

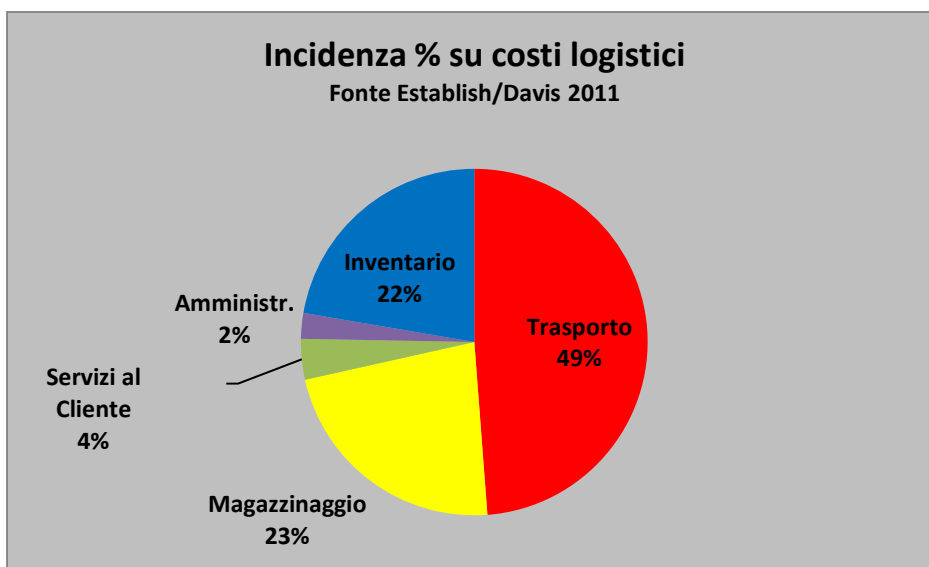
Logistica e trasporti: il ruolo della strada

Secondo le rilevazioni delle maggiori aziende che si occupano dei costi della logistica (Establish/Davia, A.T. Kearney etc.) Il trasporto gioca un ruolo fondamentale sulla fattura logistica, rappresentandone circa il 50%. Dato che la Logistica rappresenta in media il 7/8% del PIL il trasporto da solo pesa per circa il 4%. Una cifra che rende interessante un'analisi più approfondita della materia.

Il punto di partenza più opportuno non può essere che una scorsa ai dati sui volumi di trasporto

globali, la cui migliore approssimazione è offerta dal Commercio Estero Mondiale, ed in particolare dal volume delle esportazioni globali. Lo scorso Aprile sono stati pubblicati i dati aggiornati al 2012 del WTO e dello IMF, sulla cui base, oltre che sui dati Eurostat e ITF, abbiamo redatto la nostra analisi.

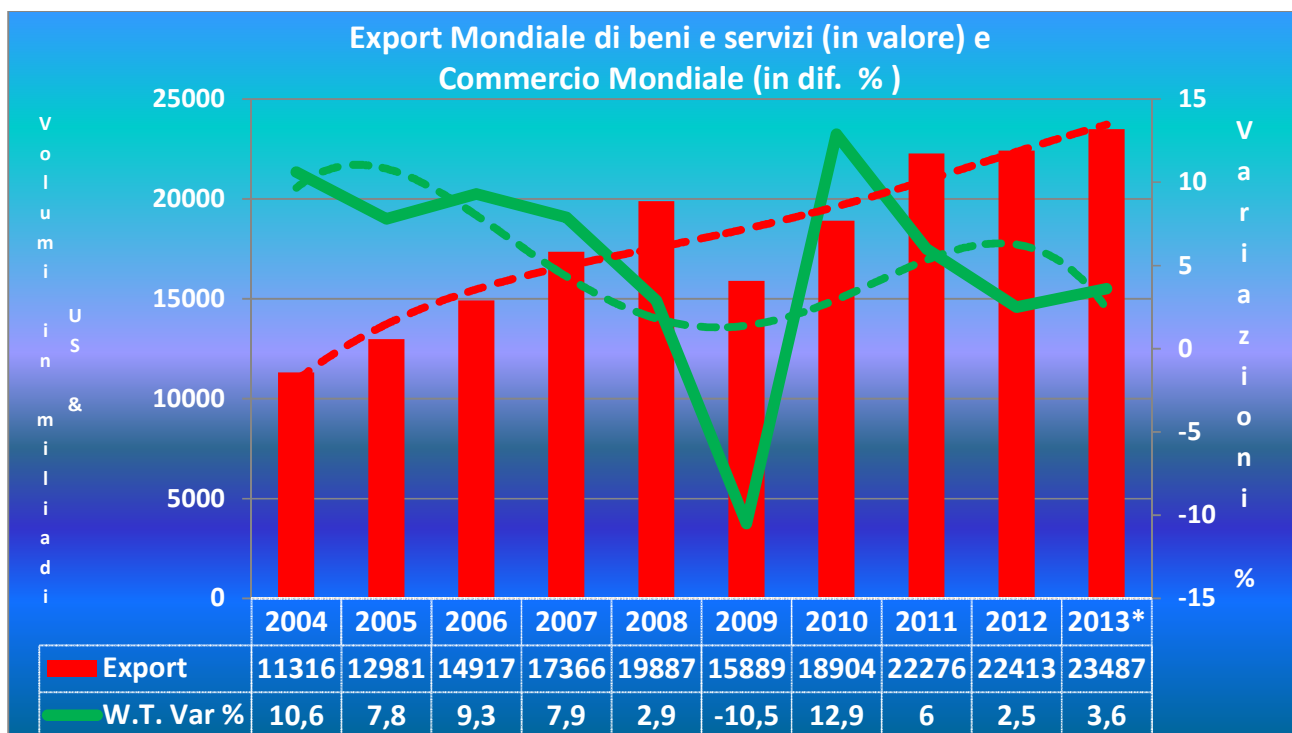
Secondo il WTO il tasso di crescita del



Commercio Mondiale è sceso al 2% nel 2012, rispetto al 5,2% del 2011, e i suoi economisti prevedono rimarrà contenuto anche nell'anno in corso, dato che la riduzione della produzione e la crescita della disoccupazione nelle 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 mostra l'andamento dal 2004 dei volumi dell'export mondiale, con indicazioni per l'anno prossimo basate sulle previsioni di IMF e WTO. I valori dell'export sono in Milioni US\$ e le variazioni in % si riferiscono ai volumi di World Trade.

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

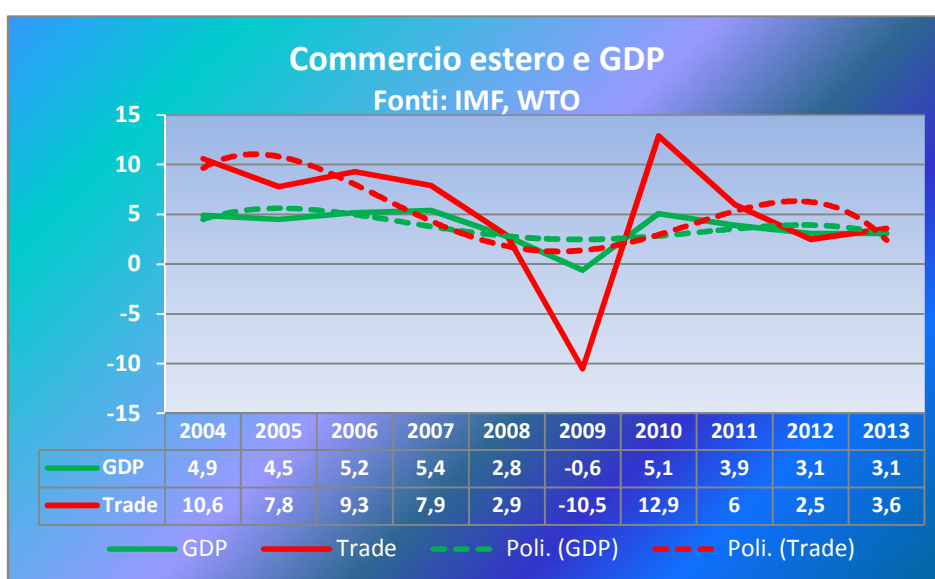


Nell'2012 circa 22.400 miliardi di dollari di merci, oltre il 30% del GDP mondiale, sono state esportate nel mondo. Navi, Aerei, Autocarri e Treni hanno movimentato queste merci dai luoghi di produzione ai mercati dei consumatori.

Dopo la buona ripresa dell'export nel 2010 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. Una ripresa più significativa è attesa per l'anno prossimo.

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 modesto.

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. Dal 2011 gli andamenti delle due variabili tendono a muoversi parallelamente.

Dall'analisi delle quote delle esportazioni e del GDP per aree Geografiche (Fonte IMF 2013) si nota che in termini di 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:

	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
U. K.	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

- 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% del 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 1/4 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. Tra i servizi anche il trasporto delle merci, che ha sofferto di più la crisi globale, è aumentato in proporzione.

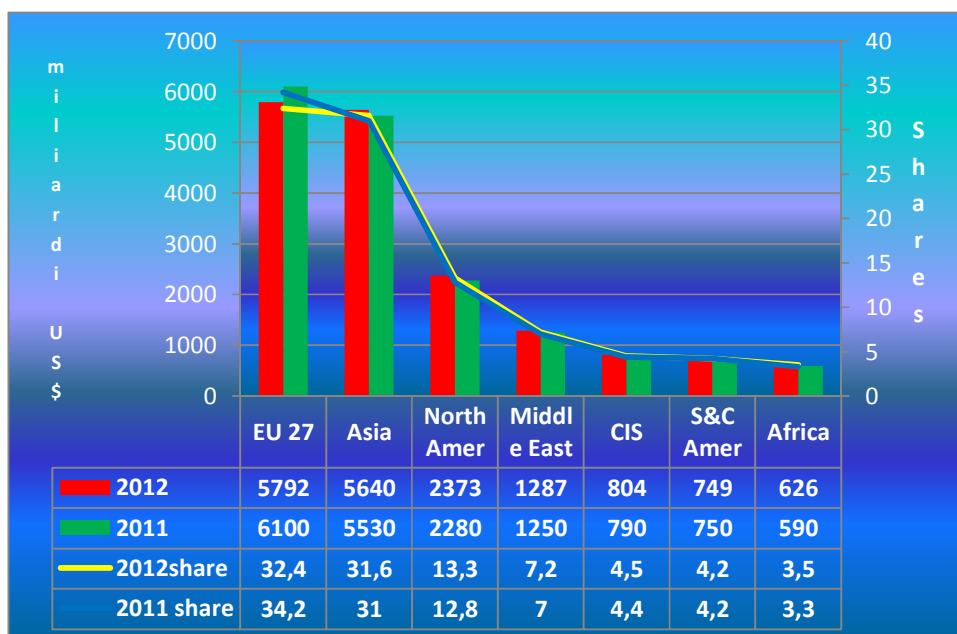
Quanto alla composizione merceologica il settore

manfatturiero, 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 (9,2%). Parallelamente aumenta sensibilmente l'export dei carburanti (22,5%), cresciuto di quattro punti dal 2010. Tra i manufatti diminuiscono l'automotive e l'abbigliamento, ma soprattutto il materiale elettronico.

Più in dettaglio, l'Asia ha quasi raggiunto la UE che è scesa sensibilmente l'anno scorso nei volumi di export. Nell'anno cresce l'importanza relativa del Nord America e del Middle Est, 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. 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.

Per riassumere pubblichiamo di seguito una tabella elaborata dal nostro Centro Studi, sulla base dei dati pubblicati dal WTO, che sottolinea volumi e quote di import/export e i saldi delle bilance commerciali.

	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 rappresentando oltre 1/3 del Commercio Estero, e presenta un saldo attivo nella Bilancia Commerciale, in aumento rispetto all'anno precedente.

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.

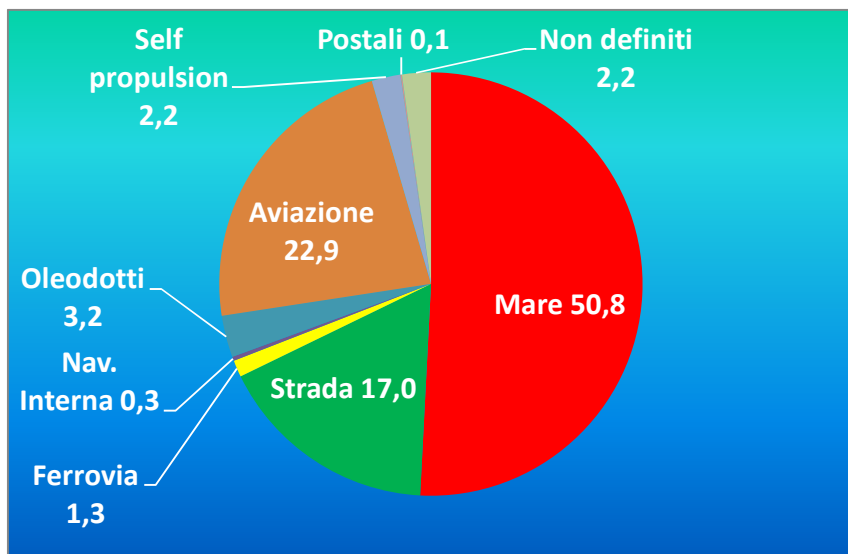
Grande il deficit commerciale degli Stati Uniti che rimangono la prima nazione importatrice.

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

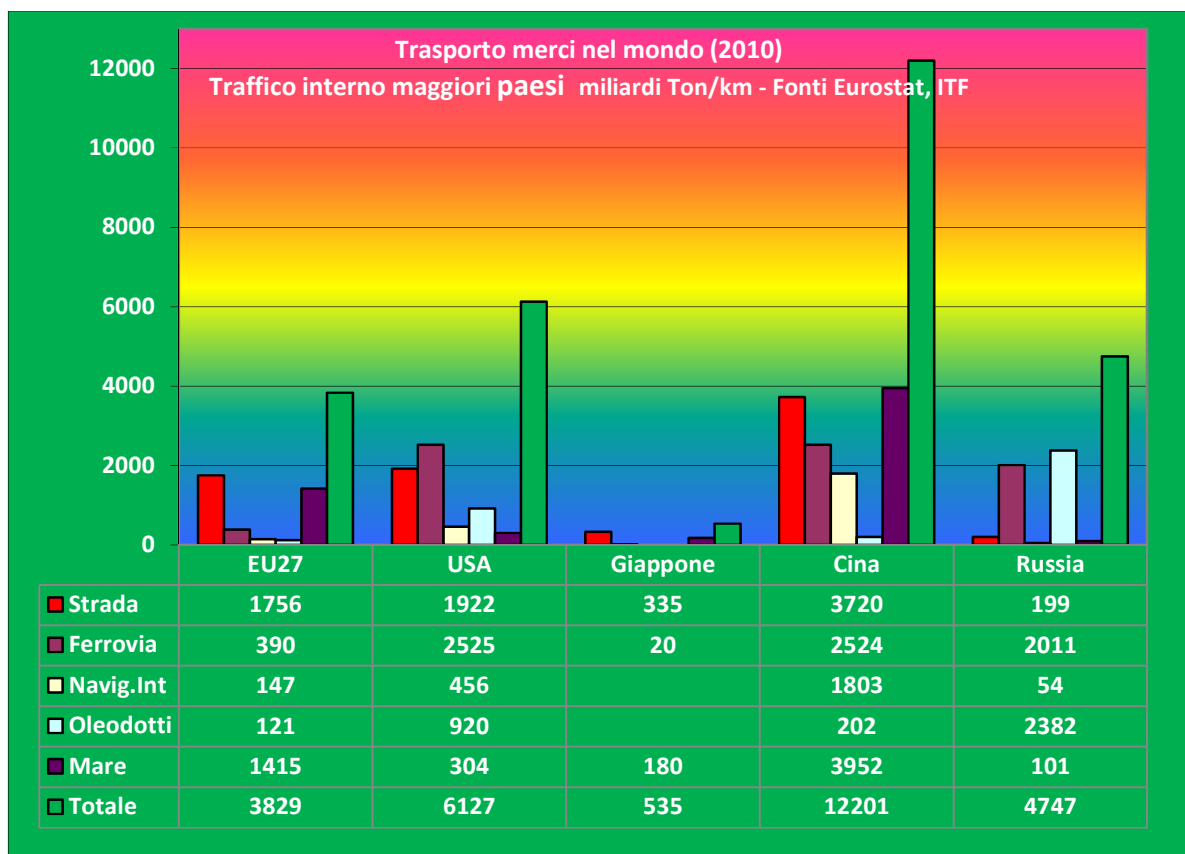
Fin qui abbiamo analizzato la dimensione in volume/valore degli scambi commerciali a livello mondiale.

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.



Al riguardo esistono solo le statistiche della UE (Eurostat) che comunque danno degli interessanti spunti di analisi sulle modalità utilizzate per import ed export (shares in valore). Emergono mare ed aviazione, ma anche la strada riveste una notevole importanza.

Analizziamo ora più in dettaglio il ruolo svolto dalle varie modalità di trasporto nell'assicurare un'efficiente movimentazione delle merci all'interno delle varie aree.

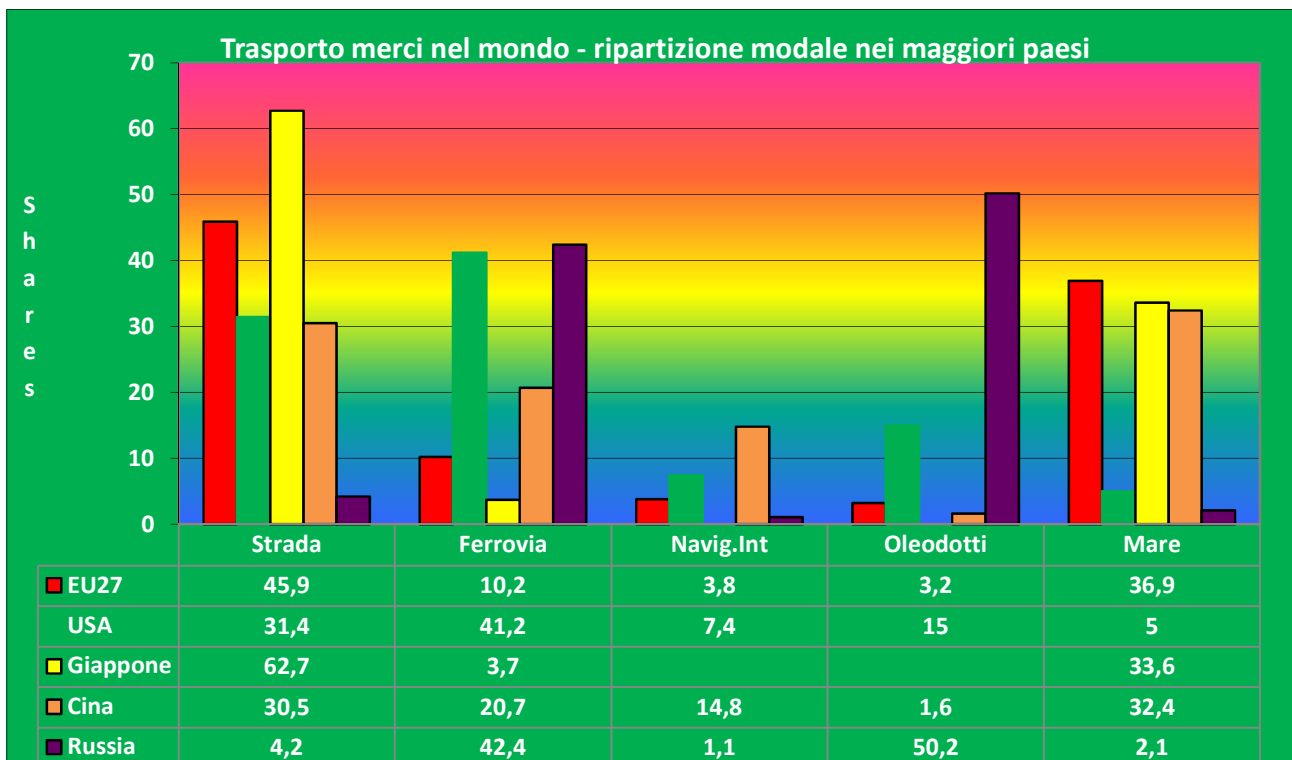


La ripartizione modale sottolinea l'assoluta prevalenza

- ✓ della Strada in Europa e in Giappone, ma gli ultimi dati la mostrano sempre più importante anche in Cina. Gli Usa seguono a 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.

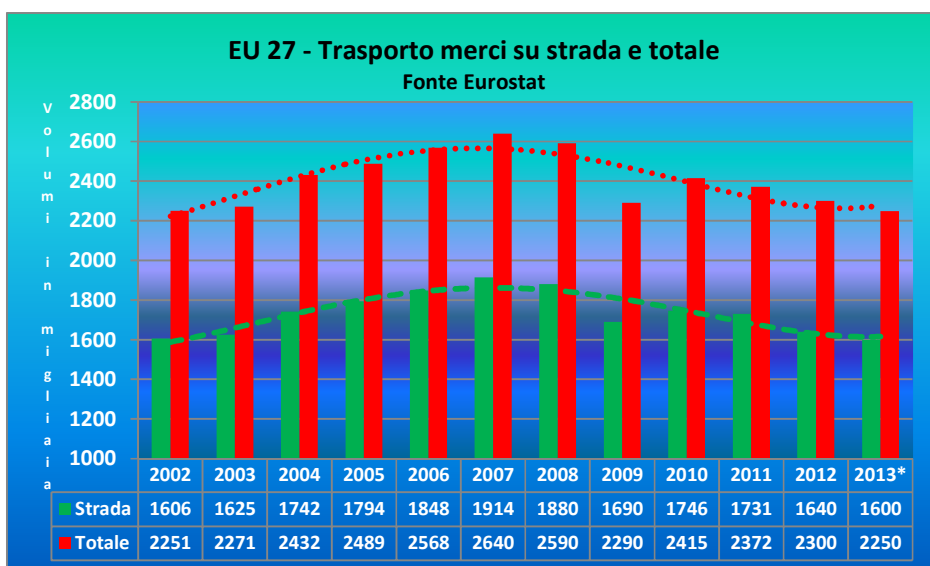
Se si esclude il mare, il ruolo della strada emerge con grande evidenza. La ferrovia mantiene la sua importanza soprattutto in Russia e negli USA. Scarsa rilevanza hanno la navigazione interna (fluviale o lacustre), con la sola eccezione della Cina., e gli oleodotti.



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.

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 .



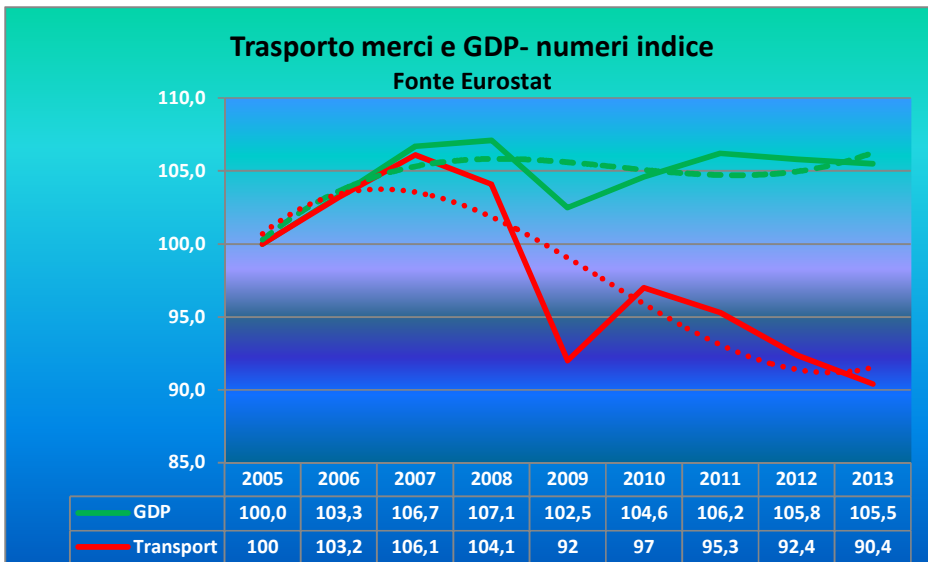
indici dei volumi del trasporto e quelli del Prodotto Interno lordo (GDP) ai prezzi di mercato.

Appare evidente che pur riducendosi il ritmo di crescita del Reddito, il GDP ha comunque superato i livelli dei momenti di crisi, mentre per il trasporto la crescita conseguita fino al 2007 si è azzerata dopo il 2008, con la

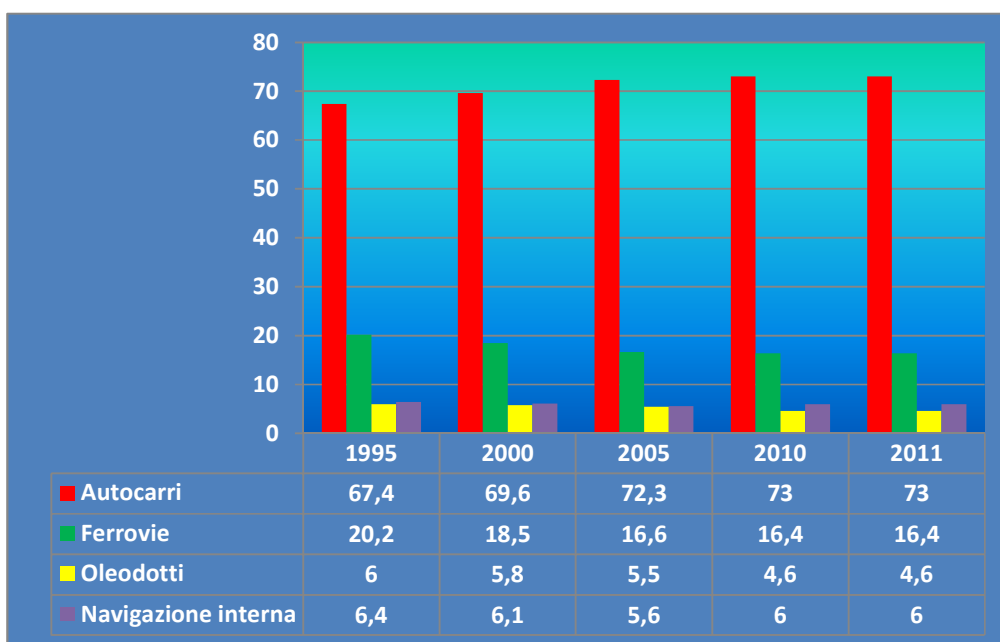
breve parentesi del 2010, e oggi si è tornati ai valori prevalenti negli anni della precedente crisi del 2001/3.

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, con la contrazione del 2011 e 2012



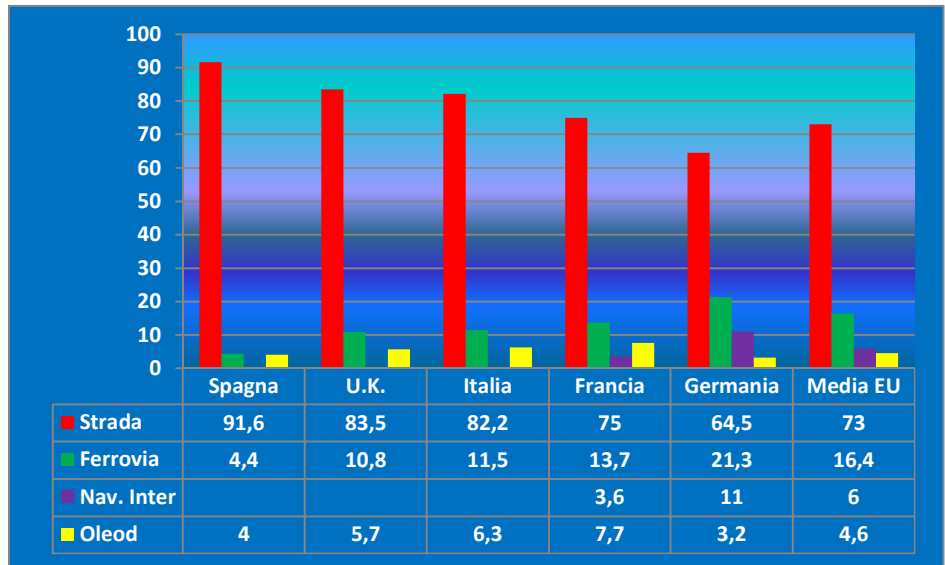
su tutte le modalità, la distanza con il 2007 è arrivata ad un -13% (-15% per la strada). Una ripresa è prevista per la fine dell'anno in corso, ma soprattutto l'anno prossimo..



Quanto alle quote delle principali modalità la strada si è stabilizzata nel 2011, ultimo anno per cui si hanno dati ufficiali, 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.

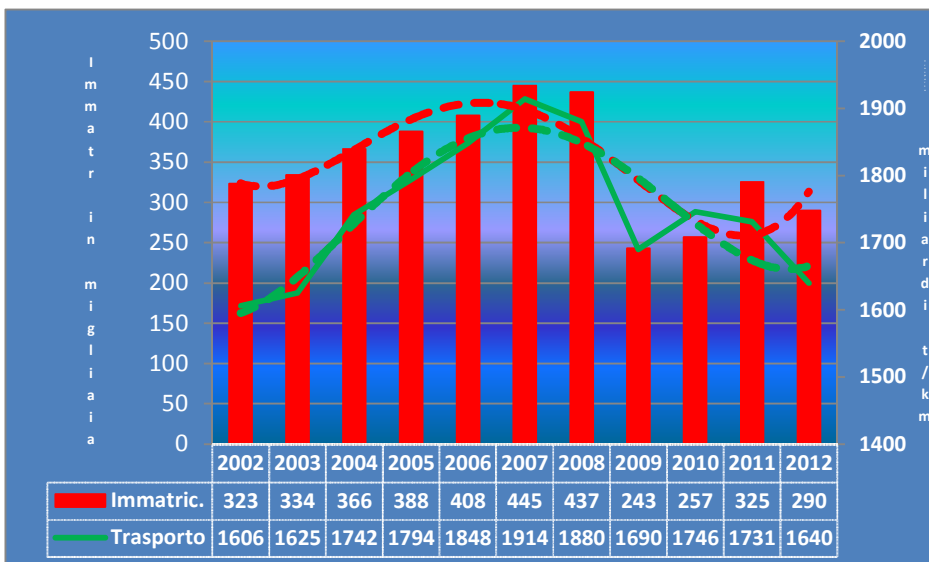
Interessante anche osservare tale ripartizione nei maggiori paesi europei, da cui risulta che la strada è in assoluto la regina nel trasporto, con punte eccezionali in Spagna, ma anche in Gran Bretagna e in Italia, con un costante declino della ferrovia che mantiene una media accettabile solo per il 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 2011 e 2012, si ha in realtà un valore più alto (83,5%), 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, con peso > 3,5 ton.



Guardando alla storia degli ultimi 40 anni, con la strada salita dal 41 al 73% e la ferrovia scesa dal 41 a poco più del 16% 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**.

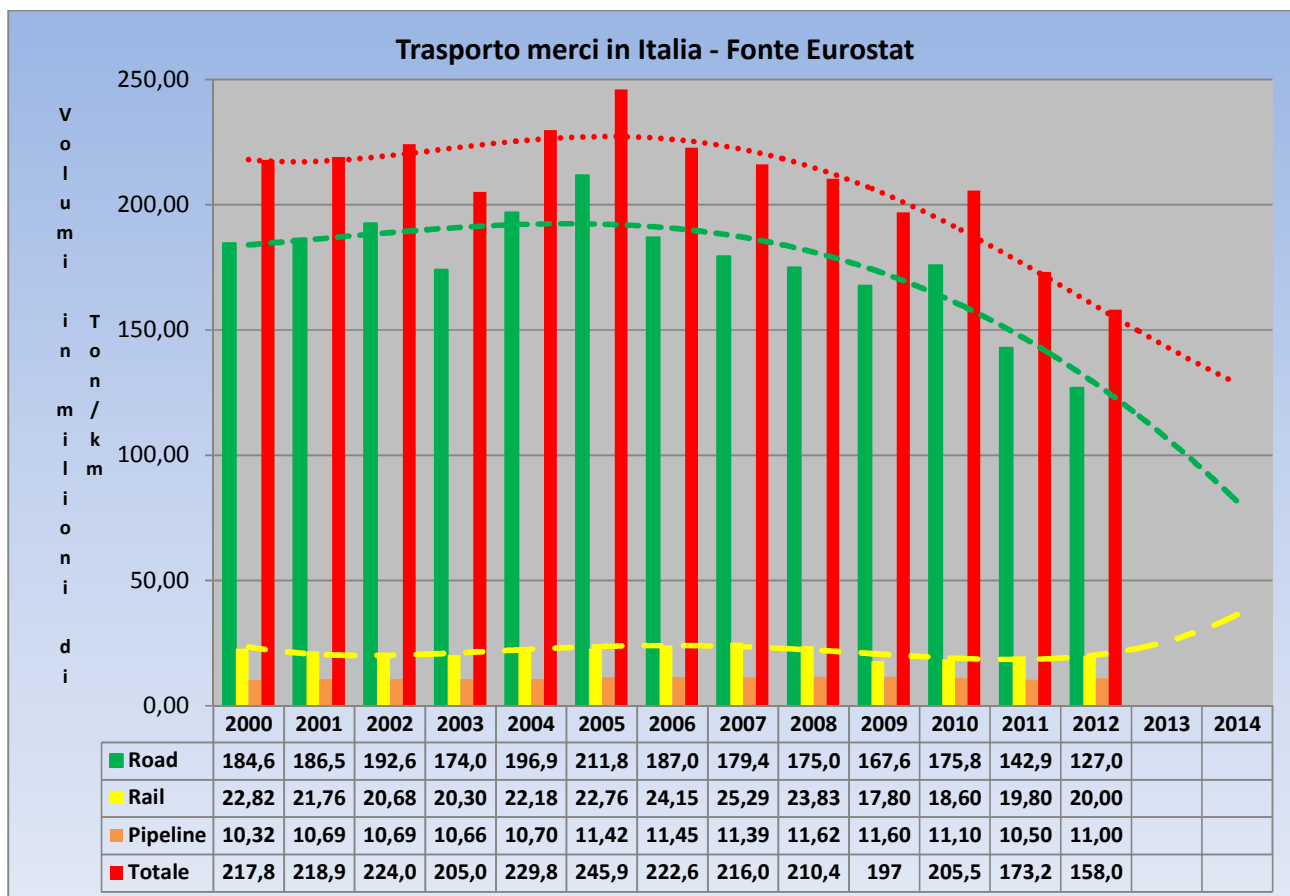


Il grafico pubblicato a fianco lo sottolinea con precisione, (anche se apriori l'affermazione dello stretto legame tra andamento di mercato e volumi di trasporto poteva sembrare scontata): infatti le due variabili hanno un andamento parallelo. Da notare però che il gradiente del trend del trasporto è 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 e 2012 sarebbero

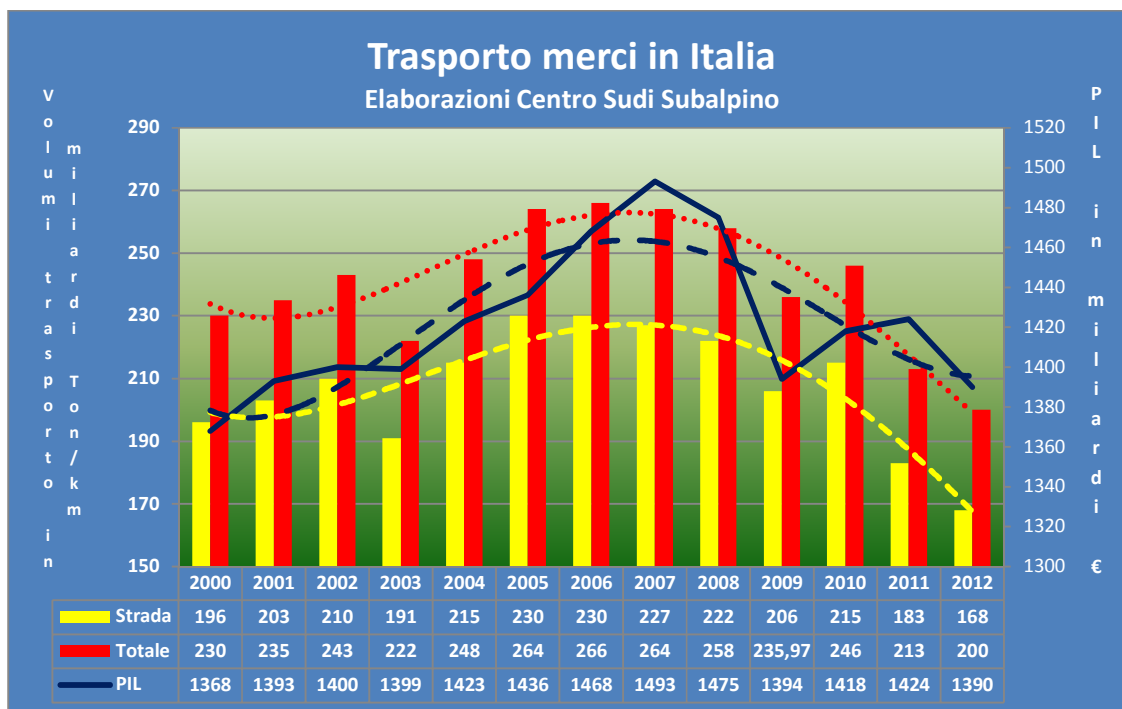


letteralmente crollati: - 23%, soprattutto per la drammatica discesa del trasporto su strada, diminuito in due anni del 27,8%. Un leggero aumento si sarebbe registrato invece nel trasporto ferroviario, la cui quota è pure aumentata, soprattutto per la discesa della strada. Inoltre, se si confrontano i dati italiani del 2012 con quelli del 2000 risulta un'immagine che contrasta con tutto il resto d'Europa, con un'evoluzione del Trasporto che risulterebbe addirittura negativa (- 27,5%) In Europa nello stesso periodo il volume di trasporti è aumentato del 5,3%).

A noi sembra quindi che il calo segnalato dalle statistiche ufficiali sia influenzato, almeno negli ultimi anni, non solo dalle ricorrenti crisi economiche ma anche dal crescente volume del cabotaggio interno, fatto con veicoli immatricolati in altri paesi, oltretutto dallo spostamento di molte aziende di trasporto in paesi a più basso costo della mano d'opera. 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.



Il calo sarebbe comunque consistente, (-14% rispetto al 2000) ma giustificato soprattutto dalla recessione in cui l'Italia è ricaduta nel 2011, e il volume di traffico sulle nostre strade sarebbe meglio riflesso dalle nostre stime.

Da sottolineare la continua discesa del trasporto ferroviario, salvo la lieve ripresa degli ultimi due anni; l'incremento della strada risulta significativamente inferiore alla media europea, dove aumenta anche l'uso della navigazione interna praticamente inesistente in Italia.

Rispetto al 1970 la strada ha praticamente assorbito oltre la metà del traffico su rotaia, passato da una quota del 21,6% ad un misero 10%, i 2/3 della media europea.

La tabella mostra anche l'evoluzione nel tempo del Trasporto merci in Italia dal 2000 in poi, in miliardi di ton/km, confrontato con il PIL, (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, con andamento molto peggiore del PIL che comunque scende ai valori di 10 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.

Emilio di Camillo – Settembre 2013 – www.centrostudisubalpino.it – edicamillo@tnet.it