

LA ROADMAP PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO MERCI

Transizione energetica, efficienza e sostenibilità
per il futuro di un settore strategico



Conferenza stampa
7 luglio 2021

La fotografia della filiera industriale e commerciale italiana

Settore complessivo



1,25 milioni
addetti

27 mld€
salari e
stipendi



344 mld€
Fatturato

Commisurabile
al 20%
del PIL



76,3 mld€
Gettito fiscale 2019

✓ **60 mld€**
Utilizzo

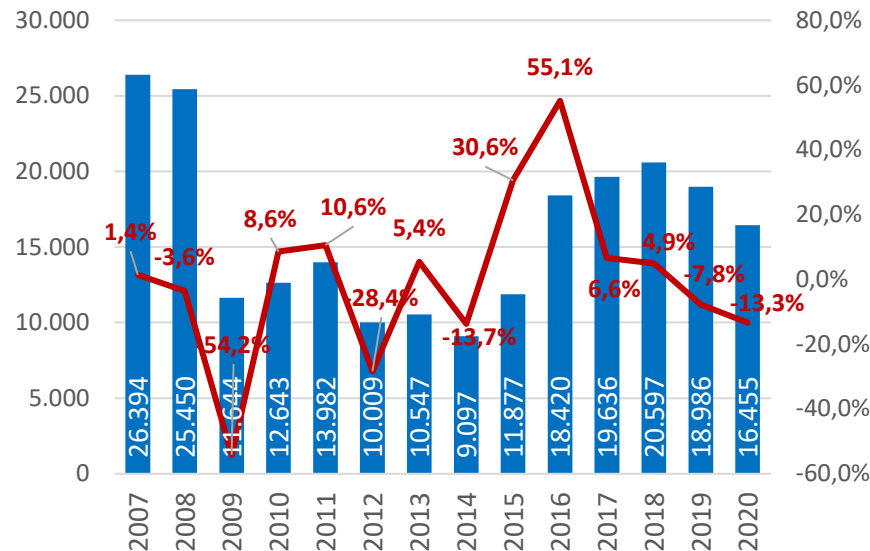
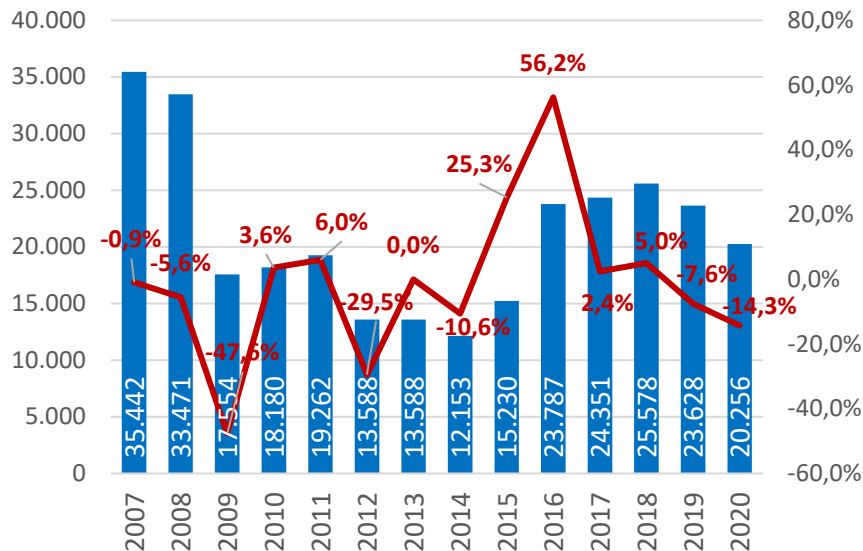
✓ **9,6 mld€**
Acquisto

✓ **6,7 mld€**
Possesso

Il mercato dei Veicoli Industriali – trend storico

>3,5 t

>=16 t



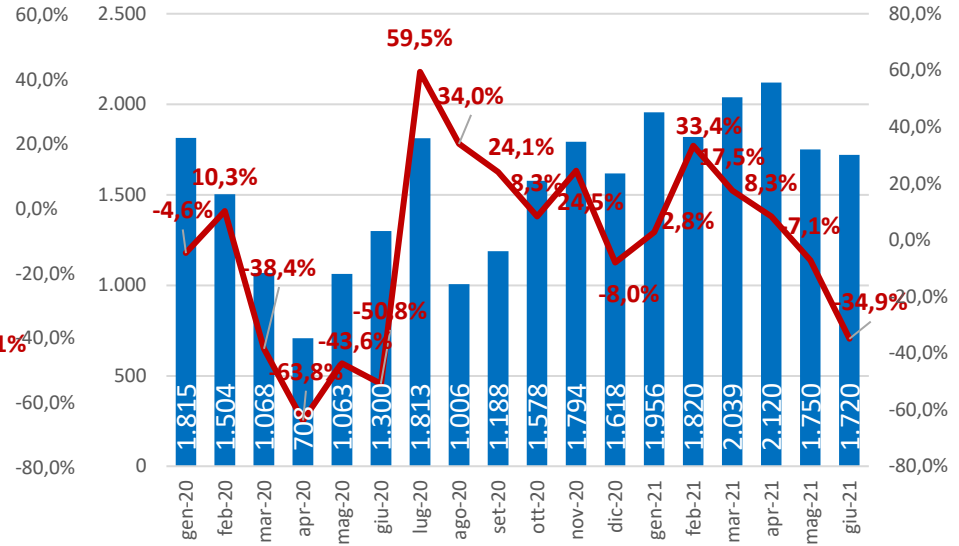
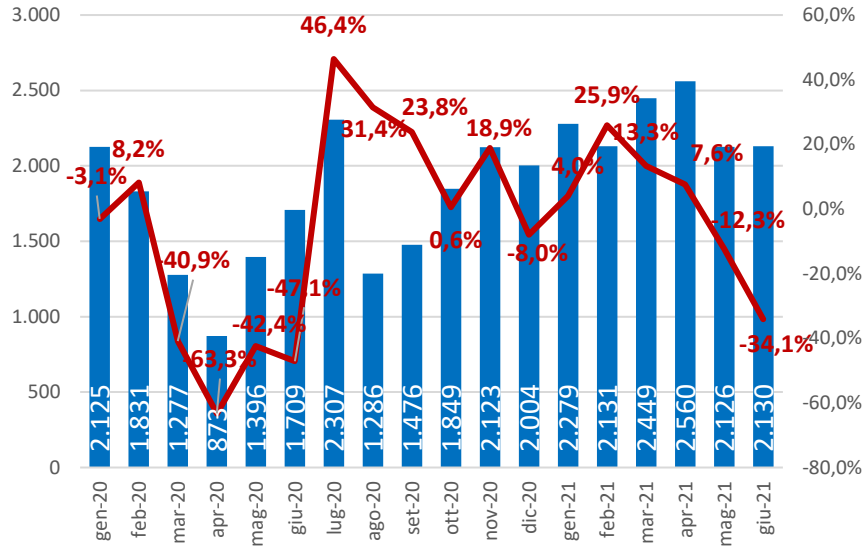
Il mercato dei Veicoli Industriali

>3,5 t

>=16 t

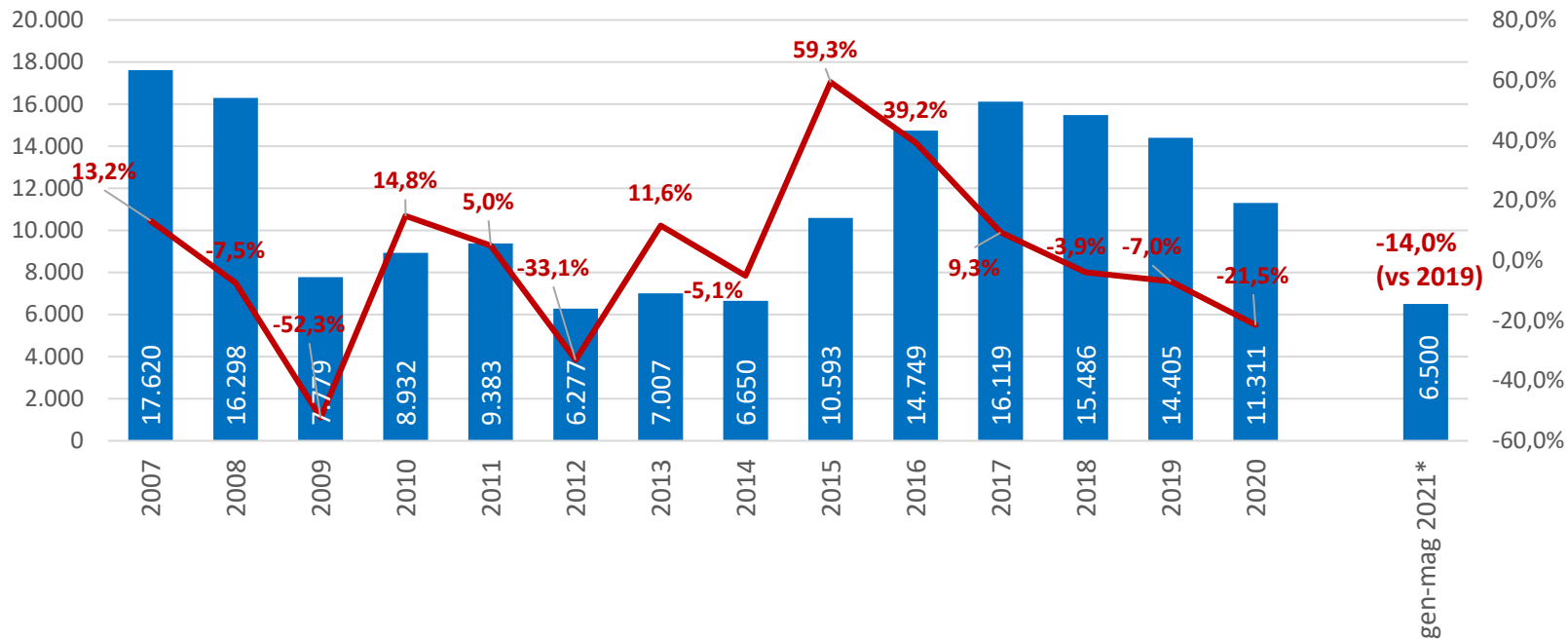
Var.% vs 2019

Var.% vs 2019



aprile -giugno 2021 stime UNRAE

Il mercato dei Rimorchi e Semirimorchi >3,5 t



* stime UNRAE

Il mercato dei Veicoli Industriali >3,5 t per carrozzeria

Carrozzeria	I trim. 2019	I trim. 2020	I trim. 2021	var.%		quote%		
				2021 vs 2019	2021 vs 2020	I trim. 2019	I trim. 2020	I trim. 2021
Trattore Stradale	3.115	2.782	3.698	+18,7	+32,9	51,5	53,2	53,9
Cassone	1.310	1.035	1.431	+9,2	+38,3	21,7	19,8	20,9
Furgone	777	676	818	+5,3	+21,0	12,9	12,9	11,9
Cisterna	181	130	198	+9,4	+52,3	3,0	2,5	2,9
Attrezzato per uso speciale	92	87	143	+55,4	+64,4	1,5	1,7	2,1
Betoniera	101	104	133	+31,7	+27,9	1,7	2,0	1,9
Pianale	104	81	105	+1,0	+29,6	1,7	1,5	1,5
Eccezionali	17	34	37	+117,6	+8,8	0,3	0,6	0,5
Autocaravan	48	25	26	-45,8	+4,0	0,8	0,5	0,4
Altre	301	279	270	-10,3	-3,2	5,0	5,3	3,9
Totale	6.046	5.233	6.859	+13,4	+31,1	100,0	100,0	100,0

Elaborazioni UNRAE

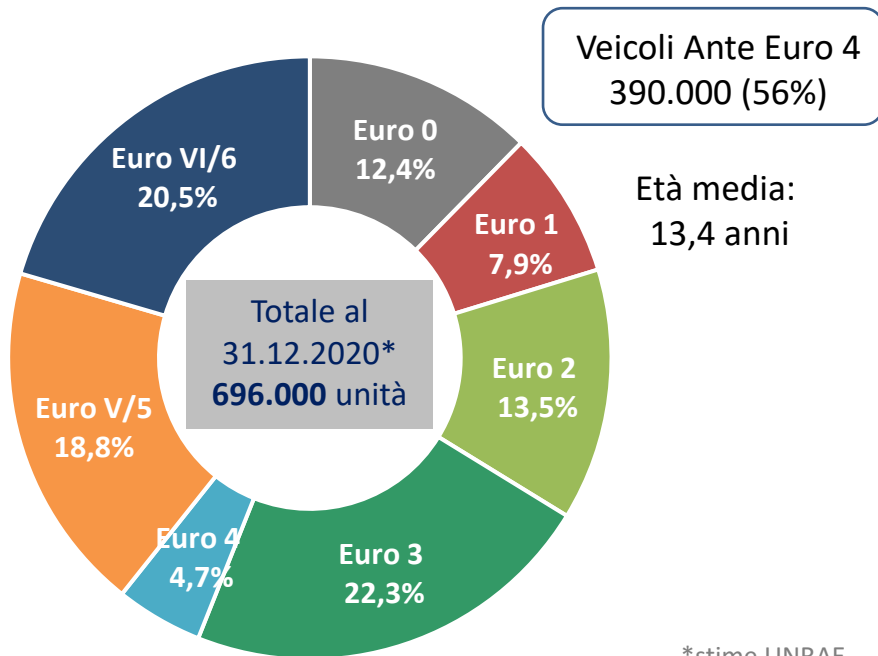
Il mercato dei Veicoli Industriali >3,5 t per alimentazione

Alimentazione	I trim. 2019	I trim. 2020	I trim. 2021	var.%		quote%		
				2021 vs 2019	2021 vs 2020	I trim. 2019	I trim. 2020	I trim. 2021
Diesel	5.512	4.888	6.411	+16,3	+31,2	91,2	93,4	93,5
GNL	345	233	312	-9,6	+33,9	5,7	4,5	4,5
<i>di cui solo GNL</i>	342	193	293	-14,3	+51,8	5,7	3,7	4,3
<i>di cui Diesel+GNL</i>	3	40	19	+533,3	-52,5	0,0	0,8	0,3
Metano	180	94	120	-33,3	+27,7	3,0	1,8	1,7
Ibrido (diesel+elettrico)	6	17	14	+133,3	-17,6	0,1	0,3	0,2
Elettrico	3	1	2	-33,3	+100,0	0,0	0,0	0,0
Totale	6.046	5.233	6.859	+13,4	+31,1	100,0	100,0	100,0

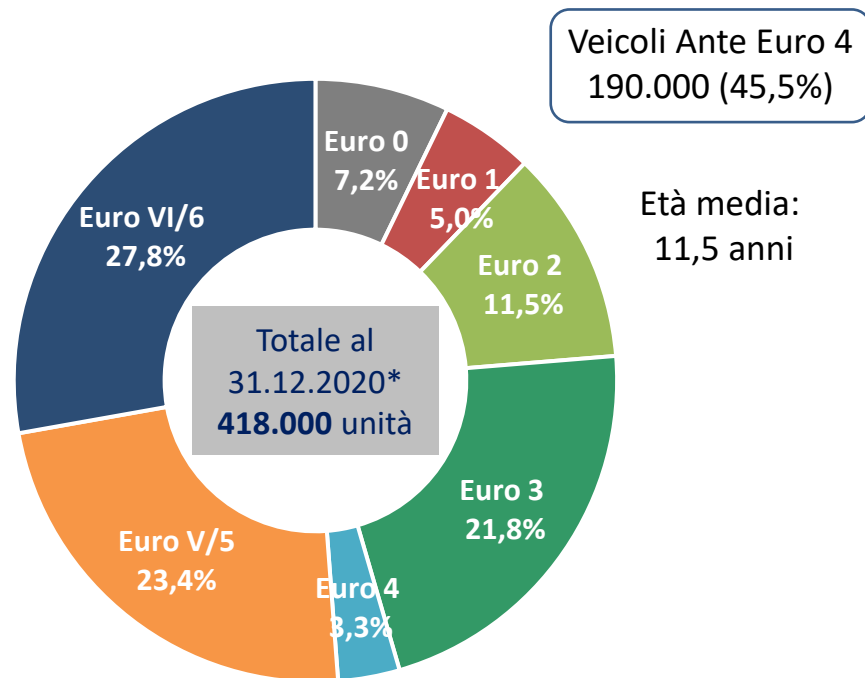
Elaborazioni UNRAE

Parco Circolante Veicoli Industriali

>3,5 t



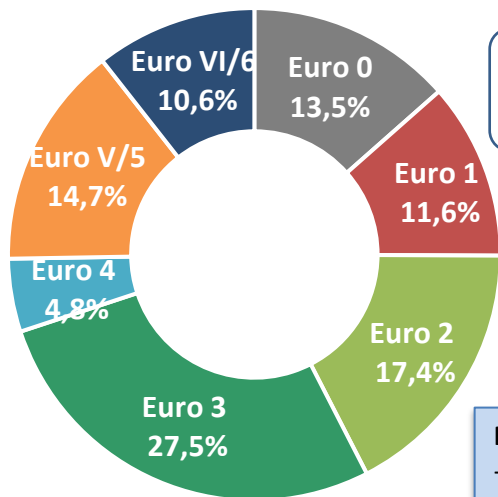
>=16 t



*stime UNRAE

Circolante Veicoli Industriali >3,5 t

Trasporto merci in conto proprio
(31,1% del totale)



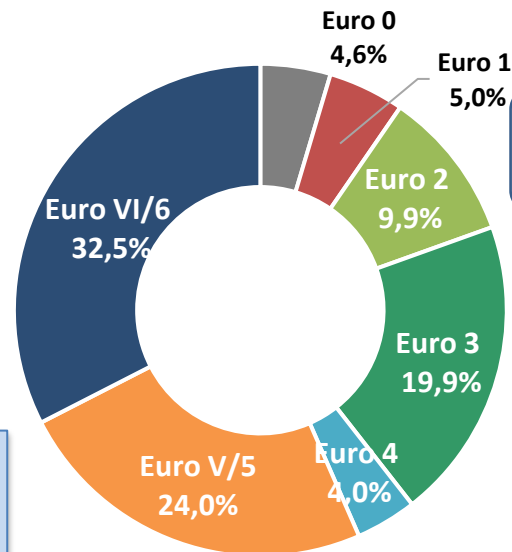
Veicoli Ante Euro 4
151.000 (70,0%)

Età media:
15,6 anni

Parco circolante per uso:

- Conto terzi	52,7%
- Conto proprio	31,1%
- Esente licenza	10,4%
- Noleggio	0,8%
- Non classificato (ante 1990)	5,0%

Trasporto merci in conto terzi
(52,7% del totale)

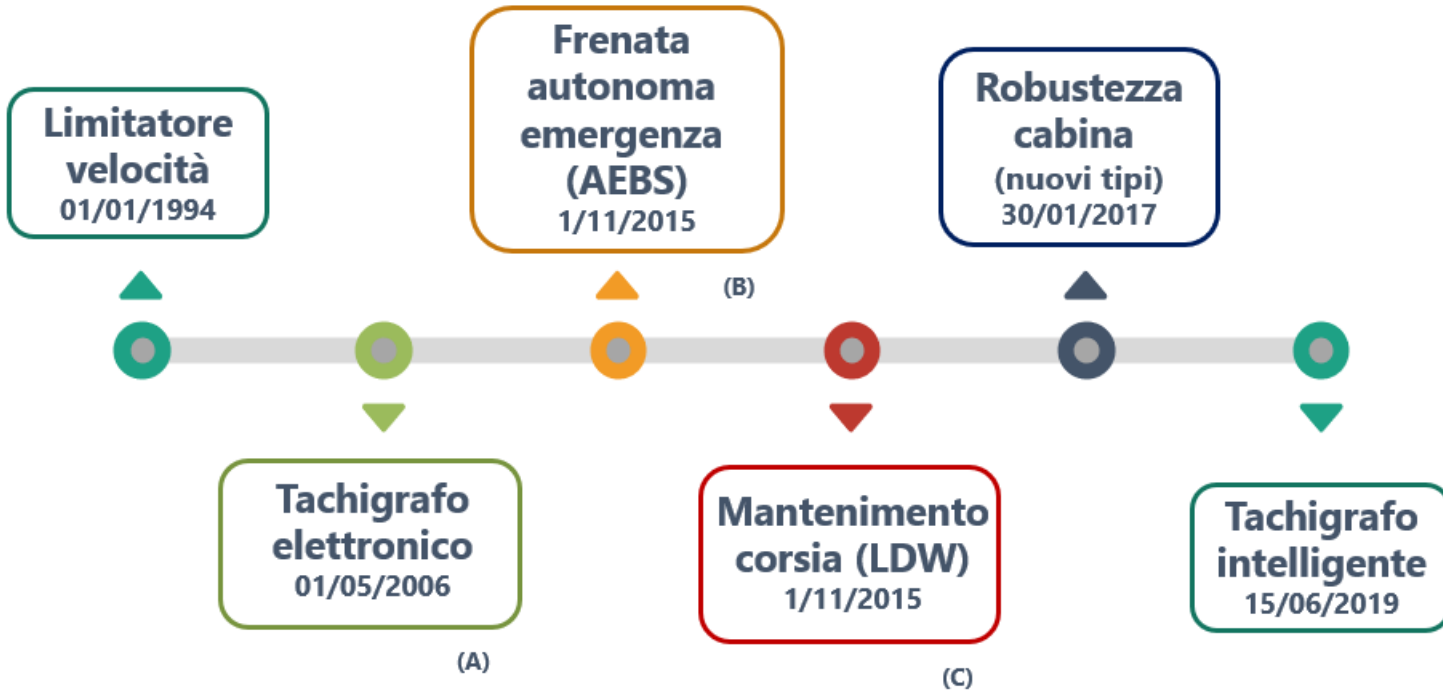


Veicoli Ante Euro 4
145.000 (39,5%)

Età media:
10,8 anni

*stime UNRAE

Diffusione dotazioni di sicurezza



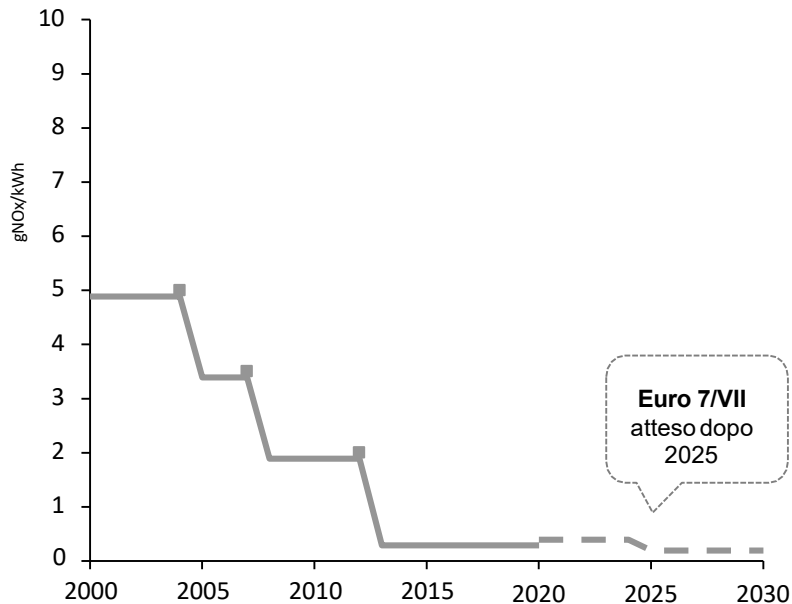
Parco VI > 3,5 t*

- Il **21,6%** è dotato dei dispositivi obbligatori dall'1/11/2015 (B+C)
- Il **51,8%** è dotato del tachigrafo elettronico (A)
- Il **6%** è dotato del tachigrafo intelligente

*stime UNRAE al 30.06.21

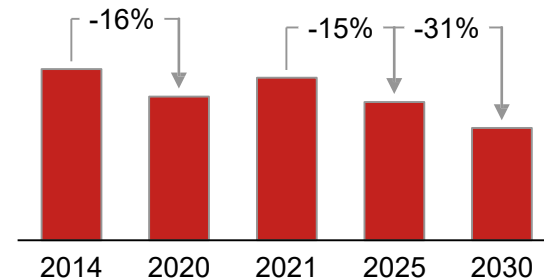
Evoluzione della normative sulle emissioni

Target NOx veicoli pesanti (Qualità dell'aria)



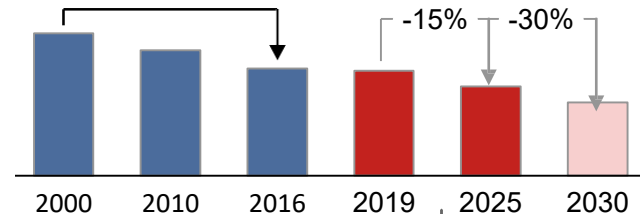
- CO₂ Target**
- Approvati
 - In discussione
 - Non regolamentato (miglioramento competitivo)

Target CO₂



Cambio ciclo omologativo da NEDC a WLTP

da Euro II a Euro VI Step C
(-24% ÷ -29%)



2022: revisione dei target per il 2030

Le tecnologie per la sostenibilità

Per raggiungere gli obiettivi di **decarbonizzazione** del settore trasporto merci a lunga distanza e per la logistica urbana, sarà **fondamentale il contributo di tutte le tecnologie**.

DIESEL PULITO

- Investimenti per proseguire la significativa riduzione del consumo di carburante
- Utilizzo sempre maggiore dei **bio-carburanti con valorizzazione degli importanti benefici ambientali nel computo dei target**

GAS NATURALE

- Tecnologia ponte verso **systemi di propulsione a zero emissioni** e già alimentabile 100% con **biometano**

ELETTRIFICAZIONE

- **Propulsioni fuel-cell a Idrogeno** come soluzioni di lungo termine per le missioni di lungo raggio
- **Battery Packs** come soluzioni modulari per tutte le principali applicazioni in configurazione ibrida (xHEV) pure elettrica (BEV)

Il fabbisogno infrastrutturale

L'incremento di immissione in rete di **Biocarburanti**, il rafforzamento e lo **sviluppo delle infrastrutture per le tecnologie alternative**: i passi fondamentali per creare l'ecosistema del **trasporto merci sostenibile**

GAS NATURALE

- Tecnologia ponte per la produzione di **Idrogeno**
- Sviluppo del **biometano (100% rinnovabile)** la cui produzione è incentivata dal PNRR) per autotrazione, necessario il potenziamento della rete distributiva negli interporti e nelle piattaforme logistiche
- Previste per il 2030 circa 2.000 stazioni di rifornimento LNG in EU, **oggi in Italia sono circa 100**

ELETTRICO

- Necessaria **infrastrutturazione ad hoc** per veicoli commerciali e industriali elettrici (dai 350 ai 500 kw) omogeneamente diffuse sul territorio nazionale e negli hub logistici
- **Necessarie in Italia al 2030 circa 3.400** colonnine per garantire il trasporto merci e la logistica urbana
- Implementazione **tariffazione** tensione medio alta

IDROGENO

- Previste dal PNRR risorse per la creazione di **40 stazioni di rifornimento** a 700 bar al 2026
- **Standardizzazione normativa tecnica** nazionale ed internazionale per le stazioni di rifornimento
- Necessari interventi per **ottimizzazione costi**

Punti di ricarica pubblici e a destinazione*, EU27+UK

	Maggio 2021	Necessari nel 2025	Necessari nel 2030
DC <350 kW (CCS)	<10	1.000 (4.000)**	5.000 (40.000)*
DC 350 kW (CCS)	0	12.000	15.000
DC >500 kW (MCS)	0	2.000	30.000

*I punti di ricarica a "destinazione" si trovano negli hub logistici o presso aziende private dove i veicoli vengono caricati e scaricati

**Numero di punti di ricarica richiesti qualora quelli da 350 kW / >500 kW non fossero attrezzati per fornire una potenza inferiore di notte o il parcheggio notturno non fosse possibile

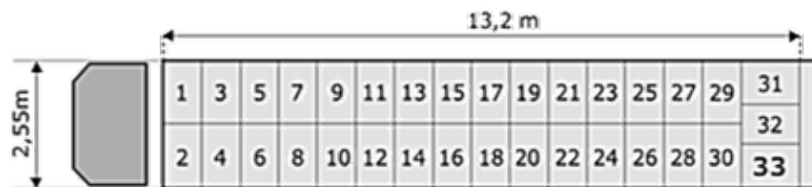
Fonte: Heavy-duty vehicles: Charging and refuelling infrastructure requirements, ACEA Mag-2021

Le tecnologie per la sostenibilità

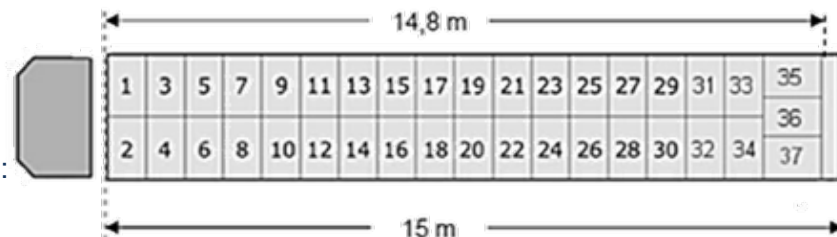
Oltre alla sostenibilità della motrice, servono azioni di razionalizzazione dei flussi logistici. **i complessi veicolari a 18mt** hanno dimostrato ottimi impatti in termini di sicurezza e di ottimizzazione dei viaggi.



Differenza:
1,5 m



Carico con
4 pallet in
più con
massa
invariata



2

Fondamentale il riconoscimento normativo della libera circolazione dei 18 mt

Il ruolo del Dealer nella proposta di valore

Contesto di riferimento | le sfide di domani

ENERGIA GREEN

- Affermarsi pionieri della transizione energetica, cruciale nella spinta verso tecnologie ad alimentazioni alternative.
- Essere volano strategico nella task force pubblica e privata per l'evoluzione della mobilità sostenibile.
- Dotarsi di una rete infrastrutturale all'avanguardia, cruciale nel processo di penetrazione di soluzioni 100% green.

TRANSIZIONE DIGITALE

- Essere alla frontiera dell'innovazione con modelli di business abilitati al digitale.
- Catturare valore con approccio one-to-one cross channel, rimanendo rilevanti nell'esperienza di acquisto.
- Cogliere le opportunità della disruption richiederà piani d'azione e investimenti a supporto delle digital skills del dealer.

Revisione obbligatoria annuale, una riforma ancora da completare

La Legge Bilancio 2019 ha esteso la competenza delle revisioni dei veicoli sopra le 3,5 t (escluso ADR e ATP) anche alle **officine private**.

Dopo due anni la riforma non è ancora stata attuata



Mancano ancora i decreti attuativi del MIMS



La norma non menziona i trainati oltre 3,5 t



Indispensabile stabilire elevati standard per i centri privati

Il sistema di revisione veicoli annuale Italia vs Regno Unito



N° centri

c.ca. 8.000

c.ca. 23.000



**ISPEZIONI DI
SICUREZZA
INTERMEDIE**

Nessuna

Ogni 6 settimane.
In caso di negligenza -> sanzione con
ritiro della Good Vehicle Operator
License.



**CENTRI
AUTORIZZATI**

**Competenza
UMC**

**Centri specializzati o
officine abilitate alla
revisione.**



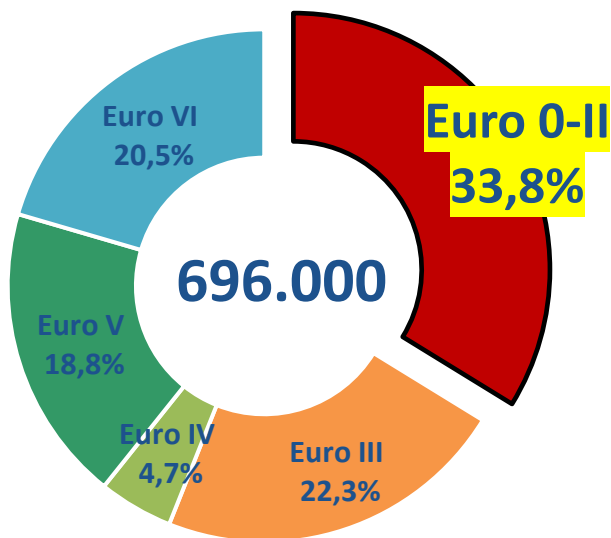
**REQUISITI
PER
AUTORIZZAZIONE**

✓ PROFESSIONALITÀ
✓ ADEGUATEZZÀ
✓ CAPACITÀ
FINANZIARIA

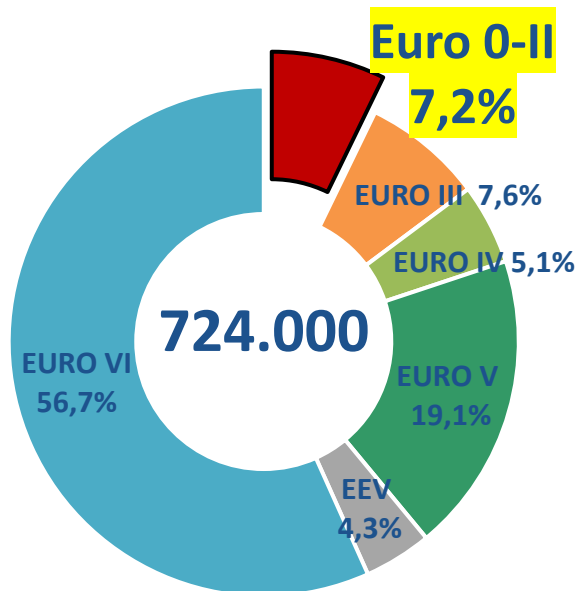
✓ PROFESSIONALITÀ
✓ ADEGUATEZZÀ

Il confronto con i Major Market sul circolante EURO 0 - I - II > 3,5 t

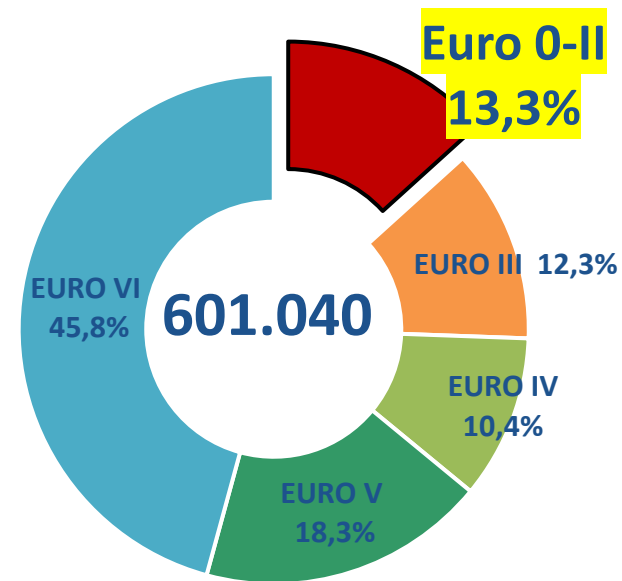
Italia | 13.4 y



Germania | 9.6 y



Francia | 9.3 y



Disincentivare l'utilizzo dei veicoli Euro 0 - I - II - III

AMMORTAMENTO

Esclusione dell'ammortamento in bilancio per gli interventi di manutenzione.



EMOLUMENTI

Maggiorazione del costo del passaggio di proprietà vs incentivi alla rottamazione.

TASSAZIONE ENERGETICA

Rimodulazione bollo e azzeramento rimborso pedaggi stradali e accise

REVISIONE

Rinnovo della validità della revisione a scalare. (metodo ATP)



Proposte di intervento

REGOLAZIONE

- Rimodulazione a scalare del **rimborso dei pedaggi** sulla base delle classi Euro e delle tecnologie
- Rimodulazione a scalare del **rimborso delle accise** sulla base delle classi Euro

INFRASTRUTTURE

- Potenziamento della **rete distributiva CNG/LNG (per utilizzo biometano)** negli interporti e nelle piattaforme logistiche
- Sviluppo **rete distributiva idrogeno** per autotrazione
- Sviluppo **rete di ricarica** per veicoli commerciali e industriali elettrici (dai 350 ai 500 kw)

Proposte di intervento

MERCATO

- Proseguire e rafforzare le **politiche di sostegno al rinnovo del parco** con le tecnologie di ultima generazione (Euro VI) e crescente spinta verso le alimentazioni alternative
- **Incentivi autotrasporto 2021-2022** attivi dopo l'estate
- **Ecobonus VCL** rifinanziato fino a dicembre 2021
- Rottamazione/incentivazione per **rimorchi e semirimorchi** di tutte le categorie
- Riconoscimento normativo **18mt**

FISCALITA'

- Prorogare ed incrementare la % di **credito di imposta per gli investimenti in beni strumentali materiali**
- Rendere operativo il sistema dei **certificati bianchi** per il rinnovo delle flotte
- Rimodulazione **bollo dei veicoli industriali** sulla base del criterio «chi inquina paga»

Grazie per l'attenzione