



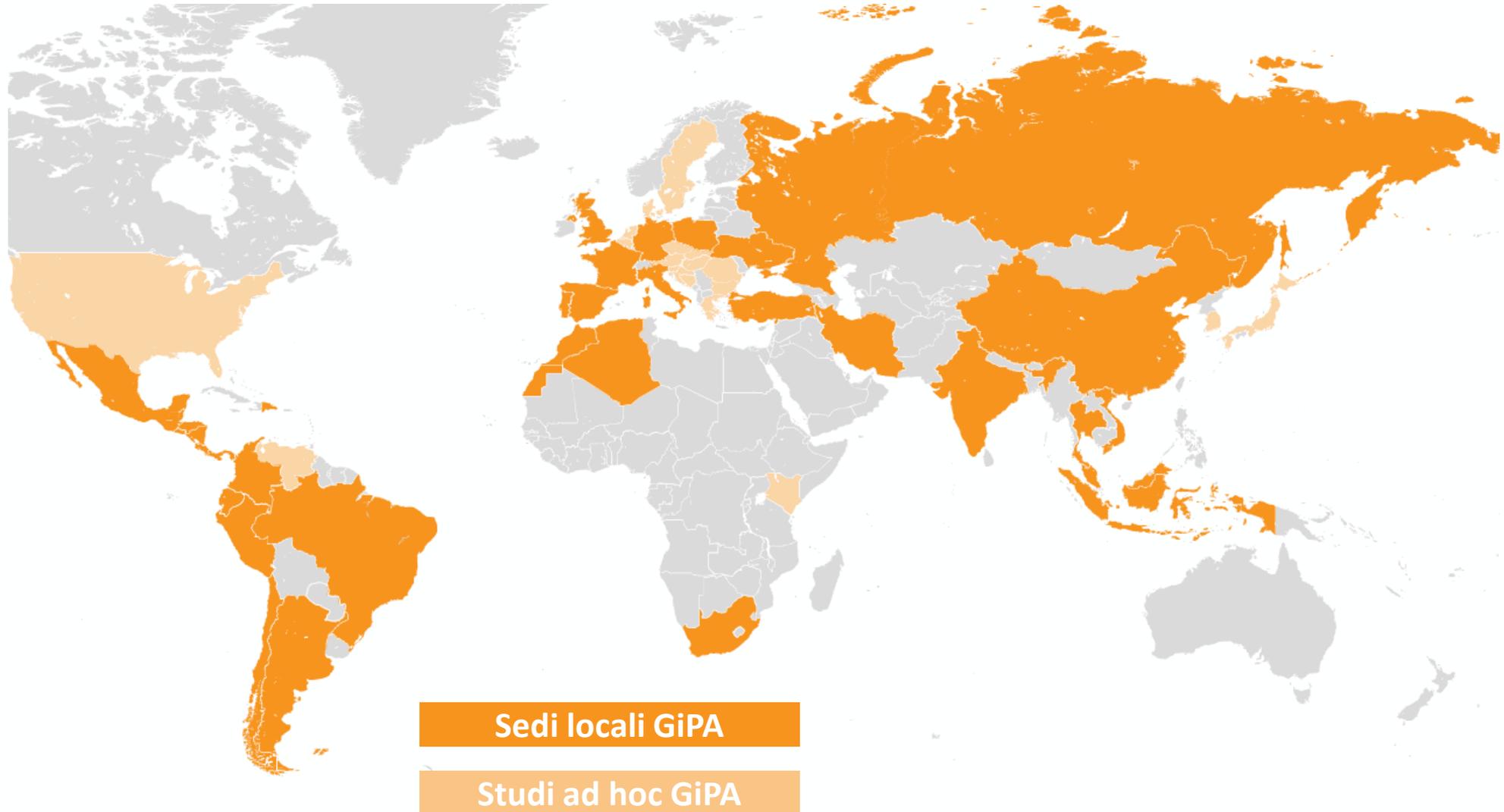
Italia

L'autotrasporto italiano nel contesto europeo: dinamiche e prospettive



Novembre 2018

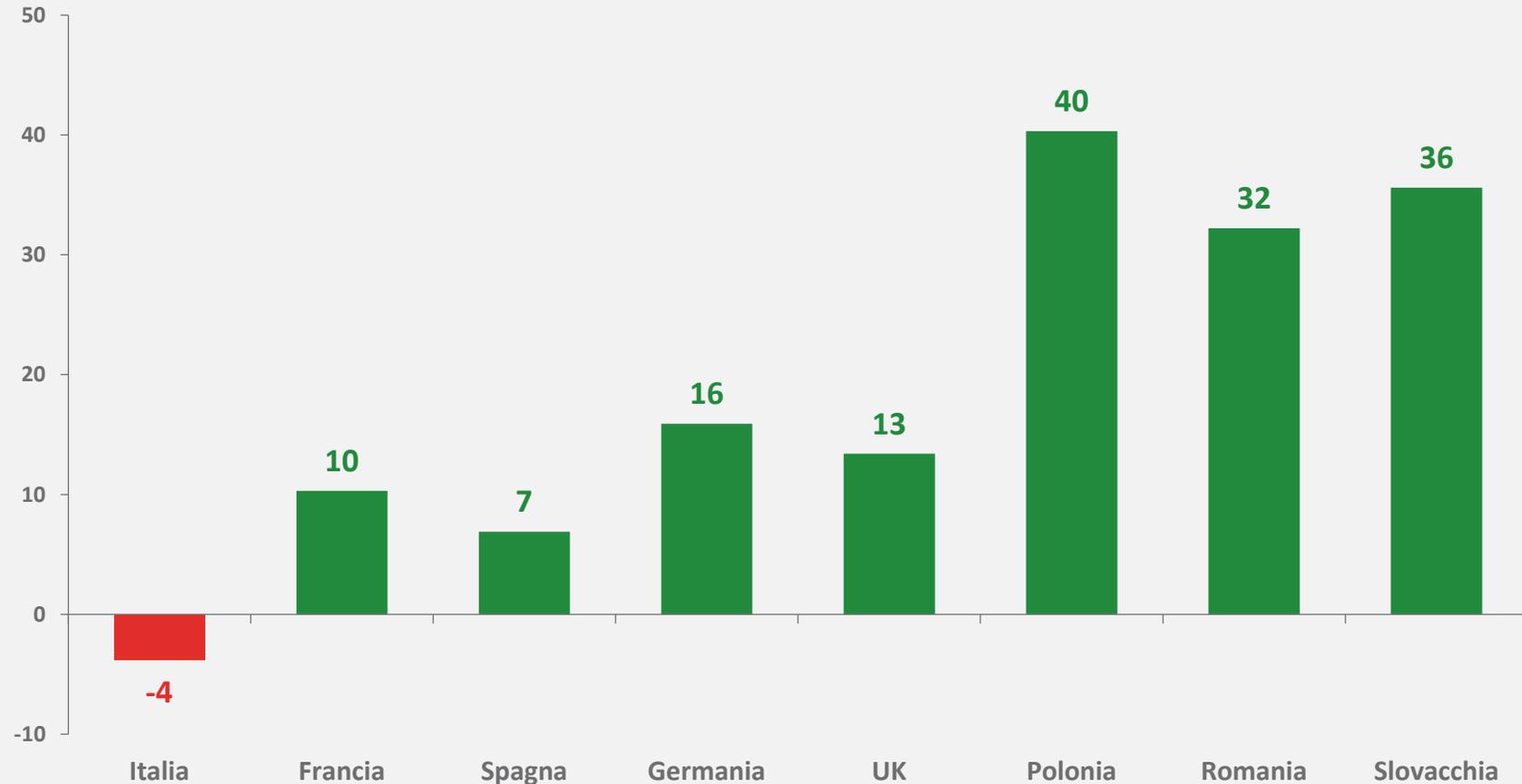
Il gruppo GiPA nel mondo



Il PIL – Variazione cumulata

⇒ Tutti i paesi hanno fatto registrare una crescita del PIL nel periodo 2007-2017, a parte l'Italia che rimane a 11 punti di distanza dalla «sofferente» Spagna e a circa 40 punti dai 3 paesi dell'Est.

Variazione cumulata del tasso di crescita del PIL 2007-2017



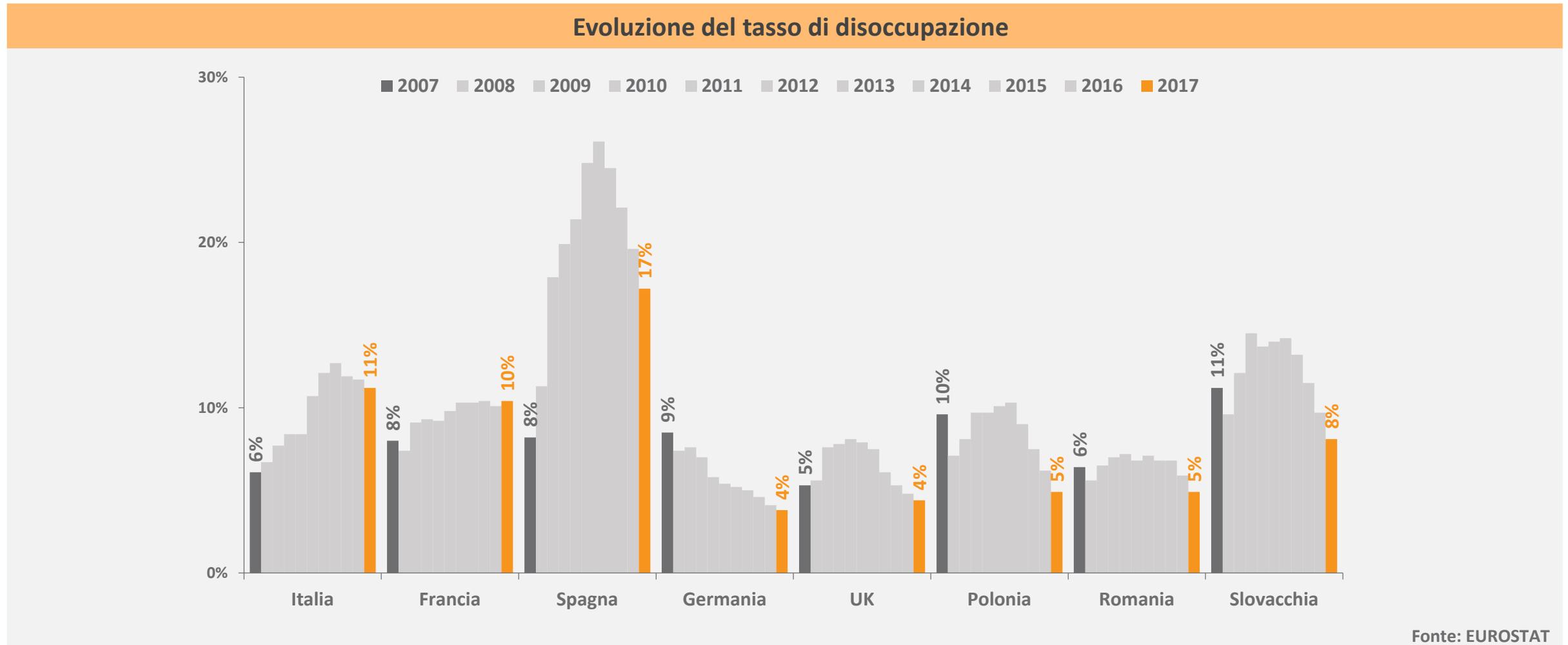
Fonte: EUROSTAT

📌 In 10 anni il PIL italiano ha perso, complessivamente, 4 punti.

Lo stato di salute dell' economia



- ➔ Una tendenza positiva in atto da alcuni anni in tutti i paesi, con la Germania passata indenne negli anni di crisi.
- ➔ La Spagna è il paese dove si è sofferto di più ma dove la situazione sta rapidamente migliorando.



Fonte: EUROSTAT

➔ Nel 2017, il tasso di disoccupazione in Italia è pari all'11%.



→ Una ripresa economica in atto dal 2013 e che sembra poter proseguire anche nel prossimo futuro.

→ Romania, Malta e Slovenia sul podio 2017.

Il PIL nell'EU28 – Gli elementi chiave

2013

Inizio della ripresa economica nei paesi dell'Unione Europea

+ 2,4%

Tasso di crescita del PIL 2017, nei paesi dell'Unione Europea

- 4,0%

Variazione cumulata PIL Italia 2007-2017, unico paese dei G5 in negativo



Il podio del 2017:

Romania: + 6,9%

Malta: + 6,6%

Slovenia: + 5,0%



Previsione PIL EU 28

2018 + 2,2%

2019 + 2,0%

Fonte: EUROSTAT

🔗 Nel 2017, il tasso di crescita del PIL dell'EU28 è pari al 2,4%.

L'indice LPI della logistica



- ⇒ Germania prima al mondo; Italia in 19-esima posizione, superata negli ultimi 2 anni dalla Spagna.
- ⇒ 12 europee (erano 13 nel 2016) tra le prime 20; Giappone (5°) primo paese extra-europeo (era Singapore).

Significato e metodologia di calcolo

LPI = Logistics Performance Index

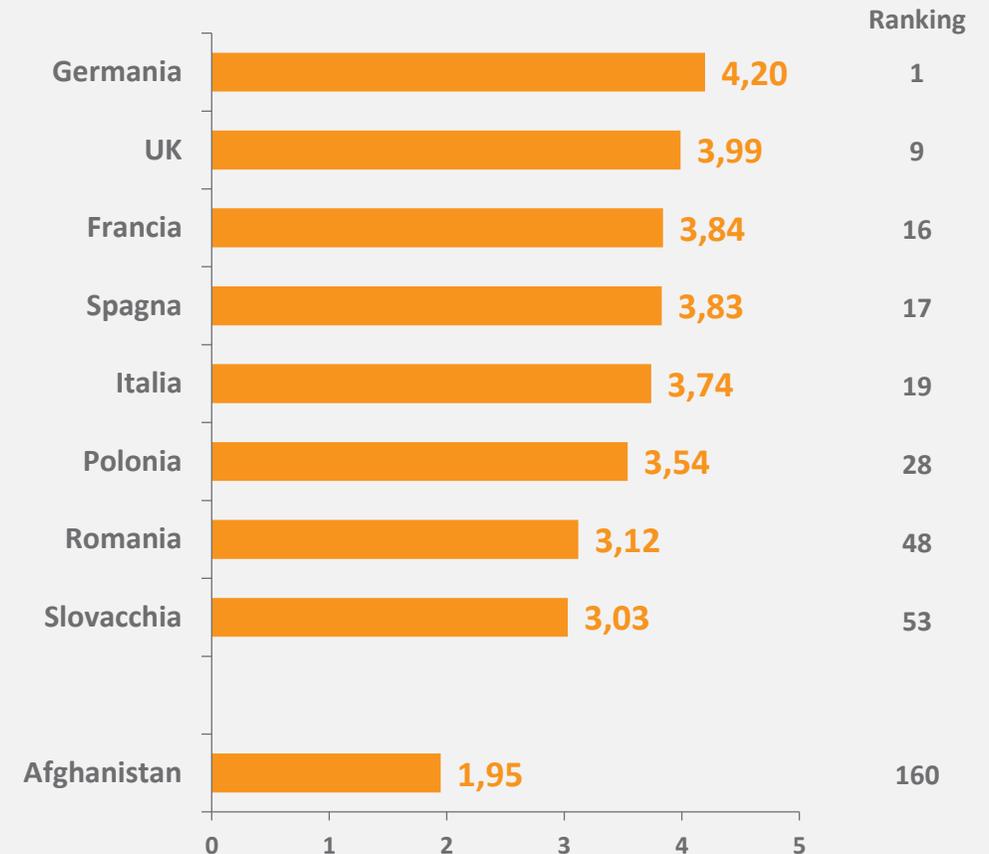
È un indice che permette di confrontare il comportamento e le opportunità della logistica di 160 paesi, identificando le aree dove si potrebbe agire per migliorare la propria performance.

L'indice LPI è basato sull'analisi di 6 parametri:

- 1) L'efficienza della dogana e dei passaggi di confine;
- 2) Qualità dei trasporti e delle infrastrutture;
- 3) Facilità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi;
- 4) Competenza e qualità dei servizi logistici;
- 5) L'abilità di tracciare lo stato delle spedizioni;
- 6) La frequenza del rispetto dei tempi di consegna.

L'indice LPI è costruito utilizzando la tecnica statistica dell'analisi delle componenti principali; i punteggi di ogni parametro vengono poi «normalizzati» per consentire il confronto tra i vari paesi del mondo.

Valore e ranking LPI – 2018



Fonte: THE WORLD BANK

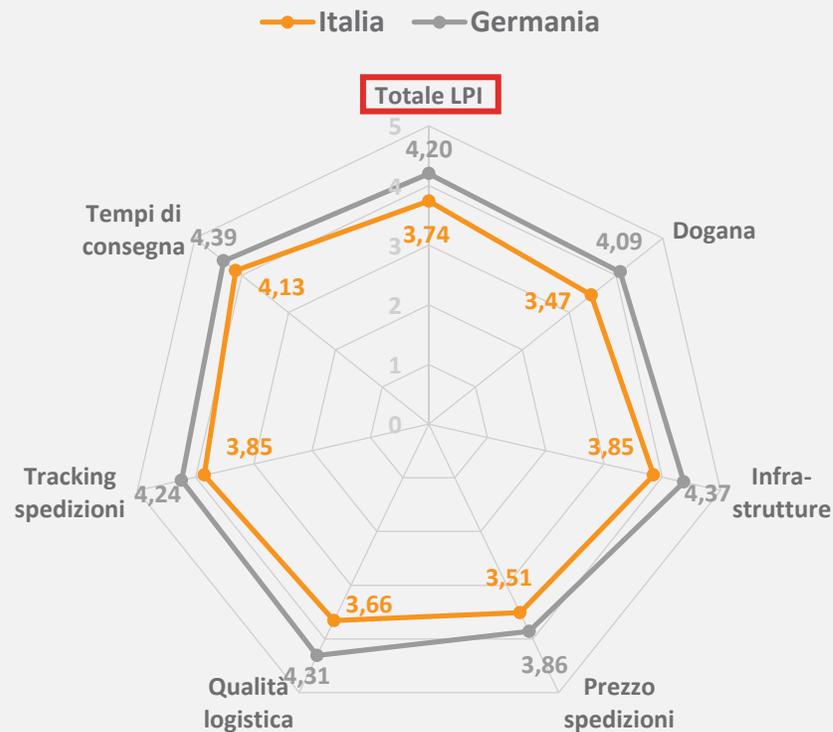
⇒ L'indice LPI per l'Italia è pari a 3,74.



L'indice LPI della logistica

⇒ L'Italia, in 19-esima posizione per l'indice LPI, si attesta tra la 17-esima e la 24-esima per i singoli parametri, con un solo valore superiore a 4 (tempi di consegna, pari a 4,13).

Confronto parametri 2018 – Italia vs Germania



Analisi parametri Italia

Parametri	Indice 2018	Ranking 2018
Totale LPI	3,74	19
Dogana	3,47	23
Infrastrutture	3,85	18
Prezzo spedizioni	3,51	21
Qualità della logistica	3,66	24
Tracking spedizioni	3,85	18
Tempi di consegna	4,13	17

⇒ L'indice LPI dell'Italia per la logistica è pari a 3,66.

Il totale trasporto merci – Dati chiave

⇒ Tendenze opposte tra i paesi dell'Europa Occidentale (In calo) e i paesi dell'Europa Centro-Orientale (in aumento); la performance dell'Italia è stata una delle peggiori (- 29% nel periodo).

Il trasporto merci nell'EU28 – Gli elementi chiave



Fonte: EUROSTAT

⚙️ Rispetto al 2007, nel 2016 il volume di merci trasportate dai paesi dell'EU28 è diminuito dell'11%.

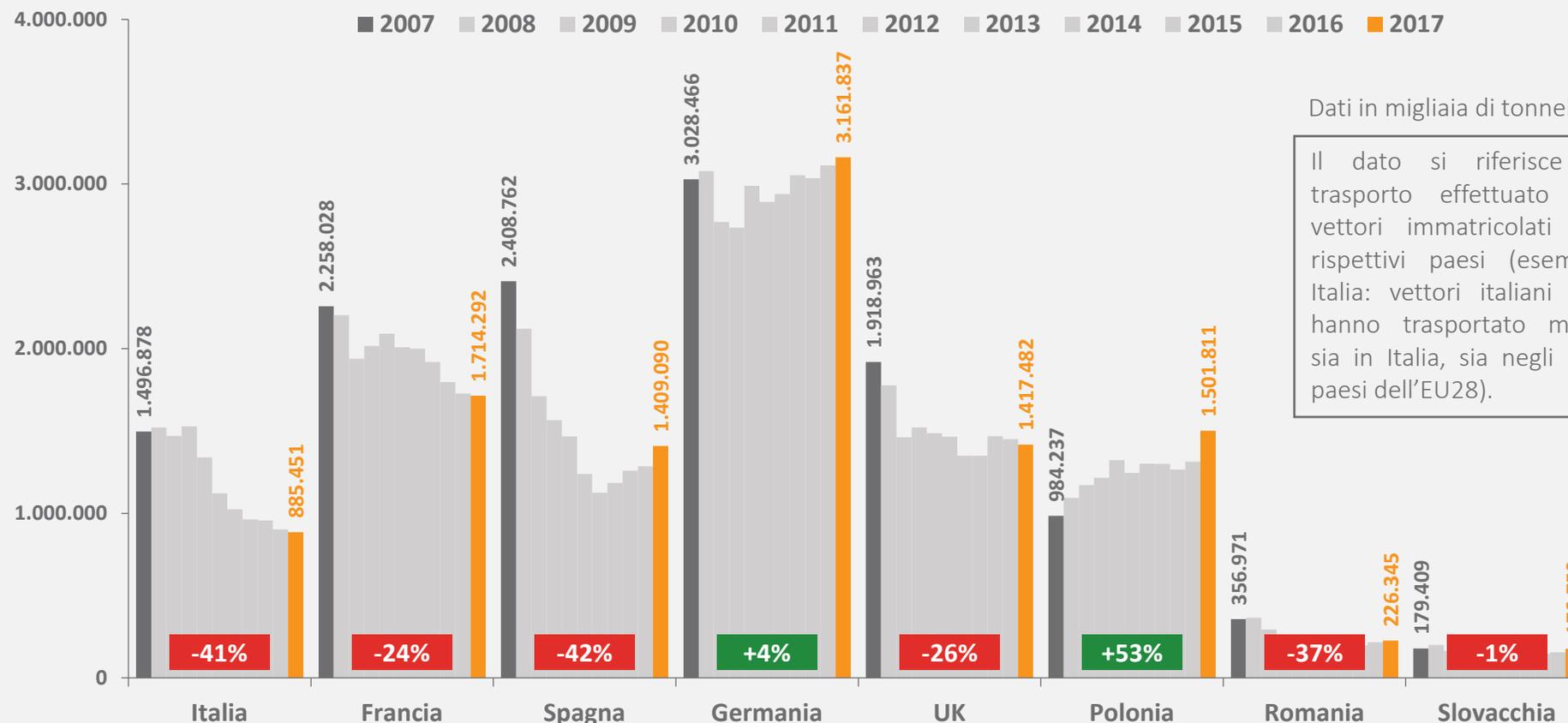
Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

Il trasporto merci su strada – Tonnellate trasportate



⇒ Rispetto al 2007, solo Polonia e Germania hanno fatto registrare un aumento delle tonnellate di merci trasportate su strada; ancora in calo Italia e Francia, mentre risalgono i valori della Spagna.

Evoluzione delle tonnellate di merci trasportate su strada da vettori immatricolati nel proprio paese



Fonte: EUROSTAT

⇒ Nel 2017, in Italia sono state trasportate 885.451.000 tonnellate di merci su strada.



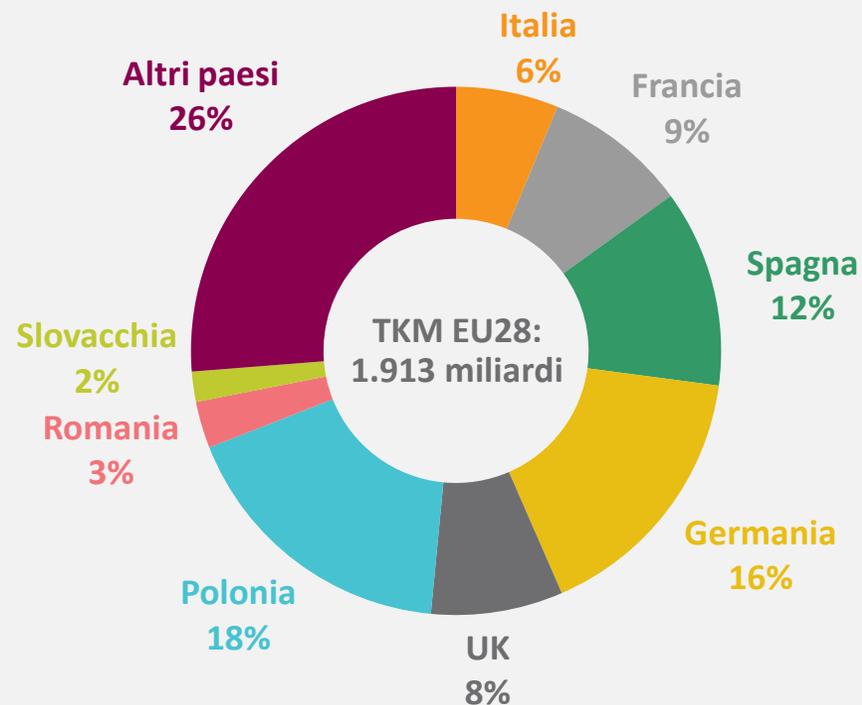
Il trasporto merci su strada – Peso dei paesi

⇒ Germania e Polonia pesano 1/3 sul totale TKM dell'EU28 (e quasi la metà sul totale degli 8 paesi in esame).

⇒ Il peso dell'Italia si è attestato al 6%, ma meno di un decennio fa era al 10%.

Tonnellate di merci trasportate per km, da vettori immatricolati nel proprio paese – Peso % dei paesi

Peso percentuale di ciascun paese, sul totale TKM (tonnellate di merci trasportate per km). Il dato si riferisce al trasporto effettuato dai vettori immatricolati nei rispettivi paesi (esempio Italia: vettori italiani che hanno trasportato merci sia in Italia, sia negli altri paesi dell'EU28).



Anno	Peso Italia
2007	9%
2008	10%
2009	10%
2010	10%
2011	8%
2012	7%
2013	7%
2014	7%
2015	7%
2016	6%
2017	6%

Fonte: EUROSTAT

📍 L'Italia pesa il 6% del totale TKM dell'EU28.

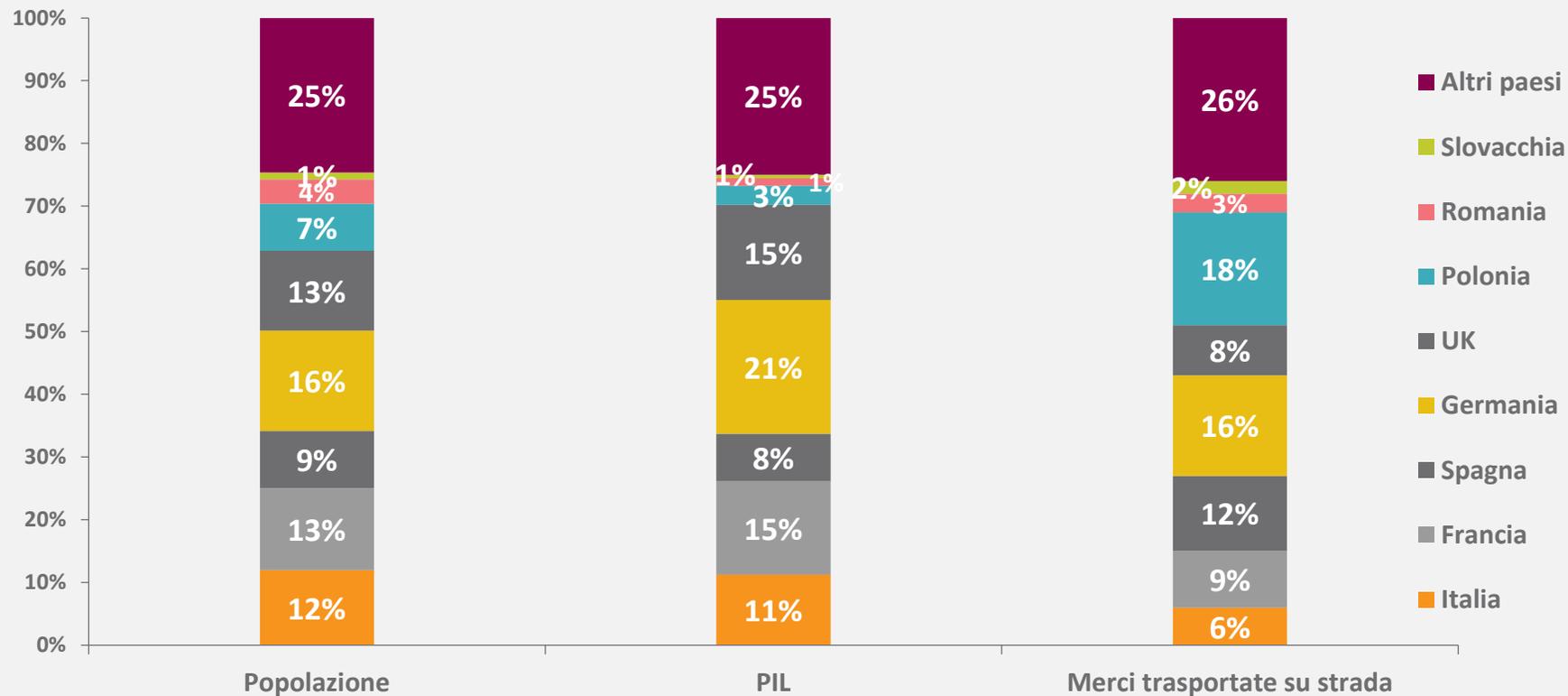
Il trasporto merci su strada – Peso dei paesi



⇒ La Germania costituisce il 21% del PIL dell'EU28 e il 16% delle merci trasportate su strada.

⇒ La Polonia costituisce il 18% delle merci trasportate su strada, pur costituendo solo il 3% del PIL dell'EU28.

Ripartizione di alcuni parametri per paese – Base 100 l'EU 28



Fonte: EUROSTAT / ACEA

📍 L'Italia pesa il 6% del totale TKM dell'EU28.

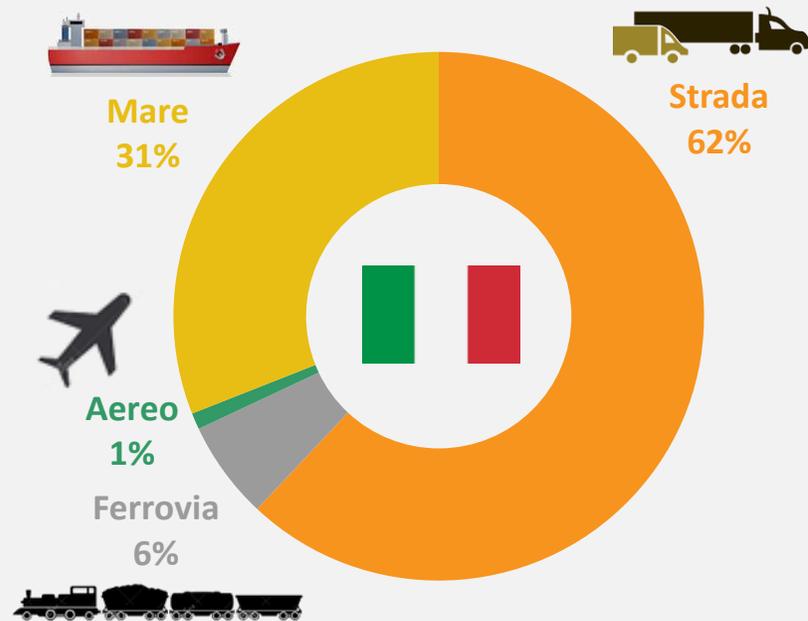


Il totale trasporto merci – Modalità

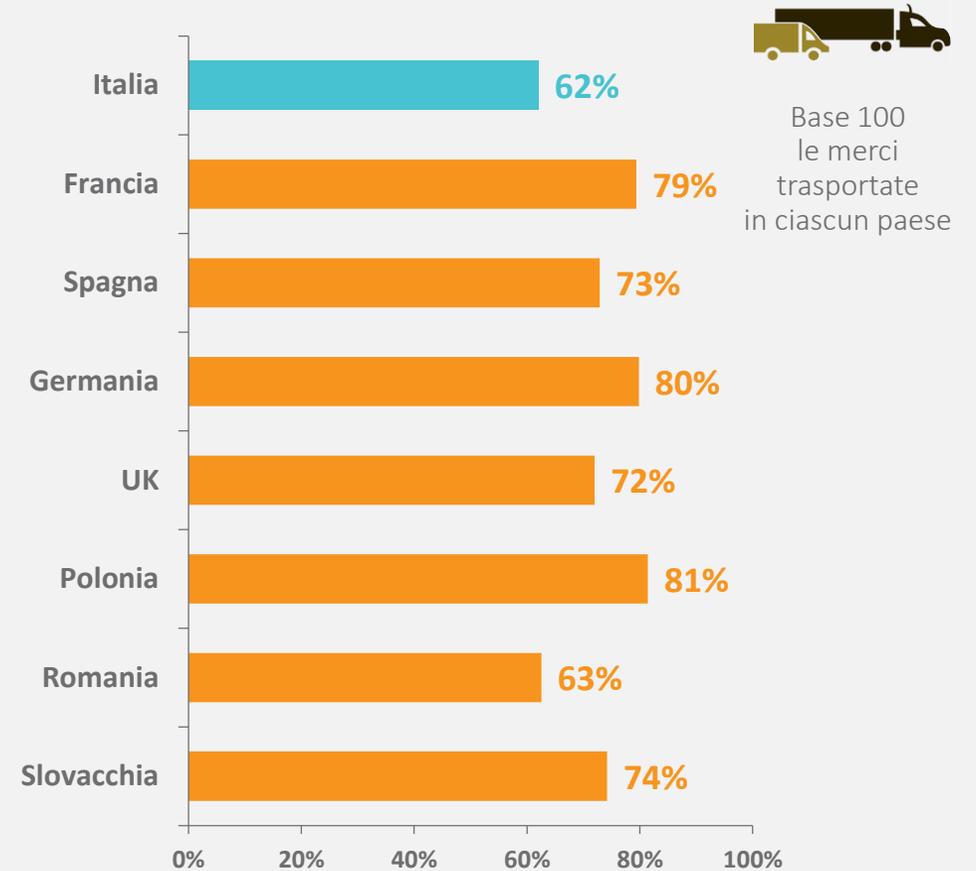
⇒ Strada e mare sono le principali modalità con cui si trasportano merci in Italia.

⇒ Il peso della strada sale all'81% in Polonia e scende al 63% in Romania.

Ripartizione delle merci trasportate in Italia – 2016



Peso delle merci trasportate su strada – 2016



Fonte: EUROSTAT

⇒ Nel 2016, il 62% delle merci trasportate in Italia è stato trasportato su strada.

Il trasporto merci su strada – Dati chiave

- Un settore che dà lavoro a oltre 3 milioni di persone.
- Mediamente, nell'EU28, il 65% del trasporto merci su strada è di tipo nazionale.

Il trasporto merci su strada nell'EU28 – Gli elementi chiave

3,1 milioni

Persone impiegate nel trasporto merci su strada, nei paesi dell'EU28

6,6 milioni

Truck in circolazione nei paesi dell'EU28 (98% sono diesel)

Ripartizione del
trasporto merci
su strada
(totale = 100)

65%

Nazionale

24%

Internazionale bilaterale

9%

Cross-Trade

2%

Cabotaggio

Fonte: EUROSTAT

🔗 Il 65% del trasporto merci su strada operato nei paesi dell'EU28 è di tipo nazionale.

Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

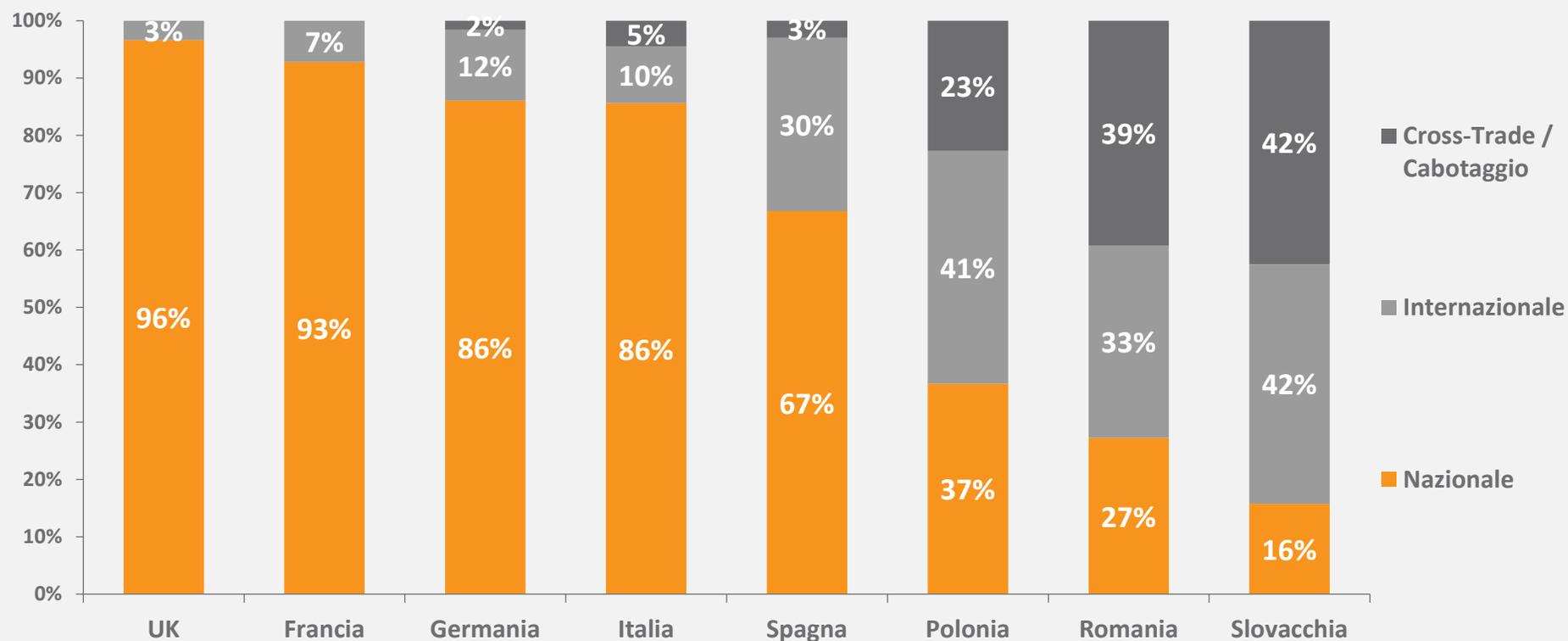
Il trasporto merci su strada – Raggio di azione



- ⇒ UK e Francia svolgono quasi tutto il trasporto merci su strada all'interno dei propri confini.
- ⇒ Più ci si sposta verso Est, maggiore è la percentuale di trasporti effettuata all'estero.

Ripartizione del trasporto merci su strada tra nazionale e internazionale – Anno 2016

Dati relativi alle merci trasportate dai vettori immatricolati nel proprio paese



Fonte: EUROSTAT

⇒ L'86% del trasporto merci su strada dei veicoli italiani è svolto in ambito nazionale.



- ⇒ Riducendo i viaggi a vuoto, con cross-trade e cabotaggio si farebbe efficienza, diminuendo i consumi di CO₂.
- ⇒ L'eterogeneità delle condizioni socio-economiche rappresenta un forte ostacolo per l'Europa Occidentale.

Cross-Trade e cabotaggio – I vantaggi

Integrazione del mercato

Liberalizzazione delle professioni

Sviluppo business

Per i nuovi paesi membri dell'EU28
(sviluppo attività ad occidente)

Riduzione delle emissioni di CO₂

Creando efficienza riducendo i viaggi a vuoto
(circa il 20% di tutti i viaggi)



Cross-Trade e cabotaggio – I problemi

Concorrenza asimmetrica

Eterogeneità delle condizioni

Salari più bassi e maggiori agevolazioni fiscali
nei paesi dell'Europa Orientale

Pressione sui costi di trasporto

Le diverse condizioni socio-economiche
hanno portato i paesi dell'Europa Occidentale
a dover sopportare una forte pressione sui costi di trasporto

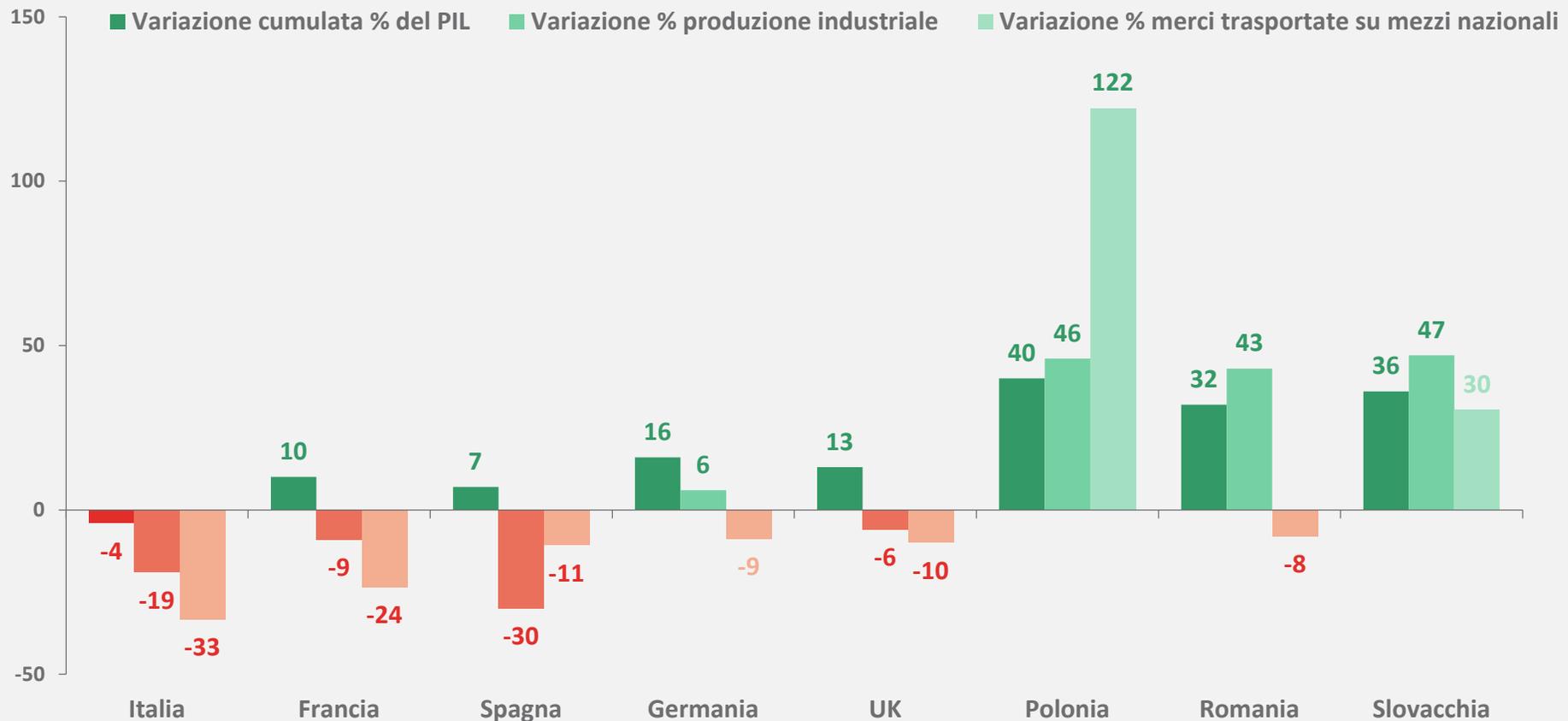


📌 Il 20% di tutti i viaggi è svolto «a vuoto».

Sintesi dei principali indicatori

- ⇒ L'Italia è l'unico paese che fa (ancora) segnare variazioni negative per tutti i parametri considerati.
- ⇒ Germania la migliore tra i G5, ma in generale le performance migliori sono state di Polonia e Slovacchia.

Sintesi dei principali indicatori macroeconomici – 2017 vs 2007



Fonte: EUROSTAT

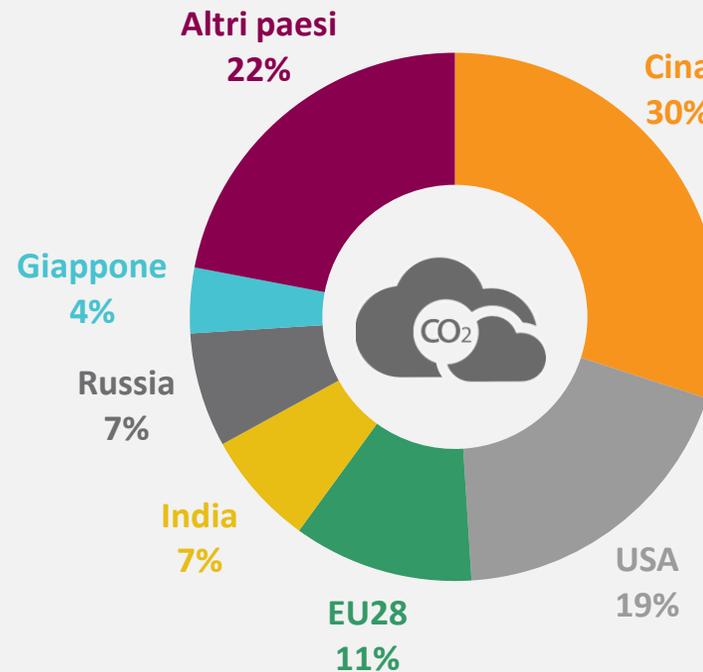
⚠ Rispetto al 2007, il PIL italiano ha fatto segnare una variazione cumulata pari al -4%.

Emissioni di CO₂ nel mondo

- ⇒ Cina e Stati Uniti producono la metà delle emissioni di CO₂ nel mondo.
- ⇒ Con India, Russia e Giappone, il valore sale al 67% (5 paesi al mondo per i 2/3 delle emissioni).

Emissioni di CO₂ nel mondo – Peso delle principali aree

Area	Popolazione	PIL	Emissioni
Cina	19%	16%	30%
USA	4%	26%	19%
EU28	7%	23%	11%
India	18%	3%	7%
Russia	2%	3%	7%
Giappone	2%	8%	4%
Altri	48%	22%	22%
Totale	100%	100%	100%

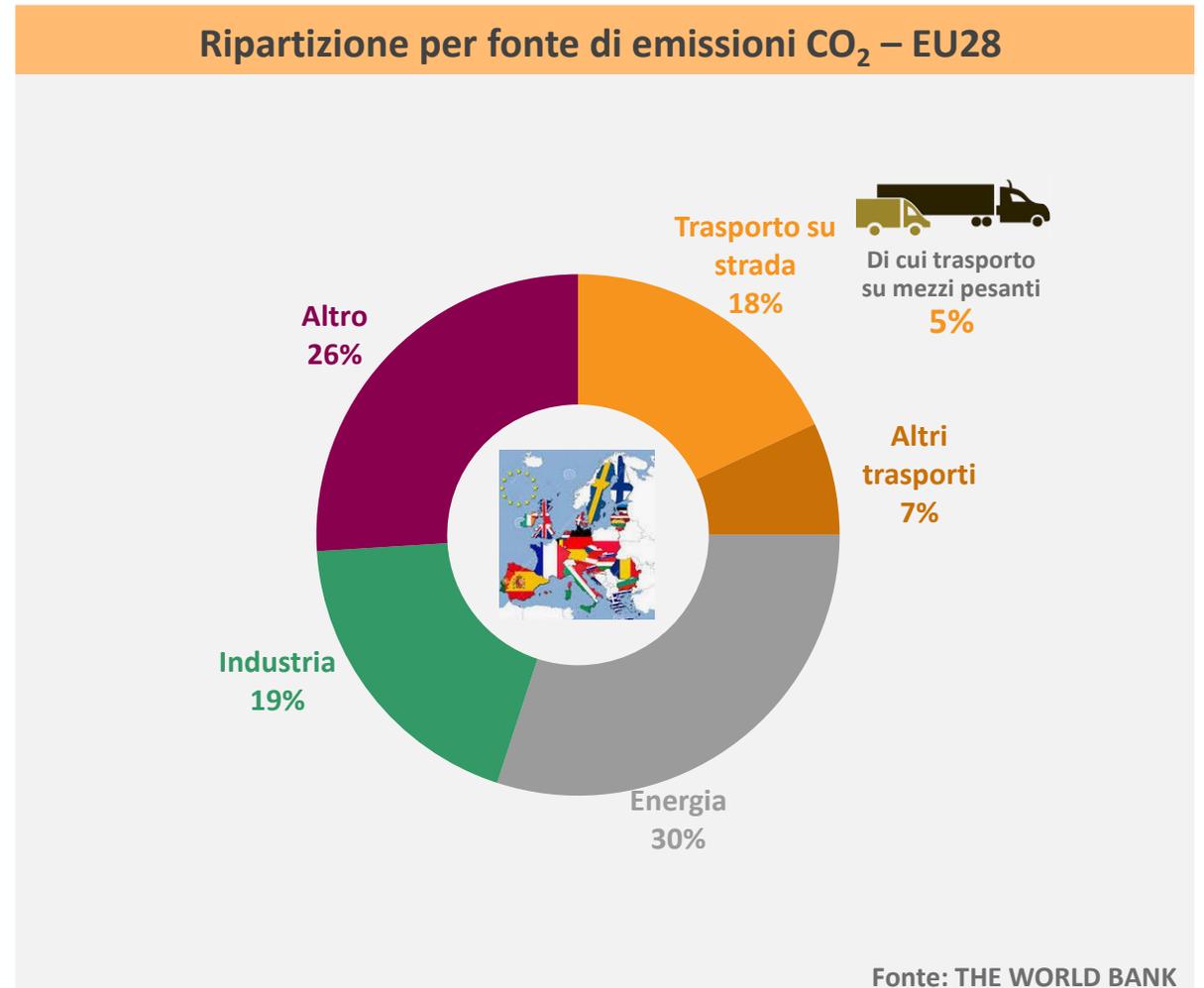
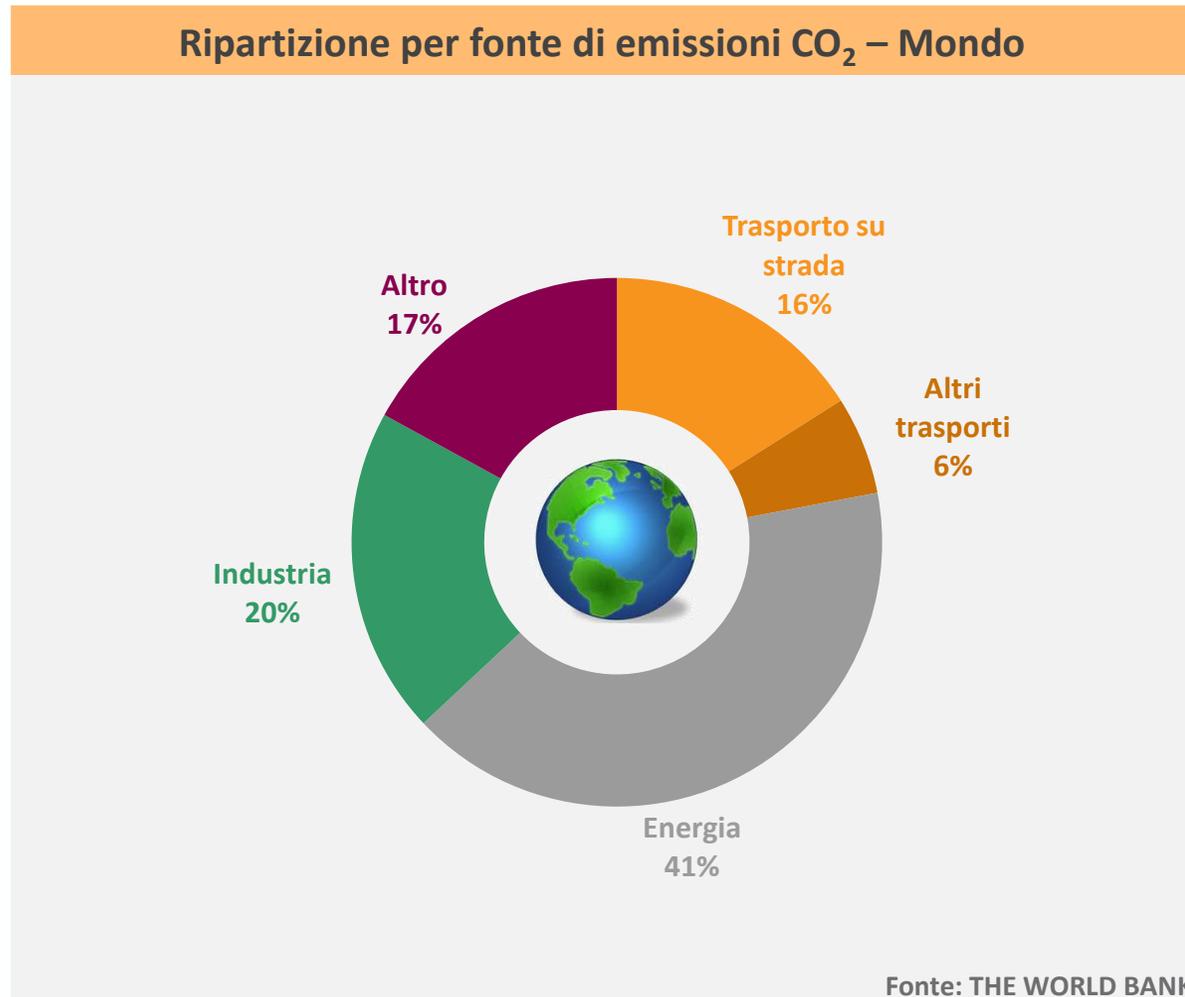


Fonte: THE WORLD BANK

⇒ Il 30% delle emissioni di CO₂ è prodotto dalla Cina.

Emissioni di CO₂ nel mondo

- ⇒ A livello mondo, il trasporto su strada genera il 16% delle emissioni di CO₂.
- ⇒ Nell'EU28 il valore è pari al 18%, di cui soltanto il 5% è imputabile al trasporto su mezzi pesanti.



⇒ Nel mondo, solo il 16% delle emissioni di CO₂ proviene dal trasporto su strada.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Elementi chiave

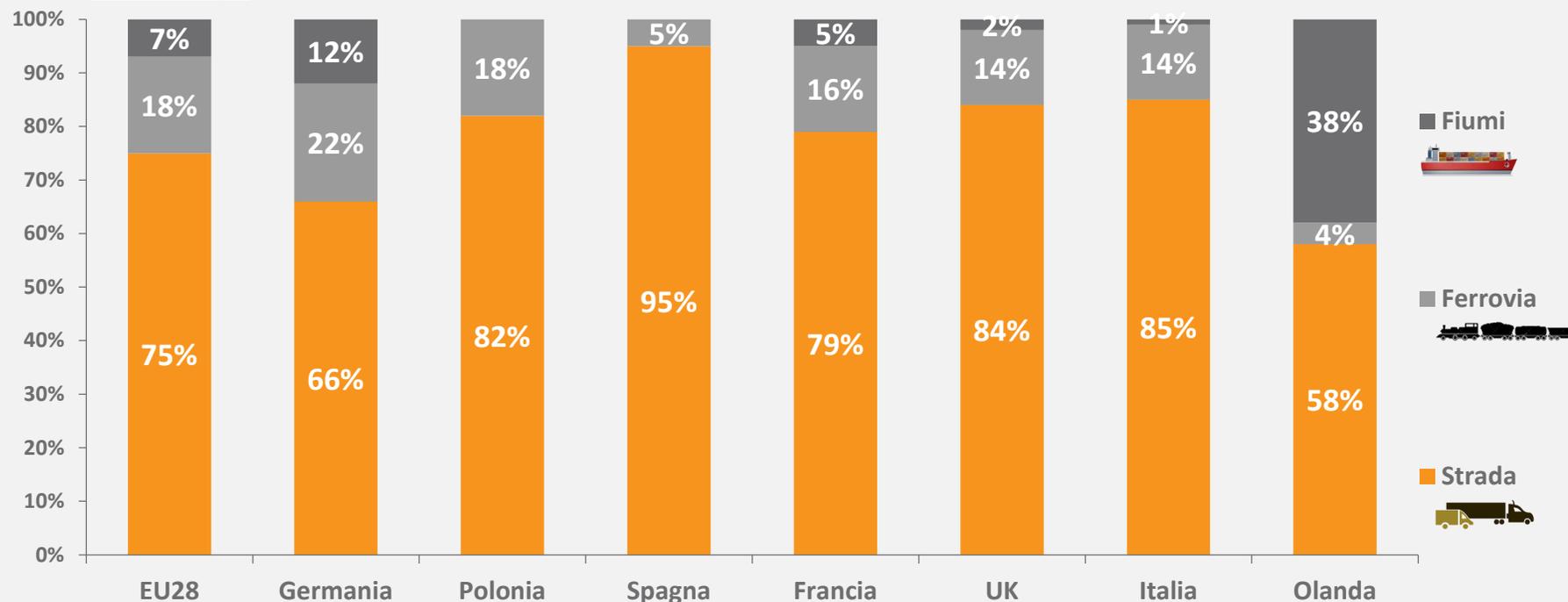
⇒ Se a livello di emissioni globali di CO₂ il trasporto su strada pesa solo il 18% (di cui 5% il trasporto pesante), appare evidente come sia comunque il principale mezzo di trasporto merci (75% del totale TKM dell'EU28).

Peso del trasporto su strada (% di TKM) – Dati 2016



75%

Peso del trasporto su strada nell'EU28, sul totale delle TKM (tonnellate per km) trasportate (escluso cielo e mare).



Paesi che trasportano la maggior quantità di merci nell'EU28 (in ordine decrescente, Germania #1).

Fonte: EUROSTAT

📍 In Germania, il 66% delle TKM sono trasportate su strada.

⇒ Al fine di sfruttare al meglio l'economicità dei carburanti alternativi, è necessario sviluppare al meglio, in tutti i paesi membri dell'UE28, le adeguate infrastrutture.

Impatto del carburante sui costi

30%

Peso del carburante
sul costo di gestione dei trasporti



Impatto del carburante sulle emissioni

La riduzione dei consumi
di carburante è uno degli elementi
che consentono di diminuire
la generazione di emissioni CO₂



Alternative al gasolio

Gas naturale (GNC e GNL)
Biometano

Possibili alternative al gasolio
nel trasporto pesante

Normative in Europa

Direttiva comunitaria 2014/94/UE «DAFI»

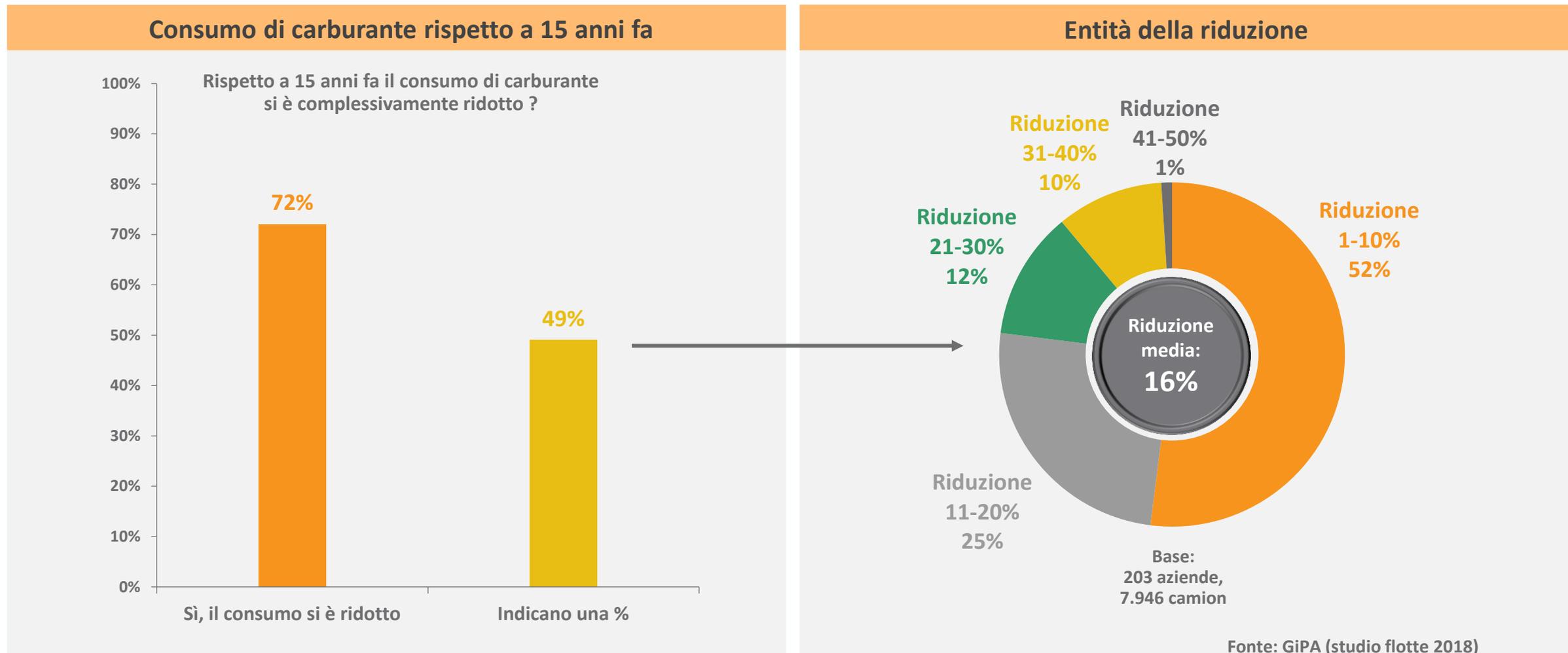
Delinea un quadro comune a tutti i paesi
dell'EU28 di misure finalizzate alla realizzazione
di infrastrutture per combustibili alternativi

📌 Il carburante pesa il 30% dei costi di gestione nel settore dei trasporti.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Impatto del carburante

⇒ Quasi 3/4 delle 203 aziende intervistate dichiarano una diminuzione del carburante, rispetto a 15 anni fa.

⇒ La metà di chi risponde indica una diminuzione massima del 10%, per una media del 16% (1 punto all'anno).



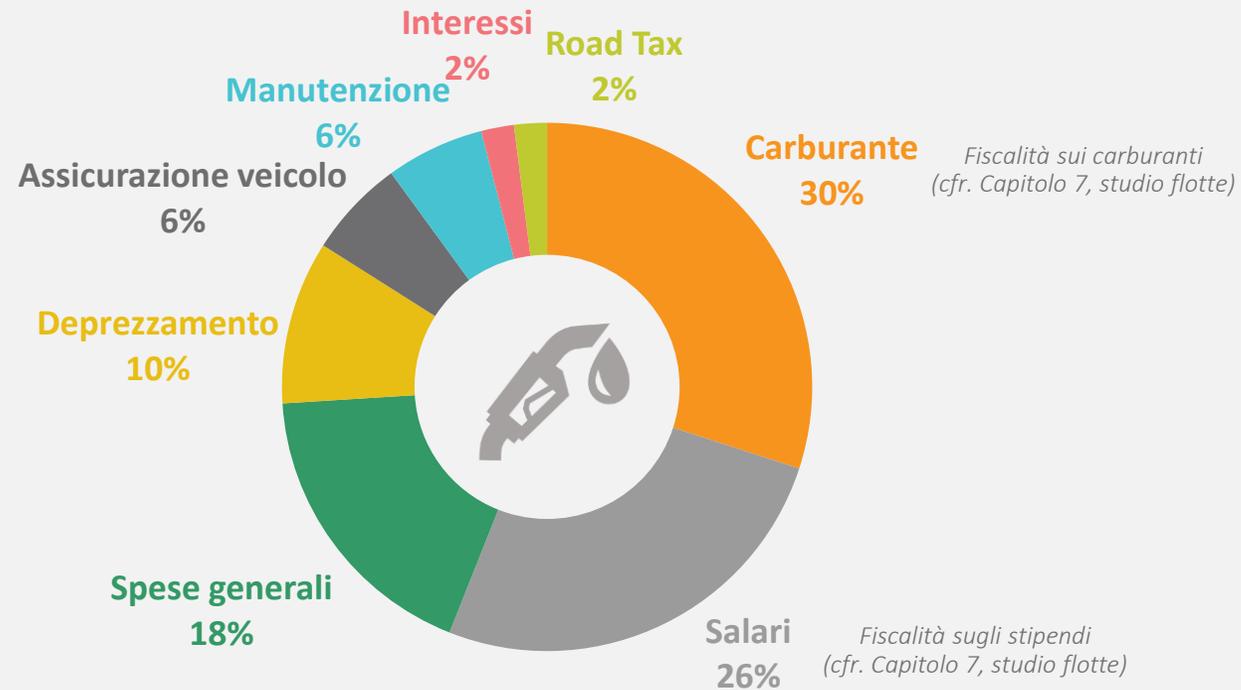
Il 72% delle flotte intervistate dichiara che, rispetto a 15 anni fa, il consumo di carburante è diminuito.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Distribuzione dei costi

⇒ Il carburante, col 30%, è la prima voce nella ripartizione dei costi operativi di un veicolo industriale.

⇒ Al secondo posto i salari, al 26%; la manutenzione pesa «solo» il 6%.

Ripartizione dei costi operativi di un veicolo industriale

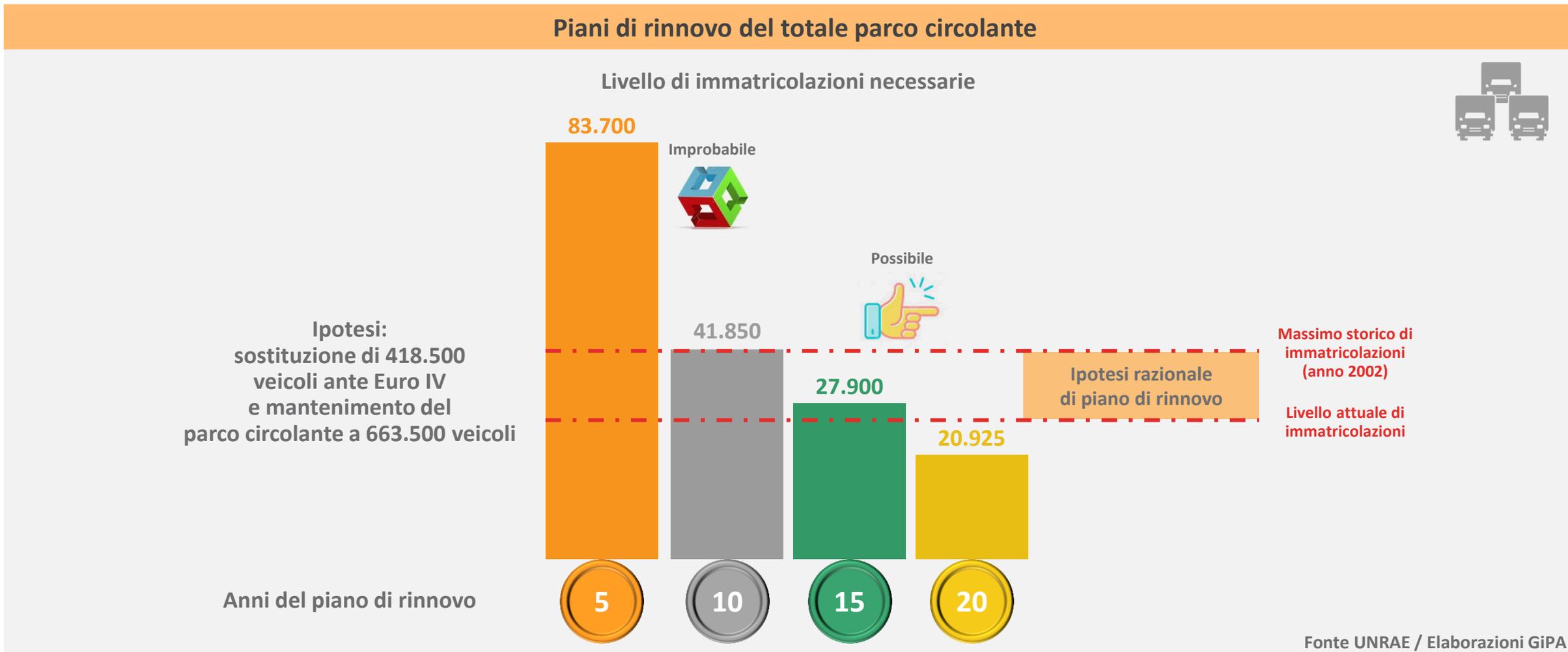


Fonte: ACEA

⇒ Il carburante pesa il 30% dei costi di gestione nel settore dei trasporti.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Parco e rinnovo

⇒ Un livello credibile di immatricolazioni annue per sostituire il parco ante Euro IV, mantenendone il totale costante, suggerirebbe un piano di rinnovo della durata compresa tra i 10 e i 15 anni.

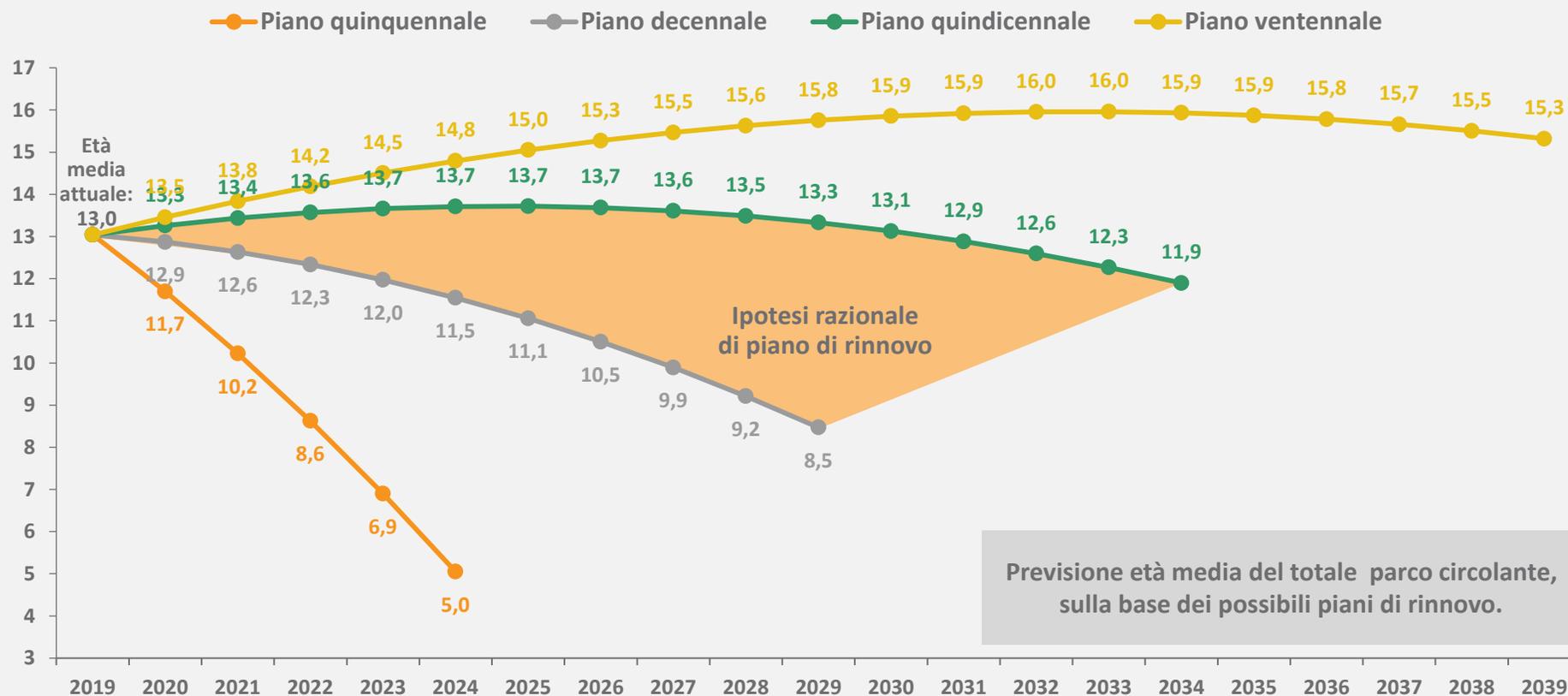


⇒ 5 anni a 83.700 immatricolazioni per sostituire tutto il parco ante Euro IV.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Parco e rinnovo

⇒ Con un'ipotesi razionale di piano di rinnovo, l'età media del parco circolante è destinata a diminuire, scendendo nel 2027 al di sotto dei 10 anni di età (nel caso del piano decennale).

Piani di rinnovo del totale parco circolante – Età media



Previsione età media del totale parco circolante, sulla base dei possibili piani di rinnovo.

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Con un piano di rinnovo quinquennale, l'età media del parco circolante, nel 2024, sarebbe di 5,0 anni.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Consumi di carburante



⇒ Un veicolo pesante immatricolato nel 1990 consumava mediamente 33,0 litri per 100 km.

⇒ Successivamente: 30,5 litri per i veicoli del 1998 e 25,0 per i veicoli del 2018.

Ipotesi

Consumi storici

Tutti i dati storici analizzati (evoluzione consumi dei veicoli per marca, dichiarazioni delle case costruttrici, dichiarazioni delle flotte intervistate) dimostrano che **il consumo medio di carburante di un veicolo pesante diminuisce dell'1% annuo.**

Consumi attuali

Utilizzando le stesse fonti di cui sopra, **un veicolo pesante immatricolato nel 2018 consuma, in media, 25,0 litri per 100 km.**

Consumi futuri

Abbiamo assunto, come ipotesi, **che il consumo di carburante rimanga inalterato nel prossimo futuro** (mantenendosi pari a 25,0 litri per 100 km), per calcolare quale sarebbe l'effetto dei vari piani di rinnovo, a parità di efficienza energetica.

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

Consumi (L / 100 Km) – Passato e futuro

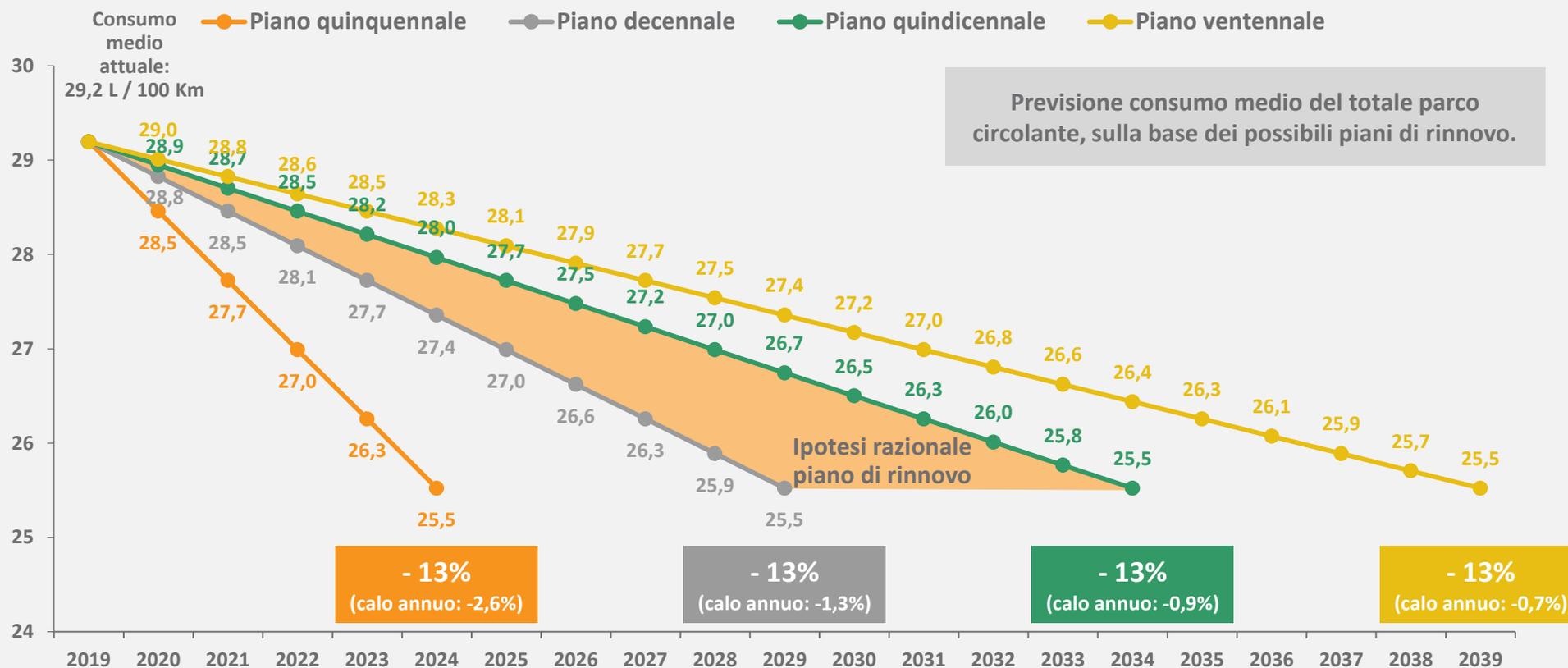
Anno	L / 100 km	Anno	L / 100 km
1990	33,0		
1998	30,5	2018	25,0
1999	30,2	2019	25,0
2000	29,9	2020	25,0
2001	29,6	2021	25,0
2002	29,3	2022	25,0
2003	29,0	2023	25,0
2004	28,7	2024	25,0
2005	28,5	2025	25,0
2006	28,2	2026	25,0
2007	27,9	2027	25,0
2008	27,6	2028	25,0
2009	27,3	2029	25,0
2010	27,1	2030	25,0
2011	26,8	2031	25,0
2012	26,5	2032	25,0
2013	26,3	2033	25,0
2014	26,0	2034	25,0
2015	25,8	2035	25,0
2016	25,5	2036	25,0
2017	25,3	2037	25,0
2018	25,0	2038	25,0

⇒ Un veicolo pesante immatricolato nel 2018 consuma, in media, 25,0 litri per 100 Km.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Consumi di carburante

⇒ Con un piano di rinnovo decennale, si arriverebbe alla vigilia del 2030 con un consumo medio per veicolo del parco circolante ridotto del 13% rispetto a oggi, con un calo medio annuo del - 1,3%.

Piani di rinnovo del totale parco circolante – Consumo medio di carburante



Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Con un piano di rinnovo quinquennale, nel 2024 il consumo medio del parco circolante sarebbe pari a 25,5 L / 100 Km.

Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

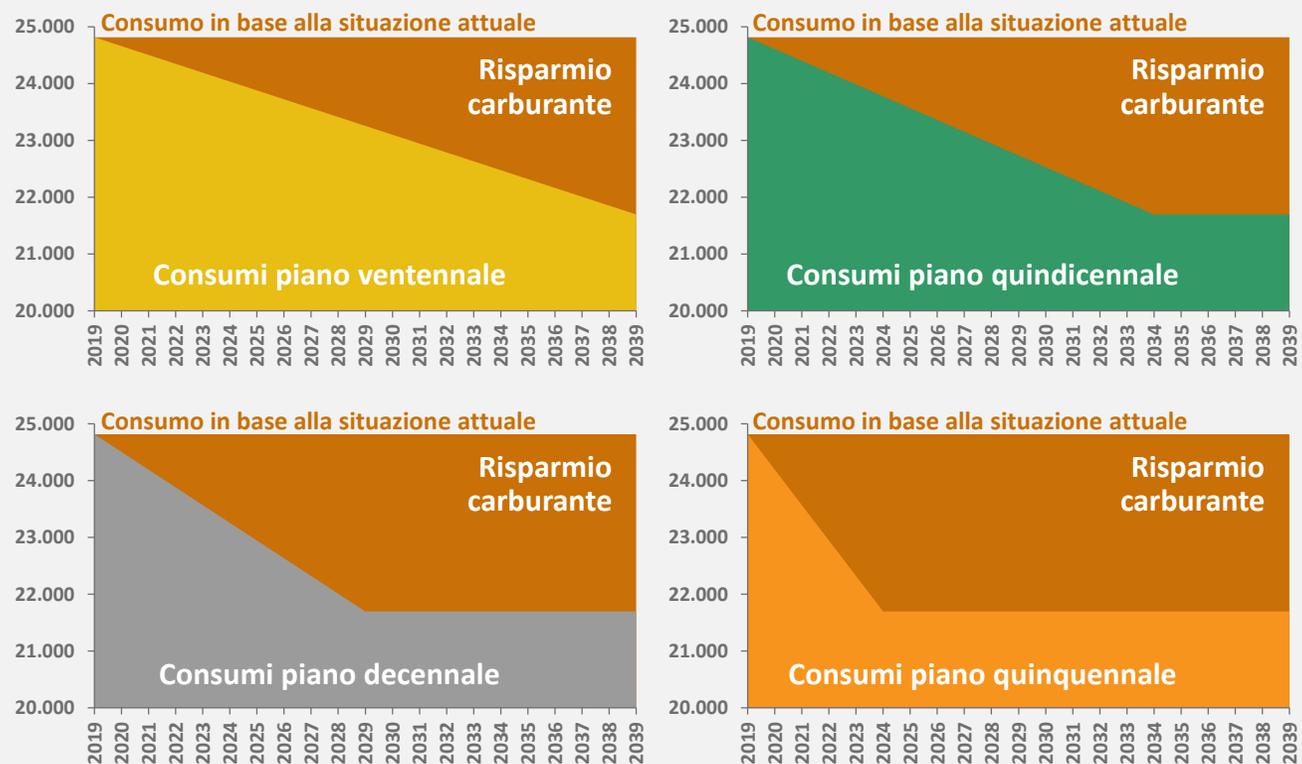
Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Consumi di carburante



- Da oggi al 2039, con un piano di rinnovo decennale si potrebbero risparmiare 48.332 litri per singolo camion.
- Con il piano di rinnovo più lento (ventennale), il risparmio sarebbe di 32.741 litri.

Consumo annuo di carburante per singolo camion

Evoluzione del consumo annuo di litri di un camion che percorre 85.000 km all'anno



Ipotesi

- Parco circolante costante: 663.500 veicoli;
- Piani di rinnovo parco ante Euro IV a 5, 10, 15 e 20 anni;
- Km medi annui per veicolo: 85.000;
- Costo medio gasolio: € 1,50 al litro;
- Efficienza energetica dei veicoli stabile;
- Emissioni CO₂ = 2.650 g / l di gasolio.

Piani di rinnovo e consumi in litri	Consumo totale 2019-2039	Risparmio litri di carburante
Attuale	496.283	0
Ventennale	463.541	-32.741
Quindicennale	455.746	-40.537
Decennale	447.950	-48.332
Quinquennale	440.155	-56.128

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

☞ Stante il parco attuale, un camion consumerebbe 496.283 litri per fare 85.000 km all'anno, da oggi al 2039.



Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Consumi di carburante



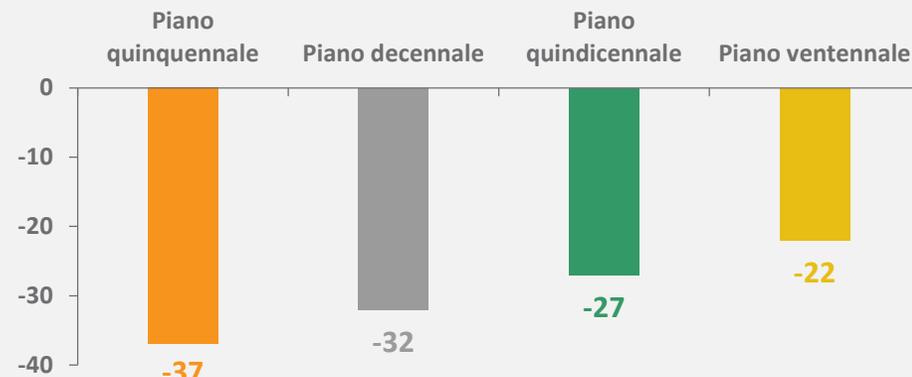
⇒ Con un piano di rinnovo decennale, da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare: 32 miliardi di litri di gasolio, € 48 miliardi di spesa carburante e quasi 85 milioni di tonnellate di CO₂.

Ipotesi

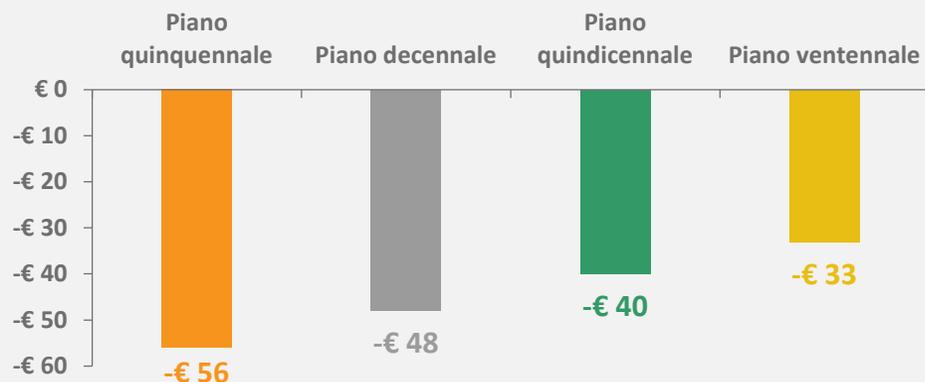
Ipotesi

- Parco circolante costante: 663.500 veicoli;
- Piani di rinnovo parco ante Euro IV a 5, 10, 15 e 20 anni;
- Km medi annui per veicolo: 85.000;
- Costo medio gasolio: € 1,50 al litro;
- Efficienza energetica dei veicoli stabile;
- Emissioni CO₂ = 2.650 g / l di gasolio.

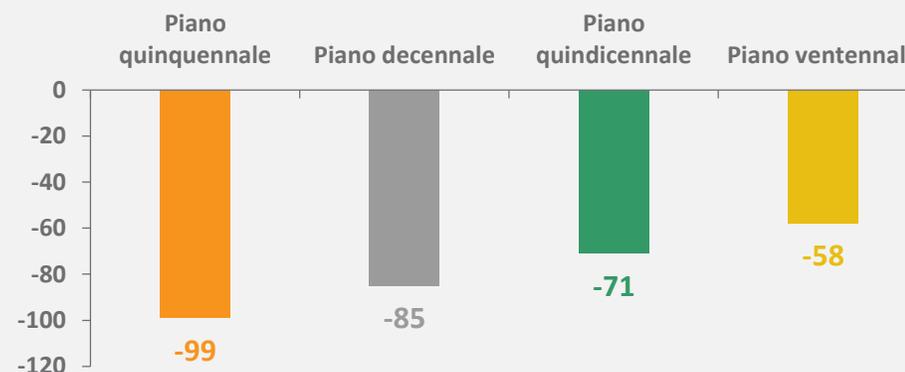
Risparmio carburante (miliardi di litri)



Risparmio spesa carburante (miliardi di Euro)



Risparmio emissioni CO₂ (milioni di tonnellate)



Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Con un piano di rinnovo quinquennale, da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare oltre 37 miliardi di litri di gasolio.



⇒ 85 milioni di tonnellate di CO₂ risparmiabili, da oggi al 2039, con un piano di rinnovo decennale.

Piano di rinnovo decennale del parco circolante

Ipotesi

- Parco circolante costante: 663.500 veicoli;
- Piano di rinnovo decennale del parco ante Euro IV;
- Km medi annui per veicolo: 85.000;
- Costo medio gasolio: € 1,50 al litro;
- Efficienza energetica dei veicoli stabile;
- Emissioni CO₂ = 2.650 g / l di gasolio.

**Con un piano di rinnovo decennale,
da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare**

32

miliardi di litri di gasolio

48

miliardi di spesa carburante

85

milioni di tonnellate di CO₂

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Con un piano di rinnovo decennale, da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare oltre 32 miliardi di litri di gasolio.

⇒ 58 milioni di tonnellate di CO₂ risparmiabili, da oggi al 2039, con un piano di rinnovo ventennale.

Piano di rinnovo ventennale del parco circolante

Ipotesi

- Parco circolante costante: 663.500 veicoli;
- Piano di rinnovo ventennale del parco ante Euro IV;
- Km medi annui per veicolo: 85.000;
- Costo medio gasolio: € 1,50 al litro;
- Efficienza energetica dei veicoli stabile;
- Emissioni CO₂ = 2.650 g / l di gasolio.

**Con un piano di rinnovo ventennale,
da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare**

22

miliardi di litri di gasolio

33

miliardi di spesa carburante

58

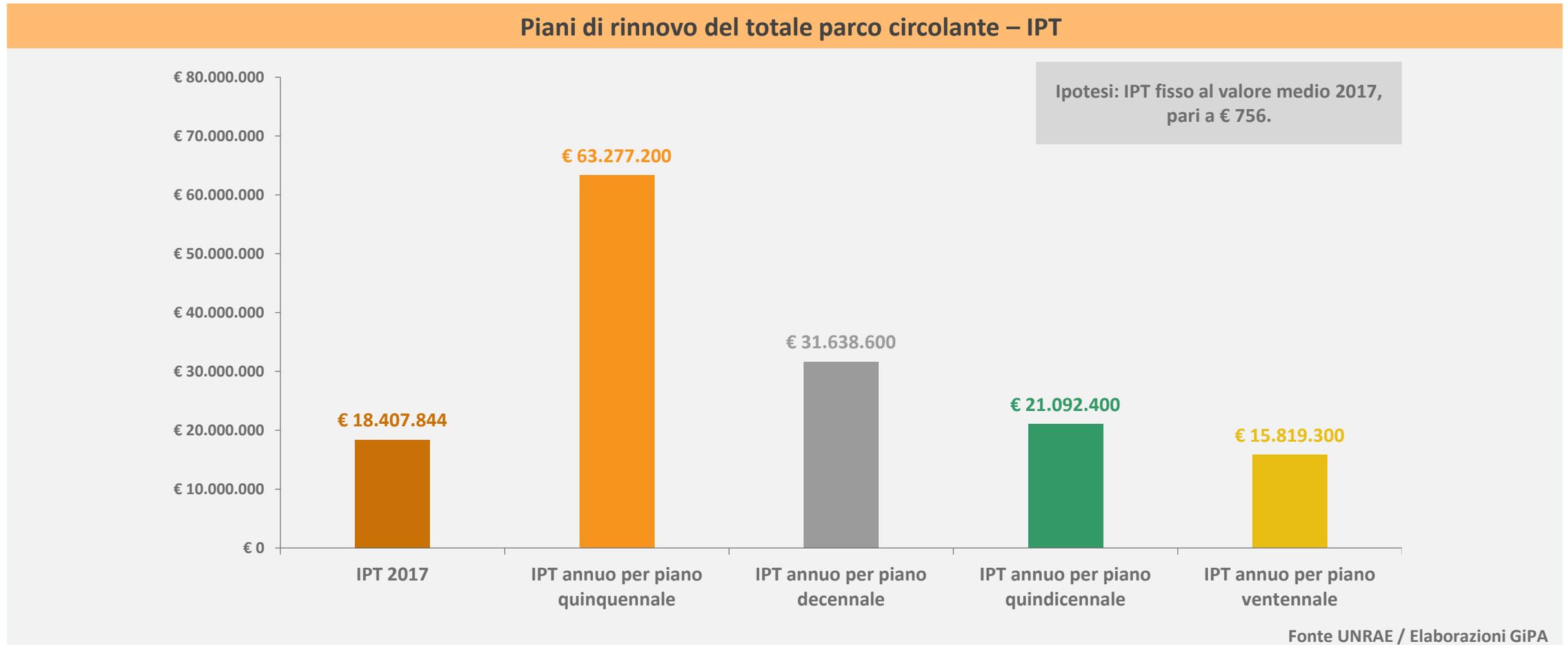
milioni di tonnellate di CO₂

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Con un piano di rinnovo ventennale, da oggi al 2039 si potrebbero risparmiare oltre 22 miliardi di litri di gasolio.

Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Rinnovo e fiscalità

⇒ Tenendo fisso l'IPT medio al valore del 2017 (€ 756), il valore assoluto crescerebbe del 72% se si immatricolassero 41.850 veicoli (caso del piano di rinnovo decennale).



⇒ Con un piano di rinnovo quinquennale, l'IPT medio annuo sarebbe pari a € 63.277.200.

Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

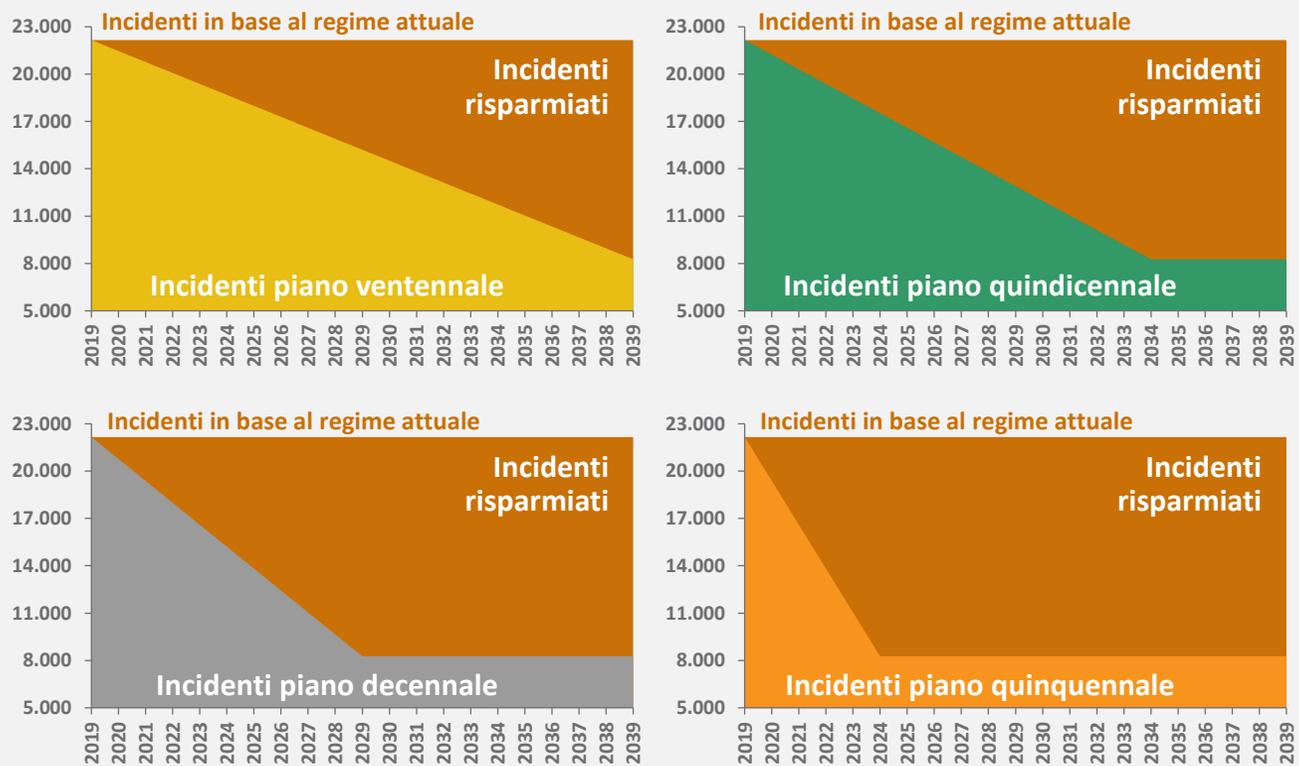
Emissioni di CO₂ del trasporto su strada – Incidenti



⇒ Stanti i parametri attuali, con un piano di rinnovo decennale si potrebbero risparmiare, da oggi al 2039, oltre 215.000 incidenti (il 46% in meno rispetto al regime attuale).

Incidenti per il parco circolante

Evoluzione del numero annuo di incidenti del parco circolante



Ipotesi

- Parco circolante costante: 663.500 veicoli;
- Piani di rinnovo parco ante Euro IV a 5, 10, 15 e 20 anni;
- Tassi di incidentalità per età del camion stabili (ai valori attuali).

Piani di rinnovo e incidenti	Totale incidenti 2019-2039	Incidenti risparmiati
Attuale	465.192	0
Ventennale	319.347	-145.845
Quindicennale	284.622	-180.570
Decennale	249.897	-215.295
Quinquennale	215.172	-250.020

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Stanti i parametri attuali, da oggi al 2039 si conterebbero 465.192 incidenti per il parco circolante.



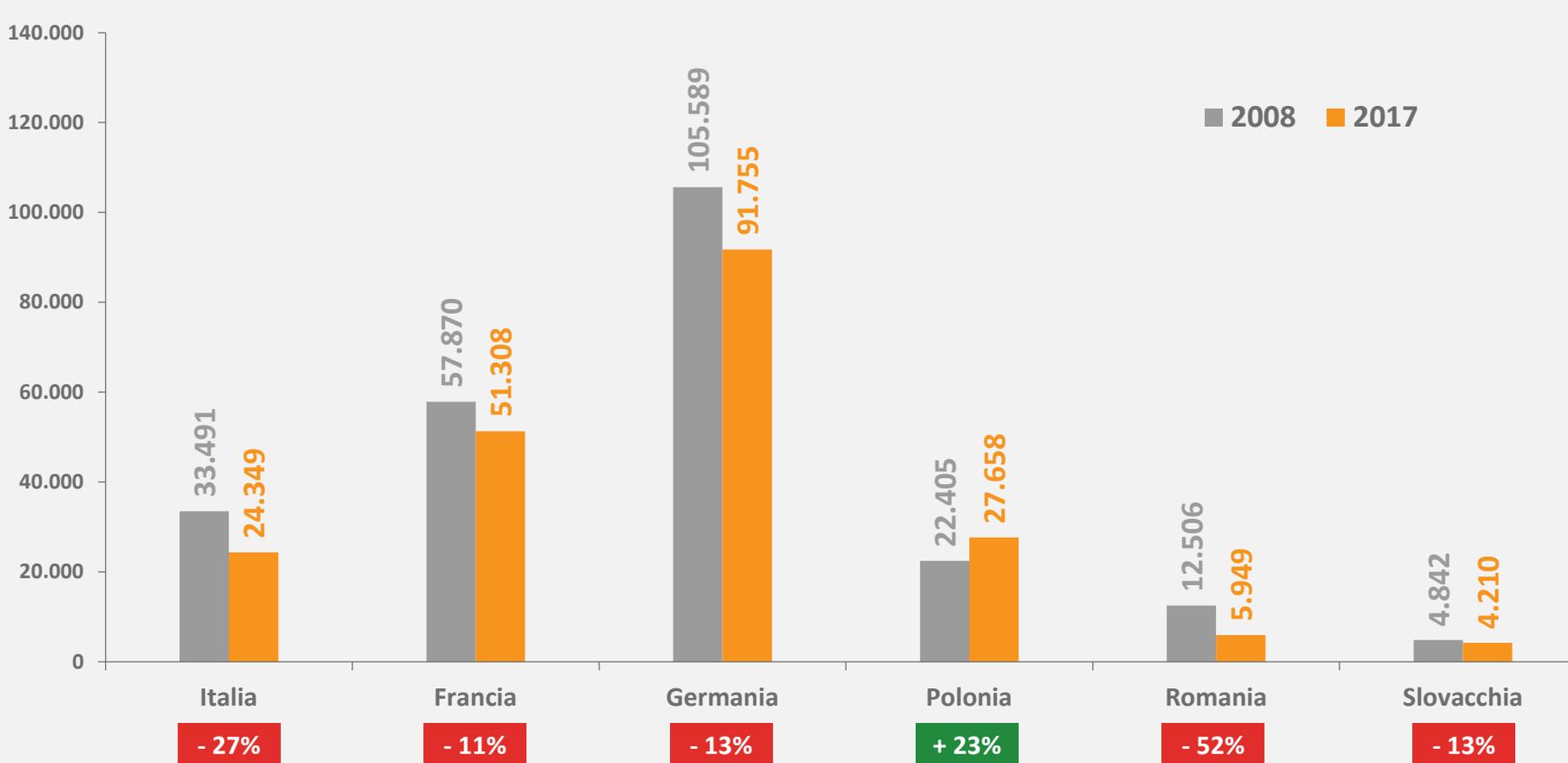
Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

Europa – Le immatricolazioni dei veicoli industriali



- ⇒ Tutti i paesi mostrano ancora un segno «meno», ad eccezione della Polonia, che ha fatto segnare un + 23%.
- ⇒ Da 2-3 anni a questa parte la situazione sta comunque migliorando (Italia a -27%, era a - 55% nel 2015).

Evolutione delle immatricolazioni in Europa di veicoli industriali > 3,5 tonnellate



Fonte: Istituti Nazionali di Statistica

📍 24.349 veicoli > 3,5 tonnellate immatricolati in Italia nel 2017.

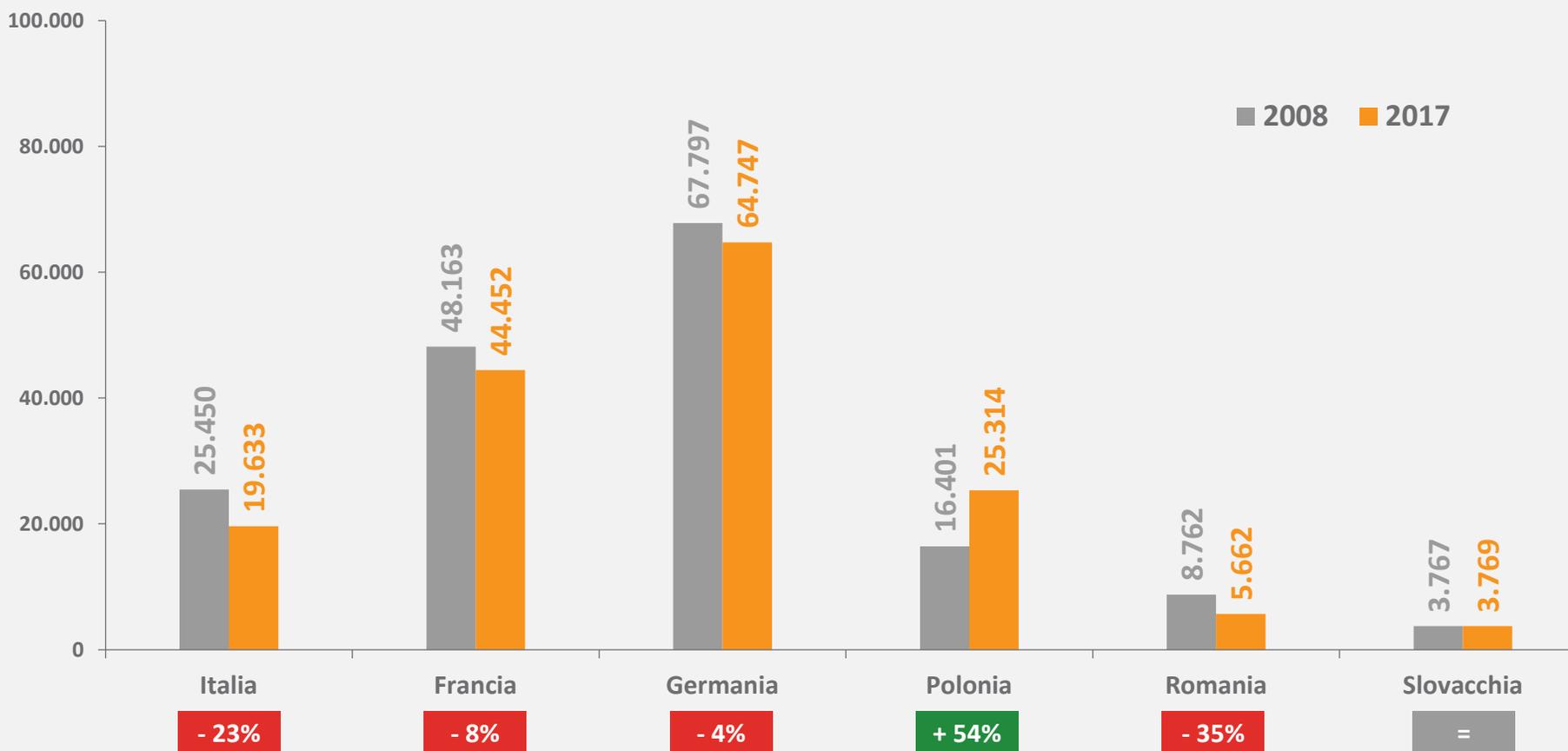
Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

Europa – Le immatricolazioni dei veicoli industriali



⇒ Focalizzandosi sui veicoli industriali > 16 tonnellate, il confronto col 2008 mette in evidenza cali più contenuti e un + 54% per la Polonia.

Evoluzione delle immatricolazioni in Europa di veicoli industriali > 16 tonnellate



Fonte: Istituti Nazionali di Statistica

📍 19.633 veicoli > 16 tonnellate immatricolati in Italia nel 2017.

- ⇒ Rispetto al 2008, siamo ancora 27 punti sotto (23 per i veicoli sopra le 16 tonnellate).
- ⇒ 144.000 nuove immatricolazioni «perse» rispetto al 2008, a causa dei bassi valori registrati successivamente.

Evolutione delle immatricolazioni di veicoli > 3,5 tonnellate

Immatricolazioni per massa totale a terra	2008	2010	2013	2015	2017	17 vs 08
Da 3,51 a 6,0 t	1.810	1.382	747	754	1.110	-38%
Da 6,01 a 11,5 t	3.956	2.795	1.455	1.600	2.186	-45%
Da 11,51 a 15,9 t	2.281	1.378	835	990	1.420	-38%
16 t e più	25.450	12.641	10.551	11.878	19.633	-23%
Totale	33.491	18.196	13.588	15.222	24.349	-27%

Evolutione delle immatricolazioni di veicoli > 3,5 tonnellate

Il drastico calo dell'immatricolato ha comportato una **perdita di 144.000 immatricolazioni potenziali** tra il 2008 e il 2017

La **perdita media annua** di immatricolazioni rispetto al valore del 2008 è pari a **15.970 veicoli**

Fonte: UNRAE

📍 Nel 2017 sono stati immatricolati 19.633 veicoli > 16 tonnellate.

⇒ Il livello inferiore di immatricolazioni degli ultimi 9 anni ha comportato una perdita di 13,3 miliardi di Euro a livello di vendita del nuovo e di 105 milioni di Euro in termini di IPT.

Evoluzione del fatturato vendita veicoli industriali nuovi e costo IPT

Parametri	2008	2010	2013	2015	2017
Immatricolazioni	33.491	18.196	13.588	15.222	24.349
Costo medio veicolo industriale	€ 92.232	€ 89.907	€ 87.520	€ 93.592	€ 99.618
Fatturato vendita nuovo	€ 3.088.958.572	€ 1.635.759.682	€ 1.188.609.146	€ 1.424.747.738	€ 2.425.604.326
IPT maggiorato	€ 735	€ 727	€ 730	€ 743	€ 756
IPT totale	€ 24.615.885	€ 13.227.038	€ 9.914.130	€ 11.310.689	€ 18.407.844

Impatto a livello di fatturato vendita nuovo

2017 vs 2008:
- 21%

Perdita
cumulata
2008-2017:
- € 13,3
miliardi

Perdita annua:
- € 1,5
miliardi

Impatto a livello di costo IPT

2017 vs 2008:
- 25%

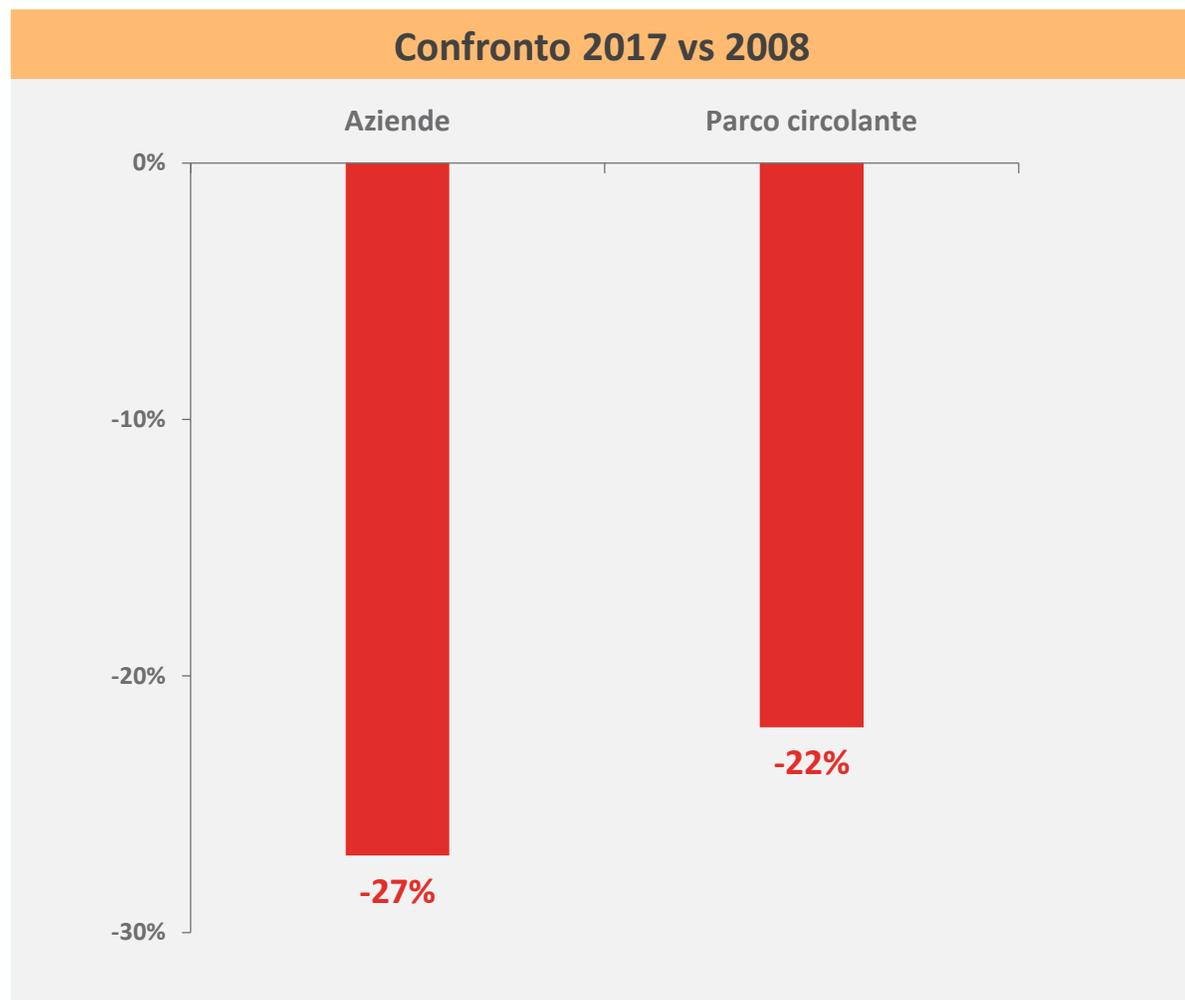
Perdita
cumulata
2008-2017:
- € 105
milioni

Perdita annua:
- € 11,7
milioni

Fonte UNRAE / Elaborazioni GiPA

⇒ Nel 2017, il costo medio di un veicolo industriale nuovo è pari a € 99.618.

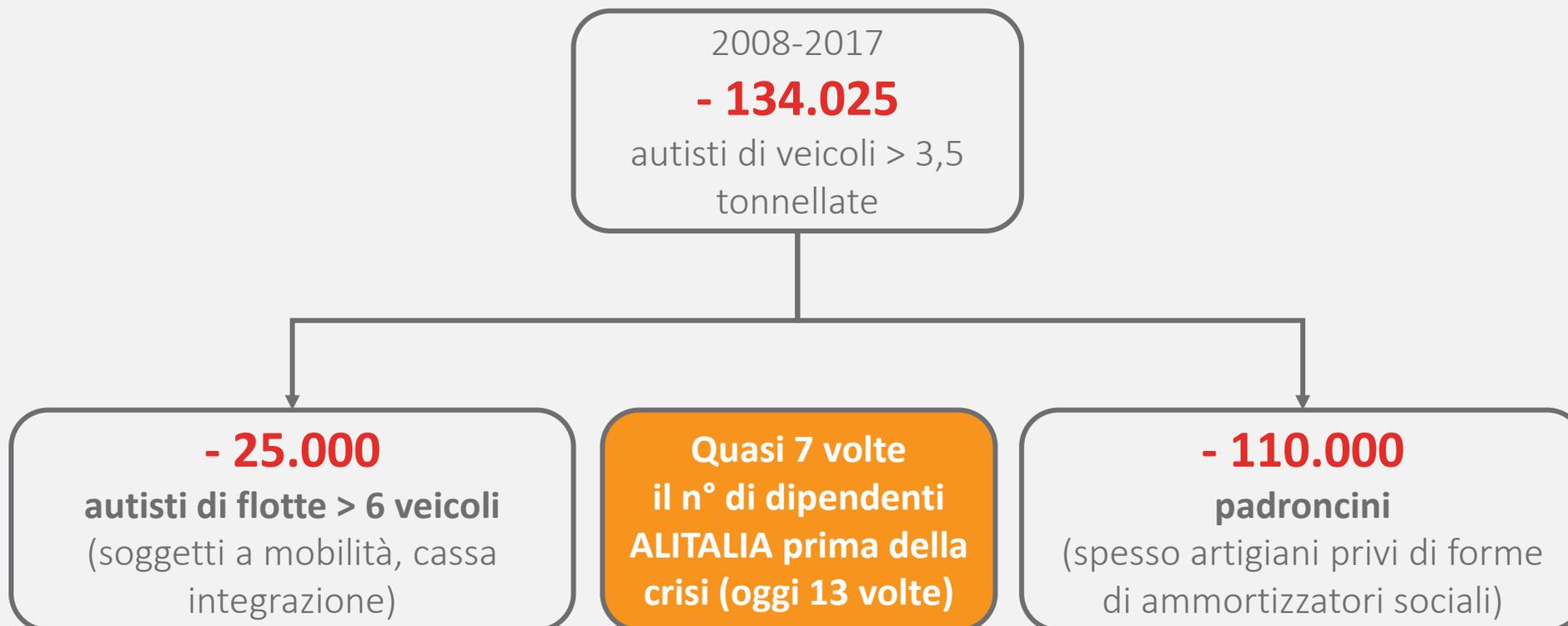
⇒ In 9 anni, perdita di quasi 35.000 aziende di autotrasporto e di oltre 130.000 veicoli industriali.



⚡ Rispetto al 2017, il numero di aziende è calato del 27%.

⇒ Quasi 135.000 autisti hanno «perso» il lavoro tra il 2008 e il 2017, (di cui quasi 110.000 artigiani).

Impatto sui posti di lavoro



Fonte: GiPA

⇒ In 9 anni circa 110.000 padroncini / artigiani hanno interrotto questo lavoro.

Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE
L'universo dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate



⇒ Rispetto al 2008 sono stati persi poco più di 10.000 occupati.

⇒ Negli ultimi 12 mesi si osserva una stabilità, grazie ad un maggior numero di occupati presso i Concessionari.

Evoluzione dell'universo dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate

Universo	2008	2010	2013	2014	2015	2016	16 vs 08
Costruttori veicoli industriali	7	7	7	7	7	6 (*)	- 1
Concessionari	305	289	260	255	267	247	- 58
Officine autorizzate	1.011	986	949	941	925	913	- 98

(*) Fusione Renault – Volvo

Evoluzione del numero di occupati

Occupazione	2008	2010	2013	2014	2015	2016	16 vs 08
Costruttori veicoli industriali	1.190	1.235	1.110	1.123	1.008	902	-288
Concessionari	10.912	10.372	9.071	8.513	7.199	7.344	-3.569
Officine autorizzate	20.509	19.861	16.946	16.624	14.318	14.113	-6.395

Fonte: Bilanci depositati

🔗 859 occupati all'interno dei 6 costruttori di veicoli.

Analisi dei bilanci dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate



⇒ Forte recupero del fatturato immatricolazioni, al valore più alto del periodo, eccetto il 2008.

⇒ Gli utili sono scesi del 57% tra il 2008 e il 2014, ma negli ultimi 24 mesi sono leggermente risaliti.

Principali parametri dei bilanci dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate

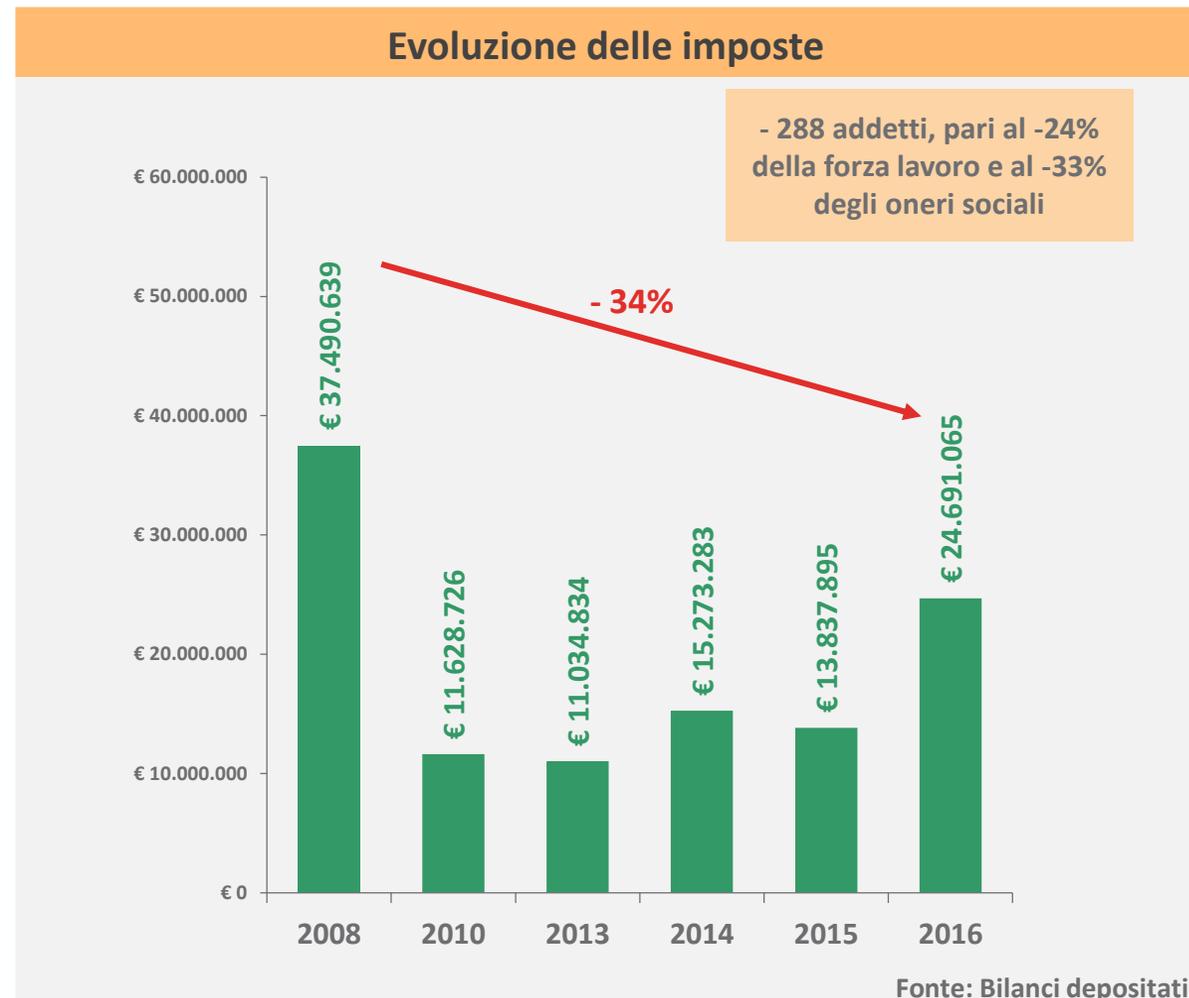
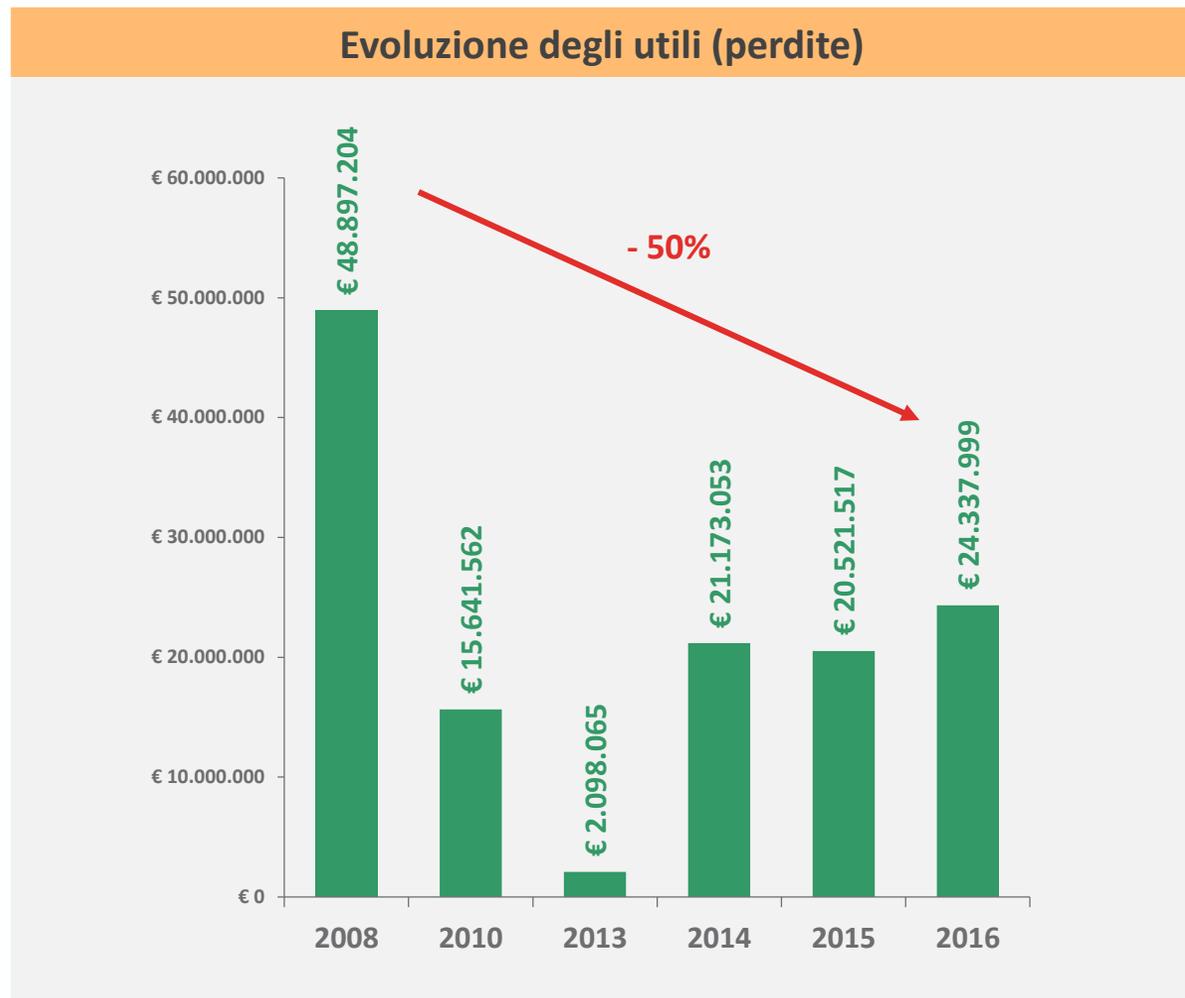
Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2008
Immatricolazioni	31.634	16.865	12.893	11.258	14.358	22.543	-29%
Fatturato immatricolazioni	€ 2.625.881.903	€ 1.357.842.999	€ 1.012.668.491	€ 1.088.008.259	€ 1.343.790.844	€ 1.942.122.015	-26%
Fatturato altre attività	€ 384.416.510	€ 537.336.092	€ 231.695.427	€ 366.928.537	€ 373.717.161	€ 363.649.343	-5%
Fatturato totale	€ 3.010.298.413	€ 1.895.179.091	€ 1.244.363.918	€ 1.454.936.796	€ 1.717.508.005	€ 2.305.771.357	-23%
Costi di produzione	€ 2.947.368.334	€ 1.863.708.867	€ 1.222.979.155	€ 1.417.598.903	€ 1.686.339.342	€ 2.262.648.958	-23%
Valore aggiunto	€ 135.228.046	€ 86.342.424	€ 77.732.562	€ 91.647.659	€ 81.567.863	€ 86.244.916	-36%
Stipendi	€ 56.292.574	€ 53.334.783	€ 56.347.799	€ 54.309.767	€ 50.399.200	€ 41.515.989	-26%
Oneri sociali	€ 20.392.916	€ 18.563.974	€ 17.381.085	€ 16.744.492	€ 17.683.389	€ 13.656.973	-33%
Imposte	€ 37.490.639	€ 11.628.726	€ 11.034.834	€ 15.273.283	€ 13.837.895	€ 24.691.065	-34%
Utile / Perdite	€ 48.897.204	€ 15.641.562	€ 2.098.065	€ 21.173.053	€ 20.521.517	€ 24.337.999	-50%

Fonte: Bilanci depositati

📌 22.543 veicoli industriali > 3,5 tonnellate immatricolati nel 2016 dalle 7 case costruttrici in esame.

Analisi dei bilanci dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate

- ⇒ Tre anni caratterizzati da un utile consolidato, con un lieve incremento nel 2016.
- ⇒ Aumento del valore delle imposte pagate, dopo un quadriennio caratterizzato da variazioni lievi.



⇒ Nel 2016, gli utili dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate è pari a € 24.337.999.

Analisi dei bilanci dei Concessionari

⇒ Negli ultimi 24 mesi, la maggior parte degli indici mostra una crescita, non sufficiente però per tornare ai valori pre-crisi (ad eccezione degli utili).

Indice dei principali parametri dei bilanci dei Concessionari

Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016
Immatricolazioni	100	53	41	38	45	71
Fatturato	100	71	44	38	39	47
Costi di produzione	100	71	46	39	39	47
Valore aggiunto	100	73	20	35	39	46
Stipendi	100	83	56	45	40	44
Oneri sociali	100	86	56	70	42	43
Imposte (*)	100	46	-41	21	35	54
Utile / Perdite	100	-124	-893	-136	115	221

(*) Imposte correnti + differite (anticipate)

Fonte: Bilanci depositati

📌 Base 100 il 2008, l'indice 2016 delle immatricolazioni è pari a 71.

Analisi dei bilanci delle Officine autorizzate

⇒ Un canale ancora in sofferenza, come dimostrano le variazioni percentuali negative rispetto al 2008 e il perdurare delle perdite.

Analisi dei bilanci – Dati medi per singola Officina autorizzata

Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2008
Fatturato	€ 6.396.212	€ 5.115.133	€ 3.872.526	€ 3.235.673	€ 2.926.521	€ 2.578.971	-60%
Costi di produzione	€ 6.237.418	€ 4.977.589	€ 3.956.967	€ 3.580.004	€ 3.321.355	€ 2.576.797	-59%
Valore aggiunto	€ 679.378	€ 713.423	€ 439.703	€ 130.494	€ 47.150	€ 41.920	-94%
Stipendi	€ 520.584	€ 575.879	€ 524.144	€ 474.826	€ 447.451	€ 449.066	-14%
Oneri sociali	€ 165.359	€ 184.548	€ 165.035	€ 136.581	€ 129.418	€ 125.029	-24%
Imposte (*)	€ 53.064	€ 58.194	€ 22.275	€ 24.491	-€ 100.295	-€ 78.214	-247%
Utile / Perdite	€ 41.681	€ 43.823	-€ 163.592	-€ 437.008	-€ 362.502	-€ 226.551	-644%

(*) Imposte correnti + differite (anticipate)

Fonte: Bilanci depositati

€ 2.578.971 di fatturato medio annuo per le Officine autorizzate nel 2016.

Analisi dei bilanci delle flotte trasporto merci 50 veicoli e più

⇒ Il segmento delle flotte con 50 veicoli e più ha vissuto un momento critico tra il 2014 e il 2015, cui ha fatto seguito una leggera ripresa.

Analisi dei bilanci – Dati medi per singola flotta con 50 veicoli e più

Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2008
Occupati	94	87	78	86	64	65	-31%
Fatturato	€ 18.374.949	€ 17.936.000	€ 19.810.177	€ 21.372.866	€ 14.192.557	€ 15.448.097	-16%
Costi di produzione	€ 17.942.293	€ 17.645.078	€ 19.385.786	€ 20.724.622	€ 13.836.128	€ 13.439.472	-25%
Valore aggiunto	€ 2.737.373	€ 2.425.889	€ 2.506.261	€ 2.773.304	€ 1.964.297	€ 1.711.883	-37%
Stipendi	€ 2.304.717	€ 2.134.967	€ 2.081.870	€ 2.125.061	€ 1.622.056	€ 1.603.361	-30%
Oneri sociali	€ 625.393	€ 595.304	€ 597.507	€ 596.393	€ 375.292	€ 437.540	-30%
Imposte (*)	€ 90.537	€ 141.739	€ 127.216	€ 150.407	€ 30.096	€ 29.880	-67%
Utile / Perdite	€ 194.310	€ 224.802	€ 278.661	€ 274.133	€ 249.155	€ 178.820	-8%
Immobilizzazioni (altri beni)	€ 1.673.336	€ 1.065.677	€ 765.278	€ 792.689	€ 784.228	€ 758.930	-55%
Ammortamenti	€ 555.145	€ 518.337	€ 414.293	€ 428.875	€ 422.984	€ 428.700	-23%

(*) Imposte correnti + differite (anticipate)

Fonte: Bilanci depositati

€ 15.448.097 di fatturato medio annuo per le flotte con 50 veicoli e più nel 2016.

Analisi dei bilanci delle flotte trasporto merci 50 veicoli e più



- ⇒ Dopo la caduta del 2015, la risalita del 2016.
- ⇒ Il confronto con la situazione pre-crisi appare impietoso.

Analisi dei bilanci – Dati totale universo flotte con 50 veicoli e più

Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2008
Universo	1.193	1.151	1.086	1.092	1.096	1.089	-9%
Occupati	112.057	100.178	84.165	93.869	69.879	70.507	-37%
Fatturato	€ 21.921.314.726	€ 20.644.336.052	€ 21.513.852.395	€ 23.328.483.292	€ 15.555.042.171	€ 16.822.977.909	-23%
Costi di produzione	€ 21.405.155.874	€ 20.309.484.229	€ 21.052.963.719	€ 22.620.925.419	€ 15.164.396.827	€ 14.635.584.537	-32%
Valore aggiunto	€ 3.265.686.125	€ 2.792.198.501	€ 2.721.799.643	€ 3.027.061.422	€ 2.152.869.411	€ 1.864.240.688	-43%
Stipendi	€ 2.749.527.273	€ 2.457.346.677	€ 2.260.910.968	€ 2.319.503.549	€ 1.777.773.822	€ 1.746.060.121	-36%
Oneri sociali	€ 746.093.280	€ 685.195.270	€ 648.892.355	€ 650.963.279	€ 411.320.156	€ 476.480.613	-36%
Imposte (*)	€ 108.010.397	€ 163.141.877	€ 138.156.477	€ 164.169.104	€ 32.985.273	€ 32.539.508	-70%
Utile / Perdite	€ 231.812.291	€ 258.747.024	€ 302.626.340	€ 299.216.688	€ 273.073.473	€ 194.734.757	-16%
Immobilizzazioni (altri beni)	€ 1.996.289.433	€ 1.226.593.977	€ 831.092.242	€ 865.220.186	€ 859.513.552	€ 826.474.798	-59%
Ammortamenti	€ 662.287.605	€ 596.606.436	€ 449.922.445	€ 468.116.680	€ 463.590.733	€ 466.854.570	-30%

(*) Imposte correnti + differite (anticipate)

Fonte: Bilanci depositati

€ 16.822.977.909 di fatturato totale per le flotte con 50 veicoli e più nel 2016.

Analisi dei bilanci delle flotte trasporto merci 50 veicoli e più

⇒ 9 punti in meno per l'universo delle flotte con 50 veicoli e più.

⇒ 23 punti in meno per il fatturato, 16 punti in meno per gli utili.

Indice dei principali parametri dei bilanci delle flotte con 50 veicoli e più

Parametri	2008	2010	2013	2014	2015	2016
Universo	100	96	91	91	92	91
Occupati	100	89	75	84	62	63
Fatturato	100	94	98	106	71	77
Costi di produzione	100	95	98	106	71	68
Valore aggiunto	100	86	83	93	66	57
Stipendi	100	89	82	84	65	64
Oneri sociali	100	92	87	87	55	64
Imposte (*)	100	151	128	152	31	30
Utile / Perdite	100	112	131	129	118	84
Immobilizzazioni (altri beni)	100	61	42	43	43	41
Ammortamenti	100	90	68	71	70	70

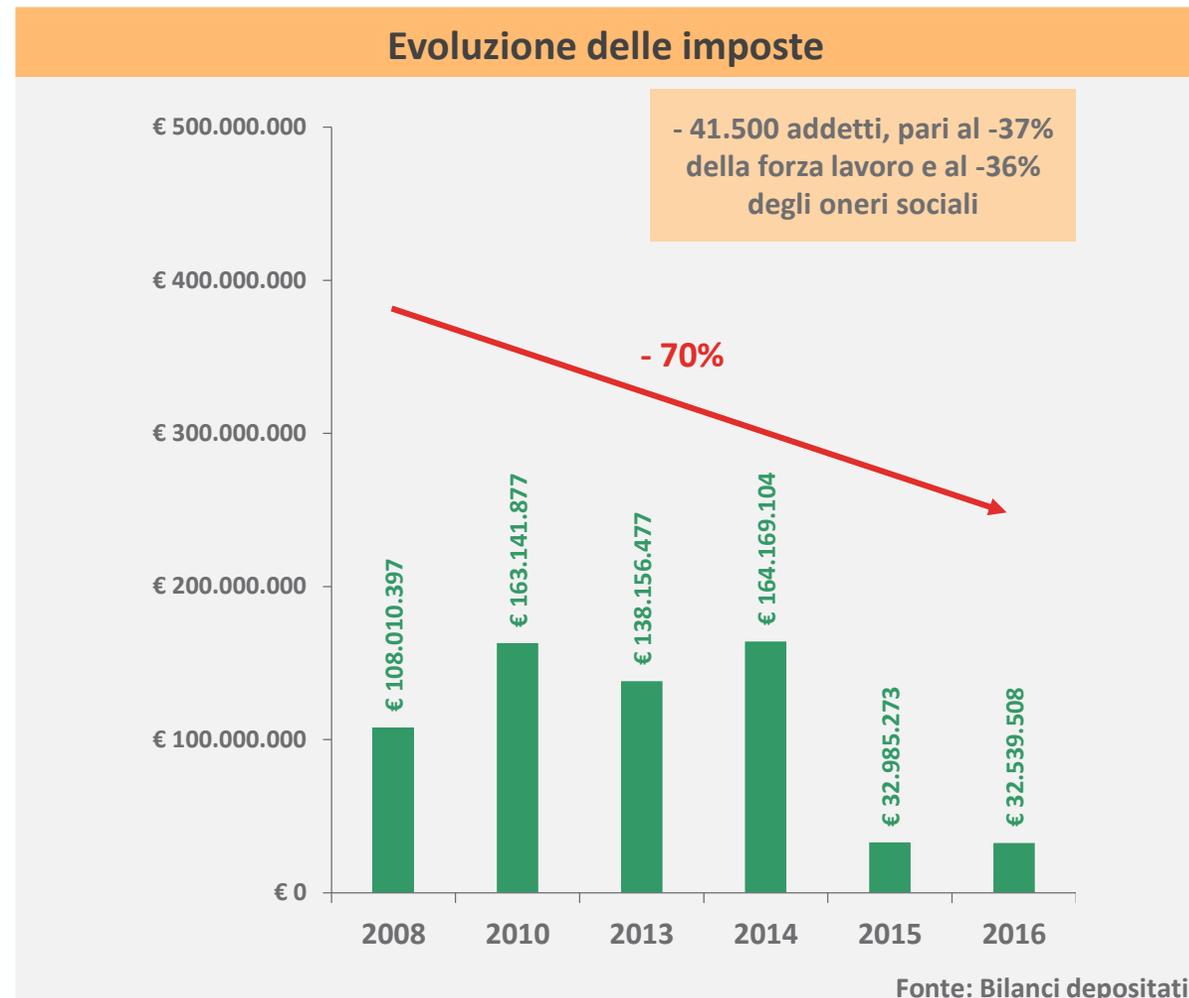
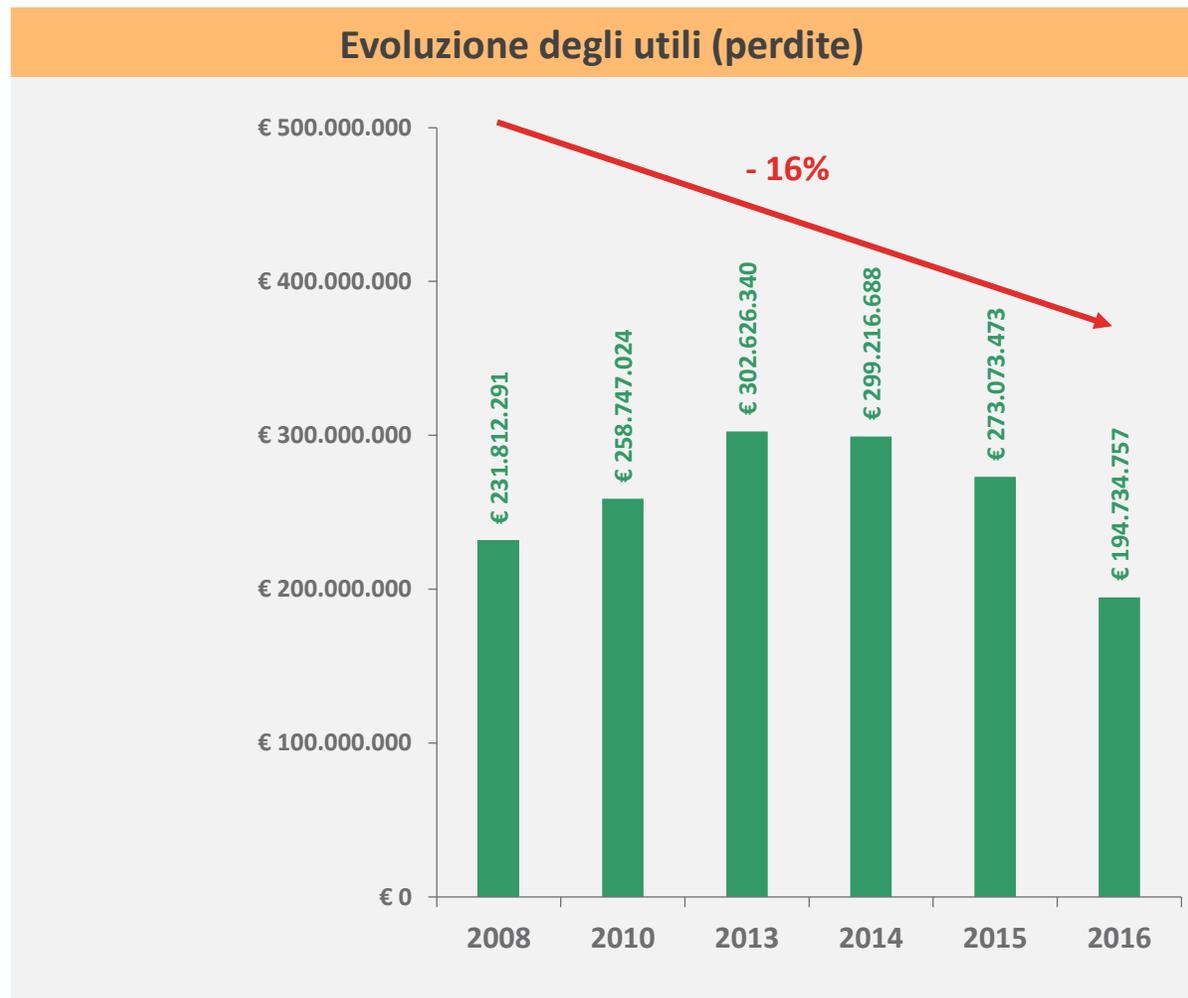
(*) Imposte correnti + differite (anticipate)

Fonte: Bilanci depositati

📌 Base 100 il 2008, l'indice 2016 dell'universo è pari a 91.

Analisi dei bilanci delle flotte trasporto merci 50 veicoli e più

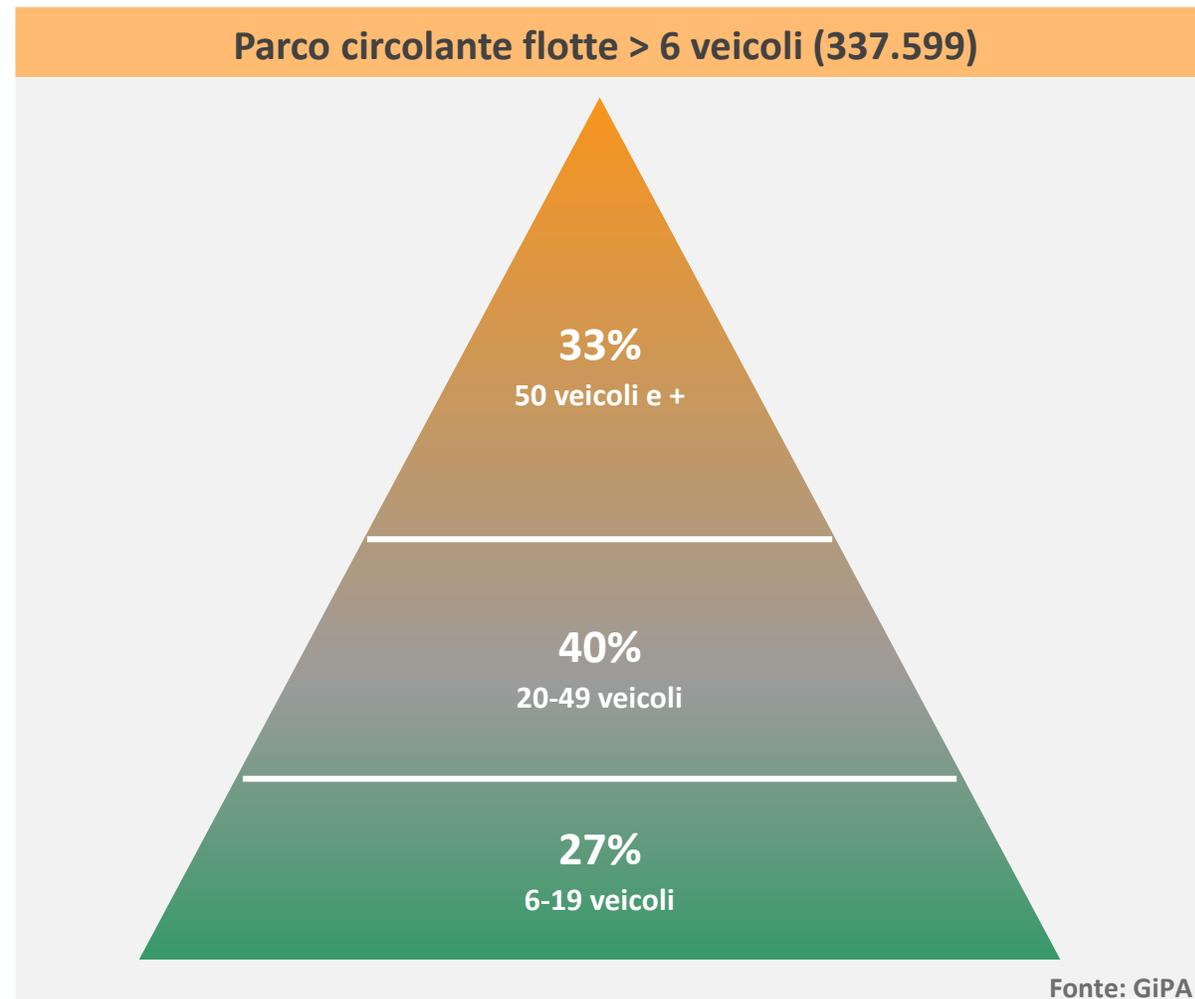
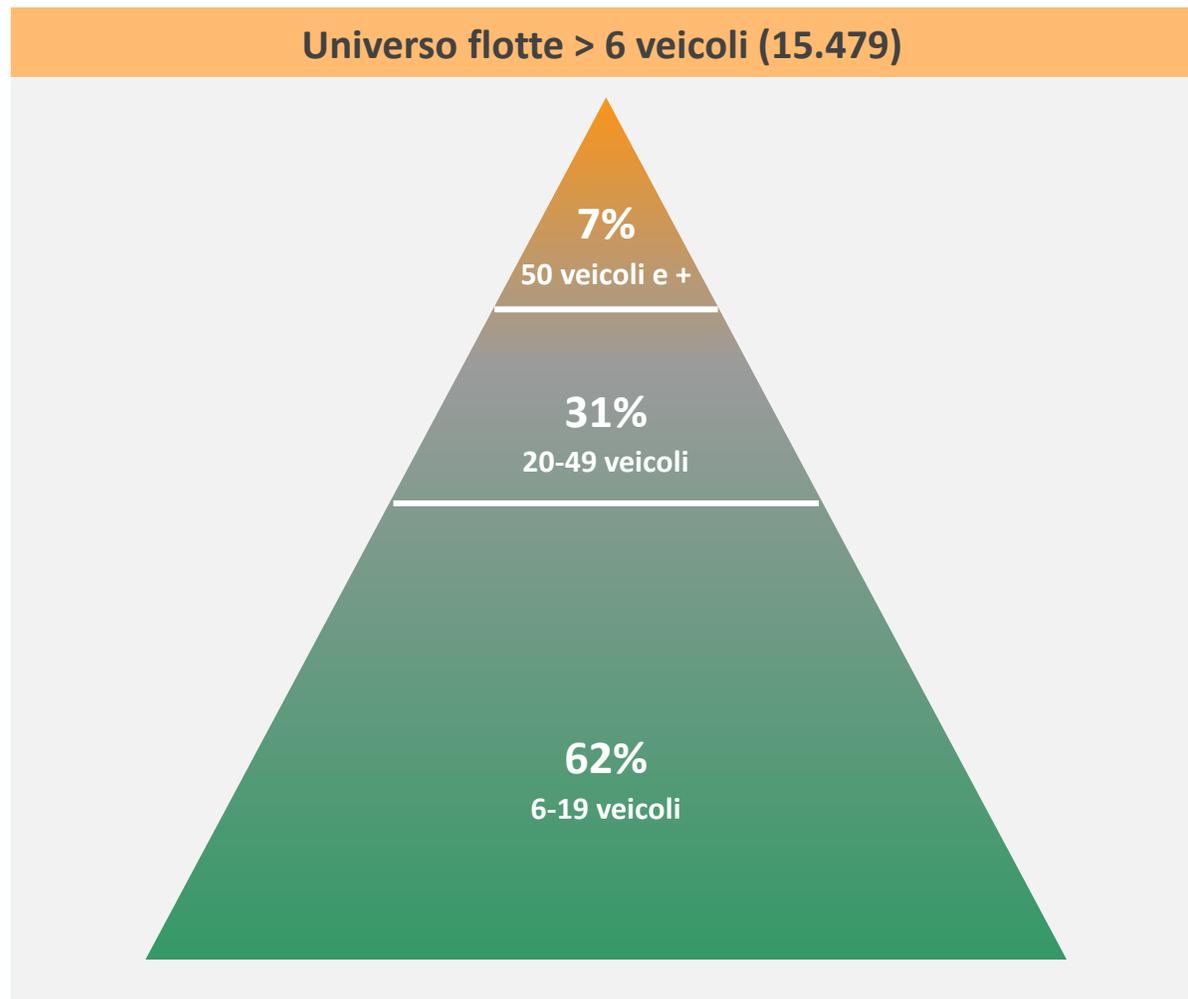
➔ Nonostante i vari parametri in ribasso, questo segmento di aziende è rimasto sempre in attivo, pur avendo perso oltre 100 milioni di utile rispetto al 2014.



➔ Nel 2016, le flotte con 50 veicoli e più fanno segnare un utile pari a € 194.734.757.

Analisi dei bilanci delle flotte trasporto merci 6 veicoli e più

⇒ Le 1.089 flotte con 50 veicoli e più costituiscono solo il 7% dell'universo, ma rappresentano il 33% del parco circolante > 3,5 tonnellate.



Fonte: GiPA

Il 33% del parco circolante è detenuto dalle flotte con 50 veicoli e più.

Il cabotaggio stradale



⇒ Esistono regole generali valevoli per tutti i paesi membri della UE, anche se possono essere previste delle eccezioni o delle regole «interne» di uno specifico paese.

Italia

Valgono le norme generali stabilite dal Regolamento Europeo.

L'attività di cabotaggio è vietata ai vettori svizzeri.

Lo Stato italiano ha amplificato, negli ultimi anni, il controllo del rispetto delle regole, per fermare il diffondersi dell'attività «illegale» di cabotaggio.

L'Italia è il terzo paese maggiormente destinatario del cabotaggio stradale effettuato dai veicoli dei paesi membri della UE.

Paesi dai quali proviene il cabotaggio:

Germania (21%)
Romania (13%)
Polonia (12%)

Francia

Valgono le norme generali stabilite dal Regolamento Europeo.

Non è consentito l'ingresso dei vettori stranieri nei centri delle grandi città.

La Francia è il secondo paese (dopo la Germania) maggiormente destinatario del cabotaggio stradale effettuato dai veicoli dei paesi membri della UE.

Forte inasprimento dei controlli, che stanno portando ad un numero sempre crescente di infrazioni scoperte e di sanzioni comminate (nel 2017 pari a circa il 20% dei controlli effettuati).

Paesi dai quali proviene il cabotaggio:

Spagna (22%)
Polonia (16%)
Lussemburgo (13%)

Polonia

Valgono le norme generali stabilite dal Regolamento Europeo, anche perché la Polonia non ha un proprio regolamento interno.

Nel caso di cabotaggio condotto da paesi fuori dall'UE, è necessaria l'autorizzazione del GITD (Ispettorato dell'autotrasporto).

La Polonia è il primo paese per il peso del cabotaggio stradale effettuato dai paesi membri della UE, con valori in crescita.

Paesi destinatari del cabotaggio:

Germania (69%)
Francia (12%)
Italia (5%)

⇒ Il 21% del cabotaggio effettuato sulle strade italiane proviene dalla Germania.



Detraibilità dei costi aziendali – Italia



⇒ Carburante e stipendi costituiscono oltre la metà dei costi complessivi di un'azienda di autotrasporto.

⇒ Sono previste alcune agevolazioni fiscali, tra le quali il «bonus gasolio».

Tipologia dei costi di un'azienda di autotrasporto

2 tipologie di costi:

- **Costi fissi** (leasing, ammortamenti, tasse, assicurazione, ...).
- **Costi variabili** (carburante, pneumatici, manutenzione, premi per gli autisti, ...).

Struttura dei costi di un'azienda di autotrasporto

- Carburante: 30%
- Stipendi: 26%
- Spese generali: 18%
- Ammortamenti: 10%
- Manutenzione: 6%
- Assicurazione: 6%
- Interessi: 2%
- Road Tax: 2%

Agevolazioni fiscali

Per le aziende di autotrasporto sono previste 2 tipologie di agevolazioni fiscali:

- Bonus gasolio;
- Deduzione forfettaria delle spese non documentate a favore delle imprese autorizzate all'autotrasporto (articolo 66 del TUIR).

Documenti ufficiali

La legislazione italiana definisce i costi detraibili per le aziende in un documento ufficiale:

TUIR (Testo Unico delle Imposte sui Redditi, articolo 164 DPR 917 / 1986).

📌 Il carburante rappresenta, col 30%, la prima voce di spesa per le aziende di autotrasporto italiane.

Detraibilità dei costi aziendali – Francia



⇒ I costi di gestione e relativa detraibilità si suddividono in costi fissi (che non dipendono dal chilometraggio del veicolo) e costi variabili (dipendenti dall'utilizzo del veicolo).

Tipologia dei costi di un'azienda di autotrasporto

Varie tipologie di costi:

- **Costi fissi** (leasing, ammortamenti, tasse, assicurazione, ...).
- **Costi variabili** (carburante, pneumatici, manutenzione, pedaggi, ...).

Struttura dei costi di un'azienda di autotrasporto

- Carburante: 19%
- Stipendi: 33%
- Ammortamenti: 12%
- Manutenzione: 7%
- Assicurazione: 2%
- Altro (struttura, pedaggi, ...): 19%
- Pneumatici: 2%
- Costi amministrativi: 6%

Composizione delle varie voci di costo

- **Autista** (stipendio, oneri sociali, spese di viaggio).
- **Veicolo** (ammortamento, manutenzione, tasse, assicurazioni di veicolo e merci trasportate, finanziamenti).
- **Struttura** (stipendio altri componenti dell'azienda, imposte e tasse, affitto, attività di marketing, veicoli di servizio, ...).

Agevolazioni fiscali

Previste agevolazioni fiscali per:

- noleggio;
- gasolio;
- manutenzione.

🔗 *Gli stipendi rappresentano, con il 33%, la prima voce di spesa per le aziende di autotrasporto francesi.*

Detraibilità dei costi aziendali – Polonia



⇒ Carburante e stipendi costituiscono circa il 60% dei costi complessivi di un'azienda di autotrasporto.

⇒ CIT e PIT sono i 2 documenti ufficiali che forniscono le regole sulla detraibilità dei costi.

Tipologia dei costi di un'azienda di autotrasporto

2 tipologie di costi:

- **Costi fissi** (leasing, ammortamenti, tasse, assicurazione, ...).
- **Costi variabili** (carburante, pneumatici, manutenzione, premi per gli autisti, ...).

Struttura dei costi di un'azienda di autotrasporto

- Carburante: 30-35%
- Stipendi: 25-35%
- Ammortamenti: 8-20%
- Manutenzione: 6-15%
- Assicurazione: 5-10%
- Amministrazione: 4-8%
- Pneumatici: 4-6%

Divisione dei costi di un'azienda

In base **all'Accounting Act**, i costi sono divisi in:

- Costi operativi diretti;
- Costi operativi indiretti;
- Costi finanziari.

Documenti ufficiali

La legislazione polacca definisce i costi detraibili per le aziende in 2 documenti:

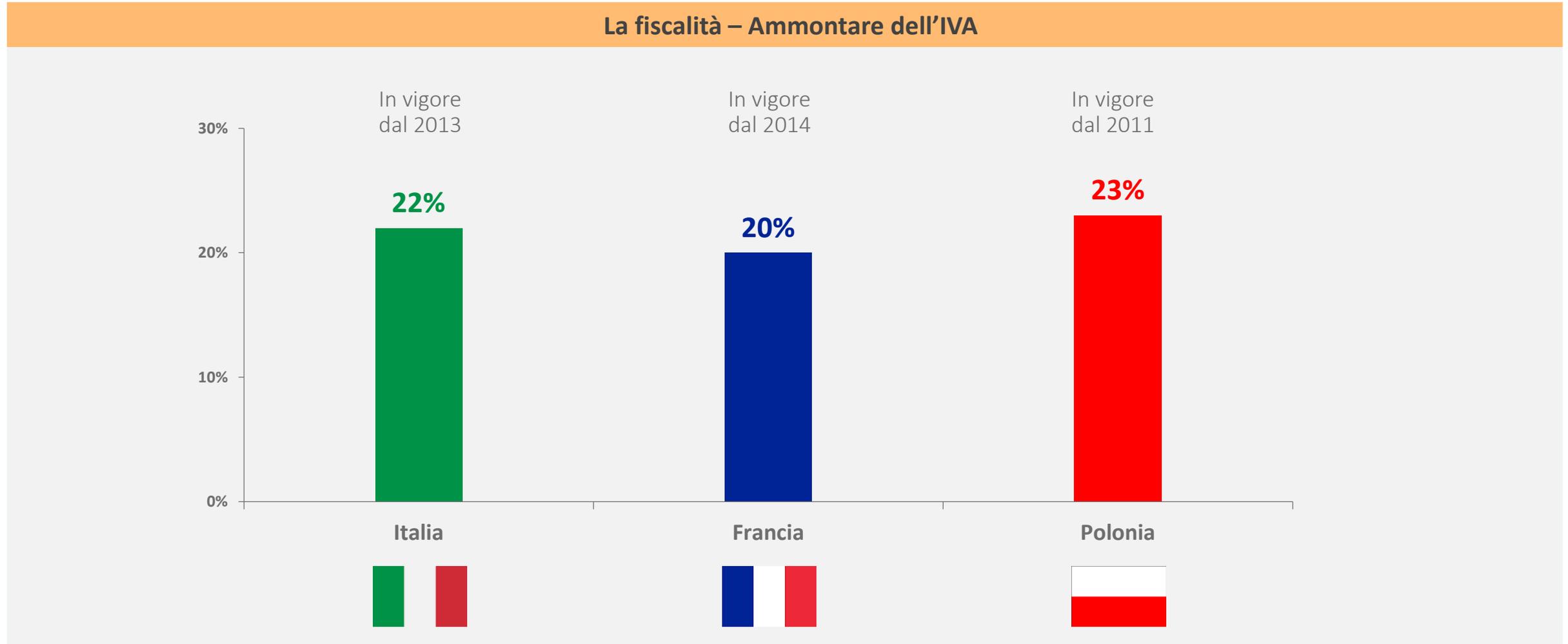
- 1) CIT** (Act on Corporate Income – Capitolo 3);
- 2) PIT** (Personal Income Tax – Capitolo 4)

📌 Il carburante rappresenta, col 30-35%, la prima voce di spesa per le aziende di autotrasporto polacche.

La fiscalità

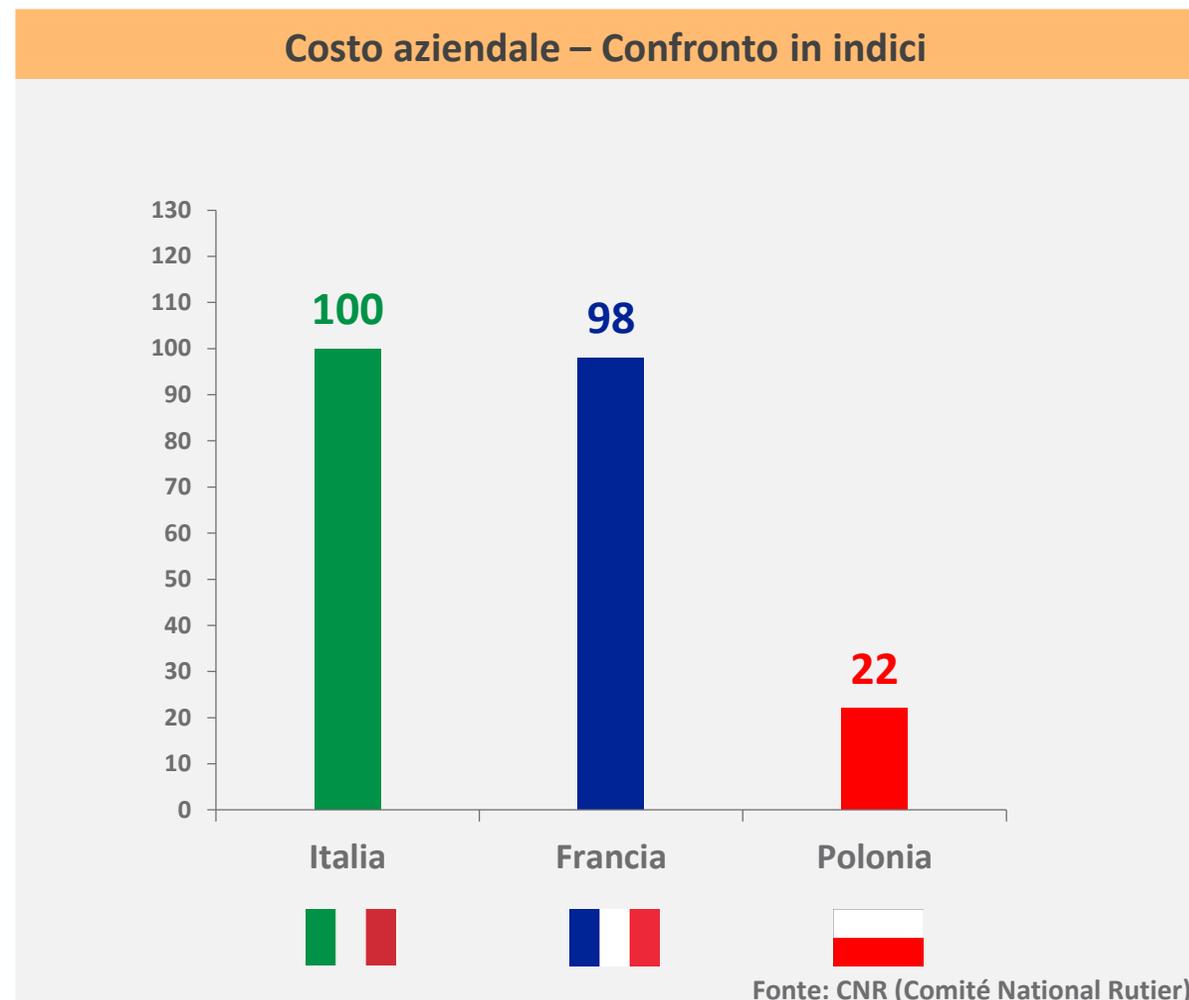
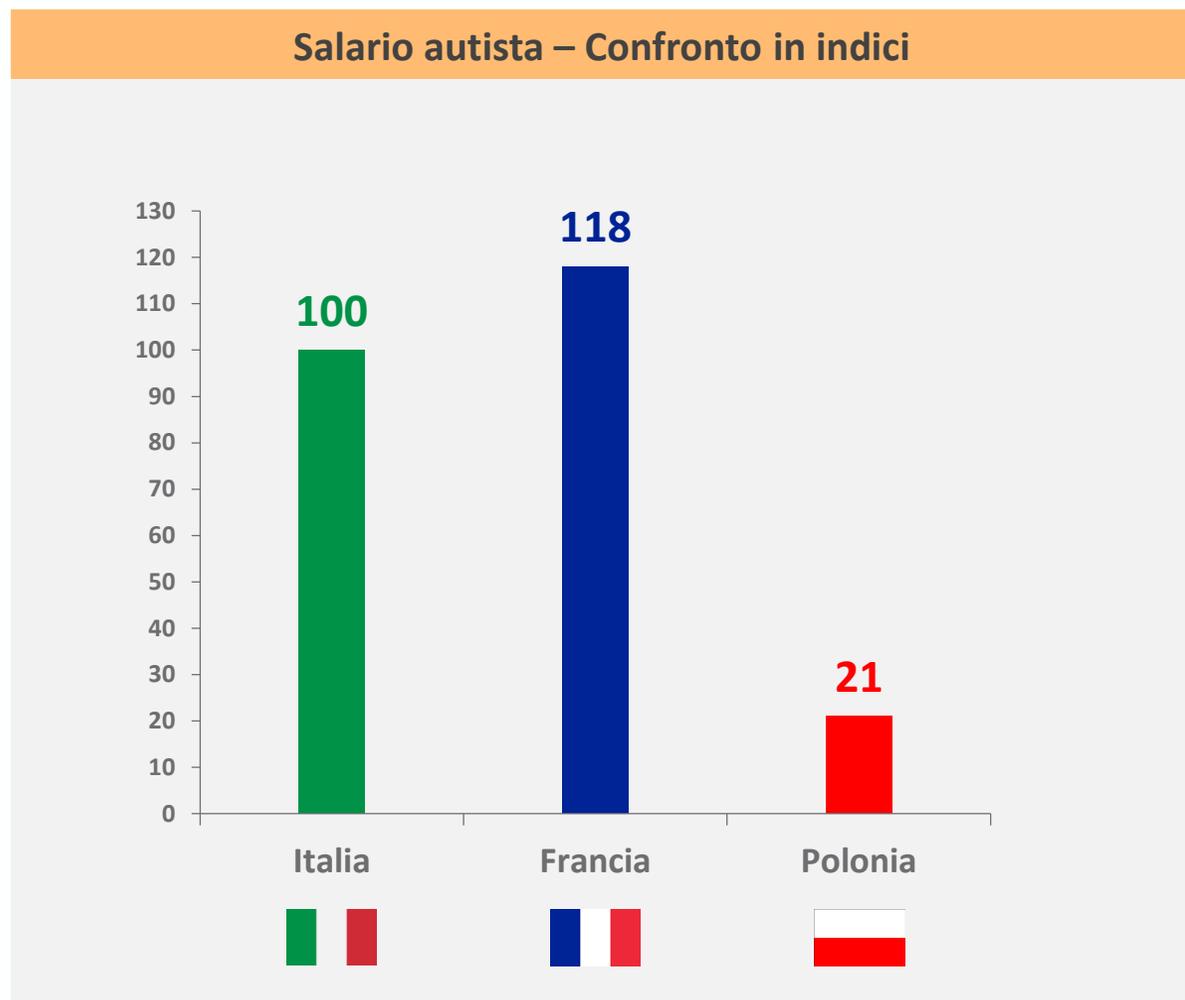
⇒ La Polonia ha l'aliquota IVA più alta, ma immutata dal 2011; in Francia l'ultima variazione (IVA portata al 20%).

⇒ Dal 1973 (IVA al 12%) a oggi, 8 «aggiornamenti» per l'Italia, record in Europa.



📍 In Italia, l'IVA è pari al 22%.

⇒ Un autista francese percepisce, in media, il 18% in più di uno italiano, ma il costo aziendale è inferiore del 2%.



Fonte: CNR (Comité National Rutier)

📍 Base 100 l'Italia, l'indice del salario medio di un autista in Francia è pari a 118.

⇒ Più o meno in tutti i paesi si richiede sia una formazione iniziale (per essere abilitati alla guida), sia successivi aggiornamenti periodici.

Italia

Oltre alla patente C, per poter guidare un veicolo > 3,5 ton serve la **CQC** (Carta di Qualificazione del Conducente), divenuta obbligatoria dal 10 settembre 2009. secondo gli articoli 115 e 116 del Codice della Strada.

Per conseguire la CQC occorre innanzitutto seguire un **corso di formazione** (280 ore di lezioni + 20 ore di guida) e superare il relativo esame finale (prima la parte generale, poi la parte specialistica dedicata al trasporto merci o persone).

Successivamente, è obbligatorio seguire ogni 5 anni un **corso di aggiornamento** (direttiva europea n° 59 del 2003).

Il costo complessivo stimato per questo iter è pari a circa 4.500 Euro.

Francia

L'investimento medio sostenuto per la formazione professionale è circa il doppio della media nazionale:

Obbligatorio avere 2 attestati:

- **FIMO** (Formation Initiale Minimale Obligatoire);

- **FCO** (Formation Continue Obligatoire).

La FIMO è costituita da una formazione lunga (280 ore) più una formazione corta (140 ore), il cui costo medio si attesta sui 2.000-2.500 Euro.

La FCO dura 35 ore, è rinnovabile ogni 5 anni e costa circa 700-900 Euro.

Con un ulteriore corso di formazione (passerelle) di 35 ore, si ottiene la possibilità di passare dal trasporto merci al trasporto persone (e viceversa).

Il costo complessivo stimato per questo iter è pari a circa 3.500 Euro.

Polonia

La legge del trasporto stradale prevede l'utilizzo di **autisti professionisti**, che siano soggetti a **regolari periodi di formazione**.

Il primo periodo di formazione va effettuato entro 5 anni dopo aver ottenuto la qualifica di autisti professionisti; successivamente, si devono sostenere altri periodi di formazione con la stessa frequenza (ogni 5 anni circa).

I corsi di formazione si sono rapidamente sviluppati in Polonia e oggi coprono tutto il territorio nazionale, compreso corsi online.

Un corso di formazione di 5 giorni costa tra i 70 e i 140 Euro; i test di psicologia costano circa 25 Euro mentre la visita medica costa circa 50 Euro.

Dalla fine del 2015 il Ministero Nazionale dell'Educazione ha creato la nuova professione chiamata «**driver-mechanic**», per far fronte alla carenza di autotrasportatori.

Il costo complessivo stimato per questo iter è pari a circa 200 Euro.

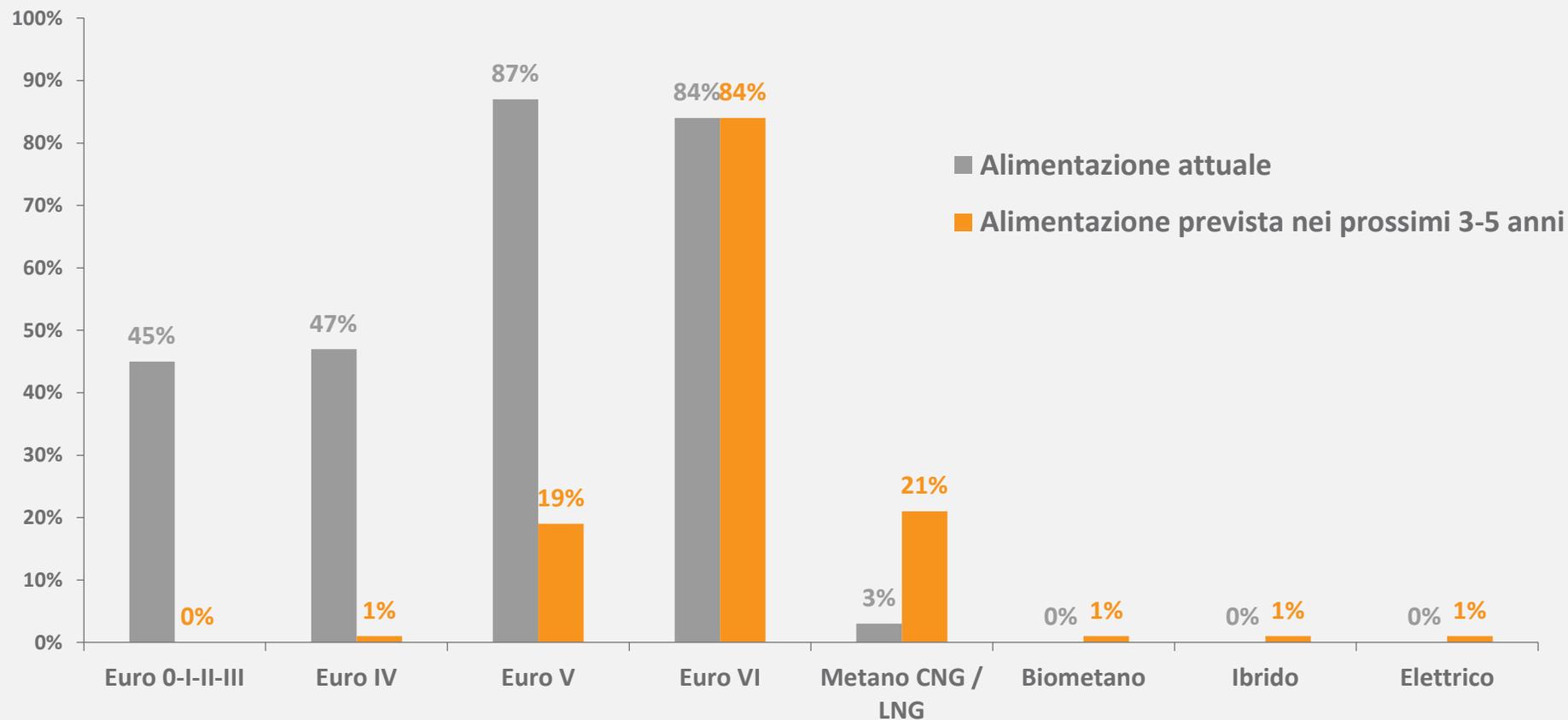
Caratteristiche dei veicoli – Alimentazione

⇒ Quasi la metà delle aziende possiede veicoli ante Euro V, destinati a scomparire nei prossimi anni.

⇒ Delle alimentazioni alternative, discreto interesse verso metano CNG / LNG.

Alimentazione dei veicoli – Presente e futuro

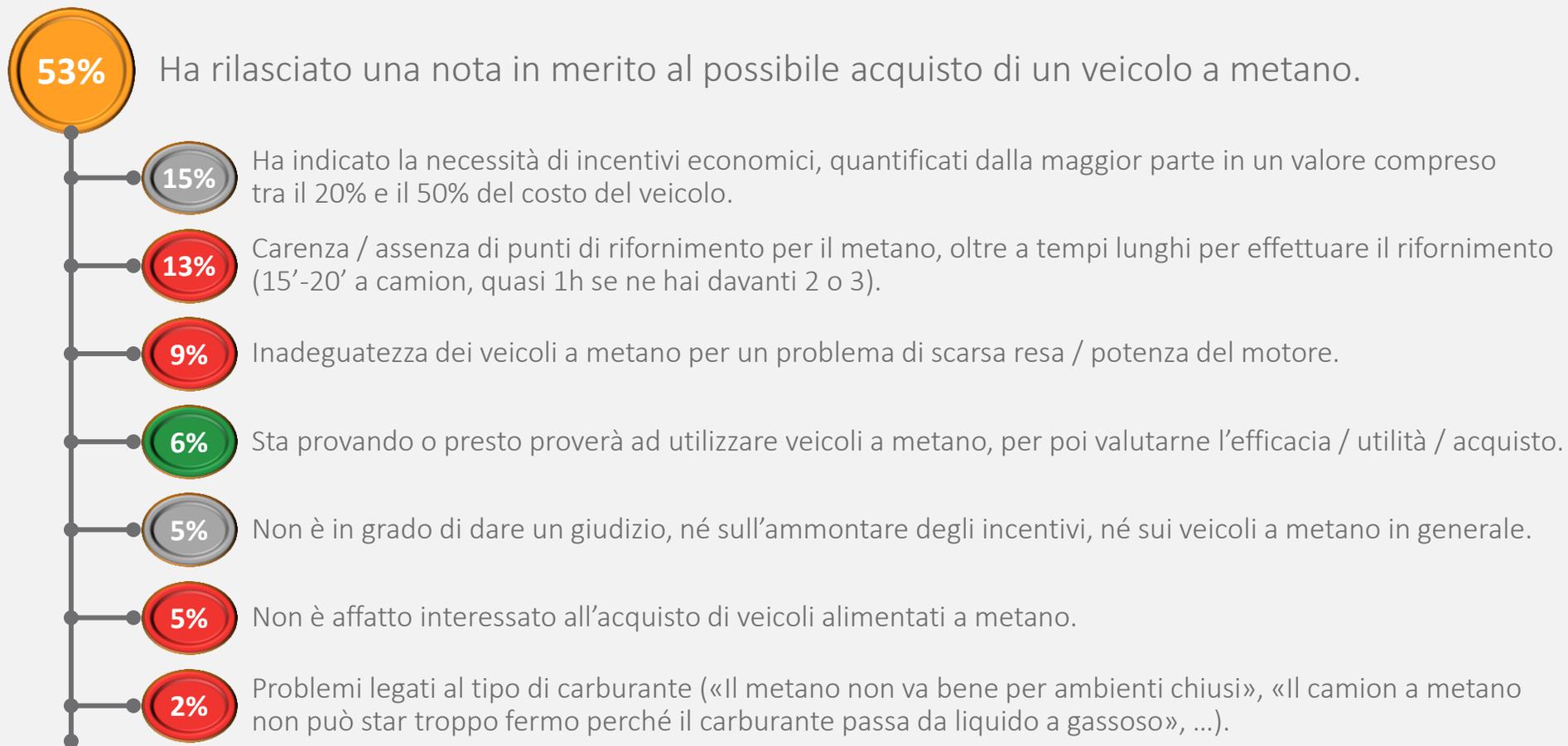
% di aziende che dichiarano di possedere oggi (e che pensano di possedere domani) i veicoli indicati



📍 Nei prossimi 3-5 anni, il 19% delle flotte pensa di avere ancora veicoli Euro V nella propria flotta.

⇒ La maggior parte degli intervistati che hanno rilasciato una nota su metano esprime pareri negativi (mancanza punti di rifornimento, poca potenza, nessun interesse verso l'acquisto).

Veicoli a metano – Considerazioni spontanee



📍 Il 15% degli intervistati ha citato problemi alla povertà / mancanza di punti di rifornimento per il metano.

Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE

Incentivi per l'acquisto di un veicolo a metano

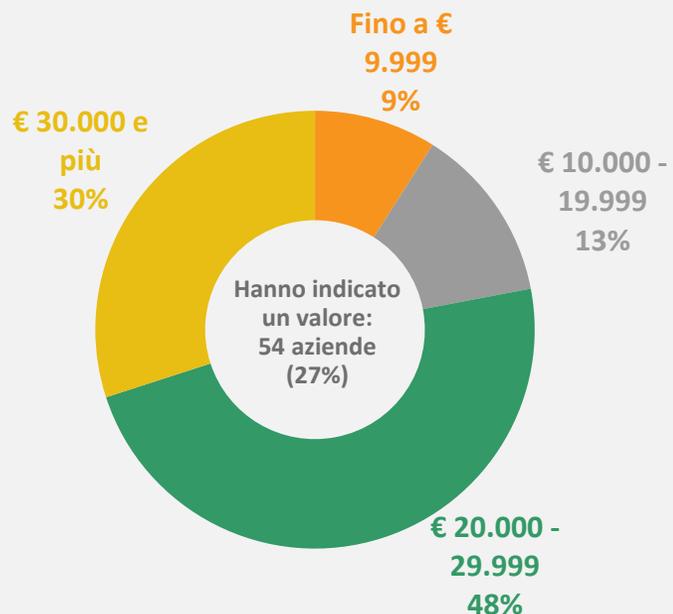


⇒ La maggior parte di chi risponde alla domanda, indica un importo superiore ai 20.000 Euro, con un valore medio che si attesta intorno ai 24.000 Euro sia per il metano LNG che per il metano CNG.

Ammontare incentivi LNG (metano liquido)

Ammontare medio indicato

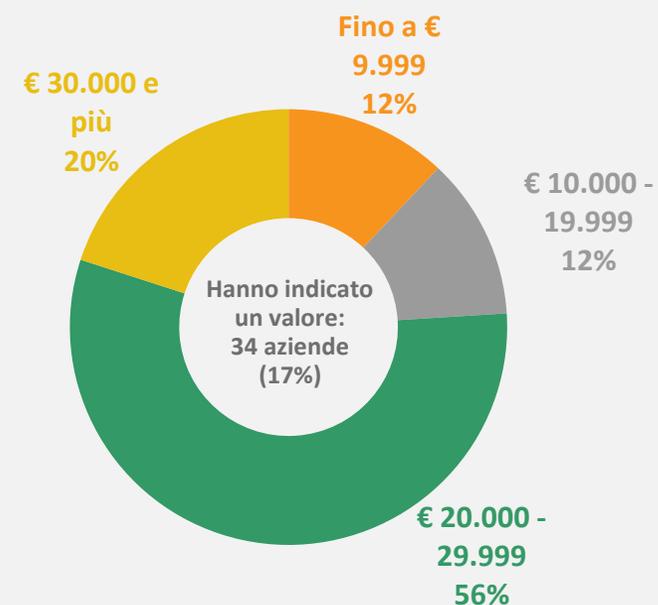
€ 24.083



Ammontare incentivi CNG (metano compresso)

Ammontare medio indicato

€ 23.456



Il 95% sa che esistono incentivi

Chi ha indicato una cifra precisa, ha indicato un ammontare medio pari al 25% del costo di un veicolo nuovo a gasolio.

⚡ Il 9% di chi ha risposto alla domanda, ha citato un importo inferiore ai 10.000 Euro come incentivo all'acquisto di un veicolo a metano.



Costi di manutenzione di un veicolo

- ⇒ Quasi 6.000 Euro (IVA inclusa) di costo annuo per la manutenzione di un veicolo a motore (diesel).
- ⇒ Per sostenere un costo maggiore di un veicolo a metano, si rende necessario un corposo incentivo.

Stima del costo di manutenzione annuo di un veicolo

Costo medio annuo (IVA inclusa)
per la manutenzione di un veicolo a motore

€ 5.830

Costo complessivo annuo per una
flotta con **39** veicoli a motore

€ 228.000

Costo medio annuo (IVA inclusa)
per la manutenzione di un rimorchio / semirimorchio

€ 2.262

Costo complessivo annuo per una flotta
con **73** rimorchi / semirimorchi

€ 164.000



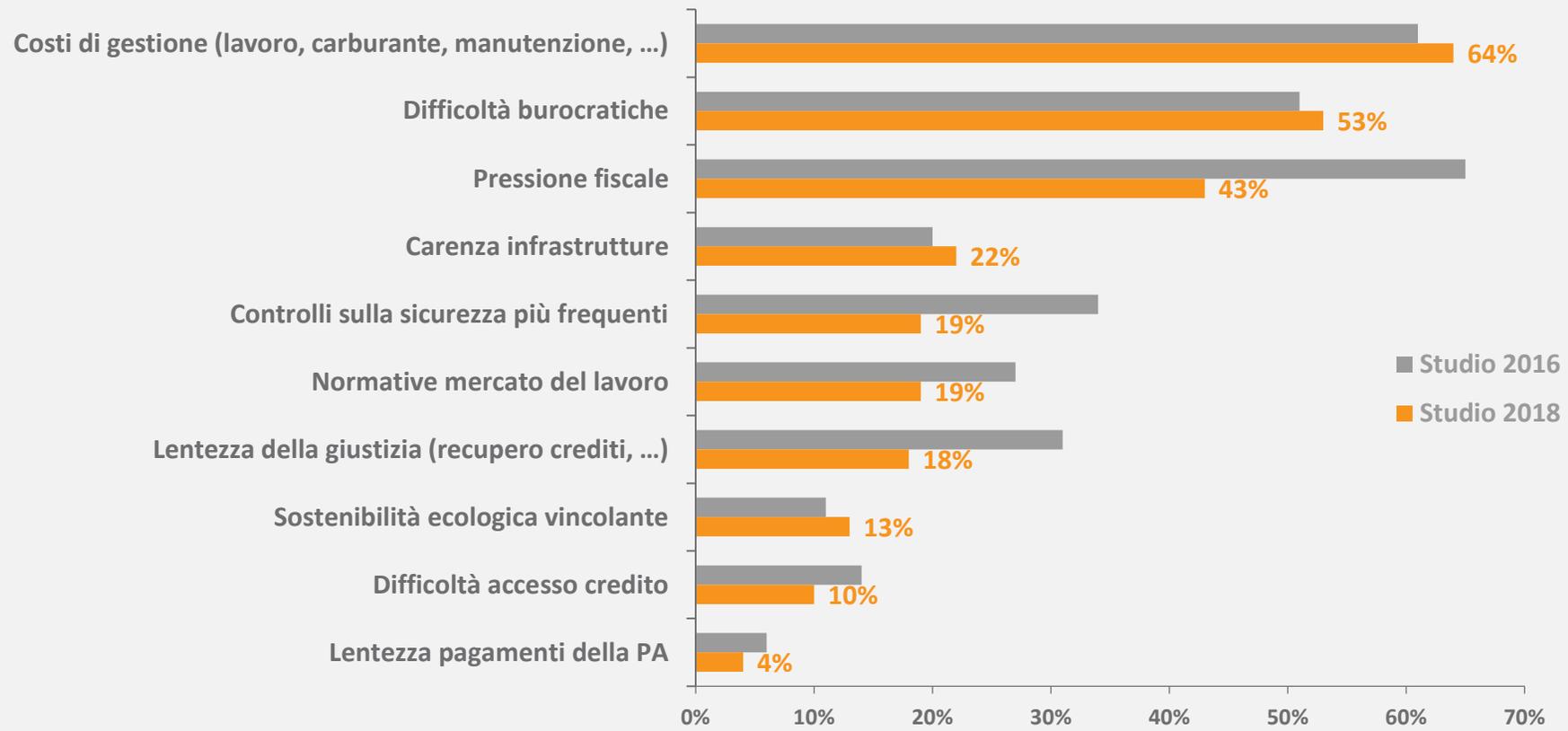
Una flotta «media» del
campione intervistato
spende mediamente
228.000 Euro all'anno
per la manutenzione dei
soli veicoli a motore.

A fronte di costi di manutenzione e gestionali molto più alti per i veicoli a metano, si capisce perché gli intervistati si aspettino corposi incentivi per rinunciare ad un veicolo diesel ed acquistarne uno a metano.

Difficoltà incontrate in Italia

⇒ Risposte in buona parte diverse rispetto allo studio del 2016 ma, pur con un ordine diverso, il podio presenta le stesse voci: costi di gestione, difficoltà burocratiche e pressione fiscale.

Difficoltà incontrate in Italia nella gestione operativa dell'attività



📌 Il 43% delle aziende ha citato difficoltà legate alla pressione fiscale.

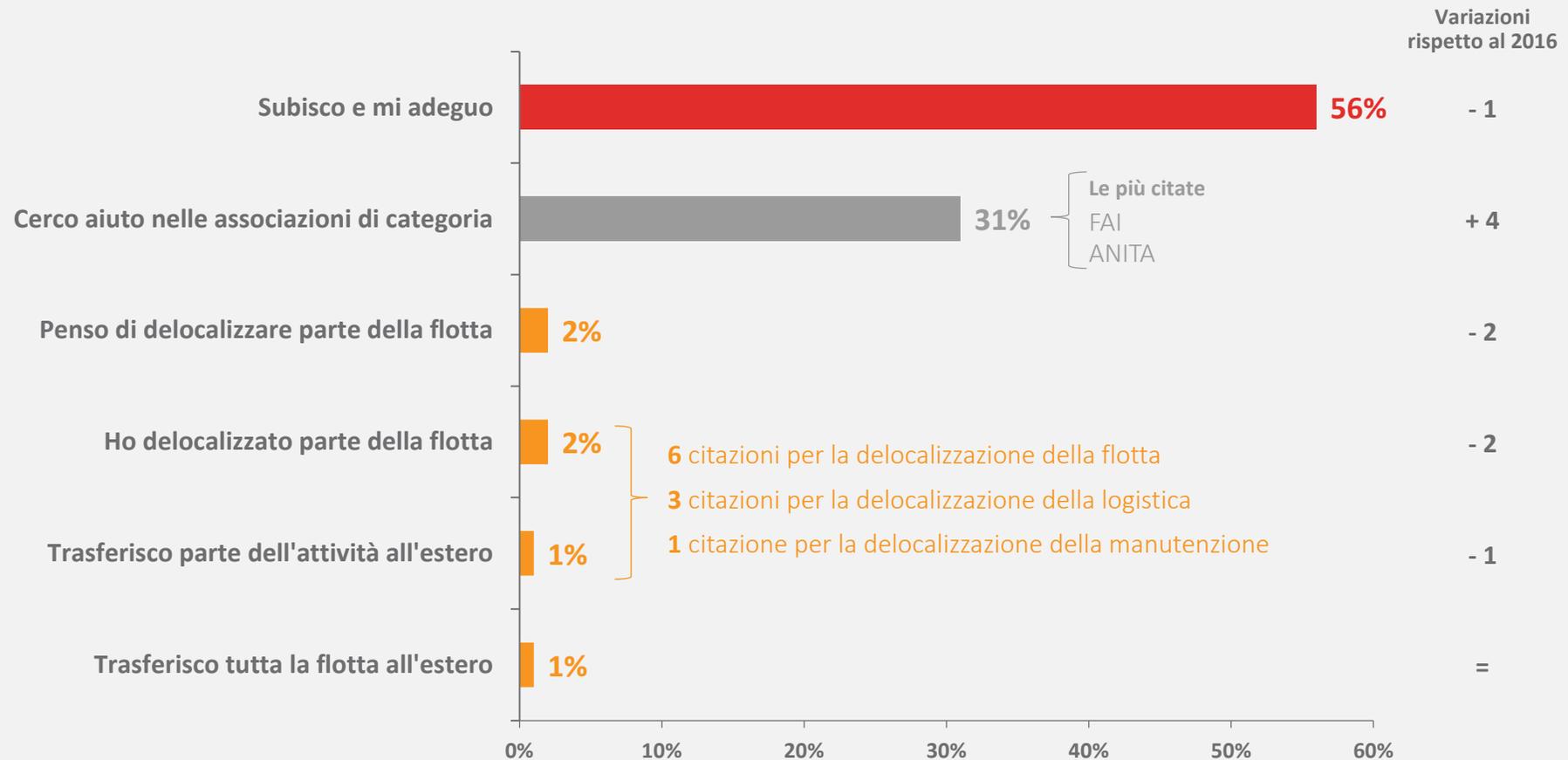
Reazione alle difficoltà incontrate in Italia



⇒ Come due anni fa, oltre la metà degli intervistati «subisce e si adegua», nonostante le difficoltà.

⇒ Il 5% ha deciso di spostarsi verso l'estero (era il 7% nel 2016).

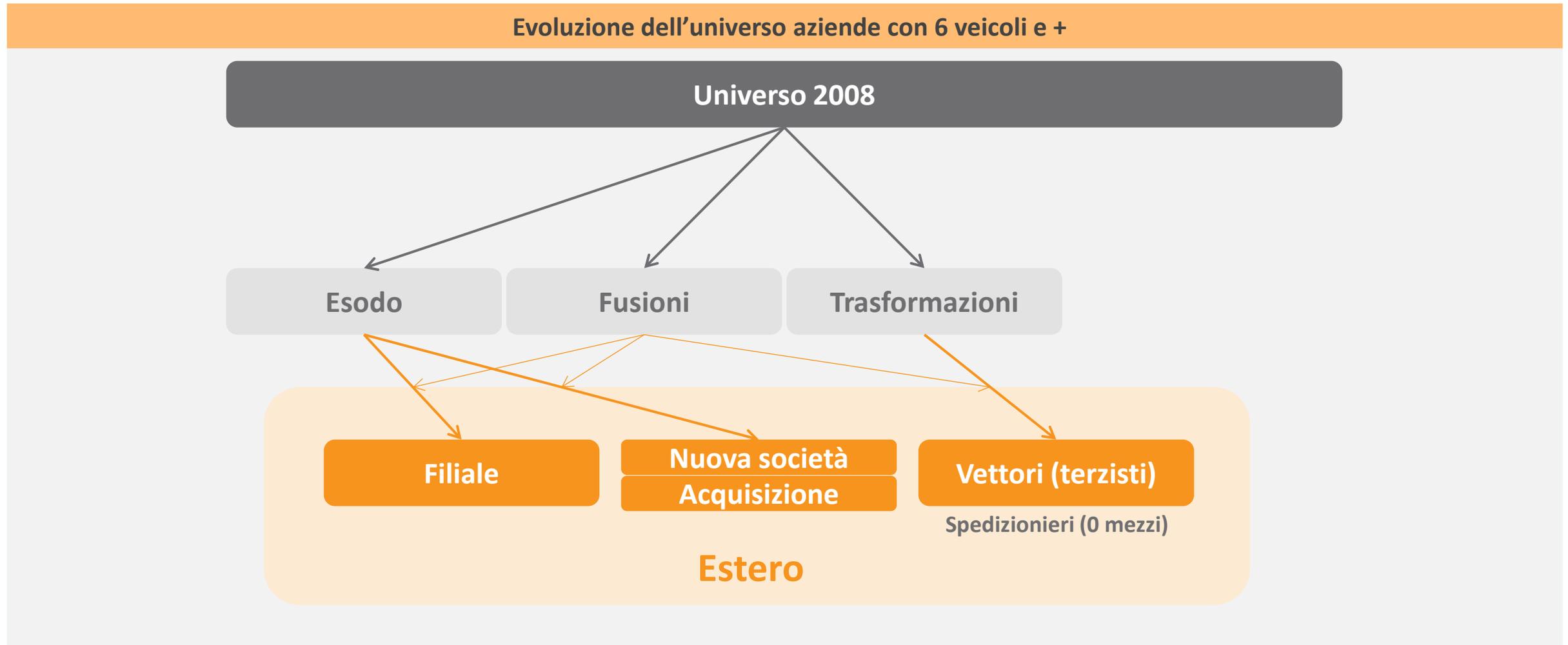
Azioni per fronteggiare le difficoltà incontrate in Italia nella gestione operativa dell'attività



📌 Il 56% delle aziende dichiara di subire e adeguarsi.

Delocalizzazione dell'attività

- Varie soluzioni per chi ha delocalizzato: apertura di una filiale della sede italiana, apertura di una nuova società indipendente, collaborazione o acquisizione di società estera o utilizzo di vettori / spedizionieri.

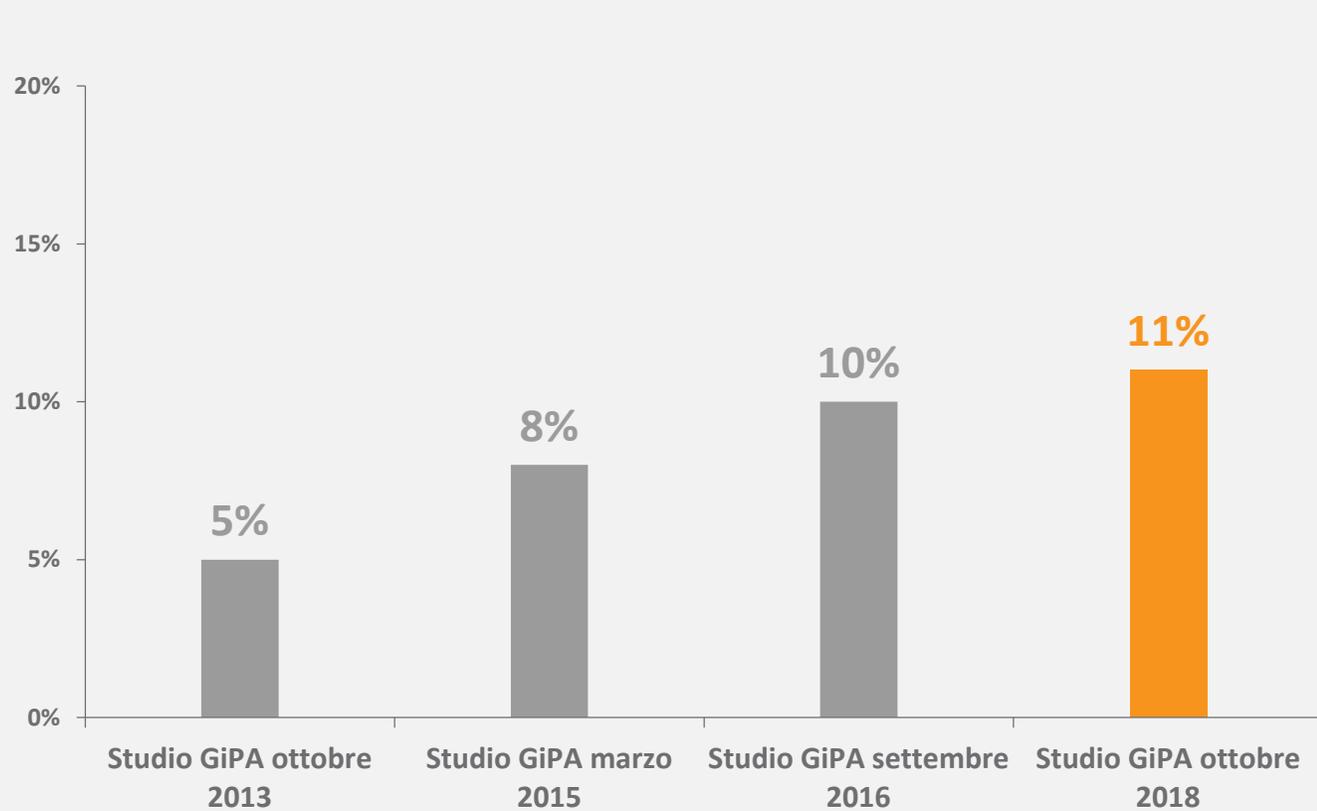


📍 Dal 2008 a oggi, esodo, fusioni e trasformazioni.

Delocalizzazione dell'attività

- ⇒ Cresce il numero di aziende che stanno delocalizzando.
- ⇒ Tra esse vi sono anche aziende di medie dimensioni (non solo le più grandi).

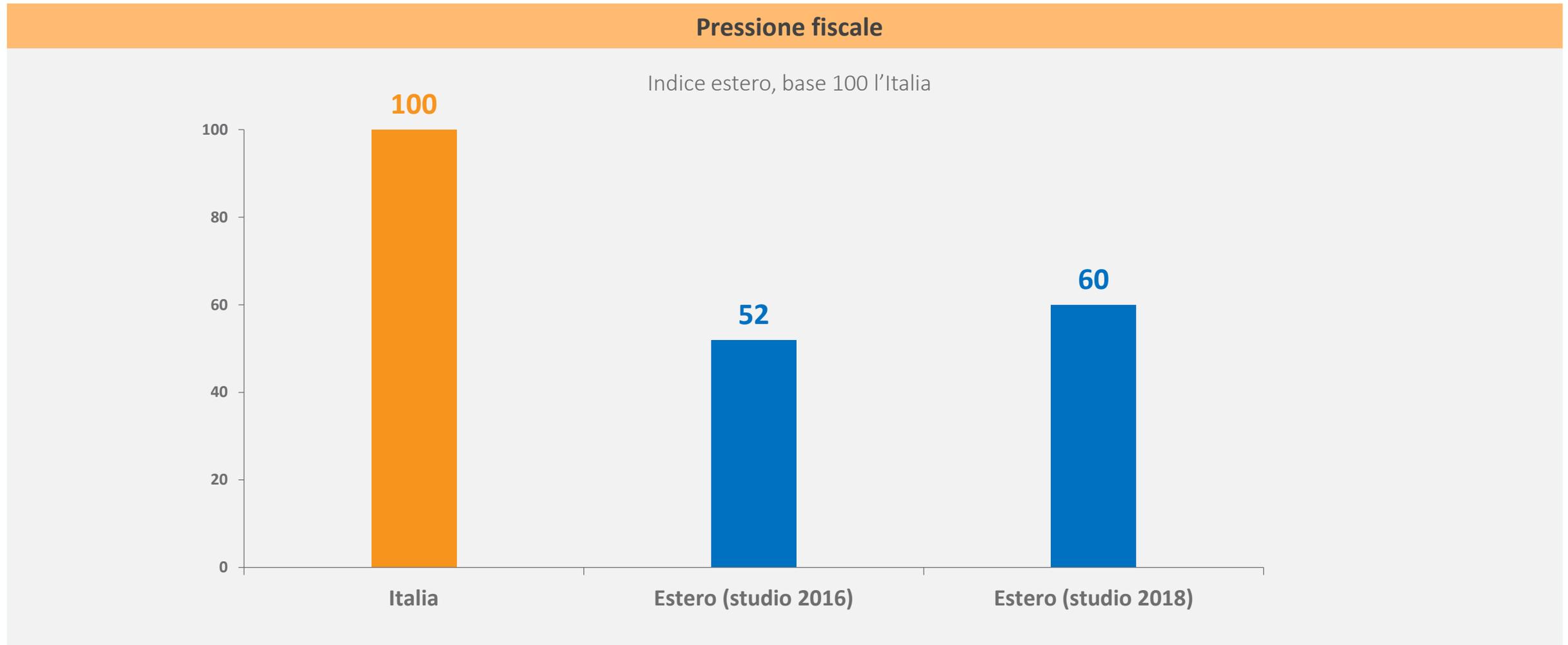
Possiedono almeno una filiale all'estero



📍 Nel 2018, l'11% delle flotte intervistate possiede almeno una filiale all'estero.

Delocalizzazione dell'attività

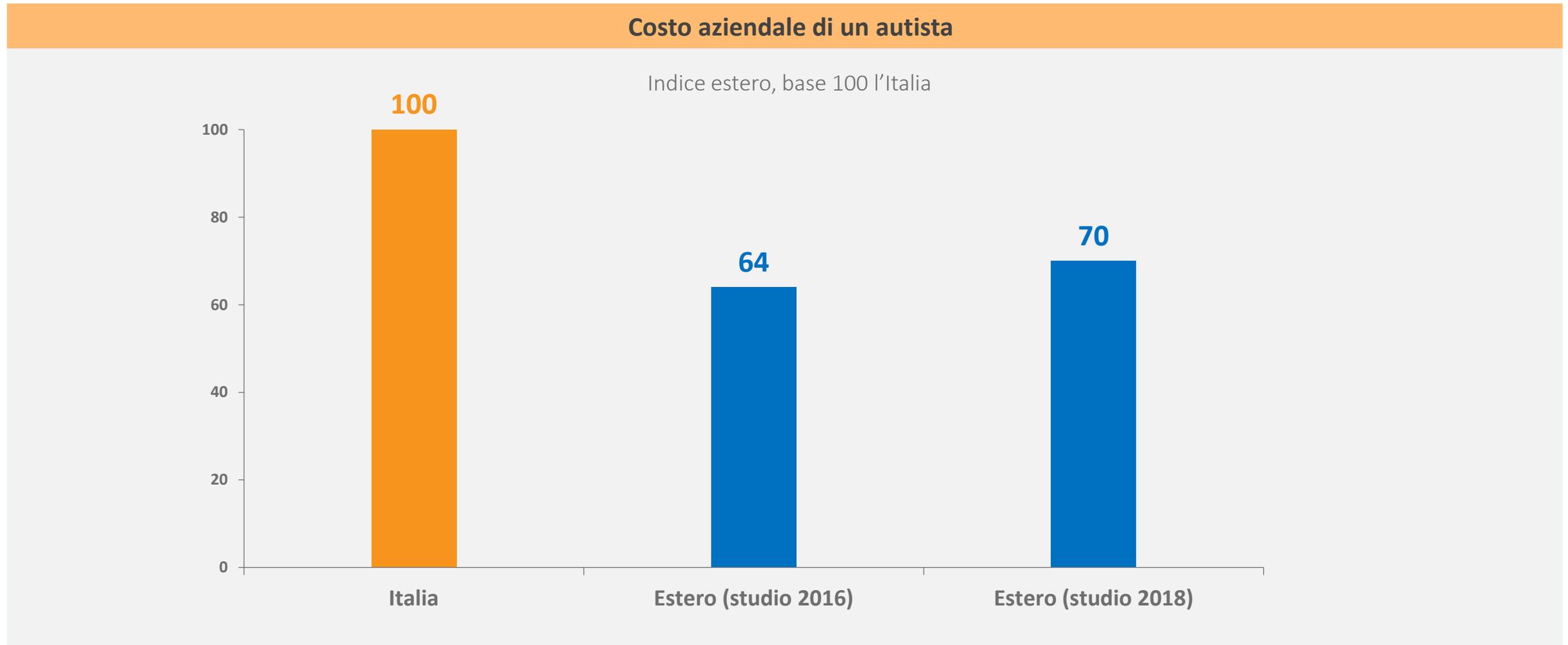
- ⇒ La pressione fiscale all'estero è valutata decisamente inferiore rispetto a quella italiana.
- ⇒ L'indice 60 per l'estero conferma in buona parte quanto rilevato 2 anni fa.



📌 Base 100 la pressione fiscale in Italia, all'estero è stata dichiarata, nel 2018, pari a 60.

Delocalizzazione dell'attività

- ⇒ Mediamente, il costo aziendale di un autista all'estero è valutato inferiore a quello italiano del 30%.
- ⇒ La differenza resta ampia, benché ridottasi rispetto allo studio 2016.



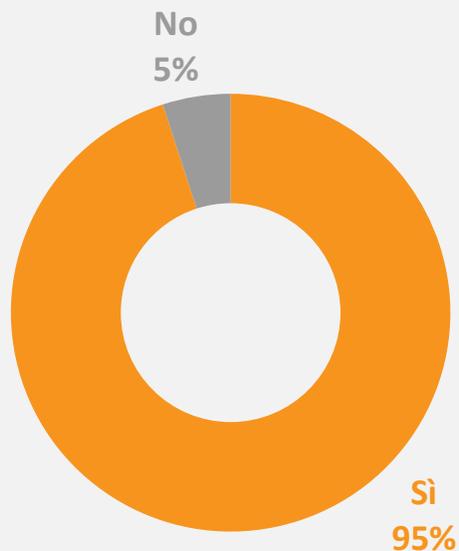
📌 Base 100 il costo aziendale di un autista in Italia, all'estero è stato dichiarato, nel 2018, pari a 70.

Incentivi statali sull'acquisto di mezzi a ridotto impatto ambientale

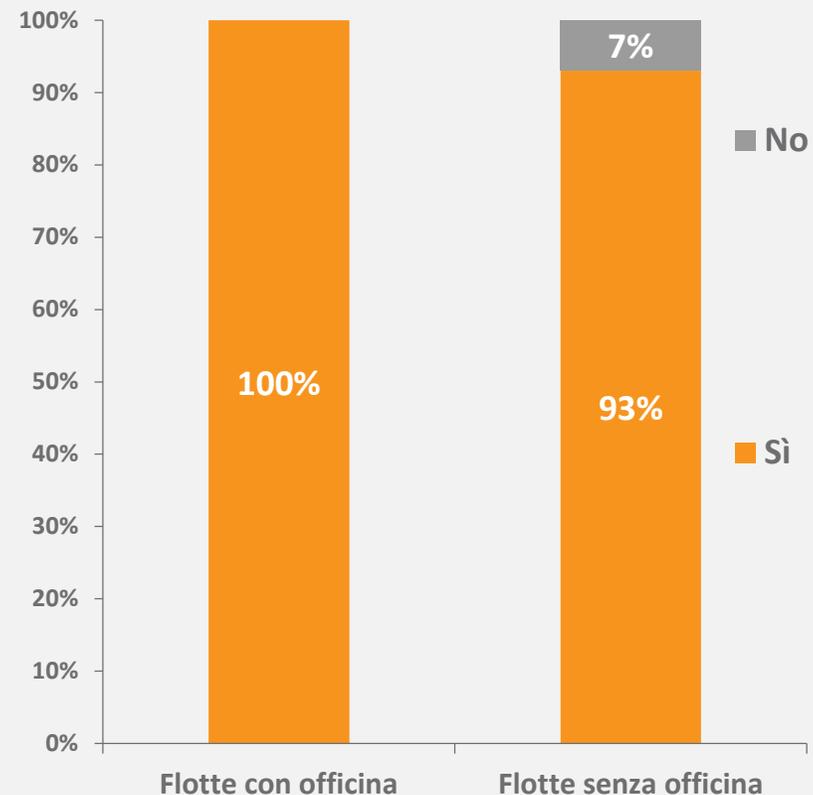
⇒ Il grado di conoscenza in merito agli incentivi statali è molto elevato (95%, un punto in più rispetto al 2016) ed è totale presso le flotte con officina.

Totale campione

È a conoscenza del fatto che sono stati predisposti incentivi statali sull'acquisto di nuovi mezzi a ridotto impatto ambientale ?



Analisi per tipo di flotta

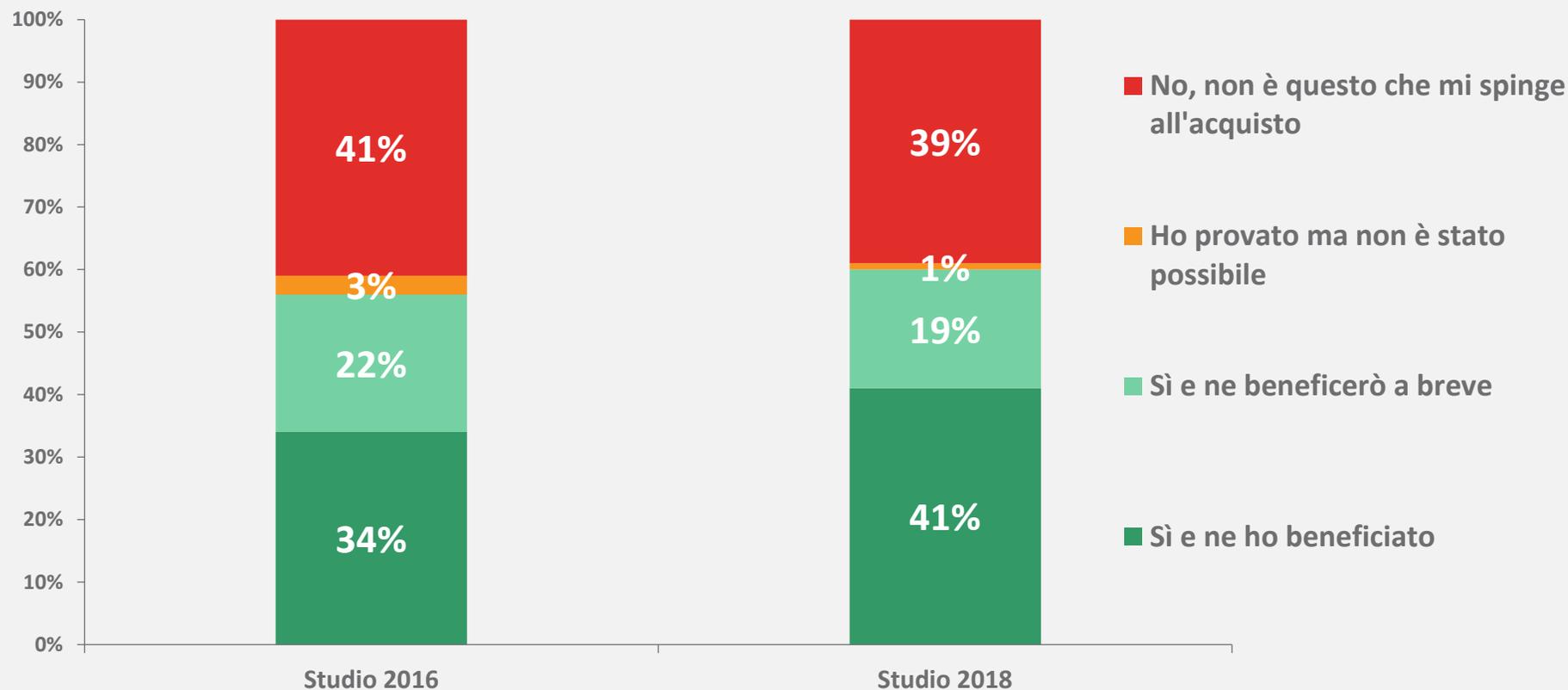


📌 Il 95% delle flotte intervistate è a conoscenza degli incentivi statali sull'acquisto di mezzi a ridotto impatto ambientale.

Super ammortamento

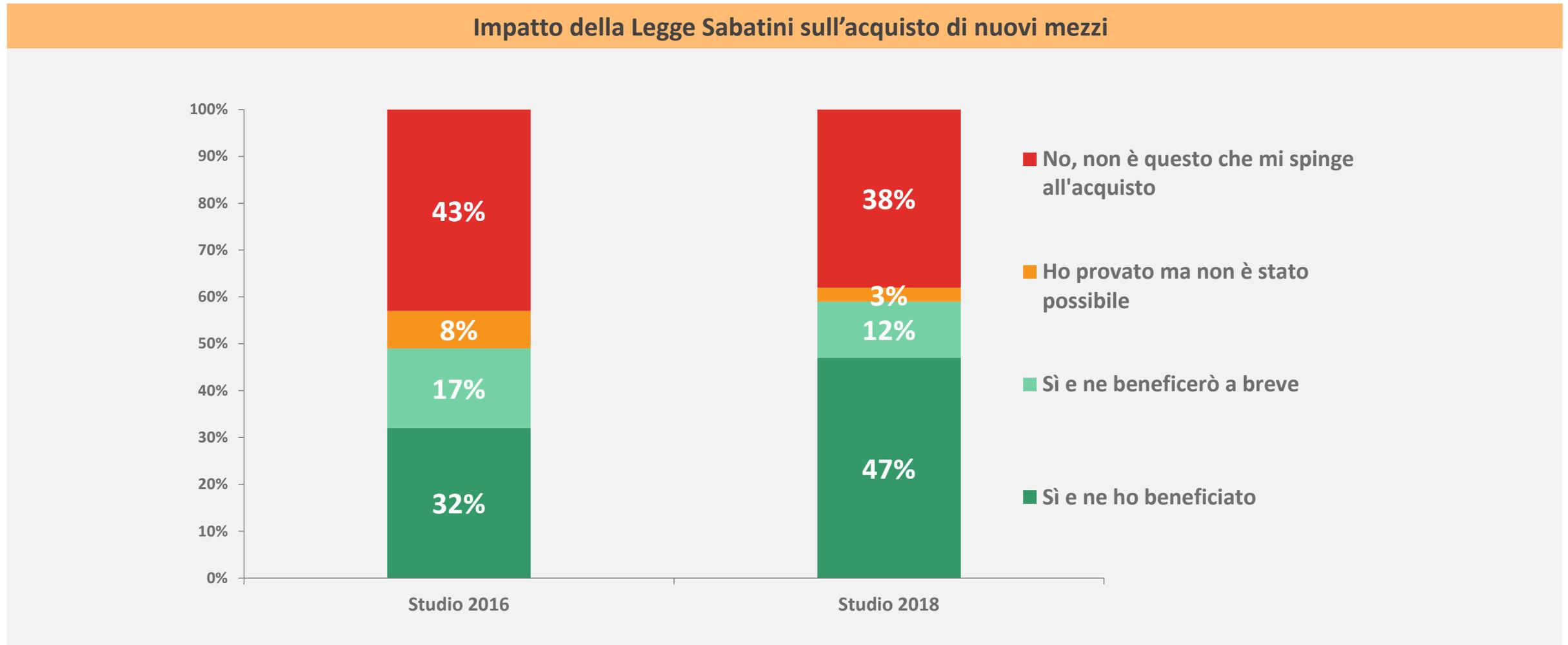
⇒ Impatto positivo ed in crescita del super ammortamento (impatto per 6 aziende su 10).

Impatto del super ammortamento sull'acquisto di nuovi mezzi



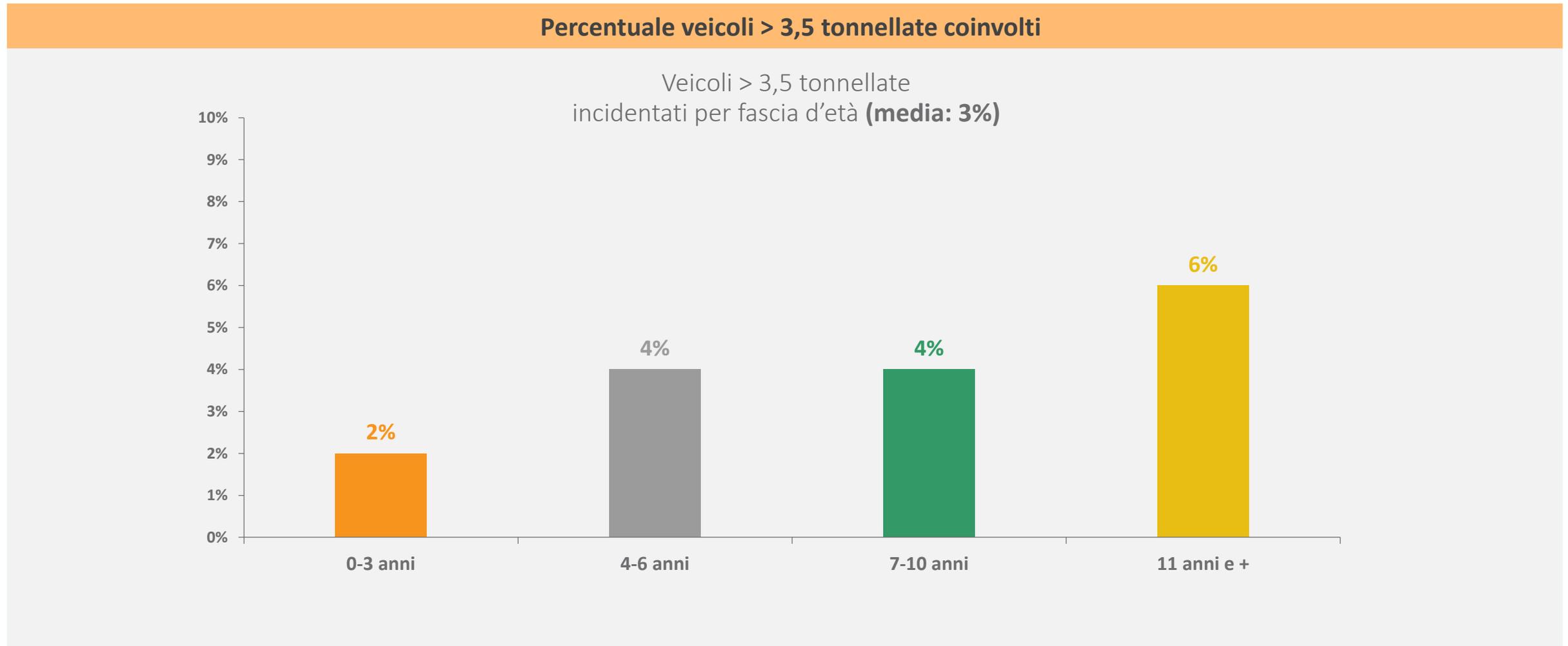
📍 Nel 2018, il 41% delle flotte intervistate ha già beneficiato del super ammortamento.

⇒ Impatto positivo anche per la Legge Sabatini, per il 59% delle aziende (era il 49% nel 2016).



📍 Nel 2018, il 47% delle flotte intervistate ha già beneficiato della Legge Sabatini.

⇒ Il tasso di incidentalità (calato rispetto al 2016) cresce con l'invecchiare del parco circolante.



🔗 Il 2% dei veicoli > 3,5 tonnellate di 0-3 anni ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi.

Italia solo al **19-esimo posto mondiale**
nella classifica della performance logistica (e ultima dei G5)

Tra il 2008 e il 2017 l'Italia ha perso **1,5 miliardi di Euro all'anno**
per il calo delle immatricolazioni dei veicoli industriali > 3,5 tonnellate

Quasi **135.000 autisti** hanno «perso il posto» negli ultimi 9 anni
(circa 7 volte i dipendenti di ALITALIA prima della crisi).

La delocalizzazione dell'attività ha come origini primarie
l'eccessiva **pressione fiscale** e gli eccessivi **costi di gestione**.

Cresce la necessità di **rinnovare il parco circolante**, per diminuire i consumi di
carburante, i costi e le emissioni di CO₂, oltre agli incidenti.

Cresce la necessità di irrobustire le **infrastrutture**.

Grazie per la vostra attenzione



Marc Aguetz

GiPA Italy Country Manager

maguetz@gipa.eu
+39 02 87 10 76