



Italia

L'autotrasporto italiano nel contesto europeo: dinamiche e prospettive



ISUZU



Frascati, 8 novembre 2016

→ 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.

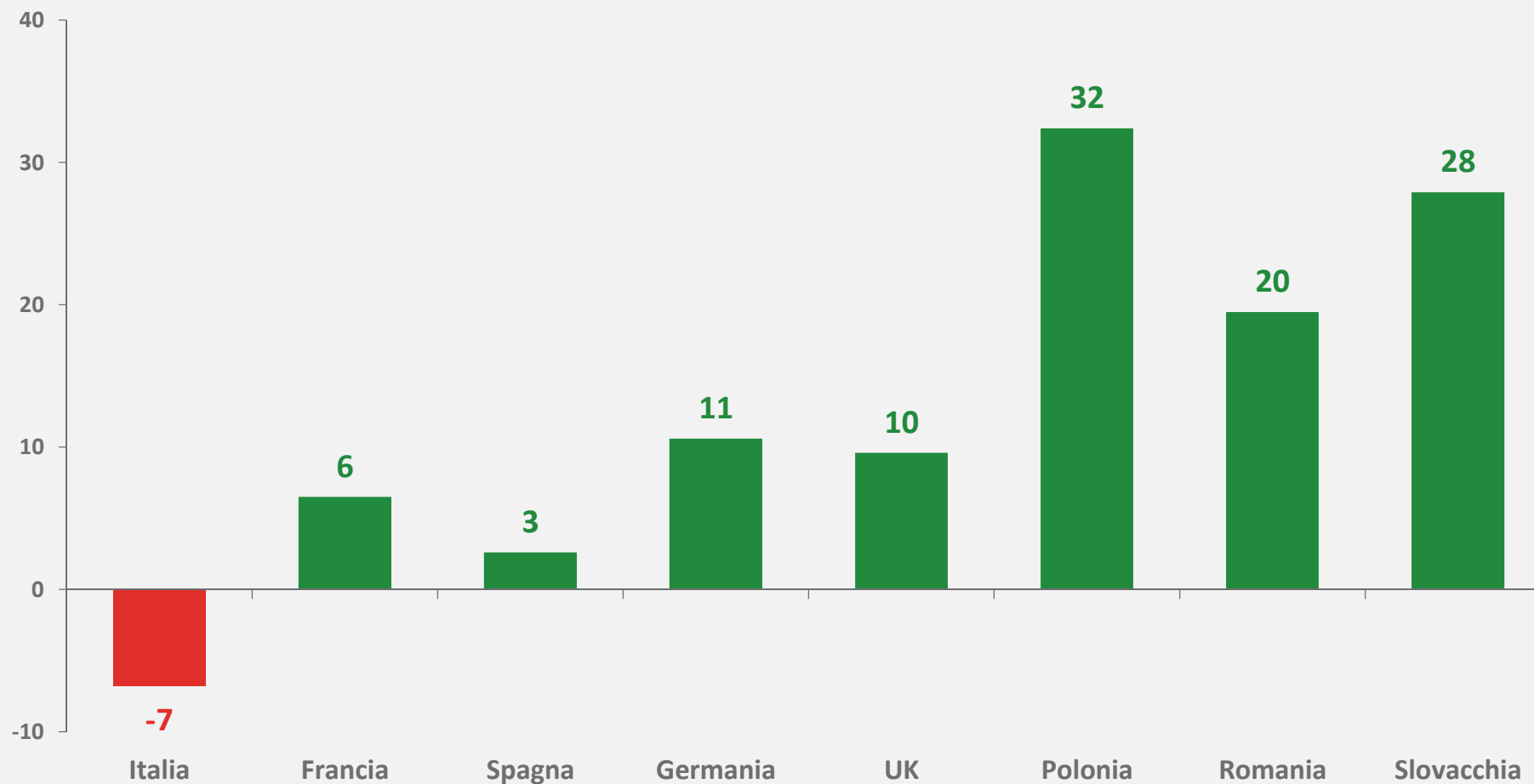
→ Lo studio è stato realizzato attraverso 3 fasi:

- ✓ 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



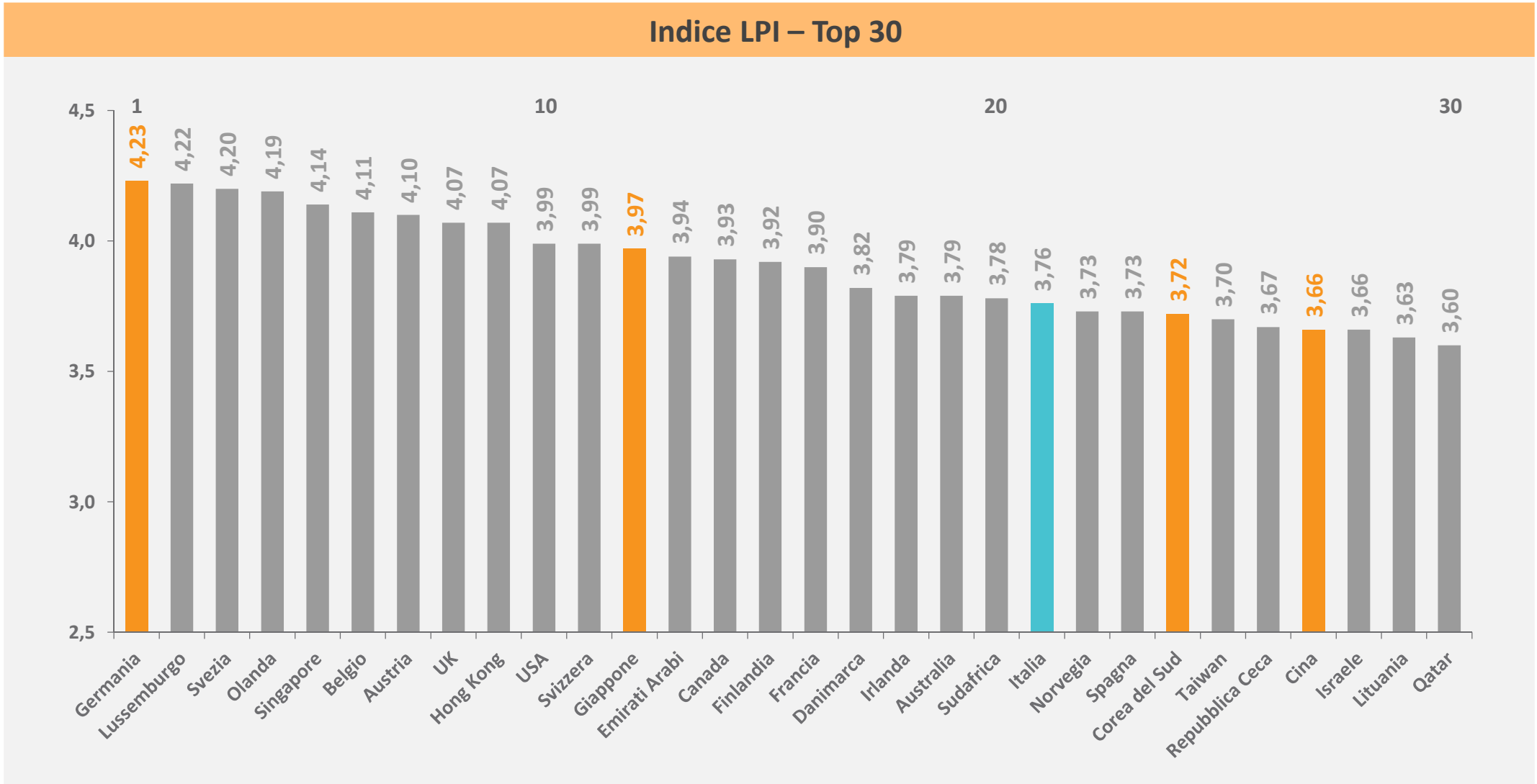
Fonte: THE WORLD BANK

Conferenza Stampa

L'indice LPI della logistica

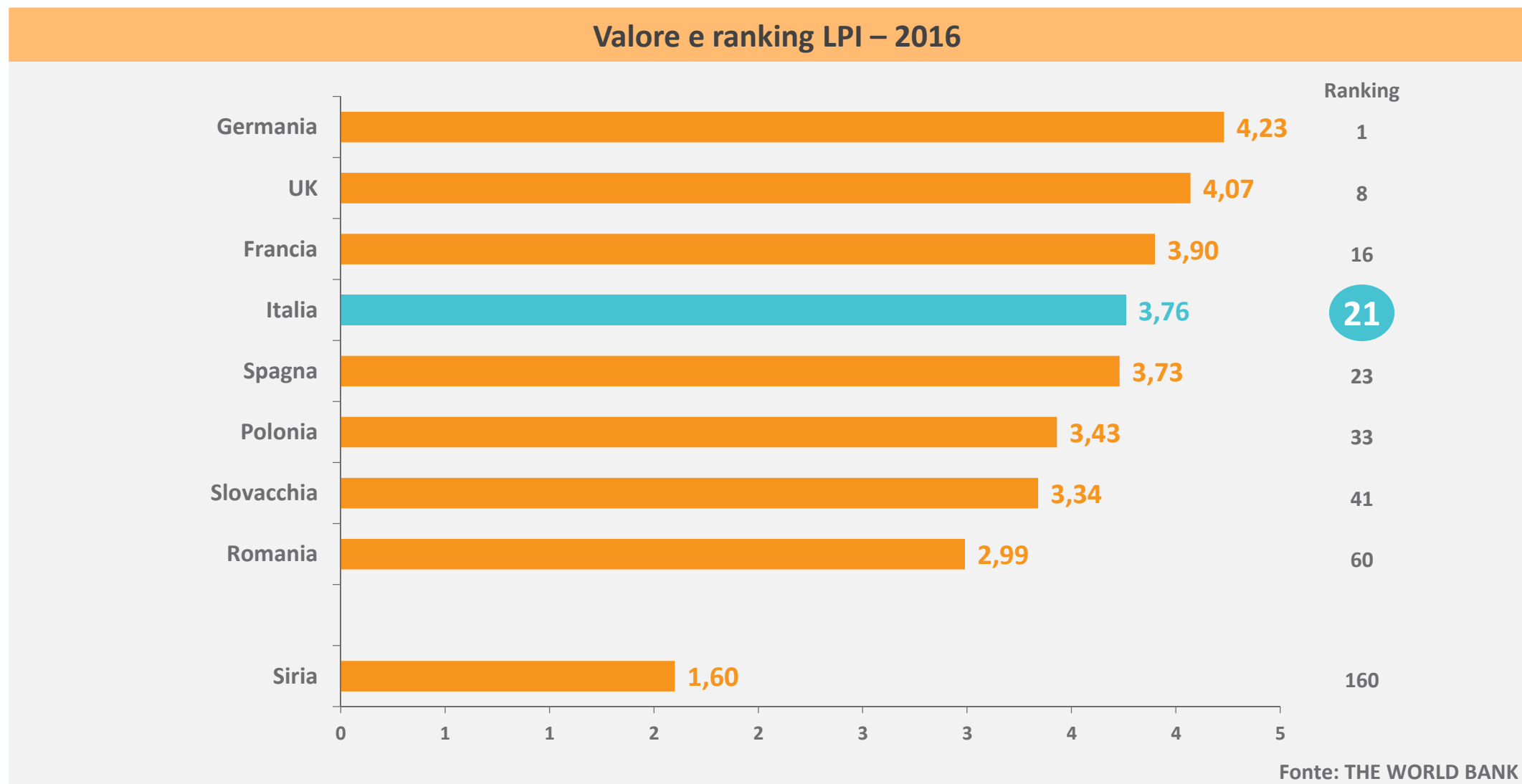


⇒ Superpotenze economiche come Stati Uniti, Giappone e Cina occupano posizioni di rincalzo.



📍 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.

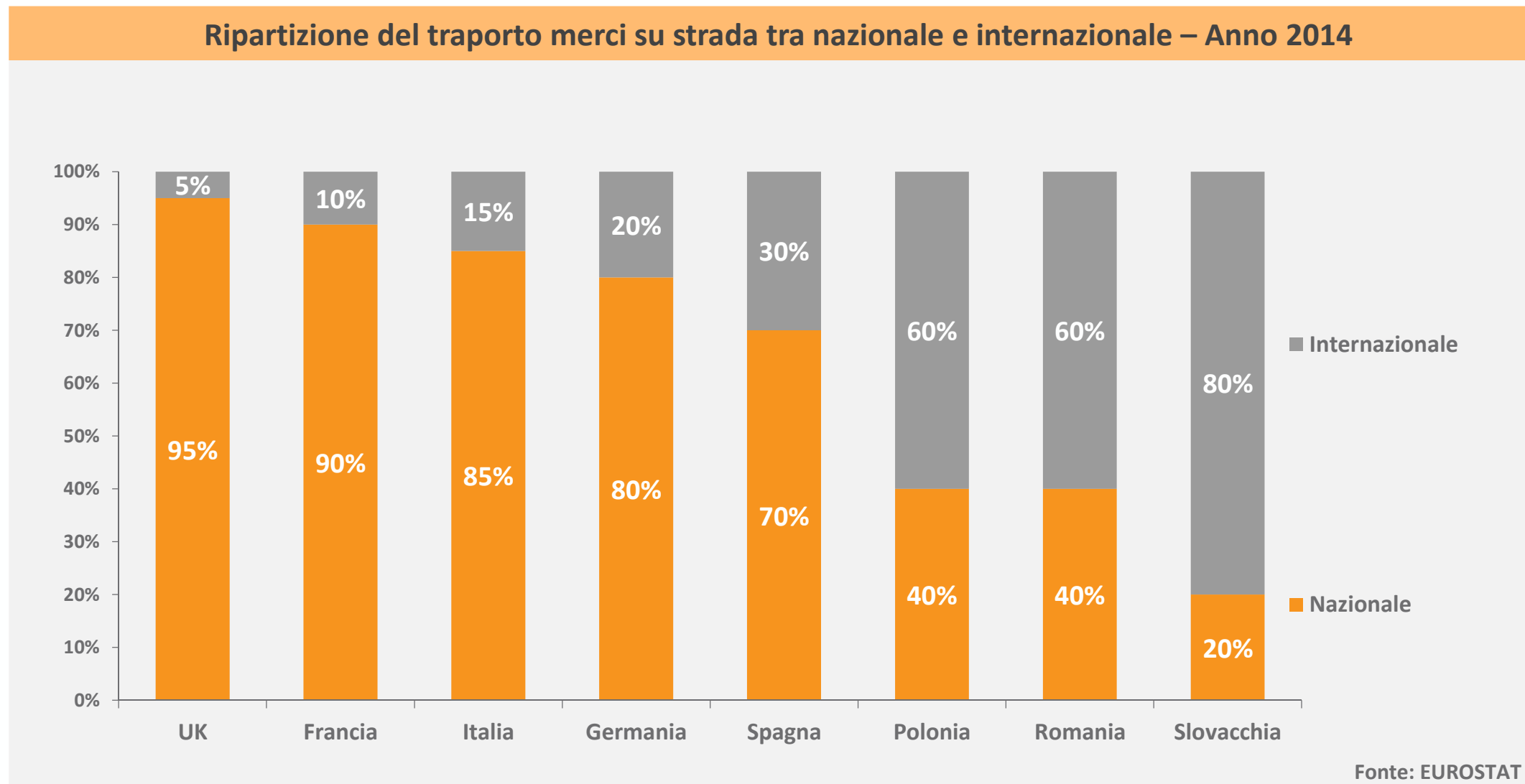
Analisi dei parametri 2016

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

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.

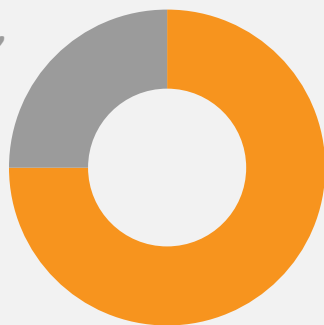


🔗 L'85% del trasporto merci su strada dei veicoli italiani è svolto in ambito nazionale.

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

Ripartizione tonnellate merci trasportate nella UE

Ferrovia,
fluviale
25%



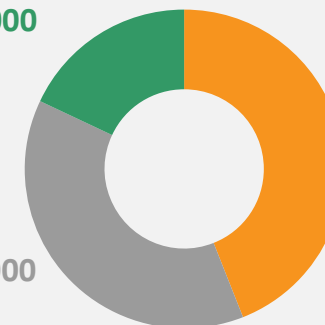
Strada
75%

Punte più alte in:

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

Raggio trasporto merci su strada nella UE

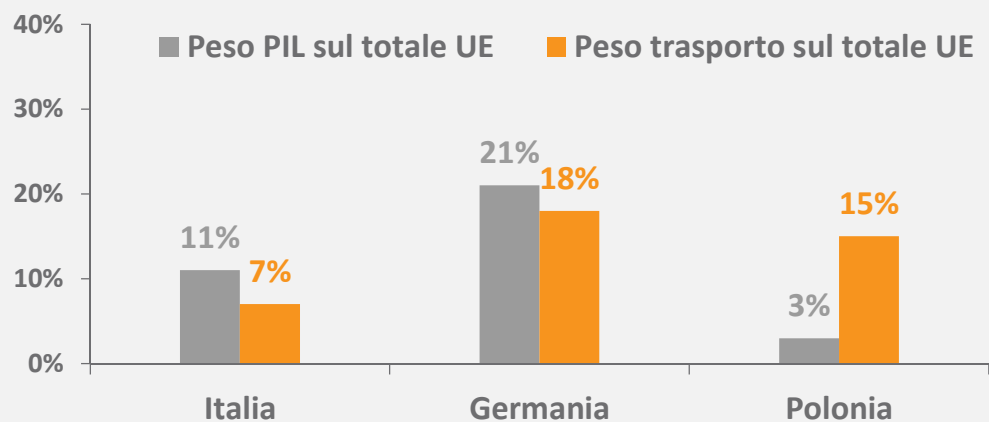
Oltre 1.000
km
18%



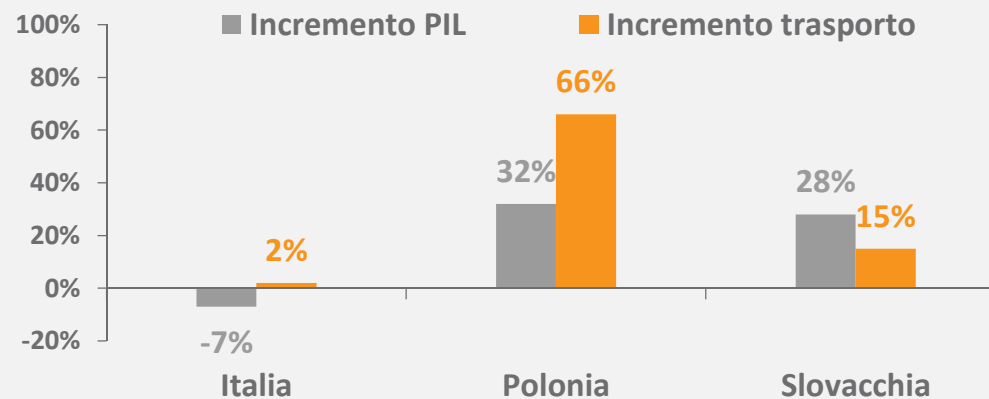
< 300 km
44%

300-1.000
km
38%

Peso su PIL e trasporto su strada nella UE



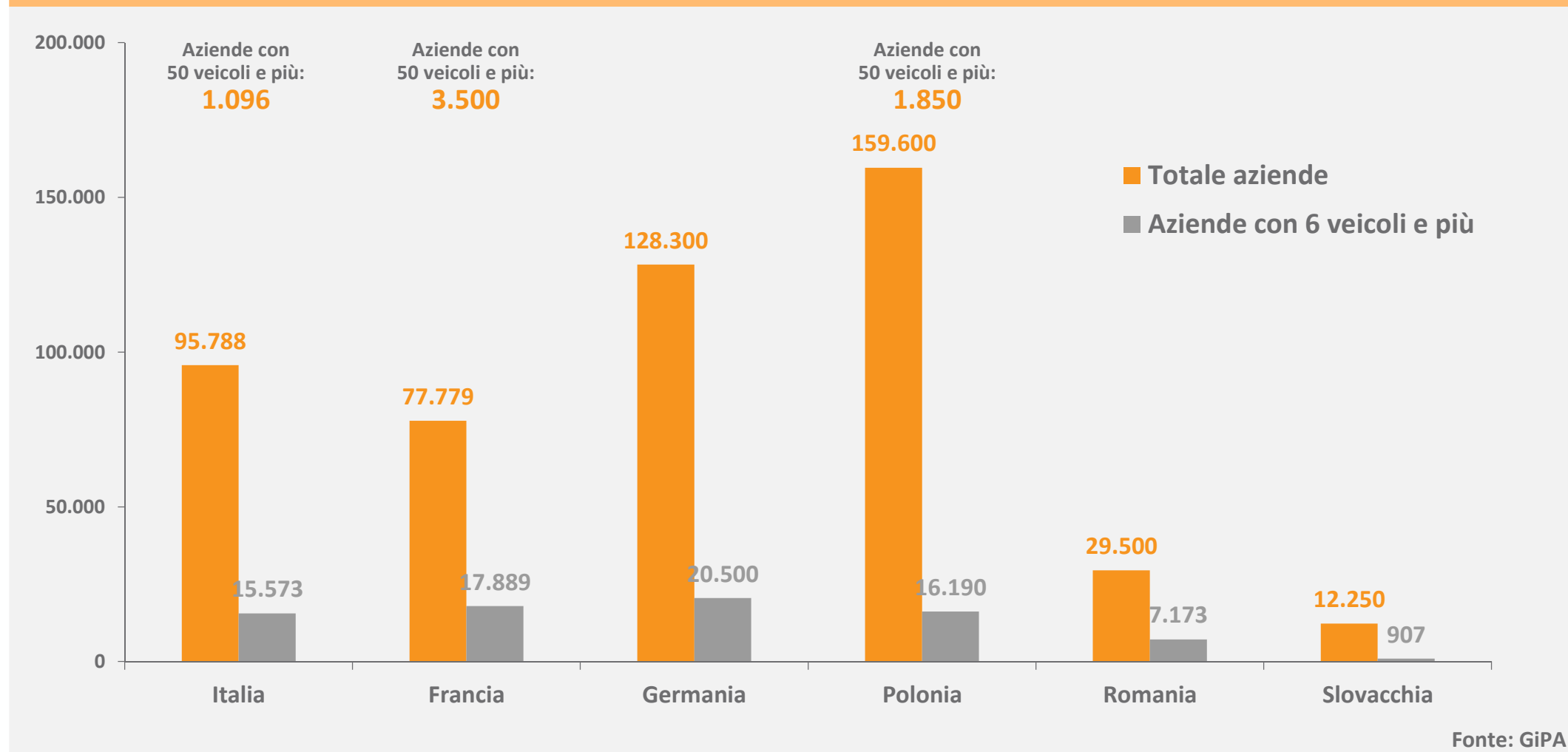
Incremento PIL e trasporto su strada (2015 vs 2007)



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

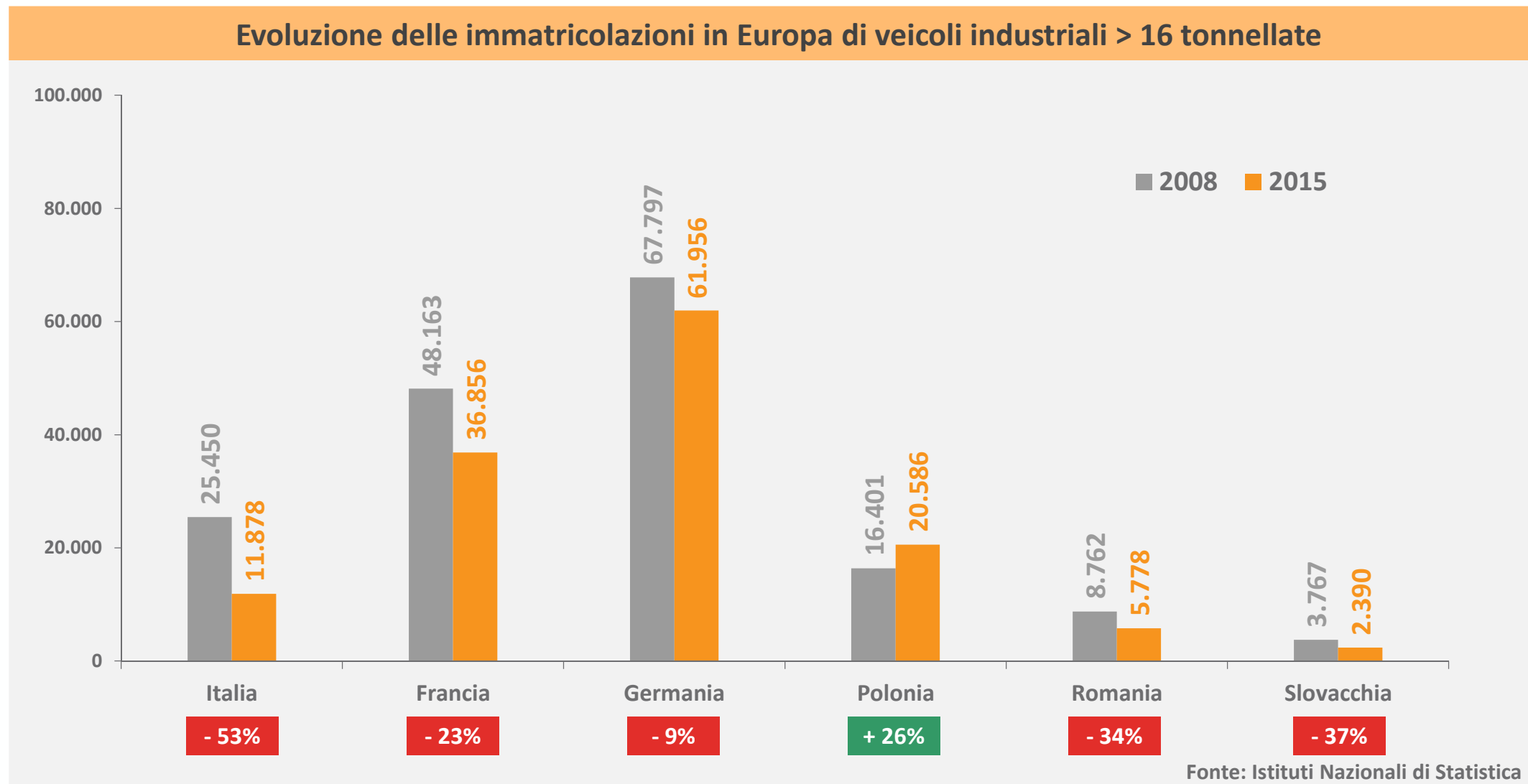
⇒ In Italia sono solo poco più di 1.000 (pari all'1,1%) le aziende di trasporto con oltre 50 veicoli.

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%
Totale	33.497	18.196	13.588	15.222	-55%

Evolutione delle immatricolazioni di veicoli > 3,5 tonnellate

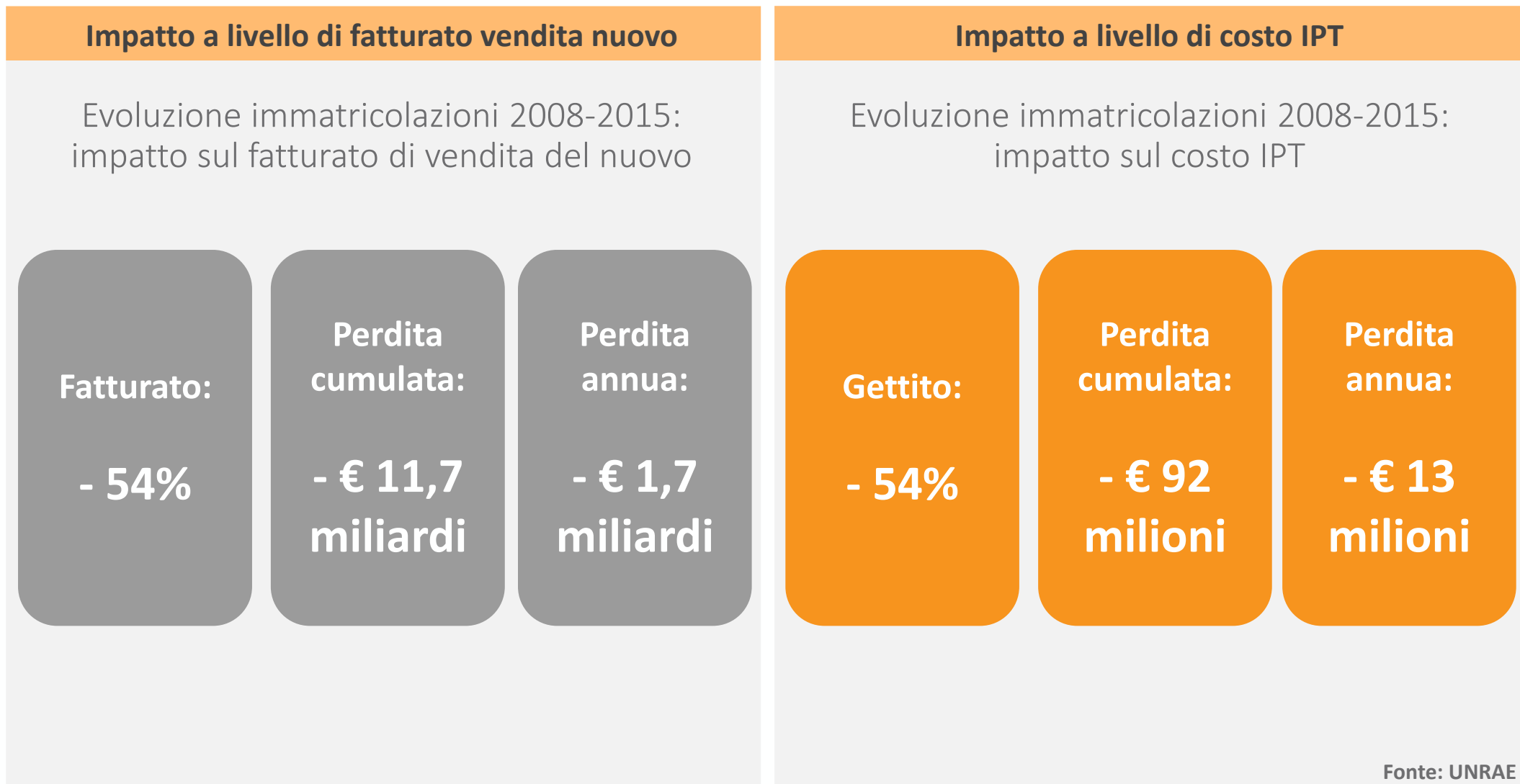
Il drastico calo dell'immatricolato ha comportato una **perdita di diverse migliaia di immatricolazioni potenziali** tra il 2008 e il 2015

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.

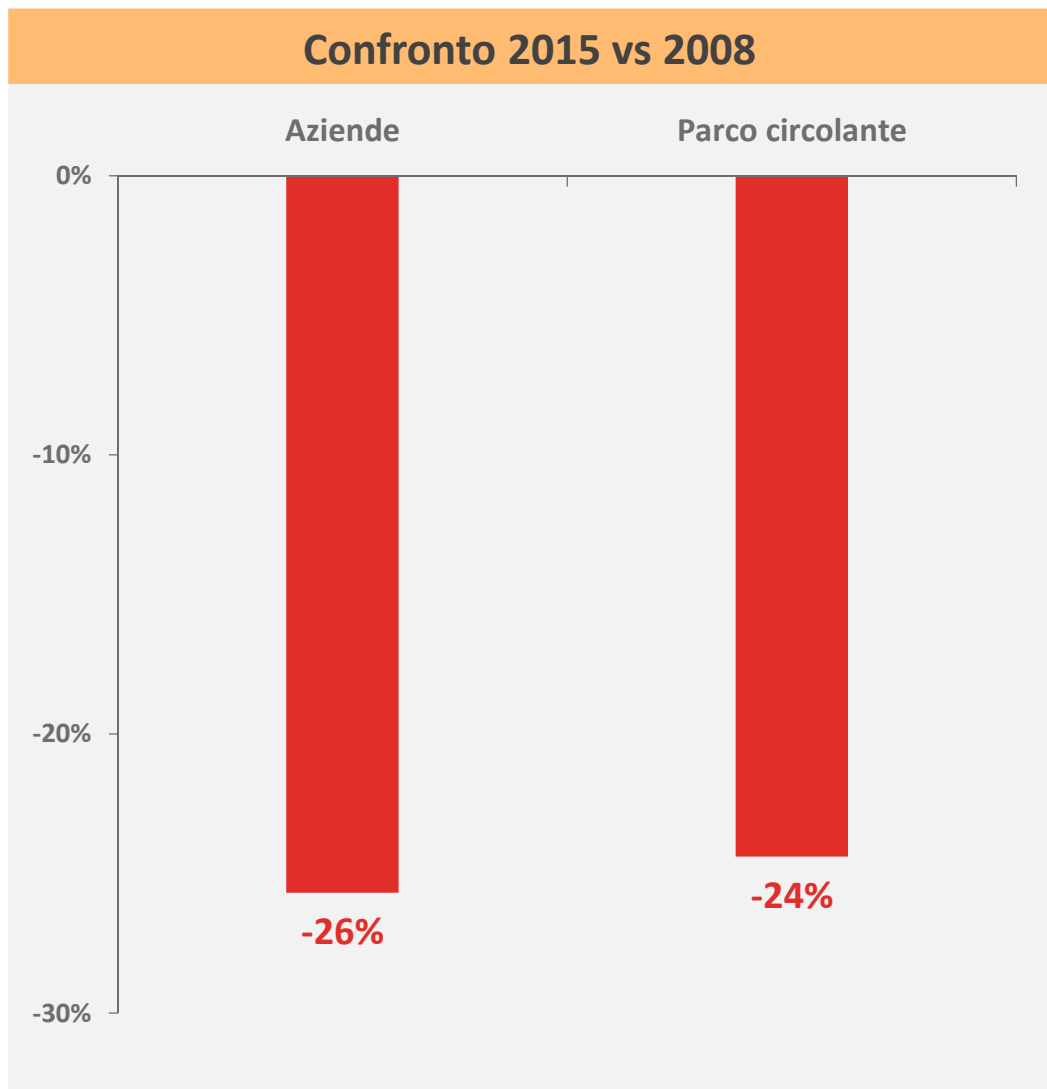
⇒ Perdita di 11,7 miliardi di Euro a livello di vendita del nuovo e di 92 milioni di Euro in termini di IPT.



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).

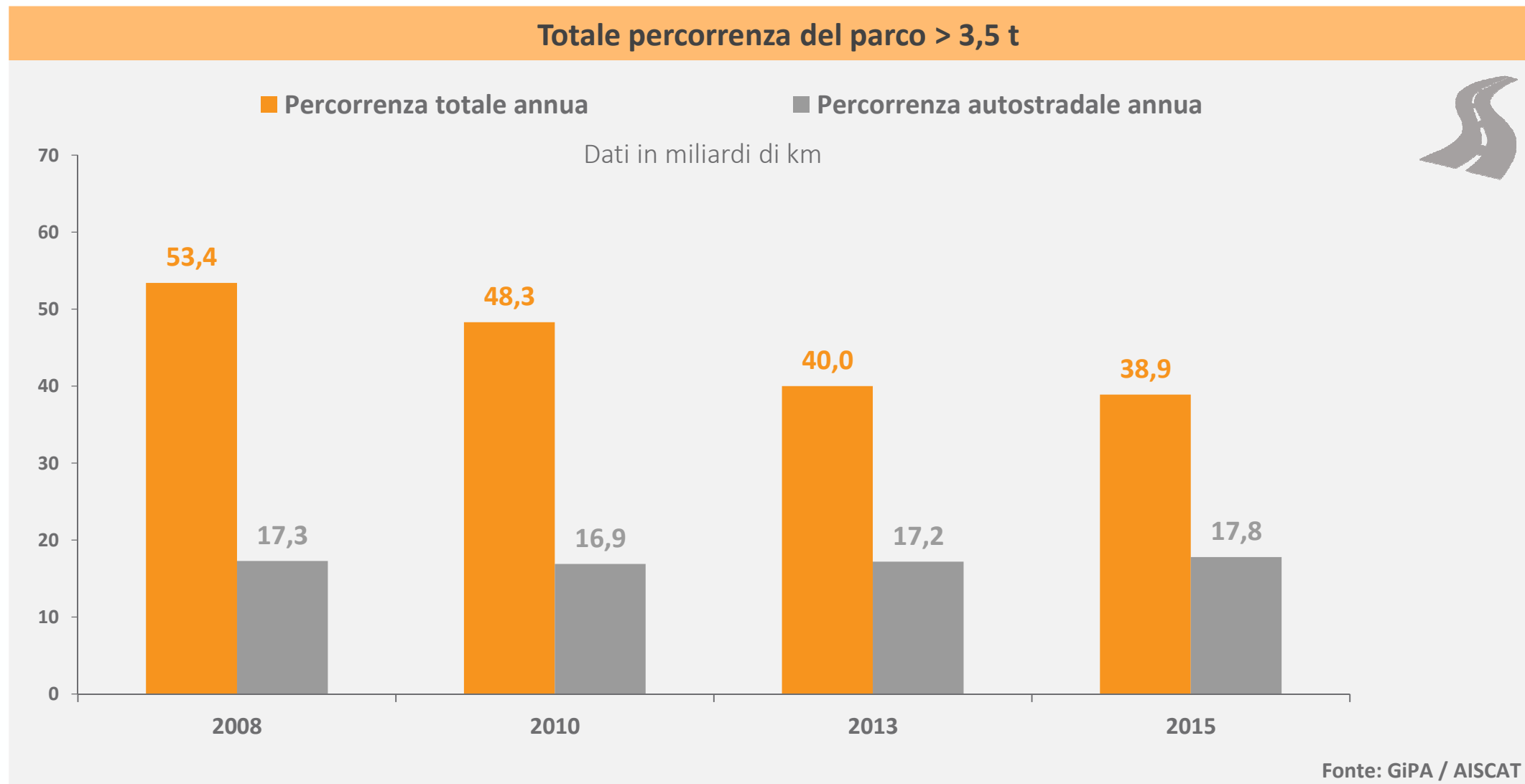
Impatto sui posti di lavoro



Fonte: GiPA

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

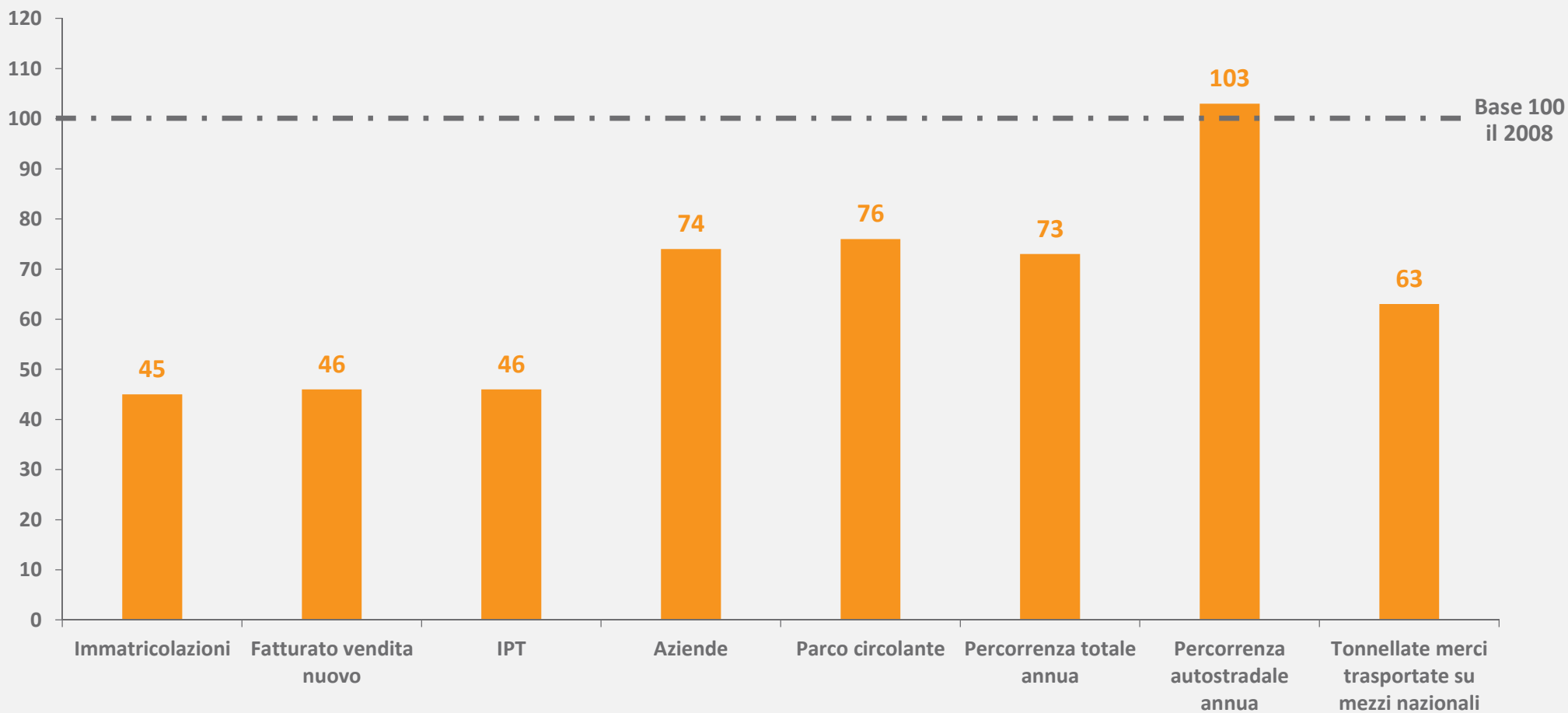
⇒ In ascesa le percorrenze autostradali, in calo quello su altre tipologie di strade.



📌 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.

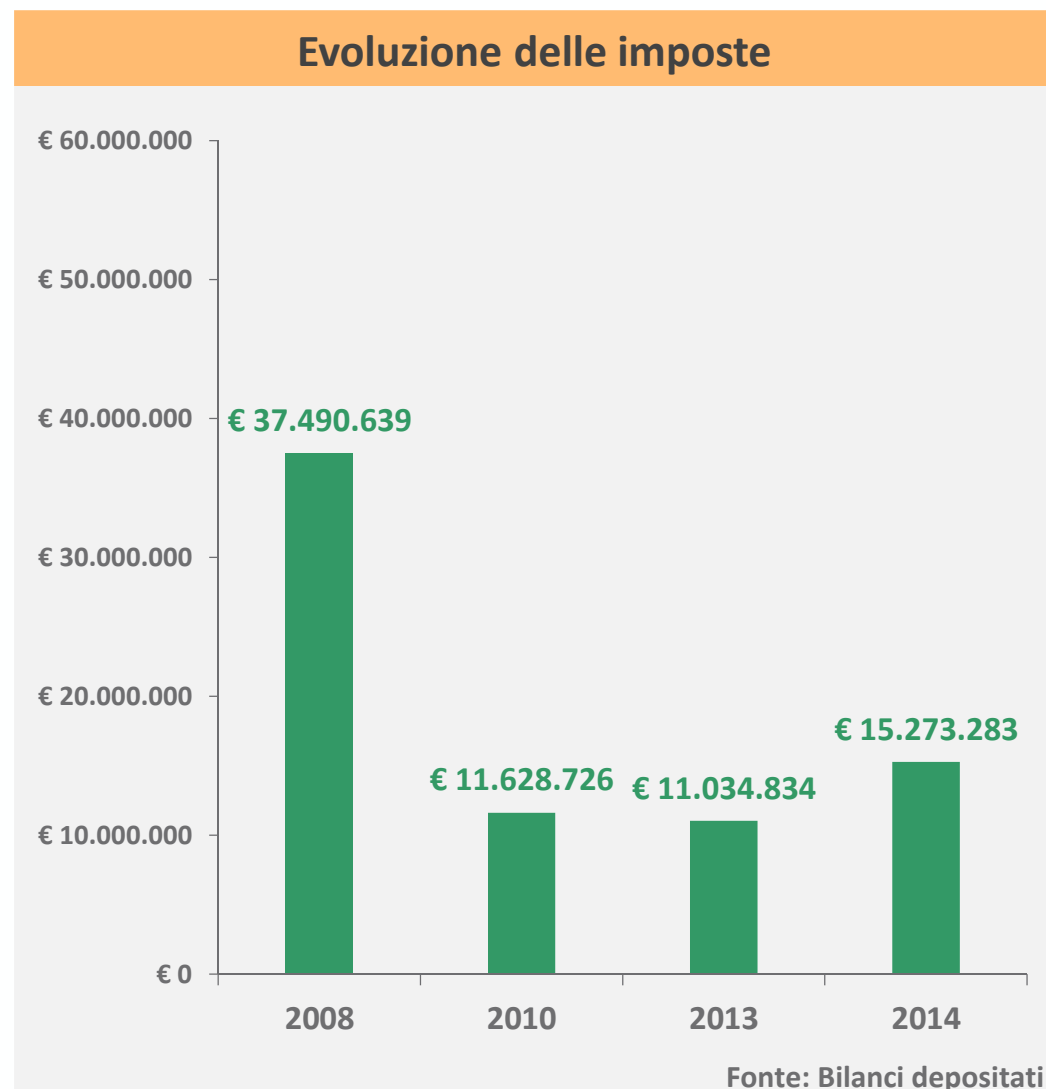
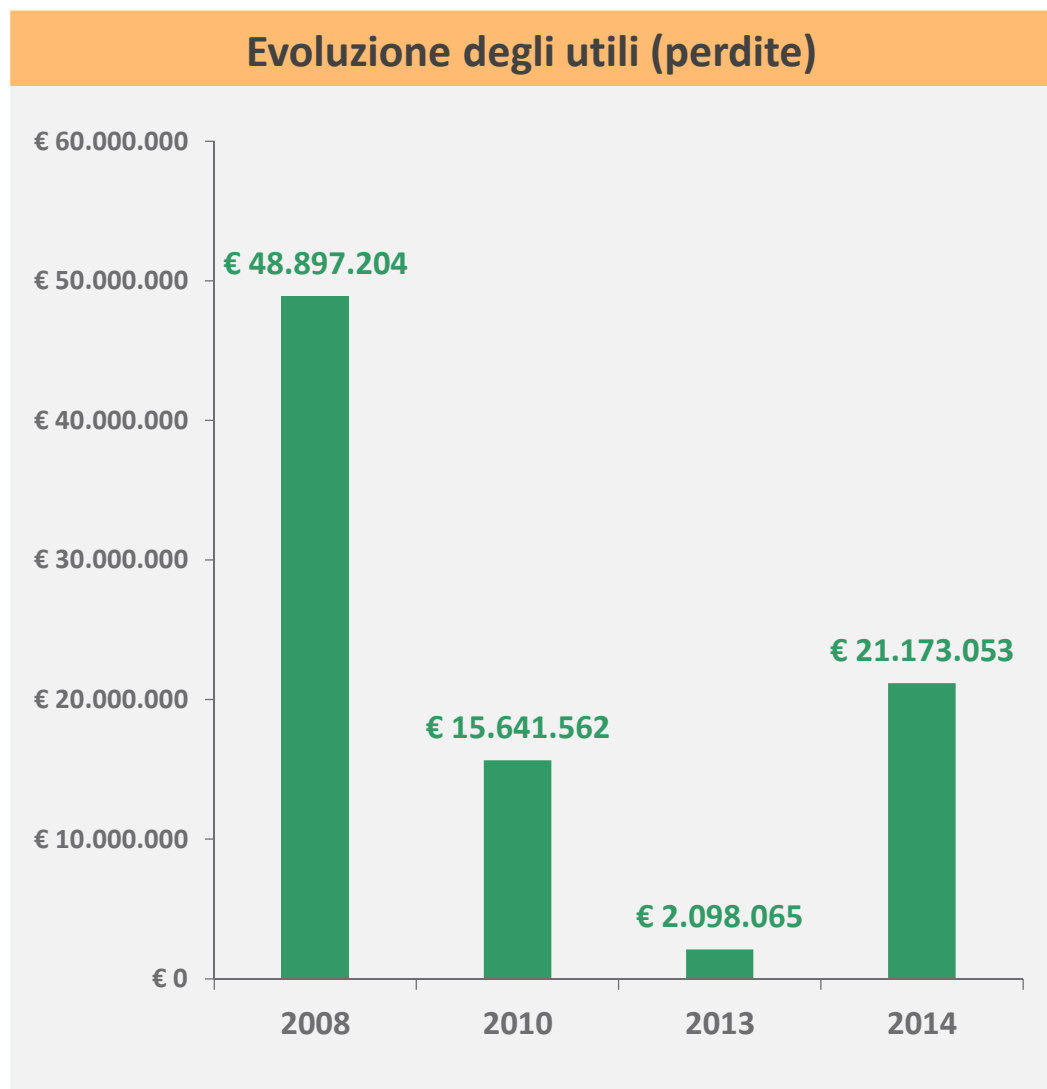
Sintesi dei principali parametri in evoluzione – Base 100 il 2008



Fonte: UNRAE / GiPA / EUROSTAT

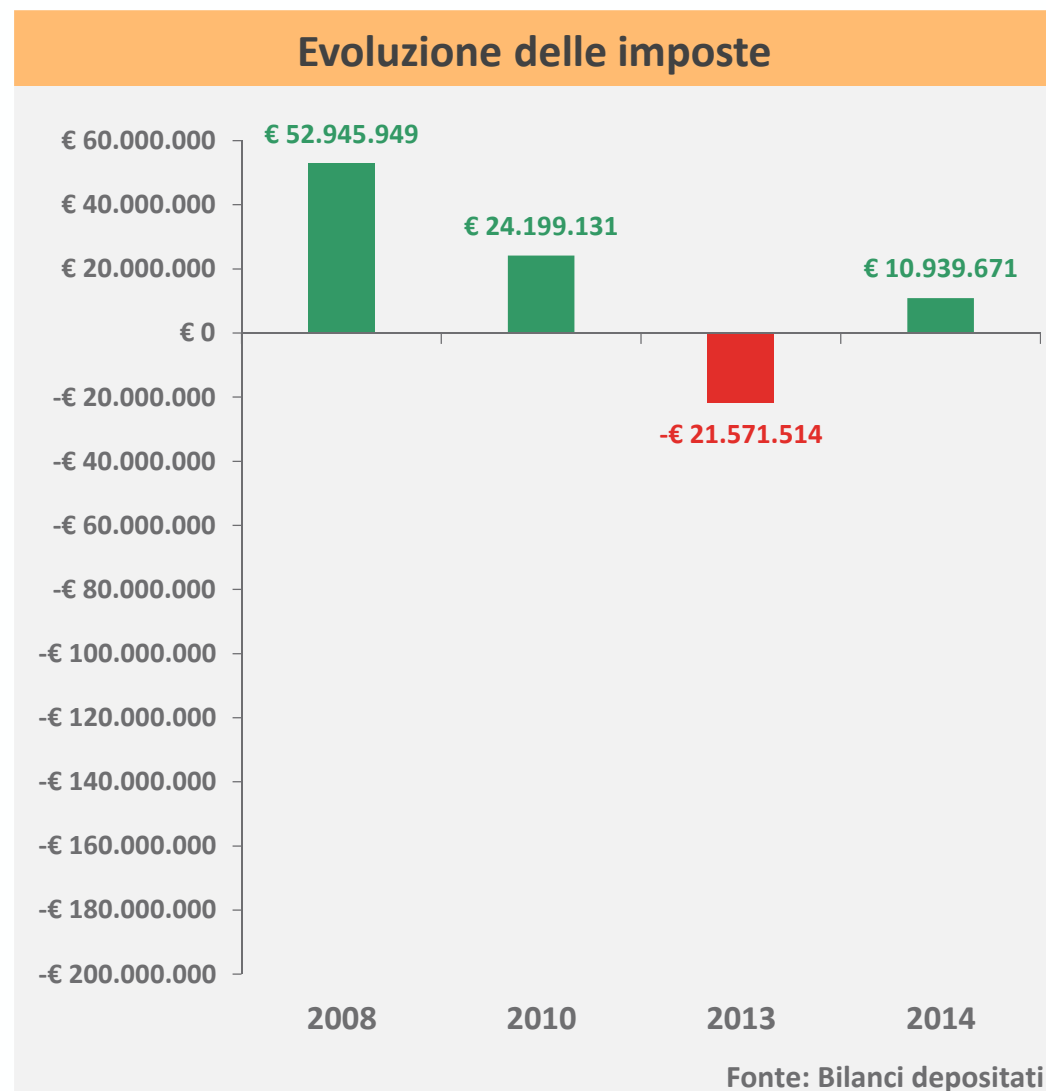
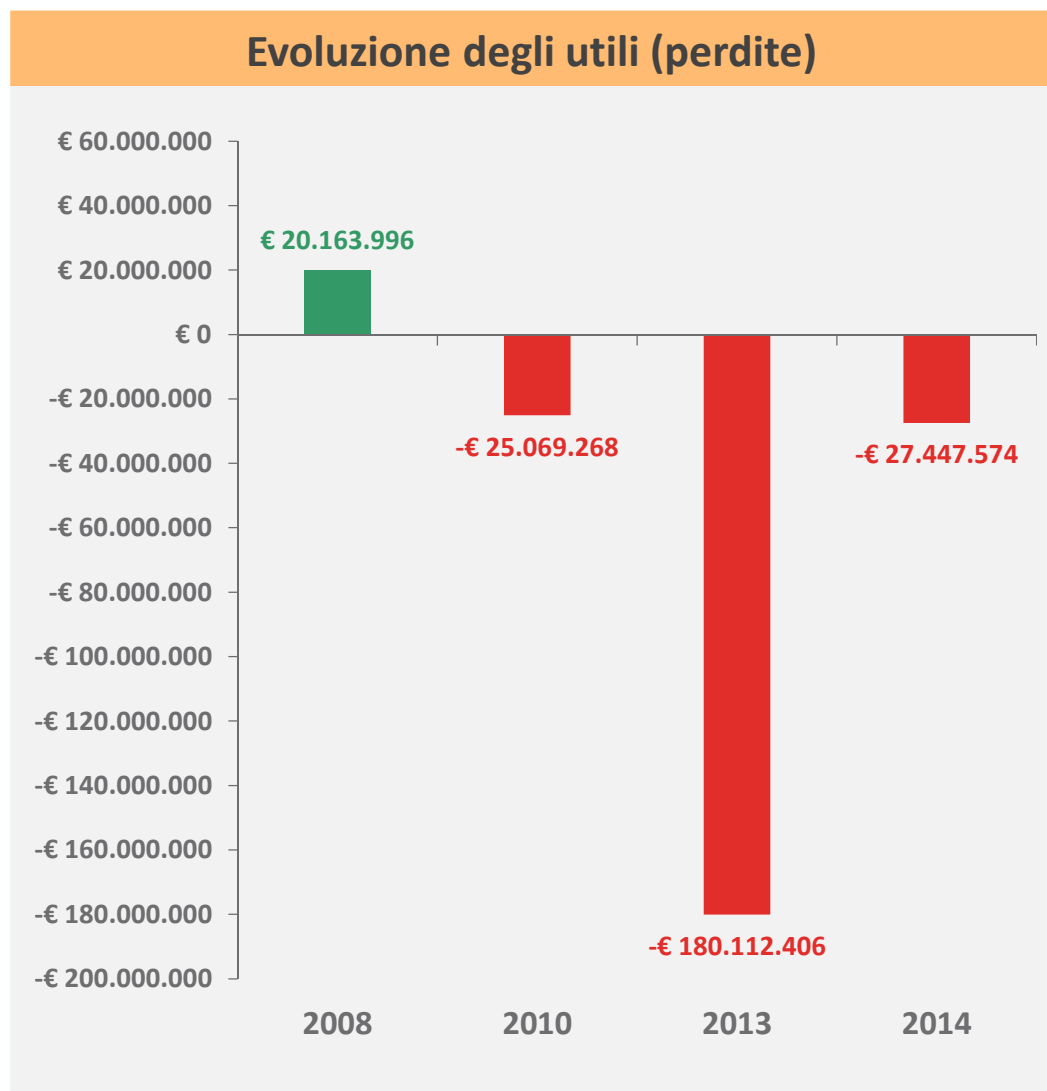
📌 Base 100 il 2008, l'indice 2015 delle immatricolazioni è pari a 45.

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



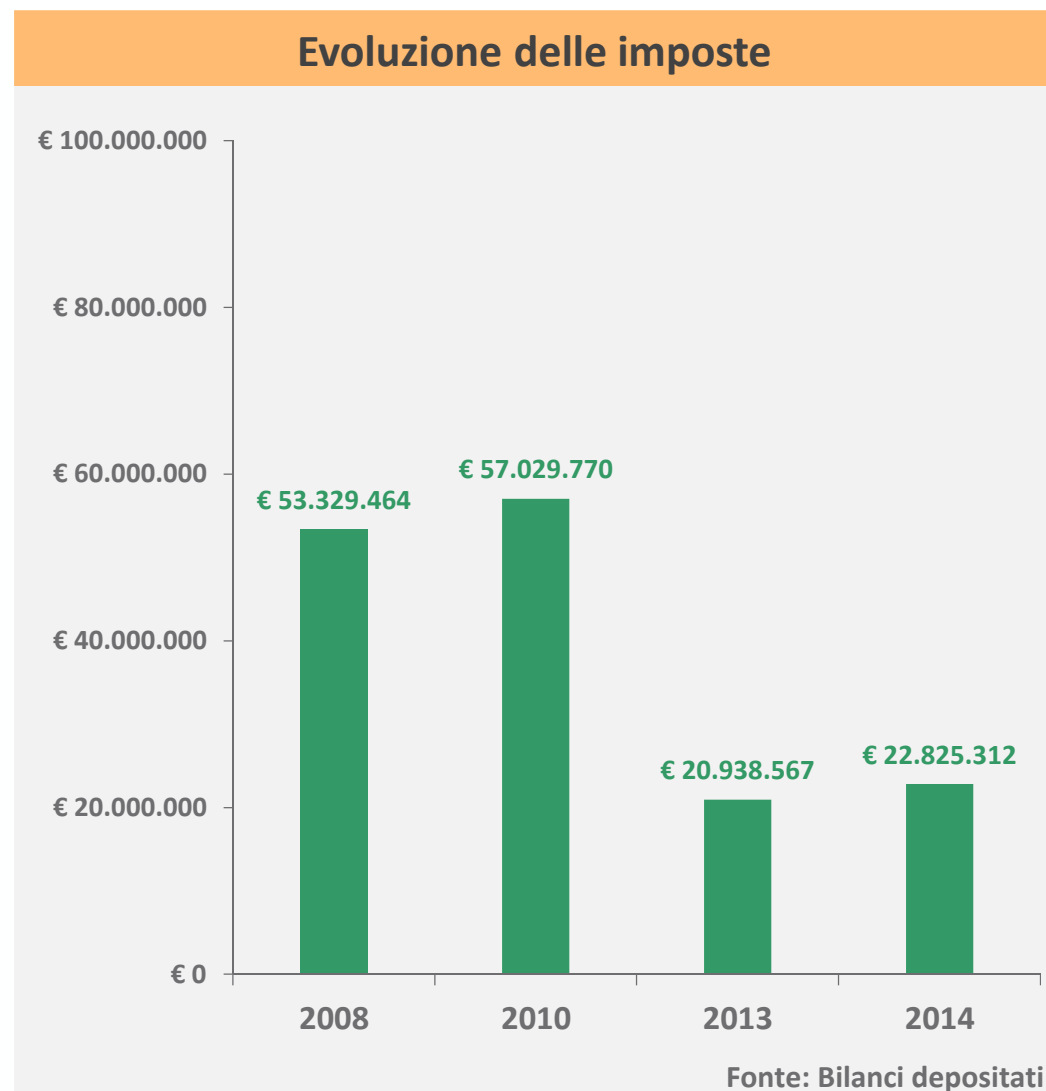
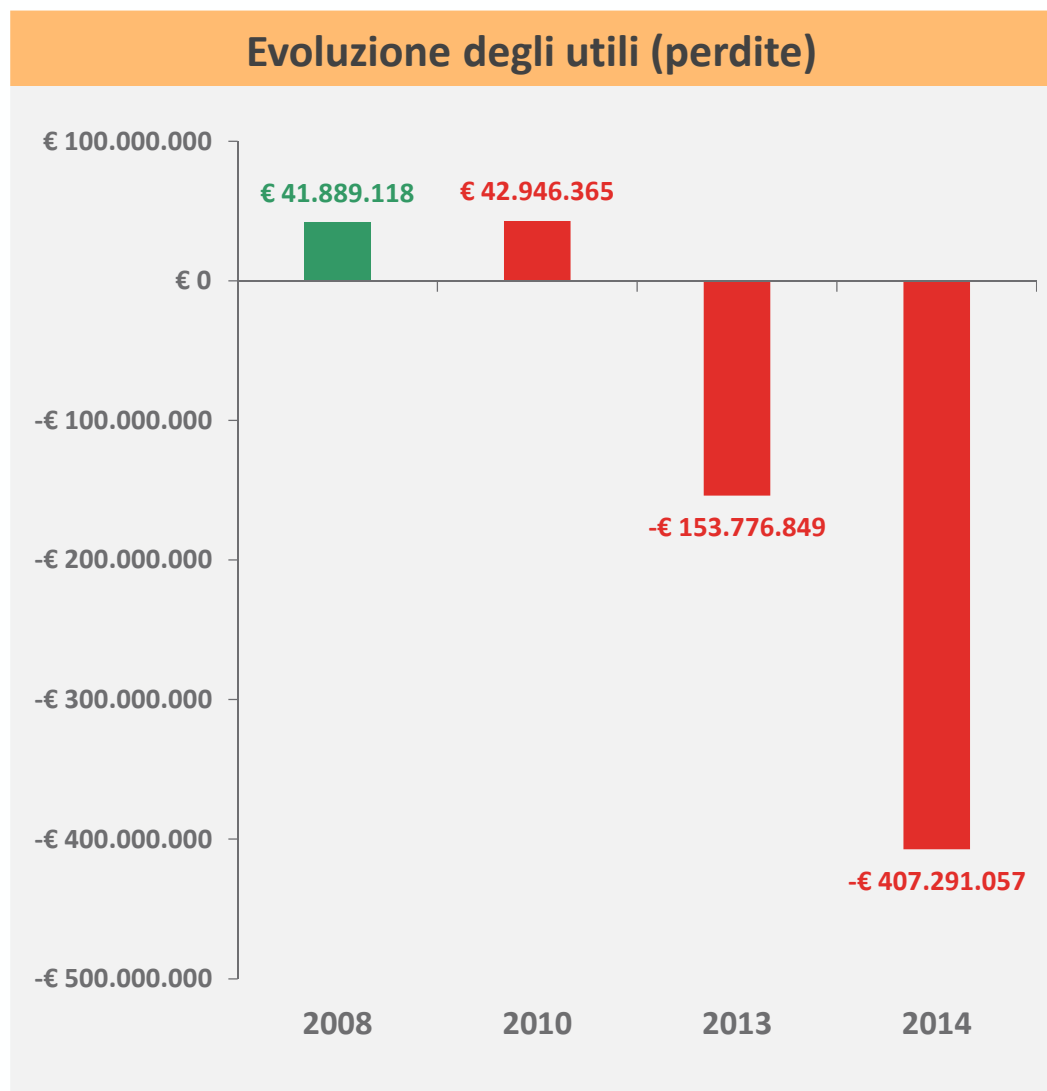
🔗 Nel 2014, gli utili dei costruttori di veicoli > 3,5 tonnellate è pari a € 21.173.053.

⇒ 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.

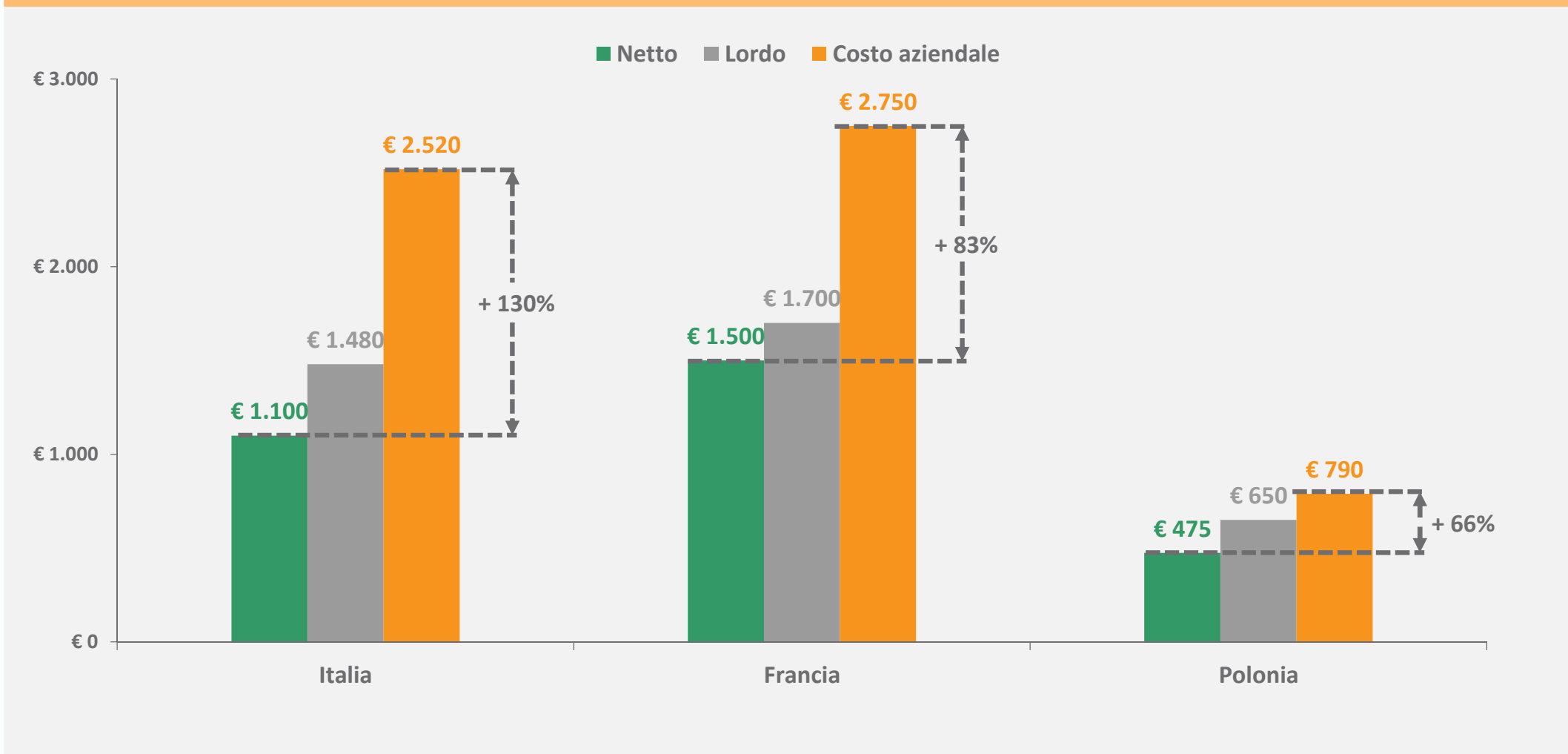
Paesi destinatari del cabotaggio:

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.

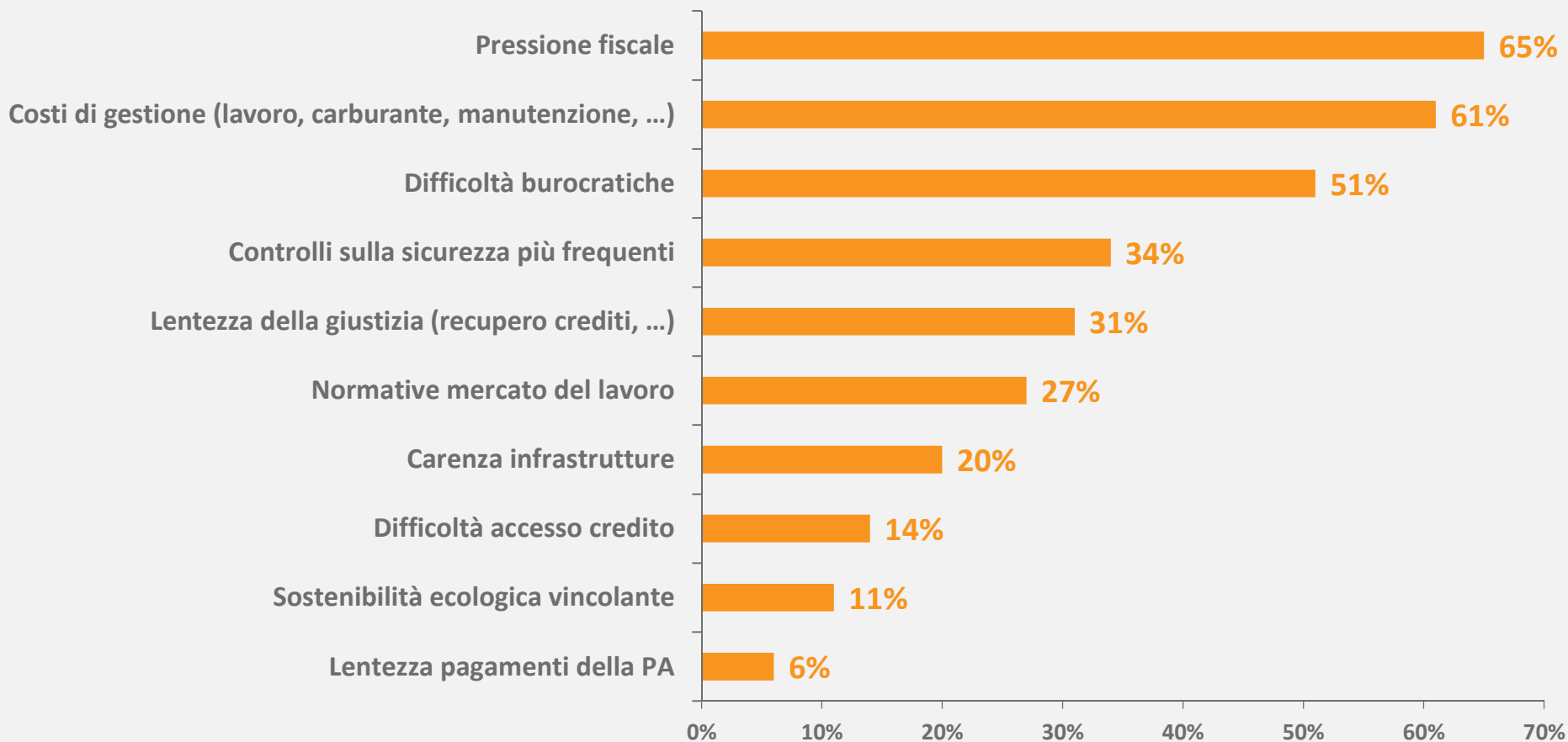
Struttura del salario medio mensile di un autista



🔗 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.

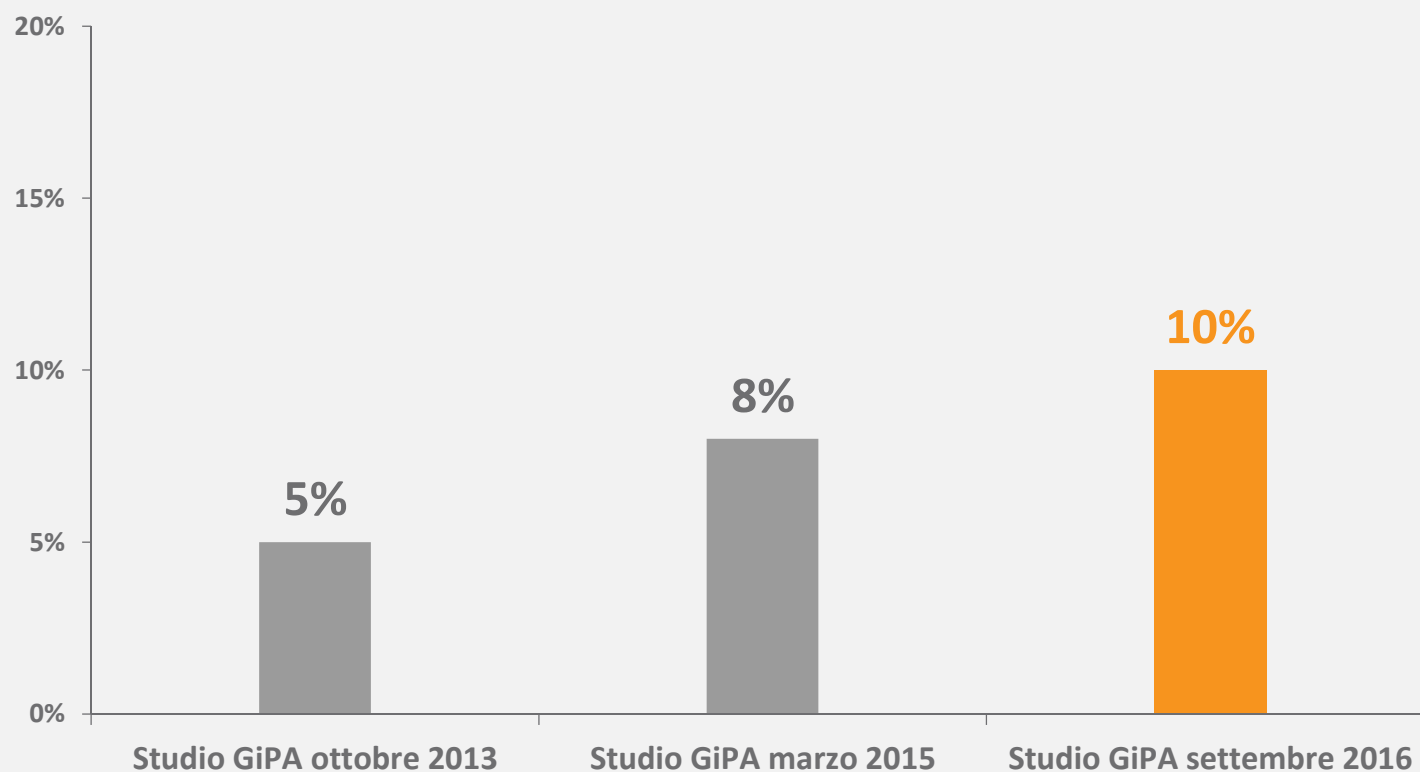
Difficoltà incontrate in Italia nella gestione operativa dell'attività



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

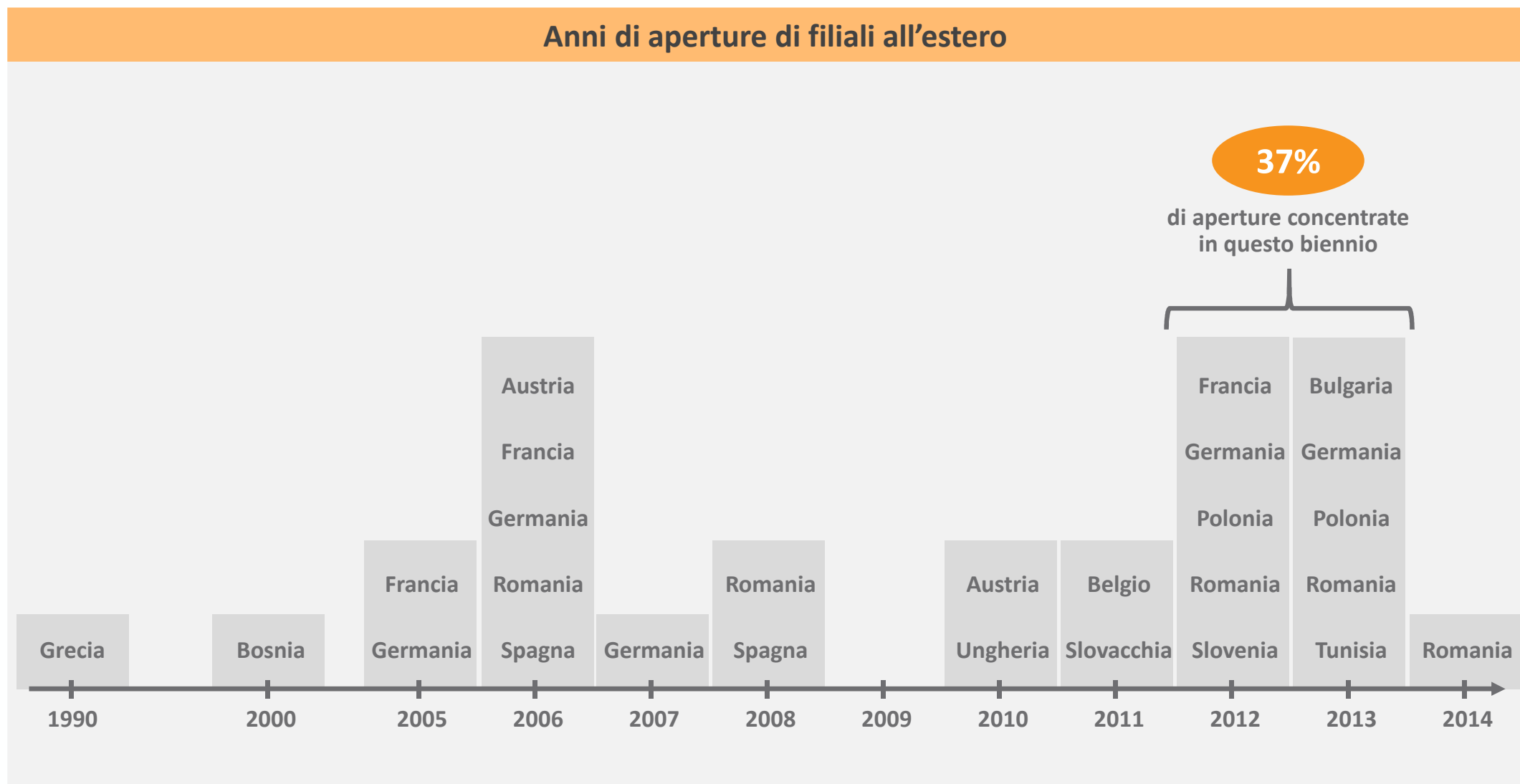
⇒ Cresce il numero di aziende che stanno delocalizzando.

Possiedono almeno una filiale all'estero



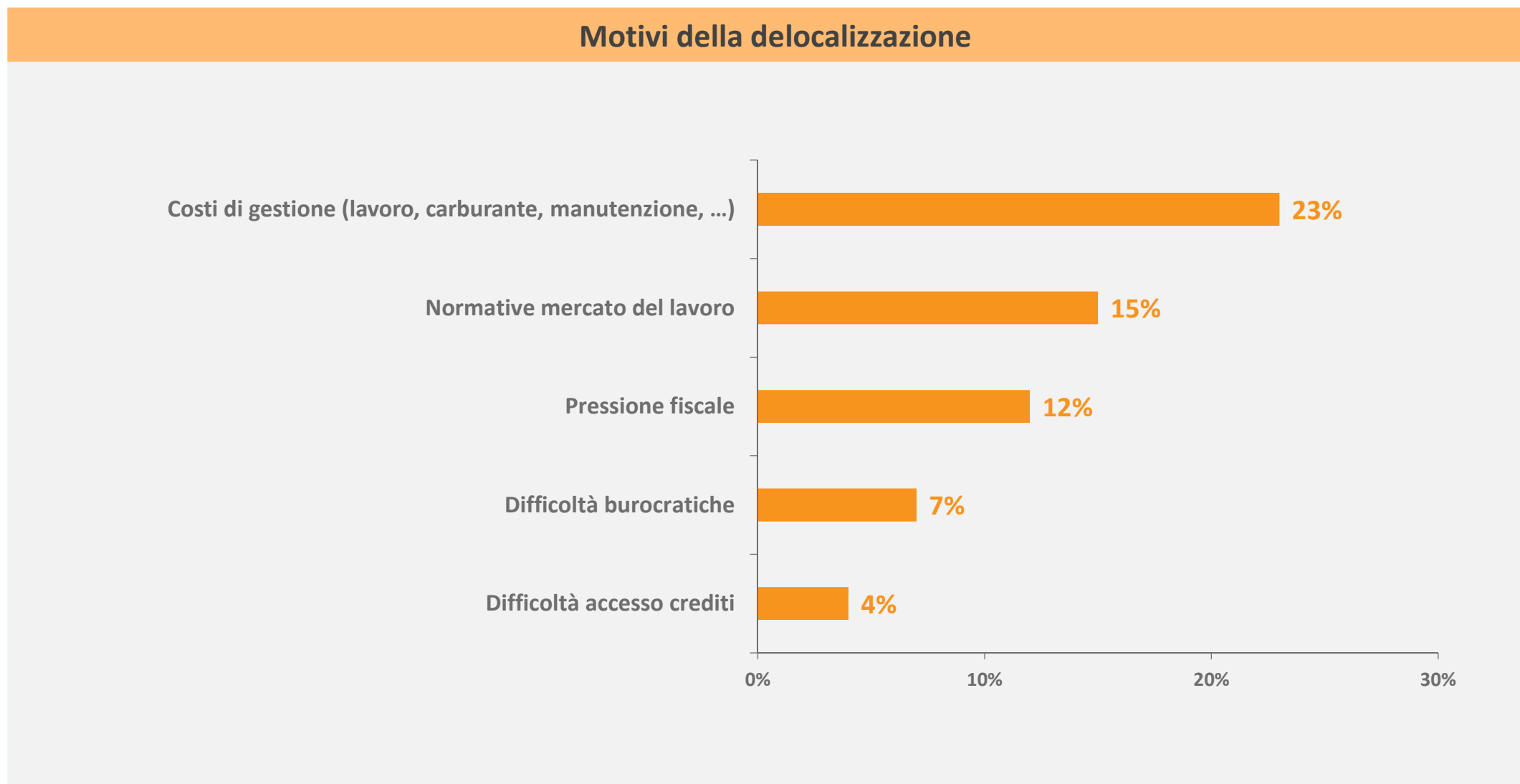
🔗 Nel 2016, il 10% delle flotte intervistate possiede almeno una filiale all'estero.

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



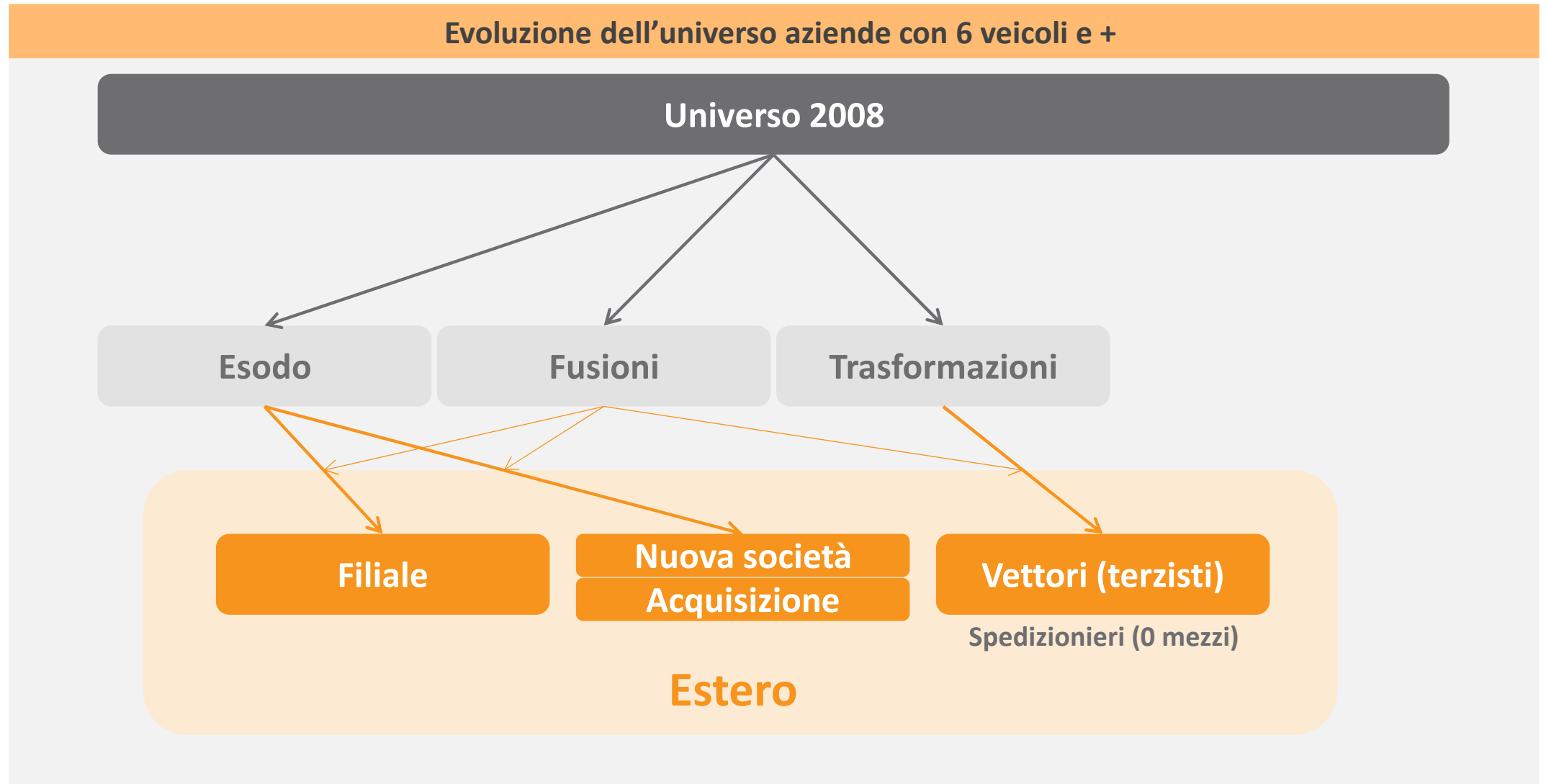
📍 Una filiale aperta in Grecia nel 1990.

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



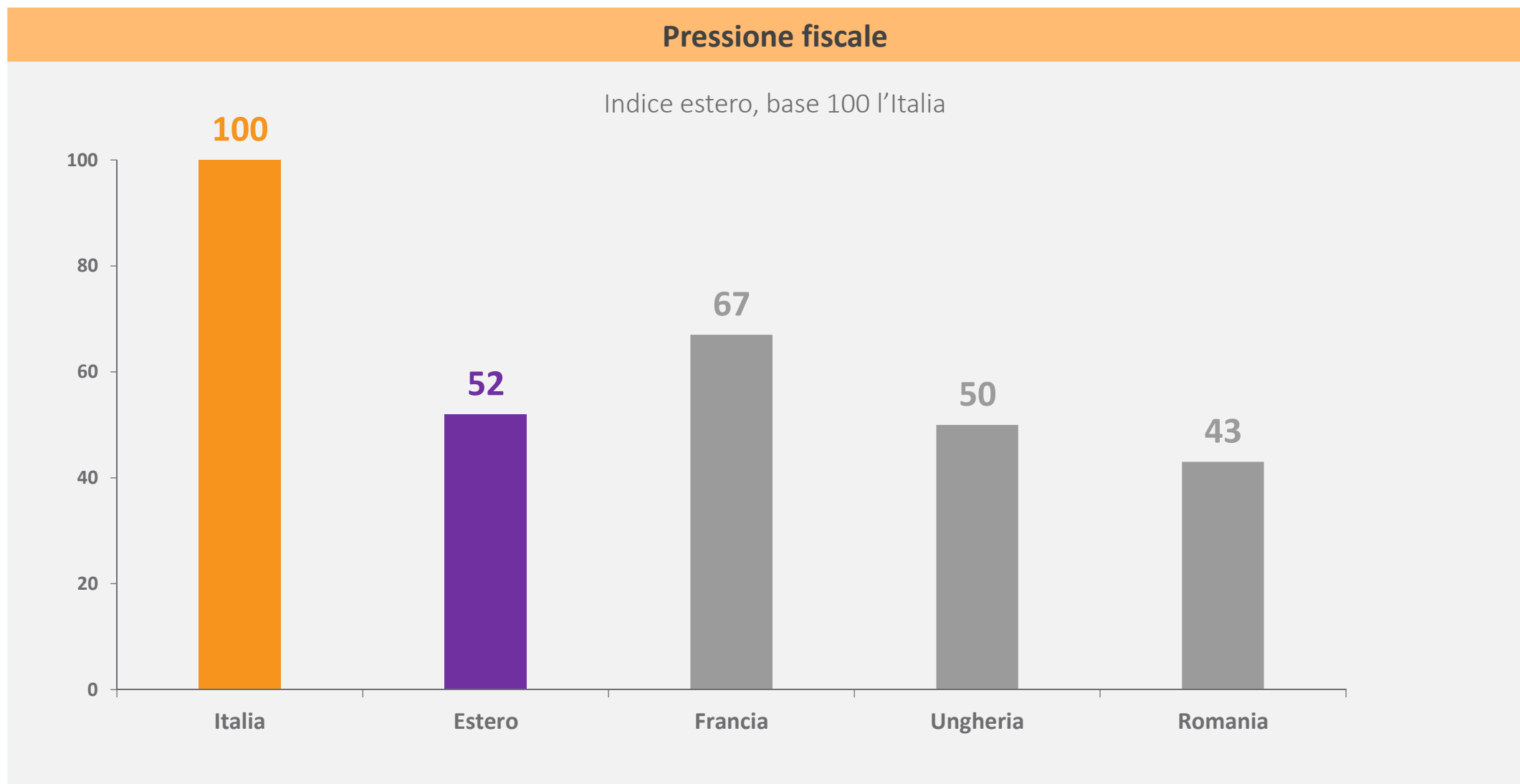
🔗 Il 46% delle aziende che hanno delocalizzato l'attività, ha dichiarato di aver aperto una nuova società indipendente.

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



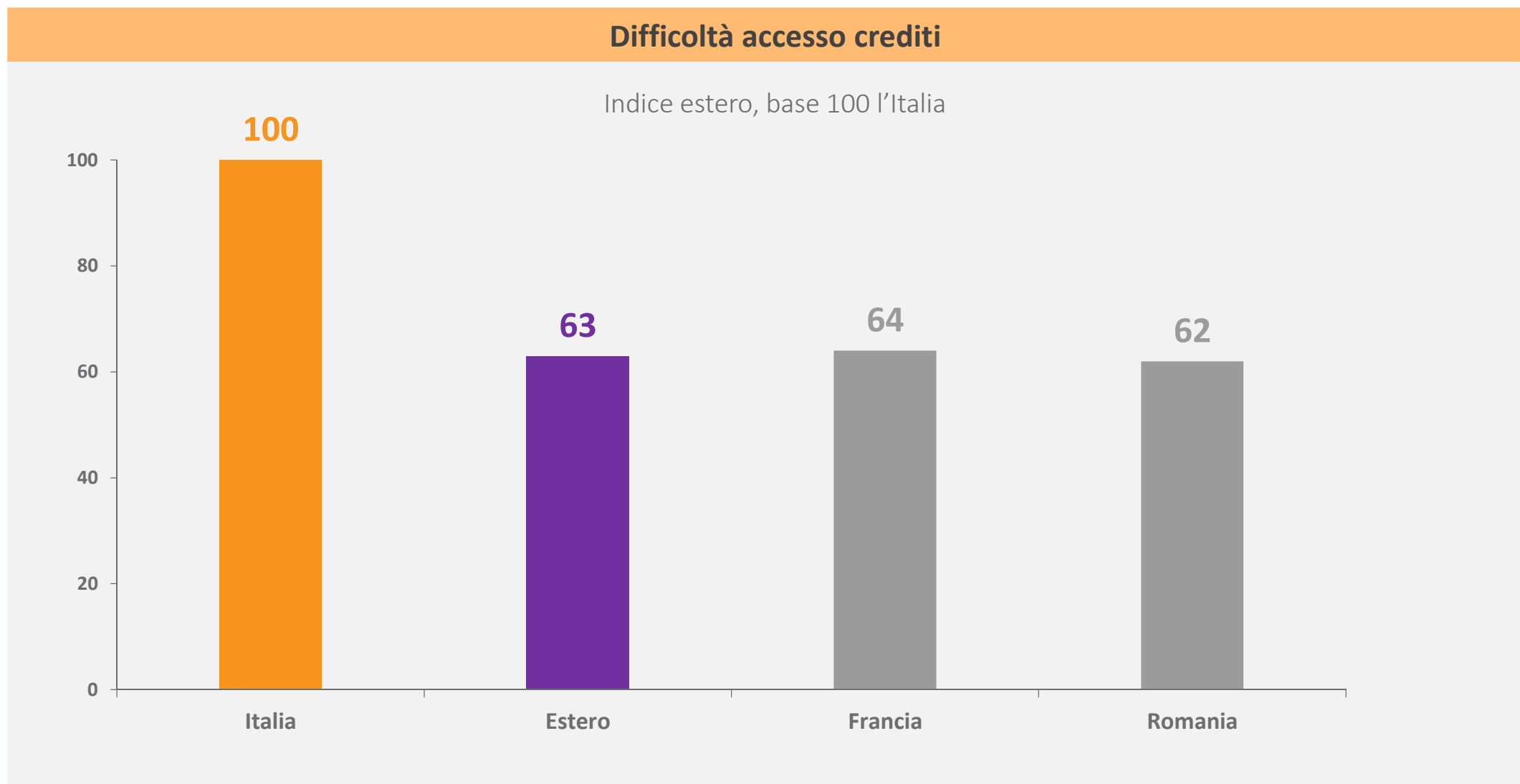
🕒 Dal 2008 a oggi, esodo, fusioni e trasformazioni.

⇒ 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.

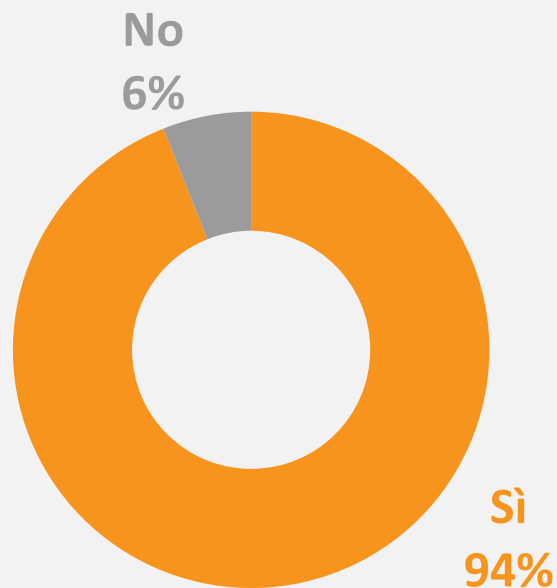


🔗 Base 100 la difficoltà ad accedere a crediti in Italia, all'estero è stato dichiarato pari a 63.

⇒ 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).

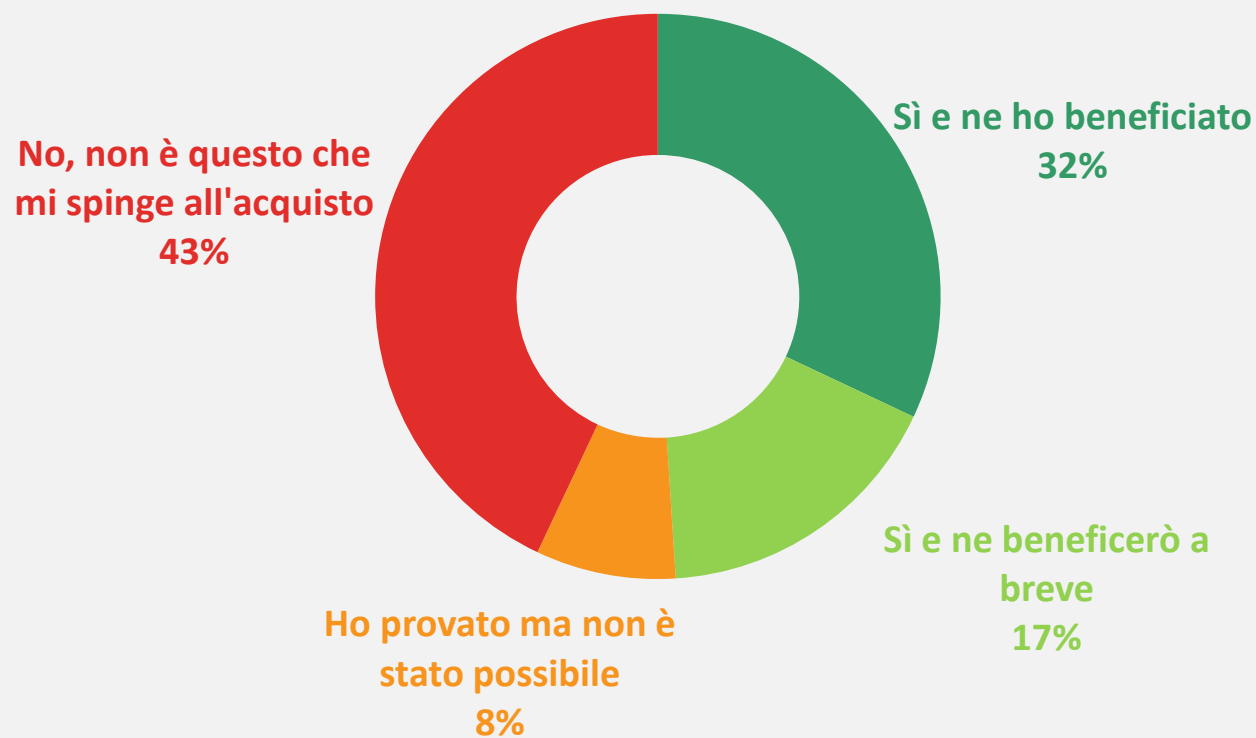
Impatto del super ammortamento sull'acquisto di nuovi mezzi



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

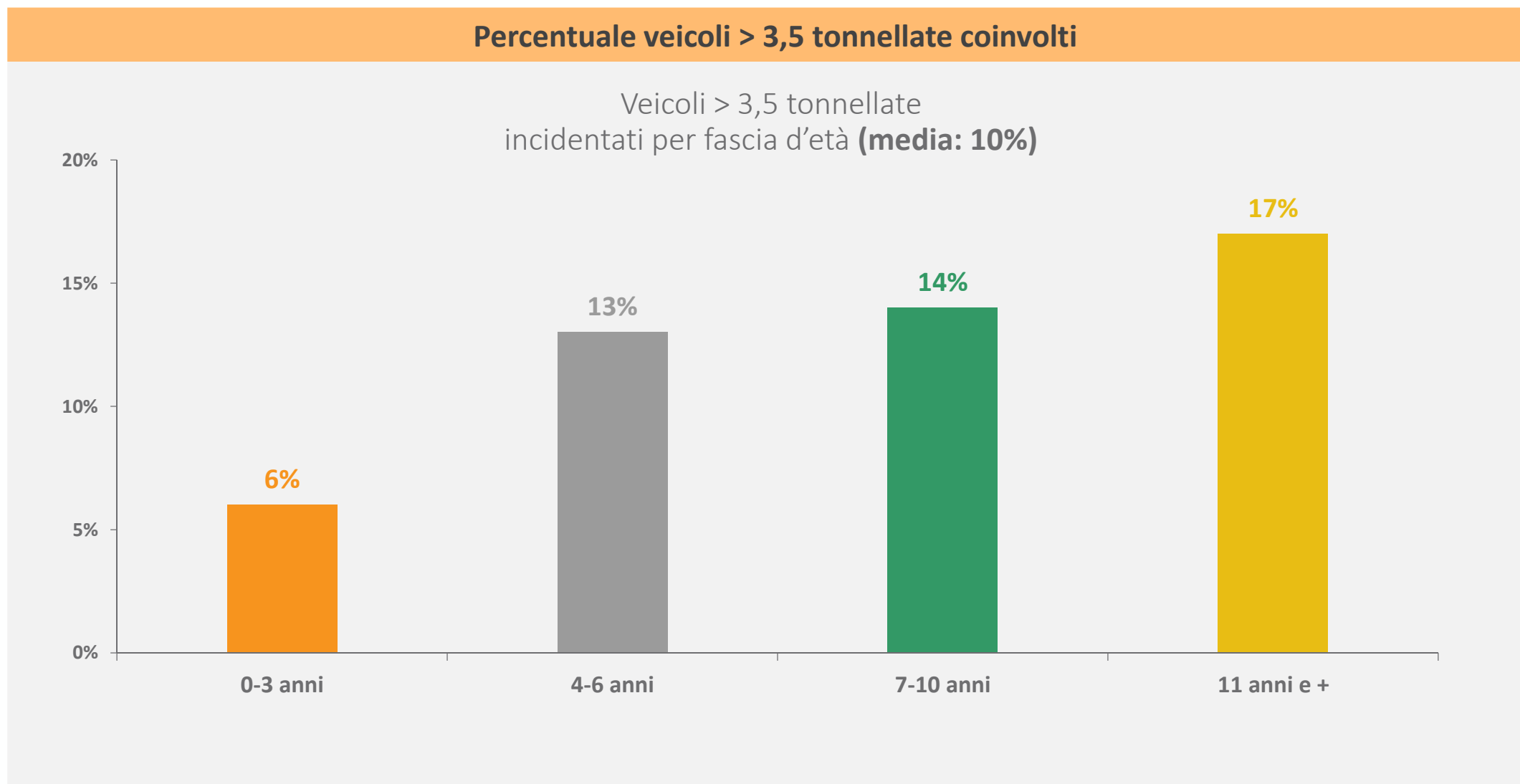
⇒ Anche in merito alla Legge Sabatini, l'impatto è stato positivo (coinvolto il 57% delle aziende).

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

