel 2017 (ultimo dato disponibile<sup>1</sup>) in Unione europea sono state movimentate, attraverso tutte le modalità di trasporto, 3.731 miliardi di tkm (tonnellate per chilometro<sup>2</sup>) di merci, il 2,4% in più del 2016 e lo 0,6% in meno a quello pre-crisi del 2007 (3.753 miliardi tkm, record storico).

Nel 2017 il trasporto su strada registra la crescita maggiore tra tutte le modalità di trasporto, +4,7% sul 2016, seguito dal trasporto su ferrovia, +2,2%.

Tabella 2. UE28, Traffico totale merci, miliardi tkm

	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	1.289	388	122	115	1.914	930	2	2.846
2000	1.509	406	134	127	2.176	1.067	2	3.245
2005	1.755	416	139	138	2.448	1.161	2	3.611
2006	1.810	438	139	137	2.524	1.172	2	3.698
2007	1.876	452	146	128	2.602	1.148	2	3.753
2008	1.844	443	147	125	2.559	1.123	2	3.684
2009	1.660	364	133	122	2.279	1.011	2	3.292
2010	1.710	394	156	121	2.381	1.079	2	3.462
2011	1.699	422	142	118	2.381	1.104	2	3.488
2012	1.645	407	150	115	2.317	1.075	2	3.394
2013	1.671	407	153	112	2.343	1.089	2	3.434
2014	1.677	411	151	111	2.350	1.128	3	3.480
2015	1.720	415	147	114	2.396	1.110	3	3.510
2016	1.786	412	147	115	2.460	1.181	3	3.644
2017	1.870	421	147	114	2.552	1.176	3	3.731
var. % 1995-2017	45,1%	8,5%	20,4%	-0,8%	33,3%	24,4%	49,0%	31,1%
per anno	1,7%	0,4%	0,8%	0,0%	1,3%	1,1%	1,9%	1,2%
var. % 2000-2017	23,9%	3,7%	9,8%	-10,3%	17,3%	10,2%	21,7%	15,0%
per anno	1,3%	0,2%	0,5%	-0,6%	0,9%	0,6%	1,2%	0,8%
var. % 2017/2016	4,7%	2,2%	-0,2%	-1,0%	3,7%	-0,4%	1,3%	2,4%

Dati Eurostat

Nota- 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.

Osservando la ripartizione per modalità di trasporto, il traffico merci su strada continua ad essere preferito rispetto alle altre modalità.

Nel 1995, il 45% di tutte le merci movimentate (incluso mare e aereo), viaggiava su strada, valore che sale al 50% nel 2017, pari al valore nel triennio 2007-2009. Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67% delle merci nel 1995 e oltre il 73% nel 2017. La strada continua a rappresentare quasi i ¾ del totale trasportato su terra; seguono il trasporto su ferrovia con il 16,5% di quota, la navigazione interna con il 5,8% e gli oleodotti con il 4,5%. Se si escludono anche gli oleodotti, per la specificità della merce trasportata, la strada ha una quota del 76,7%, la ferrovia del 17,3% e la navigazione interna del 6%.

Guardando all'ultimo decennio, il traffico merci totale nel 2017 è aumentato dell'1,3% rispetto al 2008 (3.684 mld di tkm), gli incrementi maggiori sono stati registrati dalle modalità "mare" (+4,7%) e "aereo" (+10,5%), seguiti da "strada" (+1,4%), in calo invece "ferrovia" (-4,9%) e oleodotti (-8,8%). Nel mondo, strada e mare sono le modalità di trasporto merci preferite in UE e in Giappone, mentre negli Stati Uniti sono strada e ferrovia. In Cina, invece, è il mare che svolge il traffico maggiore, seguito dalla strada, mentre in Russia la ferrovia è al primo posto, seguita dagli oleodotti.

<sup>1</sup> Pubblicato su EU Transport in figures 2019, statistical pocketbook, European Commission

<sup>2</sup>Tonnellate utili trasportate per i km percorsi (tkm)

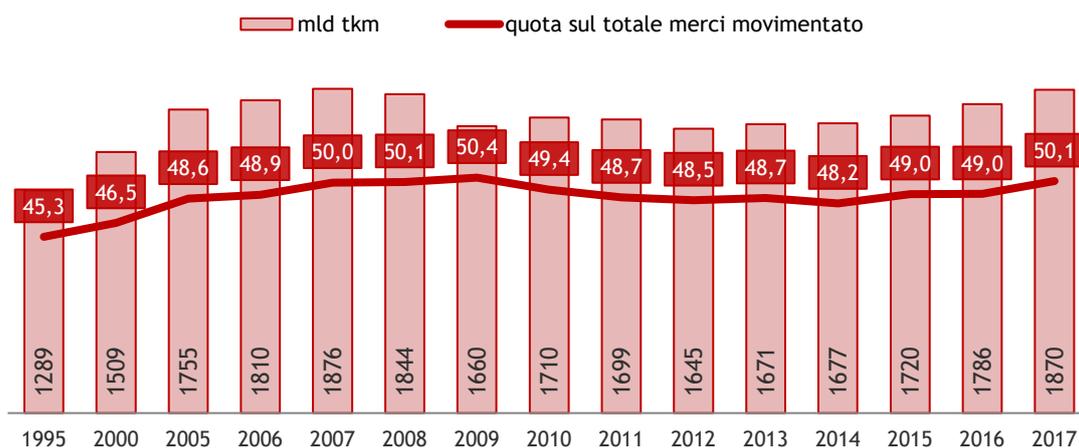
Tabella 3. UE28, Traffico totale merci, tkm

Peso % per modalità di trasporto

Anni	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	45,3	13,6	4,3	4,0	67,3	32,7	0,1	100,0
2000	46,5	12,5	4,1	3,9	67,1	32,9	0,1	100,0
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	68,3	31,7	0,1	100,0
2007	50,0	12,0	3,9	3,4	69,3	30,6	0,1	100,0
2008	50,1	12,0	4,0	3,4	69,5	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	48,7	12,1	4,1	3,4	68,3	31,7	0,1	100,0
2012	48,5	12,0	4,4	3,4	68,3	31,7	0,1	100,0
2013	48,7	11,9	4,5	3,3	68,2	31,7	0,1	100,0
2014	48,2	11,8	4,3	3,2	67,5	32,4	0,1	100,0
2015	49,0	11,8	4,2	3,2	68,3	31,6	0,1	100,0
2016	49,0	11,3	4,0	3,2	67,5	32,4	0,1	100,0
2017	50,1	11,3	3,9	3,1	68,4	31,5	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat

Grafico 7. UE28 Traffico merci su strada, miliardi tkm e % sul totale complessivo delle merci trasportate



ANFIA su dati Eurostat

Tabella 4. UE28, Traffico totale merci (escluso 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	18,7	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	71,8	17,3	6,1	4,8	100,0
2016	72,6	16,7	6,0	4,7	100,0
2017	73,3	16,5	5,8	4,5	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat

## 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. Il LPI 2018 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 19° posto (perdendo due posizioni rispetto al 2016) con 10 Paesi dell'UE davanti. La miglior performance spetta ancora alla Germania, seguita da Svezia, Belgio e Austria. I quattro paesi europei in testa alla classifica mondiale sono seguiti, nell'ordine dal 5° al 10° posto, da Giappone, Paesi Bassi, Singapore, Danimarca, Regno Unito e Finlandia.

Tabella 5. Logistic Performance Index 2018, Posizionamento dei 28 Paesi europei nella classifica mondiale

	LPI RANK	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
Germania	1	1	1	4	1	2	3
Svezia	2	2	3	2	10	17	7
Belgio	3	14	14	1	2	9	1
Austria	4	12	5	3	6	7	12
Paesi Bassi	6	5	4	11	5	11	11
Danimarca	8	4	17	19	9	3	2
Regno Unito	9	11	8	13	7	4	5
Finlandia	10	8	11	16	15	1	8
Francia	16	19	12	17	17	12	14
Spagna	17	17	19	6	18	19	20
Italia	19	23	18	21	24	18	17
Ceca Rep.	22	30	26	10	20	24	16
Portogallo	23	35	32	7	22	23	18
Lussemburgo	24	20	25	31	19	29	26
Polonia	28	33	35	12	29	31	23
Irlanda	29	26	29	28	26	28	33
Ungheria	31	27	30	43	38	26	32
Slovenia	35	24	31	47	50	40	38
Estonia	36	28	44	39	40	43	30
Grecia	42	47	38	35	48	45	42
Cipro	45	37	55	50	53	48	45
Romania	48	80	51	48	47	41	39
Croazia	49	39	46	58	45	61	47
Bulgaria	52	42	64	41	55	59	65
Slovacchia	53	50	48	52	41	64	86
Lituania	54	46	66	74	54	50	43
Malta	69	60	53	89	66	75	98
Lettonia	70	49	49	81	81	77	113

Dati World Bank

Qui di seguito riportiamo la tabella con il Logistic Performance Index aggregato che combina le quattro edizioni LPI più recenti. I punteggi dei sei componenti nei sondaggi LPI 2012, 2014, 2016 e 2018 sono stati utilizzati per generare un "quadro generale" e indicare meglio le prestazioni logistiche dei paesi. Questo approccio riduce la variazione casuale da un sondaggio LPI a un altro e consente il confronto di 167 paesi. Ai punteggi di ogni componente sono stati assegnati pesi: 6,7% per il 2012, 13,3% per il 2014, 26,7% per il 2016 e 53,3% per il 2017. In questo modo, i dati più recenti hanno il peso più elevato.

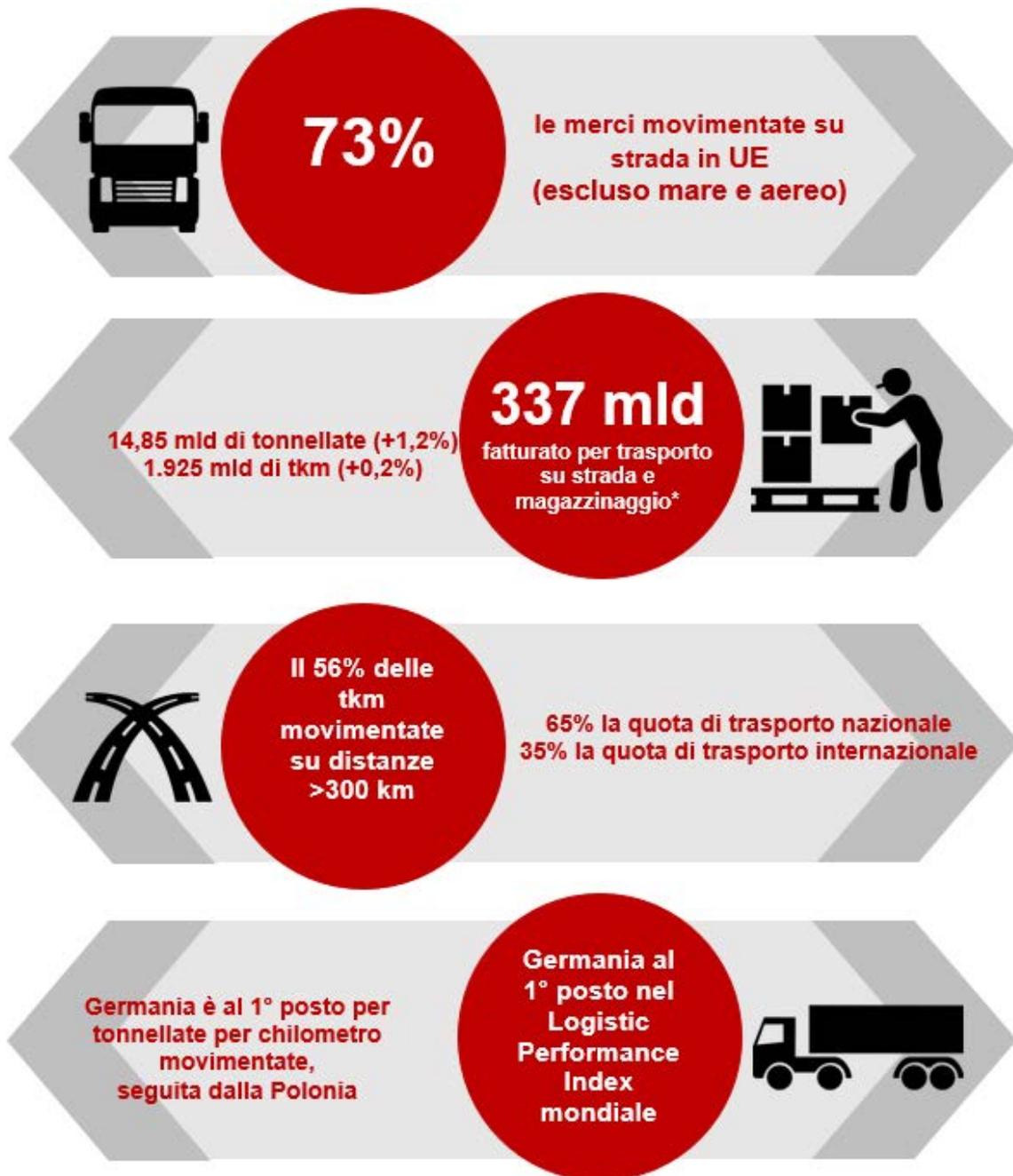
Secondo questo criterio la posizione dell'Italia nella classifica mondiale è al 21° posto (con 11 Paesi europei che la precedono)

**Tabella 6. LPI, Index aggregato 2012-2018, Posizionamento dei 28 Paesi europei nella classifica mondiale**

	LPI RANK	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
Germania	1	1	1	4	1	1	1
Paesi Bassi	2	3	2	6	2	7	6
Svezia	3	4	3	2	5	11	4
Belgio	4	13	10	1	3	4	2
Regno Unito	6	8	7	10	7	5	5
Austria	8	14	8	5	6	2	11
Danimarca	11	7	17	16	9	14	8
Finlandia	12	6	14	21	14	6	15
Francia	15	18	12	15	17	12	14
Lussemburgo	16	16	18	11	15	22	7
Spagna	18	21	22	9	18	21	19
<b>Italia</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
Irlanda	25	22	26	25	22	20	30
Ceca Rep.	26	26	29	12	25	26	23
Portogallo	28	32	35	17	28	25	20
Polonia	31	31	40	19	29	33	26
Ungheria	32	36	32	35	36	29	32
Estonia	36	28	43	41	42	46	33
Slovenia	39	34	34	44	41	40	41
Lituania	43	41	49	54	45	42	35
Grecia	44	49	36	48	52	41	40
Slovacchia	47	46	44	42	43	57	54
Croazia	48	42	47	56	44	55	51
Cipro	49	39	53	53	58	59	43
Romania	50	58	58	46	53	48	45
Lettonia	55	48	46	57	59	56	69
Bulgaria	57	55	64	43	54	63	57
Malta	61	56	52	64	61	61	71

Dati World Bank

### 3. UE28 Traffico merci su STRADA, dati 2018



\* dato 2016

ANFIA su dati Eurostat

### 3.1 Traffico merci su strada

Nel 2017 il trasporto stradale europeo di merci ha movimentato 1.870,1 miliardi di tkm (+4,7% rispetto al 2016), il volume più alto registrato dal 2007 (1.876 miliardi di tkm, vedi tabella 1).

Rispetto al 2013 la movimentazione delle merci è aumentata del 12%.

Secondo la rilevazione Eurostat, basata sulla movimentazione delle merci (in miliardi di tkm) all'interno di ogni paese effettuato da qualsiasi vettore europeo<sup>3</sup>, si nota che 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 nel 2005 pesava per l'87% del trasporto europeo, mentre nel 2017 il peso scende al 68%.

Tabella 7. UE28, Trasporto merci su strada, miliardi di tkm, Dati aggiustati per territorialità

Trasporto performato nel territorio di ciascun paese da qualsiasi vettore europeo

	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	var. % 2017/16
UE28	1.755,5	1.709,8	1.670,7	1.676,9	1.720,1	1.786,5	1.870,1	4,7
Austria	32,4	37,9	38,6	39,7	41,0	43,4	45,8	5,5
Belgio	46,8	45,6	47,6	47,9	50,7	52,6	52,4	-0,3
Bulgaria	11,0	8,9	11,0	10,3	11,2	11,2	12,0	7,4
Cipro	1,4	1,1	0,6	0,5	0,5	0,7	0,8	17,3
Croazia	10,5	7,9	7,7	7,6	8,2	8,7	9,5	8,2
Danimarca	16,8	17,2	19,3	19,5	18,8	20,6	20,3	-1,2
Estonia	2,7	2,2	2,7	2,6	2,8	3,1	2,9	-6,5
Finlandia	28,8	26,5	21,9	21,5	22,8	25,7	27,5	6,8
Francia	294,5	275,1	263,7	259,8	249,4	258,1	278,2	7,8
Germania	370,8	404,9	416,7	426,9	427,5	447,7	463,3	3,5
Grecia	21,9	27,6	17,1	17,5	17,6	18,7	19,7	5,5
Irlanda	15,6	9,7	8,6	9,0	9,2	10,6	10,6	-0,3
Italia	204,0	183,6	141,8	133,0	133,5	132,0	142,1	7,6
Lettonia	3,7	3,7	4,5	4,5	4,8	4,9	5,3	8,7
Lituania	4,4	5,0	6,7	6,7	7,3	7,4	7,7	3,6
Lussemburgo	1,9	2,1	2,5	2,9	2,6	2,8	3,0	4,9
Paesi Bassi	49,7	49,2	51,0	51,5	50,8	54,7	54,2	-1,0
Polonia	86,8	116,2	141,5	138,5	147,3	154,2	174,0	12,8
Portogallo	23,9	18,9	15,8	16,6	16,3	16,4	16,7	2,2
Regno Unito	167,3	151,5	152,2	149,6	165,9	185,6	161,8	-12,8
Rep. Ceca	32,3	32,0	35,4	37,0	42,5	43,4	43,1	-0,8
Romania	32,5	15,6	17,0	16,5	16,5	18,0	19,4	7,6
Slovacchia	10,5	11,8	12,3	13,0	13,9	15,0	16,4	9,3
Slovenia	7,3	7,3	7,1	7,3	7,7	8,7	9,3	7,1
Spagna	210,7	184,4	166,1	167,1	177,9	186,7	198,0	6,0
Svezia	45,1	42,4	41,2	48,8	49,3	51,3	50,4	-1,6
Ungheria	22,2	21,3	20,1	20,7	22,1	24,5	25,8	5,4

Dati Eurostat

I dati Eurostat della successiva Tabella 8. riportano invece le risultanze dei “reporting Paese”, che rilevano la movimentazione delle merci effettuata dai veicoli registrati in quel paese.

<sup>3</sup> I dati aggiustati per territorialità si riferiscono alle rilevazioni sin qui riportate dalle tabelle 2-6.

Questo tipo di rilevazione risulta di conseguenza molto dettagliato per: tipologia di viaggio, caratteristiche del viaggio, flotta dei veicoli, etc., come più avanti riportato e analizzato.

Sulla base delle dichiarazioni di ogni Paese, il traffico merci su strada (in tkm) aumenta dello 0,2% nel 2018 rispetto al 2017, che già registrava un aumento del 4,7% sul 2016.

Nel 2018, tra i paesi che hanno una grande industria di autotrasporto, il traffico in tkm registra incrementi tendenziali in Italia del 4,4%, in Spagna, Francia e Regno Unito del 3,4%, in Germania dell'1,2%, mentre in Polonia registra una flessione del 5,8% rispetto al 2017 dopo l'aumento del 15,3% sul 2016. Con tale flessione, la Polonia, seppure per poco, perde la leadership del trasporto su strada in tkm conquistata nel 2017.

Rispetto al 2014, secondo anno consecutivo di ripresa del traffico, il trasporto stradale risulta cresciuto dell'11,9% e solo sei Paesi hanno registrato volumi di traffico inferiori al 2014: Bulgaria, Danimarca, Estonia, Paesi Bassi, Portogallo e Rep. Ceca.

Cipro, Grecia, Lituania e Romania registrano un incremento superiore al 50%, Slovenia e Croazia sopra il 30%.

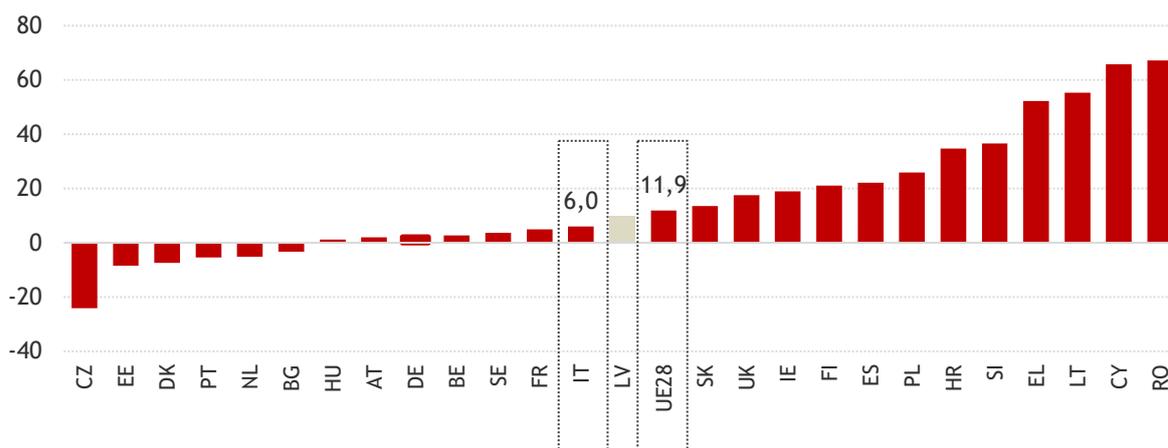
**Tabella 8. UE28, Trasporto merci su strada, miliardi di tkm, 2009-2018, Dati rilevati da ciascun Paese**

Trasporto performato dai vettori registrati nel Paese dichiarante

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	var% 18/17	var% 18/14	quota 2018
UE28	1.699,5	1.756,1	1.740,6	1.687,1	1.711,2	1.719,9	1.766,0	1.834,8	1.920,6	1.925,0	0,2	11,9	100,0
Austria	29,1	28,7	28,5	26,1	24,2	25,3	25,5	26,1	26,0	25,8	-0,8	2,0	1,3
Belgio	36,2	35,0	33,1	32,1	32,8	31,8	36,1	35,2	34,2	32,7	-4,5	2,8	1,7
Bulgaria	17,7	19,4	21,2	24,4	27,1	27,9	32,3	35,4	35,2	27,0	-23,3	-3,2	1,4
Cipro	1,0	1,1	0,9	0,9	0,6	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	8,0	65,8	0,0
Croazia	9,4	8,8	8,9	8,6	9,1	9,4	10,4	11,3	11,8	12,6	6,8	34,7	0,7
Danimarca	16,9	15,0	16,1	16,7	16,1	16,2	15,5	16,1	15,5	15,0	-3,3	-7,4	0,8
Estonia	5,3	5,6	5,9	5,8	6,0	6,3	6,3	6,7	6,2	5,8	-6,7	-8,5	0,3
Finlandia	27,8	29,5	26,9	25,5	24,4	23,4	24,5	26,8	28,0	28,3	1,4	21,1	1,5
Francia	173,6	182,2	185,7	172,4	171,5	165,2	153,6	155,8	167,7	173,3	3,4	4,9	9,0
Germania	307,5	313,1	323,8	307,0	305,7	310,1	314,8	315,8	313,1	316,8	1,2	2,1	16,5
Grecia	28,6	29,8	20,6	20,8	16,6	19,2	19,8	24,6	28,4	29,3	3,2	52,3	1,5
Irlanda	11,7	10,9	10,1	10,0	9,2	9,8	9,9	11,6	11,8	11,6	-2,0	19,0	0,6
Italia	167,6	175,8	142,8	124,0	127,2	117,8	116,8	112,6	119,7	124,9	4,4	6,0	6,5
Lettonia	8,1	10,6	12,1	12,2	12,8	13,7	14,7	14,2	15,0	15,0	0,2	9,7	0,8
Lituania	17,8	19,4	21,5	23,4	26,3	28,1	26,5	31,0	39,1	43,6	11,5	55,3	2,3
Lussemburgo	8,4	8,7	8,8	8,0	8,6	9,6	8,9	9,3	9,4	...	-	-	-
Paesi Bassi	72,7	76,8	75,5	70,1	72,1	72,3	68,9	67,8	67,5	68,6	1,5	-5,2	3,6
Polonia	180,7	202,3	207,7	222,3	247,6	250,9	260,7	290,7	335,2	315,9	-5,8	25,9	16,4
Portogallo	35,8	35,4	36,5	32,9	36,6	34,9	31,8	34,9	34,2	33,0	-3,6	-5,4	1,7
Regno Unito	139,5	146,7	148,7	150,9	139,7	135,4	150,1	155,0	153,9	159,1	3,4	17,5	8,3
Rep. Ceca	45,0	51,8	54,8	51,2	54,9	54,1	58,7	50,3	44,3	41,1	-7,2	-24,1	2,1
Romania	34,3	25,9	26,3	29,7	34,0	35,1	39,0	48,2	54,7	58,8	7,4	67,2	3,1
Slovacchia	27,7	27,6	29,2	29,7	30,1	31,4	33,5	36,1	35,4	35,6	0,5	13,5	1,8
Slovenia	14,8	15,9	16,4	15,9	15,9	16,3	17,9	18,7	20,8	22,2	6,8	36,6	1,2
Spagna	211,9	210,1	206,8	199,2	192,6	195,8	209,4	217,0	231,1	239,0	3,4	22,1	12,4
Svezia	35,0	36,3	36,9	33,5	33,5	42,0	41,5	42,7	41,9	43,5	3,9	3,6	2,3
Ungheria	35,4	33,7	34,5	33,7	35,8	37,5	38,4	40,0	39,7	37,9	-4,4	1,1	2,0

Dati Eurostat

Grafico 8. UE28, Trasporto merci su strada, tkm per paese, variazioni % 2018/2014



ANFIA su dati Eurostat

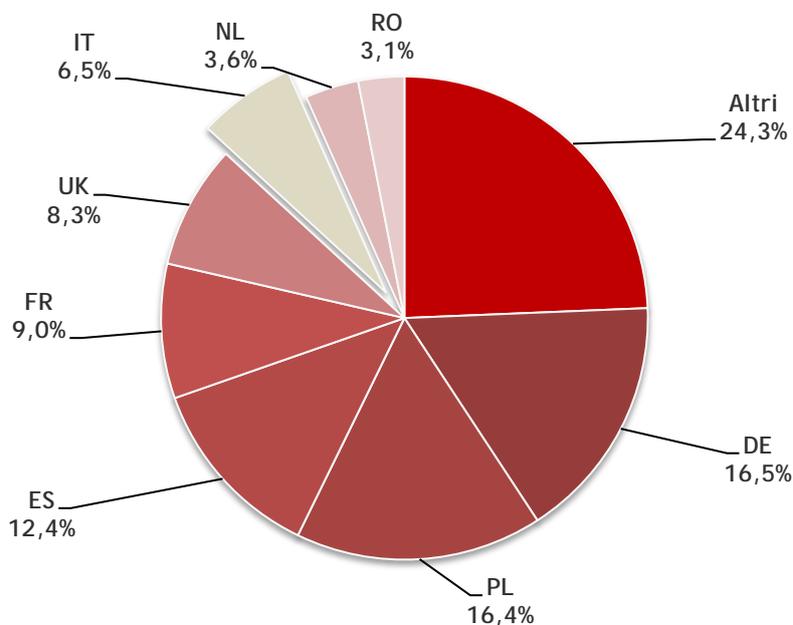
Nel 2018 la Germania torna ad essere per un soffio, il paese più significativo per il trasporto stradale in Europa, con una quota del 16,5% sul totale delle tkm movimentate in UE, superando la Polonia con il 16,4% (aveva il 17,4% nel 2017 davanti alla Germania con il 16,3%). Seguono, con la medesima posizione del 2017, Spagna, Francia, Regno Unito, Italia, Paesi Bassi e Romania. L'Italia si conferma al 6° posto con una quota del 6,5% sul totale delle tkm movimentate.

I restanti paesi movimentano oltre il 24% delle tkm totali movimentate in UE.

Repubblica Ceca, con il 2,1% di quota, retrocede dopo Lituania e Svezia.

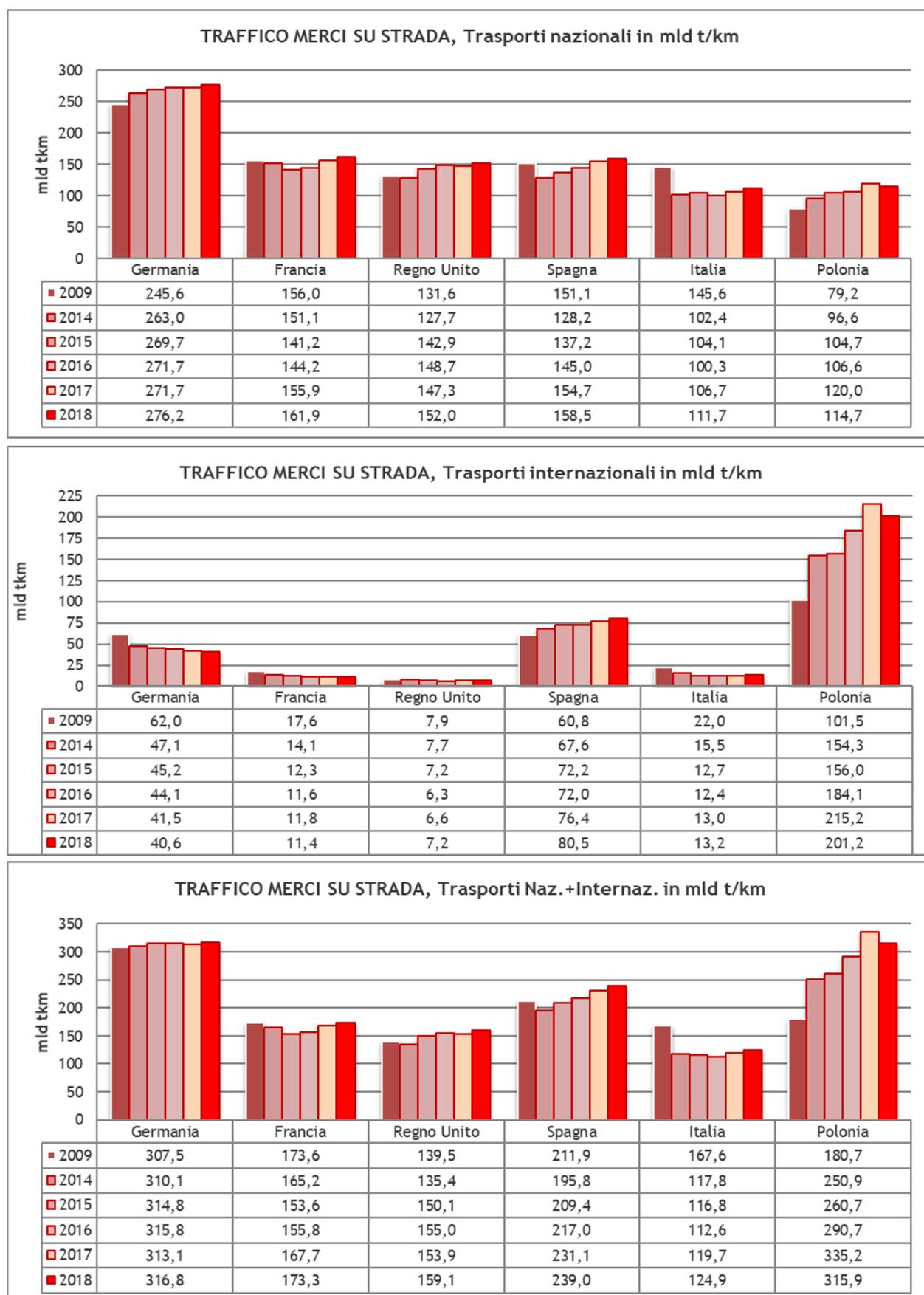
I Paesi europei che hanno performato meglio nel 2018 sono stati: Lituania (+11,5%), Cipro (+8%), Romania (+7,4%), Slovenia e Croazia (+6,8%); all'opposto la Bulgaria ha registrato un calo delle tkm movimentate (-23,3%), seguito da Repubblica Ceca (-7,2%), Estonia (-6,7%) e Polonia (-5,8%).

Grafico 9. UE28, Trasporto merci su strada, tkm per paese in %, 2018



Sei Paesi, dunque, dominano il traffico merci, misurato in tkm, in UE, nell'ordine: Germania, Polonia, Spagna, Francia, Regno Unito e Italia che, insieme, rappresentano il 69% del totale delle tkm trasportate su strada.

Grafico 10. Trasporto merci su strada: principali Paesi, miliardi tkm



ANFIA su dati Eurostat

In termini di tonnellate, nel 2018 il trasporto merci su strada registra un incremento tendenziale dell'1,2% ma inferiore del 2,4% rispetto al 2009.

Dal 2015 la quantità di merci trasportata in tonnellate supera i 14 miliardi di tonnellate e va aumentando leggermente di anno in anno. Tra i cinque major markets europei, è la Francia che ha registrato una crescita consistente del traffico merci misurato in tonnellate del 5,4%, seguita da Spagna (+4,6%), Italia (+4%), Germania (+1,2%) e Regno Unito (+0,5%). Dal 2013 al 2018, i Paesi dell'UE15 continuano a movimentare oltre l'86% delle merci complessive in tonnellate.

Tabella 9. UE28, Traffico merci su strada, milioni di tonnellate

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	var% 18/17	var% 18/14	quota 2018
UE 28	15.216,0	15.045,6	14.997,0	13.962,7	13.772,0	13.989,2	14.130,2	14.245,1	14.668,6	14.851,7	1,2	6,2	100,0
Austria	336,7	331,0	344,7	334,0	325,5	349,5	351,1	376,4	386,9	393,3	1,7	12,5	2,6
Belgio	297,9	296,2	289,2	291,4	300,6	299,5	295,1	291,5	300,1	...	-	-	-
Bulgaria	146,6	129,9	135,3	140,3	160,1	153,1	161,6	146,6	151,5	143,2	-5,5	-6,5	1,0
Cipro	28,5	32,2	26,1	23,0	16,1	14,6	14,4	19,7	25,6	29,3	14,5	100,9	0,2
Croazia	92,9	75,0	74,7	65,5	67,5	66,2	66,5	72,5	72,3	74,0	2,3	11,9	0,5
Danimarca	149,3	165,7	178,0	176,4	173,9	178,1	181,2	184,7	179,1	167,5	-6,4	-6,0	1,1
Estonia	30,1	27,3	32,9	31,3	31,1	27,4	28,2	34,6	29,0	28,5	-1,6	4,2	0,2
Finlandia	350,6	397,8	317,7	299,4	274,6	280,1	271,9	279,0	280,7	274,3	-2,3	-2,1	1,8
Francia	1.939,4	2.015,5	2.090,6	2.008,4	1.999,9	1.918,6	1.796,8	1.727,6	1.714,3	1.806,5	5,4	-5,8	12,2
Germania	2.769,2	2.734,6	2.986,7	2.891,8	2.938,7	3.052,6	3.035,3	3.111,9	3.161,8	3.200,9	1,2	4,9	21,6
Grecia	644,5	577,4	506,0	400,1	436,2	403,3	420,0	410,3	388,9	361,9	-6,9	-10,3	2,4
Irlanda	142,1	123,1	109,7	106,5	107,2	112,8	117,1	140,7	146,5	148,8	1,5	31,9	1,0
Italia	1.469,0	1.527,8	1.339,7	1.121,3	1.023,9	963,1	957,0	901,5	885,5	920,7	4,0	-4,4	6,2
Lettonia	37,8	46,8	53,9	52,6	60,6	62,2	62,6	63,4	68,0	76,7	12,8	23,2	0,5
Lituania	44,7	44,7	46,0	48,4	52,3	57,6	58,6	63,6	77,0	89,1	15,8	54,7	0,6
Lussemburgo	52,6	60,7	60,7	54,5	51,5	58,7	52,5	57,8	56,6	...	-	-	-
Paesi Bassi	616,9	657,9	658,0	631,9	642,1	639,8	641,5	656,4	666,1	680,0	2,1	6,3	4,6
Polonia	1.170,5	1.216,1	1.322,2	1.245,1	1.300,6	1.300,4	1.265,0	1.313,7	1.501,8	1.390,2	-7,4	6,9	9,4
Portogallo	259,0	222,1	217,2	154,5	148,2	149,8	150,4	147,8	157,9	156,7	-0,8	4,6	1,1
Regno Unito	1.460,8	1.521,1	1.486,1	1.464,5	1.349,0	1.348,9	1.468,1	1.450,3	1.417,5	1.425,2	0,5	5,7	9,6
Ceca Rep.	370,1	355,9	349,3	339,3	351,5	386,2	438,9	431,9	459,4	479,2	4,3	24,1	3,2
Romania	293,4	174,1	183,9	188,6	191,6	190,9	198,8	216,1	226,3	237,2	4,8	24,2	1,6
Slovacchia	163,5	143,2	132,7	132,3	129,0	142,6	147,2	156,2	176,8	177,1	0,2	24,2	1,2
Slovenia	75,3	81,0	75,6	62,8	65,3	74,1	70,5	75,0	86,2	85,4	-0,9	15,2	0,6
Spagna	1.710,9	1.566,3	1.466,1	1.238,7	1.124,5	1.184,6	1.258,3	1.285,2	1.409,1	1.474,5	4,6	24,5	9,9
Svezia	333,8	322,1	331,0	294,9	281,2	381,3	422,9	433,1	455,5	481,3	5,7	26,2	3,2
Ungheria	229,8	199,8	182,8	165,5	169,2	193,1	198,7	197,8	188,3	206,7	9,8	7,0	1,4

ANFIA su Dati Eurostat

Il dato totale pubblicato su <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained>

Non sono disponibili i dati completi per il 2018 che dimensionano il traffico misurato in veicoli-km, che presenta un volume di viaggi a vuoto inferiore per il traffico internazionale, attorno al 12% e uno più consistente per i viaggi domestici.

### 3.2 Traffico merci su strada per tipo

Nel 2018 è aumentato del 2% il trasporto merci su strada nazionale dell'UE28, mentre è diminuito il trasporto internazionale del 3%. Rispetto al 2014 il trasporto nazionale è aumentato del 12% e il trasporto internazionale dell'11%.

Nel 2018 il trasporto nazionale nell'UE vale 1.242 miliardi di tkm (+2% sul 2017) e rappresenta il 64,5% del trasporto totale. Il progresso nell'ultimo decennio evidenzia un aumento del 7% delle tkm trasportate su strada se confrontate al 2009, del 12% se confrontate al 2014.

Il trasporto internazionale nell'UE vale 682 miliardi di tkm (-3% sul 2017) e rappresenta il 35,5% del trasporto totale. Rispetto ai volumi trasportati dieci anni fa, il trasporto internazionale ha registrato una crescita del 26% sul 2009 e dell'11% sul 2014. Se si escludono cross-trade e cabotaggio, il trasporto internazionale bilaterale vale il 24% del totale, con una diminuzione di quasi il 2% sul 2017.

Il trasporto cross-trade e il cabotaggio, che insieme pesano per l'11,5% del trasporto totale, sono diminuiti rispetto al 2017 rispettivamente del 4,1% e del 6,4%. Insieme i due tipi di trasporto registrano una flessione del 4,5% sul 2017.

Grafico 11. UE28, Traffico merci su strada per tipo, 2009-2018, tkm

Numeri indice 2009=100

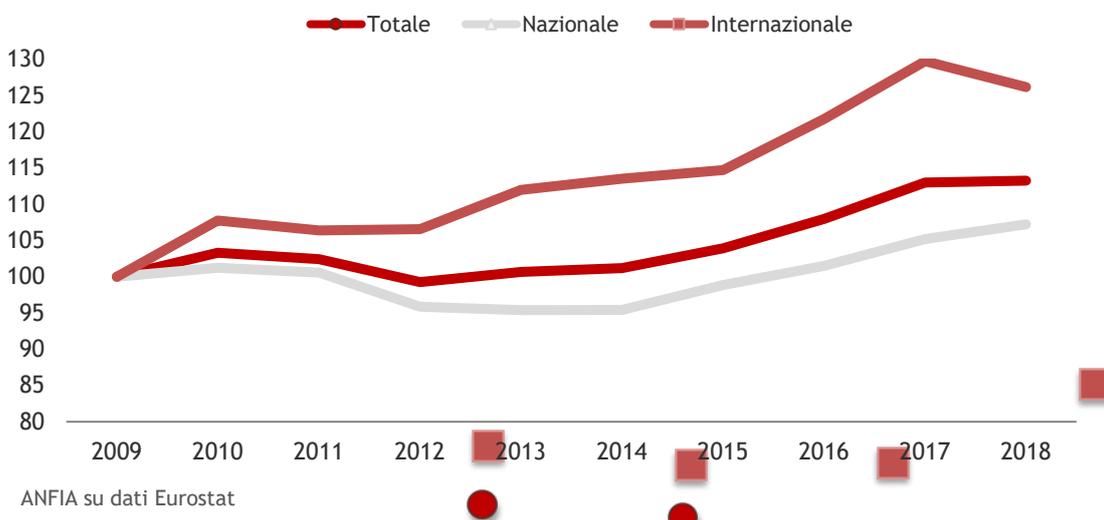


Grafico 12. UE28, Traffico merci su strada, trend 2014-2018 per tipo di trasporto, miliardi tkm

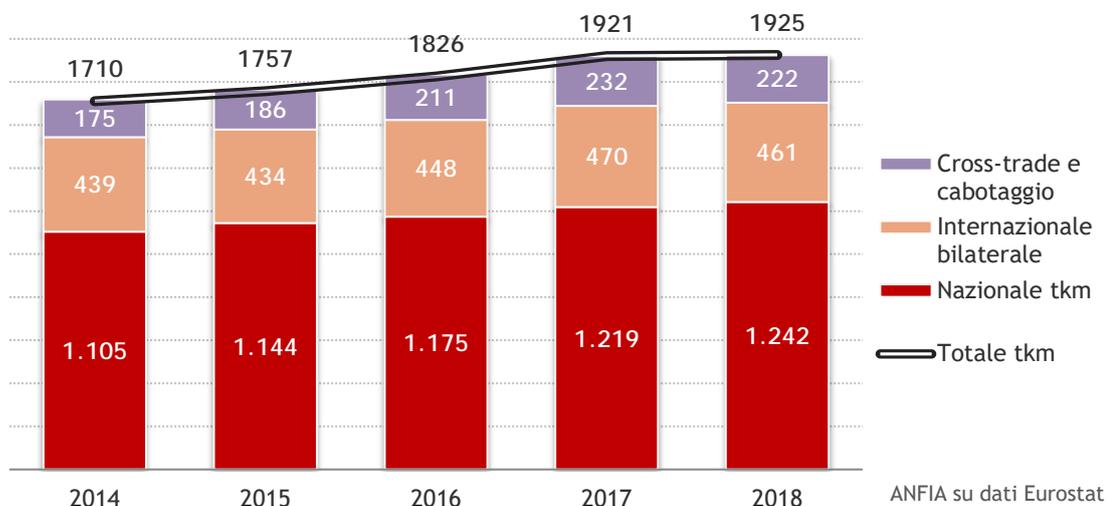


Tabella 10. UE28, Traffico merci su strada per tipo e paese, 2017-2018, milioni tkm

	2017					2018					Var. % 2018-2017				
	Naz.	Intern.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Naz.	Intern.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Naz.	Intern.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale
UE-28 (*)	1 218 633	469 754	186 783	45 443	1 920 613	1 242 361	...	179 115	42 523	1 924 995	1,9	-	-4,1	-6,4	0,2
Austria	16 803	7 314	1 383	479	25 978	16 914	7 105	1 195	549	25 763	0,7	-2,9	-13,6	14,6	-0,8
Belgio	20 632	11 035	1 226	1 326	34 220	20 592	10 073	1 057	962	32 685	-0,2	-8,7	-13,8	-27,5	-4,5
Bulgaria	8 328	10 182	14 477	2 163	35 150	7 734	8 572	9 626	1 018	26 950	-7,1	-15,8	-	-	-23,3
Ceca Rep.	21 899	18 223	3 538	614	44 274	23 543	14 972	2 094	464	41 073	7,5	-17,8	-40,8	-24,4	-7,2
Cipro	802	24	0	0	826	865	26	0	0	892	7,9	8,3	-	-	8,0
Croazia	4 199	4 978	2 496	161	11 834	4 235	5 692	2 522	186	12 635	0,9	14,3	1,0	15,5	6,8
Danimarca	12 577	2 395	314	216	15 502	12 069	...	241	...	14 992	-4,0	-	-	-	-3,3
Estonia	1 631	2 711	1 503	344	6 189	1 686	...	...	...	5 775	3,4	-	-	-	-6,7
Finlandia	26 330	1 280	155	201	27 966	25 970	...	...	122	28 345	-1,4	-	-	-	1,4
Francia	155 876	11 259	274	282	167 691	161 941	10 791	236	379	173 347	3,9	-4,2	-13,9	34,4	3,4
Germania	271 666	36 558	3 265	1 660	313 149	276 151	35 802	3 287	1 532	316 772	1,7	-2,1	0,7	-7,7	1,2
Grecia	15 471	12 858	48	...	28 377	15 392	...	...	...	29 279	-0,5	-	-	-	3,2
Irlanda	9 326	1 702	504	304	11 836	9 401	1 456	500	243	11 600	0,8	-14,5	-0,8	-20,1	-2,0
Italia	106 711	11 899	612	465	119 687	111 741	12 070	507	597	124 915	4,7	1,4	-17,2	28,4	4,4
Lettonia	3 240	6 235	4 469	1 029	14 972	3 459	6 339	4 278	921	14 997	6,8	1,7	-	-	0,2
Lituania	3 184	12 422	20 926	2 567	39 099	3 642	11 016	25 047	3 885	43 590	14,4	-11,3	19,7	51,3	11,5
Lussemburgo	1 211	3 001	3 580	1 622	9 414	809	...	...	...	...	-	-	-	-	-16,5
Paesi Bassi	33 162	28 074	4 339	1 958	67 533	33 814	28 973	3 910	1 862	68 559	2,0	3,2	-9,9	-4,9	1,5
Polonia	120 036	135 567	61 720	17 897	335 220	114 692	125 633	58 911	16 637	315 874	-4,5	-7,3	-4,6	-7,0	-5,8
Portogallo	10 854	15 579	6 412	1 341	34 186	10 530	15 802	5 518	1 112	32 963	-3,0	1,4	-13,9	-17,1	-3,6
Regno Unito	147 349	6 056	224	309	153 939	151 973	6 510	431	223	159 137	3,1	7,5	92,4	-27,8	3,4
Romania	13 548	17 565	19 669	3 921	54 704	14 358	20 048	20 631	3 725	58 762	6,0	14,1	4,9	-5,0	7,4
Slovacchia	6 326	15 001	12 698	1 386	35 411	6 477	16 095	11 750	1 263	35 586	2,4	7,3	-7,5	-8,9	0,5
Slovenia	2 310	9 031	8 413	1 059	20 814	2 256	9 685	9 294	991	22 225	-2,3	7,2	10,5	-6,4	6,8
Spagna	154 666	69 501	4 160	2 782	231 109	158 476	73 531	4 268	2 719	238 994	2,5	5,8	2,6	-2,3	3,4
Svezia	38 556	2 967	198	130	41 851	40 662	2 521	211	84	43 478	5,5	-15,0	6,6	-35,4	3,9
Ungheria	11 940	16 337	10 180	1 227	39 684	12 979	15 265	8 634	1 069	37 948	8,7	-6,6	-15,2	-12,9	-4,4

ANFIA su Dati Eurostat<sup>2</sup>

La Germania, con una quota del 22% si conferma come Paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale dell'UE, così come la Polonia si conferma al primo posto per traffico internazionale con una quota del 29%, seguita dalla Spagna con il 12%.

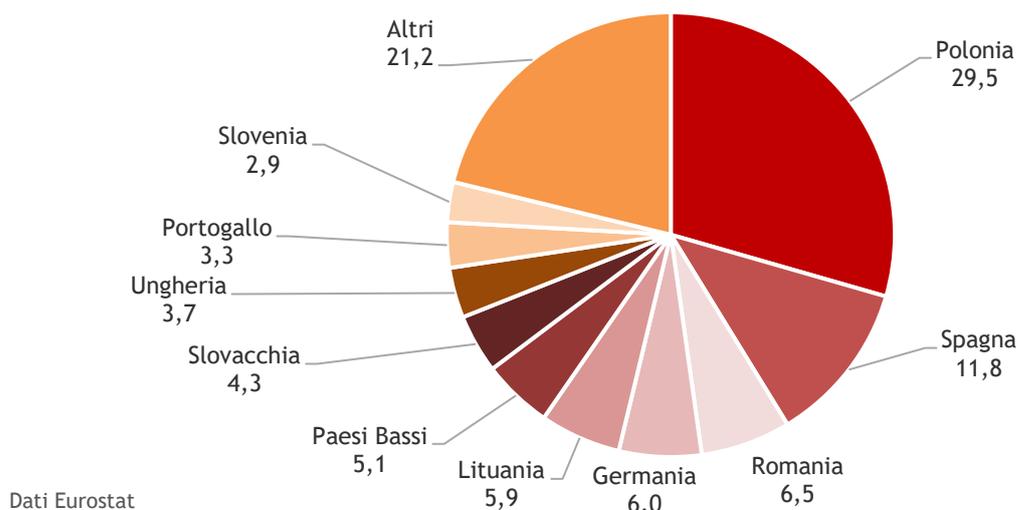
La Polonia ha registrato un calo sostanziale del 5,8%, che ha riguardato tutti i comparti: -4,5% il trasporto nazionale, -7,3% il trasporto internazionale bilaterale, -4,6% il cross-trade e -7% il cabotaggio; complessivamente il trasporto internazionale è diminuito in tkm del 6,5%.

Lituania, Italia, Croazia e Austria hanno registrato una crescita molto forte per il cabotaggio, mentre Finlandia, Regno Unito, Belgio e Repubblica Ceca hanno registrato considerevoli diminuzioni. Nel cross-trade dominano Polonia, Lituania, Romania, Slovacchia, Bulgaria, Slovenia e Ungheria.

### 3.3 Traffico internazionale bilaterale, cross-trade e cabotaggio

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. Il traffico internazionale, in calo del 2,8%, vale 682,6 miliardi di tkm (il 35,5% del traffico totale), ripartito in: 461 mld di tkm di traffico internazionale bilaterale (-1,9% sul 2017, il 67% del traffico internazionale), 179,1 mld di tkm di cross-trade (-4,1%, 26% di quota) e 42,5 miliardi di tkm di cabotaggio (-6,4% sul 2017, 6% di quota). Sul totale trasportato, il traffico internazionale bilaterale pesa il 24%, il cross-trade il 9,3% e il cabotaggio il 2,2%. Se le tkm movimentate attraverso l'attività di cabotaggio fossero effettuate da autotrasportatori nazionali, il trasporto nazionale varrebbe il 66,7% invece del 64,5%.

Grafico 13. UE28, Traffico internazionale merci su strada, tkm per paese in %, 2018



### 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, in percentuale, degli autotrasportatori di Paesi terzi.

Tabella 11. UE28, Traffico bilaterale su strada dei principali Paesi, milioni di tonnellate, 2018

Rank	Traffico bilaterale		Totale mln tonnellate	Autotrasportatori 1°paese (%)	Autotrasportatori 2°paese (%)	Altri autotrasp.(%)
1	DE	NL	89,9	26,5	55,3	18,3
2	DE	PL	60,4	4,2	95,0	0,8
3	BE	NL	56,0	21,9	70,0	8,1
4	BE	FR	51,2	42,4	29,4	28,2
5	DE	FR	47,6	34,8	13,9	51,3
6	ES	FR	43,6	81,8	5,5	12,7
7	BE	DE	38,3	15,1	35,3	49,6
8	AT	DE	37,8	33,0	35,7	31,3
9	ES	PT	22,6	47,5	51,3	1,1
10	DE	IT	21,5	23,4	22,4	54,2
11	CZ	DE	21,0	58,8	21,6	19,6
12	FR	IT	19,1	21,2	37,9	40,8
13	FR	NL	16,4	9,2	51,6	39,2
14	CZ	PL	14,5	9,9	89,7	0,4
15	CZ	SK	13,2	39,6	56,8	3,6
16	DE	ES	12,7	4,2	60,1	35,7
17	IE	UK	12,2	39,8	59,7	0,5
18	DE	DK	11,5	52,1	14,2	33,8
19	AT	IT	11,2	33,3	14,2	52,5
20	IT	SI	8,9	7,6	82,9	9,6

DATI EUROSTAT

Aggiornamento Novembre 2019

La Germania è uno dei due paesi di origine/destinazione in quasi la metà dei 20 principali flussi paese-paese, assumendo il ruolo centrale nei flussi commerciali intra-UE. Tuttavia, la quota dei trasportatori tedeschi sui volumi totali trasportati risulta meno della metà della maggior parte dei flussi bilaterali, con soltanto il 4,2% nel traffico bilaterale tra Germania e Polonia e tra Germania e Spagna. I trasportatori tedeschi hanno registrato la quota più alta di trasporti tra Germania e Danimarca (52,1%).

La quota di trasportatori di paesi terzi nel trasporto da paese a paese varia notevolmente. I trasportatori di paesi terzi hanno trasportato il 54,2% del volume totale trasportato tra Germania e Italia, il 52,5% tra Austria/Italia e il 51,3% tra Germania/Francia. All'estremo opposto della scala, è movimentato da trasportatori di paesi terzi nei flussi bilaterali, l'1,1% delle merci trasportate su strada tra Spagna e Portogallo, lo 0,8% tra Germania e Polonia, lo 0,5% tra Irlanda e Regno Unito e lo 0,4% tra Rep. Ceca e Polonia.

I trasportatori polacchi risultano essere i principali trasportatori di paesi terzi nel trasporto di merci da paese a paese.

I trasportatori italiani trasportano verso la Francia il 37,9% delle tonnellate (era il 33,3% nel 2017) e verso la Germania il 22,4%. Sono nuovamente gli autotrasportatori polacchi a veder crescere i volumi di merci trasportate dall'Italia verso la Germania (54% contro il 58% del 2017). Anche nel traffico bilaterale Austria/Italia, in termini di milioni di tonnellate trasportate, fanno la parte maggioritaria gli autotrasportatori sloveni (52% contro il 56% del 2017).

La Polonia emerge in modo preponderante come autotrasporto da Paese terzo nei flussi bilaterali tra Paesi confinanti e non, come nei flussi Germania/Italia e Germania/Francia. 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 (23,4%), Francia/Svizzera (13,2%), Svezia/Norvegia (12,8%) e Italia/Svizzera (7,6%, 6,1 milioni di tonnellate). I cinque Stati terzi più importanti come partner commerciali sono stati: Svizzera, Norvegia, Russia, Turchia e Ucraina.

**Tabella 12. Traffico bilaterale su strada verso i Paesi extra-UE, milioni di tonnellate, 2018**

Rank	Traffico bilaterale		Totale mln tonnellate	Autotrasp. EU-28 (%)
1	DE	CH	18,9	23,4
2	FR	CH	10,6	13,2
3	SE	NO	10,4	12,8
4	IT	CH	6,1	7,6
5	AT	CH	2,7	3,3
6	PL	RU	2,6	3,2
7	BG	TR	1,9	2,3
8	DK	NO	1,2	1,5
9	PL	UA	1,2	1,4
10	NL	CH	1,1	1,3
11	PL	CH	1,1	1,3
12	BE	CH	1,0	1,2

DATI EUROSTAT

### 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 e, di conseguenza, le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il 12,3% dei viaggi su strada nel trasporto internazionale è stato effettuato da veicoli vuoti, solo tre paesi superano il 20% (Austria con 22,1%, Paesi Bassi con 21,5% e Francia con 20,6%). Ciò dimostra l'importanza economica di trovare carichi per i viaggi di ritorno internazionali, mentre i viaggi vuoti possono essere più presenti nel trasporto interno. A livello di trasporto totale, la maggior parte degli Stati membri è scesa tra il 15% e il 30% di viaggi vuoti. 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 negli ultimi tre anni il 26% del traffico internazionale (era il 23% nel 2014 e il 12% nel 2005). La Polonia continua ad essere il Paese più attivo nel cross-trade, le cui attività valgono il 33% del cross-trade totale.

Sono 7 i Paesi con quote di cross-trade più alte: Polonia, Lituania, Romania, Slovacchia, Bulgaria, Slovenia e Ungheria sul totale del comparto, tutti entrati a far parte dell'Unione europea dopo il 2004.

Il **cabotaggio** 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. Fino a pochi anni fa la maggior parte del trasporto di cabotaggio veniva effettuato nei paesi limitrofi.

Questa modalità è cambiata negli ultimi anni, in particolare per i trasportatori di Polonia, Lituania, Romania e Bulgaria. Il cabotaggio è una pratica che, nonostante il calo del 6% nel 2018 sul 2017, è cresciuta negli ultimi cinque anni del 41%. Nel 2018 Lituania, Francia, Italia, Croazia e Austria hanno registrato le crescite tendenziali più alte, mentre Finlandia, Regno Unito, Belgio e Repubblica Ceca hanno registrato i decrementi più consistenti. Dal punto di vista di un paese dichiarante, il cabotaggio è dunque considerato un trasporto internazionale. Per quanto riguarda la circolazione delle merci, invece potrebbe essere considerato un trasporto nazionale quando le merci vengono trasportate da un luogo a un altro all'interno di questo paese. 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).

Grafico 14. Principali paesi attivi nel cross-trade tkm in %, 2018

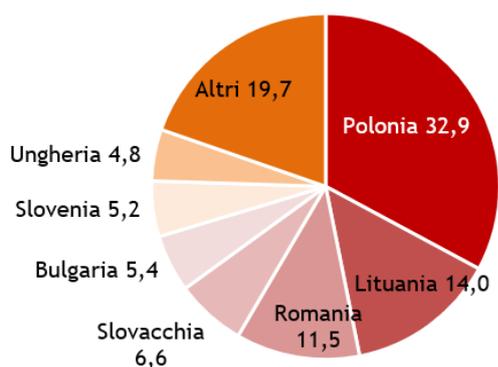
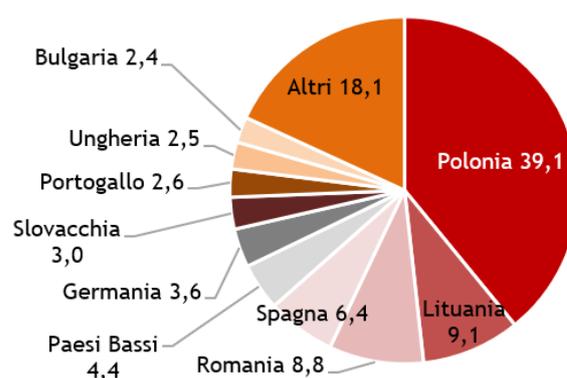


Grafico 15. Principali paesi che praticano il cabotaggio tkm in %, 2018



### 3.4 La flotta dei veicoli e le caratteristiche dei viaggi

Secondo dati ACEA, la flotta di autocarri medi-pesanti in circolazione in UE a fine 2018 è di 6,6 milioni di veicoli e il settore del trasporto merci su strada impiega 2.385.000 persone. Molti dei servizi pubblici essenziali sono forniti da camion e furgoni: servizi postali e di corriere; servizi di emergenza; gestione dei rifiuti. I camion sono il mezzo di trasporto più flessibile, reattivo ed economico per la stragrande maggioranza delle merci movimentate e sono anche essenziali per il funzionamento del più ampio sistema di trasporto europeo integrato. Il settore del trasporto merci su strada genera un fatturato di 337 miliardi di euro (dato 2016, Eurostat).

Le rilevazioni "reporting Paese" di Eurostat "contano" nel 2018 uno stock di 4,3 milioni di autocarri merci registrati nell'UE28<sup>4</sup>. Lo stock è aumentato dello 0,6% rispetto al 2017 e del 2,4% rispetto al 2014.

Tra gli Stati membri, la Polonia (15,8% dello stock) ha la flotta con il maggior numero di veicoli, seguita da Germania (12,6%) e Francia (12,5%). Tra il 2014 e il 2018, diciotto Stati membri hanno registrato un aumento delle flotte, tra cui i più significativi in Irlanda (42,1%), Romania (36,7%) e Slovenia (23,4%) mentre, il calo più significativo è stato registrato in Portogallo (-19%), seguito da Italia (-15%) e Bulgaria (-11,2%). Tra il 2018 e il 2017,

<sup>4</sup> Le rilevazioni Eurostat riguardano principalmente veicoli con portata >3,5 tonnellate o con ptt >6 tonnellate

gli aumenti più elevati sono stati in Lituania (11,7%), in Irlanda (8,8%) e in Slovenia (6,2%), mentre le più grandi diminuzioni in Grecia (-9,6%), Polonia (-3,2%) e Francia (-1,7%).

Nel 2018 l'85,4% delle tkm movimentate in UE28 è stato effettuato da veicoli con un peso massimo a pieno carico autorizzato superiore a 30 tonnellate. La maggior parte degli Stati membri ha registrato quote più elevate per veicoli con peso oltre le 40 tonnellate, con percentuali superiori al 90% nei Paesi Bassi, in Estonia e in Croazia mentre, si registrano le quote più alte in Spagna (91,6%), in Polonia (91,5%) e in Portogallo (89,1%) per il trasporto effettuato da veicoli con un peso superiore a 30 tonnellate e minore di 40.

Negli ultimi cinque anni, il trasporto su strada nell'UE in tkm, effettuato da veicoli con un peso massimo a pieno carico autorizzato superiore a 30 tonnellate, è aumentato dell'11% e del 17,9% da veicoli con peso inferiore alle 30 tonnellate.

Grafico 16. UE28, Traffico merci per peso massimo consentito del veicolo, milioni di tkm, 2014-2018

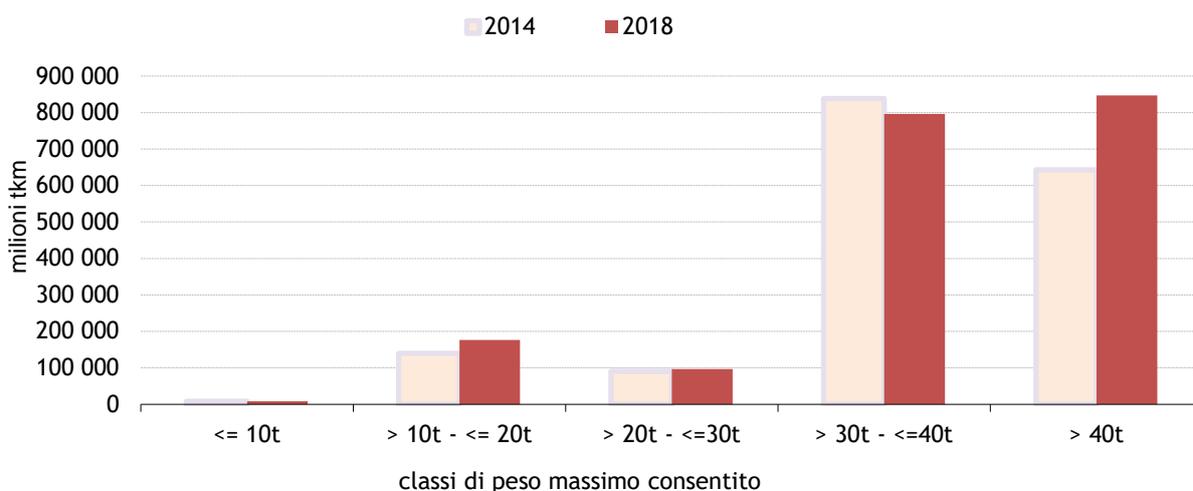
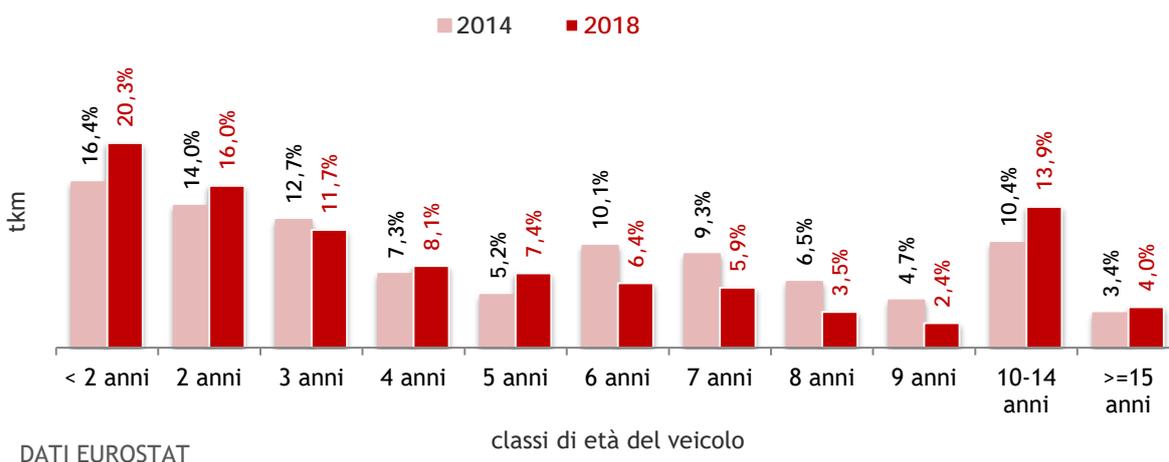


Grafico 17. UE28, Traffico merci per età del veicolo rilevato, % sul totale tkm, 2014-2018



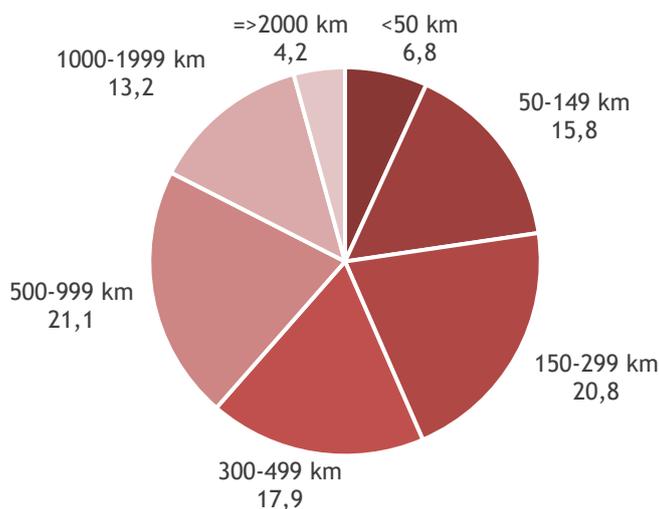
Tra il 2014 e il 2018, secondo l'età dei veicoli, si è registrato un forte calo delle tkm trasportate da autocarri di età compresa tra 6 e 9 anni, mentre è aumentato il trasporto effettuato da autocarri di età pari o superiore a 10 anni. Nel 2018, gli autocarri con meno di 2 anni di età hanno movimentato il 20,3% delle tkm, mentre gli autocarri con più di 10 anni hanno movimentato il 18% delle tkm. Il 63% è stato trasportato da autocarri fino a 5 anni di età (era il 56% nel 2014). In undici Stati membri, il 60% delle tkm è stato movimentato da autocarri fino a 5 anni di età.

Nel 2018, secondo la configurazione degli assi, quasi tutti i Paesi europei hanno una quota del loro trasporto su strada superiore al 70% effettuata da trattori stradali e semirimorchi. La Germania e la Romania hanno le quote più alte di tkm perimate da autocarri e rimorchi (20,8% per entrambi i Paesi).

Nel 2018, secondo la distanza percorsa, il 7% delle tkm movimentate ha percorso meno di 50 km e il 17% più di 1000 km. Fino a 150 km le merci movimentate sono il 23%. La maggior parte delle merci viaggia su distanze comprese tra 150 e 1000 km, pari al 60% del totale delle tkm.

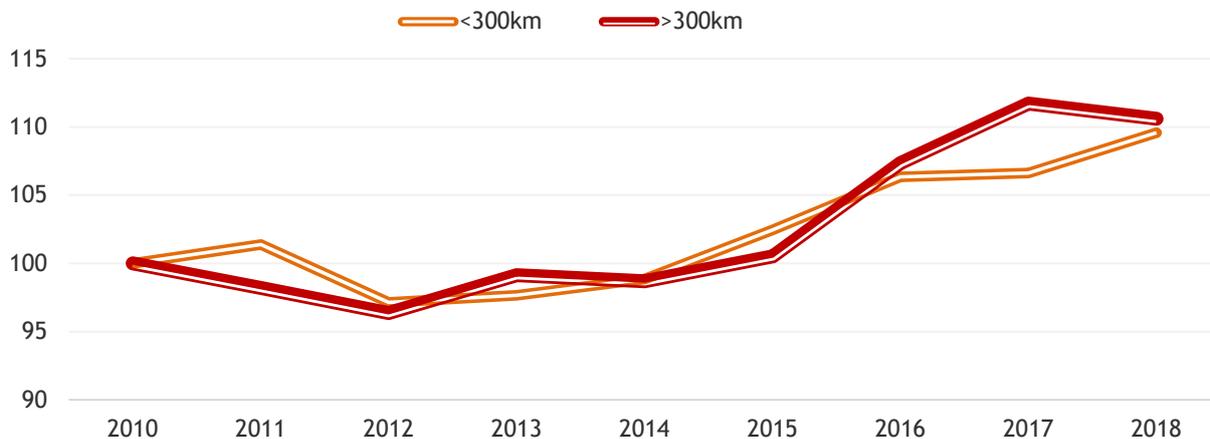
**Grafico 18. UE28, Traffico merci su strada, tkm per classi di distanza percorsa, 2018**

In percentuale



**Grafico 19. Evoluzione del trasporto in t/km secondo la distanza percorsa**

Numeri indice 2010=100



Nel 2018, secondo il tipo di merci, i minerali metalliferi e altri prodotti minerali e di estrazione sono stati il gruppo di merci più trasportato su strada nell'UE, 3.661 milioni di tonnellate e una quota del 24,6%.

Dopo 4 anni di crescita costante, il trasporto di merci pericolose è diminuito da 83 miliardi di tkm nel 2017 a 79 miliardi di tkm nel 2018. Per la maggior parte dei paesi, la quota di trasporto di merci pericolose vale circa il 4%. Tutte le principali economie hanno registrato cifre comprese tra il 3% e il 6%; solo la Polonia, la seconda più grande industria dei trasporti in Europa, ha registrato una quota inferiore, 2,6%. Cipro ha avuto una quota del 16,4%, seguita dalla Finlandia, 6,9%. I Paesi che hanno registrato la percentuale più bassa di merci pericolose sono state Slovacchia, Lituania, Paesi Bassi e Portogallo, con una quota compresa tra l'1% e il 2%. Il più grande gruppo di prodotti specifici è costituito da liquidi infiammabili, che hanno assorbito più della metà del totale (52,9%).

Altri due gruppi, i gas (compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione) e i prodotti corrosivi, hanno rappresentato rispettivamente il 14,1% e il 12,1%. Ci sono stati cambiamenti molto piccoli rispetto agli anni precedenti, la distribuzione tra i gruppi di prodotti è rimasta abbastanza simile nel tempo.

Poiché le merci pericolose rappresentano una piccola parte di tutte le merci trasportate su strada, vi sono notevoli incertezze nei risultati delle indagini su questo tipo di merci.

Nel 2018, secondo il tipo di cargo, i Paesi del trasporto merci su strada EU28 con la quota più elevata di prodotti pallettizzati sono stati la Slovenia, 61,4%, il Portogallo, 60,6%, e la Croazia, 59,6%, mentre il Belgio, la Finlandia e l'Austria sono stati i Paesi con la quota più bassa, rispettivamente del 27,2%, del 30,3% e del 31,3.

Nel 2018, i viaggi a vuoto, misurati in milioni di veicoli-km sono 1/5 del totale mentre per numero di viaggi sono più di 1/3 del totale, secondo la rilevazione Eurostat per i paesi rispondenti.

### 3.5 eCommerce<sup>5</sup>

Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione sono diventate rapidamente parte integrante del funzionamento dell'impresa, il cui uso ampio e intensivo, combinato con nuovi modi di accesso e di utilizzo di Internet, caratterizzano l'economia digitale (e-economy). Queste tecnologie sono decisive per la gestione delle attività delle imprese, organizzano la comunicazione interna, condividono le informazioni con i partner commerciali e comunicano con i clienti. In questo contesto, l'e-economy comprende sia l'e-business (uso delle ICT nei processi aziendali) che l'e-commerce (transazioni commerciali di beni o servizi).

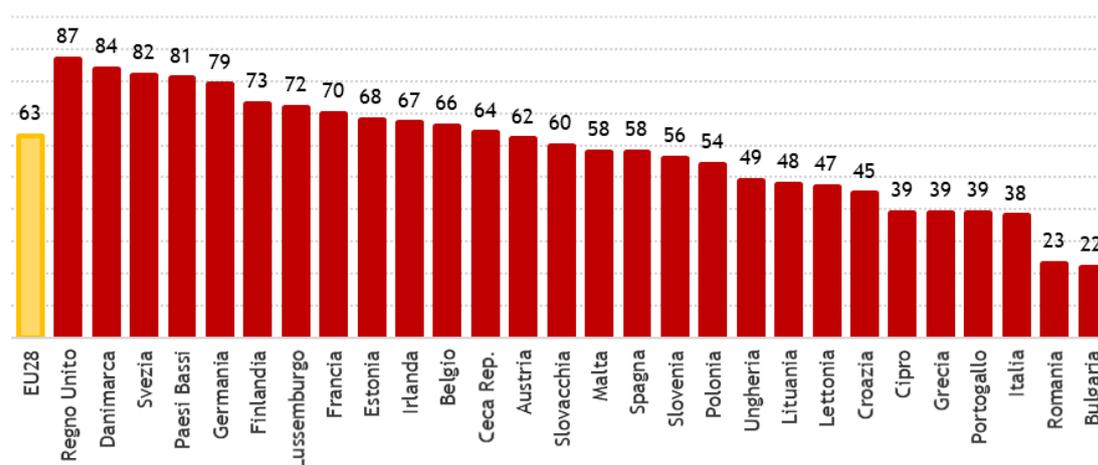
Secondo le indagini Eurostat, in UE il 90% delle famiglie ha un accesso a internet (in Italia l'85%) e l'88% delle persone ha usato internet nel 2019. Sale la percentuale di uso di internet, mentre si è in movimento (fuori casa o al lavoro).

Lo shopping online è molto popolare nell'UE. La percentuale di individui, che hanno effettuato ordini/acquisti di beni e/o servizi online nel 2019, sale al 63%. L'e-shopping cresce costantemente, con il maggiore aumento tra i giovani utenti di Internet.

In Italia, la percentuale degli internauti è del 78% (era del 58% nel 2012 e del 41% nel 2007) e quella dei cittadini che hanno fatto acquisti è del 38%.

Secondo le rilevazioni Eurostat, in Unione europea, gli acquisti online riguardano nel 2019 il 63% degli individui, in Italia il 38%.

Grafico 20. UE28, Acquisti online per paese, in %



ANFIA su dati EUROSTAT

<sup>5</sup> 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).

Il 96% delle imprese europee con almeno 10 persone impiegate ha utilizzato una connessione a banda larga fissa per accedere a Internet. La percentuale di imprese che utilizzano le connessioni Internet più veloci è più che triplicata tra il 2011 e il 2019.

Nel 2018 (ultimo dato disponibile), il 14% delle imprese dell'UE ha effettuato vendite online utilizzando solo siti Web o app, il 3% ha utilizzato solo vendite di tipo EDI, mentre un altro 3% ha utilizzato entrambi.

Nel 2018, la quota del fatturato derivante dalle vendite sul web nell'UE è stata realizzata principalmente tramite i siti Web o le app delle imprese. Nel settore ricettivo dell'UE, quasi tutte le imprese che effettuano vendite online nel 2018 hanno ricevuto ordini tramite siti Web o app.

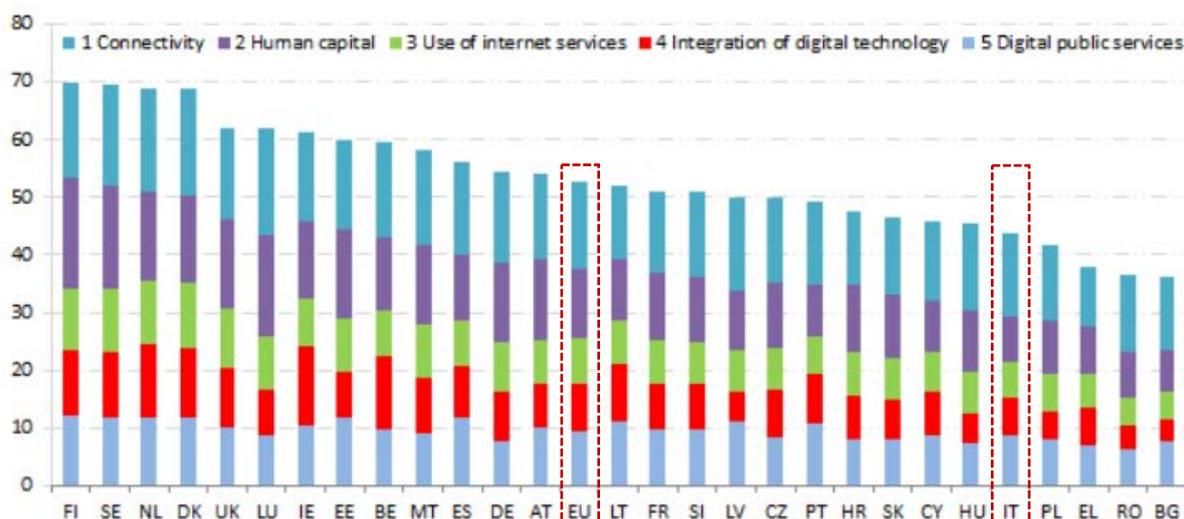
In UE, nel periodo dal 2008 al 2018, la percentuale di imprese che hanno avuto vendite online è aumentata di 7 punti percentuali, dal 13% nel 2008 al 20% nel 2018. Analogamente, il fatturato aziendale generato dalle vendite online è aumentato di 6 punti percentuali nello stesso periodo, vale a dire dal 12% nel 2008 al 18% nel 2018.

Le vendite elettroniche possono essere effettuate tramite siti Web o app (vendite Web, pari al 14%) o in modo automatizzato tramite messaggi di tipo EDI (electronic data interchange) per il 3% e entrambi i canali per il 3%. Nel 2018, nell'UE28, la percentuale di imprese che effettuava vendite online variava dall'11% in Bulgaria e Grecia al 39% in Irlanda, seguita da Danimarca (34%), Svezia (33%), Belgio (31%) e Repubblica Ceca (30%).

Il fatturato generato dalle vendite online delle imprese italiane vale il 12% del totale e gli ordini delle vendite online pesano per il 10%.

Nell'ultimo anno, tutti i paesi dell'UE hanno migliorato le loro prestazioni digitali. L'Unione europea misura l'efficienza digitale dei paesi, mediante l'indice dell'economia e della società digitale (DESI), un indice composito che sintetizza gli indicatori pertinenti sulle prestazioni digitali dell'Europa e traccia l'evoluzione dei paesi membri dell'UE nella competitività digitale. Finlandia, Svezia, Paesi Bassi e Danimarca hanno ottenuto il punteggio più alto nel DESI 2019 e sono tra i leader mondiali nella digitalizzazione. Questi paesi sono seguiti da Regno Unito, Lussemburgo, Irlanda, Estonia e Belgio. Alcuni altri paesi hanno ancora molta strada da fare e l'UE nel suo insieme ha bisogno di miglioramenti per poter competere sulla scena globale. L'Italia si ferma al 24° posto su 28 Paesi.

Grafico 21. Digital Economy and Society Index (DESI) 2019 Ranking, Eurostat



Nei mercati più maturi l'eCommerce è ormai un canale di primaria importanza nella generazione dei consumi. In Cina o in UK, ad esempio, ogni 100 euro spesi dai consumatori, circa 20 transitano online. Il ritardo del nostro Paese nel servire il mercato globalizzato ha fatto sì che l'export dei prodotti "made in Italy" attraverso il canale digitale perdesse punti, limitandone così la crescita.

Le imprese italiane comunque stanno crescendo su questo fronte (anche se lontane dai livelli di UK, Germania, Francia e Spagna) puntando a sfruttare una platea mondiale.

Le nazioni europee detengono otto dei primi 10 posti nell'indice E-commerce Business-to-Consumer (B2C) dell'UNCTAD<sup>6</sup> 2019, che classifica 152 paesi nella loro disponibilità a impegnarsi nel commercio online. Ai paesi viene assegnato un punteggio per l'accesso a server Internet sicuri, l'affidabilità dei servizi postali e delle infrastrutture e la parte della loro popolazione che utilizza Internet e ha un account presso un istituto finanziario o un fornitore di servizi di moneta mobile.

Secondo questo indice, l'Italia si piazza al 36° posto.

Tabella 13. Top 10 economies in the UNCTAD B2C E-commerce Index 2019

2019 Rank	Economy	Share of individuals using the Internet (2018 or latest)	Share of individuals with an account (15+, 2017)	Secure Internet servers (normalized, 2018)	UPU postal reliability score (2018 or latest)	2019 Index value	Index value change (2017-18 data)	2018 Index rank
1	Netherlands	95	100	98	93	96.4	0.3	1
2	Switzerland	94	98	95	95	95.5	0.0	3
3	Singapore	88	98	97	97	95.1	-0.2	2
4	Finland	94	100	90	94	94.4	0.7	13
5	United Kingdom	95	96	88	98	94.4	-0.8	4
6	Denmark	98	100	100	79	94.2	2.1	10
7	Norway	97	100	86	91	93.4	-1.1	5
8	Ireland	82	95	95	100	93.3	-0.1	7
9	Germany	92	99	94	86	92.9	0.9	12
10	Australia	87	100	89	91	91.8	-0.7	11

Fonte: Unctad

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.

Secondo l'indagine dell'Osservatorio del Politecnico di Milano sull'e-commerce, gli acquisti online valgono nel mondo 3.000 miliardi di euro, di cui 1.320 solo in Cina e 680 in USA, che sono i Paesi dove si spende di più.

### 3.6 Coronavirus e Trasporti

Durante l'attuale pandemia, la Commissione europea ha adottato misure per garantire servizi continui e ininterrotti di terra, per via navigabile e per trasporto aereo di merci. Le misure restrittive introdotte per rallentare la diffusione del virus hanno anche rallentato i trasporti in Europa. Durante questa crisi, la Commissione ha operato per garantire che medicinali, dispositivi di protezione e altri beni possano raggiungere ospedali, studi medici e case di cura. La catena di approvvigionamento europea è mantenuta attraverso una vasta rete di servizi di trasporto merci, compresi i servizi di trasporto terrestre, marittimo e aereo. I servizi di trasporto continui e ininterrotti sono di importanza cruciale per il funzionamento del mercato interno dell'UE e la sua risposta efficace all'attuale crisi della sanità pubblica.

Il 16 marzo, la Commissione europea ha emanato linee guida per le misure di gestione delle frontiere, trovando il giusto equilibrio tra protezione della salute dei cittadini, in particolare viaggiatori e passeggeri, e garantendo la disponibilità di beni e servizi essenziali in tutta Europa. Per far sì che le merci si muovano liberamente ed

<sup>6</sup> United Nations Conference on Trade and Development

efficacemente in tutta l'Unione, la Commissione europea, il 23 marzo, ha fornito consigli pratici sull'attuazione delle "corsie verdi" - valichi di frontiera aperti a tutti i veicoli merci che trasportano merci in cui eventuali controlli o controlli sanitari non dovrebbero richiedere di più di 15 minuti.

Nell'emergenza l'Autotrasporto ha dimostrato il ruolo fondamentale svolto a garantire l'approvvigionamento e la distribuzione di tutti i beni indispensabili a proseguire le attività delle strutture sanitarie e i bisogni essenziali dei cittadini. Come per ogni altra attività economica, sono emerse le criticità del settore denunciate da tempo. Tuttavia la situazione contingente va considerata come un'opportunità per accelerare tutti quei processi che, attraverso digitalizzazione, Intelligenza artificiale, automazione rendono più efficiente logistica e trasporti.

### 3.7 Autotrasporto: carenza di autisti

IRU, l'organizzazione mondiale che raccoglie le associazioni dell'autotrasporto, ha condotto un'indagine tra le società di trasporto e logistica di piccole e medie dimensioni in numerosi paesi europei, da cui emerge una mancanza di autisti in Europa del 23% rispetto alla domanda, prevista salire al 36% nel 2020. Secondo il rapporto dell'IRU, la Polonia e la Romania sono due dei paesi europei maggiormente colpiti. In Polonia, la carenza di driver è del 22% e si prevede che salirà di 15 punti nell'anno in corso. In Romania, la situazione è ancora più critica in quanto si prevede che la carenza di conducenti del 50% registrata nel 2019 raggiungerà il 62% nel 2020. Il lavoro di camionista è ancora una prerogativa maschile, i motivi che dissuadono le donne dall'entrare nella professione includono condizioni di lavoro difficili, mancanza di aree di parcheggio sicure e lunghi periodi trascorsi lontano da casa. E' fondamentale dunque apportare miglioramenti per garantire migliori condizioni di lavoro. Riportiamo alcune delle azioni concrete e delle soluzioni proposte per tentare di arginare il problema:

- Abbassare e armonizzare l'età minima per diventare un pilota professionista
- Sviluppo di una Carta comune insieme al Consiglio europeo dei caricatori (ESC) per migliorare il trattamento dei conducenti nei siti di consegna
- Creazione e finanziamento di aree di parcheggio per camion sempre più sicure

IRU ha messo in campo alcune iniziative per affrontare la carenza di conducenti europei, garantendo finanziamenti dell'UE per un valore di 60 milioni di euro per lo sviluppo di aree di parcheggio per camion (SSTPA) sicure e supportando l'iniziativa Women in Transport Talks<sup>7</sup> per incoraggiare un maggior numero di donne ad entrare nella professione.

In Italia secondo Conftrasporto il mercato dell'autotrasporto è in sofferenza di 15.000 di autisti professionisti, anche in considerazione del basso turnover dovuto alla mancanza di vocazione tra i giovani. Un'analisi sui titolari di patente professionale svolta dal Ministero dei Trasporti, evidenzia che oltre il 36% dei conducenti italiani si trova negli ultimi 10 anni di carriera e solo l'1,9% nei primi 10.

Secondo l'Osservatorio "Contract Logistics" del Politecnico di Milano negli ultimi due anni il 49% delle aziende committenti ha avuto difficoltà a reperire servizi di trasporto necessari, soprattutto nei periodi di picco, mentre il 63% delle imprese di trasporto ha incontrato difficoltà a reperire autisti.

La carenza di driver rimane un problema universale - in tutta Europa e non solo. E' infatti un'emergenza che riguarda anche gli Stati Uniti. Il reclutamento dei conducenti, soprattutto giovani si rivela difficile da almeno un decennio: lunghe giornate di lavoro, privazione del sonno e bassa crescita dei salari sono i fattori che "allontanano" l'interesse verso questa attività, a cui si aggiunge la tendenza verso veicoli automatizzati che diminuisce l'attrazione del lavoro per coloro che sono attenti alla longevità della carriera. Alla luce di questi fatti, l'età media di un camionista negli Stati Uniti è ora di 55 anni, secondo il Bureau of Labor Statistics. La fuga dalla professione di autisti di mezzi pesanti di trasporto è dunque un fenomeno preoccupante, con importanti riflessi sui costi di tutta la filiera della logistica e dei trasporti, che va coinvolgendo anche il consumatore finale che inevitabilmente vede aumentare i costi delle spedizioni. Nonostante questa mancanza, i camionisti USA guadagnano sempre meno: gli stipendi medi dei conducenti di camion sono diminuiti in media del 21% dal 1980. Nel settore dei trasporti verosimilmente la guida autonoma produrrà una significativa rivoluzione per i driver. I trasporti a lungo raggio saranno effettuati da veicoli a guida autonoma, mentre in ambito urbano i veicoli commerciali e gli autisti prenderanno in carico le merci destinate ai clienti finali.

---

<sup>7</sup> Women in Transport Talks sono un'iniziativa industriale sviluppata nell'ambito della piattaforma Women in Transport istituita dalla Commissione europea e supportata da tutti i modi di trasporto.

## ITALIA Traffico merci



## 4. ITALIA Traffico merci, dati 2018

### 4.1 Traffico merci tutte le modalità, dati ISTAT

Alla ripresa dell'economia (2015-2018) è corrisposta una lenta ripresa del traffico delle merci nel suo complesso, ma i volumi di merci persi negli anni di recessione economica, non sono stati ancora recuperati negli anni di ripresa. Osservando il traffico merci movimentate nel 2018 da tutte le modalità di trasporto, si evidenzia un aumento dei volumi rispetto al 2017, eccetto per il trasporto aereo.

Nel 2018, secondo la rilevazione ISTAT (Reporting Paese) il trasporto su strada ha movimentato 920,7 milioni di tonnellate di merci, in aumento del 4% sui volumi del 2017 (885,5 milioni di tonnellate) e in calo del 4,4% sui volumi del 2014 (963,1 milioni di tonnellate).

Le tkm movimentate sono state 124,9 miliardi, in aumento del 4,4% sul 2017 e del 6,0% sul 2014 (sono escluse le tkm movimentate da vettori esteri in Italia). La rilevazione con i dati "aggiustati per territorialità", ferma al 2017, che include anche le tkm dei vettori esteri, evidenzia un volume di merci movimentate in tkm un po' più alto: 142,1 miliardi, in aumento del 7,6% sui volumi del 2016 (132 miliardi di tkm) e del 6,8% sui volumi del 2014 (133 miliardi di tkm). La differenza tra i due volumi è da attribuire 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 aumentati del 2,2% sul 2017 e dell'1% sul 2014. La rilevazione ISTAT evidenzia dunque un recupero, nell'ultimo anno rilevato, 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 (+2,3% nel 2018) e quella di Confetra che misura i viaggi effettuati, evidenziano una ripresa dell'attività di trasporto su gomma (+2,4% i viaggi nazionali e +2,5% i viaggi internazionali). Relativamente al fatturato, sia l'autotrasporto sia le spedizioni internazionali segnano una tendenza in linea con quella del traffico. Infine i dati dell'Osservatorio del Politecnico di Milano sulla Contract Logistic confermano per l'anno 2018 un andamento ancora favorevole ed evidenziano una riorganizzazione dell'Autotrasporto in conto terzi, determinata da un lato dalla riduzione del 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 nel 2018 oltre 97 milioni di tonnellate (+3,1% sul 2017) ed oltre 22 miliardi di tkm (-1,2%). Per tipo di trasporto, 10,5 miliardi di tkm hanno interessato il trasporto nazionale, 7 mld di tkm il trasporto internazionale in entrata e 4,2 mld quello in uscita. I principali Paesi di destinazione delle merci in uscita sono stati Germania, Austria, Belgio, Francia e Paesi Bassi, mentre i principali Paesi di origine delle merci in entrata sono stati Germania, Austria, Francia, Ungheria, Belgio e Polonia.

Il trasporto ferroviario intermodale, realizzato dalle Grandi Imprese per unità di trasporto intermodale, ha impiegato container e casse mobili per 10 miliardi di tkm, semirimorchi non accompagnati per 1,82 miliardi di tkm, veicoli stradali accompagnati per 331 milioni di tkm, per un totale complessivo di 12,22 miliardi di tkm e un percorso medio di 205 km. In volume, il trasporto intermodale ha movimentato 59 milioni di tonnellate di merce.

Il trasporto marittimo (merce imbarcata e sbarcata) ha movimentato, nel 2018, 502 milioni di tonnellate di merci (+5,6% sul 2017), di cui 305 milioni in trasporto internazionale (+11% sul 2017, che era in aumento dell'1% sul 2016) e circa 200 milioni in attività di cabotaggio (-1,8% sul 2017, che era in aumento del 5,5% sul 2016).

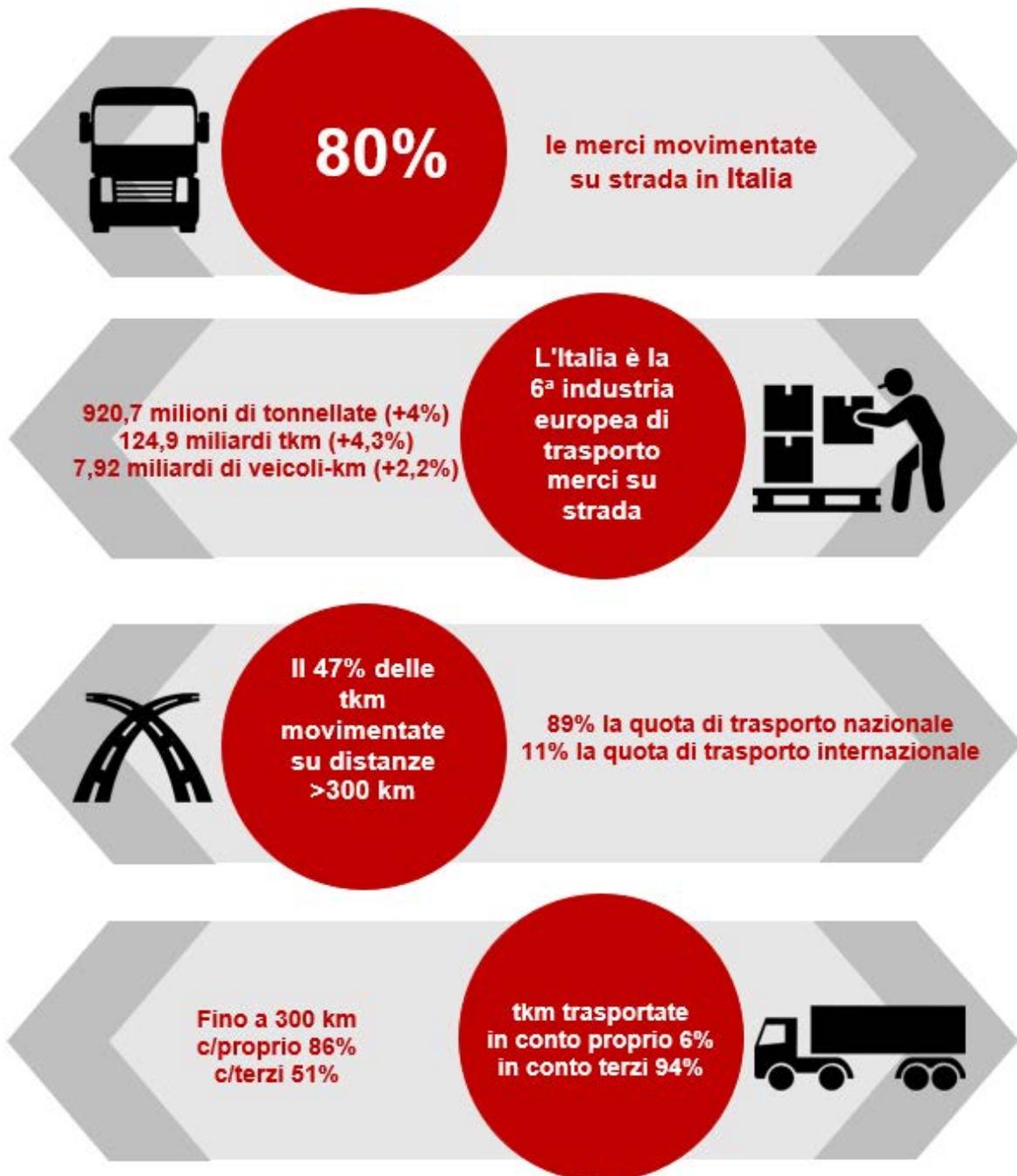
Per tipo di carico e merce (in tonnellate), il trasporto marittimo risulta così ripartito: 106 milioni in contenitori, 195 milioni di rinfusa liquida, 80 milioni di rinfusa solida, 99 milioni Ro Ro, 21 milioni altro.

Il trasporto aereo (di linea e charter) ha movimentato, nel 2018, 1,1 milioni di tonnellate di merci e posta (-0,7% sul 2017), di cui 1,02 milioni nei trasporti internazionali (-0,8%). Nel 2018 l'Asia si conferma la principale area geografica di destinazione e provenienza delle merci trasportate negli aeroporti italiani, con 438 mila tonnellate (pari al 43% della merce trasportata da e per l'estero), seguita da Europa (38%) e Nord America (15% del totale).

Il trasporto su strada resta la principale modalità di trasporto sia in tkm che in tonnellate.

Il Logistic Performance Index 2018 della Banca Mondiale colloca l'Italia al 19° posto nella classifica mondiale del trasporto internazionale. Nei primi 20 posti si piazzano davanti all'Italia ben 10 Paesi dell'UE.

## 5. ITALIA Traffico merci su STRADA, dati 2018



ANFIA su dati ISTAT

## 5.1 Traffico merci su strada

Secondo le rilevazioni Istat, tra il 2009 e il 2018, l'Italia ha perso il 25,5% delle merci movimentate su strada, passando da 167,6 mld di tkm a 124,9.

Nel 2018 la crescita è del 4,4% sul 2017, primo anno di ripresa con un aumento del 6,3% sul 2016.

La performance realizzata dai vettori nazionali con portata utile non inferiore a 3,5 tonnellate, risultante dalla rilevazione ufficiale Istat Reporting Paese per le statistiche ufficiali nazionali ed europee, 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 2017 (ultimo dato disponibile), il traffico merci complessivo ammontava a 142 miliardi di tkm (+7,6% sul 2016), mentre quello movimentato dai vettori registrati in Italia risultava, sempre nel 2017, di 119,7 miliardi di tkm (+6,3% sul 2016).

La differenza tra i due volumi rende evidente il peso del traffico dei vettori esteri nel territorio italiano. Il traffico dei veicoli registrati in Italia è aumentato negli ultimi due anni ma resta ancora molto inferiore rispetto al 2009.

Grafico 22. Italia, merci trasportate su strada per titolo di trasporto, miliardi tkm



Tornando ai dati statistici dettagliati rilevati dai vettori nazionali, nel 2018, il traffico nazionale su strada ha movimentato 111,7 mld tkm di merci (+4,7% sul 2017), mentre il traffico internazionale (incluso cross-trade e cabotaggio) ha movimentato oltre i 13 mld di tkm (+1,7% sul 2017), di questi 12 miliardi hanno riguardato il traffico bilaterale (+1,4% sul 2017), 0,5 miliardi il cross-trade (-17,2%) e 0,6 miliardi il cabotaggio (+28,4%).

Tabella 14. ITALIA Trasporto merci su strada, tonnellate e tkm, titolo di trasporto e percorrenza

	2017			2018			Variazioni % 2018/2017		
	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale
<b>Conto proprio</b>									
tonnellate (milioni)	125,2	44,1	169,3	113,5	41,4	154,9	-9,3%	-6,1%	-8,5%
tkm (miliardi)	2,2	5,9	8,1	2,0	5,5	7,5	-9,1%	-7,3%	-7,7%
<b>Conto terzi</b>									
tonnellate (milioni)	254,0	462,2	716,2	272,7	493,1	765,8	7,4%	6,7%	6,9%
tkm (miliardi)	5,5	106,1	111,6	5,7	111,7	117,4	4,6%	5,3%	5,2%
<b>Totale</b>									
tonnellate (milioni)	379,2	506,3	885,5	386,2	534,5	920,7	1,8%	5,6%	4,0%
tkm (miliardi)	7,7	112,1	119,7	7,7	117,2	124,9	0,7%	4,6%	4,3%

DATI ISTAT

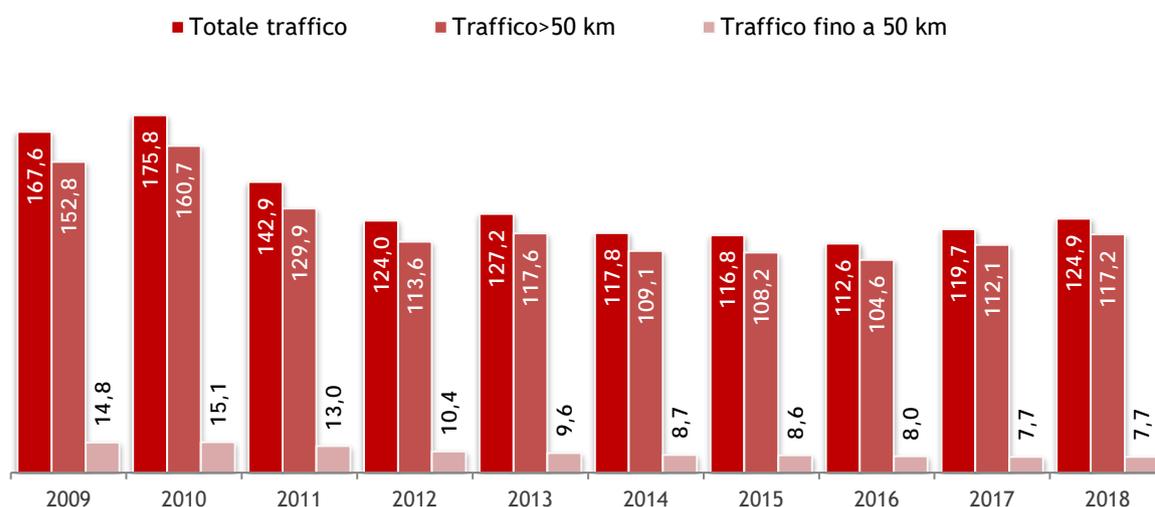
Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 7,5 mld di tkm di merci (6% di quota) e al conto terzi 117,4 mld di tkm (94% di quota).

Le tonnellate complessive movimentate dal trasporto su strada sono state 920,7 milioni (+4% sul 2017), di cui il 17% è stato trasportato in conto proprio e l'83% in conto terzi.

Il traffico merci secondo la distanza percorsa ha totalizzato 7,7 miliardi di tkm nelle distanze fino a 50 km (+0,7% sul 2017) e 117,2 miliardi nelle distanze superiori (+4,6% sul 2017). Negli ultimi dieci anni, il traffico su distanze fino a 50 km in tkm si è praticamente dimezzato (-48%), mentre quello su distanze superiori ha registrato una riduzione del 23%. Il 58,5% delle tkm movimentate nel trasporto nazionale è effettuato su distanze entro i 300 km, in crescita del 7,7% rispetto al 2017, il 41,5% su distanze superiori, in crescita dello 0,8%. Il 76,5% delle tkm movimentate nel trasporto internazionale è effettuato su distanze superiori ai 500 km, una riduzione del 3,4% rispetto al 2017.

Complessivamente entro i 300 km è movimentato il 53% delle tkm e il 47% su distanze superiori ai 300 km. In termini di tonnellate il trasporto merci fino a 50 km pesava per il 54% del totale movimentato nel 2009, sceso di 12 punti nel 2018, mentre il traffico in tonnellate nelle distanze da 51 a 300 km ha guadagnato 9,9 punti di quota, passando dal 36,3% al 46,2%, mentre quello superiore a 300 km è cresciuto di quasi 2 punti percentuali, pesando l'11,8%.

Grafico 23. ITALIA Trasporto merci su strada, miliardi tkm, percorrenza



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 (22,8% del totale), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (14,7%), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (13,9%) e i prodotti alimentari (9,8%).

Sopra i 50 km invece, troviamo i prodotti alimentari (16,5% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (10%), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (8,8%) e i prodotti agricoli, silvicoltura e pesci (8,7%).

La ripresa economica si evidenzia anche nella tipologia della merce trasportata, aumentano, in particolare, le tkm movimentate per le seguenti voci: posta e pacchi (+60,5%), mobili (+38,3%), attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci (+32,7%), materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (+17,8%), macchine e apparecchi meccanici/informatici/elettrici/di precisione/optici (+16,2%), mezzi di trasporto (+4,5%). Risultano in calo invece le tkm movimentate di carboni fossili, ligniti, petrolio greggio e gas naturale (-12,6%), prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti di cuoio (-10,2%), prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e materie plastiche (-3,8%).

Tabella 15. ITALIA Trasporto merci su strada, tipo di trasporto, titolo, percorrenza in milioni tkm

	trasporto nazionale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	1974,4	5702,0	7676,4	6,9	25,7	74,3	100
51-100 km	1375,5	9870,5	11246,0	10,1	12,2	87,8	100
101-150 km	1091,9	10407,9	11499,8	10,3	9,5	90,5	100
151-200 km	696,2	12006,8	12702,9	11,4	5,5	94,5	100
201-300 km	1210,1	21001,0	22211,1	19,9	5,4	94,6	100
301-400 km	409,5	13480,0	13889,5	12,4	2,9	97,1	100
401-500 km	161,5	7108,1	7269,6	6,5	2,2	97,8	100
501 km e più	289,7	24943,3	25233,0	22,6	1,1	98,9	100
<b>totale</b>	<b>7208,7</b>	<b>104519,5</b>	<b>111728,2</b>	<b>100,0</b>	<b>6,5</b>	<b>93,5</b>	<b>100</b>
fino a 300 km	6348,0	58988,1	65336,2	58,5			
oltre 300 km	860,6	45531,4	46392,1	41,5			

	trasporto internazionale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	20,5	27,6	48,1	0,4	42,6	57,4	100
51-100 km	24,2	96,5	120,7	0,9	20,0	80,0	100
101-150 km	12,5	153,1	165,6	1,3	7,5	92,5	100
151-200 km	21,3	213,8	235,1	1,8	9,0	91,0	100
201-300 km	14,8	558,5	573,2	4,3	2,6	97,4	100
301-400 km	21,7	845,2	866,9	6,6	2,5	97,5	100
401-500 km	15,6	1079,3	1094,9	8,3	1,4	98,6	100
501 km e più	174,1	9908,2	10082,3	76,5	1,7	98,3	100
<b>totale</b>	<b>304,6</b>	<b>12882,2</b>	<b>13186,7</b>	<b>100,0</b>	<b>2,3</b>	<b>97,7</b>	<b>100</b>
fino a 300 km	93,1	1049,5	1142,6	8,7			
oltre 300 km	211,4	11832,7	12044,1	91,3			

	totale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	1994,8	5729,6	7724,4	6,2	25,8	74,2	100
51-100 km	1399,7	9967,0	11366,7	9,1	12,3	87,7	100
101-150 km	1104,3	10561,0	11665,3	9,3	9,5	90,5	100
151-200 km	717,5	12220,6	12938,0	10,4	5,5	94,5	100
201-300 km	1224,9	21559,4	22784,3	18,2	5,4	94,6	100
301-400 km	431,2	14325,2	14756,4	11,8	2,9	97,1	100
401-500 km	177,1	8187,4	8364,5	6,7	2,1	97,9	100
501 km e più	463,8	34851,5	35315,3	28,3	1,3	98,7	100
<b>totale</b>	<b>7513,3</b>	<b>117401,7</b>	<b>124914,9</b>	<b>100,0</b>	<b>6,0</b>	<b>94,0</b>	<b>100</b>
fino a 300 km	6441,2	60037,6	66478,8	53,2			
oltre 300 km	1072,1	57364,1	58436,2	46,8			

DATI ISTAT

Il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade<sup>8</sup>, misurato in milioni di veicoli-km, è cresciuto del 2,3% nel 2018, dopo gli aumenti annuali del 3,5% nel 2017 e del 3,2% nel 2016. Nei primi 9 mesi del 2019 il traffico dei veicoli pesanti cresce ancora del 2,2% rispetto a gennaio/settembre 2018.

Nel 2018 i veicoli-km percorsi sono stati 19.583,8 milioni, il 3,2% in meno a quelli del 2007 (20.242,3 milioni), ma superiori del 12,8% a quelli del 2012 (17.353 milioni).

Sulle autostrade i veicoli pesanti sono stati coinvolti in 1.352 incidenti (-3,3% sul 2017), con 96 morti (-5,9%) e 1.983 feriti (-8,6%).

La rete autostradale in esercizio si estende su 6 mila km, a cui si aggiungono le autostrade gestite da ANAS per 949 km circa. A fine 2018 risultano presenti/accessibili alle aree di servizi 38 punti di distribuzione del metano e 236 del GPL; 10.060 stalli per veicoli pesanti.

L'indagine sul trasporto merci di Confetra<sup>9</sup>, svolta intervistando un panel di centinaia di imprese tra le più rappresentative dei vari settori, mostra per il 2018 un rallentamento della crescita in tutte le modalità di trasporto. Il rallentamento si è accentuato nella seconda metà dell'anno ripercorrendo l'andamento dell'indice della produzione industriale rilevato da Istat: +2,7% la crescita media tendenziale nel primo semestre 2018 e -1,3% la variazione nel 2° semestre, l'intero anno chiude a +0,7%. I comparti che meno hanno risentito di questa congiuntura sono stati quello stradale e quello corrieristico la cui crescita risulta comunque rallentata. Il primo ha fatto registrare un +2,4% nel groupage e un +2,5% nell'internazionale a carico completo (contro un +6,1% ed un +6,5% nel 2017), confermato da aumenti sia per il traffico autostradale sia per i transiti nei valichi alpini. Il ramo corrieristico ha registrato un +2,5% nelle consegne nazionali (contro un +3,5% dell'anno precedente) e un +4,0% in quelle internazionali (contro un +6,9% del 2017) coerente con la continua espansione dell'e-Commerce.

Il primo semestre 2019 evidenzia la debolezza del ciclo industriale, che riflette soprattutto il perdurare delle tensioni commerciali a livello internazionale e il rallentamento dell'attività economica in Cina. La produzione industriale italiana che fino allo scorso anno, nonostante la forte variabilità, era rimasta in media su valori positivi inverte il segno e si attesta a -0,8% indirizzando verso la stagnazione la movimentazione delle merci (la produzione industriale chiude il 2019 a -1,1%). Secondo l'indagine Confetra per il primo semestre 2019, tiene il traffico stradale nazionale che fa registrare un +2,3%, in linea con il dato Aiscat, della movimentazione dei veicoli pesanti nelle autostrade mentre rallenta il traffico internazionale a carico completo che si ferma a -0,6%, si riducono i transiti nei valichi alpini (+1,1%, ma contro il +3,3% di gennaio/giugno 2018).

Il rallentamento evidenziato investe anche il ramo corrieristico che fa registrare un +1,8% nelle consegne nazionali (contro un +2,5% di un anno prima) e un +3,5% in quelle internazionali (contro un +4,0% di gennaio/giugno 2018).

## 5.2 eCommerce

Nel 2019 continua a crescere la diffusione delle tecnologie ICT nel nostro Paese anche se rimane un gap rilevante rispetto agli altri paesi UE sia per le imprese sia per i cittadini. Nel 2019, 38 milioni 796 mila persone di 6 anni e oltre hanno navigato almeno una volta in Rete nell'arco di tre mesi, 812 mila in più rispetto all'anno precedente<sup>10</sup>. Aumenta soprattutto la quota di internauti che si collegano a Internet quotidianamente (dal 51,3% al 53,5%). I giovani si confermano i più assidui utilizzatori della Rete (oltre il 90% dei 15-24enni), ma la diffusione comincia a essere significativa anche tra i 65-74enni, tra i quali la quota di internauti raggiunge il 41,9%. La quota di utenti di Internet di 16-74 anni con competenze digitali elevate è del 29,1%.

Nel 2019 la quota di famiglie che accedono a Internet sono il 76,1% e quelle che dispongono di un accesso a banda larga il 74,7%. La connessione fissa (ADSL, Fibra ottica, ecc.) è la modalità di accesso più diffusa. Nel corso degli ultimi anni i cellulari e gli smartphone si sono sempre più connotati come fattore di traino nell'accesso al web. Tra gli utenti di 14 anni e più, il 91,8% ha utilizzato lo smartphone, il 43,3% accede tramite PC da tavolo, il 27,2% utilizza il laptop o il netbook, seguono quelli che si avvalgono del tablet (25,7%) mentre il 6,1% utilizza e-book, smart watch o altri dispositivi mobili.

<sup>8</sup> Rete autostradale di 5.761,km, che include società interne ed esterne ad AISCAT

<sup>9</sup> Nota congiunturale sul Trasporto Merci, Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica)

<sup>10</sup> Report Istat: Cittadini e ICT, Anno 2019

Più della metà degli utenti di Internet di 14 anni e più ha acquistato online (57,2% pari a 20 milioni 403 mila persone); in particolare, il 36,1% ha ordinato o comprato merci o servizi negli ultimi 3 mesi, il 12,1% nel corso dell'anno e il 9% più di un anno fa. Sono più propensi a comprare online gli uomini (60,8%), i giovani tra i 20 e i 34 anni (71,3%) e i residenti nel Nord (60,6%).

Sul fronte delle imprese<sup>11</sup>, nel 2019 continua ad aumentare la quota di imprese con almeno 10 addetti che accede a Internet utilizzando connessioni veloci: 41% quelle ad almeno 30 Mbps (13,5% nel 2015), 13,8% quelle ad almeno 100 Mbps (6,2%).

Il 16,1% delle imprese manifatturiere ha un livello di digitalizzazione alto o molto alto.

Secondo l'indagine Istat, sulla base di nuovi indicatori risulta che a profili di digitalizzazione più evoluti delle imprese si associa, in media, un livello di produttività più elevato.

La percentuale di imprese che hanno effettuato vendite online nel corso dell'anno precedente continua ad essere stabile e molto contenuta (circa una impresa con almeno 10 addetti su sette).

I primi contribuenti per quota di fatturato online sono le Imprese dell'industria, del Nord, con più di 250 addetti.

Secondo le rilevazioni Eurostat, in Unione europea, gli acquisti online riguardano nel 2019 il 63% degli individui, in Italia il 38%.

Secondo l'indagine del Politecnico di Milano, il commercio online è in crescita anche in Italia, il valore degli acquisti online sfiora nel 2019 i 31,6 miliardi di euro, +15% rispetto al 2018: l'incremento in valore assoluto è il più alto di sempre (4,1 miliardi di €). L'eCommerce B2c vale il 7,3% del retail. La crescita è trainata dall'acquisto di prodotti, raggiungono i 18,1 miliardi di euro (+21%) grazie a 281 milioni di ordini e a uno scontrino medio di circa 66 euro. Sono positivi i risultati fatti registrare sia dai comparti storici (Informatica ed elettronica e Abbigliamento), sia da quelli emergenti (Arredamento & home living, Food&Grocery e Beauty). Nel 2019 le spedizioni eCommerce B2c, esclusi i resi, raggiungono il numero record di 318 milioni.

La componente dei servizi è entrata, invece, in una fase di maturità: con un incremento di quasi un miliardo di euro (+8%), raggiunge i 13,5 miliardi di euro grazie a 60 milioni di ordini e a uno scontrino medio di circa 228 euro.

Tra i prodotti, l'Informatica & Elettronica si conferma il comparto più rilevante (+19% e un valore complessivo di 5,3 miliardi di euro), seguito dall'Abbigliamento (+16%, 3,3 miliardi di euro). Tra i settori con il ritmo di crescita più elevato troviamo l'Arredamento & Home living (+30%, 1,7 miliardi di euro) e il Food&Grocery (+42%, 1,6 miliardi di euro). L'Editoria supera il miliardo di euro (+8%), mentre gli acquisti in tutti gli altri comparti di prodotto valgono insieme 5,2 miliardi di euro nel 2019, in crescita del 21% rispetto al 2018. In questo aggregato si distingue il contributo dei Ricambi auto, con pezzi di ricambio e pneumatici per un valore di 760 milioni di euro (+24%), dei Giocattoli, con 602 milioni (+18%) e del Beauty, con l'acquisto di profumi e cosmetici per un valore di 568 milioni (+27%). Tra i servizi, il Turismo e Trasporti, con 10,9 miliardi di euro, è ancora il primo comparto dell'eCommerce italiano.

Secondo la ricerca, Nel 2019 il valore degli acquisti online da Smartphone costituisce il 40% dell'eCommerce totale (era il 34% nel 2018). Il desktop - pur rimanendo il device preferito per fare shopping online - passa dal 60% nel 2018 al 55% nel 2019, mentre il tablet si riduce dal 6% al 5%. Nei principali comparti di prodotto lo smartphone ha una quota sull'eCommerce totale molto elevata e arriva già in alcuni casi a rappresentare il principale device di acquisto.

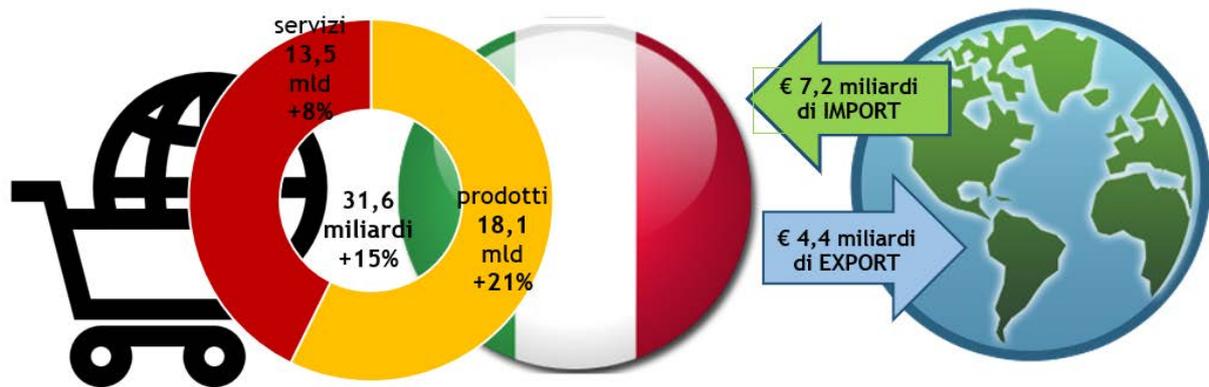
Nel 2019 l'Export, ossia il valore delle vendite da siti italiani a consumatori stranieri, vale 4,4 miliardi di euro (+13% rispetto al 2018) e rappresenta quasi il 15% delle vendite eCommerce totali. Gli acquisti online dall'estero generano invece un import che vale 7,2 miliardi di euro (di cui il 69% per servizi), il 23% della domanda di eCommerce totale.

Complessivamente le vendite online da siti italiani a consumatori italiani e stranieri valgono 28,8 miliardi di euro, di cui l'export generato dall'eCommerce B2c vale 4,4 miliardi di €, di cui 3 mld in prodotti.

---

<sup>11</sup> Report Istat: Imprese e ICT, Anno 2019

Grafico 24. ITALIA, eCommerce B2C



Elaborazione ANFIA sul Report dell'Osservatorio eCommerce B2c del Politecnico di Milano

In Italia la quota di consegne gratuite è molto alta. 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 questione della gratuità della consegna in realtà è un fattore impattante sui costi e i tempi della logistica e sul costo effettivo del prodotto/servizio acquistato, che necessita di trasparenza in tutte le fasi del processo di consegna.

La consegna a domicilio rappresenta oggi il modo principale di consegna dei beni ordinati on line 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 dei prodotti acquistati o prenotati online in negozio, ufficio postale, locker e edicola. Anche in questo caso le abitudini e gli orari di spostamento incidono sulla decisione di ritirare il prodotto in qualche punto. L'organizzazione della consegna necessita della migliore ottimizzazione possibile, grazie all'utilizzo delle tecnologie per la connessione per la prenotazione delle piazzole di sosta, a regole standard per l'accesso ai centri urbani, all'offerta di incentivi per la sostituzione del parco mezzi attuale a favore di veicoli a basso impatto ambientale. In prospettiva, la consegna sarà on demand e gestita dal consumatore e dovrà essere effettuata da mezzi green. La sostenibilità di tutto il processo generato dall'eCommerce non è comunque di facile e rapida soluzione.

E' uno scenario in evoluzione che richiede le migliori soluzioni sia nella personalizzazione del servizio sia nel raggiungimento di necessarie economie di scala. Dai poli logistici, ai centri di smistamento, alla consegna nell'ultimo miglio, l'organizzazione diventa fondamentale per efficientare i processi dal ricevimento delle merci, lo stoccaggio, il ricevimento degli ordini e la loro preparazione, la spedizione delle merci attraverso sistemi tracciabili in tutta l'attività logistica con il minor impatto possibile per l'ambiente.

“L'ultimo miglio” è l'ultima tratta che il pacco percorre, la più complicata, e riguarda:

- ✓ i tempi di consegna, che devono essere rapidi
- ✓ il packaging, che poi deve essere smaltito
- ✓ la ripetizione della consegna, se il destinatario non è in casa
- ✓ l'eventuale reso.

Insieme ai click, cresce la necessità di imballaggi sempre più sostenibili. L'eCommerce produce una grande quantità di rifiuti. Con l'aumento degli acquisti crescono anche gli imballaggi prodotti, trasportati, utilizzati e che devono essere correttamente recuperati e conferiti a riciclo.

*At last but non least*, occorre che siano rispettate le condizioni di lavoro degli addetti ai servizi logistici e degli autisti in termini di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro, rispetto degli orari di lavoro, del riposo, di un compenso dignitoso.

### 5.3 Logistica conto terzi

Il consuntivo del settore della Contract Logistics, relativo al 2018, conferma un andamento ancora favorevole: €84 miliardi di fatturato, +0,7%, secondo l'indagine dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano. La crescita del settore è imputabile all'aumento del traffico merci (per il solo traffico su strada è del 4% per le tonnellate e del 6,3% per le tkm di merci movimentate su strada nel 2018 rispetto al 2017) e delle esportazioni. L'eCommerce B2c contribuisce all'aumento di fatturato dei Corrieri.

Le proiezioni per il 2019 invece prevedono un rallentamento della crescita della logistica conto terzi (pre-consuntivo 2019: 84,5 miliardi di euro).

L'outsourcing vale il 41,7% delle attività logistiche complessive.

Si assiste ad una stabilizzazione del numero di imprese del settore. Le aziende operanti nella logistica conto terzi sono poco più di 97.000. Sono state individuate 76 operazioni di M&A nel periodo 2015-2019. L'indagine conferma la risalita del costo dei fattori produttivi, in particolare del carburante, spazio e manodopera.

Sempre più spesso la tecnologia riveste un ruolo preponderante nella *value proposition* dei fornitori di servizi logistici e sono sempre più sfumati i "confini tradizionali" tra le diverse categorie di operatori.

La rivoluzione Industry 4.0 che sta trasformando i processi produttivi aziendali riguarda sia la manifattura sia la logistica. Le soluzioni di Logistica 4.0 riguardano sia il processo di acquisizione dei dati (data acquisition) sia il processo di analisi (data processing). L'evoluzione di tali processi necessita di una maggiore organizzazione aziendale orientata al cambiamento e di nuove figure professionali emergenti come: Big Data Analyst, Digital Transformation Manager, Informatore Logistico, Informatore dell'Automazione, Innovation Manager, Specialista di AI.

Risulta in trasformazione anche il comparto degli immobili logistici per effetto dell'automazione, e-commerce, impatto ambientale, sicurezza e flessibilità. Cresce l'esigenza di passare da magazzini *carbon positive* a *carbon neutral*, capaci di neutralizzare le proprie emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente, fino ad arrivare a *carbon negative*, con punti di generazione di energia pulita, rivendibili a terzi.

L'universo considerato riguarda i seguenti operatori: Autotrasportatori (società di capitali e non), Corrieri/Corrieri espresso, Gestori di magazzino, Operatori logistici, Spedizionieri, Gestori di interporti/terminal intermodali e Operatori del trasporto ferroviario/combinato strada-rotaia.

### 5.4 I costi del trasporto internazionale di merci<sup>12</sup>

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2018 un deficit dei trasporti mercantili di 5,5 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Ha continuato a ridursi l'incidenza dei costi di trasporto, che nel 2018 è stata pari, rispettivamente, al 3% e al 3,9% del valore delle merci esportate e importate (escludendo quelle movimentate tramite condotte).

L'incidenza dei singoli modi di trasporto sulle quantità e sul valore dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2018 evidenzia che per volumi importati ed esportati la "nave" è la modalità principale (53%), seguita dalla "strada" (27%) e dalla ferrovia (12%). Secondo i "valori", la "strada", con una quota del 44% supera la "nave", che scende al 27%, seguita dal 14% della ferrovia. L'aereo registra un peso significativo solo sul valore dell'interscambio, l'11%, mentre per le condotte (importazioni di gas metano) vale il contrario (9% delle quantità). Rispetto all'inizio delle serie storiche disponibili, si sono ridotte le incidenze della ferrovia, dei gasdotti e del comparto marittimo, ma con l'importante eccezione della nave container; è quindi diminuito il peso delle materie prime nell'ambito degli scambi con l'estero.

**L'andamento dei costi nel trasporto stradale internazionale.** Nel 2018 i costi medi del trasporto stradale sono rimasti stabili, anche se con una significativa eterogeneità in base al paese di origine o alla provenienza delle merci.

In termini reali, ovvero valutati in rapporto agli indici, i prezzi dei beni esportati (PPIX) o importati (PPIM), i costi all'esportazione sono sostanzialmente stabili dal 2004, a parte il picco del 2008, mentre quelli all'importazione

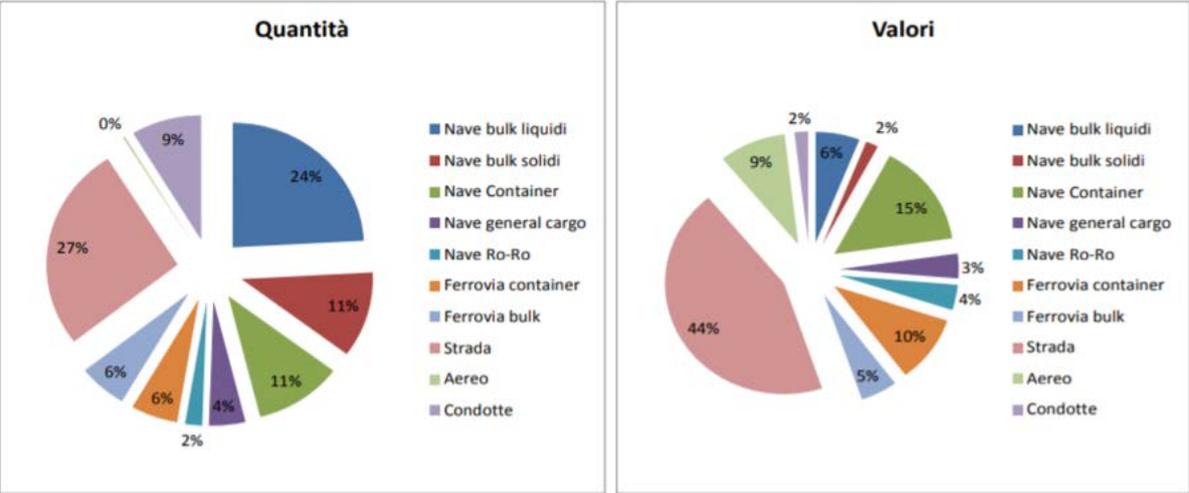
---

<sup>12</sup> <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali>

sono diminuiti per il secondo anno consecutivo rispetto al punto di massimo registrato nel 2016. Nel 2018, in un contesto di moderata crescita dei volumi movimentati, si è registrata una complessiva stabilità dei costi medi, conseguenza di una divaricazione tra l'andamento di quelli relativi ai carichi completi, in aumento, e di quelli riguardanti i carichi parziali, in diminuzione. Nel 2017, invece, erano stati i noli dei carichi parziali a sostenere la dinamica dei costi del trasporto stradale di merci.

I costi (al netto dei servizi ausiliari) a carico completo hanno registrato andamenti piuttosto eterogenei tra i paesi di destinazione o di origine delle merci. In particolare, sono cresciuti quelli da/per la Germania e, in misura minore, la Francia; sono diminuiti quelli nei confronti dei paesi alpini e dell'Europa orientale. Una significativa variabilità in termini geografici ha caratterizzato anche le spedizioni dei carichi parziali.

Grafico 25. ITALIA, Composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale nel 2018



Fonte: Banca d'Italia



## Mercato Veicoli Industriali in UE e in Italia



## 6. UE-EFTA Mercato veicoli commerciali e autocarri nuovi, dati 2019

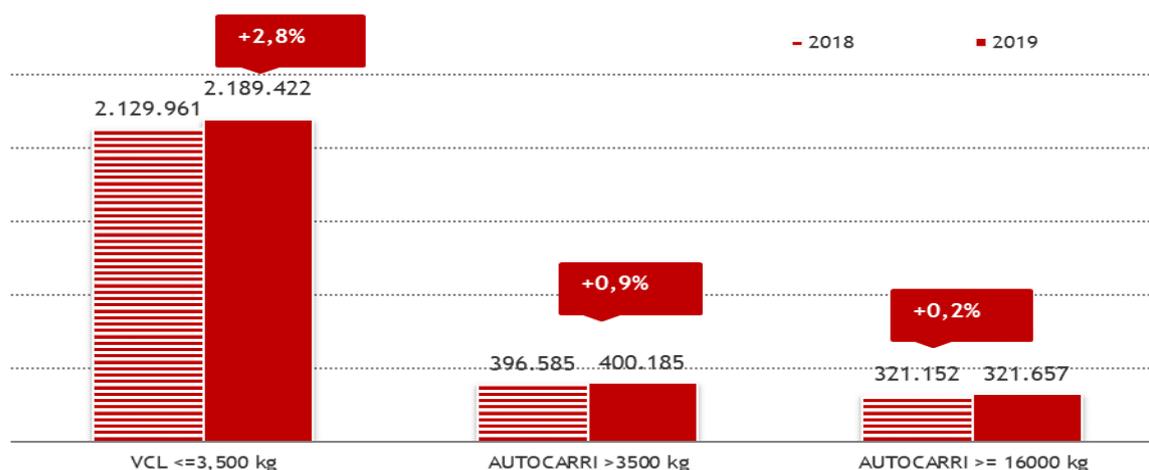
### 6.1 Mercato veicoli adibiti al trasporto merci

Ancora in crescita nel 2019 il mercato dei veicoli commerciali leggeri che, nell'Unione europea allargata all'Efta, supera i 2,19 milioni di nuove immatricolazioni, +2,8% rispetto al 2018 ma ancora in calo del 4,2% sul 2007.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato 400 mila nuovi veicoli (+0,9% sul 2018), il segmento degli autocarri con peso compreso tra 3.501 e 15.999 kg registra un incremento del 4,1%, con oltre 78 mila nuove immatricolazioni, ed il segmento degli autocarri pesanti con ptt uguale o superiore a 16.000 kg registra quasi 322 mila vendite (+0,2%).

Nel 2019 tutte le categorie di veicolo hanno registrato, rispetto al 2018, un andamento positivo con una migliore performance nel primo semestre: VCL +3,9%, trucks >3.500 kg +16,1%, trucks  $\geq$ 16.000 kg +15,3%.

Grafico 26. UE-EFTA, nuove immatricolazioni di veicoli commerciali e autocarri



Dati ACEA/ANFIA aggiornamento 22.01.2020

Grafico 27. MONDO, mercato autocarri medi-pesanti, 2019



Nel 2019 il mercato degli autocarri medi-pesanti registra volumi in crescita del 6,8% nell'area NAFTA e un calo dell'1% in Cina con oltre 1,3 milioni di autocarri. Il dato del mercato cinese, a differenza di UE28 e NAFTA, include gli autocarri con ptt superiore a 6 tonnellate. Nella fascia da 1,8 a 6 tonnellate il mercato cinese registra 1,89 milioni di nuove registrazioni nel 2019 (+8,6% sul 2018).

## 6.2 Veicoli commerciali leggeri <=3500 kg

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri (VCL), che include van, furgoni, pick-up e autocarri piccoli, ha registrato circa 2,2 milioni di nuove immatricolazioni nel 2019, con una crescita del 2,8% sui volumi del 2018.

Nel primo semestre del 2019 la crescita tendenziale è stata del 3,8% rispetto al 2018, nel secondo semestre si è registrato un rallentamento dovuto all'introduzione del WLTP sui furgoni nel mese di settembre che, ha anticipato le immatricolazioni nei mesi estivi e rallentato da settembre a novembre, chiudendo il secondo semestre con una crescita tendenziale dell'1%.

I Paesi che hanno registrato un calo nel mercato dell'UE/Efta sono Estonia (-12,2%), Slovacchia (-6,8%), Finlandia (-5,2%), Svezia (-5%), Bulgaria (-4,7%), Paesi Bassi (-3,5%) che, con 76 mila nuovi VCL, perde una posizione e scende al 7° posto, Romania (-3,4%), Danimarca (-2,2%), Portogallo (-2,1%), Austria (-0,5%) e Irlanda (-0,4%).

Nel 2019 è ancora la Francia, il 1° Paese nella classifica dell'UE+EFTA con 478 mila nuove registrazioni pari al 21,9% del mercato dei VCL, e una crescita tendenziale del 4,5%, pari ad un incremento di quasi 21 mila nuove immatricolazioni. Si confermano al 2° e al 3° posto UK e Germania, rispettivamente con una crescita dei volumi del 2,4% (366 mila unità circa, il 16,7% del mercato) e del 6,9% (305 mila unità, il 13,9% di quota). Si confermano al 4° e al 5° posto della classifica europea, la Spagna con 215 mila unità (+0,3%) e l'Italia con circa 188 mila nuovi VCL con un aumento del 3,5% rispetto al 2018 nonostante un trend mensile negativo nel sesto bimestre dell'anno (-7%); andamento positivo per il Belgio, +4,2% rispetto al 2018, con 81 mila nuove immatricolazioni.

Le vendite di veicoli commerciali leggeri nei nuovi paesi membri rappresentano nel 2019 il 7,6% del mercato complessivo. Il mercato della Polonia resta quello più significativo che, con circa 70 mila nuove immatricolazioni (+1,5% sul 2018), rappresenta, per volume, l'8° mercato dell'UE/Efta.

Il mercato europeo per tipo di alimentazione considerato da ACEA, esclude alcuni paesi (Bulgaria, Croazia, Malta, Lituania, Islanda), di cui non si conoscono i dati e vale 1,96 milioni di unità invece di 2,2 milioni.

Il 92,8% del mercato risulta ad alimentazione diesel, mentre la benzina rappresenta il 4,4% dei nuovi furgoni immatricolati. I veicoli elettrici (ECV) valgono l'1,2% delle vendite totali di nuovi furgoni in tutta la regione. Nel complesso i veicoli a propulsione alternativa (APV) detengono una quota di mercato del 2,8%.

Osservando i principali mercati dell'UE, la domanda di veicoli commerciali leggeri diesel è aumentata in Germania (+ 7,7%), Francia (+ 3,4%) e Regno Unito (+ 1,7%), mentre le immatricolazioni di furgoni diesel sono diminuite in Italia (-0,3%) e Spagna (-4,0%) nel 2019.

Le vendite di furgoni nuovi a benzina sono aumentate del 14,9% rispetto al 2018. Ad eccezione della Germania (-11,7%), la domanda di veicoli a benzina è aumentata notevolmente, in Spagna (+ 30,3%) e Francia (+ 27,9%) - che insieme hanno rappresentato la metà di tutti i furgoni di benzina venduti nell'UE.

Nel 2019, la domanda di nuovi furgoni elettrici (BEV+PHEV+FC) è cresciuta del 22,9%, contando 26.107 unità e rappresentando l'1,2% delle vendite totali di veicoli commerciali leggeri nell'UE. La Francia (8.087 unità) e la Germania (6.704 unità) sono stati i maggiori mercati per questi veicoli, costituendo quasi il 60% di tutti i furgoni elettrici immatricolati in tutta l'Unione europea.

Le immatricolazioni di veicoli a metano, gpl, biocarburanti ed etanolo sono aumentate del 33,6% a 27.305 unità nel 2019. L'Italia (10.110 unità) e la Spagna (6.429 unità) sono stati i maggiori mercati europei per i furgoni con carburanti alternativi. Nel 2019 la domanda spagnola di veicoli commerciali leggeri a gas naturale e GPL è aumentata dell'84,5%, mentre l'Italia ha registrato una crescita del 23,0%.

Secondo la rilevazione ACEA, circolano 33,2 milioni di furgoni sulle strade dell'UE, con un'età media di 10,9 anni. La Francia, con oltre 6,2 milioni di veicoli, ha la flotta di furgoni più grande in UE, seguita dalla Spagna (4,6 milioni), dal Regno Unito (4,4 milioni) e dall'Italia (4,2 milioni). Oltre il 91% della flotta di furgoni dell'UE è alimentata a diesel, combustibile dominante in tutti i paesi dell'UE ad eccezione della Grecia, che ha anche i furgoni più vecchi d'Europa. Attualmente sul mercato europeo è disponibile un numero crescente di modelli di furgoni ibridi elettrici e plug-in, che consentirebbe, attraverso il rinnovo delle flotte, di rendere la mobilità in ambito urbano più sostenibile.

Secondo le rilevazioni dell'Agenzia europea dell'Ambiente, si evidenzia un aumento della quota di mercato dei furgoni a benzina dal 2016.

Il consumo medio di carburante dei nuovi furgoni varia notevolmente tra gli Stati membri a causa dell'ampia varietà per dimensione dei modelli venduti in ciascun paese.

Nel 2018, come negli ultimi anni, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove flotte vendute sono state più basse in Portogallo (133,7 gCO<sub>2</sub>/km), seguite da Bulgaria (134,4 gCO<sub>2</sub>/km) e Cipro (135,1 gCO<sub>2</sub>/km). Le emissioni medie sono state più elevate in Germania (173,4 gCO<sub>2</sub>/km), Repubblica Ceca (170,0 g CO<sub>2</sub>/km) e Slovacchia (169,7 g CO<sub>2</sub>/km).

Il peso medio dei nuovi furgoni immatricolati nel 2018 era di 1.839 kg, piuttosto leggero, ma in crescita dell'1%. Come per le autovetture anche le emissioni medie di CO<sub>2</sub> dei nuovi furgoni sono aumentate nel 2018: +1% rispetto al 2017.

### 6.3 Autocarri >3.500 kg

Il 2019 si è concluso positivamente per il mercato degli autocarri medi e pesanti, nonostante un rallentamento nella seconda metà dell'anno, con una crescita dello 0,9% rispetto al 2018 e 400 mila nuove registrazioni.

Alla crescita tendenziale del primo semestre 2019 (+16,1%) che registra nel mese di giugno un aumento del 47%, segue un trend mensile negativo per l'intero semestre, da luglio (-24,4%) a dicembre (-9,4%).

La Germania si conferma il primo mercato dell'Unione allargata con oltre 98 mila nuove registrazioni, in crescita del 4,2% e una quota che vale ¼ del mercato UE/Efta, seguita da Regno Unito, che cresce del 9,5% e scavalca la Francia che registra un aumento dell'1,5% rispetto al 2018.

La Polonia è il 4° mercato europeo con oltre 28 mila nuove immatricolazioni, in calo del 5,2% rispetto al 2018. La Spagna è il 5° mercato europeo con un incremento tendenziale dell'1,1% e supera l'Italia che, alla fine del secondo semestre 2018, la precedeva in classifica. Il mercato Italiano con oltre 23 mila unità ha registrato, nel 2019, un andamento negativo da gennaio ad aprile (-10%), un recupero nei mesi di maggio (+13%) e giugno (+34%), e una frenata nel secondo semestre (-18%).

I Paesi Bassi si confermano al 7° posto nella classifica dell'UE+EFTA, in calo del 3,3% rispetto al 2018 seguiti da Belgio (+6,6%), Repubblica Ceca (-0,4%) e Austria che, seppur in lieve calo dell'1,5%, scavalca la Lituania (-11,6%).

Nel 2019, il 97,9% di tutti i nuovi camion medi e pesanti (oltre 3,5 tonnellate) immatricolati nell'UE ha trazione diesel, mentre la benzina ha alimentato solo lo 0,1% dei nuovi camion immatricolati. I veicoli elettrici (ECV) rappresentano solo lo 0,2% delle vendite totali di nuovi camion, mentre tutti i veicoli a propulsione alternativa (APV) hanno rappresentato il 2% del mercato dell'UE. Le immatricolazioni di nuovi camion elettrici (ECV) sono passate da 357 camion nel 2018 a 747 nel 2019, con una quota di mercato dello 0,2% e una crescita del 109%. I mercati principali per i camion elettrici sono stati la Germania (608 unità), i Paesi Bassi (76) e la Francia (24), che insieme hanno rappresentato il 95% di tutte le immatricolazioni di camion ECV nel 2019. I camion elettrici ibridi (HEV) hanno registrato un calo delle vendite del 10,8% rispetto al 2018, con 272 nuove registrazioni.

Gli altri carburanti alternativi (gas naturale, GPL, biocarburanti ed etanolo) hanno riguardato 6.371 camion, +71,0% il 98% dei quali erano veicoli alimentati a gas naturale (NGV). Francia, Italia e Germania sono i maggiori mercati dell'UE per i camion a carburante alternativo. Nel 2019, le vendite tedesche sono aumentate del 372,8%, seguite da Italia (+ 44,5%) e Francia (+ 30,2%). La rilevazione di ACEA delle nuove immatricolazioni per alimentazione per il 2019 non include alcuni paesi (Bulgaria, Croazia, Malta, Lituania e Islanda) e l'Efta. Il mercato considerato vale poco più di 377mila unità.

### 6.4 Autocarri ≥16.000 kg

L'80% degli autocarri immatricolati ha un ptt uguale o superiore alle 16 tonnellate. Nel 2019 il segmento degli autocarri pesanti è rimasto più o meno stabile rispetto al 2018, complessivamente circa 322 mila nuove registrazioni (+0,2%), registrando una elevata crescita tendenziale nel primo semestre (+15,3%) e una forte frenata nel secondo semestre.

Il 50% degli autocarri di questa classe di peso, sono venduti in tre Paesi: Germania (+1,9%), Francia (+2,1%) e Regno Unito (+9,2%). Complessivamente in questi paesi le vendite di autocarri pesanti sono aumentate del 3,8% rispetto al 2018.

La Polonia si conferma al quarto posto della classifica UE+EFTA con oltre 25 mila nuove immatricolazioni e nonostante un calo del 7,4%, seguita dalla Spagna che, con oltre 20 mila unità vendute (+2,8%), scavalca l'Italia che scende in 6° posizione che, con circa 19 mila vendite, vede in calo il proprio mercato del 7,8% rispetto al 2018. Seguono, nell'ordine di volume immatricolato, i mercati dei Paesi Bassi (-3,3%), Belgio (+7,6%), Repubblica Ceca, che sale di due posizioni (+1,8%) e Austria (-0,6%).

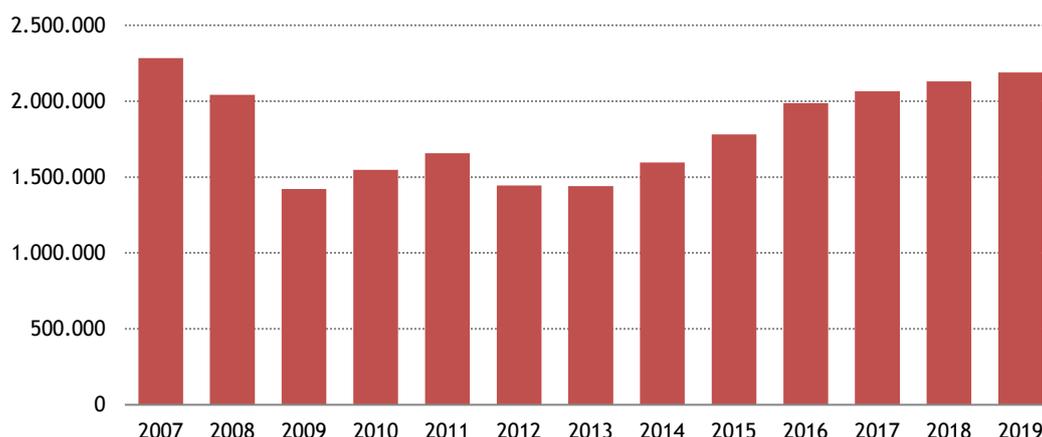
**Tabella 16. UE-EFTA immatricolazioni di veicoli nuovi**

Veicoli commerciali <=3500 kg				Autocarri >3500 kg				Autocarri =>16000 kg			
Major Markets	2019	2018	var. %	Major Markets	2019	2018	var. %	Major Markets	2019	2018	var. %
UE/EFTA	2.189.422	2.129.961	2,8	UE/EFTA	400.185	396.585	0,9	UE/EFTA	321.657	321.152	0,2
UE15+EFTA	2.005.309	1.950.789	2,8	UE15+EFTA	333.495	324.241	2,9	UE15+EFTA	261.443	255.359	2,4
UE12	184.113	179.172	2,8	UE12	66.690	72.344	-7,8	UE12	60.214	65.793	-8,5
Francia	478.375	457.603	4,5	Germania	98.399	94.404	4,2	Germania	68.010	66.770	1,9
UK	365.778	357.325	2,4	UK	58.568	53.467	9,5	Francia	49.519	48.519	2,1
Germania	304.965	285.191	6,9	Francia	56.261	55.433	1,5	UK	42.838	39.225	9,2
Spagna	215.164	214.556	0,3	Polonia	28.317	29.870	-5,2	Polonia	25.418	27.445	-7,4
Italia*	187.823	181.508	3,5	Spagna	24.575	24.305	1,1	Spagna	20.463	19.899	2,8
Belgio	81.219	77.936	4,2	Italia*	23.459	25.374	-7,5	Italia*	18.865	20.455	-7,8
Paesi Bassi	76.395	79.173	-3,5	Paesi Bassi	15.448	15.967	-3,3	Paesi Bassi	13.842	14.319	-3,3
Polonia	69.872	68.819	1,5	Belgio	11.531	10.816	6,6	Belgio	9.788	9.095	7,6
Svezia	53.816	56.628	-5,0	Rep. Ceca	9.852	9.894	-0,4	Rep. Ceca	8.130	7.988	1,8
Austria	43.425	43.641	-0,5	Austria	8.082	8.204	-1,5	Austria	7.677	7.722	-0,6

DATI ACEA/ANFIA, aggiornamento al 22.01.2020

\*Elaborazione Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2020

**Grafico 28. UE-EFTA Immatricolazioni di veicoli commerciali <=3500 kg**



**Grafico 29. UE-EFTA Immatricolazioni di autocarri >3500 kg**

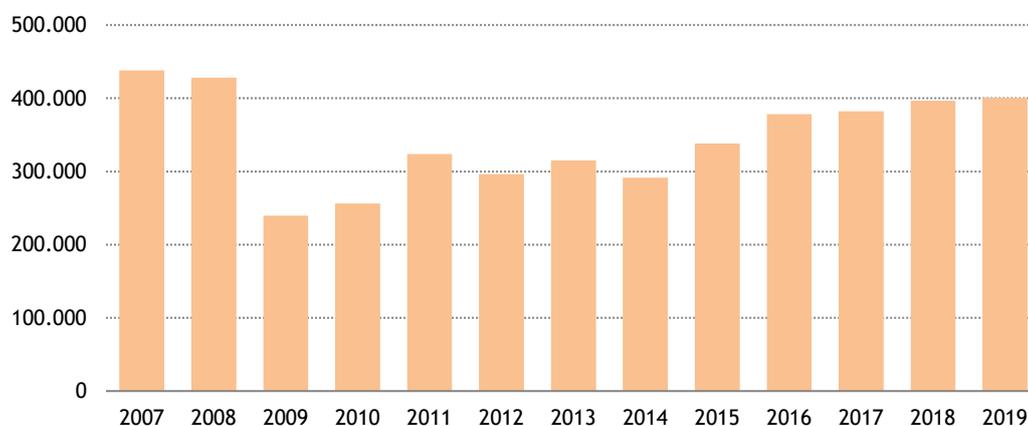
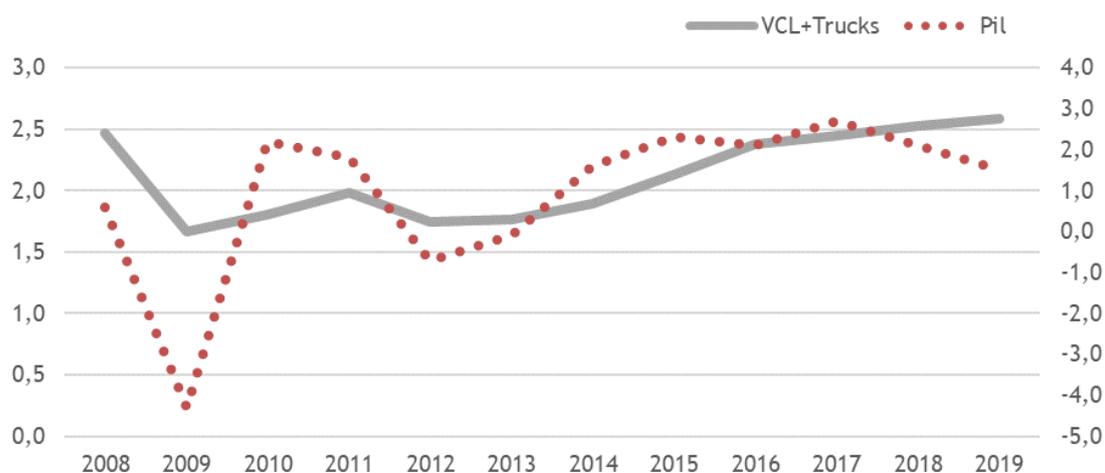


Grafico 30. UE, Immatricolazioni di VCL+Trucks e crescite annuali PIL



Secondo dati ACEA, circolano 6,6 milioni di autocarri sulle strade dell'UE. Con oltre 1,1 milioni di veicoli, la Polonia ha la più grande flotta di autocarri, seguita dalla Germania (circa 950 mila) e dall'Italia (oltre 900 mila veicoli). Oltre il 98% degli autocarri dell'UE è alimentata a diesel mentre solo l'1% è alimentato a benzina. L'età media degli autocarri europei è di 12,4 anni: Spagna ha la flotta di autocarri su strada più vecchia (14,4 anni), seguita da Italia (14 anni).

**Gennaio/Febbraio 2020.** A gennaio/febbraio 2020 il mercato dei VCL cala del 5,7% a 304 mila nuove registrazioni. I major markets europei, con la sola eccezione del Regno Unito (+2,8% sui volumi venduti nel primo bimestre 2018) hanno segnato negativo: Francia -2,9%, Germania -3,4%, Italia -4,4% e Spagna -13%.

Le vendite di autocarri medi-pesanti nuovi registrano nei primi due mesi dell'anno una flessione importante del 18,3% con 54mila unità. Tutti i principali mercati risultano in calo. Germania -20,5%, Francia -13%, UK -18,5%, Spagna -8,5%, Polonia -28,2% e Italia -1,2%.

Al momento della pubblicazione del dossier, non sono ancora disponibili i dati per il mese di marzo, che segneranno un'ulteriore pesante flessione del mercato dei veicoli adibiti al trasporto merce, conseguente al *lockdown* imposto dai Governi europei per contenere il contagio da coronavirus.

## 7. ITALIA Mercato veicoli commerciali e autocarri nuovi dati 2019

### 7.1 Mercato dei veicoli adibiti al trasporto merci

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri nuovi (VCL)<sup>13</sup>, pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell'anno, chiude il 2019 con il segno positivo (+3,5%). Segno negativo, invece, per il mercato degli autocarri (-7,5%) e per i veicoli trainati (-7,1%).

L'importante ripresa del mercato complessivo dei veicoli adibiti al trasporto merci, avvenuta tra il 2015 ed il 2018, è sicuramente stata fortemente spinta dalle misure nazionali a supporto degli investimenti quali il super ammortamento, la legge Sabatini e la dotazione finanziaria crescente del decreto investimenti, che hanno supportato le aziende di autotrasporto a rinnovare le loro flotte. L'andamento negativo dei primi mesi dell'anno 2020 preoccupa non poco il settore e conferma l'importanza di adottare politiche di sostenibilità nel trasporto merci che garantiscano l'effettiva e rapida diffusione dei veicoli ad alimentazione alternativa, accompagnate da strumenti di ottimizzazione della logistica.

I dati qui di seguito riportati si riferiscono ad elaborazioni per data di rilascio della targa del veicolo presenti nell'Archivio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 31/03/2020 (Aut. Min.D07161/H4).

### 7.2 Veicoli Commerciali Leggeri

Il mercato dei VCL è passato da una media di 176mila nuove immatricolazioni all'anno nel periodo 2009-2011 a 110mila nel triennio successivo (2012-2014). Le vendite recuperano negli anni successivi (2015-2017) e tornano ai livelli medi annui (175mila) precedenti agli anni di crisi. Nel biennio 2018-2019 sono stati immatricolati 185mila VCL all'anno. Nella seconda metà del 2019, il mercato dei VCL rallenta e cresce solo dello 0,2%, penalizzato dai cali a novembre (-11%) e dicembre (-2,6%).

Sono circa 188 mila le immatricolazioni nel 2019 (+3,5%). L'Italia, in termini di volumi immatricolati, si conferma al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (478 mila), Regno Unito (366 mila), Germania (circa 305 mila) e Spagna (215 mila).

Se analizziamo il 2019 per la modalità d'acquisto, il 17% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 27% a società di noleggio (in aumento del 5,4% rispetto al 2018), il 21% a società di leasing (+10%) e il 35% alle flotte aziendali.

Secondo la segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 31%, furgoni piccoli 14% (la segmentazione che registra l'aumento più alto rispetto al 2018, +7,8%), furgoni medi/grandi 35%, pick-up 5%, derivati da autovetture 7%, autovetture immatricolate come autocarro 8%.

Secondo l'alimentazione, l'88,5% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel (-0,3%), il 4,9% benzina, con oltre 3 mila unità in più rispetto al 2018 (+65,8%), il 3,4% benzina-metano (+27%), il 2% benzina-gpl (+17,3%), lo 0,7% ibrido, triplicate rispetto al 2018, e lo 0,5% elettrico, superando le 1.000 unità (+61,7%).

La quota di veicoli ad alimentazione alternativa cresce nel 2019 del 34,4% e, con circa 12.500 veicoli, rappresenta il 6,7% del mercato. L'84% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 874 unità.

Secondo la ripartizione geografica, il 33% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 34% nelle regioni del Nord-Est, il 20% nelle regioni del Centro e il 13% nelle regioni del Sud, isole comprese. Come per il 2018, anche nel 2019 la Lombardia ed il Trentino Alto Adige sono le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente 35 mila e 28 mila unità.

Nel 2019 si confermano il Trentino Alto Adige e la Toscana le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 44% e del 21%.

---

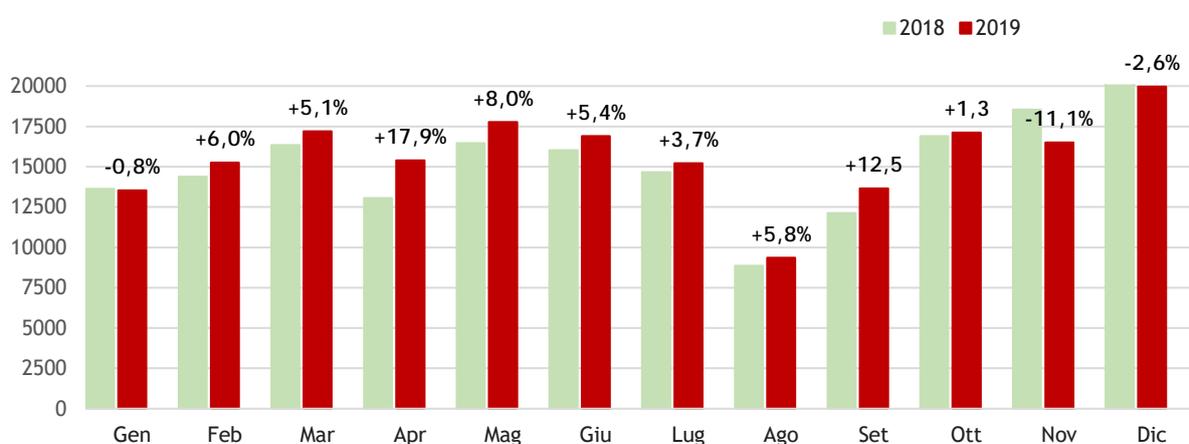
<sup>13</sup> Tutti gli allestimenti, non solo quelli prettamente destinati al trasporto delle merci

Secondo la carrozzeria, risulta che il 74% dei VCL è carrozzato furgone, il 14% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 3% furgone isoteramico, il 4% pianale (destinati all'allestimento dei camper), il 5% vari allestimenti (autoambulanza, soccorso stradale, trasporto rifiuti, etc).

Il mercato dei veicoli commerciali della categoria di peso 3.501-6.000 kg, immediatamente superiore a quella dei veicoli commerciali leggeri, ha totalizzato circa 950 nuove immatricolazioni, in calo sui volumi del 2018 (-8%). Secondo l'allestimento, il 31% è carrozzato come cassone/cassone ribaltabile (+14% sul 2018), il 22% come furgone isoteramico, il 19% come camper, il 10% come furgone ed il restante 18% come allestimenti vari.

La produzione nazionale di veicoli commerciali leggeri si colloca su livelli produttivi superiori a quelli pre-crisi: sono 312mila i veicoli prodotti nel 2019, con una media di 289mila nel periodo 2010-2019 contro una media di 265mila nel decennio precedente 2000-2009. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo, con sole 158 mila unità prodotte. Fiat Ducato e Iveco Daily si confermano come modelli di punta dell'industria nazionale, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese (rappresentano, rispettivamente, il 10% e il 6,7% delle nuove registrazioni).

Grafico 31. ITALIA-Veicoli Commerciali Leggeri - Trend mensile



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

### 7.3 Autocarri medi-pesanti

Nel 2019 sono stati immatricolati oltre 23 mila veicoli medi e pesanti registrando un calo del 7,5% rispetto al 2018. L'andamento è stato leggermente positivo nel 1° semestre (+1,1%), con 14 mila autocarri di cui il 40% immatricolato nei mesi di maggio e giugno, mentre il 2° semestre chiude con un calo tendenziale del 18%.

Analizzando per macro classi di peso, gli autocarri medi (con ptt da 3.501 a 15.999 Kg) rappresentano il 19,6% del mercato (-6,6% rispetto al 2018), mentre gli autocarri pesanti (con ptt superiore o uguale a 16.000 Kg) sono l'80,4% del mercato (-7,8% rispetto al 2018).

Se analizziamo il 2019 per categoria, risulta che gli autocarri rigidi sono il 53,5% del mercato (-0,4%) e i trattori stradali il 46,5% (-14,6%).

Gli autocarri cava-cantiere immatricolati nel 2019 sono stati quasi 2mila, in aumento del 21% sul 2018. Il 2019 si chiude, per il terzo anno consecutivo, con un risultato positivo per la produzione nelle costruzioni, esito di un andamento tendenziale particolarmente favorevole nel primo trimestre dell'anno, successivamente caratterizzato da un progressivo rallentamento. Nella media complessiva del 2019, l'indice grezzo della produzione nelle costruzioni è aumentato del 2,2% rispetto all'anno precedente, mentre l'indice corretto per gli effetti di calendario (nell'anno 2019 i giorni lavorativi sono stati gli stessi del 2018) registra una variazione positiva del 2,0%.

Crescono di oltre 400 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+6,7%) che, con 1.574 unità di cui 1.492 alimentati a gas, hanno raggiunto la quota del 6,4% del mercato (era del 4,5% nel 2018); tra questi va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL che registrano le 1.050 unità (+50,6%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

Iveco-Astra si conferma leader del mercato degli autocarri con il 34,2% del venduto nonostante il calo registrato nel 2019 rispetto al 2018 (-10,9%), seguono nell'ordine Scania con il 13,4% del mercato (+2,4%), Mercedes con il 12,5% (+0,4%), Volvo con l'11,3% (-9,1%) e DAF con il 9,5% (-9,3%).

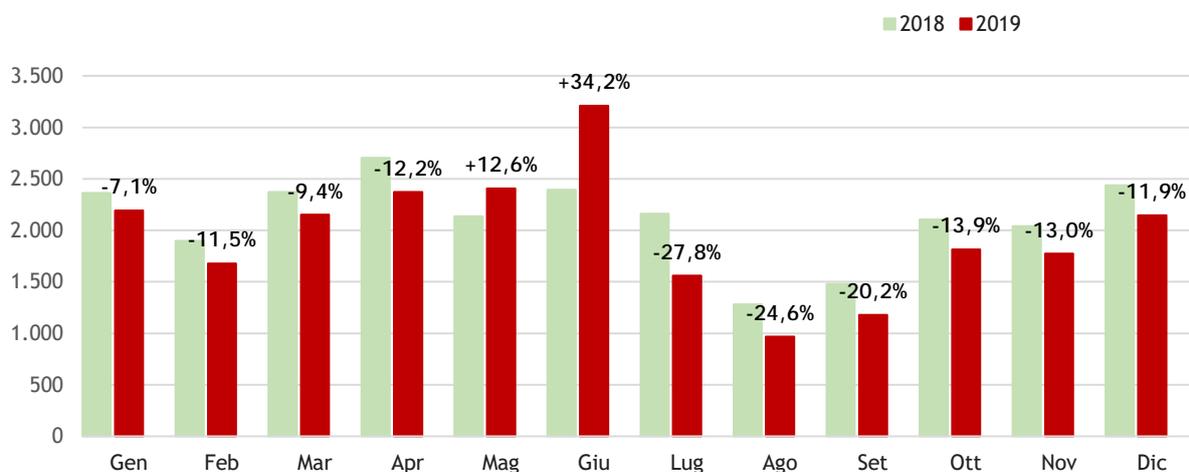
L'Italia settentrionale detiene il 58,6% del mercato, in testa alle vendite la regione Lombardia che rappresenta il 32,5% dell'area (19% di market share), seguita da Veneto (11,9%), Campania (9,5%), Emilia Romagna (9,1%), Piemonte (8,8%) e Lazio (7%).

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. A inizio marzo 2020, Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale, che vede 69 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti a marzo 2020 e 40 in progetto.

Secondo le elaborazioni ANFIA, risultano circa 6.900 prime iscrizioni in Italia di autocarri già targati con ptt superiore a 3500 kg, di cui il 34% con prima targa estera registrata prima del 2010 ed il 45% provenienti dalla Germania (oltre 3 mila unità). Il 47% dei veicoli targati provenienti dall'estero e immatricolati per la prima volta in Italia riguarda autocarri Euro V, il 36% Euro VI. Inoltre, emerge un volume importante di Euro III (7% di quota) ed Euro IV (4%).

La produzione nazionale di autocarri con ptt superiore a 3500 kg scende leggermente nel 2019 (60mila veicoli, -5,6%, rispetto al 2018) ma, negli ultimi anni si colloca su livelli produttivi molto superiori a quelli pre-crisi: nel triennio 2017-2019 sono stati prodotti annualmente circa 64mila veicoli, contro i quasi 59mila medi annui del triennio precedente 2014-2016. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo, con sole 23mila veicoli registrati.

**Grafico 32. Italia-Autocarri (ptt > 3,5t) - Trend mensile**



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

#### 7.4 Rimorchi e Semirimorchi merci con ptt superiore a 3.500 kg

Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2019 sono stati immatricolati 14.416 mila veicoli, il 7,1% in meno rispetto al 2018, determinato soprattutto dalla contrazione del mercato nelle regioni dell'Italia Settentrionale che registrano un calo dei volumi del 15,3% nelle regioni del Nord Ovest e del 12,4% nelle regioni del Nord Est. In aumento le vendite nelle regioni del Sud e Isole, +1,7%, e del Centro, +0,9%.

Proseguendo l'analisi per segmento, il 9,6% dei veicoli trainati ha riguardato i rimorchi (-3,2% rispetto al 2018, 1.386 unità) ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota dell'87% (-6,4%), mentre quello dei semirimorchi vale il 90,4% del mercato dei veicoli trainati (-7,5%, 13.030 unità, 1.061 in meno rispetto al 2018) e i costruttori nazionali hanno una quota del 38% (-2,2%). Complessivamente, i costruttori nazionali hanno il 42,6% del mercato

dei veicoli trainati, 6.146 unità (-3% sul 2018), mentre i costruttori esteri hanno il 57,4% del mercato, 8.270 unità (-10% sul 2018).

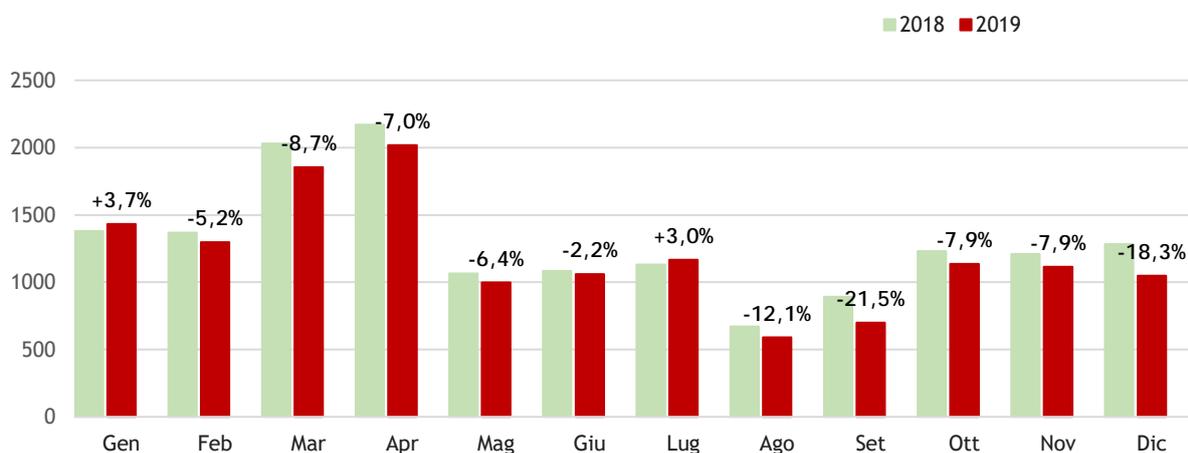
Secondo le elaborazioni per allestimento risulta che, anche per il 2019, ¼ del mercato dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, è “centinato” (+6% rispetto al 2018), seguono i “ribaltabili” con il 14% (+13%), gli “isotermici” con il 13% (-11%), i “cassoni” con il 12% (-20%) mentre i veicoli trainati “cisterna” sono l’8% (-9%). I veicoli adibiti all’intermodalità insieme valgono il 16% del mercato: “portacontainers” con una quota del 9% (-13% sul 2018), “pianali” con il 4% (-17%) e “scarrabili” con il 3% (+11%).

Secondo l’uso, aumentano del 12% rispetto al 2018, i rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 Kg in conto proprio, che sono il 6,6% di tutte le immatricolazioni, mentre diminuiscono le vendite di veicoli in conto terzi del l’8,2%.

Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano 1.700 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 55% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2010, provenienti in particolare da Germania (30%) e Paesi Bassi (27%).

La Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra nel 2019 aumenti su base annua degli indici della produzione industriale del 6,7%, degli ordinativi del 2,8% (+10,4% dai mercati esteri, -0,9% dal mercato interno) e del fatturato del 2,8% (+6,2% dai mercati esteri, +0,7% dal mercato interno).

**Grafico 33. Rimorchi e Semirimorchi (ptt > 3,5t) - Trend mensile**



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

**Gennaio/Marzo 2020.** Il settore produttivo dei veicoli industriali sta affrontando le gravi conseguenze derivanti dalla gestione dell'emergenza coronavirus, tra rallentamenti della produzione, chiusura di alcuni stabilimenti e blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali. La conseguenza è stata una pesantissima contrazione del mercato nel mese di marzo 2020: -71% per i VCL, -34% per gli autocarri medi-pesanti e -60% per i rimorchi e semirimorchi.

I numeri del mercato mostravano già un trend negativo nei primi due mesi del 2020 sia per gli autocarri (-1,4%) che per i veicoli trainati (-20,9%), ma mentre per i primi nel secondo mese dell'anno si è assistito ad un recupero (+9,3%), per i secondi il mese di febbraio si è chiuso con una pesante flessione a doppia cifra (-24,3%).

Nel primo trimestre 2020 le immatricolazioni si riducono del 29% per i VCL, del 12% per i trucks e del 37% per i veicoli trainanti oltre 3500 kg di ptt.

Il ripristino delle attività di verifica e prova è fondamentale per il tessuto produttivo nazionale, essendo le stesse attuabili nel rispetto delle disposizioni governative sul contenimento della diffusione dell'epidemia. Altrettanto prioritaria, al fine di incoraggiare la prosecuzione della produzione e di preparare la necessaria ripresa del mercato, è la rapida attuazione delle misure di supporto agli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto, impiegando le risorse già stanziare dal Decreto legge fiscale (12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020) e dalla Legge di bilancio 2020 (previsti in vari capitoli di spesa per gli anni 2020-2021 circa 120 milioni di euro per il rinnovo del parco), come riportato nello specchio delle misure riportato nelle pagine successive.

## 7.5 Progetto Diciotto

Nato su iniziativa di ANFIA e del Ministero dei Trasporti nel 2009, il Progetto 18 ha consentito la sperimentazione di 330 complessi veicolari composti da una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri. Tali mezzi sono stati quotidianamente utilizzati dalle aziende di autotrasporto che hanno aderito alla sperimentazione e che nella loro attività ne hanno apprezzato gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione del servizio.

Il monitoraggio qualitativo effettuato da ANFIA, ha infatti sempre restituito risultati positivi sia in termini di riduzione del numero di viaggi che dei viaggi senza carico e, dato di fondamentale importanza, ha mostrato prestazioni del mezzo paragonabili ai veicoli di lunghezza standard in termini di guidabilità, manovrabilità, stabilità e sicurezza.

I positivi riscontri espressi dagli utilizzatori e il raggiungimento dell'obiettivo primario di razionalizzazione del trasporto merci, con i suoi conseguenti impatti positivi sull'ambiente e sulla riduzione del numero dei veicoli sulle strade, portano la filiera italiana ad esser convinta che questa tipologia di complessi veicolari, se riconosciuta dal Codice della Strada come autorizzata alla circolazione all'interno dei confini nazionali, nel rispetto di quanto stabilito dalla Direttiva comunitaria 96/53/CE, potrà dare un enorme contributo alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese.

## 7.6 Sintesi delle misure di interesse per l'industria nazionale dei veicoli commerciali e industriali e per le aziende di autotrasporto

**DECRETO LEGGE FISCALE, DL n° 124 del 26 ottobre 2019, convertito con legge n° 157/2019**

MISURA	SINTESI
INVESTIMENTI AUTOTRASPORTO	<p>Vengono stanziati 12,9 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020 per il sostegno degli investimenti nel settore dell'autotrasporto, finalizzati alla rottamazione di veicoli adibiti al trasporto merci fino ad Euro IV e di massa <math>\geq 3,5t</math>, con il contestuale acquisto (anche mediante leasing) di veicoli adibiti al trasporto merci di massa <math>\geq 3,5 t</math></p> <ul style="list-style-type: none"><li>o a motorizzazione termica e di classe Euro VI, ovvero</li><li>o a trazione alternativa<ul style="list-style-type: none"><li>- metano (CNG),</li><li>- gas naturale liquefatto (LNG),</li><li>- ibrida (diesel/elettrico),</li><li>- e elettrica (full electric).</li></ul></li></ul> <p>I contributi, di importo tra 2mila e 20mila euro, saranno differenziati sulla base della massa del veicolo e della modalità di alimentazione. È prevista una prelievo per chi rottama veicoli maggiormente inquinanti.</p> <p>La misura prevede l'adozione di un decreto attuativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per la definizione dei contributi e delle modalità di accesso agli stessi. <u>Il decreto attuativo non è stato ancora emanato.</u></p>

MISURA	SINTESI
INVESTIMENTI AUTOTRASPORTO	Previsti in vari capitoli di spesa per gli anni 2020-2021 circa 120M€ per il rinnovo del parco.
SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI	<p>Prevista l'istituzione di una Commissione presso il Ministero dell'ambiente per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi e l'elaborazione di proposte per la transizione ecologica.</p> <p>La Commissione si è insediata lo scorso 13 febbraio 2020, ed è composta, oltre che da esperti del ministero dell'Ambiente, da esponenti dei ministeri dell'Economia, delle Infrastrutture e Trasporti, delle Politiche agricole, dello Sviluppo Economico.</p> <p>Entro la fine dell'estate la Commissione dovrebbe elaborare una proposta in cui verranno indicati i sussidi dannosi per l'ambiente, i sussidi ambientalmente neutrali e quelli favorevoli, formulandone opzioni di ridefinizione per assicurare il raggiungimento degli obiettivi 2030 di riduzione delle emissioni di gas serra.</p> <p>Il decreto istitutivo prevede la Commissione svilupperà un ampio percorso di partecipazione democratica con il coinvolgimento di parti sociali, enti locali, cittadini, associazioni impegnate nell'azione per il clima, università e mondo della ricerca.</p>
CREDITO D'IMPOSTA IMPRESA 4.0 (ex iperammortamento e superammortamento)	<p>Vengono ridefiniti gli incentivi fiscali per il supporto agli investimenti previsti nell'ambito del Piano nazionale Impresa 4.0.</p> <p>In particolare, iperammortamento e superammortamento sono convertiti in un credito d'imposta a intensità variabile per acquisizione dei beni effettuata tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2020 ovvero entro il 30 giugno 2021, a condizione che entro il 31 dicembre 2020 vi sia un ordine accettato dal venditore, con versamento di un acconto in misura pari ad almeno il 20% costo.</p> <p>Le aliquote previste sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 6% fino a un massimo di 2 milioni di euro di costi ammissibili per investimenti in             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. beni materiali nuovi strumentali all'esercizio di impresa ad eccezione di alcune tipologie di beni, tra cui le autovetture ed autocaravan (restano inclusi i veicoli commerciali ed industriali ad uso strumentale d'impresa),</li> <li>b. beni immateriali nuovi strumentali all'esercizio di impresa di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);</li> </ol> </li> <li>2. 40% fino a un massimo di 2,5 milioni di euro di costi ammissibili e 20% per la quota di investimenti oltre i 2,5 milioni di euro e fino a 10 milioni di euro per investimenti in beni funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese, di cui all'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento);</li> <li>3. 15% fino a un massimo di 700mila euro per investimenti in beni immateriali (software, sistemi e system integration, piattaforme e applicazioni) connessi a investimenti in beni materiali, di cui all'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016 (disciplina dell'iperammortamento).</li> </ol> <p>Il credito fiscale può essere compensato in cinque quote annuali di pari importo, ridotti a tre quote annuali per gli investimenti di cui al punto 3, a partire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o dall'anno successivo a quello di entrata in funzione dei beni per i beni di cui al punto 1, ovvero</li> <li>o dall'anno successivo a quello di avvenuta interconnessione per i beni di cui ai punti 2 e 3.</li> </ul> <p>La legge 160/19 richiede due nuovi adempimenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) una comunicazione al Mise (per i beni di cui alle tabelle A e B allegata alla legge 232/16);</li> <li>2) l'indicazione nelle fatture e negli altri "documenti relativi all'acquisizione dei beni agevolati" della disciplina agevolativa.</li> </ol> <p>Nel primo caso l'adempimento non è previsto «a pena di decadenza», mentre nel secondo caso si fa riferimento a una revoca conseguente alla mancata «conservazione» idonea documentazione.</p>

<p><b>NUOVA SABATINI</b></p>	<p>Rifinanziata la misura cd. Nuova Sabatini, il regime di aiuto per agevolare l'accesso al credito delle PMI per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti e attrezzature, con ulteriori 105 milioni di euro per il 2020, 97 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2024 e 47 milioni di euro per l'anno 2025.</p> <p>I fondi annuali hanno due vincoli % di spesa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30% per gli investimenti nella transizione digitale del sistema produttivo e l'incremento in innovazione ed efficienza di processo e di prodotto;</li> <li>- 25% per l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature nuovi di fabbrica a basso impatto ambientale.</li> </ul> <p>La maggiorazione del 30% sul contributo "ordinario" previsto dall'articolo 1, comma 56, della legge 11 dicembre 2016, è elevata al 100% per le micro e piccole imprese che effettuano investimenti in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, nel limite complessivo di 60 milioni di euro.</p>
<p><b>RIMBORSO ACCISE</b></p>	<p>Dal 1° ottobre 2020 sono esclusi dal rimborso i veicoli di categoria Euro III o inferiore e dal 1° gennaio 2021 tale esclusione sarà estesa anche agli Euro IV.</p>
<p><b>FERROBONUS</b></p>	<p>Previso ulteriore stanziamento di 14 milioni per il 2020 e di 25 milioni per il 2021 l'incentivo che prevede l'erogazione di un contributo che può essere richiesto dalle imprese che commissionano treni completi a imprese ferroviarie per servizi di trasporto intermodale e trasbordato (a seconda che il passaggio dal veicolo stradale a quello ferroviario avvenga rispettivamente senza rottura o con rottura di carico), nonché dagli MTO, ossia gli operatori che concludono il contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione.</p> <p>Sulla GU n. 80 del 26 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto MIT 16 marzo che stabilisce le modalità operative per accedere agli incentivi del per gli anni 2020-2021</p> <p>Si ricorda che l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi sono disciplinati nel regolamento generale contenuto nel decreto interministeriale (MIT- MEF) n. 125 del 14 luglio 2017.</p>
<p><b>MAREBONUS</b></p>	<p>Rifinanziato con 20 milioni per l'anno 2021 l'incentivo che prevede il rimborso delle spese sostenute dagli autotrasportatori che scelgono di utilizzare le Autostrade del Mare invece di percorrere strade e autostrade;</p> <p>Il Decreto MIT n.176/2017 disciplina l'individuazione dei beneficiari diretti che sono le imprese armatrici nonché le modalità e le procedure per l'erogazione dell'incentivo.</p>

## 7.7 Le proposte di ANFIA per il settore

### **Pubblicazione immediata dei decreti attuativi per il sostegno degli investimenti nel settore dell'autotrasporto.**

In considerazione del servizio essenziale per il Paese che il comparto dell'autotrasporto è impegnato a svolgere nell'ambito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, risulta essenziale dare nuovo impulso agli investimenti al rinnovo del parco veicoli del trasporto merci in conto terzi, che possa avere effetti benefici sull'ambiente e sulla sicurezza stradale. ANFIA ritiene pertanto urgente e prioritario accelerare la pubblicazione da parte del Ministero dei Trasporti dei decreti attuativi delle risorse già stanziare nel DL fiscale e nella Legge di bilancio per il supporto agli investimenti nel settore dell'autotrasporto valorizzando le alimentazioni alternative e i trainati per intermodalità, in linea con quanto previsto ed auspicato dalla Commissione europea nel Green new Deal.

**Incentivi al rinnovo dei veicoli commerciali leggeri in conto proprio.** La logistica urbana vive oggi una fase di forte sviluppo, in gran parte alimentata dalla crescita esponenziale dell'e-commerce che ha fatto lievitare la domanda di consegna a domicilio, moltiplicando la complessità e l'intensità stessa dei flussi logistici in città. Data la vetustà del parco veicoli che effettuano la logistica urbana, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di adottare una misura finalizzata al rinnovo del parco dei veicoli commerciali leggeri a carburanti alternativi utilizzati dagli esercenti in conto proprio. Costo stimato in circa 20 M€

**Modifiche al credito d'imposta in beni strumentali.** In questo momento di estrema fragilità per il sistema industriale è fondamentale garantire il massimo supporto agli investimenti funzionali alle attività produttive. ANFIA ritiene essenziale apportare revisioni alla disciplina del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali introdotto dalla legge di bilancio 2020 (ex iper e super ammortamento), tra queste:

- a. prorogare l'agevolazione fino al 2025;
- b. aumentare le aliquote del credito d'imposta e innalzare il limite agli investimenti agevolabili fino a 50M€;
- c. utilizzare il credito in un'unica soluzione e abrogare la disposizione che prevede l'inserimento del riferimento di legge in fattura per poter accedere al credito d'imposta.

**Esenzione pedaggi autostradali per veicoli sostenibili.** Nel quadro delle misure di sostenibilità delle Concessionarie Autostradali, ANFIA propone l'esenzione (totale o parziale) del pedaggio dei camion Euro VI con classe di pedaggio 5 ad alimentazione LNG/CNG.

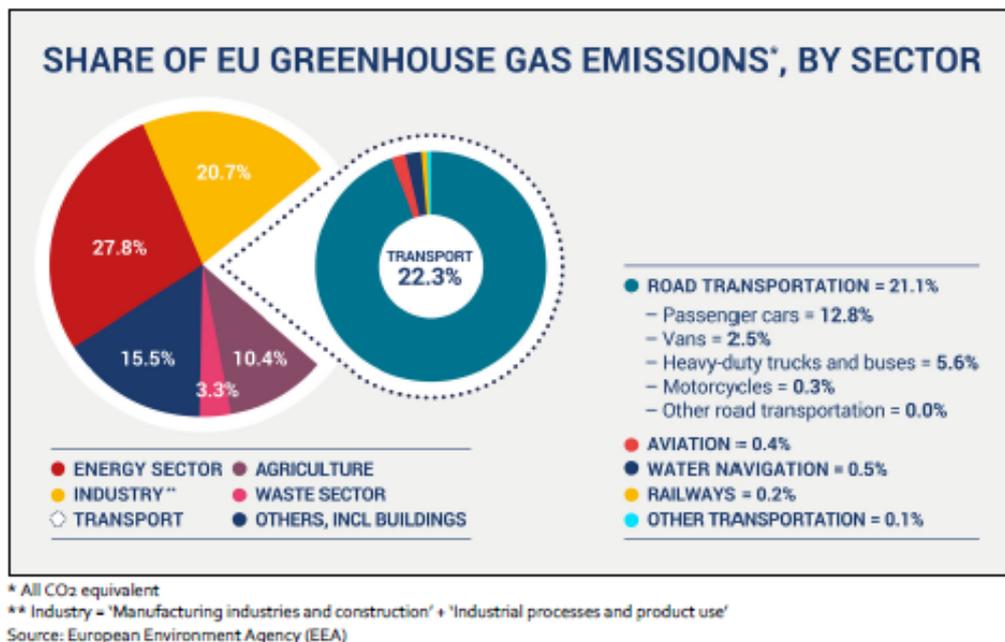
## Sostenibilità ambientale e sicurezza



## 8.1 Determinazione della base preliminare per la riduzione delle emissioni di CO2 dei camion

L'Agenzia europea per l'Ambiente evidenzia che in UE poco più di 1/5 delle emissioni di gas serra sono causate dal trasporto stradale, di cui il 12,8% è da attribuire alle auto, il 2,5% ai van/furgoni, il 5,6% ai camion medi-pesanti.

Grafico 34. Quota emissioni gas serra per settore



I camion si distinguono dalle autovetture per la complessità dei loro allestimenti e caratteristiche tecniche finalizzati alla missione o all'uso finale degli operatori, per le distanze diversificate che percorrono (lungo raggio o regionali o consegna a corto raggio), per la loro dimensione (autocarri rigidi, auto articolati, autotreni).

Questa complessità si riflette anche nella legislazione sulla CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti adottata dall'Unione Europea negli ultimi anni, che differisce in modo significativo dalle normative che fissano gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> per autovetture e veicoli commerciali leggeri (es. furgoni).

La Commissione europea ha sviluppato uno strumento di simulazione al computer chiamato VECTO, che determina le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli pesanti (inizialmente per veicoli con MTT >7500 kg) utilizzando misurazioni e dati di input certificati per le proprietà dei componenti e per le specifiche dettagliate del veicolo (Regulation (EU) 2017/ 2400).

Con VECTO, a partire da gennaio 2019, ogni nuovo camion appartenente ai gruppi di veicoli VECTO 4 e 5 (ovvero 4x2 trattori e camion rigidi > 16t) e ai gruppi 9 e 10 (ovvero trattori 6x2 e camion rigidi, tutti pesi) ottiene un valore "ufficiale" di CO<sub>2</sub>, in g CO<sub>2</sub>/tkm.

I valori di CO<sub>2</sub> di ogni veicolo pesante di nuova immatricolazione, calcolati da VECTO, sono raccolti dai produttori di veicoli (Regulation (EU) 2018/ 956).

Tali valori costituiscono la base (prevista pubblicazione entro aprile 2021) che obbliga i produttori di camion a ridurre le emissioni medie della flotta tra i gruppi regolamentati secondo gli standard previsti per il 2025 e il 2030 (Regulation (EU) 2019/ 1242). Se dovesse risultare necessario, i dati di base potranno essere revisionati entro aprile 2022.

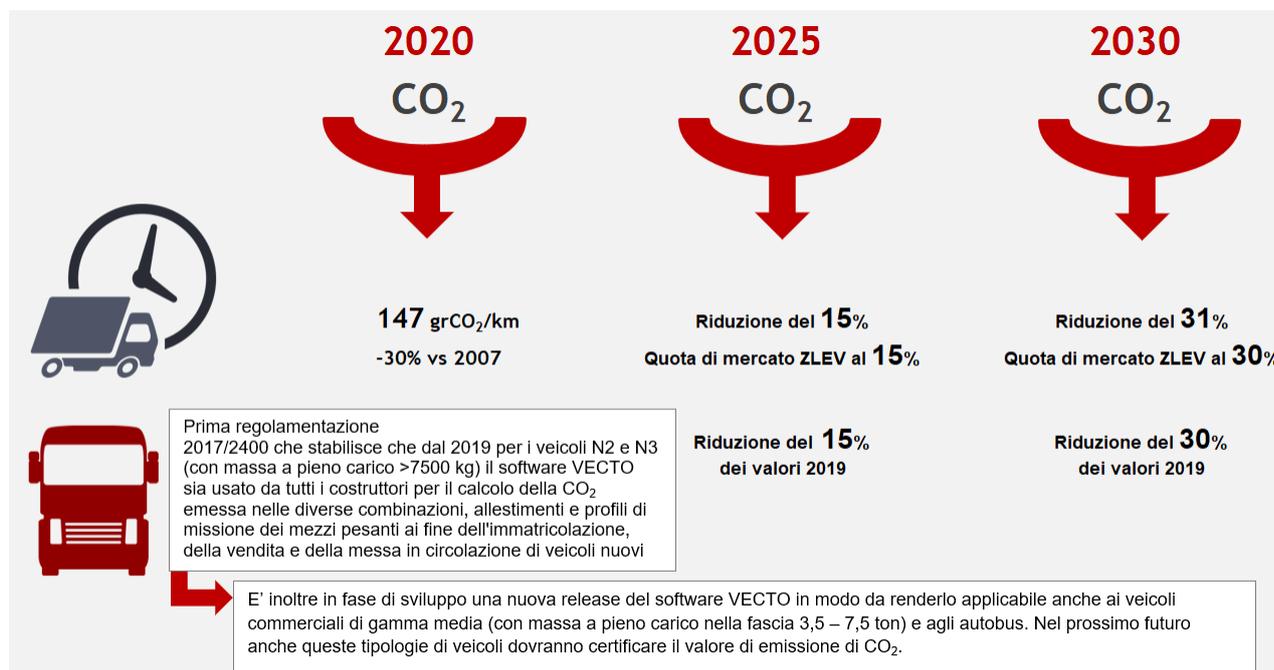
Al fine di ottenere una valutazione anticipata sulla "base dati 2019" (nuova flotta luglio 2019-giugno 2020), ACEA ha lavorato con una società di consulenza (Sioux LIME) che ha raccolto i dati sulla CO<sub>2</sub> determinati da VECTO dai produttori e successivamente aggregato e resi anonimi questi dati a livello di flotta per il mercato europeo della seconda metà del 2019.

La sintesi dei risultati è disponibile sul sito di ACEA a questo indirizzo:

[https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_preliminary\\_CO2\\_baseline\\_heavy-duty\\_vehicles.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_preliminary_CO2_baseline_heavy-duty_vehicles.pdf)

## 8.2 Regolamentazione europea di riduzione della CO<sub>2</sub> post 2020

Grafico 35. Target di riduzione emissioni CO<sub>2</sub>



Gli ambiziosi obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> al 2025 e al 2030, adottati dall'UE, obbligano tutti i produttori di camion a concentrarsi e a intensificare notevolmente gli investimenti in propulsori alternativi. I dati di ACEA mostrano che il 98,3% di tutti i camion medi e pesanti (oltre le 3,5 tonnellate) che circolano sulle strade europee è a trazione diesel. I veicoli elettrici rappresentano una quota trascurabile di tutti i camion in circolazione (0,01%, o uno ogni 10.000 veicoli) e circa lo 0,4% funziona a gas naturale.

È dunque indispensabile realizzare in tempi brevi un'ampia e diffusa rete di infrastrutture di ricarica dedicate per i camion - oggi completamente assente - oltre a mettere in atto di incentivi significativi per rendere i camion elettrici una scelta commercialmente fattibile e competitiva per gli operatori dei trasporti, favorendo così il rinnovo della flotta. Inoltre la revisione della direttiva Eurovignette, di cui auspichiamo un'attuazione su tutto il territorio UE, dovrebbe consentire diritti differenziati per gli utenti della strada sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli. L'auspicio di ANFIA è che anche a livello nazionale si introduca un sistema premiale nei pedaggi autostradali in grado di incentivare indirettamente la diffusione delle alimentazioni alternative nel traposto pesante. Secondo il Report 2019 di ACEA sul parco circolante<sup>14</sup> risultano 6,6 milioni di camion sulle strade europee. Con oltre 1,1 milioni di camion, la Polonia ha la più grande flotta di camion nell'UE, seguita da vicino da Germania e Italia. Il rapporto mostra anche che la flotta di camion sta invecchiando rapidamente. In UE i camion hanno in media 12,4 anni, rispetto agli 11,7 anni del 2013.

Nel 2019, il 97,9% delle nuove immatricolazioni di camion medi e pesanti venduti in UE è diesel, lo 0,1% a benzina, l'1,7% a gas naturale, lo 0,2% elettrico e lo 0,1% era ibrido-elettrico. Le immatricolazioni di nuovi autocarri elettrici (ECV) sono passate da 357 camion nel 2018 a 747 nel 2019. La stragrande maggioranza dei camion venduti dunque è ancora diesel, il vettore energetico più conveniente ed economico disponibile per gli operatori dei trasporti. Secondo le stime di ACEA, per raggiungere l'obiettivo di CO<sub>2</sub> fissato per il 2030 occorre una flotta di circa 200.000 camion medi-pesanti elettrici a batteria, ciò significa che le vendite di camion elettrici dovranno crescere di 28 volte nei prossimi 10 anni.

<sup>14</sup> [https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Report\\_Vehicles\\_in\\_use-Europe\\_2019.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf)

Uno dei prerequisiti chiave per ottenere un trasporto merci su strada privo di emissioni di carbonio è l'investimento rapido per una fitta rete di infrastrutture di ricarica. In accordo con l'Associazione di settore europea, si ritiene essenziale l'adozione da parte dell'UE di impegni vincolanti per lo spiegamento di almeno 37.000 punti di ricarica, 50 stazioni di rifornimento di idrogeno e 750 stazioni di GNL adatte per veicoli pesanti già entro il 2025.

I veicoli pesanti non possono semplicemente utilizzare l'infrastruttura delle autovetture a causa della loro domanda di potenza ed energia molto più elevata, nonché dei requisiti specifici di spazio, parcheggio e accesso. Dovrebbero inoltre essere definiti standard tecnici mancanti e i processi di standardizzazione necessari che devono essere implementati da subito. Infine, gli investimenti nella tariffazione e nel rifornimento di carburante delle infrastrutture richiederanno un significativo sostegno finanziario e amministrativo da parte dell'UE e dei governi nazionali. In particolare, gli operatori dei trasporti dovrebbero essere incentivati a investire in stazioni di ricarica nei depositi privati e semi-accessibili al pubblico.

### **8.3 Proposta per post Euro 6 / Euro VI**

La Commissione europea nel corso del 2019 ha dato l'avvio ai lavori del gruppo AGVES (Advisory Group on Vehicle Emission Standards) con l'obiettivo di condividere con tutti gli stakeholders del settore la redazione di una proposta di regolamento per introdurre gli obiettivi di riduzione delle emissioni post Euro 6 (per i veicoli Light Duty) e post Euro VI (per i veicoli Heavy Duty).

Le attività del gruppo, e del consorzio CLOVE al quale la Commissione europea ha affidato il compito di effettuare uno studio approfondito di fattibilità con il fine ultimo di fornire proposte concrete per la redazione del nuovo testo legislativo, proseguiranno per tutto il 2020.

Lo studio affidato al consorzio CLOVE è suddiviso in alcuni task intermedi: indicazioni utili che possono emergere dal riesame e dal confronto con le legislazioni in vigore in altre aree geografiche di riferimento (USA, Giappone, Cina, Corea, Brasile, California); valutazione di efficacia delle attuali normative Euro 6 ed Euro VI; sviluppo di una nuova e più efficace gamma di prove di omologazione; programma di prove presso laboratori certificati in modo da sottoporre le differenti tecnologie alla nuova gamma di prove individuata; redazione di una bozza di testo per il nuovo regolamento post Euro 6 / Euro VI.

La proposta ufficiale della Commissione europea (COM final) dovrebbe ragionevolmente essere pubblicata nella prima metà del 2021 per una entrata in vigore del nuovo regolamento che non dovrebbe essere precedente alle nuove omologazioni che i costruttori richiederanno nel corso del 2025.

Al momento è ancora presto per ipotizzare quali saranno i contenuti della nuova normativa, tuttavia alcuni elementi emersi nelle prime riunioni del gruppo AGVES indicano che la Commissione europea si sta orientando su alcune linee direttrici, tra le quali: focus sulle prove RDE ed estensione boundary conditions; monitoraggio a bordo (OBM); misura di inquinanti che oggi non rientrano tra quelli regolamentati dalla normativa Euro 6 / Euro VI (ad esempio: PN < 23 nm, N2O, NH3, CH4, NMOG, formaldeide); particolare attenzione alla durability e ai requisiti di In-Service Conformity (ISC).

### **8.4 Revisione del Regolamento Generale di Sicurezza (General Safety Regulation)**

Il 16 dicembre 2019 è stato pubblicato in Gazzetta il Regolamento UE 2019/2144 contenente le nuove disposizioni legislative applicabili per l'omologazione dei veicoli stradali in riferimento ai temi della sicurezza (nuovo GSR).

Il regolamento introduce una serie di nuovi dispositivi di sicurezza con un alto potenziale finalizzato a salvare vite umane sulla strada che dovranno far parte della dotazione obbligatoria dei veicoli secondo un calendario di attuazione così articolato:

- A) Dispositivi e sistemi di sicurezza già facenti parte della dotazione dei veicoli attualmente sul mercato che dovrà essere estesa a tutti i veicoli di nuova immatricolazione a partire dal 6 luglio 2022;
- B) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire dal 6 luglio 2022 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire dal 7 luglio 2024;
- C) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire dal 7 luglio 2024 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire dal 7 luglio 2026;

D) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati a partire dal 7 gennaio 2026 e sarà estesa a tutti i veicoli nuovi a partire dal 7 gennaio 2029.

Le nuove dotazioni di sicurezza introdotte dal regolamento per i veicoli commerciali pesanti (N2, N3) sono:

nella categoria B)

- il Tyre Pressure Monitoring for Heavy Duty, sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici;
- l'Intelligent Speed Assistance, sistema di riconoscimento dei limiti di velocità;
- l'Alcohol Interlock Installation Facilitation, interfaccia per il montaggio di sistemi che impediscono la guida del veicolo in stato di ebbrezza;
- il Driver Drowsiness and Attention Warning, sistema di allerta contro i colpi di sonno;
- l'Emergency Stop Signal, attivazione lampeggiante (flashing) delle luci di stop del veicolo;
- la Reversing Detection, telecamera posteriore attiva durante la retromarcia;
- il Blind Spot Information System, sistema di telecamere per eliminare gli angoli morti di visibilità nelle manovre a bassa velocità;
- il Pedestrian and Cyclist Collision Warning, sistema di avvertimento al conducente di una possibile collisione con utenti deboli della strada;
- la Protection of Vehicle against Cyberattacks, sistema di cybersecurity per la protezione del veicolo da rischi di natura informatica;
- il Platooning (se previsto all'origine dal costruttore), sistema telematico di connessione tra veicoli che intendono procedere insieme sotto forma di plotone.

nella categoria C)

- l'Advanced Driver Distraction Warning, sistema avanzato di riconoscimento dello stato di distrazione del conducente;

nella categoria D)

- l'Heavy Duty Vehicles Direct Vision, cabine di tipo avanzato sagomate in modo tale da permettere la visione diretta degli utenti deboli della strada;
- l'Event data Recorder (o scatola nera), dispositivo in grado di registrare e conservare in memoria i parametri del veicolo negli istanti che precedono una collisione.

## **8.5 Pacchetto sulla mobilità**

Il 7 aprile 2020 il Consiglio dell'UE ha adottato la sua posizione in prima lettura sull'ampia riforma del settore dei trasporti su strada dell'UE, nota come pacchetto sulla mobilità, a seguito all'accordo raggiunto con il Parlamento europeo l'11 dicembre 2019.

Il pacchetto sulla mobilità è costituito da: un regolamento che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada; un regolamento sulla durata massima del lavoro e tempi minimi di riposo per i conducenti e il posizionamento per mezzo di tachigrafi; e una direttiva relativa all'applicazione e al distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada.

Le disposizioni in via di approvazione intendono migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, introdurre norme speciali sul distacco dei conducenti nel trasporto internazionale e aggiornare le disposizioni sull'accesso al mercato del trasporto merci.

La proposta di riforma dovrà ora essere approvata dal Parlamento europeo in seconda lettura prima di essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale. I due regolamenti entreranno in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione; la direttiva il giorno successivo alla pubblicazione.

Le norme contenute nel regolamento in materia di accesso al mercato e nella direttiva relativa al distacco saranno applicabili 18 mesi dopo l'entrata in vigore della riforma. Le norme contenute nel regolamento relativo ai periodi di guida si applicheranno 20 giorni dopo la pubblicazione, mentre per i tachigrafi saranno fissate scadenze specifiche.

Proposta di Regolamento relativo all'accesso alla professione e al mercato

[https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5115-2020-INIT/en/pdf?utm\\_source=dsms-auto&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5115-2020-INIT/en/pdf?utm_source=dsms-auto&utm_medium=email&utm_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto)

Proposta di Regolamento relativo ai tempi di guida e ai periodi di riposo e ai tachigrafi

[https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5114-2020-INIT/en/pdf?utm\\_source=dsms-auto&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5114-2020-INIT/en/pdf?utm_source=dsms-auto&utm_medium=email&utm_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto)

Proposta di Direttiva relativa all'applicazione e al distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada

[https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5112-2020-INIT/en/pdf?utm\\_source=dsms-auto&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5112-2020-INIT/en/pdf?utm_source=dsms-auto&utm_medium=email&utm_campaign=Pacchetto+sulla+mobilita%3a+il+Consiglio+adotta+la+riforma+dell%27autotrasporto)

# Appendice statistica

Tabella AS1. UE28 Pil e Produzione industriale, variazioni % annuali

	Pil reale									Produzione industriale (escluso costruzioni)*							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
UE28	-0,4	0,3	1,7	2,3	2,0	2,6	2,0	1,5	-2,1	-0,7	1,3	2,5	1,7	3,2	1,1	-0,9	
Austria	0,7	0,0	0,7	1,0	2,1	2,5	2,4	1,6	0,2	0,5	0,9	2,1	2,0	5,9	4,9	-0,2	
Belgio	0,7	0,5	1,6	2,0	1,5	2,0	1,5	1,4	-1,8	0,0	1,3	-1,2	4,5	2,9	1,1	4,9	
Bulgaria	0,4	0,3	1,9	4,0	3,8	3,5	3,1	3,4	-0,4	-0,1	2,0	2,7	2,8	3,8	0,3	0,7	
Cipro	-3,4	-6,6	-1,9	3,4	6,7	4,4	4,1	3,2	-10,0	-13,0	-0,6	5,2	9,1	8,1	6,9	4,0	
Croazia	-2,2	-0,5	-0,1	2,4	3,5	3,1	2,7	2,9	-5,5	-1,7	1,1	2,6	5,0	1,9	-0,9	0,5	
Danimarca	0,2	0,9	1,6	2,3	3,2	2,0	2,4	2,4	0,0	0,0	0,6	0,0	3,7	2,3	2,3	2,8	
Estonia	3,1	1,3	3,0	1,8	2,6	5,7	4,8	4,3	1,2	4,5	4,3	-0,2	3,0	4,3	4,1	-1,9	
Finlandia	-1,4	-0,9	-0,4	0,5	2,7	2,8	2,5	1,0	-2,2	-3,1	-1,8	-0,9	4,1	3,4	3,4	1,8	
Francia	0,3	0,6	1,0	1,1	1,1	2,3	1,7	1,3	-2,4	-0,6	-1,2	1,5	0,6	2,5	0,4	0,3	
Germania	0,4	0,4	2,2	1,7	2,2	2,5	1,5	0,6	-0,3	0,1	1,3	0,8	1,2	3,4	1,0	-4,7	
Grecia	-7,3	-3,2	0,7	-0,4	-0,2	1,5	1,9	1,9	-2,1	-3,3	-2,0	1,0	2,6	4,2	1,8	-0,9	
Irlanda	0,2	1,4	8,6	25,2	3,7	8,1	8,2	5,5	-1,4	-2,3	21,1	35,9	1,8	-2,3	-4,9	2,9	
Italia	-3,0	-1,8	0,0	0,8	1,3	1,7	0,8	0,3	-6,3	-3,1	-0,7	1,1	1,9	3,6	0,6	-1,4	
Lettonia	4,1	2,3	1,9	3,3	1,8	3,8	4,3	2,2	6,3	-0,4	-0,9	3,4	4,7	8,7	2,0	0,8	
Lituania	3,8	3,6	3,5	2,0	2,6	4,2	3,6	3,9	3,9	3,1	0,1	4,2	2,7	6,8	5,1	3,5	
Lussemburgo	-0,4	3,7	4,3	4,3	4,6	1,8	3,1	2,3	-5,1	-3,0	4,4	1,1	0,2	3,7	-1,1	-3,6	
Malta	2,8	4,8	8,8	10,9	5,8	6,5	7,3	4,4	5,4	-5,2	-5,7	-0,2	-7,3	8,7	1,3	1,6	
Paesi Bassi	-1,0	-0,1	1,4	2,0	2,2	2,9	2,6	1,8	-0,6	0,6	-2,8	-3,5	1,3	1,4	0,6	-1,2	
Polonia	1,6	1,4	3,3	3,8	3,1	4,9	-	-	1,1	2,7	3,1	4,8	2,8	6,9	5,7	4,4	
Portogallo	-4,1	-0,9	0,8	1,8	2,0	3,5	2,6	2,2	-6,0	0,8	1,7	2,0	2,4	3,6	0,1	-2,4	
Regno Unito	1,5	2,1	2,6	2,4	1,9	1,9	1,3	1,4	-2,7	-0,8	1,4	1,0	1,7	2,5	0,3	-0,9	
Rep. Ceca	-0,8	-0,5	2,7	5,3	2,5	4,4	2,8	2,6	-0,9	0,1	5,2	4,5	3,0	6,8	3,1	-0,4	
Romania	2,1	3,5	3,4	3,9	4,8	7,1	4,4	4,1	3,0	7,7	6,3	2,6	3,1	8,6	4,3	-3,2	
Slovacchia	1,9	0,7	2,8	4,8	2,1	3,0	4,0	2,3	2,9	1,5	3,1	6,7	4,6	3,3	4,3	0,4	
Slovenia	-2,6	-1,0	2,8	2,2	3,1	4,8	4,1	2,4	-0,6	-1,0	1,7	5,1	7,7	8,3	5,0	3,0	
Spagna	-3,0	-1,4	1,4	3,8	3,0	2,9	2,4	2,0	-6,9	-1,8	1,4	3,4	1,7	3,2	0,4	0,6	
Svezia	-0,6	1,1	2,7	4,4	2,4	2,4	2,2	1,2	-1,2	-4,6	-1,7	3,2	1,3	4,8	2,7	1,6	
Ungheria	-1,5	2,0	4,2	3,8	2,2	4,3	5,1	4,9	-1,3	1,4	7,2	7,1	0,7	5,4	3,8	5,4	

Nota: DATI EUROSTAT, aggiustati per effetti del candario (Tabella tec00115 per Pil e Tabella sts\_inpr\_a per PI)

Dati aggiornati al 01/04/2020

Tabella AS2. ITALIA, Trasporto merci su strada per classi di percorrenza e tipo di merce, tkm

Classe di percorrenza	merce trasportata - tonnellate-chilometro (migliaia)					
	2017			2018		
	fino a 50 km	51 km e più	totale	fino a 50 km	51 km e più	totale
<b>Tipo di merce</b>						
minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave, torba, uranio e torio	1.860.048	5.128.115	6.988.163	1.763.135	6.323.253	8.086.388
altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1.197.615	8.738.736	9.936.351	1.071.663	10.331.954	11.403.617
materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti	1.136.388	6.524.765	7.661.153	1.136.684	7.891.303	9.027.987
prodotti alimentari, bevande e tabacchi	710.321	19.141.990	19.852.311	753.947	19.295.881	20.049.829
altre merci n.c.a.	515.354	12.009.960	12.525.314	449.076	9.308.735	9.757.811
prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura, pesci ed altri prodotti della pesca	497.031	10.045.036	10.542.067	446.149	10.171.358	10.617.508
metalli, manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	389.639	10.725.009	11.114.648	477.204	11.770.266	12.247.470
coke e prodotti petroliferi raffinati	248.969	3.799.487	4.048.457	290.446	4.200.470	4.490.916
legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), articoli di paglia e materiali da intreccio, pasta da carta, carta e prodotti di carta, stampati e supporti registrati	236.106	6.196.912	6.433.018	257.106	6.095.126	6.352.232
prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e in materie plastiche, combustibili nucleari	166.297	6.894.666	7.060.963	200.518	6.590.174	6.790.692
merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme	131.958	7.852.665	7.984.624	250.435	7.785.716	8.036.151
mezzi di trasporto	104.177	2.340.963	2.445.140	142.968	2.412.629	2.555.596
attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci	100.968	1.714.285	1.815.253	140.664	2.267.578	2.408.242
merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16	99.398	3.463.876	3.563.274	101.820	3.977.400	4.079.220
macchine ed apparecchi meccanici n.c.a., macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici, macchine ed apparecchi elettrici n.c.a., apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni, apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici, orologi	82.668	1.397.678	1.480.347	69.763	1.650.322	1.720.084
posta, pacchi	54.743	1.489.455	1.544.199	35.223	2.443.240	2.478.463
carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale	38.571	1.680.233	1.718.804	53.540	1.448.021	1.501.561
prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio	34.723	1.430.865	1.465.589	33.142	1.283.682	1.316.824
mobili, altri manufatti n.c.a.	18.295	1.347.993	1.366.288	33.497	1.855.672	1.889.169
merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni), bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato, autoveicoli trasportati per riparazione, altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.	12.744	128.076	140.820	17.461	87.725	105.186
<b>tutte le voci</b>	<b>7.636.016</b>	<b>112.050.767</b>	<b>119.686.783</b>	<b>7.724.440</b>	<b>117.190.503</b>	<b>124.914.943</b>

Dati ISTAT

Tabella AS3. ITALIA, Trasporto merci per titolo di trasporto, classi di percorrenza, tonnellate e tkm

Titolo di trasporto		2018					
		tutte le voci		conto proprio		conto terzi	
		merce trasportata - tonnellate	merce trasportata - tonnellate - chilometro (migliaia)	merce trasportata - tonnellate	merce trasportata - tonnellate - chilometro (migliaia)	merce trasportata - tonnellate	merce trasportata - tonnellate - chilometro (migliaia)
Tipo							
Tipo di trasporto	Classe di percorrenza						
interno	fino a 50 km	384516739	7676385	112664318	1974384	271852421	5702001
	51-100 km	158856996	11245957	19955924	1375476	138901072	9870482
	101-150 km	94635799	11499758	9235486	1091871	85400312	10407887
	151-200 km	74016193	12702946	4229842	696189	69786351	12006757
	201-300 km	91566623	22211109	5018802	1210126	86547821	21000983
	301-400 km	40846234	13889489	1278065	409498	39568169	13479991
	401-500 km	16494585	7269582	379275	161489	16115310	7108093
	501 km e più	35502537	25232986	429711	289661	35072826	24943324
	totale	896435705	111728211	153191423	7208694	743244281	104519518
internazionale	fino a 50 km	1662631	48055	848042	20454	814589	27601
	51-100 km	1622469	120740	356924	24195	1265545	96545
	101-150 km	1327328	165557	108954	12463	1218374	153094
	151-200 km	1317598	235054	126260	21261	1191338	213794
	201-300 km	2298554	573229	59822	14773	2238732	558456
	301-400 km	2480416	866876	68279	21695	2412137	845181
	401-500 km	2403516	1094934	34657	15637	2368859	1079297
	501 km e più	11184097	10082286	150353	174103	11033744	9908183
	totale	24296608	13186731	1753291	304581	22543317	12882150
totale	fino a 50 km	386179370	7724440	113512360	1994838	272667010	5729602
	51-100 km	160479465	11366697	20312848	1399671	140166617	9967027
	101-150 km	95963127	11665315	9344440	1104334	86618686	10560981
	151-200 km	75333791	12938000	4356102	717450	70977689	12220551
	201-300 km	93865177	22784338	5078624	1224899	88786553	21559439
	301-400 km	43326650	14756365	1346344	431193	41980306	14325172
	401-500 km	18898101	8364516	413932	177126	18484169	8187390
	501 km e più	46686634	35315272	580064	463764	46106570	34851507
	totale	920732313	124914942	154944714	7513275	765787598	117401668

Dati ISTAT

Tabella AS4. UE/EFTA Immatricolazioni di veicoli commerciali e industriali (escluso bus)

Dati ACEA/Associazioni Nazionali/ANFIA

dati provvisori

Paesi /Countries	VEICOLI COMMERCIALI <=3500 kg			AUTOCARRI >3500 kg			AUTOCARRI >16000 kg		
	2018	2019	var.% 19/18	2018	2019	var.% 19/18	2018	2019	var.% 19/18
UE 28+EFTA	2.129.961	2.189.422	2,8	396.585	400.185	0,9	321.152	321.657	0,2
UE 15+EFTA	1.950.789	2.005.309	2,8	324.241	333.495	2,9	255.359	261.443	2,4
Austria	43.641	43.425	-0,5	8.204	8.082	-1,5	7.722	7.677	-0,6
Belgio	77.936	81.219	4,2	10.816	11.531	6,6	9.095	9.788	7,6
Danimarca	33.849	33.108	-2,2	4.984	5.024	0,8	4.566	4.540	-0,6
Finlandia	15.515	14.702	-5,2	3.898	4.020	3,1	2.904	2.911	0,2
Francia	457.603	478.375	4,5	55.433	56.261	1,5	48.519	49.519	2,1
Germania	285.191	304.965	6,9	94.404	98.399	4,2	66.770	68.010	1,9
Grecia	6.905	7.972	15,5	351	428	21,9	171	281	64,3
Irlanda (4)	25.447	25.350	-0,4	2.144	2.209	3,0	1.697	1.784	5,1
Italia (1)	181.508	187.823	3,5	25.374	23.459	-7,5	20.455	18.865	-7,8
Lussemburgo (4)	4.853	5.089	4,9	1.032	1.202	16,5	863	1.059	22,7
Paesi Bassi	79.173	76.395	-3,5	15.967	15.448	-3,3	14.319	13.842	-3,3
Portogallo	39.282	38.454	-2,1	5.133	4.975	-3,1	4.156	4.121	-0,8
Regno Unito (2)	357.325	365.778	2,4	53.467	58.568	9,5	39.225	42.838	9,2
Spagna	214.556	215.164	0,3	24.305	24.575	1,1	19.899	20.463	2,8
Svezia	56.628	53.816	-5,0	6.802	7.308	7,4	6.205	6.652	7,2
EFTA	71.377	73.674	3,2	11.927	12.006	0,7	8.793	9.093	3,4
Islanda	1.918	1.383	-27,9	425	304	-28,5	258	190	-26,4
Norvegia (4)	37.228	37.736	1,4	7.068	7.411	4,9	4.911	5.377	9,5
Svizzera (3)	32.231	34.555	7,2	4.434	4.291	-3,2	3.624	3.526	-2,7
U.E. Nuovi Membri	179.172	184.113	2,8	72.344	66.690	-7,8	65.793	60.214	-8,5
Bulgaria	6.282	5.985	-4,7						
Ceca Rep. (3)	20.225	20.436	1,0	9.894	9.852	-0,4	7.988	8.130	1,8
Cipro	1.815	2.274	25,3	121	120	-0,8	50	49	-2,0
Croazia	8.901	8.982	0,9	1.397	1.472	5,4	1.052	1.150	9,3
Estonia	5.012	4.403	-12,2	1.079	1.034	-4,2	1.005	978	-2,7
Lettonia	2.393	2.703	13,0	1.515	1.110	-26,7	1.459	1.043	-28,5
Lituania (2)	3.577	4.355	21,8	8.290	7.327	-11,6	8.178	7.266	-11,2
Polonia	68.819	69.872	1,5	29.870	28.317	-5,2	27.445	25.418	-7,4
Romania	17.585	16.985	-3,4	6.903	6.435	-6,8	6.656	6.142	-7,7
Slovacchia Rep.	9.126	8.508	-6,8	4.308	3.482	-19,2	3.846	3.157	-17,9
Slovenia (2)	12.709	13.407	5,5	2.709	2.265	-16,4	2.524	2.122	-15,9
Ungheria	22.728	26.203	15,3	6.258	5.276	-15,7	5.590	4.759	-14,9

(1) Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4) aggiornato al 31/03/2020

(2) stime per veicoli >3.500 kg e >16.000 kg

(3) veicoli >18.000 kg

(4) stime per veicoli >16.000 kg

Tabella AS5 ITALIA - Immatricolato Veicoli Commerciali fino a 3,5 t. ptt - Andamento Mensile

Mese	2019	2018	2017	2016	2015	var. %			
						19/18	18/17	17/16	16/15
Gennaio	13.529	13.641	11.949	11.613	9.163	-0,8	14,2	2,9	26,7
Febbraio	15.249	14.385	13.721	12.722	9.793	6,0	4,8	7,9	29,9
Marzo	17.186	16.349	17.315	15.329	11.353	5,1	-5,6	13,0	35,0
Aprile	15.397	13.063	13.293	14.541	10.891	17,9	-1,7	-8,6	33,5
Maggio	17.770	16.461	16.833	15.203	10.962	8,0	-2,2	10,7	38,7
Giugno	16.893	16.022	16.431	14.693	11.288	5,4	-2,5	11,8	30,2
Luglio	15.208	14.659	14.926	17.960	11.994	3,7	-1,8	-16,9	49,7
Agosto	9.367	8.854	9.273	12.055	5.600	5,8	-4,5	-23,1	115,3
Settembre	13.647	12.132	15.784	16.412	11.246	12,5	-23,1	-3,8	45,9
Ottobre	17.125	16.904	20.384	18.845	12.588	1,3	-17,1	8,2	49,7
Novembre	16.493	18.545	20.052	22.358	13.254	-11,1	-7,5	-10,3	68,7
Dicembre	19.959	20.493	23.260	28.542	14.637	-2,6	-11,9	-18,5	95,0
<b>Totale</b>	<b>187.823</b>	<b>181.508</b>	<b>193.221</b>	<b>200.273</b>	<b>132.769</b>	<b>3,5</b>	<b>-6,1</b>	<b>-3,5</b>	<b>50,8</b>

Tabella AS6. ITALIA - Immatricolato Autocarri >3,5 t. ptt - Andamento Mensile

Mese	2019	2018	2017	2016	2015	var. %			
						19/18	18/17	17/16	16/15
Gennaio	2.194	2.362	1.913	1.511	1.455	-7,1	23,5	26,6	3,8
Febbraio	1.679	1.898	1.616	1.601	1.142	-11,5	17,5	0,9	40,2
Marzo	2.151	2.373	2.361	1.783	1.210	-9,4	0,5	32,4	47,4
Aprile	2.373	2.703	1.862	1.729	1.196	-12,2	45,2	7,7	44,6
Maggio	2.407	2.137	2.058	2.051	1.329	12,6	3,8	0,3	54,3
Giugno	3.211	2.393	2.011	1.978	1.509	34,2	19,0	1,7	31,1
Luglio	1.561	2.163	2.157	2.388	1.562	-27,8	0,3	-9,7	52,9
Agosto	967	1.282	1.225	1.273	836	-24,6	4,7	-3,8	52,3
Settembre	1.180	1.479	1.580	1.572	1.017	-20,2	-6,4	0,5	54,6
Ottobre	1.815	2.107	1.980	2.016	1.391	-13,9	6,4	-1,8	44,9
Novembre	1.774	2.040	2.192	2.414	1.319	-13,0	-6,9	-9,2	83,0
Dicembre	2.147	2.437	3.136	3.264	1.159	-11,9	-22,3	-3,9	181,6
<b>Totale</b>	<b>23.459</b>	<b>25.374</b>	<b>24.091</b>	<b>23.580</b>	<b>15.125</b>	<b>-7,5</b>	<b>5,3</b>	<b>2,2</b>	<b>55,9</b>

Tabella AS7. ITALIA - Immatricolato Rimorchi e Semirimorchi >3,5 t. ptt - Andamento Mensile

Mese	2019	2018	2017	2016	2015	var. %			
						19/18	18/17	17/16	16/15
Gennaio	1.432	1.381	1.166	981	966	3,7	18,4	18,9	1,6
Febbraio	1.298	1.369	1.156	1.238	970	-5,2	18,4	-6,6	27,6
Marzo	1.854	2.031	1.968	2.244	928	-8,7	3,2	-12,3	141,8
Aprile	2.018	2.171	2.195	971	876	-7,0	-1,1	126,1	10,8
Maggio	998	1.066	1.165	1.080	1.072	-6,4	-8,5	7,9	0,7
Giugno	1.061	1.085	1.119	1.191	801	-2,2	-3,0	-6,0	48,7
Luglio	1.166	1.132	1.232	1.218	1.108	3,0	-8,1	1,1	9,9
Agosto	591	672	732	641	533	-12,1	-8,2	14,2	20,3
Settembre	700	892	998	990	704	-21,5	-10,6	0,8	40,6
Ottobre	1.135	1.232	1.476	1.150	887	-7,9	-16,5	28,3	29,7
Novembre	1.115	1.210	1.420	1.327	909	-7,9	-14,8	7,0	46,0
Dicembre	1.048	1.282	1.522	1.735	853	-18,3	-15,8	-12,3	103,4
<b>Totale</b>	<b>14.416</b>	<b>15.523</b>	<b>16.149</b>	<b>14.766</b>	<b>10.607</b>	<b>-7,1</b>	<b>-3,9</b>	<b>9,4</b>	<b>39,2</b>