



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia

MAGGIO 2014

Ufficio Studi



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia

MAGGIO 2014

Il rapporto è stato redatto con le informazioni disponibili al 24 aprile 2014 da Mariano Bella, Luciano Mauro, Elisa S. Minnella, Livia Patrignani.

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

© 2014 Confcommercio-Imprese per l'Italia

INDICE

INTRODUZIONE E SINTESI DEI RISULTATI	1
1. ANALISI STORICA DEL TRAFFICO MERCI IN ITALIA	13
1.1 Analisi del traffico merci per modalità e percorsi	15
1.1.1 Costruzione dei dati sui volumi di merci trasportate	18
1.2 Analisi dei prezzi del trasporto per modalità	32
2. FISCALITÀ, DEMOGRAFIA D'IMPRESA E LAVORO NEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA	37
2.1 L'imposizione indiretta	39
2.2 La demografia d'impresa	42
2.3 Valore aggiunto e lavoro	43
3. LE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO MERCI A BREVE TERMINE	51
3.1 Traffico interno e internazionale	53
3.2 Le tecniche di previsione	55

INTRODUZIONE E SINTESI DEI RISULTATI

Non c'è economia funzionante, in senso moderno, senza un adeguato sistema dei trasporti e della logistica. Superata da un pezzo l'equazione "più infrastrutture uguale migliore mobilità", c'è oggi il rischio concreto di cedere all'illusione della mobilità variabile indipendente (dalle infrastrutture).

Come altrove documentato¹, la scarsa attenzione dedicata alle infrastrutture di trasporto, almeno negli ultimi trent'anni, ha avuto conseguenze gravi e tangibili sulla qualità e sulla quantità di mobilità in Italia. La perdita di accessibilità - cioè di effettiva possibilità di raggiungere un territorio senza aggravio di costi - tra il 2000 e il 2012 potrebbe avere comportato, per l'Italia, una riduzione cumulata di prodotto lordo pari a 24 miliardi di euro ai prezzi attuali.

In generale, l'accessibilità dei territori appare una di quelle variabili di contesto che contribuiscono positivamente alla crescita della produttività totale dei fattori e quindi del prodotto lordo e dei redditi. Minore accessibilità significa, alla fine, minore benessere economico.

Questo punto è ormai acquisito. E' venuto il momento, allora, di guardare più direttamente, date le infrastrutture esistenti, al rapporto tra economia, alla scala macro, e performance del sistema dei trasporti. In questa nota la relazione è analizzata per il trasporto di merci², misurato in termini di tonnellate-chilometro³.

La relazione tra mobilità di merci ed economia c'è, ovviamente, ed è anche intensa, come si vede dalla figura A che mostra, inoltre, l'evidente riduzione dei volumi trasportati negli ultimi sei anni.

E' opportuno un chiarimento: la relazione tra produzione e merci trasportate potrebbe, in teoria, essere influenzata da una particolare evoluzione della localizzazione dei punti di produzione rispetto a quella dei punti di consumo (intermedio, per produrre altre merci, o finale, con esaurimento del valore aggiunto lungo la filiera).

Se queste localizzazioni tendessero ad avvicinarsi nel corso del tempo si potrebbe osservare una crescita del Pil accompagnata da una stabilità delle merci trasportate o da una sua crescita molto inferiore.

La realtà, in Italia come in tutte le economie avanzate, è ovviamente opposta. Lo sviluppo di nuovi mercati di domanda e la crescente specializzazione produttiva dei territori di offerta aumenta la necessità di trasporto fisico delle merci.

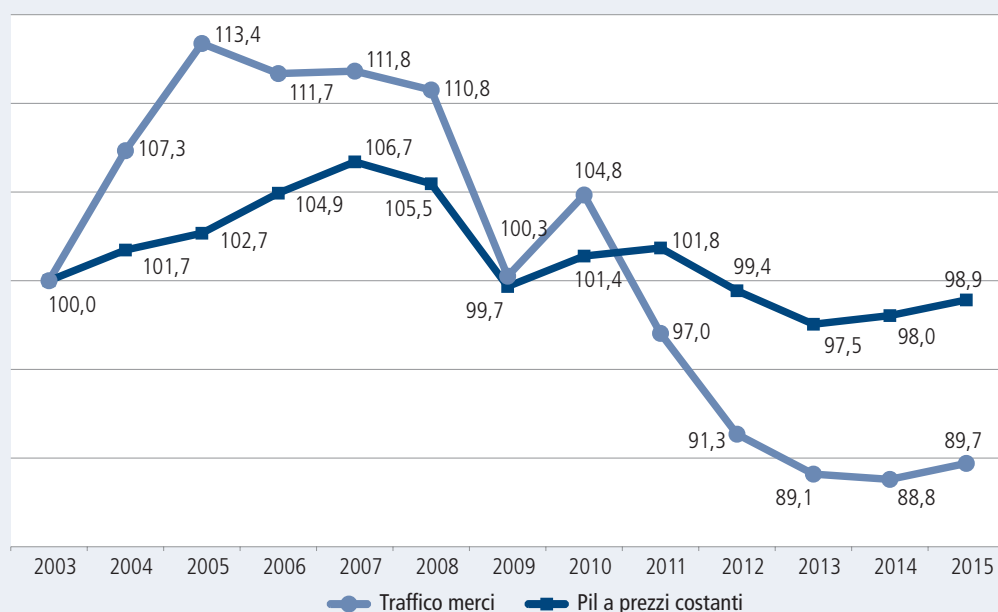
Al di là della retorica tutta nostrana dei "chilometri zero", del mito della "morte della distanza" e smentito l'equivoco che terziarizzazione dell'economia voglia dire meno mobilità, oggi

1 Ufficio Studi Confcommercio, 2013, Una nota sulla relazione tra accessibilità provinciale e crescita economica: aggiornamento 2013, maggio.

2 Tutte le merci trasportate ad esclusione della movimentazione effettuata su strada con veicoli di portata inferiore a 3,5 tonnellate.

3 Le tonnellate chilometro - che rappresentano, appunto, il numero di tonnellate trasportate per un percorso di lunghezza pari a un chilometro - sono calcolate come sommatoria dei prodotti tra il numero delle tonnellate trasportate per le relative percorrenze medie e consentono di quantificare l'attività di servizio di trasporto merci prestato.

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



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

il trasporto di merci rappresenta una vera e propria "questione" strategica. Restare indietro culturalmente e operativamente su questo tema rischia di mettere in discussione le possibilità concrete per il nostro paese di tornare a crescere lungo un robusto e sostenibile sentiero di sviluppo.

Ecco dunque che la figura A rimanda con chiarezza al trasporto come input piuttosto elastico rispetto al prodotto lordo, quanto meno nel medio termine: al crescere o, meglio, con riferimento agli ultimi sei anni, al diminuire di questo, il primo letteralmente crolla. Ma questo vuole anche dire che un'eventuale robusta ripresa chiederà trasporto merci in misura più che proporzionale.

Tab. A - Trasporto di merci per percorso
var. % e v.m.a. % di periodo

	2004-2007	2008-2012	2013	2014	2015
I-I	3,1	-4,4	-1,9	-0,7	0,5
E-I	1,5	-4,4	-3,8	-0,9	1,6
I-E	5,0	-1,8	-1,4	1,2	0,5
totale	2,8	-4,0	-2,5	-0,3	1,0

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

Un dato deve restare impresso, anche per un'interpretazione corretta dei molti elementi di dettaglio in cui si articola l'analisi: prendendo a riferimento il 2007, nel 2013, a fronte di una riduzione del Pil italiano dell'8,6% reale, il volume di merci trasportate si è ridotto di oltre il 24,3%, cioè quasi del triplo.

Le nostre previsioni indicano una moderata ripresa per il Pil e una crescita della domanda di mobilità di merci, posticipata al 2015, restando il 2014 un anno ancora molto difficile, soprattutto per i consumi interni. Il Pil non recupererà che marginalmente, restando distante dai livelli pre crisi del 7,3%; più profonda, di conseguenza, la perdita del trasporto merci rispetto al 2007: nel 2015, le tonnellate-chilometro trasportate saranno ancora inferiori di circa il 20%. Con i tassi di crescita previsti per il 2015, 0,9% per il Pil e 1% per le merci, per superare i rispettivi livelli del 2007, occorreranno 9 anni al prodotto lordo e 23 anni al trasporto merci. Prospettive certamente non incoraggianti.

La relazione tra economia e mobilità delle merci può essere utilmente qualificata aggregando i dati per grandi percorsi. I percorsi tipo analizzati nel rapporto si riferiscono alle tre principali percorrenze che possono essere effettuate dalle merci: quelle interne al territorio italiano (I-I, origine e destinazione Italia), quelle entranti in Italia dall'estero (E-I) ed infine quelle uscenti dall'Italia e dirette all'estero (I-E nella notazione adottata dallo studio). Distinguendo i flussi in tal modo, si può immaginare di collegare a ciascuno di questi percorsi uno specifico driver macroeconomico. Per la mobilità che ha origine e destinazione in l'Italia si può utilizzare il prodotto lordo mentre per i flussi dall'estero è naturale considerare le importazioni e per quelli uscenti dall'Italia le esportazioni. La tabella A fornisce il quadro storico e previsionale emergente da queste associazioni, statisticamente robuste.

Tab. B - Trasporto di merci per percorso

quote % e livelli assoluti

	2003	2007	2012	2015
I-I	51,9	52,4	51,4	51,2
E-I	34,2	32,5	31,8	31,5
I-E	13,8	15,0	16,8	17,2
totale	100,0	100,0	100,0	99,8
totale livelli in miliardi di t-km	373,4	417,5	341,1	334,8

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

Così, appare evidente il fenomeno che dal crollo dei consumi giunge al crollo delle importazioni, attraverso una riduzione molto netta delle merci trasportate dall'estero verso l'Italia. Questo si riflette sulle quote di trasporto merci per percorso (tab. B) in cui il traffico dall'estero

perde peso, nè la prossima ripresa, che appare lenta e debole, risulterà in grado di cambiare questa struttura.

Le modeste prospettive di crescita della mobilità di merci interessano variamente le diverse modalità (tab. C). I trasporti via mare potrebbero tornare a crescere a ritmi apprezzabili nel 2015 mentre la gomma soffrirebbe ancora nel 2014 (-0,3%) per riprendere a crescere solo moderatamente il prossimo anno.

Tab. C - Trasporto di merci per modalità

var. % e v.m.a. % di periodo

	2004-2007	2008-2012	2013	2014	2015
gomma	2,5	-5,7	-2,2	-0,3	0,4
ferro	5,6	-4,3	-5,2	-0,5	0,6
mare	2,8	-2,1	-2,4	-0,3	1,5
aereo	4,4	-3,1	0,3	-0,2	0,1
totale	2,8	-4,0	-2,5	-0,3	1,0
totale livelli in miliardi di t-km	406,4	383,4	332,7	331,6	334,8
var. % Pil	1,6	-1,4	-1,9	0,5	0,9

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

Le quote modali del trasporto merci possono essere calcolate secondo vari criteri. In questa nota sono considerate merci trasportate in Italia anche quelle relative a flussi di traffico che hanno origine o destinazione in paesi stranieri per la parte di percorso che viene effettuata entro i confini nazionali, tanto via terra, quanto via mare (acque territoriali) o aereo. Nella metrica delle tonnellate-chilometro, questo approccio porta proprio la navigazione complessiva ad avere la quota modale più elevata (tab. D). Questa rappresentazione contrasta in parte con l'idea comune che il trasporto merci nel nostro paese sia quasi tutto appannaggio della gomma. A ben vedere, tutto dipende da come si fanno i conti. Se, per esempio, si considerano soltanto i trasporti su gomma e su ferro, escludendo completamente la navigazione, anche nella tabella D si ritorna a una quota della gomma pari all'85,9% (metrica Eurostat). Questa rappresentazione è utile per focalizzare l'analisi sull'evoluzione del trasporto merci per modi terrestri, cioè gomma vs. ferrovia.

Sempre in tabella D viene fornita l'indicazione utilizzata nel Conto delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT) per il 2012. Il mare ha comunque una quota di circa il 30%, poichè il CNIT include nel computo la navigazione di cabotaggio, cioè Italia-Italia, e l'autotrasporto si avvicina al 60%. Ciò accade perchè rispetto alla nostra rappresentazione mancano le tonnellate-chilometro di navigazione che hanno, appunto, origine o destinazione, fuori dall'Italia. Infatti, l'aggiunta alla navigazione di cabotaggio delle tonnellate-chilometro trasportate su flussi da e verso l'estero,

per i chilometri di competenza delle nostre acque territoriali, modifica ovviamente le quote a favore del mare, essendo anche il complesso delle tonnellate trasportate incrementato di ben il 95%, da 174,9 miliardi a 341,1 miliardi di tonnellate-chilometro.

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

	2003	2007	2012	2012 da CNIT	2012 da Eurostat	2015
gomma	50,2	49,5	45,3	58,5	85,9	45,2
ferro	5,4	6,1	5,9	11,1	14,0	5,7
mare	44,3	44,4	48,7	29,7	-	49,0
aereo	0,1	0,1	0,1		-	0,1
altro	-	-	-	0,6	0,1	-
totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
totale livelli in miliardi di t-km	373,4	417,5	341,1	174,9	144,3	334,8

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

Non vi è dunque alcuna contraddizione tra la nostra rappresentazione del trasporto merci, più estesa, e quella ufficiale.

* * *

L'analisi dei dati economici del settore del trasporto merci suggerisce l'idea di una vitalità pagata a caro prezzo. La quota del valore aggiunto dei trasporti totali incluso il trasporto passeggeri è in moderata crescita (tab. E), raggiungendo il 4% nel 2013. Tiene anche il prodotto del trasporto merci e di quello su gomma in particolare, che sfiora l'1% del valore aggiunto dell'intera economia. Anche l'occupazione, in riduzione in termini assoluti, mantiene la sua quota relativa rispetto al totale del sistema produttivo (tab. F).

Tab. E - Valore aggiunto nel settore del trasporto di merci
quote % sul totale economia

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trasporto di merci	1,0	0,9	1,0	1,0		
- su strada	0,8	0,8	0,8	0,9		
Trasporti totali	3,8	3,8	3,8	3,8	3,7	4,0
Totale economia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat (ASIA e Contabilità Nazionale)

Tab. F - Unità standard di lavoro nel settore del trasporto di merci

quote % sul totale economia

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trasporto di merci	1,3	1,2	1,2	1,2		
- su strada	1,2	1,2	1,2	1,2		
Trasporti totali	3,9	4,0	4,0	4,1	4,0	4,1
Totale economia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale economia (mgl)	24.938,5	24.227,4	23.966,9	24.002,5	23.745,9	23.295,4

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat (ASIA e Contabilità Nazionale)

La cosiddetta produttività del lavoro, cioè il rapporto tra valore aggiunto in termini reali e unità di lavoro (a tempo pieno), presenta andamenti lusinghieri nel medio periodo e nonostante la grande recessione del 2009 (tab. G).

Tab. G - La produttività del lavoro

valore aggiunto per ULA in termini reali, prezzi 2005

	2008	2009	2010	2011	var. % 2009-11
Trasporto di merci	35.846	32.083	39.463	37.926	5,8
- su strada	32.869	31.062	34.181	34.998	6,5
- su ferrovia	40.536	52.815	57.617	51.066	26,0
- marittimo e costiero	112.161	55.313	159.266	105.650	-5,8
- per vie d'acqua interne	33.492	28.282	42.351	49.533	47,9
- per via aerea	47.304	71.839	126.309	209.671	343,2
Trasporti totali	46.904	44.295	45.422	45.177	-3,7
Totale economia (Contabilità Nazionale)	51.512	50.069	51.475	51.731	0,4

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat (ASIA e Contabilità Nazionale)

A fronte di una stabilità della produttività dell'intera economia (nel 2011 rispetto ai livelli del 2008), il prodotto medio nel trasporto di merci cresce complessivamente del 5,8%, con punte nei sotto-settori meno rilevanti (trasporto aereo e vie d'acqua interne). E' importante evidenziare la crescita della produttività nel trasporto merci su gomma, spesso accusato di essere troppo parcellizzato e poco efficiente. Il prodotto medio cresce del 6,5% in conseguenza tanto dell'espulsione di aziende marginali dal mercato (come dice anche la tabella I sulla demografia d'impresa) quanto della ricerca di efficienza produttiva da parte degli imprenditori del settore. Una ricerca di efficienza che riguarda tanto l'organizzazione della produzione quanto il risparmio sui costi.

L'evidenza che il livello di prodotto medio per addetto nel trasporto su gomma, seppure in crescita, sia ancora inferiore e di molto rispetto agli altri modi di trasporto ha a che fare con il

capitale per addetto. E' ben noto che maggiore è questo rapporto, maggiore è la produttività del lavoro ed è di palmare evidenza che il trasporto container via mare e, in particolare, il trasporto di merci a elevato valore unitario attraverso l'aereo, si giovano di un rapporto capitale/lavoro straordinariamente più elevato che nel caso del trasporto su gomma. Costituisce un errore logico attribuire al modo di trasporto una sua specifica produttività del lavoro quando si prescinde dal rapporto capitale/lavoro nei diversi sotto-settori del trasporto merci. In ogni caso, la ricerca di produttività anche nei settori a minore valore aggiunto pro capite è del tutto evidente dai dati ufficiali riportati in tabella G.

Una vitalità dolorosa, si diceva. Qui contribuisce a chiarire il punto la demografia d'impresa (tab. H). Appare evidente un peggioramento del saldo di nati-mortalità soprattutto nel trasporto merci su gomma. Ma non è tanto il peggioramento del saldo, dovuto a un approfondimento della selezione naturale dei più efficienti durante i periodi di contrazione della domanda, quanto la riduzione delle iscrizioni a destare preoccupazioni e sospetti. Per la precisione, la difficoltà di fare impresa in Italia e le condizioni più favorevoli in alcuni paesi esteri - in primis Polonia e Romania, anche attraverso consuetudini ai limiti della concorrenza sleale - possono aver portato molte imprese italiane a trasferire la propria sede legale all'estero.

Tab. H - Demografia d'impresa nel settore del trasporto merci su strada

	2012			2013		
	iscritte	cessate	saldo	iscritte	cessate	saldo
Trasporto passeggeri	899	1.289	-390	938	1.457	-519
Trasporto merci	1.170	6.280	-5.110	637	6.006	-5.369
- trasporto su strada	1.168	6.274	-5.106	635	6.003	-5.368
Totale trasporto passeggeri e merci	2.069	7.569	-5.500	1.575	7.463	-5.888

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati mensili Movimprese

Questo tema ha riflessi molto negativi sul reddito nazionale e il relativo gettito fiscale. E' un effetto della delocalizzazione forzata, indotta da condizioni di contesto inadeguate al fare impresa nel nostro paese. La tabella I riassume in termini comparativi alcuni noti difetti di contesto che contraddistinguono il fare impresa in Italia. Vale la pena di notare soprattutto un gap competitivo spesso trascurato.

Lo spread principale riguarda precisamente il livello di tassazione complessiva - spread che cresce se la pressione fiscale viene calcolata al netto del sommerso economico, particolarmente elevato nel nostro paese - oltre alla perniciosa circostanza che i nostri partner non solo hanno una pressione fiscale molto meno gravosa ma nel corso dell'ultimo quindicennio l'hanno preva-

lentamente ridotta mentre in Italia è cresciuta di 2,3 punti percentuali assoluti (e se il confronto viene fatto tra il 2000 e il 2014 la crescita raggiunge i 2,6 punti).

Tab. I - Parametri di competitività di contesto

anno 2013

	Italia	Germania	Polonia	Romania
Pressione fiscale (%)	44,1	40,2	32,3	28,4
Δ pressione fiscale 2000-2014 (p. p. assoluti)	+2,3	-2,7	-0,1	-1,9
Tempi di pagamento delle 3 principali imposte (ore/anno)	269	218	286	200
Attesa della sentenza per far rispettare un contratto (giorni)	1185	394	685	512
Tempi di pagamento della PA (giorni)	170	36	38	45

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati AMECO-Commissione Europea, Banca Mondiale, European Payment Index 2013-Intrum Justitia

Tab. L - L'imposizione indiretta sul trasporto merci su gomma in Italia

milioni di euro, anno 2013

	autotrasporto conto terzi (a)	totale economia (b)	incidenza % autotrasporto (a)/(b)x100
IVA (acquisto e gasolio)	3.165	93.179	3,4
Accisa gasolio	4.422	28.130	15,7
Bollo	153	1.380	11,1
IPT	14	1.373	1,0
Imposta sulle assicurazioni	122	2.422	5,0
Totale	7.876	126.484	6,2

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, Aci, Unrae, Anfia

Che vi sia una dimensione patologica nella fiscalità sui trasporti e, in particolare, su quello di merci su gomma, è suggestione diffusa ma oscura. Nella tabella L si propone un calcolo delle imposte indirette gravanti sull'autotrasporto in conto terzi in Italia. Emerge un gettito settoriale di quasi 8 miliardi di euro rispetto a un totale, omogeneo in termini di tributi ma relativo al complesso dell'economia, di 126,5 miliardi di euro. Dunque, l'incidenza settoriale del gettito è del 6,2%, dato che deve essere confrontato con lo 0,9% del valore aggiunto complessivo del trasporto merci su strada (comprensivo del conto proprio). Pertanto, a fronte di un contributo pari a meno dello 0,9% al valore aggiunto italiano, il trasporto in conto terzi su gomma contribuisce in proporzione a oltre 6 volte il gettito fiscale indiretto. Una sproporzione che è difficile riscontrare in altri settori produttivi.

Stupisce, alla luce di queste evidenze, che vi siano ancora soggetti istituzionali orientati a peggiorare la fiscalità sul settore dell'autotrasporto. Il presupposto di un tale tentativo non può essere economico, ma senz'altro ideologico.

* * *

Il mondo del trasporto è insidiato dagli effetti sull'opinione pubblica di molti luoghi comuni, che si riflettono, inevitabilmente, sugli atteggiamenti e le scelte dei decisori politici.

Nonostante tutto, forse anche a causa della durezza della crisi con cui imprese e famiglie si sono confrontati negli ultimi sei anni, c'è una crescente consapevolezza che bisogna superare la retorica e i pregiudizi per affrontare la questione dei trasporti, al fine di dare al paese un sistema di mobilità che non sia schiacciato dai divieti - l'unica cosa peggiore delle tasse! - nè regolato mediante congestione. Un buon sistema di trasporto e logistica, di passeggeri come di merci, è parte fondante di quelle infrastrutture materiali e immateriali che sono presupposto - condizione necessaria ma non sufficiente - per tornare a crescere a ritmi coerenti con le legittime aspettative dei cittadini. Troppa fiscalità in generale e sul trasporto su gomma in particolare, variabili di contesto inadeguate, una legislazione ondivaga che mette in discussione le certezze utili agli investitori e agli imprenditori, una competizione scorretta proveniente da diversi paesi europei, mettono in discussione oggi l'offerta di mobilità italiana in Italia. Della quale c'è senz'altro bisogno per uno sviluppo equilibrato.

1. ANALISI STORICA DEL TRAFFICO

MERCI IN ITALIA

1.1 Analisi del traffico merci per modalità e percorsi

La serie storica del traffico merci tra il 2003 e il 2012 - ultima colonna della tabella 1 - evidenzia un andamento decrescente che si concretizza in un calo dell'8,7% rispetto al 2003 e del 18,3% rispetto al 2007 (tab. 2), raggiungendo nel 2012 il punto di minimo del decennio considerato in termini di tonnellate chilometro trasportate. I dati rendono visibile il forte impatto della crisi economica sulla domanda di trasporto merci, che in un solo anno - tra 2008 e 2009 - ha perso oltre 39 miliardi di tonnellate chilometro trasportate nel complesso. Nel presente lavoro si adotterà, come unità di misura del traffico merci, la tonnellata chilometro, corrispondente ad una generica tonnellata di merce movimentata per un percorso lungo un chilometro. La grandezza relativa alle tonnellate chilometro trasportate si calcola come sommatoria dei prodotti tra il numero delle tonnellate trasportate per le relative percorrenze medie e consente - a differenza delle semplici tonnellate, che restituiscono soltanto una misura delle quantità di merce trasportata - di ottenere una quantificazione dell'attività di servizio di trasporto svolta.

Tab. 1 - Serie storica del traffico merci per percorsi
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

	I-I	E-I	I-E	Totale
2003	193,9	127,8	51,7	373,4
2004	209,7	133,3	57,9	400,8
2005	231,4	132,0	60,0	423,4
2006	216,1	138,8	62,1	417,0
2007	218,9	135,8	62,8	417,5
2008	212,4	137,4	63,7	413,6
2009	204,9	116,0	53,5	374,4
2010	212,7	119,3	59,5	391,5
2011	192,0	115,2	55,1	362,3
2012	175,2	108,6	57,3	341,1

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

Il traffico merci può essere analizzato sotto il duplice punto di vista delle modalità di trasporto e dei percorsi - nazionali, internazionali in entrata, internazionali in uscita - attraverso cui le merci vengono movimentate. Le notazioni presenti nella prima riga della tabella 1 fanno riferimento ai tre percorsi possibili delle merci: interni al territorio italiano, entranti dall'estero nel territorio italiano ed uscenti dall'Italia e diretti all'estero. Le serie storiche del traffico merci riportate in tabella 1, come tutti i dati relativi alle quantità di merce trasportata presentati nel seguito del rapporto, sono costruite prendendo in considerazione l'attività di trasporto svolta da operatori di qualsiasi

nazionalità all'interno del territorio italiano. Per i traffici internazionali, i cui percorsi per definizione si snodano su territori appartenenti a paesi diversi, le distanze medie utilizzate per il calcolo delle tonnellate chilometro riguardano esclusivamente i chilometri percorsi su territorio italiano, individuati in modo differente a seconda della modalità di trasporto analizzata. Così, a titolo di esempio, per il trasporto marittimo le distanze prese in considerazione riguardano esclusivamente quella porzione di percorso di un'ipotetica nave (diretta all'estero o entrante in Italia dall'estero) svolta all'interno della piattaforma continentale italiana. E' opportuno dunque leggere i dati di traffico presentati nello studio alla luce di questa specifica definizione di traffico merci.

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

Le serie storiche relative ai tre percorsi analizzati mostrano andamenti decrescenti con variazioni negative particolarmente significative soprattutto nel periodo 2007-2012, con una flessione di minor rilievo per il traffico internazionale in uscita, l'unico a registrare una variazione positiva nel decennio (+10,8%, tab. 2), che vede invece subire le flessioni di maggior portata da parte del traffico internazionale in entrata (-15%).

La ripartizione del traffico merci per percorsi (tab. 2) evidenzia una preponderanza dei traffici nazionali, quelli caratterizzati da origine e destinazione collocate internamente al territorio italiano, che nel 2012 si attestano al 51,4%, in calo di un punto percentuale rispetto al 2007. Un terzo circa dei traffici complessivi riguarda traffici internazionali in entrata, la cui quota si è ridotta dal 2003 di 2,4 punti percentuali, acquistati dai traffici internazionali in uscita che, con una crescita in termini di peso pari a 3 punti percentuali dal 2003, giungono, nel 2012, a detenere una quota pari al 16,8%.

Tab. 2 - Il traffico merci per percorsi

variazioni % e quote %

		I-I	E-I	I-E	Totale
var. %	2012/2003	-9,6	-15,0	10,8	-8,7
	2012/2007	-20,0	-20,0	-8,7	-18,3
quota %	2003	51,9	34,2	13,8	100,0
	2007	52,4	32,5	15,0	100,0
	2012	51,4	31,8	16,8	100,0

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

Le serie storiche di traffico merci per modalità di trasporto (tabb. 3, 4) mostrano andamenti parzialmente differenti nell'arco dell'intero decennio 2003-2012, ma tutti accomunati da forti

riduzioni nel quinquennio 2007-2012. Se tra il 2003 e il 2012 l'unica significativa contrazione di domanda di trasporto riguarda la gomma (-17,5%), tra il 2007 e il 2012 si registrano variazioni negative di un certo peso per tutte le modalità, sebbene la gomma rimanga il modo che maggiormente ha sofferto gli effetti della crisi economica (-25,3%).

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

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale
2003	187,3	20,3	165,6	0,2	373,4
2004	210,0	22,2	168,4	0,2	400,8
2005	224,0	22,7	176,3	0,3	423,4
2006	212,0	24,1	180,7	0,3	417,0
2007	206,8	25,3	185,2	0,3	417,5
2008	206,4	23,8	183,0	0,3	413,6
2009	192,8	17,8	163,5	0,2	374,4
2010	200,8	18,6	171,8	0,3	391,5
2011	171,8	19,8	170,5	0,3	362,3
2012	154,4	20,2	166,2	0,3	341,1

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

La ripartizione percentuale delle diverse modalità di trasporto (tab. 4) risulta sbilanciata a favore del trasporto merci su strada e del trasporto via mare, attraverso i quali viene movimentato quasi il 95% delle tonnellate chilometro complessivamente trasportate. In particolare, il trasporto marittimo detiene una quota pari al 48,7% nel 2012, in crescita di 4,4 punti percentuali dal 2003 ai danni principalmente del trasporto su gomma (-4,9 p.p.). Di modesta rilevanza appaiono il trasporto su ferro (5,9%) e quello aereo (0,1%).

Tab. 4 - Il traffico merci per modalità di trasporto
variazioni % e quote %

		Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale
var. %	2012/2003	-17,5	-0,3	0,3	1,7	-8,7
	2012/2007	-25,3	-19,9	-10,3	-14,4	-18,3
quota %	2003	50,2	5,4	44,3	0,1	100,0
	2007	49,5	6,1	44,4	0,1	100,0
	2012	45,3	5,9	48,7	0,1	100,0

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

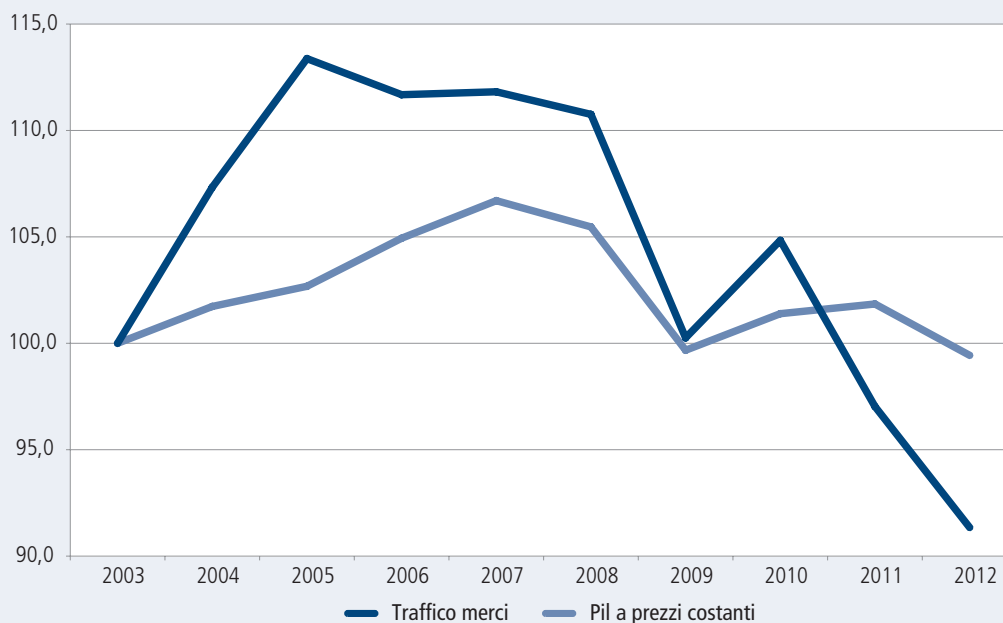
Il confronto tra le serie storiche 2003-2012 degli indici di traffico merci complessivo e di Pil a prezzi costanti (fig. 1) evidenzia un certo grado di coerenza tra i due andamenti, con variazioni più accentuate per la domanda di trasporto merci. Un aspetto particolarmente rilevante che sembra evincersi dal grafico riguarda la caratteristica della domanda di traffico complessivo di merci di anticipare gli andamenti generali dell'economia: un'evidenza di questo fenomeno si riscontra sia nell'andamento decrescente dell'indice di traffico merci tra 2005 e 2007 (quando l'indice del Pil continua a crescere, prima di iniziare un sentiero di decrescita dal 2007), sia nella flessione registrata dal traffico merci tra 2010 e 2011, che anticipa quella del Pil tra 2011 e 2012.

1.1.1 Costruzione dei dati sui volumi di merci trasportate

In questo paragrafo si descrive il processo di costruzione delle serie storiche del traffico merci a partire dalle matrici modalità-percorsi (tab. 5), riempite per ciascun anno con le quantità di merci trasportate attraverso ciascuna modalità di trasporto ed in ciascun possibile percorso. La struttura dei dati è coerente con un semplice schema di analisi di regressione finalizzato a formulare le previsioni dei volumi di merci per il triennio 2013-2015.

La somma, per ogni anno, della domanda complessiva di trasporto merci su ogni percorso ha condotto alla costruzione di tre serie storiche, corrispondenti ai tre possibili percorsi.

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



Tab. 5 - Schema dei dati sulla mobilità di merci per modalità e percorsi

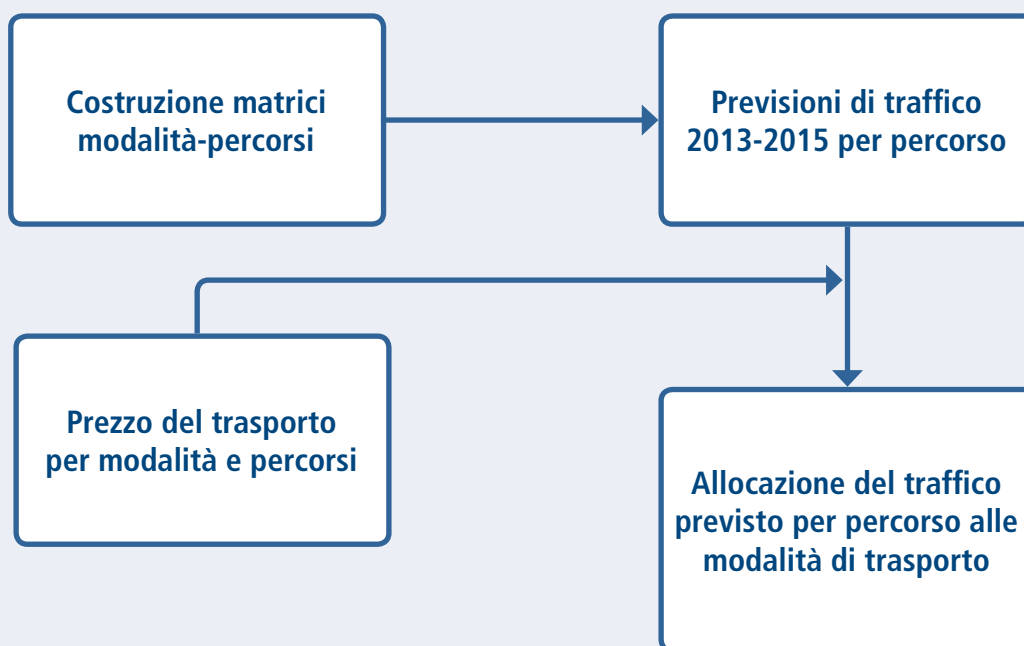
		Percorsi			
		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma				
	Ferro				
	Mare				
	Aereo				
	Totale				

Una volta ottenute le serie storiche delle merci trasportate tra il 2003 ed il 2012 in traffici nazionali, internazionali in entrata ed internazionali in uscita, si è proceduto a prevedere per ogni percorso il traffico merci (indifferenziato per modalità) per gli anni 2013-2015.

La costruzione di un indice di prezzo del trasporto merci per ogni modalità di trasporto ha poi consentito l'allocazione del traffico previsto per ogni percorso ai diversi modi di trasporto.

Questo, in breve, il procedimento che si è seguito nell'elaborazione del modello. Uno schema semplificato è rappresentato in figura 2.

Nel corso dello studio ci si riferirà ai tre percorsi secondo la seguente notazione: I-I (Italia-Italia) rappresenta i traffici aventi origine e destinazione nel territorio italiano; E-I (estero-Italia)

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

rappresenta i traffici aventi origine all'estero e destinazione in Italia; I-E (Italia-estero) quelli aventi origine in Italia e destinati all'estero. La somma dei traffici E-I ed I-E dà luogo al complesso dei traffici merci internazionali, con l'eccezione dei traffici aventi origine e destinazione in territorio non italiano ma passanti per l'Italia, che per semplicità e mancanza di dati sufficienti non sono stati presi in considerazione.

Ogni cella della matrice modalità-percorsi contiene la quantità di tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualsiasi nazionalità soltanto su territorio italiano nell'anno di riferimento della matrice, nel percorso e nella modalità di trasporto corrispondente alla cella.

Il criterio adottato per il calcolo della domanda di trasporto merci è dunque di tipo territoriale, vale a dire che, nei traffici internazionali, viene presa in considerazione soltanto la frazione di percorso corrispondente al territorio italiano.

La descrizione del procedimento di elaborazione dei dati da inserire nelle matrici richiede una trattazione distinta per ciascuna modalità di trasporto, a causa delle diverse fonti cui si è attinto per reperire i dati e delle conseguenti differenze in termini di unità di misura, nazionalità dei vettori, distanze prese in considerazione nel calcolo delle tonnellate chilometro (nazionali o, talvolta, totali per i traffici internazionali).

Gli schemi che seguono (tabb. 6, 11, 13, 16) consentono una lettura chiara del processo di reperimento ed elaborazione dei dati di traffico relativi a ciascuna modalità di trasporto. A partire dal "dato da ottenere" viene indicata la fonte di reperimento, il tipo di dato disponibile alla fonte, le elaborazioni che si sono rese necessarie ed infine viene descritto il tipo di dato che si è ottenuto.

Tab. 6 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci su gomma

Traffici interni (Italia-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate su gomma da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano.
Fonte	Eurostat; National Road Freight Transport, Road Cabotage Transport
Dati alla fonte	Tonnellate chilometro trasportate internamente al territorio italiano da operatori italiani e stranieri ⁴ con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. I dati di traffico per gli operatori italiani e stranieri sono riportati in modo distinto.
Elaborazioni	Il traffico merci complessivo interno su gomma è dato dalla somma delle tonnellate chilometro trasportate in Italia da operatori italiani e da quelle trasportate da operatori stranieri.

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

Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate (tab. 7).
---------------	---

Traffici internazionali in entrata (estero-Italia)

Dato da ottenere	Tonnellate chilometro caricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
------------------	---

Fonte Eurostat; International Road Freight Transport.

Dati alla fonte	Tonnellate chilometro caricate da operatori di ogni nazionalità in paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate.
-----------------	--

Elaborazioni Sommando le tonnellate chilometro trasportate dall'estero verso l'Italia dagli operatori di ogni nazionalità europea si ottiene il traffico complessivo di merce entrante dall'estero in Italia (tab. 8). Dividendo per due il risultato si ottiene una stima affidabile delle tonnellate chilometro trasportate esclusivamente su territorio italiano dall'estero verso l'Italia da operatori di qualsiasi nazionalità europea.

Dato ottenuto	Tonnellate chilometro caricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 10).
---------------	--

Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)

Dato da ottenere	Tonnellate chilometro caricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in paesi diversi dall'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
------------------	---

Fonte Eurostat; International Road Freight Transport.

Dati alla fonte	Tonnellate chilometro caricate in Italia e scaricate in paesi esteri da operatori di qualsiasi nazionalità, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate.
-----------------	--

Elaborazioni Sommando le tonnellate chilometro trasportate dall'Italia verso l'estero dagli operatori di ogni nazionalità europea si ottiene il traffico complessivo di merce uscente dall'Italia (tab. 9). Dividendo per due il risultato si ottiene una stima affidabile delle tonnellate chilometro trasportate esclusivamente su territorio italiano dall'Italia verso l'estero da operatori di qualsiasi nazionalità europea.

Dato ottenuto	Tonnellate chilometro caricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in paesi diversi dall'Italia, con veicoli di portata pari o superiore alle 3,5 tonnellate. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 10).
---------------	--

Tab. 7 - Traffico interno di merci su gomma
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

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

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat

Tab. 8 - Traffico internazionale di merci su gomma in entrata⁵
milioni di tonnellate-chilometro (t-km)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belgium	1.531	1.310	883	653	542	438	408	422	319	160
Bulgaria	-	-	-	364	661	421	479	1.160	1.159	1.506
Czech Republic	1.367	1.377	1.327	1.921	1.835	2.278	2.228	2.679	2.518	1.978
Denmark	930	851	791	367	348	294	302	137	154	114
Germany	4.946	5.423	5.045	5.932	5.250	5.074	4.476	4.062	3.809	3.311
Estonia	132	230	198	145	189	381	247	236	173	205
Ireland	122	165	218	139	87	153	195	130	71	70
Greece	413	574	478	791	603	456	367	404	305	356
Spain	3.847	3.869	4.199	4.201	4.179	4.978	3.894	4.324	3.501	4.194
France	4.351	4.734	3.531	3.567	3.397	3.067	2.056	2.220	2.092	1.774
Croatia	-	-	-	-	-	503	615	526	503	415
Italy	14.289	17.952	17.763	14.746	12.049	13.019	9.539	12.040	7.084	5.193
Latvia	166	192	252	345	537	529	389	484	488	479
Lithuania	498	624	968	1.115	1.127	906	1.062	1.139	1.362	1.462
Luxembourg	504	461	373	271	345	243	232	253	264	197
Hungary	552	835	1.402	2.105	2.673	2.457	2.701	2.532	2.447	2.395
Netherlands	1.835	2.129	2.027	1.986	1.604	1.517	1.490	1.146	1.013	830

⁵ I paesi indicati nella prima colonna della tabella fanno riferimento alla nazionalità degli operatori e non al luogo di carico delle merci. Per esempio, i valori in corrispondenza del Belgio rappresentano le tonnellate chilometro caricate da operatori belgi in paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia, prendendo in considerazione l'intero percorso (dentro e fuori i confini nazionali).

Austria	5.220	5.097	4.548	4.532	3.797	3.243	2.572	2.460	2.182	1.702
Poland	-	1.474	2.042	3.183	4.103	4.731	5.460	5.815	5.733	6.627
Portugal	714	1.336	1.488	1.676	1.822	1.091	1.067	1.179	1.104	913
Romania	-	-	-	5.072	4.122	2.725	1.777	1.439	1.439	1.919
Slovenia	305	530	866	1.136	1.153	1.646	1.750	2.064	2.010	2.081
Slovakia	716	718	1.342	1.488	1.863	2.244	2.096	2.607	2.425	2.603
Finland	59	77	29	42	47	40	1	4	24	41
Sweden	126	167	120	128	88	125	77	110	122	86
United Kingdom	1.002	815	472	490	442	370	355	406	-	-
Norway	52	128	93	144	120	10	107	88	41	15
Switzerland	-	-	-	-	-	359	365	331	282	167
Totale	43.677	51.068	50.455	56.539	52.983	53.298	46.307	50.397	42.624	40.793

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat

Tab. 9 - Traffico internazionale di merci su gomma in uscita⁶
milioni di tonnellate-chilometro (t-km)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belgium	1.371	1.211	767	572	422	314	311	260	229	107
Bulgaria	-	-	-	243	442	349	699	932	1.182	1.692
Czech Republic	1.462	1.326	1.306	1.960	1.689	2.294	2.175	2.650	2.561	2.291
Denmark	866	822	873	421	351	344	302	89	108	90
Germany	4.128	5.143	5.333	5.517	5.500	5.154	4.101	3.758	3.490	2.909
Estonia	77	96	173	95	111	196	197	129	216	143
Ireland	132	126	176	227	252	230	126	130	65	75
Greece	416	573	546	849	660	494	407	461	306	335
Spain	3.565	3.716	3.770	3.761	4.245	4.303	3.394	3.912	3.404	3.434
France	3.935	4.237	3.633	3.694	3.290	3.182	1.933	2.090	2.113	2.196
Croatia	-	-	-	-	-	695	622	584	622	539
Italy	15.221	18.909	20.108	15.176	12.901	13.535	10.716	13.248	7.429	6.299
Cyprus	2	1	1	1	1	-	1	1	1	-
Latvia	178	160	210	313	496	540	341	419	664	521
Lithuania	404	473	818	894	1.386	1.396	1.042	1.179	1.480	1.469
Luxembourg	469	458	369	299	330	234	232	250	252	219

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat

6 I paesi indicati nella prima colonna della tabella fanno riferimento alla nazionalità degli operatori e non al luogo di scarico delle merci. Per esempio, i valori in corrispondenza del Belgio rappresentano le tonnellate chilometro caricate da operatori belgi in Italia e scaricate in paesi diversi dall'Italia, prendendo in considerazione l'intero percorso (dentro e fuori i confini nazionali).

Hungary	543	802	1.162	1.716	2.469	2.154	2.211	2.194	2.223	2.212
Netherlands	1.490	1.921	2.019	1.748	1.114	1.056	878	937	839	795
Austria	5.034	4.986	4.392	4.327	3.673	3.008	2.276	2.159	1.872	1.632
Poland	-	1.710	2.402	3.336	4.657	5.037	5.544	6.207	6.146	7.214
Portugal	570	1.130	1.258	1.500	1.365	935	845	1.139	606	576
Romania	-	-	-	4.246	3.671	2.758	1.743	1.368	1.410	1.831
Slovenia	460	874	1.305	1.299	1.946	2.259	2.203	2.350	2.589	2.432
Slovakia	721	671	1.268	1.460	1.972	2.259	2.128	2.320	2.456	2.456
Finland	28	63	23	39	54	44	4	11	32	33
Sweden	201	174	94	123	129	165	98	109	83	60
United Kingdom	1.265	864	594	544	456	450	424	403	-	-
Norway	71	146	123	141	74	23	106	77	42	42
Switzerland	-	-	-	-	-	422	507	350	378	305
Totale	42.609	50.592	52.723	54.501	53.656	53.830	45.566	49.716	42.798	41.907

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat

Tab. 10 - Traffici nazionali, internazionali in entrata ed in uscita di merci su gomma
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

	I-I	E-I	I-E	Totale
2003	144,1	21,8	21,3	187,3
2004	159,2	25,5	25,3	210,0
2005	172,4	25,2	26,4	224,0
2006	156,5	28,3	27,3	212,0
2007	153,5	26,5	26,8	206,8
2008	152,9	26,6	26,9	206,4
2009	146,9	23,2	22,8	192,8
2010	150,7	25,2	24,9	200,8
2011	129,1	21,3	21,4	171,8
2012	113,1	20,4	21,0	154,4

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat

Tab. 11 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci su ferro

Traffici interni (Italia-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate su ferro da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano.
Fonte	Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport
Dati alla fonte	Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità internamente al territorio italiano ⁷ .
Elaborazioni	Nessuna
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate su ferro da operatori di qualunque nazionalità in percorsi aventi origine e destinazione interne al territorio italiano (tab. 12).
Traffici internazionali in entrata (estero-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate su ferro da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
Fonte	Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport
Dati alla fonte	Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità da un luogo di carico situato all'estero ad un luogo di scarico situato in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano ⁸ .
Elaborazioni	Nessuna
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate su ferro da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 12).
Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate su ferro dall'Italia e scaricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
Fonte	Eurostat; Railway Transport - Goods transported by type of transport
Dati alla fonte	Tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità da un luogo di carico situato in Italia ad un luogo di scarico situato in paesi diversi dall'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano ⁹ .
Elaborazioni	Nessuna
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate su ferro dall'Italia e scaricate in paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 12).

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

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

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

Tab. 12 - Traffici nazionali, internazionali in entrata ed in uscita di merci su ferro
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

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

Fonte: Eurostat

Tab. 13 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci via mare

Traffici interni (Italia-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità.
Fonte	Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, vari anni.
Dati alla fonte	Tonnellate chilometro trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità.
Elaborazioni	Nessuna.
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate in navigazione marittima di cabotaggio da operatori di qualunque nazionalità (tab. 15).
Traffici internazionali in entrata (estero-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana ¹⁰ .
Fonte	Istat, Trasporti marittimi
Dati alla fonte	L'Istat riporta il dato sulle tonnellate di merce sbarcate in porti italiani da porti esteri.

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

Elaborazioni	Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate in navigazione internazionale in entrata da operatori di qualunque nazionalità è necessario trovare la distanza media percorsa da una nave all'interno della piattaforma continentale italiana.
	A tal fine, con l'ausilio di Google Maps, si è calcolata la distanza media che una nave percorre dai sei principali porti italiani per movimentazione di merci in traffici internazionali in direzione dei principali porti esteri di scambio merci con l'Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa ai chilometri percorsi fino al confine della piattaforma continentale italiana. I primi sei porti italiani per movimentazione di merce in traffici internazionali (anno 2012) sono: Trieste, Genova, Taranto, Gioia Tauro, Porto Foxi e Augusta (Istat, Trasporti marittimi). Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 14). Le tonnellate chilometro trasportate in traffici internazionali in entrata sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate via mare da paesi diversi dall'Italia da operatori di qualunque nazionalità e scaricate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana (tab. 15).

Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)

Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e scaricate in porti esteri. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana ¹¹ .
Fonte	Istat, Trasporti marittimi
Dati alla fonte	Istat riporta il dato sulle tonnellate di merce imbarcate in porti italiani e dirette a porti esteri.
Elaborazioni	Per passare da tonnellate a tonnellate chilometro si è proceduto come per i traffici internazionali in entrata, utilizzando la stessa distanza media (tab. 14).
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate via mare da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e scaricate in paesi esteri. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge all'interno della piattaforma continentale italiana (tab. 15).

Tab. 14 - Calcolo della distanza media per traffici marittimi internazionali
chilometri (km) percorsi nello spazio marittimo italiano

Porto italiano di sbarco/imbarco	Km alla frontiera
Trieste	750
Genova	126
Taranto	250
Gioia Tauro	475
Porto Foxi	255
Augusta	365
Media	370,2

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps

¹¹ Vedi nota 10.

Tab. 15 - Traffici interni ed internazionali di merce via mare
miliardi di tonnellate (t), chilometri (km), miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

	I-I	E-I			I-E			Totale
	t-km	t	km	t-km	t	km	t-km	t-km
2003	39,2	0,27	370,2	98,8	0,07	370,2	27,6	165,6
2004	38,8	0,27	370,2	100,2	0,08	370,2	29,3	168,4
2005	46,8	0,27	370,2	99,5	0,08	370,2	30,0	176,3
2006	46,6	0,28	370,2	103,3	0,08	370,2	30,8	180,7
2007	52,2	0,27	370,2	101,6	0,08	370,2	31,4	185,2
2008	47,0	0,28	370,2	103,2	0,09	370,2	32,8	183,0
2009	49,2	0,24	370,2	87,0	0,07	370,2	27,4	163,5
2010	53,2	0,24	370,2	87,5	0,08	370,2	31,1	171,8
2011	53,7	0,24	370,2	87,2	0,08	370,2	29,5	170,5
2012	52,0	0,22	370,2	82,0	0,09	370,2	32,2	166,2

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

Tab. 16 - Processo e fonti di reperimento dei dati relativi al trasporto di merci per via aerea

Traffici interni (Italia-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità in traffici nazionali.
Fonte	I.Stat, Servizi aerei interni per aeroporto
Dati alla fonte	Tonnellate trasportate in traffici aerei nazionali da vettori di qualunque nazionalità.
Elaborazioni	Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in traffici aerei interni è necessario trovare la distanza media percorsa da un aereo su territorio nazionale. A tal fine, con l'ausilio di Google Maps, si è calcolata la distanza media che un aereo percorre tra i cinque principali aeroporti italiani per movimentazione di merci in traffici interni. I primi cinque aeroporti italiani per movimentazione di merce in traffici interni (anno 2012) sono quelli delle città di Brescia, Bergamo, Roma, Bologna e Catania (I.Stat). Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 17). Le tonnellate chilometro trasportate in traffici aerei interni sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità in traffici nazionali (tab. 19).
Traffici internazionali in entrata (estero-Italia)	
Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e sbarcate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
Fonte	I.Stat, Servizi aerei internazionali per aeroporto
Dati alla fonte	Tonnellate sbarcate in aeroporti italiani da vettori di qualunque nazionalità e provenienti da traffici aerei internazionali.

Elaborazioni	Per ottenere le tonnellate chilometro trasportate da operatori di qualunque nazionalità in traffici aerei internazionali in entrata è necessario trovare la distanza media percorsa da un aereo in traffici internazionali.
	A tal fine, con l'ausilio di Google Maps, si è calcolata la distanza media che un aereo percorre, soltanto su territorio nazionale, tra i cinque principali aeroporti italiani per movimentazione di merci in traffici internazionali e le prime cinque aree geografiche estere per movimentazione di merci per via aerea con l'Italia.
	I primi cinque aeroporti italiani per movimentazione di merce in traffici internazionali (anno 2012) sono quelli delle città di Milano, Roma, Bergamo, Venezia e Bologna (I.Stat).
	Le prime cinque aree geografiche estere per merci movimentate con l'Italia (anno 2012) sono: "altri paesi dell'Asia", Asia centrale, Germania, America settentrionale, Lussemburgo (I.Stat).
	Si è assunto che la distanza non cambi nel tempo (tab. 18).
	Le tonnellate chilometro trasportate in traffici aerei internazionali sono date dal prodotto tra tonnellate e distanza media.

Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità da paesi diversi dall'Italia e sbarcate in Italia. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 19).
---------------	---

Traffici internazionali in uscita (Italia-estero)

Dato da ottenere	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e sbarcate all'estero. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano.
Fonte	I.Stat, Servizi aerei internazionali per aeroporto
Dati alla fonte	Tonnellate imbarcate in aeroporti italiani da vettori di qualunque nazionalità e sbarcate in aeroporti esteri.
Elaborazioni	Per passare da tonnellate a tonnellate chilometro si è proceduto come per i traffici internazionali in entrata, utilizzando la stessa distanza media (tab. 18).
Dato ottenuto	Tonnellate chilometro trasportate per via aerea da operatori di qualunque nazionalità dall'Italia e sbarcate all'estero. La distanza presa in considerazione è soltanto quella relativa alla frazione di percorso che si svolge su territorio italiano (tab. 19).

Tab. 17 - Calcolo della distanza media dei traffici aerei nazionali
chilometri (km)

Origine/destinazione	Brescia	Bergamo	Roma	Bologna	Catania	Media
Brescia	-	-	440	135	980	
Bergamo	-	-	475	190	1.000	
Roma	440	475	-	300	530	
Bologna	135	190	300	-	835	
Catania	980	1.000	530	835	-	
Media						542,8

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps

Tab. 18 - Calcolo della distanza media per i traffici aerei internazionali
chilometri (km) percorsi nello spazio aereo nazionale

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

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su Google Maps

Tab.19 - Traffici interni ed internazionali di merce per via aerea
migliaia di tonnellate (t), chilometri (km), migliaia di tonnellate-chilometro (t-km)

Traffici interni				Traffici internazionali						Totale
I-I				E-I			I-E			
	t	km	t-km	t	km	t-km	t	km	t-km	t-km
2003	164	543	89.212	282	263	74.154	317	263	83.605	246.971
2004	141	543	76.303	317	263	83.400	322	263	84.778	244.482
2005	137	543	74.246	338	263	88.913	342	263	90.043	253.202
2006	135	543	73.016	362	263	95.392	378	263	99.645	268.053
2007	137	543	74.144	401	263	105.607	432	263	113.771	293.523
2008	120	543	65.185	363	263	95.743	383	263	100.938	261.866
2009	105	543	57.099	310	263	81.600	335	263	88.259	226.957
2010	109	543	59.260	362	263	95.478	407	263	107.258	261.996
2011	101	543	54.810	353	263	92.919	436	263	114.967	262.696
2012	101	543	54.681	321	263	84.488	425	263	112.041	251.209

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

La tabella 20 riporta le matrici modalità percorsi per il periodo 2003-2012.

Tab. 20 - Matrici modalità-percorsi
miliardi di tonnellate-chilometro (t-km)

2003		Percorsi			
		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	144,1	21,8	21,3	187,3
	Ferro	10,4	7,1	2,7	20,3
	Mare	39,2	98,8	27,6	165,6
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,2
	Totale	193,9	127,8	51,7	373,4
2004		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	159,2	25,5	25,3	210,0
	Ferro	11,6	7,4	3,1	22,2
	Mare	38,8	100,2	29,3	168,4
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,2
	Totale	209,7	133,3	57,9	400,8
2005		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	172,4	25,2	26,4	224,0
	Ferro	12,0	7,1	3,6	22,7
	Mare	46,8	99,5	30,0	176,3
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	231,4	132,0	60,0	423,4
2006		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	156,5	28,3	27,3	212,0
	Ferro	13,0	7,2	4,0	24,1
	Mare	46,6	103,3	30,8	180,7
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	216,1	138,8	62,1	417,0
2007		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	153,5	26,5	26,8	206,8
	Ferro	13,2	7,6	4,5	25,3
	Mare	52,2	101,6	31,4	185,2
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	218,9	135,8	62,8	417,5

2008		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	152,9	26,6	26,9	206,4
	Ferro	12,4	7,4	3,9	23,8
	Mare	47,0	103,2	32,8	183,0
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	212,4	137,4	63,7	413,6
2009		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	146,9	23,2	22,8	192,8
	Ferro	8,8	5,7	3,3	17,8
	Mare	49,2	87,0	27,4	163,5
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,2
	Totale	204,9	116,0	53,5	374,4
2010		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	150,7	25,2	24,9	200,8
	Ferro	8,8	6,4	3,4	18,6
	Mare	53,2	87,5	31,1	171,8
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	212,7	119,3	59,5	391,5
2011		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	129,1	21,3	21,4	171,8
	Ferro	9,1	6,5	4,1	19,8
	Mare	53,7	87,2	29,5	170,5
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	192,0	115,2	55,1	362,3
2012		I-I	E-I	I-E	Totale
Modalità	Gomma	113,1	20,4	21,0	154,4
	Ferro	10,1	6,2	4,0	20,2
	Mare	52,0	82,0	32,2	166,2
	Aereo	0,1	0,1	0,1	0,3
	Totale	175,2	108,6	57,3	341,1

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

1.2 Analisi dei prezzi del trasporto per modalità

Il prezzo medio del trasporto merci è il prezzo sostenuto da un ipotetico acquirente per il trasporto di una tonnellata di merce per un chilometro in qualsiasi modalità ed in qualsiasi percorso.

Il prezzo medio (tab. 21) è passato da 0,041 euro per tonnellata per chilometro nel 2003 a 0,050 euro per tonnellata per chilometro nel 2012, attraverso un sentiero che ha visto una significativa crescita nel triennio 2005-2008, anno nel quale ha toccato il suo punto di massimo.

Un confronto con il deflatore del Pil (fig. 3) - che segue un sentiero di crescita costante nel decennio considerato - lascia emergere in maniera evidente l'andamento altalenante dell'indice generale dei prezzi di trasporto merci, che diviene coerente con la serie del deflatore soltanto a partire dal 2010.

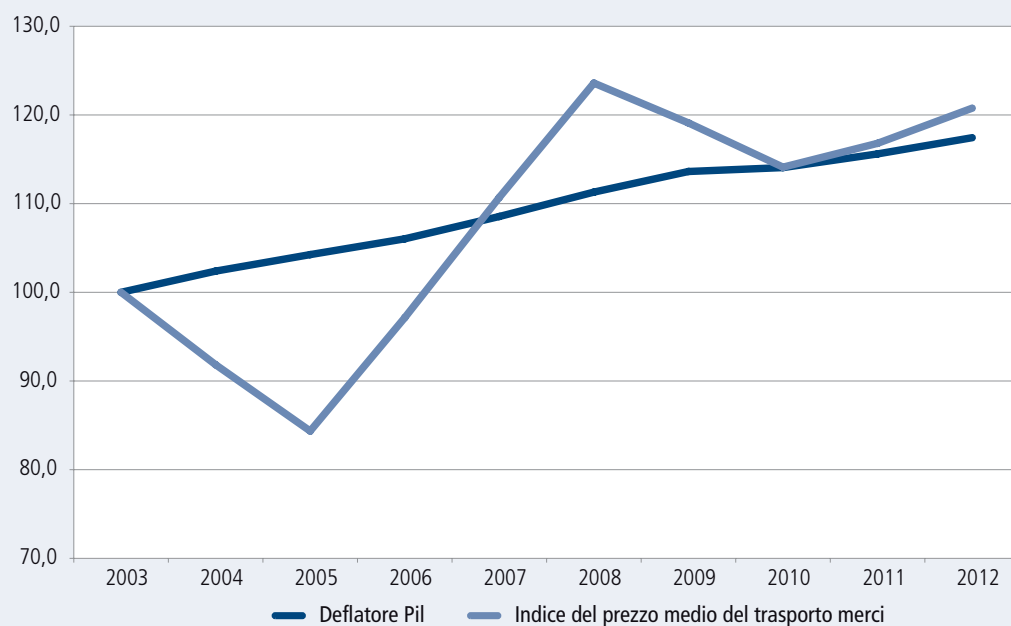
Tab. 21 - Prezzo medio del trasporto merci e variazioni % annuali
euro per tonnellata-chilometro (euro-t-km), variazioni %

	Indice di prezzo	Var. %
2003	0,041	-
2004	0,038	-8,2
2005	0,035	-8,1
2006	0,040	15,2
2007	0,046	14,0
2008	0,051	11,6
2009	0,049	-3,6
2010	0,047	-4,2
2011	0,048	2,4
2012	0,050	3,4

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

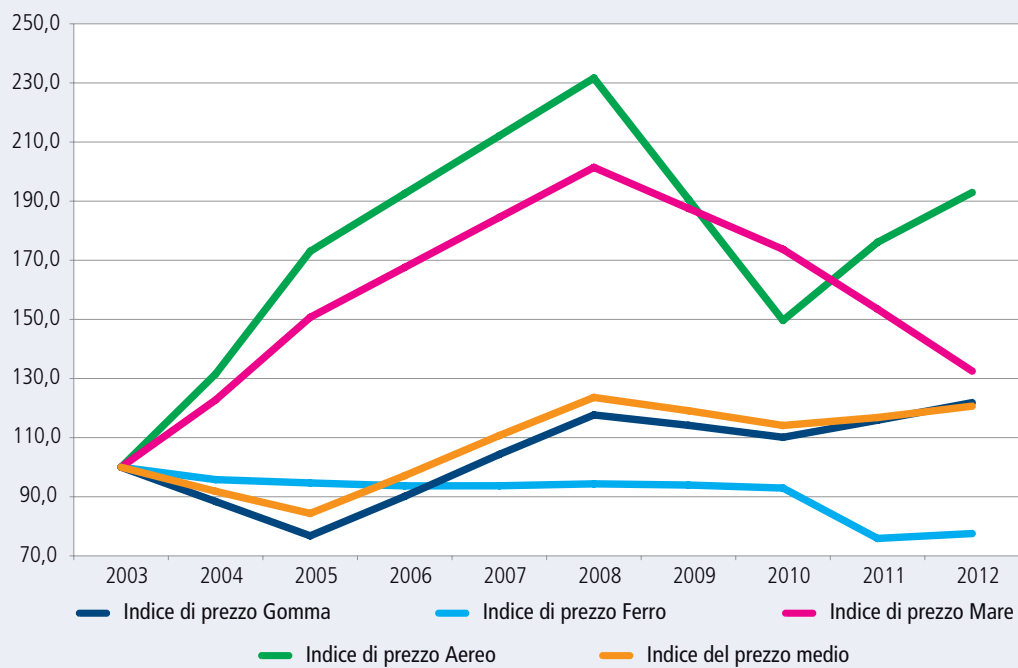
L'indice di prezzo del trasporto merci calcolato per ciascuna modalità di trasporto (fig. 4) evidenzia andamenti differenti per i diversi modi. I prezzi del trasporto marittimo e aereo risultano caratterizzati entrambi da una forte crescita tra il 2003 e il 2008 e da una forte riduzione nel triennio successivo, dopo il quale l'indice di prezzo per il trasporto aereo ricomincia a crescere. Un andamento complessivamente decrescente nel decennio emerge invece dalla serie dell'indice di prezzo del trasporto su ferro.

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



Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat e Banca d'Italia

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



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

Tab. 22 - Prezzi medi per modalità di trasporto
euro per tonnellata-chilometro (euro-t-km)

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo
2007	0,072	0,046	0,013	1,487
2012	0,084	0,038	0,009	1,353

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

Uno sguardo ai valori assoluti dei prezzi unitari di trasporto merci per modalità¹² lascia emergere le differenze nel prezzo di trasporto di una tonnellata per un chilometro (tab. 22). Tanto nel 2007 quanto nel 2012 è il trasporto aereo a registrare il prezzo unitario più elevato, quasi 1,4 euro a tonnellata per chilometro. All'opposto si trova il trasporto via mare, con il minor prezzo per tonnellata trasportata. Interessante osservare come, rispetto al 2007, a fronte di riduzioni nei prezzi unitari per tutte le modalità di trasporto, soltanto la gomma ha visto incrementare il livello di prezzo, passando da 0,072 euro a tonnellata per chilometro a 0,084 euro per tonnellata per chilometro.

¹² La costruzione di serie storiche sui prezzi del trasporto merci ha richiesto una serie di elaborazioni volte ad individuare, per ogni anno, il prezzo medio di trasporto di una tonnellata di merce per un chilometro in ogni determinata modalità per ciascun possibile percorso. I calcoli coinvolgono informazioni sui noli di fonte Banca d'Italia, le quote di esportazione e importazione per i principali paesi di destinazione e origine dei flussi, una valutazione delle distanze medie e alcune elaborazioni riguardanti i tassi di cambio. Le informazioni dettagliate sugli indici di prezzo sono disponibili su richiesta.

2. FISCALITÀ, DEMOGRAFIA D'IMPRESA E LAVORO NEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA

2.1 L'imposizione indiretta

Tra i numerosi aspetti critici che interessano il settore dell'autotrasporto, quello relativo al carico tributario e al ruolo che questo assume sui costi di gestione delle imprese è sicuramente di primaria importanza. In una fase economica caratterizzata da una riduzione dell'attività di servizio prestata e, conseguentemente, del fatturato, gli oneri fiscali gravanti sulle imprese hanno contribuito a rendere sempre più difficile la tenuta delle aziende sul mercato. Il presente paragrafo illustra dunque un primo tentativo di calcolo del contributo, in termini di imposizione fiscale indiretta, che il comparto dell'autotrasporto genera per le casse dello Stato, sotto forma di gettito fiscale. I conteggi si riferiscono al trasporto merci su gomma in conto terzi.

L'analisi, che non è esaustiva dell'intero carico fiscale gravante sulle imprese del settore, si è focalizzata sulle principali forme di imposizione indiretta gravanti sulle imprese di autotrasporto merci: Iva, accise sul gasolio (al netto dei rimborsi), bollo, oneri derivanti dall'acquisto e dal passaggio di proprietà e le imposte sulle assicurazioni. La tabella 23 indica, per ciascuna delle voci appena citate, il costo per le imprese di autotrasporto, distinte per classi di carico dei veicoli.

Tab. 23 - Imposte indirette sul trasporto conto terzi

milioni di euro

	Accisa sul gasolio	Iva sul gasolio	Iva sull'acquisto	Bollo	IPT	Imposta sulle assicurazioni	Totale
< 3,5 t	455	217	9			20	701
3,5-7,5 t	512	244	10			17	782
7,5-11,5 t	191	139	9			8	347
11,5-26 t	2.007	1.467	56			57	3.587
> 26 t	1.258	919	94			21	2.292
TOTALE	4.422	2.988	177	153	14	122	7.876

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, ACI, ANFIA, UNRAE, Istat e Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori

Imposizione indiretta sul carburante (gasolio)

La voce gasolio incide sul carico di imposte indirette dovute dalle imprese di autotrasporto all'erario sotto il duplice profilo del gettito Iva da gasolio e delle accise derivanti dai consumi di gasolio.

Alla stima di queste due componenti si è giunti prendendo le mosse dal costo di un litro di gasolio, pubblicato sul sito del Ministero dello sviluppo economico e scomposto nelle voci prezzo industriale, Iva e accisa. Alle accise è stato dunque sottratto (per i veicoli superiori alle 7,5 tonnellate) lo sconto previsto e pari a 0,2142 centesimi al litro.

Si è quindi proceduto, sulla base di stime pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dei chilometri percorsi con un litro di carburante per le diverse classi di carico considerate, a calcolare l'onere chilometrico derivante dalle due forme di imposizione, l'Iva e l'accisa sul gasolio per chilometro, moltiplicandolo per il parco dei veicoli distinti per classi di carico. La distribuzione per classi di carico dei mezzi per uso conto terzi è stata effettuata sulla base dei dati elaborati dal Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori (su dati Ced Motorizzazione) e dei dati sui veicoli circolanti pubblicati dall'ACI. Si è così giunti all'onere chilometrico gravante per Iva e accisa sul gasolio sul complesso dei veicoli adibiti all'attività di autotrasporto.

L'onere complessivo chilometrico è stato quindi annualizzato sulla base di una stima dei chilometri annui percorsi (60mila per i veicoli sotto le 3,5 tonnellate, 70mila tra 3,5 e 7,5 tonnellate, 80mila tra 7,5 e 11,5 tonnellate, 100mila tra 11,5 e 26 tonnellate, 120mila oltre le 26 tonnellate).

Il calcolo così effettuato, come mostrato dalla tabella 23, ha condotto a stimare un gettito annuo derivante dall'accisa e dall'Iva su gasolio rispettivamente di oltre 4 miliardi di euro e di quasi 3 miliardi di euro, per un totale di poco superiore ai 7,4 miliardi annui.

Vale la pena ribadire che la stima effettuata sul valore delle accise versate per il gasolio dal settore dell'autotrasporto merci è stata effettuata tenendo conto dei rimborsi corrisposti ai veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate. E' opportuno sottolineare che l'ottenimento del rimborso non è immediato, ma richiede procedure - spesso lunghe mesi - con tutti gli inevitabili costi che ciò procura alle imprese di autotrasporto.

D'altro canto, l'annullamento di questo sgravio per le aziende operanti nel settore condurrebbe - stante la preponderanza che la voce "accisa sul gasolio" mostra sul totale delle imposte indirette gravanti sulle imprese di autotrasporto - verosimilmente ad un sensibile aggravio di costi e ad un innalzamento della già elevata pressione fiscale. A loro volta, i maggiori costi si tradurrebbero in un aumento del prezzo delle merci trasportate, dato che contribuirebbe, in una fase già molto delicata della domanda per consumi, ad allontanare la ripresa generando, come si è già rilevato nei casi dell'innalzamento dell'Iva, un beneficio per le entrate dello Stato molto minore rispetto a quanto stimato ex ante.

Iva sull'acquisto del mezzo

Per l'acquisto del mezzo sono stati considerati i costi di esercizio per le imprese di autotrasporto in conto terzi (per classi di carico) indicati nella pubblicazione periodica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per le immatricolazioni sono stati utilizzati i dati messi a disposizione da Unrae (fino a 3,5 tonnellate) ed Anfia (per i veicoli di peso superiore).

Componendo questi dati è stato calcolato un gettito Iva per l'acquisto di mezzi nuovi pari a 177 milioni (tab. 23).

Assicurazione

Per il calcolo degli oneri fiscali derivanti dalle assicurazioni, riconducibili essenzialmente al Sistema Sanitario Nazionale, si è utilizzato il costo assicurativo per classe di carico indicato nella pubblicazione periodica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto terzi per classi di carico.

Si è quindi proceduto al calcolo della quota imputabile al SSN. Questi valori sono stati rapportati al numero di veicoli circolanti stimati in precedenza.

Da questi calcoli si è stimato un gettito annuo di circa 122 milioni (tab. 23).

Bollo e IPT

Per queste forme di imposizione, oltre alle differenze date dal tipo di veicolo per classi di portata, vi sono differenze a livello territoriale. Date le difficoltà di calcolare l'onere a livello regionale, si è scelto di prendere a riferimento, per tutto il comparto dell'autotrasporto, il livello medio di imposizione registrato nella regione Lombardia.

Oltre ai dati relativi ai mezzi circolanti, utilizzati per il calcolo del bollo, sono state considerate le immatricolazioni ed i passaggi di proprietà derivati dai dati Unrae e ANFIA.

Da questi calcoli è stato possibile stimare un gettito di circa 167 milioni annui (tab. 23).

L'insieme dei conteggi appena descritti consente di concludere che, complessivamente le imposte indirette gravanti sull'autotrasporto merci ammontano a circa 7,8 miliardi di euro annui (tab. 23). Come già evidenziato, l'onere più significativo per le imprese del trasporto merci su strada deriva dalle accise (al netto dei rimborsi) e dall'Iva sul gasolio.

Al fine di valutare il ruolo che le imposte indirette versate dall'autotrasporto in conto terzi hanno sul sistema, si sono confrontati i gettiti derivanti dalle singole forme di imposizione sul totale delle stesse imposte riscosso dalle Amministrazioni Pubbliche sulla base dei dati pubblicati annualmente dall'ISTAT (tab. 24).

Le imposte indirette - nelle voci considerate in questa analisi - versate dalle imprese dell'autotrasporto merci in conto terzi ogni anno rappresentano il 6,2% del totale. Un'incidenza particolarmente elevata sul totale dell'economia si rileva per le accise sul gasolio (15,7% del totale), pur tenendo conto che la stima è effettuata al netto dei rimborsi, e per il bollo (11,1%).

Un confronto con l'incidenza sul totale delle attività economiche del valore aggiunto e dell'occupazione generati dal settore dell'autotrasporto - di cui ci si occuperà nel dettaglio nel paragrafo 2.3 - mostra come la frazione delle imposte indirette sul totale delle imposte versate sia significativamente più elevata rispetto all'incidenza del valore aggiunto generato dal settore

e dell'occupazione sul totale del sistema economico. In entrambi i casi il peso è prossimo all'1%, un valore ben lontano da quel 6,2% che invece si riscontra per l'imposizione indiretta.

Tab. 24 - Incidenza delle imposte indirette trasporto sul totale imposte

milioni di euro

	Autotrasporto conto terzi	Totale	Incidenza % autotrasporto
IVA (acquisto e gasolio)	3.165	93.179	3,4
Accisa gasolio	4.422	28.130	15,7
Bollo	153	1.380	11,1
IPT	14	1.373	1,0
Imposta sulle assicurazioni	122	2.422	5,0
Totale	7.876	126.484	6,2

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, ACI, ANFIA, UNRAE, Istat e Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori

2.2 La demografia d'impresa

Nel settore del trasporto interno dell'Italia, la strada risulta la modalità prevalentemente utilizzata e si distingue per l'elevata numerosità delle imprese presenti, caratteristiche determinate da fattori legati alla distribuzione sul territorio della popolazione, alla localizzazione diffusa delle imprese, al sistema infrastrutturale del paese.

Tab. 25 - Le imprese di trasporto passeggeri e merci

numero e quote %

2013		
	n.	comp.%
Trasporto passeggeri	31.260	23,4
- trasporto ferroviario	19	0,0
- altro trasporto (aree urbane, taxi, noleg.)	30.553	22,9
- trasporto marittimo	347	0,3
- trasporto aereo	341	0,3
Trasporto merci	102.054	76,6
- trasporto ferroviario	19	0,0
- trasporto su strada	101.947	76,5
- trasporto marittimo	78	0,1
- trasporto aereo	10	0,0
Totale trasporto passeggeri e merci	133.314	100,0

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati mensili Movimprese

Nel 2013, rispetto ad un totale di oltre 133mila imprese di trasporto merci e passeggeri registrate presso le Camere di commercio (sono state escluse dal conteggio le attività di magazzino e di supporto ai trasporti e i servizi postali), circa 102mila sono imprese di trasporto di merci su strada (tab. 25).

L'inasprirsi della crisi economica e il conseguente calo delle merci trasportate sia a breve che a lunga distanza ha determinato per molte di queste attività seri problemi di tenuta del mercato, con conseguente chiusura dell'attività, come stanno a dimostrare i flussi delle iscrizioni e delle cessazioni rilevati nel 2012 e nel 2013 (tab. 26).

Tab. 26 - Nati-mortalità delle imprese di trasporto passeggeri e merci

	2012			2013		
	iscritte	cessate	saldo	iscritte	cessate	saldo
Trasporto passeggeri	899	1.289	-390	938	1.457	-519
- trasporto ferroviario	0	5	-5	1	0	1
- altro trasporto (aree urbane, taxi, noleg.)	882	1.251	-369	919	1.416	-497
- trasporto marittimo	15	18	-3	14	29	-15
- trasporto aereo	2	15	-13	4	12	-8
Trasporto merci	1.170	6.280	-5.110	637	6.006	-5.369
- trasporto ferroviario	0	1	-1	1	0	1
- trasporto su strada	1.168	6.274	-5.106	635	6.003	-5.368
- trasporto marittimo	0	2	-2	1	3	-2
- trasporto aereo	2	3	-1	0	0	0
Totale trasporto passeggeri e merci	2.069	7.569	-5.500	1.575	7.463	-5.888

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati mensili Movimprese

In particolare per le attività imprenditoriali legate al trasporto su strada di merci, non solo il numero delle cessazioni è stato più elevato delle nuove imprese iscritte, determinando un pesante saldo negativo sia nel 2012 (-5.106 unità) sia nel 2013 (-5.368 unità), ma nel 2013 si è quasi dimezzato il numero delle iscrizioni, segno delle difficoltà del settore a favorire nuove iniziative imprenditoriali.

2.3 Valore aggiunto e lavoro

In questo paragrafo vengono analizzate le performance economiche del comparto del trasporto merci secondo la modalità di trasporto.

Questo specifico profilo dell'analisi relativo alla modalità di trasporto ha imposto il ricorso alla base dati predisposta dall'Istat attraverso apposite indagini sulle imprese, dirette a raccogliere informazioni statistiche rilevanti su produzione, costi e occupazione, che a loro volta confluiscono

all'interno dell'archivio ASIA (Archivio Statistico delle Imprese Attive), aggiornato periodicamente dall'Istat e articolato secondo la classificazione delle attività economiche Ateco 2007.

L'utilizzo delle informazioni dell'archivio ASIA impone ulteriori precisazioni, al fine di fornire una guida più accurata per una corretta interpretazione delle analisi proposte a commento delle tabelle.

Con riferimento alle branche di attività economica dell'Ateco 2007, nell'archivio ASIA sono presenti soltanto le 16 Sezioni di attività economica¹³ della tab. 27, rispetto al totale di 21 Sezioni in cui si articola l'Ateco 2007. Sono quindi escluse le attività economiche connesse ad agricoltura, silvicoltura e pesca (A), attività finanziarie e assicurative (K), amministrazione pubblica e difesa e assicurazione sociale obbligatoria (O), attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico e produzione di beni e servizi per uso proprio (T) e, infine, organizzazioni ed organismi extraterritoriali (U).

Tab. 27 - Le Sezioni di attività economica secondo l'Ateco 2007 presenti nell'archivio ASIA

B: estrazione di minerali da cave e miniere
C: attività manifatturiere
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento
F: costruzioni
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli
H: trasporto e magazzinaggio
4920: trasporto ferroviario di merci
4941: trasporto di merci su strada
5020: trasporto marittimo e costiero di merci
5040: trasporto di merci per vie d'acqua interne
5121: trasporto aereo di merci
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione
J: servizi di informazione e comunicazione
L: attività immobiliari
M: attività professionali, scientifiche e tecniche
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese
P: istruzione
Q: sanità e assistenza sociale
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento
S: altre attività di servizi

Istat - Archivio Statistico Imprese Attive

13 La struttura dell'Ateco 2007 è articolata in 21 Sezioni (cioè i principali rami di attività economica, come agricoltura, attività manifatturiere, costruzioni, commercio, etc.), ciascuna delle quali si suddivide in Divisioni, Gruppi, Classi, Categorie e Sottocategorie. Il dettaglio dell'archivio ASIA si ferma a livello di Classe (codice a 4 cifre), non prevedendo l'ulteriore dettaglio di Categorie e Sottocategorie.

Inoltre, oggetto della rilevazione dell'Istat sono soltanto le unità statistiche organizzate in forma giuridica di impresa (societaria o non societaria che sia), escludendo le unità istituzionali che fanno capo al settore delle amministrazioni pubbliche, sia a livello centrale sia a livello locale.

Ne consegue che i dati economici rilevanti per valore aggiunto e occupazione, oggetto di questa analisi, desumibili dall'archivio ASIA differiscono, a seconda delle branche produttive e comunque per il totale delle attività economiche, da quelli elaborati dall'Istat in sede di Contabilità Nazionale, dove sono presenti tutti i settori e tutte le unità produttive senza distinzione di forma giuridica. Sotto questo profilo, in relazione al comparto del trasporto terrestre e mediante condotta (nella Contabilità Nazionale non si dispone del dettaglio delle branche a 4 cifre), il numero di unità di lavoro dipendenti, ad esempio, è pari nel 2011 a circa 660mila, mentre la corrispondente branca dell'archivio ASIA ne riporta circa 359mila, dovendosi imputare la differenza al fatto che nell'archivio ASIA non è rappresentata la quota di trasporto di persone, essenzialmente su strada, effettuata dalle aziende municipalizzate o da unità produttive riconducibili ad una qualche amministrazione pubblica.

Per ridurre al minimo le distorsioni derivanti dall'utilizzo dell'archivio ASIA, cioè di un segmento comunque parziale, seppur amplissimo, del sistema produttivo nazionale, si è preferito utilizzare per la voce "totale" nelle tabelle di valore aggiunto e occupazione il dato della Contabilità Nazionale in sostituzione di quello dell'archivio ASIA, proprio per rappresentare meglio lo specifico comparto del trasporto di merci rispetto alle dimensioni dell'economia nel suo complesso.

Il segmento del trasporto merci, pur risultando un comparto dimensionalmente ridotto, ha evidenziato nell'arco del periodo tra il 2008 ed il 2011, un'apprezzabile vitalità, riuscendo a contenere e compensare le perdite provocate da quella che, a tutt'oggi, è considerata come la recessione più profonda e prolungata dal secondo dopoguerra, quella del 2009.

L'incidenza del valore aggiunto sul totale dell'economia (tab. 28), si è mantenuta stabile nell'arco di tempo considerato, intorno all'1%, con una maggiore dinamicità della modalità più importante, quella su strada, che ha incrementato la quota di quasi un decimo, risultando anche più reattiva della quota del trasporto totale (desumibile dalla contabilità nazionale), che incorpora anche il traffico passeggeri, rimasta pressoché immutata, ma in linea con l'onda lunga del comparto totale dei servizi, accresciutosi dal 71% al 73% circa, a testimonianza che nemmeno la recessione ha interrotto il processo di terziarizzazione dell'economia.

Nel complesso infatti, tra il 2008 e il 2011 (ancora tab. 28), il valore aggiunto nazionale si è ridotto di un decimo di punto in termini cumulati, mentre quello del trasporto merci è cresciuto del 2,7%, con un apprezzabile +4,4% di quello su strada. Anche altre modalità, dimensionalmente molto più ridotte, come il trasporto su ferro e quello per vie d'acqua interne hanno visto incrementi decisamente consistenti, con tassi prossimi al 50%, così come il trasporto per via

aerea (+15% circa), mentre il trasporto marittimo e costiero di merci è l'unico ad aver accusato una decisa flessione (-12,3%), tutta imputabile al crollo verticale del 2009, che ha visto un dimezzamento vero e proprio del valore aggiunto di questa branca di trasporto.

Tab. 28 - Valore aggiunto al costo dei fattori del trasporto di merci per modalità
milioni di euro a prezzi correnti

	2008	2009	2010	2011	var. % 2009-11
Trasporto di merci	13.026	11.416	13.549	13.380	2,7
- su ferrovia	45	51	66	66	46,2
- su strada	11.475	10.596	11.386	11.978	4,4
- marittimo e costiero	1.471	735	2.052	1.289	-12,3
- per vie d'acqua interne	20	17	24	31	49,5
- per via aerea	15	17	21	17	14,8
Totale economia (Contabilità Nazionale)	1.375.208	1.332.976	1.352.274	1.374.394	-0,1
in % del totale economia					
	2008	2009	2010	2011	
Trasporto di merci	0,95	0,86	1,00	0,97	
- su strada	0,83	0,79	0,84	0,87	
Per memoria (Contabilità Nazionale):					
Servizi totali	71,15	72,89	72,88	72,96	
- Trasporti totali	3,75	3,82	3,75	3,76	

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

L'ampiezza del settore del trasporto di merci, in termini di valore aggiunto, trova sostanziale conferma anche sotto il profilo occupazionale, sebbene l'input di lavoro sia stato maggiormente penalizzato dagli effetti del pesante ciclo recessivo, che hanno portato ad un ridimensionamento della base occupazionale tra il 2008 ed il 2011. Le unità di lavoro (Ula) totali¹⁴ nel trasporto di merci si sono ridotte dalle poco più di 316mila del 2008 alle quasi 294mila del 2011 (tab. 29), con una flessione di 22mila unità circa, corrispondenti ad un decremento cumulato di oltre il 7%. La flessione è concentrata in gran parte nella modalità del trasporto su

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

strada, con le Ula passate da circa 303mila a 281mila (-7,3%). In termini di quota sul totale dell'economia nazionale, ciò ha determinato una riduzione di quasi un decimo di punto per il trasporto di merci, considerando che la flessione che ha interessato il totale economia è stata più contenuta (-3,8%), anche se molto pesante in termini di variazioni assolute (oltre 930mila posti di lavoro persi). La riduzione di quota del trasporto merci è risultata di segno contrario rispetto al totale dei servizi, cresciuti da oltre il 66% a quasi il 69% del 2011, con un andamento anch'esso crescente dei trasporti totali, saliti a poco più del 4% del totale economia nel 2011. È probabile che la componente del trasporto passeggeri, nelle varie modalità, abbia più che compensato le flessioni occupazionali del segmento merci, determinando il lieve incremento di quota.

Tab. 29 - Unità di lavoro (Ula) totali del trasporto di merci per modalità
migliaia

	2008	2009	2010	2011	var. % 2009-11
Trasporto di merci	316,1	299,0	295,9	293,7	-7,1
- su ferrovia	1,0	0,8	1,0	1,1	9,7
- su strada	302,6	285,9	282,1	280,5	-7,3
- marittimo e costiero	11,7	11,5	12,1	11,4	-2,3
- per vie d'acqua interne	0,5	0,5	0,5	0,6	6,1
- per via aerea	0,3	0,3	0,2	0,1	-53,6
Totale economia (Contabilità Nazionale)	24.938,5	24.227,4	23.966,9	24.002,5	-3,8
in % del totale economia					
	2008	2009	2010	2011	
Trasporto di merci	1,27	1,23	1,23	1,22	
- su strada	1,21	1,18	1,18	1,17	
Per memoria (Contabilità Nazionale):					
Servizi totali	66,82	68,05	68,46	68,76	
- Trasporti totali	3,90	3,99	4,04	4,05	

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

Riguardo alle altre modalità di trasporto merci, l'occupazione misurata dalle Ula si è ridotta anche nell'ambito marittimo e costiero (-2,3%) e pesantemente in quello per via aerea (-53,6%), probabilmente anche per l'impennata dei costi collegata con i prezzi dei carburanti avio, che potrebbe aver imposto un sostanziale ridimensionamento dell'attività e chiusura di imprese (i dati ASIA segnalano una riduzione delle imprese attive del trasporto merci per via aerea da 27 del 2008 a 18 del 2011, una diminuzione pari ad un terzo). Solo il trasporto merci su ferro e per vie d'acqua interne hanno evidenziato nel periodo una crescita cumulata dell'occupazione in Ula rispettivamente di quasi il 10% e del 6%.

L'andamento dell'occupazione nella componente alle dipendenze, anch'essa misurata in Ula (tab. 30), non presenta particolari differenze dalle dinamiche già illustrate per l'occupazione totale. L'unico dato di interesse riguarda il fatto che la flessione occupazionale dei dipendenti è stata più contenuta nel trasporto di merci, sostanzialmente in quello su strada (-3,3%, corrispondente a 7mila unità in meno), a dimostrazione che le imprese hanno mantenuto, pur nelle difficoltà della crisi, un comportamento responsabile, cercando di salvaguardare il più possibile i livelli occupazionali. In effetti, il numero di imprese attive del trasporto merci su strada si è ridotto tra il 2008 e il 2011 di oltre 12mila unità, che in termini occupazionali ha significato essenzialmente espulsione dal mercato di lavoro di lavoratori autonomi e titolari di microimprese, quelli cioè che, privi di liquidità e nell'impossibilità di ricorso al credito o nella necessità di rientrare da esposizioni debitorie, non sono riusciti a sottrarsi ai contraccolpi della recessione.

Tab. 30 - Unità di lavoro (Ula) dipendenti del trasporto di merci per modalità

	migliaia				
	2008	2009	2010	2011	var. % 2009-11
Trasporto di merci	217,1	206,4	202,6	210,1	-3,2
- su ferrovia	0,9	0,8	1,0	1,0	11,7
- su strada	204,0	193,7	189,2	197,2	-3,3
- marittimo e costiero	11,5	11,3	11,9	11,3	-1,7
- per vie d'acqua interne	0,3	0,3	0,3	0,4	25,8
- per via aerea	0,3	0,2	0,2	0,1	-54,7
Totale economia (Contabilità Nazionale)	17.920,1	17.416,7	17.151,0	17.231,6	-3,8
	in % del totale economia				
	2008	2009	2010	2011	
Trasporto di merci	1,21	1,18	1,18	1,22	
- su strada	1,14	1,11	1,10	1,14	
Per memoria (Contabilità Nazionale):					
Servizi totali	66,58	68,35	68,82	68,99	
- Trasporti totali	3,93	4,02	4,09	4,11	

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

Sul piano infine dell'efficienza, approssimabile attraverso la misura della produttività del lavoro¹⁵ (tab. 31), è indubbio che la flessione occupazionale più o meno accentuata nelle varie modalità del trasporto di merci abbia consentito un forte recupero di efficienza.

15 Com'è noto, la produttività del lavoro, o meglio prodotto medio per occupato, è misurata dal rapporto tra il valore aggiunto (in questa analisi, al costo dei fattori) espresso in termini reali (valori concatenate anno di riferimento 2005) e l'input di lavoro totale (le Ula totali). Nell'archivio ASIA il valore aggiunto al c.d.f. è presente, tuttavia, solo a prezzi correnti, ma dalla Contabilità Nazio-

Tab. 31 - Produttività del lavoro del trasporto di merci per modalità
valore aggiunto per Ula, euro a valori concatenati, 2005

	2008	2009	2010	2011	var. % 2009-11
Trasporto di merci	35.846	32.083	39.463	37.926	5,8
- su ferrovia	40.536	52.815	57.617	51.066	26,0
- su strada	32.869	31.062	34.181	34.998	6,5
- marittimo e costiero	112.161	55.313	159.266	105.650	-5,8
- per vie d'acqua interne	33.492	28.282	42.351	49.533	47,9
- per via aerea	47.304	71.839	126.309	209.671	343,2
Totale economia (Contabilità Nazionale)	51.512	50.069	51.475	51.731	0,4
Per memoria (Contabilità Nazionale):					
Servizi totali	55.026	53.517	54.684	55.412	0,7
- Trasporti totali	46.904	44.295	45.422	45.177	-3,7

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

Nel complesso, il trasporto di merci ha visto un incremento di produttività tra il 2008 ed il 2011 prossimo al 6%, guidato in larghissima misura dalla performance quasi esplosiva del trasporto aereo (+343%), da quella del trasporto su ferro (+26,0%) e per vie d'acqua interne (+48% circa). Naturalmente, il dato medio delle merci è in realtà determinato dall'andamento della produttività nel segmento su strada, che ha il peso prevalente, cresciuta del 6,5%. Solo il segmento del trasporto merci marittimo e costiero ha visto una flessione consistente della produttività (-5,8%), imputabile ad una contrazione del valore aggiunto reale del comparto superiore al 7% rispetto ad una più lieve flessione occupazionale di poco superiore al 2%.

Sotto questo profilo, va segnalato che la caduta di produttività in questo segmento dei trasporti è imputabile essenzialmente al crollo verticale registratosi nel 2009, anno della profonda recessione mondiale, nel corso del quale le merci movimentate dai vettori italiani si sono contratte di oltre 56 milioni di tonnellate (-10,7% rispetto al 2008), contemporaneamente ad un andamento dei noli marittimi che, a seconda delle differenti modalità, dal Ro-Ro, al bulk (liquido e solido), container e general cargo, ha subito flessioni decisamente consistenti, con picchi negativi del 50%-60% nella modalità porta-rinfuse solide e liquide. La più ridotta movimentazione di

nale è possibile estrarre dati del valore aggiunto al c.d.f. a prezzi correnti e in valori concatenati anno di riferimento 2005 relativi al trasporto terrestre (insieme alle condotte, che hanno un peso esiguo), al trasporto marittimo e per vie d'acqua e al trasporto aereo (gli ultimi due quasi coincidenti con i dati di ASIA). Dalle due serie a prezzi correnti e valori concatenati è possibile calcolare il prezzo implicito o deflatore per i settori dei trasporti, anche se non è possibile escludere la componente traffico passeggeri dalle tre modalità considerate. Anche in questo caso, abbiamo ritenuto che l'eventuale distorsione non fosse tale da compromettere il confronto tra i diversi settori di attività economica analizzati e quindi i deflatori ottenuti dalla Contabilità Nazionale sono stati utilizzati per trasformare il valore aggiunto al c.d.f. a prezzi correnti di fonte ASIA in un valore aggiunto in termini reali (valori concatenati anno 2005) confrontabile con le grandezze della Contabilità Nazionale. Una volta ottenuto con il descritto calcolo il numeratore del rapporto, si è proceduto all'elaborazione dell'indicatore di produttività presentato nella tab. 31.

merci, unitamente alla contrazione dei noli marittimi, ha generato una nettissima flessione del valore aggiunto che, in presenza di una stabilità dei livelli occupazionali, ha determinato quel crollo di produttività segnalato dalla tabella 31 relativamente al 2009.

È opportuno tuttavia sottolineare, in conclusione, che i settori del trasporto merci, in particolare quello su strada, hanno evidenziato una capacità di recuperare efficienza nettamente superiore sia all'economia nel suo complesso, dove la crescita cumulata della produttività è stata di appena lo 0,4%, sia all'intero settore dei servizi, dove l'incremento è stato dello 0,7%, ma soprattutto rispetto al comparto totale dei trasporti, comprensivo del traffico passeggeri, che ha invece accusato una perdita di competitività, con una riduzione di produttività di quasi 4 punti percentuali.

3. LE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO MERCI A BREVE TERMINE

3.1 Traffico interno e internazionale

La tabella 32 riassume i principali risultati del modello di analisi e previsione del traffico merci per percorsi, mostrando le variabili macroeconomiche che sono state considerate nelle previsioni di domanda di trasporto per i diversi percorsi. Si vede chiaramente che gli andamenti delle tre variabili di interesse - Pil, importazioni ed esportazioni - sono condizionati dagli effetti della crisi sull'economia, presentando per il periodo 2008-2012 variazioni medie annue negative che, nel caso del Pil e delle importazioni, continuano il loro sentiero in discesa anche nel 2013. La contrazione annua di maggior rilievo è quella subita dalle importazioni, che invece - al pari delle esportazioni - hanno conosciuto un'apprezzabile crescita nel quinquennio precedente.

Evidenti gli effetti della crisi anche sull'andamento del traffico complessivo di merci, che registra una variazione media annua del -4% circa nel periodo di piena crisi, una flessione più forte di quella sperimentata dalle tre variabili macroeconomiche considerate e destinata a protrarsi, seppur in misura più lieve, fino al 2014, secondo le previsioni, per una variazione media annua 2004-2015 del -0,9%. Una timida ripresa del traffico merci complessivo viene stimata a partire dal 2015 (+1%).

Andamenti simili sono registrati dalle serie del traffico merci per percorso, con una contrazione più accentuata tra il 2008 e il 2012 per i traffici internazionali in entrata, che hanno risentito della maggiore flessione subita dalle importazioni in questo periodo rispetto alle altre variabili. Sia per i traffici interni che per quelli internazionali in entrata bisognerà attendere il 2015 per veder crescere nuovamente la quantità di tonnellate trasportate, mentre già dal 2014 si attendono variazioni annuali positive per i traffici internazionali in uscita dall'Italia e diretti verso l'estero. Nel complesso, l'arco temporale 2004-2015 vedrà variazioni medie annue negative per traffici interni ed internazionali in entrata ed una variazione invece positiva per quelli in uscita.

Tab. 32 - Traffico merci per percorsi e variabili determinanti (dal 2013 previsioni)

variazioni % e variazioni medie annue % di periodo

	I-I	PIL	E-I	IMP	I-E	EXP	Totale traffico merci
2004-2007	3,1	1,6	1,5	5,4	5,0	6,1	2,8
2008-2012	-4,4	-1,4	-4,4	-2,4	-1,8	-0,6	-4,0
2013	-1,9	-1,9	-3,8	-2,8	-1,4	0,1	-2,5
2014	-0,7	0,5	-0,9	0,8	1,2	1,5	-0,3
2015	0,5	0,9	1,6	0,9	0,5	0,8	1,0
2004-2015	-1,0	-0,1	-1,6	0,6	0,9	1,9	-0,9

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

Le previsioni per le differenti modalità di trasporto (tab. 33) confermano la preponderanza del traffico merci su strada nel determinare l'andamento del trasporto merci complessivo. La gomma è la modalità che registra la maggior variazione percentuale media annua negativa nel periodo 2004-2015 (-1,8%), contro variazioni negative che si attestano al di sotto del punto percentuale per le altre modalità. Il trasporto su strada è anche quello che subisce in misura più aspra gli effetti della crisi economica, perdendo il 5,7% annuo tra il 2008 e il 2012. Variazioni medie annue di un certo peso sono però registrate, nello stesso periodo, anche dal trasporto su ferro (-4,3%) e, in misura più lieve, dai traffici per via aerea e marittima. Le previsioni per l'anno 2013 mostrano una situazione in cui l'andamento dei traffici continua a decrescere in misura accentuata per ferro (-5,2% tra 2012 e 2013), mare (-2,4%) e gomma (-2,2%), rimanendo pressoché stabile rispetto al 2012 per il trasporto aereo; ulteriori decrementi - sebbene di portata molto più lieve - caratterizzeranno, per tutte le modalità, il 2014, per tornare con segno positivo nel 2015, anno particolarmente favorevole per il trasporto via mare, che presenta una crescita prevista nell'ordine dell'1,5%.

Tab. 33 - Traffico merci per modo di trasporto (dal 2013 previsioni)

variazioni % e variazioni medie annue % di periodo

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale traffico merci
2004-2007	2,5	5,6	2,8	4,4	,2,8
2008-2012	-5,7	-4,3	-2,1	-3,1	-4,0
2013	-2,2	-5,2	-2,4	0,3	-2,5
2014	-0,3	-0,5	-0,3	-0,2	-0,3
2015	0,4	0,6	1,5	0,1	1,0
2004-2015	-1,8	-0,5	-0,1	0,2	-0,9

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

Conseguenza degli andamenti osservati e previsti fino all'anno 2015 è la parziale ridistribuzione delle quote detenute (tab. 34) da ciascuna modalità sul totale tra il 2003 e il 2015. Ferma restando l'assoluta prevalenza dei traffici movimentati su strada e via mare, l'andamento in atto lascia emergere una perdita di quota - avvenuta sostanzialmente nel quinquennio 2007-2012 - da parte della gomma a favore proprio del trasporto via mare, che nel 2015 deterrà il maggior peso percentuale (49%). Stabile la quota detenuta dal trasporto aereo ed in lievissima crescita rispetto al 2003 quello su ferro.

Tab. 34 - Ripartizione modale del traffico complessivo di merci (previsioni dal 2013)
quote %

	Gomma	Ferro	Mare	Aereo	Totale traffico merci
2003	50,2	5,4	44,3	0,1	100,0
2007	49,5	6,1	44,4	0,1	100,0
2012	45,3	5,9	48,7	0,1	100,0
2015	45,2	5,7	49,0	0,1	100,0

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

3.2 Le tecniche di previsione

Per formulare le previsioni sulle quantità trasportate per percorso e per modo di trasporto nel periodo 2013-2015 (presentate e discusse nel paragrafo precedente) sono state utilizzate semplici equazioni di regressione.

Il primo passo ha riguardato la previsione del totale merci trasportate per percorso (sommando sui modi), ricordando qui che per percorsi si intende il traffico interno, il traffico dall'Italia verso l'estero e il traffico dall'estero verso l'Italia. Le tonnellate di merci, nella metrica delle tonnellate-chilometro (una variabile che indica quanti chilometri totali ha percorso una sola ideale tonnellata di merci) per ciascun percorso sono state poste in funzione di alcune variabili macroeconomiche, le principali delle quali sono il Pil per il traffico interno, le esportazioni per il traffico dall'Italia verso l'estero e le importazioni per il traffico dall'estero verso l'Italia.

I modelli sono stimati in differenze della trasformazione logaritmica, ed è presente una costante la cui stima è risultata di segno negativo. Ciò implica che in costanza dei driver macroeconomici il traffico merci in Italia si ridurrebbe comunque ogni anno di una quantità tra lo 0,4 e l'1,3%. Questo risultato va letto anche alla luce del fatto che i modelli utilizzati non considerano il traffico su veicoli con tonnellaggio inferiore a 3,5 tonnellate. Sembrerebbe, cioè, che a parità di tonnellate trasportate vi sia un modesto ma costante spostamento sui veicoli di minore portata. Il trend negativo cattura comunque l'effetto di variabili omesse.

E' necessario sottolineare che la presenza di una costante negativa nell'equazione in differenze contribuisce a ridurre le dinamiche previste per tutte le quantità trasportate.

La previsione delle quantità trasportate per ciascun percorso va poi suddivisa per le quattro modalità considerate (gomma, ferro, mare, aereo). Anche in questo caso si è adottato uno schema semplificato in cui le imprese scelgono le modalità di trasporto in funzione del prezzo (cioè del prezzo a cui è stato possibile acquistare il servizio di trasporto da una generica impresa di trasporto, che nel nostro caso è un'impresa rappresentativa di tutte le imprese di trasporto

per ciascuna modalità). Si ipotizza che il prezzo monetario tenga già conto dell'effetto del tempo di trasporto, delle complessità logistiche e di ogni altro fattore che comporrebbe il prezzo all-inclusive del trasporto di una generica tonnellata di merci in regime concorrenziale.

L'effetto dei prezzi nell'orizzonte di previsione è stato neutralizzato assegnando, per il 2014 e il 2015, a tutte le modalità di trasporto un incremento dei costi per tonnellata trasportata pari al 2% annuo¹⁶.

Le modalità di trasporto più "elastica" alla domanda totale di trasporto per ciascun percorso è risultata quella ferroviaria.

I risultati della stima dei diversi modelli - di primo stadio per i percorsi e di secondo stadio per allocare la domanda su ciascun percorso nelle varie modalità - non vengono presentate in questa nota perchè hanno natura largamente provvisoria.

16 Per il 2012 ed il 2013 sono stati applicati tassi di variazione differenti a seconda della modalità di trasporto. In particolare, per i traffici marittimi ed aerei sono state applicate le variazioni percentuali 2011-2012 e 2012-2013 calcolate, rispettivamente, sull'indice dei prezzi alla produzione dei servizi di trasporto marittimo e aereo di merci pubblicati dall'Istat. Per il ferro si è applicato un incremento del 2% annuo anche per gli anni 2012 e 2013; per la gomma un incremento del 5% per il 2012 e dello 0% per il 2013.

