

La Mobilità delle merci e il ruolo della strada - edizione 2013

Come ogni anno il nostro Centro Studi ha affrontato in dettaglio l'analisi della Mobilità Globale delle merci, offrendo una panoramica aggiornata su di un argomento abbastanza trascurato dalla letteratura statistico/economica e che a noi sembra invece essenziale come base indispensabile di riferimento per chi si interessa di trasporti, siano essi operatori di logistica o cultori della materia.

Prima comunque di passare ad un'analisi approfondita del ruolo delle diverse modalità di trasporto e quindi dell'importanza del trasporto su gomma in Europa ed in Italia ci è sembrato opportuno



oltreché interessante partire dai dati sui volumi di trasporto globali: 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 2012 del WTO (World Trade Organization) e dello IMF (International Monetary Fund), e su quelle basi molto dettagliate e autorevoli, oltre che sui dati Eurostat e ITF per il trasporto merci

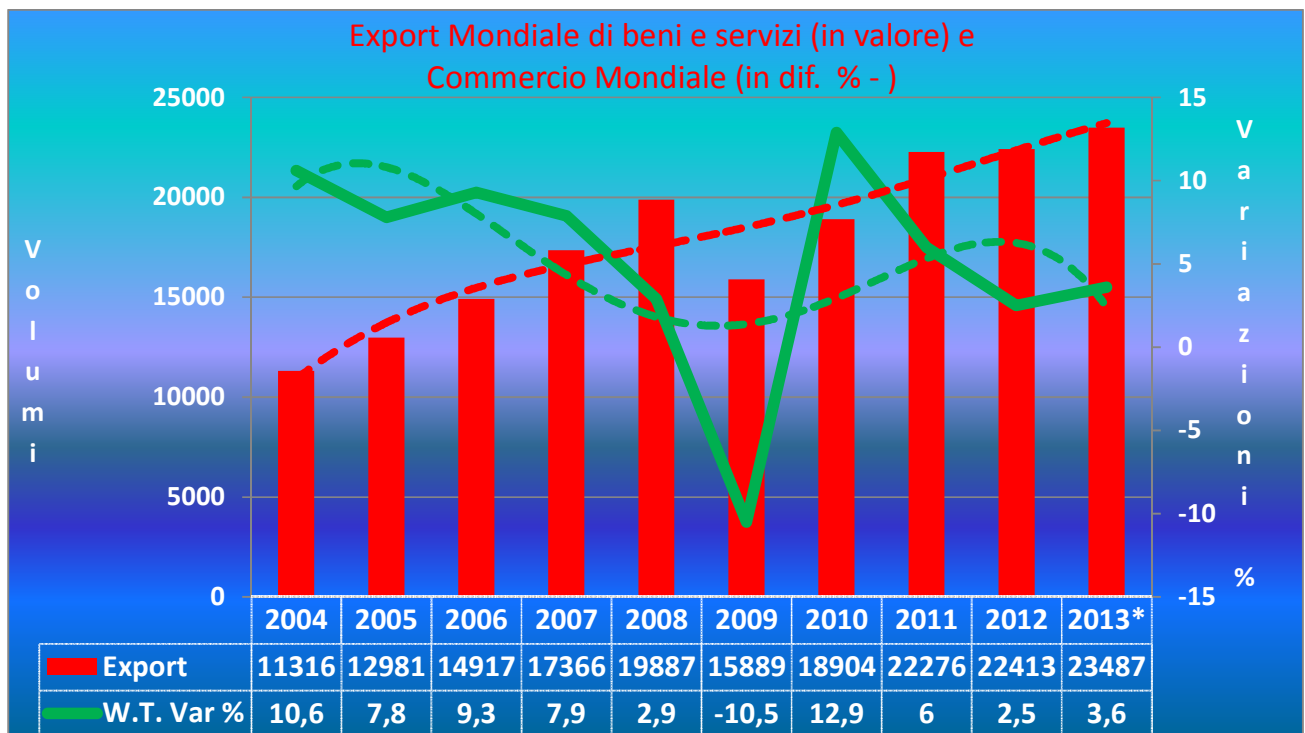
in Europa) abbiamo predisposto la nuova edizione della pubblicazione “La mobilità globale delle merci e il ruolo della strada”, giunta quest’anno alla sua terza edizione.

Secondo il WTO, nel suo rapporto pubblicato lo scorso 10 Aprile, il tasso di crescita del Commercio Mondiale è sceso al 2% nel 2012, rispetto al 5,2% del 2011, e secondo i suoi economisti si prevede rimarrà contenuto anche nell’anno in corso, a circa il 3,3%, a causa della fase recessiva delle economie Europee, che riducono la domanda di importazioni globali.

La riduzione della produzione e la crescita della disoccupazione nell’economie sviluppate, oltre a ridurre le importazioni ha fatto scendere il ritmo di crescita delle esportazioni sia nei paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo.

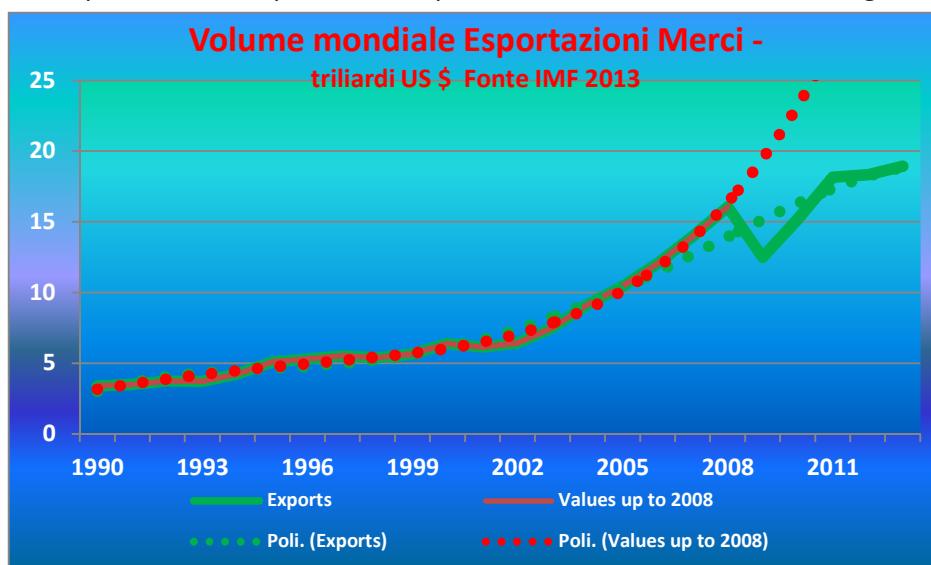
La tabella sotto riportata, che riproduciamo sulla base dei dati forniti dallo IMF, mostra l'andamento dal 2004 dei volumi dell'export mondiale, con indicazioni per i prossimi anni basate sulle previsioni di IMF e WTO. I valori dell'export sono in Milioni US\$ e le variazioni in % dei volumi di World Trade – Sorce: IMF 2013, Outlook Aprile 2013

Appare evidente che il sistema mondiale dei trasporti garantisce grandi volumi di carico.



Nel 2012 circa 22.400 miliardi di dollari di merci, oltre il 30% del GDP mondiale, sono state esportate nel mondo. Navi, Aerei, Autocarri e Treni hanno movimentato queste merci dai luoghi di produzione ai mercati dei consumatori.

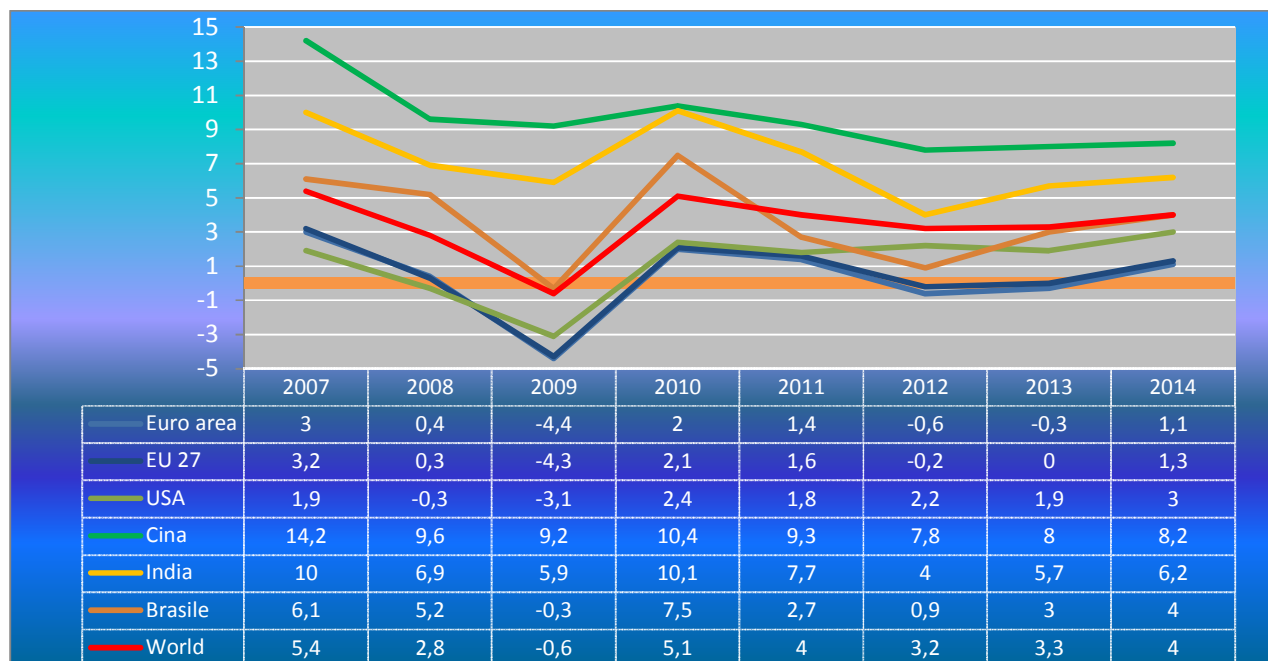
➤ Dopo la buona ripresa dell'export che si è avuta nel 2010, a seguito della pesante caduta del



2009, già nel 2011 il trend di aumento si era notevolmente affievolito, per scendere decisamente l'anno scorso. Anche per l'anno in corso il trend appare fiacco, con un modesto recupero del tasso di crescita sul 2012. Una

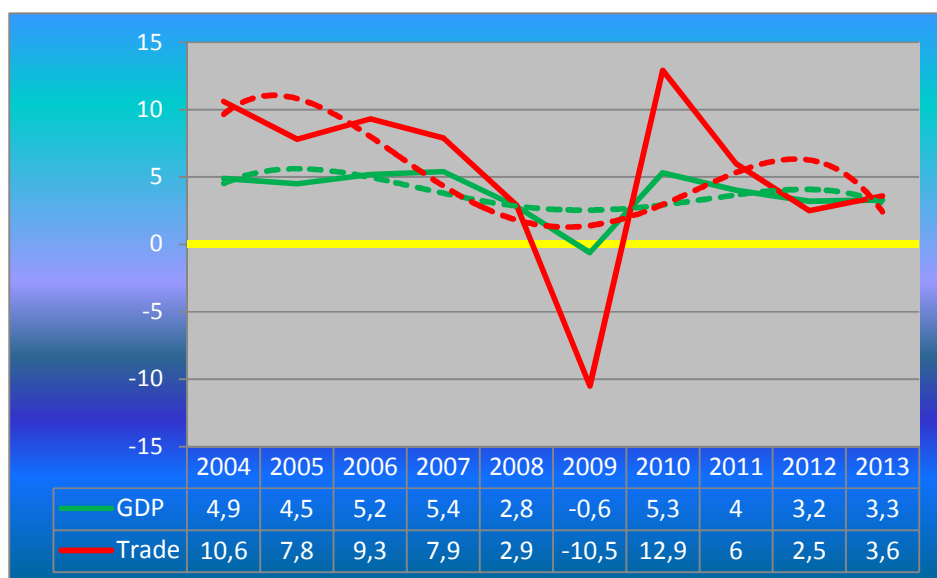
ripresa più significativa è attesa per l'anno prossimo.

Ma appare evidente come dal 2009 il trend (curva in verde) appare strutturalmente inferiore a quello che risultava come interpolazione dei dati fino al 2008. Secondo il WTO lo slowdown va attribuito alle difficoltà dell'economia mondiale per un certo numero di "shocks", inclusa la crisi dei Debiti Pubblici in Europa. Guardando alle ultime stime dello **sviluppo del reddito nei prossimi anni, pubblicato in aprile dallo IMF**, ci si rende conto che il gap strutturale è difficilmente recuperabile in questo decennio.



Da sottolineare l'indebolimento della crescita della Cina e in parte anche dell'India: Anche il Brasile è lontano dai valori antecrisi. L'Europa viaggia su valori definibili come sviluppo zero fino all'anno prossimo. Anche a livello globale lo sviluppo del reddito appare piatto.

Confrontando quindi l'andamento degli incrementi annuali di Commercio Estero (Trade) e GDP 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 delle due serie è di 0,97.

Quote esportazioni e GDP per aree Geografiche (Fonte IMF 2013)

	GDP	Export			GDP	Export
Economie Avanzate	50,1	61,2		Economie emergenti e in via di sviluppo	49,9	38,8
USA	18,9	9,8		Europa Centrale e orientale	3,4	3,4
Euro Area	13,7	24,9		Russia	3	2,4
Germany	3,8	7,9		Cina	14,9	10
France	2,7	3,5		India	5,6	2
Italy	2,2	2,7		Altre Asia	4,6	4,7
Spain	1,7	1,9		Brasile	2,8	1,3
Japan	5,6	4,1		Messico	2,1	1,6
United Kingdom	2,8	3,4		Medio Oriente e N. Africa	4,9	6,9
Canada	1,8	2,4		Africa subsaariana	2,5	2,1
Altre	7,3	16,6		Altre	6,1	4,4

Da sottolineare che in termini di Prodotto interno lordo (GDP), la situazione nel 2012 ha visto proseguire lo spostamento verso l'area delle economie emergenti della Produzione del Reddito e della quota del commercio internazionale:

- L'area delle economie emergenti e in via di sviluppo produce ormai quanto le economie avanzate: USA e area Euro unite rappresentano 1/3 del totale, e assieme alla Cina rappresentano quasi il 50% dello GDP mondiale.
- La Cina ha superato nel 2012 l'area dell'Euro e l'India ha ormai superato il Giappone oltre a tutte le economie dell'area dell'Euro.
- L'Italia è solo decima nella graduatoria mondiale

In termini di Export

- le Economie avanzate mantengono abbondantemente la leadership, anche se la quota continua scendere gradualmente, con l'area dell'Euro che rappresenta quasi ¼ del totale (la Germania da sola rappresenta circa 1/3 dell'area dell'Euro)

- La Cina, che ha già superato da tre d'anni la Germania come paese esportatore, ha superato nel 2012 anche gli Stati Uniti ed è il primo paese esportatore al mondo.
- L'Italia è scesa al nono posto come paese esportatore.

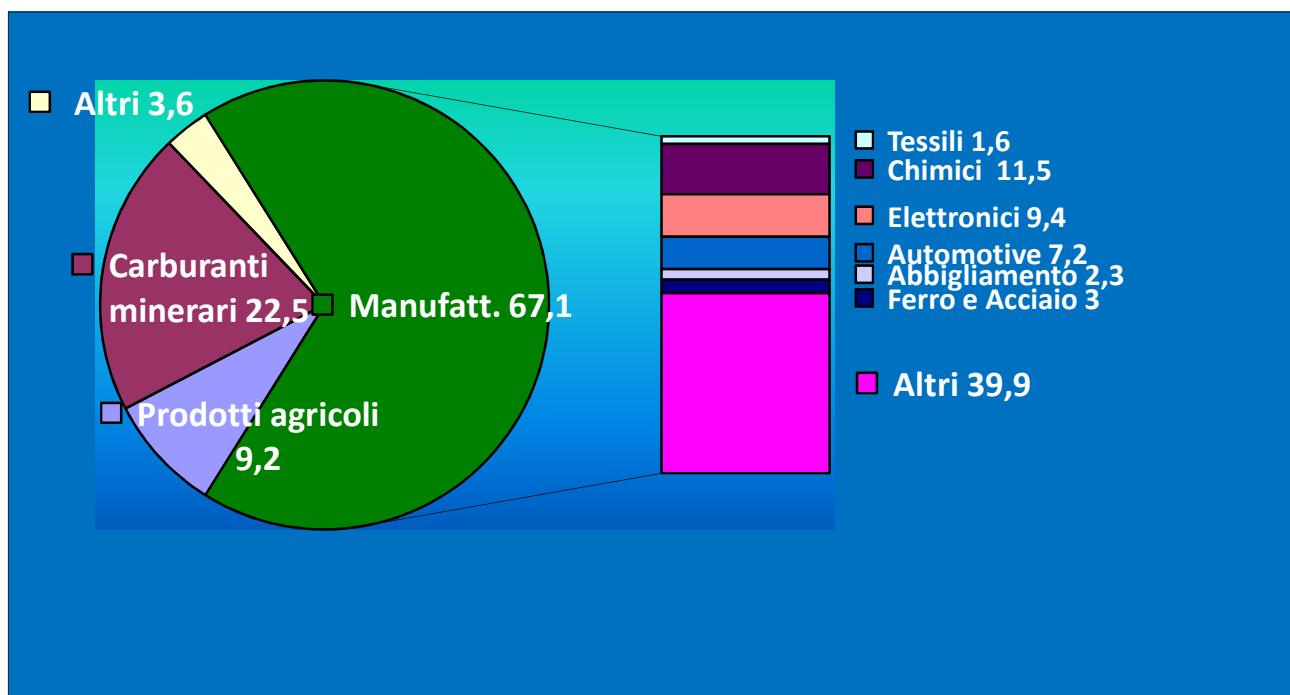
Esportazioni Mondiali di beni e servizi 2005-12

miliardi US \$ e modifiche annuali in % Fonte WTO 2013

Export	Valore	Modifiche annuali in %			
		2010	2011	2012	2005-12
	2012				
Merci	18323	22	20	0	8
Servizi Commerciali	4345	10	11	2	8
Trasporto merci	885	16	9	2	7
Viaggi	1105	9	12	4	7
Altri	2350	8	12	1	10

E' poi interessante sottolineare che l'anno scorso è aumentata la quota del commercio estero che si riferisce ai servizi, cresciuti del 2% e ora al 19% del totale, soprattutto a seguito del mancato aumento della parte relativa alle merci che è scesa di conseguenza all'81% del totale. Tra i servizi anche il trasporto delle merci, che è quello che ha sofferto di più della crisi

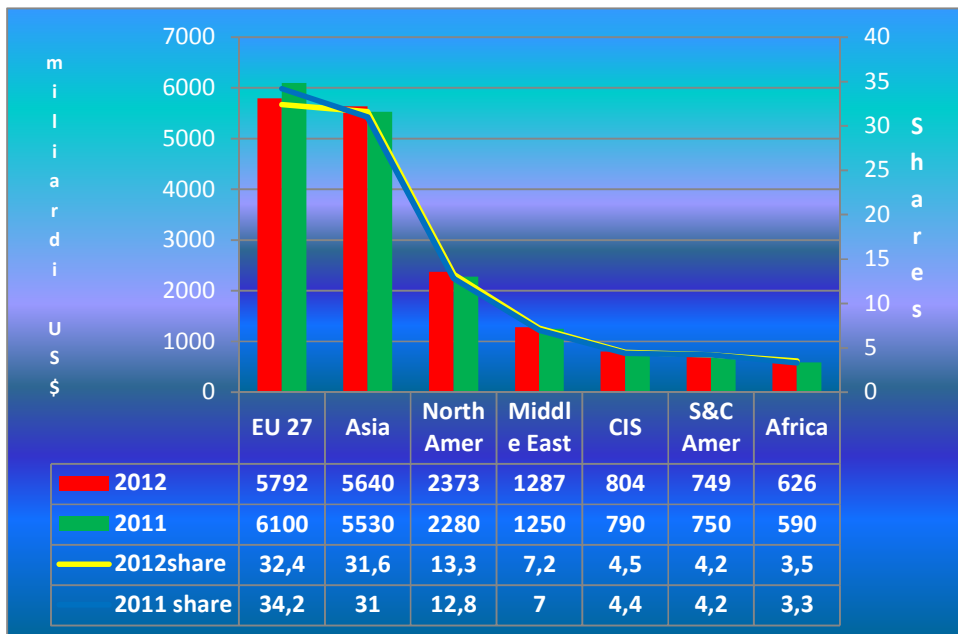
globale, è aumentato in proporzione..



Quanto alla composizione merceologica il settore manifatturiero, che rappresenta quasi i 2/3

dell'export, è ancora in calo di oltre 2 punti sull'anno precedente. Rimane praticamente stabile la quota dei prodotti agricoli. Parallelamente aumenta sensibilmente l'export dei carburanti, cresciuto di quattro punti dal 2010. Tra i manufatti diminuiscono l'automotive e l'abbigliamento, ma soprattutto il materiale elettronico.

Più in dettaglio, a livello di macroaree, l'Asia ha quasi raggiunto la UE nell'export, UE che è scesa sensibilmente l'anno scorso nei volumi di export.



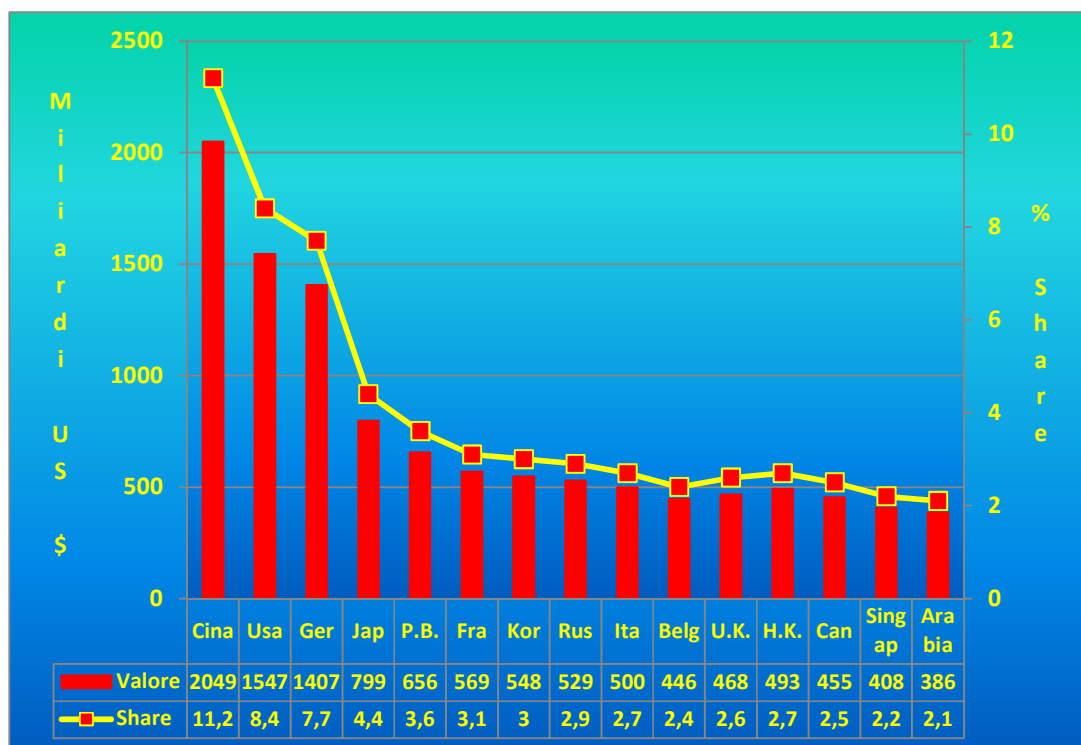
l'anno scorso nei volumi di export. Nell'anno cresce comunque l'importanza relativa del Nord America e del Middle East, quest'ultimo per le aumentate esportazioni di petrolio.

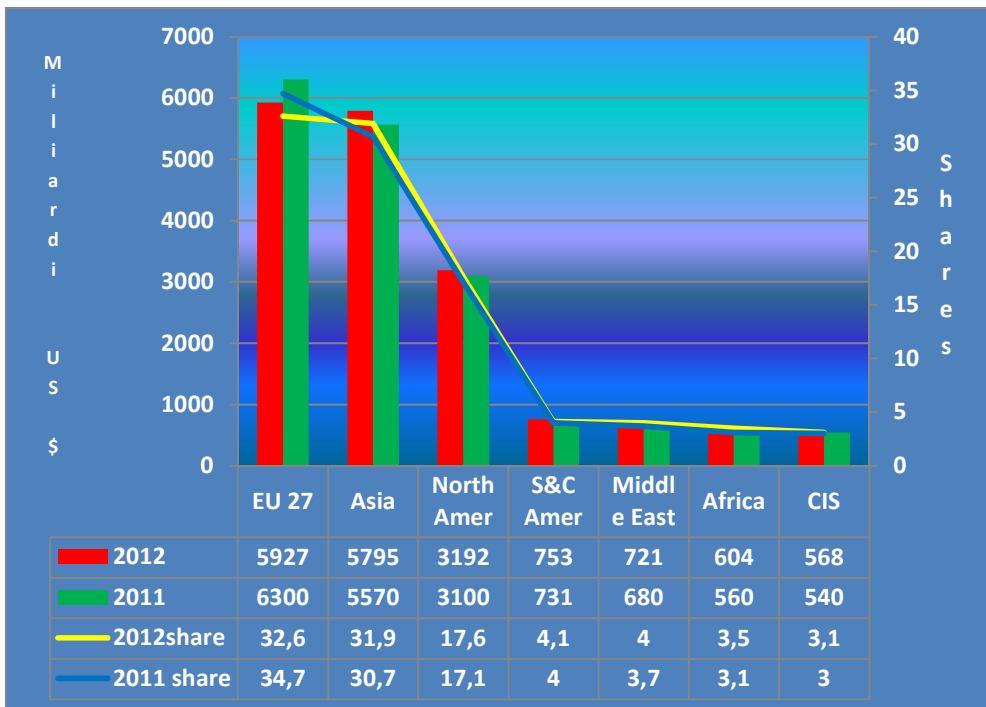
Nell'export di beni la Cina è ormai stabilmente il maggior paese esportatore, davanti a USA, Germania e Giappone.

Le quattro assieme rappresentano quasi 1/3 del totale dell'export di beni.

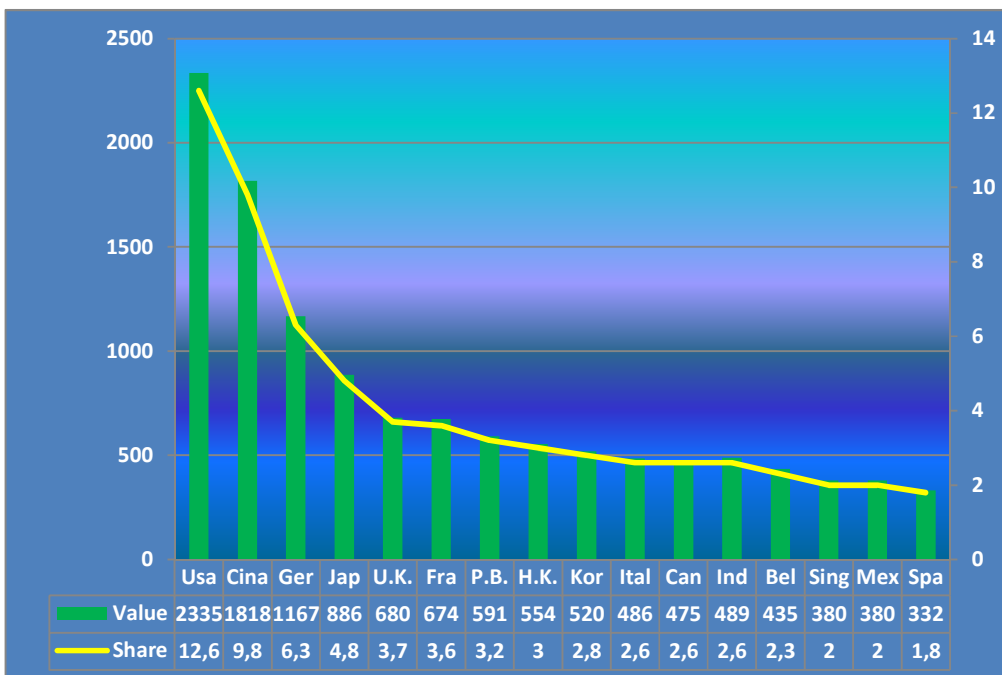
Nell'analisi per paese, In complesso i maggiori progressi nel 2012 sono stati ottenuti dalla Cina e dagli USA. In discesa la quota della Germania che l'anno precedente aveva la stessa importanza relativa degli USA

L'Italia, in diminuzione sia in assoluto che in quota relativa, scende in nona posizione nella graduatoria mondiale,





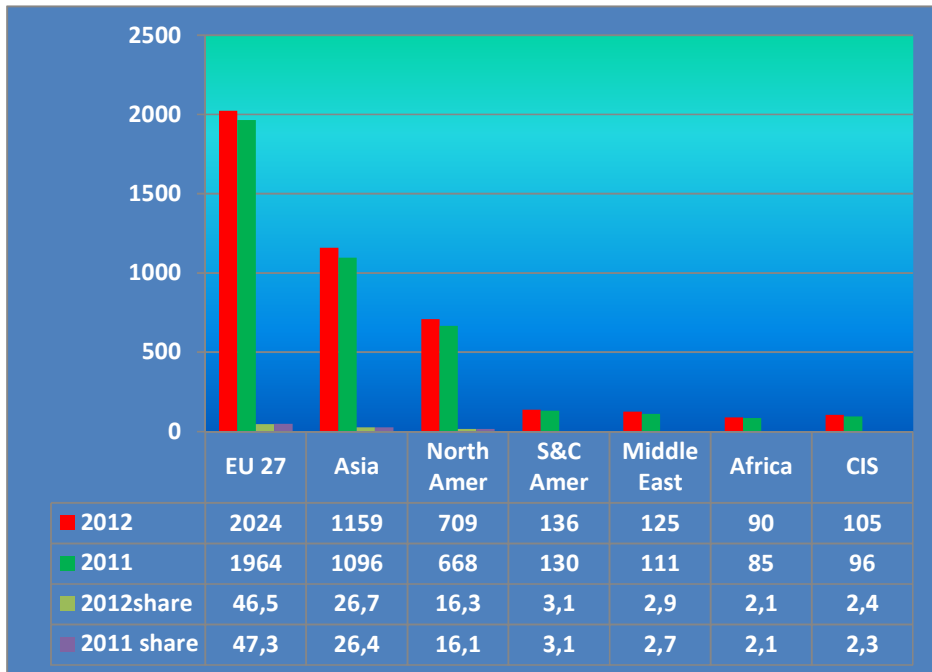
Riguardo all'import di beni tutte le maggiori aree hanno consuntivato progressi nel 2012, a scapito della UE che ha subito una vistosa perdita sia in assoluto che in share del commercio mondiale, ed è quasi stata raggiunta dall'Asia.



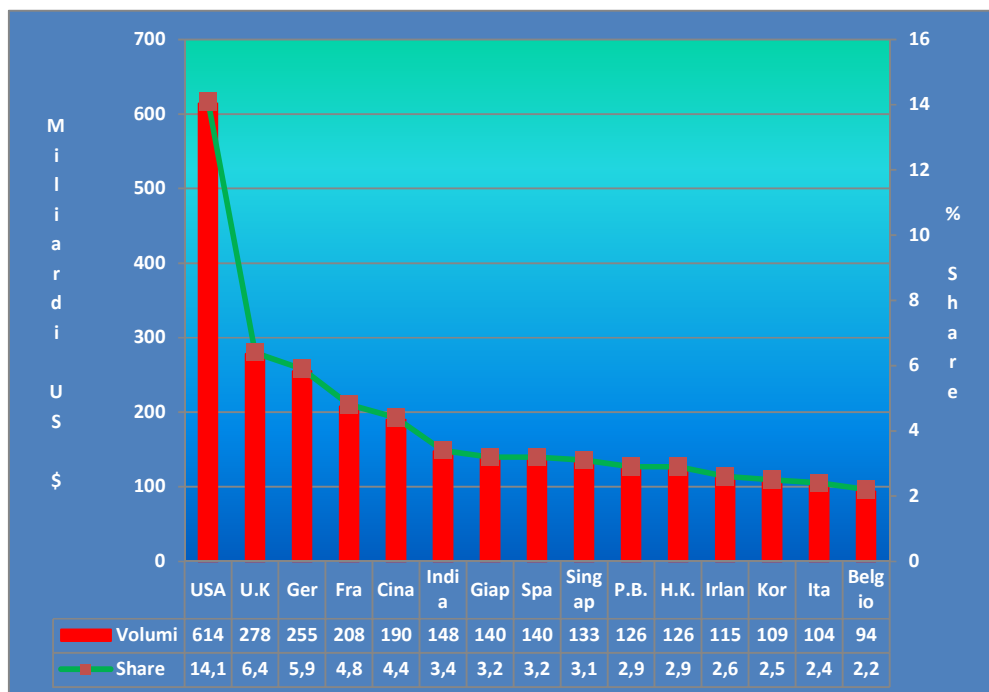
I maggiori importatori di beni sono gli USA, seguiti dalla Cina, ed entrambi hanno guadagnato l'anno scorso tra il 3 e il 4%. Segue la Germania che l'anno scorso ha perso il 7%: i tre paesi assieme rappresentano il 28,7% dell'import mondiale. Tra le perdite più vistose

quelle della Francia (-6%), che è stata superata dagli U.K. Fanalino di coda l'Italia, 10 in classifica, che ha perso l'anno scorso il 13%.

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



all'Europa, che ne copre quasi il 50%, seguita dall'Asia che ne rappresenta oltre ¼. Nel 2012 l'export dei servizi è aumentato in totale di circa il 2%, e tutte le aree ne hanno beneficiato in assoluto; quanto alle quote solo l'Europa ha perso qualche frazione di punto percentuale, a favore di Asia e N. America



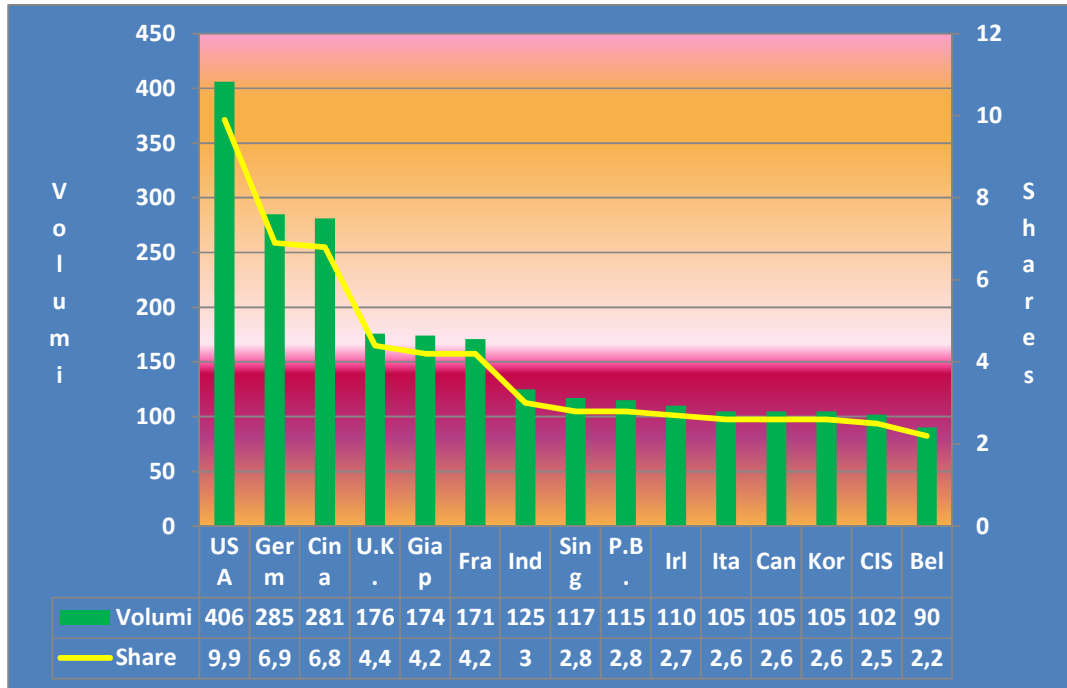
Riguardo all'export di servizi commerciali per paese la leadership rimane largamente agli USA, che esportano più del doppio di Gran Bretagna e Germania che li seguono in classifica. Quarta posizione per la Francia, che ha risuperato la Cina. Rimane sesta l'India che ha fatto grandi

passi in avanti soprattutto nel 2010, superando il Giappone. L'Italia è scesa in 14° posizione, superata da Irlanda e Korea

Quanto all'import di servizi commerciali gli Usa sono i maggiori importatori, seguiti da Germania e Cina.

Cina, Brasile, Russia, Giappone e Korea hanno avuto i maggiori incrementi nel 2012.

L'Italia è scesa all'undicesimo posto, superata anche da Irlanda e Singapore



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.

	Export	%	Import	%	Saldo
European Union	7611	34,3	7480	33,6	131
Germania	1662	7,5	1452	6,5	210
Paesi Bassi	782	3,5	706	3,2	76
Gran Bretagna	746	3,4	856	3,8	-110
Francia	777	3,5	845	3,8	-68
Italia	604	2,7	591	2,7	13
Belgio	540	2,4	525	2,4	15
Spagna	432	1,9	422	1,9	10
Europa Orientale	786	3,5	719	3,3	67
Russia	587	2,6	437	2	150
Altre C.I.S.	322	1,5	282	1,3	40
Cina	2239	10,1	2099	9,4	140
Giappone	939	4,2	1060	4,8	-121
Hong Kong	619	2,8	611	2,7	8
India	441	2	614	2,8	-173
Korea	657	3	625	2,8	32
Singapore	541	2,4	497	2,2	44
Altre Asia	1363	6,1	1464	6,6	-101
USA	2161	9,7	2741	12,3	-580
Messico	388	1,7	406	1,8	-18
Canada	533	2,4	580	2,6	-47
Brasile	281	1,3	311	1,4	-30
Altre C. e Sud America	604	2,7	620	2,8	-16
Medio Oriente	1412	6,4	943	4,2	469
Africa	716	3,2	766	3,4	-50

L'Europa, in discesa rispetto al 2011, rimane comunque di gran lunga in testa alla classifica, rappresenta oltre 1/3 del Commercio Estero, e presenta un saldo attivo nella Bilancia Commerciale, in aumento rispetto all'anno precedente. La Germania è il paese più importante con un notevole saldo attivo della Bilancia Commerciale.

Seguono i Paesi Bassi, pure con un saldo attivo. In negativo Francia, Gran Bretagna. Passano in attivo Italia e Spagna.

L'Asia, in decisa crescita, rappresentava nel 2012 il 30,6% dell'Export e il 31,3% dell'import e complessivamente presentava un saldo negativo della bilancia commerciale, penalizzata dai saldi negativi di India e Giappone. Largamente attiva la Cina che è la prima nazione per export e la seconda per import e mantiene un buon saldo attivo della bilancia commerciale.

Grande il deficit commerciale degli Stati Uniti che rimangono la prima nazione importatrice.

Il saldo positivo del Medio Oriente è legato alle esportazioni di petrolio di cui l'area è leader mondiale. La Bilancia Commerciale dell'Africa è negativa nonostante il saldo attivo dei paesi esportatori di petrolio. Centro e Sud America mantengono un saldo negativo complessivo nonostante l'export dei paesi produttori di petrolio.

Il Trasporto Merci nel Mondo



Fin qui abbiamo analizzato il movimento in volume/valore delle merci e dei servizi a livello mondiale, sottolineando indirettamente l'importanza del trasporto nello sviluppo delle economie a livello globale.

Nella seconda parte dello studio cercheremo di analizzare il ruolo svolto dalle varie modalità di trasporto nell'assicurare un'efficiente movimentazione delle merci.

Nell'analizzare l'andamento della mobilità delle merci nelle aree più importanti del mondo, e il ruolo svolto dalle varie modalità,

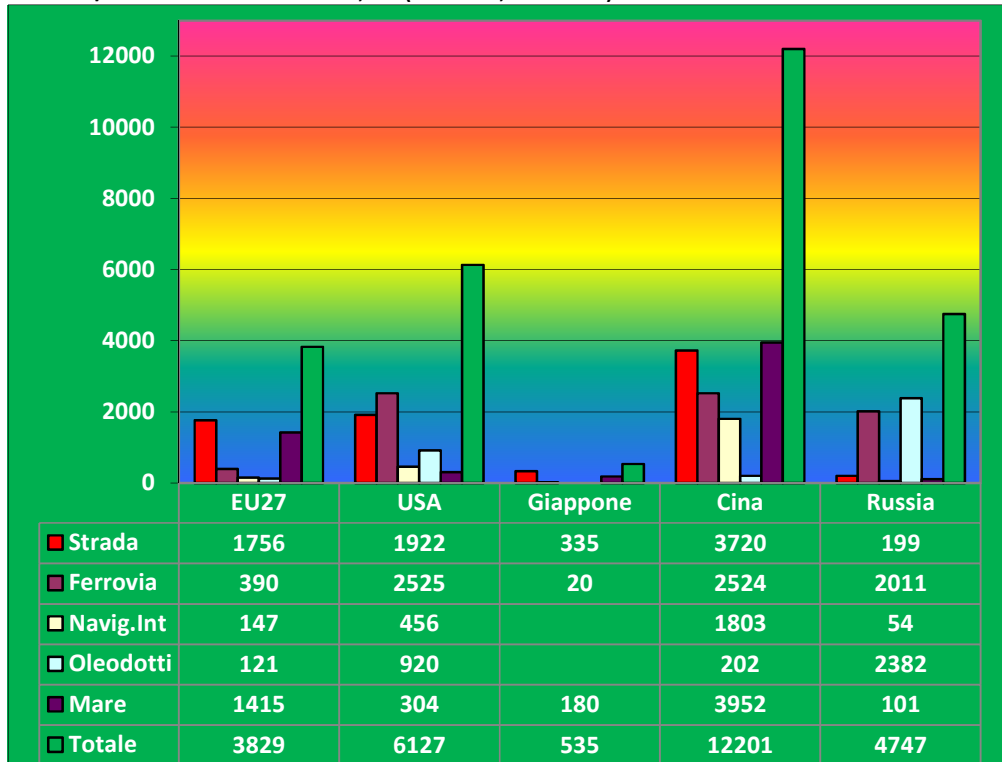
bisogna sempre tener presente che questi dati sono condizionati da:

- 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 solo quelli del 2010, ma sono sufficientemente rappresentativi della dimensione del traffico merci all'interno delle varie aree

Trasporto Merci nel mondo 2010 - Traffico interno Maggiori Paesi

miliardi t/km Source: Eurostat 2012, ITF (Usa 2008, Cina 2009)



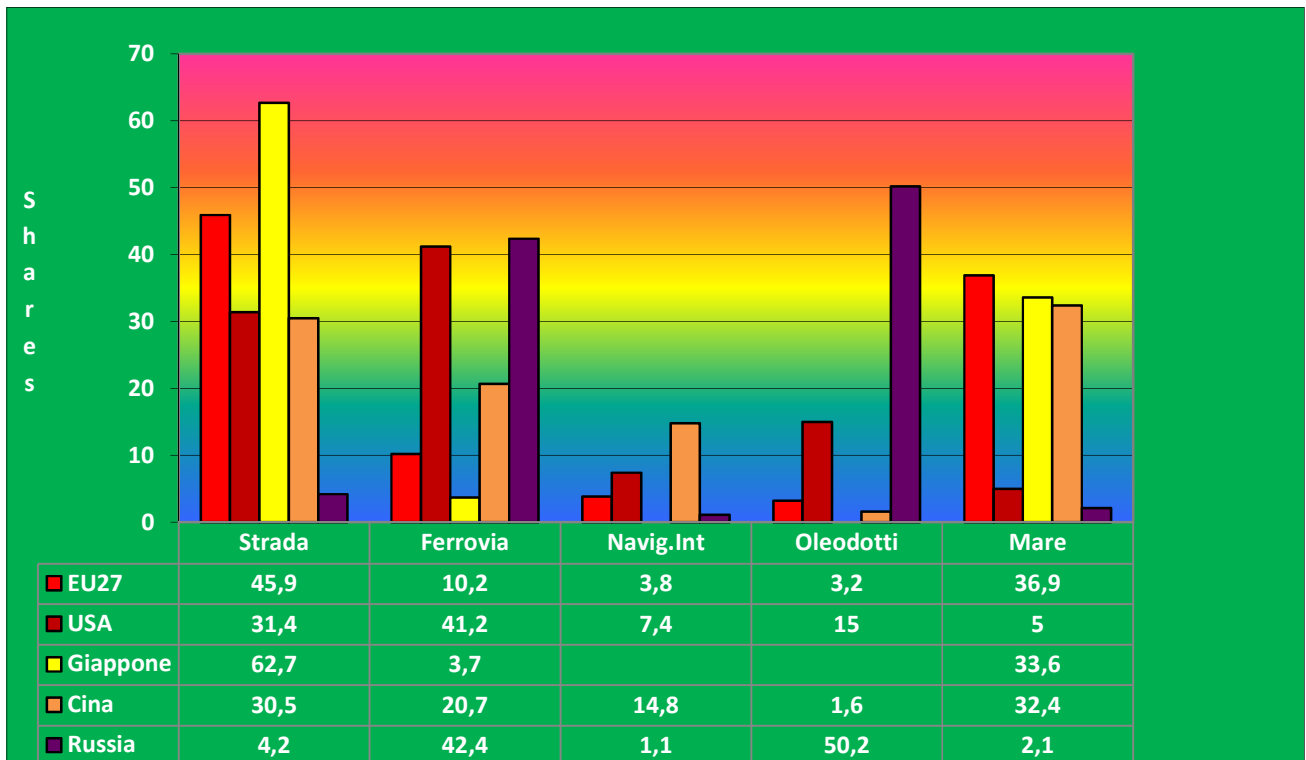
Anche alla luce della precedente analisi del commercio mondiale non meraviglia che in assoluto i maggiori volumi di traffico merci, esposti d'ora in poi in tonnellate/km, siano in Cina, Stati Uniti e Russia, anche se l'Europa è paragonabile a quest'ultima, e anzi la supera se si esclude dal conto il ruolo che in Russia hanno gli oleodotti, pari al 50% del totale.

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

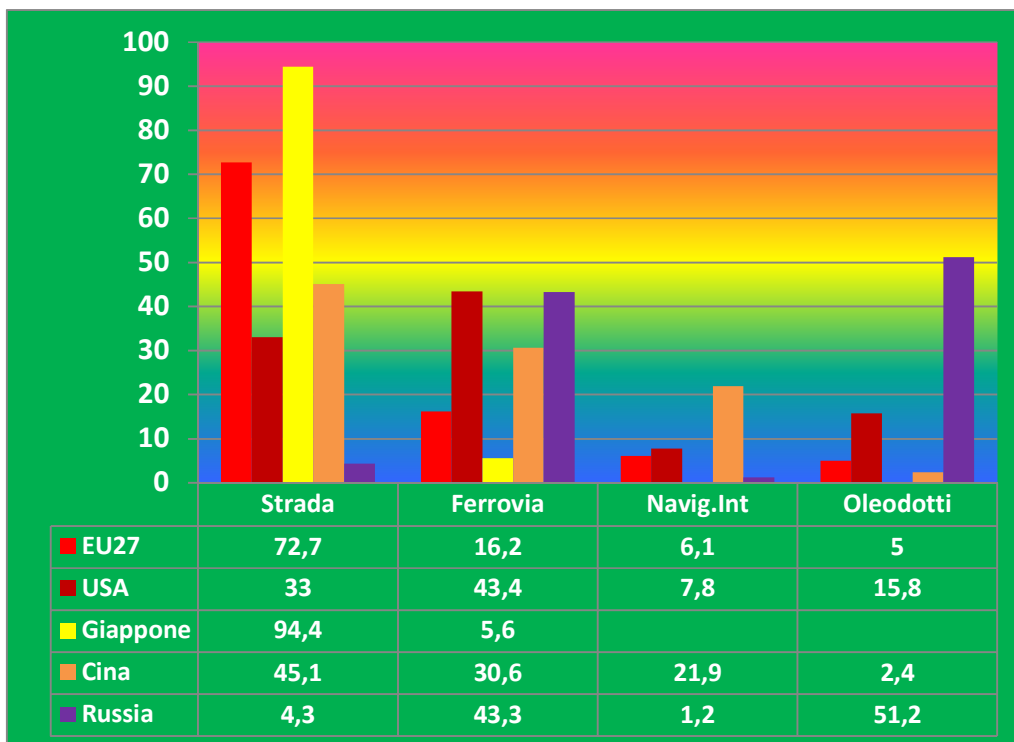
- ✓ della Strada in Europa e in Giappone, ma gli ultimi dati la mostrano sempre più importante anche in Cina. Gli Usa seguono ad una certa distanza.
- ✓ della Ferrovia negli USA e in Russia, ma molto importante anche in Cina.
- ✓ dei trasporti via mare e della navigazione interna in Cina
- ✓ della Russia negli oleodotti.

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

Trasporto Merci nel mondo - Maggiori Paesi - Valori 2010 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. 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.

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.

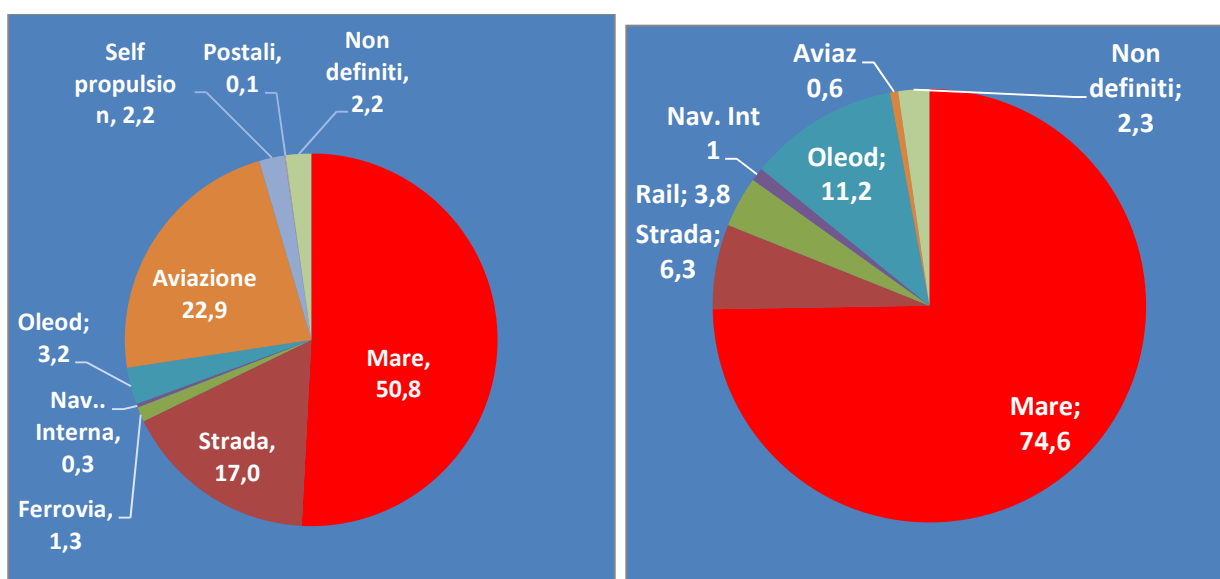
Commercio Estero della EU-27 per Modalità di Trasporto

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.

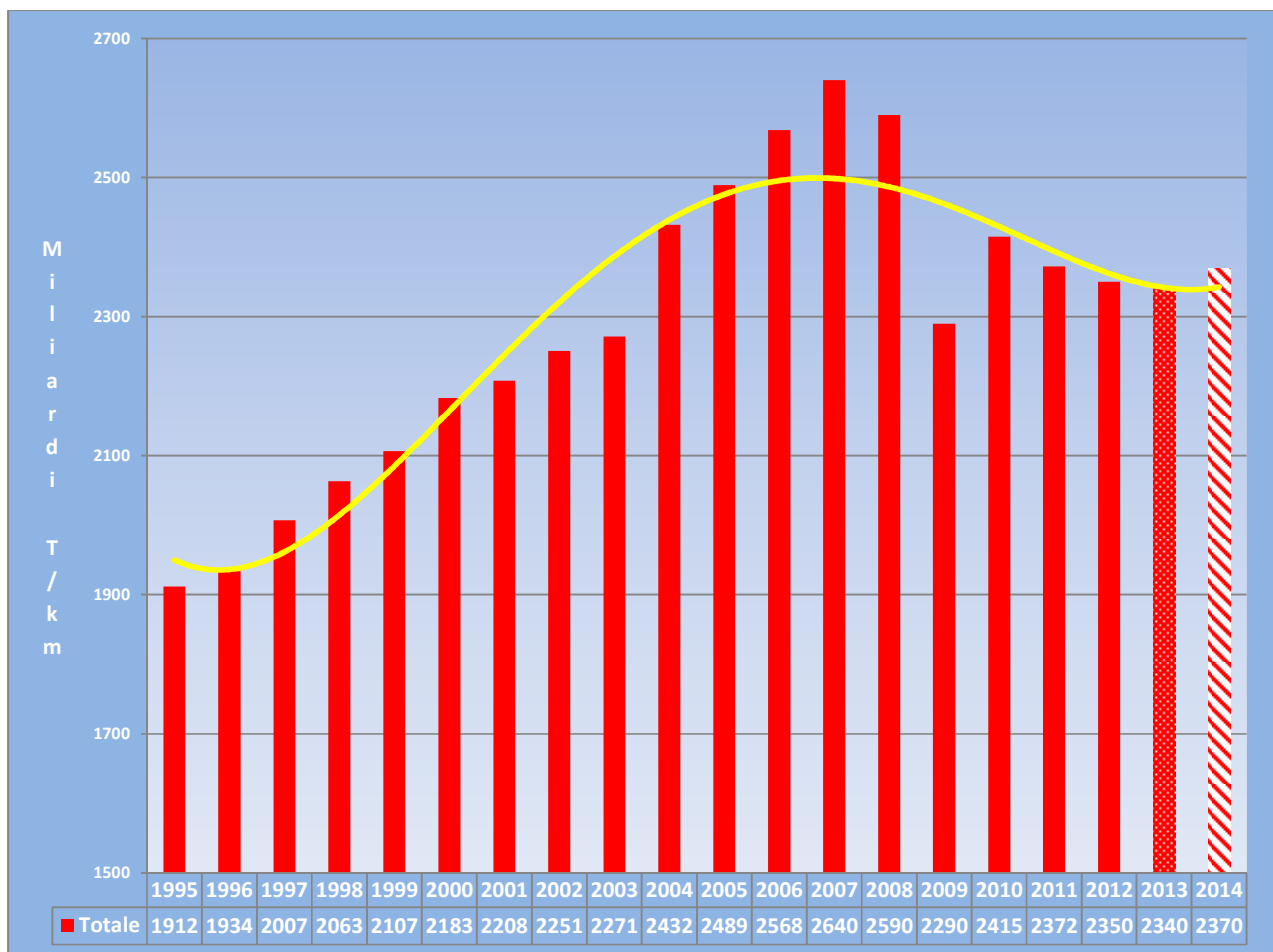
Le due tabelle che seguono (la prima sulle quote in valore e l'altra sulle quote in peso trasportate dalle varie modalità) mostrano il ruolo del trasporto marittimo che oltre a movimentare oltre il 70% delle merci pesanti su cui non ha concorrenza, sposta anche il 50% delle merci in valore, dove l'aviazione 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. Da sottolineare anche il ruolo degli oleodotti che nel trasporto di merci pesanti occupa la seconda posizione

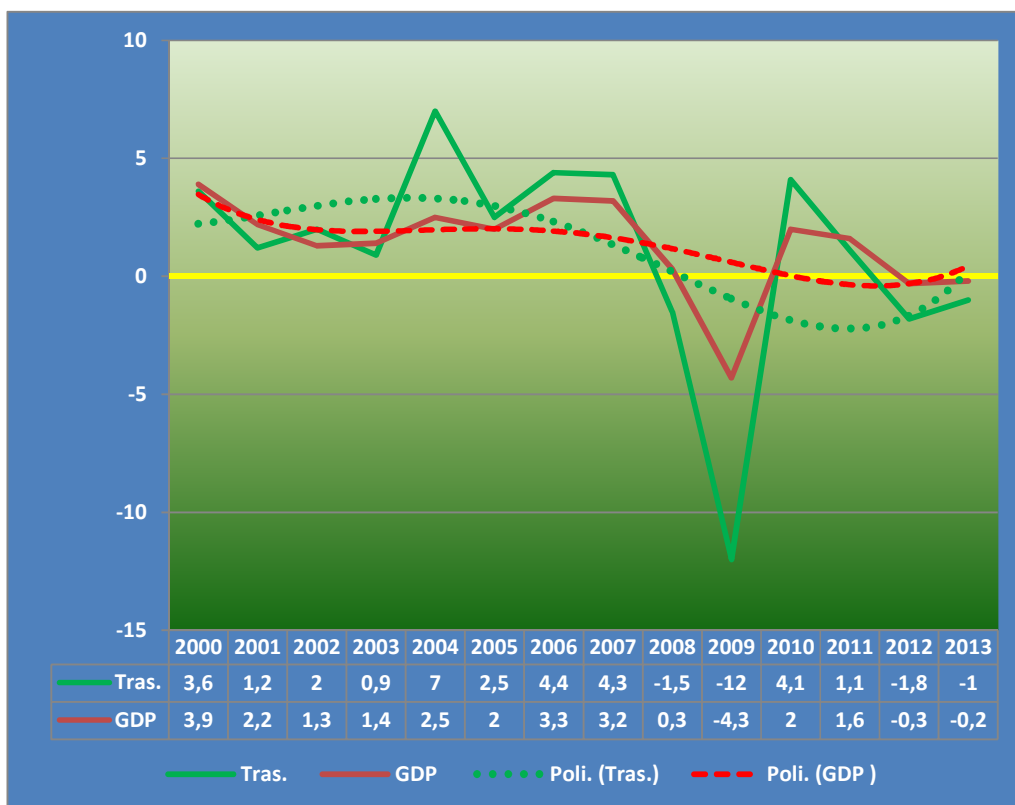


Nel 2012 è aumentata l'importanza relativa dei trasporti via mare, sia in valore (miliardi €) che in peso (milioni Tonnellate), mentre sono diminuiti oleodotti e aviazione.

Trasporto merci in Europa

Il trasporto merci in Europa è andato progressivamente espandendosi fino al 2007, ed ha subito una pesante battuta d'arresto nel 2009 a causa della crisi globale. Si è poi ripreso nel 2010 senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente, e nel 2011 e 2012 ha rallentato di nuovo il tasso di sviluppo che è previsto in ulteriore rallentamento quest'anno, La ripresa secondo l'IRU è da prevedere nel 2014 .

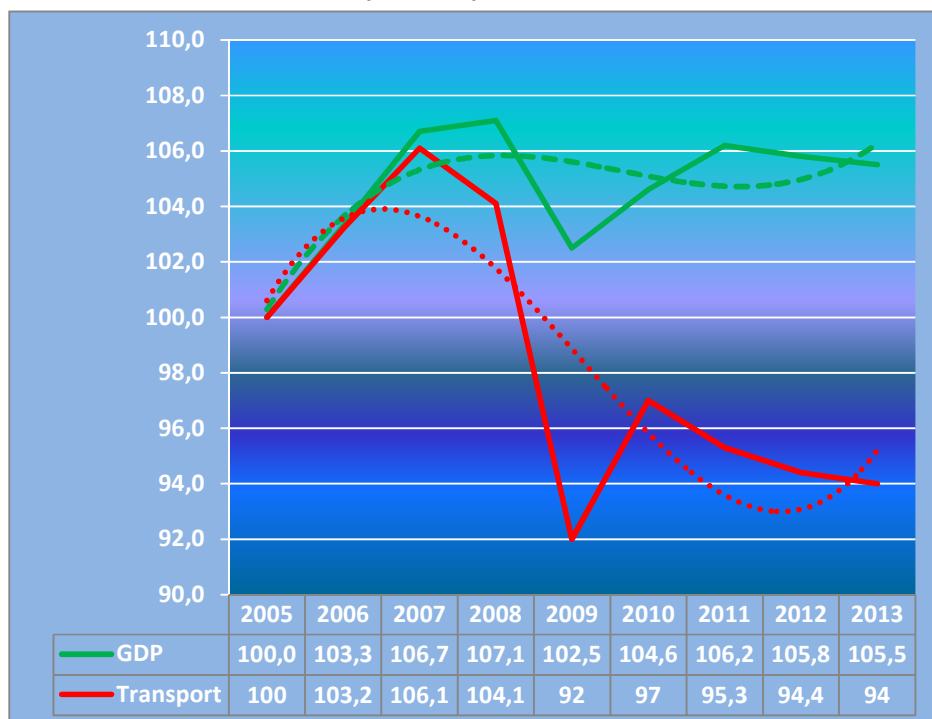




Inoltre fino al 2007 era cresciuto a tassi superiori al GDP, ma dopo quell'anno le cose si sono rovesciate ed oggi in media cresce a ritmi inferiori, tali da aprire una ampia forbice che non sarà facile chiudere in pochi anni, soprattutto in una economia che stenta ad uscire dalla nuova fase recessiva.

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

Appare evidente che pur riducendosi il ritmo di crescita del Reddito, a prezzi correnti i suoi valori tra il 2004 e il 2012 sono cresciuti di quasi il 20%, e di quasi il 6% ai prezzi di mercato, superando i livelli dei momenti di crisi, mentre quelli del trasporto si sono andati progressivamente riducendo dal 2007 e sono oggi ritornati ai valori precedenti il 2004.



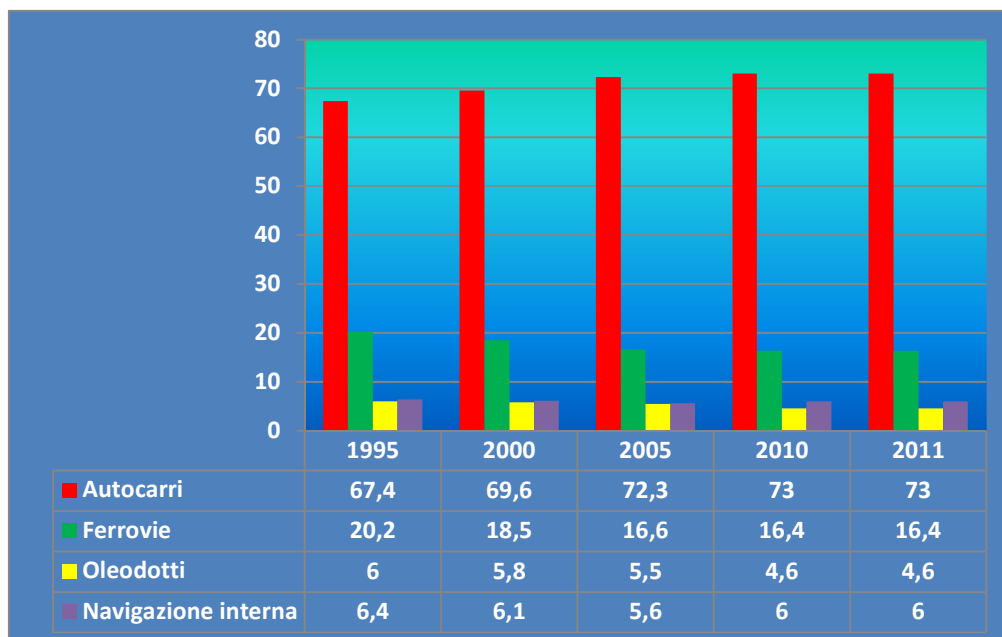
Solo una veloce uscita dalla presente fase recessiva con una solida ripresa economica che rilanci redditi e consumi potrà invertire questa pericolosa realtà.

Ma passando ad una analisi più dettagliata dei dati sul trasporto, il 2011 ne ha visto contrarsi nuovamente il volume, dopo la ripresa del 2010 che ha fatto seguito ai pessimi risultati del 2009, con un calo dell'1,8%, ripartito quasi

	2007	%	2009	%	2010	%	2011	%	2011/ 2010	Diff %	2011 /2007	Diff. %
Modalità												
Autocarri	1914	72,5	1690	73,8	1765	73	1731	73	-34	-2	-183	-9,6
Ferrovie	453	17,2	360	15,8	395	16,4	390	16,4	-5	-1,3	-63	-13,1
Oleodotti	127	4,8	120	5,2	110	4,6	110	4,6	0	0	-17	-13,4
Nav.interna	145	5,5	120	5,2	145	6	141	6	-4	2,8	-4	-2,8
Totale	2639		2290		2415		2372		-43	-1,8	-267	-10,1

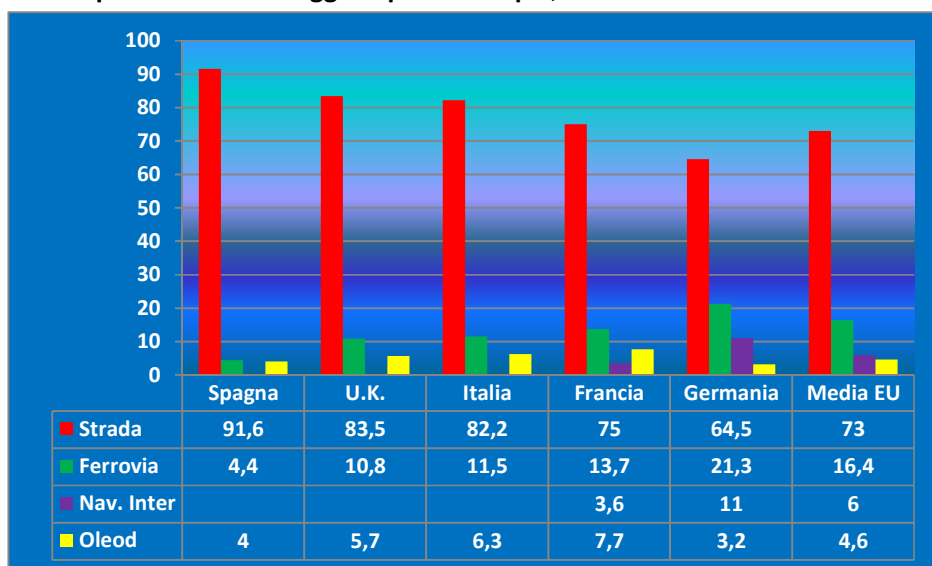
proporzionalmente su tutte le modalità, aggravando la distanza col 2007 al - 10%, con perdite in tutte le modalità..

Nel 2012, per cui mancano ancora i dati ufficiali, l'International Transport Forum (ITF) indica preliminarmente che la domanda è rimasta debole per tutto l'anno (- 1% sul 2011), tanto da mantenere attorno al' 10% la distanza dal picco del 2007, e nessun particolare recupero è previsto per l'anno in corso.



Quanto alle quote delle principali modalità la strada si è stabilizzata al 73% del totale trasportato, con la ferrovia che si è assestata a poco più del 16%,. Rimangono stabili anche oleodotti e navigazione fluviale e lacustre.

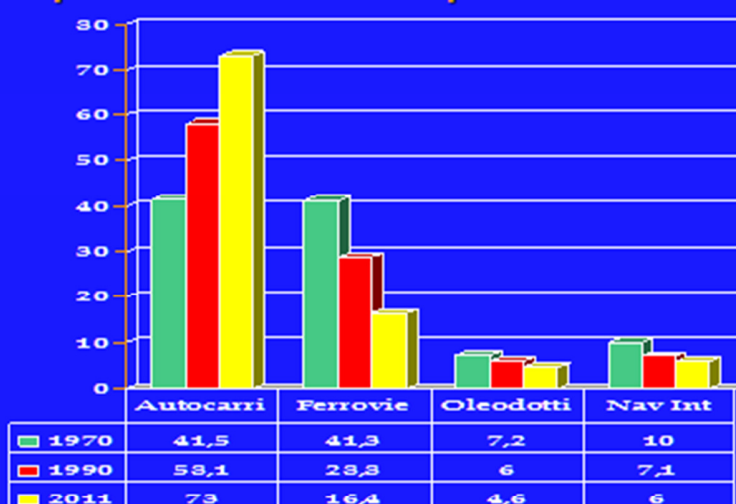
Interessante anche osservare tale ripartizione nei maggiori paesi europei, da cui risulta che la strada è in assoluto la regina nel trasporto, con punte eccezionali in Spagna, ma anche in Gran Bretagna e in Italia, e il costante declino della ferrovia che mantiene una media accettabile solo per il suo 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.



Come vedremo più avanti per l'Italia, che nella classifica ufficiale ha perso un posto a favore della Gran Bretagna per il drammatico crollo del volume del trasporto su strada nel 2012, si ha in realtà un valore più alto (86,6%), che la piazzerebbe subito dopo la Spagna, di quello che appare nel grafico, 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 > 3,5 ton.

Europa a 27 – modalità trasporto merci da 1970

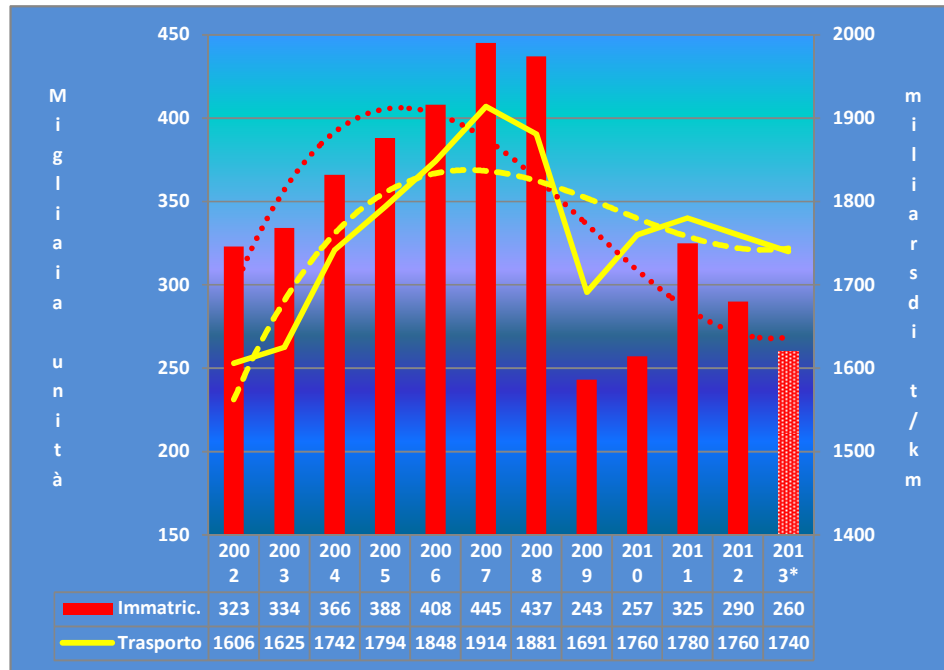


Guadando alla storia degli ultimi 40 anni risulta difficile pensare che il tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia possa davvero realizzarsi. Sarebbe già un successo se la ripartizione modale si mantenesse alle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada. Infatti 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 (0,94 tra 2005 e 2013*) 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.



Ciò non fa ben sperare sull'andamento della domanda di mercato per l'anno in corso. (2013 stimato)

Il Trasporto merci in Italia

Secondo i dati pubblicati da Eurostat (vedi tabella sotto) i volumi di trasporto nel 2011 sarebbero

			Anno			
	2010	Share %	2011	Share %	2011/2010	Diff.%
Modalità						
Autocarri	175,8	85,5	142,9	82,3	-32,9	-18,7
Ferrovie	18,6	9,1	19,8	11,4	1,2	6,5
Oleodotti	11,1	5,4	10,5	6,1	-0,6	-5,4
Totale	205,5		173,2		-31,1	-15,7

Italia - traffico merci - Dati ufficiali Eurostat 2012 - Miliardi ton/km

letteralmente crollati: -15,7%, soprattutto per la drammatica discesa del trasporto su strada, diminuito in un solo anno del 18,7%. Un leggero aumento si sarebbe registrato invece nel trasporto ferroviario, la cui quota è pure aumentata. Inoltre, se si confrontano i dati italiani del 2011 con quelli del 1995 risulta un'immagine che contrasta con tutto il resto d'Europa, con un'evoluzione del Trasporto che risulterebbe addirittura negativa (in Europa nello stesso periodo il volume di trasporti è aumentato del 24%).

			Anno			
	1995	Share %	2011	Share %	2011/1995	Diff.%
Modalità						
Autocarri	174,3	85,9	142,9	82,4	-31,4	-18
Ferrovie	19,4	9,6	19,8	11,4	0,4	2,1
Oleodotti	9,2	4,5	10,5	6,1	3,1	14,1
Totale	202,9		173,2		-27,9	-14,7

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.

Italia - traffico merci						
Miliardi ton/km - Elaborazioni CSS su dati Eurostat e ITF						
	Anno		Anno			
	2010	%Share	2011	%Share	2011/2010	Diff.%
Modalità						
Autocarri	215,9	87,2	200	86,8	-15,9	-7,4
Ferrovie	18,6	7,6	19,8	8,6	1,2	6,5
Oleodotti	11,1	4,8	10,5	4,6	-0,6	-5,4
Totale	245,6		230,3		-15,3	-6,2

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. Cresce leggermente la ferrovia in volume e quota.

Sulla stessa base abbiamo poi calcolato l'impatto che la crisi avrebbe avuto sul Trasporto Merci in Italia, dal 1995, che mostra comunque un trend positivo rispetto al quadro che risulterebbe dai dati ufficiali Eurostat, indicato più sopra.

Italia - traffico merci						
Miliardi ton/km						
	Anno		Anno			
	1995	%Share	2011	%Share	2011/1995	Diff.%
Modalità						
Autocarri	174,3	85,9	200	86,8	25,7	14,8
Ferrovie	19,4	9,6	19,8	8,6	0,4	-2,1
Oleodotti	9,2	4,5	10,5	4,6	2,3	14,1
Totale	202,9		230,3		28,4	13,5

Da sottolineare la continua discesa del trasporto ferroviario, salvo la lieve ripresa degli ultimi due

Europa (EU27) - traffico merci

Fonte: Eurostat, IIF

Modalità	1995		Anno		2011/1995	aumento %
	Volume	% Share	2011	%Share		
Autocarri	1289	67,4	1731	73	442	34,3
Ferrovie	386	20,2	390	16,4	14	1
Oleodotti	115	6	110	4,6	-5	-4,7
Navigazione	122	6,4	141	6	19	18
Totale	1912		2372		498	24,1

27

anni, a differenza del resto d'Europa (dove però la parte orientale fa ancora un gran uso della ferrovia), che ne riduce la quota relativa all'8,6%, la metà della media Europea.

L'incremento della strada risulta significativamente inferiore alla media europea, dove aumenta anche l'uso delle navigazione interna praticamente inesistente in Italia.

Le due situazioni a confronto danno un'idea molto chiara delle due diverse realtà.

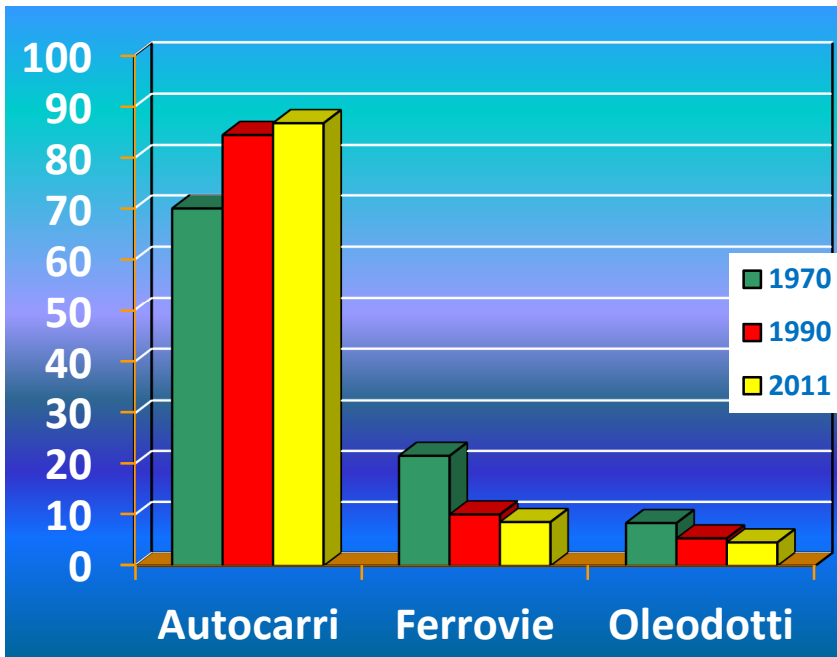
Rispetto poi all'anno precedente la crisi globale (2007) la perdita è ancora di quasi il 13%, rispetto al - 10% della media Europea. Le perdite più vistose sono quelle della ferrovia, scesa di quasi il 22%, con ulteriore flessione della quota sul totale del trasporto merci. Tale discesa, come già sottolineato, è stata molto maggiore che non nel resto d'Europa.

Italia - traffico merci da 2007

miliardi ton/km Elaborazioni CIS su dati: Eurostat

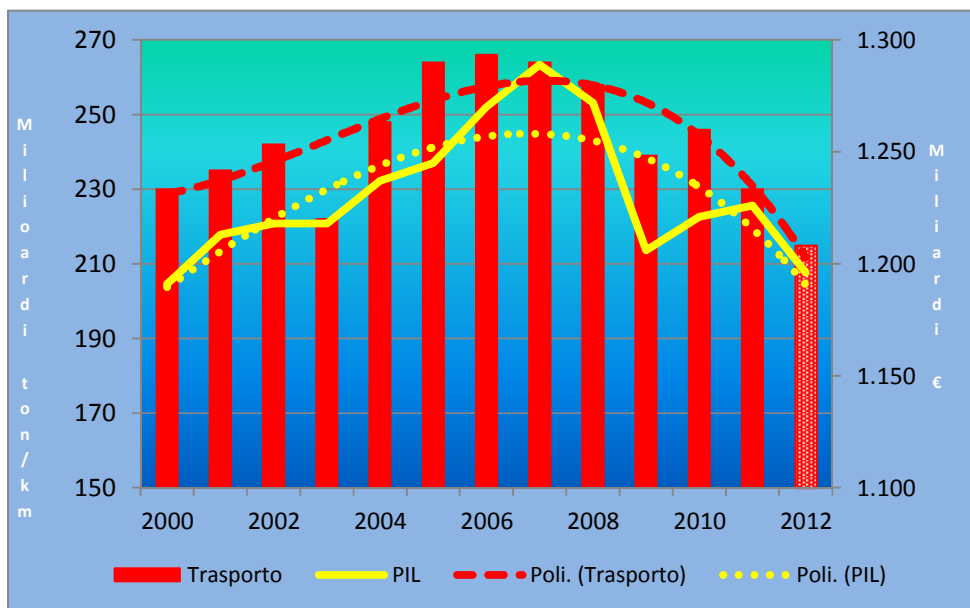
	2007	%	2009	%	2010	%	2011	%	2011/2010	Diff %	2011/2007	Diff %
Autocarri	227	86,1	209,3	87,7	215,9	87,2	200	86,8	-15,9	-7,4	-27	-11,9
Ferrovie	25,3	9,6	17,8	7,5	18,6	7,6	19,8	8,6	1,2	6,5	-5,5	-21,7
Oleodotti	11,4	4,3	10,5	4,8	11,1	4,5	10,5	4,6	-0,6	-5,4	-0,9	-7,9
Totale	263,7		238,7		245,6		230,3		-15,3	-6,2	-33,4	-12,7

46



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 misero 8,6%, la metà della media europea.

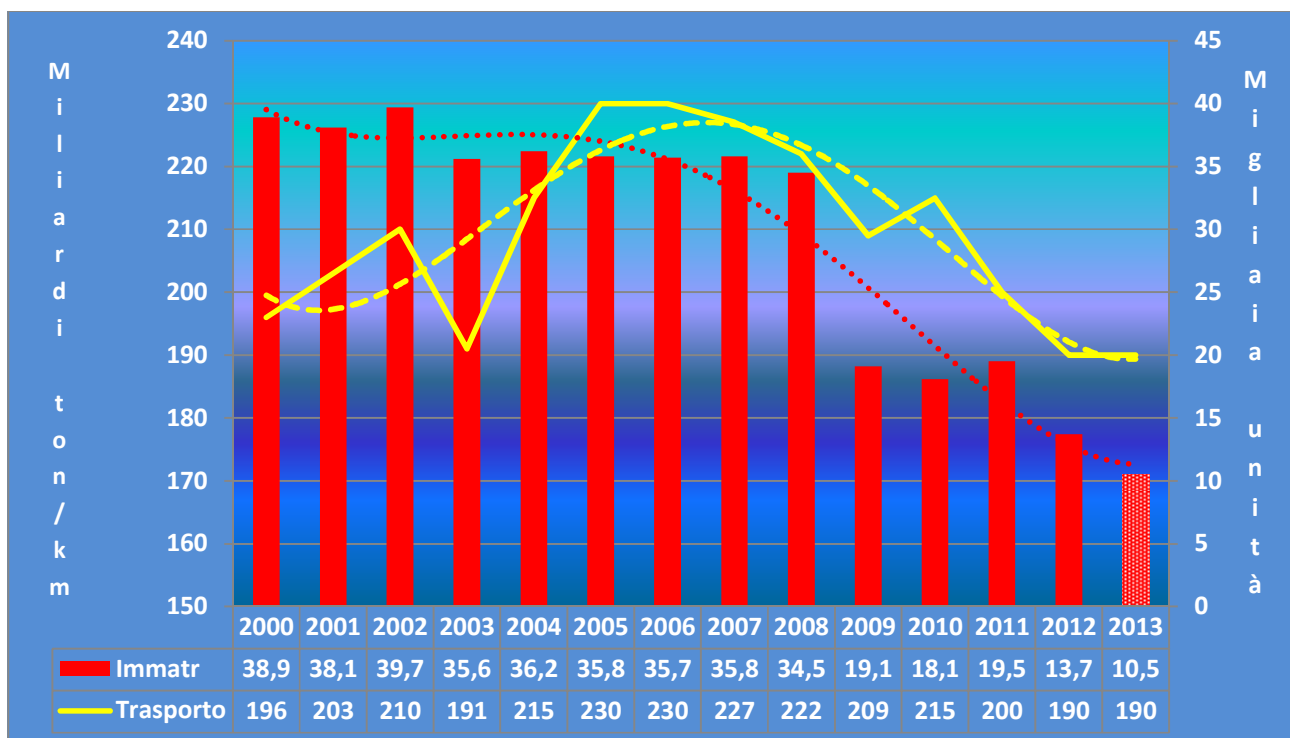
Per chiudere abbiamo aggiornato la nostra tabella che mostra l'evoluzione nel tempo del Trasporto merci in Italia dal 2000 in poi, in miliardi di ton/km, confrontato con il PIL, (Coeff. Corr. 0,89 - Fonti: CSS, OCSE, ITF, Istat), andamento che



mostra l'impatto della crisi globale sia sul reddito che sui volumi di trasporto che per l'anno prossimo sono previsti al livello di quasi vent'anni fa..

Le due curve hanno un notevole grado di correlazione che ci fa prevedere una diminuzione dei volumi di trasporto per l'anno in corso

Abbiamo poi confrontato l'andamento delle immatricolazione di autocarri con quello dei volumi di trasporto



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 dell'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 l'anno scorso, con una previsione anche peggiore per l'anno in corso.

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, 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 riprova 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 2007-2012, 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 immatricolati in Italia.

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

Allegato I

Considerazioni sul crollo del Mercato Autocarri e dei Volumi di Trasporto in Italia

Lo Studio sulla mobilità si conclude sottolineando che qualcosa di strutturale si è progressivamente verificato in Italia dal 2008 in poi, portando a sensibili diminuzioni sia nelle immatricolazioni di autocarri che nei volumi di trasporto.

Quella che segue è una breve analisi del fenomeno per suggerire alcune risposte al problema, cominciando da una analisi del Mercato Autocarri in Europa negli ultimi anni.

Immatricolazioni Autocarri Pesanti (16 t) EST Europeo - Fonte ACEA

	2009	2010	2011	2012	Differenze %	
					2012/2009	2012/2011
Bulgaria	495	908				
Romania	1542	1897	3388	2590	68	-24
Ungheria	1467	1965	3891	3783	158	-2,8
Polonia	6324	8545	14555	14045	122	-3,5
Rep. Ceca	2997	3996	6293	5585	86	-11,3
Slovacchia	1149	1865	3077	2945	156	-4,3
Slovenia	531	682	1209	933	76	-22,8
Estonia	202	307	698	659	226	-5,6
Lituania	414	1300	2638	2637	537	0
Lettonia	254	466	1407	1508	494	7,2
Totale EU 11	13908	21023	37215	34739	150	-6,7
Italia	12731	11920	13875	9919	-22	-28,5
Totale EU 15	144039	152849	199153	179347	24,5	-10

Dall'analisi delle immatricolazioni nei paesi nuovi membri dell'UE risulta che:

- Il Mercato nell'Est Europeo è andato meglio del resto d'Europa, e il trend è proseguito anche nei primi 5 mesi del 2013
- Alcuni paesi (segnalati in verde) sono andati meglio della media dell'area, soprattutto Lituania e Lettonia, ma anche Ungheria e Polonia e in parte la Slovacchia e l'Estonia. La Lettonia è risultata addirittura in crescita anche nel 2012, rispetto al 2011. La Repubblica Ceca, in grande progresso fino al 2011, ha ripreso a salire nei primi cinque mesi del 2013 (+0,7) e l'Ungheria

addirittura del 5,5%, contro una media UE+Efta del - 12,3% e della UE11 del -5,3. La Bulgaria era in forte crescita fino al 2010, quando ha sospeso la pubblicazione dei dati.

- Indubbiamente le migliori immatricolazioni in quei paesi non possono essere state giustificate solo dalla richiesta di maggiore trasporto locale, legate allo sviluppo economico del paese. Alcuni acquisti possono essere quindi stati realizzati da filiali di aziende di trasporto di altri paesi dell'area della Comunità Europea.
- L'Italia ha fatto molto peggio delle medie Europee, soprattutto l'anno scorso, proprio in concomitanza con la caduta verticale del volume di trasporto.

Trasporto Merci In Europa

Secondo le ultime rilevazioni di Eurostat (dati in miliardi di Ton/Km), il trasporto merci è diminuito dell'1,8% nel 2011, del 2% quello stradale. Rispetto all'anno che ha preceduto la crisi globale la perdita è stata del 10%,

	2007	%	2009	%	2010	%	2011	%	2011/ 2010	Diff %	2011 /2007	Diff. %
Modalità												
Autocarri	1914	72,5	1690	73,8	1765	73	1731	73	-34	-2	-183	-9,6
Ferrovie	453	17,2	360	15,8	395	16,4	390	16,4	-5	-1,3	-63	-13,1
Oleodotti	127	4,8	120	5,2	110	4,6	110	4,6	0	0	-17	-13,4
Nav.interna	145	5,5	120	5,2	145	6	141	6	-4	2,8	-4	-2,8
Totale	2639		2290		2415		2372		-43	-1,8	-267	-10,1

Trasporto Merci in Italia

In Italia, sempre secondo le statistiche ufficiali Eurostat, la perdita nel 2011 è stata addirittura del 15,7% in totale e del 18,7% quella del trasporto stradale. Del totale della perdita in volume il 65% (21.525 milioni di Ton/km) riflette il calo del trasporto domestico e il 35% (10.754 milioni Ton/km) quello del trasporto internazionale che ormai copre solo il 3,4% di quello della Comunità Europea, superata in classifica anche da Repubblica Ceca, Portogallo e Ungheria.

			<i>Anno</i>			
	2010	<i>Share %</i>	2011	<i>Share %</i>	2011/2010	<i>Diff.%</i>
<i>Modalità</i>						
Autocarri	175,8	85,5	142,9	82,3	-32,9	-18,7
Ferrovie	18,6	9,1	19,8	11,4	1,2	6,5
Oleodotti	11,1	5,4	10,5	6,1	-0,6	-5,4
Totale	205,5		173,2		-31,1	-15,7

Dati in miliardi di Ton/Km – Fonte Eurostat 2012

La tabella che segue mostra l'andamento di 2009 al 2011 del trasporto internazionale nei paesi più importanti, messi a confronto con i dati Italiani e quelli Europei.

	2009			2010			Diff 2010 2009	2011			Diff 2011/ 2010
	a	b	Tot	a	b	Tot		a	b	Tot	
Austria	3682	11902	15584	3512	11233	14745		2816	11162	13978	
Belgio	3505	15066	18571	3327	13918	17245		2803	12555	15358	
Bulgaria	4503	6934	11437	6344	6968	13312	1875	5690	9005	14695	1383
Cekia	9856	21618	31474	11886	25183	37069	5595	12811	27034	39845	2776
Estonia	1501	2512	4013	1395	2832	4227	214	1438	2919	4357	130
Germania	8180	53800	61980	7794	52847	60641		7347	51461	58808	
Spagna	4335	56500	60835	4459	59415	63874	3039	5158	59362	64520	646
Lituania	7454	7670	15124	8215	8891	17106	1982	9011	10181	19192	2086
Lettonia LV	2248	3718	5966	3384	4625	8009	2043	3550	5933	9483	1834
Lussem	5825	2045	7870	5820	2301	8121	251	5701	2464	8165	
Ungheria	8580	14622	23202	8607	13875	22482	-720	9192	14803	23995	1513
Olanda	9171	32166	41337	10177	31823	42000		8506	30250	38756	
Polonia	31098	70436	101534	33907	86183	120090	18556	31603	86314	117917	-2173
Portog	3457	17907	21364	4609	17878	22487	1123	4917	18963	23880	1393
Romania	1467	11923	13390	1525	12297	13822	432	2727	11764	14491	669
Slovenia	5105	7401	12506	5589	8054	13643	1137	6348	7914	14262	619
Slovacchia	10652	11534	22186	9943	12434	22377	191	10597	13676	24273	1896
Totale	120619	347754	468373	130493	370757	501250	35718	130215	375760	505975	12772
				8,10%	6,60%	7%		0	1,30%	0,95%	
Italy	1761	20295	22056	1540	25288	26828	4772	549	14514	15063	-11765
				-12,50%	24,60%	21,60%		-64,40%	-42,60%	-43,80%	
Europe 27	125333	411380	536713	135512	438622	574134	37421	134667	430436	565103	-9031
				8,10%	6,60%	7%		-0,60%	-1,90%	-1,60%	
a= Cross trade+cabotaggio											
b= Internationale											

I dati riportati si riferiscono (in milioni di Ton/Km) Cross Trade+Cabotaggio (Colonna **a** in Viola) e Trasporto Internazionale (Colonna **b** in giallo), secondo le definizioni di Eurostat.

Dall'analisi dettagliata si può rilevare:

- Nel 2011, a fronte di un calo Medio Europeo dell'1,60%, il totale dei volumi di traffico internazionale dei maggiori paesi Europei aumenta dello 0,95%
- Diversi paesi, soprattutto dell'Est Europeo, hanno incrementi consistenti di traffico internazionale. Forse per combinazione ma la somma di questi incrementi è molto vicino alla perdita di traffico dell'Italia.

- Incrociando questa tabella con quella delle immatricolazioni si giustifica l'aumento delle vendite di autocarri, o il minor calo di mercato) in molti dei paesi che hanno aumentato il loro volume di trasporto internazionale. (Ad es. Repubblica Ceca, Bulgaria, Lituania, Lettonia, Slovacchia e Ungheria)

Conclusioni definitive potrebbero essere tratte solo da un'analisi approfondita presso le Motorizzazioni dei vari paesi in questione, ma non sembra azzardato dire che probabilmente in quei paesi sono state spostate le sedi operative, magari sotto forma di filiali, e quindi anche gli acquisti, di numerose aziende di trasporto italiane, e che ciò è avvenuto soprattutto nel 2011.

Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino, giugno 2013