



Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità

Trasporti al passo, economia ferma

Accessibilità, trasporti e mobilità al tempo della crisi



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità

Trasporti al passo, economia ferma

Accessibilità, trasporti e mobilità al tempo della crisi

Analisi a cura di Confcommercio-Imprese per l'Italia

Roma, 15 maggio 2013



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

INDICE

1. ACCESSIBILITÀ E PERDITA DI RICCHEZZA DEL PAESE	1
2. LE INCOMPIUTE DEI TRASPORTI	2
3. TRASPORTI E MOBILITÀ IN TEMPI DI CRISI	3
Traffico merci su gomma	3
Mobilità delle persone	6
La crisi dell'Automotive	6
Nati-mortalità delle imprese	7
Traffico ferroviario	7
Traffico marittimo	8

1. ACCESSIBILITÀ E PERDITA DI RICCHEZZA DEL PAESE

Lunga e stretta, segnata da un'orografia particolarmente "faticosa" con colline e montagne che occupano quasi l'80% della sua superficie, l'Italia è un paese con un complesso sistema di mobilità. Ripetuti errori di gestione, inadeguatezze infrastrutturali, criticità diffuse vecchie e nuove o la mancata integrazione delle diverse modalità di trasporto, mantengono nella penisola un livello di congestione delle reti che, riducendo l'accessibilità¹ dei territori, pesa strutturalmente sull'economia nazionale.

Ad una prima osservazione, nel 2012 l'accessibilità nel nostro Paese risulta migliorata, seppur di poco, rispetto al 2010. Ma ciò non è attribuibile ad effetti benefici derivanti dall'adozione di efficaci misure in materia di trasporti, di infrastrutture e di logistica.

E', invece, la conseguenza diretta, perversa e del tutto negativa, della riduzione dei traffici (passeggeri e merci) e delle attività economiche a causa della crisi.

Dunque, meno reddito, meno benessere, meno traffici di merci e passeggeri. E anche un po' meno congestione.

Insomma, stiamo rischiando di raggiungere un punto nuovo di equilibrio al ribasso, lungo la strada del declino. E tutto ciò è sempre frutto della politica del non fare.

La stessa politica del non fare che tra il 2000 e il 2012 ha determinato un peggioramento dell'accessibilità pari al 5%.

Restano, dunque, confermate tutte le debolezze strutturali del nostro sistema dei trasporti e della logistica che incidono negativamente sulla capacità del Paese di produrre ricchezza.

L'accessibilità ha, infatti, un impatto rilevante e diretto sulla dinamica del Pil.

In base ad un'elaborazione dell'Ufficio Studi di Confcommercio, se l'accessibilità fosse rimasta ai livelli del 2000, nel 2012 si sarebbe registrato un Pil più elevato di circa 4 miliardi di euro (+0,2% rispetto al dato effettivo).

La perdita di accessibilità in dodici anni è, dunque, costata al nostro Paese complessivamente **24 miliardi di euro** di Pil, sommando le perdite annuali nell'intero periodo.

Da questo punto di vista anche il confronto con i principali competitor europei, in primis la Germania, è impietoso.

Con i livelli di accessibilità tedeschi, il nostro Pil nel 2012 sarebbe stato più elevato di 20 miliardi di euro (+1,3% rispetto al dato effettivo).

Se il nostro Paese avesse messo in campo, nel periodo 2001-2012, politiche di miglioramento dell'accessibilità tali da allinearle ai livelli della Germania, l'incremento del Pil italiano sarebbe, pertanto, stato complessivamente pari a **120 miliardi di euro**².

1 Con il termine accessibilità si indica, nel caso degli spostamenti degli individui, la possibilità di "prendere parte ad una determinata attività". Analogo concetto vale nel caso della movimentazione delle merci. E', quindi, una funzione dell'interazione spaziale tra il punto di partenza e i possibili punti di arrivo rappresentativi dell'attività che si interessa svolgere ed è influenzata inversamente dal tempo e dal costo dello spostamento.

2 Elaborazione Ufficio Studi Confcommercio.

Ma anche senza rapportarsi ai principali protagonisti continentali, l'omogeneizzazione dei livelli di accessibilità alla rete sul piano nazionale, riducendo ad esempio gli enormi squilibri esistenti tra Nord e Sud, avrebbe prodotto significativi effetti virtuosi per il nostro Paese.

Infatti, se le regioni del Sud disponessero dei livelli di accessibilità della Lombardia, il Pil italiano sarebbe più elevato di circa **48 miliardi di euro**³ (+3,1% rispetto al dato effettivo del 2012).

3 Elaborazione Ufficio Studi Confcommercio.

Queste analisi indicano, dunque, come sia importante implementare delle politiche di investimento finalizzate a ridurre il gap nei livelli di accessibilità esistenti tra il Mezzogiorno e il Nord Italia. Solo con politiche orientate al raggiungimento di uno sviluppo maggiormente equilibrato e alla riduzione delle disparità esistenti, sarà possibile ottenere una crescita economica soddisfacente per il nostro Paese e convergente con quella dei Paesi più virtuosi dell'area euro.

2. LE INCOMPIUTE DEI TRASPORTI

L'uscita di scena della passata legislatura, e del governo tecnico guidato dal professor Mario Monti, ha lasciato in eredità, tra le altre cose, anche un attivismo per molti versi sorprendente in materia di infrastrutture, assai meno in materia di trasporti.

Al quadro delle "incompiute infrastrutturali" da noi denunciate lo scorso anno, rimasto sostanzialmente invariato anche se la macchina decisionale pubblica ha mostrato significativi segni di reazione, intendiamo quest'anno anteporre le "incompiute dei trasporti". Dunque, non grandi infrastrutture fisiche, per le quali, peraltro, tempi di realizzazione medio-lunghi (ma non lunghissimi) sono fisiologici, ma misure di programmazione e regolazione, che teoricamente dovrebbero richiedere un lasso di tempo assai minore per essere completate, ma che ancora mancano all'appello, a tutto svantaggio della competitività del sistema nazionale dei trasporti e della logistica.

Ci riferiamo, in particolare, sia alle mancate riforme delle norme sugli assetti portuali, sugli interporti e piattaforme logistiche, sul Trasporto Pubblico Locale, sui servizi di noleggio auto con conducente (NCC), sui Piani Urbani della Mobilità sosta e parcheggi, sia alla mancata approvazione degli aggiornamenti del Piano Nazionale della Logistica e alla mancata implementazione su tutto il territorio nazionale dello sportello unico doganale, fondamentale per la competitività del sistema portuale e logistico del Paese (tab. 1).

Ha, invece, cominciato a prendere forma - dopo ben 26 anni di attesa - il "Piano di riordino del sistema aeroportuale nazionale" con l'atto di indirizzo licenziato dall'ex ministro Corrado Passera a fine gennaio 2013.

Al contrario, l'Autorità di Regolazione del settore dei Trasporti, istituita con il decreto "Salva Italia" a dicembre 2011, è rimasta lettera morta.

Tab. 1 - Le incompiute dei trasporti

Riforma	Riferimenti normativi	Tempi di attesa
Assetti Portuali	L. 84/1994	19 anni
Interporti	L. 240/1990	23 anni
Trasporto Pubblico Locale	D. Lgs. 422/1997	16 anni
Autoservizi pubblici non di linea (NCC e Taxi)	L. 21/1992	21 anni
Sportello Unico Doganale	L. 350/2003	10 anni ⁴
Aggiornamento Piano Nazionale della Logistica	Del. CIPE 22 marzo 2006	7 anni
Piani Urbani della Mobilità (PUM)	L. 340/2000	13 anni
Legge Quadro sosta e parcheggi	L. 122/1989	24 anni

La nomina della 'triade' (il presidente e gli altri due membri), cui andranno per legge una serie di poteri cruciali per il corretto funzionamento dell'intero comparto, era attesa entro la scorsa primavera.

Ma ad oggi è arrivato solo un decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, datato maggio 2012, che ne fissa la sede a Roma. Per il resto, solo qualche sterile schermaglia tra

Palazzo Chigi e le Commissioni parlamentari, servita a bruciare un po' di nomi. Forse troppo poco, dopo un anno e mezzo.

Nel frattempo, sono state rimandate una serie di misure che non si possono realizzare in assenza della nuova Autorità di garanzia, l'unica demandata ad "aprire" il settore. Ci riferiamo, in particolare, all'eventuale separazione proprietaria tra rete ferroviaria e servizi, alla regolazione delle concessioni aeroportuali e autostradali o ancora al controllo e alla definizione dei bandi di gara per il Trasporto locale.

4 Nel 2013 si è avviata la sperimentazione nei porti di Ravenna e Civitavecchia.

3. TRASPORTI E MOBILITÀ IN TEMPI DI CRISI

TRAFFICO MERCI SU GOMMA

Il settore dei trasporti e della logistica è intrinsecamente esposto agli shock economici nazionali ed internazionali.

In base ai dati Aiscat il traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale nazionale dal 2010 al 2012 ha registrato una contrazione del 7,5%.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, se nel passaggio dal 2008 al 2009 la contrazione dei trasporti su gomma ha interessato gran parte dei Paesi europei, dopo un'effimera ripresa nel 2010, il 2011 si è confermato un anno particolarmente critico per le imprese italiane (fig. 1).

Nel nostro Paese la riduzione in termini di tonnellate-chilometro⁵ sull'anno precedente è stata del 19%, con una contrazione nel 2011 rispetto ai dati del 2008 superiore al 20%.

Se ci si sofferma, invece, solo sulle tonnellate trasportate, il calo registrato dalle imprese italiane

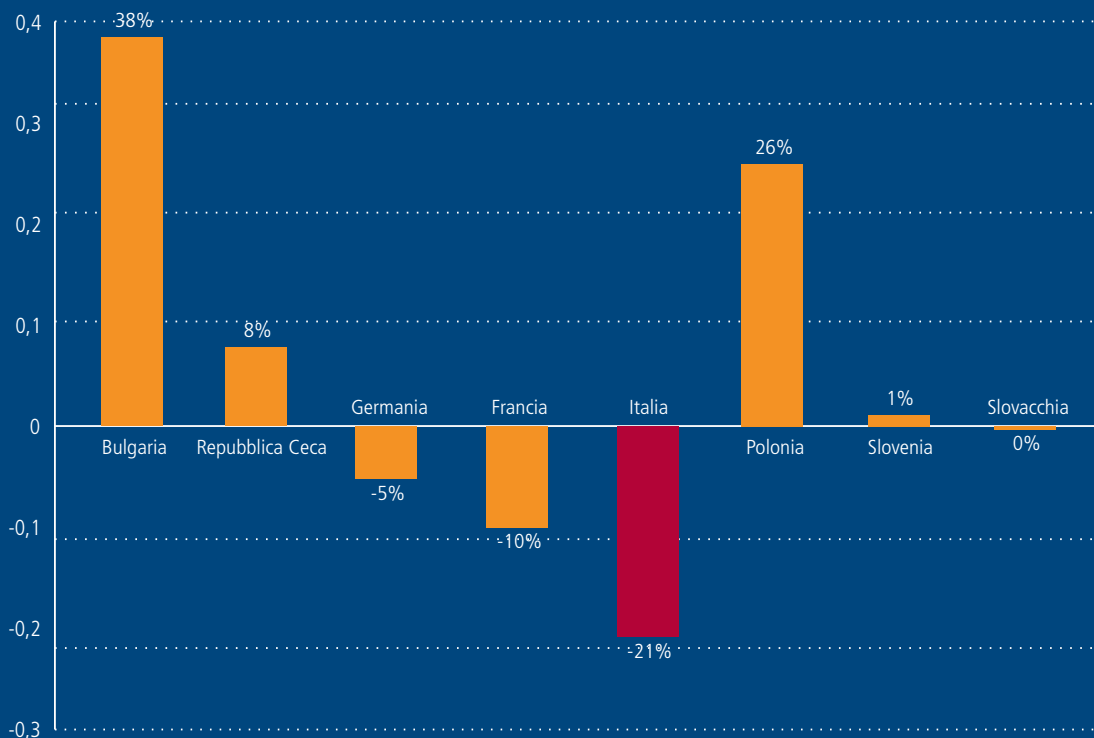
è risultato meno significativo, a dimostrazione di un ulteriore calo delle percorrenze medie.

In base all'indagine Istat sul Trasporto merci su strada, da una percorrenza media del trasportato pari a 119 km nel 2008, si è scesi a 107 km nel 2011. Ciò testimonia sia un progressivo restringimento del bacino di attività di trasporto che particolari difficoltà riscontrate dalle imprese italiane nei traffici internazionali, a causa della concorrenza, non sempre pienamente leale, degli operatori di altri Paesi e dell'offerta di altre modalità di trasporto.

Infatti, se ci si concentra sui soli traffici internazionali l'attività delle imprese italiane si è addirittura dimezzata (- 47%) nel passaggio dal 2008 (oltre 28,5 milioni di tonnellate-

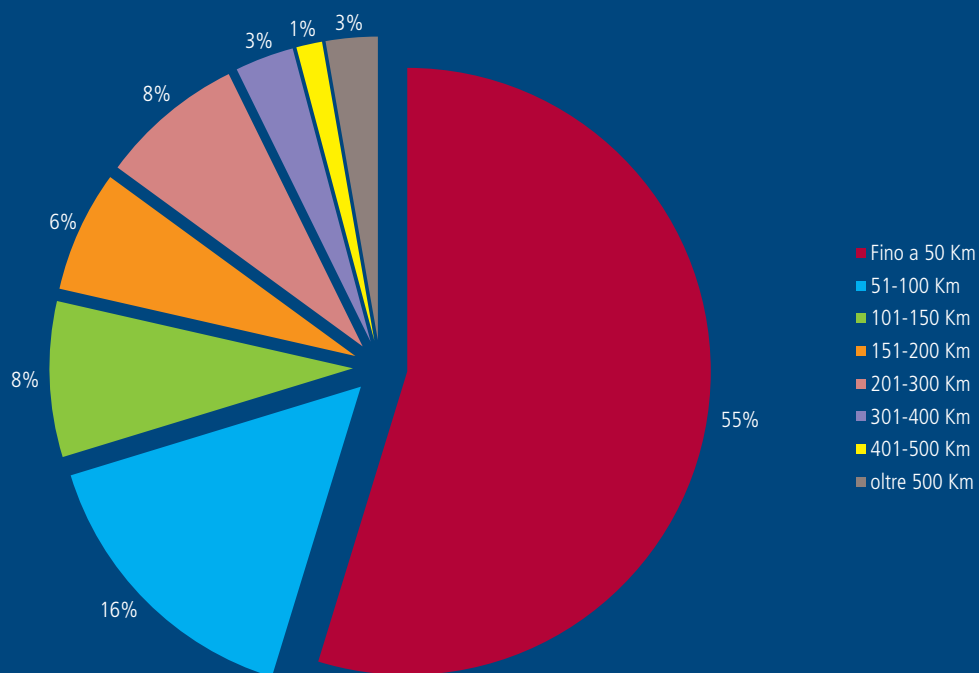
5 Tonnellate-km è l'unità di misura per il trasporto di merci che rappresenta il trasporto di una tonnellata (1000 chilogrammi) di merci su una distanza di un chilometro.

Fig. 1 - Trasporto di merci su strada
tonn.-Km - var. % 2008-2011



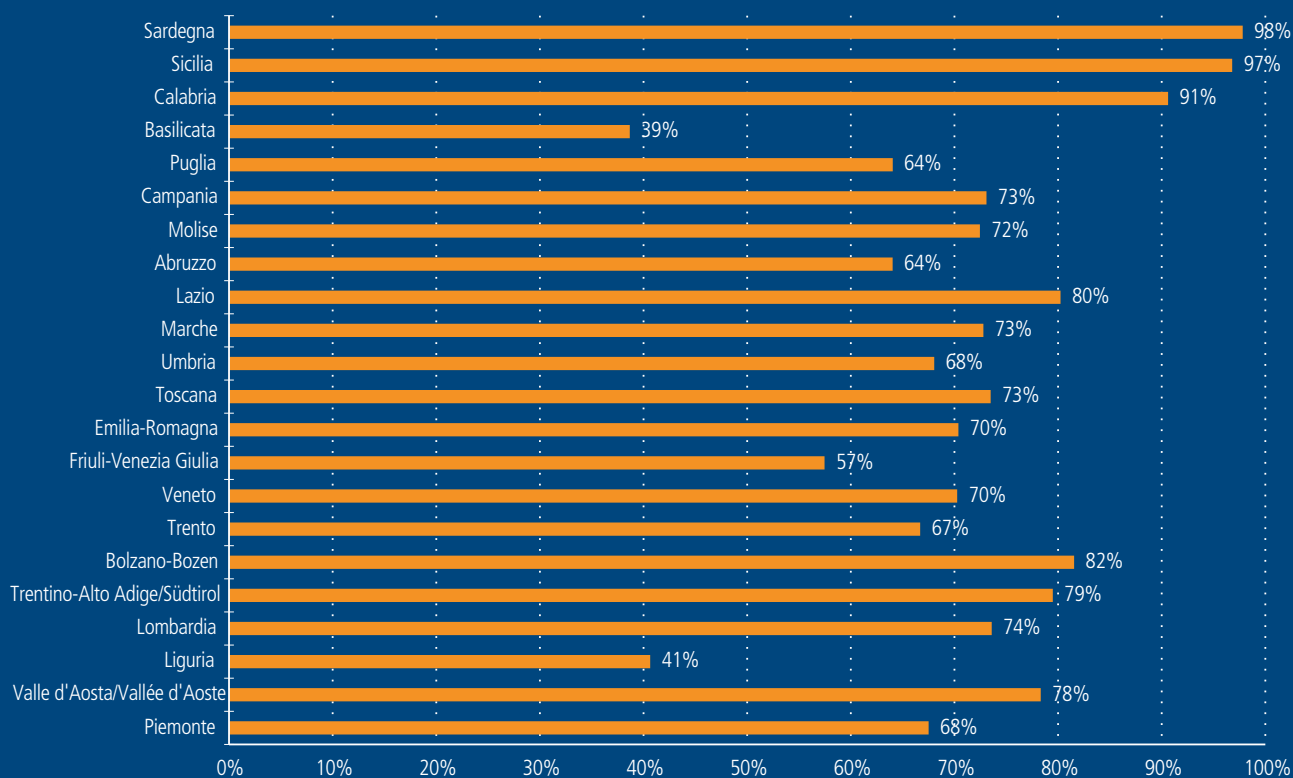
Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati Eurostat

**Fig. 2 - Trasporti interni su strada per classi di percorrenza
anno 2011 - tonnellate**



Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati Istat

**Fig. 3 - Autotrasporto merci: quota delle merci trasportate
con origine e destinazione nella stessa Regione
anno 2011 - tonnellate**



Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati Istat

chilometro trasportate) al 2011 (solo 15 milioni di tonnellate-chilometro trasportate).

Il trasporto merci su strada si concentra, dunque, prevalentemente su spostamenti di prossimità.

Per comprendere tali dinamiche è interessante analizzare la suddivisione del traffico interno per classe di percorrenza. Emerge, così, che nel 2011 il 55% delle tonnellate movimentate ha percorso una distanza inferiore a 50 km e circa

MOBILITÀ DELLE PERSONE

Anche gli spostamenti delle persone hanno subito un sensibile arretramento a causa della crisi economica.

In base ai dati dell'Osservatorio Audimob⁶ il volume degli spostamenti in un giorno medio feriale si è ridotto nel 2011 di circa il 14% rispetto all'anno precedente.

LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE

Le immatricolazioni di auto hanno segnato nel mese di dicembre 2012 una frenata del 22,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Il dato complessivo sulle immatricolazioni del 2012 ha registrato un calo di circa il 20% (circa 1 milione e 400 mila unità) rispetto al 2011 (circa 1 milione e 750 mila unità) (fig. 4).

Il mercato dell'auto ha, dunque, sofferto una contrazione molto più pesante di quella che ha caratterizzato l'intera economia nazionale.

il 79% delle stesse non ha superato i 150 km di percorrenza (fig. 2).

La dimensione locale dei servizi di autotrasporto, specchio della diffusione insediativa delle imprese e residenze, è ancora più evidente se si prendono in considerazione le regioni di origine e destinazione delle merci trasportate.

In media oltre il 70% dei servizi di autotrasporto svolto dalle imprese italiane ha avuto una destinazione intraregionale (fig. 3).

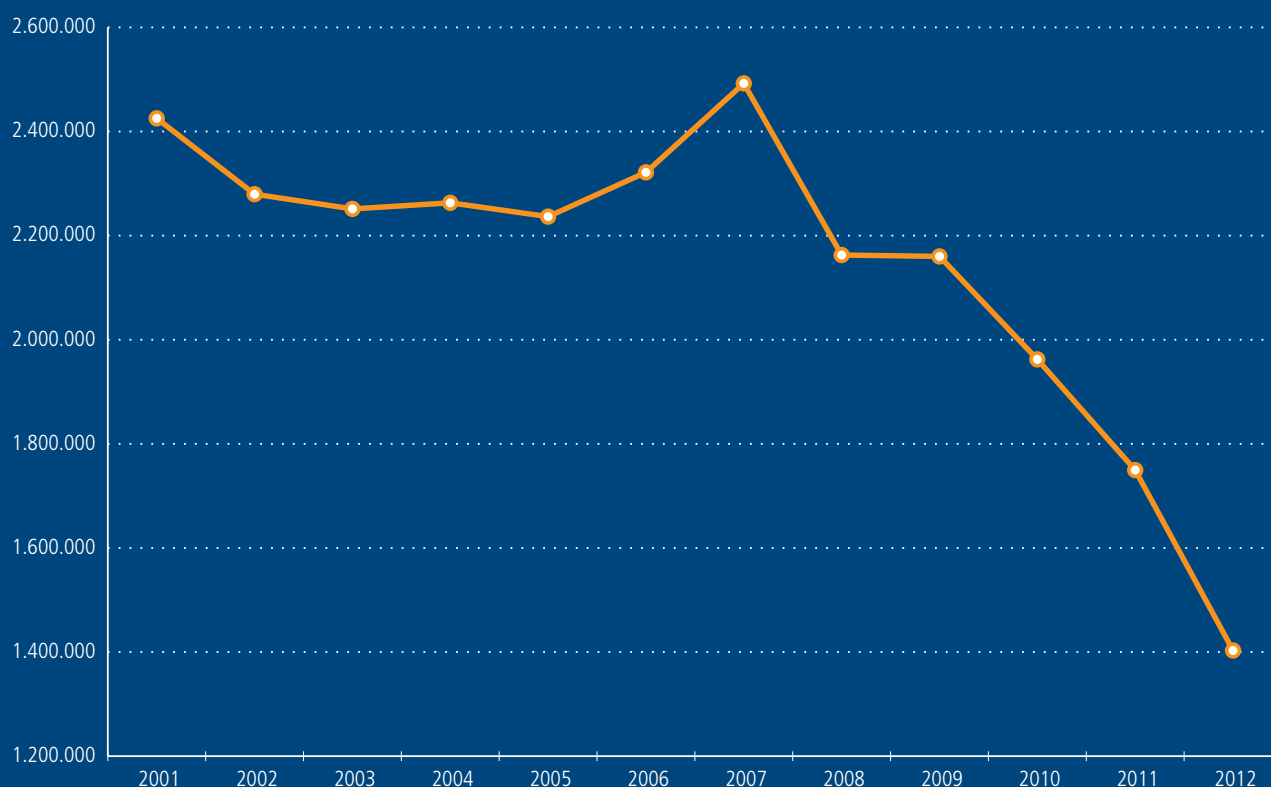
Con riferimento alle diverse modalità di trasporto, l'Osservatorio ha registrato un rafforzamento del ruolo del Trasporto Pubblico Locale, pur a fronte di più bassi indici di soddisfazione degli utilizzatori rispetto agli altri mezzi.

Anche dai dati Aiscat sul traffico autostradale emerge nel 2012 un calo dell'8,3% dei traffici di veicoli leggeri sulla rete italiana rispetto al 2010.

Secondo Federauto, a fronte di un calo del Pil di circa il 7% rispetto al 2007, la perdita in termini di immatricolazioni nel 2012 è stata di circa il 43%. Alla disfatta delle auto si aggiungono quella dei veicoli commerciali e, in particolare, dei veicoli industriali, dove il mercato si è più che dimezzato.

6 9° Rapporto Isfort-ASSTRA sulla mobilità urbana in Italia - maggio 2012.

Fig. 4 - Immatricolazioni autovetture nuove



Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

NATI-MORTALITÀ DELLE IMPRESE

Sul fronte della nati-mortalità delle imprese, il settore trasporti e magazzinaggio ha complessivamente registrato dal 2010 al 2012 una contrazione del numero di imprese attive del 2,5%, pari a oltre -4.000 unità.

Nell'autotrasporto in conto terzi, il numero delle imprese totali iscritte nel relativo albo pari a 156.770 nel 2010 ha registrato un calo di oltre 16.000 unità (-9,5%) rispetto al 2008. Inoltre, nel 2011, il saldo negativo tra iscrizioni e cancellazioni è stato di -12.800 imprese e nel 2012 di -6.000 imprese⁷.

TRAFFICO FERROVIARIO

Sebbene il 2011 abbia segnato un lieve miglioramento rispetto all'anno precedente, la crisi del trasporto ferroviario in Italia ha natura strutturale, che soltanto in parte, i benefici dell'apertura alla concorrenza dei servizi,

peraltro ancora contrastata e incompleta, sono stati in grado di risolvere.

⁷ Fonte Comitato Centrale Albo Autotrasporto - ultimo aggiornamento novembre 2012.

In termini di traffico totale le tonnellate-chilometro effettuate nel 2011 sono state inferiori di circa il 22% rispetto a quelle del 2007, attestandosi nonostante i continui richiami⁸ all'esigenza del riequilibrio modale, anche sotto i valori dei primi anni 2000.

I benefici dell'apertura alla concorrenza dei servizi sono testimoniati dalla diversa dinamica

che ha interessato i traffici internazionali, per primi sottratti al monopolio.

In tale ambito, infatti, nel 2011 le tonnellate-chilometro sono cresciute sia rispetto al 2010 che al 2009, contenendo la perdita rispetto al 2007 al -12%. Questo dato è significativamente migliore rispetto a quello conseguito nel traffico nazionale, dove la contrazione tra il 2007 e il 2011 ha superato il 30% (fig. 5).

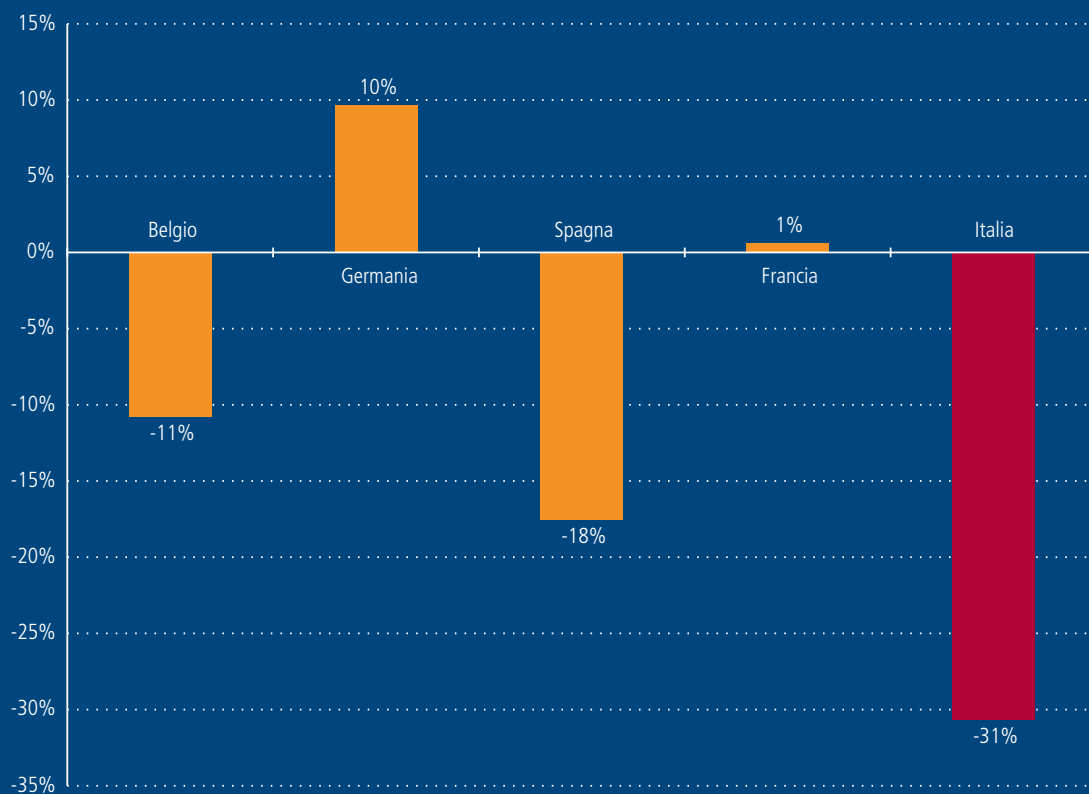
TRAFFICO MARITTIMO

Le tonnellate di merce movimentate nei porti italiani pur essendo cresciute lievemente nel

2011 rispetto all'anno precedente, non hanno superato la soglia dei 500 milioni di tonnellate. La riduzione rispetto al 2007 (oltre 535 milioni) è stata del 7%.

8 Libro Bianco Europeo sui Trasporti recante l'obiettivo del riequilibrio modale - 2001

Fig. 5 - Traffico ferroviario merci nazionale
tonn.-Km - var. % 2007-2011



Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati Eurostat

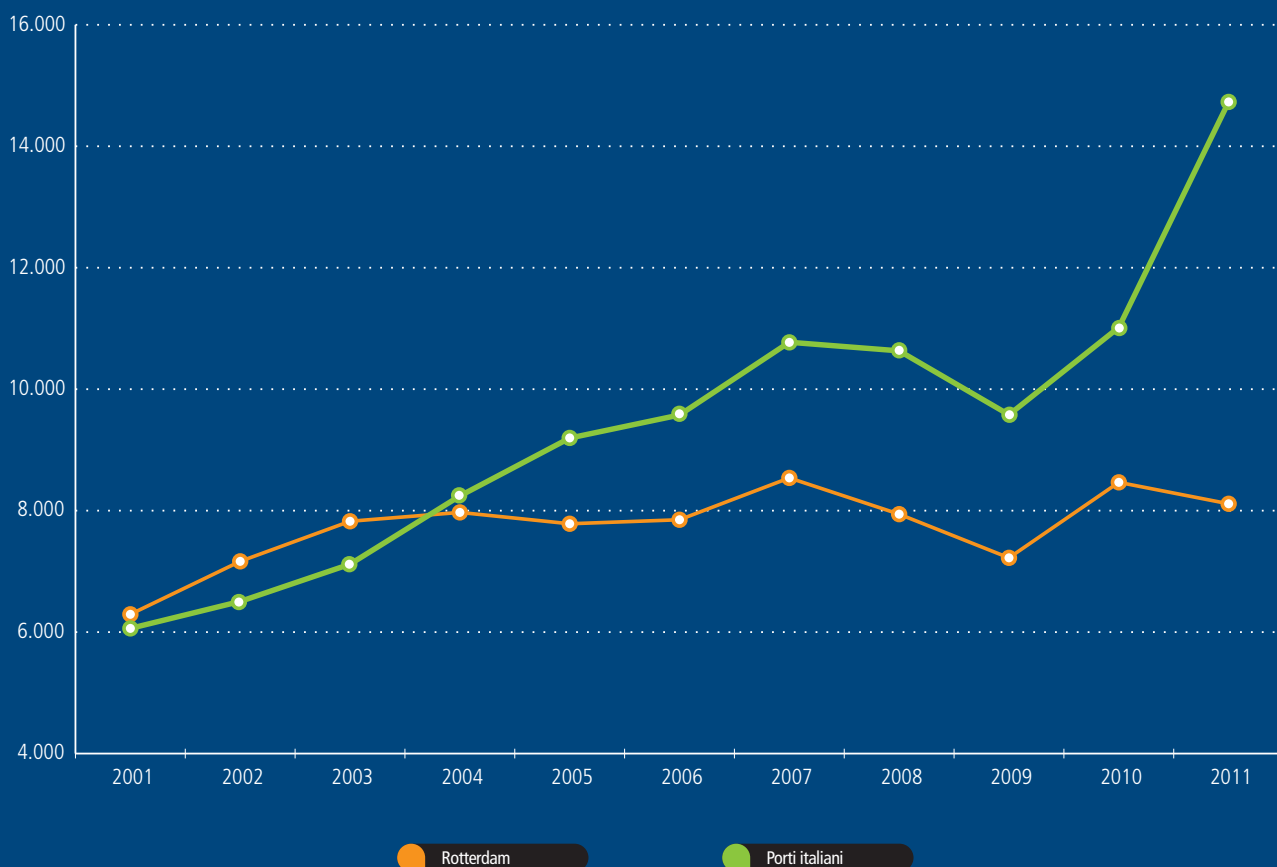
Nel settore del trasporto container, il 2011 ha segnato, invece, un ulteriore arretramento rispetto all'anno precedente (-4.1%), a dimostrazione delle particolari criticità sofferte su tale fronte dagli scali nazionali.

Implacabile, a questo proposito, il confronto della performance registrata nel corso degli anni 2000 dall'insieme dei porti italiani in raffronto all'eccellenza, rappresentata dal porto di Rotterdam.

In base ai dati Eurostat, se nel 2001 la portualità nazionale e lo scalo olandese avevano, infatti, movimentato sostanzialmente lo stesso numero di container (oltre 6 milioni di TEU⁹), nel 2011 Rotterdam con circa 15 milioni di TEU ha quasi doppiato il risultato ottenuto dai porti italiani, fermo a poco più di 8 milioni (fig. 6).

9 1 TEU equivale a 1 container da 20 piedi.

Fig. 6 - Traffico marittimo movimentazione container
migliaia di TEU



Fonte: Elaborazioni Confcommercio su dati Eurostat