



Come ogni anno 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.

Anche quest'anno abbiamo considerato utile oltreché interessante partire 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 l'edizione 2015 della pubblicazione "La mobilità globale delle merci e il ruolo della strada", giunta quest'anno alla sua quinta edizione.

Esportazioni Mondiali di beni e servizi						
in valore - 2005-14						
miliardi US \$ e modifiche annuali in % Fonte WTO 2015						
Esportazioni	Valori	Modifiche annue in %				
		2012	2013	2014	2005-14	
	2014					
Merchi	18427	0	2	1	7	
Servizi Commerciali	4860	3	5	4	7	
Totale	23287	2	3	2	7	

Secondo il WTO, nel suo rapporto pubblicato lo scorso 14 aprile "la crescita molto modesta nel 2014 è stata caratterizzata per il terzo anno consecutivo da una crescita inferiore al 3%.

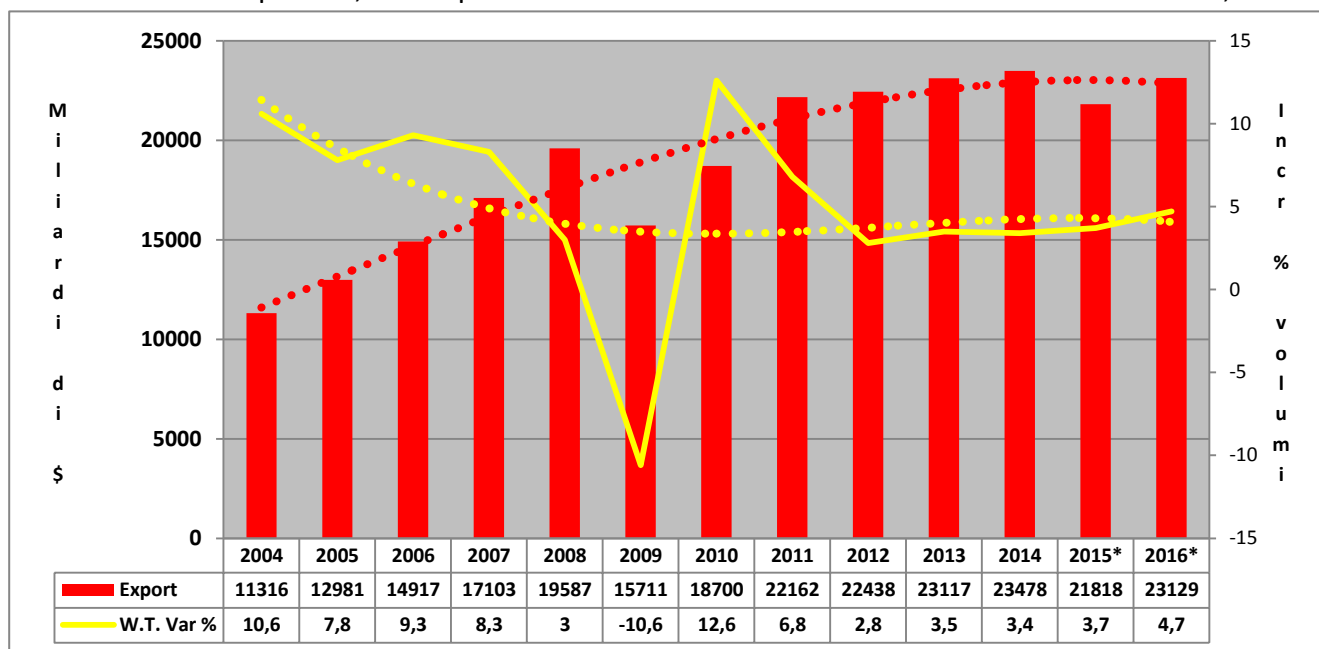
La crescita del Commercio Estero è stata in media del 2,4% tra il 2012 e il 2014, il più basso tasso di crescita in un periodo triennale degli ultimi anni, quando il Commercio estero andava espandendosi, escludendo, quindi,

anni come il 1975 e il 2009 quando il Commercio Mondiale si era addirittura contratto.

Sempre secondo il WTO "La crescita del Commercio Mondiale è stata deludente negli scorsi anni , soprattutto per la prolungata debolezza del tasso di crescita del Prodotto Interno a seguito delle crisi finanziarie. Per il futuro ci aspettiamo che la crescita rimanga modesta, ma con un'aspettativa di crescita economica ancora fragile e di continue tensioni geopolitiche questo *trend* potrebbe continuare a deludere le attuali aspettative".

"Oggi come oggi, comunque, la crescita del volume delle merci dovrebbe salire dal 2,8% del 2014 al 3,3% nel 2015 ed al 4,0% nel 2016, secondo quanto annunciato dagli economisti del WTO, con il ritiro delle misure protezionistiche, migliorando nel contempo l'accesso ai mercati, eliminando le politiche distorsive della concorrenza e adoperandosi per l'accordo sulle riforme alle regole del Commercio Mondiale".

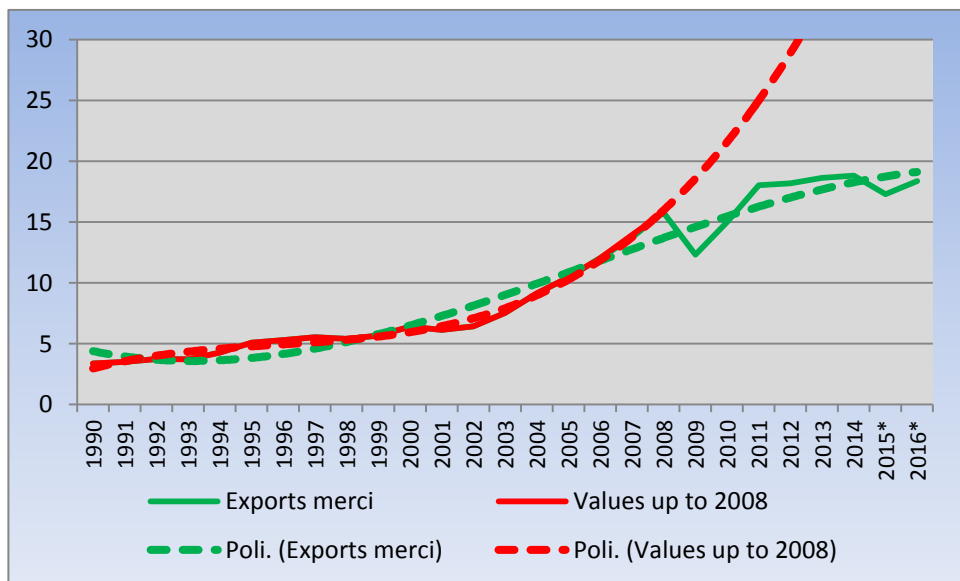
La tabella sotto riportata, che riproduciamo sulla base dei dati forniti invece dallo IMF, mostra



l'andamento dal 2004 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 2015, Outlook aprile 2015.

Nonostante tutto appare evidente, comunque, che il sistema mondiale dei trasporti continua a garantire grandi volumi di carico.

Nel 2014 circa 23.500 miliardi di dollari di merci e servizi, oltre il 30% del GDP mondiale, sono state esportati nel mondo. Navi, Aerei, Autocarri e Treni hanno movimentato queste merci dai luoghi di produzione ai mercati dei consumatori.

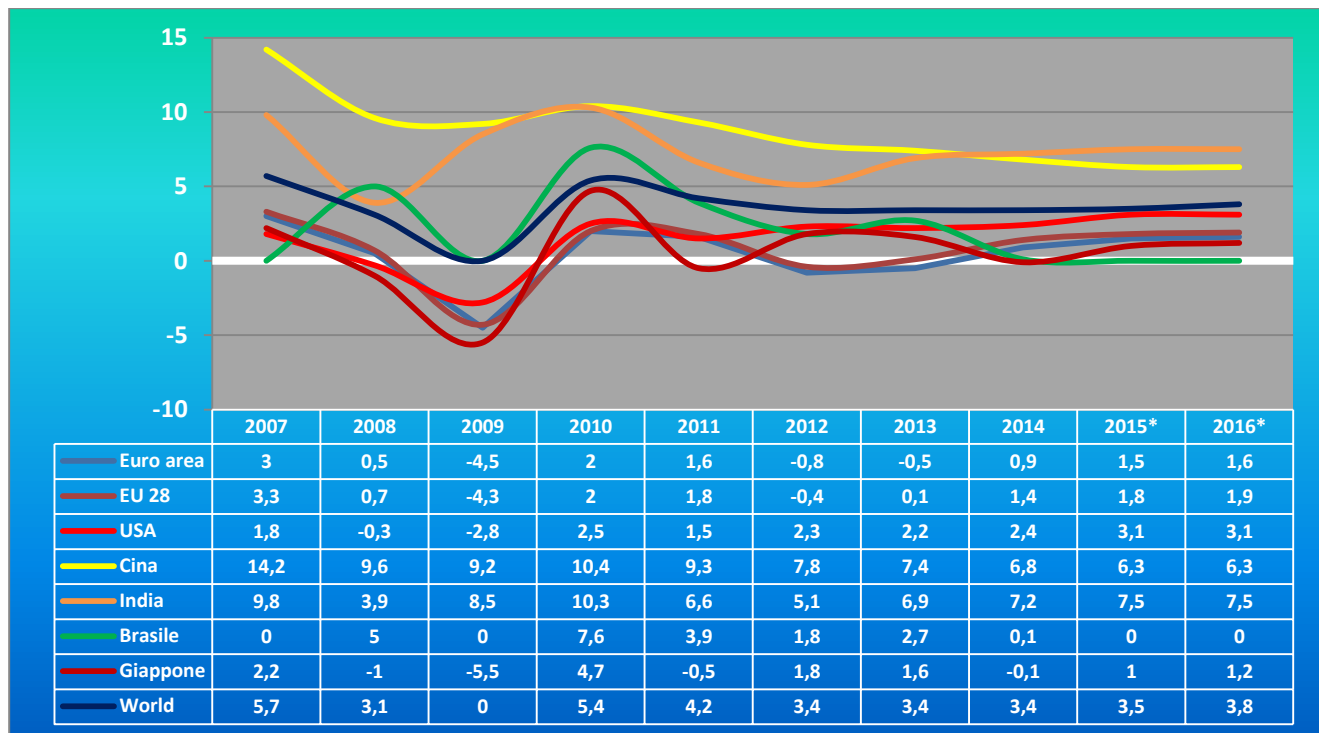


Dopo la buona ripresa dell'*export* che si era avuta nel 2010, a seguito della pesante caduta del 2009, già nel 2012 il *trend* di aumento si era affievolito, per scendere decisamente sia nel 2013 che l'anno scorso, rispetto alle medie di lungo periodo.

Appare evidente come dal

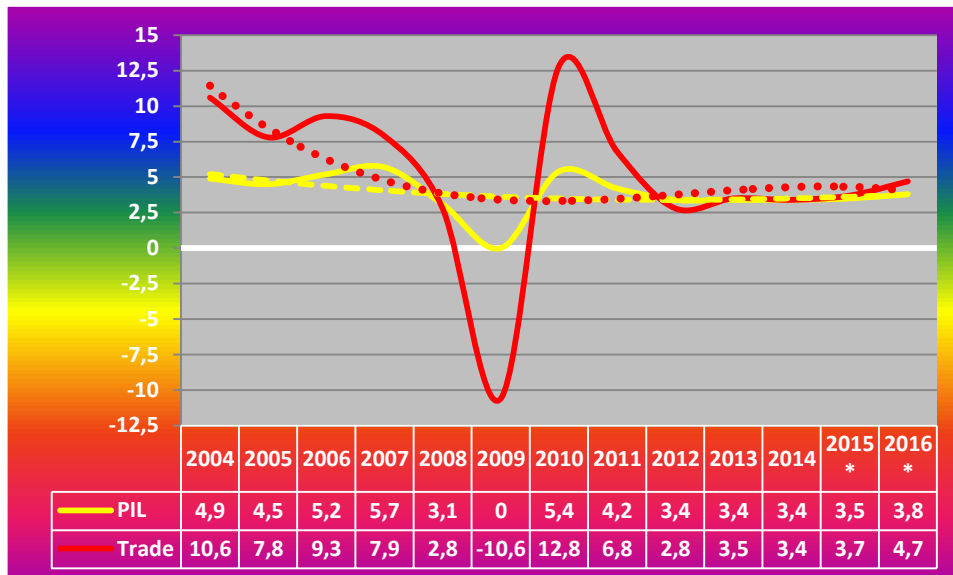
2009 il *trend* (curva in verde) sia strutturalmente inferiore a quello che risultava come interpolazione dei dati fino al 2008. Lo *slowdown* va certamente attribuito alle difficoltà dell'economia mondiale. Guardando poi le ultime stime dello **sviluppo del reddito nei prossimi anni, pubblicato in aprile dallo IMF**, ci si rende conto che l'uscita dalla crisi è lenta e difficoltosa ed 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 sul 2014. Una ripresa più significativa è attesa per l'anno prossimo.



Da sottolineare in particolare che è continuato anche nel 2014 l'indebolimento della crescita della Cina, che dovrebbe proseguire anche nell'anno in corso, e la ripresa dell'India, prevista in progresso 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 prosegue a tasso zero. L'Europa ha viaggiato su valori definibili come sviluppo zero fino al 2013, ma mostra incoraggianti valori di ripresa. Anche a livello mondiale lo sviluppo del reddito è rimasto piatto fino all'anno scorso, ma in ripresa più significativa 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 di 0,97.

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

Quote esportazioni e GDP per aree Geografiche (Fonte IMF 2015)

	GDP	Export		GDP	Export	
Economie Avanzate	43,1	62		Economie emergenti e in via di sviluppo	56,9	38
USA	16,1	10		Europa Centrale e orientale	3,3	3,4
Euro Area	12,1	25,3		Russia	3,3	2,4
Germany	3,4	7,5		Cina	16,3	10,5
France	2,4	3,6		India	6,8	2,1
Italy	2,0	2,7		Altre Asia	6,4	4,6
Spain	1,5	1,9		Brasile	3,0	1,1
Japan	4,4	3,7		Messico	2,0	1,8
U. K.	2,4	3,6		Medio Oriente e N. Africa	6,8	6,5
Canada	1,5	2,4		Africa subsaariana	3,1	2,0
Altre	6,6	17,1		Altre	5,9	3,6

Da sottolineare che in termini di Prodotto interno lordo (GDP), la situazione nel 2014 si è profondamente modificata rispetto al 2013 e ha visto proseguire lo spostamento verso l'area delle economie emergenti della Produzione del Reddito e della quota del commercio internazionale:

In termini di reddito

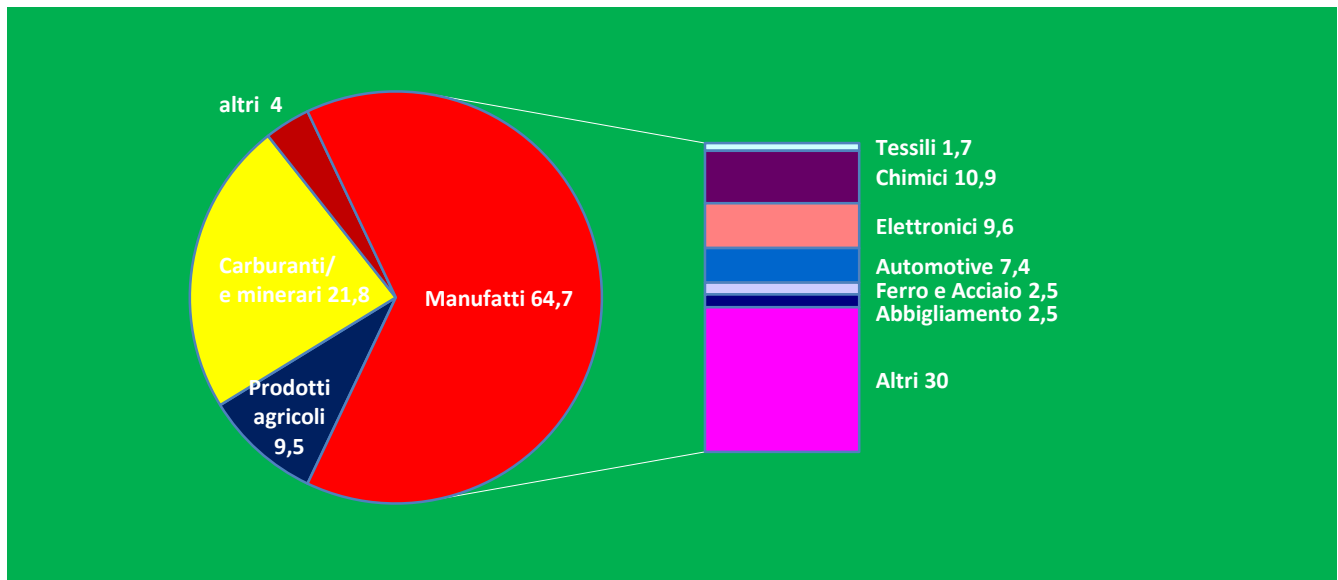
- L'area delle economie emergenti e in via di sviluppo produce ormai un reddito decisamente superiore alle economie avanzate, rappresentando oltre la metà del reddito prodotto nel Globo: gli USA (diminuiti sensibilmente come *share* nel 2014) e l'area Euro (salita, invece, moderatamente come *share*) unite rappresentavano nel 2014 il 28,2% del totale, 4 punti in meno dell'anno precedente), e assieme alla Cina (cresciuta, invece, di 1 punto) rappresentavano il 44,5% dello GDP mondiale.
- La Cina, che ha superato già nel 2012 l'area dell'Euro, e l'anno scorso anche gli Stati Uniti, continua ad aumentare il suo *share* del reddito mondiale, assieme all'India che ha superato per il terzo anno consecutivo il Giappone oltre a tutte le singole economie dell'area della UE, con la sola esclusione della Germania,
- L'Italia è solo decima nella graduatoria mondiale.

In termini di Export

- Le Economie avanzate mantengono abbondantemente la *leadership*, anche se la quota continua a scendere lentamente (-6 punti l'anno scorso), con l'area dell'Euro che, invece, mantiene la sua quota del Commercio Estero nel 2014 e rappresenta oltre 1/4 del totale (la Germania da sola rappresenta circa 1/3 dell'area dell'Euro).
- La Cina, che ha mantenuto la sua quota dell'*export* e che ha già superato da cinque anni la Germania come Paese esportatore, ha superato anche nel 2014 gli Stati Uniti ed è il primo Paese esportatore al mondo.
- L'Italia è salita all'8° posto come Paese esportatore, aumentando il volume dell'*export* e mantenendo lo *share* a livello mondiale.

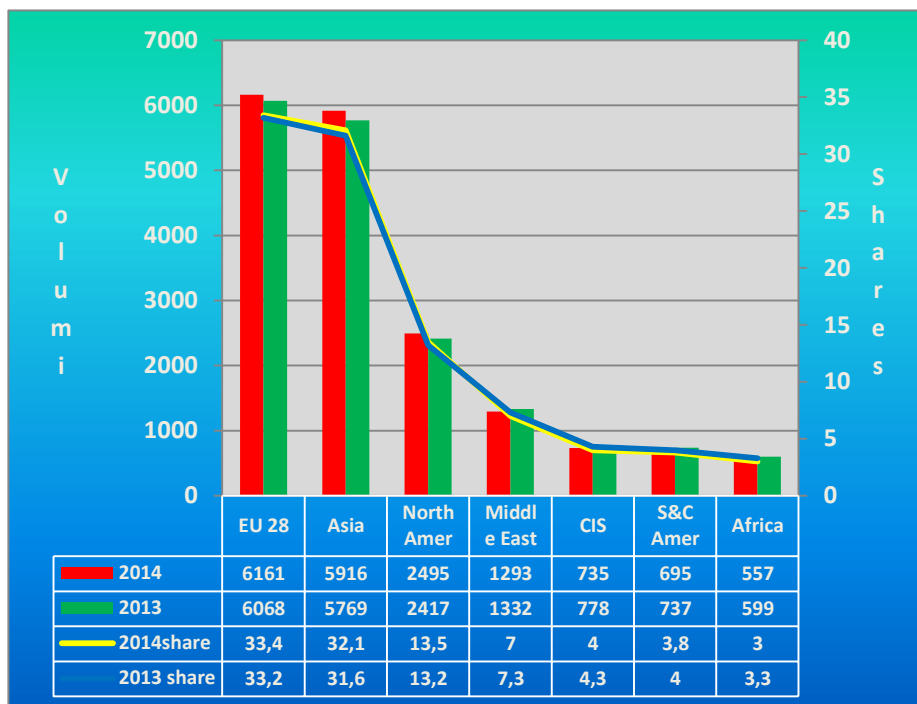
E' poi interessante sottolineare, sulla base dei dati forniti dal WTO, che anche l'anno scorso è **aumentata la quota del commercio estero che si riferisce ai servizi**, cresciuti del 4% ed ora stabilmente al 20% del totale, soprattutto a seguito del ridotto aumento della parte relativa alle merci che è scesa di conseguenza all'80% del totale. Tra i servizi il trasporto delle merci, che è quello che ha sofferto di più della crisi degli ultimi anni, è aumentato nella stessa proporzione dell'aumento dell'*export*.

Quanto alla composizione merceologica, i cui ultimi dati disponibili sono relativi al 2013, il settore



manfatturiero, che rappresenta quasi i 2/3 dell'export, è ancora leggermente aumentato (+0,6 punti) rispetto all'anno precedente. Aumenta leggermente anche la quota dei prodotti agricoli. Parallelamente diminuisce sensibilmente l'export dei carburanti (-1,3 punti), a seguito della riduzione degli acquisti per la ridotta attività economica, anche in Cina. Tra i manufatti diminuiscono ferro e

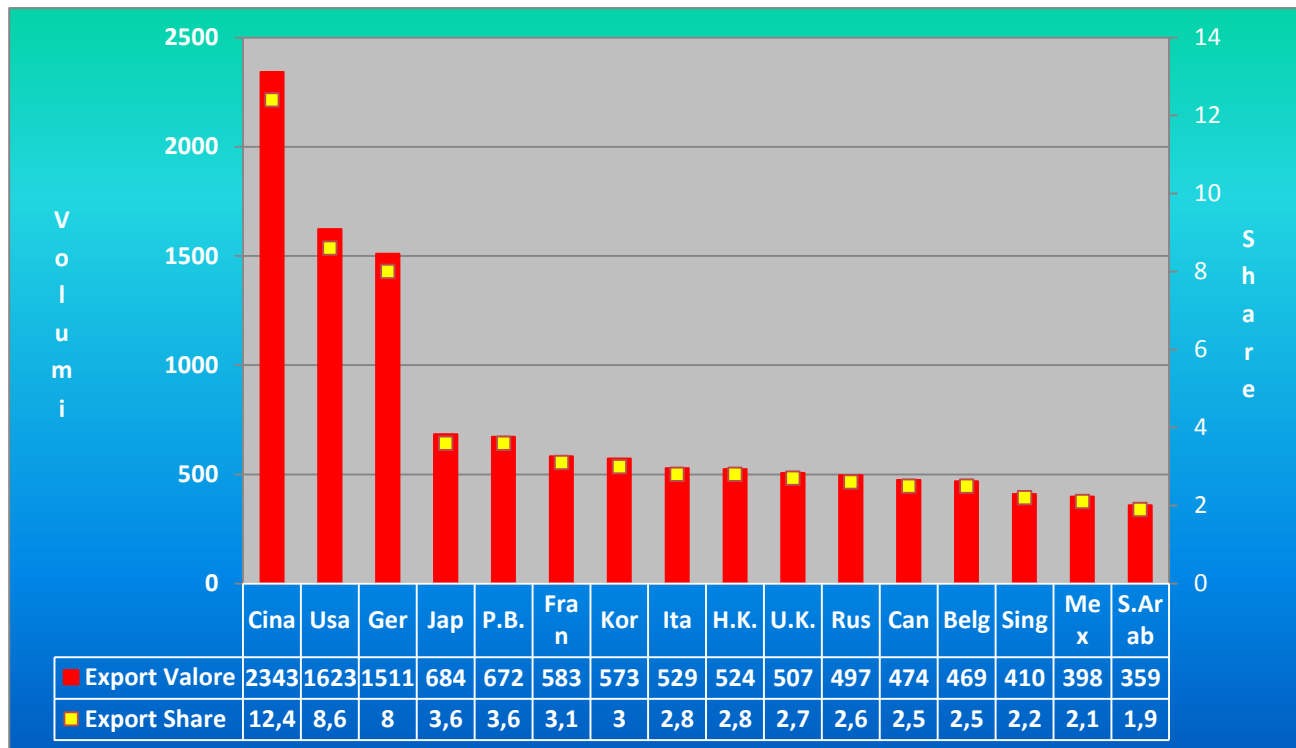
acciaio, e aumentano i prodotti elettronici, la costruzione di autoveicoli e i tessuti.



Passando ai movimenti dell'export in valore, a livello di macro-aree, l'Unione Europea ha visto nuovamente aumentare il suo export, sia in volumi che in quota dell'export mondiale, assieme all'Asia che pure aumenta in volume e share, e al Nord America.. Nell'anno diminuiscono Middle Est e Africa, per le diminuite esportazioni di

petrolio. Scendono anche CIS, Sud e Centro America.

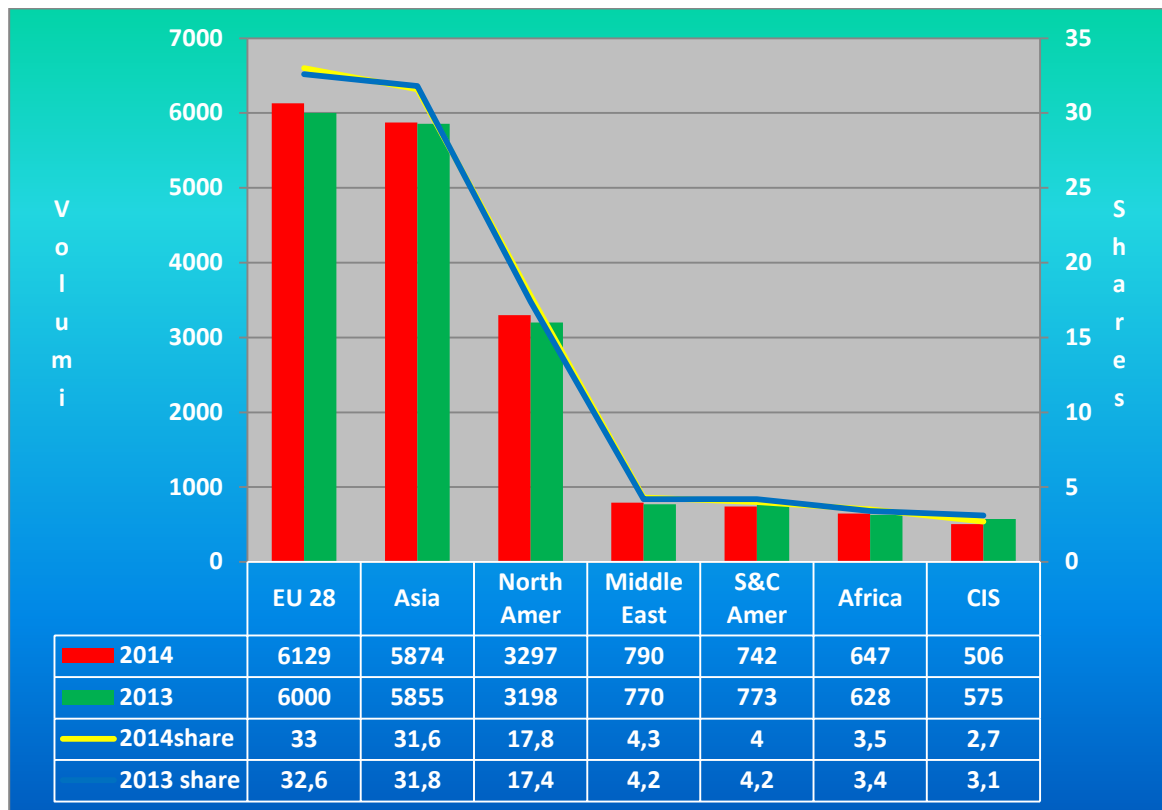
Analizzando i dati per Paese



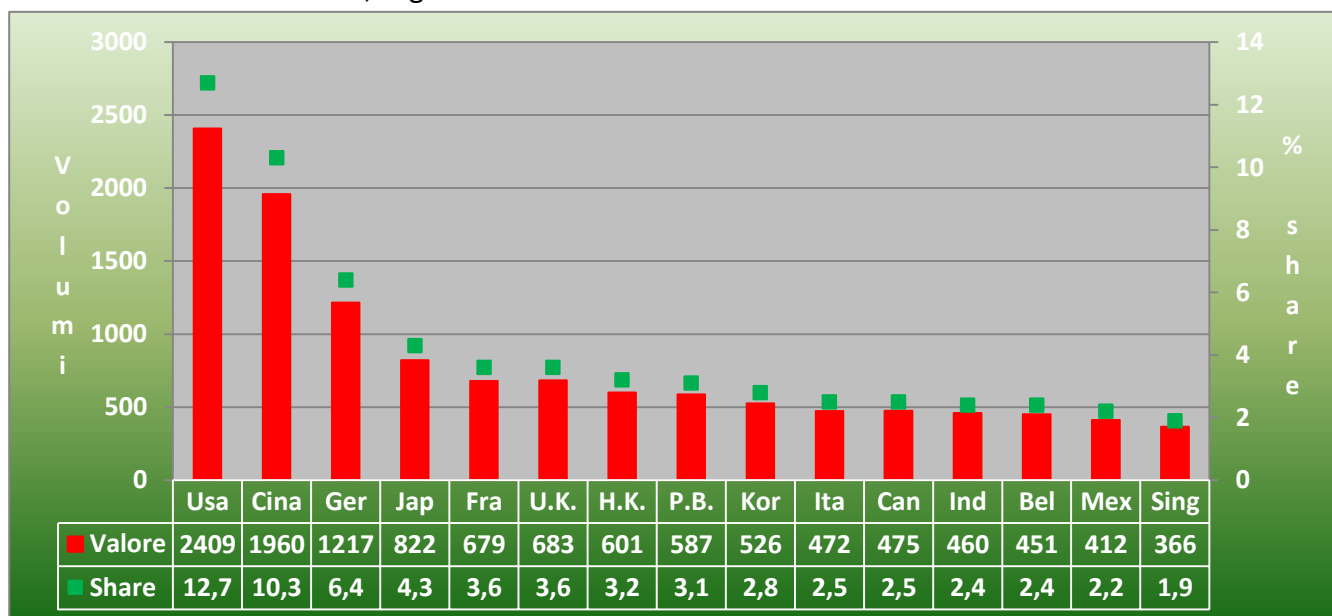
Nell'*export* di beni la Cina è ormai stabilmente il maggior Paese esportatore, davanti a USA, Germania e Giappone. Le quattro assieme rappresentano quasi 1/3 del totale dell'*export* di beni.

Nell'analisi per Paese, in complesso i maggiori progressi nel 2014 sono stati ottenuti dalla Germania, dagli USA e dalla Cina. Ulteriore calo delle esportazioni del Giappone, scese di un altro 4%. L'Italia, in aumento sia in assoluto che in quota relativa, sale in ottava posizione nella graduatoria tra i maggiori Paesi esportatori.

Riguardo all'import di beni aumentano sensibilmente la UE e il Nord America, scendono Centro e Sud America e CIS. Sostanzialmente stabili le altre aree. Nessuna particolare modifica nei volumi complessivi rispetto al 2013. Aumenti marginali per Asia, Africa e Medio Oriente. Complessivamente l'Unione Europea aumenta e consolida la sua prevalenza sull'Asia.

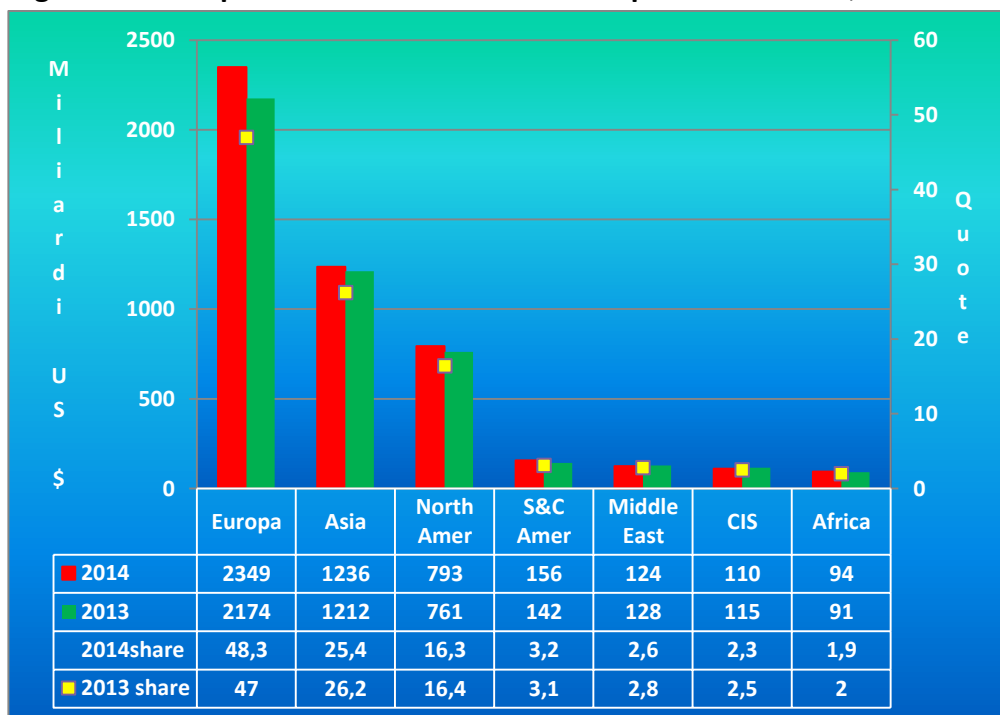


Nell'analisi per singoli Paesi i maggiori importatori di beni sono gli USA, le cui importazioni sono aumentate nel 2014 del 3%, seguiti dalla Cina che invece le ha aumentate solo dell'1%.



La Germania l'anno scorso le ha aumentate del 2%, ma del 4% l' U.K. e del 5% il Messico. L'Italia ha diminuito l'import del 2%. Tra le perdite più vistose quelle della Russia, scesa del 10%.

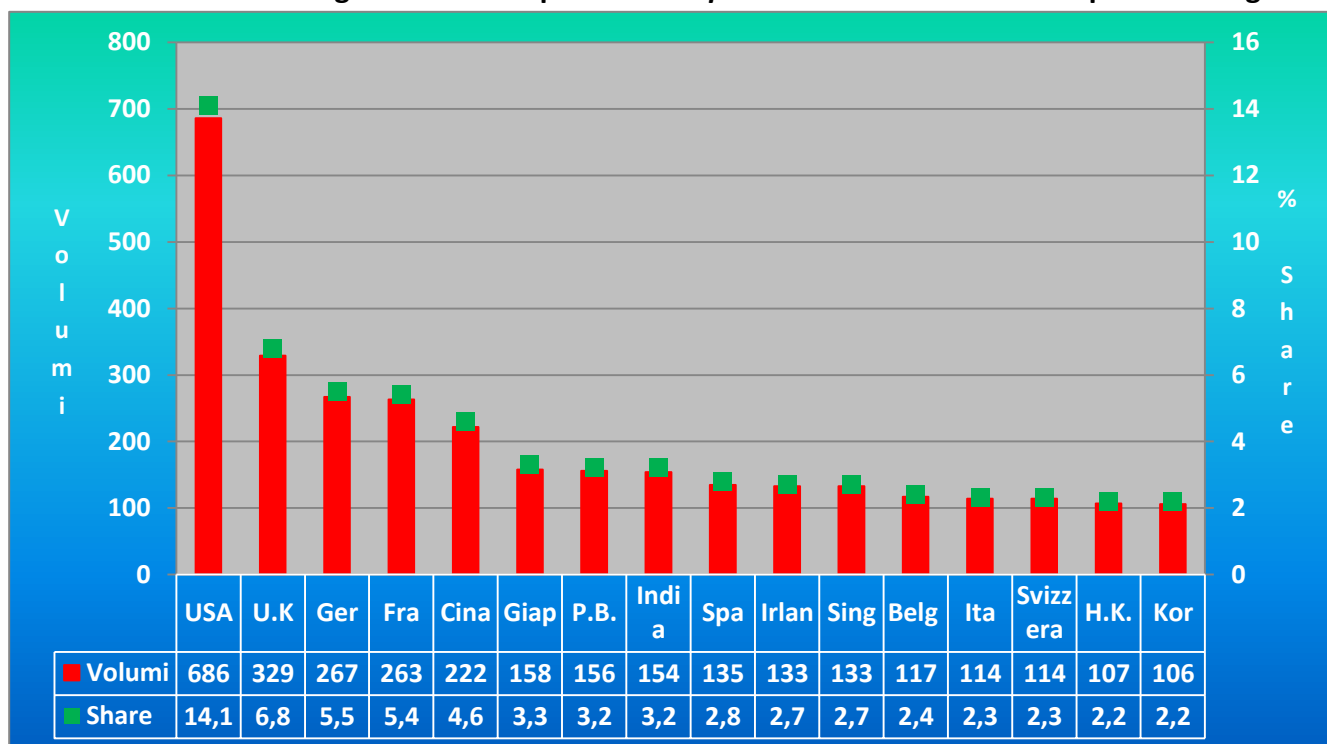
Riguardo all'export di servizi commerciali per macro-aree, la *leadership* rimane largamente



all'Europa, che ne detiene quasi il 50%, seguita dall'Asia che ne rappresenta oltre 1/4. Nel 2014 l'export dei servizi è aumentato in totale di oltre il 4%, e la maggiore beneficiaria è stata l'Europa, cresciuta dell'8% in assoluto e di 1,3 punti di quota. Salito in volume anche il Nord America, e limitatamente l'Asia (che però

perde 0,8 punti di quota) e il Sud America. In discesa Medio Oriente e CIS.

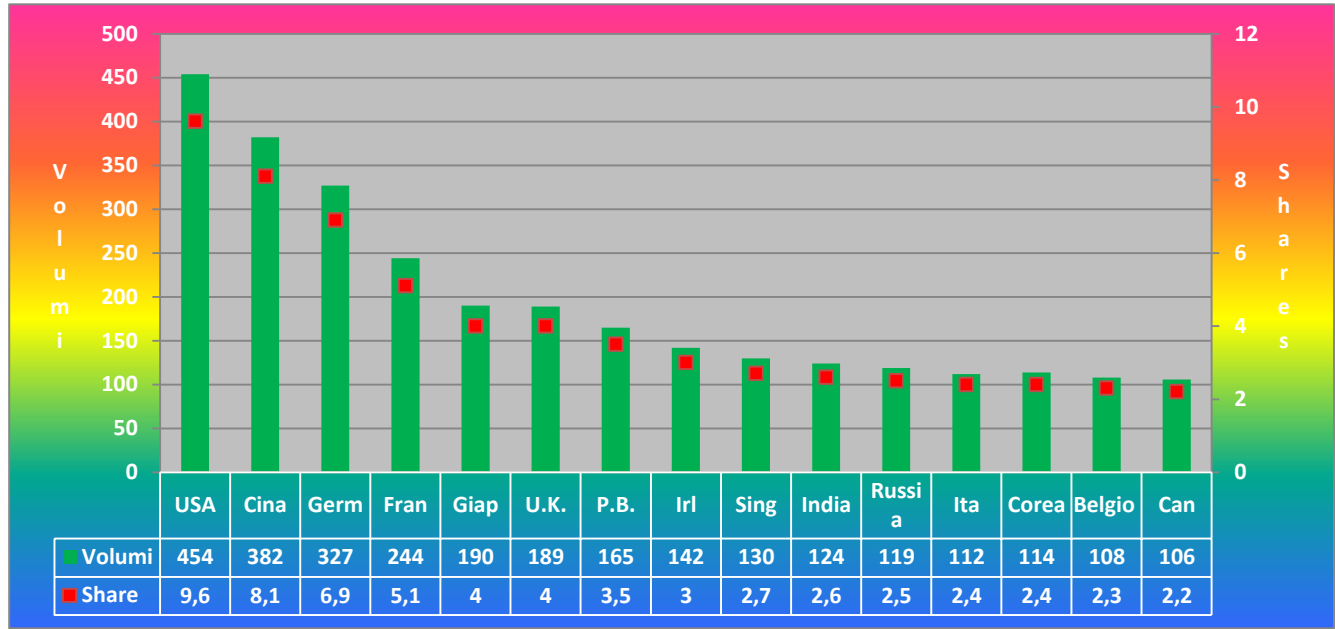
Predominio assoluto degli Stati Uniti quanto all'export di servizi commerciali per Paese: gli Usa



mantengono la *leadership*, ma nel 2014 il maggior aumento è stato ottenuto dalla Gran Bretagna

seguita dalla Francia e dal Giappone. Scendono, invece, Germania e Spagna. La Cina, assieme dall'anno scorso al Giappone che ha superato l'India, sono i maggiori attori nel continente asiatico. L'Italia sale in 13ª posizione, superando la Korea.

Anche nell'import di servizi commerciali gli Usa rimangono in testa alla classifica, ma Cina, Francia, Giappone e Russia registrano i maggiori aumenti in assoluto e migliorano le loro posizioni relative:



la Cina rimane davanti alla Germania e la Russia rimane subito dopo l'India. Da parte sua la Francia, con uno dei maggiori incrementi percentuali, rimane davanti a U.K. e Giappone. L'Italia scende in 12ª posizione.

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
European Union	8314	35,7	7939	33,8	375
Germania	1776	7,6	1344	5,7	432
Francia	846	3,6	923	3,9	-77
Gran Bretagna	836	3,6	872	3,7	36
Paesi Bassi	828	3,5	752	3,2	76
Italia	643	2,8	584	2,5	59
Belgio	586	2,5	559	2,4	27
Spagna	458	2	428	1,8	30
Altre EU	2341	10,1	2477	10,6	-136
Europa Orientale	771	3,3	766	3,3	5
Russia	565	2,4	427	1,8	138
Altre C.I.S.	280	1,2	248	1,1	32
Asia	7152	30,7	7223	30,8	-71
Cina	2565	11,0	2342	10	223
Giappone	842	3,6	1012	4,3	-170
India	471	2	584	2,5	-113
Korea	679	2,9	650	2,8	29
Altre Asia	2595	11,2	2635	11,2	-40
Nord America	3288	14,1	3890	16,6	-602
USA	2309	9,9	2863	12,2	-554
Messico	420	1,8	446	1,9	-26
Canada	559	2,4	581	2,5	-22
Sud e CentroAmerica	851	3,6	944	4,0	-93
Brasile	265	1,1	326	1,4	-61
Altre	586	2,5	618	2,6	-32
Medio Oriente	1417	6,1	1061	4,5	356
Africa	651	2,8	816	3,5	-165

L'Europa, in deciso aumento sia per *export* che per *import*, aumenta del 38% il saldo positivo della sua Bilancia Commerciale rispetto al 2013, e rappresenta circa il 40% del Commercio Estero mondiale. La Germania è il Paese più importante con un notevole saldo attivo della Bilancia Commerciale, migliorato ancora nell'anno passato di bel l'84%. Saldi positivi anche per Russia, Paesi Bassi, Italia, Belgio, e Spagna. Torna invece in negativo la Gran Bretagna. Rimane ancora negativo il saldo della Bilancia Commerciale della Francia. Diminuisce anche il saldo positivo del Medio Oriente, penalizzato dalla diminuzione delle esportazioni di petrolio, e passa in pesante rosso il Messico.

L'Asia ha pure aumentato i volumi di traffico commerciale, mantenendo comunque il suo *share* nel Commercio Mondiale, ma diminuendo lo sbilancio commerciale. Ciò soprattutto per merito della Cina che ha aumentato i suoi volumi di *Export* e *Import* e il suo *share* sul totale del Commercio mondiale, mantenendo anche il saldo positivo della sua Bilancia Commerciale che rimane invece negativo per India e Giappone, sui livelli del 2013.

La Cina rimane la prima nazione per *export* e la seconda per *import*.

Sostanzialmente stabile l'elevato *deficit* commerciale degli Stati Uniti che rimangono la prima nazione importatrice e la seconda come *export*. Passa invece in negativo il saldo per il Messico.

Pure Centro e Sud America peggiorano il saldo negativo complessivo, anche per la diminuzione dell'*export* dei Paesi produttori di petrolio.

L'Italia aumenta il saldo attivo della sua Bilancia Commerciale e si colloca al 5° posto al Mondo per il valore del suo attivo.

Il 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.

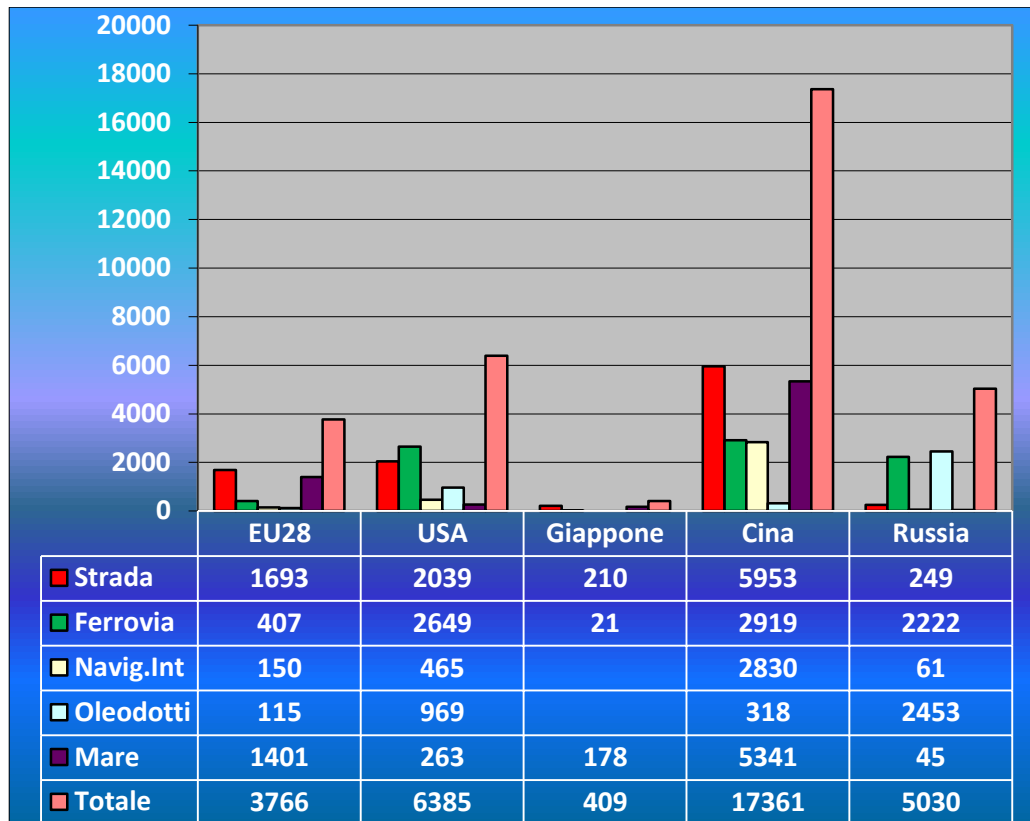
Come già sottolineato nei precedenti rapporti sull'argomento l'andamento della mobilità delle merci nelle aree più importanti del mondo, e il ruolo svolto dalle varie modalità, sono condizionati da:

- 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 a fine 2014 e relativi al 2012 (2011 per gli USA), ma sono sufficientemente rappresentativi della dimensione del traffico merci all'interno delle più significative aree del mondo

Trasporto Merci nel mondo 2012 - Traffico interno Maggiori Paesi (Usa 2011)
 miliardi t/km Source: Eurostat 2015



Alla luce della precedente analisi del commercio mondiale non meraviglia 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.

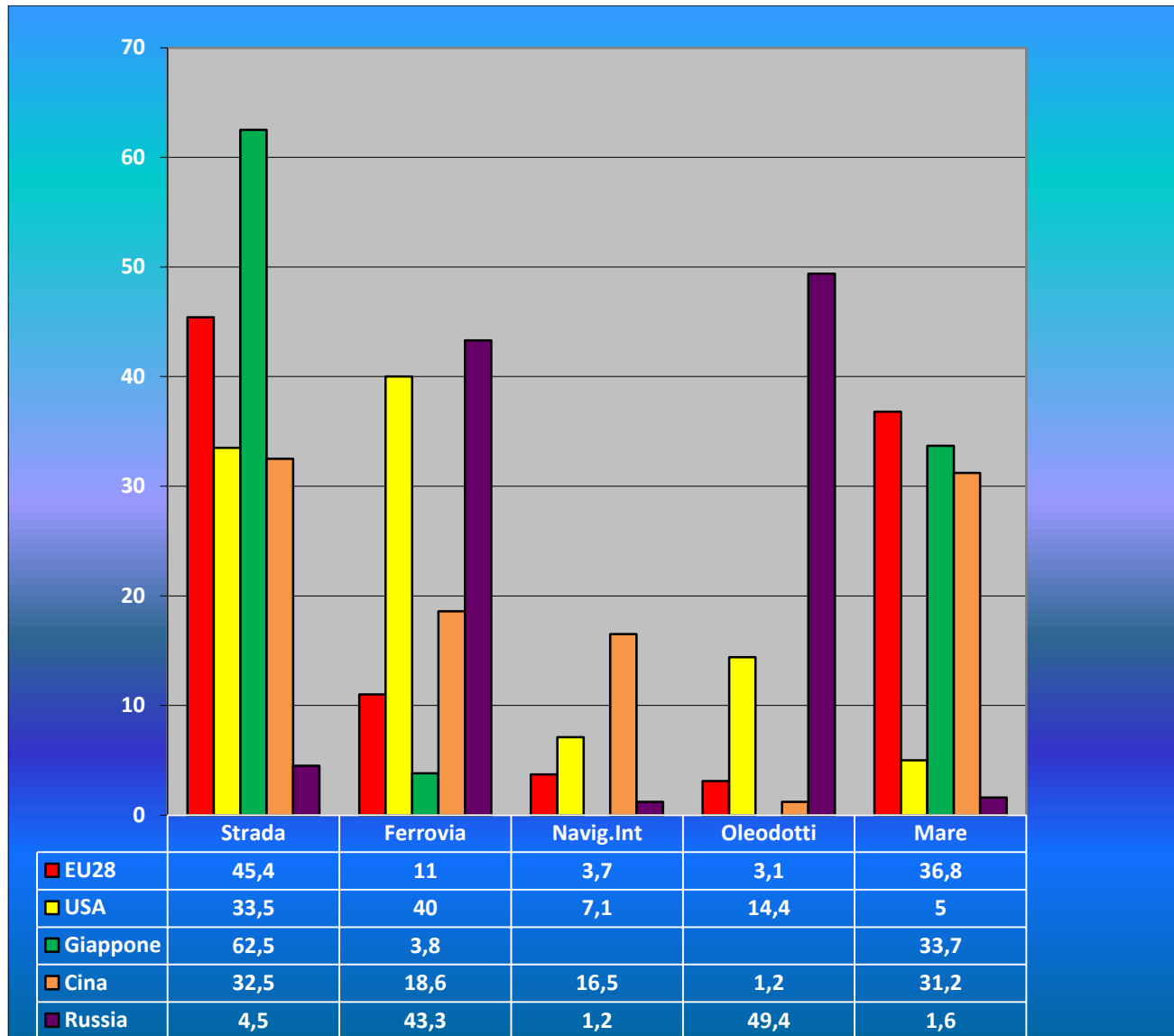
Rispetto alla rilevazione dello scorso anno, che riportava i dati riferiti al 2011 (2009 per Usa e Giappone) si nota un calo dei volumi totali di trasporto in Europa e soprattutto in Giappone, a causa della crisi economica in quelle aree, un deciso aumento negli Usa, in media del 5% annuo, dove l'economia si andava riprendendo, e un enorme sviluppo in Cina, con un aumento complessivo del 10% in un solo anno e in particolare per l'aumento del trasporto su strada (+16%).

La ripartizione modale sottolinea, come già per gli anni precedenti, l'assoluta prevalenza

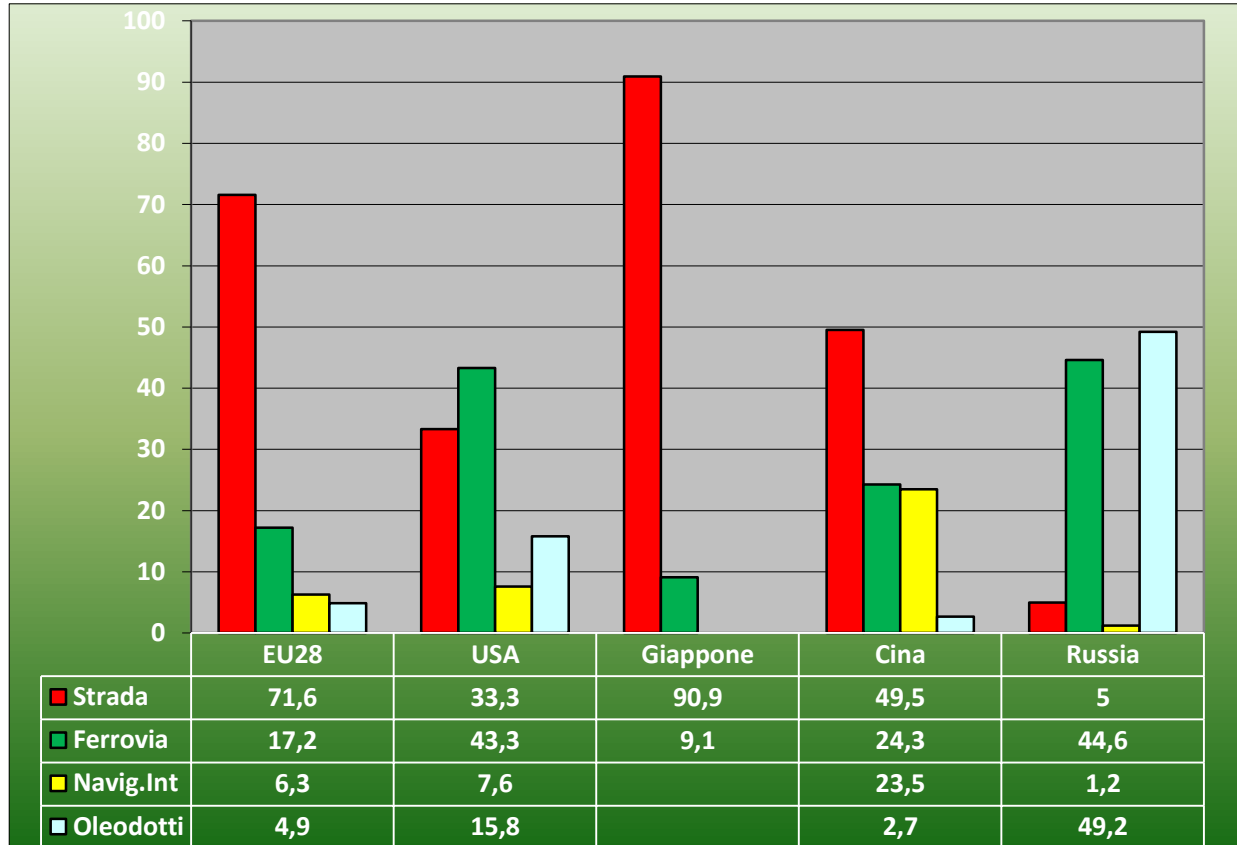
- ✓ della Strada in Europa e in Giappone, ma gli ultimi dati la mostrano sempre più importante anche in Cina, dove dal 2012 è diventata la prima modalità per il trasporto merci). Gli Usa seguono ad una certa distanza
- ✓ della Ferrovia negli USA e in Russia
- ✓ dei trasporti via mare e della navigazione 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 2012 - Ripartizione modale (in %) – Ton/km



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 in Europa e Giappone, Paesi dove la ferrovia ha, invece, un ruolo marginale. Dal 2009 è diventata modalità principale anche in Cina, e viaggia oggi al 50% del totale. Come già detto 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 un ruolo predominante data la vastità del territorio e le grandi distanze da percorrere. La strada, comunque, copre 1/3 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.

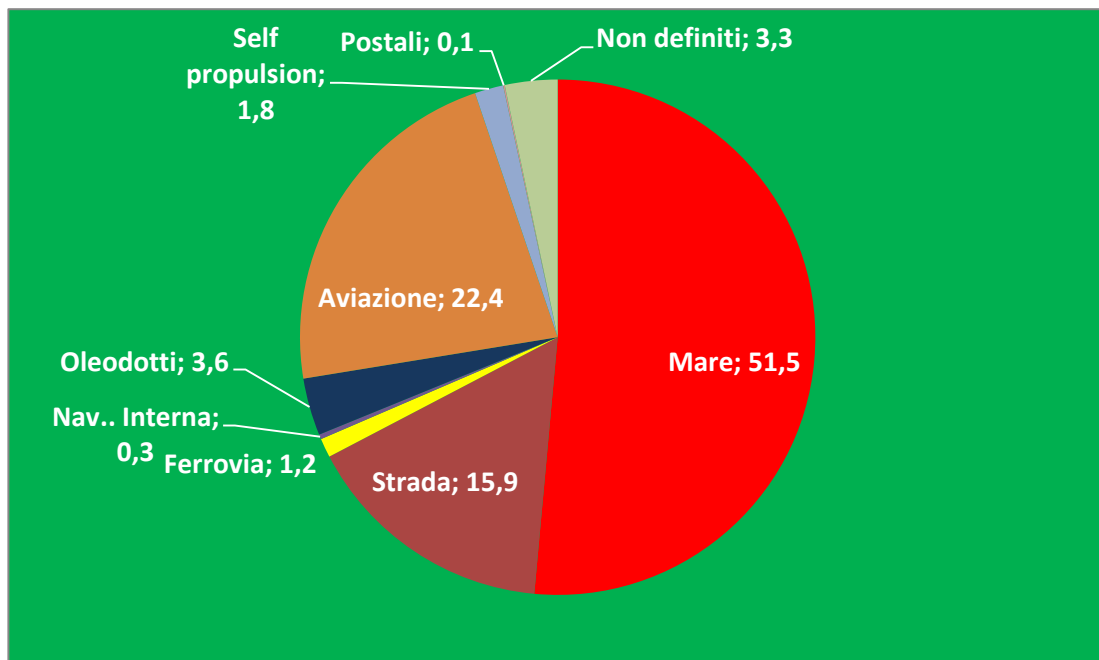
Commercio Estero della EU-28 per Modalità di Trasporto

Nel capitolo precedente abbiamo analizzato la dimensione e l'importanza relativa delle maggiori modalità di trasporto per la mobilità interna delle merci.

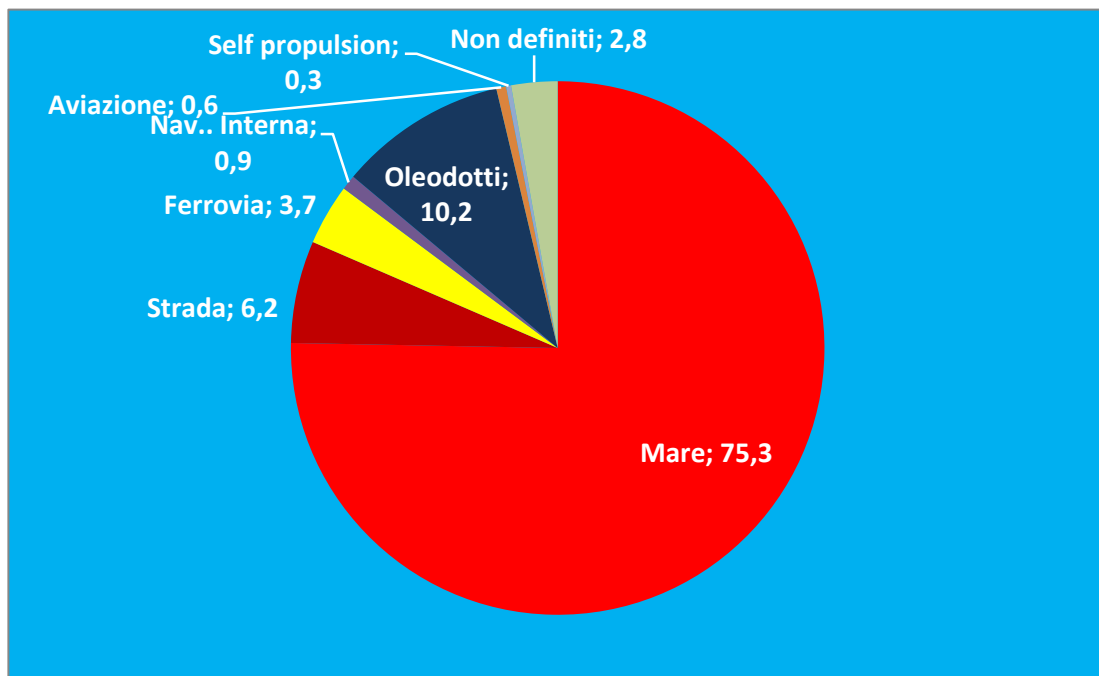
Ma sarebbe a questo punto interessante analizzare anche quali modalità sono state utilizzate per la movimentazione delle merci nel Commercio con l'estero a livello mondiale.

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*.

Le due tabelle che seguono, su dati Eurostat riferiti al 2012 e pubblicati quest'anno, mostrano il ruolo del trasporto marittimo che oltre a movimentare 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 valore delle varie modalità di trasporto



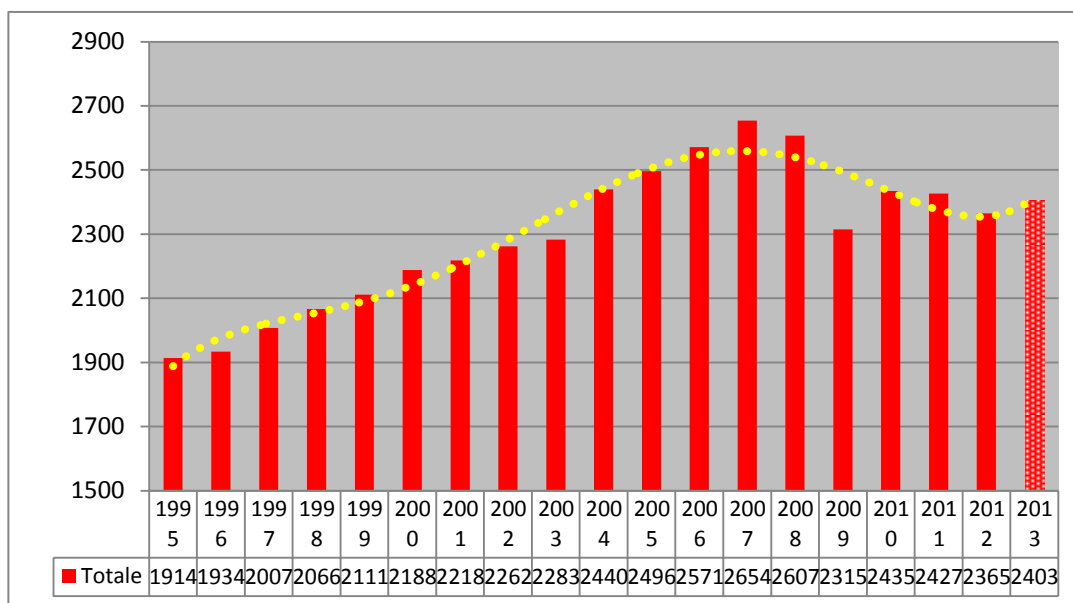
Quote in volume delle varie modalità di trasporto

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

Nel 2012 è aumentata l'importanza relativa dei trasporti via mare, sia in valore (miliardi €) che in peso (milioni Tonnellate), mentre sono diminuiti oleodotti e strada.

Trasporto merci in Europa

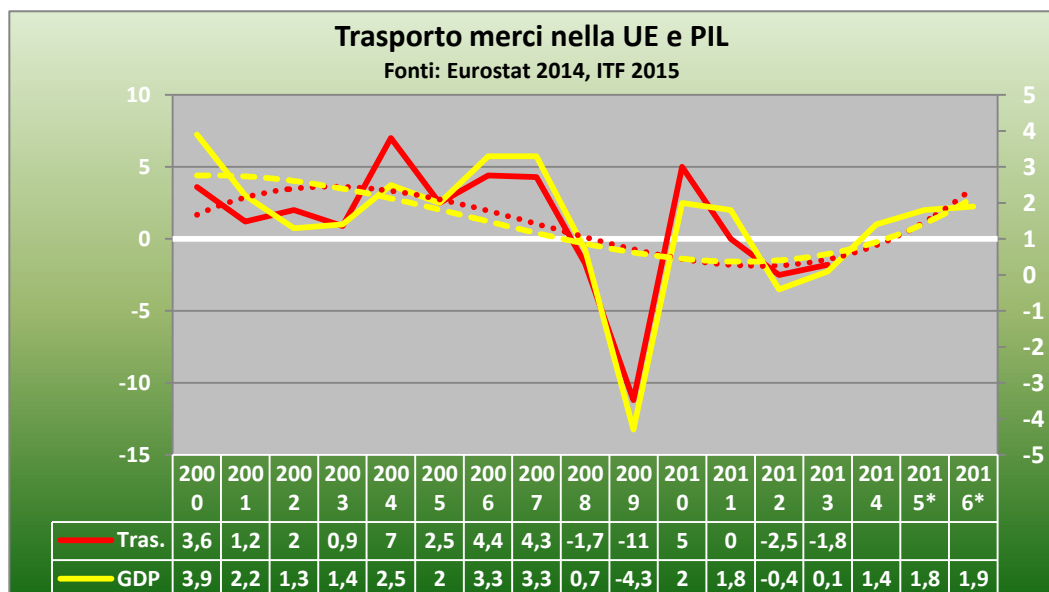
Nel 2012 il volume del trasporto merci in Europa è nuovamente diminuito: -2,5% sul 2011 e si prevede si sia ripreso nel 2013 di circa l'1,6% (secondo dati ancora provvisori).



Guardando il grafico che segue 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 ripresa più significativa secondo l'IRU e la Confetra è da prevedere sia avvenuta lo scorso anno e le previsioni sulla ripresa economica puntano

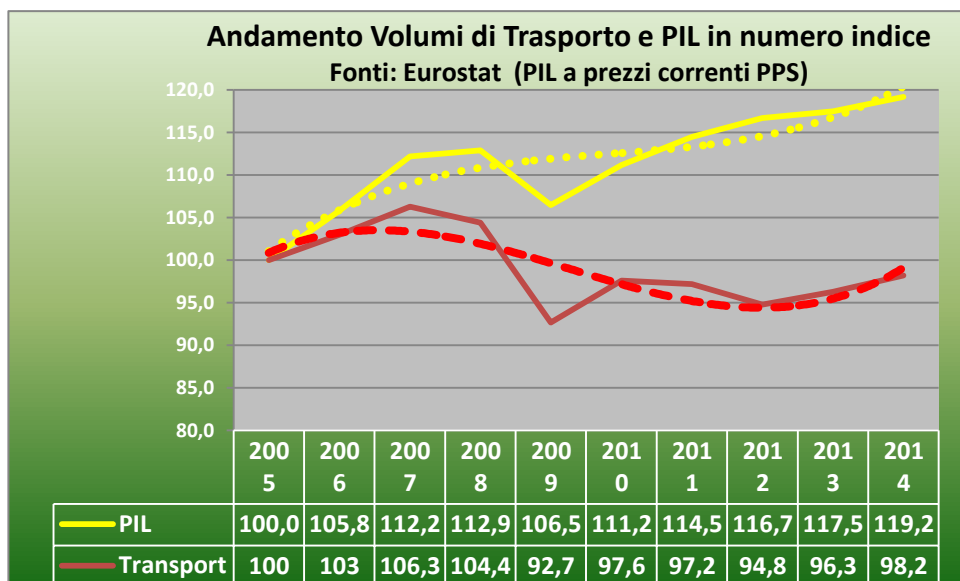
ad ulteriori e più significativi recuperi.



Va aggiunto che fino al 2007 il trasporto era cresciuto a tassi superiori 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 dall'anno scorso 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*).



Appare evidente che pur riducendosi il ritmo di crescita del Reddito questo alla fine è aumentato tra il 2004 e il 2012 (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

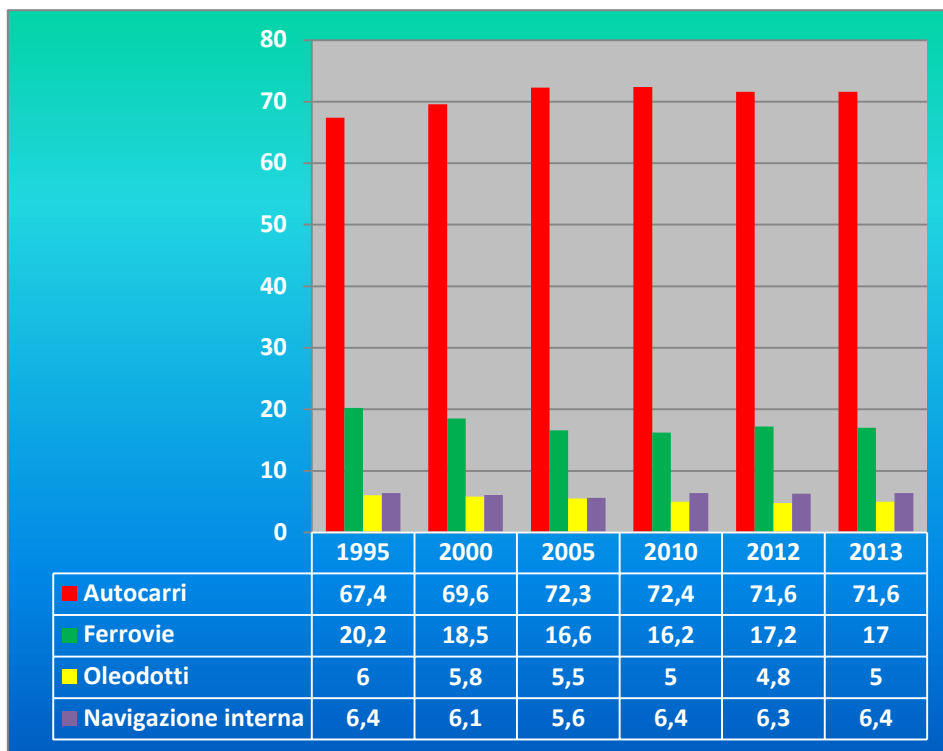
progressivamente riducendo dal 2007 e sono oggi ritornati ai valori precedenti il 2004. Solo una decisa ripresa economica che rilanci redditi e consumi potrà invertire questa pericolosa realtà.

Ma passando ad una analisi più dettagliata degli ultimi dati sul trasporto, mentre il 2011 si era mantenuto sostanzialmente sugli stessi livelli dell'anno precedente, il 2012 ne ha visto contrarsi

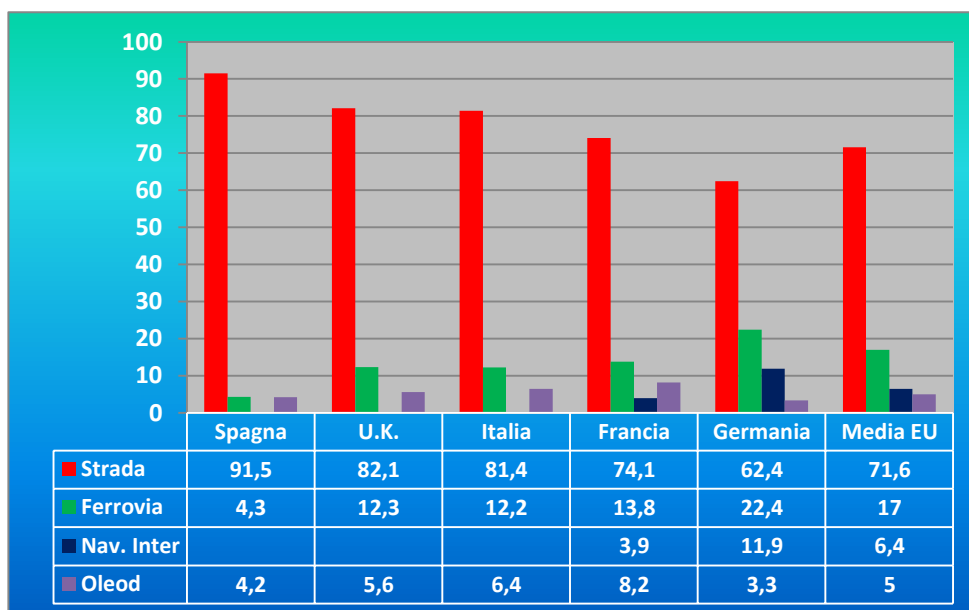
Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Interna	Oleodotti	Totale
2007	1925	452	145	132	2654
2008	1892	443	145	126	2607
2009	1700	364	131	121	2315
2010	1764	394	156	122	2435
2011	1745	422	142	118	2427
2012	1693	407	150	114	2365
2013	1720	409	153	121	2403

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 (-3,6%) aggravando la distanza col 2007 all'11%, con perdite in tutte le modalità, ad esclusione della navigazione interna.

Nel 2013, (i cui dati sono ancora provvisori) le cose sono un po' migliorate, con un progresso dell'1,6%, spalmato su tutte le modalità.



Quanto alle quote delle principali modalità, a seguito delle maggiori perdite del trasporto su gomma dal 2011 la strada è scesa al 71,6% del totale trasportato, mentre la ferrovia, aumentata nel 2012 è ridiscesa al 17% nel 2013. Nel 2013 risalgono leggermente gli oleodotti e la navigazione fluviale e lacustre.



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 71,6% e con punte elevatissime in Spagna, ma anche in Gran Bretagna e in Italia. Leggera discesa quasi ovunque della ferrovia nel 2013 (soprattutto

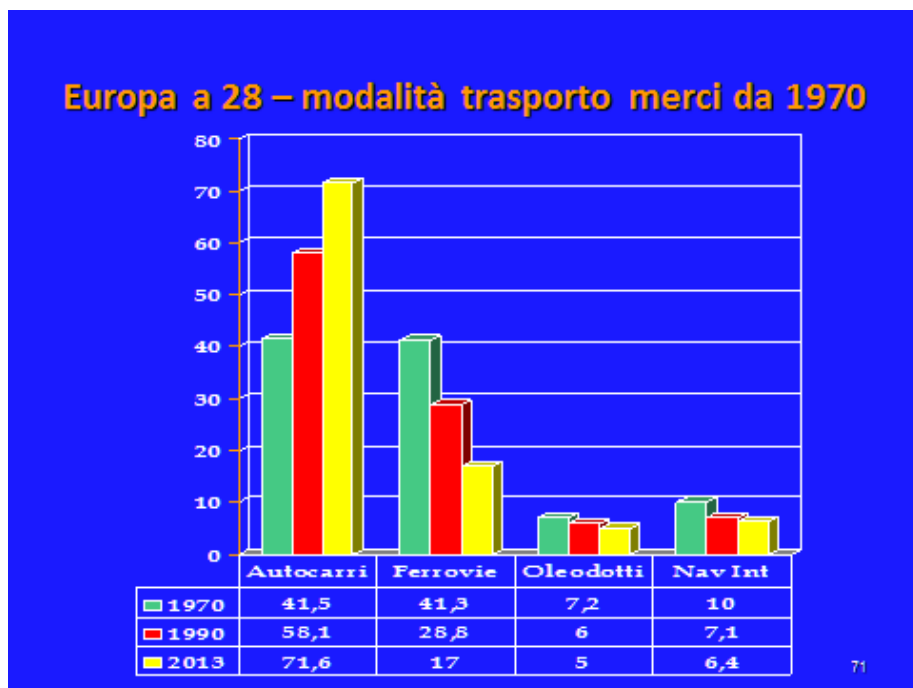
per la ripresa del trasporto su strada) che, comunque, mantiene una media accettabile solo per il suo buon utilizzo in Germania e nei Paesi nuovi membri della Comunità Europea.

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.

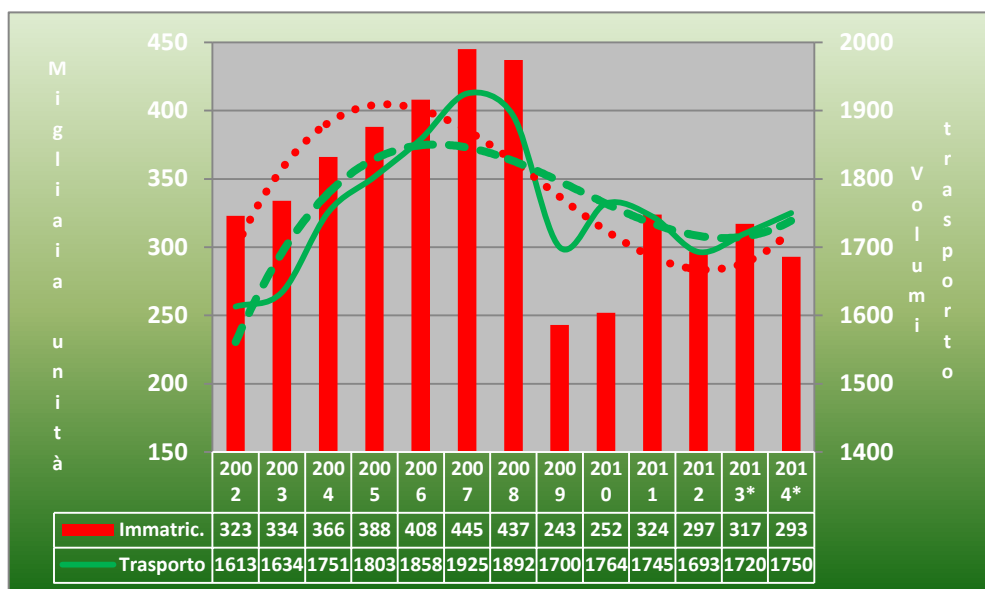
Guardando alla storia degli ultimi 43 anni risulta difficile pensare che il tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia, su cui si incentra l'ultimo Libro Bianco sul Trasporto della Commissione Europea, possa davvero realizzarsi, quanto meno nei tempi da quella indicati. Sarebbe già un successo se la ripartizione modale si mantenesse alle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada. 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 (0,90 tra 2005 e 2014*) 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 sopra 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.

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 2013

In Italia sarebbero leggermente aumentati: +1,2%, soprattutto per la leggera ripresa del trasporto su strada, aumentato nell'anno del 2,6%. Nuovo calo invece del trasporto ferroviario, sceso del 6%.

	<i>Anno</i>					
	2012	Share %	2013	Share %	2013/2012	Diff.%
<i>Modalità</i>						
Autocarri	124	80,4	127,2	81,4	+3,2	+2,6
Ferrovie	20,2	13,1	19	12,2	-1,2	-6
Oleodotti	10,1	6,5	10	6,4	-0,1	-1
Totale	154,3		156,2		+1,9	+1,2

Italia - traffico merci - Dati ufficiali provvisori Eurostat 2015 - Miliardi ton/km

Inoltre, se si confrontano i dati italiani del 2013 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 28,3%, 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*
Strada	184,7	211,8	187,1	179,4	167,6	142,8	124	127,2
Rotaia	22,8	22,8	24,2	25,3	17,8	19,8	20,2	19
Oleod.	10,3	11,4	11,4	11,4	11,6	10	10,1	10
Totale	217,8	246	222,7	216,1	197	172,6	154,3	156,2

Rispetto poi al 2005 la situazione appare ancora peggiore, come mostra la tabella sotto riportata, basata sui dati ufficiali EUROSTAT (2013 ancora provvisorio), e che mostra un calo del trasporto merci addirittura del 35,8% (addirittura -40,1% il trasporto su strada), rispetto ad un -3,7% della UE (-4,6% quello su strada)

Italia - traffico merci						
Dati ufficiali Eurostat 2014 Miliardi ton/km						
	Anno					
	2005	Share %	2013	Share %	2013/2005	Diff.%
Modalità						
Autocarri	211,8	86,1	127,2	81,4	-84,6	-40,1
Ferrovie	22,8	9,3	19	12,2	-3,8	-16,7
Oleodotti	11,4	4,6	10	6,4	-1,4	-12,3
Totale	246		156,2		-89,8	-35,8

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.

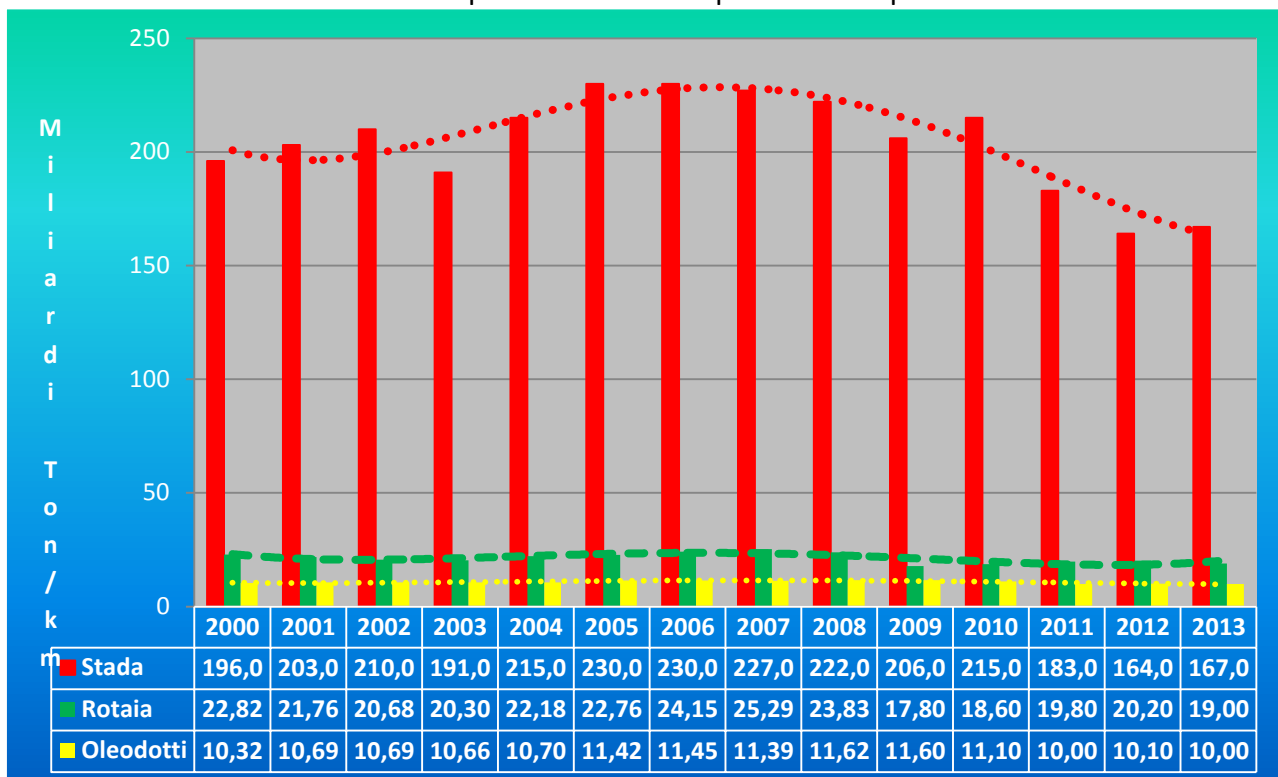
	2000	2005	2006	2007	2009	2011	2012	2013
Stada	196,0	230,0	230,0	227,0	206,0	183,0	164,0	167,0
Rotaia	22,8	22,8	24,2	25,3	17,8	19,8	20,2	19,0
Oleodotti	10,3	11,4	11,4	11,4	11,6	10,0	10,1	10,0
Totale	229,1	264,2	265,6	263,7	235,4	212,8	194,3	196,0

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

Italia - traffico merci (rielaborato)						
Elaborazioni CSS su dati Eurostat <small>Milliardi ton/km</small>						
	2005		2013		2013/2005	
	Volume	%Share	Volume	%Share	Volume	Diff.%
Modalità						
Autocarri	230	87,1	167	85,2	-63	-28,7
Ferrovie	22,8	8,6	19	9,7	-3,8	-16,7
Oleodotti	11,4	4,3	10	5,1	-1,4	-12,3
Totale	264,2		156		-68,2	15,8

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 2000 che mostrano come il trend del trasporto stradale sia quello che ha più sofferto delle varie crisi che si



sono succedute nel nostro Paese dal 2008, e soprattutto da quella del 2011-2014, dalla quale

sembrebbe che l'Italia sia uscita con la fine dello scorso anno. Rispetto all'anno precedente la crisi globale (2007) la perdita registrata è stata di oltre il 26%, rispetto al -10,6% della media Europea. Anche la ferrovia ha subito i contraccolpi della crisi, perdendo il 25% del proprio volume, più del doppio della flessione europea (che si è limitata ad un -9,5%)-

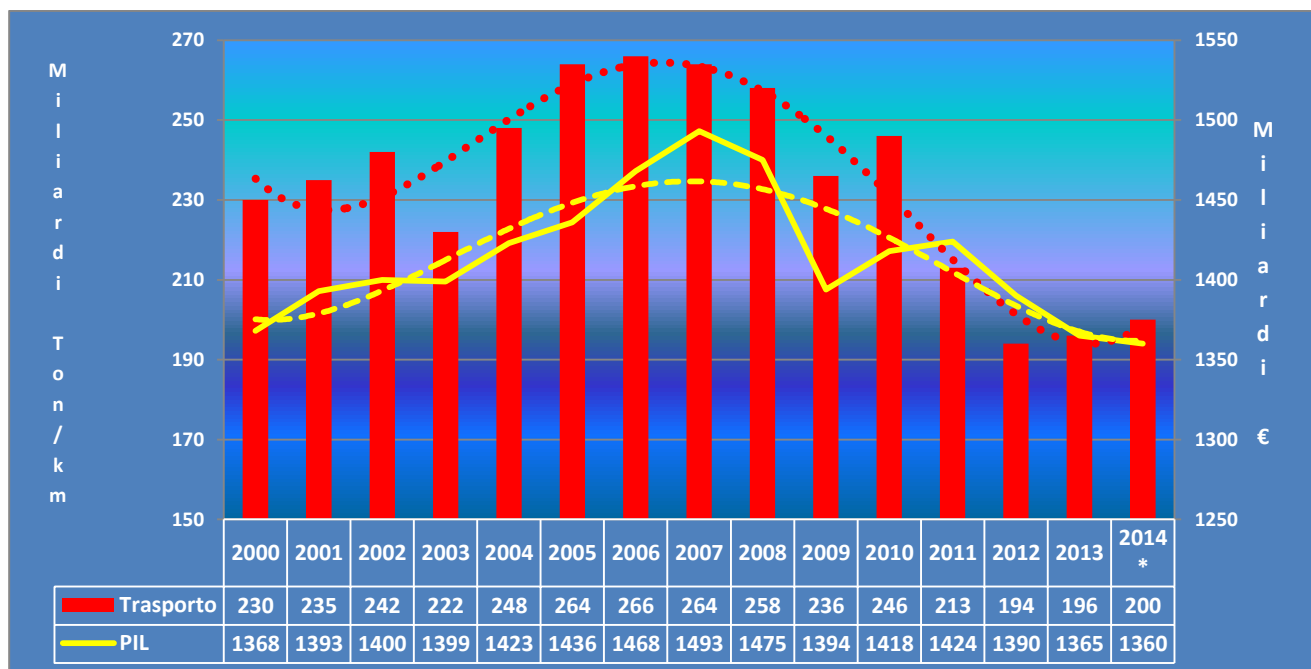
Sostanzialmente stabile negli ultimi anni il *trend* degli oleodotti, che risente anche dei fattori stagionali.



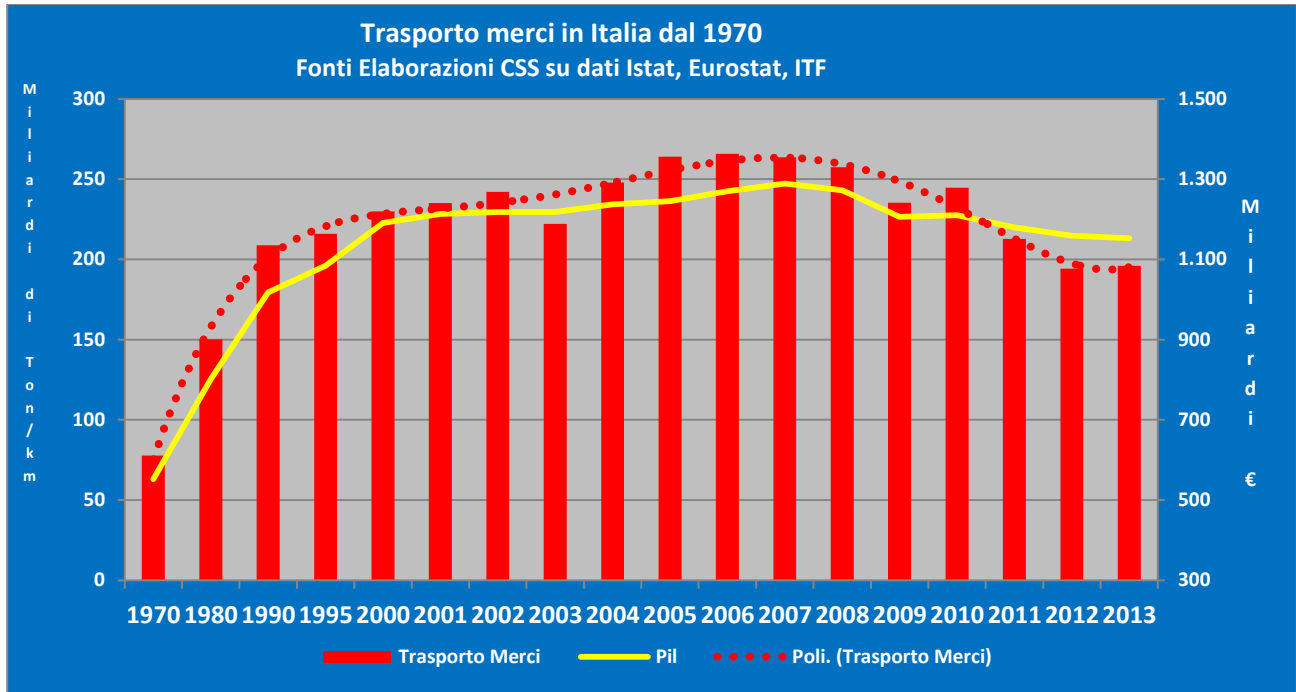
Rispetto poi al 1970 la strada ha praticamente assorbito oltre la metà del traffico su rotaia, passato da una quota del 21,6 ad un modesto 10% già negli anni novanta, per poi mantenersi sostanzialmente stabile su quei valori.

Va altresì 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**

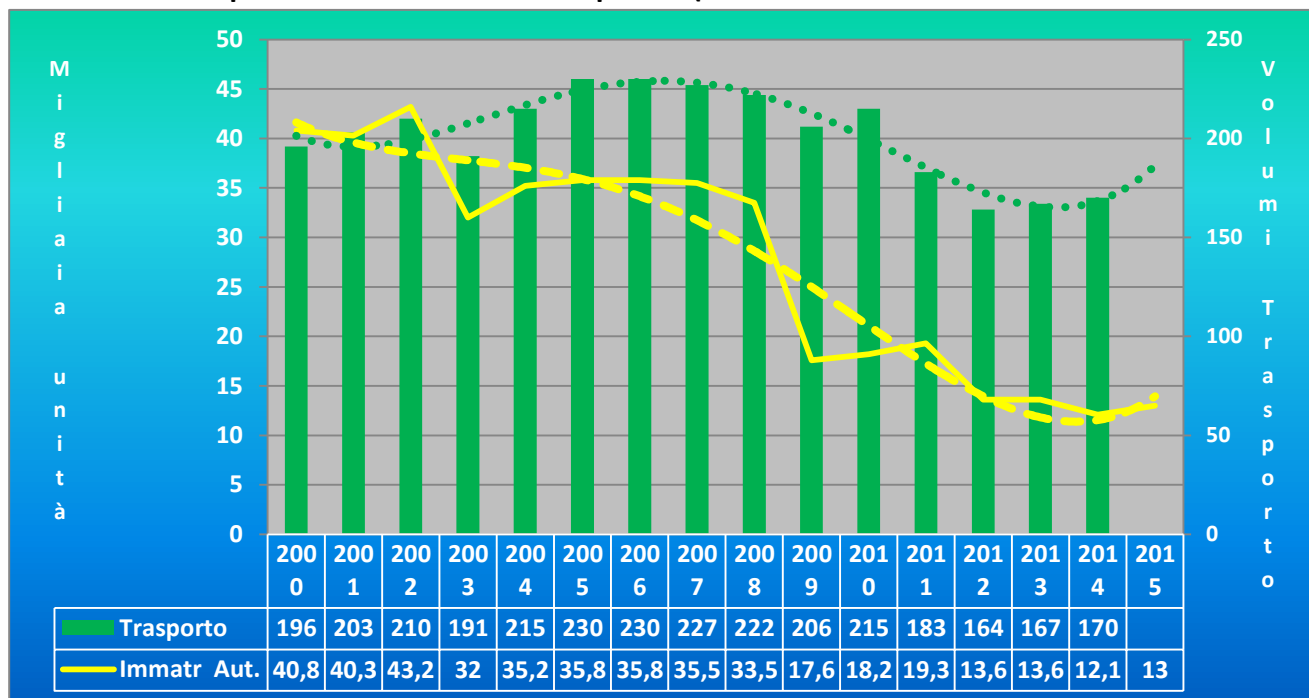


in Italia dal 2000 in poi, in miliardi di ton/km, confrontato con il PIL , (Coeff. Corr. 0,80 - Fonti: CSS, OCSE, ITF, Istat), andamento che mostra l’impatto della crisi globale sia sul reddito che sui volumi di trasporto che per l’anno prossimo sono previsti al livello del 1990, e addirittura a quelli 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 (0,95) 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 una rappresentazione drammatica della situazione penosa in cui è caduta in solo 6 anni una attività fondamentale e strategica quale il trasporto!.

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



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.

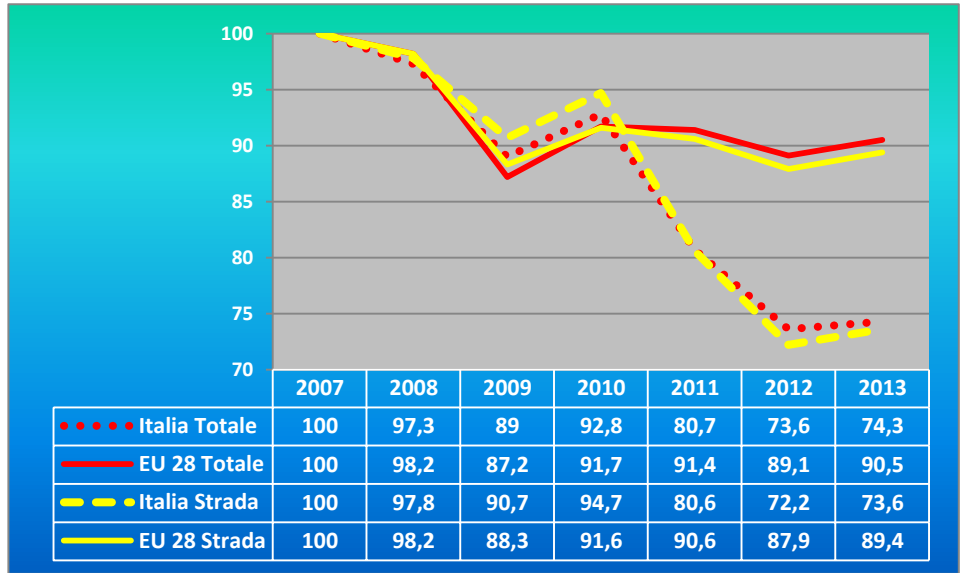
La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,33) indica probabilmente che le immatricolazioni in Italia sono state, comunque, condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato italiano, o dallo spostamento all'estero di una parte degli acquisti) più che da fattori economici 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 2007-2013, quando la correlazione si stabilizza su un valore significativo (0,91).

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.

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 2013: 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.

Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino, maggio 2015