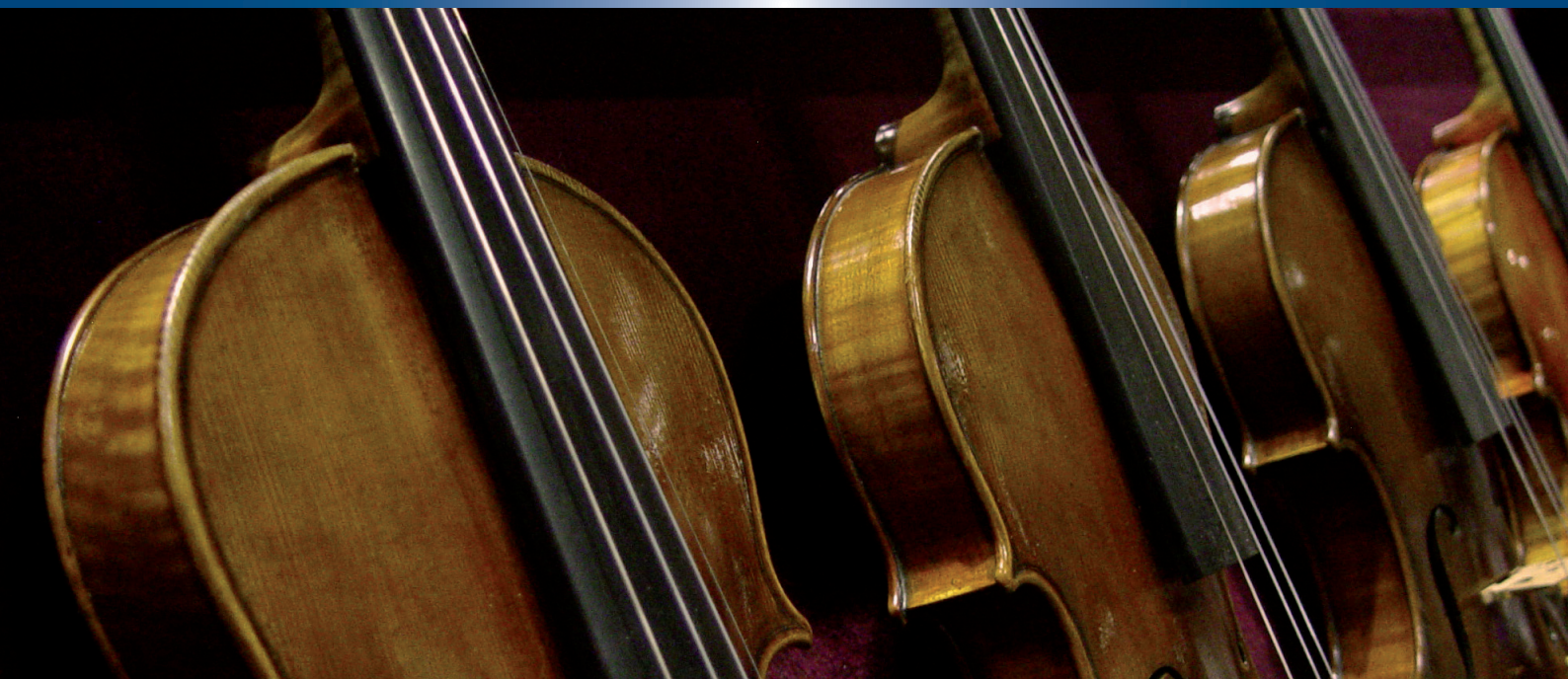




CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA

DAL 1945 DIAMO VOCE ALLE IMPRESE



# Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia

MAGGIO 2015

Ufficio Studi



# **Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia**

MAGGIO 2015

La nota è stata redatta con le informazioni disponibili al 31 marzo 2015 da Mariano Bella, Francesco Lioci, Luciano Mauro, Elisa Silvia Minnella.

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

© 2015 Confcommercio-Imprese per l'Italia

# INDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUZIONE E SINTESI DEI RISULTATI</b>  | <b>1</b>  |
| <b>1. ANALISI STORICA DEL TRAFFICO MERCI IN ITALIA</b>   | <b>9</b>  |
| 1.1 Analisi del traffico merci per modalità e percorsi   | 9         |
| 1.2 Analisi dei prezzi del trasporto per modalità  | 28        |
| <b>2. DEMOGRAFIA D'IMPRESA, VALORE AGGIUNTO, OCCUPAZIONE E FIDUCIA<br/>NEL SETTORE DEI TRASPORTI IN ITALIA</b> | <b>33</b> |
| 2.1 La demografia d'impresa  | 33        |
| 2.2 Valore aggiunto e occupazione  | 34        |
| 2.3 Un nuovo indice Confcommercio/Conftrasporto per l'autotrasporto  | 40        |
| <b>3. LE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO MERCI A BREVE TERMINE</b>   | <b>43</b> |
| 3.1 Traffico interno e internazionale  | 43        |



# INTRODUZIONE E SINTESI DEI RISULTATI

La prima edizione di questo rapporto, del maggio 2014, ha avuto un buon riscontro tra gli operatori e presso le istituzioni<sup>1</sup>. Evidentemente c'è necessità di analisi, anche a causa di una certa scarsità di dati affidabili su un tema di massima importanza per la crescita del paese.

In questa seconda edizione vengono aggiornate le valutazioni di traffico merci per il 2014 (capitolo 1), ancora provvisorie, ed è proposto un quadro previsionale al 2016 (capitolo 3). La questione più importante, e tuttavia solo accennata per l'esiguità delle informazioni al riguardo, è la crescente divaricazione tra prodotto settoriale e reddito che affluisce ai fattori di produzione residenti nel paese (capitolo 2). Per essere espliciti, il fenomeno di delocalizzazione della produzione è in forte sviluppo, così che a un profilo crescente delle merci trasportate in Italia non corrisponde un'analogica dinamica dei redditi delle imprese e dei lavoratori, soprattutto del trasporto su gomma, che risiedono nel nostro paese.

Le ragioni sono diverse e variamente note. C'è una delocalizzazione fisiologica su cui si innesta un fenomeno patologico, determinato da un dumping sistematico che penalizza i nostri trasportatori. Questo fenomeno è rafforzato da regole ambigue, non supportate da adeguati controlli. Non sono rari fenomeni di vero e proprio abusivismo. La questione va affrontata in sede europea.

\* \* \*

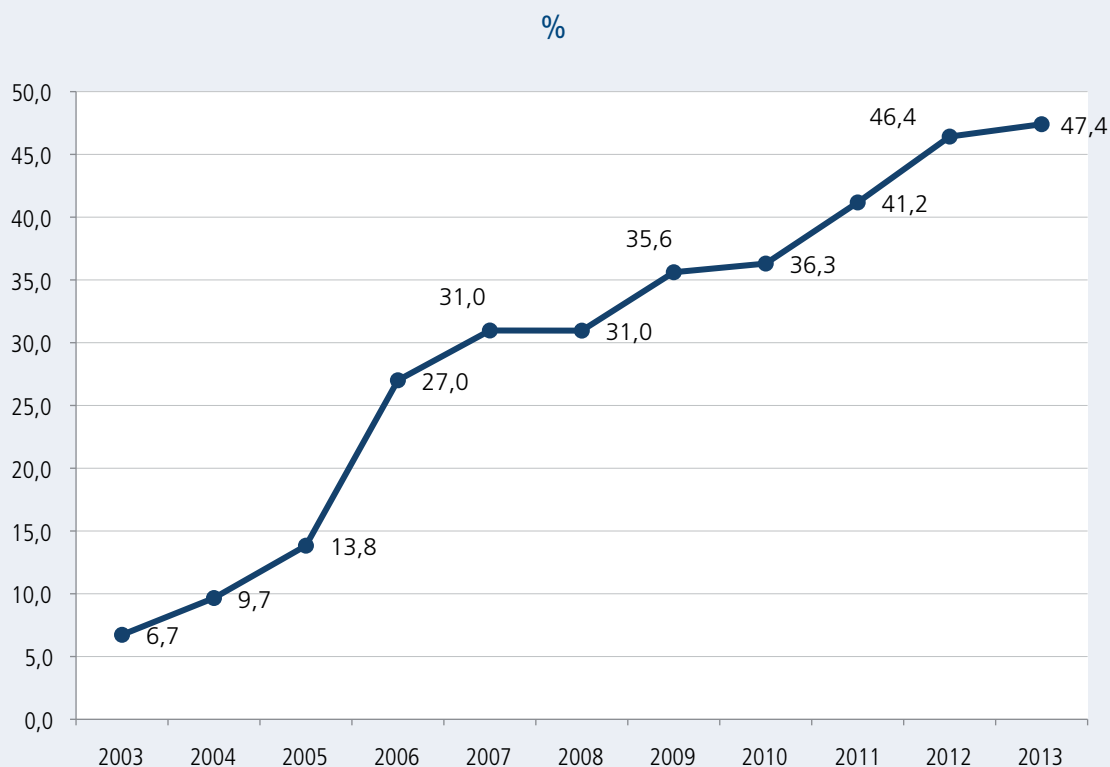
Per capire meglio quello che dalle statistiche aggregate non si evince, Confcommercio e Confrtrasporto hanno realizzato una ricerca sul campo che avrà cadenza semestrale, finalizzata a rilevare il *sentiment* di una parte delle imprese di trasporto italiane, quelle cioè dell'autotrasporto, soggette, appunto, a pratiche di dubbia legittimità da parte di operatori stranieri o comunque residenti all'estero<sup>2</sup>. Che qualche macroscopico problema sia presente si vede sia dalla quota di merci trasportate da parte di operatori non residenti (fig. A) sia dalla valutazione che gli imprenditori italiani dell'autotrasporto hanno delle proprie prospettive di business (tab. A).

---

1 Il Rapporto è citato anche nell'appendice di aggiornamento al Programma Infrastrutture Strategiche pubblicata dal MIT a settembre 2014.

2 La precisazione, per distinzione è d'obbligo. L'eccesso di fiscalità in Italia, tra gli altri gap di contesto, spinge molte imprese italiane a spostare la residenza all'estero, al fine di operare con regimi differenti sia sotto il profilo tributario sia sotto il profilo amministrativo e burocratico.

**Fig. A - Quota delle merci in entrata in Italia trasportate da operatori dell'Est\* europeo**



\*Operatori dell'Est europeo: Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Romania, Slovenia, Slovacchia.  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

Per il primo aspetto, la quota di merci su gomma in entrata in Italia appannaggio dei "nuovi trasportatori" dell'Est europeo supera ormai il 47%, mentre era meno del 7% nel 2003. La quota degli autotrasportatori italiani si avvicina, invece, al 15%, quando nel 2003 era quasi il 33%.

**Tab. A - Il sentiment degli imprenditori italiani dell'autotrasporto: i sei mesi passati e i sei mesi futuri rispetto ad aprile 2015**

| percentuali                         | i ricavi sono aumentati negli ultimi sei mesi | i ricavi aumenteranno nei prossimi sei mesi | saldo: i ricavi aumenteranno meno diminuiranno |
|-------------------------------------|---|---|--|
| tutte le imprese italiane           | 6,9   | 10,1  | -23,8  |
| imprese italiane dell'autotrasporto | 3,4   | 1,8   | -25,5  |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Indagine Confraspporto-Format, aprile 2015.

Fatto 100 nel 2003 il volume trasportato in entrata da tre tipologie di soggetti, italiani, stranieri dell'Est e altri stranieri, capita che nel 2013 gli italiani abbiano perso quasi due terzi delle merci, gli stranieri tradizionali "solo" il 50%, mentre i nuovi dell'Est abbiano moltiplicato



per cinque il volume della loro attività. Qui non si sostiene che tali fenomeni siano governati da irregolarità diffusa o abusivismo o mancato rispetto delle regole: semplicemente si rileva che l'entità di questi fenomeni ha pochi riscontri nelle cose dell'economia.

Anche le percezioni e le aspettative degli autotrasportatori italiani testimoniano un disagio particolare che travalica l'impatto della crisi, essendo determinato prevalentemente da dinamiche - patologiche, appunto - interne al settore. La tabella A evidenzia che se una quota già ridotta di imprese italiane ha mostrato ricavi in crescita negli ultimi sei mesi (6,9%), neppure la metà di questa frazione è espressa dalle imprese di autotrasporto. Se si considera che il volume di merci trasportato nel corso del 2014 è stato leggermente crescente rispetto all'anno passato, pure con un Pil decrescente, si capisce che all'interno del settore autotrasporto si stanno enucleando due tipologie di soggetti: i residenti italiani, esclusi dai benefici di una pur timida crescita, e tutti gli altri, una frazione dei quali si appropria di quote straordinariamente crescenti del mercato.

La cosa è ancora più chiara valutando le prospettive, ora che si comincia a sentire un po' di ripresa, tanto più che anche il trasporto merci su gomma è previsto in crescita nell'anno in corso. Eppure se tra le imprese appartenenti a tutti i settori il 10,1% prevede ricavi in crescita (il 56% invariati, un terzo in riduzione) soltanto il 2% delle imprese di autotrasporto indica la prospettiva di ricavi crescenti nei prossimi sei mesi. Lo scarto tra le prospettive misurate tra tutte le imprese e quelle dell'autotrasporto è troppo elevato per essere attribuito all'errore statistico (mediamente il 5%). Ci deve essere dell'altro, e non può che riguardare il difettoso assetto concorrenziale.

\* \* \*

Le nostre valutazioni sul trasporto merci nel 2014 indicano una crescita di mezzo punto percentuale; nel Rapporto di maggio 2014 la previsione per il 2014 era di una moderata riduzione (-0,3%). L'errore commesso è largamente spiegato dalla maggiore dinamica del commercio internazionale che influenza i flussi relativi alle importazioni e alle esportazioni nel nostro paese.

I primi dati macroeconomici confermano la nostra previsione di un Pil in crescita per il 2015 sopra l'1%<sup>3</sup>, con una buona dinamica di importazioni ed esportazioni. Ciò dovrebbe influenzare il traffico merci<sup>4</sup>, consolidando gli spunti positivi che si sono manifestati già alla fine dello scorso anno (fig. B).

E' dunque finita la fase discendente del trasporto merci, ma la strada da recuperare è eccezionalmente lunga. Le perdite in termini di tonnellate-chilometro ammontano al 21,6% tra il

3 Presentate il 27 marzo scorso al forum Confcommercio-Ambrosetti di Cernobbio, le nostre previsioni sono state definite da più parti "ottimistiche". Sembra che oggi gli altri previsori stiano correggendo al rialzo le loro valutazioni.

4 I volumi di merci sono espresse in multipli di tonnellate-chilometro (t-km), una misura che indica i chilometri teoricamente percorsi da una tonnellata di merci.

**Fig. B - Pil e traffico merci**  
indici reali dei livelli 2003=100



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

massimo del 2005 e il minimo del 2013. Rispetto ai massimi, alla fine del 2016 i livelli saranno inferiori ancora del 18,7%, in linea con la riduzione subita dal volume della produzione industriale.

La dinamica storica e le previsioni per percorso chiariscono la dipendenza del traffico dai flussi di merci negli scambi internazionali (tab. B).

**Tab. B - Trasporto di merci per percorso<sup>5</sup>**  
var. % e v.m.a. % di periodo

|               | 2004-2007 | 2008-2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------|-----------|-----------|------|------|------|------|
| <b>I-I</b>    | 3,1       | -4,5      | -1,5 | -0,6 | 0,6  | 0,8  |
| <b>E-I</b>    | 1,5       | -4,3      | -2,3 | 1,5  | 2,7  | 2,7  |
| <b>I-E</b>    | 5,0       | -1,7      | -4,9 | 1,6  | 2,2  | 2,2  |
| <b>Totale</b> | 2,8       | -4,0      | -2,4 | 0,5  | 1,6  | 1,6  |

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

<sup>5</sup> I-I indica il traffico interno, che ha origine e fine all'interno del territorio nazionale (che comprende anche le acque territoriali); I-E indica il traffico che origina in Italia e finisce all'estero e E-I quello che origina all'estero e finisce all'interno del territorio italiano.

Anche durante lo scorso anno il traffico interno ha mostrato, secondo le nostre stime, una dinamica leggermente recessiva (-0,6%), in relazione a una produzione per il mercato interno stagnante. Più dinamici sono risultati i trasporti legati agli scambi internazionali.

Questi impulsi influenzano le previsioni per l'anno in corso e per il prossimo. Tutto ruota, insomma, sulla composizione della crescita prevista, ancora debole per i consumi dei residenti e per gli investimenti.

Naturalmente, se la politica fiscale dovesse esprimersi lungo un profilo espansivo, i consumi ne trarrebbero beneficio, con conseguenze favorevoli anche in termini di traffico interno (I-I). Ma attualmente queste possibilità paiono molto limitate, in contrasto con i nostri suggerimenti di utilizzare immediatamente le eventuali maggiori risorse pubbliche disponibili per la compressione generalizzata del carico fiscale mediante riduzione delle aliquote Irpef<sup>6</sup>.

**Tab. C - Trasporto di merci per modalità**  
quote % e livelli assoluti

|                          | 2003  | 2007  | 2013  | 2013 da<br>CNIT | 2013 da<br>Eurostat | 2016  |
|--------------------------|-------|-------|-------|-----------------|---------------------|-------|
| <b>Gomma</b>             | 50,2  | 49,5  | 47,3  | 60,2            | 86,9                | 47,3  |
| <b>Ferro</b>             | 5,4   | 6,1   | 5,7   | 11,4            | 13,0                | 5,8   |
| <b>Mare</b>              | 44,4  | 44,4  | 46,9  | 27,8            | -                   | 46,9  |
| <b>Aereo</b>             | 0,1   | 0,1   | 0,1   | 0,6             | -                   | 0,1   |
| <b>Altro*</b>            | -     | -     | -     | 0,1             | 0,1                 | -     |
| <b>Totale</b>            | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0           | 100,0               | 100,0 |
| <b>Totale (mld t-km)</b> | 373,4 | 417,5 | 331,8 | 170,5           | 146,4               | 344,1 |

\* navigazione interna, esclusi oleodotti.

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

Le previsioni per modalità di trasporto restano poco mosse, a causa della natura macro-economica del modello utilizzato. Il traffico aereo, la cui quota è comunque irrisoria rispetto al totale, dovrebbe crescere di qualche decimo percentuale in più rispetto alle altre modalità (1,8% nel biennio 2015-2016 rispetto all'1,6% medio annuo delle altre modalità). Pertanto, le quote modali in prospettiva confermano la struttura del 2013 (tab. C). Occorre sottolineare che la metrica adottata in questa nota valuta le tonnellate-chilometro trasportate da qualsiasi modalità sul territorio nazionale, comprese le acque territoriali. Quindi, rispetto alla rappresentazione del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), che, nel presentare la composizione

6 Questa strategia rischia di tramontare definitivamente dopo la sentenza 70/2015 della Corte Costituzionale che dichiara illegittimo il provvedimento (del 2011) sul blocco di rivalutazione delle pensioni di importo complessivo oltre tre volte il trattamento minimo Inps. Quest'episodio mostra con drammatica evidenza che in Italia c'è un problema di istituzioni - non poteri separati bensì contrapposti - che non permette di ragionare di futuro, obbligando costantemente a defatiganti sforzi di sistemazione di un passato che ritorna.

modale del traffico interno di merci valuta il solo traffico marittimo di cabotaggio, le nostre stime includono nel traffico via mare anche il trasporto effettuato nei tratti di acque territoriali percorsi dalle navi provenienti dall'estero, in analogia con i conteggi effettuati per la gomma e la ferrovia (mentre Eurostat esclude del tutto il traffico via mare). Come si vede dalla tabella C, le quote modali appaiono equilibrate, depotenziando l'idea, davvero preconcepita, del traffico merci equivalente al traffico su gomma<sup>7</sup>.

\* \* \*

Le stime dei prezzi per tonnellata-chilometro di merce trasportata evidenziano una forte correlazione tra il prezzo lordo del gasolio e la tonnellata trasportata su gomma. La figura C mostra chiaramente che il prezzo medio del trasporto di merci segue il deflatore del Pil, vale a dire che il settore non genera autonomamente rilevanti impulsi inflazionistici. Piuttosto, passando all'osservazione del prezzo medio del trasporto su gomma e del gasolio, appare evidente che quest'ultima componente, a sua volta influenzata dalla politica fiscale, contribuisce a determinare le dinamiche dei prezzi del settore.

Incombe sul trasporto su gomma la spada di Damocle della riduzione dei rimborsi all'auto-transporto. Considerata l'elevata fiscalità settoriale e la mancanza di un assetto competitivo equo e trasparente, non stupiscono le forti preoccupazioni espresse dagli imprenditori italiani del settore. Essi hanno pagato alla crisi un prezzo molto elevato.

Il 97% della caduta occupazionale del settore trasporto merci tra il 2008 e il 2012 è perdita di posti di lavoro nell'autotrasporto (27mila unità su 27mila e 900, tab. D): ne consegue che, se c'è interesse alla tenuta occupazionale nel settore del trasporto di merci - giustamente ritenuto strategico ma spesso indicato come tale in modo strumentale - occorre mitigare proprio la crisi dell'autotrasporto, che, più che gli altri comparti del settore, sopporta, non soltanto nei traffici internazionali ma anche nei traffici interni, pressioni concorrenziali spesso inique da parte di operatori esteri.

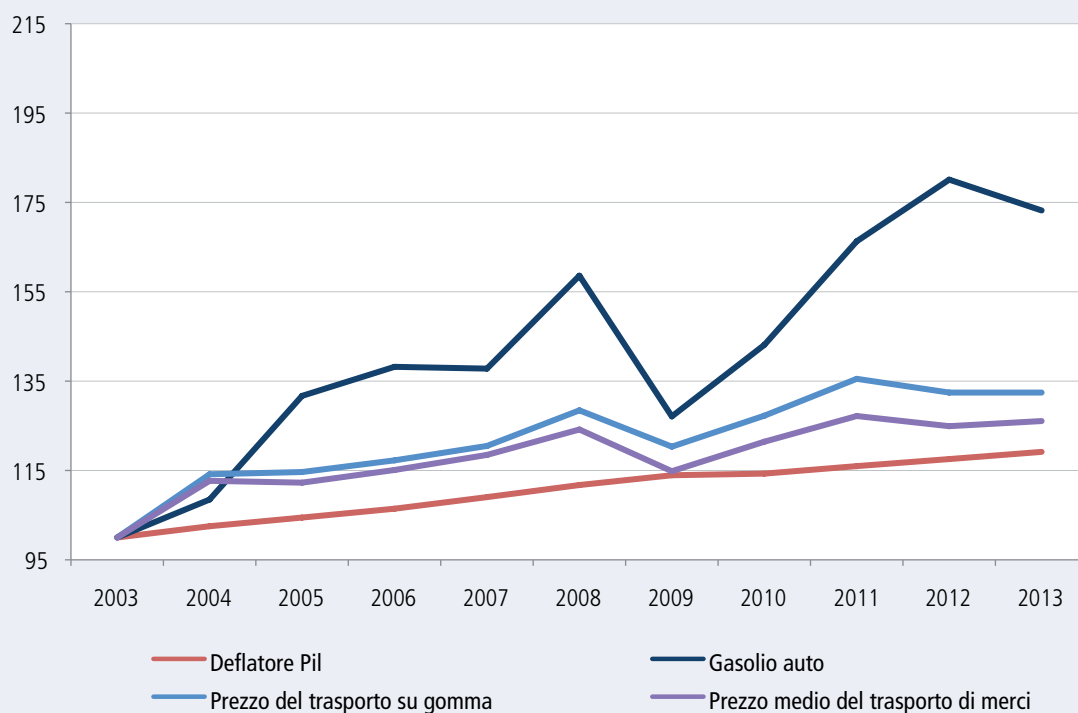
Le imprese più piccole soffrono di più e soffrono di più i lavoratori indipendenti: dei 27mila e 900 occupati scomparsi nel complesso del trasporto merci, oltre l'83% erano lavoratori indipendenti.

Qui si ripropone la solita questione della micro e piccola impresa italiana. Troppo piccola e quindi poco produttiva. Le possibilità sono due, e non si escludono a vicenda. E' vero che le piccole possono diventare più grandi, ma non succederà per decreto. Occorre farsene una ragione. D'altra parte se si rimuovessero i diversi gap di contesto che vincolano la crescita della produttività delle micro e piccole imprese, a parità di taglia potremmo osservare una maggiore

---

<sup>7</sup> Si ricorda che nel traffico su gomma non è considerata la componente realizzata da veicoli di portata inferiore a 3,5 tonnellate.

**Fig. C - Prezzi del trasporto e deflatore del Pil**  
indici 2003=100



Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Banca d'Italia e Ministero dello Sviluppo Economico.

produttività per addetto, colmando in parte le differenze di prodotto per addetto nel settore rispetto ai nostri partner internazionali.

**Tab. D - ULA del trasporto merci e del trasporto merci su strada**  
migliaia

|                                  | 2008         | 2012         | Δ 2008-2012  |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Trasporto merci</b>           | <b>316,1</b> | <b>288,2</b> | <b>-27,9</b> |
| - dipendenti                     | 217,1        | 212,4        | -4,7         |
| - indipendenti                   | 99,0         | 75,8         | -23,2        |
| <b>Trasporto merci su strada</b> | <b>302,6</b> | <b>275,6</b> | <b>-27,0</b> |
| - dipendenti                     | 204,0        | 200,1        | -3,9         |
| - indipendenti                   | 98,6         | 75,5         | -23,1        |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

La strada della crescita di produttività a parità di taglia è più semplice e più logica di quella che invoca la modificazione della taglia media dell'impresa. Quest'ultima, probabilmente, segui-

rebbe rispetto al primo percorso, per intraprendere il quale è necessario che le istituzioni offrano soluzioni praticabili al problema della concorrenza sleale nell'autotrasporto, la cui sistemazione creerebbe benefici a tutto il settore del trasporto merci e della logistica in Italia.

# 1. ANALISI STORICA DEL TRAFFICO MERCI IN ITALIA

## 1.1 Analisi del traffico merci per modalità e percorsi

Complessivamente, nel 2013 sono stati trasportati circa 332 miliardi di tonnellate per chilometro<sup>8</sup> di merce (tab. 1), con una flessione del 20,5% rispetto al 2007 e dell'11,1% rispetto al 2003 (tab. 2), raggiungendo il punto di minimo nell'arco degli undici anni considerati. L'andamento della serie storica delle tonnellate per chilometro trasportate tra il 2003 e il 2013 riflette l'impatto della violenta crisi economica iniziata nel 2008, che fa registrare per il 2009 un calo nelle merci trasportate di oltre 39 miliardi in un solo anno e di quasi 82 miliardi di tonnellate per chilometro negli ultimi cinque anni. Rispetto alle forti riduzioni che hanno caratterizzato il 2011 ed il 2012, il 2013, nonostante presenti una flessione "soltanto" di 8 miliardi di tonnellate per chilometro rispetto all'anno precedente, registra un traffico merci complessivo ancora distante dal livello del 2003 e ancora più distante dai livelli raggiunti nel 2005.

Il traffico merci può essere analizzato sotto il duplice punto di vista delle modalità di trasporto - trasporto su strada, su ferro, per mare e per via aerea - e dei percorsi attraverso cui le merci vengono movimentate - trasporti nazionali, internazionali in entrata, internazionali in uscita. Le notazioni presenti nella prima riga della tabella 1 fanno riferimento ai tre percorsi possibili delle merci: interni al territorio italiano, entranti dall'estero nel territorio italiano ed uscenti dall'Italia e diretti all'estero. Le serie storiche del traffico merci riportate in tabella 1, come tutti i dati relativi alla quantità di merce trasportata presentati nel seguito del rapporto, sono costruite prendendo in considerazione l'attività di trasporto svolta da operatori di qualsiasi nazionalità all'interno del territorio italiano. Per i traffici internazionali, i cui percorsi per definizione si snodano su territori appartenenti a paesi diversi, le distanze medie utilizzate per il calcolo delle tonnellate chilometro riguardano esclusivamente i chilometri percorsi su territorio italiano, individuati in modo differente a seconda della modalità di trasporto analizzata. Così, a titolo di esempio, per il trasporto marittimo internazionale le distanze prese in considerazione riguardano esclusivamente quella porzione di percorso di un'ipotetica nave (diretta all'estero o entrante in Italia dall'estero) svolta

---

8 Nel presente lavoro si adatterà, come unità di misura del traffico merci, la tonnellata chilometro, corrispondente ad una generica tonnellata di merce movimentata per un percorso lungo un chilometro. La grandezza relativa alle tonnellate chilometro trasportate si calcola come sommatoria dei prodotti tra il numero delle tonnellate trasportate per le relative percorrenze medie e consente - a differenza delle semplici tonnellate, che restituiscono soltanto una misura della quantità di merce trasportata - di ottenere una quantificazione dell'attività di servizio di trasporto svolta.

all'interno della piattaforma continentale italiana. E' opportuno dunque leggere i dati di traffico presentati nello studio alla luce di questa specifica definizione di traffico merci.

**Tab. 1 - Serie storica del traffico merci per percorsi**

miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni        | I-I   | E-I   | I-E  | Totale       |
|-------------|-------|-------|------|--------------|
| <b>2003</b> | 193,8 | 127,8 | 51,7 | <b>373,4</b> |
| <b>2004</b> | 209,6 | 133,3 | 57,9 | <b>400,8</b> |
| <b>2005</b> | 231,3 | 132,0 | 60,0 | <b>423,3</b> |
| <b>2006</b> | 216,0 | 138,9 | 62,1 | <b>417,0</b> |
| <b>2007</b> | 218,9 | 135,8 | 62,8 | <b>417,5</b> |
| <b>2008</b> | 212,4 | 137,4 | 63,8 | <b>413,6</b> |
| <b>2009</b> | 204,8 | 116,0 | 53,5 | <b>374,3</b> |
| <b>2010</b> | 212,7 | 119,3 | 59,5 | <b>391,4</b> |
| <b>2011</b> | 192,0 | 115,4 | 55,4 | <b>362,8</b> |
| <b>2012</b> | 173,4 | 108,8 | 57,5 | <b>339,8</b> |
| <b>2013</b> | 170,8 | 106,3 | 54,7 | <b>331,8</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rimandando al successivo paragrafo per una descrizione dettagliata sul processo di reperimento ed elaborazione dei dati, vengono qui presentati i principali risultati delle analisi svolte.

Analizzando in primo luogo il traffico di merci per percorso, la tabella 2 mostra come la flessione registrata nei trasporti complessivi tra il 2007 e il 2013 abbia interessato nella stessa misura i trasporti interni al territorio italiano e quelli internazionali in entrata, mentre si sia tradata in un calo di minore entità nelle tonnellate per chilometro trasportate in uscita dall'Italia e dirette all'estero. Questa dinamica è proiettata, in maniera ancor più netta, nell'andamento delle merci trasportate tra il 2003 e il 2013, periodo in cui, a fronte di consistenti flessioni nei trasporti interni e internazionali in entrata, i trasporti internazionali in uscita mostrano un incremento del 5,8%.

Oltre la metà dei traffici complessivi di merci risulta costituita da trasporti aventi origine e destinazione interne al territorio italiano (51,5% nel 2013), mentre un terzo circa (32%) riguarda le merci importate dall'estero. Un peso minore è rivestito dalle merci in uscita dall'Italia e dirette all'estero, anche se occorre sottolineare come questo aggregato, a differenza degli altri due, presenti una quota via via crescente dal 2003 al 2013.



**Tab. 2 - Il traffico merci per percorsi**  
variazioni % e quote %

|         |           | I-I   | E-I   | I-E   | Totale       |
|---------|-----------|-------|-------|-------|--------------|
| Var. %  | 2013/2003 | -11,9 | -16,9 | 5,8   | <b>-11,1</b> |
|         | 2013/2007 | -22,0 | -21,8 | -12,8 | <b>-20,5</b> |
| Quota % | 2003      | 51,9  | 34,2  | 13,8  | <b>100,0</b> |
|         | 2007      | 52,4  | 32,5  | 15,0  | <b>100,0</b> |
|         | 2013      | 51,5  | 32,0  | 16,5  | <b>100,0</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In termini di traffico merci distinto per modalità (tabb. 3, 4), le serie storiche evidenziano come, a fronte di flessioni di pari misura nelle tonnellate per chilometro trasportate su ferro e via mare (nell'ordine del 6%) e di un incremento del 14,5% nei trasporti aerei, i trasporti su strada siano quelli cui si deve maggiormente il calo nei trasporti complessivi tra il 2003 ed il 2013 - anche considerato l'elevato peso che tale modalità riveste, insieme ai traffici via mare, sul totale -, con una variazione percentuale negativa pari al 16,2%. Se invece si guarda al periodo di crisi economica, i trasporti su ferro superano (anche se di molto poco) quelli su strada in termini di variazione negativa (-24,7%) ed un calo nei traffici di merci è registrato anche dal trasporto aereo (-11,1%). La composizione percentuale dei trasporti complessivi per modalità è fortemente sbilanciata a favore dei trasporti su gomma e di quelli marittimi, che insieme coprono quasi il 95% del totale, ma le cui quote presentano andamenti differenziati dal 2003 al 2013: in progressivo calo quella detenuta dal trasporto su gomma, che perde quasi 3 punti percentuali in undici anni, in aumento il peso dei trasporti marittimi. Di modesta rilevanza appaiono il trasporto su ferro (5,7% nel 2013) e quello aereo (0,1%).

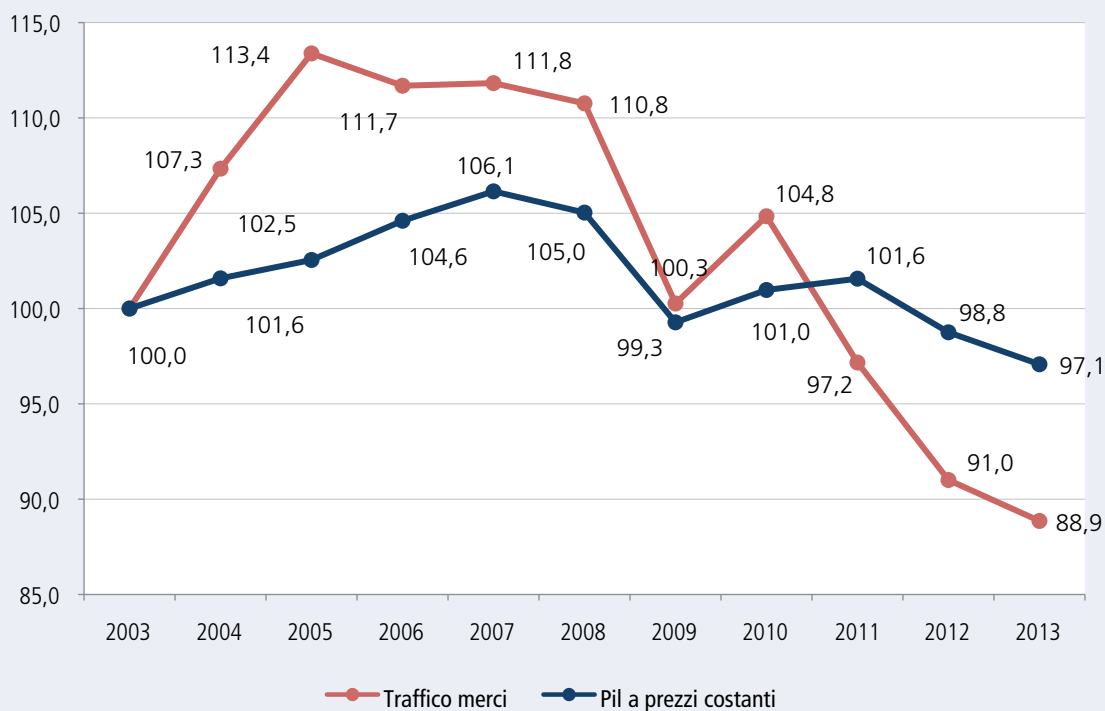
Il confronto tra le serie storiche 2003-2013 degli indici di traffico merci complessivo e di Pil a prezzi costanti (fig. 1) evidenzia un certo grado di coerenza tra i due andamenti, con variazioni, positive e negative, più accentuate per la domanda di trasporto merci rispetto al Pil. Dal grafico emerge la caratteristica della domanda di traffico complessivo di merci di anticipare gli andamenti generali dell'economia: un'evidenza di questo fenomeno si riscontra sia nell'andamento decrescente dell'indice di traffico merci tra 2005 e 2006 (quando l'indice del Pil continua a crescere, prima di iniziare un sentiero di decrescita dal 2007), sia nella flessione registrata dal traffico merci tra 2010 e 2011, che anticipa quella del Pil tra 2011 e 2013.

**Tab. 3 - Serie storica del traffico merci per modalità di trasporto**  
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni | Gomma | Ferro | Mare  | Aereo | Totale |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2003 | 187,3 | 20,3  | 165,6 | 0,2   | 373,4  |
| 2004 | 210,0 | 22,2  | 168,4 | 0,2   | 400,8  |
| 2005 | 224,0 | 22,7  | 176,3 | 0,2   | 423,3  |
| 2006 | 212,0 | 24,1  | 180,7 | 0,2   | 417,0  |
| 2007 | 206,8 | 25,3  | 185,2 | 0,2   | 417,5  |
| 2008 | 206,4 | 23,8  | 183,1 | 0,2   | 413,6  |
| 2009 | 192,8 | 17,8  | 163,6 | 0,2   | 374,3  |
| 2010 | 200,8 | 18,6  | 171,8 | 0,2   | 391,4  |
| 2011 | 172,3 | 19,8  | 170,5 | 0,2   | 362,8  |
| 2012 | 154,8 | 20,2  | 164,5 | 0,2   | 339,8  |
| 2013 | 157,0 | 19,0  | 155,5 | 0,2   | 331,8  |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confindustria su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Fig. 1 - Traffico merci e di Pil a prezzi costanti**  
indici (2003=100)



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

**Tab. 4 - Il traffico merci per modalità di trasporto**

variazioni % e quote %

|         |           | Gomma | Ferro | Mare  | Aereo | Totale |
|---------|-----------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Var. %  | 2013/2003 | -16,2 | -6,2  | -6,1  | 14,5  | -11,1  |
|         | 2013/2007 | -24,1 | -24,7 | -16,0 | -11,1 | -20,5  |
| Quota % | 2003      | 50,2  | 5,4   | 44,4  | 0,1   | 100,0  |
|         | 2007      | 49,5  | 6,1   | 44,4  | 0,1   | 100,0  |
|         | 2013      | 47,3  | 5,7   | 46,9  | 0,1   | 100,0  |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'andamento del traffico merci espresso in tonnellate per chilometro è inoltre strettamente legato alle variazioni registrate dalle importazioni e dalle esportazioni: la tabella 5 mostra come in tutti gli anni caratterizzati da una flessione del complesso di importazioni ed esportazioni (terza colonna) il trasporto merci subisca un calo, in alcuni casi (anni 2009 e 2012) ben più corposo di quello registrato dal Pil.

**Tab. 5 - Traffico merci, Pil, importazioni ed esportazioni**

var. %

| Anni  | Traffico merci | Pil  | (Import + export)/2 | Import | Export |
|-------|----------------|------|---------------------|--------|--------|
| 2004  | 7,3            | 1,6  | 5,4                 | 4,7    | 6,2    |
| 2005  | 5,6            | 0,9  | 3,2                 | 3,0    | 3,4    |
| 2006  | -1,5           | 2,0  | 8,0                 | 7,8    | 8,2    |
| 2007  | 0,1            | 1,5  | 5,8                 | 5,4    | 6,2    |
| 2008  | -0,9           | -1,0 | -3,4                | -3,7   | -3,1   |
| 2009  | -9,5           | -5,5 | -15,5               | -12,9  | -18,1  |
| 2010  | 4,6            | 1,7  | 12,1                | 12,4   | 11,8   |
| 2011  | -7,3           | 0,6  | 2,9                 | 0,5    | 5,2    |
| 2012  | -6,3           | -2,8 | -2,9                | -8,1   | 2,3    |
| 2013  | -2,4           | -1,7 | -0,9                | -2,3   | 0,5    |
| 2014* | 0,5            | -0,4 | 2,2                 | 1,8    | 2,6    |

\*previsioni.

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

### 1.1.1 Costruzione dei dati sui volumi di merci trasportate

I risultati presentati nel primo paragrafo sono la sintesi di un'analisi che ha preso le mosse dalla costruzione e dal reperimento dei dati da inserire all'interno delle matrici modalità-percorsi, sul modello fornito dalla tabella 6. Ogni cella riporta per ciascun anno le quantità di merci tra-

sportate - espresse in tonnellate per chilometro - attraverso ciascuna modalità e in ciascun possibile percorso. Questo paragrafo mostra nel dettaglio come sono stati costruiti i dati contenuti in tali matrici, a partire dai dati disponibili dalle principali fonti istituzionali (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Istat, Eurostat).

Le matrici modalità-percorsi costituiscono il primo passo necessario per impostare un modello finalizzato a formulare le previsioni dei volumi di merci per il triennio 2014-2016 attraverso un semplice schema di analisi di regressione.

La somma, per ogni anno, della domanda complessiva di trasporto merci su ogni percorso ha condotto alla costruzione di tre serie storiche, corrispondenti ai tre possibili percorsi (tab. 1). I percorsi sono identificati con la seguente notazione: I-I (Italia-Italia) rappresenta i traffici aventi origine e destinazione nel territorio italiano; E-I (estero-Italia) rappresenta i traffici aventi origine all'estero e destinazione in Italia; I-E (Italia-estero) quelli aventi origine in Italia e destinati all'estero. La somma dei traffici E-I ed I-E dà luogo al complesso dei traffici merci internazionali, con l'esclusione dei traffici aventi origine e destinazione in territorio non italiano ma passanti per l'Italia, che per semplicità e mancanza di dati affidabili non sono stati conteggiati.

Una volta ottenute le serie storiche delle merci trasportate tra il 2003 ed il 2013 in traffici nazionali, internazionali in entrata ed internazionali in uscita, si è proceduto a prevedere per ogni percorso il traffico merci complessivo (indifferenziato per modalità) per gli anni 2014-2016.

L'allocazione dei traffici complessivi di merce per ogni percorso alle diverse modalità ha richiesto la costruzione di un indice di prezzo del trasporto merci, in serie storica per il periodo 2003-2013 e integrato con nostre previsioni per gli anni 2014-2016, per ogni modalità di trasporto ed ogni possibile percorso. Questo procedimento ha consentito di allocare le quantità di merce trasportata alle singole modalità e di ottenere quindi le matrici modalità-percorsi per gli anni 2014-2016.

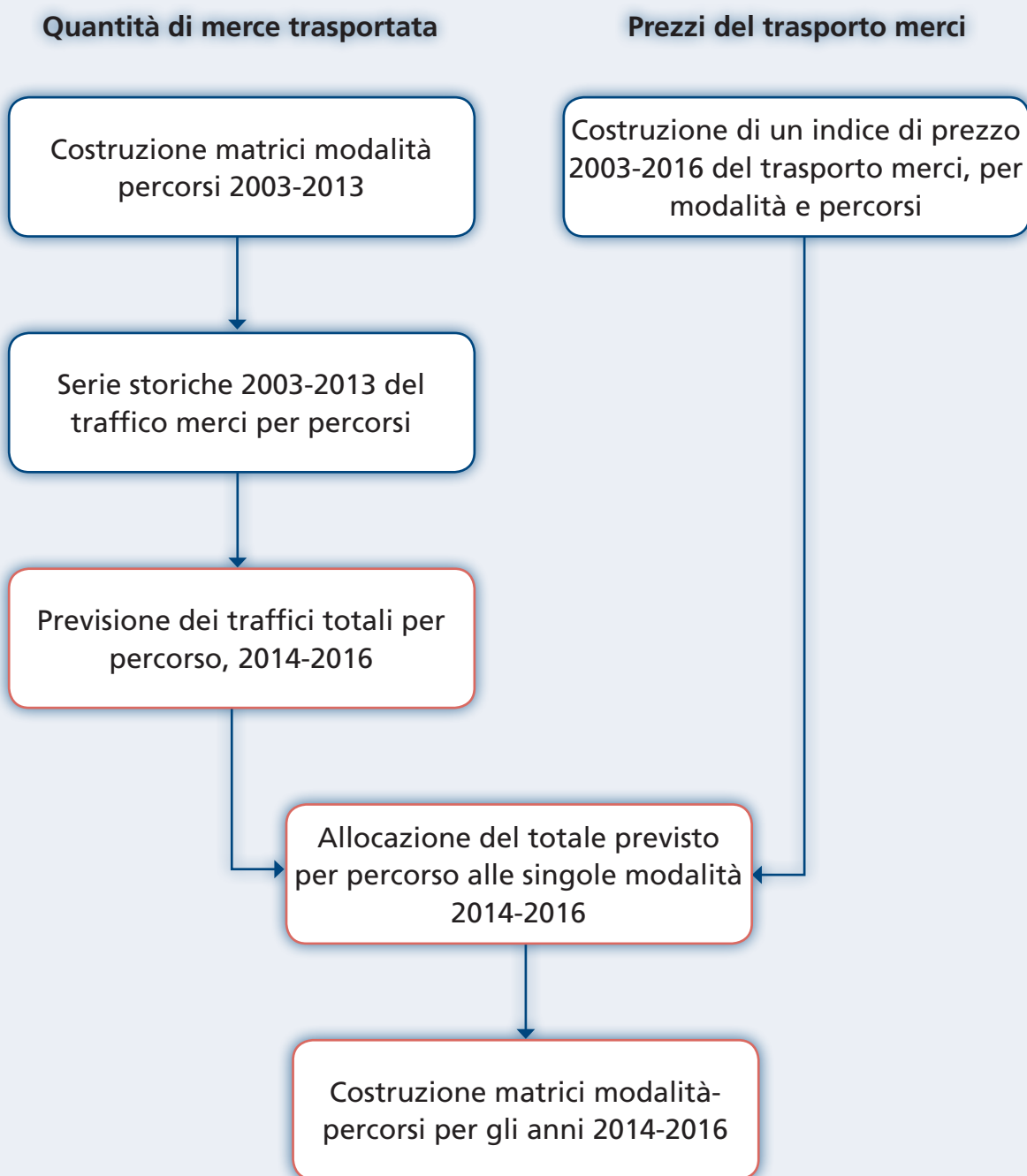
**Tab. 6 - Schema dei dati sulla mobilità di merci per modalità e percorsi**

|                 |               | Percorsi |     |     | Totale |
|-----------------|---------------|----------|-----|-----|--------|
|                 |               | I-I      | E-I | I-E |        |
| <b>Modalità</b> | Gomma         |          |     |     |        |
|                 | Ferro         |          |     |     |        |
|                 | Mare          |          |     |     |        |
|                 | Aereo         |          |     |     |        |
|                 | <b>Totale</b> |          |     |     |        |

Uno schema semplificato del processo seguito è rappresentato in figura 2. Il lavoro si è svolto secondo un procedimento composto da due percorsi paralleli: uno relativo alle quantità

di merci trasportate, un altro relativo ai prezzi dei servizi di trasporto. I riquadri in blu rappresentano le fasi che hanno richiesto il reperimento, l'elaborazione e l'organizzazione di dati già disponibili; i riquadri rossi indicano, invece, le fasi del procedimento che hanno richiesto l'implementazione del modello di previsione.

Fig. 2 - Schema semplificato del modello di previsione della domanda di trasporto merci



**Tab. 7 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci su gomma**

| <b>Traffici interni (Italia-Italia)</b>                   |  |
|---|--|
| Dato da ottenere  | Tonnellate chilometro trasportate su gomma da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano.   |
| Fonte   | Eurostat; National Road Freight Transport, Road Cabotage Transport.  |
| Dati alla fonte   | Tonnellate chilometro trasportate internamente al territorio italiano da operatori italiani e stranieri <sup>9</sup> con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. I dati di traffico per gli operatori italiani e stranieri sono riportati in modo distinto.   |
| Elaborazioni  | Il traffico merci complessivo interno su gomma è dato dalla somma delle tonnellate chilometro trasportate in Italia da operatori italiani e da quelle trasportate da operatori stranieri.  |
| Dato ottenuto   | Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate (tab. 8).  |
| <b>Traffici internazionali in entrata (estero-Italia)</b> |  |
| Dato da ottenere  | Tonnellate chilometro caricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.  |
| Fonte   | Eurostat; International Road Freight Transport.  |
| Dati alla fonte   | Tonnellate chilometro caricate da operatori di ogni nazionalità in paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate.   |
| Elaborazioni  | Sommando le tonnellate chilometro trasportate dall'estero verso l'Italia dagli operatori di ogni nazionalità europea si ottiene il traffico complessivo di merce entrante dall'estero in Italia (tab. 9).<br>Al fine di considerare esclusivamente la distanza percorsa su territorio nazionale, il risultato viene diviso per due: i traffici in entrata in Italia dall'estero provengono per oltre il 50% da Germania, Spagna, Francia e Polonia. Considerato che la destinazione dei traffici internazionali in entrata è prevalentemente localizzata nelle regioni del Centro-Nord Italia, dividendo per due il risultato - che equivale a dividere per due la distanza - si ottiene una stima delle tonnellate chilometro trasportate esclusivamente su territorio italiano dall'estero verso l'Italia da operatori di qualsiasi nazionalità europea. |
| Dato ottenuto   | Tonnellate chilometro caricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 11).   |
| <b>Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)</b>  |  |
| Dato da ottenere  | Tonnellate chilometro caricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in paesi diversi dall'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.  |
| Fonte   | Eurostat; International Road Freight Transport.  |
| Dati alla fonte   | Tonnellate chilometro caricate in Italia e scaricate in paesi esteri da operatori di qualsiasi nazionalità, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate.   |

9 Per operatore straniero si intende un operatore il cui veicolo è immatricolato in paesi diversi dall'Italia. Per il traffico interno degli operatori stranieri è necessario riferirsi alla tabella "Road cabotage transport by country in which cabotage takes place". Selezionando l'Italia come paese di transito, si ottiene la serie storica del cabotaggio in Italia. La definizione di cabotaggio adottata da Eurostat è la seguente: "Road transport between two places (a place of loading and a place of unloading) in the same country by a vehicle not registered in that country. It may involve transit through one or more additional country or countries.", Reference Manual for the implementation of Council Regulation N. 1.172/98 on statistics on the carriage of goods by road, 2011 edition.

|               |  |
|---------------|--|
| Elaborazioni  | <p>Sommando le tonnellate chilometro trasportate dall'Italia verso l'estero dagli operatori di ogni nazionalità europea si ottiene il traffico complessivo di merce uscente dall'Italia (tab. 10).</p> <p>Al fine di considerare esclusivamente la distanza percorsa su territorio nazionale, il risultato viene diviso per due: i traffici in uscita dall'Italia verso l'estero sono destinati per oltre il 50% in Germania, Spagna, Francia e Polonia. Considerato che l'origine dei traffici internazionali in uscita è prevalentemente localizzata nelle regioni del Centro-Nord Italia, dividendo per due il risultato - che equivale a dividere per due la distanza - si ottiene una stima delle tonnellate chilometro trasportate esclusivamente su territorio italiano dall'Italia verso l'estero da operatori di qualsiasi nazionalità europea.</p> |
| Dato ottenuto | Tonnellate chilometro caricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in paesi diversi dall'Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 11).   |

**Tab. 8 - Traffico interno di merci su gomma**  
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni | Operatori italiani | Operatori stranieri | Totale |
|------|--------------------|---------------------|--------|
| 2003 | 143,2              | 1,0                 | 144,1  |
| 2004 | 158,1              | 1,0                 | 159,2  |
| 2005 | 171,6              | 0,9                 | 172,4  |
| 2006 | 155,4              | 1,0                 | 156,5  |
| 2007 | 152,4              | 1,1                 | 153,5  |
| 2008 | 151,8              | 1,1                 | 152,9  |
| 2009 | 145,6              | 1,3                 | 146,9  |
| 2010 | 149,2              | 1,5                 | 150,7  |
| 2011 | 127,7              | 1,5                 | 129,1  |
| 2012 | 111,8              | 1,3                 | 113,1  |
| 2013 | 112,0              | 1,8                 | 113,7  |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

**Tab. 9 - Traffico internazionale di merci su gomma in entrata**  
milioni di tonnellate-chilometro (t-km)

|                       | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Belgium</b>        | 1.531         | 1.310         | 883           | 653           | 542           | 438           | 408           | 422           | 319           | 222           | 206           |
| <b>Bulgaria</b>       | :             | :             | :             | 364           | 661           | 421           | 479           | 1.160         | 1.159         | 1.506         | 1.801         |
| <b>Czech Republic</b> | 1.367         | 1.377         | 1.327         | 1.921         | 1.835         | 2.278         | 2.228         | 2.679         | 2.518         | 1.978         | 1.941         |
| <b>Denmark</b>        | 930           | 851           | 791           | 367           | 348           | 294           | 302           | 137           | 154           | 114           | 64            |
| <b>Germany</b>        | 4.946         | 5.423         | 5.045         | 5.932         | 5.250         | 5.074         | 4.476         | 4.062         | 3.809         | 3.311         | 2.583         |
| <b>Estonia</b>        | 132           | 230           | 198           | 145           | 189           | 381           | 247           | 236           | 173           | 205           | 172           |
| <b>Ireland</b>        | 122           | 165           | 218           | 139           | 87            | 153           | 195           | 130           | 71            | 70            | 66            |
| <b>Greece</b>         | 413           | 574           | 478           | 791           | 603           | 456           | 367           | 404           | 305           | 356           | 311           |
| <b>Spain</b>          | 3.847         | 3.869         | 4.199         | 4.201         | 4.179         | 4.978         | 3.894         | 4.324         | 3.501         | 4.194         | 3.434         |
| <b>France</b>         | 4.351         | 4.734         | 3.531         | 3.567         | 3.397         | 3.067         | 2.056         | 2.220         | 2.092         | 1.774         | 1.807         |
| <b>Croatia</b>        | :             | :             | :             | :             | :             | 503           | 615           | 526           | 503           | 415           | 594           |
| <b>Italy</b>          | 14.289        | 17.952        | 17.763        | 14.746        | 12.049        | 13.019        | 9.539         | 12.040        | 7.084         | 5.193         | 6.423         |
| <b>Latvia</b>         | 166           | 192           | 252           | 345           | 537           | 529           | 389           | 484           | 488           | 479           | 390           |
| <b>Lithuania</b>      | 498           | 624           | 968           | 1.115         | 1.127         | 906           | 1.062         | 1.139         | 1.362         | 1.462         | 1.627         |
| <b>Luxembourg</b>     | 504           | 461           | 373           | 271           | 345           | 243           | 232           | 253           | 264           | 193           | 162           |
| <b>Hungary</b>        | 552           | 835           | 1.402         | 2.105         | 2.673         | 2.457         | 2.701         | 2.532         | 2.447         | 2.395         | 2.702         |
| <b>Netherlands</b>    | 1.835         | 2.129         | 2.027         | 1.986         | 1.604         | 1.517         | 1.490         | 1.146         | 1.116         | 827           | 874           |
| <b>Austria</b>        | 5.220         | 5.097         | 4.548         | 4.532         | 3.797         | 3.243         | 2.572         | 2.460         | 2.182         | 1.702         | 1.379         |
| <b>Poland</b>         | :             | 1.474         | 2.042         | 3.183         | 4.103         | 4.731         | 5.460         | 5.815         | 5.733         | 6.627         | 7.067         |
| <b>Portugal</b>       | 714           | 1.336         | 1.488         | 1.676         | 1.822         | 1.091         | 1.067         | 1.179         | 1.104         | 913           | 1.150         |
| <b>Romania</b>        | :             | :             | :             | 5.072         | 4.122         | 2.725         | 1.777         | 1.439         | 1.439         | 1.919         | 1.881         |
| <b>Slovenia</b>       | 305           | 530           | 866           | 1.136         | 1.153         | 1.646         | 1.750         | 2.064         | 2.010         | 2.081         | 2.175         |
| <b>Slovakia</b>       | 716           | 718           | 1.342         | 1.488         | 1.863         | 2.244         | 2.096         | 2.607         | 2.425         | 2.603         | 2.123         |
| <b>Finland</b>        | 59            | 77            | 29            | 42            | 47            | 40            | 1             | 4             | 24            | 41            | 70            |
| <b>Sweden</b>         | 126           | 167           | 120           | 128           | 88            | 125           | 77            | 110           | 122           | 86            | 61            |
| <b>United Kingdom</b> | 1.002         | 815           | 472           | 490           | 442           | 370           | 355           | 406           | 338           | 318           | 324           |
| <b>Norway</b>         | 52            | 128           | 93            | 144           | 120           | 10            | 107           | 88            | 41            | 15            | 12            |
| <b>Switzerland</b>    | :             | :             | :             | :             | :             | 359           | 365           | 331           | 282           | 167           | 137           |
| <b>Totale</b>         | <b>43.677</b> | <b>51.068</b> | <b>50.455</b> | <b>56.539</b> | <b>52.983</b> | <b>53.298</b> | <b>46.307</b> | <b>50.397</b> | <b>43.065</b> | <b>41.166</b> | <b>41.536</b> |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.



**Tab. 10 - Traffico internazionale di merci su gomma in uscita**  
milioni di tonnellate-chilometro (t-km)

|                       | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Belgium</b>        | 1.371         | 1.211         | 767           | 572           | 422           | 314           | 311           | 260           | 229           | 144           | 135           |
| <b>Bulgaria</b>       | :             | :             | :             | 243           | 442           | 349           | 699           | 932           | 1.182         | 1.692         | 1.306         |
| <b>Czech Republic</b> | 1.462         | 1.326         | 1.306         | 1.960         | 1.689         | 2.294         | 2.175         | 2.650         | 2.561         | 2.291         | 2.509         |
| <b>Denmark</b>        | 866           | 822           | 873           | 421           | 351           | 344           | 302           | 89            | 108           | 90            | 44            |
| <b>Germany</b>        | 4.128         | 5.143         | 5.333         | 5.517         | 5.500         | 5.154         | 4.101         | 3.758         | 3.490         | 2.909         | 2.834         |
| <b>Estonia</b>        | 77            | 96            | 173           | 95            | 111           | 196           | 197           | 129           | 216           | 143           | 151           |
| <b>Ireland</b>        | 132           | 126           | 176           | 227           | 252           | 230           | 126           | 130           | 65            | 75            | 28            |
| <b>Greece</b>         | 416           | 573           | 546           | 849           | 660           | 494           | 407           | 461           | 306           | 335           | 313           |
| <b>Spain</b>          | 3.565         | 3.716         | 3.770         | 3.761         | 4.245         | 4.303         | 3.394         | 3.912         | 3.404         | 3.434         | 3.168         |
| <b>France</b>         | 3.935         | 4.237         | 3.633         | 3.694         | 3.290         | 3.182         | 1.933         | 2.090         | 2.113         | 2.196         | 1.943         |
| <b>Croatia</b>        | :             | :             | :             | :             | :             | 695           | 622           | 584           | 622           | 539           | 638           |
| <b>Italy</b>          | 15.221        | 18.909        | 20.108        | 15.176        | 12.901        | 13.535        | 10.716        | 13.248        | 7.429         | 6.299         | 8.176         |
| <b>Cyprus</b>         | 2             | 1             | 1             | 1             | 1             | 0             | 1             | 1             | 1             | 0             | 0             |
| <b>Latvia</b>         | 178           | 160           | 210           | 313           | 496           | 540           | 341           | 419           | 664           | 521           | 620           |
| <b>Lithuania</b>      | 404           | 473           | 818           | 894           | 1.386         | 1.396         | 1.042         | 1.179         | 1.480         | 1.469         | 1.798         |
| <b>Luxembourg</b>     | 469           | 458           | 369           | 299           | 330           | 234           | 232           | 250           | 252           | 216           | 163           |
| <b>Hungary</b>        | 543           | 802           | 1.162         | 1.716         | 2.469         | 2.154         | 2.211         | 2.194         | 2.223         | 2.212         | 2.528         |
| <b>Netherlands</b>    | 1.490         | 1.921         | 2.019         | 1.748         | 1.114         | 1.056         | 878           | 937           | 888           | 822           | 759           |
| <b>Austria</b>        | 5.034         | 4.986         | 4.392         | 4.327         | 3.673         | 3.008         | 2.276         | 2.159         | 1.872         | 1.632         | 1.357         |
| <b>Poland</b>         | :             | 1.710         | 2.402         | 3.336         | 4.657         | 5.037         | 5.544         | 6.207         | 6.146         | 7.214         | 7.803         |
| <b>Portugal</b>       | 570           | 1.130         | 1.258         | 1.500         | 1.365         | 935           | 845           | 1.139         | 606           | 576           | 1.072         |
| <b>Romania</b>        | :             | :             | :             | 4.246         | 3.671         | 2.758         | 1.743         | 1.368         | 1.410         | 1.831         | 1.893         |
| <b>Slovenia</b>       | 460           | 874           | 1.305         | 1.299         | 1.946         | 2.259         | 2.203         | 2.350         | 2.589         | 2.432         | 2.460         |
| <b>Slovakia</b>       | 721           | 671           | 1.268         | 1.460         | 1.972         | 2.259         | 2.128         | 2.320         | 2.456         | 2.456         | 2.320         |
| <b>Finland</b>        | 28            | 63            | 23            | 39            | 54            | 44            | 4             | 11            | 32            | 33            | 121           |
| <b>Sweden</b>         | 201           | 174           | 94            | 123           | 129           | 165           | 98            | 109           | 83            | 60            | 76            |
| <b>United Kingdom</b> | 1.265         | 864           | 594           | 544           | 456           | 450           | 424           | 403           | 424           | 385           | 380           |
| <b>Norway</b>         | 71            | 146           | 123           | 141           | 74            | 23            | 106           | 77            | 42            | 42            | 75            |
| <b>Switzerland</b>    | :             | :             | :             | :             | :             | 422           | 507           | 350           | 378           | 305           | 326           |
| <b>Totale</b>         | <b>42.609</b> | <b>50.592</b> | <b>52.723</b> | <b>54.501</b> | <b>53.656</b> | <b>53.830</b> | <b>45.566</b> | <b>49.716</b> | <b>43.271</b> | <b>42.353</b> | <b>44.996</b> |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

**Tab. 11 - Traffici nazionali, internazionali in entrata ed in uscita di merci su gomma**  
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni | I-I   | E-I  | I-E  | Totale |
|------|-------|------|------|--------|
| 2003 | 144,1 | 21,8 | 21,3 | 187,3  |
| 2004 | 159,2 | 25,5 | 25,3 | 210,0  |
| 2005 | 172,4 | 25,2 | 26,4 | 224,0  |
| 2006 | 156,5 | 28,3 | 27,3 | 212,0  |
| 2007 | 153,5 | 26,5 | 26,8 | 206,8  |
| 2008 | 152,9 | 26,6 | 26,9 | 206,4  |
| 2009 | 146,9 | 23,2 | 22,8 | 192,8  |
| 2010 | 150,7 | 25,2 | 24,9 | 200,8  |
| 2011 | 129,1 | 21,5 | 21,6 | 172,3  |
| 2012 | 113,1 | 20,6 | 21,2 | 154,8  |
| 2013 | 113,7 | 20,8 | 22,5 | 157,0  |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

**Tab. 12 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci su ferro**

| Traffici interni (Italia-Italia)                   |  |
|--|--|
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate su ferro da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano.   |
| Fonte  | Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport   |
| Dati alla fonte                                    | Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità internamente al territorio italiano <sup>10</sup> .  |
| Elaborazioni                                       | Nessuna.   |
| Dato ottenuto                                      | Tonnellate chilometro trasportate su ferro da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano (tab. 13).   |
| Traffici internazionali in entrata (estero-Italia) |  |
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate su ferro da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.                                      |
| Fonte  | Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport   |
| Dati alla fonte                                    | Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità da un luogo di carico situato all'estero ad un luogo di scarico situato in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano <sup>11</sup> . |
| Elaborazioni                                       | Nessuna.   |

10 Eurostat si riferisce al trasporto ferroviario interno come "trasporto nazionale", definito come "lo spostamento di veicoli ferroviari all'interno del territorio nazionale, a prescindere dal paese di immatricolazione dei veicoli.", Glossario delle statistiche dei trasporti, CE, Eurostat, FIT.

11 Eurostat definisce il trasporto ferroviario internazionale in entrata come quello relativo alle "merci trasportate per ferrovia tra un luogo di carico situato all'estero e un luogo di scarico situato nel paese dichiarante.", Glossario delle statistiche dei trasporti, CE, Eurostat, FIT.

|  |  |
|--|--|
| Dato ottenuto  | Tonnellate chilometro trasportate su ferro da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 13).  |
| <b>Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)</b> |  |
| Dato da ottenere   | Tonnellate chilometro trasportate su ferro dall'Italia e scaricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.  |
| Fonte  | Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport   |
| Dati alla fonte  | Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità da un luogo di carico situato in Italia ad un luogo di scarico situato in paesi diversi dall'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano <sup>12</sup> . |
| Elaborazioni   | Nessuna.   |
| Dato ottenuto  | Tonnellate chilometro trasportate su ferro dall'Italia e scaricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 13).  |

**Tab. 13 - Traffici nazionali, internazionali in entrata ed in uscita di merci su ferro**  
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni        | I-I  | E-I | I-E | Totale      |
|-------------|------|-----|-----|-------------|
| <b>2003</b> | 10,4 | 7,1 | 2,7 | <b>20,3</b> |
| <b>2004</b> | 11,6 | 7,4 | 3,1 | <b>22,2</b> |
| <b>2005</b> | 12,0 | 7,1 | 3,6 | <b>22,7</b> |
| <b>2006</b> | 13,0 | 7,2 | 4,0 | <b>24,1</b> |
| <b>2007</b> | 13,2 | 7,6 | 4,5 | <b>25,3</b> |
| <b>2008</b> | 12,4 | 7,4 | 3,9 | <b>23,8</b> |
| <b>2009</b> | 8,8  | 5,7 | 3,3 | <b>17,8</b> |
| <b>2010</b> | 8,8  | 6,4 | 3,4 | <b>18,6</b> |
| <b>2011</b> | 9,1  | 6,5 | 4,1 | <b>19,8</b> |
| <b>2012</b> | 10,1 | 6,2 | 4,0 | <b>20,2</b> |
| <b>2013</b> | 9,6  | 5,8 | 3,6 | <b>19,0</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale.  
Fonte: Eurostat.

12 Il traffico ferroviario internazionale in uscita fa riferimento alle "merci trasportate per ferrovia tra un luogo di carico situato nel paese dichiarante e un luogo di scarico situato in un altro paese.", Glossario delle statistiche dei trasporti, CE, Eurostat, FIT.

**Tab. 14 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi  
al trasporto di merci via mare**

| Traffici interni (Italia-Italia)                   |   |
|--|---|
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro <sup>13</sup> trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità.   |
| Fonte  | Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, vari anni.  |
| Dati alla fonte                                    | Tonnellate chilometro trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità.   |
| Elaborazioni                                       | Nessuna.  |
| Dato ottenuto                                      | Tonnellate chilometro trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità (tab. 16).   |
| Traffici internazionali in entrata (estero-Italia) |   |
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana <sup>14</sup> .   |
| Fonte  | Istat, Trasporti marittimi.   |
| Dati alla fonte                                    | L'Istat riporta il dato sulle tonnellate di merce sbarcate in porti italiani da porti esteri.   |
| Elaborazioni                                       | <p>Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate in navigazione internazionale in entrata da operatori di qualunque nazionalità è necessario trovare la distanza media percorsa da una nave all'interno della piattaforma continentale italiana.</p> <p>A tal fine, con l'ausilio di Google Maps, si è calcolata la distanza media che una nave percorre dai sei principali porti italiani per movimentazione di merci in traffici internazionali in direzione dei principali porti esteri di scambio merci con l'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa ai chilometri percorsi fino al confine della piattaforma continentale italiana.</p> <p>I primi sei porti italiani per movimentazione di merce in traffici internazionali (anno 2013) sono: Trieste, Genova, Gioia Tauro, Porto Foxi, Taranto e Augusta (Istat, Trasporti marittimi 2014).</p> <p>Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 15).</p> <p>Le tonnellate chilometro trasportate in traffici internazionali in entrata sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.</p> |
| Dato ottenuto                                      | Tonnellate chilometro trasportate via mare da paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana (tab. 16).  |
| Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)  |   |
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e scaricate in porti esteri. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana <sup>13</sup> .  |
| Fonte  | Istat, Trasporti marittimi.   |

13 Al fine di evitare il doppio conteggio delle merci trasportate tra porti italiani, vengono considerate soltanto le tonnellate chilometro di merce in arrivo in porti italiani da porti italiani.

14 Una rappresentazione cartografica della piattaforma continentale italiana è disponibile al seguente indirizzo: <http://unmig.sviluppoeconomico.gov.it/unmig/cartografia/piattaforma/cartapiattaforma.pdf>.

15 Vedi nota 14.

|                 |   |
|-----------------|---|
| Dati alla fonte | Istat riporta il dato sulle tonnellate di merce imbarcate in porti italiani e dirette a porti esteri.   |
| Elaborazioni    | Per passare da tonnellate a tonnellate chilometro si è proceduto come per i traffici internazionali in entrata, utilizzando la stessa distanza media (tab. 15).   |
| Dato ottenuto   | Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e scaricate in paesi esteri. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana (tab. 16). |

**Tab. 15 - Calcolo della distanza media per traffici marittimi internazionali**  
chilometri (km) percorsi nello spazio marittimo italiano

| Porto italiano di sbarco/imbarco | Km alla frontiera |
|----------------------------------|-------------------|
| Trieste                          | 750               |
| Genova                           | 126               |
| Gioia Tauro                      | 475               |
| Porto Foxi (CA)                  | 255               |
| Taranto                          | 250               |
| Augusta                          | 365               |
| <b>Media</b>                     | <b>370,2</b>      |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps.

**Tab. 16 - Traffici interni ed internazionali di merce via mare**  
miliardi di tonnellate (t), chilometri (km), miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni        | I-I         | E-I   |       |              | I-E   |       |             | Totale       |
|-------------|-------------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------------|--------------|
|             | T-km        | Tonn. | km    | T-km         | Tonn. | km    | T-km        | T-km         |
| <b>2003</b> | <b>39,2</b> | 0,27  | 370,2 | <b>98,8</b>  | 0,07  | 370,2 | <b>27,6</b> | <b>165,6</b> |
| <b>2004</b> | <b>38,8</b> | 0,27  | 370,2 | <b>100,3</b> | 0,08  | 370,2 | <b>29,3</b> | <b>168,4</b> |
| <b>2005</b> | <b>46,8</b> | 0,27  | 370,2 | <b>99,5</b>  | 0,08  | 370,2 | <b>30,0</b> | <b>176,3</b> |
| <b>2006</b> | <b>46,6</b> | 0,28  | 370,2 | <b>103,3</b> | 0,08  | 370,2 | <b>30,8</b> | <b>180,7</b> |
| <b>2007</b> | <b>52,2</b> | 0,27  | 370,2 | <b>101,6</b> | 0,08  | 370,2 | <b>31,4</b> | <b>185,2</b> |
| <b>2008</b> | <b>47,0</b> | 0,28  | 370,2 | <b>103,2</b> | 0,09  | 370,2 | <b>32,8</b> | <b>183,1</b> |
| <b>2009</b> | <b>49,2</b> | 0,24  | 370,2 | <b>87,0</b>  | 0,07  | 370,2 | <b>27,4</b> | <b>163,6</b> |
| <b>2010</b> | <b>53,2</b> | 0,24  | 370,2 | <b>87,5</b>  | 0,08  | 370,2 | <b>31,1</b> | <b>171,8</b> |
| <b>2011</b> | <b>53,7</b> | 0,24  | 370,2 | <b>87,2</b>  | 0,08  | 370,2 | <b>29,5</b> | <b>170,5</b> |
| <b>2012</b> | <b>50,3</b> | 0,22  | 370,2 | <b>82,0</b>  | 0,09  | 370,2 | <b>32,2</b> | <b>164,5</b> |
| <b>2013</b> | <b>47,4</b> | 0,22  | 370,2 | <b>79,6</b>  | 0,08  | 370,2 | <b>28,5</b> | <b>155,5</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat e Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Tab. 17 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi  
al trasporto di merci per via aerea**

| Traffici interni (Italia-Italia)                   |   |
|--|---|
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità in traffici nazionali.  |
| Fonte  | I.Stat, Servizi aerei interni per aeroporto.  |
| Dati alla fonte                                    | Tonnellate trasportate in traffici aerei nazionali da vettori di qualunque nazionalità.   |
| Elaborazioni                                       | <p>Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in traffici aerei interni è necessario trovare la distanza media percorsa da un aereo su territorio nazionale.</p> <p>A tal fine, con l'ausilio di Google Maps e del misuratore di distanze aeree The time now, si è calcolata la distanza media che un aereo percorre tra i cinque principali aeroporti italiani per movimentazione di merci in traffici interni.</p> <p>I primi cinque aeroporti italiani per movimentazione di merce in traffici interni (anno 2013) sono quelli delle città di Brescia, Bergamo, Roma, Ancona, Napoli (I.Stat).</p> <p>Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 18).</p> <p>Le tonnellate chilometro trasportate in traffici aerei interni sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.</p>   |
| Dato ottenuto                                      | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità in traffici nazionali (tab. 20).  |
| Traffici internazionali in entrata (estero-Italia) |   |
| Dato da ottenere                                   | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e sbarcate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.   |
| Fonte  | I.Stat, Servizi aerei internazionali per aeroporto.   |
| Dati alla fonte                                    | Tonnellate sbarcate in aeroporti italiani da vettori di qualunque nazionalità e provenienti da traffici aerei internazionali.   |
| Elaborazioni                                       | <p>Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in traffici aerei internazionali in entrata è necessario trovare la distanza media percorsa da un aereo in traffici internazionali.</p> <p>A tal fine, con l'ausilio di Google Maps, si è calcolata la distanza media che un aereo percorre, soltanto su territorio nazionale, tra i cinque principali aeroporti italiani per movimentazione di merci in traffici internazionali e le prime cinque aree geografiche estere per movimentazione di merci con l'Italia.</p> <p>I primi cinque aeroporti italiani per movimentazione di merce in traffici internazionali (anno 2013) sono quelli delle città di Milano, Roma, Bergamo, Venezia e Bologna (I.Stat).</p> <p>Le prime cinque aree geografiche estere per merci movimentate con l'Italia (anno 2013) sono: "altri paesi dell'Asia", Asia centrale, Germania, America settentrionale, Lussemburgo (I.Stat).</p> <p>Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 19).</p> <p>Le tonnellate chilometro trasportate in traffici aerei internazionali sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.</p> |
| Dato ottenuto                                      | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e sbarcate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 20).   |

| Traffici internazionali in uscita (Italia-estero) |   |
|---|---|
| Dato da ottenere                                  | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e sbarcate all'estero. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.           |
| Fonte   | I.Stat, Servizi aerei internazionali per aeroporto.   |
| Dati alla fonte                                   | Tonnellate imbarcate in aeroporti italiani da vettori di qualunque nazionalità e sbarcate in aeroporti esteri.  |
| Elaborazioni                                      | Per passare da tonnellate a tonnellate chilometro si è proceduto come per i traffici internazionali in entrata, utilizzando la stessa distanza media (tab. 19).   |
| Dato ottenuto                                     | Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e sbarcate all'estero. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 20). |

**Tab. 18 - Calcolo della distanza media dei traffici aerei nazionali**  
chilometri (km)

| Origine/<br>destinazione | Brescia | Bergamo | Roma | Ancona | Napoli | Media        |
|--------------------------|---------|---------|------|--------|--------|--------------|
| <b>Brescia</b>           | -       | -       | 443  | 337    | 616    |              |
| <b>Bergamo</b>           | -       | -       | 480  | 384    | 656    |              |
| <b>Roma</b>              |         | 480     | -    | 207    | -      |              |
| <b>Ancona</b>            | 337     | 384     | 207  | -      | 314    |              |
| <b>Napoli</b>            | 616     | 656     | -    | 314    | -      |              |
| <b>Media</b>             |         |         |      |        |        | <b>428,7</b> |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps e TheTimeNow.

**Tab. 19 - Calcolo della distanza media per i traffici aerei internazionali**  
chilometri (km) percorsi nello spazio aereo nazionale

| Origine/<br>destinazione | Altri Asia | Asia centrale | Germania | America Sett. | Lussemburgo | Media        |
|--------------------------|------------|---------------|----------|---------------|-------------|--------------|
| <b>Milano</b>            | 335        | 335           | 105      | 175           | 126         |              |
| <b>Roma</b>              | 380        | 380           | 570      | 420           | 585         |              |
| <b>Bergamo</b>           | 285        | 285           | 145      | 200           | 95          |              |
| <b>Venezia</b>           | 110        | 110           | 160      | 425           | 190         |              |
| <b>Bologna</b>           | 155        | 155           | 290      | 340           | 230         |              |
| <b>Media</b>             |            |               |          |               |             | <b>263,4</b> |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps.

**Tab. 20 - Traffici interni ed internazionali di merce per via aerea**  
 migliaia di tonnellate (t), chilometri (km), migliaia di tonnellate-chilometro (t-km)

| Anni | Traffici interni |     |               | Traffici internazionali |     |                |       |     |                | Totale         |
|------|------------------|-----|---------------|-------------------------|-----|----------------|-------|-----|----------------|----------------|
|      | I-I              |     |               | E-I                     |     |                | I-E   |     |                |                |
|      | Tonn.            | km  | T-km          | Tonn.                   | km  | T-km           | Tonn. | km  | T-km           | T-km           |
| 2003 | 83,2             | 429 | <b>35.650</b> | 281,5                   | 263 | <b>74.143</b>  | 317,4 | 263 | <b>83.592</b>  | <b>193.385</b> |
| 2004 | 71,6             | 429 | <b>30.706</b> | 316,6                   | 263 | <b>83.387</b>  | 321,8 | 263 | <b>84.766</b>  | <b>198.859</b> |
| 2005 | 69,2             | 429 | <b>29.685</b> | 337,5                   | 263 | <b>88.899</b>  | 341,8 | 263 | <b>90.029</b>  | <b>208.614</b> |
| 2006 | 68,3             | 429 | <b>29.274</b> | 362,1                   | 263 | <b>95.377</b>  | 378,2 | 263 | <b>99.630</b>  | <b>224.281</b> |
| 2007 | 68,9             | 429 | <b>29.520</b> | 400,9                   | 263 | <b>105.591</b> | 431,9 | 263 | <b>113.754</b> | <b>248.866</b> |
| 2008 | 59,1             | 429 | <b>25.341</b> | 363,4                   | 263 | <b>95.729</b>  | 383,2 | 263 | <b>100.922</b> | <b>221.992</b> |
| 2009 | 51,1             | 429 | <b>21.914</b> | 309,7                   | 263 | <b>81.588</b>  | 335,0 | 263 | <b>88.245</b>  | <b>191.747</b> |
| 2010 | 52,1             | 429 | <b>22.345</b> | 362,4                   | 263 | <b>95.464</b>  | 407,1 | 263 | <b>107.242</b> | <b>225.050</b> |
| 2011 | 49,4             | 429 | <b>21.158</b> | 352,7                   | 263 | <b>92.905</b>  | 436,4 | 263 | <b>114.950</b> | <b>229.013</b> |
| 2012 | 49,9             | 429 | <b>21.407</b> | 320,7                   | 263 | <b>84.475</b>  | 425,3 | 263 | <b>112.023</b> | <b>217.906</b> |
| 2013 | 37,6             | 429 | <b>16.107</b> | 340,4                   | 263 | <b>89.653</b>  | 438,8 | 263 | <b>115.575</b> | <b>221.334</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat e Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La tabella 21 riporta le matrici modalità percorsi per il periodo 2003-2013.

**Tab. 21 - Matrici modalità-percorsi**  
 miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

| 2003     |        | Percorsi |       |      | Totale |
|----------|--------|----------|-------|------|--------|
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  |        |
| Modalità | Gomma  | 144,1    | 21,8  | 21,3 | 187,3  |
|          | Ferro  | 10,4     | 7,1   | 2,7  | 20,3   |
|          | Mare   | 39,2     | 98,8  | 27,6 | 165,6  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 193,8    | 127,8 | 51,7 | 373,4  |
| 2004     |        | Percorsi |       |      | Totale |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  |        |
| Modalità | Gomma  | 159,2    | 25,5  | 25,3 | 210,0  |
|          | Ferro  | 11,6     | 7,4   | 3,1  | 22,2   |
|          | Mare   | 38,8     | 100,3 | 29,3 | 168,4  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 209,6    | 133,3 | 57,9 | 400,8  |



| 2005     |        | Percorsi |       |      |        |
|----------|--------|----------|-------|------|--------|
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 172,4    | 25,2  | 26,4 | 224,0  |
|          | Ferro  | 12,0     | 7,1   | 3,6  | 22,7   |
|          | Mare   | 46,8     | 99,5  | 30,0 | 176,3  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 231,3    | 132,0 | 60,0 | 423,3  |
| 2006     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 156,5    | 28,3  | 27,3 | 212,0  |
|          | Ferro  | 13,0     | 7,2   | 4,0  | 24,1   |
|          | Mare   | 46,6     | 103,3 | 30,8 | 180,7  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 216,0    | 138,9 | 62,1 | 417,0  |
| 2007     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 153,5    | 26,5  | 26,8 | 206,8  |
|          | Ferro  | 13,2     | 7,6   | 4,5  | 25,3   |
|          | Mare   | 52,2     | 101,6 | 31,4 | 185,2  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 218,9    | 135,8 | 62,8 | 417,5  |
| 2008     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 152,9    | 26,6  | 26,9 | 206,4  |
|          | Ferro  | 12,4     | 7,4   | 3,9  | 23,8   |
|          | Mare   | 47,0     | 103,2 | 32,8 | 183,1  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 212,4    | 137,4 | 63,8 | 413,6  |
| 2009     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 146,9    | 23,2  | 22,8 | 192,8  |
|          | Ferro  | 8,8      | 5,7   | 3,3  | 17,8   |
|          | Mare   | 49,2     | 87,0  | 27,4 | 163,6  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 204,8    | 116,0 | 53,5 | 374,3  |

| 2010     |        | Percorsi |       |      |        |
|----------|--------|----------|-------|------|--------|
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 150,7    | 25,2  | 24,9 | 200,8  |
|          | Ferro  | 8,8      | 6,4   | 3,4  | 18,6   |
|          | Mare   | 53,2     | 87,5  | 31,1 | 171,8  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 212,7    | 119,3 | 59,5 | 391,4  |
| 2011     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 129,1    | 21,5  | 21,6 | 172,3  |
|          | Ferro  | 9,1      | 6,5   | 4,1  | 19,8   |
|          | Mare   | 53,7     | 87,2  | 29,5 | 170,5  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 192,0    | 115,4 | 55,4 | 362,8  |
| 2012     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 113,1    | 20,6  | 21,2 | 154,8  |
|          | Ferro  | 10,1     | 6,2   | 4,0  | 20,2   |
|          | Mare   | 50,3     | 82,0  | 32,2 | 164,5  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 173,4    | 108,8 | 57,5 | 339,8  |
| 2013     |        | Percorsi |       |      |        |
|          |        | I-I      | E-I   | I-E  | Totale |
| Modalità | Gomma  | 113,7    | 20,8  | 22,5 | 157,0  |
|          | Ferro  | 9,6      | 5,8   | 3,6  | 19,0   |
|          | Mare   | 47,4     | 79,6  | 28,5 | 155,5  |
|          | Aereo  | 0,0      | 0,1   | 0,1  | 0,2    |
|          | Totale | 170,8    | 106,3 | 54,7 | 331,8  |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## 1.2 Analisi dei prezzi del trasporto per modalità

Il prezzo medio del trasporto merci è il prezzo pagato da un ipotetico acquirente per il trasporto di una tonnellata di merce per un chilometro, in qualsiasi modalità ed in qualsiasi percorso. Il metodo utilizzato per il calcolo dell'indice di prezzo è cambiato rispetto al rapporto 2014, per la disponibilità di dati sui noli medi per tonnellata-chilometro per modalità e percorsi. Gli indici di prezzo analizzati in questo paragrafo sono stati calcolati a partire dai dati forniti dall'Indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia realizzata dalla Banca

d'Italia nel 2014<sup>16</sup>. L'indagine riporta le serie storiche dei noli unitari per tonnellata-chilometro per ciascuna delle quattro modalità di trasporto qui prese in esame, distinguendo il caso delle merci in entrata in Italia (importazioni) da quelle delle merci in uscita (esportazioni). L'indice di prezzo per i traffici interni è stato calcolato come media aritmetica degli indici per esportazioni ed importazioni. L'indice di prezzo medio complessivo (tab. 22) è stato invece calcolato come media ponderata per le quote detenute da ciascuna modalità in ciascun percorso nel 2013, secondo le quantità di merci trasportate risultanti dai calcoli esposti nel precedente paragrafo (ultima matrice della tab. 21).

L'indice di prezzo medio del trasporto merci (tab. 22) è passato da 5,5 centesimi di euro per tonnellata-chilometro nel 2003 a circa 7 centesimi di euro per tonnellata-chilometro nel 2013. L'andamento dell'indice mostra una crescita sostenuta tra il 2005 e il 2008, anno cui segue un vistoso calo del prezzo del trasporto (-7,5%), ed una nuova crescita tra il 2009 e il 2011, anno in cui il prezzo del trasporto merci raggiunge il suo punto di massimo.

Un confronto con l'andamento del deflatore del Pil (fig. 3) mostra come l'indice di prezzo del trasporto merci presenti variazioni amplificate rispetto a quelle del deflatore e talora in controtendenza con quest'ultimo, come avviene tra il 2004 ed il 2005, in misura decisa tra il 2008 e il 2009 e, infine, tra il 2011 e il 2012. Evidente è anche la forte dipendenza dell'indice medio del prezzo del trasporto di merci dal prezzo del gasolio auto al netto dei rimborsi riconosciuti agli autotrasportatori che, tra il 2009 e il 2012, mostra un significativo incremento.

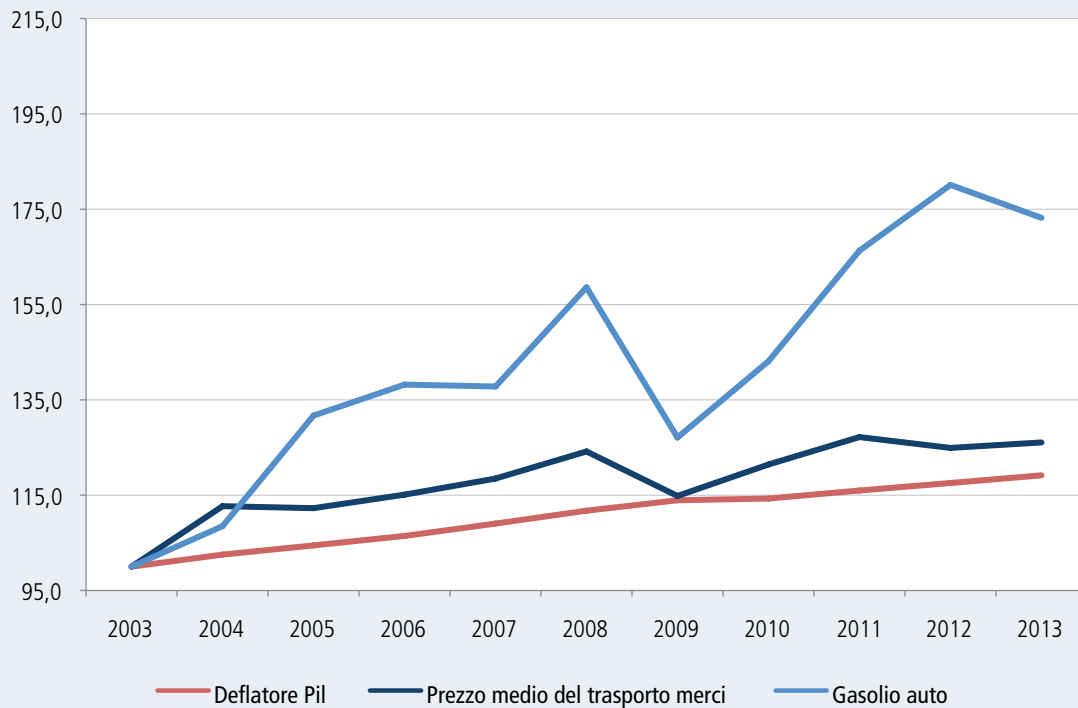
**Tab. 22 - Prezzo medio del trasporto merci e variazioni % annuali**  
centesimi di euro per tonnellata-chilometro (cent. euro-t-km), variazioni %

| Anni | Indice di prezzo | Var. % |
|------|------------------|--------|
| 2003 | 5,540            | -      |
| 2004 | 6,243            | 12,7   |
| 2005 | 6,220            | -0,4   |
| 2006 | 6,377            | 2,5    |
| 2007 | 6,565            | 2,9    |
| 2008 | 6,880            | 4,8    |
| 2009 | 6,362            | -7,5   |
| 2010 | 6,728            | 5,7    |
| 2011 | 7,047            | 4,7    |
| 2012 | 6,921            | -1,8   |
| 2013 | 6,984            | 0,9    |

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

16 "L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati.", Pastori, Tagliavia, Tosti, Zappa – Questioni di Economia e Finanza N. 223, Settembre 2014.

**Fig. 3 - Deflatore del Pil, indice del prezzo medio del trasporto merci e indice di prezzo del gasolio**  
Indici (2003=100)

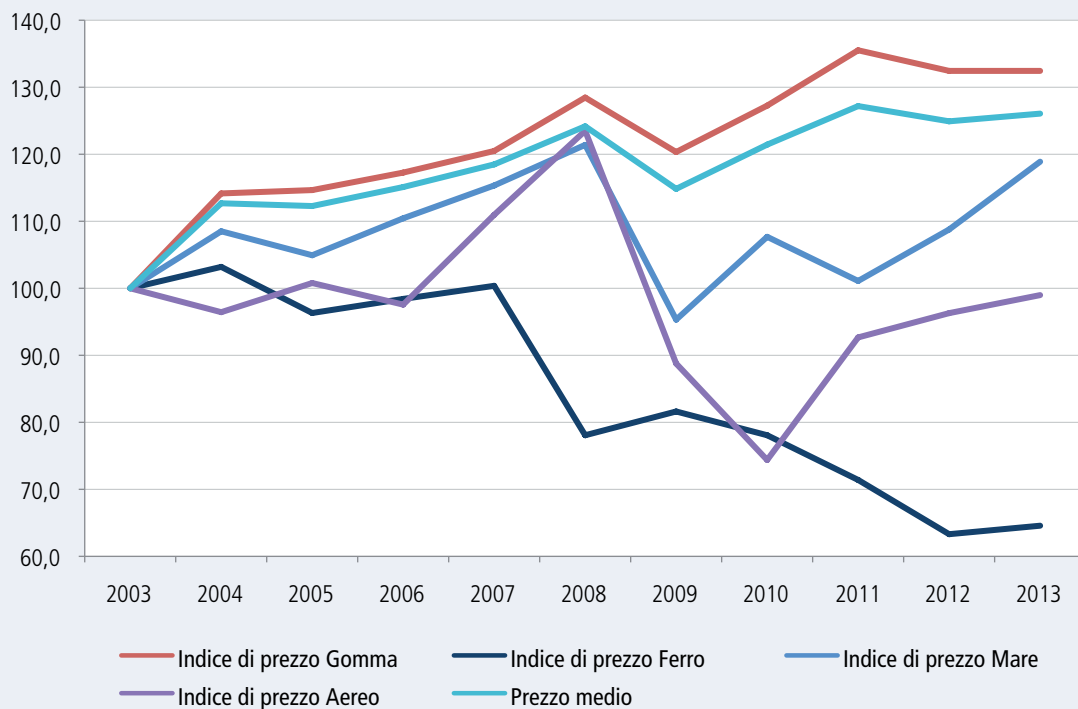


Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Banca d'Italia, Eurostat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico.

La figura 4 mostra l'andamento del prezzo del trasporto di merci per ciascuna modalità. Come si evince dalla figura, dato il maggior peso rivestito dal trasporto su gomma e dal trasporto interno (nell'ambito del quale la modalità gomma è preponderante), l'indice complessivo sostanzialmente riflette quello del trasporto su strada. Andamenti diversificati sono quelli che caratterizzano, tra il 2003 e il 2013, i prezzi del trasporto aereo e marittimo, che presentano variazioni molto più accentuate e talvolta in contrasto con quelle del prezzo medio (si veda l'andamento dell'indice di prezzo aereo tra 2009 e 2010). Un andamento a sé stante mantiene poi la serie del prezzo del trasporto su ferro, in sostanziale discesa dal 2003 al 2013.

Uno sguardo ai valori assoluti dei prezzi unitari di trasporto merci per modalità lascia emergere le differenze nel prezzo di trasporto di una tonnellata per un chilometro di distanza (tab. 23). Tanto nel 2007 quanto nel 2013 è il trasporto aereo a registrare il prezzo unitario più elevato, seppur in diminuzione. All'opposto si trova il trasporto via mare, con il minor prezzo per tonnellata trasportata, rimasto invariato nel periodo considerato. Interessante osservare come,

**Fig. 4 - Indici di prezzo per modalità di trasporto merci**  
Indici (2003=100)



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

rispetto al 2007, soltanto il trasporto su strada ha visto incrementare il livello di prezzo, passando da 11,6 centesimi di euro a tonnellata chilometro a 12,7 centesimi di euro per tonnellata chilometro, in linea con l'andamento crescente registrato nello stesso periodo dal prezzo del gasolio per autotrazione, che nei bilanci delle imprese di trasporto su gomma riveste un peso preponderante rispetto agli altri input intermedi.

**Tab. 23 - Prezzi medi per modalità di trasporto**  
centesimi di euro per tonnellata-chilometro (cent. euro-t-km)

| Anni        | Gomma | Ferro | Mare | Aereo |
|-------------|-------|-------|------|-------|
| <b>2007</b> | 11,6  | 6,8   | 1,4  | 63,0  |
| <b>2013</b> | 12,7  | 4,4   | 1,4  | 56,2  |

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



## 2. DEMOGRAFIA D'IMPRESA, VALORE AGGIUNTO, OCCUPAZIONE E FIDUCIA NEL SETTORE DEI TRASPORTI IN ITALIA

### 2.1 La demografia d'impresa

La rete del trasporto di passeggeri e merci oggi conta la presenza di oltre 134mila imprese, di cui circa 100mila (il 74,0%) operanti nel settore del trasporto merci, prevalentemente su strada. Questo dato fa riferimento al numero delle imprese registrate presso le Camere di Commercio a fine dicembre 2014 appartenenti alla sezione H (Trasporti e magazzinaggio) dell'Ateco 2007 e dal conteggio sono state escluse sia le attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti sia i servizi postali.

I flussi delle iscrizioni e delle cessazioni di imprese dal 2012 al 2014, anni di recessione per la nostra economia, hanno evidenziato un freno della dinamica imprenditoriale con una significativa perdita di imprese che ha interessato tutti i comparti del settore (tab. 24).

Nell'ambito del trasporto passeggeri, saldi negativi elevati hanno interessato in tutti gli anni di riferimento il comparto più rappresentativo, costituito dalla voce "altro trasporto", in cui vi è una prevalenza di taxi e servizi di noleggio di autovetture; l'unica attività che ha registrato un saldo positivo è rappresentata dai servizi di trasloco.

Con riferimento al trasporto merci su strada, l'andamento demografico ha evidenziato dal 2012 la chiusura di numerose imprese (-15.584 imprese il saldo negativo dal 2012 al 2014), un risultato dovuto alla difficoltà di molte piccole aziende a operare con costi di esercizio elevati, in un contesto dove la presenza di operatori esteri è stata crescente.

Per il trasporto merci su strada, nel 2013 e nel 2014 il saldo negativo è stato determinato da una forte riduzione del numero delle iscrizioni rispetto al 2012, un evidente segnale della presenza di condizioni, sia legate al contesto economico generale che ai problemi del settore, poco favorevoli a nuove iniziative imprenditoriali.

**Tab. 24 - Nati-mortalità delle imprese di trasporto passeggeri e merci**

|   | 2012          | 2013          | 2014         |              |               |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
|   | saldo         | saldo         | iscritte     | cessate      | saldo         |
| <b>Trasporto passeggeri</b>                           | <b>-413</b>   | <b>-559</b>   | <b>963</b>   | <b>1.517</b> | <b>-554</b>   |
| trasporto ferroviario                                 | -5            | 1             | 1            | 1            | 0             |
| altro trasp. (aree urbane, extraurbane, taxi, noleg.) | -411          | -564          | 898          | 1.433        | -535          |
| servizi trasloco                                      | 1             | 12            | 38           | 36           | 2             |
| trasporto marittimo, vie d'acqua                      | 13            | -3            | 25           | 35           | -10           |
| trasporto aereo                                       | -11           | -5            | 1            | 12           | -11           |
| <b>Trasporto merci</b>                                | <b>-5.110</b> | <b>-5.370</b> | <b>532</b>   | <b>5.645</b> | <b>-5.113</b> |
| trasporto su strada                                   | -5.106        | -5.368        | 530          | 5.640        | -5.110        |
| trasporto ferroviario                                 | -1            | 0             | 0            | 1            | -1            |
| trasporto marittimo, vie d'acqua                      | -2            | -2            | 2            | 4            | -2            |
| trasporto aereo                                       | -1            | 0             | 0            | 0            | 0             |
| <b>Totale trasporto passeggeri e merci</b>            | <b>-5.523</b> | <b>-5.929</b> | <b>1.495</b> | <b>7.162</b> | <b>-5.667</b> |

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati mensili Movimprese.

## 2.2 Valore aggiunto e occupazione

Anche per questa edizione del Rapporto, l'analisi delle performance economiche delle diverse branche in cui si articolano le attività connesse al trasporto di merci è basata sulle informazioni dell'archivio ASIA (Archivio Statistico delle Imprese Attive), nel quale confluiscono, attraverso le indagini campionarie sulle imprese, i dati relativi ai flussi di produzione e costi e agli stock occupazionali. L'archivio viene aggiornato periodicamente dall'Istat ed è articolato secondo la classificazione delle attività economiche Ateco 2007.

Riguardo ai limiti derivanti dall'utilizzo dell'archivio ASIA, vale a dire di un segmento comunque parziale, seppur amplissimo, del sistema produttivo nazionale, si rimanda alle indicazioni di dettaglio fornite con la precedente edizione del Rapporto<sup>17</sup>.

La presente edizione, tuttavia, riguardo alla ricostruzione del periodo 2008-12, evidenzia differenze non trascurabili rispetto allo scorso anno per l'entrata in vigore, nell'ottobre 2014, del nuovo SEC 2010, il sistema europeo dei conti sui cui criteri si basano i sistemi di contabilità nazionale di tutti i paesi membri dell'Unione Europea.

L'adozione del nuovo SEC, che ha modificato in misura sensibile il perimetro di alcuni settori importanti dei conti nazionali - come gli investimenti fissi lordi e il comparto delle Amministrazioni pubbliche -, è coincisa anche con la modifica dell'anno di riferimento rispetto al quale vengono elaborate le serie di dati in volume espresse in valori concatenati, che è stato aggiorna-

17 Confcommercio - Ufficio Studi, *Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*, maggio 2014, pp. 43-50.



to al 2010. Ne consegue che i livelli di tutte le grandezze espresse in valore monetario a prezzi costanti, dalla produzione lorda al valore aggiunto, risultano più elevati rispetto agli analoghi livelli calcolati con il precedente anno di riferimento (2005) e ancora basati sul SEC95.

La differenza più rilevante, ai fini della presente analisi, riguarda i livelli di prodotto medio per unità di lavoro in termini reali illustrati nella tabella 28, nettamente più elevati rispetto a quelli calcolati con i valori concatenati riferiti al 2005. Questa nuova rappresentazione non altera tuttavia minimamente le dinamiche, vale a dire le variazioni relative intercorse nel periodo considerato, dei diversi segmenti del trasporto merci. Le valutazioni relative agli andamenti della produttività non hanno quindi subito modifiche degne di nota, tranne che per l'estensione del confronto al 2012.

Il segmento del trasporto merci, dopo il parziale recupero dell'acuto episodio recessivo del 2009 ha subito nel 2012 un nuovo arretramento, con una riduzione del valore aggiunto corrente rispetto al 2011 del 9,5%. Nel periodo 2008-12 la variazione cumulata è stata negativa per oltre il 7% (tab. 25), a testimonianza di una situazione di crisi prolungata che ancora caratterizza questo particolare segmento di attività economica.

**Tab. 25 - Valore aggiunto al costo dei fattori del trasporto di merci per modalità**  
milioni di euro a prezzi correnti

|                                 | 2008             | 2009             | 2010             | 2011             | 2012             | var. %<br>2009-12 |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>13.026</b>    | <b>11.416</b>    | <b>13.549</b>    | <b>13.380</b>    | <b>12.107</b>    | <b>-7,1</b>       |
| su strada                       | 11.475           | 10.596           | 11.386           | 11.978           | 10.571           | -7,9              |
| su ferrovia                     | 45               | 51               | 66               | 66               | 69               | 53,0              |
| marittimo e costiero            | 1.471            | 735              | 2.052            | 1.289            | 1.405            | -4,5              |
| per vie d'acqua interne         | 20               | 17               | 24               | 31               | 23               | 11,3              |
| per via aerea                   | 15               | 17               | 21               | 17               | 40               | 173,4             |
| <b>Totale economia (CN*)</b>    | <b>1.433.097</b> | <b>1.388.868</b> | <b>1.407.932</b> | <b>1.434.335</b> | <b>1.397.912</b> | <b>-2,5</b>       |
| <b>in % del totale economia</b> |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
|                                 | 2008             | 2009             | 2010             | 2011             | 2012             |                   |
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>0,91</b>      | <b>0,82</b>      | <b>0,96</b>      | <b>0,93</b>      | <b>0,87</b>      |                   |
| su strada                       | 0,80             | 0,76             | 0,81             | 0,84             | 0,76             |                   |
| <b>Per memoria (CN*):</b>       |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Servizi totali                  | 71,78            | 73,63            | 73,57            | 73,59            | 73,56            |                   |
| - Trasporti totali              | 3,44             | 3,48             | 3,42             | 3,41             | 3,33             |                   |

\*Contabilità Nazionale  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

Non va, infatti, dimenticato, che il 2012 è risultato un anno nuovamente e sensibilmente recessivo per la nostra intera economia. La forte caduta della domanda interna, soprattutto dei consumi delle famiglie (-3,9% in termini reali), si è inevitabilmente riflessa sul comparto del trasporto merci, segnatamente quello della modalità su strada, che ha accusato rilevanti cali di fatturato e, quindi, di valore aggiunto.

L'incidenza del valore aggiunto di comparto sul totale dell'economia (tab. 25) si è comunque mantenuta stabile nell'arco di tempo considerato, poco al di sotto dell'1%, seguendo il medesimo profilo ciclico dell'economia nel suo complesso.

Nel complesso, tra il 2008 e il 2012 (ancora tab. 25), il valore aggiunto nazionale si è ridotto del 2,5% in termini cumulati, mentre quello del trasporto merci ha subito una flessione di oltre il 7%, con una punta negativa allarmante del 7,9% per quello su strada. Anche il trasporto marittimo e costiero ha subito una contrazione non trascurabile (-4,5%), recuperando solo in parte le conseguenze del ciclo recessivo, mentre altre modalità, dimensionalmente molto più ridotte, come il trasporto su ferro così come il trasporto per via aerea, hanno evidenziato una crescita cumulata molto positiva (+53,0% e +173,4%, rispettivamente).

Nel mercato del lavoro, tra il 2008 ed il 2012 si è verificato un preoccupante ridimensionamento della base occupazionale. Le unità di lavoro (Ula) totali<sup>18</sup> nel trasporto di merci sono passate da poco più di 316mila del 2008 a circa 288mila del 2012 (tab. 26), con una flessione di quasi 28mila unità, corrispondenti ad un decremento cumulato di quasi il 9%. La flessione è concentrata in gran parte nella modalità del trasporto su strada, la componente più pesante per incidenza nel comparto. Le Ula del trasporto su strada si sono infatti ridotte da circa 303mila a 276mila (-27mila, corrispondenti al -8,9%). La riduzione di quota del trasporto merci è risultata di segno contrario rispetto al totale dei servizi, cresciuti da oltre il 69% del 2008 a quasi il 72% del 2012, con un andamento anch'esso crescente dei trasporti totali, saliti a poco più del 3% del totale economia nel 2012. Può essersi verificato, da parte della componente del trasporto passeggeri, nelle varie modalità, un effetto di compensazione delle flessioni occupazionali del segmento merci, determinando così il lieve incremento di quota.

---

18 Nell'archivio ASIA non sono presenti dati statistici relativi all'occupazione totale in Ula, ma solo quelli relativi al numero di dipendenti in unità equivalenti a tempo pieno. Poiché però sono presenti anche informazioni relative al numero di dipendenti non trasformati, è stato possibile calcolare per i dipendenti il coefficiente di trasformazione delle teste in unità equivalenti a tempo pieno, cioè unità di lavoro standard o Ula. Tali coefficienti sono stati poi applicati al numero di persone occupate totali desumibili dall'archivio ASIA, che equivalgono agli addetti, quindi presentano anche la componente dei titolari di impresa e dei loro collaboratori e/o coadiuvanti che non figurano come dipendenti, in modo da trasformarle in unità equivalenti a tempo pieno o Ula totali. Questa trasformazione implica che anche per gli imprenditori si adotti il concetto di tempo di lavoro standard dei dipendenti, elemento che potrebbe portare ad una sottostima delle Ula relative al lavoro autonomo, nel caso il numero di ore lavorate sia superiore a quello dei dipendenti. Pur in presenza di questa eventuale distorsione, abbiamo ritenuto che la trasformazione fosse comunque accettabile perché consente di ottenere un input di lavoro omogeneo e confrontabile con quello della Contabilità Nazionale, sempre di fonte Istat.

**Tab. 26 - Unità di lavoro (Ula) totali del trasporto di merci per modalità**  
migliaia

|                                 | 2008            | 2009            | 2010            | 2011            | 2012            | var. %<br>2009-12 |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>316,1</b>    | <b>299,0</b>    | <b>295,9</b>    | <b>293,7</b>    | <b>288,2</b>    | <b>-8,8</b>       |
| su strada                       | 302,6           | 285,9           | 282,1           | 280,5           | 275,6           | -8,9              |
| su ferrovia                     | 1,0             | 0,8             | 1,0             | 1,1             | 1,1             | 12,6              |
| marittimo e costiero            | 11,7            | 11,5            | 12,1            | 11,4            | 10,3            | -12,3             |
| per vie d'acqua interne         | 0,5             | 0,5             | 0,5             | 0,6             | 0,5             | -1,5              |
| per via aerea                   | 0,3             | 0,3             | 0,2             | 0,1             | 0,6             | 101,6             |
| <b>Totale economia (CN*)</b>    | <b>25.023,3</b> | <b>24.335,6</b> | <b>24.129,8</b> | <b>24.162,1</b> | <b>23.830,4</b> | <b>-4,8</b>       |
| <b>in % del totale economia</b> |                 |                 |                 |                 |                 |                   |
|                                 | 2008            | 2009            | 2010            | 2011            | 2012            |                   |
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>1,26</b>     | <b>1,23</b>     | <b>1,23</b>     | <b>1,22</b>     | <b>1,21</b>     |                   |
| su strada                       | 1,21            | 1,17            | 1,17            | 1,16            | 1,16            |                   |
| <b>Per memoria (CN*):</b>       |                 |                 |                 |                 |                 |                   |
| Servizi totali                  | 69,30           | 70,33           | 70,75           | 71,05           | 71,83           |                   |
| - Trasporti totali              | 2,92            | 2,95            | 2,99            | 3,00            | 3,02            |                   |

\*Contabilità Nazionale  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

Riguardo alle altre modalità di trasporto merci, l'occupazione misurata dalle Ula si è ridotta pesantemente anche nell'ambito marittimo e costiero (1.400 unità in meno, pari al -12,3%). Al contrario, come per il valore aggiunto, le modalità su ferro e per via aerea sono le uniche ad aver evidenziato nel periodo incrementi cumulati dell'occupazione, rispettivamente del 12,6% e del 101,6%.

La componente occupazionale alle dipendenze, anch'essa misurata in Ula (tab. 27), ha registrato una flessione più contenuta nel trasporto di merci (-4.600 unità, ossia -2,1%), soprattutto in quello su strada (solo -1,9%, cioè quasi 4mila unità in meno), rispetto al totale dell'economia, a dimostrazione che le imprese hanno cercato di salvaguardare il più possibile i livelli occupazionali. In effetti, il numero di imprese attive del trasporto merci su strada si è ridotto tra il 2008 e il 2012 di oltre 14mila unità. Sostanzialmente ciò ha coinciso con l'espulsione dal mercato di lavoratori autonomi e titolari di microimprese, quelli che, per mancanza di liquidità o difficoltà di ricorso al credito o per necessità di rientrare da esposizioni debitorie, non sono riusciti a sottrarsi ai contraccolpi della recessione.

**Tab. 27 - Unità di lavoro (Ula) dipendenti del trasporto di merci per modalità**  
migliaia

|                                 | 2008            | 2009            | 2010            | 2011            | 2012            | var. %<br>2009-12 |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>217,1</b>    | <b>206,4</b>    | <b>202,6</b>    | <b>210,1</b>    | <b>212,4</b>    | <b>-2,1</b>       |
| su strada                       | 204,0           | 193,7           | 189,2           | 197,2           | 200,1           | -1,9              |
| su ferrovia                     | 0,9             | 0,8             | 1,0             | 1,0             | 1,1             | 14,8              |
| marittimo e costiero            | 11,5            | 11,3            | 11,9            | 11,3            | 10,2            | -11,3             |
| per vie d'acqua interne         | 0,3             | 0,3             | 0,3             | 0,4             | 0,4             | 16,8              |
| per via aerea                   | 0,3             | 0,2             | 0,2             | 0,1             | 0,6             | 115,2             |
| <b>Totale economia (CN*)</b>    | <b>17.920,1</b> | <b>17.416,7</b> | <b>17.151,0</b> | <b>17.231,6</b> | <b>17.232,6</b> | <b>-3,8</b>       |
| <b>in % del totale economia</b> |                 |                 |                 |                 |                 |                   |
|                                 | 2008            | 2009            | 2010            | 2011            | 2012            |                   |
| <b>Trasporto di merci</b>       | <b>1,21</b>     | <b>1,18</b>     | <b>1,18</b>     | <b>1,22</b>     | <b>1,23</b>     |                   |
| su strada                       | 1,14            | 1,11            | 1,10            | 1,14            | 1,16            |                   |
| <b>Per memoria (CN*):</b>       |                 |                 |                 |                 |                 |                   |
| Servizi totali                  | 69,39           | 70,99           | 71,51           | 71,67           | 72,47           |                   |
| - Trasporti totali              | 2,87            | 2,89            | 2,95            | 2,99            | 2,94            |                   |

\*Contabilità Nazionale

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

L'ultimo aspetto analizzato è quello dell'efficienza, approssimabile con la misura della produttività del lavoro<sup>19</sup> (tab. 28). Pur in presenza di una flessione occupazionale più o meno accentuata nelle varie modalità del trasporto di merci, la forte caduta del valore aggiunto ha determinato una sensibile perdita di efficienza nelle imprese del settore.

Nel trasporto di merci, tra il 2008 ed il 2012, si è registrata una contrazione di produttività del 4,4%, determinata, per ragioni di incidenza del segmento, dalla caduta nella modalità su strada, che ha visto una netta flessione del prodotto medio per unità di lavoro che ha quasi sfiorato in termini cumulati l'8%, quasi otto volte la contrazione di poco meno di un punto che ha riguardato l'economia nazionale nel suo complesso.

19 Com'è noto, la produttività del lavoro, o meglio prodotto medio per occupato, è misurata dal rapporto tra il valore aggiunto (in questa analisi, al costo dei fattori) espresso in termini reali (valori concatenati anno di riferimento 2010) e l'input di lavoro totale (le Ula totali). Nell'archivio ASIA il valore aggiunto al c.d.f. è presente, tuttavia, solo a prezzi correnti, ma dalla Contabilità Nazionale è possibile estrarre dati del valore aggiunto al c.d.f. a prezzi correnti e in valori concatenati anno di riferimento 2010 relativi al trasporto terrestre (insieme alle condotte, che hanno un peso esiguo), al trasporto marittimo e per vie d'acqua e al trasporto aereo (gli ultimi due quasi coincidenti con i dati di ASIA). Dalle due serie a prezzi correnti e valori concatenati è possibile calcolare il prezzo implicito o deflatore per i settori dei trasporti, anche se non è possibile escludere la componente traffico passeggeri dalle tre modalità considerate. Anche in questo caso, abbiamo ritenuto che l'eventuale distorsione non fosse tale da compromettere il confronto tra i diversi settori di attività economica analizzati e quindi i deflatori ottenuti dalla Contabilità Nazionale sono stati utilizzati per trasformare il valore aggiunto al c.d.f. a prezzi correnti di fonte ASIA in un valore aggiunto in termini reali confrontabile con le grandezze della Contabilità Nazionale. Una volta ottenuto con il descritto calcolo il numeratore del rapporto, si è proceduto all'elaborazione dell'indicatore di produttività presentato nella tabella 28.

**Tab. 28 - Produttività del lavoro del trasporto di merci per modalità valore aggiunto per Ula**

euro a valori concatenati, 2010

|                              | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | var. %<br>2009-12 |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|
| <b>Trasporto di merci</b>    | <b>43.180</b> | <b>37.965</b> | <b>45.788</b> | <b>45.522</b> | <b>41.266</b> | <b>-4,4</b>       |
| su strada                    | 39.305        | 37.070        | 40.367        | 42.359        | 36.235        | -7,8              |
| su ferrovia                  | 48.472        | 63.030        | 68.044        | 61.806        | 60.067        | 23,9              |
| marittimo e costiero         | 143.114       | 58.536        | 169.502       | 119.925       | 167.836       | 17,3              |
| per vie d'acqua interne      | 42.735        | 29.930        | 45.073        | 56.226        | 52.002        | 21,7              |
| per via aerea                | 34.612        | 51.356        | 88.986        | 128.436       | 135.145       | 290,5             |
| <b>Totale economia (CN*)</b> | <b>58.504</b> | <b>56.851</b> | <b>58.348</b> | <b>58.644</b> | <b>58.056</b> | <b>-0,8</b>       |
| <b>Per memoria (CN*):</b>    |               |               |               |               |               |                   |
| Servizi totali               | 60.660        | 59.097        | 60.521        | 61.236        | 59.867        | -1,3              |
| - Trasporti totali           | 70.298        | 64.973        | 67.258        | 68.037        | 63.844        | -8,0              |

\* Contabilità Nazionale  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

Non bisogna dimenticare che il 2012 è stato l'anno caratterizzato da una flessione accentuata del Pil (-2,8%) e una ancora più elevata dei consumi (-3,9%), a testimonianza di una caduta del tono economico generale che si è riflessa, negativamente, sui volumi di merci e beni di consumo trasportati su strada.

Gli altri segmenti del trasporto merci hanno invece tutti registrato consistenti recuperi di efficienza, in particolare il trasporto su ferrovia e quello per via area (+23,9% e +290,5%, rispettivamente). In pieno recupero anche il segmento marittimo e costiero (+17,3%), che ha dimostrato di aver riassorbito perfettamente il crollo verticale registrato nel 2009, anno della profonda recessione mondiale, nel corso del quale le merci movimentate dai vettori italiani si sono contratte di oltre 56 milioni di tonnellate (-10,7% rispetto al 2008), contemporaneamente ad un andamento dei noli marittimi che, a seconda delle differenti modalità, dal Ro-Ro, al bulk (liquido e solido), container e general cargo, ha subito flessioni decisamente consistenti, con picchi negativi del 50-60% nella modalità porta-rinfuse solide e liquide. La più ridotta movimentazione di merci, unitamente alla contrazione dei noli marittimi, ha generato una nettissima flessione del valore aggiunto che, in presenza di una stabilità dei livelli occupazionali, ha determinato quel crollo di produttività di quasi il 60% segnalato dalla tabella 28 relativamente al 2009.

È opportuno sottolineare, in conclusione, che i settori del trasporto merci hanno evidenziato una capacità di recuperare efficienza superiore rispetto al comparto totale dei trasporti,

comprensivo del traffico passeggeri, che ha invece accusato una perdita di competitività molto incisiva, con una riduzione di produttività di ben 8 punti percentuali.

### 2.3 Un nuovo indice Confcommercio/Conftrasporto per l'autotrasporto

La misurazione del clima di fiducia delle imprese di autotrasporto consente di cogliere l'andamento del settore attraverso il punto di vista degli operatori e a prescindere dalle tonnellate per chilometro effettivamente trasportate, fin qui assunte come indicatore fondamentale per la misura del traffico di merci. In un'ottica previsionale, disporre di un indicatore di fiducia che sintetizzi il grado di confidenza degli operatori in un miglioramento della situazione economica del paese e dell'impresa nel prossimo futuro può essere utile per comprendere come l'andamento economico generale dell'economia e le principali variabili macroeconomiche incidano sulla percezione delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto e della logistica.

Il rapporto di ricerca realizzato da Format per Conftrasporto rileva, con cadenza semestrale, l'andamento del clima di fiducia delle imprese di autotrasporto e logistica con riferimento alla situazione economica generale del paese ed alla situazione specifica dell'impresa, realizzando un confronto tra il sentiment espresso dalla totalità delle imprese italiane e quello espresso dalle sole imprese appartenenti al settore dell'autotrasporto. Il clima di fiducia delle imprese emerge dalle opinioni e dalle previsioni espresse dagli operatori circa il miglioramento, peggioramento o la stabilità della situazione economica generale dell'Italia e della propria impresa nei semestri precedente e successivo rispetto al momento dell'intervista; ulteriori elementi di dettaglio che contribuiscono a definire il quadro generale del clima di fiducia del settore riguardano le opinioni e previsioni delle imprese di autotrasporto sul numero dei mezzi a disposizione, l'andamento dei ricavi, l'occupazione, i prezzi praticati ai clienti, le tempistiche di pagamento e il costo dei servizi bancari.

L'indagine prevede la somministrazione di un questionario strutturato attraverso interviste telefoniche effettuate tramite il sistema CATI (*computer assisted telephone interview*). Il questionario si compone di una serie di domande che riguardano l'anagrafica e la struttura dell'azienda intervistata (classe di addetti, area geografica, numero di veicoli posseduti, scala regionale, nazionale e internazionale di trasporto), il clima di fiducia rispetto ai sei mesi precedenti l'intervista ed in previsione per il semestre successivo e una serie di indicatori economici congiunturali (consuntivi e previsioni sulla variazione del parco veicoli, sui ricavi dell'azienda, sul numero di occupati nonché sui prezzi praticati ai clienti e sui tempi di pagamento). Il questionario viene somministrato a un campione rappresentativo delle imprese di autotrasporto e logistica costituito da 400 aziende ed i risultati sono stati confrontati con quelli forniti da un'altra indagine svolta su un campione rappresentativo della totalità delle imprese italiane. I dati sono riportati all'universo.

I risultati delle interviste effettuate tra il 23 marzo ed il 10 aprile 2015 indicano un clima di fiducia caratterizzato da maggiore pessimismo per le imprese dell'autotrasporto rispetto alla totalità delle imprese italiane: alla domanda sulla situazione economica generale dell'Italia degli ultimi sei mesi, oltre il 60% delle prime indica un peggioramento rispetto al semestre precedente (56,2% per le imprese italiane), e soltanto il 5,6% degli intervistati del settore autotrasporto prevede un miglioramento per il semestre futuro (9% per la totalità delle imprese). Molto simili tra i due gruppi di intervistati le opinioni sul semestre passato con riferimento all'andamento economico generale della propria impresa, con oltre il 57% degli intervistati che descrive un peggioramento; più differenziate le opinioni sul semestre a venire, rispetto al quale a fronte del 17% della totalità delle imprese italiane che prevede un miglioramento per la propria impresa, soltanto l'8,7% delle imprese di autotrasporto mostra altrettanto ottimismo, con una maggiore percentuale di intervistati che prevede una sostanziale stabilità nell'andamento economico del proprio business (61,1%).

**Tab. 29 - Risultati dell'Indagine Format-Conftrasporto sul *sentiment* delle imprese di autotrasporto saldi\***

| Periodo di rilevazione | Opinio-<br>ne sulla<br>situazione<br>economica<br>generale<br>passata | Opinio-<br>ne sulla<br>situazione<br>economica<br>generale<br>futura | Opinio-<br>ne sulla<br>situazione<br>economica<br>dell'impre-<br>sa passata | Opinio-<br>ne sulla<br>situazione<br>economica<br>dell'impre-<br>sa futura | Clima<br>passato | Clima<br>futuro | CFA**        |
|------------------------|---|--|---|--|------------------|-----------------|--------------|
| <b>Apr. 2013</b>       | -77,4   | -46,6  | -51,5   | -31,3  | -64,5            | -39,0           | <b>-51,7</b> |
| <b>Ott. 2013</b>       | -73,4   | -52,1  | -61,1   | -38,7  | -67,2            | -45,4           | <b>-56,3</b> |
| <b>Nov. 2014</b>       | -69,2   | -36,4  | -53,7   | -30,0  | -61,5            | -33,2           | <b>-47,3</b> |
| <b>Apr. 2015</b>       | -57,0   | -27,0  | -49,7   | -21,5  | -53,3            | -24,2           | <b>-38,8</b> |

\* Differenza tra la percentuale di imprese che indica, per il semestre passato o futuro, un miglioramento e la percentuale di imprese che indica, per il semestre passato o futuro, un peggioramento della situazione economica generale e dell'andamento della propria azienda.

\*\* Clima di fiducia dell'autotrasporto: indicatore costruito come media tra clima passato e clima futuro.

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Indagine Format-Conftrasporto sul sentiment delle imprese di autotrasporto, vari semestri.

La differenza di fiducia nel futuro tra imprese di autotrasporto e totalità delle imprese emerge in maniera netta per ciò che riguarda l'andamento dei ricavi dell'impresa (tab. A della Sintesi): il 10,1% degli intervistati appartenenti al campione rappresentativo della totalità delle imprese prevede infatti un miglioramento, ma soltanto l'1,8% delle imprese di autotrasporto è altrettanto ottimista, con un'elevata percentuale (70,9% a fronte del 56% della totalità delle

imprese italiane) di imprese di trasporto merci che, più cautamente, prevede stabilità nei ricavi aziendali futuri.

I risultati per il clima di fiducia delle imprese di autotrasporto sono riassunti, insieme a quelli delle precedenti indagini dell'Osservatorio Format, nella tabella 29. I valori iscritti nelle prime quattro colonne sono saldi tra la percentuale delle imprese di autotrasporto e logistica che indica, per il semestre passato o futuro, un miglioramento e la percentuale di imprese che indica, per il semestre passato o futuro, un peggioramento della situazione economica generale e dell'andamento della propria azienda. Le ultime tre colonne riportano, invece, medie ponderate (con uguale peso attribuito alla situazione economica generale e a quella aziendale, al clima passato e al clima futuro) di tali saldi per costruire degli indici sintetici di fiducia delle imprese di autotrasporto per il clima passato, futuro e complessivo, quest'ultimo denominato sinteticamente CFA (Clima di Fiducia dell'Autotrasporto). Sia l'indice per il clima passato che quello per il clima futuro presentano un andamento decrescente (e dunque di miglioramento delle opinioni sul passato e delle prospettive sul futuro) a partire dalla rilevazione di Ottobre 2013, che presenta i valori massimi, tanto per il clima passato quanto per il clima futuro, tra le quattro indagini considerate. In generale, nonostante nell'ultima rilevazione l'indice di fiducia per il semestre appena concluso si attesti al -53,3% (a causa, prevalentemente, della cattiva opinione sulla situazione economica generale passata), il semestre futuro sembra portare con sé una ventata di maggiore ottimismo (-24,2%), derivante principalmente dalle maggiori aspettative di miglioramento della situazione economica della propria impresa (-21,5%). Nel complesso, le prospettive per il futuro sono più rosee delle opinioni sul passato, portando ad un indice complessivo (CFA) che, allineato nell'andamento con i due indici del clima passato e futuro, mostra un saldo pari al -38,8%.



## 3. LE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO MERCI A BREVE TERMINE

### 3.1 Traffico interno e internazionale

La tabella 30 riassume i principali risultati del modello di analisi e previsione del traffico merci per percorsi, mostrando le variabili economiche che sono state considerate nelle previsioni di domanda di trasporto rispettivamente per gli scambi interni, internazionali in entrata e internazionali in uscita. Si vede chiaramente che gli andamenti delle tre variabili di interesse – Pil, importazioni ed esportazioni – sono condizionati dagli effetti della crisi sull'economia, presentando per il periodo 2008-2013 variazioni medie annue negative che hanno avuto pesanti ripercussioni sull'andamento del traffico merci complessivo, che registra una variazione media annua negativa del 3,8%. Tra le variabili macroeconomiche, la contrazione di maggior rilievo è quella subita dalle importazioni (-2,7% annuo), collegate ai traffici internazionali in entrata che rappresentano, nei sei anni presi in esame, circa un terzo dei traffici totali e che, nella suddivisione per percorsi, subiscono in effetti un accentuato calo tra 2008 e 2013 (-4% come media annua), di poco inferiore rispetto a quello sperimentato dai traffici interni al territorio italiano.

**Tab. 30 - Traffico merci per percorsi e variabili determinanti (previsioni dal 2014)**  
variazioni % e variazioni medie annue % di periodo

|                  | I-I  | PIL  | E-I  | IMP  | I-E  | EXP  | Totale traffico merci |
|------------------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|
| <b>2004-2007</b> | 3,1  | 1,5  | 1,5  | 5,2  | 5,0  | 6,0  | <b>2,8</b>            |
| <b>2008-2013</b> | -4,1 | -1,5 | -4,0 | -2,7 | -2,3 | -0,7 | <b>-3,8</b>           |
| <b>2014</b>      | -0,6 | -0,4 | 1,5  | 1,8  | 1,6  | 2,6  | <b>0,5</b>            |
| <b>2015</b>      | 0,6  | 1,1  | 2,7  | 3,6  | 2,2  | 5,3  | <b>1,6</b>            |
| <b>2016</b>      | 0,8  | 1,4  | 2,7  | 3,6  | 2,2  | 5,2  | <b>1,6</b>            |
| <b>2004-2016</b> | -0,9 | -0,1 | -0,9 | 1,0  | 0,9  | 2,5  | <b>-0,6</b>           |

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

Le stime per il 2014 (anno per cui ancora non sono disponibili i dati da fonti ufficiali) descrivono una timida ripresa (+0,5%) per il trasporto complessivo di merci, ripresa trainata perlopiù da esportazioni/traffici in uscita (+1,6%) e importazioni/traffici in entrata (+1,5%) che dai traffici interni, per i quali - in linea con l'andamento del Pil – l'inizio della ripresa si colloca all'inizio del 2015. Nel complesso, il periodo 2004-2016 si caratterizza – date le nostre previsioni

per il triennio 2014-2016 - per una variazione media annua negativa del traffico complessivo merci pari al -0,6%.

### Le tecniche di previsione

Per formulare le previsioni 2014-2016 sulle quantità trasportate per percorso, è stato utilizzato il seguente modello di regressione:

$$Y_{it} = \alpha_i X_{it} + \varepsilon_{it} \quad i = 1,2,3; t = 2003, \dots, 2013 \quad (1)$$

dove  $Y_{it}$  rappresenta il logaritmo della quantità delle merci trasportate (esprese in tonnellate per chilometro) per il tipo di percorso  $i$  (i.e. traffico interno, traffico dall'Italia verso l'estero e traffico dall'estero verso l'Italia),  $X_i$  denota l'insieme delle variabili di controllo e  $\varepsilon_i$  è un processo *white noise*. Il modello (1) è stato stimato utilizzando per ciascun percorso le seguenti variabili di controllo: il Pil per il traffico interno, le esportazioni per il traffico dall'Italia verso l'estero e le importazioni per il traffico dall'estero verso l'Italia. Una volta ottenute le stime, è possibile ottenere dal modello (1), sommando le previsioni dei diversi percorsi, la previsione del totale delle merci trasportate.

Le previsioni del totale delle merci trasportate sono state utilizzate per ottenere le previsioni 2014-2016 delle quattro modalità considerate (i.e. gomma, ferro, mare e aereo). Il modello utilizzato è il seguente<sup>19</sup>:

$$c_{it} = \alpha_i + \sum_{j=1}^4 y_{ij} \log p_{jt} + \beta_i (\log c_t - p_t^*) + u_{it} \quad i, j = 1, \dots, 4; t = 2003, \dots, 2013 \quad (2)$$

$$\text{con } p_t^* = \sum_{j=1}^4 c_{jt} \log p_{jt}, \quad c_{it} = \frac{q_{it} p_{it}}{\sum_{i=1}^4 q_{it} p_{it}}$$

dove  $c_i$  rappresenta il costo della modalità  $i$  sul costo totale delle modalità di trasporto,  $c_t$  è il costo totale delle merci trasportate (ottenuto con il modello (1)),  $p$  indica il livello del prezzo per la modalità  $i$ -esima mentre  $p^*$  è un indice di prezzo generale che serve a trasformare in termini reali il costo totale delle modalità di trasporto.

Le previsioni per le differenti modalità di trasporto (tab. 31) indicano, per il periodo 2004-2016, un andamento medio negativo per tutte le modalità con l'eccezione dell'aereo, che mostra una variazione media annua positiva dell'1,7%. La riduzione annua più forte si ha nel trasporto

20 Si veda, Angus Deaton, John Muellbauer, (1980), An Almost Ideal Demand System, *The American Economic Review*, Vol. 70, No. 3, 312-326.

su strada, mentre le merci trasportate via ferro e mare sono sostanzialmente stazionarie. Ma si deve proprio al trasporto su gomma e su ferro il brusco calo del trasporto merci tra 2008 e 2013: nonostante tutte le modalità sperimentino, in questo periodo, contrazioni nelle tonnellate per chilometro trasportate, sono queste a risentire in misura maggiore della crisi economica, con una variazione media annua rispettivamente pari al -4,5% ed al -4,6%. I dati per il 2014 mostrano una lievissima ripresa per tutte le modalità, con una decisa crescita (+4,4%) per il trasporto aereo.

**Tab. 31 - Traffico merci per modo di trasporto (previsioni dal 2014)**

variazioni % e variazioni medie annue % di periodo

|                  | Gomma | Ferro | Mare | Aereo | Totale traffico merci |
|------------------|-------|-------|------|-------|-----------------------|
| <b>2004-2007</b> | 2,5   | 5,6   | 2,8  | 6,5   | <b>2,8</b>            |
| <b>2008-2013</b> | -4,5  | -4,6  | -2,9 | -1,9  | <b>-3,8</b>           |
| <b>2014</b>      | 0,4   | 0,8   | 0,4  | 4,4   | <b>0,5</b>            |
| <b>2015</b>      | 1,5   | 1,6   | 1,6  | 1,8   | <b>1,6</b>            |
| <b>2016</b>      | 1,7   | 1,6   | 1,6  | 1,8   | <b>1,6</b>            |
| <b>2004-2016</b> | -1,1  | -0,2  | -0,2 | 1,7   | <b>-0,6</b>           |

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

**Tab. 32 - Ripartizione modale del traffico complessivo di merci (previsioni dal 2014)**

quote %

| Anni        | Gomma | Ferro | Mare | Aereo | Totale       |
|-------------|-------|-------|------|-------|--------------|
| <b>2003</b> | 50,2  | 5,4   | 44,4 | 0,1   | <b>100,0</b> |
| <b>2007</b> | 49,5  | 6,1   | 44,4 | 0,1   | <b>100,0</b> |
| <b>2013</b> | 47,3  | 5,7   | 46,9 | 0,1   | <b>100,0</b> |
| <b>2016</b> | 47,3  | 5,8   | 46,9 | 0,1   | <b>100,0</b> |

Il totale è ottenuto sui dati originali, mentre in tabella sono presentati i numeri arrotondati alla prima cifra decimale. Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Eurostat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La composizione del traffico merci per modalità di trasporto (tab. 32) vede una netta prevalenza della gomma (47,3% nel 2013) e del mare (46,9%), con un peso modesto per il trasporto su ferro ed una quota del tutto marginale per il trasporto aereo. L'andamento della composizione dei traffici per modalità di trasporto tra il 2004 e il 2016 mostra una leggera ma progressiva perdita di quota per il trasporto su gomma, che scende di quasi tre punti percentuali tra 2003 e 2016, a favore delle modalità mare (+2,5 p. p.) e ferro (+0,4 p. p.).









