

UE-Efta - Immatricolazioni Veicoli Commerciali e Autocarri

Nel 2019, il mercato dei veicoli commerciali leggeri, nell'UE28 allargata all'Efta, tocca 2,19 milioni di nuove immatricolazioni, +2,8% rispetto al 2018 ma ancora in calo del 4,2% sul 2007.

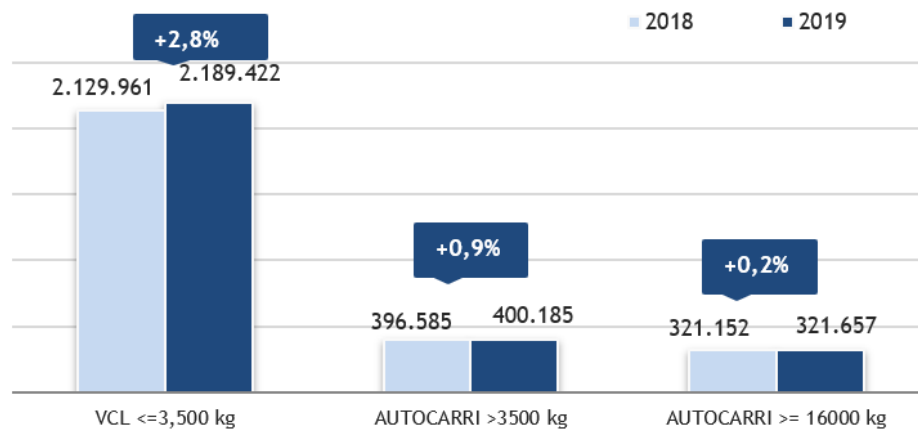
Il mercato degli autocarri nuovi con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato 400 mila unità (+0,9% sul 2018), il segmento degli autocarri con peso compreso tra 3.501 e 15.999 kg registra un incremento del 4,1%, con oltre 78 mila nuove immatricolazioni, ed il segmento degli autocarri pesanti con ptt uguale 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 >16.000 kg +15,3%, mentre nel 2° semestre si è registrato un aumento del mercato VCL dell'1,6% e una contrazione del mercato degli autocarri medi del 15,9% e dei pesanti del 14,9%. Ha contribuito a questo risultato l'applicazione del Regolamento 2017/2400, in vigore dal 1° luglio per alcune tipologie di veicoli pesanti della categoria N3, riguardante le emissioni di CO₂, favorendo le anticipazioni degli acquisti nei due mesi precedenti.

Dal 2007, anno record delle vendite dei veicoli commerciali con 2,3 milioni di nuove immatricolazioni, il mercato è crollato nel 2009 a 1,42 milioni di unità, recuperando nel 2010 e 2011. Nel 2012 e 2013 il mercato subisce una nuova battuta d'arresto, per poi crescere progressivamente fino al 2019 a 2,19 milioni di nuove registrazioni.

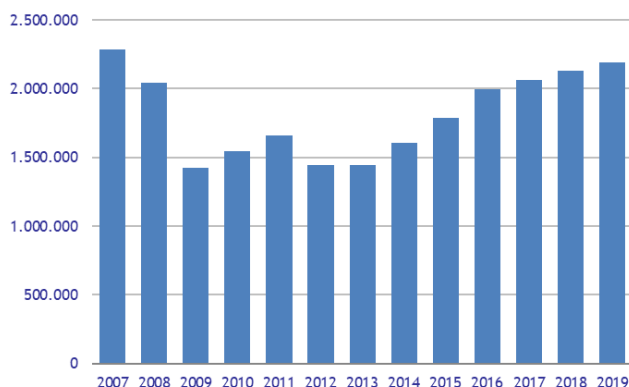
Il comparto degli autocarri, dopo il livello record di vendite del 2007 a 438 mila unità, scende a 240 mila registrazioni nel 2009, mantenendosi su livelli medi attorno alle 300 mila unità fino al 2015, anno in cui inizia la ripresa del settore, fino a superare le 400 mila nuove registrazioni nel 2019.

UE-EFTA Nuove immatricolazioni di veicoli commerciali e autocarri

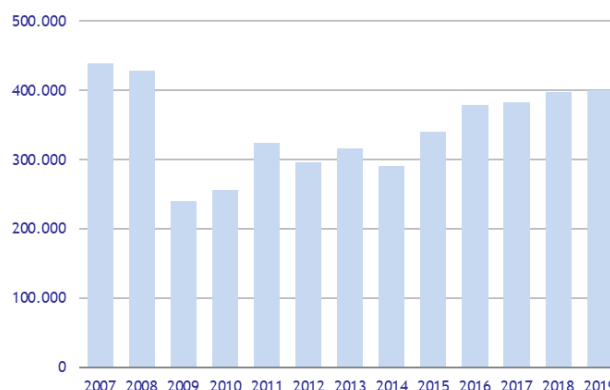


Dati ACEA/ANFIA aggiornamento al 31/03/2020

UE-EFTA - Immatricolazioni Veicoli Commerciali <= 3500 kg



UE-EFTA - Immatricolazioni Autocarri > 3500 kg



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 3,9% 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'1,6%.

UE-EFTA Immatricolazioni

Veicoli commerciali <=3500 kg

Major Markets	2019	2018	var. %
UE 28+EFTA	2.189.422	2.129.961	2,8
Francia	478.375	457.603	4,5
UK	365.778	357.325	2,4
Germania	304.965	285.191	6,9
Spagna	215.164	214.556	0,3
Italia*	187.823	181.508	3,5
Belgio	81.219	77.936	4,2
Paesi Bassi	76.395	79.173	-3,5
Polonia	69.872	68.819	1,5
Svezia	53.816	56.628	-5,0
Austria	43.425	43.641	-0,5

Fonte: ACEA, dato pubblicato il 22/01/2020

* Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti presenti in archivio al 31/03/2020 (Aut. Min.D07161/H4).

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 che conquista il 6° posto.

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

Il mercato italiano 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 mediamente 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%).

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 rilevato da ACEA, non include 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 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 CO₂ delle nuove flotte vendute sono state più basse in Portogallo (133,7 gCO₂/km), seguite da Bulgaria (134,4 gCO₂/km) e Cipro (135,1 gCO₂/km). Le emissioni medie sono state più elevate in Germania (173,4 gCO₂/km), Repubblica Ceca (170,0 g CO₂/km) e Slovacchia (169,7 g CO₂/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 CO₂ dei nuovi furgoni sono aumentate nel 2018: +1% rispetto al 2017.

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.

Autocarri >3500 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.

UE-EFTA Immatricolazioni

Autocarri >3500 kg

Major Markets	2019	2018	var. %
UE 28+EFTA	400.185	396.585	0,9
Germania	98.399	94.404	4,2
UK	58.568	53.467	9,5
Francia	56.261	55.433	1,5
Polonia	28.317	29.870	-5,2
Spagna	24.575	24.305	1,1
Italia*	23.459	25.374	-7,5
Paesi Bassi	15.448	15.967	-3,3
Belgio	11.531	10.816	6,6
Rep. Ceca	9.852	9.894	-0,4
Austria	8.082	8.204	-1,5

Fonte: ACEA, dato pubblicato il 22/01/2020

* Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti presenti in archivio al 31/03/2020 (Aut. Min.D07161/H4).

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, che si chiude a -15,9%.

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.

Autocarri =>16000 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.

UE-EFTA Immatricolazioni

Autocarri =>16000 kg

Major Markets	2019	2018	var. %
UE 28+EFTA	321.657	321.152	0,2
Germania	68.010	66.770	1,9
Francia	49.519	48.519	2,1
UK	42.838	39.225	9,2
Polonia	25.418	27.445	-7,4
Spagna	20.463	19.899	2,8
Italia*	18.865	20.455	-7,8
Paesi Bassi	13.842	14.319	-3,3
Belgio	9.788	9.095	7,6
Rep. Ceca	8.130	7.988	1,8
Austria	7.677	7.722	-0,6

Fonte: ACEA, dato pubblicato il 22/01/2020

* Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti presenti in archivio al 31/03/2020 (Aut. Min.D07161/H4).

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, nonostante un calo del 7,4%. Segue la Spagna che, con oltre 20 mila unità vendute (+2,8%), scavalca l'Italia che scende in 6° posizione con circa 19 mila vendite in calo 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%).

Secondo la rilevazione 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).

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/Marzo 2020. A gennaio/marzo 2020 il mercato dei VCL cala del 25% rispetto al 1° trimestre 2019, a seguito della pesante contrazione di marzo (-50%), conseguente alle misure adottate dai Governi dei Paesi europei per contenere il contagio da Covid-19 (limitazione alla circolazione delle persone, stop produttivo e dei servizi commerciali non essenziali). I major markets europei calano del 27% in Francia, del 12% in Germania, del 29% in Italia, del 33% in Spagna e del 34% in UK.

Le vendite di autocarri medi-pesanti nuovi registrano nei primi tre mesi dell'anno una flessione importante del 26% con un calo tendenziale del 38% nel mese di marzo. Le variazioni tendenziali del 1° trimestre nei major markets sono: Germania -23%, Francia - 26%, UK -33%, Spagna -15%, Polonia -37% e Italia -12%.

UE-Efta - Immatricolazioni Autobus >3500 kg

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato oltre 46mila nuove immatricolazioni nel 2019, con una crescita del 4,9% sui volumi del 2018. Alla crescita tendenziale del primo semestre 2019 (+11%) che registra un aumento nel mese di maggio del 23,3% e nel mese di giugno del 32,2%, segue un trend negativo da luglio a novembre e una ripresa nel mese di dicembre (+1,2%) che pone fine alla tendenza negativa del secondo semestre (-0,9% su luglio-dicembre 2018).

UE-EFTA Immatricolazioni

Autobus >3500 kg

Major Markets	2019	2018	var. %
UE 28+EFTA	46.246	44.088	4,9
Francia	6.780	6.230	8,8
UK	6.628	7.523	-11,9
Germania	6.437	6.687	-3,7
Italia*	4.321	4.469	-3,3
Spagna	3.261	3.329	-2,0
Polonia	2.471	2.687	-8,0
Romania	1.952	1.324	47,4
Svezia	1.318	931	41,6
Belgio	1.310	1.060	23,6
Rep. Ceca	1.220	1.203	1,4

Fonte: ACEA, dato pubblicato il 22/01/2020

* Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti presenti in archivio al 31/03/2020 (Aut. Min.D07161/H4).

Nel 2019 è la Francia il 1° Paese nella classifica UE+EFTA, in crescita dell'8,8% (15% di market share), seguita da Regno Unito e Germania, rispettivamente con un calo dei volumi dell'11,9% e del 3,7%.

Si confermano al 4°, 5°, 6° e 7° posto della classifica europea: Italia (-3,3%), Spagna (-2%), Polonia (-8%) e Romania (+47,4%).

Sale in 8° posizione la Svezia (+41,6%), seguita da Belgio (+23,6%) e da Repubblica Ceca (+1,4%) che, nonostante l'incremento dell'1,4%, perde due posizioni rispetto alla classifica del 2018.

Il mercato italiano con oltre 4mila nuove immatricolazioni di autobus ha registrato un rallentamento alla fine del 1° semestre (-6,6%) nonostante l'incremento del 25,5% del primo bimestre grazie all'ottima performance nel mese di febbraio (+52,6%). Il secondo semestre si è concluso con un leggero aumento (+0,3%), nonostante l'andamento discontinuo con variazioni a due cifre: luglio -15,5%, agosto +22%, settembre +12,9%, novembre -28,5% e dicembre +14%.

Nel 2019 l'85% di tutti i nuovi autobus medi e pesanti (oltre 3,5 tonnellate) immatricolati nell'Unione europea è stato alimentato dal diesel, mentre la quota di mercato della benzina in questo segmento era vicina allo zero. Tutti i veicoli a propulsione alternativa (APV) messi insieme rappresentavano il 15,0% del mercato degli autobus dell'UE, di cui il 4% elettrico (+170,5%, da 594 unità nel 2018 a 1.607 autobus venduti nel 2019). I Paesi Bassi sono stati il più grande mercato di autobus elettrici (ECV) con 381 immatricolati lo scorso anno, seguiti da Francia (285) e Germania (187). Insieme, questi tre paesi hanno rappresentato oltre la metà di tutti gli autobus a pagamento elettrico venduti lo scorso anno.

Secondo la rilevazione ACEA, circolano sulle strade dell'UE 750mila autobus, con un'età media di 12 anni.

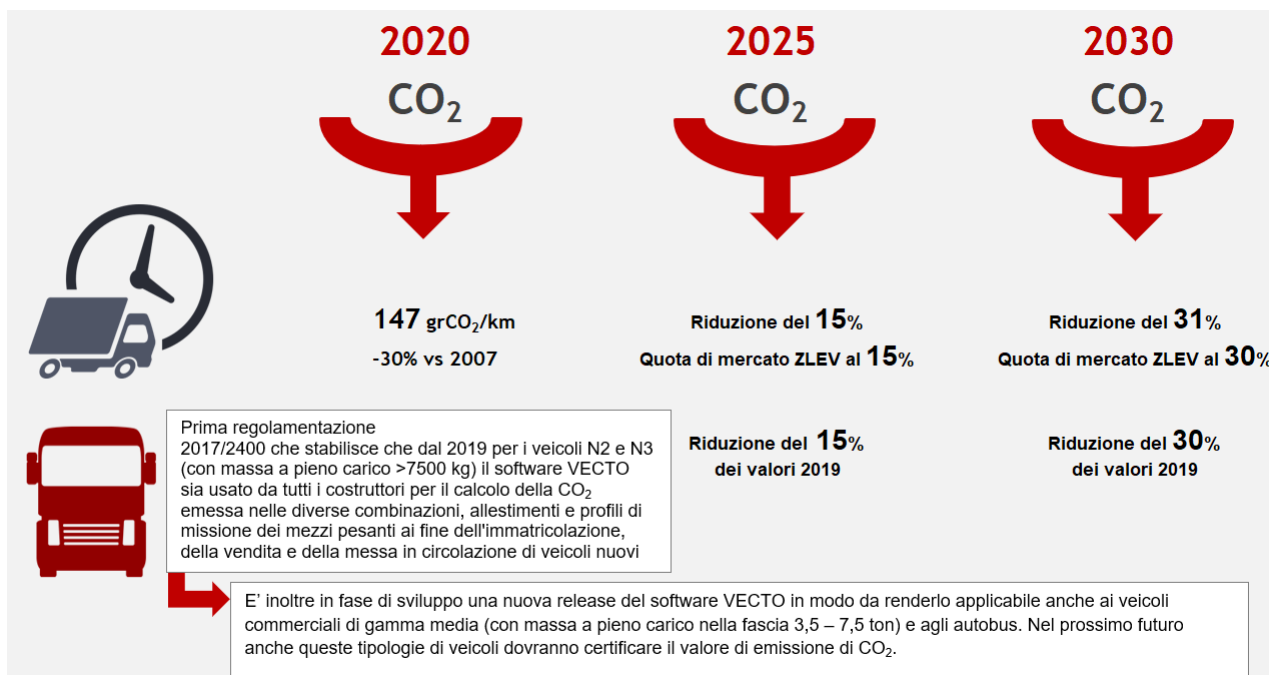
Il 55,7% di tutti i viaggi di trasporto pubblico nell'UE, ossia 32,1 miliardi di viaggi di passeggeri all'anno, è effettuato da autobus urbani e suburbani.

L'8% del trasporto di passeggeri sulle strade dell'UE è effettuato da autobus e pullman.

Gennaio/Marzo 2020. In UE-EFTA-UK le vendite di autobus nuovi con ptt >3500 kg registrano nei primi tre mesi del 2020 una flessione del 13% con un calo tendenziale del 45% nel mese di marzo. Le variazioni su basi annua a gennaio-marzo nei major markets, a differenza dei comparti analizzati precedentemente, sono differenti: in aumento in Germania +12% (positivo anche il mese di marzo +12%), Francia +7% (-40% a marzo), Italia +10% (-10% a marzo), e in forte calo in Spagna -37% (-68% a marzo) e in Regno Unito -35% (-79% a marzo).

Regolamentazione europea di riduzione della CO₂ post 2020

Target di riduzione emissioni CO₂



Gli ambiziosi obiettivi di riduzione di CO₂ 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 CO₂ 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 circolante¹ 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 CO₂ 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.

¹ 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.

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).

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.

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.

Per informazioni rivolgersi a:
Marisa Saglietto, Responsabile
ANFIA Area Studi e Statistiche
m.saglietto@anfia.it, tel 011.55 46 526

Laura Alberti
ANFIA Area Studi e Statistiche
l.alberti@anfia.it, tel 011.55 46 510