



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Osservatorio Congiunturale Trasporti n.8

LUGLIO 2022

Ufficio Studi Confcommercio

 @USConfcommercio #USC

L'Osservatorio è stato redatto, con le informazioni disponibili al 20 giugno 2022, da Mariano Bella, Silvio Di Sanzo, Francesco Lioci.

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

Editing a cura di Francesco Rossi – *Direzione Centrale Comunicazione e Immagine Confcommercio.*

© 2022 Confcommercio-Imprese per l'Italia

IN QUESTO NUMERO...

Le valutazioni sul traffico di passeggeri e merci in Italia per il 2022 hanno segno opposto a quelle sviluppate, a suo tempo, per il 2021: crescita dei passeggeri e stabilizzazione per le merci, quando, invece, l'anno passato, erano state le merci a recuperare, restando indietro la mobilità delle persone. Insomma, ancora una volta in pieno accordo con la congiuntura economica, il traffico sancisce il passaggio di testimone dall'industria via esportazioni ai servizi via turismo.

Come si vede dalla tabella sui tassi di variazione del traffico per modalità di trasporto, nell'anno in corso la strada fa segnare buoni risultati sia per i passeggeri (+7%) sia per le merci (+1,5%), e, in sostanza, c'è evidenza di un pieno recupero dei livelli pre-crisi.

Per la ferrovia, il trasporto di merci continua a crescere, seppure parta da livelli piuttosto esigui, come testimoniato da una quota modale attorno al 5%. Per i passeggeri, il ferro è ancora lontano dal pieno recupero.

Il traffico passeggeri e merci per modalità di trasporto var. % cumulate e annuali - passeggeri-km e tonnellate-km

	passeggeri (var. %)			merci (var. %)		
	2019 su 2017	2021 su 2019	2022 su 2021	2019 su 2017	2021 su 2019	2022 su 2021
Strada	-1,4	-1,3	7,0	4,4	1,0	1,5
Ferro	6,4	-51,2	45,1	-3,5	8,5	6,2
Mare	31,2	-35,7	52,5	-1,4	-2,0	1,6
Aereo	10,1	-61,8	40,4	-3,2	-1,3	11,5
Totale	0,4	-11,3	10,1	2,4	0,5	1,8

La mobilità via mare, soprattutto per le merci, risente ancora di problemi logistici complessi che hanno una scala sovranazionale. L'impatto del ritorno del turismo è però ben visibile nella crescita dei passeggeri (+52,5%), sebbene i livelli siano ancora leggermente inferiori a quelli registrati prima della pandemia. Il recupero si osserverà, comunque, all'inizio del prossimo anno.

Considerazioni analoghe a quelle offerte per la ferrovia valgono per l'aereo.

Ci sono da rimarcare due punti, uno metodologico e un altro afferente le dinamiche congiunturali. L'incertezza dello scenario si riverbera sulla varianza delle previsioni. È sempre possi-

bile sbagliare, oggi è però più probabile farlo e con errori di ampiezza superiore alle medie del passato. E per quanto riguarda la congiuntura, le nostre stime incorporano un forte rallentamento dell'attività economica nel secondo semestre dell'anno in corso, con riflessi soprattutto per le merci, ma anche, in minor misura, per i passeggeri. Ciò è ben visibile dalla stima della variazione delle tonnellate-km per la strada: la chiusura d'anno a 1,5% sconta una buona crescita nei primi mesi e un rallentamento da giugno, più forte nell'ultimo trimestre dell'anno in corso

L'orientamento negativo della previsione è, comunque, inevitabile. Il crollo della fiducia delle famiglie a giugno - che segue la riduzione degli occupati di circa 50mila unità a maggio - è il campanello d'allarme che testimonia il probabile rallentamento di redditi e consumi dovuto alla congiuntura internazionale e all'inflazione da costi energetici, fattori la cui intensità e durata sono enfatizzate dalla crisi bellica. A un primo semestre del PIL italiano in crescita di oltre il 5%, corrisponderebbe una seconda parte dell'anno con variazione tendenziale attorno all'1%, il che implicherebbe aritmeticamente variazioni congiunturali esigue se non addirittura negative.

Le aspettative degli autotrasportatori permangono negative, con un pericolo allineamento dei giudizi tra le prospettive a sei mesi e la valutazione dell'attività nei sei mesi passati. La struttura delle risposte è storicamente migliore per le attese rispetto ai consuntivi, in linea con l'idea che la fiducia faccia parte del bagaglio culturale, anzi quasi professionale, degli imprenditori. Questo sembra sparire nell'ultima rilevazione. Probabilmente ciò è anche causa di fibrillazioni nel sentiment che ereditano impulsi dal periodo pandemico. Una normalizzazione non va esclusa. Ma sembra rimandata a un futuro ancora tutto da decifrare.

La nota più positiva riguarda la prosecuzione del fenomeno di upgrade della governance delle imprese di trasporto: crescono in tutti i segmenti le società di capitali, sia come quota percentuale sia, cosa ancora più importante, in livello assoluto.

Tab. 1 – Il traffico passeggeri per modalità di trasporto

milioni di passeggeri-km

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	782.779	755.127	771.618	583.176	761.508	814.813
Ferro	52.779	55.036	56.160	22.065	27.420	39.800
Mare	6.427	6.645	8.432	4.057	5.419	8.266
Aereo	94.508	100.049	104.085	28.526	39.738	55.800
Totale	936.493	916.856	940.295	637.824	834.085	918.679

Tab. 2 – Quote modali del trasporto passeggeri

comp. %

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	83,6	82,4	82,1	91,4	91,3	88,7
Ferro	5,6	6,0	6,0	3,5	3,3	4,3
Mare	0,7	0,7	0,9	0,6	0,6	0,9
Aereo	10,1	10,9	11,1	4,5	4,8	6,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 3 – Il traffico merci per modalità di trasporto

milioni di tonnellate-km

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	303.182	310.180	316.547	277.095	319.689	324.485
Ferro	21.751	21.798	20.994	20.095	22.787	24.190
Mare	129.315	127.678	127.491	114.876	124.959	126.959
Aereo	550	550	532	406	525	586
Totale	454.798	460.206	465.564	412.473	467.961	476.219

Tab. 4 – Quote modali del trasporto merci

comp. %

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	66,7	67,4	68,0	67,2	68,3	68,1
Ferro	4,8	4,7	4,5	4,9	4,9	5,1
Mare	28,4	27,7	27,4	27,9	26,7	26,7
Aereo	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 5 – Quote modali del valore del traffico merci

comp. %

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	75,5	76,3	76,9	76,7	77,2	76,7
Ferro	4,4	4,4	4,1	4,5	4,5	4,6
Mare	16,9	16,4	15,8	15,5	14,7	14,6
Aereo	3,2	2,9	3,2	3,3	3,7	4,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 6 – Valore medio unitario della merce trasportata

euro/tonnellate

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	3.133	3.186	3.302	3.239	3.239	3.239
Ferro	2.575	2.602	2.661	2.629	2.630	2.630
Mare	1.641	1.669	1.688	1.579	1.579	1.579
Aereo	73.912	68.212	81.195	94.097	94.097	94.097

Fig. 1 - Trasporto totale passeggeri e PIL

1 trimestre 2019 = 100

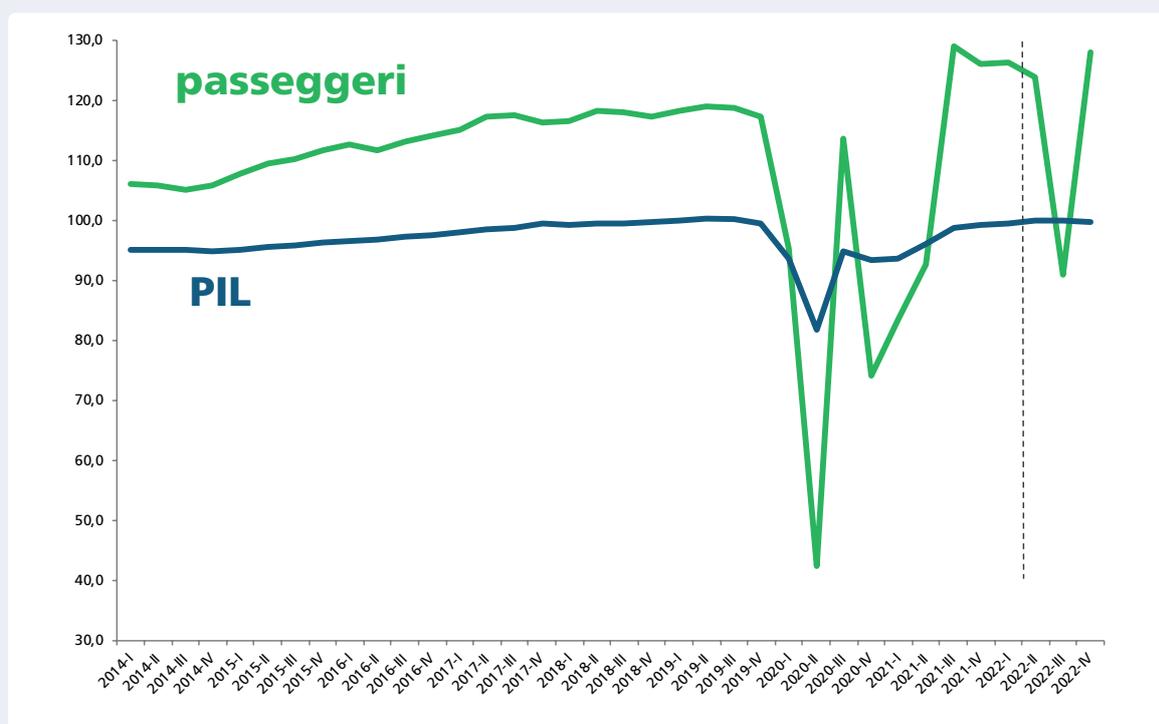


Fig. 2 - Trasporto totale merci e PIL
1 trimestre 2019 = 100

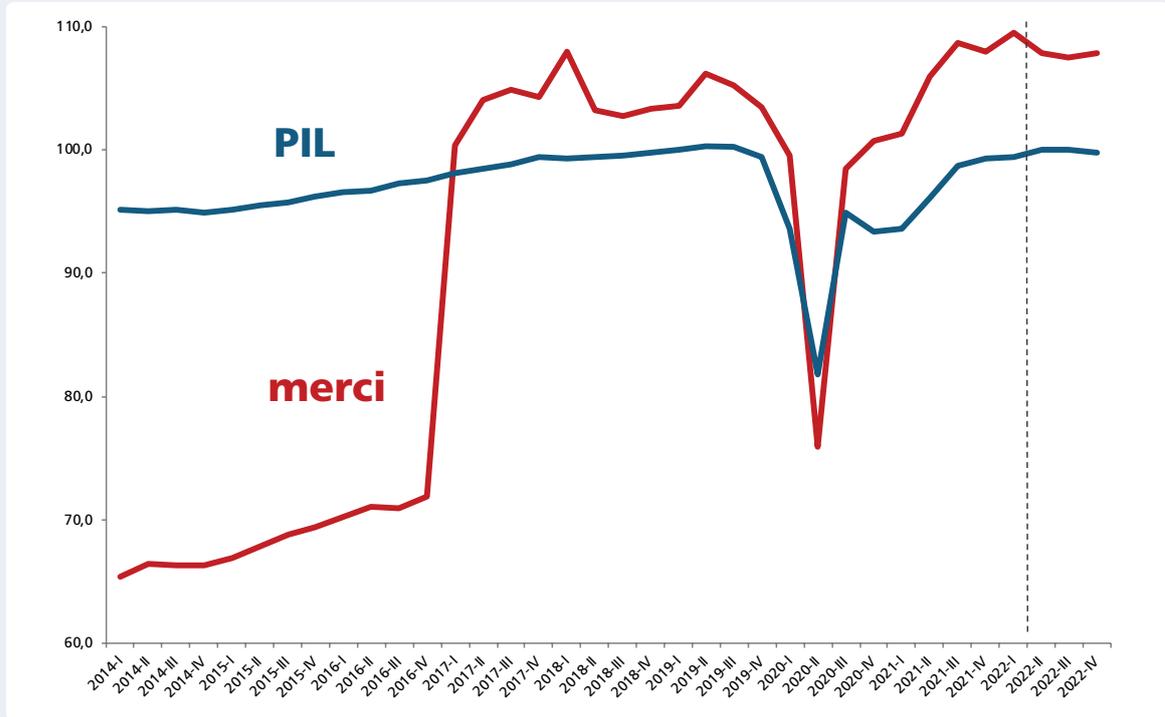
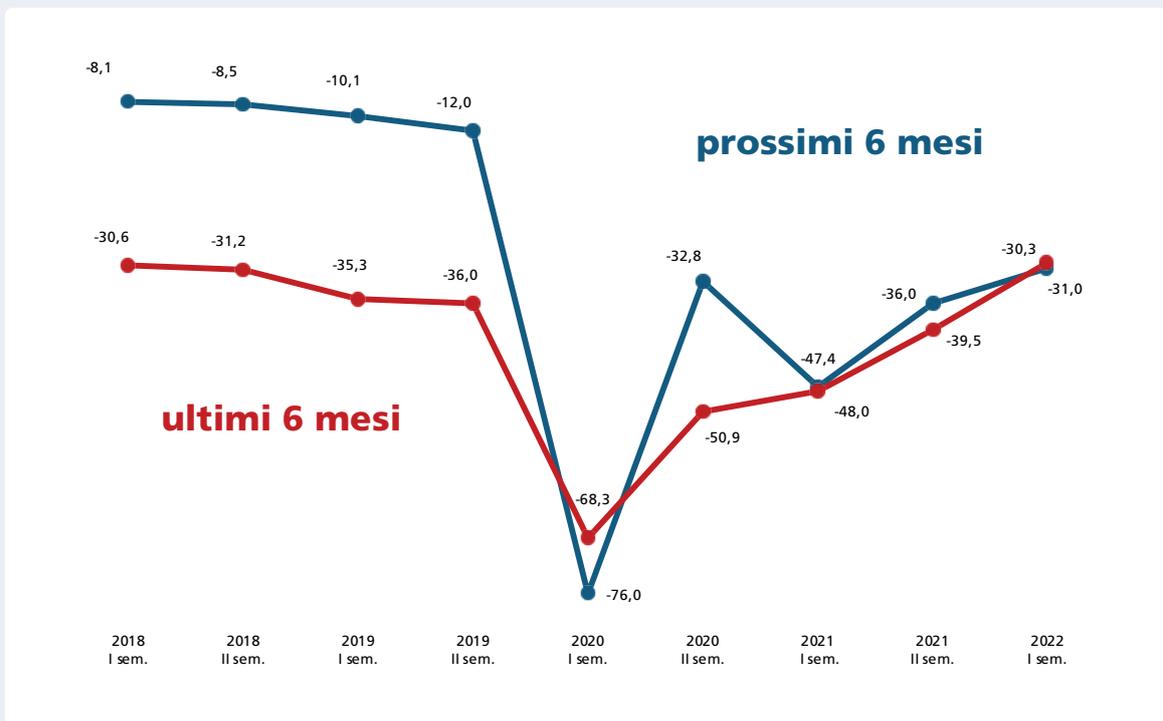


Fig. 3 - Andamento economico percepito
saldo % (migliorato - peggiorato)



Periodo di rilevazione: 28 aprile – 10 maggio 2022; numero rispondenti: 600.

Tab. 7 – Passeggeri imbarcati e sbarcati
migliaia e var. %

porti	2017	2018	2019	2020	2021	var. % 2021-2019
Catania	204	223	313	62	20	-93,5
Venezia	1.649	1.788	1.814	53	104	-94,3
La Spezia	455	472	623	54	108	-82,7
Santa Teresa di Gallura	273	274	289	57	114	-60,6
Trieste	140	112	189	11	135	-28,7
Cagliari	725	706	593	141	223	-62,4
Brindisi	601	637	607	224	321	-47,1
Savona – Vado	1.221	1.201	1.029	222	394	-61,7
Salerno	746	844	1.013	371	441	-56,5
Golfo Aranci	688	680	618	440	535	-13,5
Portoscuro	702	686	845	435	571	-32,5
Ancona	1.091	1.151	1.189	377	725	-39,1
Porto Torres	1.029	1.032	1.116	536	838	-24,9
Bari	1.621	1.753	1.872	409	1.007	-46,2
Palermo	1.816	1.987	1.955	946	1.280	-34,5
Altri porti minori	305	284	1.444	994	1.378	-4,5
Civitavecchia	4.058	4.245	4.457	1.169	1.747	-60,8
Genova	3.004	3.092	3.518	1.325	2.095	-40,5
Livorno	3.217	3.439	3.566	1.604	2.283	-36,0
Olbia	2.792	2.882	3.121	1.856	2.551	-18,3
Porto Ferraio	3.158	3.071	3.021	2.114	2.714	-10,2
Piombino	3.349	3.264	3.200	2.223	2.860	-10,6
Napoli	7.612	7.836	8.208	3.072	4.428	-46,1
Messina (*)	10.960	11.500	23.971	14.456	17.331	-27,7
Totale porti	51.414	53.157	68.571	33.150	44.202	-35,5

(*) porti dello Stretto di Messina (Messina, Milazzo, Villa S. Giovanni, Reggio Calabria).

Tab. 8 – Tonnellate merci movimentate
 migliaia e var. %

porti	2017	2018	2019	2020	2021	var. % 2021-2019
Bari	5.664	5.489	6.102	5.661	7.304	19,7
Brindisi	9.508	7.949	7.545	6.736	7.627	1,1
Palermo	6.310	6.189	5.790	7.292	7.638	31,9
Catania	8.718	8.617	8.453	8.325	8.064	-4,6
Civitavecchia	11.428	11.230	9.572	8.030	9.651	0,8
Ancona	11.038	10.819	10.767	8.851	10.821	0,5
La Spezia	15.980	15.781	15.882	13.403	13.062	-17,8
Savona – Vado	13.867	14.891	14.393	13.286	13.944	-3,1
Salerno	15.200	14.917	14.501	14.420	15.485	6,8
Taranto	21.648	20.433	18.125	15.778	17.529	-3,3
Napoli	17.298	17.676	18.550	16.369	17.890	-3,6
Venezia	25.135	26.500	24.988	22.432	24.205	-3,1
Augusta	27.394	24.193	24.596	24.030	25.116	2,1
Ravenna	26.514	26.684	26.256	22.407	27.100	3,2
Cagliari	37.900	35.922	34.702	27.385	31.222	-10,0
Livorno	33.702	36.558	36.715	31.782	34.346	-6,5
Altri porti minori	35.552	36.863	39.372	31.198	37.296	-5,3
Gioia Tauro	32.288	29.169	29.123	39.684	38.559	32,4
Messina (*)	26.087	24.246	48.434	41.729	45.208	-6,7
Genova	54.185	54.264	52.759	44.141	48.832	-7,4
Trieste	61.947	62.677	61.998	54.149	55.361	-10,7
Totale porti	497.364	491.069	508.623	457.089	496.260	-2,4
<i>Sud (**)</i>	<i>131.047</i>	<i>125.365</i>	<i>133.372</i>	<i>124.920</i>	<i>137.505</i>	<i>3,1</i>
<i>Sud</i>	<i>222.883</i>	<i>210.890</i>	<i>215.321</i>	<i>207.768</i>	<i>224.815</i>	<i>4,4</i>

(*) porti dello Stretto di Messina (Messina, Milazzo, Villa S. Giovanni, Reggio Calabria).

(**) Sud = porti meridionali al netto di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari perché strutture dedicate eminentemente al *transshipment*, 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.

Tab. 9 – Le imprese attive del trasporto

		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
2021	I sem.	112.740	76.712	2.521	193	27.276	4.330
	II sem.	111.366	75.312	2.555	186	27.147	4.371
2022	I trim.	110.550	75.528	2.556	183	27.244	4.445

Tab. 10 – Le società di capitali delle imprese attive del trasporto

		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
2021	I sem.	23.951	20.779	794	156	13.225	1.138
	II sem.	24.183	21.014	805	152	13.331	1.162
2022	I trim.	24.398	21.205	814	150	13.519	1.169

Tab. 11 – Quota % delle società di capitali su totale imprese attive del trasporto

		Trasporto terrestre e mediante condotte	<i>di cui: auto-trasporto di merci</i>	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.	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
2021	I sem.	21,2	27,1	31,5	80,8	48,5	26,3
	II sem.	21,7	27,9	31,5	81,7	49,1	26,6
2022	I trim.	22,1	28,1	31,8	82,0	49,6	26,3

