



6



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



OSSERVATORIO CONGIUNTURALE TRASPORTI

Febbraio 2021

Ufficio Studi Confcommercio



6



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



OSSERVATORIO CONGIUNTURALE TRASPORTI

Febbraio 2021

Ufficio Studi Confcommercio

L'osservatorio congiunturale dei trasporti Confcommercio (Osservatorio Trasporti) si pone l'obiettivo di presentare dati, stime e previsioni del settore trasporti (passeggeri e merci) sul territorio italiano, per le quattro modalità di trasporto e, aggregando sulle modalità, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci nel complesso costruendo l'Indicatore Trasporti Confcommercio (ITC).

Quindi si prova a dare una risposta innovativa a una domanda tradizionale: in un anno o in determinato trimestre il trasporto passeggeri o il trasporto merci, sono cresciuti o diminuiti rispetto a un anno o rispetto a un precedente trimestre, considerando tutte le modalità nel complesso?

In un'Italia attraversata da vere, presunte, agognate o illusorie diversioni modali, aggregare è necessario per capire se logistica, trasporti e attività economica vanno d'accordo e, soprattutto, qualora non procedessero assieme, quanto le strozzature nel sistema di mobilità di passeggeri e merci incidono sulle esigue performance del nostro Paese. Tuttavia, aggregare dati di fonte eterogenea, prodotti con metodologie e tempi differenti, con unità di misura diverse, non è compito agevole. Le elaborazioni e la loro interpretazione richiedono quindi, anche in chi legge, un piccolo impegno, si spera ripagato da un'accresciuta conoscenza dei fenomeni.

Il primo passaggio per sommare cose diverse è quello di rendere omogenee le unità di misura, operazione che talvolta implica l'assunzione di ipotesi semplificatrici. Per i passeggeri quest'assunzione semplificatrice è che i veicoli leggeri (delle sole autostrade) portino mediamente due persone. Ciò consente di sommare su tutte le modalità e di avere indici completi. Per le merci la questione è più complicata. Per evitare ipotesi troppo fantasiose si è proceduto a costruire un indice privo di dimensioni, di cui si apprezzano solo le variazioni e non i livelli, aggregando le variazioni dei volumi osservate sulle singole modalità con basi fisse date dalle quote per modalità del trasporto merci oggetto di stima in "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia" (Ufficio Studi Confcommercio-Isfort, ottobre 2017). Rispetto a quelle elaborazioni, si è aggiunta una rivalutazione delle quote modali per passare dalle tonnellate in volume alle tonnellate in valore, semplicemente moltiplicando le tonnellate della base fissa per i valori medi unitari delle tonnellate di merci trasportate per le diverse modalità forniti dalla Banca d'Italia (Indagine campionaria sui trasporti internazionali dell'Italia, aggiornamento 2015-2016). Pertanto, le variazioni in volume delle singole modalità sono ponderate con le quote costanti di un anno (2020) rivalutate con i valori medi unitari delle tonnellate trasportate sulle diverse modalità. Ciò, naturalmente permette di pesare meglio (di più) il trasporto aereo.

Le principali fonti dei dati sono: per il PIL trimestrale la Contabilità Nazionale Istat; per il traffico su strada (autostrade) AISCAT e sono stati utilizzati i dati giornalieri sul traffico leggero e pesante forniti da Mobility data lab su piattaforma InfoBlu e Octo telematics per le previsioni; per il traffico su ferro Eurostat; per il traffico marittimo utilizzato nell'elaborazione dell'ITC i dati di sei Autorità Portuali (per cui vi è disponibilità di dati in alta frequenza): Genova, Venezia, Trieste, Napoli-Salerno, Ravenna e Gioia Tauro; per il traffico aereo Assaeroporti; per i dati di passeggeri e tonnellaggio merci (diversi dai dati di passeggeri-km e tonnellate-km utilizzati per il trasporto marittimo considerato nell'elaborazione dell'ITC; pag. 5) dei porti elencati nel FOCUS, Assoport.

I risultati dei sondaggi di pagina 16 sono stati elaborati su dati Format Research "Osservatorio sulle imprese di autotrasporto e logistica", rilevazione 2° semestre, 2020. I dati sulle imprese di pagina 15 sono di fonte Movimprese.

Le stime fino all'ultimo trimestre, spesso basate su dati parziali a frequenza più elevata (es: si dispone di aprile per calcolare il secondo trimestre, cioè aprile-giugno), sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, sono frutto di modelli ARIMAX con specificazione ad hoc per ogni modalità, utilizzando le serie a disposizione destagionalizzate con metodo TRAMO/SEATS. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la variabile esogena utilizzata è stata l'ICC di Confcommercio, mentre per il trasporto merci si è utilizzato il PIL mensile di Confcommercio. Le stime sono effettuate su base mensile.

Contrariamente a quanto paventavamo nell'ultima edizione di quest'Osservatorio (luglio 2020), le stime relative al primo semestre sono risultate piuttosto centrate, forse perché le elaborazioni si basano su molteplici dati in alta frequenza ormai condivisi dagli esperti (si segnala, a questo proposito, l'ottimo lavoro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle tendenze della mobilità in epoca di emergenza sanitaria).

Così, le valutazioni di pre-consuntivo 2020 devono ritenersi attendibili. Aggiungeremmo, purtroppo. Perché gli effetti delle restrizioni alla mobilità e alle attività produttive si riverberano in riduzioni delle attività trasportistiche impossibili da immaginare in qualsiasi scenario prevedibile. Le cadute del traffico passeggeri vanno da un terzo della mobilità autostradale a tre quarti per il mare.

var. % tendenziali				
PASSEGGERI				
Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrada)	1.8	-0.1	-2.6	-32,2
Ferro	3.5	4.4	3.8	-41,7
Mare	-5.4	15.5	15.5	-73,3
Aereo	6.5	5.9	4.0	-72,6
ITC passeggeri	3.7	3.0	1.0	-48,7
MERCICI				
Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrada)	3.3	2.3	-1.7	-25,8
Ferro	11.5	-1.1	-2.5	-7,0
Mare	1.0	-0.2	-0.4	-7,3
Aereo	9.2	0.0	-3.2	-23,6
ITC merci	3.4	1.2	-1.6	-18,7

Diverso il quadro delle merci, le cui variazioni negative risultano più contenute, sebbene eccezionali. Sono gli operatori a dover interpretarne i significati. Ci limitiamo qui alla doppia immagine del trasporto che ha sostenuto - né poteva esimersi dal farlo - le filiere della manifattura esportatrice e dell'agroalimentare, quest'ultima - si può dire senza troppa enfasi - necessaria alla sopravvivenza della cittadinanza. È oggi impegnata, e lo sarà di più nel futuro prossimo, a supportare la distribuzione sanitaria. La seconda immagine che si sovrappone alla prima è quella del contestuale congelamento del sistema economico, del mercato del lavoro e dei conti delle imprese. Blocco dei licenziamenti, cassa integrazione estesa, promesse di ristori, creano un tempo sospeso dal quale presto ci si dovrà liberare. Non tutte le imprese resisteranno, non tutti i lavoratori continueranno a fare parte del sistema dei trasporti. Le perdite di attività del 2020 non potranno essere mai ristorate a sufficienza, anche se sarebbe corretto farlo.

Una terza immagine si potrebbe accostare alle prime due: quella della vitalità del sistema dei trasporti nel complesso che, come si vede dai grafici delle pagine seguenti, è stato capace, almeno fino al quarto trimestre dello scorso anno, di rispondere positivamente agli impulsi derivanti dalla domanda di servizio generata a monte (manifattura) e a valle (consumo).

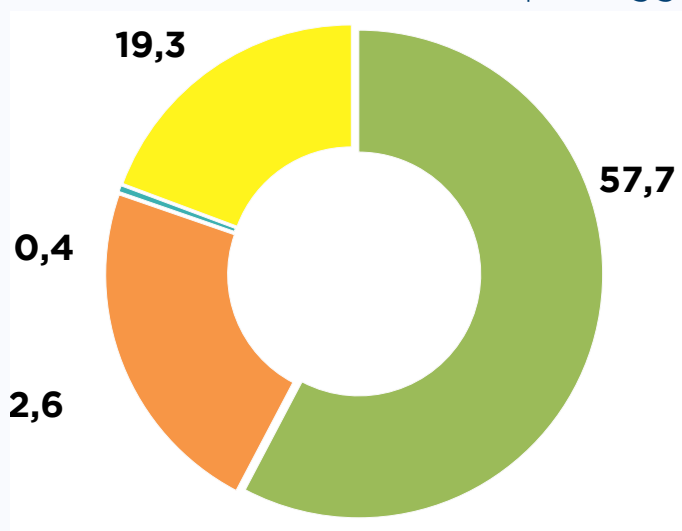
Questa condizione è confermata sia dalla dinamica delle aspettative degli autotrasportatori, in netta ripresa rispetto ai primi sei mesi del 2020 anche se ancora su livelli molto depressi, sia dalla prosecuzione dei trend passati in termini di crescita assoluta e relativa delle imprese di trasporto costituite in società di capitali. Selezione, razionalizzazione e rafforzamento delle unità produttive procedono anche durante la pandemia.

Insomma, sappiamo da dove ripartire, ma non si può dire con ragionevole affidabilità quanti resteranno definitivamente indietro. Senza una doverosa, efficace e rapida operazione di indennizzo, probabilmente molti.



LE QUOTE (%) MODALI DEL TRAFFICO NELL'ANNO 2020

Quote (%) parziali* del trasporto passeggeri
passeggeri-km



Quote modali CNIT 2017
passeggeri-km

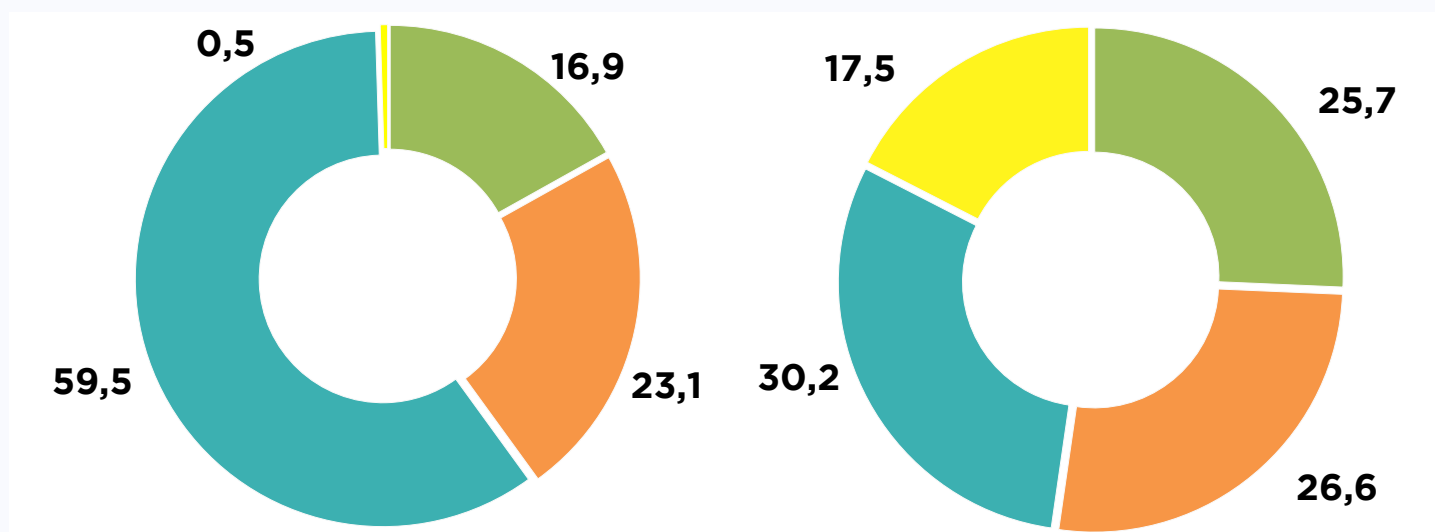
Modalità	%
Strada	91,3
Ferro	6,2
Mare	0,4
Aereo	2,1



Quote (%) modali del trasporto merci

tonnellate-km

tonnellate-km pesate per il valore
medio delle merci



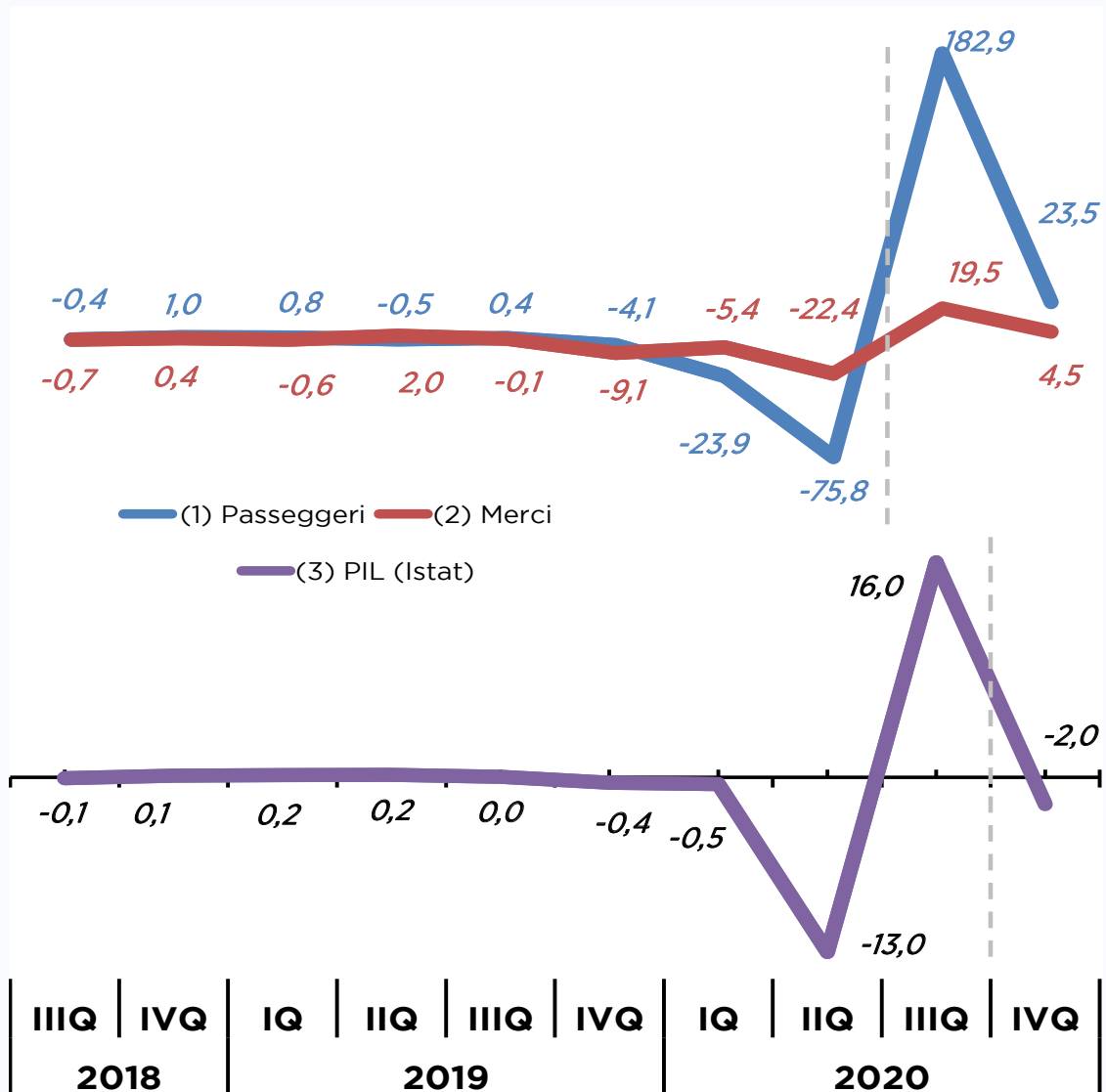
* Le quote percentuali del trasporto passeggeri sono definite parziali perchè per la strada considerano solo il traffico autostradale

2



QUADRO D'INSIEME: TUTTE LE MODALITÀ

VAR. % CONGIUNTURALI CON INDICATORI DESTAGIONALIZZATI



(1) Indicatore globale del trasporto passeggeri: variazione percentuale dei passeggeri-km delle varie modalità sommate

(2) Indicatore globale del trasporto merci: variazione percentuale delle varie modalità ponderate per la quota della modalità pesata per il valore medio unitario delle merci trasportate

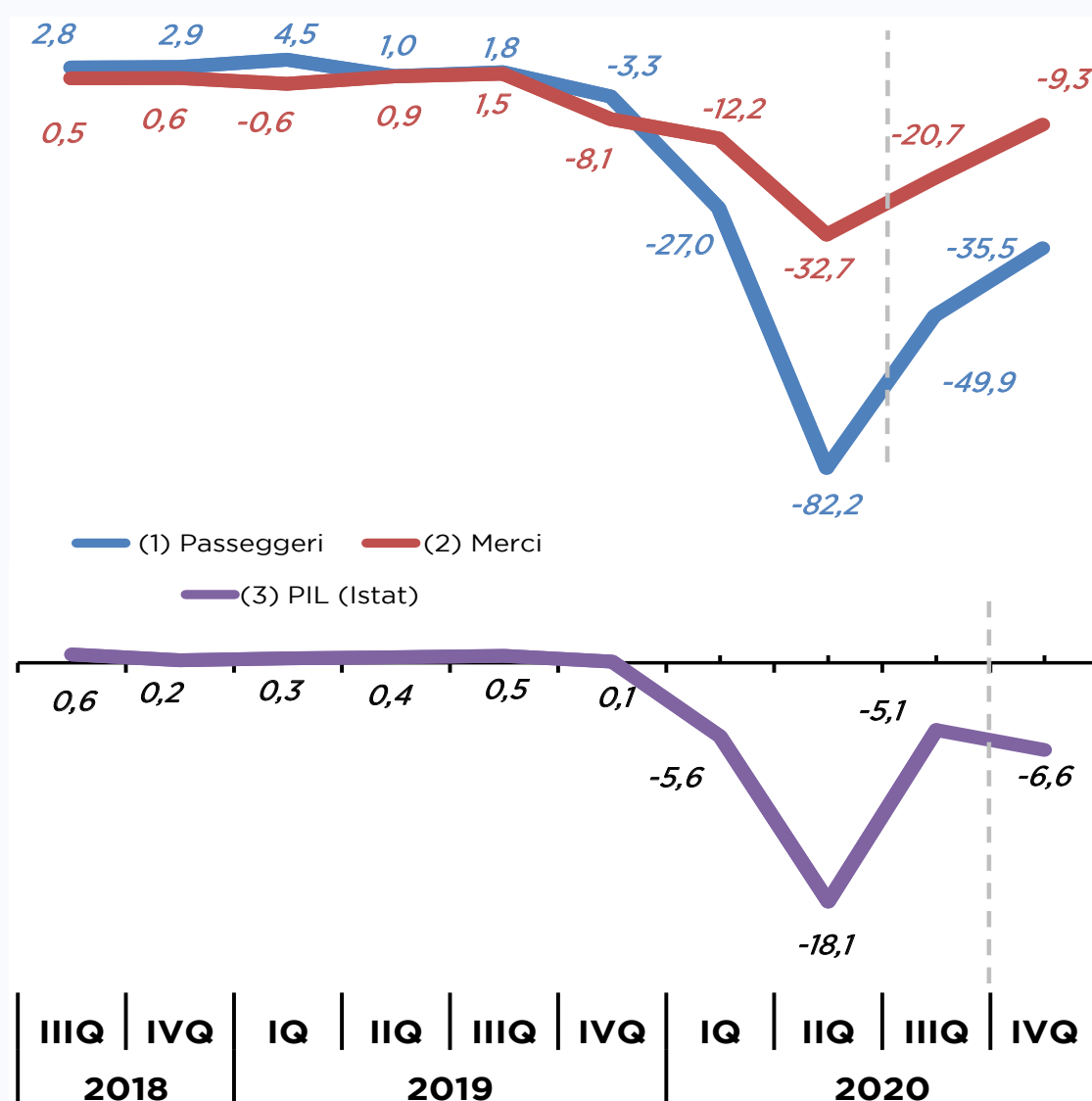
(3) Variazioni percentuali del PIL mensile stimato da USC e riportato a valori trimestrali coerenti con i dati ufficiali Istat

QUADRO D'INSIEME: TUTTE LE MODALITÀ

3



VAR. % TENDENZIALI CON INDICATORI DESTAGIONALIZZATI



(1) Indicatore globale del trasporto passeggeri: variazione percentuale dei passeggeri-km delle varie modalità sommate

(2) Indicatore globale del trasporto merci: variazione percentuale delle varie modalità ponderate per la quota della modalità pesata per il valore medio unitario delle merci trasportate

(3) Variazioni percentuali del PIL mensile stimato da USC e riportato a valori trimestrali coerenti con i dati ufficiali Istat

4



INDICATORE GLOBALE DEL TRAFFICO PASSEGGERI

milioni di passeggeri-km - dati grezzi				
Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrade)	129.202	129.017	125.600	85.218
Ferro	52.779	55.094	57.211	<i>33.364</i>
Mare	1.630	1.882	2.174	<i>579</i>
Aereo	94.508	100.049	104.085	28.515
TOTALE	278.119	286.042	289.070	<i>147.678</i>

var. % tendenziali (sul periodo corrispondente dell'anno precedente) - dati grezzi				
Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrade)	1,8	-0,1	-2,6	-32,2
Ferro	3,5	4,4	3,8	<i>-7,0</i>
Mare	-5,4	15,5	15,5	<i>-7,3</i>
Aereo	6,5	5,9	4,0	-23,6
TOTALE	3,6	2,8	1,1	<i>-48,9</i>

nota: in corsivo i valori oggetto di previsioni

INDICATORE GLOBALE DEL TRAFFICO MERCÌ

5

livelli ponderati del trasporto merci

Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrade)	19.139	19.578	19.243	14.269
Ferro	21.751	21.514	20.979	19.515
Mare	54.562	54.463	54.218	50.258
Aereo	550	550	532	407

var. % tendenziali (sul periodo corrispondente dell'anno precedente)

Modalità	2017	2018	2019	2020
Strada (autostrade)	3,3	2,3	-1,7	-25,8
Ferro	11,5	-1,1	-2,5	-7,0
Mare	1,0	-0,2	-0,4	-7,3
Aereo	9,2	0,0	-3,2	-23,6

Modalità	misura (milioni)
Strada (autostrade)	veicoli-km
Ferro	tonnellate-km
Mare	tonnellate-km
Aereo	tonnellate-km

2016	
Modalità	Valore medio unitario in euro/ton della merce trasportata
Strada	3.078
Ferro	2.331
Mare	1.029
Aereo	73.574

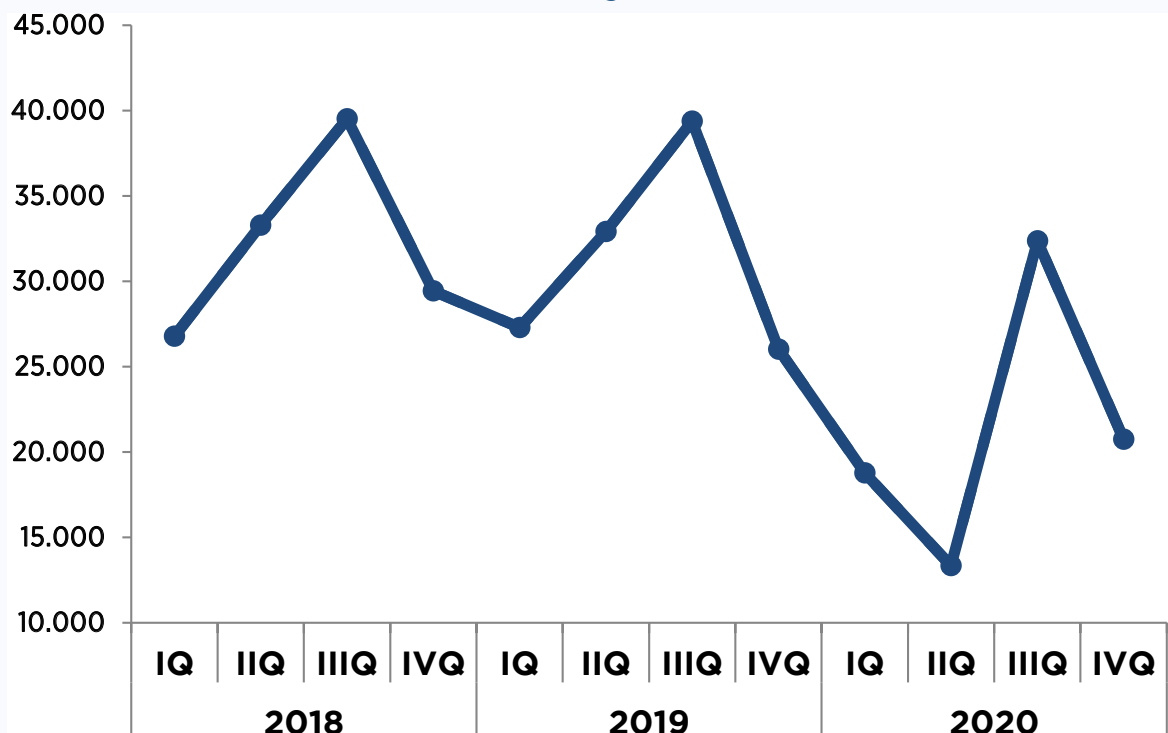
nota: in corsivo i valori oggetto di previsioni

6

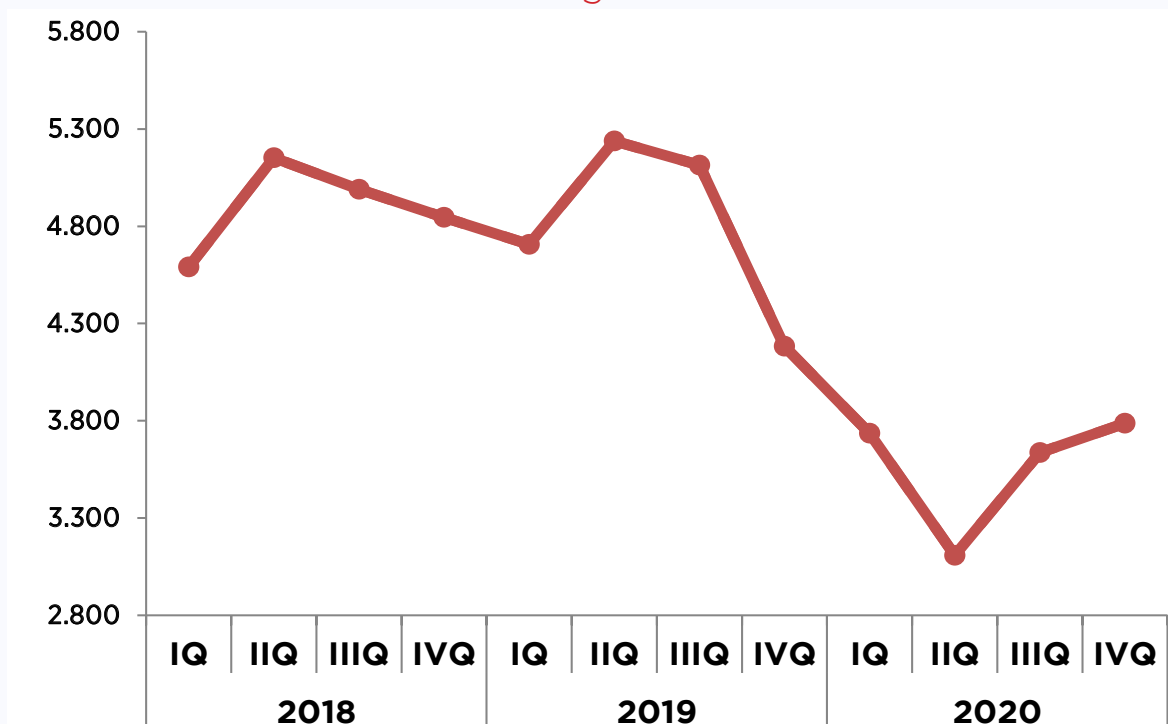


IL TRAFFICO SU GOMMA AUTOSTRADE

Veicoli leggeri, milioni di passeggeri-km
dati grezzi

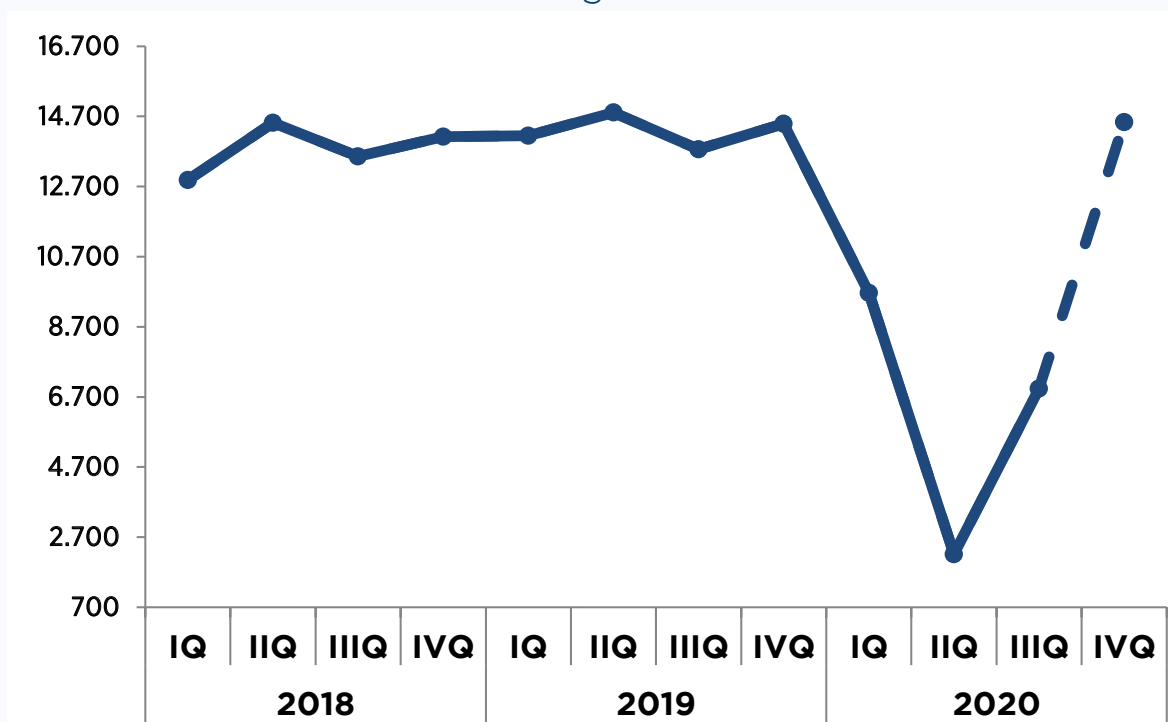


Veicoli pesanti, milioni di veicoli-km
dati grezzi

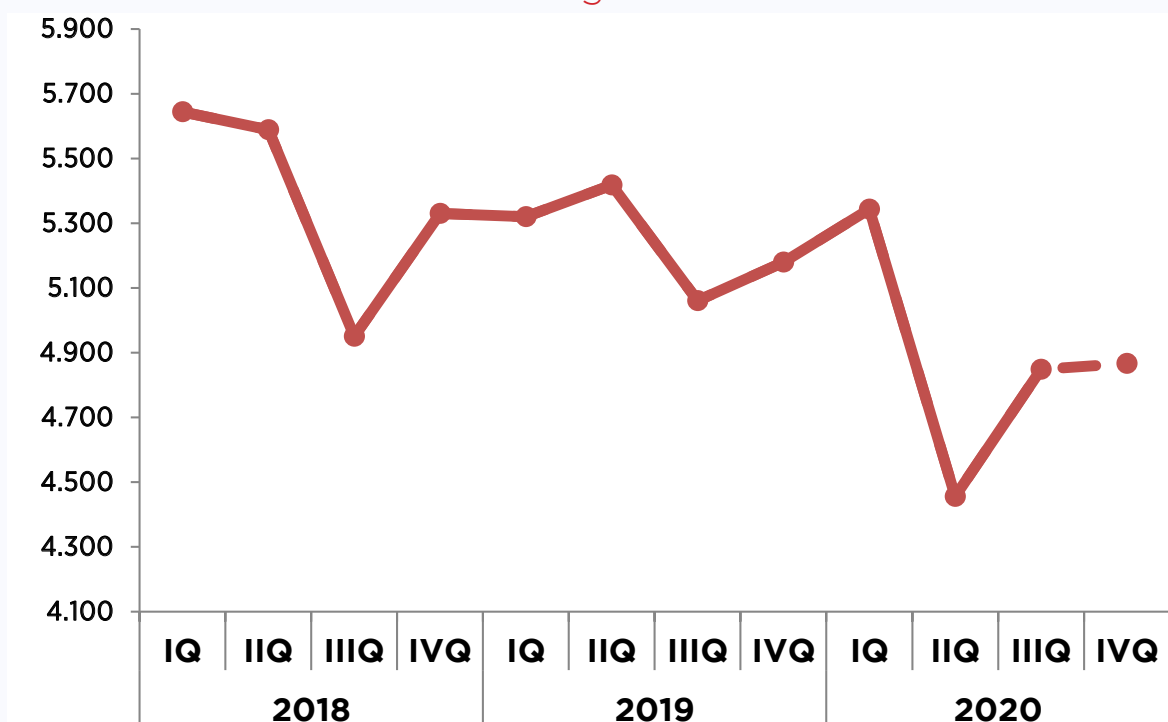




milioni di passeggeri-km
dati grezzi

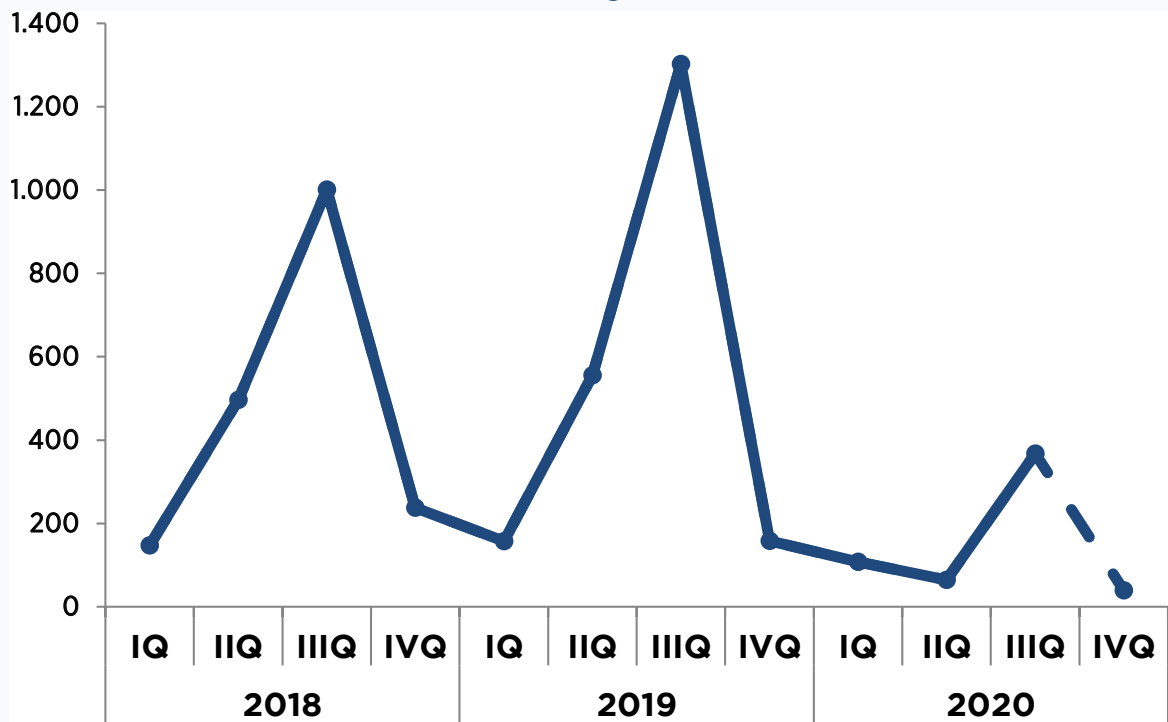


milioni di tonnellate-km
dati grezzi

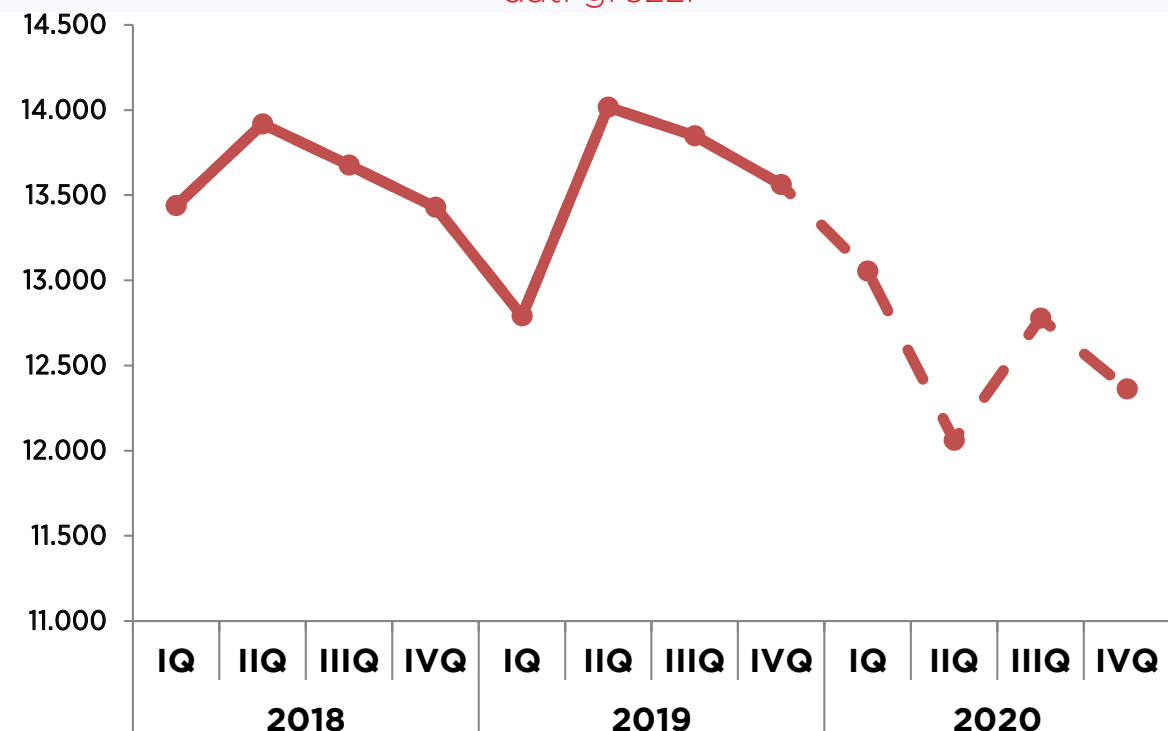




milioni di passeggeri-km
dati grezzi



milioni di tonnellate-km
dati grezzi



PASSEGGERI IMBARCATI E SBARCATI
migliaia e var. %

Porti	2017	2018	2019	2018/17	2019/18
Trieste	133	112	205	-16,4	83,6
Santa Teresa di Gallura	274	274	289	0,3	5,3
Altri porti minori	149	284	306	90,9	7,8
Catania	204	223	313	9,5	40,4
Cagliari	725	706	593	-2,7	-15,9
Brindisi	601	637	607	6,0	-4,8
Golfo Aranci	688	680	618	-1,3	-9,1
La Spezia	455	472	623	3,7	32,1
Portofino	703	686	845	-2,3	23,1
Salerno	746	844	962	13,1	14,0
Savona - Vado	1.221	1.201	1.029	-1,6	-14,3
Porto Torres	1.029	1.032	1.116	0,3	8,2
Ancona	1.086	1.151	1.189	6,0	3,3
Venezia	1.651	1.788	1.814	8,3	1,5
Bari	1.621	1.753	1.872	8,2	6,8
Palermo	1.816	1.987	1.955	9,4	-1,6
Porto Ferraio	3.158	3.071	3.021	-2,7	-1,6
Olbia	2.792	2.882	3.121	3,2	8,3
Piombino	3.349	3.265	3.200	-2,5	-2,0
Genova	3.004	3.092	3.518	2,9	13,8
Livorno	3.217	3.439	3.566	6,9	3,7
Civitavecchia	4.058	4.269	4.457	5,2	4,4
Napoli	7.612	7.836	8.208	2,9	4,7
Messina	11.705	11.500	12.488	-1,7	8,6
TOTALE	52.009	53.181	55.915	2,3	5,1

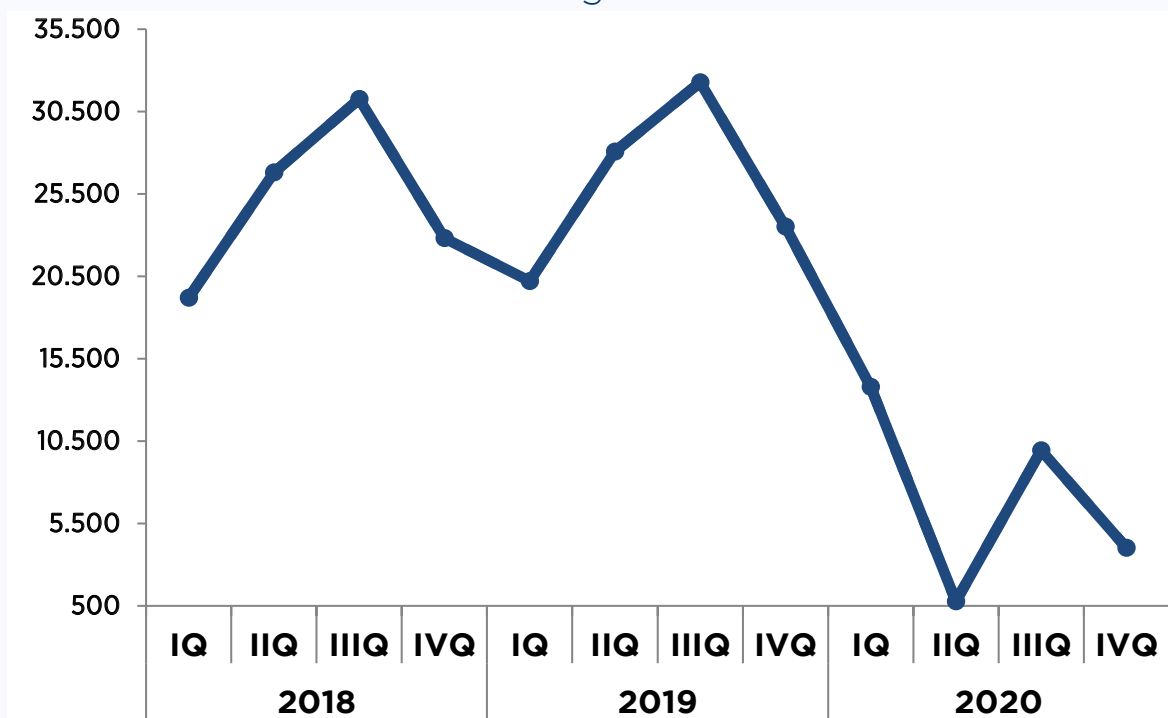
TONNELLATE MERCI MOVIMENTATE migliaia e var. %

Porti	2017	2018	2019	2018/17	2019/18
Palermo	6.310	6.189	5.790	-1,9	-6,5
Bari	5.662	5.489	6.100	-3,1	11,1
Brindisi	9.508	7.860	7.543	-17,3	-4,0
Catania	8.705	8.617	8.453	-1,0	-1,9
Civitavecchia	11.428	11.409	9.572	-0,2	-16,1
Ancona	11.025	10.819	10.767	-1,9	-0,5
Salerno	14.969	14.917	14.327	-0,3	-4,0
Savona - Vado	13.867	14.891	14.393	7,4	-3,3
La Spezia	15.980	15.781	15.882	-1,3	0,6
Taranto	21.648	20.433	18.125	-5,6	-11,3
Napoli	22.430	17.681	18.550	-21,2	4,9
Augusta	27.394	24.193	21.423	-11,7	-11,5
Messina	26.762	24.432	24.295	-8,7	-0,6
Venezia	25.135	26.495	24.918	5,4	-6,0
Ravenna	26.509	26.684	26.256	0,7	-1,6
Gioia Tauro	32.389	29.170	29.123	-9,9	-0,2
Cagliari	37.900	35.923	34.702	-5,2	-3,4
Livorno	33.702	36.558	36.715	8,5	0,4
Altri porti minori	34.079	36.909	37.511	8,3	1,6
Genova	54.185	54.264	52.759	0,1	-2,8
Trieste	61.955	62.677	61.997	1,2	-1,1
TOTALE	502.089	491.390	479.202	-2,1	-2,5
Sud	213.676	194.903	188.431	-8,8	-3,3
Sud*	121.739	109.377	106.481	-10,2	-2,6

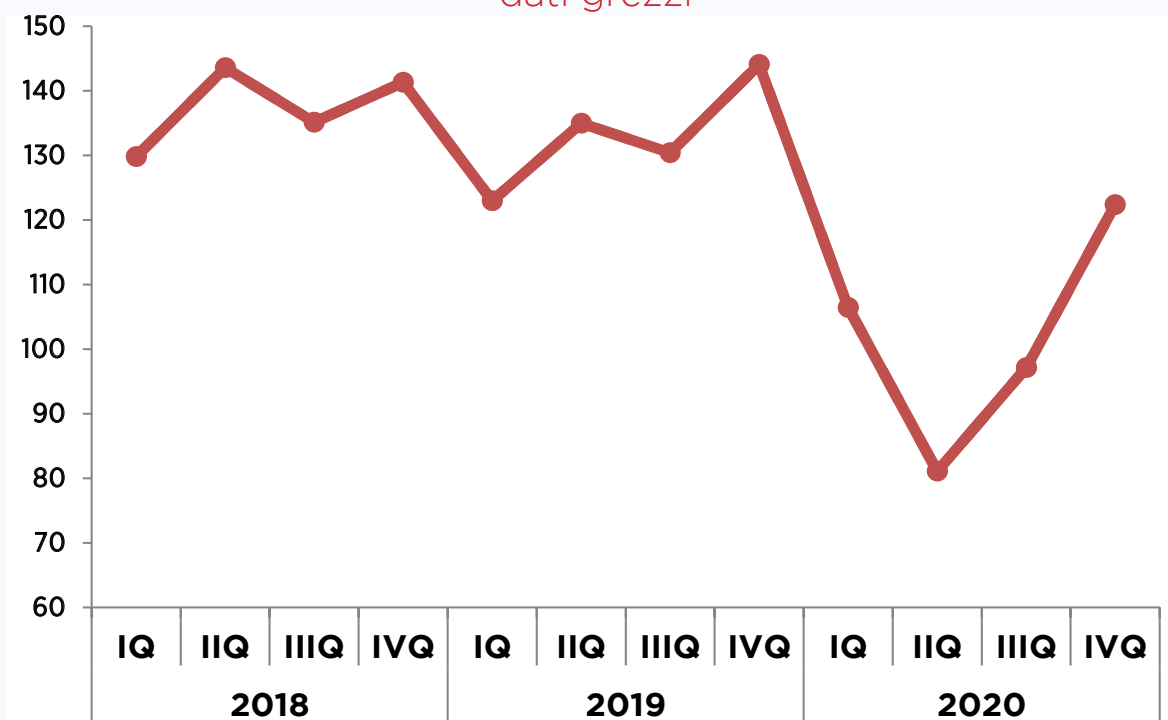
Sud* = porti meridionali al netto di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, perché strutture dedicate eminentemente al transhipment, cioè di puro trasferimento della merce dalla nave madre a unità più piccole. Questi porti sono interessati da gravi difficoltà legate alla delocalizzazione della lavorazione delle merci e al riposizionamento degli operatori, un fenomeno grave perché impatta sui livelli di occupazione e specializzazione di queste infrastrutture.



milioni di passeggeri-km
dati grezzi



milioni di tonnellate-km
dati grezzi

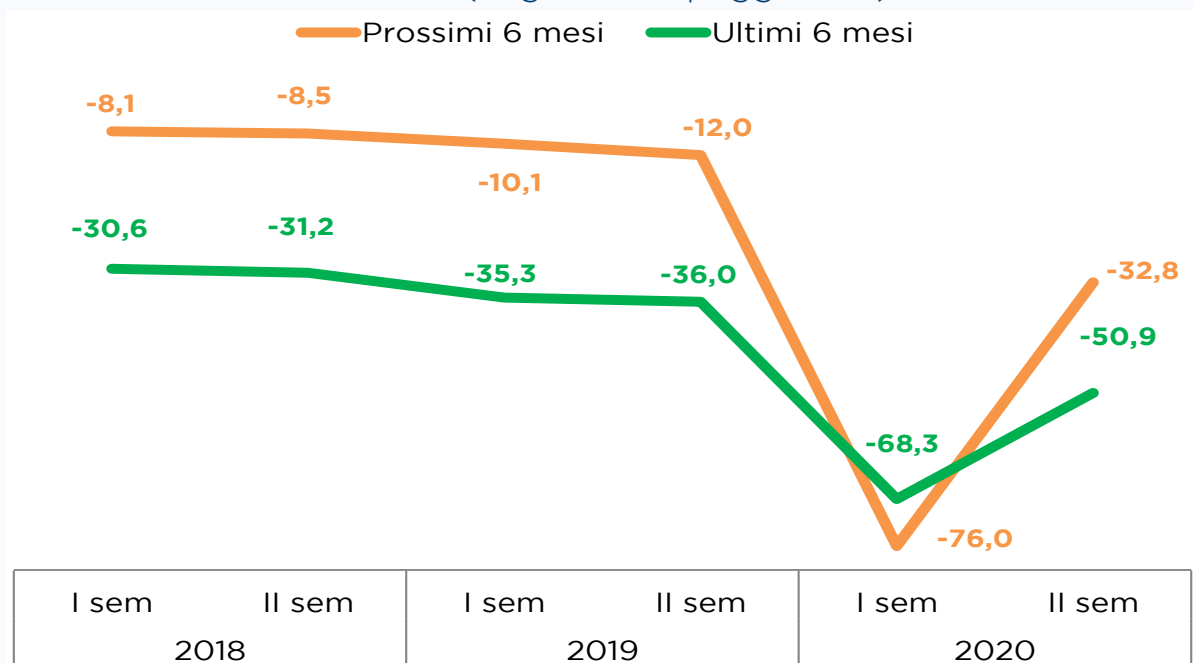


10



IL SENTIMENT DEI TRASPORTATORI

ANDAMENTO ECONOMICO PERCEPITO saldo % (migliorato - peggiorato)



Periodo di rilevazione: 12 settembre - 27 settembre 2020. Numero rispondenti: 661



IMPRESSE ATTIVE

		Trasporto terrestre e mediante condotte	di cui: auto-trasporto di merci	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	Trasporto aereo	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	Servizi postali e attività di corriere
2018	I sem	117.151	81.739	2.251	194	26.146	3.952
	II sem	116.562	80.981	2.287	195	26.259	3.955
2019	I sem	115.510	79.671	2.364	197	26.603	3.957
	II sem	114.965	79.073	2.368	198	26.589	3.939
2020	I sem	114.161	78.168	2.389	194	26.847	4.023
	II sem	113.458	77.467	2.417	194	26.965	4.146

DI CUI SOCIETÀ DI CAPITALI

		Trasporto terrestre e mediante condotte	di cui: auto-trasporto di merci	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	Trasporto aereo	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	Servizi postali e attività di corriere
2018	I sem	20.798	17.970	672	159	11.464	989
	II sem	21.280	18.376	680	160	11.676	1.011
2019	I sem	21.916	18.947	704	162	12.088	1.033
	II sem	22.356	19.354	707	164	12.237	1.041
2020	I sem	22.829	19.769	728	159	12.624	1.073
	II sem	23.263	20.147	750	156	12.822	1.098
Quota % su totale imprese							
2018	I sem	17,8	22,0	29,9	82,0	43,8	25,0
	II sem	18,3	22,7	29,7	82,1	44,5	25,6
2019	I sem	19,0	23,8	29,8	82,2	45,4	26,1
	II sem	19,4	24,5	29,9	82,8	46,0	26,4
2020	I sem	20,0	25,3	30,5	82,0	47,0	26,7
	II sem	20,5	26,0	31,0	80,4	47,6	26,5

a cura di

UFFICIO STUDI CONFCOMMERCIO

Febbraio 2021



@Confcommercio

@USConfcommercio

@Conftrasporto



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Il documento è stato redatto con le informazioni disponibili al 2 febbraio 2021,
da Mariano Bella e Giovanni Graziano.

PROSSIMA USCITA **LUGLIO 2021**

Per maggiori dettagli
ufficiostudi@confcommercio.it
+39 06 5866483

Editing a cura dell'Ufficio Studi Confcommercio.