



---

**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

OSSERVATORIO CONFCOMMERCIO TRASPORTI  
**Ricostruzione dei dati sul traffico  
passaggeri e merci in Italia, stime  
per il 2023 e previsioni per il 2024**

NOVEMBRE 2023

Ufficio Studi Confcommercio

@USConfcommercio #USC

L'osservatorio è stata redatto da Mariano Bella e Pasquale Mirante.

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

© 2023 Confcommercio-Imprese per l'Italia

Seguici su Twitter: @USConfcommercio #USC

*Continua a non convincere la rappresentazione statistica (ufficiale) del mondo dei trasporti. Secondo Eurostat (estrazione del 7 novembre 2023) la quota del trasporto merci su strada in Italia è del 18%, quella via mare del 79%! Il conteggio è il risultato, oscuro, di una grave sottostima del traffico su gomma. Ci saranno sicuramente delle complicate ragioni statistiche, a supporto di questi "numeri". Resta il fatto che la capacità di informare, di trasformare i dati in conoscenza, sembra svanire senza speranza, nel caso del mondo dei trasporti.*

*Così all'Ufficio Studi Confcommercio proseguiamo con ostinazione nella ricostruzione credibile della ripartizione modale esaustiva, o quasi, del traffico di passeggeri e di merci. Le tecniche e le fonti sono state ampliate e aggiornate, come descritto in questo numero.*

*\*\*\**

*Nel trasporto passeggeri continua a prevalere il traffico su gomma: nel 2019 pesava per l'83,8%, nel 2024 si attesterebbe sopra l'81%. L'aereo pesa per l'11%, la ferrovia, tra il 6 e il 7%. Converrebbe accettare la conformazione stabile dei traffici secondo queste quote. L'ambizione o la speranza di vederle radicalmente cambiare nel breve periodo andrà delusa. Tocca farsene una ragione.*

*Per le merci, facendo riferimento alle piattaforme continentali italiane dello spazio aereo e del mare, quest'ultimo si avvicina al peso della strada 45,3% contro 51,1% nel 2024, secondo la classificazione che non tiene conto del maggiore valore medio unitario delle merci trasportate via aereo. Con non si sa quanti chilometri di coste, quella che doveva essere la piattaforma logistica del mediterraneo nelle misurazioni a beneficio della vulgata mediatica – colpevolmente ripresa anche nel dibattito politico-istituzionale – non ha il mare (secondo l'espressione molto diffusa: l'85% delle merci va su strada e solo il 15% dalla ferrovia, da cui l'esigenza dello split modale ecc. ecc.). Del mare, recuperiamo l'importanza anche nel traffico di merci, di qualsiasi tipo e natura.*

*\*\*\**

*Le quote brevemente sopra descritte sono funzione dell'evoluzione modale dei traffici.*

*Per quanto riguarda i passeggeri, secondo le stime e le previsioni presentate in questo numero dell'Osservatorio, solo l'aereo ha recuperato, superandoli dell'11%, i livelli pre-pandemici. Si tratta, evidentemente dell'operare dell'impulso del turismo e del ritorno dei viaggi per le diverse motivazioni. Anche il mare nel 2024 recupererà quasi del tutto. Restano indietro ferro e, soprattutto, strada. Lo smart working e la riduzione dei viaggi a corto raggio si fanno sentire: l'indice dei passeggeri-chilometri su strada, fatto 100 il 2019, si collocherebbe a 83,5 nell'anno in corso, per salire a 87,2 nel prossimo.*

*Discorso diverso per le merci. Praticamente tutte le modalità hanno recuperato, con il ferro che nella media del prossimo anno si collocherebbe sopra dell'8,4% rispetto al 2019 (la strada sopra del 6,3% e l'aereo del 6%). Il mare è ancora poco sotto, in ragione della circostanza che il 2023 risente del rallentamento dei traffici mondiali che seguono il PIL e il commercio su base planetaria, anch'essi in rallentamento. Anche il prossimo anno il traffico di merci via mare dovrebbe marginalmente ridursi.*

*Nel complesso il traffico merci nel 2024 sarà superiore ai livelli del 2019 del 3%, in linea con la variazione cumulata del prodotto lordo. Il che dice tutto sul rapporto simbiotico tra crescita economica e movimentazione di merci: non c'è – non ci può essere – l'una senza l'altra. Il decoupling va bene. Dipende dall'efficienza e dalla tecnologica applicata ai trasporti, certo. Ma oltre un certo limite non c'è disaccoppiamento che tenga.*

*\* \* \**

*Le notizie più confortanti provengono dalla demografia d'impresa. L'argine più rilevante al racconto di un'Italia di piccole imprese inefficienti, soprattutto nei servizi di mercato, tra cui i trasporti, è costituito anche dalla crescita delle società di capitali, per esempio nell'autotrasporto di merci. I "padroncini" sono senz'altro importanti: ma sono meno piccoli e più efficienti di una volta, anche se si fatica ad averne contezza. Mentre le imprese attive nel settore si riducono, nel complesso, di oltre 9mila unità tra il 2018 e la prima parte del 2023, le società di capitali nell'autotrasporto di merci crescono di 4mila unità, passando, in quota sul totale imprese di autotrasporto, dal 22% al 30,2%.*

*A tal riguardo, sarebbe forse ora di cambiare anche il relativo registro linguistico.*

## 1. Introduzione

Nonostante vi siano diverse fonti ufficiali che forniscono indicazioni affidabili sul traffico di passeggeri e merci in Italia, manca un quadro coerente ed esaustivo. L'Osservatorio Trasporti dell'Ufficio Studi Confcommercio ha cercato, negli ultimi cinque anni, di colmare questa lacuna.

Si rende oggi necessario un aggiornamento degli schemi logici adottati, nella direzione di una maggiore focalizzazione sulla precisione della ricostruzione delle quote modali.

I principi tecnici a cui si ispira l'Osservatorio sono i seguenti:

- 1) ricondurre alla medesima unità di misura il traffico passeggeri per modalità – strada, ferrovia, trasporto marittimo e trasporto aereo: questa misura è rappresentata dai passeggeri-chilometro, la cui natura (unità di misura) sono i chilometri; tale misura rappresenta i chilometri percorsi da un passeggero nell'unità di tempo, cioè in un anno; allo stesso modo si opera per il traffico di merci, la cui unità di misura sono le tonnellate-chilometro, cioè i chilometri percorsi da una tonnellata di merce in un anno;
- 2) i chilometri percorsi dal passeggero o dalla tonnellata di merce riguardano il territorio nazionale; esso, nella rappresentazione dell'Osservatorio Trasporti, include lo spazio aereo e marittimo della piattaforma continentale nazionale; pertanto la frazione di un carico che proviene dalle acque internazionali, per fare un esempio, è di competenza del traffico italiano esattamente per quanto è lunga la navigazione nella piattaforma continentale italiana; semplici assunzioni, descritte nei successivi paragrafi di questa edizione dell'Osservatorio, sono state fatte per stimare quanto di un percorso estero-Italia o Italia-estero debba essere imputato al traffico in Italia e quindi conteggiato nei livelli delle singole modalità di trasporto, contribuendo al calcolo delle quote per modalità di trasporto<sup>1</sup>. Si capisce che si cerca, in

---

<sup>1</sup> Le precedenti edizioni dell'Osservatorio Trasporti, tutte presenti nella [sezione pubblica Ufficio Studi del sito confederale \(www.confcommercio.it\)](http://www.confcommercio.it) contengono ulteriori dettagli su questo tipo di approccio.

questo modo, di stimare tutti i trasporti che in teoria generano Prodotto interno lordo, cioè il prodotto realizzato sul territorio italiano in un'unità di tempo;

- 3) da quest'edizione, la parte previsionale riguarda l'intero anno in cui è realizzato l'Osservatorio, inclusa la parte per la quale si dispongono di rilevazioni, ancorché parziali; si forniranno previsioni di traffico per modalità anche per l'anno successivo a quello in cui è pubblicato l'Osservatorio; la base per fare le previsioni è costituita, a seconda dei casi e in funzione della disponibilità di dati in alta frequenza – mensili o trimestrali – dalle osservazioni disponibili per l'anno di previsione, opportunamente e preventivamente destagionalizzate, e da modelli ARIMA<sup>2</sup> nonché da modelli strutturali che correlano il traffico di una o più modalità per passeggeri e merci al livello e alla variazione dell'attività economica. In ogni caso, la rappresentazione delle previsioni per l'anno in corso o per l'anno successivo è il livello e il tasso di variazione su base annuale;
- 4) le quote modali del traffico merci sono fornite sia in volume (tonnellate-chilometro) sia in valore (euro), in ragione della forte eterogeneità dei valori medi unitari della tonnellata trasportata nelle diverse modalità di trasporto.

Nell'ultimo paragrafo di questa nota si descrivono le tecniche utilizzate per la ricostruzione modale per modalità del traffico passeggeri e merci.

## 2. Il quadro statistico nel periodo 2017-2022

### 2.1 *Trasporto su strada*

Osservando la dinamica del traffico passeggeri (tab. 1), si nota che, nonostante la ripresa iniziata nel 2021 e proseguita nel 2022, il livello di traffico raggiunto nel 2019 resta lontano. Scendendo più nel dettaglio della tabella 1, si osserva che questa

---

<sup>2</sup> Modello autoregressivo integrato a media mobile.

distanza va imputata quasi esclusivamente al traffico su rete ordinaria<sup>3</sup> (R.O.): mentre il traffico su rete autostradale<sup>4</sup> (R.A.) nel 2022 ha quasi raggiunto i livelli del 2019, quelli sulla rete ordinaria restano molto indietro.

**Tab. 1 – Traffico passeggeri su strada**

*milioni di passeggeri-km*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
R.A.	109.839	109.682	109.904	74.663	94.049	106.792
R.O.	672.940	645.445	661.714	447.402	459.328	499.356
- Anas	-	-	-	-	159.820	171.287
<b>Totale</b>	<b>782.779</b>	<b>755.127</b>	<b>771.618</b>	<b>522.065</b>	<b>553.377</b>	<b>606.148</b>

Specialmente nel 2021 si è vista una crescita più vigorosa del traffico, espresso in passeggeri-km (pkm), sulla rete autostradale rispetto alla rete ordinaria. Una possibile spiegazione potrebbe essere dovuta al fatto che nel 2021, complici lo smart working e la pandemia non ancora conclusa, gli spostamenti sulla breve distanza non siano completamente ripresi. Tali spostamenti avvengono soprattutto lungo la rete ordinaria e questo giustificherebbe il più lento recupero del traffico rispetto a quello osservato sulla rete autostradale, dove, invece, prevalgono gli spostamenti a più lunga distanza.

Nel corso del 2022 si stima un deciso aumento del traffico passeggeri su strada (+9,5%), anche se rimane distante dai livelli raggiunti negli anni precedenti alla pandemia<sup>5</sup>. L'aumento più rilevante ha riguardato ancora le autostrade, con un +13,5%, mentre sulla rete ordinaria la crescita si è fermata ad un +8,7%.

Il trasporto su strada rimane senza dubbio la modalità più utilizzata per gli spostamenti delle persone: nel 2022 l'82,8% dei chilometri percorsi dai passeggeri è avvenuto su strada (tab. 4).

3 La rete ordinaria comprende le strade statali, regionali, provinciali e comunali.

4 La rete autostradale include sia le autostrade gestite dall'ANAS sia quelle affidate in concessione, insieme ai trafori e ai raccordi autostradali.

5 I dati sul traffico passeggeri su strada dell'Eurostat si fermano al 2021. Il 2022 è stato ricostruito utilizzando i dati di Aiscat e Anas.

Tab. 2 – Traffico merci su strada

*milioni di tonnellate-km*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
R.A.	172.263	176.239	179.856	157.441	181.642	186.359
R.O.	129.197	132.179	134.892	118.080	136.232	139.770
- Anas	-	-	-	-	44.685	41.729
<b>Totale</b>	<b>301.460</b>	<b>308.418</b>	<b>314.748</b>	<b>275.521</b>	<b>317.874</b>	<b>326.129</b>

Tab. 3 – Traffico passeggeri per modalità di trasporto

*milioni di passeggeri-km*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2017- 2022	var.% 2019- 2022
Strada	782.779	755.127	771.618	522.065	553.377	606.148	-22,6	-21,4
Ferro	52.779	55.036	56.160	22.065	27.420	45.790	-13,2	-18,5
Mare	5.964	6.109	7.837	3.764	5.029	7.117	19,3	-9,2
Aereo	77.676	82.229	85.547	23.446	35.732	72.936	-6,1	-14,7
<b>Totale</b>	<b>919.198</b>	<b>898.501</b>	<b>921.162</b>	<b>571.340</b>	<b>621.558</b>	<b>731.992</b>	<b>-20,4</b>	<b>-20,5</b>

Tab. 4 – Quote modali del trasporto passeggeri

*composizione %*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	85,2	84,0	83,8	91,4	89,0	82,8
Ferro	5,7	6,1	6,1	3,9	4,4	6,3
Mare	0,6	0,7	0,9	0,7	0,8	1,0
Aereo	8,5	9,2	9,3	4,1	5,7	10,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Dopo una crescita che si è interrotta bruscamente nel 2020 con lo scoppio della pandemia, il traffico merci su strada, misurato in tonnellate-km (tkm), riesce già nell'anno successivo a recuperare completamente sia sulla rete autostradale, sia su quella ordinaria. Tale recupero si consolida nel 2022 con un incremento complessivo del traffico pari al 2,6% (tab. 2).



Dal confronto fra le modalità di trasporto (tab. 6) si osserva che nel nostro Paese la metà della movimentazione della merce avviene su strada, un dato in leggera crescita se si guarda alla dinamica tra il 2017 e 2022.

Nel 2022 si supera il valore della merce trasportata nel 2019, l'anno che precede la pandemia, con una crescita complessiva di circa il 14,3% rispetto al 2017 (tab. 7). Analizzando la tabella 8, emerge che l'87,4% del valore delle merci viene trasportato su strada nel 2022.

Complessivamente, il valore delle merci trasportate su tutte le modalità (strada, ferrovia, aereo e mare) supera i 9mila miliardi di euro, corrispondenti a quasi 5 volte il PIL nazionale (tab. 7). È fondamentale notare che questo valore incorpora anche i trasporti legati ai consumi intermedi all'interno delle filiere produttive e, in misura più marginale, il trasporto delle merci che si limitano a transitare sul territorio nazionale senza contribuire alla formazione del nostro prodotto interno lordo. Anche le esportazioni e le importazioni giocano un ruolo significativo in questo contesto. Nel calcolo del PIL, vengono considerate solo le esportazioni nette, ovvero la differenza tra esportazioni e importazioni. Pertanto, mentre nei 9mila miliardi di valore delle merci trasportate sono incluse sia le esportazioni che le importazioni, queste ultime vengono sottratte alle esportazioni nel calcolo del PIL.

Questi dati evidenziano l'importanza del settore dei trasporti nella nostra economia e sottolineano la necessità di valutare attentamente le implicazioni economiche legate alle attività di import-export nel contesto nazionale.

## *2.2 Trasporto ferroviario*

Nel 2022 il traffico di passeggeri su ferro registra una straordinaria crescita rispetto all'anno precedente (+67,0%), recuperando in buona parte, ma non completamente, l'eccezionale crollo avvenuto nel 2020, quando il traffico ferroviario si era più che dimezzato (tab. 3).

La ferrovia è una modalità di trasporto meno utilizzata per gli spostamenti delle persone rispetto sia alla strada che all'aereo, come si evince dalla tabella 4 sulle quote

modali. Tuttavia, l'utilizzo di tale modalità sta crescendo se si confronta il dato del 2022, pari al 6,3%, con quello del 2017, pari al 5,7%.

Il traffico merci su ferro è aumento del 11,1% nel 2022 rispetto all'anno precedente, consolidando il recupero già avvenuto nel 2021 e attestandosi su un +20,6% rispetto al 2019 (tab. 5).

**Tab. 5 – Traffico merci per modalità di trasporto**

*milioni di tonnellate-km*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2017-2022	var.% 2019-2022
Strada	301.460	308.418	314.748	275.521	317.874	326.129	8,2	3,6
Ferro	21.751	21.798	20.994	20.095	22.787	25.313	16,4	20,6
Mare	304.273	303.322	299.470	271.243	294.135	299.971	-1,4	0,2
Aereo	373	373	361	275	356	361	-3,1	0,1
<b>Totale</b>	<b>627.857</b>	<b>633.911</b>	<b>635.573</b>	<b>567.134</b>	<b>635.152</b>	<b>651.774</b>	<b>3,8</b>	<b>2,5</b>

**Tab. 6 – Quote modali del trasporto merci**

*composizione %*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	48,0	48,7	49,5	48,6	50,0	50,0
Ferro	3,5	3,4	3,3	3,5	3,6	3,9
Mare	48,5	47,8	47,1	47,8	46,3	46,0
Aereo	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Tab. 7 – Valore della merce trasportata**

*miliardi di euro*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2017-2022	var.% 2019-2022
Strada	7.043	7.327	7.751	6.297	7.646	8.053	14,3	3,9
Ferro	221	231	233	240	285	334	51,0	43,2
Mare	507	543	543	512	633	701	38,3	29,0
Aereo	84	78	90	79	109	131	56,0	46,6
<b>Totale</b>	<b>7.855</b>	<b>8.179</b>	<b>8.617</b>	<b>7.128</b>	<b>8.673</b>	<b>9.219</b>	<b>17,4</b>	<b>7,0</b>

Tab. 8 – Quote modali del valore della merce trasportata

*composizione %*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	89,7	89,6	89,9	88,3	88,2	87,4
Ferro	2,8	2,8	2,7	3,4	3,3	3,6
Mare	6,5	6,6	6,3	7,2	7,3	7,6
Aereo	1,1	1,0	1,0	1,1	1,3	1,4
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tab. 9 – Valore medio unitario della merce trasportata

*euro/tonnellata*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Strada	3.133	3.186	3.302	3.065	3.226	3.311
Ferro	2.366	2.406	2.508	2.741	2.930	3.171
Mare	1.020	1.096	1.111	1.155	1.317	1.430
<b>Aereo</b>	<b>73.912</b>	<b>68.212</b>	<b>81.195</b>	<b>94.097</b>	<b>100.097</b>	<b>118.990</b>

### 2.3 Trasporto marittimo

Nel 2022 il traffico passeggeri via mare è aumentato del 41,5% rispetto all'anno precedente, un balzo in avanti che non è stato comunque sufficiente a raggiungere i livelli pre-pandemici del 2019.

Nonostante il trasporto passeggeri via mare rappresenti una modalità di trasporto minoritaria rispetto alle altre modalità, i dati sulle quote modali (tab. 4) mostrano che il suo peso sta crescendo negli anni.

Il trasporto via mare rappresenta, invece, una modalità privilegiata di trasporto delle merci, seconda solo alla strada dalla quale si distanzia, in termini di quote modali, di pochi punti percentuali (tab. 6). Nel 2022 il traffico della merce via mare è aumentato del 2%, ma la dinamica di lungo periodo resta di segno negativo (-1,4% rispetto al 2017).

Per quanto riguarda il valore della merce trasportata, nel 2022 sono stati superati per la prima volta i 700 miliardi di euro, con una crescita complessiva del 38,3% rispetto al 2017 (tab. 7).

## 2.4 Trasporto aereo

Dopo gli anni difficili della pandemia, il traffico aereo passeggeri è più che raddoppiato nel 2022 rispetto all'anno precedente (+104,1%), ma resta inferiore al picco raggiunto nel 2019. I dati riguardanti le preferenze di trasporto, come rappresentati nella tabella 4, indicano che il trasporto aereo ha riacquisito notevole importanza tra le modalità scelte dai passeggeri, spinti specialmente dalla forte ripresa dei voli internazionali (+160,7% di passeggeri nel 2022) <sup>6</sup>.

L'aereo è la modalità di trasporto meno utilizzata per le merci, dati gli elevati costi che comporta, ma resta comunque di fondamentale importanza. Essa rappresenta, infatti, la modalità di trasporto privilegiata per le merci più preziose: il valore della merce per tonnellata trasportata su aereo raggiunge quasi i 120mila euro, molto superiore a quella delle altre modalità di trasporto che è in media di poco superiore a 2.600 euro<sup>7</sup>. Complessivamente il valore della merce trasportata su aereo è in forte crescita tra il 2022 e il 2017 (+56,0%).

## 3. La congiuntura italiana dei trasporti

La situazione attuale nel settore dei trasporti mostra una serie di sviluppi contrastanti se confrontiamo i dati relativi al traffico dei primi mesi del 2023 con quelli dell'anno precedente. Il rallentamento dell'economia italiana, causato dall'alto tasso di inflazione e dall'aumento dei tassi di interesse di riferimento da parte della Banca Centrale Europea, si riflette chiaramente nella riduzione della produzione industriale. Ad agosto, l'indice destagionalizzato della produzione industriale è diminuito del 4,2% rispetto all'anno precedente. La riduzione della produzione industriale e, più in generale, il rallentamento dell'economia hanno avuto un impatto anche sul traffico merci, con una significativa

---

<sup>6</sup> Il dato relativo ai voli internazionali, fornito da Assaeroporti, non è incluso nella tabella.

<sup>7</sup> Vedasi Indagine sui trasporti internazionali di merci, Banca d'Italia, 2023, pp. 15-17.

contrazione del traffico nel settore ferroviario e aereo del 13,7% e 4,2% rispettivamente, in base ai dati attualmente disponibili per il 2023 (tabelle 11 e 13).

Al contrario, la dinamica del traffico passeggeri presenta una situazione molto diversa, con una forte crescita osservata in tutte le modalità di trasporto nei primi mesi del 2023 rispetto all'anno precedente.

**Tab. 10 – Traffico stradale di passeggeri e merci**

	gen-mag 2022	gen-mag 2023	var.% 2022-2023
passengeri-km (milioni)	38.158	41.366	8,4
tonnellate-km (milioni)	76.308	76.864	0,7

nota: i dati presentati in tabella si riferiscono esclusivamente alla rete autostradale, poiché sono i dati più recenti disponibili.

**Tab. 11 – Traffico ferroviario di passeggeri e merci**

	gen-giu 2022	gen-giu 2023	var.% 2022-2023
passengeri-km (milioni)	20.068	26.596	32,5
tonnellate-km (milioni)	13.421	11.588	-13,7

**Tab. 12 – Traffico marittimo di passeggeri e merci**

	2021	2022	var.% 2021-2022
passengeri-km (milioni)	5.029	7.117	41,5
tonnellate-km (milioni)	294.135	299.971	2,0

**Tab. 13 – Traffico aereo di passeggeri e merci**

	gen-ago 2022	gen-ago 2023	var.% 2022-2023
passengeri-km (milioni)	47.361	58.471	23,5
tonnellate-km (milioni)	239	229	-4,2

Va notato che i dati relativi al traffico marittimo forniti da Assoporti attualmente si fermano al 2022 (tab. 12). In particolare, la crescita del traffico passeggeri è particolarmente evidente nei settori ferroviario e aereo, con un aumento del 32,5% e del 23,5% rispettivamente. Tale crescita può essere attribuita a una serie di fattori, tra cui un possibile cambiamento nelle preferenze di viaggio dei passeggeri. Questo cambio potrebbe essere spinto dal desiderio di ritornare a viaggiare con maggiore frequenza sulle lunghe distanze dopo gli anni difficili della pandemia.

#### 4. Le stime di preconsuntivo 2023 e le previsioni per il 2024

L'analisi dei dati e delle proiezioni offre una prospettiva interessante sul panorama presente e futuro delle diverse modalità di trasporto. Nel 2023 il settore dell'aviazione dovrebbe già superare i livelli di traffico passeggeri registrati nel 2019, una situazione che si differenzia notevolmente dalle altre modalità di trasporto (tab. 14). È plausibile attendersi che ancora nel 2024 le altre modalità di trasporto, anche se in crescita, non raggiungeranno i livelli pre-pandemici, in particolare il traffico su strada resterà ancorato a valori inferiori del 12,8% rispetto a quelli del 2019.

Tab. 14 – Traffico passeggeri per modalità di trasporto  
*numeri indice*

	2019	2022	2023	2024	var.%	
					2023	2024
Strada	100,0	78,6	83,5	87,2	6,3	4,4
Ferro	100,0	81,5	94,7	93,6	16,2	-1,1
Mare	100,0	90,8	93,3	97,9	2,7	4,9
Aereo	100,0	85,3	102,6	111,3	20,4	8,4
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>79,5</b>	<b>86,0</b>	<b>89,9</b>	<b>8,3</b>	<b>4,5</b>

Tab. 15 – Quote modali del trasporto passeggeri  
*composizione %*

	2019	2022	2023	2024
Strada	83,8	82,8	81,3	81,2
Ferro	6,1	6,3	6,7	6,4
Mare	0,9	1,0	0,9	0,9
Aereo	9,3	10,0	11,1	11,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Per quanto riguarda le quote delle diverse modalità di trasporto, emerge una costante espansione nel settore dell'aviazione, a differenza del trasporto su gomma che mostra una tendenza nel medio termine al ribasso (tab. 15). Nel contempo, il trasporto ferroviario e marittimo rimangono sostanzialmente stabili.

Quanto al traffico merci, già nel 2022 i volumi erano stati riportati ai livelli pre-pandemici, ma nel 2023 ci sono forti segnali di una possibile regressione, soprattutto per quanto riguarda il trasporto marittimo e aereo, con proiezioni di declino dello 0,9% e dell'1,9%, rispettivamente (tab. 16). La crescita del trasporto merci su strada rallenta ma prosegue, mentre il trasporto ferroviario, dopo un 2022 molto positivo, registra un forte calo nel 2023 (-11,3%). Allo stesso tempo, è incoraggiante notare che il settore aereo dovrebbe riprendersi con vigore nel 2024, con una prevista crescita dell'8,0%. Nel 2024 dovrebbe crescere anche il traffico merci ferroviario e stradale (+1,3% e +2,1%, rispettivamente).

**Tab. 16 – Traffico merci per modalità di trasporto**  
*numeri indice*

	2019	2022	2023	2024	var.%	
					2023	2024
Strada	100,0	103,6	104,2	106,3	0,5	2,1
Ferro	100,0	120,6	107,0	108,4	-11,3	1,3
Mare	100,0	100,2	99,3	99,1	-0,9	-0,2
Aereo	100,0	100,1	98,1	106,0	-1,9	8,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>102,5</b>	<b>102,0</b>	<b>103,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>1,0</b>

**Tab. 17 – Quote modali (non ponderate) del trasporto merci**  
*composizione %*

	2019	2022	2023	2024
Strada	49,5	50,0	50,6	51,1
Ferro	3,3	3,9	3,5	3,5
Mare	47,1	46,0	45,9	45,3
Aereo	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Nonostante il ruolo predominante del trasporto su strada nella movimentazione delle merci, il trasporto marittimo continua a rivestire un'importanza fondamentale (tab. 17). In contrasto, il trasporto aereo e ferroviario sono modalità notevolmente meno utilizzate, principalmente a causa dei costi elevati che spesso scoraggiano

l'utilizzo del trasporto aereo e delle potenzialità inespresse nel trasporto ferroviario dovute a problematiche infrastrutturali.

## 5. Demografia d'impresa

Per approfondire i cambiamenti che stanno attraversando il settore dei trasporti negli ultimi anni, in aggiunta all'analisi che riguarda il traffico delle merci e dei passeggeri, è utile soffermarsi anche sulla dinamica delle imprese attive del settore e, in particolar modo, su come si è evoluta la loro governance.

I dati sulle imprese attive del 2022 e del primo trimestre del 2023 confermano sostanzialmente quegli andamenti che si erano già ampiamente consolidati nel passato, come, ad esempio, la progressiva riduzione del numero di imprese nel trasporto terrestre e aereo e la crescita delle attività che operano nel trasporto marittimo (tab. 18).

Tab. 18 – Le 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.	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 sem.	110.550	74.174	2.556	183	27.244	4.445
	II sem.	109.132	73.006	2.668	173	27.403	4.616
2023	I trim.	108.347	72.273	2.665	169	27.441	4.615

Di particolare interesse è il tema della governance delle imprese, che aveva già da tempo attirato la nostra attenzione, ma che è importante ancora oggi sottolineare. Le imprese dei trasporti stanno evolvendo verso forme di gestione più complesse.



Prosegue, infatti, la crescita della quota delle società di capitali in tutti i comparti (tab. 20). Questo fenomeno evidenzia una volontà di miglioramento della gestione delle imprese che non può che essere accolta positivamente in una realtà sempre più complessa e competitiva.

**Tab. 19 – Le società di capitali delle 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.	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 sem.	24.638	21.425	841	151	13.694	1.171
	II sem.	24.854	21.643	826	141	13.809	1.164
2023	I trim.	25.079	21.852	828	138	13.971	1.172

**Tab. 20 – 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 sem.	22,3	28,9	32,9	82,5	50,3	26,3
	II sem.	22,8	29,6	31,0	81,5	50,4	25,2
2023	I trim.	23,1	30,2	31,1	81,7	50,9	25,4

## 6. Nota tecnica sulla ricostruzione del traffico passeggeri e merci

### 6.1 Strada

Il traffico passeggeri su strada, già misurato in passeggeri-chilometro (pkm), viene fornito da Eurostat e riguarda l'intera rete stradale italiana<sup>8</sup>. Allo scopo di offrire informazioni più dettagliate è stato ricostruito anche il traffico sulla rete ordinaria (R.O.), che comprende strade statali, regionali, provinciali e comunali, e sulla rete autostradale (R.A.).

Per la rete autostradale, Aiscat diffonde mensilmente i dati sul traffico dei veicoli leggeri<sup>9</sup>, espressi in veicoli-chilometro. Questi dati vengono convertiti in pkm moltiplicando il numero di veicoli leggeri per un coefficiente di occupazione pari a 1,7 persone<sup>10</sup>. Il traffico sulla rete ordinaria, invece, si ottiene per sottrazione tra i dati di Eurostat e Aiscat.

Il traffico sulle strade gestite dall'Anas viene stimato a partire dai dati sul traffico medio giornaliero annuale<sup>11</sup> (TGMA) dei veicoli leggeri, che vengono rilevati dalle centraline presenti lungo la rete stradale. Utilizzando i dati di queste centraline, che coprono oltre la metà della rete stradale Anas (circa 17.845 km su un totale di 30.911 km), è possibile stimare il traffico sull'intera rete. Tale stima si ottiene assumendo che il TGMA resti costante lungo il percorso che separa le centraline e rapportando il dato ottenuto su base annuale e all'intera rete stradale Anas:

$$\text{traffico passeggeri su strada (pkm)} = \sum_{i=1}^n [\text{TGMA}_i (\text{veicoli leggeri}) * \text{distanza percorsa}_i (\text{km})] \\ * 1.7 (\text{passeggeri}) * 365 * \frac{30.911}{17.845}$$

8 Viene escluso il traffico generato da autobus e altri mezzi di trasporto collettivo su gomma. Il dato del 2022, non essendo stato ancora pubblicato dall'Eurostat, viene stimato applicando il tasso di crescita totale del traffico 2021/2022 sulla rete autostradale e sulla rete Anas.

9 Secondo Aiscat per veicoli leggeri si intendono i motocicli e gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30 m.

10 Vedasi Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2021-2022, p. 173.

11 Il TGMA viene calcolato come media aritmetica del traffico misurato nelle giornate valide che costituiscono il campione di riferimento; una giornata di dati è considerata valida se la centralina non segnala malfunzionamenti e se sono caricati a sistema i dati per almeno il 98% dei 288 intervalli da 5 minuti previsti in una giornata. Nella nostra stima abbiamo considerato solo le centraline funzionanti sia nel 2021 che nel 2022, in modo tale da rendere i dati confrontabili.

dove  $n$  è il numero delle centraline.

Per il trasporto merci su strada sono stati utilizzati i dati sul traffico dei veicoli pesanti<sup>12</sup> che vengono mensilmente diffusi da AISCAT sulla rete autostradale. Per ottenere una stima del trasporto merci in tonnellate-chilometro (tkm) è stato considerato per i veicoli pesanti un coefficiente di carico pari a 9 tonnellate<sup>13</sup>.

In base alle nostre analisi, il traffico su rete ordinaria dovrebbe essere pari a circa il 75% di quello osservato sulle autostrade<sup>14</sup>. Dalla somma del traffico su R.O. e R.A. si ottiene il traffico merci sull'intera rete stradale.

Il traffico merci sulle strade gestite dall'Anas, che rappresenta il 29,9% del traffico merci su R.O., viene calcolato a partire dai dati sul traffico medio giornaliero annuale (TGMA) dei veicoli pesanti<sup>15</sup>.

**Tab. 21 – Estensione stradale italiana**  
*2021, chilometri (km)*

Autostrade (estesa totale)	7.556
- in concessione a pedaggio	6.617
- Anas	939
Strade statali (Anas)	25.390
Strade in corso di classifica o declassifica (Anas)	289
Svincoli e Complanari (Anas)	5.232
Regionali e Provinciali (*)	131.011
<b>Totale</b>	<b>169.478</b>

(\*) l'estesa stradale gestita da Province e Regioni ha subito variazioni negli ultimi anni a causa dell'attuazione del piano "Rientro Strade", avviato nel 2018, che prevede il trasferimento ad Anas di circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali. A fine 2020 erano già rientrati ad Anas 3.500 km di strade, mentre una seconda fase del piano Rientro strade, ultimato nel 2021, ha riguardato il trasferimento di ulteriori 3.000 km. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio (USC) su dati Aiscat, Anas e Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

12 Secondo Aiscat per veicoli pesanti si intendono sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

13 Vedasi Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2021-2023, p. 173.

14 Cfr. anche Bella M. (a cura di), Economie, misurazione e prospettive dei costi esterni del trasporto in Italia, Il Mulino, Bologna, 2007, cap. IV.

15 La stima del traffico merci in tkm è calcolata con la stessa metodologia adottata per il trasporto passeggeri, utilizzando un coefficiente di conversione pari a 9 tonnellate.

Il valore della merce trasportata su strada, come anche per tutte le altre modalità di trasporto, si ottiene moltiplicando le tonnellate di merci movimentate per il valore medio unitario della merce (euro per tonnellata)<sup>16</sup> che risulta per quella specifica modalità. Le tonnellate di merci movimentate su strada sono state stimate a partire dal traffico di merci espresso in tonnellate-chilometro, che è stato diviso per un coefficiente di conversione di 134 chilometri, pari alla distanza media percorsa per il trasporto delle merci lungo la rete stradale nazionale<sup>17</sup>.

## 6.2 Ferrovia

Il traffico passeggeri su ferro, misurato in pkm, viene fornito trimestralmente da Eurostat. Esso si riferisce al trasporto passeggeri su ferrovia operato da qualsiasi impresa pubblica o privata che fornisce servizi per il trasporto di merci e/o passeggeri, titolare di licenze ferroviarie. Sono escluse le imprese la cui unica attività è quella di fornire servizi per il trasporto di passeggeri mediante metropolitana, tram e/o metropolitana leggera<sup>18</sup>. Il dato finale relativo al trasporto passeggeri su ferro, non consente virtualmente di escludere interamente la componente di trasporto su metropolitana e tram, per quanto esigua, poiché alcune imprese sono titolari di entrambe le attività (cioè, trasporto ferroviario ordinario e trasporto tram)<sup>19</sup>.

Il traffico merci su ferro viene anch'esso diffuso dall'Eurostat con frequenza trimestrale ed è direttamente espresso in tkm.

## 6.3 Mare

I dati del traffico passeggeri via mare sono diffusi con frequenza trimestrale da Assoportiti. Tali dati, espressi in migliaia di passeggeri, vengono successivamente

---

16 Vedasi Indagine sui trasporti internazionali di merci, Banca d'Italia, 2023, pp. 15-17.

17 La distanza media percorsa è stata stimata utilizzando dati del traffico merci su strada di fonte Istat.

18 [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/rail\\_pa\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/rail_pa_esms.htm)

19 L'elenco delle imprese titolari di licenze ferroviarie è pubblicato sul Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT 2021-2022) pag. 403. Nel caso in esame, i passeggeri trasportati da ATAC S.p.A. vengono inclusi nei conteggi in quanto l'azienda è titolare anche di una licenza ferroviaria.

convertiti in pkm moltiplicandoli per un coefficiente di conversione di 116 chilometri, che corrisponde alla lunghezza media del viaggio. Per lunghezza media del viaggio si intende la distanza media percorsa dalle navi passeggeri entro la piattaforma continentale italiana in navigazione di cabotaggio e internazionale<sup>20</sup>.

Il traffico merci via mare (comprendente rinfuse liquide, solide e merci varie), misurato in migliaia di tonnellate, viene fornito da Assoportori con frequenza trimestrale. Per misurare il traffico merci in tkm si utilizza un coefficiente di 612 chilometri, che corrisponde alla lunghezza media del viaggio delle merci<sup>21</sup>.

## 6.4 Aereo

I dati del trasporto aereo, relativi sia ai passeggeri che alle merci, sono diffusi mensilmente da Assaeroporti. Il traffico aereo passeggeri riporta il numero totale dei passeggeri in arrivo/partenza, inclusi i transiti diretti<sup>22</sup>, per i voli nazionali e internazionali. Tale traffico, espresso in migliaia di viaggiatori, viene successivamente convertito in pkm applicando un coefficiente pari a 443 chilometri, cioè la stima della lunghezza media dei viaggi nello spazio aereo italiano<sup>23</sup>.

I dati del traffico aereo merci misurano la quantità totale della merce e della posta in arrivo/partenza trasportata da operatori di qualunque nazionalità. Il traffico aereo

---

20 Per stimare la distanza media percorsa è stata calcolata la lunghezza media di alcune delle principali rotte interne (continente-Sicilia, continente-Sardegna, collegamenti con isole minori) e internazionali ponderata per il numero di passeggeri sbarcati e imbarcati. Per la metodologia si veda *Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*, Ufficio Studi Confcommercio, 2017, ottobre, pp. 43-46. Le stime contenute nel presente rapporto sono state aggiornate considerando il percorso effettuato all'interno della piattaforma continentale italiana.

21 Per stimare la lunghezza media del viaggio è stata calcolata la distanza media percorsa entro la piattaforma continentale italiana tra alcuni dei principali porti nazionali (Genova, Gioia Tauro, Livorno, Taranto, Trieste, Venezia) e internazionali (Istanbul, Novorossijsk, Algeciras) ponderata per le tonnellate di merci sbarcate e imbarcate. Vedasi anche *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2021-2022*, p. 207, dal quale si può ricavare una stima della lunghezza media del viaggio in navigazione di cabotaggio simile alla nostra.

22 Con l'espressione "transiti diretti" si fa riferimento al numero di passeggeri che transitano in un aeroporto e ripartono utilizzando un aeromobile con lo stesso numero di volo dell'arrivo.

23 Per stimare la lunghezza media del viaggio è stata calcolata la distanza media percorsa nello spazio aereo della piattaforma nazionale tra alcuni dei principali aeroporti nazionali (Bergamo, Milano-Malpensa, Napoli, Ancona, Roma-Fiumicino, Catania) e internazionali (Frankfurt, Tashkent, Hong Kong) ponderata per il numero di passeggeri in arrivo e in partenza.

delle merci, espresso in tonnellate, viene convertito in tkm ipotizzando che la distanza media percorsa entro i confini della piattaforma nazionale sia di 327 chilometri<sup>24</sup>.

## 6.5 Previsioni

Le previsioni sono state stimate utilizzando un modello ARIMA (autoregressivo integrato a media mobile):

$$y_t = \sum_{i=1}^n \alpha_i y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \theta_j \varepsilon_{t-j} + \varepsilon_t \quad \text{con } \varepsilon_t \sim N(0; \sigma^2)$$

dove  $\alpha_i$  rappresenta il parametro della componente auto-regressiva,  $\theta_j$  è il parametro della componente a media mobile ed  $\varepsilon_t$  indica il termine d'errore caratterizzato da media nulla e varianza costante.

Per alcune serie, nello specifico il traffico passeggeri e merci su strada, oltre alla componente ARIMA, è stata utilizzata come variabile esogena la serie delle variazioni congiunturali del PIL trimestrale.

Tutte le previsioni sono state realizzate tramite il software TRAMO-SEATS, il quale costituisce una procedura di tipo parametrico, basata sulla modellizzazione ARIMA, volta a depurare una o più serie storiche dagli effetti legati alla stagionalità del fenomeno oggetto di studio, separando la componente stagionale dalla componente ciclo-trend e irregolare. TRAMO-SEATS identifica anche le componenti sistematiche legate al calendario e eventuali valori anomali (outlier); inoltre, effettua la selezione automatica del modello ARIMA e la stima dei suoi parametri da impiegare per la produzione delle previsioni.

---

<sup>24</sup> La distanza media percorsa delle merci è ottenuta calcolando la media delle distanze percorse nello spazio aereo italiano tra alcuni dei principali aeroporti nazionali (Bergamo, Milano-Malpensa, Napoli, Ancona, Roma-Fiumicino, Catania) e internazionali (Frankfurt, Tashkent, Hong Kong) ponderata per le tonnellate di merci in arrivo e in partenza.

## 6.6 Demografia d'impresa

I dati sulla demografia d'impresa sono forniti da Movimprese su base trimestrale. Essi si riferiscono al numero delle imprese attive, per forma giuridica, della sezione H "Trasporto e magazzinaggio" dell'Ateco 2007 con la seguente suddivisione: H 49 trasporto terrestre e mediante condotte; H 49.41 trasporto di merci su strada; H 50 trasporto marittimo e per vie d'acqua; H 51 trasporto aereo; H 52 magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti; H 53 servizi postali e attività di corriere.













---

**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

[www.confcommercio.it](http://www.confcommercio.it)