

DOSSIER Trasporto merci su strada



Febbraio 2019

ANFIA - AREA STUDI E STATISTICHE

La pubblicazione è stata curata da Marisa Saglietto, Area Studi e Statistiche di ANFIA.
Hanno collaborato Laura Alberti (Area Studi e Statistiche), Alberto Musso (Area Tecnica e Affari Regolamentari), Fabrizia Vigo (Responsabile 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, m.sciorati@anfia.it)

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

Febbraio 2019

Indice

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

Il trasporto merci in UE e in Italia

1.	Dati macroeconomici		
1.1	Pil e produzione industriale	pag.	7
1.2	Trade	pag.	9
2.	UE28 Traffico merci, dati 2016		
2.1	Tutte le modalità di trasporto	pag.	11
2.2	L'efficienza logistica nel trasporto internazionale secondo la Banca Mondiale	pag.	13
3.	UE28 Traffico merci su strada, dati 2017		
	Infografica: I Numeri	pag.	14
3.1	Traffico merci su strada	pag.	15
3.2	Traffico merci su strada per tipo	pag.	21
3.3	Traffico internazionale bilaterale, cross-trade e cabotaggio	pag.	23
3.3.1	Traffico internazionale bilaterale	pag.	23
3.3.2	Cross-trade e cabotaggio	pag.	24
3.4	La flotta dei veicoli e le caratteristiche dei viaggi	pag.	26
3.5	eCommerce	pag.	28
4.	ITALIA Traffico merci, dati 2017		
4.1	Tutte le modalità di trasporto	pag.	30
5.	ITALIA Traffico merci su strada, dati 2017		
	Infografica: I Numeri	pag.	32
5.1	Traffico merci su strada	pag.	33
5.2	eCommerce	pag.	36
5.3	Logistica conto terzi	pag.	38
5.4	I costi del trasporto internazionale di merci	pag.	38

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

6.	UE/EFTA Mercato veicoli commerciali e autocarri, dati 2018		
6.1	Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag.	41
6.2	Veicoli commerciali leggeri fino a 3.500 kg ptt	pag.	42
6.3	Autocarri >3.500 kg ptt	pag.	42
6.4	Autocarri \geq 16.000 kg ptt	pag.	43
7.	ITALIA Mercato veicoli commerciali, autocarri, rimorchi, dati 2018		
7.1	Mercato veicoli adibiti al trasporto merci	pag.	45
7.2	Veicoli commerciali leggeri fino a 3500 kg ptt	pag.	45
7.3	Autocarri >3.500 kg ptt	pag.	46
7.4	Rimorchi e semirimorchi >3.500 kg ptt	pag.	46
7.5	Progetto Diciotto	pag.	47

Sostenibilità ambientale e sicurezza

8.	Sostenibilità ambientale e sicurezza		
	Infografica Ambiente e Trasporti	pag.	51
	Infografica Revisione del Regolamento sulla Sicurezza Generale dei veicoli	pag.	52

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

Premessa

Il Dossier, giunto alla sua terza edizione e parte di una collana di pubblicazioni a cura dell'Area Studi e Statistiche dell'Associazione, rappresenta una fotografia del trasporto merci in Italia e in Europa su dati ufficiali Eurostat, Istat e del Ministero dei Trasporti.

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 2016 il traffico merci in Unione europea risulta in crescita (+4,5%), così come il trasporto stradale (+5,2%, con un volume di 1.803,5 miliardi di tkm, il più alto registrato negli ultimi 5 anni). Anche nel 2017, la modalità stradale continua ad essere la preferita: gli autocarri trasportano il 72,8% (in Italia oltre l'80%) delle merci movimentate su terra.

Nonostante l'incremento del traffico di merci, il numero di incidenti mortali che hanno coinvolto veicoli industriali è diminuito, in Europa, di quasi il 50% dal 2005, a testimonianza di un miglioramento delle dotazioni di sicurezza dei mezzi. A questo proposito, a maggio 2018, la Commissione europea ha proposto una revisione del regolamento generale sulla sicurezza (GSR), che specifica i sistemi di sicurezza di cui dovrebbero essere dotati i nuovi tipi di camion, dal monitoraggio della pressione degli pneumatici al riconoscimento dei limiti di velocità, dalla telecamera posteriore attiva durante la retromarcia al riconoscimento dello stato di attenzione del conducente.

Una serie di sfide tecnologiche e regolamentari influirà quindi sull'evoluzione del settore. Ricordo, a questo proposito, che la Commissione europea ha presentato una proposta di regolamentazione riguardante la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli industriali - la prima per questo specifico comparto - che 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 utilizzeranno lo stesso strumento di calcolo (il software VECTO) per dichiarare e documentare le emissioni di CO₂ di un'ampia gamma di autocarri. Si tratta di target ambiziosi, per raggiungere i quali è indispensabile migliorare la distribuzione delle stazioni di rifornimento di CNG e GNL, investire sulla rete infrastrutturale per l'elettromobilità dei camion (in particolare, sui punti di ricarica ad alta potenza per i camion a lungo raggio), rinnovare il parco e sostenere lo sviluppo di carburanti sostenibili, nonché migliorare i sistemi di informazione e gestione del traffico.

Gianmarco Giorda, Direttore ANFIA

Traffico merci in UE e in Italia



1. UE28 DATI MACROECONOMICI

1.1 Pil e Produzione industriale

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

Nel 2017 il tasso di crescita del Pil è stato del 2,4%, secondo le rilevazioni Eurostat. I Paesi con le crescite economiche maggiori sono stati: Irlanda (+7,2%), Romania (+7,3%), Malta (+6,7%), Slovenia (+4,9%), Estonia (+4,9%), Polonia (+4,8%), Lettonia (+4,6%) e Repubblica Ceca (+4,3%). Tra i cinque major markets europei, la Spagna registra la crescita più alta, +3% e l'Italia la più bassa, +1,6%. In Germania l'economia è cresciuta del 2,2%, così in Francia e in Regno Unito dell'1,7%.

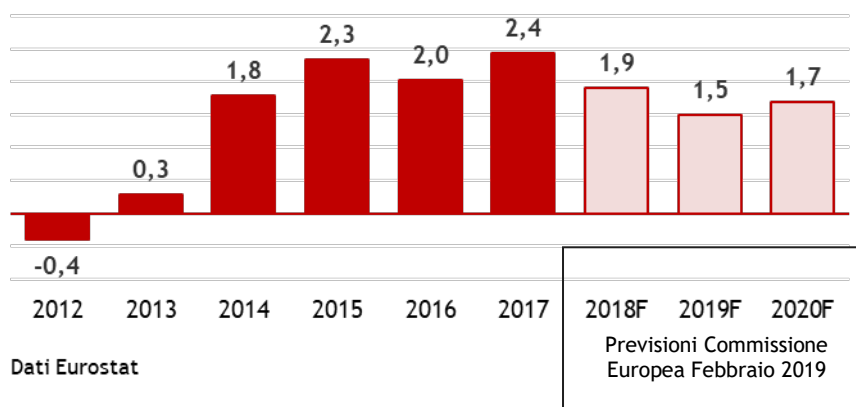
Gli indicatori macro economici suggeriscono che la crescita economica ha raggiunto il suo picco nel 2017. Nel 2018 la crescita globale si è indebolita e le tensioni commerciali sono aumentate. Il 2018 rappresenta comunque il sesto anno consecutivo di crescita per l'UE.

Le previsioni della Commissione europea, pubblicate a febbraio 2019, sono state riviste al ribasso rispetto alle precedenti di novembre 2018: la crescita nell'Area Euro è prevista rallentare, passando dal 2,4% nel 2017 (il livello più elevato degli ultimi 10 anni) all'1,9% nel 2018, per poi scivolare all'1,3% nel 2019 e all'1,6% nel 2020. Lo stesso schema è previsto per l'UE28, con crescita stimata all'1,9% nel 2018, all'1,5% nel 2019 e all'1,7% nel 2020.

Le previsioni di crescita del prodotto interno lordo per l'Italia sono state progressivamente riviste al ribasso. Le nuove stime della Commissione europea, che considerano anche gli effetti della Manovra varata a dicembre, prevedono per il 2019 una crescita solo dello 0,2% e dello 0,8% per il 2020. Ad oggi il Governo ritiene invece che nel 2019 il PIL italiano aumenterà dell'1%. Sia la Banca d'Italia sia il Fondo Monetario Internazionale hanno ipotizzato che la crescita si fermerà allo 0,6%.

Il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha confermato, a gennaio 2019, la crescita mondiale per il 2018 a +3,7%, prevista ad ottobre 2018, nonostante i risultati più deboli in alcune economie, in particolare Europa e Asia (World Economic Outlook, January 2019). L'economia globale è prevista crescere del 3,5% nel 2019 e del 3,6% nel 2020, previsioni riviste in ribasso rispetto alle precedenti proiezioni di ottobre e di aprile 2018, in parte a causa degli effetti negativi degli aumenti tariffari emessi negli Stati Uniti ad inizio dello scorso anno e in parte per il rallentamento di alcune economie europee nella seconda metà del 2018, come in Germania (domanda estera contenuta, calo della produzione industriale), in Italia (debole domanda interna, maggiori costi di finanziamento in quanto i rendimenti sovrani rimangono elevati) e in Francia (impatto negativo delle proteste di piazza e delle azioni industriali). Un'escalation delle tensioni commerciali rimane un fattore chiave di rischio per le prospettive future, a cui si aggiungono altri fattori come il ritiro "senza contratto" del Regno Unito dall'Unione europea e le preoccupazioni per la frenata dell'economia cinese.

Grafico 1. UE28, PIL: variazioni % annuali 2012-2017 e previsioni 2018-2020



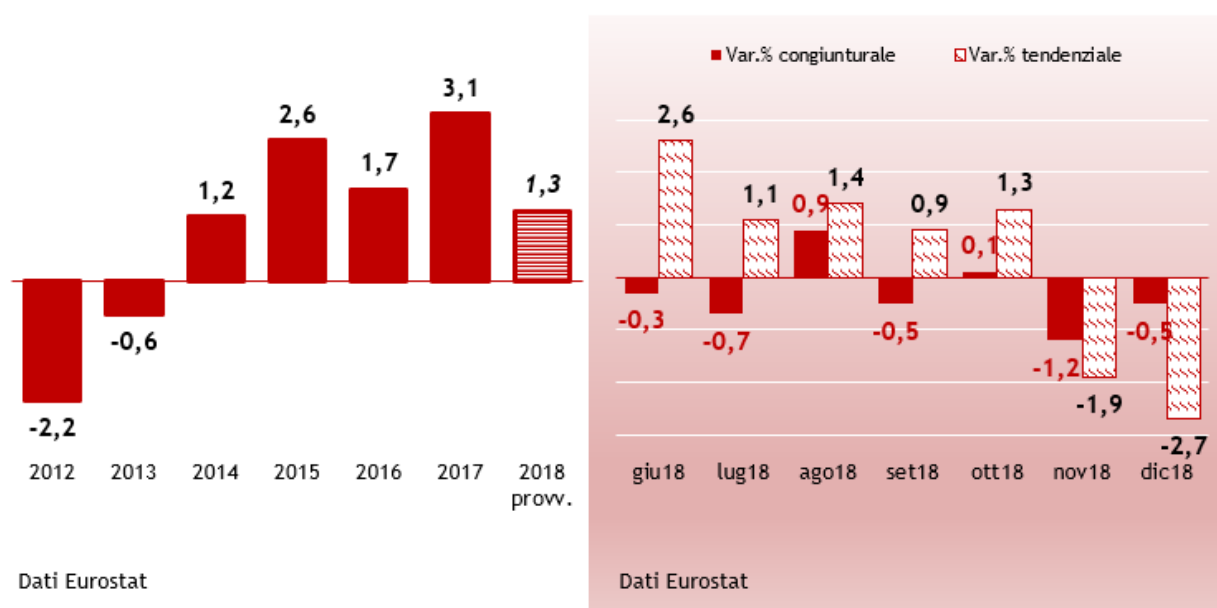
Nel 2017, in UE28 la produzione industriale (escluso il settore delle costruzioni) ha registrato una variazione tendenziale positiva del 3,1% (dato corretto per gli effetti del calendario). Tra i major markets europei, la produzione industriale è cresciuta in Italia del 3,6%, in Germania del 3,4%, in Spagna del 3,2%, in Francia del 2,4% e nel Regno Unito dell'1,6%. Sono i nuovi Paesi Membri che registrano gli incrementi produttivi più alti: Romania +8,6%, Lettonia +8,5%, Slovenia +8,3%, Estonia +8%, Polonia +6,9%, Repubblica Ceca +6,9%.

Nella seconda metà del 2018 si assiste ad un rallentamento della produzione industriale, con un calo critico a novembre (-1,2% su ottobre 2018 e -1,9% su novembre 2017) e a dicembre (-0,5% su novembre 2018 e -2,7% su dicembre 2017). La contrazione della produzione industriale nell'Area Euro è dello 0,9% sul mese precedente di novembre e del 4,2% su dicembre 2017.

Rispetto ad un anno fa, per la produzione industriale a dicembre 2018 si registrano i seguenti cali: Spagna -6,7%, Italia -5,5% Germania -3,9%, Francia -1,7% e Regno Unito -1,2%.

La variazione percentuale media annua della produzione industriale per l'anno 2018, comparata con quella del 2017, risulta in crescita dell'1,1% nell'Area Euro e dell'1,3% nell'UE28.

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



I prezzi medi del petrolio sono previsti scendere a poco meno di \$ 60 al barile nel 2019 e nel 2020, in ribasso rispetto al 2018.

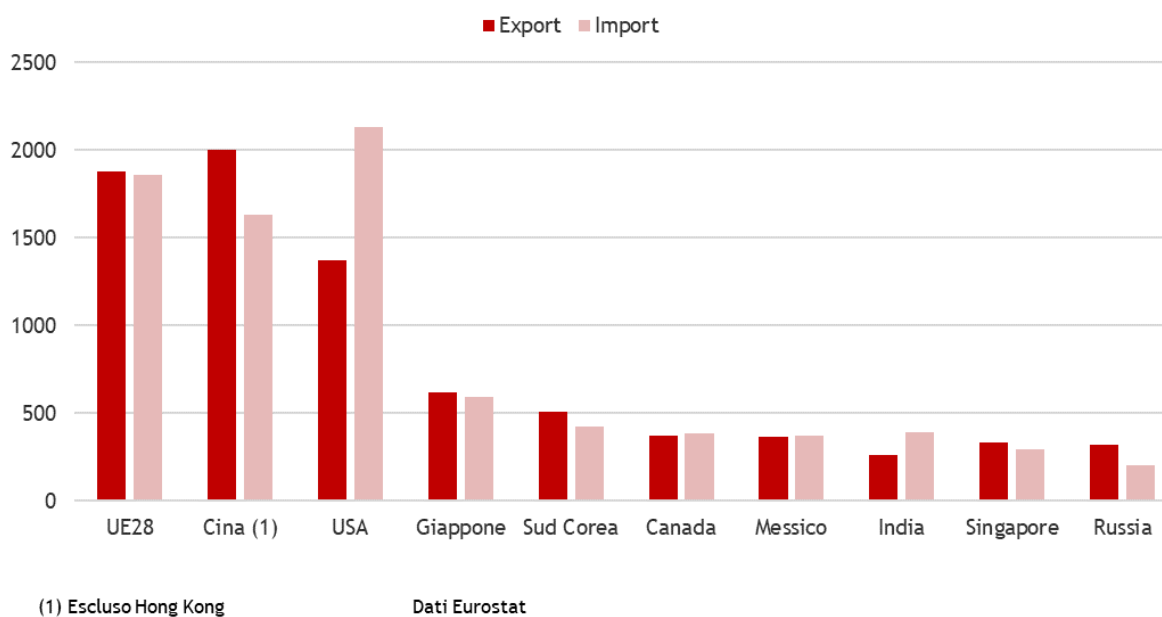
1.2 UE, Trade

Il commercio mondiale di beni e servizi è cresciuto nel 2017 del 5,3%, secondo il FMI, che ha previsto sia per il 2018 che per il 2019 crescite del 4%. Secondo le rilevazioni Eurostat, nel 2017, UE, Stati Uniti e Cina hanno rappresentato il 45% degli scambi mondiali di merci. I principali partner dell'UE nel 2017 sono stati gli Stati Uniti per le esportazioni e la Cina per le importazioni. Le macchine e le attrezzature di trasporto hanno rappresentato oltre il 40% delle esportazioni e il 30% delle importazioni dell'UE.

L'UE28 rappresenta circa il 15% degli scambi mondiali di merci (import+export); il valore del commercio internazionale di beni supera di gran lunga quello dei servizi (di circa tre volte); il trade ha generato un avanzo commerciale positivo a partire dal 2013.

Nel 2017, il trade (import+export) dell'UE28, verso i paesi terzi, vale oltre 3.735 miliardi di euro (escluso il commercio intra-UE), superiore di oltre 100 miliardi di euro rispetto a quello della Cina e di 237 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 1.212 miliardi di euro. Considerando i flussi di esportazioni e importazioni, l'UE28 ha avuto la seconda quota di esportazioni e importazioni globali di beni nel 2017: le esportazioni di merci dell'UE28 sono state pari al 15,8% del totale mondiale, dietro alla Cina (16,9%), ma ancora davanti agli Stati Uniti (11,5%); gli Stati Uniti detengono la quota maggiore delle importazioni mondiali (17,3%) seguono UE28 (15,1%) e Cina (13,3%).

Grafico 3. Principali paesi nel commercio mondiale di beni, 2017



Il commercio internazionale di beni dell'UE28 con il resto del mondo (somma delle esportazioni e delle importazioni extra-UE) è stato valutato 3.735 miliardi di euro nel 2017. Sia le importazioni (1.857 miliardi di euro) che le esportazioni (1.879 miliardi di euro) extra-UE28 sono state più elevate rispetto al 2016, con un aumento delle esportazioni (134 miliardi di euro) leggermente inferiore a quello delle importazioni (143 miliardi di euro). Di conseguenza, l'avanzo commerciale è rimasto positivo, ma è sceso da 32 miliardi di euro nel 2016 a circa 23 miliardi di euro nel 2017.

Tra i principali partner commerciali dell'UE28, il più alto tasso di crescita è stato registrato per le esportazioni verso la Cina, che sono quasi triplicate rispetto al 2007, mentre le esportazioni verso la Corea del Sud sono più che raddoppiate. Per quanto riguarda le importazioni, tra il 2007 e il 2017, l'UE28 ha visto diminuire il valore delle sue importazioni di beni dal Giappone (-13%), dalla Russia e dalla Norvegia (entrambi -2%); per questi ultimi Paesi le riduzioni riflettono, almeno in parte, le variazioni del prezzo del petrolio e del gas.

I maggiori incrementi sono stati registrati per le importazioni dalla Cina (+60%) e dall'India (+66%). I sette maggiori fornitori di merci importate dall'UE28 sono gli stessi paesi dei sette maggiori mercati di destinazione per le esportazioni UE28, sebbene con un ordine leggermente diverso.

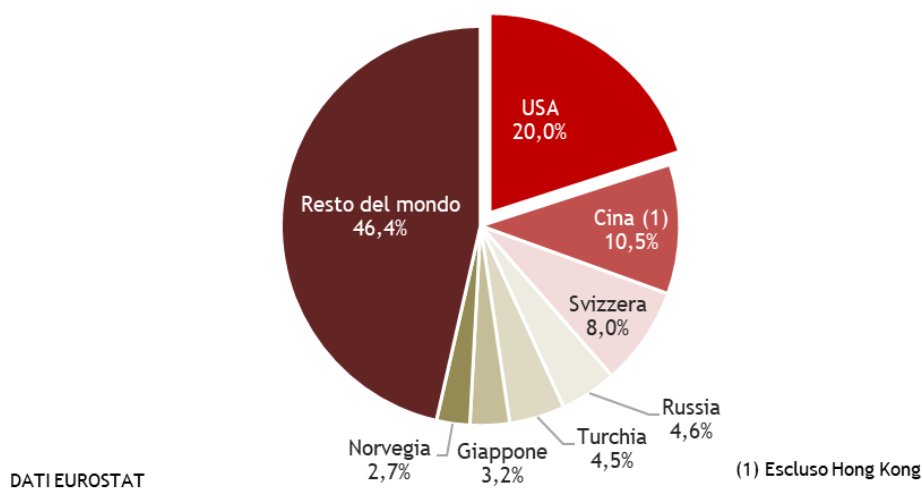
Gli Stati Uniti sono, di gran lunga, la destinazione più comune per le merci esportate dall'Unione europea nel 2017 (20% di quota), seguiti da Cina (10,5%) e Svizzera (8%). Primo paese d'importazione per l'UE è la Cina (20% di quota), seguita da USA (13,8%) e Russia (7,8%).

Tra gli Stati membri dell'UE, la Germania ha avuto di gran lunga la quota più elevata di scambi extra-UE28 nel 2017, contribuendo per il 28,3% delle esportazioni europee di beni verso paesi terzi e rappresentando quasi un quinto (18,9%) delle importazioni dell'UE28. Seguono tra i maggiori esportatori, il Regno Unito (10,9% di quota), l'Italia (10,6%) e la Francia (anche il 10,4%).

Il Regno Unito (14,8% di quota), i Paesi Bassi (14,7%), la Francia (9,0%) e l'Italia (8,6%) hanno seguito la Germania come maggiori importatori di beni provenienti da paesi terzi nel 2017. La quota relativamente elevata per i Paesi Bassi può, almeno in parte, essere spiegata dalla notevole quantità di merci che fluiscono nell'UE attraverso Rotterdam, che è il principale porto marittimo europeo.

La più grande eccedenza commerciale extra-UE28 nelle merci, valutata 181,4 miliardi di euro nel 2017, è stata registrata dalla Germania, seguita dall'Italia (euro 39,2 miliardi) e dall'Irlanda (euro 32,6 miliardi). I maggiori disavanzi commerciali per gli scambi extra-UE di beni sono stati di 129,4 miliardi di euro per i Paesi Bassi e di 69,2 miliardi di euro per il Regno Unito.

Grafico 4. UE28, Principali paesi di destinazione dell'export verso paesi terzi, 2017, in %



Gli scambi di merci tra Stati membri dell'UE (scambi intracomunitari) sono stati valutati - in termini di esportazioni - a 3.347 miliardi di euro nel 2017. Gli scambi intra-UE28 - sempre misurati dalle esportazioni - sono aumentati del 7,4% rispetto al 2016; crescite a doppia cifra sono state registrate per Finlandia (+17%), Slovenia (+15%), Lituania (+12%), Polonia (+12%), Bulgaria (+11%), Croazia (+11%), Paesi Bassi (+11%) e Romania (+10%). Nelle importazioni hanno registrato una crescita a doppia cifra Lituania (+15%), Polonia (+13%), Lettonia (+13%), Slovenia (+13%), Croazia (+12%), Bulgaria (+11%), Finlandia (+11%), Portogallo (+10%) e Romania (+10%).

La Germania è stata anche lo Stato membro dell'UE con il più alto livello di scambi intra UE28 nel 2017, che vale il 22,4% delle esportazioni di beni intra-UE28 e anche poco più di un quinto (20,8%) delle importazioni UE di merci provenienti da altri Stati membri. I Paesi Bassi (13,0%) sono stati l'unico altro Stato membro a contribuire con più di un decimo delle esportazioni intra-UE, ancora una volta conseguenza dell'effetto Rotterdam, mentre la Francia (11,8%) e il Regno Unito (9,0%) hanno un decimo delle importazioni intra-UE28.

2. UE28 TRAFFICO MERCI, dati 2016

2.1 Tutte le modalità di trasporto

Nel 2016 (ultimo dato disponibile¹) in Unione europea sono state movimentate, attraverso tutte le modalità di trasporto, 3.661 miliardi di tkm (tonnellate per chilometro²) di merci, il 4,5% in più del 2015, che risulta ancora inferiore del 2,4% a quello pre-crisi del 2007 (3.753 miliardi tkm, record storico).

Nel 2016 il trasporto per mare registra la crescita maggiore tra tutte le modalità di trasporto, +6,4% sul 2015, seguito dal trasporto su strada, +5,2%.

Tabella 1. UE28 Traffico totale merci, miliardi tkm

	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	1289	388	122	115	1914	930	2	2846
2000	1509	406	134	127	2176	1067	2	3245
2005	1755	416	139	138	2448	1162	2	3611
2010	1710	394	156	121	2381	1079	2	3462
2011	1699	422	142	118	2381	1104	2	3488
2012	1645	407	150	115	2317	1075	2	3394
2013	1671	407	153	112	2343	1089	2	3434
2014	1677	411	151	111	2350	1128	3	3480
2015	1714	415	147	114	2390	1110	3	3504
2016	1804	412	147	115	2478	1181	3	3661
var. % 1995-2016	40,0%	6,1%	20,6%	0,2%	29,5%	26,9%	47,1%	28,6%
per anno	1,6%	0,3%	0,9%	0,0%	1,2%	1,1%	1,9%	1,2%
var. % 2000-2016	19,5%	1,4%	10,0%	-9,4%	10,4%	10,7%	20,1%	12,8%
per anno	1,1%	0,1%	0,6%	-0,6%	0,8%	0,6%	1,2%	0,8%
var. % 2016/2015	5,2%	-0,8%	-0,1%	0,7%	3,7%	6,4%	1,8%	4,5%

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 49% nel 2016. Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67% delle merci nel 1995 e circa il 73% nel 2016. La strada rappresenta quasi i $\frac{3}{4}$ del totale trasportato su terra; seguono il trasporto su ferrovia con il 16,6% di quota, la navigazione interna con il 5,9% e gli oleodotti con il 4,6%. Se si escludono anche gli oleodotti, per la specificità della merce trasportata, la strada ha una quota del 76%, la ferrovia del 17,4% e la navigazione interna del 6%.

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

¹ Pubblicato su EU Transport in figures 2018, statistical pocketbook, European Commission

²Tonnellate utili trasportate per i km percorsi (tkm)

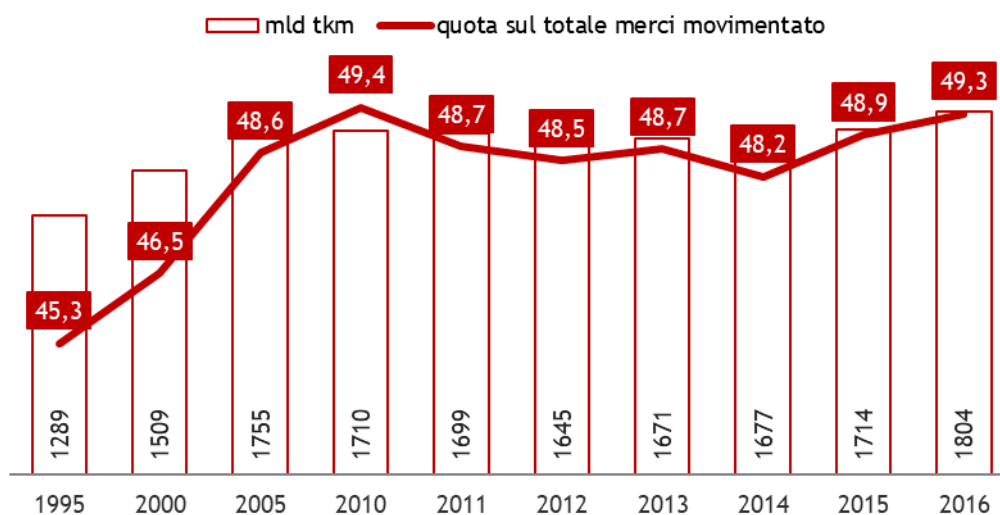
Tabella 2. UE28 Traffico totale merci, tkm

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
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	48,9	11,8	4,2	3,3	68,2	31,7	0,1	100,0
2016	49,3	11,3	4,0	3,1	67,7	32,3	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat

Grafico 5. UE28 Traffico merci su strada, miliardi tkm e % sul totale complessivo delle merci trasportate



Elaborazione ANFIA su dati Eurostat

Tabella 3. 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
2010	71,8	16,5	6,6	5,1	100,0
2011	71,4	17,7	6,0	5,0	100,0
2012	71,0	17,6	6,5	5,0	100,0
2013	71,3	17,4	6,5	4,8	100,0
2014	71,4	17,5	6,4	4,7	100,0
2015	71,7	17,4	6,2	4,8	100,0
2016	72,8	16,6	5,9	4,6	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






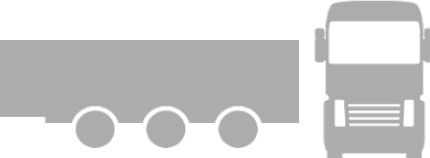
Nella classifica mondiale, l'Italia si posiziona al 19° posto (guadagnando due posizioni rispetto al 2016) con 10 Paesi dell'UE davanti. La miglior performance spetta ancora alla Germania, seguita da Svezia, Belgio e Austria. I quattro paesi europei in testa alla classifica sono seguiti, nell'ordine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

Tabella 4. 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

3. UE28 TRAFFICO MERCI SU STRADA, dati 2017

I NUMERI	
	14,6 mld tonnellate (+2,8%) 1.913,1 mld tkm (+4,5%) 174,7 mld veicoli-km (+2,7%)
Trasporto Nazionale 1.214,2 mld tkm (+3,5%) 63,5% del totale trasportato	Trasporto Internazionale 698,9 mld tkm (+6,4%) 36,5% del totale trasportato
	 Bilaterale 467,3 mld tkm (+4,6%) Cross-trade 186,5 mld tkm (+8,5%) Cabotaggio 45,1 mld tkm (+17,1%)
20% i viaggi a vuoto sul totale dei veicoli-km percorsi	 24,4% quota bilaterale 9,7% quota cross-trade 2,4% quota cabotaggio
I camion trasportano il 49,3% delle merci movimentate	I camion trasportano il 72,8% delle merci movimentate <u>su terra</u>
Germania è al 1° posto per tonnellate e veicoli- km di merci movimentate su strada, Polonia è al 1° posto per tkm	
il 57% delle tkm movimentate su distanze >300 km	62,9% delle tkm movimentate da veicoli fino a 5 anni di età
	86% delle tkm movimentate da veicoli con ptt >30 tonnellate

ANFIA su dati Eurostat/ACEA

3.1 Traffico merci su strada

Il trasporto stradale europeo di merci è aumentato del 5,2% nel 2016 rispetto al 2015, con un volume di 1.803,5 miliardi di tkm, il più alto registrato negli ultimi 5 anni. Rispetto al 2013 la movimentazione delle merci è aumentata dell'8%.

Secondo la rilevazione Eurostat, basata sulla movimentazione delle merci (in miliardi di tkm) all'interno di ogni paese effettuato da qualsiasi vettore europeo³, 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 è passato dall'87% del traffico totale del 2005 al 69% del 2016, differenza conquistata dai 13 Paesi del Centro ed Est Europa, soprattutto dalla Polonia.

Tabella 5. 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
UE28	1.755,5	1.709,8	1.670,7	1.676,9	1.714,3	1.803,5
Austria	32,4	37,9	38,6	39,7	41,0	43,4
Belgio	46,8	45,6	47,6	47,9	47,0	49,2
Bulgaria	11,0	8,9	11,0	10,3	11,2	11,2
Cipro	1,4	1,1	0,6	0,5	0,5	0,7
Croazia	10,5	7,9	7,7	7,6	8,2	8,7
Danimarca	16,8	17,2	19,3	19,5	18,8	20,6
Estonia	2,7	2,2	2,7	2,6	2,8	3,1
Finlandia	28,8	26,5	21,9	21,5	22,8	25,7
Francia	294,5	275,1	263,7	259,8	249,4	258,1
Germania	370,8	404,9	416,7	426,9	427,5	447,7
Grecia	21,9	27,6	17,1	17,5	17,6	18,7
Irlanda	15,6	9,7	8,6	9,0	9,2	10,6
Italia	204,0	183,6	141,8	133,0	133,5	132,0
Lettonia	3,7	3,7	4,5	4,5	4,8	4,9
Lituania	4,4	5,0	6,7	6,7	7,3	7,4
Lussemburgo	1,9	2,1	2,5	2,9	2,6	2,8
Paesi Bassi	49,7	49,2	51,0	51,5	50,8	54,7
Polonia	86,8	116,2	141,5	138,5	147,3	154,2
Portogallo	23,9	18,9	15,8	16,6	16,3	16,4
Regno Unito	167,3	151,5	152,2	149,6	165,9	185,6
Rep. Ceca	32,3	32,0	35,4	37,0	42,5	43,4
Romania	32,5	15,6	17,0	16,5	16,5	18,0
Slovacchia	10,5	11,8	12,3	13,0	13,9	15,0
Slovenia	7,3	7,3	7,1	7,3	7,7	8,7
Spagna	210,7	184,4	166,1	167,1	177,9	186,7
Svezia	45,1	42,4	41,2	48,8	49,3	51,3
Ungheria	22,2	21,3	20,1	20,7	22,1	24,5

Dati Eurostat

³ I dati aggiustati per territorialità si riferiscono alle rilevazioni sin qui riportate dalle tabelle 1-5.

I dati Eurostat della Tabella 6. riportano invece le risultanze dei “reporting Paese”, che rilevano la movimentazione delle merci effettuata dai veicoli registrati in quel paese. 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 del 4,5% nel 2017 rispetto al 2016, che già registrava un aumento del 3,9% sul 2015.

Nel 2017 tra i paesi con una grande industria del trasporto su strada, Polonia, Francia, Spagna e Italia hanno registrato aumenti nel 2017 sul 2016 rispettivamente del 15,3%, del 7,6%, del 6,5% e del 6,3%, mentre Germania e Regno Unito hanno riportato diminuzioni rispettivamente dello 0,8% e dello 0,7%.

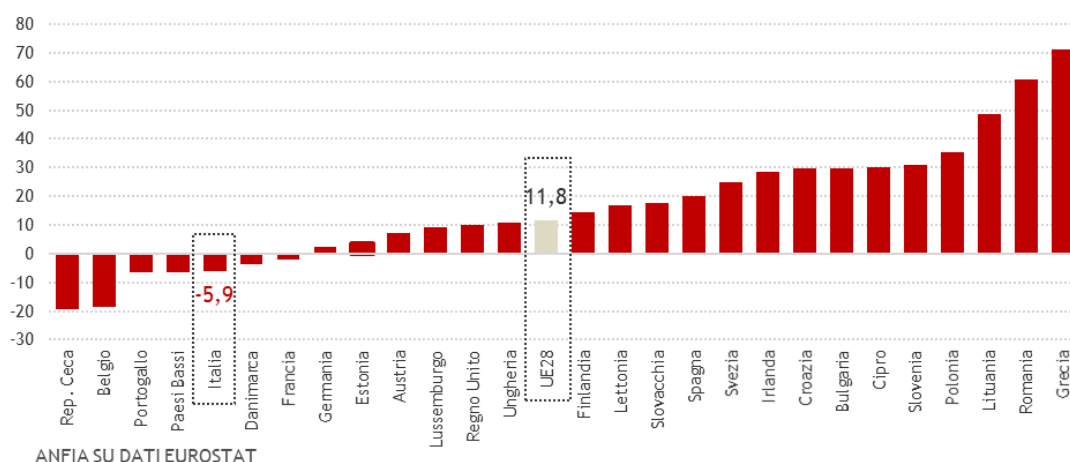
Rispetto al 2013 (anno di ripresa del traffico), il trasporto stradale risulta cresciuto dell’11,8%: solo Belgio, Rep. Ceca, Danimarca, Francia, Italia, Paesi Bassi e Portogallo, hanno volumi di traffico ancora inferiori al 2013, mentre Grecia, Lituania e Romania registrano incrementi superiori al 40%, e Cipro, Polonia e Slovenia sopra il 30%.

Tabella 6. UE28, Trasporto merci su strada, miliardi di tkm, 2008-2017, Dati rilevati da ciascun Paese
Trasporto performed dai vettori registrati nel Paese dichiarante

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	var% 17/16	var% 17/13	quota 2017
UE28	1.890,9	1.699,5	1.756,1	1.740,6	1.687,1	1.711,2	1.719,9	1.761,6	1.830,5	1.913,1	4,5	11,8	100,0
Austria	34,3	29,1	28,7	28,5	26,1	24,2	25,3	25,5	26,1	26,0	-0,6	7,3	1,4
Belgio	38,4	36,2	35,0	33,1	32,1	32,8	31,8	31,7	30,9	26,7	-13,4	-18,5	1,4
Bulgaria	15,3	17,7	19,4	21,2	24,4	27,1	27,9	32,3	35,4	35,2	-0,7	29,7	1,8
Cipro	1,3	1,0	1,1	0,9	0,9	0,6	0,5	0,6	0,7	0,8	17,5	30,3	0,0
Croazia	11,0	9,4	8,8	8,9	8,6	9,1	9,4	10,4	11,3	11,8	4,4	29,6	0,6
Danimarca	19,5	16,9	15,0	16,1	16,7	16,1	16,2	15,5	16,1	15,5	-3,7	-3,5	0,8
Estonia	7,4	5,3	5,6	5,9	5,8	6,0	6,3	6,3	6,7	6,2	-7,8	3,4	0,3
Finlandia	31,0	27,8	29,5	26,9	25,5	24,4	23,4	24,5	26,8	28,0	4,2	14,5	1,5
Francia	206,3	173,6	182,2	185,7	172,4	171,5	165,2	153,6	155,8	167,7	7,6	-2,2	8,8
Germania	341,5	307,5	313,1	323,8	307,0	305,7	310,1	314,8	315,8	313,1	-0,8	2,4	16,4
Grecia	28,9	28,6	29,8	20,6	20,8	16,6	19,2	19,8	24,6	28,4	15,5	71,1	1,5
Irlanda	17,4	11,7	10,9	10,1	10,0	9,2	9,8	9,9	11,6	11,8	1,9	28,4	0,6
Italia	180,5	167,6	175,8	142,8	124,0	127,2	117,8	116,8	112,6	119,7	6,3	-5,9	6,3
Lettonia	12,3	8,1	10,6	12,1	12,2	12,8	13,7	14,7	14,2	15,0	5,2	16,8	0,8
Lituania	20,4	17,8	19,4	21,5	23,4	26,3	28,1	26,5	31,0	39,1	26,2	48,5	2,0
Lussemburgo	9,0	8,4	8,7	8,8	8,0	8,6	9,6	8,9	9,3	9,4	1,0	9,4	0,5
Paesi Bassi	78,2	72,7	76,8	75,5	70,1	72,1	72,3	68,9	67,8	67,5	-0,4	-6,3	3,5
Polonia	164,9	180,7	202,3	207,7	222,3	247,6	250,9	260,7	290,7	335,2	15,3	35,4	17,5
Portogallo	39,1	35,8	35,4	36,5	32,9	36,6	34,9	31,8	34,9	34,2	-2,0	-6,5	1,8
Regno Unito	160,3	139,5	146,7	148,7	150,9	139,7	135,4	150,1	155,0	153,9	-0,7	10,2	8,0
Rep. Ceca	50,9	45,0	51,8	54,8	51,2	54,9	54,1	58,7	50,3	44,3	-12,0	-19,3	2,3
Romania	56,4	34,3	25,9	26,3	29,7	34,0	35,1	39,0	48,2	54,7	13,6	60,8	2,9
Slovacchia	29,3	27,7	27,6	29,2	29,7	30,1	31,4	33,5	36,1	35,4	-2,0	17,5	1,9
Slovenia	16,3	14,8	15,9	16,4	15,9	15,9	16,3	17,9	18,7	20,8	11,3	30,9	1,1
Spagna	243,0	211,9	210,1	206,8	199,2	192,6	195,8	209,4	217,0	231,1	6,5	20,0	12,1
Svezia	42,4	35,0	36,3	36,9	33,5	33,5	42,0	41,5	42,7	41,9	-1,9	24,8	2,2
Ungheria	35,8	35,4	33,7	34,5	33,7	35,8	37,5	38,4	40,0	39,7	-0,8	10,8	2,1

DATI EUROSTAT

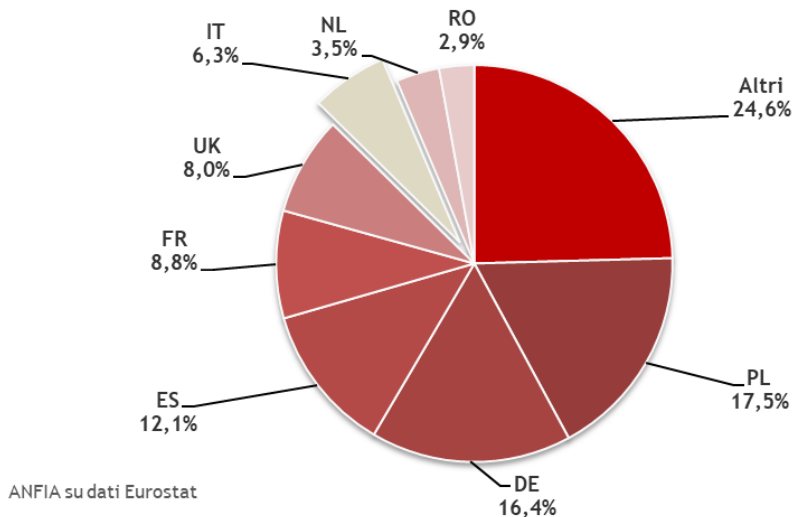
Grafico 6. UE28, Trasporto merci su strada, tkm per paese, variazioni % 2017/2013



Nel 2017, la Polonia (17,5% sul totale delle tkm movimentate in UE) ha confermato la propria posizione come uno dei paesi più significativi per il trasporto stradale in Europa, superando la movimentazione su strada della Germania.

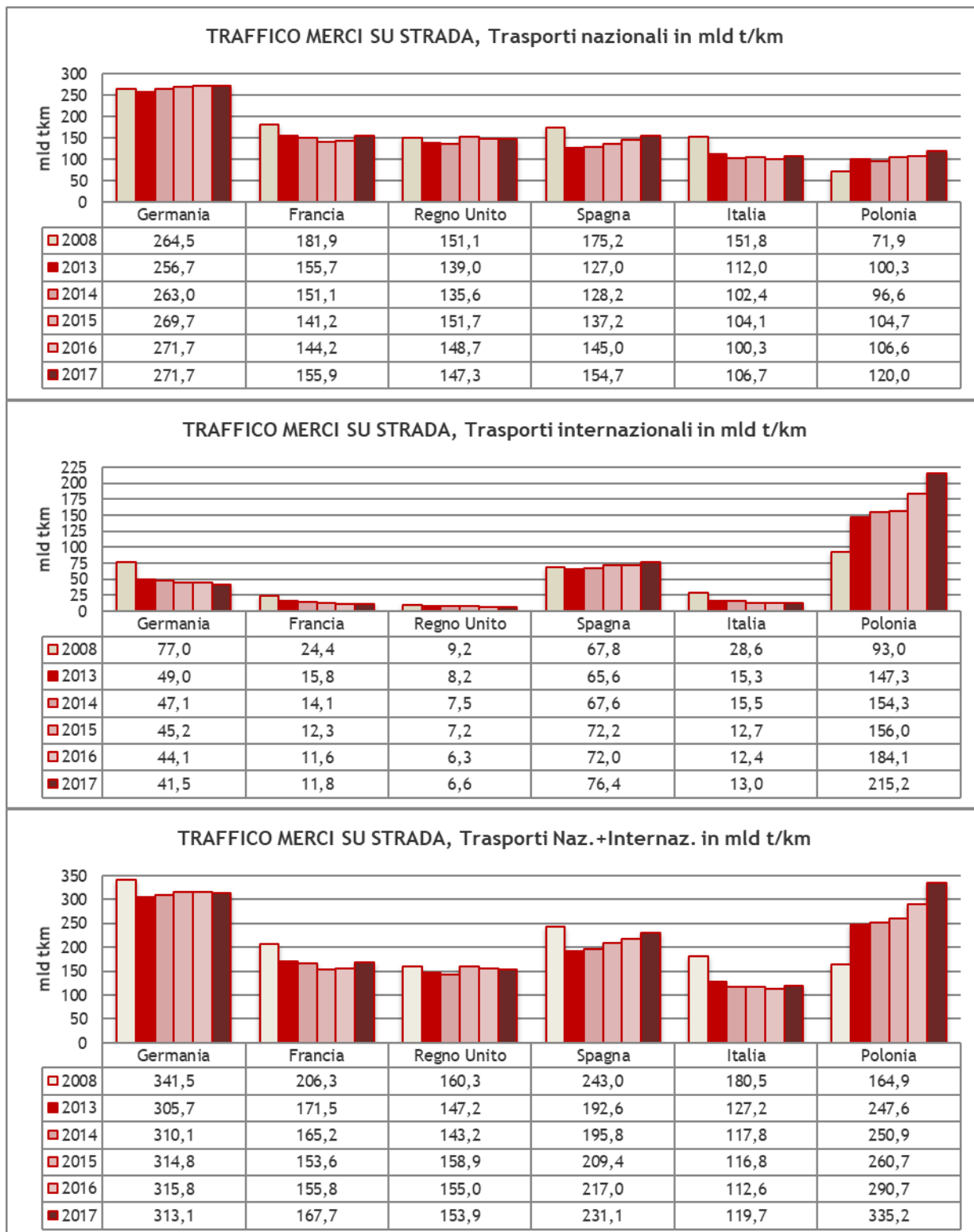
Seguono Spagna, Francia, Regno Unito, Italia, Paesi Bassi e Romania, che nel 2017 sorpassa la Repubblica Ceca. L'Italia si posiziona al 6° posto con una quota del 6% sul totale delle tkm movimentate. I restanti 20 paesi movimentano il 25% delle tkm totali movimentate in UE. Gli Stati membri che hanno registrato l'incremento più alto di tkm nel 2017 sono stati: Lituania (+26,2%), Cipro (+17,5%), Grecia (+15,5%) e Polonia (+15,3%); all'opposto il Belgio ha registrato il calo più consistente (-13,4%), seguito da Repubblica Ceca (-12%) ed Estonia (-7,8%).

Grafico 7. UE28, Trasporto merci su strada, tkm per paese in %



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

Grafico 8. Trasporto merci su strada: principali Paesi, miliardi tkm



In termini di tonnellate, nel 2017 il trasporto merci su strada registra un incremento tendenziale del 2,8%, ma inferiore del 15% rispetto al 2008. Dal 2015 la quantità di merci trasportata in tonnellate supera i 14 miliardi di tonnellate. Tra i cinque major markets europei, è la Spagna che registra una crescita consistente del traffico merci misurato in tonnellate: +9,6%. Francia, Italia e Regno Unito hanno movimentato volumi inferiori al 2016 e la Germania registra un leggero rialzo dell'1,6%. Nel 2008 i Paesi dell'UE15 movimentavano l'83% delle merci complessive, nel 2017 il 79%.

In termini di veicoli-km, nel 2017 si è registrato un incremento tendenziale del traffico del 2,7%, un valore inferiore solo a quello registrato nel 2008. Rispetto al 2013 (anno di ripresa del traffico merci), si registra un aumento del trasporto in veicoli-km del 10%. Germania (share 17,2%), Polonia (16,6%), Regno Unito (11%), Spagna (10,8%) e Francia (9,8%) hanno i volumi più alti di veicoli-km percorsi. L'Italia è al 6° posto, con un volume di veicoli-km di molto inferiore (4,4%), che è meno della metà di quello della Francia, piazzata al 5° posto.

Un quinto dei viaggi su strada è stato effettuato da veicoli vuoti nel 2017. La quota di viaggi a vuoto è aumentata al 23,1% per i trasporti nazionali, ma nel 2017 era solo del 12,2% per i trasporti internazionali.

Tabella 7. UE28, Traffico merci su strada, milioni di tonnellate

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	var% 17/16	var% 17/13	quota 2017
UE 28	17.148,9	15.216,0	15.045,6	14.997,0	13.962,7	13.772,0	13.989,2	14.099,1	14.209,1	14.608,1	2,8	6,1	100,0
Austria	369,5	336,7	331,0	344,7	334,0	325,5	349,5	351,1	376,4	386,9	2,8	18,9	2,6
Belgio	317,6	297,9	296,2	289,2	291,4	300,6	299,5	264,0	255,6	239,2	-6,4	-20,4	1,6
Bulgaria	175,5	146,6	129,9	135,3	140,3	160,1	153,1	161,6	146,6	151,5	3,3	-5,4	1,0
Ceca Rep.	431,9	370,1	355,9	349,3	339,3	351,5	386,2	438,9	431,9	459,4	6,4	30,7	3,1
Cipro	41,6	28,5	32,2	26,1	23,0	16,1	14,6	14,4	19,7	25,6	30,0	58,8	0,2
Croazia	110,8	92,9	75,0	74,7	65,5	67,5	66,2	66,5	72,5	72,3	-0,2	7,2	0,5
Danimarca	193,6	149,3	165,7	178,0	176,4	173,9	178,1	181,2	184,7	179,1	-3,1	3,0	1,2
Estonia	42,3	30,1	27,3	32,9	31,3	31,1	27,4	28,2	34,6	29,0	-16,2	-6,8	0,2
Finlandia	423,6	350,6	397,8	317,7	299,4	274,6	280,1	271,9	279,0	280,7	0,6	2,2	1,9
Francia	2.203,2	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	-0,8	-14,3	11,7
Germania	3.078,3	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	1,6	7,6	21,6
Grecia	628,6	644,5	577,4	506,0	400,1	436,2	403,3	420,0	410,3	388,9	-5,2	-10,9	2,7
Irlanda	253,1	142,1	123,1	109,7	106,5	107,2	112,8	117,1	140,7	146,5	4,1	36,7	1,0
Italia	1.520,4	1.469,0	1.527,8	1.339,7	1.121,3	1.023,9	963,1	957,0	901,5	885,5	-1,8	-13,5	6,1
Lettonia	54,5	37,8	46,8	53,9	52,6	60,6	62,2	62,6	63,4	68,0	7,3	12,2	0,5
Lituania	59,4	44,7	44,7	46,0	48,4	52,3	57,6	58,6	63,6	77,0	21,1	47,1	0,5
Lussemburgo	58,5	52,6	60,7	60,7	54,5	51,5	58,7	52,5	57,8	56,6	-2,1	9,9	0,4
Paesi Bassi	621,3	616,9	657,9	658,0	631,9	642,1	639,8	641,5	656,4	666,5	1,5	3,8	4,6
Polonia	1.093,4	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	14,3	15,5	10,3
Portogallo	294,4	259,0	222,1	217,2	154,5	148,2	149,8	150,4	147,8	157,9	6,9	6,6	1,1
Regno Unito	1.776,2	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	-2,3	5,1	9,7
Romania	365,0	293,4	174,1	183,9	188,6	191,6	190,9	198,8	216,1	226,3	4,7	18,2	1,5
Slovacchia	199,4	163,5	143,2	132,7	132,3	129,0	142,6	147,2	156,2	176,8	13,2	37,0	1,2
Slovenia	91,2	75,3	81,0	75,6	62,8	65,3	74,1	70,5	75,0	86,2	14,9	31,9	0,6
Spagna	2.120,2	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	9,6	25,3	9,6
Svezia	366,8	333,8	322,1	331,0	294,9	281,2	381,3	422,9	433,1	455,5	5,2	62,0	3,1
Ungheria	258,5	229,8	199,8	182,8	165,5	169,2	193,1	198,7	197,8	188,3	-4,8	11,3	1,3

Dati Eurostat

Tabella 8. UE28, Traffico merci su strada, milioni di veicoli-km

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	var% 17/16	var% 17/13	quota 2017
UE 28	178.645,0	163.137,0	163.541,0	164.151,0	157.708,0	158.598,0	159.522,0	163.837,0	170.080,0	174.731,0	2,7	10,2	100,0
Austria	3.154,0	2.778,0	2.709,0	2.690,0	2.512,0	2.411,0	2.500,0	2.573,0	2.643,0	2.671,0	1,1	10,8	1,5
Belgio	2.678,0	2.584,0	2.478,0	2.392,0	2.326,0	2.378,0	2.373,0	2.580,0	2.429,0	2.231,0	-8,2	-6,2	1,3
Bulgaria	1.774,0	1.902,0	1.944,0	2.060,0	2.204,0	2.380,0	2.312,0	2.653,0	2.832,0	2.737,0	-3,4	15,0	1,6
Cipro	210,0	136,0	150,0	151,0	137,0	102,0	89,0	96,0	119,0	134,0	12,6	31,4	0,1
Croazia	1.120,0	951,0	879,0	890,0	860,0	883,0	884,0	959,0	1.046,0	1.078,0	3,1	22,1	0,6
Danimarca	2.163,0	1.863,0	1.692,0	1.697,0	1.691,0	1.637,0	1.636,0	1.575,0	1.556,0	1.494,0	-4,0	-8,7	0,9
Estonia	603,0	433,0	429,0	451,0	438,0	464,0	456,0	462,0	495,0	433,0	-12,5	-6,7	0,2
Finlandia	2.694,0	2.420,0	2.521,0	2.452,0	2.138,0	2.137,0	1.975,0	1.771,0	2.005,0	2.048,0	2,1	-4,2	1,2
Francia	20.794,0	18.276,0	18.966,0	19.672,0	18.022,0	17.905,0	17.122,0	16.334,0	16.846,0	17.142,0	1,8	-4,3	9,8
Germania	31.787,0	29.142,0	29.295,0	30.347,0	29.106,0	29.009,0	29.582,0	30.083,0	30.237,0	30.123,0	-0,4	3,8	17,2
Grecia	3.068,0	3.040,0	3.109,0	2.208,0	2.142,0	1.830,0	2.069,0	2.200,0	2.389,0	2.551,0	6,8	39,4	1,5
Irlanda	2.373,0	1.514,0	1.437,0	1.337,0	1.307,0	1.250,0	1.289,0	1.298,0	1.550,0	1.586,0	2,3	26,9	0,9
Italia	11.196,0	10.646,0	11.254,0	9.027,0	7.975,0	8.297,0	7.843,0	7.582,0	7.481,0	7.754,0	3,6	-6,5	4,4
Lettonia	1.030,0	685,0	846,0	966,0	963,0	1.023,0	1.075,0	1.150,0	1.147,0	1.217,0	6,1	19,0	0,7
Lituania	1.645,0	1.424,0	1.449,0	1.626,0	1.789,0	2.049,0	2.188,0	2.038,0	2.384,0	2.890,0	21,2	41,0	1,7
Lussemburgo	680,0	531,0	532,0	528,0	525,0	541,0	621,0	579,0	591,0	588,0	-0,5	8,7	0,3
Paesi Bassi	9.386,0	8.994,0	7.886,0	7.994,0	7.515,0	7.568,0	7.719,0	7.546,0	7.423,0	7.269,0	-2,1	-4,0	4,2
Polonia	16.901,0	18.099,0	19.298,0	19.639,0	20.480,0	22.546,0	22.558,0	23.757,0	25.942,0	28.967,0	11,7	28,5	16,6
Portogallo	3.633,0	3.286,0	3.228,0	3.163,0	2.691,0	2.803,0	2.632,0	2.791,0	2.926,0	2.734,0	-6,6	-2,5	1,6
Regno Unito	21.212,0	18.854,0	18.776,0	20.280,0	19.550,0	18.134,0	17.789,0	19.100,0	19.982,0	19.297,0	-3,4	6,4	11,0
Rep. Ceca	5.364,0	4.550,0	4.876,0	5.028,0	4.788,0	5.056,0	5.138,0	5.527,0	5.114,0	4.868,0	-4,8	-3,7	2,8
Romania	3.320,0	2.241,0	1.647,0	1.739,0	2.021,0	2.325,0	2.376,0	2.660,0	3.283,0	3.730,0	13,6	60,4	2,1
Slovacchia	3.576,0	3.438,0	3.420,0	3.498,0	3.365,0	3.367,0	3.648,0	3.700,0	4.020,0	4.317,0	7,4	28,2	2,5
Slovenia	1.423,0	1.296,0	1.385,0	1.389,0	1.313,0	1.301,0	1.346,0	1.422,0	1.459,0	1.616,0	10,8	24,2	0,9
Spagna	20.637,0	18.206,0	17.581,0	17.200,0	16.468,0	15.710,0	16.086,0	17.121,0	17.731,0	18.809,0	6,1	19,7	10,8
Svezia	2.929,0	2.642,0	2.738,0	2.669,0	2.445,0	2.418,0	3.031,0	3.043,0	3.032,0	3.071,0	1,3	27,0	1,8
Ungheria	3.295,0	3.206,0	3.016,0	3.058,0	2.937,0	3.074,0	3.185,0	3.237,0	3.418,0	3.376,0	-1,2	9,8	1,9

Dati Eurostat

3.2 Traffico merci su strada per tipo

Il trasporto merci su strada nazionale e internazionale dell'UE28 è aumentato dal 2016 al 2017 rispettivamente del 3,5% e del 4,6%. Il cross-trade e il cabotaggio hanno entrambi registrato una crescita sostanziale, rispettivamente dell'8,5% e del 17,1%.

Nel 2017 il trasporto nazionale nell'UE vale 1.214 miliardi di tkm e rappresenta il 63,5% del trasporto totale. L'evoluzione nell'ultimo decennio evidenzia un calo del 4,8% delle tkm trasportate su strada se confrontate al 2008 e un recupero del 9,9% dal 2013 al 2017.

Il trasporto internazionale vale invece 699 miliardi di tkm e rappresenta il 36,5% del trasporto totale. Rispetto ai volumi trasportati dieci anni fa, il trasporto internazionale ha registrato una crescita del 14% e rispetto al 2013 del 15%. Se si escludono cross-trade e cabotaggio, il trasporto internazionale bilaterale vale il 24% del totale, con una crescita del 4,6% sul 2016 (+6,5% sul 2013).

Il trasporto cross-trade e il cabotaggio, che insieme valgono il 12,1% del trasporto totale, hanno registrato un aumento del 10% sul 2016 e rispetto al 2013 una crescita elevata e continuata del 38,5%.

Sette Stati membri dell'UE (Spagna, Francia, Croazia, Lituania, Polonia, Romania e Slovenia) hanno registrato aumenti in tutti i tipi di trasporto, con incrementi compresi tra il 4,4% e il 26,2% nel trasporto totale. Croazia, Svezia e Lituania hanno registrato una crescita molto forte per il cabotaggio. Nel trasporto cross-trade, l'Italia, il Regno Unito e l'Irlanda hanno registrato aumenti considerevoli.

Grafico 9. UE28, Traffico merci su strada per tipo, 2008-2017, tkm

Numeri indice 2008=100

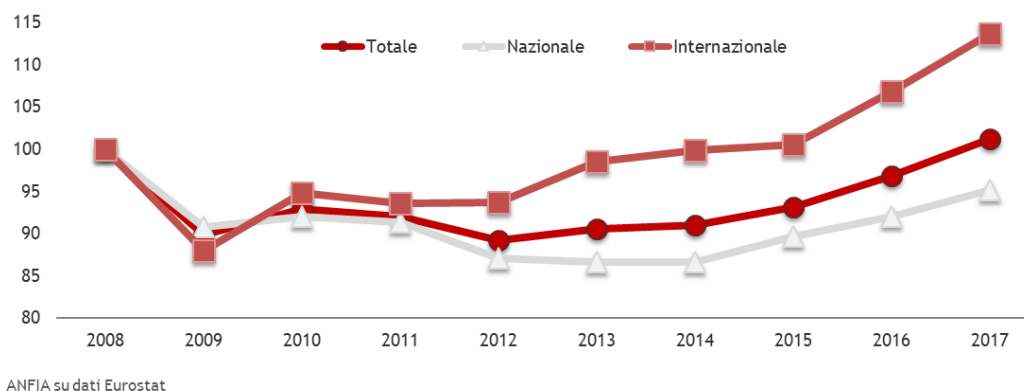


Grafico 10. UE28, Traffico merci su strada, trend 2013-2017 per tipo di trasporto, miliardi tkm

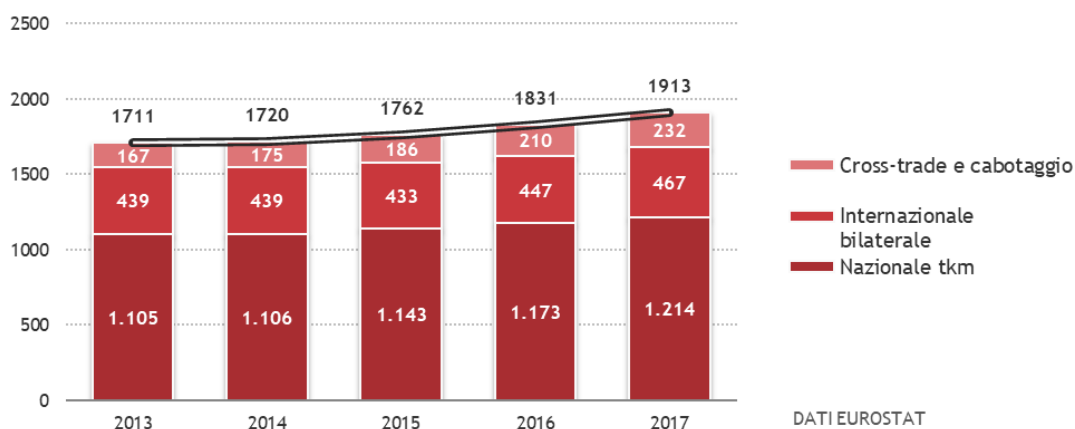


Tabella 9. UE28, Traffico merci su strada per tipo e paese, 2016-2017, milioni tkm

	2016					2017					Var. % 2017-2016				
	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale	Nazion.	Internaz.	Cross-trade	Cabo taggio	Totale
UE-28 (1)	1 173 358	446 780	171 837	38 535	1 830 519	1 214 200	467 335	186 457	45 124	1 913 116	3,5	4,6	8,5	17,1	4,5
Austria	16 505	7 476	1 670	488	26 138	16 803	7 314	1 383	479	25 979	1,8	-2,2	-17,2	-1,8	-0,6
Belgio	18 808	9 560	1 123	1 373	30 865	16 353	8 443	926	1 019	26 741	-13,1	-11,7	-17,5	-25,8	-13,4
Bulgaria	7 324	11 306	14 203	2 576	35 409	8 328	10 182	14 477	2 163	35 150	13,7	-9,9	1,9	-16,0	-0,7
Ceca Rep.	22 304	22 017	5 007	986	50 315	21 899	18 223	3 537	614	44 273	-1,8	-17,2	-29,4	-37,7	-12,0
Cipro	684	19			703	802	24			826	17,3	26,3			17,5
Croazia	3 986	4 939	2 360	52	11 337	4 199	4 978	2 496	161	11 834	5,3	0,8	5,8	209,6	4,4
Danimarca	13 037	2 397	416	245	16 094	12 577	2 395	314	216	15 502	-3,5	-0,1	-24,5	-11,8	-3,7
Estonia	1 792	2 815	1 610	499	6 716	1 631	2 711	1 504	344	6 190	-9,0	-3,7	-6,6	-31,1	-7,8
Finlandia	24 586	1 641	369	249	26 846	26 330	1 281	155	201	27 967	7,1	-21,9	-58,0	-19,3	4,2
Francia	144 205	11 128	261	249	155 843	155 876	11 259	274	282	167 691	8,1	1,2	5,0	13,3	7,6
Germania	271 679	38 980	3 500	1 614	315 774	271 666	36 558	3 265	1 660	313 149	0,0	-6,2	-6,7	2,9	-0,8
Grecia	15 191	9 308	60		24 560	15 471	12 858	48		28 377	1,8	38,1	-20,0		15,5
Irlanda	9 281	1 744	347	244	11 616	9 326	1 702	504	304	11 836	0,5	-2,4	45,2	24,6	1,9
Italia	100 282	11 553	300	502	112 637	106 711	11 899	612	465	119 687	6,4	3,0	104,0	-7,4	6,3
Lettonia	2 807	6 026	4 577	817	14 227	3 240	6 235	4 469	1 029	14 973	15,4	3,5	-2,4	25,9	5,2
Lituania	2 970	10 636	15 963	1 404	30 974	3 184	12 422	20 926	2 567	39 099	7,2	16,8	31,1	82,8	26,2
Lussemburgo	1 192	2 922	3 468	1 741	9 324	1 211	3 001	3 580	1 622	9 414	1,6	2,7	3,2	-6,8	1,0
Paesi Bassi	34 053	27 812	3 952	1 962	67 779	33 008	28 246	4 313	1 947	67 514	-3,1	1,6	9,1	-0,8	-0,4
Polonia	106 634	118 106	53 037	12 972	290 749	120 036	135 567	61 720	17 897	335 220	12,6	14,8	16,4	38,0	15,3
Portogallo	10 382	16 694	6 493	1 308	34 877	10 854	15 579	6 412	1 341	34 186	4,5	-6,7	-1,2	2,5	-2,0
Regno Unito	148 721	5 928	148	244	155 042	147 349	6 056	224	309	153 938	-0,9	2,2	51,4	26,6	-0,7
Romania	13 140	16 133	15 864	3 038	48 176	13 548	17 565	19 669	3 921	54 703	3,1	8,9	24,0	29,1	13,5
Slovacchia	5 697	15 115	13 879	1 447	36 139	6 326	15 001	12 698	1 386	35 411	11,0	-0,8	-8,5	-4,2	-2,0
Slovenia	2 134	8 341	7 296	936	18 707	2 310	9 031	8 413	1 059	20 813	8,2	8,3	15,3	13,1	11,3
Spagna	144 984	65 594	4 046	2 372	216 997	154 666	69 501	4 160	2 781	231 108	6,7	6,0	2,8	17,2	6,5
Svezia	39 260	3 164	178	71	42 673	38 556	2 967	198	130	41 851	-1,8	-6,2	11,2	83,1	-1,9
Ungheria	11 720	15 426	11 710	1 146	40 002	11 940	16 337	10 180	1 227	39 684	1,9	5,9	-13,1	7,1	-0,8

EUROSTAT

(1) dati provvisori

Malta non disponibile

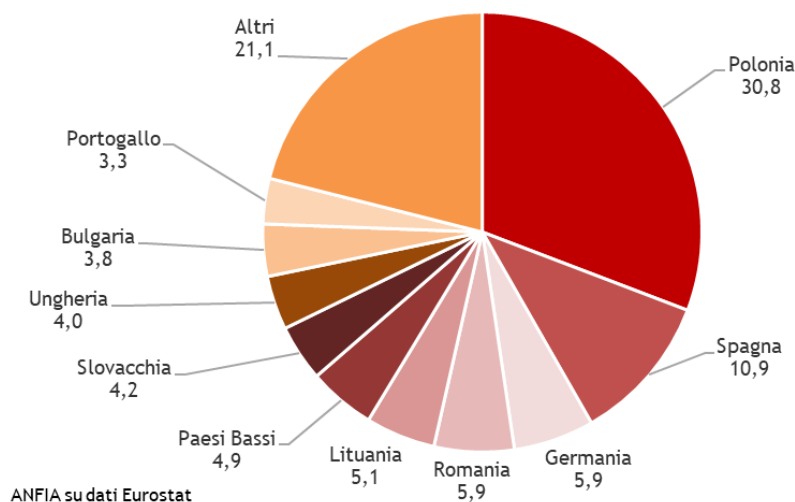
La Germania è il Paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale dell'UE, con una quota del 23%, mentre la Polonia è al primo posto per traffico internazionale, con una quota del 31%, seguita dalla Spagna con l'11%. Nel 2017, in Polonia, Spagna e Italia è aumentato sia il traffico nazionale che quello internazionale. Nel Regno Unito è diminuito il traffico nazionale ed aumentato quello internazionale. In Germania rimane invariato il traffico nazionale e diminuisce quello internazionale.

La Polonia, che gioca un ruolo determinante nel traffico merci in UE, con il 17,5% di quota sul volume totale delle tkm trasportate, segna una crescita del 15,3%, determinata soprattutto da cross-trade (+16,4%) e cabotaggio (+38%). Aumenta del 26% il trasporto merci su strada in Lituania, che vale il 2% del traffico merci europeo, trainato soprattutto dal traffico internazionale, in particolare da cross-trade (+31%) e cabotaggio (+83%). Anche la Romania (con il 2,9% del traffico europeo) registra nel 2017 un incremento del traffico oltre frontiera, con le stesse dinamiche di Polonia e Lituania. L'unico Paese che registra un calo del traffico su strada è la Repubblica Ceca (-13,4%), calo dovuto a tutte le componenti di traffico. La Polonia ha sperimentato la crescita maggiore di trasporto merci, +103% nel periodo 2008-2017, passando da 164,9 mld di tkm trasportate nel 2008 a 335,2 mld tkm nel 2017 e contribuendo, nello stesso periodo, insieme agli altri Paesi dell'Europa centro-orientale, a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente.

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 crescita del 6,4%, vale 699 miliardi di tkm (il 36,5% del traffico totale), ripartito in: 467,3 mld tkm traffico internazionale bilaterale (+4,6% sul 2016, 67% di quota), 186,5 mld tkm di cross-trade (+8,5%, 27% di quota) e 45,1 miliardi tkm di cabotaggio (+17,1%, 6% di quota). Sul totale trasportato, il traffico internazionale bilaterale pesa il 24,4%, il cross-trade il 9,8% e il cabotaggio il 2,4%. Se le tkm movimentate attraverso l'attività di cabotaggio fossero effettuate da autotrasportatori nazionali, il trasporto nazionale varrebbe il 65,9% invece del 63,5%.

Grafico 11. UE28, Traffico internazionale merci su strada, tkm per paese in %



3.3.1 Traffico internazionale bilaterale

I dati riportati nella tabella 10. esplorano i principali flussi (in milioni di tonnellate) da Paese a Paese all'interno dell'UE, il peso degli autotrasportatori dei due Paesi e la penetrazione degli autotrasportatori di Paesi terzi.

Tabella 10. UE28 Traffico bilaterale su strada dei principali Paesi, milioni di tonnellate

Rank	Traffico bilaterale		Totale mln tonnellate	Autotrasportatori 1° paese (%)	Autotrasportatori 2° paese (%)	Altri autotrasp.	Il principale autotrasp. Paese terzo
1	DE	NL	92,4	26,3	54,5	19,2	PL
2	DE	PL	65,7	3,1	96,3	0,6	LT
3	BE	NL	53,1	18,5	70,6	10,9	PL
4	BE	FR	51,5	35,7	28,6	35,7	LU
5	DE	FR	48,6	34,1	15,4	50,5	PL
6	BE	DE	43,5	13,6	31,5	55,0	PL
7	ES	FR	42,8	81,7	5,3	13,1	RO
8	AT	DE	38,4	33,7	34,5	31,8	HU
9	CZ	DE	25,3	63,9	16,4	19,7	PL
10	DE	IT	23,3	22,4	19,4	58,2	PL
11	ES	PT	20,7	46,5	52,4	1,1	LT
12	FR	IT	19,5	22,3	33,3	44,4	PL
13	FR	NL	16,5	9,4	50,9	39,8	PL
14	CZ	PL	15,9	9,9	89,3	0,9	LT
15	DE	DK	13,4	57,5	7,9	34,7	PL
16	DE	ES	12,3	5,1	58,1	36,8	PT
17	CZ	SK	11,7	45,8	51,4	2,9	PL
18	IE	UK	10,8	47,0	51,7	1,3	PL
19	AT	IT	10,6	35,6	8,7	55,6	SI
20	DE	LU	9,9	53,9	35,7	10,5	PL

DATI EUROSTAT

Aggiornamento Novembre 2018

La Germania è uno dei due paesi di origine/destinazione nella 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 un minimo del 3,1% nel traffico bilaterale tra Germania e Polonia. I trasportatori tedeschi hanno registrato la quota più alta di trasporti tra Germania e Danimarca (57,5%) e tra Germania e Lussemburgo (53,9%).

La quota di trasportatori di paesi terzi nel trasporto da paese a paese varia in modo sostanziale. I trasportatori di paesi terzi hanno trasportato il 58,2% del volume totale trasportato tra Germania e Italia, il 55,6% tra Austria/Italia e il 55% tra Belgio/Germania. All'estremo opposto della scala, solo l'1,1% delle merci trasportate su strada tra Spagna e Portogallo è trasportato da trasportatori di paesi terzi, con quote ancora più basse di trasportatori da altri paesi nei flussi bilaterali tra Repubblica Ceca e Polonia (0,9%) e tra Germania e Polonia (0,6%).

I trasportatori polacchi risultano essere i principali trasportatori di paesi terzi nel trasporto di merci da paese a paese presentati nella tabella 10.

I trasportatori italiani trasportano verso la Francia il 33,3% delle tonnellate (era il 38% nel 2016); sale in questo flusso il peso dei trasportatori polacchi con oltre il 44% delle merci (era il 37,4% nel 2016). Il flusso dei trasportatori italiani verso la Germania realizza nel 2017 una quota del 19,4% (era del 22,2% un anno prima), e sono nuovamente gli autotrasportatori polacchi a vedere crescere i volumi di merci trasportate dall'Italia verso la Germania (58% contro il 52% del 2016). Anche nel traffico bilaterale Austria/Italia, in termini di milioni di tonnellate trasportate, fanno la parte maggioritaria gli autotrasportatori sloveni (56%).

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, Francia/Svizzera, Svezia/Norvegia, Italia/Svizzera (5,4 milioni di tonnellate), Austria/Svizzera.

3.3.2 Cross-trade e cabotaggio

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

Circa l'80% delle tonnellate trasportate riguarda il trasporto nazionale, il rimanente 20% è destinato ad un altro Paese. I mercati dei trasporti nazionali non sono ancora completamente liberalizzati, il cabotaggio e il cross-trade possono essere visti come un segno di integrazione del mercato (anche attraverso la liberalizzazione della professione, come avviene per altri settori) e possono creare efficienza, riducendo i viaggi a vuoto (che sono il 20% di tutti i viaggi) e, di conseguenza, le emissioni di CO₂.

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

Il Paese più attivo nel cross-trade è la Polonia, le cui attività valgono il 33% del cross-trade totale.

Nel 2017 il cross-trade cresce soprattutto in Italia, UK, Irlanda, Lituania, Romania, Polonia.

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. Ciò è cambiato negli ultimi anni, in particolare per i trasportatori di Polonia, Romania, Lituania e Bulgaria. Il cabotaggio è una pratica che è cresciuta di anno in anno, rispetto al 2013 la crescita è stata del 66%. In cinque paesi (Repubblica Ceca, Danimarca, Lussemburgo, Paesi Bassi e Finlandia) tuttavia, l'attività di cabotaggio nel 2017 ha raggiunto il livello più basso dal 2013. Nel 2017, rispetto al 2013, i livelli di cabotaggio sono diminuiti anche in Germania, Francia, Austria e Regno Unito, anche se alcuni aumenti sono stati registrati negli ultimi anni. 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 12. UE28, Traffico merci per cross-trade e cabotaggio, tkm , 2017

Peso % sul totale del traffico internazionale di ogni paese

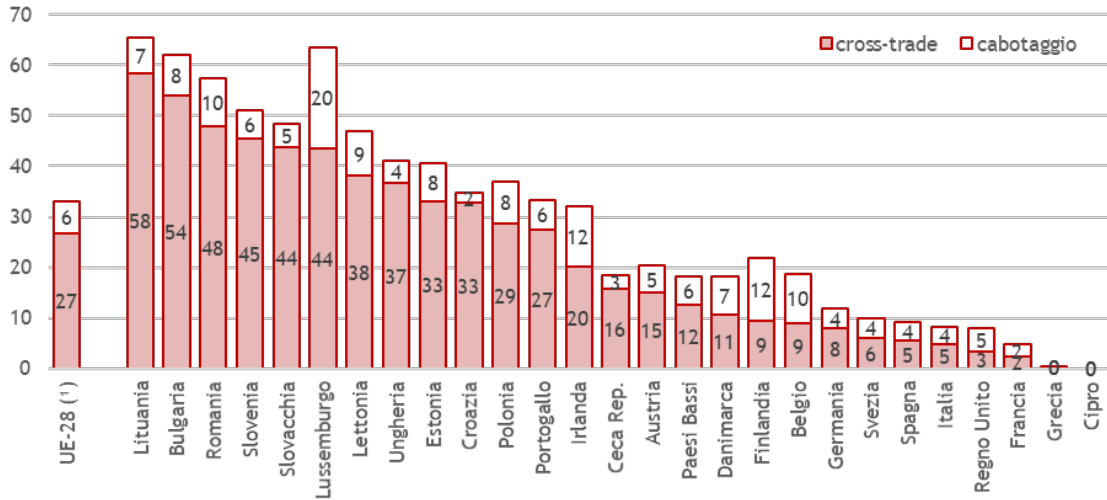


Tabella 11. Top Paesi che praticano il cabotaggio e ospitano il cabotaggio

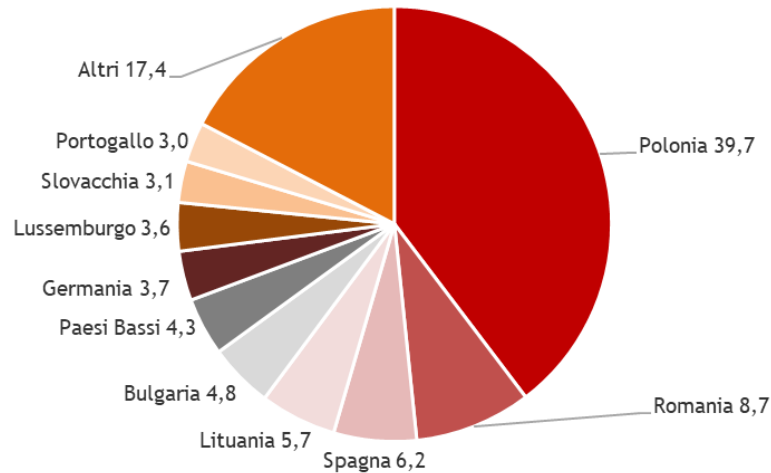
Top 5 paesi performer del cabotaggio e loro principali paesi che ospitano il cabotaggio, in % delle tkm

Top 5 paesi ospiti del cabotaggio e loro principali paesi praticanti il cabotaggio, in % delle tkm

Rank	Performer cabotaggio	milioni tkm	Top 3 Paesi ospiti del cabotaggio	Share %	Rank	Paesi ospiti cabotaggio	milioni tkm	Top 3 Paesi performer del cabotaggio	Share %
1	Polonia	17.897	Germania Francia Regno Unito	73,3 12,0 2,8	1	Germania	20.393	Polonia Romania Paesi Bassi	64,3 6,2 4,8
2	Romania	3.921	Germania Francia Italia	32,2 30,5 10,5	2	Francia	11.242	Spagna Polonia Lituania	22,2 19,1 10,7
3	Spagna	2.781	Francia Germania Italia	89,7 2,9 2,8	3	Italia	2.248	Romania Polonia Germania	18,4 17,7 13,5
4	Lituania	2.567	Francia Germania Svezia	46,8 35,0 4,4	4	Belgio	1.871	Lussemburgo Paesi Bassi Polonia	29,8 28,5 13,8
5	Bulgaria	2.163	Germania Francia Spagna	26,0 15,1 13,1	5	Spagna	1.674	Portogallo Romania Bulgaria	43,9 23,1 17,0

Dati Eurostat

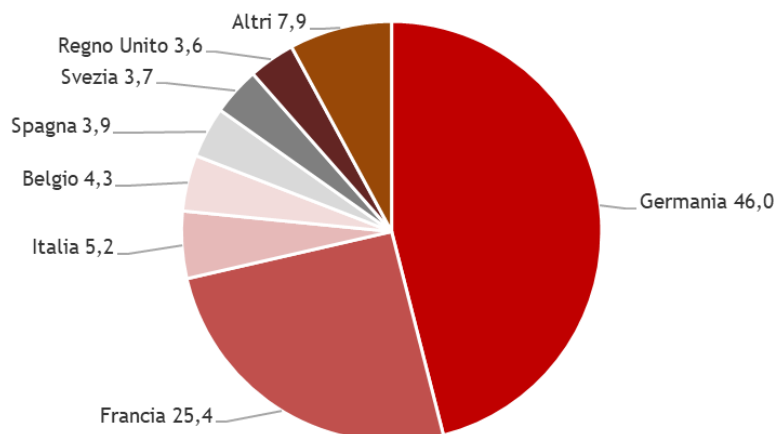
Grafico 13. Principali paesi che praticano il cabotaggio, tkm in %



I primi 5 Paesi che praticano maggiormente il cabotaggio sono: Polonia (40% del totale delle attività di cabotaggio in UE), Romania, Spagna, Lituania e Bulgaria.

I primi 5 Paesi dell'UE che ospitano il cabotaggio sono Germania (45%), Francia (25%), Italia (5%), Belgio (4%) e Spagna (4%).

Grafico 14. Principali paesi che ospitano il cabotaggio, tkm in %



3.4 La flotta dei veicoli e le caratteristiche dei viaggi

Secondo dati ACEA, la flotta di autocarri medi-pesanti in circolazione in UE è di 6,5 milioni di veicoli e il settore dell'autotrasporto impiega circa 2,4 milioni di occupati.

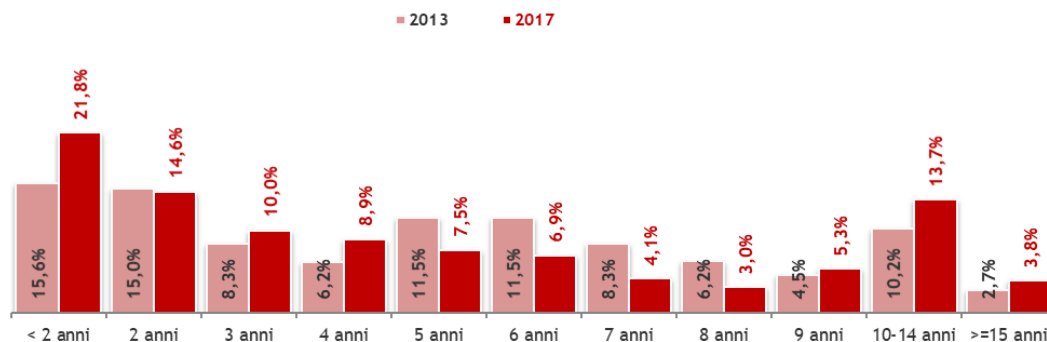
Le rilevazioni "reporting Paese" di Eurostat "contano" nel 2017 uno stock di 4,3 milioni di autocarri merci registrati nell'UE28⁴. Lo stock è aumentato del 2,1% rispetto al 2016 e del 2,8% rispetto al 2013. La Polonia (16,4% dello stock) ha la flotta con il maggior numero di veicoli, seguita da Francia (12,9%) e Germania (12,4%). Tra il 2013 e il 2017, quindici Stati membri hanno registrato un aumento delle flotte, ma un calo significativo del 25,6% è stato registrato in Portogallo, seguito da Italia (-23,4%) e Danimarca (-22,4%) .

Nel 2017 l'86% del trasporto di merci su strada nell'UE-28 è stato effettuato da veicoli con un peso massimo a pieno carico autorizzato superiore a 30 tonnellate.

Sono i trattori stradali e i semirimorchi che movimentano gran parte delle tkm.

Grafico 15. UE28, Traffico merci per età del veicolo rilevato, 2013-2017

% sul totale tkm



Dati Eurostat

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

Secondo l'età dei veicoli, le tkm sono state trasportate per il 22% da autocarri con meno di 2 anni d'età, il 63% da autocarri fino a 5 anni di età (era il 57% nel 2013), mentre gli autocarri con più di 10 anni hanno movimentato il 17,5% delle tkm.

La distanza media dei viaggi effettuati nel trasporto merci su strada nell'UE28 è stata di 131 chilometri nel 2017 (90 chilometri nel trasporto nazionale e 591 chilometri nel trasporto internazionale). La distanza media ottenuta per i singoli Stati membri dipende dalle dimensioni del paese e dal suo coinvolgimento nei trasporti internazionali in cui si percorrono distanze maggiori. Tra gli Stati membri, le distanze percorse dai trasportatori lituani erano molto più alte che nella maggior parte degli altri paesi, raggiungendo 508 km, un riflesso dell'importanza del trasporto internazionale in quel paese (media 933 km). Al contrario, le distanze percorse dagli autotrasportatori registrati a Cipro sono molto più basse, solo 32 km. Per l'Italia la distanza media percorsa è di 135 km, che vale per i trasporti nazionali 123 km e per quelli internazionali 610 km.

Nel 2017 il 57% delle operazioni di trasporto (in tkm) ha riguardato distanze superiori a 300 km. Rispetto al 2013, le tkm percorse sulle distanze superiori a 300 km sono cresciute dell'11%. La politica dei trasporti dell'UE mira a trasferire il 30% delle operazioni di trasporto su strada, effettuate su distanze superiori a 300 km, al trasporto ferroviario e a quello per via navigabile entro il 2030 e più del 50% entro il 2050.

Grafico 16. UE28, Traffico merci su strada, classi di distanza percorsa, confronto UE-Italia, 2017
In percentuale

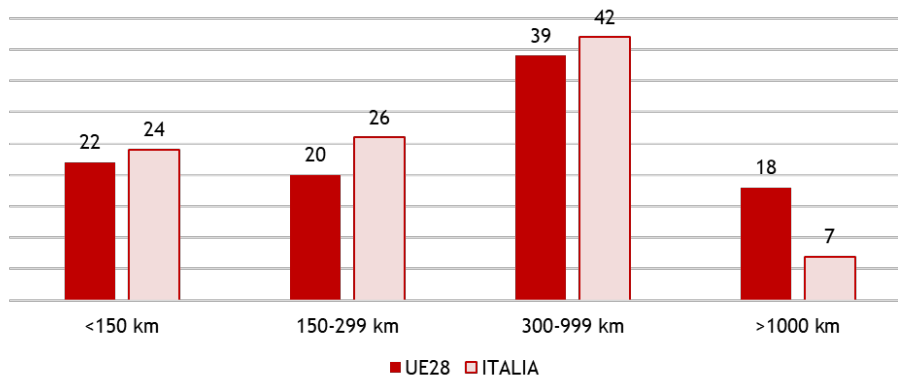
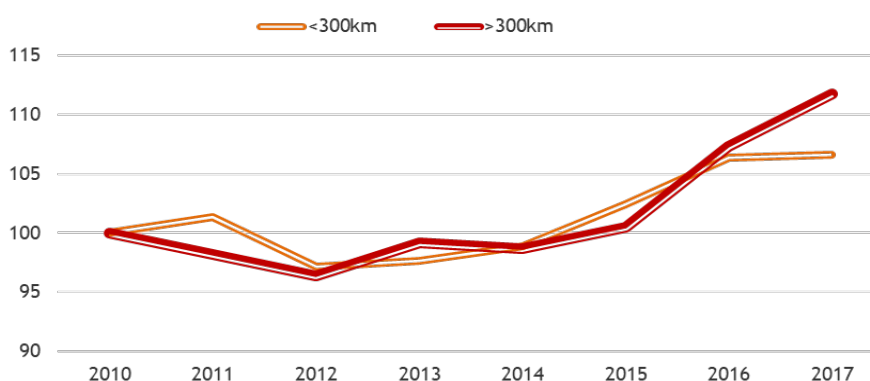


Grafico 17. Evoluzione del trasporto in t/km secondo le distanza percorse
Numeri indice 2010=100



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 nel 2017 in tonnellate. I prodotti alimentari, le bevande e il tabacco invece sono stati il gruppo di merci più trasportato su strada nell'UE nel 2017 in tonnellate-chilometri.

Il trasporto di merci pericolose nell'UE-28 ha continuato ad aumentare di anno in anno negli ultimi 5 anni, passando da 73 miliardi di tonnellate-km nel 2013 a oltre 82 miliardi di tonnellate-km nel 2017. 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 4% e il 6%; solo la Polonia aveva una quota inferiore (2,6%). Cipro ha una quota del 23,4%, seguita dal Belgio (11,1%) e dalla Finlandia (6,8%). I paesi con la più bassa percentuale di merci pericolose risultano Irlanda, Slovacchia, Lituania, Lettonia e Paesi Bassi, 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 (54,3%). Altri due gruppi, i gas (compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione) e corrosivi, hanno rappresentato rispettivamente il 13,1% e l'11,3%. Ci sono stati cambiamenti molto piccoli rispetto agli anni precedenti, la distribuzione tra i gruppi di prodotti è rimasta abbastanza simile nel tempo.

Secondo il tipo di cargo, si rileva che i prodotti pallettizzati rappresentano il 42,9% del trasporto merci su strada UE28. Il secondo tipo di carico più frequente nel trasporto merci su strada è stato solido, rappresentando quasi un quinto del trasporto totale su strada.

Il carico medio dei veicoli nell'UE28 è stato di 13,7 tonnellate nel 2017, con carichi nazionali di 12,7 tonnellate e carichi internazionali di 15,9 tonnellate. Cipro ha il carico internazionale più elevato a 24,0 tonnellate, mentre la Finlandia ha il carico nazionale più elevato a 17,0 tonnellate. I carichi del veicolo risultano maggiori per i viaggi a lunga distanza. Il carico medio per l'Italia è di 15 tonnellate nel 2017.

3.5 eCommerce⁵

Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione sono diventate rapidamente parte integrante del funzionamento dell'impresa e il suo uso ampio e intensivo, combinato con nuovi modi di accesso e di utilizzo di Internet in modo efficiente, 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 69% degli utenti (individuali) di Internet, (il 47% in Italia), ha fatto un ordine/acquisto di beni e/o servizi online per uso privato nel 2018. Lo shopping online è molto popolare nell'UE. La percentuale di individui tra 16 e 74 anni che hanno effettuato acquisti online nei 12 mesi precedenti l'indagine del 2018 si è attestata al 60%. Nel 2018, l'89% degli ordini/acquisti è stata fatta dagli e-buyer nel proprio paese, il 36% degli e-buyer ha effettuato acquisti da venditori in altri paesi dell'UE e il 26% in paesi extraUE. Complessivamente, la quota di e-shopper negli utenti di Internet è in crescita, con le percentuali più elevate tra i gruppi di età 16-24 e 25-54 (73% ciascuno). La percentuale di e-shopper varia considerevolmente tra i paesi UE, dal 26% degli utenti di Internet in Romania all'87% nel Regno Unito. I consumatori apprezzano la comodità di poter acquistare sempre e ovunque, avendo accesso a una gamma più ampia di prodotti, confrontando i prezzi e condividendo la propria opinione sulle merci con altri consumatori. Genere, età, livello di istruzione e situazione occupazionale incidono tutti sull'attività di e-commerce. Il prodotto più popolare di beni e servizi acquistati online nell'UE è l'abbigliamento e articoli sportivi (64% degli acquirenti elettronici), seguito da viaggi e alloggi per le vacanze (53%). Gli e-shopper di età compresa tra 16 e 24 anni sono la fascia di età più elevata quando si tratta di acquisti di abbigliamento e articoli sportivi (72%), quelli di età compresa tra 25 e 54 anni nell'acquisto di beni per la casa (50%) e quelli di età avanzata (55-74 anni) negli acquisti online di viaggi e vacanze, insieme a quelli di età compresa tra 25 e 54 anni (entrambi i gruppi hanno il 55% quota).

L'e-shopping cresce costantemente, con il maggiore aumento tra i giovani utenti di Internet.

In Italia, la percentuale degli internauti è del 77% (era del 58% nel 2012 e del 41% nel 2007) e quella dei cittadini che hanno fatto acquisti è del 36%.

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

Nel 2018, le imprese con più di 10 addetti hanno realizzato il 20% di e-sales (17% del fatturato). La quota sale al 42% (24% del fatturato) per le Grandi Imprese con più di 250 addetti.

Il 12,1% delle imprese italiane (con almeno 10 addetti) vende via web e il 10,7% del fatturato proviene dalle vendite online (fonte Istat).

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

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

L'*e-commerce* è considerato un fattore di sviluppo e crescita della *city logistics*.

Ottimizzare la distribuzione urbana delle merci (punti di ritiro e spedizioni, colli modulari, consegne notturne ai punti vendita), migliorare l'efficienza nel trasporto (furgoni a basse emissioni o elettrici, noleggio veicoli elettrici, cargo bike, intermodalità, corsie preferenziali) e ridurre l'impatto ambientale, sono fattori fondamentali per migliorare le richieste del mercato e ridurre costi e inefficienze, quali bassi tassi di riempimento dei mezzi, viaggi a vuoto, anzianità e qualità dei veicoli - anche se con grosse differenze tra una filiera e l'altra.

Nel 2018 il valore degli acquisti online a livello mondiale potrebbe superare i 2.500 miliardi di euro (+20% rispetto al 2017). La Cina si conferma il primo mercato, con oltre 1.000 miliardi di euro (+19% rispetto al 2017) e un tasso di penetrazione dell'online sul totale retail pari al 18%. Seguono gli USA con 620 miliardi di euro (+12%) e 17% di penetrazione e l'Europa con 600 miliardi di euro (+12%) e 10% di penetrazione (Osservatorio Politecnico di Milano su l'e-Commerce B2c).

4. ITALIA TRAFFICO MERCI, dati 2017

4.1 Traffico merci tutte le modalità, dati ISTAT

Alla ripresa dell'economia nell'ultimo triennio è corrisposta una lenta ripresa del traffico delle merci nel suo complesso. I volumi di merci, persi negli anni di recessione economica, non sono stati ancora recuperati negli anni di ripresa. Osservando il traffico merci su terra e i volumi di merci movimentate nel 2017 da tutte le modalità di trasporto si evidenzia un aumento dei volumi rispetto al 2016.

Nel 2017, secondo la rilevazione ISTAT (Reporting Paese) il trasporto su strada ha movimentato 885,5 milioni di tonnellate di merci, in calo dell'1,8% sui volumi del 2016 e del 13,5% sui volumi del 2013 (1.023,9 milioni di tonnellate).

Le tkm movimentate sono state 119,7 miliardi, in aumento del 6,3% sul 2016 e in calo del 6% sul 2013 (127,2 mld tkm, sono escluse le tkm movimentate da vettori esteri in Italia). La rilevazione con i dati "aggiustati per territorialità", che include anche le tkm dei vettori esteri, evidenzia, invece, un volume di merci movimentate in tkm un po' più alto: 132 miliardi, in leggero calo sui volumi del 2015 (-1,1%), che furono di 133,5 miliardi di tkm. Si tratta comunque di un volume inferiore a quello del 2013 (141,8 mld tkm) del 7%. 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 3,6% sul 2016, ma risultano ancora in calo del 6,5% sul 2013. 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 (+3,5% nel 2017) e quella di Confetra che misura i viaggi effettuati, evidenziano una ripresa dell'attività di trasporto su gomma (+6,1% i viaggi nazionali e +6,5% i viaggi internazionali) e una crescita del fatturato delle società di autotrasporto attorno al 6% nel 2017.

Infine i dati dell'Osservatorio del Politecnico di Milano sulla Contract Logistic evidenziano una riorganizzazione dell'Autotrasporto in conto terzi, determinata da un lato dalla riduzione 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 2016 (ultimo dato dettagliato disponibile) oltre 92 milioni di tonnellate (+0,7% sul 2015) ed oltre 22 miliardi di tkm (+9,3%). Per tipo di trasporto, 11,3 miliardi di tkm hanno interessato il trasporto nazionale, 7 mld di tkm il trasporto internazionale in entrata e 4,3 mld quello in uscita. I principali Paesi di destinazione delle merci in uscita sono stati Germania, Polonia, Austria e Francia, mentre i principali Paesi di origine delle merci in entrata sono stati Germania, Austria, Francia, Polonia e Ungheria.

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

Nel complesso, considerando i traffici realizzati all'estero dalle società del Gruppo FS Italiane, i volumi di traffico realizzati sono stati pari a 22,7 miliardi di tonnellate km. In Italia il traffico realizzato dalla Divisione Cargo di Trenitalia è risultato di circa 12 miliardi di tonnellate-km, con una riduzione dell'1,2%; in particolare il traffico convenzionale è risultato in netta ripresa (+2,0% rispetto all'anno precedente) trainato dal segmento siderurgico e dal segmento automobilistico determinato, quest'ultimo, dal rilancio di FCA sul mercato nazionale (Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture 2016-2017).

Il trasporto marittimo (merce imbarcata e sbarcata) ha movimentato, nel 2017, 475 milioni di tonnellate di merci (+2,9% sul 2016), di cui 275 milioni in trasporto internazionale (+1% sul 2016, che era in calo del 4,5% sul 2015) ed oltre 200 milioni in attività di cabotaggio (+5,5% sul 2016, in aumento del 9,8% sul 2015). Il volume del 2017 risulta superiore del 3,9% a quello movimentato nel 2013.

Per tipo di carico e merce (in tonnellate), il trasporto marittimo risulta così ripartito: 89 milioni in contenitori, 198 milioni di rinfusa liquida, 75 milioni di rinfusa solida, 89 milioni Ro Ro, 24 milioni altro.





Il traffico interno della navigazione marittima di cabotaggio ha effettuato trasporti per 58 miliardi di tkm. La seconda modalità di trasporto per volumi di tkm dopo la strada.

Il trasporto aereo (di linea e charter) ha movimentato, nel 2017, 1,1 milioni di tonnellate di merci e posta (+8,8% sul 2016), di cui 1,03 milioni nei trasporti internazionali (+9,8%). Principale area geografica di destinazione e provenienza delle merci trasportate negli aeroporti italiani nel 2017 (ultimo dato disponibile) è l'Asia, con 453 mila tonnellate (pari a circa il 44% della merce trasportata da e per l'estero), seguita da Europa (il 37%) e Nord America (il 13% 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 2017

I NUMERI	
	885,5 milioni tonnellate (-1,8%) 119,7 mld tkm (+6,3%) 7,75 mld veicoli-km (+3,6%)
Trasporto Nazionale 106,7 mld tkm (+6,4%) 89% del totale trasportato	Trasporto Internazionale 13 mld tkm (+5%) 11% del totale trasportato
	Bilaterale 11,9 mld tkm (+3%) Cross-trade 0,6 mld tkm (-7,4%)
tkm trasportate in conto proprio 7% in conto terzi 93%	10% quota bilaterale 0,5% quota cross-trade 0,4% quota cabotaggio
I camion trasportano il 59% delle merci movimentate	I camion l'80% delle merci movimentate <u>su terra</u>
Italia è la 6a industria europea di trasporto merci, dietro a Polonia, Germania, Francia, Spagna e UK	
il 49% delle tkm movimentate su distanze >300 km	+3,5% il traffico sulle autostrade di veicoli/pesanti-km
	distanza media percorsa dalle merce: 123,5 km nel traffico nazionale, 611 km nel traffico internazionale

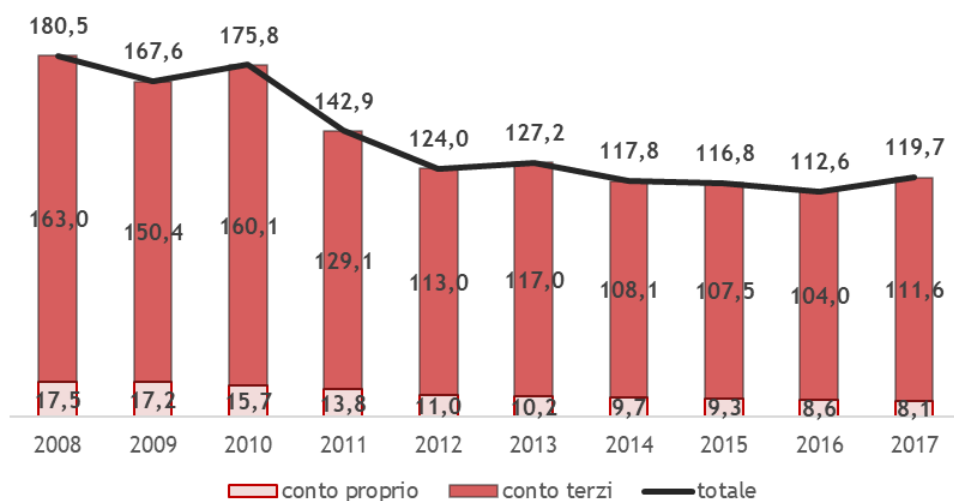
ANFIA su dati ISTAT

5.1 Traffico merci su strada

L'Italia, tra il 2008 e il 2017, ha perso il 33,7% delle merci movimentate su strada in mld tkm (da 180,5 mld di tkm a 119,7); solo nel 2011 il calo è stato del 18,7% sul 2010 e nel 2012 è stato del 13,2% sull'anno prima. Dopo una leggera ripresa nel 2013, che aveva fatto sperare in un'inversione di tendenza, negli anni successivi si assiste ad un'inesorabile riduzione delle merci movimentate fino al recupero del 2017 del 6,3% sul 2016, con 119,7 miliardi di tkm, secondo le rilevazioni Istat.

La performance realizzata dagli automezzi con portata utile non inferiore a 3,5 tonnellate, immatricolati in Italia, risultante dalla rilevazione ufficiale Istat Reporting Paese per le statistiche ufficiali nazionali e di Eurostat, registra un volume di tkm un po' più basso di quello "aggiustato" per territorialità che considera il trasporto performato anche dai vettori esteri in Italia. Infatti, nel 2016 (ultimo dato disponibile), il traffico merci complessivo ammontava a 132 miliardi di tkm (-1,1% sul 2015 e -28% sui volumi del 2008), mentre quello movimentato dai vettori registrati in Italia risultava, sempre nel 2016, di 112,6 miliardi di tkm (-3,6% sul 2015). La differenza tra i due volumi rende evidente il peso del traffico dei vettori esteri nel territorio italiano. Nel 2017, complice la ripresa della produzione industriale nazionale, aumenta il traffico dei veicoli registrati in Italia.

Grafico 18. Italia, merci trasportate per titolo di trasporto, miliardi tkm



Tornando ai dati statistici dettagliati rilevati dai vettori registrati in Italia, nel 2017, il traffico nazionale su strada ha movimentato 106,7 mld tkm di merci (+6,4% sul 2016), mentre il traffico internazionale (incluso cross-trade e cabotaggio) ha movimentato 13 mld di tkm (+5% sul 2016), di questi 11,9 miliardi hanno riguardato il traffico bilaterale (+3% sul 2016), 0,6 miliardi il cross-trade (+104%) e 0,5 miliardi il cabotaggio (-7%).

Tabella 12. ITALIA Trasporto merci su strada, tonnellate e tkm, titolo di trasporto e percorrenza

	2016			2017			Variazioni % 2017/2016		
	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale	0-50 km	>50 km	totale
Conto proprio									
tonnellate (milioni)	136,3	48,1	184,4	125,2	44,1	169,3	-8,2%	-8,3%	-8,2%
tkm (miliardi)	2,4	6,2	8,6	2,2	5,9	8,1	-9,2%	-3,9%	-5,4%
Conto terzi									
tonnellate (milioni)	279,0	438,2	717,1	254,0	462,2	716,2	-8,9%	5,5%	-0,1%
tkm (miliardi)	5,6	98,5	104,0	5,5	106,1	111,6	-2,2%	7,8%	7,2%
Totale									
tonnellate (milioni)	415,3	486,2	901,5	379,2	506,3	885,5	-8,7%	4,1%	-1,8%
tkm (miliardi)	8,0	104,6	112,6	7,7	112,1	119,7	-4,3%	7,1%	6,3%

DATI ISTAT

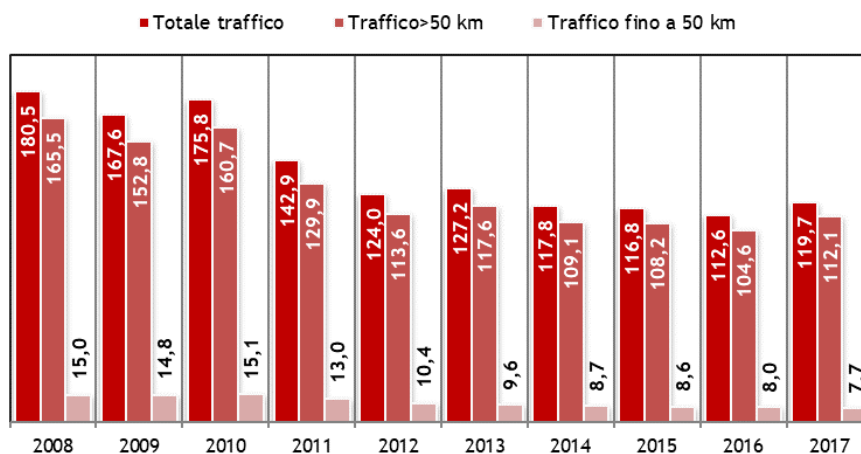
Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 8,1 mld di tkm di merci (6,8% di quota) e al conto terzi 111,6 mld di tkm (93,2% di quota). Le tonnellate complessive movimentate dal trasporto su strada sono state 885,5 milioni (-1,8% sul 2016), di queste il 19% è stato trasportato in conto proprio e l'81% in conto terzi.

Il traffico merci secondo la distanza percorsa ha totalizzato 7,7 miliardi di tkm nelle distanze fino a 50 km (-4,5% sul 2016) e 112,1 miliardi nelle distanze superiori (+7,1% sul 2016). Il traffico su distanze fino a 50 km in tkm si è praticamente dimezzato dal 2008 al 2017 (-49%), mentre quello su distanze superiori ha registrato una riduzione del 32%. Il 57% delle tkm movimentate nel trasporto nazionale è effettuato su distanze entro i 300 km, il 43% su distanze superiori, in crescita del 14%. L'80,5% delle tkm movimentate nel trasporto internazionale è effettuato su distanze superiori ai 500 km, in aumento rispetto al 2016 del 5,5%.

Complessivamente entro i 300 km è movimentato il 51% delle tkm e il 49% su distanze superiori ai 300 km.

In termini di tonnellate il trasporto merci fino a 50 km pesava per il 54% del totale movimentate nel 2008, sceso di 11 punti nel 2017, mentre il traffico in tonnellate nelle distanze da 51 a 300 km ha guadagnato 9,6 punti di quota, passando dal 35,5% al 45,1%, mentre quello superiore a 300 km è cresciuto di quasi 2 punti percentuali, superando il 12%.

Grafico 18. 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 (24% del totale), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (16%), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (15%) e i prodotti alimentari (9%).

Sopra i 50 km invece, troviamo i prodotti alimentari (17% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (9%), i prodotti agricoli, silvicoltura e pesci (9%) e i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (8%).

La ripresa economica si evidenzia anche nella tipologia della merce trasportata, aumentano, in particolare, le tkm movimentate per le seguenti voci: mezzi di trasporto (+112%), posta, pacchi (+70,5%), merci di vario tipo raggruppate (+37%), carboni fossili, ligniti, petrolio greggio e gas naturale (+27%), prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e materie plastiche (+17,9%), altri prodotti della lavorazione dei minerali non metalliferi (+14,6%), coke e prodotti petroliferi raffinati (+14,5%). Risultano in calo invece le tkm movimentate di mobili (-10%), prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio (-3,2%), metalli, manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici (-2,7%).

Tabella 13. 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	2175,9	5420,0	7596,0	7,1	28,6	71,4	100
51-100 km	1559,5	9336,8	10896,3	10,2	14,3	85,7	100
101-150 km	1085,2	9909,6	10994,8	10,3	9,9	90,1	100
151-200 km	772,4	10895,5	11667,8	10,9	6,6	93,4	100
201-300 km	1059,1	18464,2	19523,3	18,3	5,4	94,6	100
301-400 km	608,1	13170,0	13778,1	12,9	4,4	95,6	100
401-500 km	228,1	7403,2	7631,3	7,2	3,0	97,0	100
501 km e più	409,0	24219,7	24628,7	23,1	1,7	98,3	100
totale	7897,3	98819,1	106716,4	100,0	7,4	92,6	100
fino a 300 km	6652,1	54026,1	60678,3	56,9			
oltre 300 km	1245,2	44792,9	46038,1	43,1			

	trasporto internazionale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	9,1	30,9	40,0	0,3	22,7	77,3	100
51-100 km	6,1	54,3	60,4	0,5	10,0	90,0	100
101-150 km	3,8	112,8	116,6	0,9	3,3	96,7	100
151-200 km	3,8	150,0	153,7	1,2	2,5	97,5	100
201-300 km	10,6	507,5	518,1	4,0	2,0	98,0	100
301-400 km	1,8	669,1	670,9	5,2	0,3	99,7	100
401-500 km	7,1	963,2	970,3	7,5	0,7	99,3	100
501 km e più	175,3	10265,0	10440,3	80,5	1,7	98,3	100
totale	217,6	12752,8	12970,4	100,0	1,7	98,3	100
fino a 300 km	33,3	855,6	888,9	6,9			
oltre 300 km	184,3	11897,3	12081,5	93,1			

	totale				share %		
	conto proprio	conto terzi	totale	share sul totale	conto proprio	conto terzi	totale
fino a 50 km	2185,0	5451,0	7636,0	6,4	28,6	71,4	100
51-100 km	1565,6	9391,1	10956,7	9,2	14,3	85,7	100
101-150 km	1089,0	10022,4	11111,5	9,3	9,8	90,2	100
151-200 km	776,1	11045,4	11821,6	9,9	6,6	93,4	100
201-300 km	1069,7	18971,8	20041,4	16,7	5,3	94,7	100
301-400 km	609,9	13839,1	14449,0	12,1	4,2	95,8	100
401-500 km	235,3	8366,4	8601,6	7,2	2,7	97,3	100
501 km e più	584,3	34484,7	35069,0	29,3	1,7	98,3	100
totale	8114,9	111571,9	119686,8	100,0	6,8	93,2	100
fino a 300 km	6685,4	54881,7	61567,1	51,4			
oltre 300 km	1429,4	56690,2	58119,6	48,6			

DATI ISTAT

Secondo i dati AISCAT, aumenta il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, che è cresciuto del 3,5% nel 2017 e del 3,2% nel 2016.

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

Nel 1° semestre 2018 il traffico dei veicoli pesanti in autostrada è aumentato ancora del 3,2% con 9.743,3 milioni di veicoli-km percorsi. Nel 3° trimestre 2018 rallenta il traffico e registra un incremento dell'1,3%, che riduce l'incremento di gennaio-settembre a +2,5% con 14.734,8 milioni veicoli-km percorsi.

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 2017 risultano presenti/accessibili alle aree di servizi 37 punti di distribuzione del metano e 236 del GPL; 10.118 stalli per veicoli pesanti.

L'indagine sul trasporto merci di Confetra⁶, svolta intervistando un panel di centinaia di imprese tra le più rappresentative dei vari settori, conferma la lenta ma costante ripresa nel settore del trasporto merci nel suo complesso. Nel 2017, l'andamento del traffico sale per tutte le modalità, anche se solo l'aereo si posiziona a livelli decisamente superiori rispetto a quelli pre-crisi del 2007. L'andamento del comparto stradale, misurato in viaggi e fatturato, ha chiuso l'anno con un'apprezzabile crescita.

I viaggi dei veicoli su gomma hanno registrato i seguenti aumenti: +6,1% nel traffico nazionale e +6,5% nel traffico internazionale. Il fatturato cresce del 5,9% nel trasporto nazionale e del 6% nel trasporto internazionale. Gli spedizionieri internazionali su strada registrano incrementi delle spedizioni e del fatturato rispettivamente del 4,2% e del 5%.

Il comparto dei corrieri nazionali registra crescite del 3,5% nelle consegne e dell'1,7% nel fatturato, mentre gli express courier registrano crescite del 6,9% nelle consegne e del 6% nel fatturato, conseguentemente all'espansione dell'e-commerce, che nel 2017 ha visto crescere gli web shopper italiani del 10% e gli acquisti da siti italiani del 17%.

I dati relativi al traffico del primo semestre 2018 confrontati con quelli dell'analogo periodo del 2017 mostrano un rallentamento della crescita che ha coinvolto tutte le modalità e che si è accentuato con il susseguirsi dei mesi. I comparti che meno hanno risentito di questa congiuntura sono stati quello stradale e quello corrieristico. Il primo ha fatto registrare un +3,5% nel groupage e un +4,8% nell'internazionale a carico completo, in linea con i dati del commercio estero redatti dall'Istat che mostrano, per il primi sei mesi del 2018 rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, una crescita degli scambi con i Paesi Ue (+5,1% le esportazioni e +5% le importazioni). Il ramo corrieristico ha registrato un +2,3% nelle consegne nazionali e un +5,5% in quelle internazionali. Il fatturato dell'autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico.

5.2 eCommerce

Nel 2018 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 2018 la quota di famiglie che accedono a Internet da casa mediante banda larga sale al 73,7% dal 70,2% del 2017. La connessione fissa (ADSL, Fibra ottica, ecc.) è la modalità di accesso più diffusa.

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'eCommerce anche in Italia, pur non ai livelli di Francia, Germania e Regno Unito. 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, puntando a sfruttare una platea mondiale. Secondo i dati rilevati dall'Osservatorio del Politecnico di Milano⁷, in Italia il valore degli acquisti online supera nel 2018 i 27,4 miliardi di euro, con un incremento del 16% rispetto al 2017. La crescita del mercato in valore assoluto, pari a 3,8 miliardi di euro, è la più alta di sempre. Gli acquisti online di prodotto valgono 15 miliardi di euro (+25%), mentre i Servizi 12 miliardi (+6%). Il Turismo (9,8 miliardi di euro, +6%), si conferma il primo comparto dell'eCommerce.

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

⁷ Osservatorio eCommerce B2c del Politecnico di Milano

Tra i prodotti, si consolidano Informatica ed elettronica di consumo (4,6 miliardi di euro +18%) e Abbigliamento (2,9 miliardi, +20%) e crescono a ritmi molto interessanti Arredamento (1,4 miliardi, +53%) e Food&Grocery (1,1 miliardi, +34%). I prodotti, secondo l'indagine dell'Osservatorio, generano nel 2018 circa 260 milioni di spedizioni, con una maggiore concentrazione nelle regioni del Nord Italia.

Il tasso di penetrazione degli acquisti online sul totale retail, grazie alla crescita più sostenuta rispetto al canale fisico, guadagna anche nel 2018 un punto percentuale, raggiungendo il 6,5%: l'eCommerce, pur avendo un peso assoluto ancora ridotto, si sta appropriando quasi integralmente dell'aumento dei consumi. La penetrazione media passa dal 4% (2017) al 5% (2018) nei prodotti, mentre si avvicina al 10% nei servizi.

L'Italia rimane ancora lontana dai principali mercati eCommerce (Francia, Germania e Regno Unito).

Nel 2018 gli acquisti online generati attraverso lo smartphone costituiscono il 31% dell'eCommerce totale (era il 25% nel 2017). Il desktop - pur rimanendo il device preferito per fare shopping online - passa dal 67% nel 2017 al 62% nel 2018. Si riduce anche l'incidenza degli acquisti da tablet, che passano dall'8% al 7%. In valore assoluto, l'eCommerce B2c da smartphone supera gli 8,4 miliardi di euro, con un incremento del 40% rispetto al 2017. La crescita in valore assoluto è pari a 2,4 miliardi e rappresenta il 64% di quella dell'eCommerce complessivo.

Nel 2018 l'export, inteso come il valore delle vendite da siti italiani a consumatori stranieri, vale 3,9 miliardi di euro e rappresenta il 16% delle vendite eCommerce totali.



Elaborazione ANFIA su dati dell'Osservatorio sull'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 in negozio dei prodotti acquistati o prenotati online, nell'ufficio postale al locker, in edicola. Anche in questo caso le abitudini e gli orari di spostamento incidono sulla decisione di ritirare il prodotto in qualche punto. 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 ed effettuata da mezzi green.

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

5.3 Logistica conto terzi

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

Dall'indagine dell'Osservatorio del Politecnico di Milano, risulta che la Contract Logistics conferma la sua crescita anche nel 2018, con un fatturato previsto di 82 miliardi di euro e un aumento dello 0,6% in termini reali rispetto all'anno precedente che consolida il trend positivo degli ultimi cinque anni (+1,3% nel 2017, +1,7% nel 2016, +0,7% nel 2015 e +1,4% nel 2014), trainato dall'incremento del traffico merci, dall'incremento delle vendite all'estero e dalla ripresa economica. Un settore dinamico, come testimoniano 40 operazioni di fusione e acquisizione censite nel solo biennio 2017-2018, che trova nuovo impulso dall'innovazione tecnologica, dalle startup e dall'attenzione alla customer experience da parte delle imprese.

Insieme ai volumi movimentati, dopo il vistoso calo degli anni precedenti soprattutto tra gli autotrasportatori, nella logistica conto terzi è tornato a crescere il numero di imprese attive: nel 2016 si contano poco più di 97mila operatori, in aumento del 2,2% rispetto ai dodici mesi precedenti, particolarmente evidente tra corrieri e corrieri espresso (+11,6%) e gestori di magazzino (+3,4%). Mentre continua l'incremento dell'incidenza sul totale delle attività logistiche: nel 2016 l'outsourcing ha raggiunto una quota del 40,5%, per un valore di mercato (il fatturato diretto ai soli clienti) di 45,2 miliardi di euro (+8,3% in termini reali rispetto al 2009) su un valore complessivo del comparto logistico pari a 111,8 miliardi.

Le innovazioni tecnologiche e digitali contribuiscono a migliorare la logistica in termini di efficienza ed efficacia dei processi, grazie all'utilizzo in tempo reale delle informazioni e al coinvolgimento dell'intera filiera nell'organizzazione delle attività. La rivoluzione dell'Industria 4.0 entra nella logistica introducendo nuovi sistemi di stoccaggio, movimentazione e trasporto in grado di automatizzare le attività, di raccogliere e trasmettere dati attraverso oggetti smart che comunicano fra loro e di aumentare il grado di autonomia delle macchine, decentralizzando il processo decisionale in molte attività logistiche.

Le prime soluzioni sono state introdotte nei sistemi di logistica di fabbrica, per poi estendersi alla logistica distributiva e migliorare attività di magazzino e trasporto. Ma la ricerca rivela come il principale effetto positivo delle tecnologie 4.0 sia la possibilità di integrare diversi sistemi, non solo all'interno del magazzino, ma lungo l'intera filiera.

5.4 I costi del trasporto internazionale di merci⁸

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, dati i bassi livelli delle quote dei vettori italiani, un deficit strutturale che tra il 2007 e il 2017 ha quasi sempre oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro.

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2017 un deficit dei trasporti mercantili di quasi 6 miliardi di euro, in aumento rispetto all'anno precedente. Il disavanzo sistematico del Paese rimane legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di beni. Hanno contribuito al risultato, il peggioramento del saldo dei trasporti stradali, legato al calo della quota dei vettori italiani, e in misura minore quello del trasporto aereo.

I costi dei trasporti terrestri (strada e ferrovia) nel 2017 sono in media diminuiti rispetto all'anno precedente, anche se con un'elevata eterogeneità a seconda del paese di origine o di provenienza delle merci. Nel settore marittimo si è registrata invece una significativa ripresa dei noli, determinata da un aumento dei costi operativi (prezzo del carburante) e da una maggiore domanda di trasporto che ha temperato una situazione di mercato precedentemente caratterizzata da un eccesso di offerta di stiva; l'incremento ha riguardato in particolare il settore container, dopo il forte calo nel 2016, e il comparto bulk (liquidi e solidi), mentre nel general cargo le tariffe hanno segnato una maggiore stabilità. Anche nel trasporto aereo si è avuto un incremento dei costi all'esportazione di merci. La ripresa dei noli marittimi ha incrementato sia i pagamenti effettuati a vettori esteri sia gli incassi realizzati dai vettori italiani, inclusi quelli derivanti dall'attività di trasporto di merci al di fuori dell'interscambio commerciale italiano ("estero su estero"), che hanno registrato un significativo aumento dopo il calo registrato nel 2016.

⁸ <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali>

Mercato Veicoli Industriali in UE e in Italia



6. UE-EFTA MERCATO VEICOLI COMMERCIALI E AUTOCARRI, dati 2018

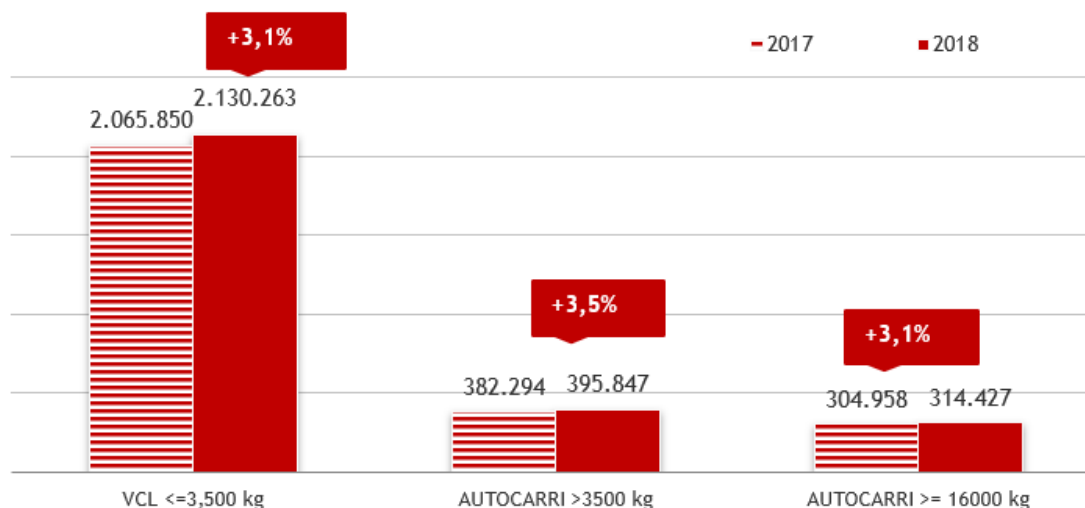
6.1 Mercato veicoli adibiti al trasporto merci

Nel 2018 continua la crescita, nell'Unione europea allargata all'Efta, per il mercato dei veicoli commerciali leggeri che supera i 2,13 milioni di nuove immatricolazioni, pari al 3,1% in più rispetto al 2017.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato 395 mila nuovi veicoli e un incremento del 3,5%. Molto bene il segmento degli autocarri con peso compreso tra 3.501 e 15.999 kg che registra un incremento del 5,2%, con oltre 81 mila nuove immatricolazioni, ed il segmento degli autocarri pesanti con ptt uguale o superiore a 16.000 kg che registra una crescita del 3,1%, con oltre 314 mila vendite.

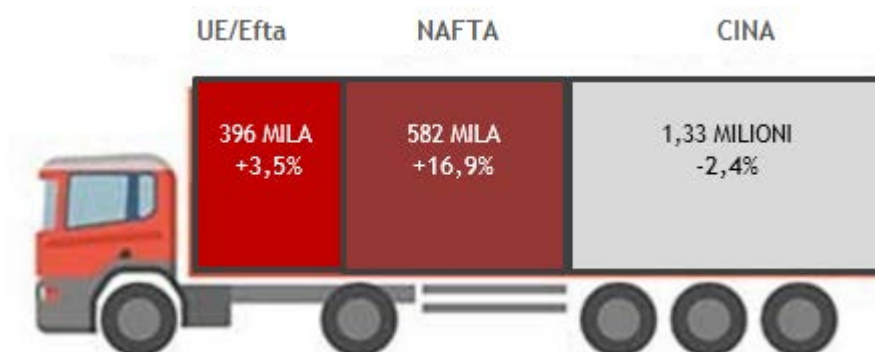
Nel 2018 tutte le categorie di veicolo hanno registrato, rispetto al 2017, un andamento positivo con una migliore performance nel primo semestre: VCL + 5%, trucks >3.500 kg +3,5%, trucks \geq 16.000 kg +3,8%.

Grafico 19. UE-EFTA, nuove immatricolazioni di veicoli commerciali e autocarri



Dati ACEA/ANFIA aggiornamento 24.01.2019

Grafico 20. MONDO, mercato autocarri medi-pesanti, 2018



Nel 2018 il mercato degli autocarri medi-pesanti registra volumi in crescita del 16,9% nell'area NAFTA e un calo pari al 2,4% in Cina.

6.2 Veicoli commerciali leggeri <=3500 kg

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri (VCL), che include van, furgoni, pick-up e autocarri, ha registrato 2,1 milioni di nuove immatricolazioni nel 2018, con una crescita del 3,1% sui volumi del 2017.

Nel primo semestre del 2018 la crescita tendenziale è stata del 5% rispetto al 2017, mentre nel secondo semestre si è registrato un rallentamento e la crescita tendenziale è scesa all'1,1%.

I Paesi che hanno registrato un calo nel mercato dell'UE/Efta sono Cipro (-10,5%), Danimarca (-5,7%), Islanda (-5,3%), Finlandia (-0,1%), Regno Unito che, con 357 mila unità (-1,3%) rappresenta il 16,8% del mercato e si conferma, per volume, il 2° Paese, dopo la Francia, nella classifica dell'UE+EFTA e Italia che, con oltre 181 mila unità circa (-6%), registra un trend mensile negativo dal mese di marzo, con un peggioramento nella seconda metà dell'anno (-11,5%).

Anche per il 2018 è la Francia il 1° Paese, con più di 457 mila nuove registrazioni pari al 21,5% del mercato dei VCL, in crescita del 4,6% rispetto al 2017, pari ad un incremento di 20 mila nuove immatricolazioni.

Il mercato tedesco (3° mercato per volumi) registra nel 2018 una crescita del 5,4% con 285 mila vendite e rappresenta il 13,4% del mercato.

La Spagna si conferma il 4° Paese nella classifica europea, dopo la Germania, registrando nel 2018 un aumento del 7,8% rispetto al 2017, con circa 215 mila nuovi VCL immatricolati; andamento positivo per i Paesi Bassi, +7,8% rispetto al 2017, con 79 mila nuove immatricolazioni e Belgio, +2,0% sul 2017, con circa 78 mila nuovi VCL.

Le vendite di veicoli commerciali leggeri nei nuovi paesi membri continuano a rappresentare nel 2018 il 7,9% del mercato complessivo. Resta quello della Polonia il mercato più significativo che, con circa 69 mila nuove immatricolazioni (+12,8 sul 2017), rappresenta, per volume, l'8° mercato dell'UE/Efta, davanti a Svezia (+2,2%) e Austria (+8,6%).

I veicoli diesel continuano a costituire la stragrande maggioranza della nuova flotta, rappresentando il 96% delle vendite. Attualmente sul mercato europeo è disponibile un numero crescente di modelli di furgoni ibridi elettrici e plug-in. Le registrazioni di tali veicoli sono aumentate del 32% nel 2017, rispetto all'anno precedente, rappresentando lo 0,8% delle vendite complessive di furgoni nell'UE. Complessivamente i furgoni ad alimentazione alternativa venduti sono meno del 2%.

Le emissioni medie di anidride carbonica (CO₂) dei nuovi furgoni registrati nell'Unione europea nel 2017 sono state inferiori del 4,7% rispetto al 2016, secondo i dati preliminari dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA). Si tratta della più alta riduzione annua segnalata da quando è entrato in vigore il regolamento per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri nel 2011. Il furgone medio immatricolato nell'UE nel 2017 ha emesso 156 grammi di CO₂ per chilometro, 7,7 grammi in meno rispetto al 2016. Sono ancora necessari ulteriori miglioramenti dell'efficienza del 6% per raggiungere l'obiettivo più rigoroso dell'UE di 147 g di CO₂/km fissato per il 2020.

Circolano circa 29 milioni di furgoni sulle strade dell'UE, con un'età media di 10,7 anni (fonte ACEA).

Sono stati prodotti nell'UE 1,9 milioni di veicoli commerciali leggeri nel 2017 (in 39 stabilimenti), in crescita dell'1,6% sui volumi prodotti nel 2016, pari al 10% della produzione mondiale. Si mantiene il trend positivo nei primi 9 mesi 2018 (fonte OICA).

6.3 Autocarri >3.500 kg

Nel 2018, il mercato degli autocarri medi e pesanti ha registrato circa 396 mila nuove registrazioni con una crescita del 3,5% rispetto al 2017.

La crescita tendenziale nel primo semestre (+3,5%) si è confermata anche alla fine del secondo semestre nonostante il calo dell'11,4% nel mese di dicembre, pari ad oltre 3 mila immatricolazioni in meno.

La Germania si conferma il primo mercato dell'Unione allargata con oltre 94 mila nuove registrazioni, in crescita del 2,9% e rappresenta quasi ¼ del mercato UE/Efta, seguita da Francia, che cresce dell'8,1%, e da Regno Unito che cala del 4%, oltre 2 mila immatricolazioni in meno rispetto al 2017.

La Polonia è il 4° mercato europeo con quasi 30 mila nuove immatricolazioni, in crescita dell'8% rispetto al 2017. L'Italia è il 5° mercato europeo con un incremento tendenziale del 5,1% e scavalca la Spagna che, alla fine del secondo semestre 2017, la precedeva in classifica. Il mercato italiano con oltre 25 mila unità ha registrato, nel

2018, un andamento positivo da gennaio ad agosto, un calo nel mese di settembre (-5,4%), un recupero ad ottobre (+10,3%) e una frenata nei mesi di novembre (-10,2%) e dicembre (-18,1%).

La Spagna scende al 6° posto nella classifica dell'UE+EFTA, in calo del 2% rispetto al 2017 seguita da Paesi Bassi (+9,1%), Belgio (+10,2%), Repubblica Ceca, seppur in lieve calo dell'1,1%, e Lituania (+18,5%).

6.4 Autocarri ≥ 16.000 kg

L'80% degli autocarri immatricolati ha un ptt uguale o superiore alle 16 tonnellate. Nel 2018 il segmento ha totalizzato complessivamente oltre 314 mila nuove registrazioni (+3,1%), con una crescita tendenziale più elevata nel primo semestre (+3,8%).

Anche per il 2018 il 49% degli autocarri di questa classe di peso sono venduti in tre Paesi: Germania (+3,1%), Francia (+9,1%) e Regno Unito (-5,4%). Complessivamente in questi paesi le vendite di autocarri pesanti sono aumentate del 2,6% rispetto al 2017.

La Polonia, con una crescita del 5,2%, oltre 22 mila nuove immatricolazioni, conferma il quarto posto della classifica UE+EFTA davanti all'Italia che, con oltre 20 mila unità vendute, vede in crescita il proprio mercato del 5% superando la Spagna che, con quasi 20 mila vendite, scende alla 6° posizione, in calo rispetto al 2017 (-4,2%). Seguono, nell'ordine di volume immatricolato, i mercati dei Paesi Bassi (+8%), Belgio (+9,1%), Lituania (+19,2%) e Austria (+0,9%).

Tabella 14. UE-EFTA immatricolazioni di veicoli nuovi

Veicoli commerciali ≤ 3500 kg				Autocarri > 3500 kg				Autocarri ≥ 16000 kg			
Major Markets	2018	2017	var. %	Major Markets	2018	2017	var. %	Major Markets	2018	2017	var. %
UE/EFTA	2.130.263	2.065.850	3,1	UE/EFTA	395.847	382.294	3,5	UE/EFTA	314.427	304.958	3,1
UE15+EFTA	1.951.091	1.903.203	2,5	UE15+EFTA	323.322	315.066	2,6	UE15+EFTA	254.605	248.984	2,3
UE12	179.172	162.647	10,2	UE12	72.525	67.228	7,9	UE12	59.822	55.974	6,9
Francia	457.573	437.415	4,6	Germania	94.404	91.755	2,9	Germania	66.770	64.747	3,1
UK	357.325	362.149	-1,3	Francia	55.463	51.308	8,1	Francia	48.519	44.452	9,1
Germania	285.191	270.694	5,4	UK	52.468	54.648	-4,0	UK	38.470	40.649	-5,4
Spagna	214.553	199.101	7,8	Polonia	29.870	27.659	8,0	Polonia	22.167	21.063	5,2
Italia	181.590	193.178	-6,0	Italia*	25.582	24.347	5,1	Italia*	20.594	19.614	5,0
Paesi Bassi	79.171	73.471	7,8	Spagna	24.178	24.675	-2,0	Spagna	19.792	20.659	-4,2
Belgio	77.936	76.397	2,0	Paesi Bassi	15.971	14.635	9,1	Paesi Bassi	14.322	13.267	8,0
Polonia	68.819	60.989	12,8	Belgio	10.816	9.818	10,2	Belgio	9.095	8.337	9,1
Svezia	56.628	55.390	2,2	Rep. Ceca	9.894	10.008	-1,1	Lituania	8.178	6.862	19,2
Austria	43.641	40.174	8,6	Lituania	8.290	6.996	18,5	Austria	7.722	7.652	0,9

DATI ACEA/ANFIA, aggiornamento al 24.01.2019

*Dati elaborati per data di rilascio del libretto

Sono circa 6,5 milioni i camion che circolano sulle strade dell'UE, con un'età media di 11,7 anni; i veicoli ad alimentazione alternativa sono l'1% della flotta su strada (fonte ACEA).

Sono usciti dagli stabilimenti europei oltre 439mila autocarri, in crescita del 7% sul 2016, con una quota del 10% sulla produzione mondiale (fonte ACEA).

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

Grafico 21. UE-EFTA Immatricolazioni di veicoli commerciali ≤ 3500 kg

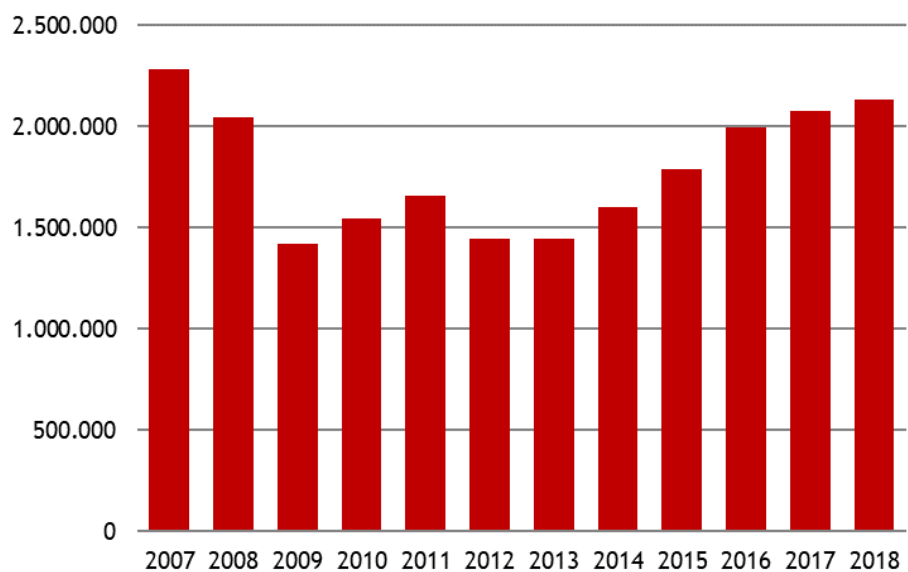
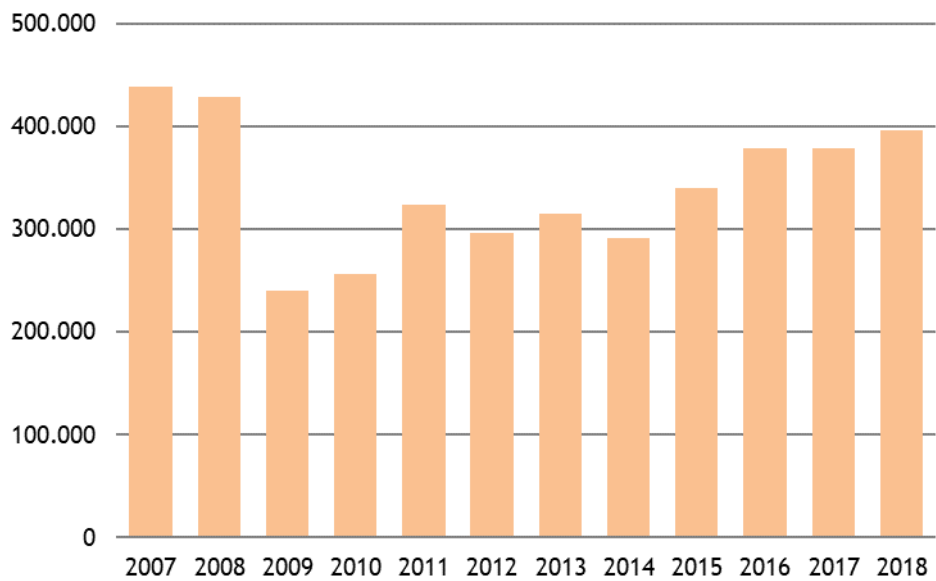


Grafico 22. UE-EFTA Immatricolazioni di autocarri > 3500 kg



7. ITALIA MERCATO VEICOLI COMMERCIALI E AUTOCARRI

Dati 2018

7.1 Mercato dei veicoli adibiti al trasporto merci

Il mercato dei veicoli commerciali (tutte le specialità) chiude il 2018 su livelli inferiori al 2017 (-6%). Per il mercato degli autocarri invece si conferma un trend positivo con oltre 25 mila libretti di circolazione, il 5,1% in più del 2017. Segno negativo, invece, per i veicoli trainati, in calo dell'1,9% sul 2017, con circa 16 mila libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti.

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 ter e la dotazione finanziaria crescente del decreto investimenti, che hanno supportato le aziende di autotrasporto a rinnovare le loro flotte. Il 2018 si è complessivamente chiuso positivamente, ma l'andamento negativo degli ultimi mesi dell'anno e dell'avvio del 2019 preoccupano non poco il settore, che privato ormai dell'importante leva agli investimenti rappresentata dal super ammortamento, auspica quantomeno una previsione della dotazione finanziaria per gli investimenti ulteriormente incrementata.

I dati qui di seguito riportati si riferiscono ad elaborazioni per data di rilascio del libretto nel periodo considerato, perché al momento della pubblicazione di questo dossier non è possibile fare un'analisi puntuale dei dati per data di rilascio della targa del veicolo, che necessita di almeno tre mesi per completarsi con la registrazione nell'Archivio dei Veicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di tutti i veicoli completati.

7.2 Veicoli Commerciali Leggeri

Nel 2018 il mercato dei veicoli commerciali leggeri risulta in contrazione del 6% con oltre 181 mila unità rispetto alle 193 mila nel 2017, con un trend mensile negativo dal mese di marzo.

L'Italia, in termini di volumi immatricolati, si conferma al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (457 mila), Regno Unito (357 mila), Germania (285 mila) e Spagna (214 mila).

Secondo la modalità di acquisto, il 17,8% delle vendite di VCL è intestato a persone fisiche, mentre il 26,5% a società di noleggio, il 19,4% a società di leasing ed il 36,3% alle flotte aziendali.

Secondo la segmentazione, il mercato risulta così ripartito: furgonette/minicargo 29,9%, furgoni piccoli 13,3%, furgoni medi/grandi 33,7% (unica segmentazione che registra un aumento rispetto al 2017 del 2%), pick-up 4,9%, derivati da autovetture 8,8%, autovetture immatricolate come autocarro 9,4%.

Secondo l'alimentazione, il 91,8% dei veicoli commerciali leggeri registrati è diesel, il 3% benzina, con quasi 2 mila unità in più rispetto al 2017, il 2,7% benzina-metano, l'1,8% benzina-gpl, lo 0,2% ibrido e lo 0,4% elettrico.

Nel 2018 cresce la quota di veicoli ad alimentazione alternativa del 10%, che con 9.300 veicoli rappresenta il 5,1% del mercato. L'85% dei veicoli elettrici appartiene al segmento "furgonette/minicargo", con 550 unità.

Secondo la ripartizione geografica, il 32% delle nuove registrazioni si colloca nelle regioni del Nord-Ovest, il 34% nelle regioni del Nord-Est, il 21% nelle regioni del Centro e il 12% nelle regioni del Sud, isole comprese. Anche per il 2018 la Lombardia ed il Trentino Alto Adige sono le regioni in cima alla classifica per volumi immatricolati, rispettivamente 33 mila e 29 mila unità.

Il Trentino Alto Adige e la Toscana sono le due regioni che hanno la quota più alta di VCL intestati alle società di noleggio, rispettivamente del 12,9% e del 5,9%.

Secondo la carrozzeria, risulta che il 75% dei VCL è carrozzato furgone, il 13% cassone (incluso cassone ribaltabile e con gru), il 3% furgone isoterico, 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 oltre 1.000 nuove immatricolazioni, in calo sui volumi del 2017. Secondo l'allestimento, il 27% è carrozzato come furgone isoterico, il 25% come cassone/cassone ribaltabile, il 9% come furgone, il 18% come camper (+32% sul 2017) ed il restante 21% con allestimenti vari.

L'Italia rappresenta non solo un mercato importante per il comparto dei VCL ma anche un sito produttivo importante, il terzo per volumi prodotti, dietro a Spagna e Francia. La produzione nazionale di veicoli

commerciali leggeri si colloca su livelli produttivi superiori a quelli pre-crisi: 286mila la media di veicoli prodotti nel periodo 2010-2018 contro una media di 277 mila nel periodo 2000-2008. Il 2009 rappresentò invece il picco negativo, con sole 158 mila unità prodotte. I modelli di punta dell'industria nazionale restano Fiat Ducato e Iveco Daily, che sono anche tra i modelli più venduti da sempre nel nostro Paese.

7.3 Autocarri medi-pesanti

Nel 2018 i veicoli medi e pesanti immatricolati sono oltre 25 mila con un incremento del 5,1% rispetto al 2017. L'andamento è stato sostanzialmente positivo da gennaio ad agosto; hanno fatto seguito un calo nel mese di settembre (-5,4%), un recupero ad ottobre (+10,3%) e una frenata nei mesi di novembre (-10,2%) e dicembre (-18,1%). Gli autocarri con ptt superiore a 16.000 kg, chiudono l'anno con un aumento tendenziale del 5%, 980 unità in più, pari a 20.594 libretti rilasciati.

Proseguendo l'analisi nel 2018 per categoria, risulta un incremento per gli autocarri rigidi dell'8% e per i trattori stradali del 2%. In aumento gli autocarri adibiti a cantiere stradale che crescono del 18% (1.600 unità).

Per macro classi di peso, gli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) sono il 19,5% del mercato (+5,4% rispetto al 2017), mentre gli autocarri pesanti rappresentano l'80,5% del mercato (+5% rispetto al 2017).

Raddoppiati i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+105%), che con 1.157 unità, hanno raggiunto la quota del 4,5% del mercato (era del 2,3% nel 2017), grazie a 1.016 autocarri alimentati a gas; tra questi va segnalata l'ottima performance del mercato dei veicoli a GNL (699 unità, +131%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

Iveco è leader del mercato autocarri con circa il 36% del venduto, seguita nell'ordine da Scania, Volvo, Mercedes e DAF.

Il 57% del mercato riguarda l'Italia settentrionale, in testa alle vendite la regione Lombardia (18% di market share), seguita da Veneto (11%) ed Emilia Romagna (10%). Al 4° posto si piazza la regione Campania con una quota di mercato del 9,4%. 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 dicembre 2018 la rete distributiva in Italia comprende 30 impianti di distribuzione GNL e una decina in apertura tra il 2018 e il 2019.

Secondo le elaborazioni ANFIA, risultano ben 6.888 prime iscrizioni in Italia di autocarri già targati con ptt superiore a 3500 kg, il 44,5% provenienti dalla Germania (3.066) e il 14,8% provenienti dai nuovi Paesi Membri. Il 56% dei veicoli targati provenienti dall'estero e immatricolati per la prima volta in Italia riguarda autocarri Euro V, il 23% Euro VI. Inoltre, emerge un volume importante di Euro III (10% di quota) ed Euro IV (5,2%).

La produzione di autocarri con ptt superiore a 3500 kg in Italia è di molto aumentata: nel triennio 2016-2018 sono stati prodotti annualmente circa 59mila veicoli, contro i 30.500 medi annui del triennio precedente 2013-2015. Nel 2018 la produzione è leggermente scesa (-4,7%, circa 64mila veicoli) rispetto al volume record del 2017 (67mila unità).

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 2018 sono stati rilasciati 303 libretti in meno rispetto al 2017, con riduzione dei volumi a partire dal mese di maggio. Sono stati immatricolati 15.803 rimorchi e semirimorchi, registrando un calo dei libretti rilasciati dell'1,9% determinato soprattutto dalla contrazione del mercato nelle regioni del Centro, -12,7%, pari a 299 autocarri venduti in meno. L'unica area con volumi in aumento è il Nord Ovest, +1,3%. Il 9% dei veicoli trainati venduti ha riguardato i rimorchi, in contrazione dell'8%, mentre i semirimorchi hanno registrato una flessione dell'1,2%.

La contrazione delle vendite ha riguardato maggiormente i marchi esteri, che rappresentano il 59% del mercato.

Proseguendo l'analisi per segmento, quello dei rimorchi rappresenta il 9,1% del mercato dei veicoli trainati ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota del 90%, mentre quello dei semirimorchi vale il 90,9% del mercato dei veicoli trainati e i costruttori nazionali hanno una quota del 35,6%.

Complessivamente i costruttori nazionali hanno il 40,6% del mercato, 6.409 volumi (-0,9% sul 2017) mentre i costruttori esteri hanno il 59,4% del mercato, 9.394 volumi (-2,6% sul 2017).

Secondo le elaborazioni di ANFIA, risultano quasi 1.900 prime iscrizioni in Italia di veicoli già targati, il 61% dei quali con prima targa estera registrata prima del 2009, provenienti in particolare da Germania e Francia.

7.5 Progetto Diciotto

Nato su iniziativa di ANFIA e del Ministero dei Trasporti, nel 2019 il Progetto Diciotto compie 10 anni di sperimentazione. Nel corso di questi anni, i 330 complessi veicolari composti da una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri, 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.

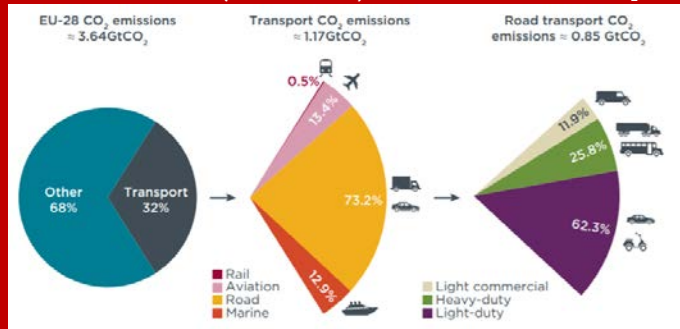
I positivi riscontri espressi dagli utilizzatori e il raggiungimento dell'obiettivo primario di razionalizzazione del trasporto merci, con i suoi conseguenti impatti positivi sull'ambiente e sulla riduzione del numero dei veicoli sulle strade, portano la filiera italiana ad esser convinta che questa tipologia di complessi veicolari, se riconosciuta a livello normativo nazionale, nel rispetto dei limiti della Direttiva 96/53/CE, potrà dare un enorme aiuto alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese.

Sostenibilità ambientale e sicurezza



Ambiente e trasporti

UE: Distribuzione totale (ETS e Non ETS) delle emissioni dirette di CO₂



Fonte: EEA, ICCT for White Paper anno 2015

Sul totale delle emissioni complessive di CO₂ in Europa, solo il 6% è attribuibile al trasporto merci ed il 23% al complesso del trasporto su gomma. Per raggiungere gli obiettivi prefissati, i settori ETS (Emission Trading System) dovranno ridurre rispetto al 2005 le emissioni di gas serra del 43% entro il 2030, mentre i settori non ETS in cui rientra il settore dei servizi di trasporto su gomma, dovranno garantire una riduzione del 30%.

Obiettivo UE di riduzione dei gas ad effetto serra
 entro il 2030: -40%
 entro il 2050: -60%
 rispetto al 1990

Obiettivi CO₂ per autocarri



Dichiarazione del consumo di carburante, che pesa per circa il 30% dei costi d'esercizio del veicolo

Il Regolamento 2017/2400 stabilisce che dal 2019 per i veicoli N2 ed N3 (massa a pieno carico > 7.500 kg) il software VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) sia usato da tutti i costruttori per il calcolo della CO₂ emessa nelle diverse combinazioni, allestimenti e profili di missione dei mezzi pesanti, "ai fini dell'immatricolazione, della vendita e della messa in circolazione dei veicoli nuovi". Per i veicoli industriali non sono al momento previsti target di riduzione della CO₂ delle nuove flotte, regolamentazione che sarà adottata nel 2019 per la prima volta e che è attualmente in fase di negoziazione (trilogo) tra le Istituzioni europee.

- 15% entro il 2025 rispetto ai valori del 2019
 - 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2019
- Proposta della Commissione che si auspica possa essere confermata nei negoziati con Parlamento e Consiglio, prevedendo altresì la possibile revisione, anche a ribasso, delle percentuali

Obiettivi e piano d'azione devono convergere



Migliorare la disomogenea distribuzione delle stazioni di rifornimento in Europa di CNG e di GNL, investire sulla rete infrastrutturale europea per l'elettromobilità dei camion. Rinnovare il parco. Sostenere lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili. Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali. Utilizzare in modo più efficiente trasporti e infrastruttura grazie all'uso di migliori sistemi di informazione e di gestione del traffico.

Sicurezza e trasporti

Dal 2005, il numero di vittime di incidenti stradali che coinvolgono camion pesanti nell'UE è diminuito di quasi il 50%. Inoltre, i camion sono implicati solo nel 15% circa di incidenti stradali mortali nell'Unione Europea.



Revisione del Regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli

All'interno del terzo Mobility Package, pubblicato nel mese di maggio 2018, la Commissione UE ha inserito anche la proposta per un nuovo Regolamento che a regime andrà a sostituire il Reg. (CE) N. 661/2009 "Global Safety Regulation".

La proposta della Commissione, ora al vaglio di Consiglio e Parlamento in preparazione all'avvio ufficiale del trilatero fra le istituzioni europee, suddivide le varie misure secondo un calendario di attuazione così articolato:

- A) Dispositivi e sistemi di sicurezza già facenti parte della dotazione dei veicoli attualmente sul mercato
- B) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 3 anni dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento
- C) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 5 anni dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento
- D) Dispositivi e sistemi di sicurezza la cui dotazione diventerà obbligatoria per veicoli che verranno omologati 7 anni dopo la pubblicazione del nuovo Regolamento

Le nuove dotazioni di sicurezza per i veicoli commerciali e pesanti (N2, N3) proposte dalla Commissione UE sono:

nella categoria B)

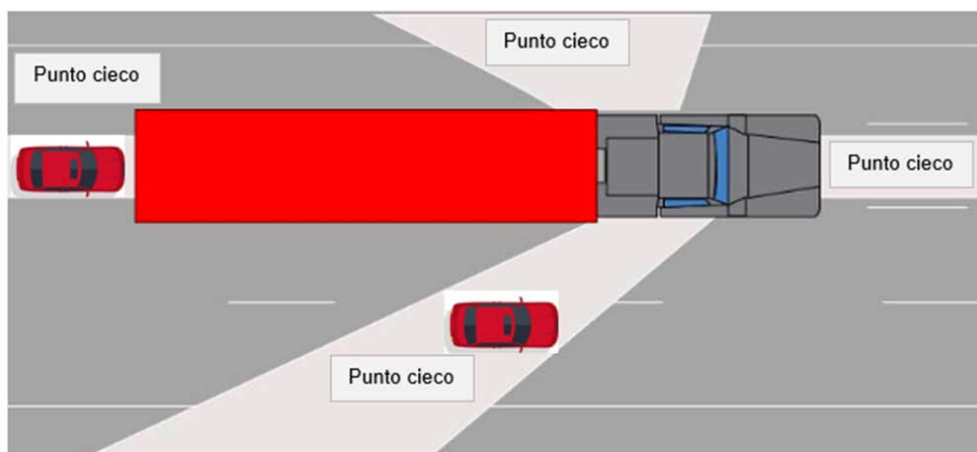
- il Tyre Pressure Monitoring System (TPMS), sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici;
- l'Intelligent Speed Adaptation (ISA), sistema di riconoscimento dei limiti di velocità;
- l'Alcohol Interlock, interfaccia per il montaggio di sistemi che impediscono la guida del veicolo in stato di ebbrezza;
- il Driver Drowsiness Monitoring, 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 VRU Collision Warning, sistema di avvertimento al conducente di una possibile collisione con utenti deboli della strada;

nella categoria C)

- l'Advanced Distraction Recognition, sistema avanzato di riconoscimento dello stato di attenzione del conducente;

nella categoria D)

- l'Heavy Duty Direct Vision, cabine avanzate in grado di permettere la visione diretta degli utenti deboli della strada.



Appendice statistica

Tabella 15. UE28 Pil e Produzione industriale, variazioni % annuali

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

Nota: DATI EUROSTAT, aggiustati per effetti del candario (Tabella tec00115 per Pil e Tabella sts_inpr_a per PI)

Dati aggiornati il 7/2/2019

Tabella 16. ITALIA, Trasporto merci su strada per classi di percorrenza e tipo di merce, tkm

merce trasportata - tonnellate-chilometro (migliaia)						
Classe di percorrenza	2016			2017		
	fino a 50 km	51 km e più	totale	fino a 50 km	51 km e più	totale
Tipo di merce						
minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave, torba, uranio e torio	1.179.614	4.249.618	5.429.232	1.860.048	5.128.115	6.988.163
altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	772.059	6.877.416	7.649.474	1.197.615	8.738.736	9.936.351
materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti	924.313	5.520.899	6.445.212	1.136.388	6.524.765	7.661.153
prodotti alimentari, bevande e tabacchi	693.382	18.129.550	18.822.932	710.321	19.141.990	19.852.311
altre merci n.c.a.	467.638	12.419.655	12.887.293	515.354	12.009.960	12.525.314
prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura, pesci ed altri prodotti della pesca	260.064	9.367.431	9.627.496	497.031	10.045.036	10.542.067
metalli, manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	300.160	10.423.618	10.723.778	389.639	10.725.009	11.114.648
coke e prodotti petroliferi raffinati	193.974	3.044.051	3.238.025	248.969	3.799.487	4.048.457
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	166.500	5.109.324	5.275.824	236.106	6.196.912	6.433.018
prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e in materie plastiche, combustibili nucleari	113.673	5.606.554	5.720.227	166.297	6.894.666	7.060.963
merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme	127.279	5.599.733	5.727.012	131.958	7.852.665	7.984.624
mezzi di trasporto	23.248	1.046.888	1.070.136	104.177	2.340.963	2.445.140
attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci	75.262	1.452.971	1.528.234	100.968	1.714.285	1.815.253
merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16	72.142	2.887.394	2.959.536	99.398	3.463.876	3.563.274
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	65.307	1.680.234	1.745.541	82.668	1.397.678	1.480.347
posta, pacchi	15.106	889.861	904.966	54.743	1.489.455	1.544.199
carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale	63.347	1.218.136	1.281.482	38.571	1.680.233	1.718.804
prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio	43.057	1.404.277	1.447.334	34.723	1.430.865	1.465.589
mobili, altri manufatti n.c.a.	9.139	1.418.189	1.427.327	18.295	1.347.993	1.366.288
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.	8.268	123.161	131.429	12.744	128.076	140.820
tutte le voci	5.573.531	98.468.961	104.042.492	7.636.016	112.050.767	119.686.783

Dati ISTAT

Tabella 17. ITALIA, Trasporto merci per titolo di trasporto, classi di percorrenza, tonnellate e tkm

Titolo di trasporto		2017					
		tutte le voci		conto proprio		conto terzi	
Tipo	Classe di percorrenza	merce	merce	merce	merce	merce	merce
		trasportata - tonnellate	trasportata - tonnellate- chilometro (migliaia)	trasportata - tonnellate	trasportata - tonnellate- chilometro (migliaia)	trasportata - tonnellate	trasportata - tonnellate- chilometro (migliaia)
interno	fino a 50 km	377790444	7595987	124830771	2175939	252959673	5420048
	51-100 km	155343544	10896299	22379889	1559488	132963655	9336811
	101-150 km	90124224	10994813	9127830	1085247	80996394	9909567
	151-200 km	68188553	11667836	4699724	772366	63488829	10895470
	201-300 km	80897596	19523342	4582098	1059095	76315498	18464246
	301-400 km	40307064	13778100	1803658	608065	38503406	13170035
	401-500 km	17278108	7631323	525087	228135	16753021	7403188
	501 km e più	34313587	24628706	587832	408986	33725754	24219719
	totale	864243120	106716406	168536889	7897322	695706231	98819084
internazionale	fino a 50 km	1383973	40029	378466	9093	1005506	30935
	51-100 km	784082	60371	91591	6063	692491	54308
	101-150 km	919467	116646	29936	3800	889532	112847
	151-200 km	867691	153732	22215	3773	845476	149959
	201-300 km	2039000	518081	45852	10567	1993148	507514
	301-400 km	1933845	670920	5281	1813	1928564	669107
	401-500 km	2153492	970304	16002	7141	2137489	963162
	501 km e più	11125942	10440294	160388	175301	10965554	10264993
	totale	21207492	12970377	749731	217551	20457761	12752826
totale	fino a 50 km	379174417	7636016	125209237	2185032	253965179	5450983
	51-100 km	156127626	10956670	22471480	1565551	133656146	9391119
	101-150 km	91043691	11111459	9157766	1089047	81885926	10022414
	151-200 km	69056244	11821568	4721939	776139	64334305	11045429
	201-300 km	82936596	20041423	4627950	1069662	78308646	18971760
	301-400 km	42240909	14449020	1808939	609878	40431970	13839142
	401-500 km	19431600	8601627	541089	235276	18890510	8366350
	501 km e più	45439529	35069000	748220	584287	44691308	34484712
	totale	885450612	119686783	169286620	8114873	716163992	111571910

Dati ISTAT

Tabella 18. UE/EFTA Immatricolazioni di veicoli commerciali e industriali (escluso bus)

dati provvisori

Paesi /Countries	VEICOLI COMMERCIALI <=3500 kg			AUTOCARRI >3500 kg			AUTOCARRI >16000 kg		
	2017	2018	var. % 18/17	2017	2018	var. % 18/17	2017	2018	var. % 18/17
UE 28+EFTA	2.065.850	2.130.263	3,1	382.294	395.847	3,5	304.958	314.427	3,1
UE 15+EFTA	1.903.203	1.951.091	2,5	315.066	323.322	2,6	248.984	254.605	2,3
Austria	40.174	43.641	8,6	8.186	8.204	0,2	7.652	7.722	0,9
Belgio	76.397	77.936	2,0	9.818	10.816	10,2	8.337	9.095	9,1
Danimarca	35.895	33.859	-5,7	5.029	4.998	-0,6	4.545	4.574	0,6
Finlandia	15.525	15.515	-0,1	3.473	3.897	12,2	2.868	2.904	1,3
Francia	437.415	457.573	4,6	51.308	55.463	8,1	44.452	48.519	9,1
Germania	270.694	285.191	5,4	91.755	94.404	2,9	64.747	66.770	3,1
Grecia	6.627	6.905	4,2	445	351	-21,1	218	171	-21,6
Irlanda (4)	24.218	25.561	5,5	2.264	2.144	-5,3	1.883	1.810	-3,9
Italia (1)	193.178	181.590	-6,0	24.347	25.582	5,1	19.614	20.594	5,0
Lussemburgo (4)	4.754	4.853	2,1	1.138	1.032	-9,3	977	885	-9,4
Paesi Bassi	73.471	79.171	7,8	14.635	15.971	9,1	13.267	14.322	8,0
Portogallo	38.523	39.282	2,0	5.372	5.133	-4,4	4.503	4.156	-7,7
Regno Unito (2)	362.149	357.325	-1,3	54.648	52.468	-4,0	40.649	38.470	-5,4
Spagna	199.101	214.553	7,8	24.675	24.178	-2,0	20.659	19.792	-4,2
Svezia	55.390	56.628	2,2	6.752	6.802	0,7	6.198	6.205	0,1
EFTA	69.692	71.508	2,6	11.221	11.879	5,9	8.415	8.616	2,4
Islanda	2.025	1.918	-5,3	391	422	7,9	222	255	14,9
Norvegia (4)	35.838	37.204	3,8	6.244	7.068	13,2	4.470	4.919	10,0
Svizzera (3)	31.829	32.386	1,7	4.586	4.389	-4,3	3.723	3.442	-7,5
U. E. Nuovi Membri	162.647	179.172	10,2	67.228	72.525	7,9	55.974	59.822	6,9
Bulgaria	5.973	6.282	5,2						
Ceca Rep. (3)	19.398	20.225	4,3	10.008	9.894	-1,1	7.474	7.118	-4,8
Cipro	2.029	1.815	-10,5	104	121	16,3	65	50	-23,1
Croazia	8.408	8.901	5,9	1.344	1.397	3,9	1.051	1.052	0,1
Estonia	4.755	5.012	5,4	1.037	1.078	4,0	991	1.005	1,4
Lettonia	2.242	2.393	6,7	1.561	1.645	5,4	1.505	1.582	5,1
Lituania (2)	3.202	3.577	11,7	6.996	8.290	18,5	6.862	8.178	19,2
Polonia	60.989	68.819	12,8	27.659	29.870	8,0	21.063	22.167	5,2
Romania	16.021	17.585	9,8	6.108	6.903	13,0	5.821	6.656	14,3
Slovacchia Rep.	7.581	9.126	20,4	4.190	4.308	2,8	3.749	3.846	2,6
Slovenia (2)	12.107	12.709	5,0	2.367	2.761	16,6	2.215	2.578	16,4
Ungheria	19.942	22.728	14,0	5.854	6.258	6,9	5.178	5.590	8,0

(1) Per i veicoli >3.500 kg e >16.000 elaborazioni per data di rilascio del libretto di circolazione

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

(3) veicoli >18.000 kg

(4) stime per veicoli >16.000 kg