

## Crollo del Mercato Autocarri e del Trasporto Merci su strada in Italia, quali le cause? Rapporto 2015

**Cabotaggio, concorrenza sleale, dimensioni delle Aziende di trasporto, scarsa produttività, costi del lavoro, fiscalità, spostamento all'estero di sedi operative**

Anche l'edizione 2015 dello Studio sulla mobilità globale delle merci, si conclude sottolineando che qualcosa di strutturale si è progressivamente verificato in Italia dal 2006 in poi, portando a sensibili diminuzioni sia nelle immatricolazioni di autocarri che nei volumi di trasporto.

Quella che segue è una breve analisi del fenomeno per suggerire alcune risposte al problema, cominciando da una analisi del Mercato Autocarri in Europa negli ultimi anni.

**Tabella 1 - Immatricolazioni Autocarri Pesanti (>16 t) EST Europeo - Fonte ACEA**

							Differenze %	
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014/13	2014/09
<b>Bulgaria</b>	495	908						
<b>Romania</b>	1542	1897	3388	2590	2978	3633	22	136
<b>Ungheria</b>	1467	1965	3891	3783	4543	4438	-2,3	203
<b>Polonia</b>	6324	8545	14555	14045	16733	15356	-8,2	143
<b>Rep. Ceca</b>	2997	3996	6293	5585	6945	7463	7,5	149
<b>Slovacchia</b>	1149	1865	3077	2937	3369	3185	-5,5	177
<b>Slovenia</b>	531	682	1209	939	1038	1343	29,4	153
<b>Estonia</b>	202	307	698	659	798	708	-11,3	250
<b>Lituania</b>	414	1300	2638	2649	3228	2117	-34,4	411
<b>Lettonia</b>	254	466	1407	1508	1340	979	-26,9	285
<b>Totale EU N.M</b>	13908	21023	37215	34739	41476	40013	-3,5	188
<b>Italia</b>	11318	12235	13656	9763	10322	8.947*	-13,3	-20,9
<b>Totale EU 15</b>	144039	152849	199153	178500	190619	177945	-6,6	23,5

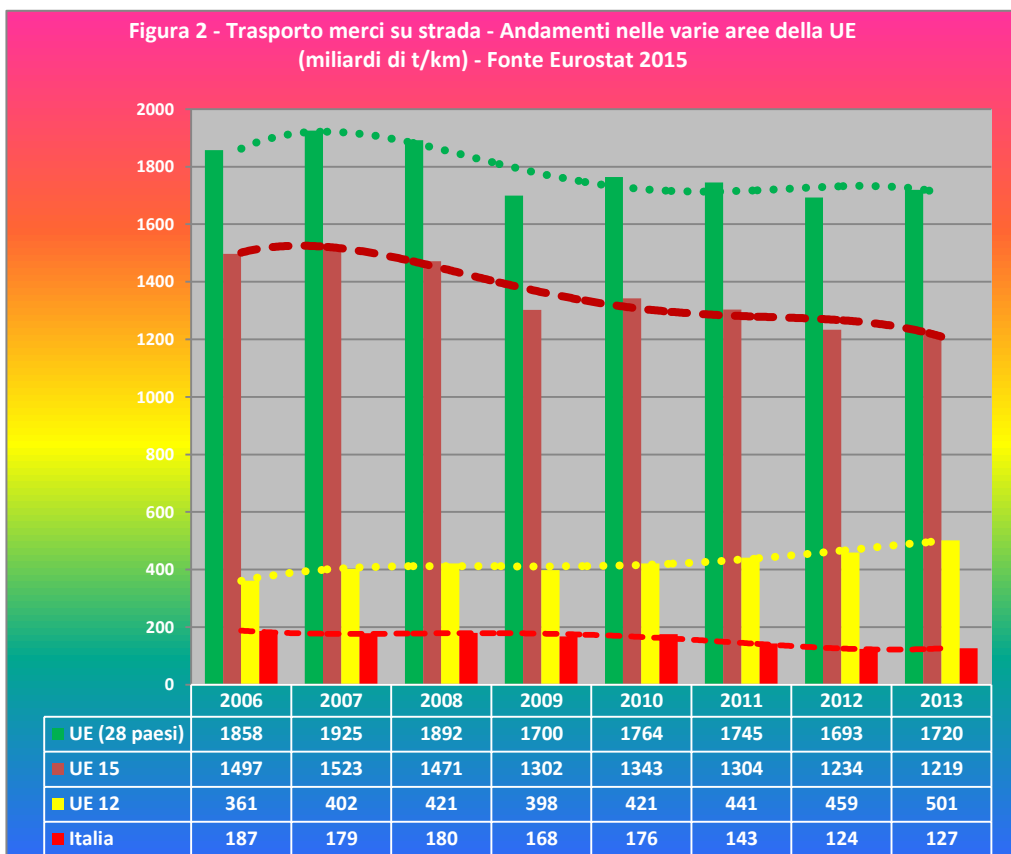
\* Dati UNRAE

Dall'analisi delle immatricolazioni nei paesi nuovi membri dell'UE risulta che:

- ✓ Il Mercato nell'Est Europeo è andato molto meglio del resto d'Europa, sia l'anno scorso, nonostante la generale caduta del mercato dei veicoli pesanti, che negli ultimi 5 anni.
- ✓ In cinque anni i nuovi membri della UE hanno quasi triplicato le vendite, contro un aumento di solo il 23,5% per l'Europa a15. L'Italia ha perso nello stesso periodo il 20,9% del mercato.
- ✓ Alcuni Paesi (segnalati in verde) sono andati storicamente meglio della media dell'area, soprattutto Lituania, Lettonia, Ungheria e Estonia, ma anche Polonia e Repubblica Ceca hanno registrato forti aumenti. La Bulgaria era in forte crescita fino al 2010, quando ha sospeso la pubblicazione dei dati.
- ✓ Indubbiamente le migliori immatricolazioni in quei Paesi non possono essere state giustificate solo dalla richiesta di maggiore trasporto locale (come mostreremo con la figura 6) , legate allo sviluppo economico del Paese. Alcuni acquisti possono essere, quindi, stati realizzati da filiali di aziende di trasporto di altri Paesi dell'area della Comunità Europea.
- ✓ L'Italia ha fatto molto peggio delle medie europee proprio in concomitanza con la caduta verticale del volume di trasporto.

## Trasporto Merci In Europa

Analizzando la situazione europea del trasporto merci dal 2006, anno di introduzione della Direttiva Europea sul cabotaggio, al 2013 (ultimi dati pubblicati da Eurostat) risulta il quadro sotto

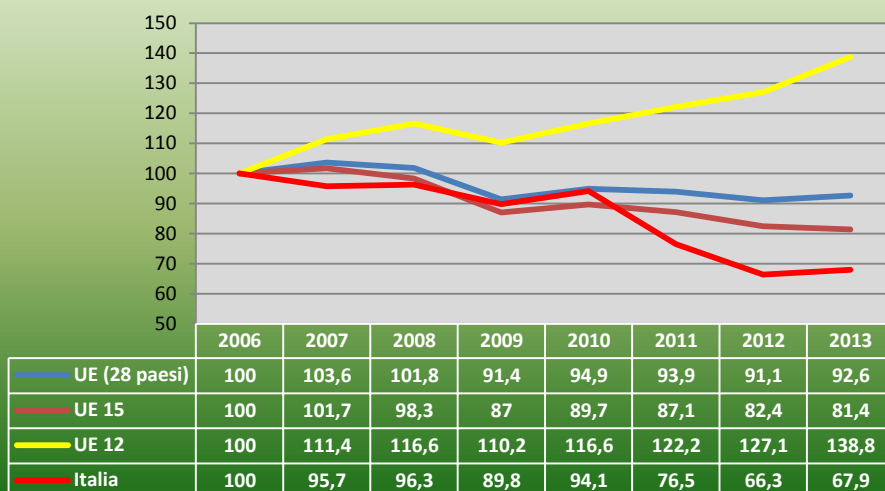


riportato che ne evidenzia i diversi andamenti per la UE nel suo complesso, per la UE 15, il suo nucleo originale che comprende tutta la parte occidentale del Continente, per l'area dei nuovi membri della UE, essenzialmente la Europa Orientale, e infine per l'Italia.

I trends che sono evidenziati sono negativi per i primi due aggregati e per l'Italia, e

marcatamente positivo per l'area dei nuovi membri della UE.

**Tabella 3 - Trasporto merci in Europa - numeri indice 2006=100**



Ciò è reso ancora più evidente dal grafico riprodotto a fianco, ottenuto trasformando i valori assoluti in numeri indici con base 2006=100.

L'ampia divergenza tra la serie relativa ai nuovi membri della UE e il resto d'Europa e soprattutto all'Italia, da una chiara

indicazione che siamo di fronte ad una situazione strutturale che non può certamente essere giustificata solo dallo sviluppo del reddito in quei Paesi, che, infatti, non sono stati nel periodo particolarmente elevati in Europa orientale rispetto al resto del continente.

Interessante anche il confronto con la successiva tabella 7, dato il chiaro parallelismo tra le due serie di curve.

Scendendo, quindi, ad un dettaglio ancora più puntuale riportiamo una tabella che mostra in dettaglio l'evoluzione in quegli anni del trasporto merci nell'Est Europeo, sempre secondo i dati pubblicati da Eurostat.

**Figura 4 - Trasporto merci su strada. Evoluzione nei paesi nuovi membri della UE**  
Fonte Eurostat 2015, milioni Ton/km

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2006	
									Volume	Incr%
Bulgaria	13765	14624	15322	17742	19433	21214	24372	27097	13332	96,9
Rep. Ceca	50376	48141	50877	44955	51832	54830	51228	54893	4517	9
Estonia	5548	6417	7354	5340	5614	5912	5791	5986	438	7,9
Cipro	1165	1202	1308	963	1087	941	896	634	531	-45,6
Lettonia	10753	13204	12344	8115	10590	12131	12178	12816	2063	21,2
Lituania	18134	20278	20419	17757	19398	21512	23449	26338	8204	45,2
Ungheria	30479	35805	35759	35373	33721	34529	33736	36818	6339	20,8
Polonia	128315	150879	164930	180742	202308	207651	222332	247594	119279	93
Romania	57288	59524	56386	34269	25889	26349	29662	34026	23262	-40,6
Slovenia	12112	13734	16261	14762	15931	16439	15888	15905	3776	31,3
Slovacchia	22212	27159	29276	27705	27575	29179	29693	30147	7935	35,7
Totale N.M	350147	390967	410236	387723	413378	430687	449225	492254	142107	40,6
Italia	187065	179411	180461	167627	175775	142843	124015	127241	63050	-32

Nel confronto con il 2006 il trasporto merci su strada nella UE è sceso del 7,4%, mentre è aumentato del 40,6% nell'area dei nuovi membri UE e sceso del 32% in Italia.

Nel generale progresso di tutti i Paesi dell'area, salvo la Romania che non si è più ripresa dal tracollo del 2009 e per cui bisognerebbe procedere ad ulteriori analisi, tutti i Paesi risultano in

progresso con particolari punte per i Paesi indicati in giallo. Tra questi spiccano la Polonia, seguita da Bulgaria, Lituania, Slovenia e Slovacchia.

La tabella successiva (Figura 5) mostra lo sviluppo del traffico internazionale dei Paesi nuovi membri della UE: anche in questo caso spiccano i valori di Polonia, Bulgaria, Ungheria, Slovacchia, seguite da Slovenia, Lettonia e Lituania.

In media il traffico merci internazionale dei Paesi della UE è aumentato nel confronto tra il 2013 e il 2006 di solo l'1%, contro una perdita del 52% dell'Italia che nel confronto tra i due anni perde, quindi, oltre la metà del traffico. Nel contempo il traffico ascritto ai Paesi dell'Est europeo è aumentato del 55%, con un aumento in volume di 119.308 milioni di t/km.

**Figura 5 - Andamenti traffico internazionale nei maggiori Paesi nuovi membri della UE - Fonte Eurostat**

	Anni								Incrementi 2013/2006	
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Volume	%
Bulgaria	7.959	8.734	8.200	11.436	13.313	14.696	18.086	19.905	11.946	150
Rep. Ceca	34.294	32.310	35.129	31.474	37.070	39.845	36.825	39.500	5.206	15
Estonia	3.569	4.475	5.522	4.014	4.226	4.352	4.192	4.394	825	23
Croazia			4.598	4.301	4.233	4.552	4.504	4.849	251	5
Lettonia	8.035	10.197	9.807	5.966	8.029	9.485	9.562	10.013	1.978	25
Lituania	15.902	17.574	17.859	15.124	17.106	19.192	21.011	23.798	7.595	50
Ungheria	18.054	22.619	22.716	23.203	22.392	23.995	24.555	26.572	8.518	47
Polonia	68.895	85.110	93.013	101.534	120.090	117.917	133.319	147.274	78.379	114
Romania	34.565	35.591	33.196	13.390	13.793	14.491	16.989	21.522	-13.043	-38
Slovenia	9.834	11.161	13.625	12.486	13.643	14.262	14.039	14.016	4.182	43
Slovacchia	17.009	21.542	22.957	22.187	22.377	24.272	24.620	25.581	8.572	50
<b>Totale</b>	<b>218.116</b>	<b>249.313</b>	<b>266.622</b>	<b>245.115</b>	<b>276.272</b>	<b>287.059</b>	<b>307.702</b>	<b>337.424</b>	<b>119.308</b>	<b>55</b>
Italia	31.640	27.004	28.638	22.018	26.528	15.161	12.230	15.266	16.374	-52

A questo punto vale anche la pena di analizzare gli andamenti del traffico nazionale nei maggiori Paesi nuovi membri della UE per verificare quanto del sostanzioso incremento del trasporto merci su strada sia ascrivibile all'andamento dell'economia nazionale e quanto al sempre più importante ruolo di molti Paesi nuovi membri della UE nel traffico internazionale.

E la tabella che segue (Tabella 6) è molto significativa al riguardo:

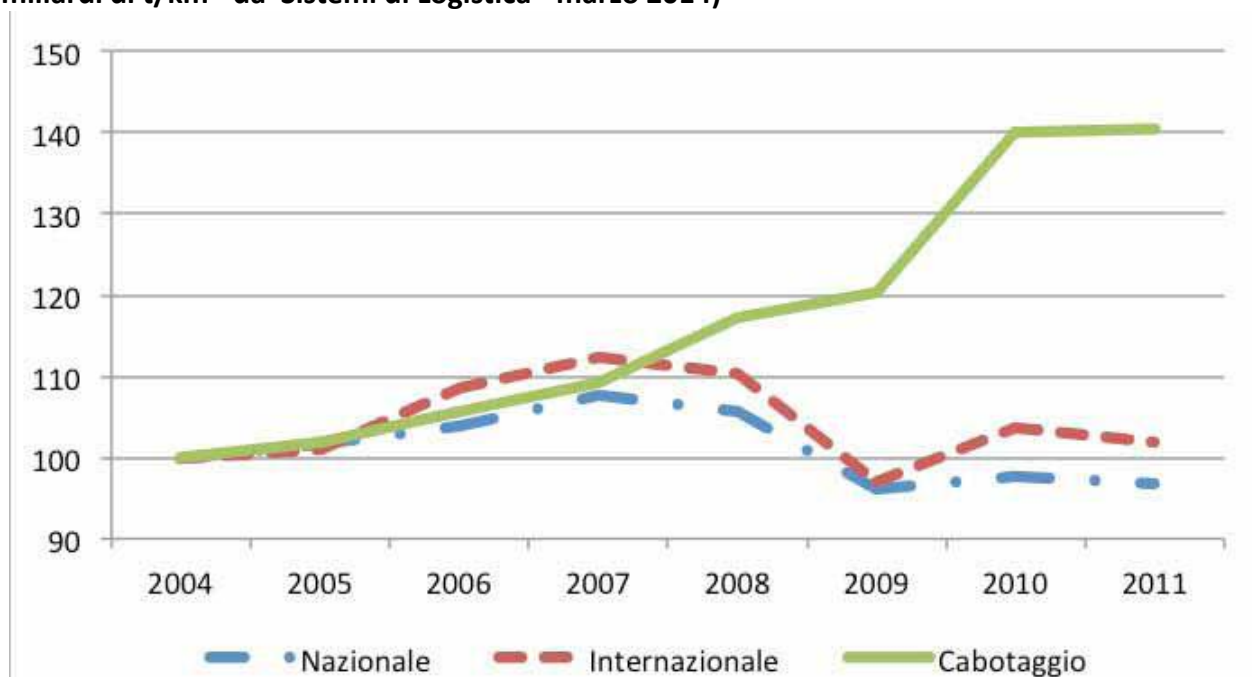
- Nella maggior parte dei Paesi della UE a 12, il traffico nazionale è diminuito nel confronto con il 2006, cosa avvenuta in tutta Europa, ad eccezione della Polonia, anche a seguito delle crisi economiche che hanno colpito la maggior parte delle economie.
- Nel contempo sono aumentati significativamente i volumi del traffico internazionale, soprattutto in Paesi come la Bulgaria, Polonia, Lituania, Ungheria, Slovenia e Slovacchia, il che porterebbe a concludere che i trasportatori dell'Est europeo hanno preso il sopravvento su quelli dell'Europa occidentale.

**Figura 6 - Andamenti traffico nazionale nei maggiori Paesi nuovi membri della UE**  
**Fonte Eurostat.**

Anni	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2006 in %	
									Trasp Naz.	Trasp. Int
Bulgaria	5.806	5.890	7.122	6.306	6.120	6.518	6.286	7.192	23,8	150
Repubblica Ceca	16.082	15.831	15.748	13.480	14.762	14.985	14.403	15.392	-4,3	15
Estonia	1.979	1.942	1.832	1.326	1.388	1.561	1.599	1.593	-19,5	23
Croazia	:	:	6.445	5.125	4.547	4.375	4.145	4.284	-33,5	5
Lettonia	2.718	3.006	2.536	2.149	2.561	2.646	2.616	2.803	3,1	25
Lituania	2.232	2.704	2.560	2.633	2.292	2.320	2.438	2.540	13,8	50
Ungheria	12.425	13.186	13.043	12.171	11.329	10.534	9.181	9.246	-25,6	47
Polonia	59.420	65.769	71.917	79.207	82.218	89.734	89.013	100.320	68,8	114
Romania	22.723	23.932	23.190	20.879	12.096	11.858	12.673	12.505	-45,0	-38
Slovenia	2.279	2.573	2.636	2.276	2.288	2.177	1.849	1.889	-17,1	43
Slovacchia	5.203	5.617	6.319	5.519	5.198	4.906	5.073	4.566	-12,2	50

Sull'argomento è interessante osservare l'andamento in Europa del trasporto nazionale, internazionale e del cabotaggio dal 2004, riassunto nella tabella che segue, tratta da un articolo del Prof. Giordano pubblicato dalla rivista "Sistemi di Logistica" del marzo 2014. Al proposito il Prof. Giordano afferma: "che mentre il volume delle merci in trasporto nazionale e di quello internazionale in Europa è diminuito negli ultimi anni a causa della crisi economica il trasporto di cabotaggio è costantemente aumentato anche in tempi di crisi e forse proprio a causa della crisi che spinge a cercare di spuntare costi di trasporto inferiori".

**Figura 7 - Trasporto di cabotaggio effettuato dai Paesi UE nel 2011 (numeri indice 2004=100, in miliardi di t/km - da Sistemi di Logistica - marzo 2014)**



Quindi si può senz'altro affermare che l'aumento del trasporto merci su strada di molti Paesi dell'Europa orientale, come illustrato più sopra, è proprio giustificato da:

- Sensibile aumento del cabotaggio che, tra l'altro, dal 2013 è pienamente operativo a livello europeo, essendo scaduti i periodi transitori previsti dai trattati di adesione all'Unione di Romania e Bulgaria. Ciò significa che anche questi ultimi vettori, che sono i più aggressivi, possono ora esercitare trasporti nazionali all'interno dell'Unione.
- Aumento della quota del trasporto internazionale fatto dai vettori con sede nei Paesi dell'Europa orientale, comprese le aziende di Trasporto dell'Europa occidentale che hanno costituito sedi nei Paesi nuovi membri della UE per poter godere di minori costi per l'esercizio del trasporto e che effettuano, quindi, anche acquisti in loco di nuovi autocarri come emerge dai dati in figura 1.

Anche il successivo grafico (Figura 8) sulla crescita nel periodo considerato dei volumi di trasporto rispetto al PIL nei maggiori Paesi della UE 12 suggerisce, una volta di più, che sia gli aumenti del traffico che di acquisti di veicoli pesanti non possono essere giustificati solo dallo sviluppo delle attività economiche dei vari Paesi dell'Est (a parte lo sviluppo delle attività di trasporto che pure incidono in quei Paesi nell'aumento del PIL).

Infatti, salvo la Polonia il cui PIL è aumentato anche negli anni della crisi globale, e in misura più limitata Repubblica Ceca e Slovacchia, in gran parte degli altri Paesi gli aumenti del prodotto interno lordo tra il 2010 e il 2013 non è nemmeno stato sufficiente a recuperare la riduzione del reddito patita negli anni della crisi del 2008/9.

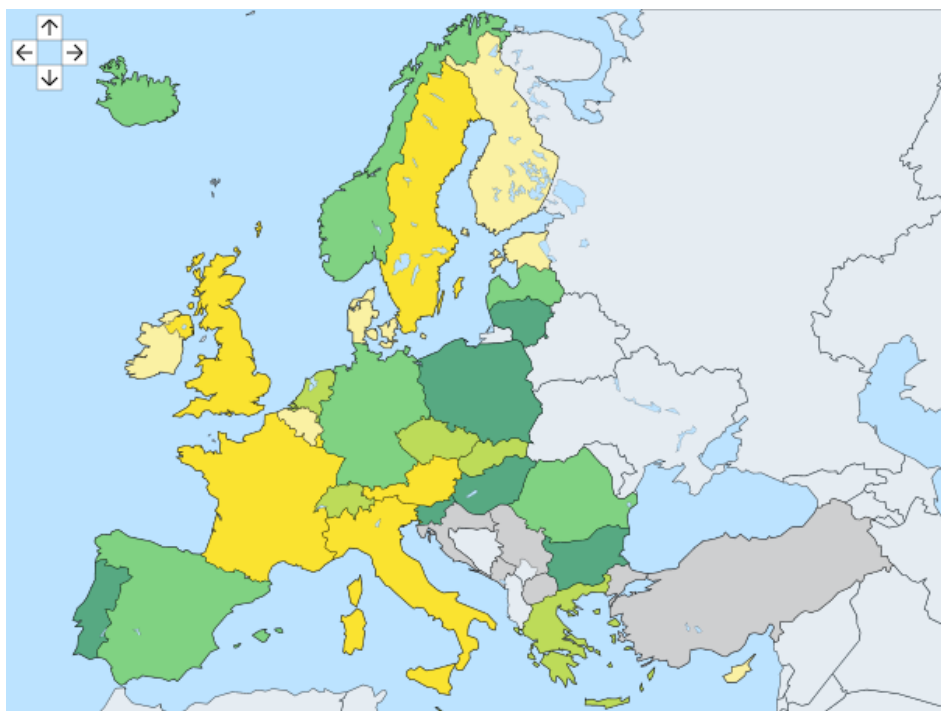
### Figura 8 - Rapporto Volumi di trasporto su PIL - numeri indice 2000=100

Fonte Eurostat

Anno	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Bulgaria</b>	<b>117</b>	<b>115,1</b>	<b>118,9</b>	<b>144,6</b>	<b>156,2</b>	<b>154,8</b>	<b>174,2</b>	<b>189,1</b>
Rep. Ceca	92,2	85	84,8	77,3	85,7	88,8	84,9	90,1
Estonia	79,5	68,9	64,4	63,6	66,8	61,1	52,4	50,3
Cipro	77,6	76,2	80,1	60,1	66,9	57,7	56,3	42,1
Lettonia	92,6	96,2	100,2	102,3	107,3	123,1	118,7	108,3
<b>Lituania</b>	<b>118,5</b>	<b>120,6</b>	<b>118,9</b>	<b>117,7</b>	<b>128,3</b>	<b>134,9</b>	<b>133,7</b>	<b>136,5</b>
<b>Ungheria</b>	<b>118,9</b>	<b>134,1</b>	<b>132,4</b>	<b>133,1</b>	<b>131,9</b>	<b>131,4</b>	<b>132,1</b>	<b>138</b>
<b>Polonia</b>	<b>115,9</b>	<b>122,3</b>	<b>123,1</b>	<b>125,1</b>	<b>134,8</b>	<b>134,3</b>	<b>136,6</b>	<b>148</b>
Romania	171,4	165,6	148,5	113	105,2	102,6	108,3	111,3
<b>Slovenia</b>	<b>132,3</b>	<b>138,5</b>	<b>152,9</b>	<b>147,6</b>	<b>160,4</b>	<b>166,2</b>	<b>163,5</b>	<b>168,3</b>
Slovacchia	87	92,2	91,5	86,3	85,6	85,8	84,8	87
EU 27	105	105,4	103,3	95,8	98,6	97,1	94,9	96
Francia	87,8	88,9	84	72,7	73,9	74,8	69,9	69,3
Germania	109,1	110,2	108,7	101	102,1	100,7	96,6	96,8
Spagna	129,3	133,2	124,2	111,7	111,6	110,1	108	105,8
<b>Portogallo</b>	<b>154</b>	<b>155,3</b>	<b>132,6</b>	<b>124,5</b>	<b>121,2</b>	<b>126,3</b>	<b>119</b>	<b>132,6</b>
<b>Italia</b>	<b>94,8</b>	<b>90,4</b>	<b>91,3</b>	<b>87,6</b>	<b>90,3</b>	<b>75,3</b>	<b>68,4</b>	<b>70,6</b>

Risulta subito evidente come in genere nei Paesi che hanno avuto i maggiori incrementi di traffico merci i volumi di trasporto hanno incrementi di gran lunga superiori allo sviluppo del PIL, come ad esempio Bulgaria, Slovenia, Polonia, Ungheria, e Lituania.

La rappresentazione grafica del fenomeno, tramite la mappa sotto riportata e pubblicata da Eurostat, rende ancora più evidenti le considerazioni sopra riportate



**Legenda:**

Da 42.1 a 67.6 giallo chiarissimo  
67.6 to 78.7 giallo  
78.7 to 92.5 verde chiarissimo  
92.5 to 112.1 verde  
112.1 to 189.1 verde scuro

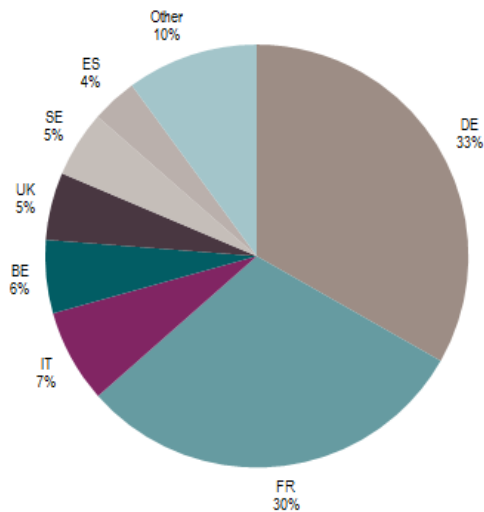
Ci sembra, quindi, di poter affermare che i consistenti aumenti del trasporto internazionale e del cabotaggio (a fronte della riduzione degli stessi nel resto della UE) non possono solo essere giustificati dall'eventuale aumento delle attività produttive in quei Paesi, dove, infatti, i volumi di trasporto aumentano molto di più che i rispettivi prodotti interni lordi (PIL) e il trasporto nazionale tende a scendere.

## Conclusioni

Tutte le ultime statistiche disponibili (Eurostat per il Trasporto e ACEA e UNRAE per le immatricolazioni di autocarri) mostrano andamenti decisamente più importanti per i Paesi nuovi membri della UE rispetto alla UE nel suo complesso e all'Europa occidentale (UE 15) e all'Italia in particolare.

- ✓ Estonia, Lettonia, Lituania e Slovacchia e Ungheria hanno visto triplicare le immatricolazioni di autocarri pesanti nei cinque anni dal 2009 al 2013. Ma anche la Polonia, Repubblica Ceca e Slovenia le hanno viste aumentare di 2 volte e mezza. Nello stesso periodo l'Italia le ha viste diminuire di quasi il 21%.
- ✓ Rispetto al 2006 il trasporto merci su strada è diminuito nel 2013 nella UE del 7,4% mentre è aumentato nell'area dei nuovi membri della Comunità del 40,6%, con punte particolarmente elevate in Bulgaria, Polonia, Lituania, Slovenia e Slovacchia. L'Italia ha perso il 32%.

- ✓ Nel Trasporto internazionale l'Italia ha perso il 52% del suo volume di trasporto a favore dell'area orientale, aumentata tra il 2006 e il 2012 del 55%. I Paesi con i maggiori incrementi sono risultati Bulgaria, Lituania, Ungheria, Polonia, seguite ad una certa distanza da Slovenia e Slovacchia .
- ✓ Mentre il volume totale di trasporto merci nella UE non ha ancora recuperato le perdite degli anni della crisi globale, il cabotaggio è aumentato del 40% dal 2004.
- ✓ In termini di volumi nei paesi in cui il cabotaggio ha luogo l'Italia, secondo i dati Eurostat,



risultava essere al terzo posto, dopo la Germania e la Francia (vedi Tabella a fianco pubblicata da Eurostat). Ma queste cifre, soprattutto per l'Italia, sono condizionate da quanto cabotaggio è denunciato dalle autorità nazionali, e non include quindi quanto viene effettuato fuori dalle regole stabilite dalla legislazione comunitaria.

(1) Data exclude cabotage performed by UK.

**Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino, maggio 2015**