



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA



## Il traffico merci in Italia

*livelli in miliardi di t-km, indici 2003=100 del PIL e del v.a. dell'industria in termini reali e quote modali %*

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale	indice t-km totali	indice del PIL	indice del valore aggiunto dell'industria
2003	203,3	20,4	276,6	0,26	500,5	100,0	100,0	100,0
2005	242,9	22,7	288,9	0,27	554,7	110,8	102,5	103,0
2008	222,6	16,3	301,1	0,29	540,3	108,0	105,0	105,9
2014	160,1	20,2	232,5	0,29	413,1	82,5	97,1	87,2
2015	161,2	20,8	254,2	0,30	436,5	87,2	98,1	88,6
2016	164,0	21,1	254,3	0,31	439,6	87,8	98,9	89,5
2017	165,2	21,6	257,5	0,33	444,6	88,8	100,2	
2018	167,5	22,0	258,5	0,34	448,3	89,6	101,4	

Elaborazioni stime e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Il traffico merci per modalità di trasporto

*quote, variazioni medie annue % e variazioni %*

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale	
<b>quota %</b>						
	2003	40,6	4,1	55,3	0,1	100,0
	2005	43,8	4,1	52,1	0,0	100,0
	2014	38,8	4,9	56,3	0,1	100,0
	2015	36,9	4,8	58,2	0,1	100,0
<b>v.m.a. %</b>	2004-15	-1,9	0,2	-0,7	1,1	-1,1
<b>var. %</b>	2015	0,7	3,1	9,3	1,9	5,7

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## AUTOTRASPORTO, L'AVANZATA DEI PAESI DELL'EST COLONIZZAZIONE E DELOCALIZZAZIONE

Quello dei trasporti in Italia è un sistema complessivamente sano, aperto, in cui agiscono operatori nazionali ed esteri, e dove il vento è spesso a favore di questi ultimi per più snelli sistemi legislativo-burocratici e inferiori costi fiscali e del lavoro in vigore nei loro Paesi. Tra le conseguenze, la **colonizzazione** dei luoghi in cui transitano le merci, in particolare le strade, e la tendenza sempre maggiore delle imprese italiane del trasporto a **delocalizzare**, per sopravvivere, là dove il costo del lavoro è più basso e la burocrazia più rapida ed efficiente.

Per rendersene conto basta leggere i dati elaborati dall'Ufficio Studi Confcommercio sulle merci in entrata e in uscita dall'Italia attraverso la gomma. Nel 2005 36,9 miliardi di t-km in entrata e in uscita dall'Italia erano lavorate da autoveicoli immatricolati in Italia, 42,7 mld di tonnellate erano appannaggio di altri Paesi tradizionalmente forti nell'autotrasporto - tra gli altri Germania e Spagna - e i veicoli immatricolati nell'Est europeo coprivano il 15,5%. **Il fenomeno si è acuito** durante la recessione e non si è fermato neppure durante la timida ripresa del 2014-2015. In termini di quote di mercato i veicoli italiani hanno perso il 23% (passando dal 36,4% del 2005 al 13,4% del 2015), tutto



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA



a beneficio dei nuovi entranti che partendo dal 15,5% del traffico raggiungono nel 2015 una quota di mercato di oltre il 55%.

**Traffico internazionale di merci su gomma in entrata e in uscita in Italia  
per Paese di immatricolazione dei veicoli - livelli in miliardi di t-km e quote %**

	2005	2007	2014	2015	var.% 2006-2015
Italia	36,9	24,0	13,4	11,4	-69,2
Paesi tradizionali	42,7	40,0	22,5	21,5	-49,7
Paesi marginali (<1mld t-km)	6,0	5,1	4,9	4,9	-17,9
Paesi nuovi entranti	15,8	35,1	45,8	47,0	198,5
<b>Totale</b>	<b>101,4</b>	<b>104,3</b>	<b>86,6</b>	<b>84,8</b>	<b>-16,3</b>
<b>quote %</b>					
Italia	36,4	23,0	15,5	13,4	
Paesi tradizionali	42,2	38,3	26,0	25,3	
Paesi marginali (<1mld t-km)	5,9	4,9	5,6	5,8	
Paesi nuovi entranti	15,5	33,7	52,9	55,5	
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Elaborazioni, stime e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

Tra il 2005 e il 2015 l'Italia perde molto più degli altri concorrenti tradizionali: -69,2% rispetto a -49,7% (mentre i Paesi dell'Est Europa schizzano a +198,5%), una distanza di 20 punti percentuali. Tra il 2005 e il 2015 anche la percentuale degli operatori italiani sul traffico complessivo si è ridotta, passando dall'8% al 2%. Evidentemente le politiche, la legislazione e le strategie implementate in Italia hanno funzionato peggio che negli altri Paesi nostri partner-concorrenti nell'autotrasporto.

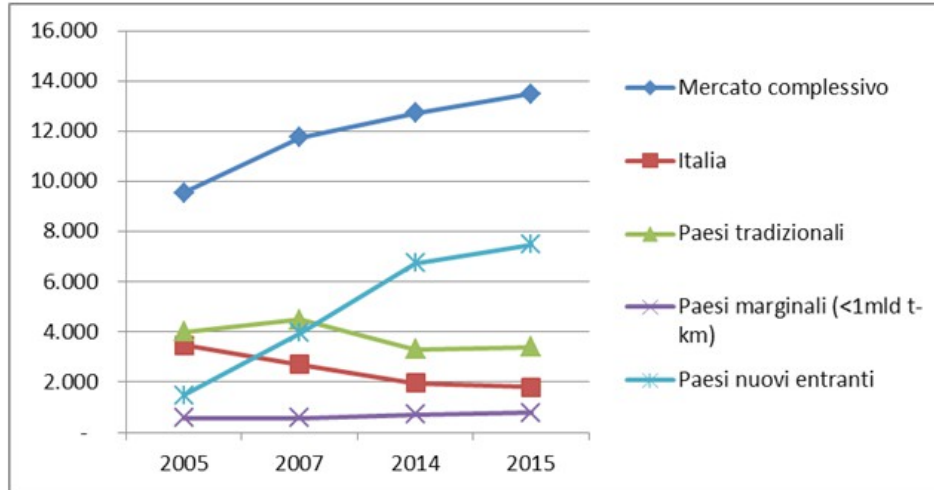
In questo periodo, sebbene il mercato del trasporto internazionale delle merci con origine o destinazione l'Italia sia cresciuto di quasi 4 miliardi di euro (3,94), **le imprese italiane non solo non ne hanno approfittato**, ma addirittura hanno perso un valore della produzione stimabile in oltre 1 miliardo e mezzo di euro (1,66). Va detto che anche gli altri tradizionali competitor hanno visto ridurre il proprio peso e il loro fatturato di circa mezzo miliardo (0,59), che però corrisponde a circa un terzo di ciò che hanno perso le imprese italiane. La parte del leone la fanno invece le imprese dei Paesi nuovi entrati nell'Ue, la cui quota nello stesso periodo si è più che quadruplicata, con un incremento complessivo di 6 miliardi di euro.



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA



### Andamento del mercato dei servizi internazionali di trasporto merci (2005-2015)



*Dati in milioni di euro – Elaborazione Isfort/Confraspporto su dati Banca d'Italia Indagine sui trasporti internazionali di merce vari anni e Eurostat*



## IL FRENO DELLE INEFFICIENZE AMMINISTRATIVE

Quali sono le ricadute delle inefficienze amministrative e della burocrazia sui fatturati e i mancati guadagni? Abbiamo tastato il polso alle imprese considerando un universo di oltre 87mila **aziende di autotrasporto con parco veicoli di 480mila mezzi, e 195 unità navali fra traghetti e mezzi veloci.**

Fermo restando che le imprese italiane spendono, rispetto alla media di quelle dei Paesi competitor, **il 52% in più** delle giornate dedicate agli adempimenti burocratici, nella rilevazione Confcommercio e Isfort sono riportati i dati dei costi diretti effettivi sostenuti dalle imprese e quelli indiretti legati alle inefficienze amministrative. Nella differenza tra tempo congruo - con un'amministrazione efficiente - ed effettivo - sperimentato 'sul campo' dalle imprese -, per quelle di navigazione (traghetti e mezzi veloci) i ritardi cumulati generano un danno di 140 milioni di euro all'anno, mentre per quelle dell'**autotrasporto** il danno in termini di **mancato fatturato è di 790 milioni di euro** e supera i 260 milioni in mancato guadagno.

Il sottodimensionamento delle Motorizzazioni e l'allungamento dei tempi necessari alla verifica dei veicoli introdotta in via amministrativa ha generato anche **un aggravio di costi valutato in circa 50 euro per pratica** (le procedure per la verifica dei mezzi vengono non di rado affidate a soggetti terzi), che aggiungerebbe **ulteriori 25 milioni di euro ai costi registrati oggi per il complesso del comparto.**

### I costi della burocrazia per le imprese

<b>Imprese di navigazione</b>			
Il danno dell'inefficienza amministrativa in termini di mancato fatturato			
	val. ass.	val. % sul Fatturato	val. % sul Valore aggiunto
Certificazione ex DL n. 28 del 2001	23.456.445	0,4	1,7
Certificazione ex Legge n. 616 del 1962	118.720.910	2,0	8,6
<b>Totale</b>	<b>142.177.354</b>	<b>2,4</b>	<b>10,3</b>
<b>Imprese di autotrasporto</b>			
Il danno dell'inefficienza amministrativa in termini di mancato fatturato			
	val. ass.	val. % sul Fatturato	val. % sul Valore aggiunto
Controllo tecnico annuale (revisione)	568.375.442	1,3	5,1
Iscrizione al REN	60.905.592	0,1	0,5
Iscrizione registri PRA e MCTC	158.290.605	0,4	1,4
<b>Totale</b>	<b>787.571.639</b>	<b>1,8</b>	<b>7,1</b>
Il danno dell'inefficienza amministrativa in termini di mancato guadagno (MOL)			
	val. ass.	val. % sul MOL	
Controllo tecnico annuale (revisione)	189.458.481	0,7	
Iscrizione al REN	20.301.864	0,2	
Iscrizione registri PRA e MCTC	52.763.535	0,1	
<b>Totale</b>	<b>262.523.880</b>	<b>1,0</b>	

Fonte: Isfort/Confrtrasporto, 2017.

## FERROVIE

La burocrazia 'frena' anche le ferrovie: pesano i criteri per il rilascio dei certificati di sicurezza, pesano i criteri utilizzati per il calcolo dei pedaggi nei traffici internazionali, pesano le regole di composizione dell'equipaggio, con la questione unica in Europa del doppio macchinista, che limitano la competitività del trasporto intermodale.

Quella del **doppio conducente** è una prassi risalente all'epoca dei treni a vapore, quando il macchinista era affiancato dal fuochista, ed era legata al tema della sicurezza. Oggi il treno è tecnicamente in grado di arrestarsi autonomamente in tutte le situazioni di pericolo, compreso il malore del macchinista. Ma la questione del macchinista unico in Italia è ancora in sospeso: lo stop viene da alcune Asl che ritengono i tempi massimi di soccorso previsti da RFI e dalle imprese ferroviarie (30-40 minuti contro i 60 presi a riferimento dal resto d'Europa) troppo estesi. Una questione burocratica che diventa vincolo per tutte le imprese ferroviarie attive sulla rete italiana.

Non solo. Entro 4 anni, con l'implementazione di un **nuovo segnalamento uniforme**, le regole di condotta saranno le stesse in tutti i Paesi europei, quindi il macchinista potrà finalmente transitare con il proprio treno, attraverso i confini dei diversi Stati, potenzialmente senza alcuna soluzione di continuità (raggiungendo finalmente l'equiparazione con le altre modalità di trasporto).

E' quindi evidente che, continuando ad avere un equipaggio doppio, le imprese italiane subiranno un gap competitivo ancor più inaccettabile. **L'agente solo' vale il 10%** del costo industriale di un'impresa ferroviaria. Se tale criticità fosse superata, secondo le stime Fercargo, si potrebbe conseguire un incremento dei volumi di traffico realizzati dalle imprese aderenti variabile dal 5 al 10%; se fossero risolti i problemi connessi alle certificazioni di sicurezza, ci sarebbe una crescita del 5% e se si superassero le difficoltà di calcolo dei pedaggi sulle diverse reti ferroviarie, l'incremento sarebbe di circa l'1%. Ne deriva un traffico ferroviario potenziale e complessivamente non realizzato compreso tra il



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA



9% ed il 16% dei volumi delle imprese private cargo, equivalente a circa un punto di quota modale, assolutamente non trascurabile.



## LA VIA DELLA SETA

Dai dati emerge quindi uno scenario in cui anche la grande opportunità che si prospetta con la Via della Seta **rischia di trasformarsi in un'occasione mancata**.

La nuova Via della Seta coinvolgerà 3 continenti, 65 Paesi con due diverse direttrici e 5 rotte: collegherà i centri produttivi della Cina Meridionale con i mercati di consumo europei tramite ferrovia, attraverso Asia continentale e Russia (rotta 1); Cina e Medio Oriente attraverso l'Asia centrale (rotta 2) e Cina con Sud Est Asiatico e India (rotta 3). 8.000 km da Chengdu a Rotterdam. Via mare, invece, con The 21st Century Maritime Silk Road le merci cinesi salperanno dai porti del Paese per raggiungere il Mediterraneo via Suez (rotta 4) e il resto dell'Asia attraverso il Mar Cinese Meridionale (rotta 5). Lo scopo è ufficialmente quello migliorare i collegamenti tra Asia, Africa ed Europa.

### Il ruolo dell'Italia come punto d'arrivo della via marittima

Al momento non è possibile individuare chiaramente il punto di arrivo della tratta marittima, ma appare evidente che **l'approdo più naturale sia l'Italia**, posizionata sopra il Canale di Suez, varco di accesso delle navi cariche di prodotti cinesi al Mar Mediterraneo.

La prima fermata sarà certamente il porto greco del Pireo. Quello ellenico non può essere l'hub logisticamente più appropriato per i carichi diretti verso l'Europa continentale e settentrionale.

La destinazione naturale è appunto l'Italia, con l'ipotesi dei porti di **Trieste, Venezia e Genova**. Non va però sottovalutato un fatto: a ottobre 2016 la **COSCO** ha acquistato il 49% del nuovo terminal container in fase di realizzazione a Vado Ligure (Savona).

L'Italia è quindi la naturale piattaforma logistica di collegamento delle rotte marittime di Asia, canale di Suez e Mediterraneo con l'Europa continentale e il suo nucleo produttivo, con i porti a ricoprire un ruolo fondamentale, tanto a Nord quanto a Sud. La condizione è che si investa massicciamente sull'intermodalità, sulla logistica e su un modello integrato con i processi produttivi.

## COSA CHIEDIAMO ALLE ISTITUZIONI

- modifiche al **“pacchetto mobilità”** presentato dalla Commissione Europea lo scorso mese di maggio, per introdurre più efficaci disposizioni di contrasto della concorrenza sleale e del dumping sociale, subordinando prioritariamente qualsiasi forma di ulteriore liberalizzazione delle attività di cabotaggio, ad un necessario riallineamento delle differenziate condizioni di contesto (fisco e previdenza in primis) in cui si trovano ad operare le imprese del continente;
- in tema di tariffazione dell'uso delle infrastrutture, completa ed efficiente applicazione del principio **“chi più inquina più paga”** a tutti gli utilizzatori delle stesse, con meccanismi premiali per le soluzioni di trasporto più sostenibili e rapportando i danni ambientali generati, all'entità del trasportato, tenendo in considerazione il sistema impositivo complessivamente gravante sui diversi operatori;
- definizione di un nuovo strumento europeo per **incentivare il trasporto combinato**;
- **sblocco** del sistema dei **trasporti eccezionali** su strada in Italia: criteri uniformi nazionali per il rilascio delle autorizzazioni, potenziamento degli organici degli uffici tecnici, catasto delle strade, procedure telematiche e sportelli unici;
- **piena attuazione** alla strategia organica d'intervento nel settore **“Connettere l'Italia”**, promossa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per una sostenibilità della mobilità, da conseguire nell'ambito di una politica che punti prioritariamente ad accrescere l'accessibilità e la connettività dei territori, premiando le soluzioni di trasporto più sostenibili, tra quelle che riescono a soddisfare con efficacia ed efficienza, le esigenze della domanda (intermodalità, cura del ferro, cura dell'acqua, sistemi di trasporto rapido di massa nelle città);
- Coerente strategia d'**attuazione** del Piano nazionale Strategico della Portualità e della Logistica e della conseguente riforma della **“Governance portuale”** con la piena operatività della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, e del coinvolgimento dei rappresentanti degli operatori, per garantire l'originaria visione nazionale della riforma;
- determinato perseguimento degli obiettivi fissati dalla **Direttiva DAFI** per la diffusione dell'infrastrutture per i combustibili alternativi, per uno sviluppo, tecnologicamente neutrale, delle diverse alimentazioni alternative disponibili per le diverse tipologie di trasporto;
- riforma del sistema di adempimenti amministrativi a carico dei vettori anche in tema di sicurezza, per renderlo efficace e non meramente burocratico/formale, coerente con le pratiche internazionali, proporzionato agli effettivi rischi, non discriminatorio e rispettoso delle esigenze di operatività delle imprese (Revisioni, Certificazioni di sicurezza ferroviaria e marittima);
- nel trasporto ferroviario concreta adozione, anche in Italia, del modulo di equipaggio ad **“agente solo”** superando la prassi risalente all'epoca dei treni a vapore di avere due operatori addetti alla condotta del treno (all'epoca, appunto, il macchinista e il fuochista) ora tecnicamente non più giustificata, efficientamento dell'attività di manovra ferroviaria e potenziamento dei terminal intermodali.