CENTRO STUDI SUBALPINO

Come ogni anno, e siamo ormai al sesto consecutivo!, il nostro Centro Studi affronta con dovizia di dettagli l'analisi della Mobilità Globale delle merci, offrendo una panoramica aggiornata su di un argomento essenziale per chi s'interessa di trasporti, siano essi operatori di logistica o cultori della materia.

Seguendo una tradizione ormai istituzionalizzata anche quest'anno siamo partiti dai dati sulla movimentazione globale delle merci: la migliore approssimazione viene chiaramente dal valore del Commercio Estero Mondiale, ed in particolare dal volume delle esportazioni globali.
Lo scorso Aprile sono stati pubblicati i dati aggiornati al 2015 del WTO (World Trade Organization) e dello IMF (International Monetary Fund), e su quelle basi molto dettagliate e autorevoli, oltre che sui dati Eurostat (per il trasporto merci in Europa) abbiamo predisposto la edizione 2016 della pubblicazione "La mobilità globale delle merci e il ruolo della strada", giunta quest'anno, come già detto, alla sua sesta edizione.

Secondo il WTO: "la crescita molto modesta nel 2015 è stata caratterizzata per il quinto anno consecutivo da una crescita in volume inferiore al 3% (2,8%). Lo stesso basso tasso di crescita è previsto per quest'anno ed una ripresa solo nel 2017 quando il Commercio Estero dovrebbe crescere del 3,6%.

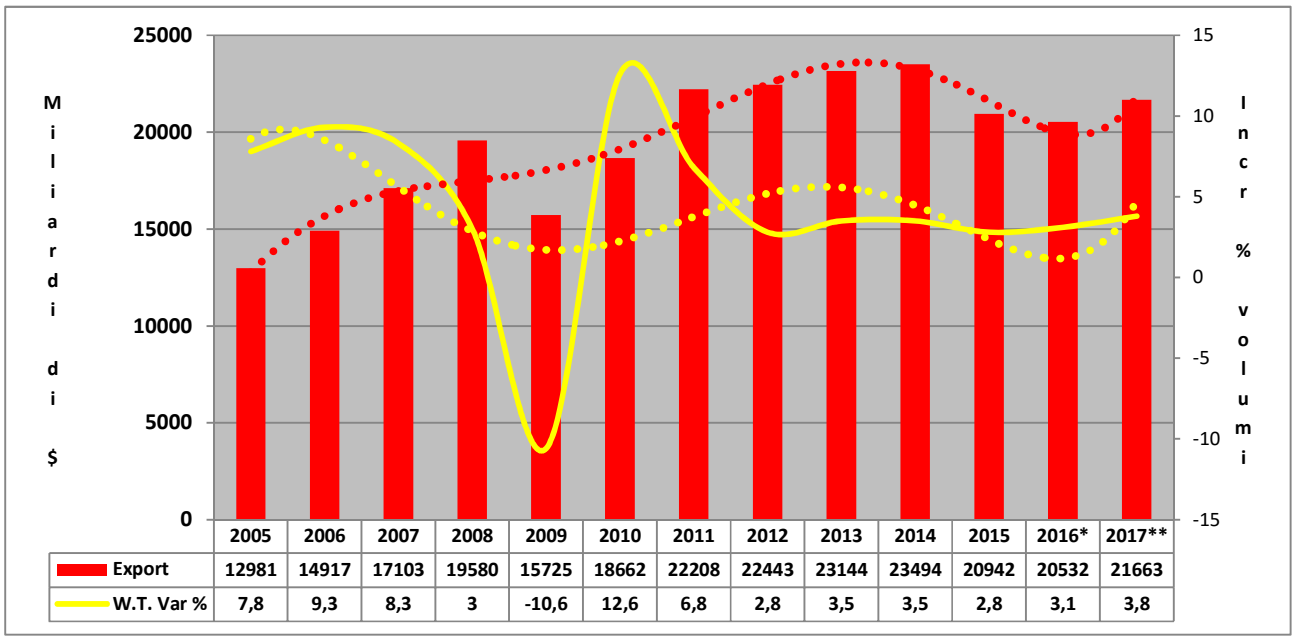
Esportazioni Mondiali di beni e servizi in valore - 2010-15

miliardi US $ e modifiche annuali in % Fonte WTO 2016

Esportazioni	Values		Modifiche annue in %			
	2015		2013	2014	2015	2010-15
Merci	15985		2,3	0,3	-13,5	5,5
Servizi Commerciali	4675		6,2	5,5	-5,4	4,1
Totale	20660		3	2	-11,3	4,4

Comunque, anche se a tassi scoraggianti, il commercio registra in volume tassi positivi," ha affermato il Direttore Generale del WTO Roberto Azevêdo. "Allo stesso tempo, mentre in volume il Commercio è salito, in valore è sceso drammaticamente di oltre l'11% (vedi figura a fianco) a causa dell'andamento dei cambi e alla caduta dei prezzi delle materie prime.
Questo potrebbe minare la fragile crescita economica dei paesi in via di sviluppo. Rimane anche la minaccia di un protezionismo strisciante, dato che molti governi continuano ad applicare restrizioni al commercio e il numero di queste barriere continua a crescere. "Comunque dovremmo cercare di vedere le cose nella giusta prospettiva. I paesi membri del WTO possono fare dei passi avanti nell'usare il Commercio per alzare la crescita economica globale, dalla riduzione delle misure restrittive alla applicazione del WTO Trade Facilitation Agreement. Questo accordo ridurrà vistosamente i costi del commercio nel mondo, facendo aumentare potenzialmente il Commercio fino a 1 miliardo di dollari all'anno. Ancora di più si potrebbe fare agendo sulle rimanenti restrizioni, tariffarie e non, sulle esportazioni di prodotti agricoli e manifatturieri".

La tabella sotto riportata, che riproduciamo sulla base dei dati forniti dallo IMF, mostra

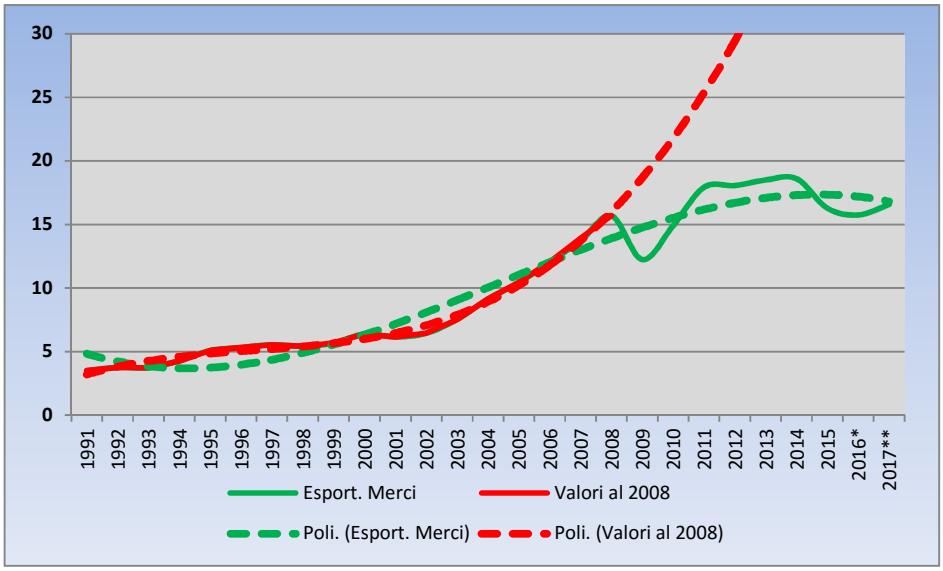


	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017**
Export	12981	14917	17103	19580	15725	18662	22208	22443	23144	23494	20942	20532	21663
W.T. Var %	7,8	9,3	8,3	3	-10,6	12,6	6,8	2,8	3,5	3,5	2,8	3,1	3,8

l'andamento dal 2005 dei volumi dell'export mondiale, inclusi i servizi commerciali, con indicazioni per i prossimi anni basate sulle previsioni di IMF. I valori dell'export sono in miliardi US$ e le variazioni nel Commercio Mondiale complessivo in percentuale dei volumi di World Trade. Fonte: IMF 2016, Outlook Aprile 2016

Nonostante tutto appare evidente comunque che il sistema mondiale dei trasporti continua a garantire grandi volumi di carico e a sottolineare il grande ruolo svolto dai sistemi di trasporto nel garantire lo sviluppo delle economie.

Nel 2015 circa 21.000 miliardi di dollari di merci e servizi, oltre il 28% del GDP mondiale, sono stati esportati nel mondo. Navi, Aerei, Autocarri e Treni hanno movimentato queste merci dai luoghi di produzione ai mercati dei consumatori.

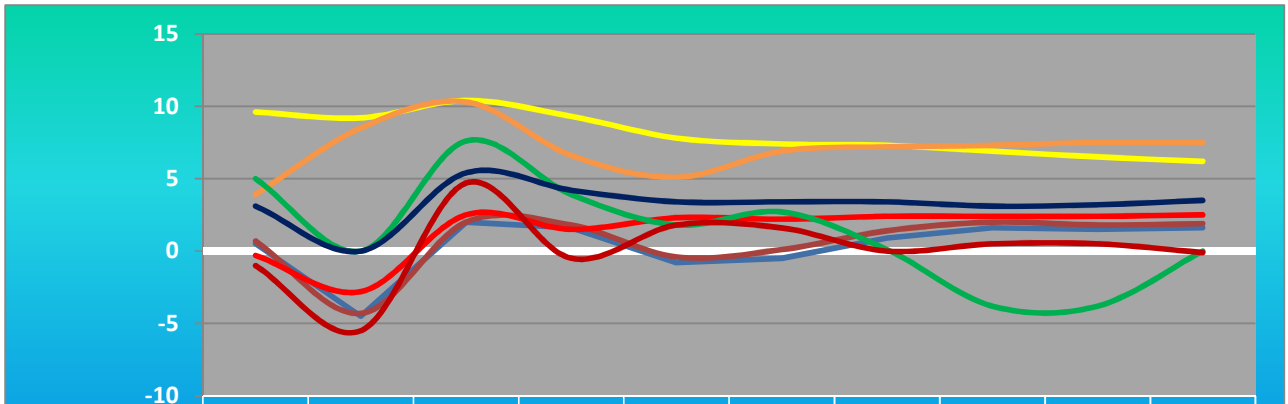


Dopo la buona ripresa dell'export delle merci che si era avuta nel 2010, a seguito della pesante caduta del 2009, già nel 2012 il trend di aumento si era affievolito, per mantenersi poi sostanzialmente sugli

stessi livelli fino al 2014. Un consistente calo si è verificato l'anno scorso e la ripresa è attesa solo l'anno prossimo.

Appare evidente come dal 2009 il trend (curva in verde) sia strutturalmente inferiore a quello che risultava come interpolazione dei dati fino al 2008. Lo slowdown va certamente attribuito alle ripetute difficoltà dell'economia mondiale. Guardando poi le ultime stime dello **sviluppo del reddito nei prossimi anni, pubblicato in aprile dallo IMF**, ci si rende conto che l'uscita dalle crisi è molto lenta e difficoltosa e che ormai la forbice tra l'andamento tendenziale mostrato fino al 2008 e quello attuale si è allargato al punto che appare difficile il ritorno alle medie di crescita del passato-

Anche per l'anno in corso il trend appare fiacco, con un modesto recupero del tasso di crescita nel 2017 anche alla luce delle proiezioni dello sviluppo del reddito.

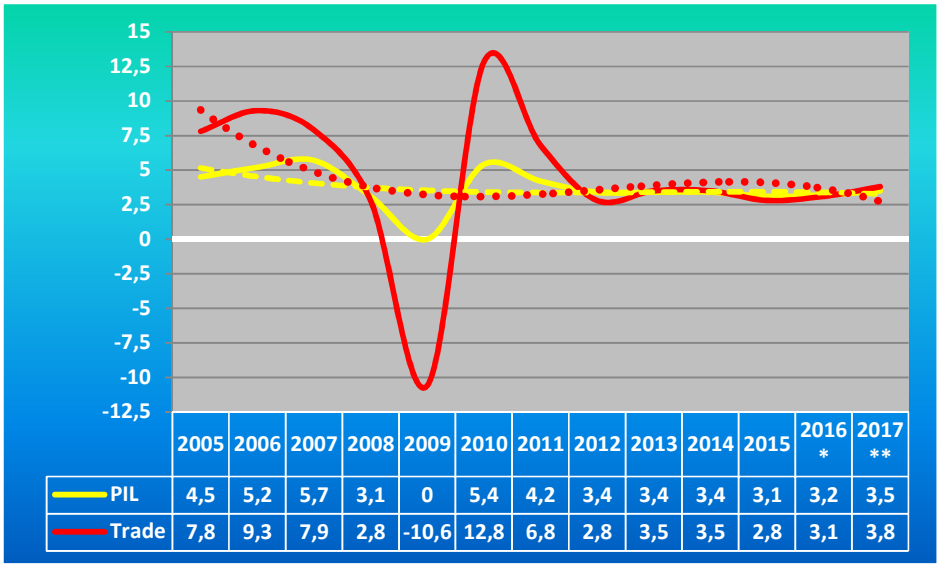


	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017**
Euro area	0,5	-4,5	2	1,6	-0,8	-0,5	0,9	1,6	1,5	1,6
EU 28	0,7	-4,3	2	1,8	-0,4	0,1	1,4	2	1,8	1,9
USA	-0,3	-2,8	2,5	1,5	2,3	2,2	2,4	2,4	2,4	2,5
Cina	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	7,4	7,3	6,9	6,5	6,2
India	3,9	8,5	10,3	6,6	5,1	6,9	7,2	7,3	7,5	7,5
Brasile	5	0	7,6	3,9	1,8	2,7	0,1	-3,8	-3,8	0
Giappone	-1	-5,5	4,7	-0,5	1,8	1,6	0	0,5	0,5	-0,1
World	3,1	0	5,4	4,2	3,4	3,4	3,4	3,1	3,2	3,5

Da sottolineare in particolare che è continuato anche nel 2015 l'indebolimento della crescita della Cina, che dovrebbe proseguire anche nell'anno in corso, e la ripresa dell'India, prevista mantenersi su buoni livelli anche quest'anno e che ha superato il tasso di crescita della Cina già dall'anno scorso. Anche il Brasile è molto lontano dai valori antecrisi, e viaggia dall'anno sorso su valori molto negativi, previsti proseguire anche quest'anno. Anche la Russia, che ha visto scendere il suo PIL del 3,7% l'anno scorso è prevista tornare su valori positivi solo l'anno prossimo. L'Europa ha viaggiato su valori definibili come sviluppo zero fino al 2013, ma ha mostrato poi, nel 2014 e 2015, incoraggianti valori di ripresa, previsti in leggera discesa quest'anno, con una leggera ripresa dell'economia solo l'anno prossimo. Molto stabile il tasso di progresso del PIL negli Usa, che viaggia comunque su valori

superiori all'area dell'Euro. Anche a livello mondiale lo sviluppo del reddito è rimasto piatto fino al 2014, per scendere l'anno scorso. Prevista ripresa soprattutto l'anno prossimo.

Confrontando quindi l'andamento degli incrementi annuali di Commercio Estero (Trade) e PIL globale (GDP World) risulta evidente che l'andamento del Commercio Globale, in progresso molto più sostenuto del prodotto interno lordo negli anni pre-crisi, ha patito molto di più la crisi globale, come ampiamente dimostrato dal crollo del trasporto merci, come avremo occasione di analizzare in dettaglio più avanti. Dal 2011 gli andamenti delle due variabili tendono a muoversi parallelamente, ma con valori molto più contenuti rispetto al 2010 e agli anni precedenti la crisi globale. L'indice di correlazione tra le due serie è molto alto (0,97).



Passiamo ora ad esaminare in dettaglio i dati del PIL e dell'export in volume, cominciando da:

Quote esportazioni di merci e servizi e GDP per aree Geografiche (Fonte IMF 2016)

	GDP	Export			GDP	Export
Economie Avanzate	**42,4**	**63,3**		**Economie emergenti e in via di sviluppo**	**57,6**	**36,7**
USA	15,8	10,6		Europa Centrale e orientale	3,3	3,5
Euro Area	11,9	25,5		Russia	3,3	1,9
Germany	3,4	7,5		Cina	17,1	11,4
France	2,3	3,6		India	7,0	2,1
Italy	1,9	2,6		Altre Asia	6,5	4,9
Spain	1,4	1,9		Brasile	2,8	1,1
Japan	4,3	3,8		Messico	2,0	1,9
U. K.	2,4	3,7		Medio Oriente e N. Africa	7,6	5,3
Canada	1,4	2,3		Africa subsaariana	3,1	1,7
Altre	6,6	17,4		Altre	4,9	2,9

Da sottolineare che in termini di Prodotto interno lordo (GDP), la situazione nel 2015 si è modificata solo marginalmente rispetto al 2014, ma ha visto proseguire lo spostamento verso l'area delle economie emergenti della Produzione del Reddito, soprattutto per il contributo della Cina. Leggermente scesa invece la quota del commercio internazionale delle economie emergenti, nonostante l'aumento dello share della Cina:

In termini di reddito

- L'area delle economie emergenti e in via di sviluppo produce ormai un reddito decisamente superiore alle economie avanzare, rappresentando oltre la metà del reddito prodotto nel Globo (57,6%): gli USA (diminuiti ancora come share nel 2015) e l'area Euro (pure scesa marginalmente come share) unite rappresentavano nel 2015 il 27,7% del totale, (1,5 punti in meno dell'anno precedente), e assieme alla Cina (cresciuta invece di 0,8 punti) rappresentavano il 44,8% dello GDP mondiale.
- La Cina, che ha superato già nel 2012 l'area dell'Euro, e nel 2014 anche gli Stati Uniti, continua ad aumentare il suo share del reddito mondiale, assieme all'India che ha superato per il quarto anno consecutivo il Giappone oltre a tutte le singole economie dell'area della UE.
- L'Italia è scesa all'undicesimo posto nella graduatoria mondiale.

In termini di Export

- Le Economie avanzate mantengono abbondantemente la leadership, e la loro quota è risalita leggermente (+1,3 punti l'anno scorso), con l'area dell'Euro che pure aumenta la sua quota del Commercio Estero nel 2015 e rappresenta oltre ¼ del totale (la Germania da sola rappresenta circa il 30% dell'area dell'Euro).
- La Cina, che ha ancora aumentato la sua quota dell'export e che ha già superato da sei anni la Germania come paese esportatore, ha superato anche nel 2015 gli Stati Uniti ed è il primo paese esportatore al mondo.
- L'Italia è salita al 7° posto come paese esportatore, anche se con una leggera flessione del sia del volume dell'export che nello share a livello mondiale.

E' poi interessante sottolineare, sulla base dei dati forniti dal WTO, che anche l'anno scorso **è aumentata la quota del commercio estero che si riferisce ai servizi**, scesi molto meno delle merci (-5,4% rispetto al -13,5% delle merci) ed ora stabilmente al 22,6% del totale, rispetto al 77,4% cui è sceso l'export di merci. Tra i servizi il trasporto delle merci, che è invece quello che ha sofferto di più della crisi degli ultimi anni, ed è diminuito in proporzione maggiore rispetto al totale dell'export di servizi commerciali. Secondo i dati e l'analisi del WTO:

• Dal 1995 al 2014, i Servizi di Trasporto sono cresciuti in media un po' meno della crescita totale dei servizi commerciali, soprattutto prima del 2000.

• Dai primi anni 2000, l'espansione del commercio delle merci e del traffico aereo passeggeri sono stati la causa della crescita significativa del settore del trasporto. Nel 2008 l'esportazione mondiale di servizi di trasporto raggiungevano US$ 891 miliardi.

• Trasporti e Servizi finanziari sono stati I settori più colpiti dalla crisi economica globale . Nel 2009 l'esportazione di servizi di trasporto sono crollati del 22% riflettendo la minore domanda di trasporto merci per la discesa del commercio delle merci. Tutti i principali paesi esportatori hanno visto scendere drammaticamente gli introiti . In Asia le esportazioni sono scese del 28%, del 21% in Europa e del 18% negli Stati Uniti.

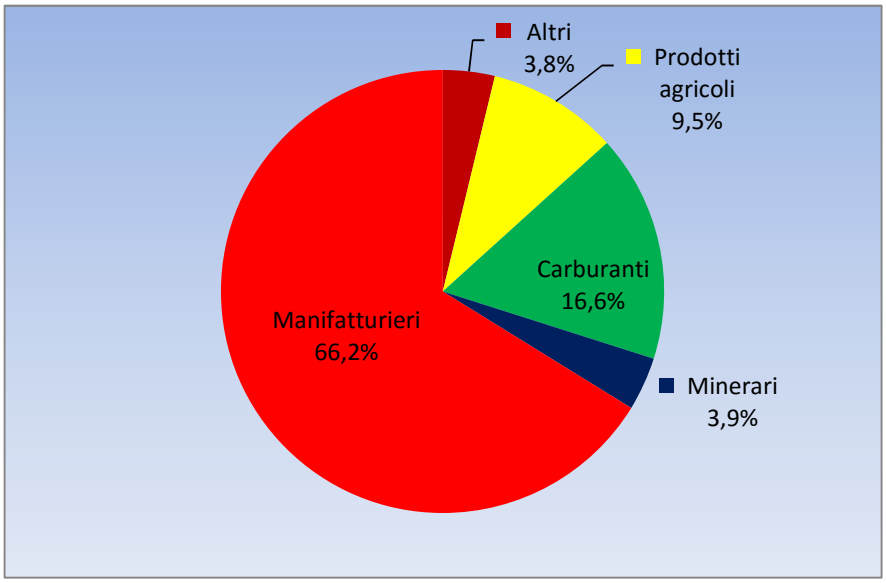
• Il settore Trasporti a livello globale si è cominciato a riprender nel 2010, con una crescita del 16%. Comunque i livelli pre-crisi non sono stati raggiunti fino al 2013, con un totale di US$ 906 miliardi. Leggera crescita nel 2014 a 955 US$. Nel grafico sopra riportato, tratto dal rapporto 2015 del WTO (con a sinistra i valori del Commercio merci e a destra quelli dell'export di servizi di trasporto), si può anche notare che fino al 2010 i trasporti (curva blu) crescevano più del commercio delle merci.

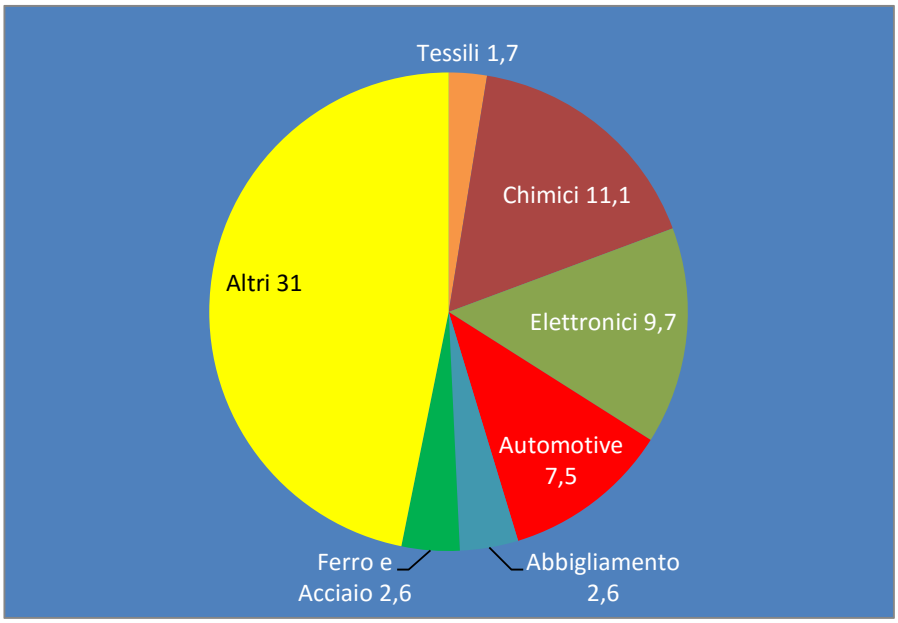
Commercio estero mondiale di servizi – Fonte WTO – valori in miliardi US $ e quote

	Valore 2014	**Quote**				
Esportazioni		2005	2010	2012	2013	2014
Servizi connessi alle merci	160	3,6	3,2	3,5	3,2	3,2
Trasporti	955	22,4	21,3	20,5	19,9	19,3
Viaggi	1240	26,4	24,7	24,8	25,2	25,1
Altri	2585	47,7	50,7	51,2	51,7	52,4
Totale	4940					
Importazioni	**Valore 2014**					
Servizi connessi alle merci	105	2,5	2,1	2,1	2,2	2,1
Trasporti	1225	27,3	26,5	26,9	26,1	25,6
Viaggi	1165	25,9	23,1	23,3	23,8	24,4
Altri	2290	44,2	48,3	47,6	47,8	47,9
Totale	4780					

Anche dalla tabella sopra riportata si piò notare come l'importanza relativa (quota %) del trasporto e in parte anche dei viaggi, è andata costantemente scendendo nel tempo, a favore degli altri servizi commerciali.

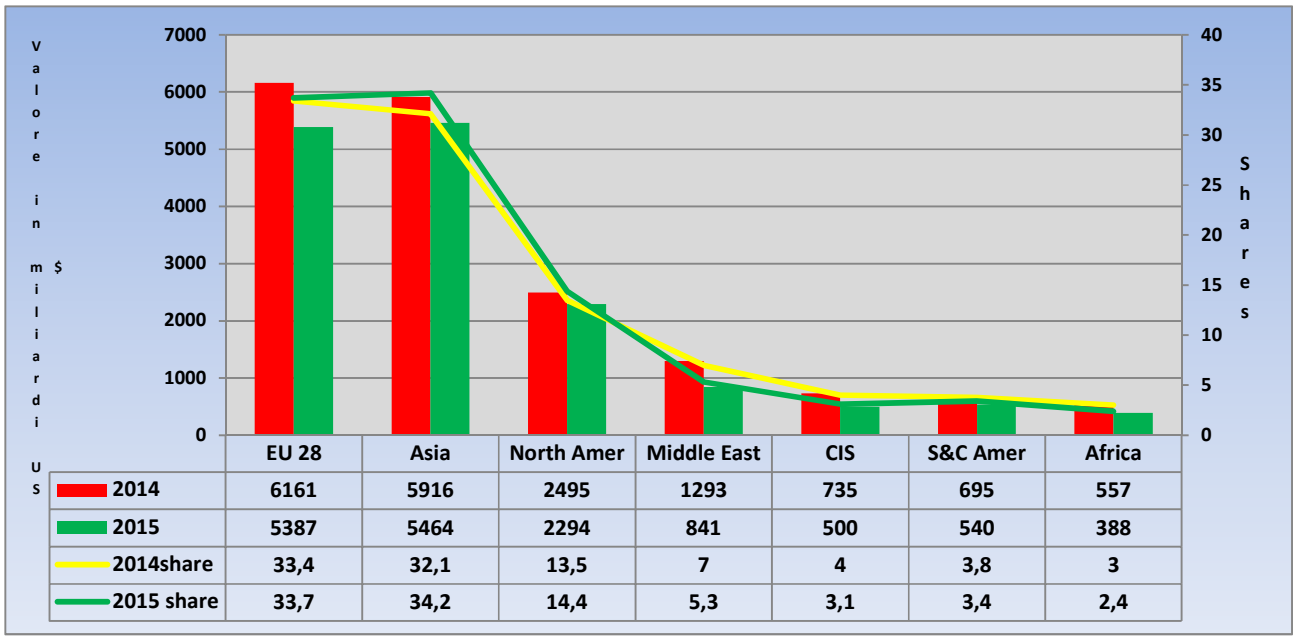
Passando al Commercio Mondiale delle merci e in particolare alla sua composizione merceologica, i cui ultimi dati disponibili sono relativi al 2014, il settore manufatturiero, che rappresenta i 2/3 dell'export, è ancora leggermente aumentato (+1,5 punti) rispetto all'anno precedente. Parallelamente diminuisce sensibilmente l'export dei carburanti (-1,2 punti), a seguito della riduzione dei prezzi del barile. Data la ulteriore e sensibile riduzione del greggio lo scorso anno è da mettere in conto una ulteriore riduzione nel 2015 di tale valore. Stabile la quota dei prodotti agricoli.





Tra i manufatti aumentano i prodotti elettronici, la costruzione di autoveicoli e i tessili.

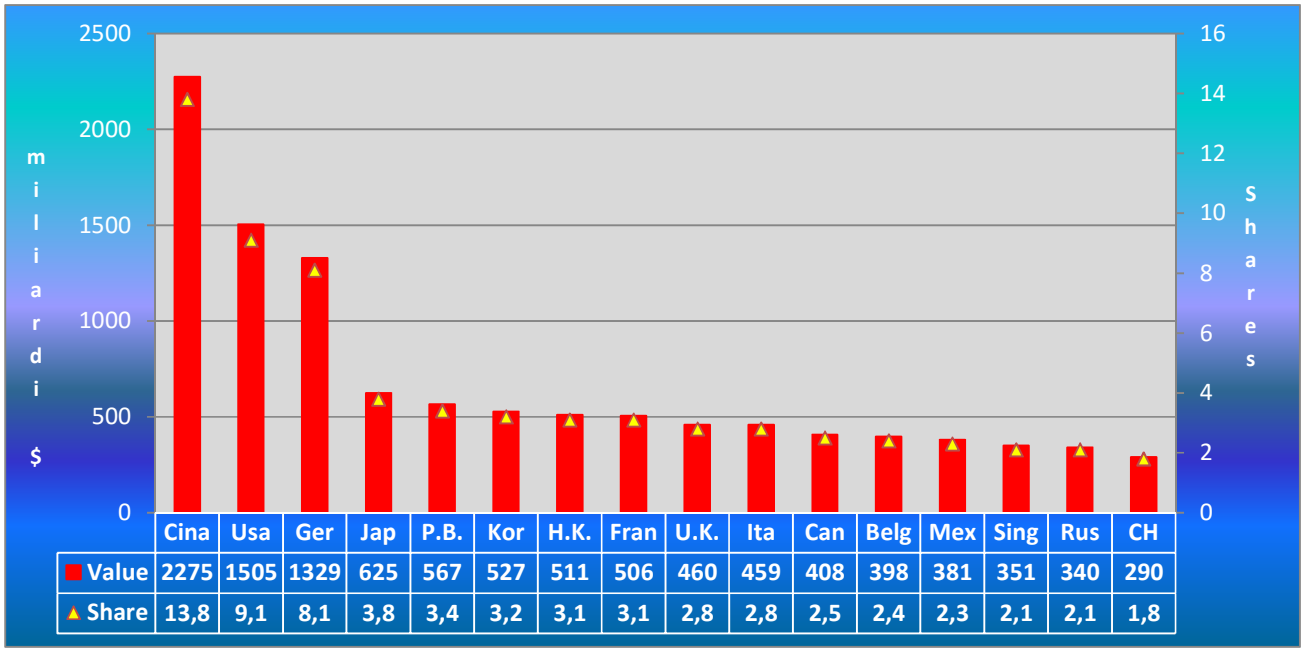
Quanto ai movimenti dell'export merci in valore, a livello di macro-aree, tutte in sensibile diminuzione, (in media la discesa sul 2014 è stata del 13,5%) l'Unione Europea perde la leadership a



	EU 28	Asia	North Amer	Middle East	CIS	S&C Amer	Africa
2014	6161	5916	2495	1293	735	695	557
2015	5387	5464	2294	841	500	540	388
2014share	33,4	32,1	13,5	7	4	3,8	3
2015 share	33,7	34,2	14,4	5,3	3,1	3,4	2,4

favore dell'Asia che aumenta anche la sua quota sul totale assieme al Nord America. Nell'anno diminuiscono ulteriormente Middle Est e Africa, per il diminuito valore delle esportazioni di petrolio. Scendono anche CIS, sia per la crisi della Russia che per le sanzioni legate alla crisi Ucraina, e Sud e Centro America per la pesante crisi economica, soprattutto del Brasile.

Analizzando i dati per paese



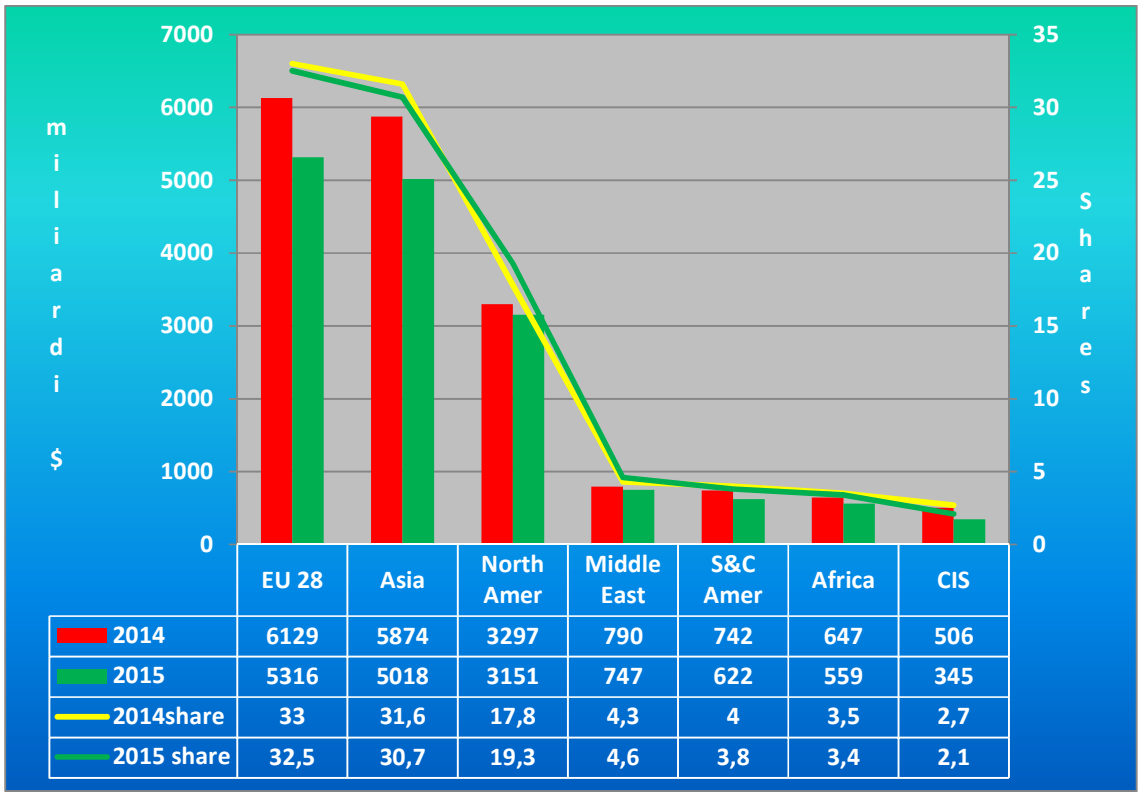
	Cina	Usa	Ger	Jap	P.B.	Kor	H.K.	Fran	U.K.	Ita	Can	Belg	Mex	Sing	Rus	CH
Value	2275	1505	1329	625	567	527	511	506	460	459	408	398	381	351	340	290
Share	13,8	9,1	8,1	3,8	3,4	3,2	3,1	3,1	2,8	2,8	2,5	2,4	2,3	2,1	2,1	1,8

nell'export di beni la Cina rimane il maggior paese esportatore, davanti a USA, Germania e Giappone. Le quattro assieme rappresentano oltre 1/3 del totale dell'export di beni.

Nell'analisi per paese, con volumi tutti in discesa rispetto al 2014, aumenta la propria quota relativa soprattutto la Cina, seguita da USA e Giappone. Sostanzialmente stabile la Germania. Corea del sud e Hong Kong superano la Francia.

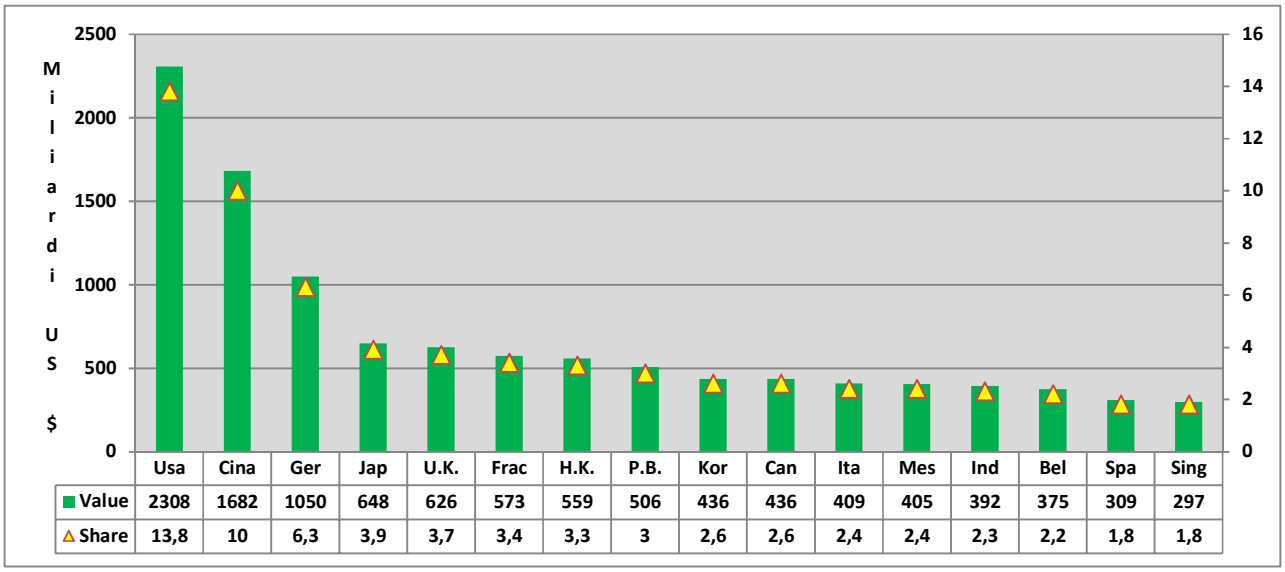
L'Italia scende in decima posizione nella graduatoria tra i maggiori paesi esportatori, mantenendo la quota relativa dello scorso anno.

Riguardo all'import di beni, scesi in totale del 12,2%, la UE perde il 13,4% ma mantiene la leadership mondiale con uno share in leggera diminuzione a 32,5% davanti all' Asia che perde il 14,6% e un punto di share. Il Nord America limita le perdite al 4,7% e aumenta la sua quota relativa al 19,3%. Anche il Medio Oriente limita le perdite al 4,5% e sale in quota al 4,6%. Pesanti le perdite del CIS, soprattutto a causa della crisi della Russia, che scende del 37%. Perde il 15,9% il Centro e Sud America, soprattutto per la discesa del Brasile che perde il 25,2%. In media la perdita di import dell'Africa.



	EU 28	Asia	North Amer	Middle East	S&C Amer	Africa	CIS
2014	6129	5874	3297	790	742	647	506
2015	5316	5018	3151	747	622	559	345
2014share	33	31,6	17,8	4,3	4	3,5	2,7
2015 share	32,5	30,7	19,3	4,6	3,8	3,4	2,1

Nell'analisi per singoli paesi i maggiori importatori di beni rimangono gli USA, le cui importazioni sono scese nel 2015 del 4,3%, seguiti dalla Cina che invece le ha viste scendere del 14,2%. La Germania l'anno scorso è scesa del 13% e del 9,4% gli UK. Il Messico ha perso solo l'1,5%. L'Italia ha



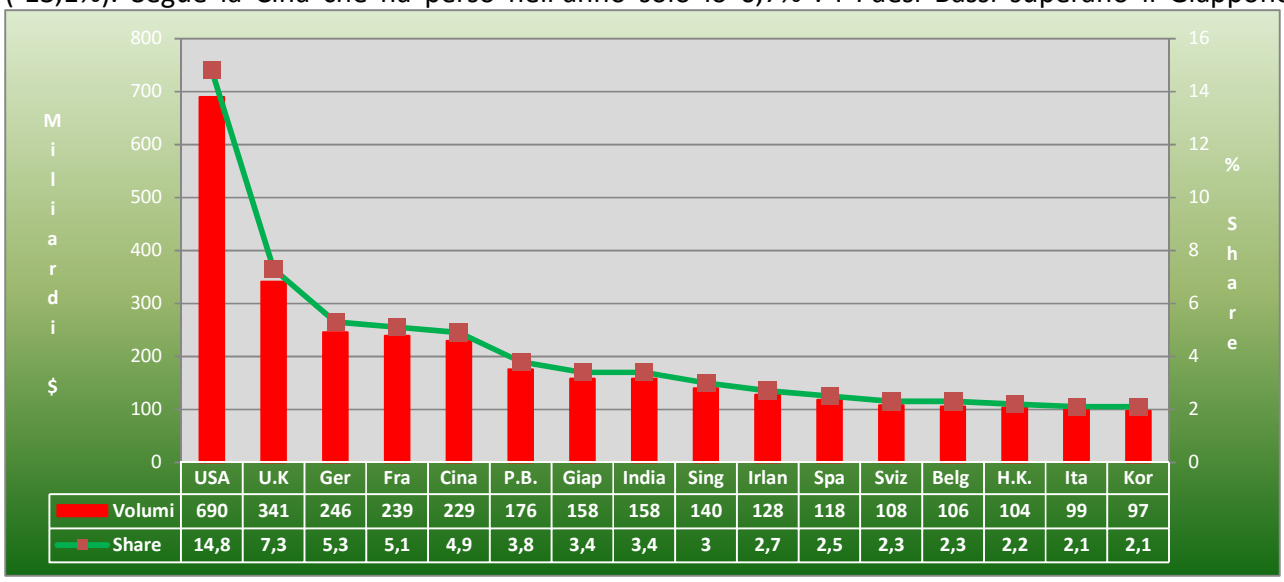
	Usa	Cina	Ger	Jap	U.K.	Frac	H.K.	P.B.	Kor	Can	Ita	Mes	Ind	Bel	Spa	Sing
Value	2308	1682	1050	648	626	573	559	506	436	436	409	405	392	375	309	297
Share	13,8	10	6,3	3,9	3,7	3,4	3,3	3	2,6	2,6	2,4	2,4	2,3	2,2	1,8	1,8

diminuito l'import del 13,8% e si è piazzata all'undicesimo posto tra i paesi importatori, superata anche dal Canada. Tra le perdite più vistose quelle della Russia, scesa del 37%.

Riguardo all'export di servizi commerciali per macro-aree, diminuito l'anno scorso del 6,4% in totale , la leadership rimane largamente all'Europa, che ne detiene oltre il 47%, anche se nel 2015 le sue esportazioni di servizi commerciali sono diminuite del 9,8%, seguita dall'Asia che ha aumentato la sua rappresentanza al 26,1% pur diminuendo il volume dell'export del 3,4%. Il Nord America è sceso solo dello 0,9% e ha aumentato al 16,9% la sua quota del totale.

	Europa	Asia	North Amer	S&C Amer	Altre Regioni
2014	2349	1236	793	156	340
2015	2205	1220	790	140	320
2014share	48,2	25,4	16,3	3,2	6,9
2015 share	47,2	26,1	16,9	3	6,8

Predominio assoluto degli Stati uniti quanto all'export di servizi commerciali per paese: gli Usa mantengono la leadership mantenendo sostanzialmente il volume dello scorso anno e aumentando la sua quota sul totale, seguita da U.K, in discesa del 4,7%, dalla Germania (-9,8%) e dalla Francia (-13,1%). Segue la Cina che ha perso nell'anno solo lo 0,7% . I Paesi Bassi superano il Giappone.



	USA	U.K	Ger	Fra	Cina	P.B.	Giap	India	Sing	Irlan	Spa	Sviz	Belg	H.K.	Ita	Kor
Volumi	690	341	246	239	229	176	158	158	140	128	118	108	106	104	99	97
Share	14,8	7,3	5,3	5,1	4,9	3,8	3,4	3,4	3	2,7	2,5	2,3	2,3	2,2	2,1	2,1

L'Italia perde il 12,7% e scende in 15° posizione, superata anche dalla Svizzera e da Hong Kong.

Anche nell'import di servizi commerciali gli Usa rimangono in testa alla classifica, aumentandoli del 3,5%, ma la Cina registra il maggior aumento in assoluto (+14,7), migliora la sua posizione relativa e si avvicina ai valori degli USA, staccando Germania e Francia che invece riducono il loro volume di import. Altro aumento significativo quello dell'Irlanda (+4,5%9. la Russia perde il 28,3% sul 2014 e in classifica scende al 16 posto, subito dopo la Svizzera.

	USA	Cina	Germ	Fran	U.K.	Giap	P.B.	Irl	Sing	India	Corea	Bel	Ita	Can	CH	Rus
Volumi	469	437	292	224	205	174	166	151	144	126	112	104	98	95	93	85
Share	10,3	9,6	6,4	4,9	4,5	3,8	3,6	3,3	3,1	2,7	2,5	2,3	2,1	2,1	2	1,9

L'Italia scende in 13° posizione con un calo del 13,7%.

Per riassumere pubblichiamo di seguito una tabella elaborata dal nostro Centro Studi, sulla base dei dati pubblicati dal WTO e presentati più sopra in dettaglio. (dati in miliardi di $)

Import ed Export dei maggiori Paesi e aree mondiali e saldi bilancia Commerciale

	Export	%	Import	%	Saldo
EUROPA	8163	39,5	7779	37,2	384
Unione Europea	7345	35,6	7023	33,6	322
Germania	1575	7,6	1342	6,4	233
Gran Bretagna	801	3,9	831	4	-30
Francia	745	3,6	797	3,8	-52
Paesi Bassi	743	3,6	672	3,2	71
Italia	558	2,7	507	2,4	51
Belgio	504	2,4	479	2,3	25
Spagna	400	1,9	372	1,8	28
Altre UE	2019	9,8	2023	9,7	-4
Altri Europa	818	4	756	3,6	62
Russia	389	1,9	279	1,3	110
Altre C.I.S.*	203	1	183	0,9	20
ASIA	6684	32,4	6398	30,6	286
Cina	2504	12,1	2119	10,1	385
Giappone	783	3,8	822	3,9	-39
Korea	624	3	548	2,6	76
India	425	2,1	518	2,5	-93
Altre Asia	2348	11,4	2391	11,4	-43
NORD AMERICA	3084	14,9	3746	17,9	-662
USA	2195	10,6	2777	13,3	-582
Canada	484	2,3	531	2,5	-47
Messico	405	2	438	2,1	-33
CENTRO E SUD AMERICA	680	3,3	792	3,8	-112
Brasile	224	1,1	248	1,2	-24
Altre	456	2,2	544	2,6	-88
MEDIO ORIENTE	936	4,5	943	4,5	-7
AFRICA	441	2,1	615	2,9	-174
Altre non classificate	80	0,4	175	0,8	-95
TOTALE MONDO	20660	100	20910	100	-250

L'Europa, che ha visto diminuire del 10,1% le sue esportazioni in valore e del 10,6% le sue importazioni, ha mantenuto il valore del saldo attivo della bilancia commerciale: rappresenta sempre circa il 40% del Commercio Estero mondiale. La Germania è il paese più importante con un notevole saldo attivo della Bilancia Commerciale, diminuito rispetto allo scorso anno del 46% per la contrazione delle sue esportazioni, mantenendo praticamente inalterate le importazioni. Saldi positivi anche per

Paesi Bassi, Italia, Belgio, e Spagna. Peggiora leggermente il saldo negativo della Gran Bretagna che diventa però il secondo paese europeo per volume di commercio estero, superando la Francia che migliora leggermente il saldo negativo della sua bilancia commerciale. Diminuiscono del 31,2% le esportazioni della Russia che riesce comunque a mantenere un buon saldo attivo nella sua bilancia commerciale per la contemporanea riduzione delle importazioni del 34,7%. Evidente quindi l'effetto crisi nelle esportazioni in valore dei carburanti, data la pesante discesa dei prezzi, e l'effetto sanzioni sulle importazioni. La diminuzione dei prezzi del petrolio hanno penalizzato il Medio Oriente che ha visto diminuire del 34% il valore delle sue esportazioni, azzerando il saldo fortemente attivo della sua bilancia commerciale. Stessa sorte è toccata anche all'Africa.

L'Asia ha visto scendere meno dell'Europa le sue esportazioni (-6,5%), ma un po' più dell'Europa le sue importazioni(-11,4%) aumentando comunque il suo share nel Commercio Mondiale, e migliorando notevolmente il saldo della bilancia commerciale, passata da un saldo negativo di 71 miliardi ad un saldo positivo di 286 miliardi di dollari. Ciò soprattutto per merito della Cina che ha migliorato il suo share sul totale del Commercio mondiale, soprattutto nelle esportazioni, e aumentando del 73% il saldo positivo della sua Bilancia Commerciale. Migliora anche il saldo positivo della Corea del Sud. Riduce del 77% il suo sbilancio il Giappone, soprattutto per la forte riduzione delle importazioni. Rimane negativo il saldo dell'India.
La Cina rimane la prima nazione per export e la seconda per import.

Cresce ancora l'elevato deficit commerciale degli Stati Uniti che rimangono la prima nazione importatrice e la seconda come export.

Pure Centro e Sud Americo peggiorano il saldo negativo complessivo, sia per la peggiorata crisi economica del Brasile che per la diminuzione dell'export dei paesi produttori di petrolio.

L'Italia riduce leggermente il saldo attivo della sua bilancia Commerciale e si colloca al 6° posto al mondo per il valore del suo attivo, superata nel 2015 dalla Corea del Sud.

l Trasporto Merci nel Mondo

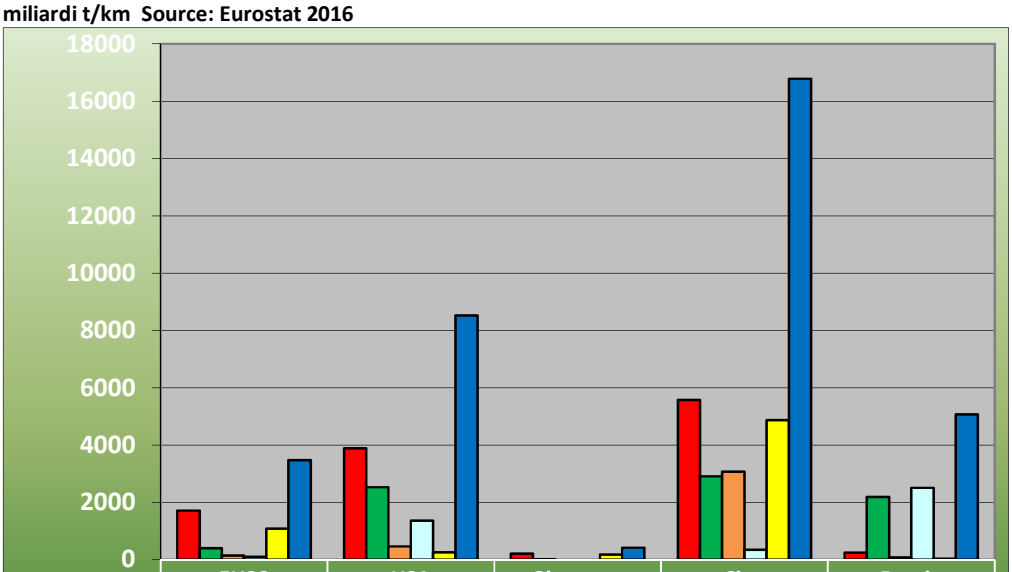
Dopo aver analizzato il movimento in volume/valore delle merci e dei servizi a livello mondiale nell'anno appena passato, sottolineando indirettamente l'importanza del trasporto nello sviluppo delle economie a livello globale, nella seconda parte dello studio analizziamo invece il ruolo svolto dalle varie modalità di trasporto nell'assicurare un'efficiente movimentazione delle merci.

Come già sottolineato nei precedenti rapporti sull'argomento l'andamento della mobilità delle merci nelle aree più importanti del mondo, e il ruolo svolto dalle varie modalità, sono condizionati da:

- Dimensione e livello di sviluppo economico del paese con particolare riferimento a Economie avanzate o in via di sviluppo
- Ruolo relativo di Industria e Servizi
- Caratteristiche del territorio.
- Disponibilità di materie prime.
- Importanza della flessibilità utilizzo, tempestività spostamenti e consegne, rispetto a volumi, peso e valore dei carichi.
- Ruolo della logistica e just in time.

I dati confrontabili utilizzati quest'anno sono gli ultimi pubblicati da Eurostat agli inizi dell'anno e relativi al 2013 (2012 per gli USA), ma sono sufficientemente rappresentativi della dimensione del traffico merci all'interno delle più significative aree del mondo.

Trasporto Merci nel mondo 2013 - Traffico interno Maggiori Paesi (Usa 2012)
miliardi t/km Source: Eurostat 2016



	EU28	USA	Giappone	Cina	Russia
Strada	1720	3886	211	5573	250
Ferrovia	406	2536	21	2917	2196
Navig.Int	153	470		3073	80
Oleodotti	112	1368		350	2513
Mare	1089	263	185	4871	39
Totale	3480	8523	417	16784	5078

Alla luce della precedente analisi del commercio mondiale appare scontato che in assoluto i maggiori volumi di traffico merci, esposti d'ora in poi in tonnellate/km, siano in Cina, Stati Uniti, Russia ed Europa.

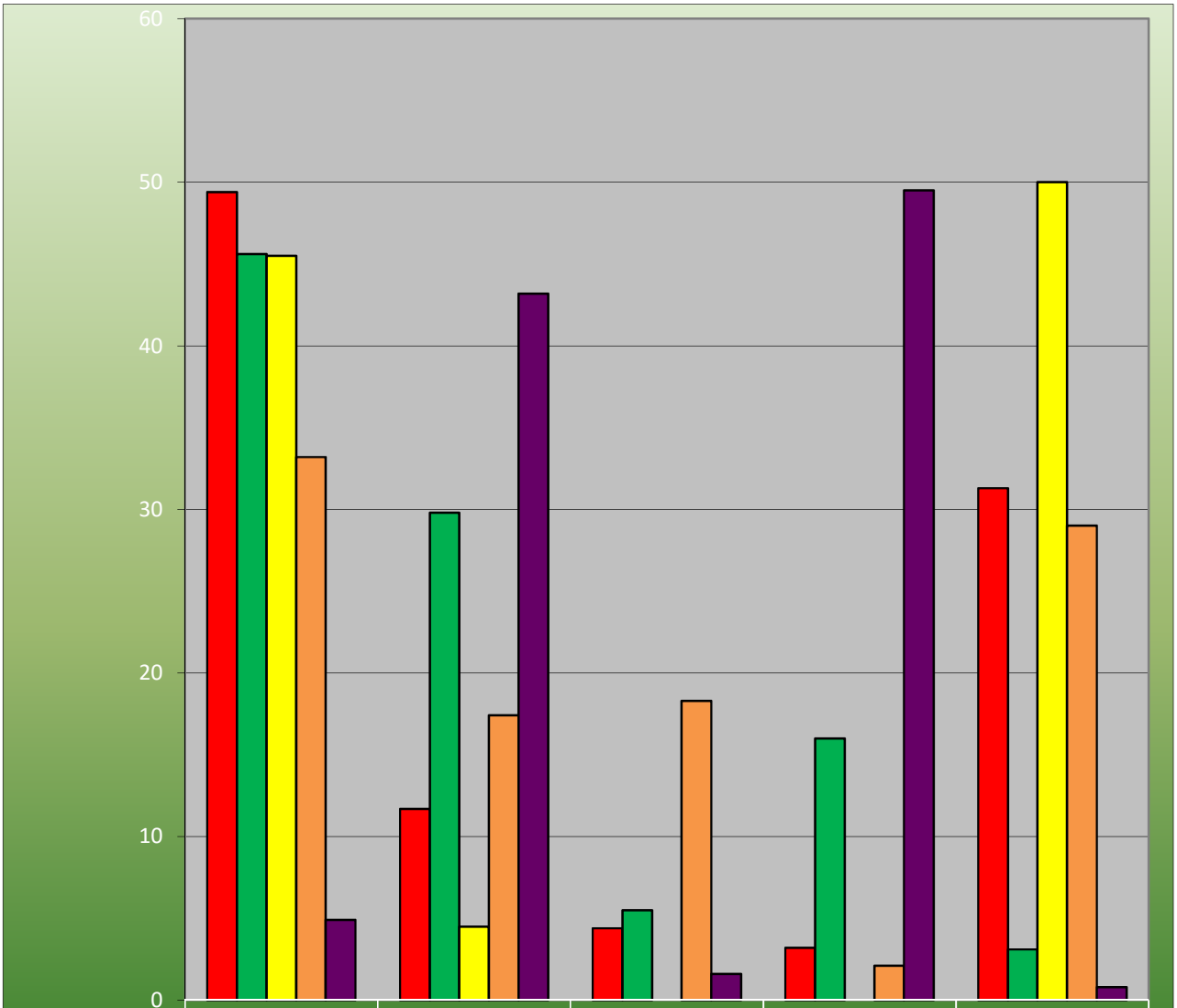
Rispetto alla rilevazione dello scorso anno, che riportava i dati riferiti al 2012 (2011 per Usa e Giappone) si nota: una ulteriore caduta dei volumi totali di trasporto in Europa, essenzialmente legata alla riduzione del trasporto marittimo, con solo una leggera ripresa del trasporto stradale, a causa della crisi economica in quell'area; un deciso aumento negli Usa, in media del 33% annuo, con un aumento soprattutto nel trasporto stradale, quasi raddoppiato, dove infatti l'economia si andava riprendendo; e un leggero calo in Cina, soprattutto nel trasporto stradale, a seguito del raffreddamento di quella economia. Leggero progresso in Russia, soprattutto legato agli oleodotti.

La ripartizione modale sottolinea l'assoluta prevalenza

- ✓ della Strada in Europa e in Giappone, e dal 2012 anche negli USA. In Cina la modalità stradale dal 2012 è diventata la prima modalità per il trasporto merci.
- ✓ della Ferrovia negli USA e in Russia.
- ✓ dei trasporti via mare in Giappone e della navigazione interna in Cina
- ✓ della Russia negli oleodotti.

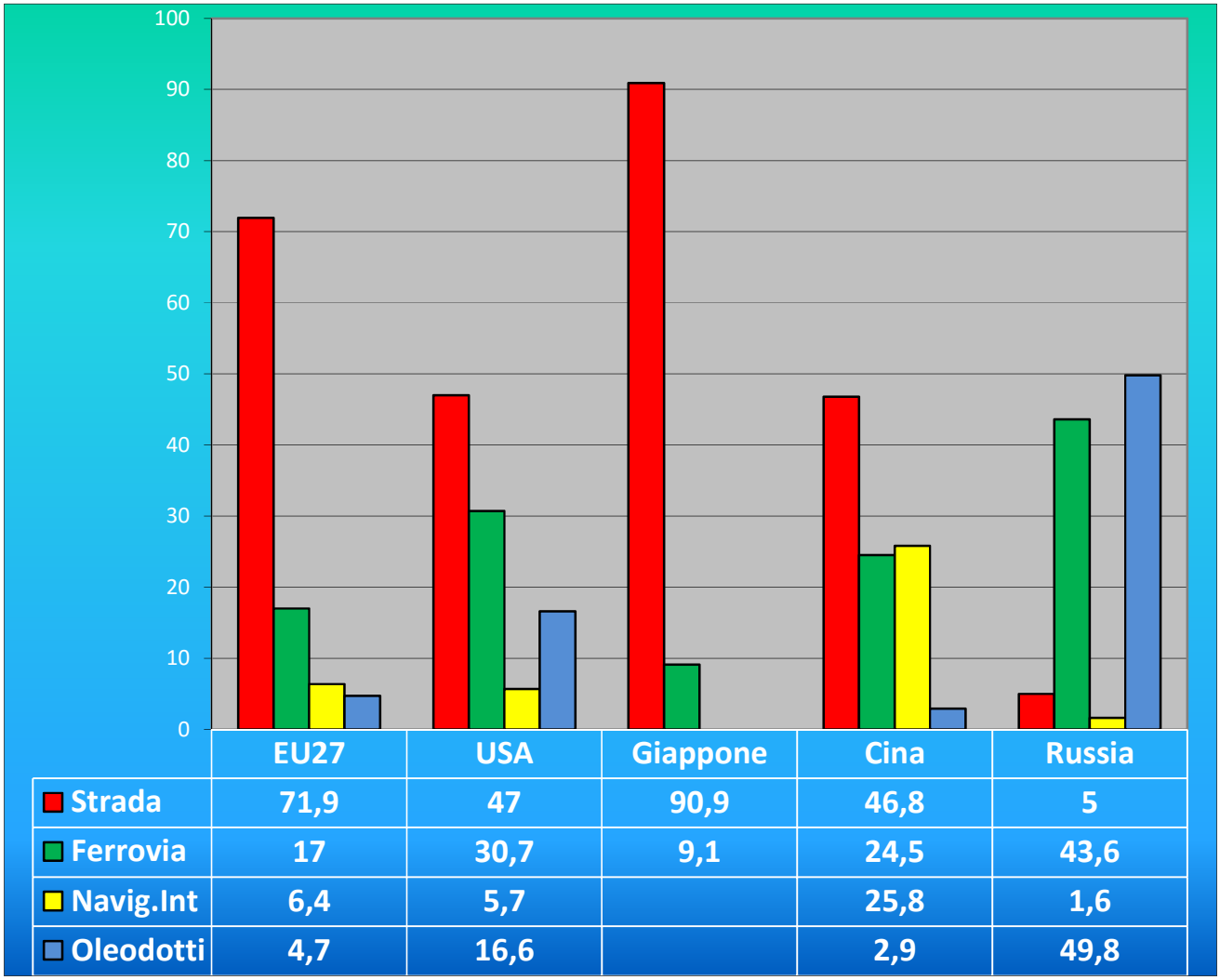
La tabella che segue mostra l'importanza relativa delle varie modalità: .

Trasporto Merci nel mondo - Maggiori Paesi - Valori 2013 - Ripartizione modale (in %) – Ton/km



	Strada	Ferrovia	Navig.Int	Oleodotti	Mare
EU28	49,4	11,7	4,4	3,2	31,3
USA	45,6	29,8	5,5	16	3,1
Giappone	45,5	4,5			50
Cina	33,2	17,4	18,3	2,1	29
Russia	4,9	43,2	1,6	49,5	0,8

Se si esclude il mare, come generalmente si fa nelle statistiche ufficiali, considerando solo i movimenti all'interno dei territori, il ruolo della strada emerge con grande evidenza praticamente in tutte le aree



	EU27	USA	Giappone	Cina	Russia
Strada	71,9	47	90,9	46,8	5
Ferrovia	17	30,7	9,1	24,5	43,6
Navig.Int	6,4	5,7		25,8	1,6
Oleodotti	4,7	16,6		2,9	49,8

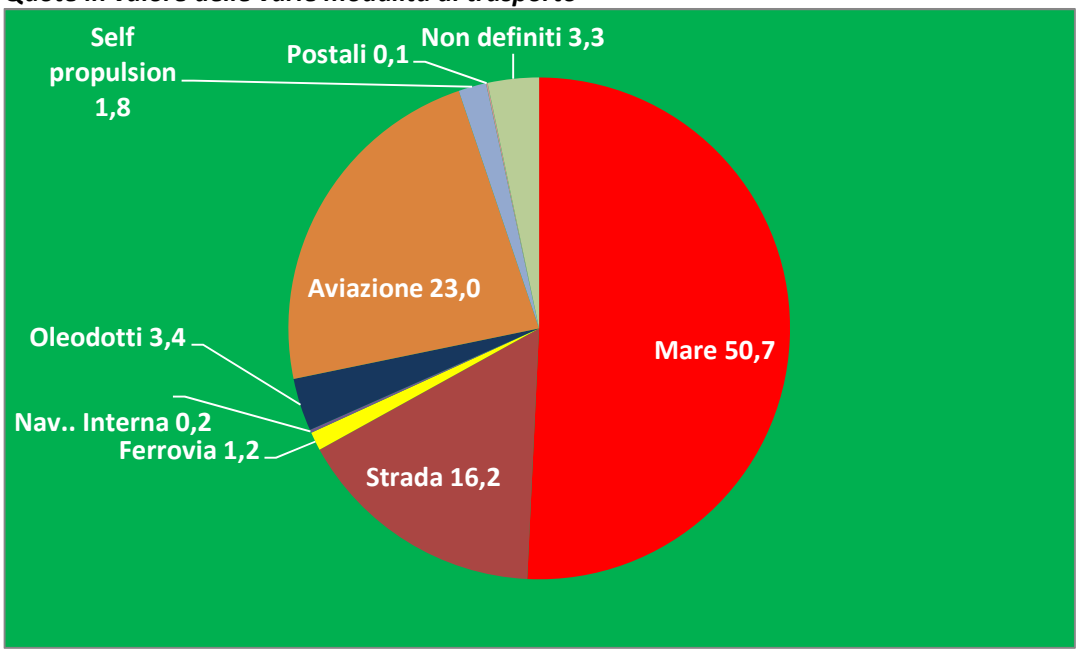
analizzate, con la sola esclusione della Russia. Dal 2009 è diventata modalità principale anche in Cina, e viaggia oggi al 47% del totale. Ruolo marginale della ferrovia in Giappone e in Europa. In Russia prevale di gran lunga l'oleodotto, ma la ferrovia ha pure una grande importanza; quasi nullo l'utilizzo del trasporto su gomma. Negli USA la ferrovia ha perso il suo ruolo predominante dovuto alla vastità del territorio e le grandi distanze da percorrere. La strada oggi copre quasi la metà del totale.
Scarsa rilevanza hanno la navigazione interna (fluviale o lacustre), con la sola eccezione della Cina, e gli oleodotti, fondamentali invece come modalità in Russia, data la grande importanza che hanno in quel paese petrolio e gas naturale, ma con un ruolo notevole anche negli USA.

Su questi dati incide ovviamente il livello di sviluppo delle infrastrutture viarie e della motorizzazione che fanno prevedere un prossimo marcato aumento della mobilità stradale in molte aree in via di sviluppo.

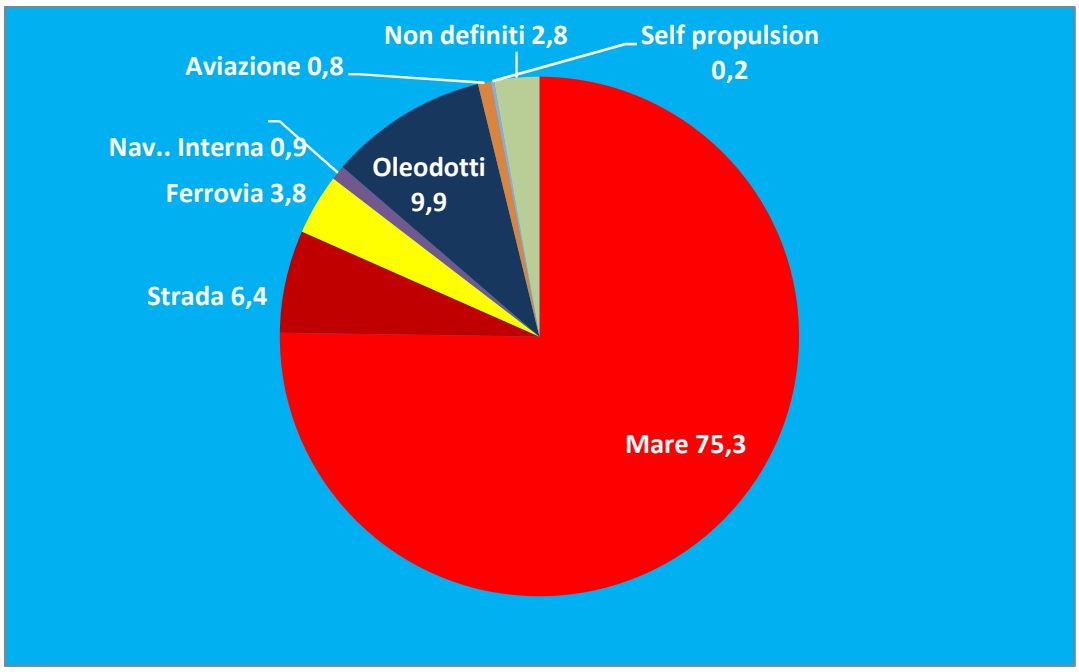
Commercio Estero della EU-28 per Modalità di Trasporto

Nel capitolo precedente abbiamo analizzato la dimensione e l'importanza relativa delle maggiori modalità di trasporto per la mobilità interna delle merci.
Ma sarebbe a questo punto interessante analizzare anche quali modalità sono state utilizzate per la movimentazione delle merci nel Commercio con l'estero a livello mondiale.
Purtroppo al riguardo esistono solo le statistiche della Comunità Europea (Eurostat) che comunque danno degli interessanti spunti di analisi sulle modalità utilizzate per import ed export.

Quote in valore delle varie modalità di trasporto



Le due tabelle che seguono, su dati Eurostat riferiti al 2013 e pubblicati quest'anno, mostrano il ruolo del trasporto marittimo che oltre a movimentare oltre il 70% delle merci pesanti su cui non ha concorrenza, sposta anche il 50% delle merci in valore, dove l'aviazione è il concorrente ideale. In quest'ultima circostanza anche la strada risulta molto utilizzata e lascia a gran distanza la ferrovia, che pure ha maggior utilizzo quando il trasporto riguarda merci pesanti.



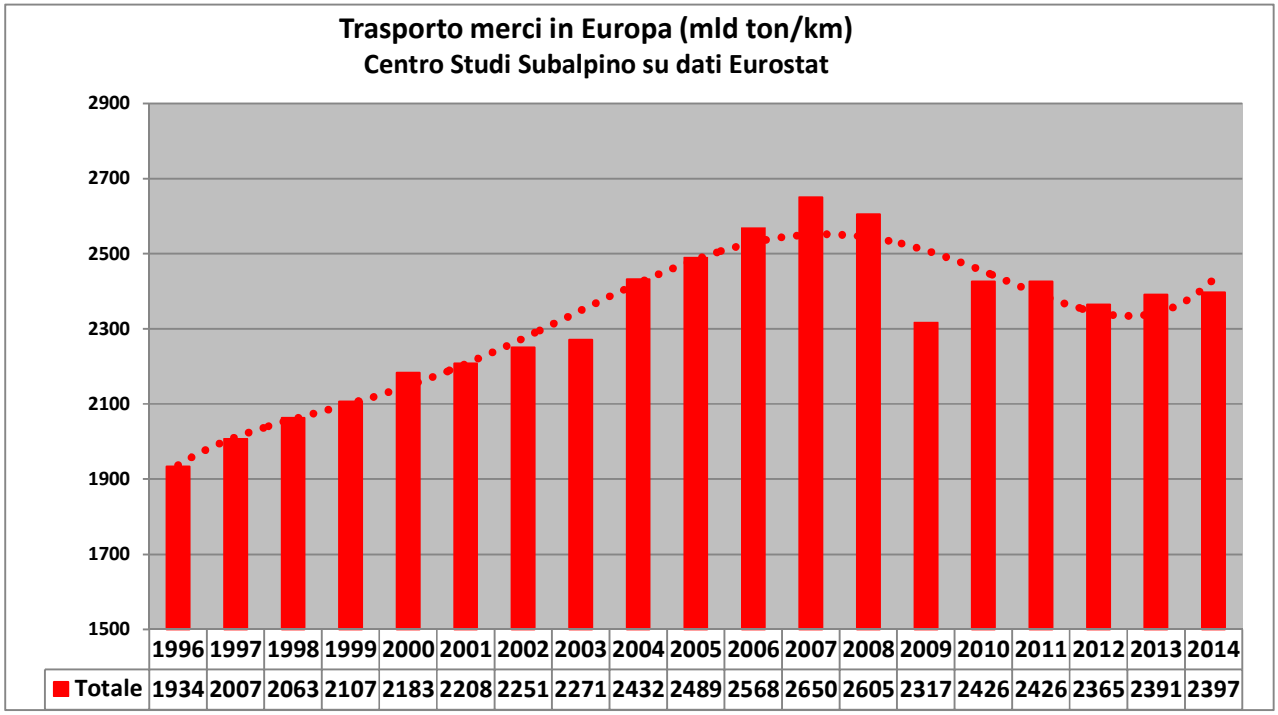
Quote in volume delle varie modalità di trasporto

Da sottolineare il ruolo degli oleodotti che nel trasporto di merci pesanti occupa la seconda posizione

Nel 2013 è diminuita l'importanza relativa dei trasporti via mare in valore (miliardi €) e degli oleodotti in volume, mentre è aumentata la quota del trasporto aereo in valore.

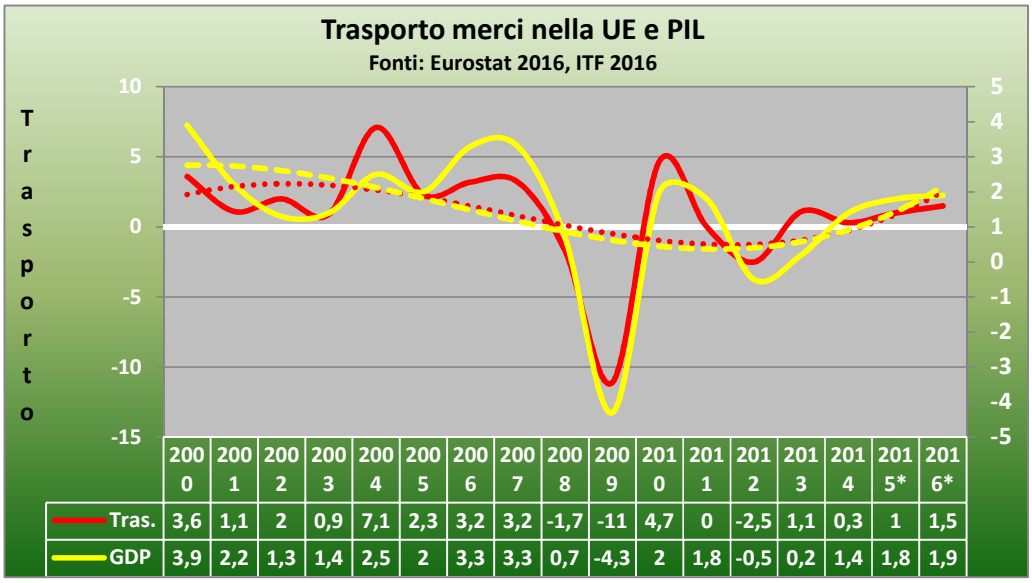
Trasporto merci in Europa

Gli ultimi dati forniti da Eurostat indicano per il 2014 una sostanziale stabilità rispetto al 2013, soprattutto per



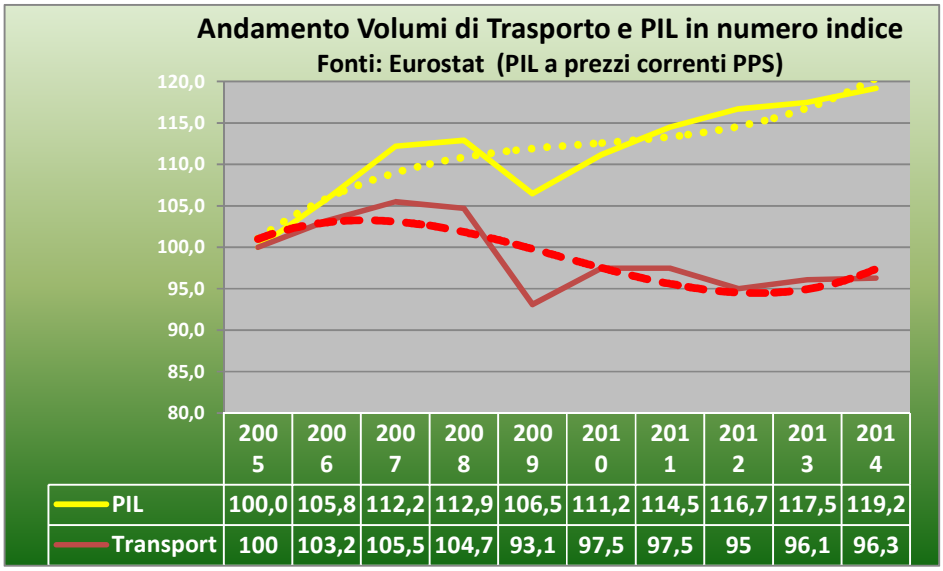
merito di un marginale aumento dello 0,35%% dei trasporti su strada, e dell'1% della ferrovia. In totale il volume di traffico merci è salito dello 0,25% rispetto al basso volume del 2013. Scendono marginalmente navigazione interna e oleodotti. Di conseguenza salgono sia la quota della strada che della ferrovia.

Guardando il grafico sopra riportato si nota che il trasporto merci in Europa era andato progressivamente espandendosi fino al 2007, ed aveva subito una pesante battuta d'arresto nel 2009 a causa della crisi globale. Si era poi ripreso nel 2010 senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente. Nuova battuta d'arresto nel 2012 e leggera ripresa nel 2013. Una modestissima ripresa si è avuta nel 2014 ed una più significativa secondo l'IRU e la Confetra è da prevedere sia avvenuta lo scorso



anno e le previsioni sulla ripresa economica puntano ad ulteriori e più significativi recuperi.
Va aggiunto che fino al 2007 il trasporto era cresciuto a tassi superiori o almeno uguali al Prodotto interno lordo (PIL), ma dopo quell'anno le cose si sono rovesciate ed oggi in media cresce a ritmi inferiori, tali da aprire una ampia forbice che non sarà facile chiudere in pochi anni, soprattutto in una economia che solo dal 2013 ha ripreso a crescere. (indice di correlazione 0,93)

La tabella che segue mostra un **confronto tra i numeri indici dei volumi del trasporto e quelli del Prodotto Interno lordo (GDP)** ai prezzi correnti (Purchasing Power Standard).



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PIL	100,0	105,8	112,2	112,9	106,5	111,2	114,5	116,7	117,5	119,2
Transport	100	103,2	105,5	104,7	93,1	97,5	97,5	95	96,1	96,3

Appare evidente che pur riducendosi il ritmo di crescita del Reddito questo alla fine è aumentato tra il 2004 e il 2014 (a prezzi correnti i suoi valori tra il 2005 e il 2015 sono cresciuti di quasi il 20%, e di quasi il 6% ai prezzi di mercato), superando quindi i livelli dei momenti di crisi. I valori per il trasporto si sono invece andati progressivamente riducendo dal 2007 e sono oggi ritornati ai valori precedenti il 2004. Solo una decisa ripresa economica che rilanci redditi e consumi potrà invertire questa pericolosa realtà.

Ma passando ad una analisi più dettagliata degli ultimi dati sul trasporto, mentre il 2011 si era mantenuto

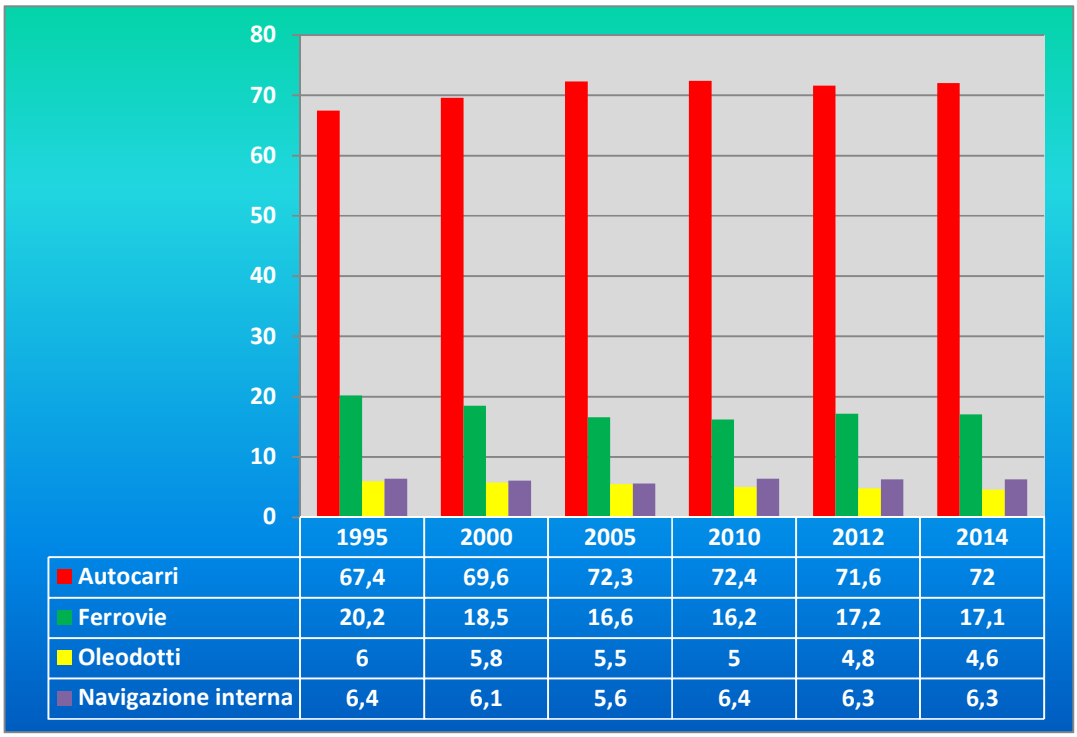
Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Interna	Oleodotti	Totale
2007	1925	452	145	128	2650
2008	1891	443	146	125	2605
2009	1700	364	131	122	2317
2010	1755	394	156	121	2426
2011	1744	422	142	118	2426
2012	1693	407	*150*	*115*	2365
2013	1719	407	153	112	2391
2014	1725	411	151	110	2397

sostanzialmente sugli stessi livelli dell'anno precedente, il 2012 ne ha visto contrarsi nuovamente il volume con un calo del 2,5%, in particolare per la riduzione dei traffici su strada, scesi del 3%, e di quelli su ferrovia

(-3,5%) aggravando la distanza col 2007 al 9,5%, con perdite in tutte le modalità, ad esclusione della navigazione interna.

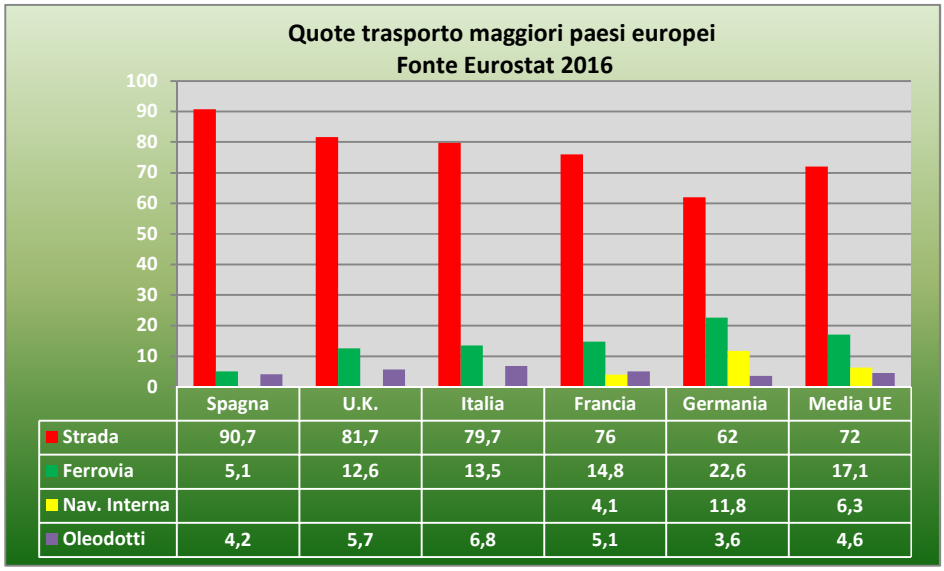
Nel 2014, le cose sono migliorate solo marginalmente, con un progresso dello 0,25%, spalmato su strada e ferrovia, con calo leggero sia della navigazione interna che degli oleodotti.

Quanto alle quote delle principali modalità, la strada continua ad aumentare la sua importanza relativa, addirittura risalendo dalla lieve discesa dal 2011 al 2013 e portandosi al 72% del trasporto merci. La ferrovia, aumentata nel 2012 si mantiene un po' sopra il 17%. Nel 2014 scendono leggermente gli oleodotti e si mantiene stabile la navigazione fluviale e lacustre.



	1995	2000	2005	2010	2012	2014
Autocarri	67,4	69,6	72,3	72,4	71,6	72
Ferrovie	20,2	18,5	16,6	16,2	17,2	17,1
Oleodotti	6	5,8	5,5	5	4,8	4,6
Navigazione interna	6,4	6,1	5,6	6,4	6,3	6,3

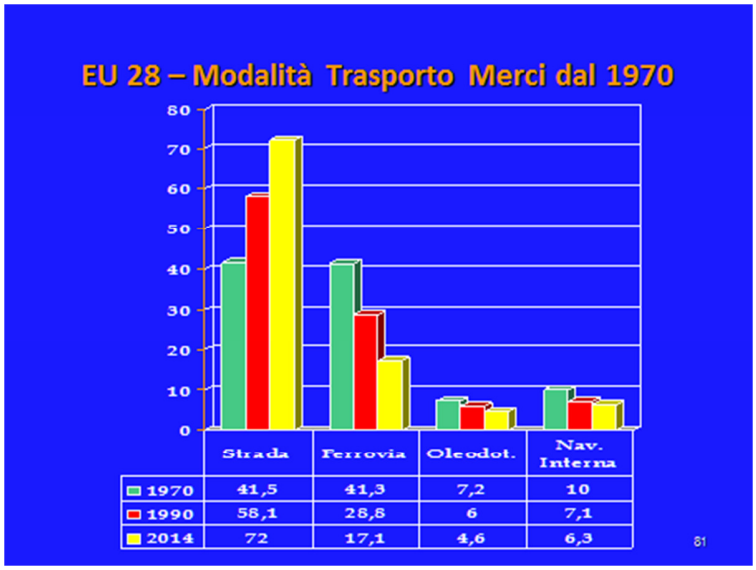
Interessante anche osservare tale ripartizione nei maggiori paesi europei, da cui risulta che la strada rimane la indiscussa protagonista nel trasporto, con una media europea del 72% e con punte elevatissime in Spagna, ma anche in Gran Bretagna e in Italia. Leggera discesa quasi ovunque della ferrovia nel 2014 (soprattutto per la ripresa del trasporto su strada) che comunque mantiene una media accettabile solo per il suo buon utilizzo in Germania e nei paesi nuovi membri della Comunità



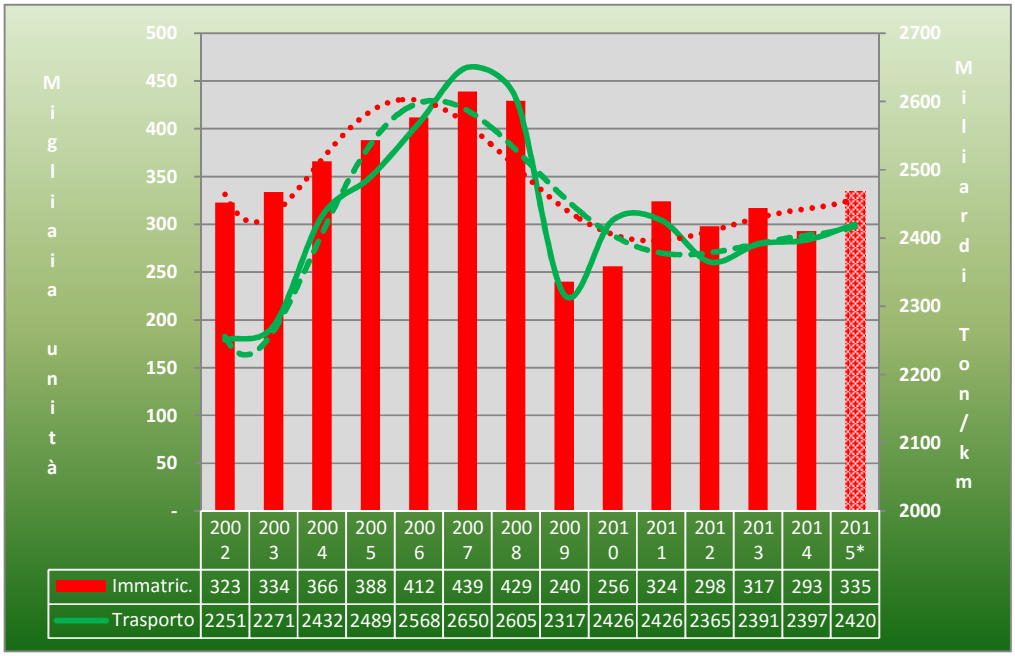
	Spagna	U.K.	Italia	Francia	Germania	Media UE
Strada	90,7	81,7	79,7	76	62	72
Ferrovia	5,1	12,6	13,5	14,8	22,6	17,1
Nav. Interna				4,1	11,8	6,3
Oleodotti	4,2	5,7	6,8	5,1	3,6	4,6

Europea. La Germania mantiene anche alta la quota della navigazione interna, praticamente assente nella maggior parte dei paesi della Comunità Europea.

Come vedremo più avanti per l'Italia, che nella classifica ufficiale ha perso già dal 2011 un posto a favore della Gran Bretagna per il drammatico crollo del volume del trasporto su strada, si ha in realtà un valore più alto di quello che appare nel grafico: un 85,2% che la piazzerebbe subito dopo la Spagna, se si considerano anche cabotaggio e veicoli sotto le 3,5 t., non considerati nei dati Eurostat che si riferiscono a trasporti, sia nazionali che internazionali, effettuati con veicoli immatricolati nei singoli paesi di cui si pubblicano i dati maggiore o uguale a 3,5 ton.



Guadando alla storia degli ultimi 44 anni non possiamo non ribadire il nostro pensiero sul tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia, su cui si incentra l'ultimo Libro Bianco sul Trasporto della Commissione Europea: ci sembra una impresa davvero titanica che quanto auspicato possa davvero realizzarsi, quanto meno nei tempi da quella indicati. Sarebbe già un successo se la ripartizione modale si mantenesse alle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada, guadagni che invece si sono verificati anche nel 2014. Infatti per guadagnare un punto di quota bisognerebbe che per qualche anno si dimezzasse il trasporto su strada, cosa fuori della realtà oltre che non auspicabile.



Prima di chiudere questo capitolo vorrei provare a sottolineare la stretta correlazione (0,93 tra 2005 e 2015*) tra i trends delle **immatricolazioni di autocarri (>3,5 t) e i volumi di trasporti su strada in miliardi di t/km**.

Il grafico pubblicato a fianco lo sottolinea con precisione, (anche se apriori l'affermazione dello

stretto legame tra andamento di mercato e volumi di trasporto poteva sembrare scontata): infatti le due variabili hanno un andamento parallelo. Da notare però che il gradiente del trend del trasporto è meno accentuato di quello del volume delle immatricolazioni, il che può solo significare che il rinnovo del parco automezzi non è limitato dallo scarso incremento del volume delle merci da trasportare.

Ciò fa ben sperare sull'andamento della domanda di mercato per l'anno in corso. (Volumi di trasporto nel 2014 stimato)

Il Trasporto merci in Italia

Secondo i dati ancora provvisori pubblicati da Eurostat (vedi tabella sotto) i volumi di trasporto nel 2014
In Italia sarebbero nuovamente diminuiti: -8,4%, soprattutto per la ulteriore discesa del trasporto su strada, diminuito nell'anno del 9,4%. Leggera ripresa del trasporto ferroviario, salito del 5,3%.
Italia - traffico merci - Dati ufficiali provvisori Eurostat 2015 - Miliardi ton/km

	Anno				*Differenze*	
	2013	*Share %*	2014	*Share%*	2014/2013	*Diff.%*
Modalità						
Autocarri	127,2	81,4	117,8	*79,7*	-9,4	*-7,4*
Ferrovie	19	12,2	20	*13,5*	+1	*+5,3*
Oleodotti	10	6,4	10	*6,8*	0	*0*
Totale	156,2		147,8		-8,4	*-5,4*

Inoltre, se si confrontano i dati italiani del 2014 con quelli del 2000 risulta un'immagine che contrasta con tutto il resto d'Europa, con un'evoluzione del Trasporto che risulterebbe addirittura negativa del 32,1%, mentre in Europa nello stesso periodo il volume di trasporti è aumentato del 9,8%.

Trasporto merci in Italia (Dati Eurostat) in miliardi di ton/km, da 2000

	2000	2005	2006	2007	2009	2011	2012	2013	2014
Strada	184,7	211,8	187,1	179,4	167,6	142,8	124	127,2	117,8
Rotaia	22,8	22,8	24,2	25,3	17,8	19,8	20,2	19	20
Oleod.	10,3	11,4	11,4	11,4	11,6	10	10,1	10	10
Totale	217,8	246	222,7	216,1	197	172,6	154,3	156,2	147,8

Rispetto poi al 2005 la situazione appare ancora peggiore, come mostra la tabella sotto riportata, basata sui dati ufficiali EUROSTAT per il 2014, e che mostra un calo del trasporto merci addirittura del 35,8% (addirittura -44,4% il trasporto su strada), rispetto ad un -3,7% della UE (-3,8% quello su strada).

Italia – Trasporto Merci

Dati Ufficiali Eurostat - Miliardi ton/km

			Anni			
	2005	Share %	2014	Share %	2014/2005	Diff.%
Modalità						
Strada	211,8	86,1	117,8	79,7	-94	-44,4
Ferrovia	22,8	9,3	20	13,5	-2,8	-12,3
Oleodotti	11,4	4,6	10	6,8	-1,4	-12,3
Totale	246		147,8		-98,2	-40

87

A noi sembra quindi che il calo segnalato dalle statistiche ufficiali sia condizionato dal crescente volume del cabotaggio interno, fatto con veicoli immatricolati in altri paesi. Seguendo quindi, come già per gli anni scorsi, il suggerimento del Prof Rocco Giordano, come risulta da un suo articolo sulla rivista Sistemi di Logistica del giugno 2010, (anno III- n. 2), se ai dati Eurostat si aggiungono il Cabotaggio, la cui incidenza per il 2007 il Prof Giordano valutava in circa 30 miliardi ton/km ma che nel frattempo è certamente aumentato, e il trasporto su veicoli sotto le 3,5 t., esclusi dalle statistiche Eurostat, la situazione per l'Italia risulterebbe alquanto diversa, sottolineando anche quanto trasporto viene sottratto ai trasportatori italiani dal famigerato cabotaggio, che parte proprio attorno agli anni 2006/2007.

Tale perdita non può non riflettersi anche in minori vendite di veicoli industriali in Italia.

Ecco allora, secondo i nostri calcoli, quale sarebbe la situazione aggiungendo ai dati Eurostat cabotaggio e trasporto su veicoli < 3,5.

	2000	2005	2006	2007	2009	2011	2012	2013	2014
Stada	196,0	230,0	230,0	*227,0*	206,0	183,0	164,0	167,0	162,0
Rotaia	22,8	22,8	24,2	25,3	17,8	19,8	20,2	19,0	20,0
Oleodotti	10,3	11,4	11,4	11,4	11,6	10,0	10,1	10,0	10,0
Totale	**229,1**	**264,2**	**265,6**	**263,7**	**235,4**	**212,8**	**194,3**	**196,0**	**192,0**

Il calo sarebbe comunque consistente ma giustificato anche dalla recessione in cui l'Italia è ricaduta dal 2011 al 2013, e il volume di traffico sulle nostre strade sarebbe meglio riflesso dalle nostre stime.

Italia - traffico merci (rielaborato)

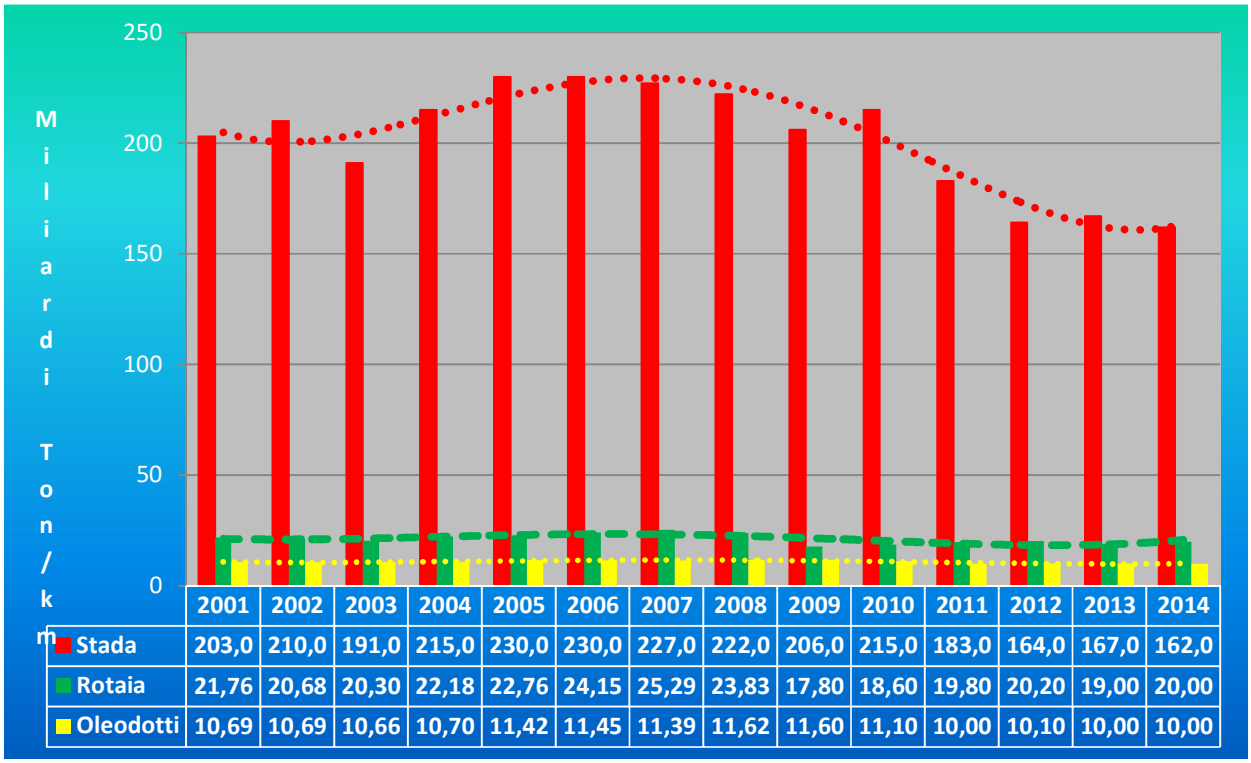
Miliardi ton/km - Elaborazioni CSS su dati Eurostat

			Anni			
	2005	%Share	2014	%Share	2013/2005	Diff.%
Modalità						
Strada	230	87,1	162	84,4	-68	-28,7
Ferrovia	22,8	8,6	20	10,4	-2,8	-12,3
Oleodotti	11,4	4,3	10	5,2	-1,4	-12,3
Totale	264,2		192		-72,2	-15,8

89

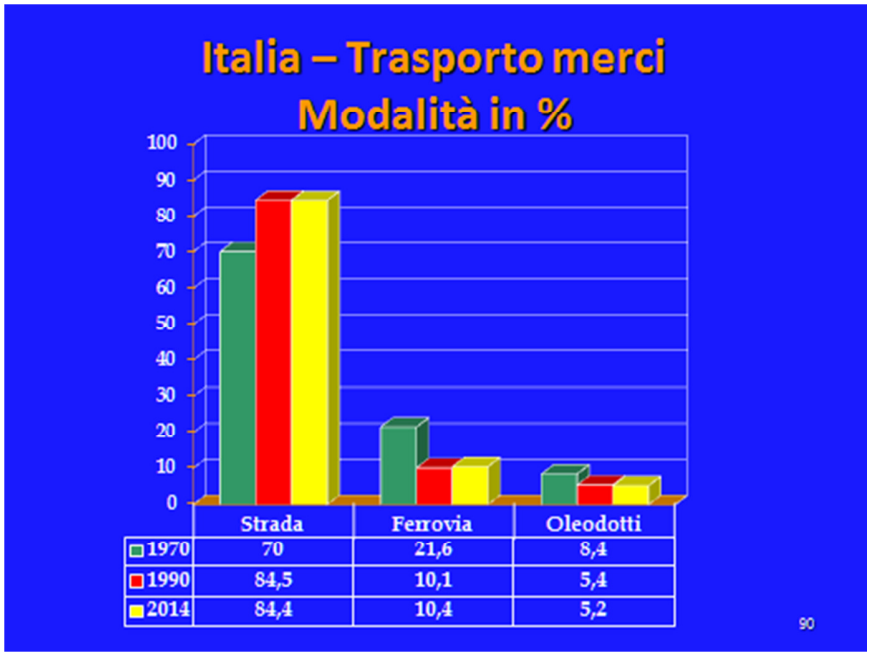
Sulla stessa base abbiamo poi calcolato **l'impatto che la crisi avrebbe avuto sul Trasporto Merci in Italia,** partendo dal 2005 (anno precedente la Direttiva sul Cabotaggio), che mostra comunque un trend meno negativo rispetto al quadro che risulterebbe dai dati ufficiali Eurostat sopra riportati.

Per riassumere la situazione Italiana più sotto riportiamo i dati annuali da noi rielaborati dal 2001 che mostrano come il trend del trasporto stradale sia quello che ha più sofferto delle varie crisi che si



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stada	203,0	210,0	191,0	215,0	230,0	230,0	227,0	222,0	206,0	215,0	183,0	164,0	167,0	162,0
Rotaia	21,76	20,68	20,30	22,18	22,76	24,15	25,29	23,83	17,80	18,60	19,80	20,20	19,00	20,00
Oleodotti	10,69	10,69	10,66	10,70	11,42	11,45	11,39	11,62	11,60	11,10	10,00	10,10	10,00	10,00

sono succedute nel nostro paese dal 2008, e soprattutto da quella del 2011-2014, dalla quale sembrerebbe che l'Italia sia uscita con la fine dello scorso anno. Rispetto all'anno precedente la crisi globale (2007) la perdita registrata è stata del 28,6%, rispetto al -10,4% della media Europea.



	Strada	Ferrovia	Oleodotti
1970	70	21,6	8,4
1990	84,5	10,1	5,4
2014	84,4	10,4	5,2

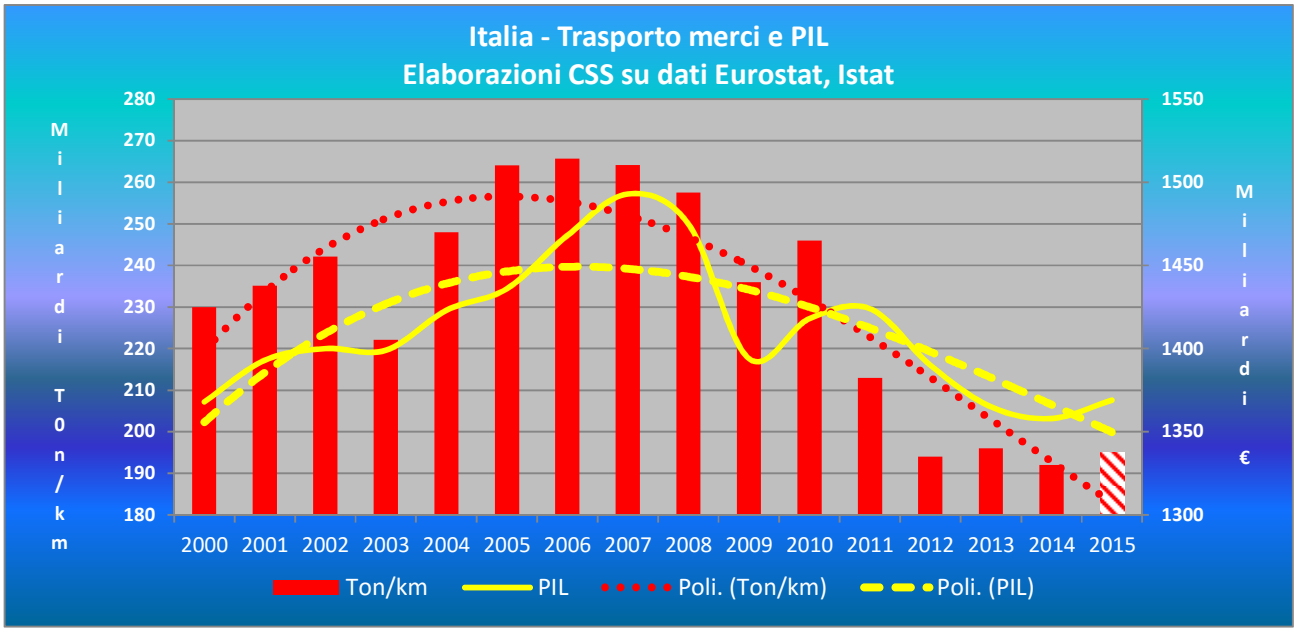
Anche la ferrovia ha subito i contraccolpi della crisi, che si aggiunge alla minore efficienza, perdendo il 22,8% del proprio volume, più del doppio della flessione Europea (che si è limitata ad un -9,1%)-

Sostanzialmente stabile negli ultimi anni il trend degli oleodotti, che risente anche dei fattori stagionali.

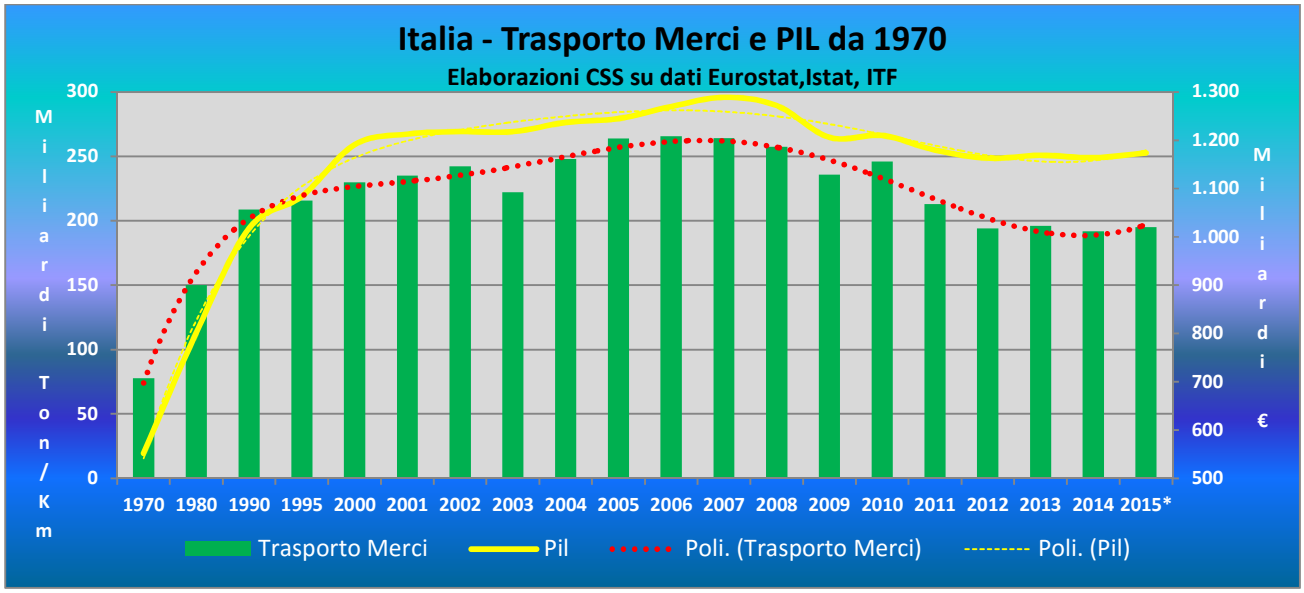
Rispetto poi al 1970 la strada ha praticamente assorbito oltre la metà del traffico su rotaia, passato da una quota del 21,6 ad un modesto 10,1% già negli anni novanta, per poi mantenersi sostanzialmente stabile su quei valori.

Va quindi sottolineato che negli ultimi 25 anni le quote sono rimaste praticamente stabili, il che porta a concludere che si tratti di una situazione ormai istituzionalizzata, alla luce delle infrastrutture esistenti e delle necessità del mercato.

Infine abbiamo **aggiornato la nostra tabella che mostra l'evoluzione nel tempo del Trasporto merci in Italia**



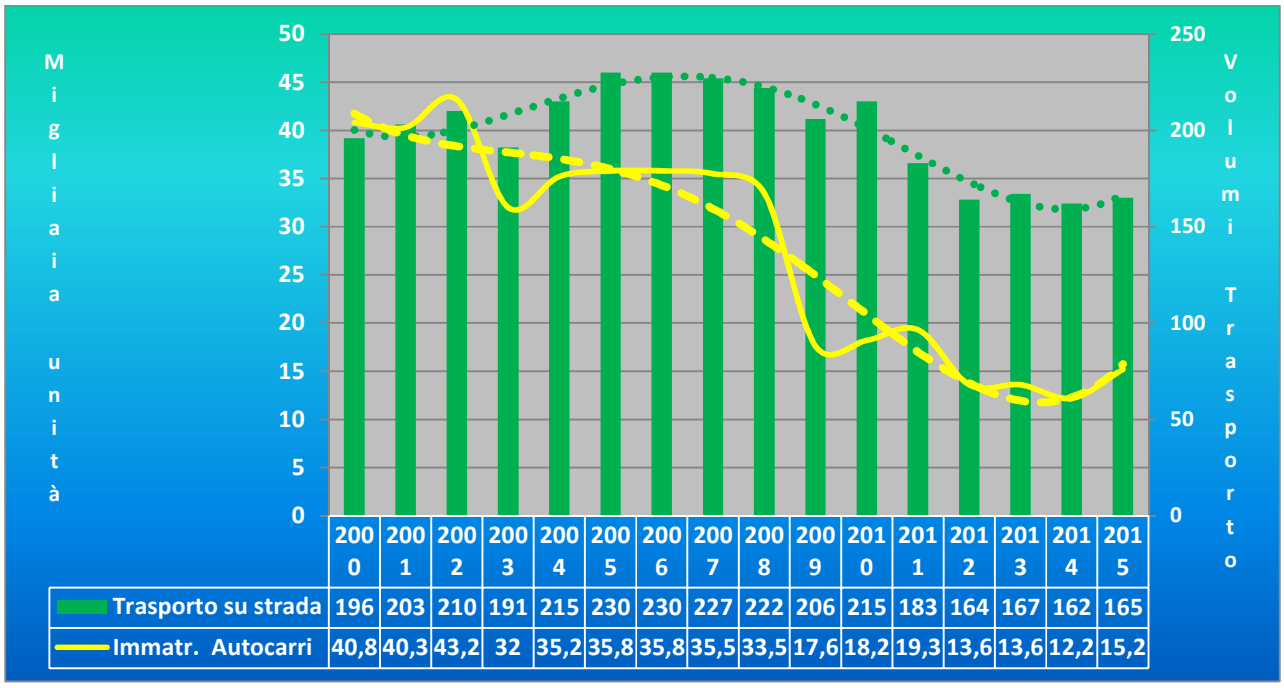
dal 2000 in poi, in miliardi di ton/km, confrontato con il PIL , (Coeff. Corr. 0,81 - Fonti: CSS, OCSE, ITF, Istat), andamento che mostra l'impatto della crisi globale sia sul reddito che sui volumi di trasporto che per l'anno prossimo sono previsti al livello del 1990,e addirittura a quelli del 1980 se usassimo i valori ufficiali Eurostat….., come mostra il grafico che segue.



Tra l'altro le due curve hanno un notevole grado di correlazione (0,92) il che se da un lato ci fa prevedere una modesta inversione di tendenza per l'anno in corso, sulla base dell'aumento del PIL previsto per quest'anno,

dall'altro ci da un rappresentazione drammatica della situazione penosa in cui è caduta in solo 7 anni una attività fondamentale e strategica quale il trasporto!.

Ma ritornando ad anni più recenti **abbiamo poi confrontato l'andamento delle immatricolazione di autocarri con quello dei volumi di trasporto (Immatricolazione Autocarri di fonte Unrae)**

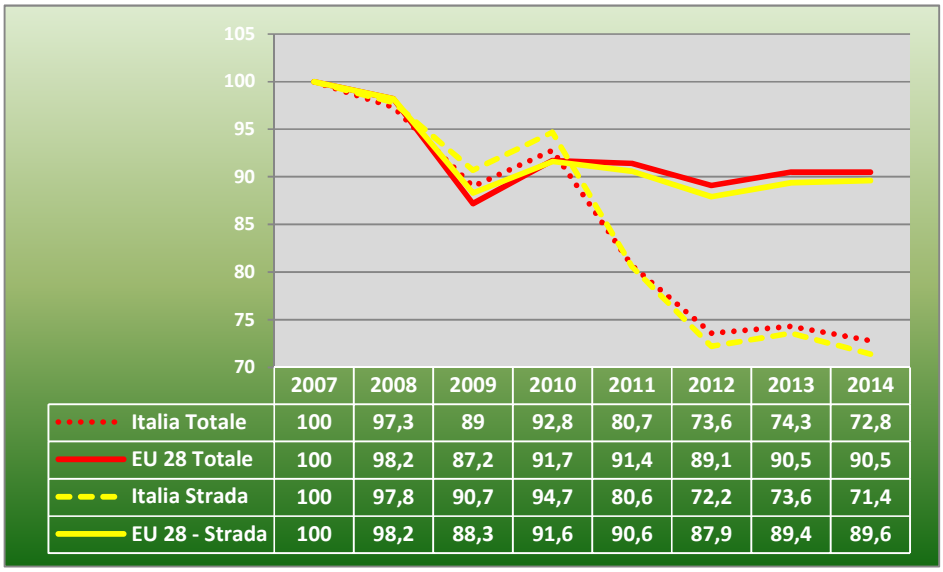


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Trasporto su strada	196	203	210	191	215	230	230	227	222	206	215	183	164	167	162	165
Immatr. Autocarri	40,8	40,3	43,2	32	35,2	35,8	35,8	35,5	33,5	17,6	18,2	19,3	13,6	13,6	12,2	15,2

Dall'analisi del grafico si può notare che dal 2003 al 2008 il mercato si era stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I padroncini, che rappresentano la maggioranza delle aziende di autotrasporto, mantengono invece a lungo i loro veicoli e il parco tende ad invecchiare progressivamente. Nel 2009 la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa intera in quegli anni, e si è poi mantenuta attorno a quei valori anche nel 2010 e 2011, per poi crollare letteralmente nel 2012 con una ulteriore diminuzione nel 2013 e 2014.

La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,33) indica probabilmente che le immatricolazioni in Italia sono state comunque condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato italiano, o dallo spostamento all'estero di una parte degli acquisti…) più che da fattori economici direttamente influenti sulla domanda. A riprova di ciò, misurando invece la correlazione tra immatricolazioni e PIL tra il 1993 e il 2002 il valore è molto elevato (0,96), a conferma che in quel periodo la domanda di autocarri (> 3,5 t) era direttamente influenzata da fattori quasi esclusivamente economici.
Lo stesso si può dire per il periodo 2007-2015, quando la correlazione si stabilizza su un valore significativo (0,83).
A ciò va aggiunto un fattore strutturale del tutto nuovo: da un po' di tempo soprattutto le flotte hanno spostato sedi operative e acquisti sui mercati a più basso costo della manodopera, contando sul cabotaggio per i loro trasporti all'interno del mercato italiano, riducendo così il volume di trasporto accreditabile all'Italia dalle Istituzioni Europee e l'immatricolazione di veicoli in Italia.

Che qualcosa di strutturale si sia progressivamente verificato dal 2008 in poi è ben sottolineato dalla tabella sopra commentata, dove solo per i volumi di trasporto sono state apportate le modifiche relative al cabotaggio. Per le immatricolazioni invece il calcolo è piuttosto complicato e meriterebbe un'accurata indagine ad hoc.



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Italia Totale	100	97,3	89	92,8	80,7	73,6	74,3	72,8
EU 28 Totale	100	98,2	87,2	91,7	91,4	89,1	90,5	90,5
Italia Strada	100	97,8	90,7	94,7	80,6	72,2	73,6	71,4
EU 28 - Strada	100	98,2	88,3	91,6	90,6	87,9	89,4	89,6

Per concludere proponiamo un confronto diretto tra gli andamenti del traffico merci totale e via strada in Europa e in Italia, dalla situazione pre-crisi globale al 2014**:** appare evidente come mentre fino al 2010 le rispettive curve si erano sostanzialmente mosse in parallelo, dal 2011 l'Italia si è drammaticamente separata dagli andamenti del resto dell'Europa, precipitando su valori di fine anni 80, primi anni 90 del secolo scorso. Ma un andamento di questo tipo non può, a nostro avviso, essere imputato solo ad una crisi economica che ha colpito l'Italia più che il resto della EU. Il crollo dell'Italia sottintende anche modifiche strutturali, quali l'esplosione del cabotaggio irregolare.

Ma su questo argomento rinviamo all'altro nostro studio "Crollo del Mercato Autocarri e del Trasporto Merci su strada in Italia, quali le cause? Rapporto 2016", che vi invitiamo a leggere attentamente.

Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino, maggio 2016