



Italia

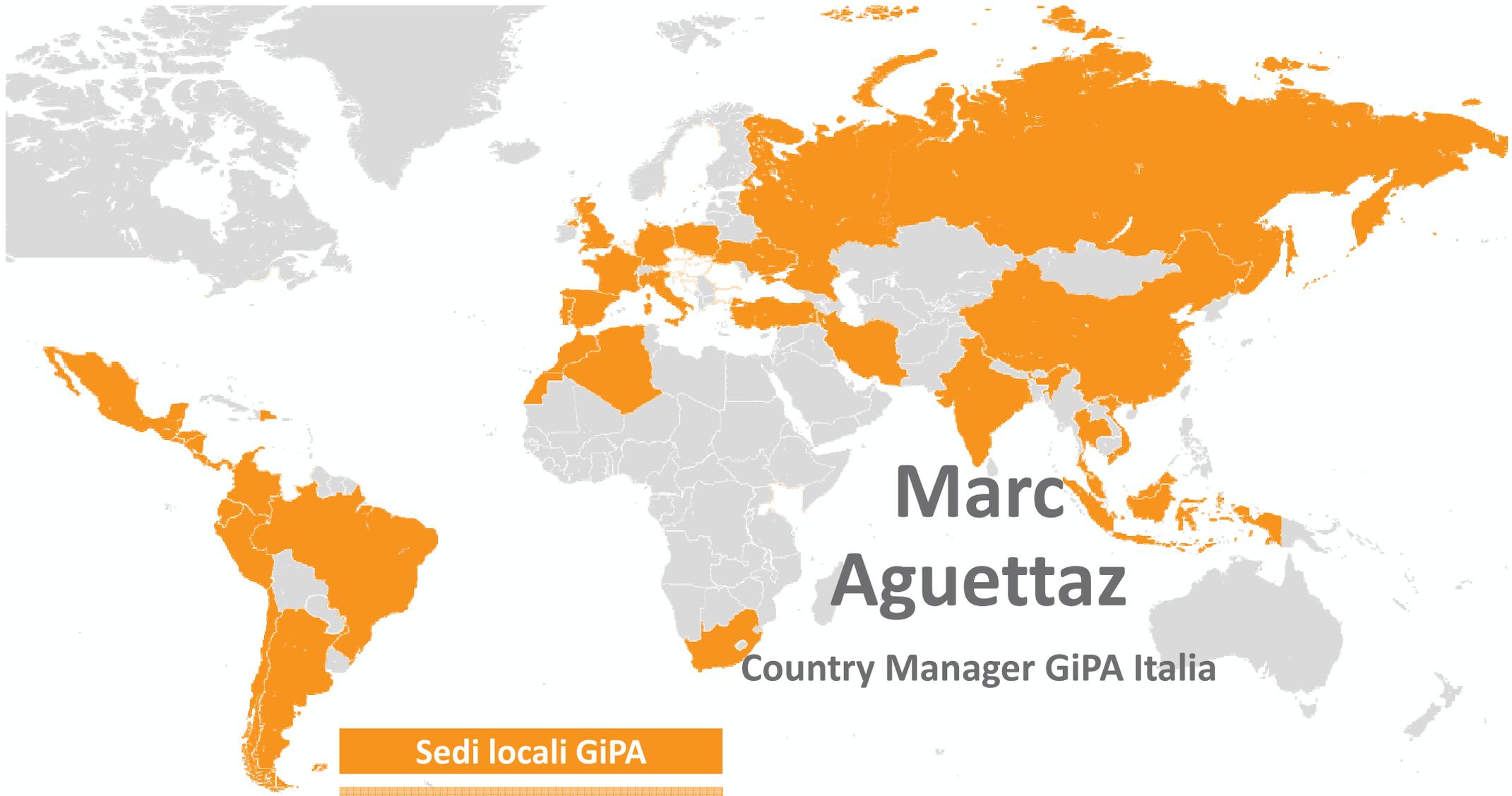
# L'autotrasporto italiano nel contesto europeo: dinamiche e prospettive



ISUZU



Frascati, 8 novembre 2016



**Sedi locali GiPA**

**Studi ad hoc GiPA**

→ Questo studio si prefigge lo scopo di analizzare e valutare:

- ✓ L'impatto del contesto normativo sulla filiera dell'autotrasporto in Italia, mettendolo in paragone con l'Europa;
- ✓ Come le aziende italiane si stanno comportando per fronteggiare le difficoltà nello svolgimento della loro attività.

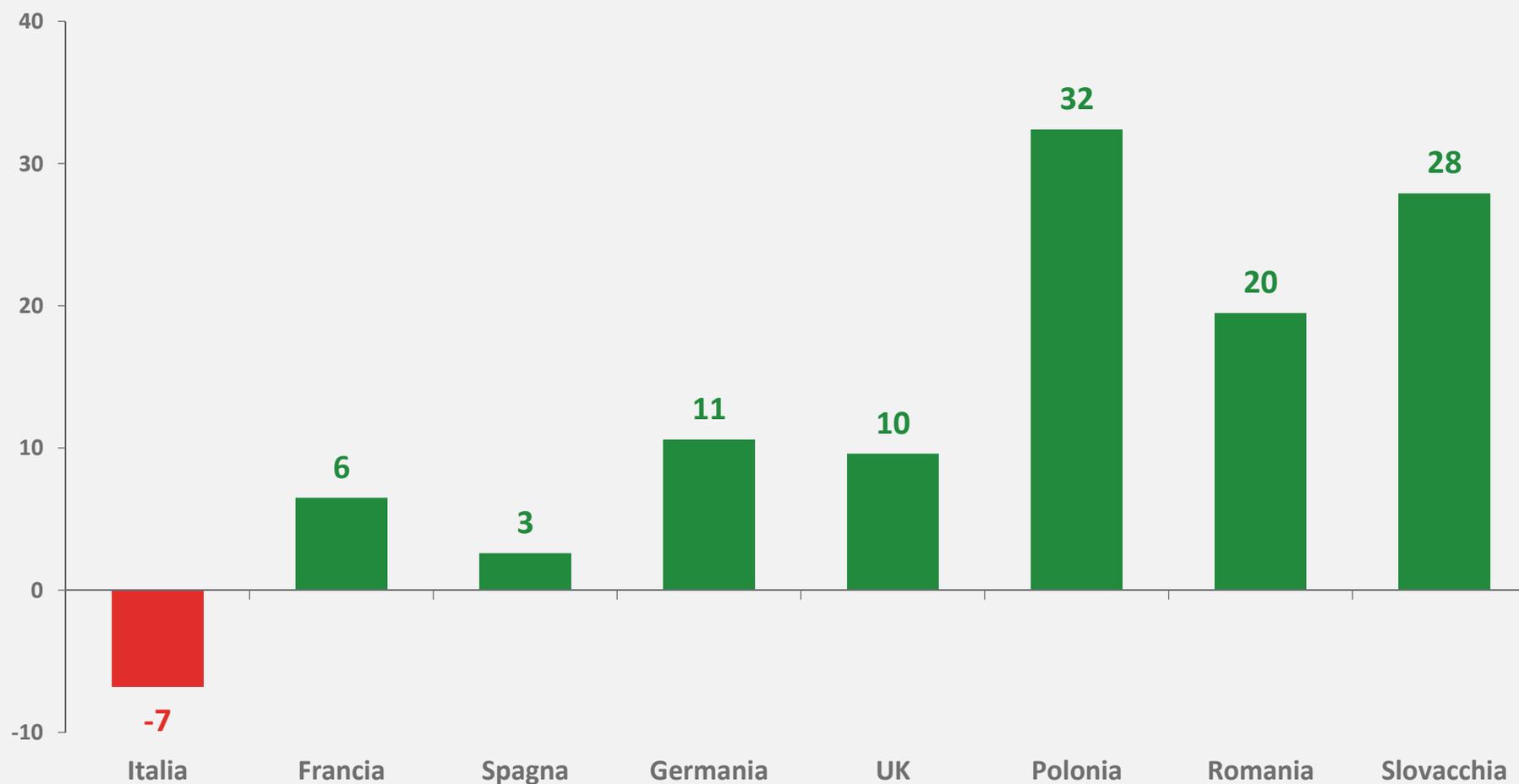
→ Lo studio è stato realizzato attraverso 3 fasi:

- ✓ Identificazione del contesto macroeconomico italiano ed europeo;
- ✓ Analisi dello stato di salute dell'universo dei protagonisti della filiera (costruttori, riparatori, flotte) e dei relativi bilanci (documenti civilistici forniti da Italia Bilanci);
- ✓ Analisi della situazione delle flotte di autotrasporto, attraverso la conduzione di una indagine presso 187 aziende con 6 o più veicoli > 3,5 tonnellate.



⇒ Tutti i paesi hanno fatto registrare una crescita del PIL nel periodo 2007-2015, a parte l'Italia.

**Variazione cumulata del tasso di crescita del PIL 2007-2015**



Fonte: EUROSTAT

📌 In 8 anni il PIL italiano ha perso, complessivamente, 7 punti.

⇒ Una classifica oggettiva delle performance logistiche dei paesi.

## Significato e metodologia di calcolo

### LPI = Logistics Performance Index

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

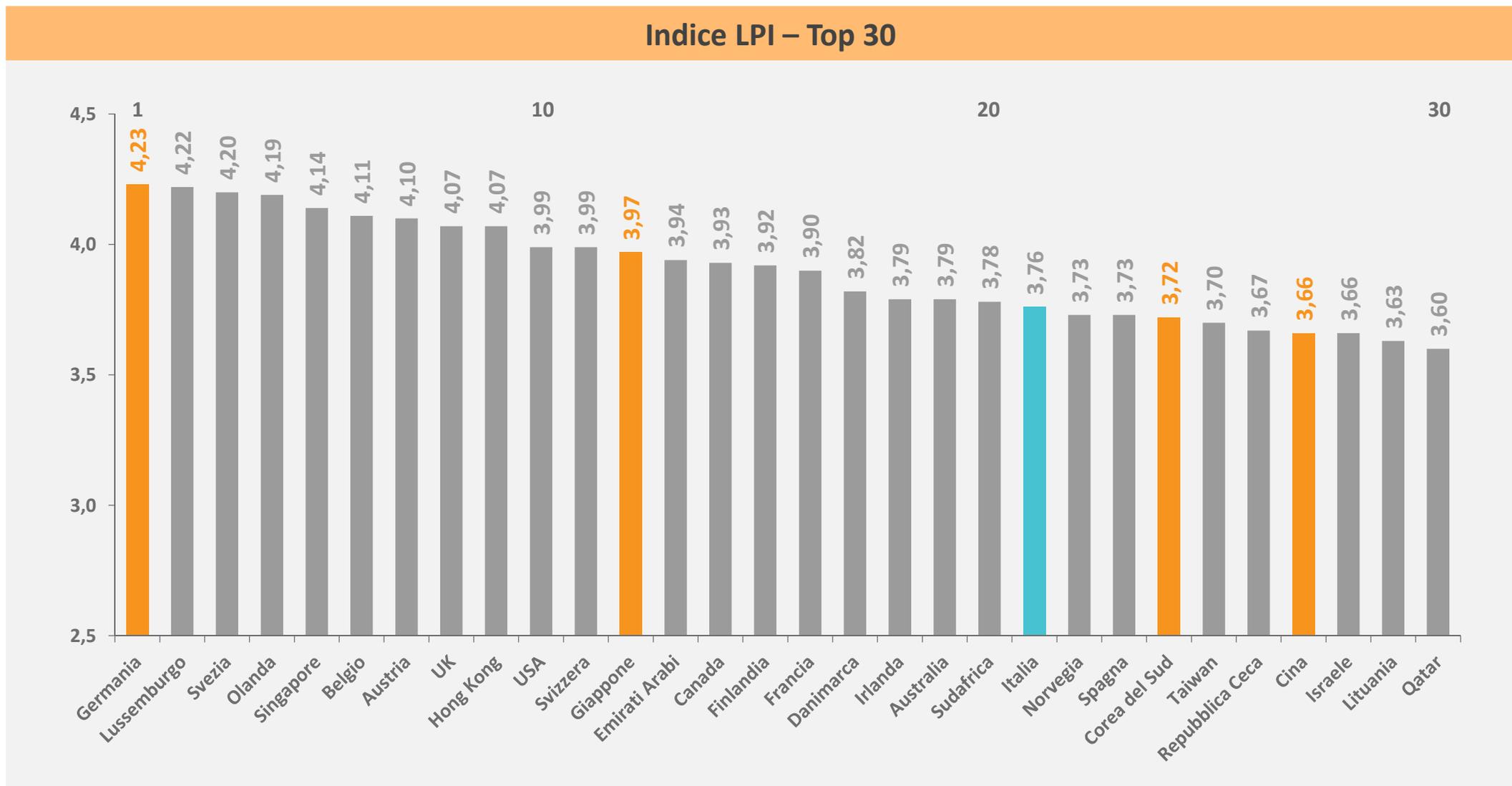
### L'indice LPI è basato sull'analisi di 6 parametri

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



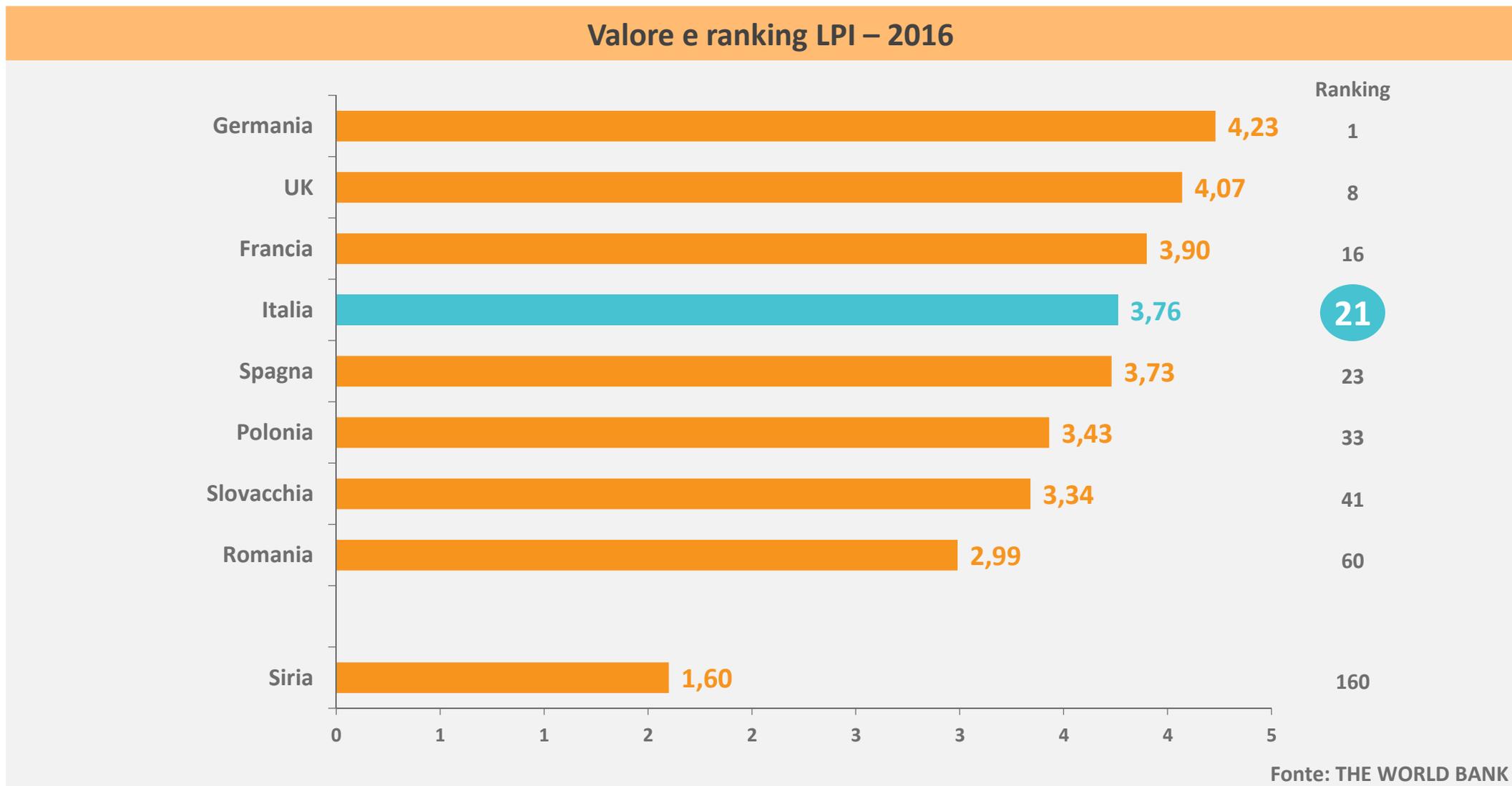
Fonte: THE WORLD BANK

⇒ Superpotenze economiche come Stati Uniti, Giappone e Cina occupano posizioni di rincalzo.



📍 L'indice LPI per l'Italia è pari a 3,76.

⇒ Germania prima al mondo, Italia in 21-esima posizione, davanti solo alla Spagna tra i paesi del G5.



🔗 L'indice LPI per l'Italia è pari a 3,76.

⇒ L'efficienza della dogana e dei passaggi di confine appare uno dei principali punti deboli dell'Italia.

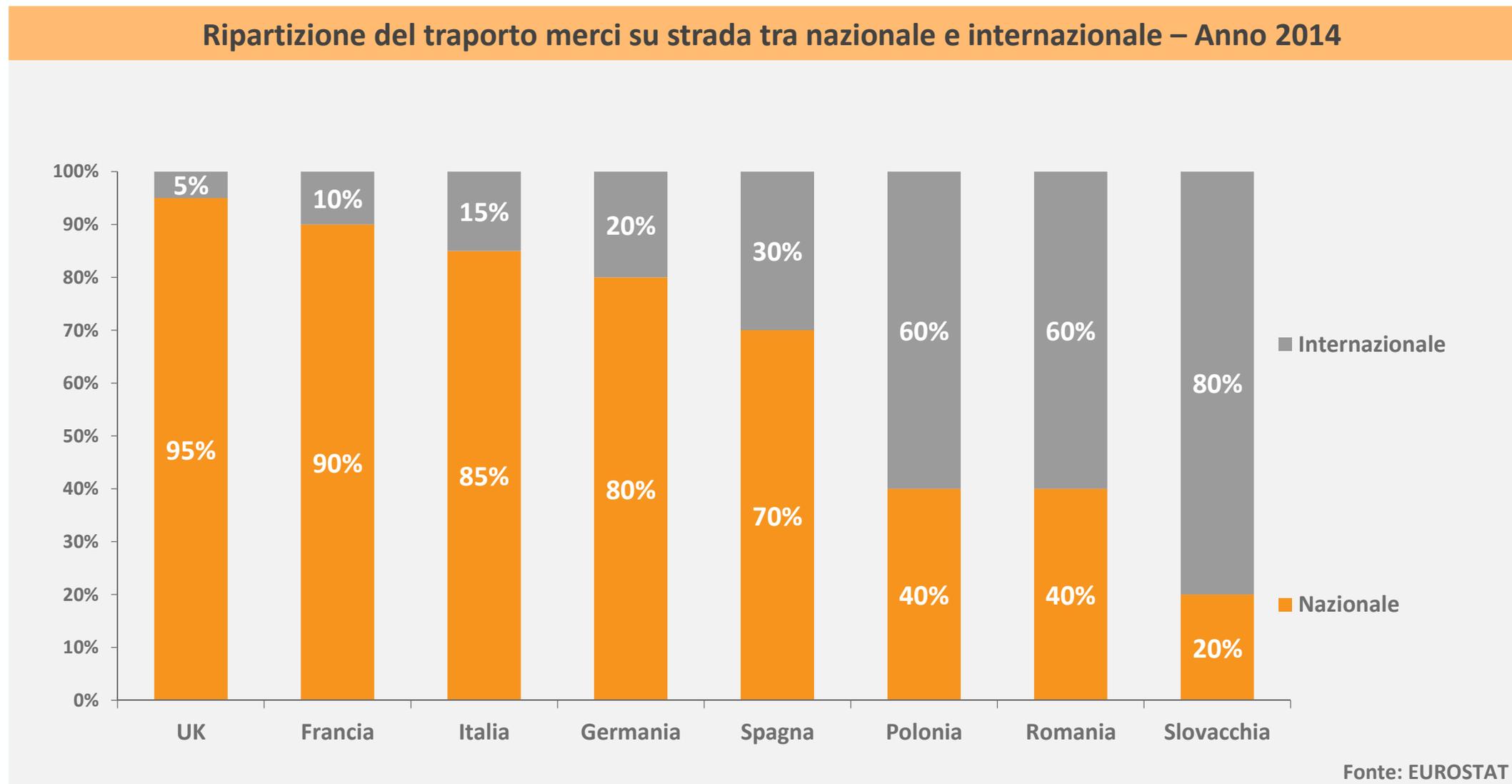
### Analisi dei parametri 2016

Parametri	Paese leader	Ranking Italia	Ranking 2007
<b>Indice LPI totale</b>	<b>Germania</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
<b>L'efficienza</b> della dogana e dei passaggi di confine	<b>Singapore</b>	<b>27</b>	<b>29</b>
<b>Qualità</b> dei trasporti e delle infrastrutture	<b>Germania</b>	<b>19</b>	<b>23</b>
<b>Facilità</b> di organizzare spedizioni a prezzi competitivi	<b>Lussemburgo</b>	<b>17</b>	<b>21</b>
<b>Competenza</b> e qualità dei servizi logistici	<b>Germania</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
<b>L'abilità</b> di tracciare lo stato delle spedizioni	<b>Svezia</b>	<b>20</b>	<b>21</b>
<b>La frequenza</b> del rispetto dei tempi di consegna	<b>Lussemburgo</b>	<b>22</b>	<b>27</b>

Fonte: THE WORLD BANK

📍 L'Italia è in 27-esima posizione per l'efficienza della dogana e dei passaggi di confine.

⇒ A Ovest prevale il trasporto nazionale, a Est quello internazionale.

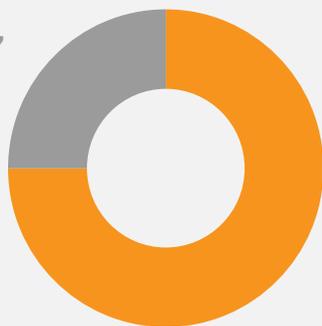


🔗 L'85% del trasporto merci su strada dei veicoli italiani è svolto in ambito nazionale.

⇒ La Polonia è oggi una delle principali realtà nell'ambito del trasporto merci su strada.

## Ripartizione tonnellate merci trasportate nella UE

Ferrovia,  
fluviale  
25%



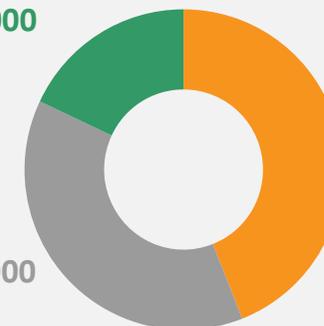
Strada  
75%

Punte più alte in:

- Spagna;
- UK;
- Italia;
- Polonia;
- Portogallo

## Raggio trasporto merci su strada nella UE

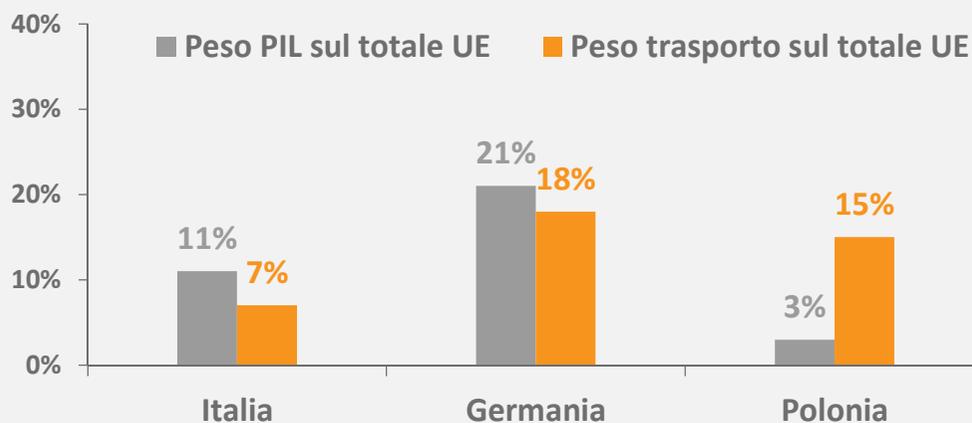
Oltre 1.000  
km  
18%



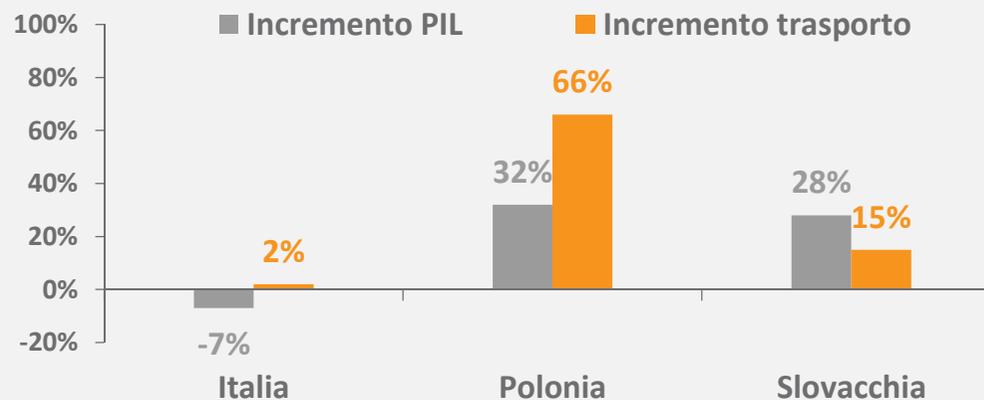
< 300 km  
44%

300-1.000  
km  
38%

## Peso su PIL e trasporto su strada nella UE



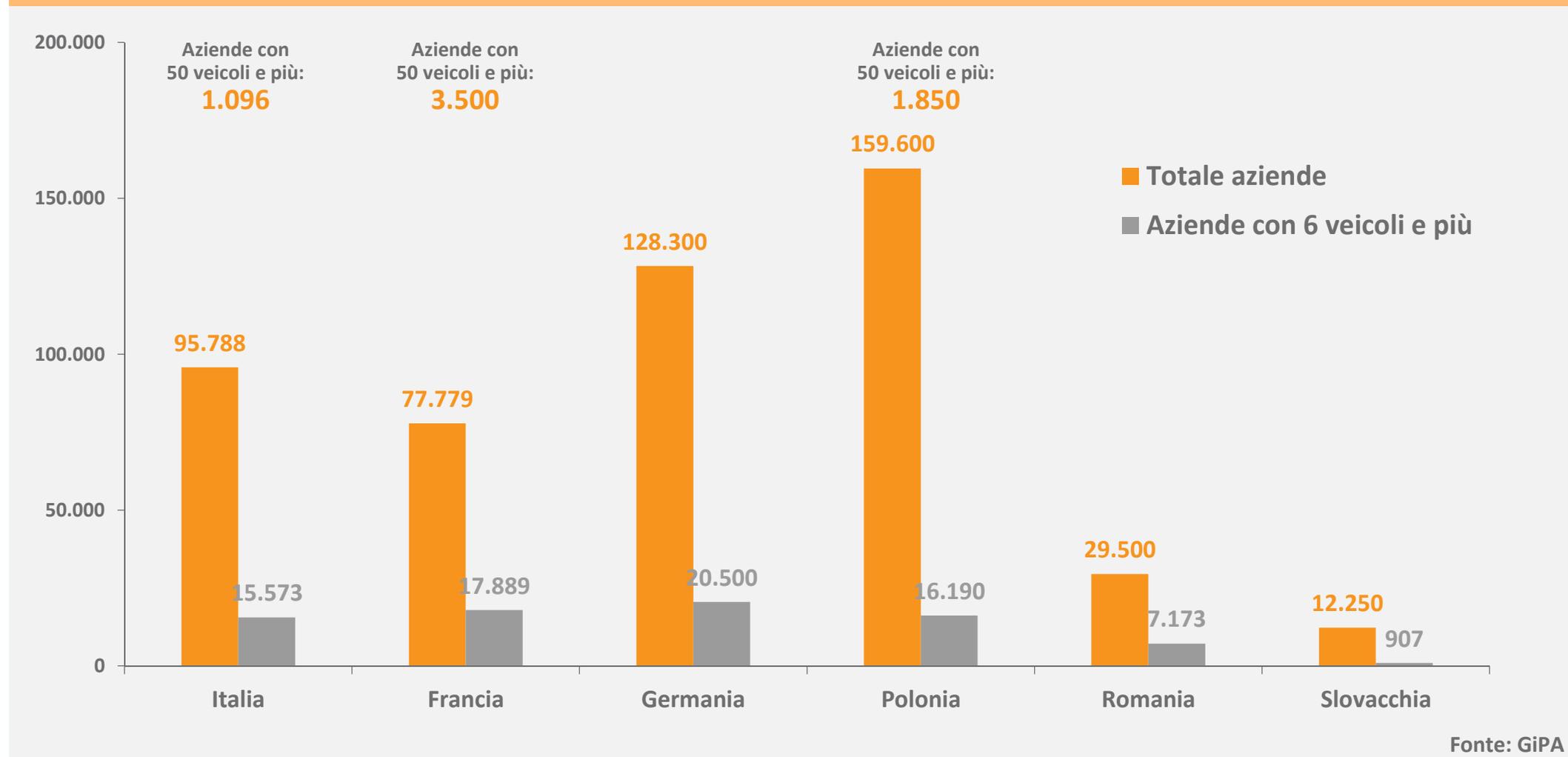
## Incremento PIL e trasporto su strada (2015 vs 2007)



📍 Nei paesi della Unione Europea, il 75% delle tonnellate di merci è trasportata su strada.

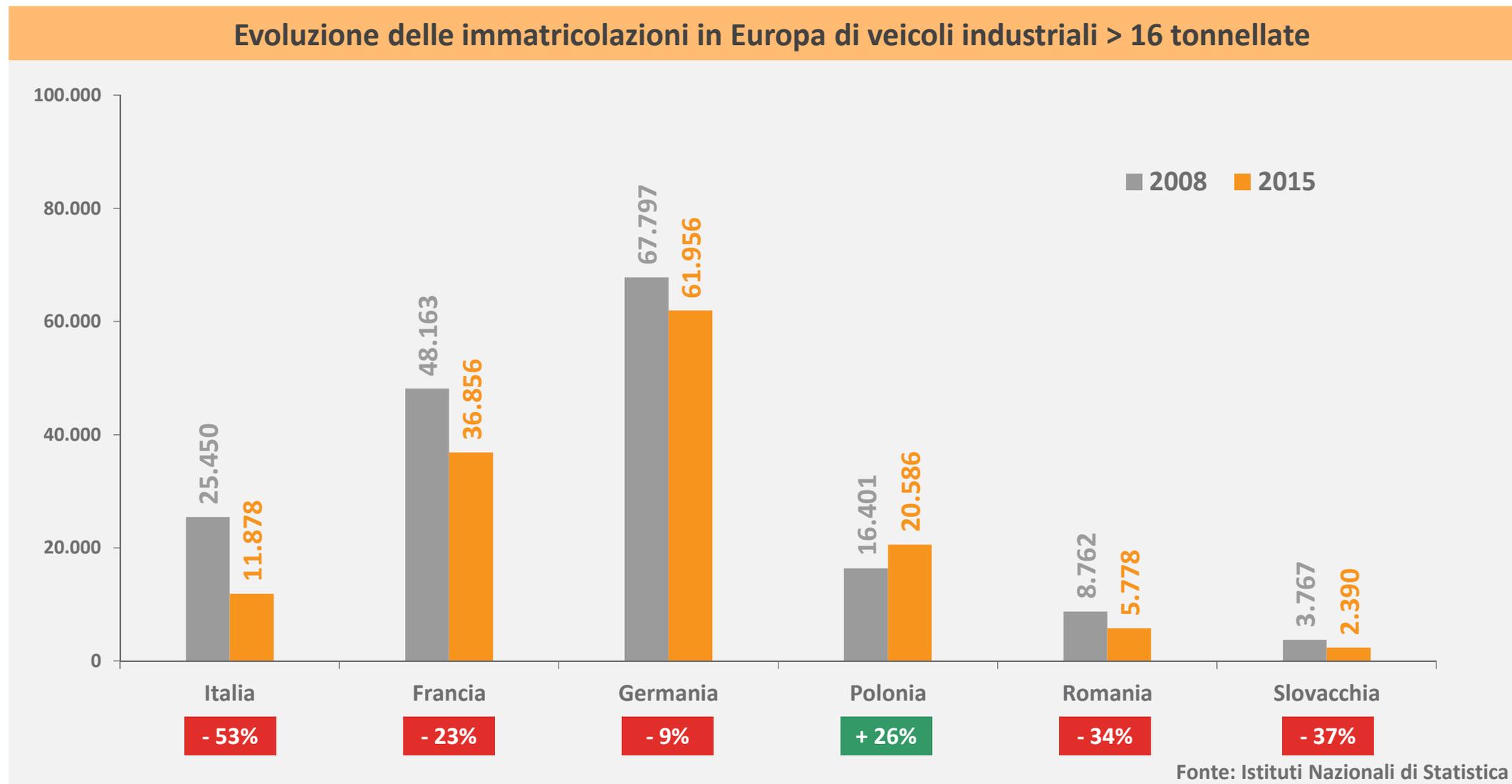
⇒ In Italia sono solo poco più di 1.000 (pari all'1,1%) le aziende di trasporto con oltre 50 veicoli.

## Le aziende di autotrasporto in Europa – Anno 2015



📍 95.788 aziende di autotrasporto in Italia nel 2015.

⇒ L'Italia fa registrare un - 53%, mentre la Polonia fa registrare un bell'exploit (+ 26%).



📍 11.878 veicoli > 16 tonnellate immatricolati in Italia nel 2015.

⇒ Nonostante il recupero degli ultimi 12 mesi, siamo al -55% rispetto alle immatricolazioni del 2008.

## Evolutione delle immatricolazioni di veicoli > 3,5 tonnellate

Immatricolazioni per massa totale a terra	2008	2010	2013	2015	15 vs 08
Da 3,51 a 6,0 t	1.810	1.382	747	754	-58%
Da 6,01 a 11,5 t	3.956	2.795	1.455	1.600	-60%
Da 11,51 a 15,9 t	2.281	1.378	835	990	-57%
16 t e più	25.450	12.641	10.551	11.878	-53%
<b>Totale</b>	<b>33.497</b>	<b>18.196</b>	<b>13.588</b>	<b>15.222</b>	<b>-55%</b>

## Evolutione delle immatricolazioni di veicoli > 3,5 tonnellate

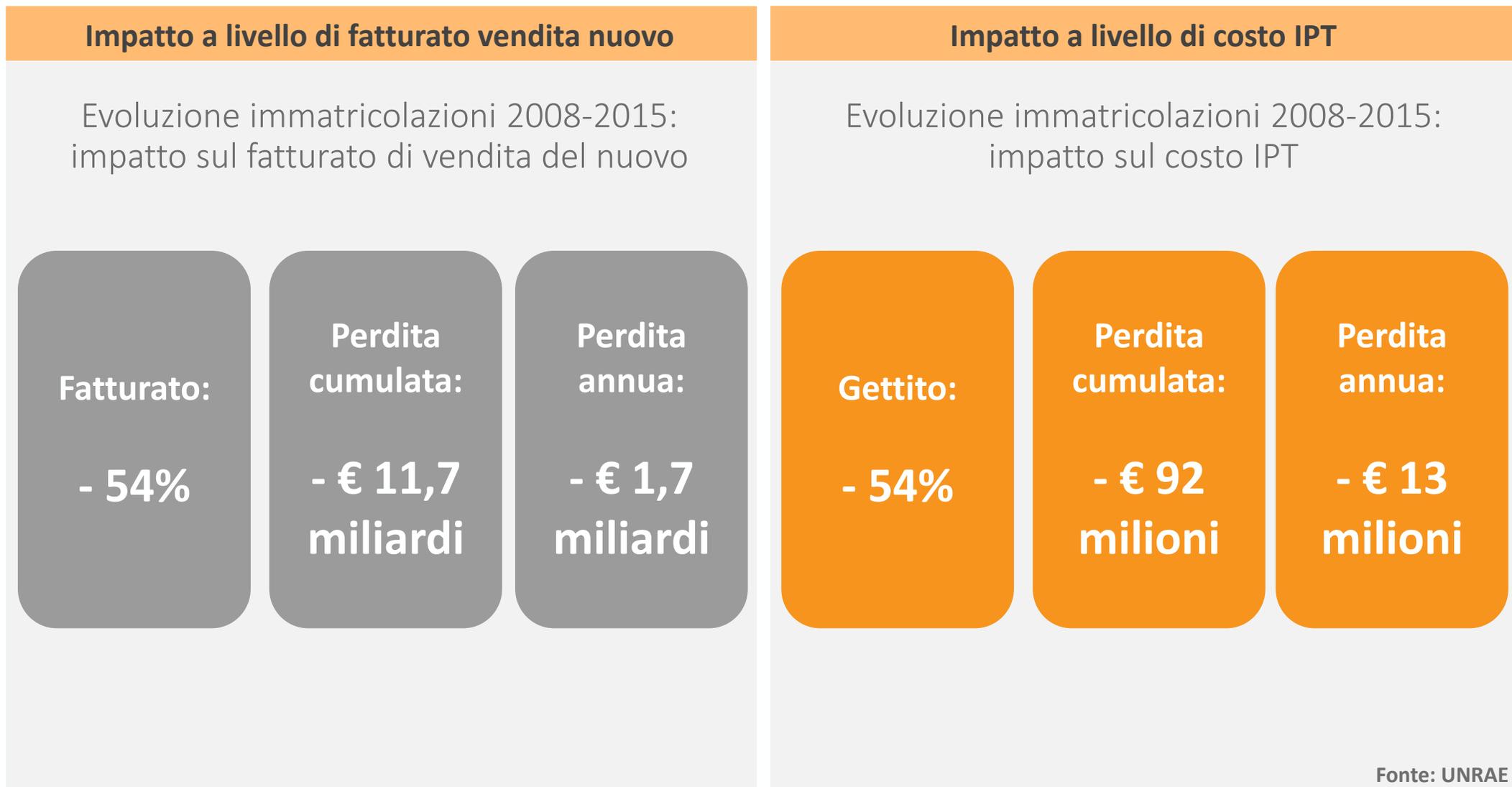
Il drastico calo dell'immatricolato ha comportato una **perdita di diverse migliaia di immatricolazioni potenziali** tra il 2008 e il 2015

La **perdita media annua** di immatricolazioni rispetto al valore del 2008 è pari a **17.430 veicoli**

Fonte: UNRAE

🔗 Nel 2015 sono stati immatricolati 11.878 veicoli > 16 tonnellate.

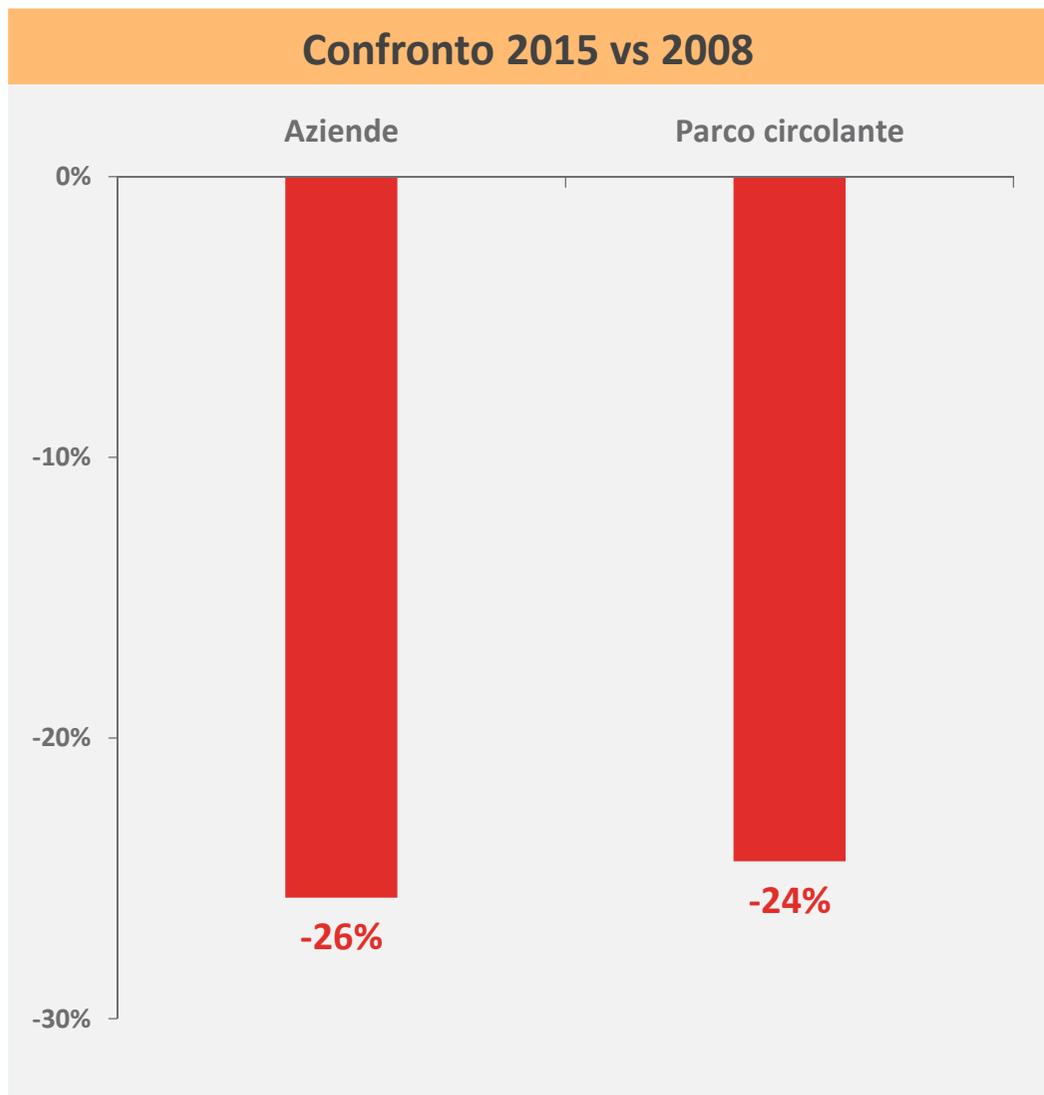
⇒ Perdita di 11,7 miliardi di Euro a livello di vendita del nuovo e di 92 milioni di Euro in termini di IPT.



Fonte: UNRAE

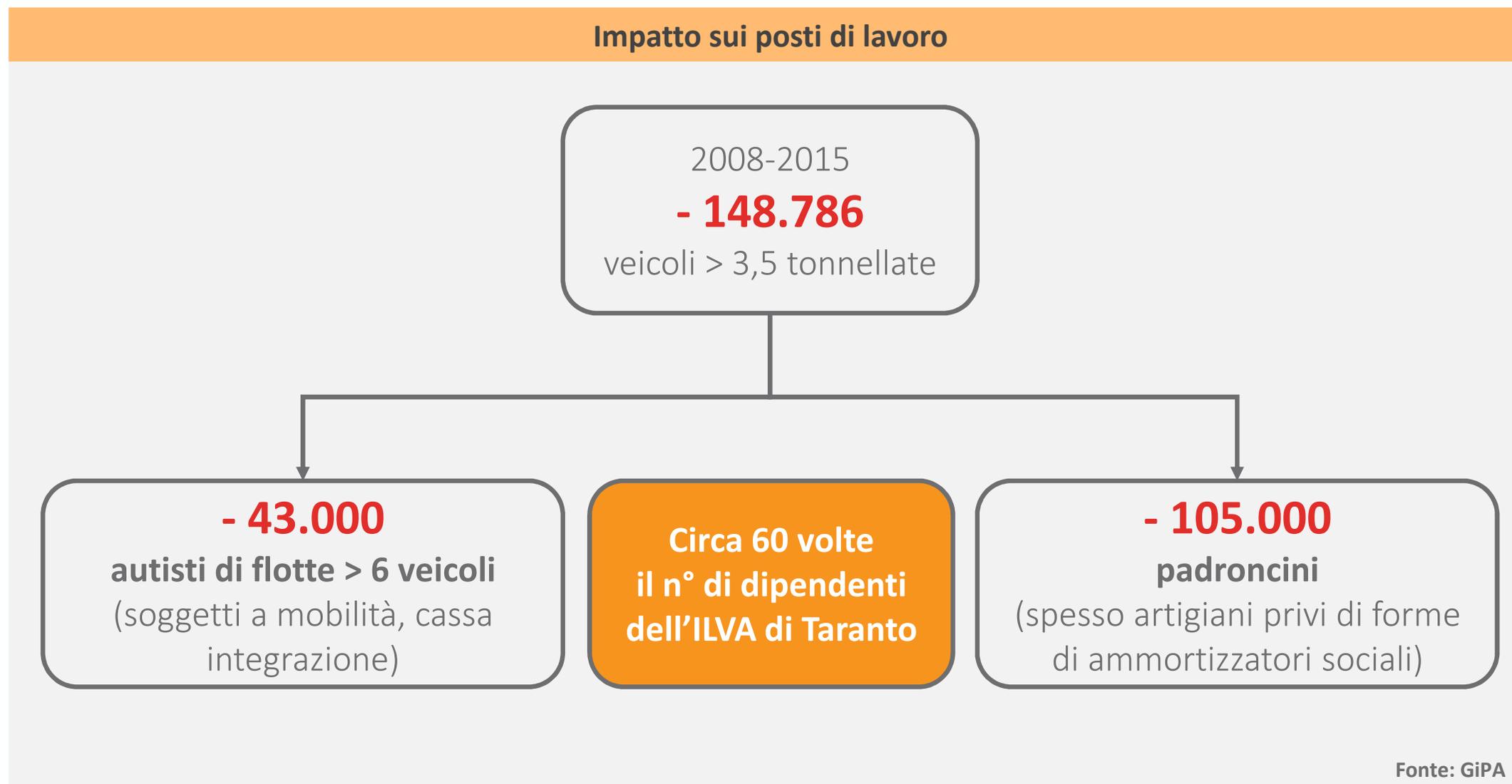
🔗 Il fatturato 2015 di vendita del nuovo è diminuito del 54%, rispetto al valore del 2008.

⇒ In 7 anni, perdita di oltre 33.000 aziende di autotrasporto e di quasi 150.000 veicoli industriali.



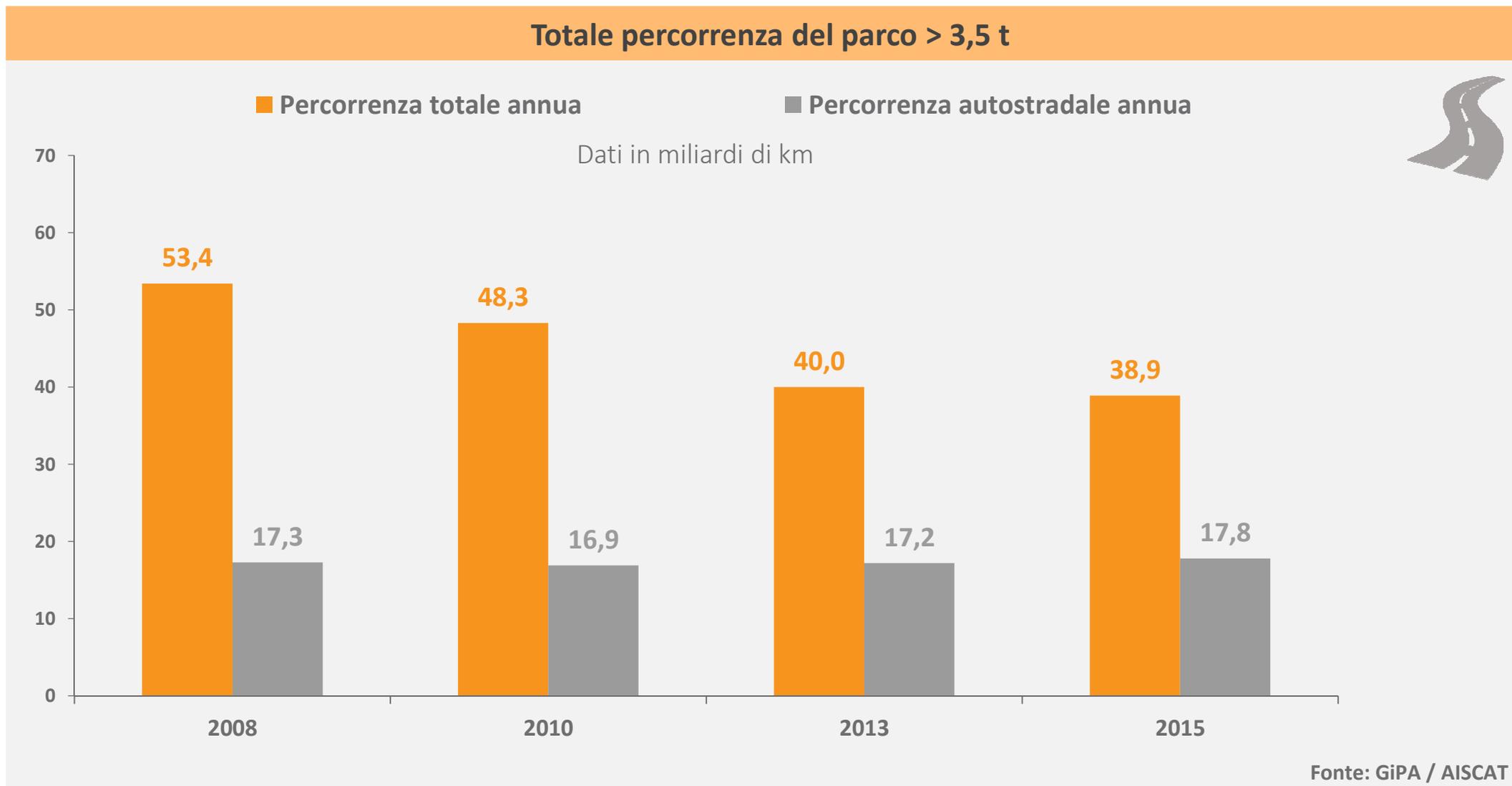
⚡ Rispetto al 2015, il numero di aziende è calato del 26%.

⇒ Quasi 150.000 autisti hanno «perso» il lavoro tra il 2008 e il 2015, (di cui oltre 100.000 artigiani).



🔗 In 7 anni circa 105.000 padroncini / artigiani hanno interrotto questo lavoro.

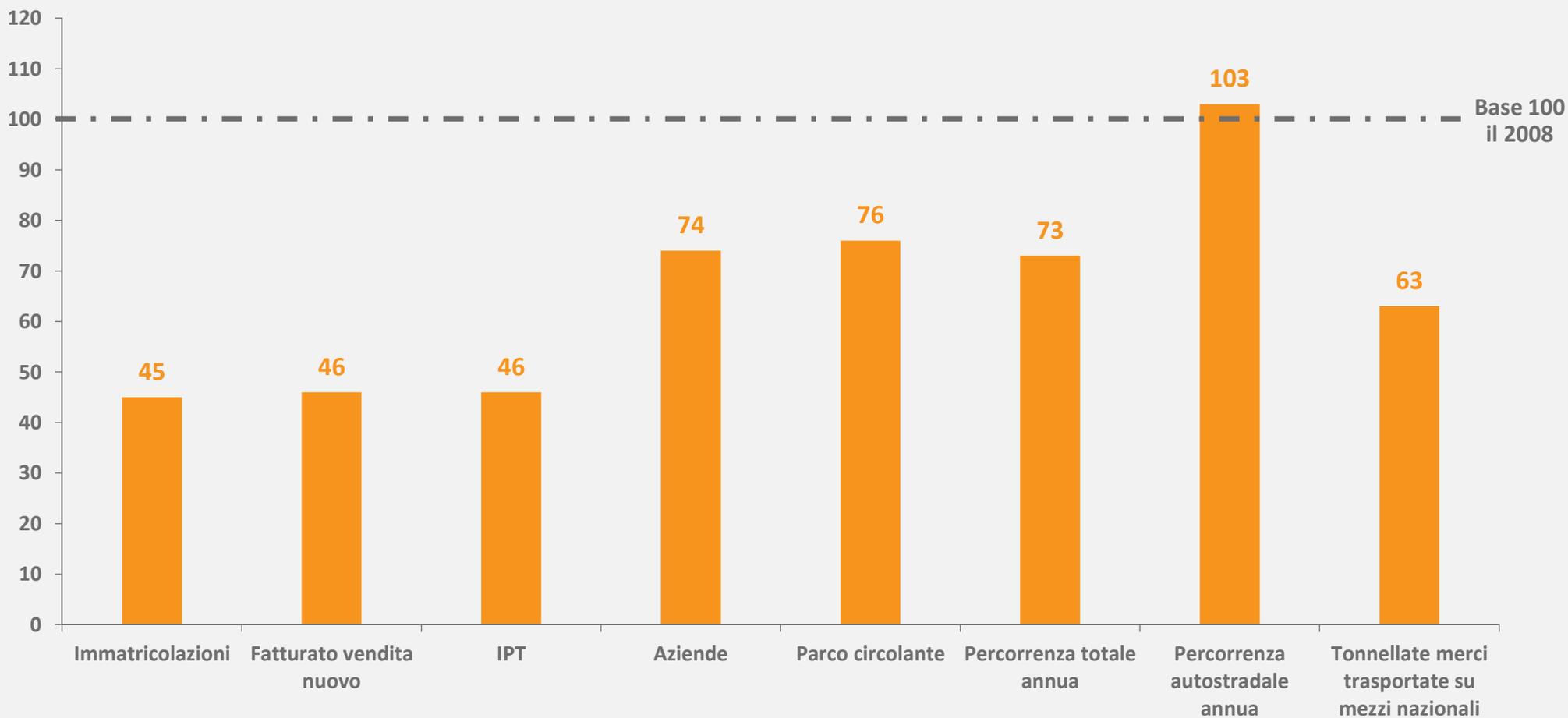
⇒ In ascesa le percorrenze autostradali, in calo quello su altre tipologie di strade.



📌 Nel 2015, la percorrenza totale annua del parco circolante italiano dei veicoli > 3,5 tonnellate è pari a 38,9 miliardi di km.

⇒ Diminuzione del 24% del parco circolante e del 37% delle tonnellate di merci trasportate.

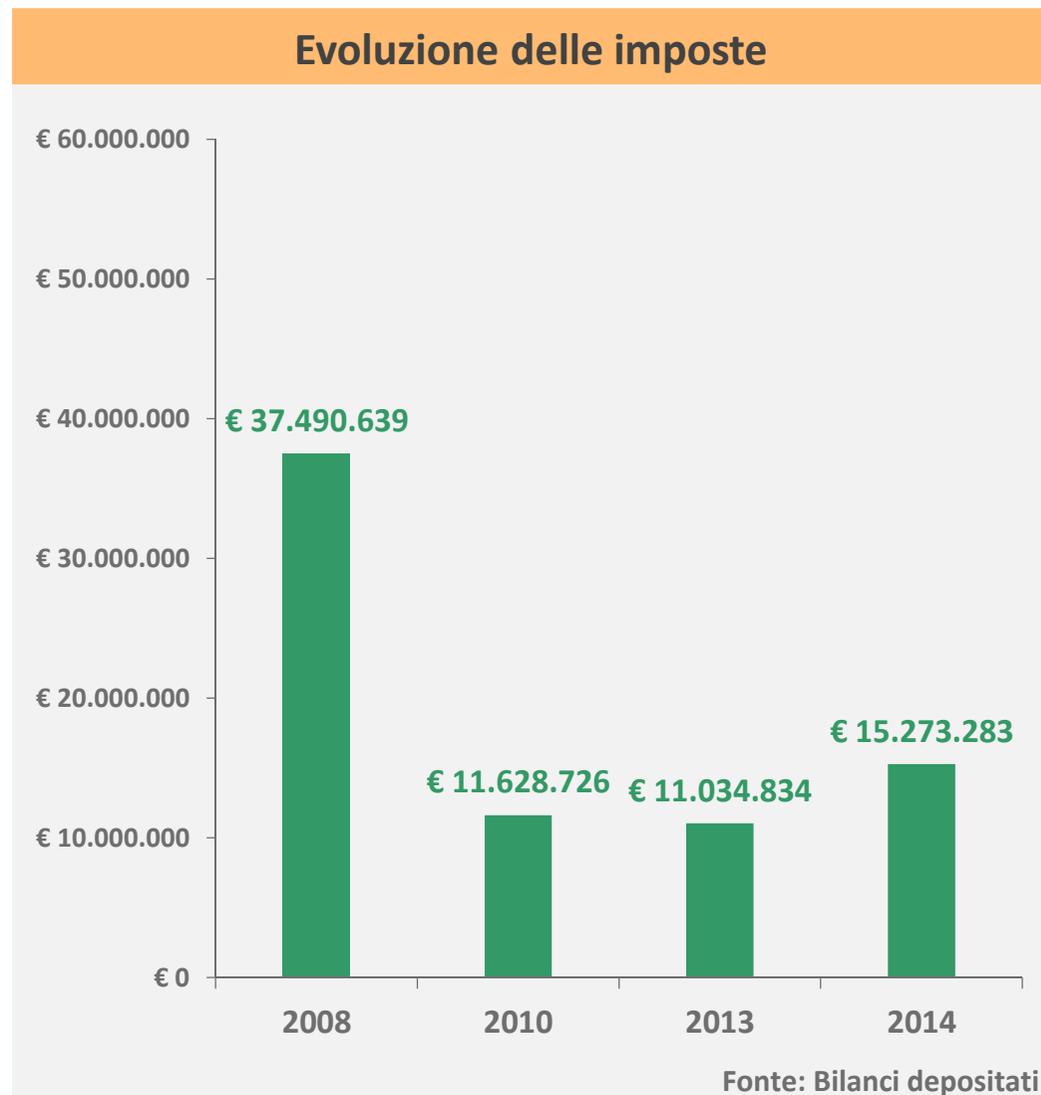
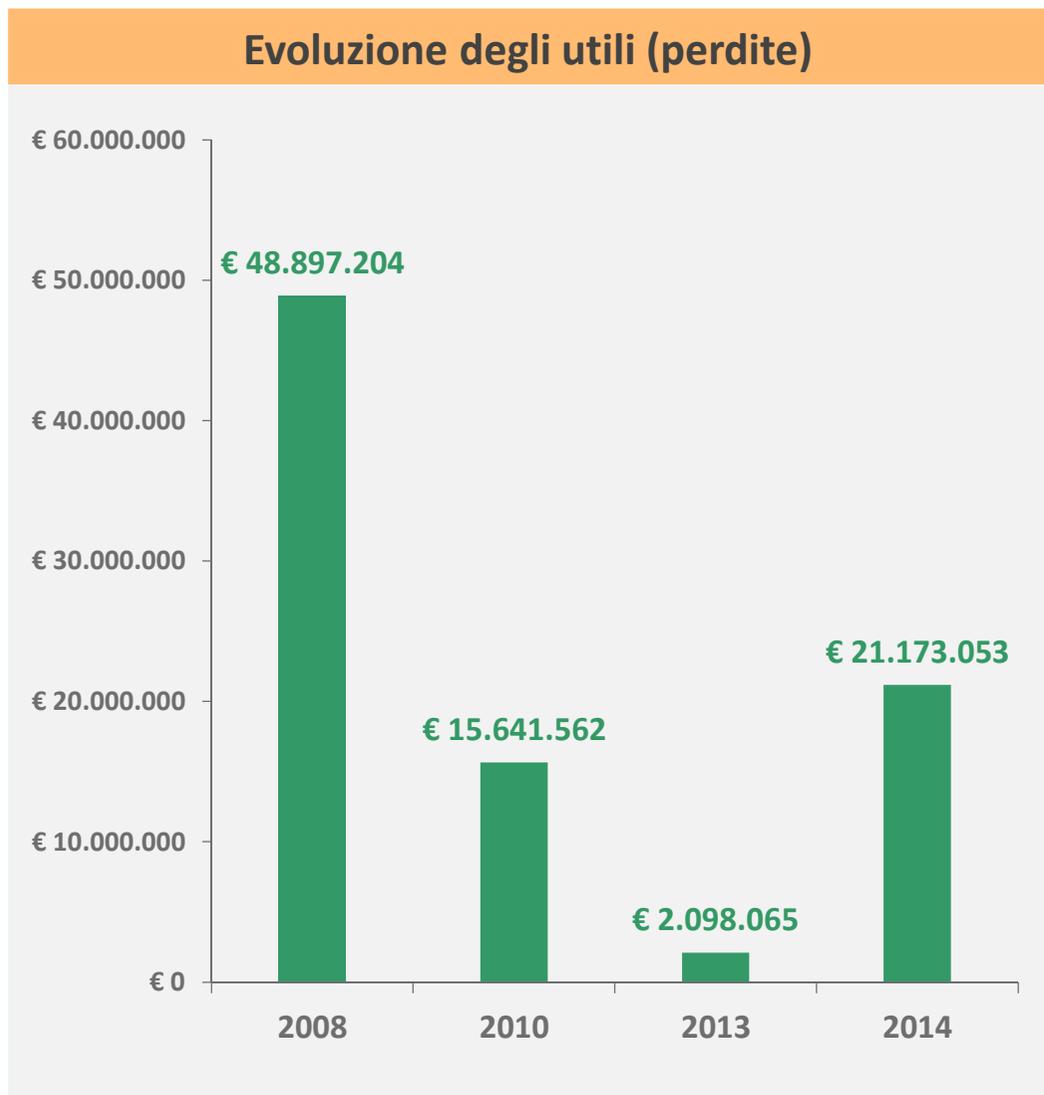
## Sintesi dei principali parametri in evoluzione – Base 100 il 2008



Fonte: UNRAE / GiPA / EUROSTAT

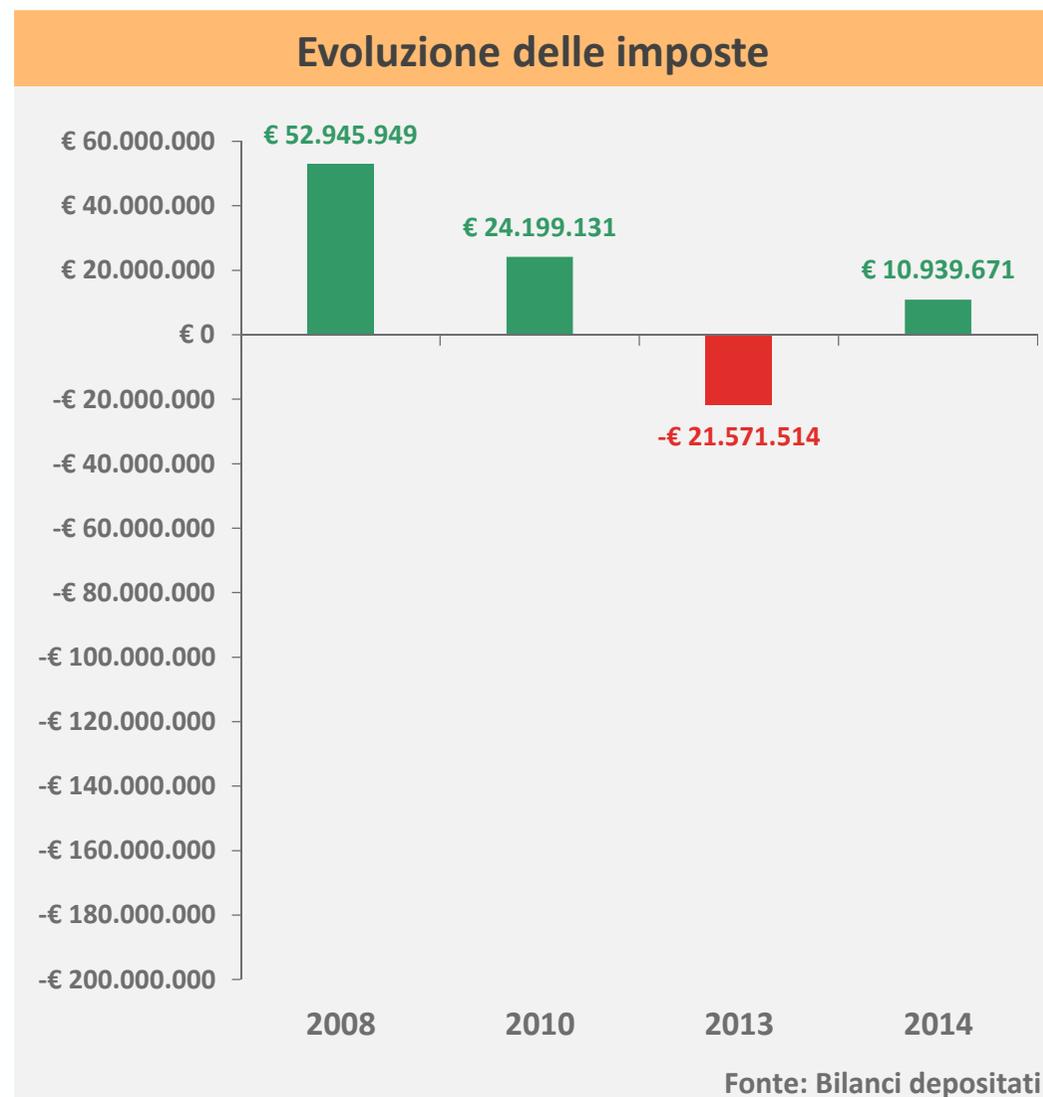
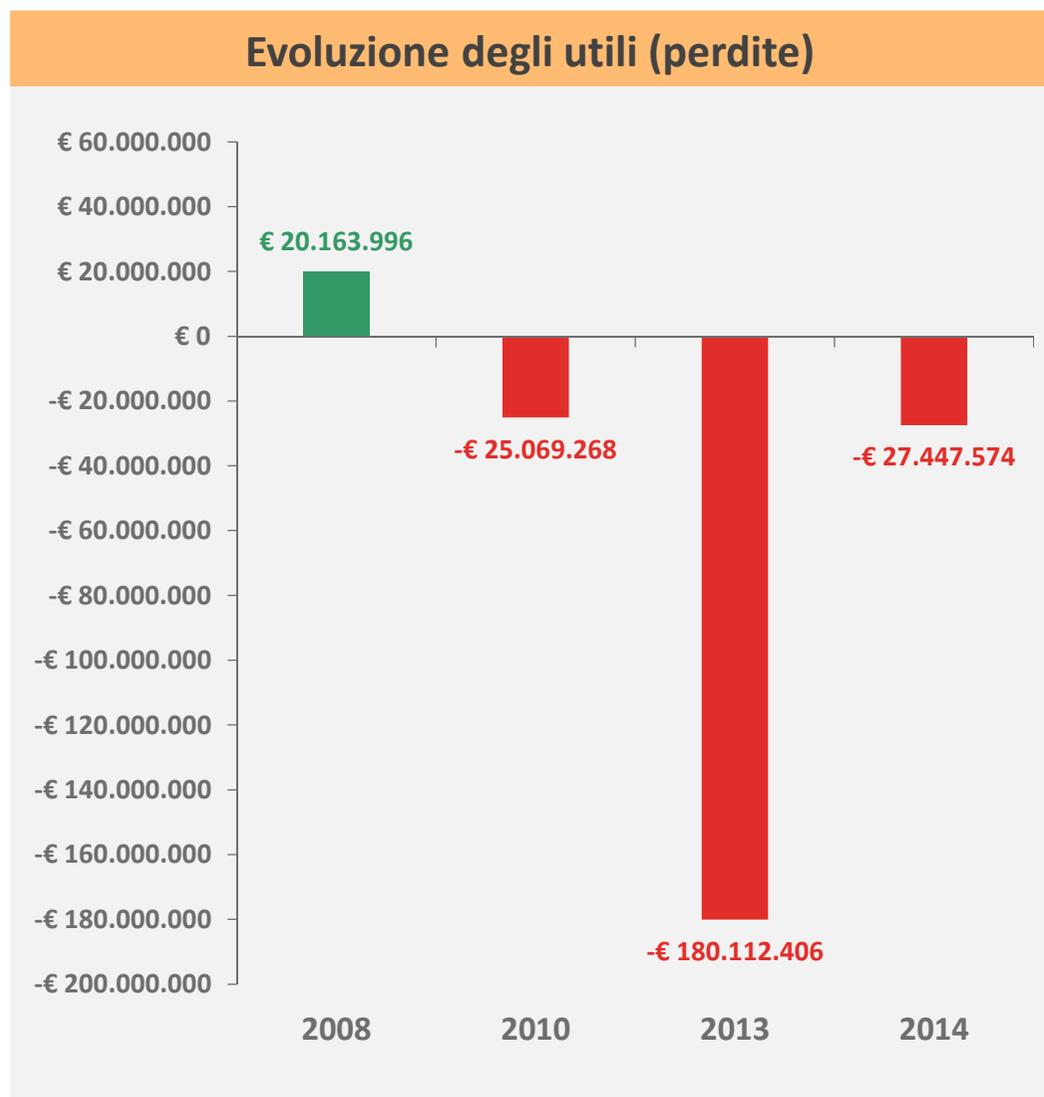
📌 Base 100 il 2008, l'indice 2015 delle immatricolazioni è pari a 45.

⇒ Dopo un nerissimo 2013, si intravedono segnali di ripresa per questo settore della filiera.



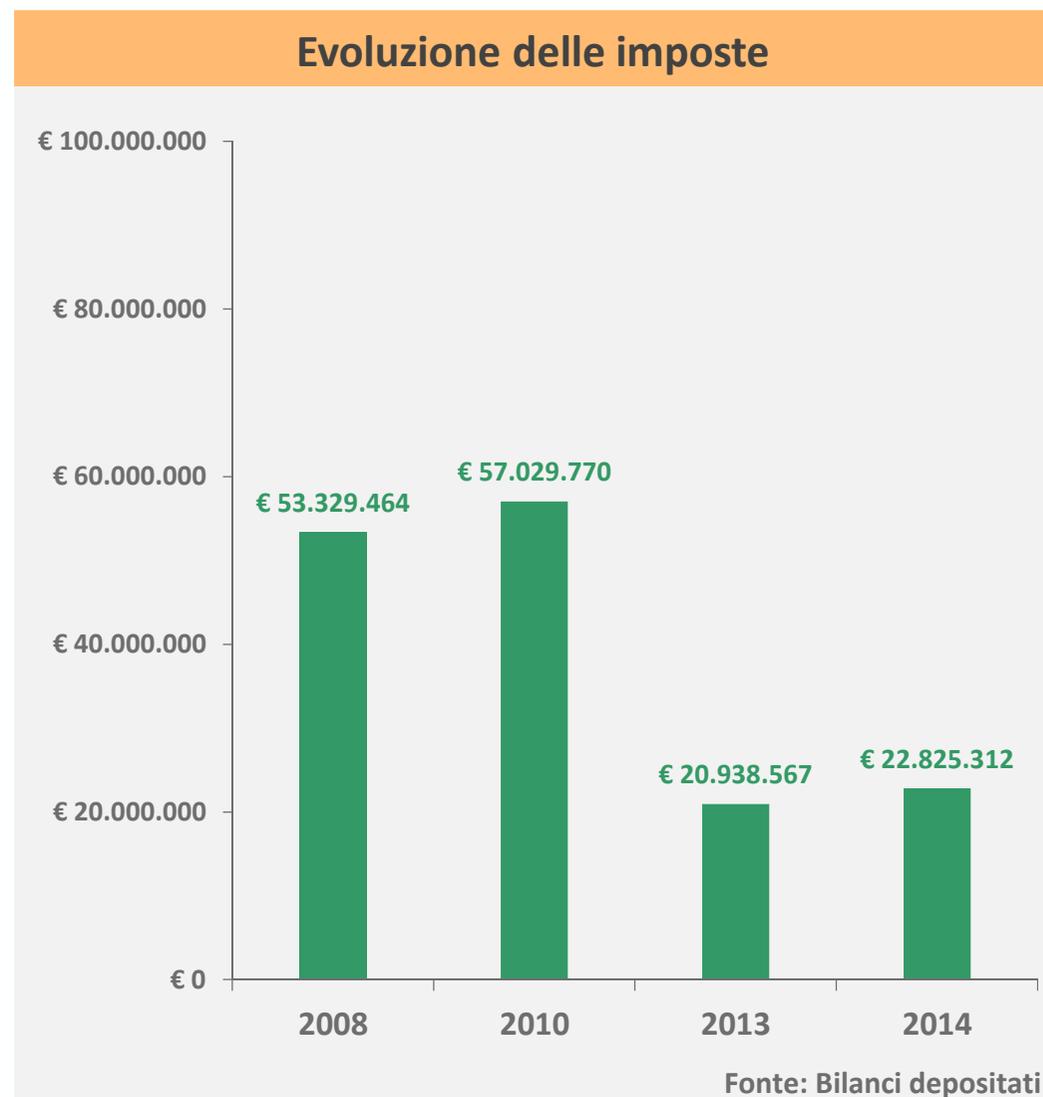
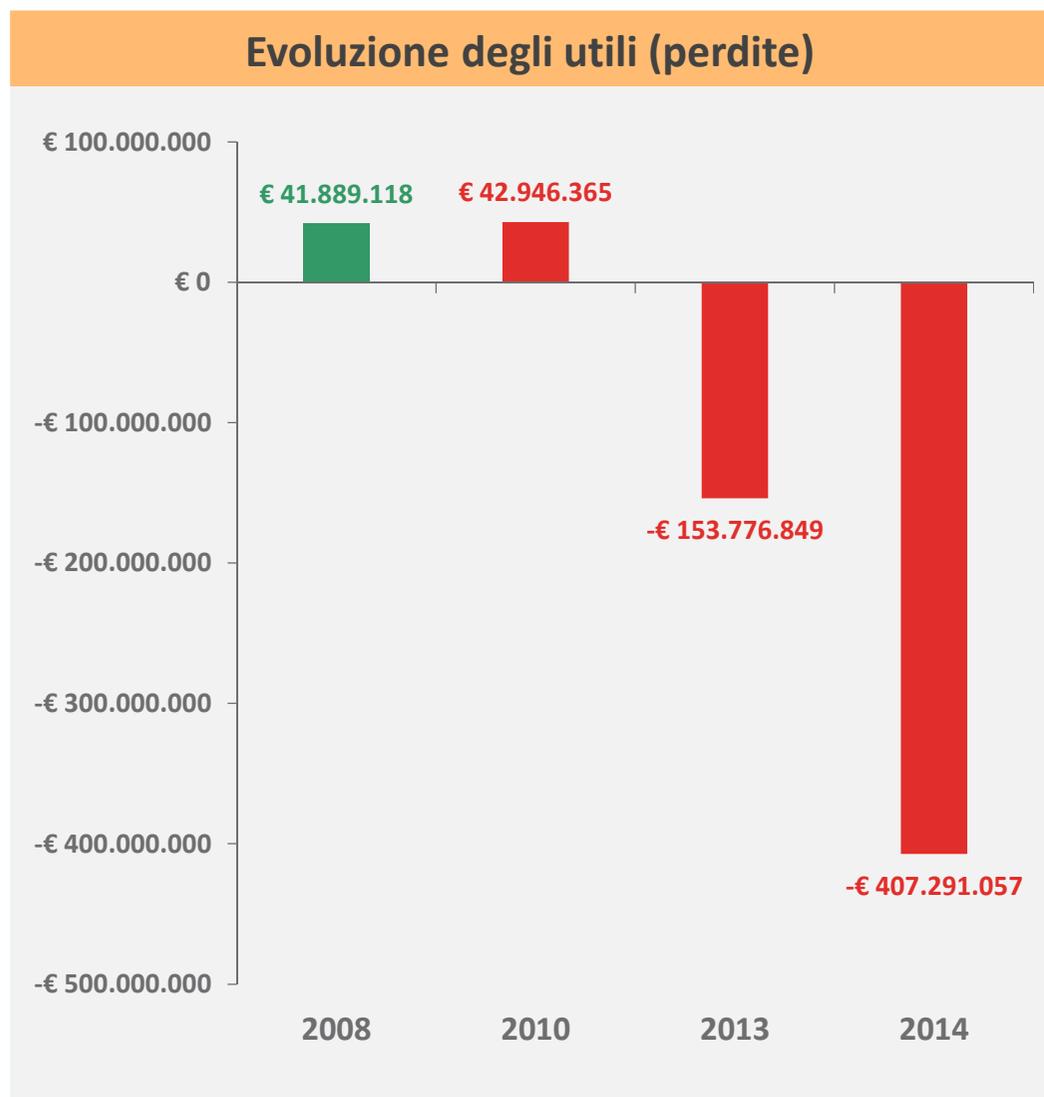
🔗 Nel 2014, gli utili dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate è pari a € 21.173.053.

⇒ Gli utili restano in negativo, con spiragli di ottimismo visto il rilancio dell'immatricolato.



🔗 Nel 2014, i Concessionari fanno segnare una perdita pari a € 27.447.574.

⇒ Ancora in sofferenza per questo canale, dedito «solo» a manutenzione e riparazione.



📌 Nel 2014, le Officine autorizzate fanno segnare una perdita pari a € 407.291.057.

⇒ Regole generali valide per tutti i paesi membri della UE, ma sono previste eccezioni.

### Italia

L'attività di cabotaggio è vietata ai vettori svizzeri.

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

L'Italia è il secondo paese maggiormente **destinatario** del cabotaggio stradale.

#### **Paesi dai quali proviene il cabotaggio:**

Germania (22%)  
Romania (12%)  
Slovacchia (10%)

### Francia

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

La Francia è il terzo paese maggiormente **destinatario** del cabotaggio stradale.

#### **Paesi dai quali proviene il cabotaggio:**

Spagna (24%)  
Polonia (14%)  
Lussemburgo (13%)

### Polonia

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

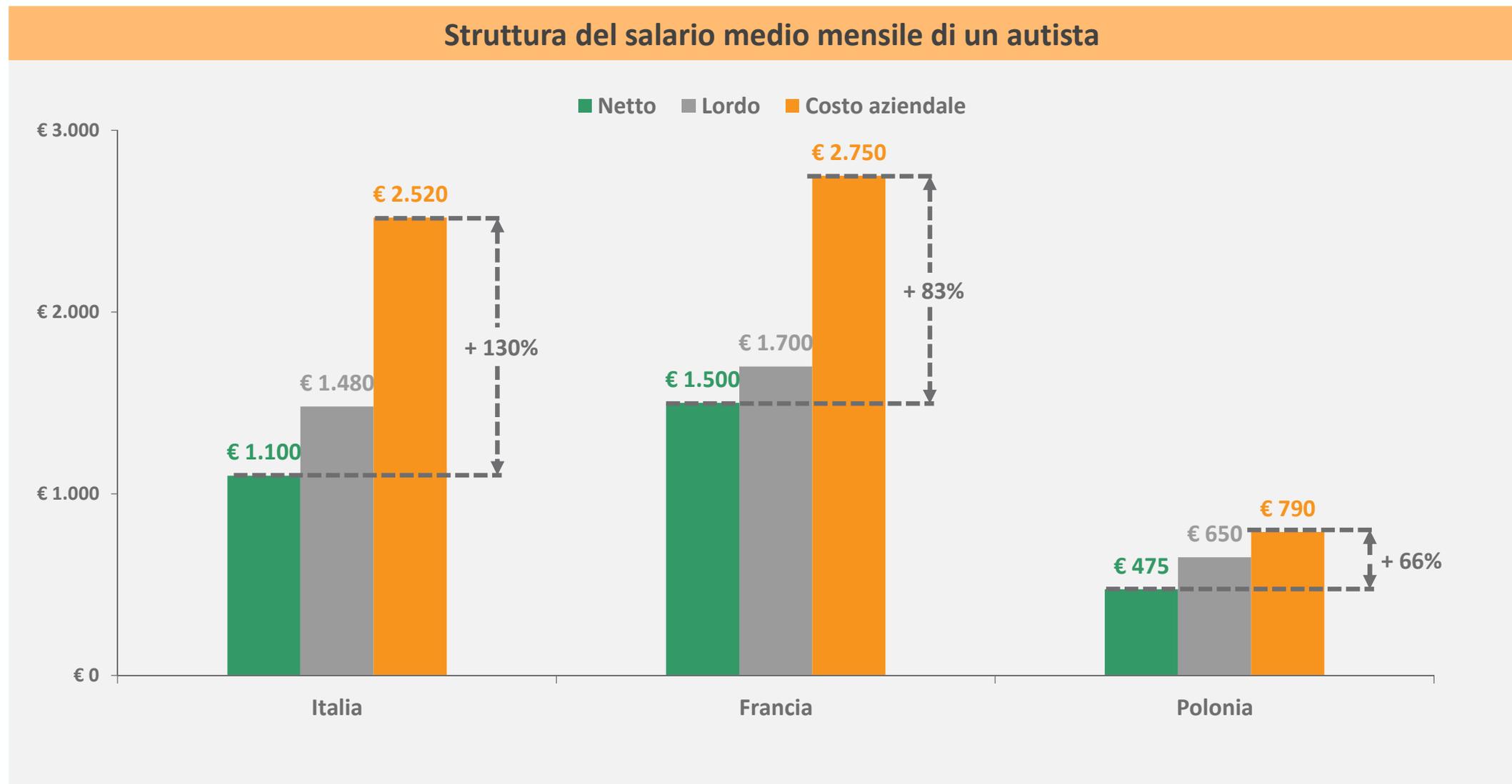
La Polonia è il primo paese per il **peso del cabotaggio stradale effettuato** dai paesi membri della UE.

#### **Paesi destinatari del cabotaggio:**

Germania (68%)  
Francia (13%)  
UK (4%)

📍 Il 22% del cabotaggio effettuato sulle strade italiane proviene dalla Germania.

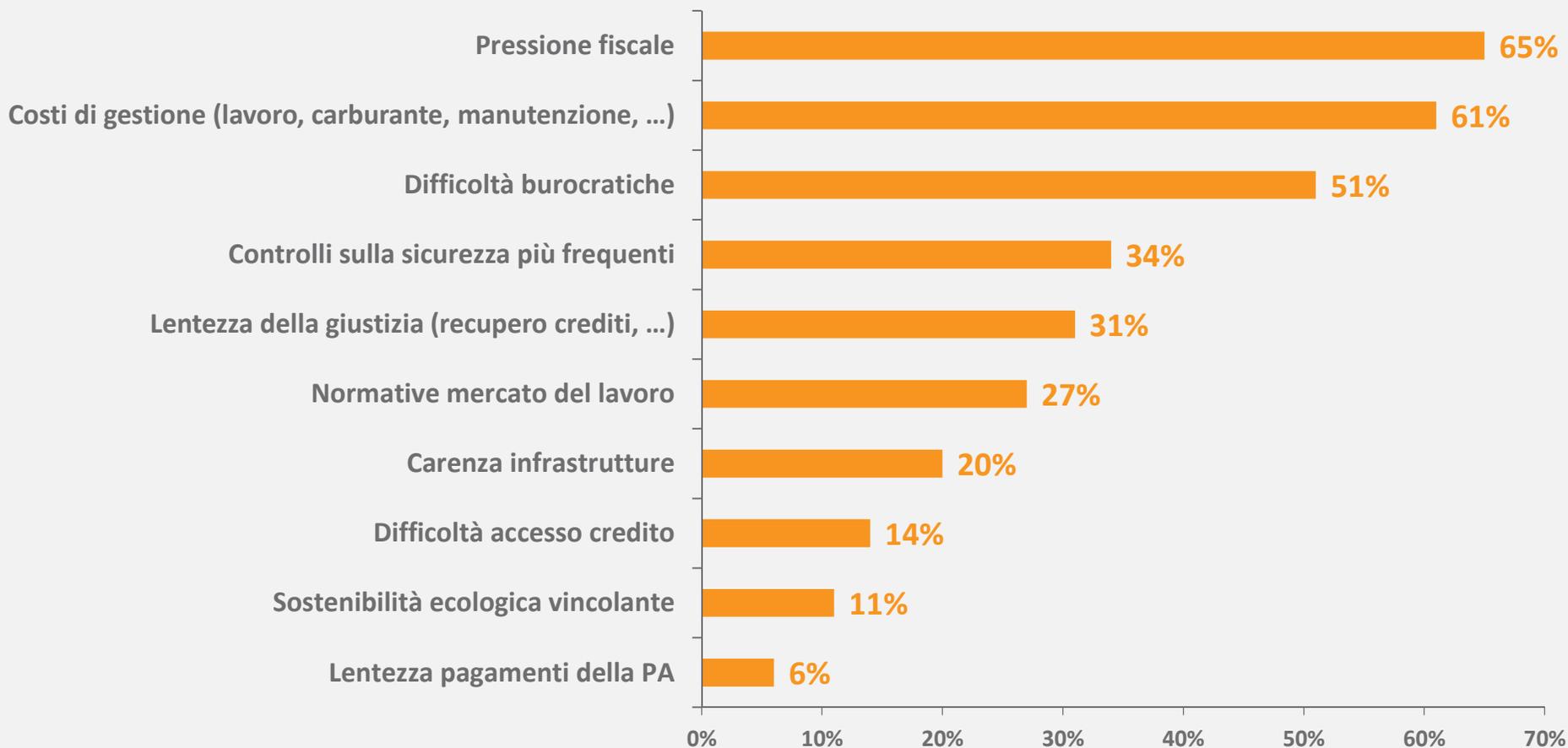
⇒ La fiscalità in Italia ha un peso esorbitante: € 1.100 di retribuzione per € 2.520 di costo aziendale.



🔗 Il salario medio annuo di un autista debuttante in Italia è pari a € 1.480 lordi.

⇒ Pressione fiscale, costi di gestione e difficoltà burocratiche sono le principali difficoltà incontrate.

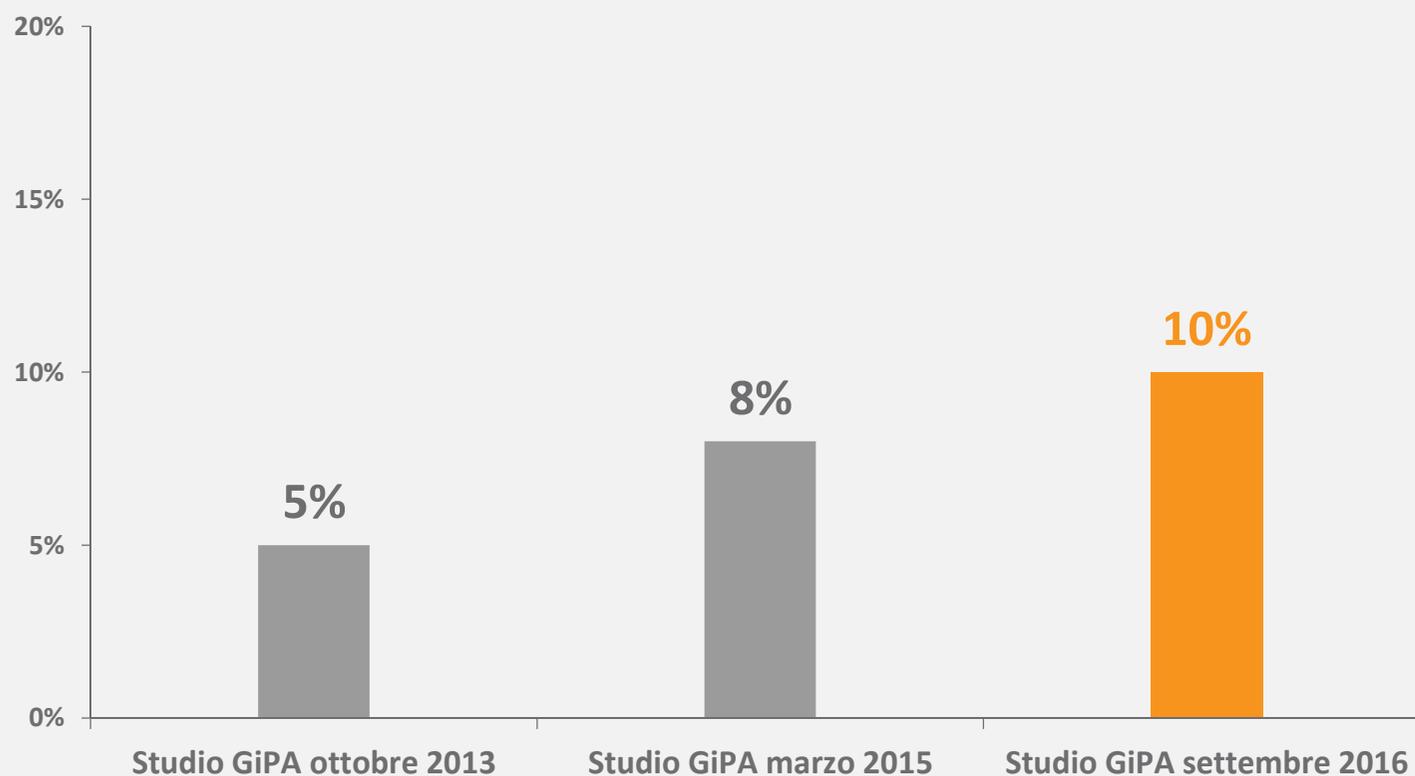
## Difficoltà incontrate in Italia nella gestione operativa dell'attività



🔗 Il 65% delle aziende ha citato difficoltà legate alla pressione fiscale.

⇒ Cresce il numero di aziende che stanno delocalizzando.

### Possiedono almeno una filiale all'estero



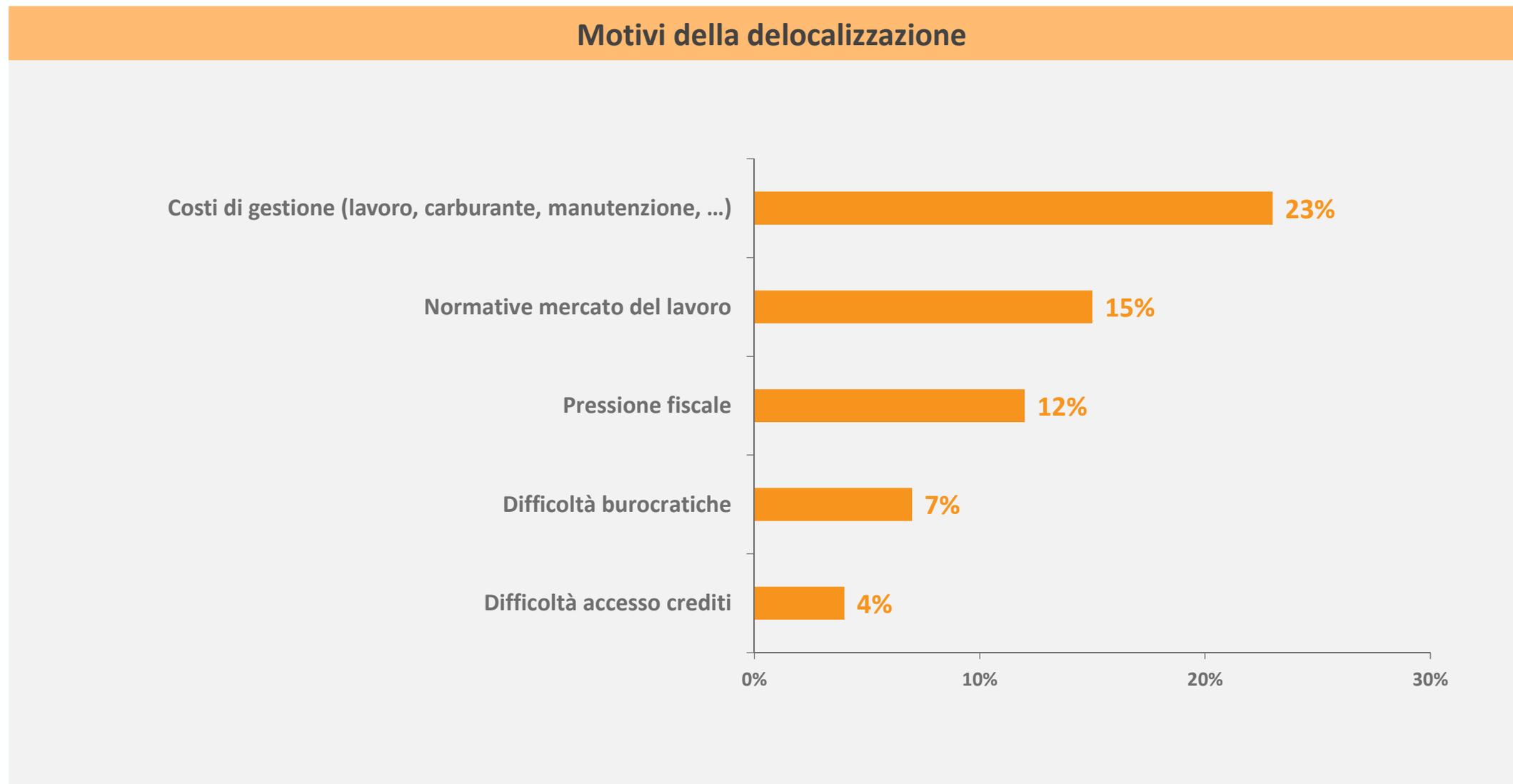
🔗 Nel 2016, il 10% delle flotte intervistate possiede almeno una filiale all'estero.

⇒ Forte concentrazione di aperture nel 2006 prima e nel biennio 2012-2013 poi.



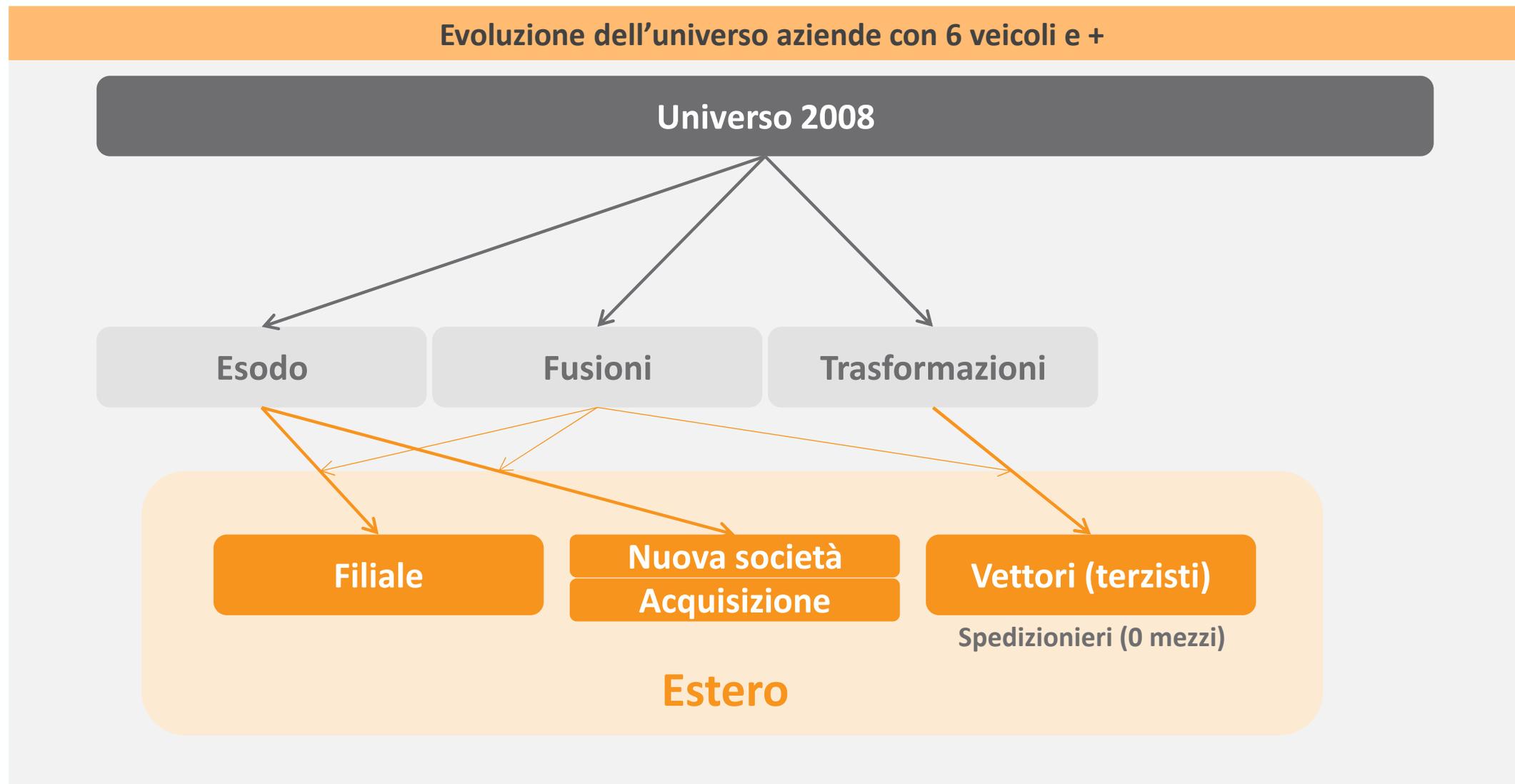
📍 Una filiale aperta in Grecia nel 1990.

⇒ Costi di gestione, normative sul lavoro e forte pressione fiscale i primi motivi per delocalizzare.



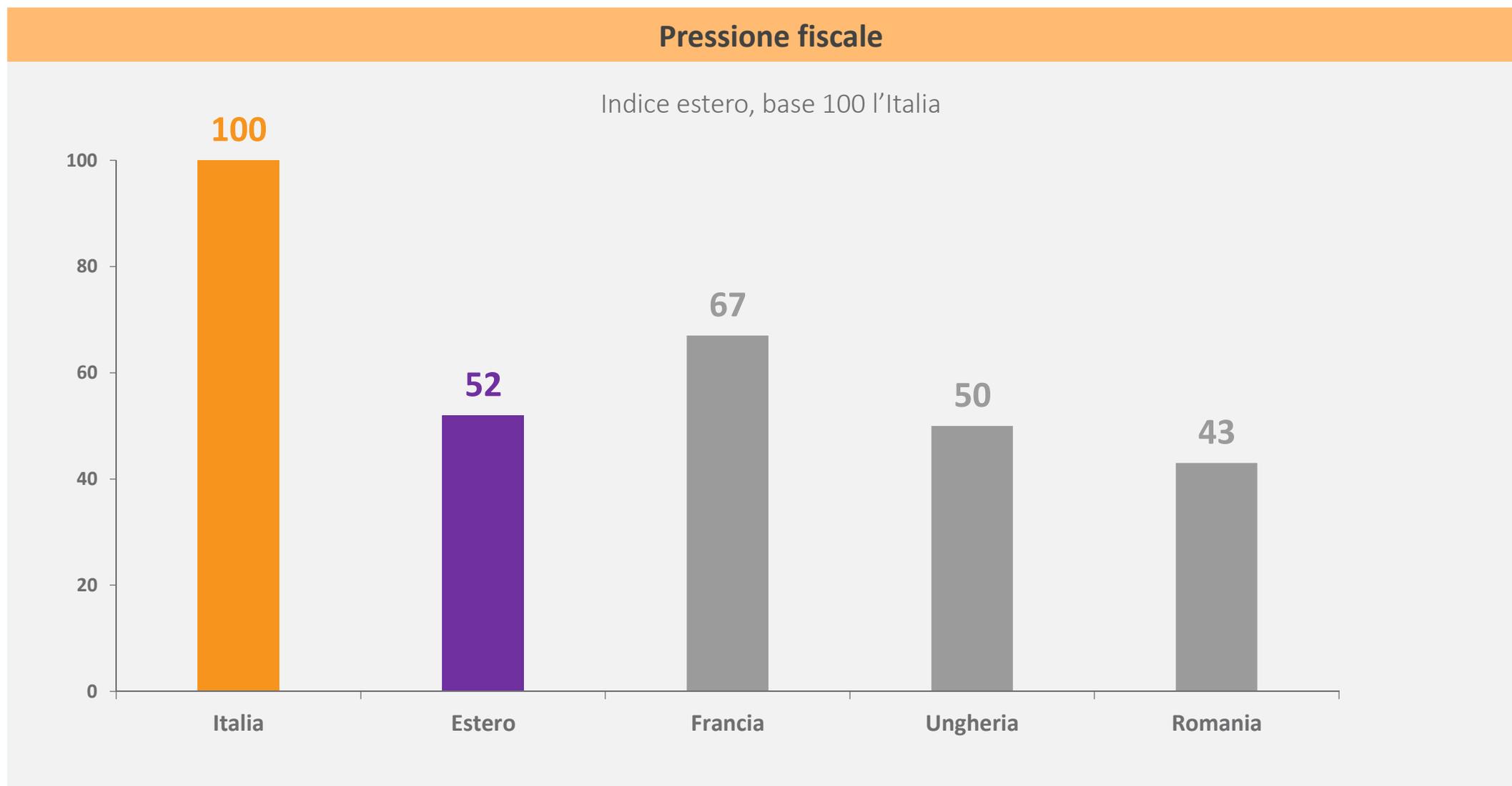
🔗 Il 46% delle aziende che hanno delocalizzato l'attività, ha dichiarato di aver aperto una nuova società indipendente.

⇒ Varie soluzioni per chi ha delocalizzato, compreso l'acquisizione di società estere.



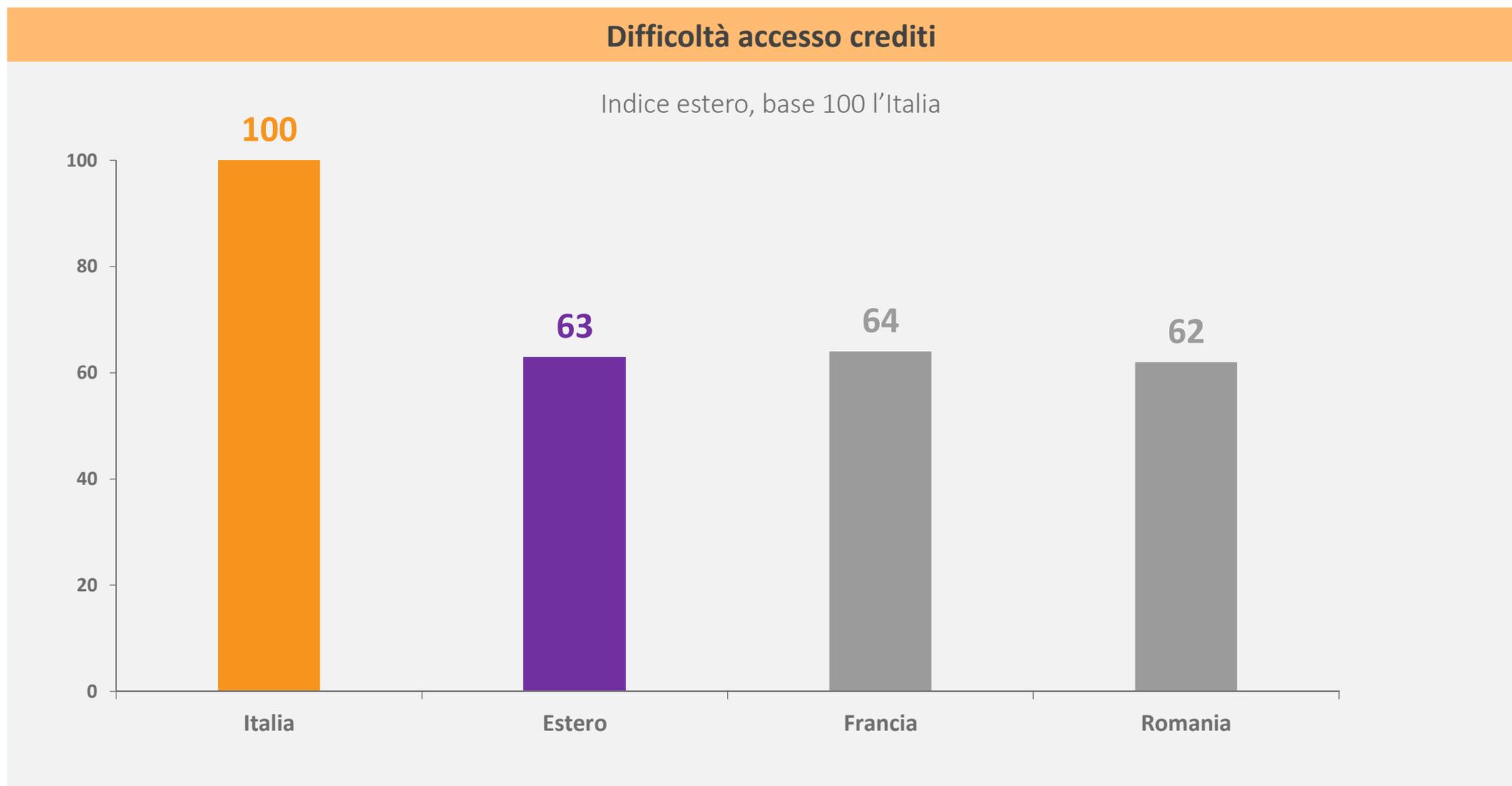
🕒 Dal 2008 a oggi, esodo, fusioni e trasformazioni.

⇒ La pressione fiscale all'estero è valutata pari a circa la metà di quella italiana.



🔗 Base 100 la pressione fiscale in Italia, all'estero è stato dichiarato pari a 52.

⇒ Sia in Francia (Ovest) che in Romania (Est) si riscontrano meno difficoltà ad accedere ai crediti.

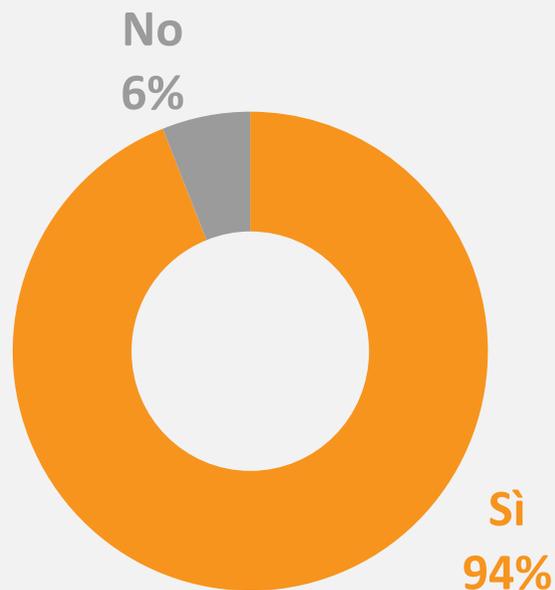


🔗 Base 100 la difficoltà ad accedere a crediti in Italia, all'estero è stato dichiarato pari a 63.

⇒ Il grado di conoscenza in merito agli incentivi statali è molto elevato (94%).

## Totale campione

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



📍 Il 94% delle flotte intervistate è a conoscenza degli incentivi statali sull'acquisto di mezzi a ridotto impatto ambientale.

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

## Impatto del super ammortamento sull'acquisto di nuovi mezzi



📍 Il 34% delle flotte intervistate ha già beneficiato del super ammortamento.

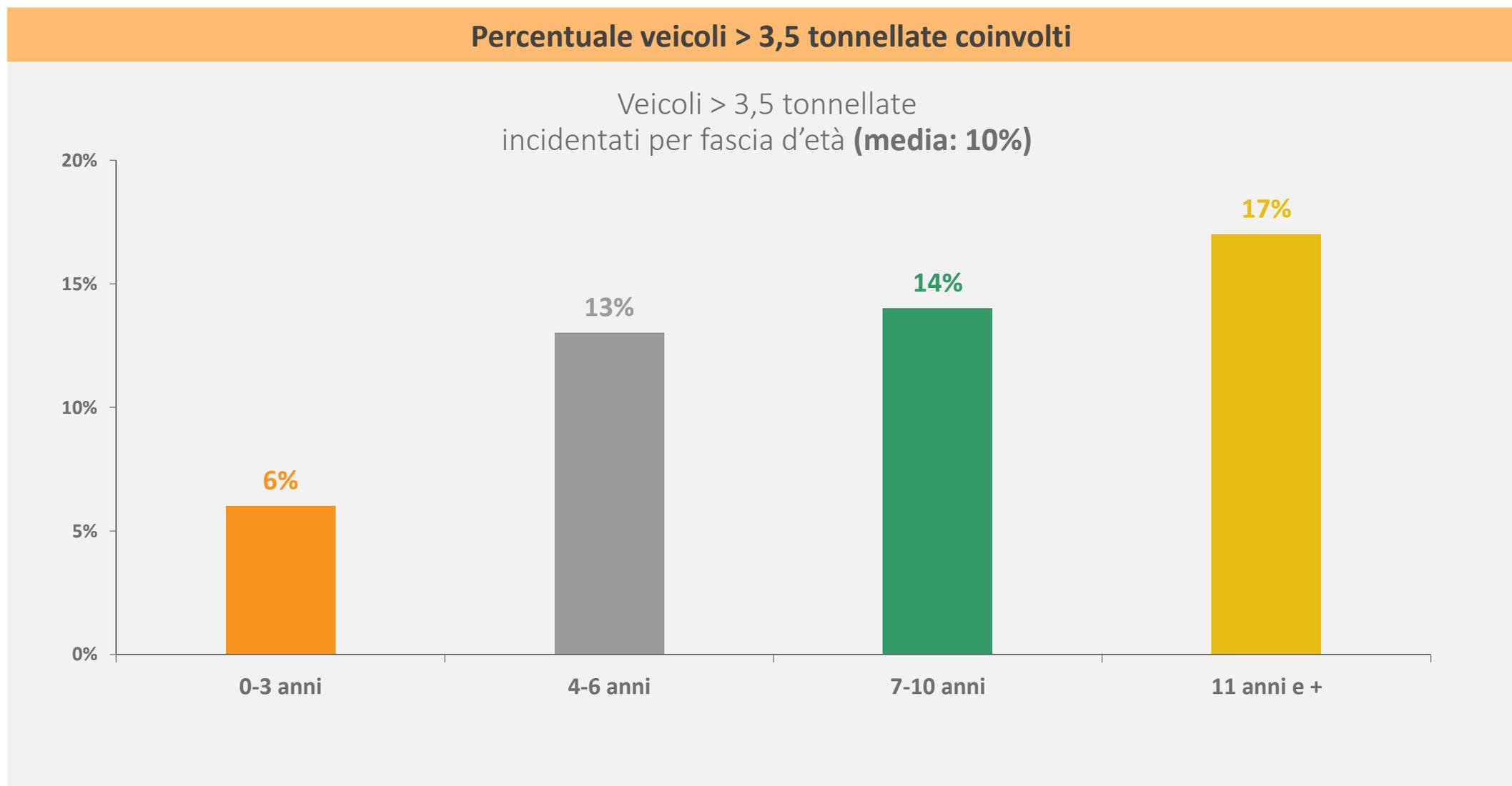
⇒ Anche in merito alla Legge Sabatini, l'impatto è stato positivo (coinvolto il 57% delle aziende).

### Impatto della Legge Sabatini sull'acquisto di nuovi mezzi



🔗 Il 32% delle flotte intervistate ha già beneficiato della Legge Sabatini.

⇒ Il tasso di incidentalità cresce con l'invecchiare del parco circolante.



🔗 Il 6% dei veicoli > 3,5 tonnellate di 0-3 anni ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi.

Italia solo al **21-esimo posto mondiale**  
nella classifica della performance logistica

Tra il 2008 e il 2015 l'Italia ha perso **1,7 miliardi di Euro all'anno**  
per il calo delle immatricolazioni dei veicoli industriali > 3,5 tonnellate

Quasi **150.000 autisti** hanno «perso il posto» negli ultimi 7 anni  
(circa 60 volte l'ILVA di Taranto).

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

Cresce la necessità di avere veicoli sempre più **sicuri ed ecologici** considerato che con  
l'invecchiare del parco aumenta anche il tasso di incidentalità.

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

# Grazie per la vostra attenzione

