

Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia

MAGGIO 2015

INTRODUZIONE E SINTESI DEI RISULTATI

La prima edizione di questo rapporto, del maggio 2014, ha avuto un buon riscontro tra gli operatori e presso le istituzioni¹. Evidentemente c'è necessità di analisi, anche a causa di una certa scarsità di dati affidabili su un tema di massima importanza per la crescita del paese.

In questa seconda edizione vengono aggiornate le valutazioni di traffico merci per il 2014 (capitolo 1), ancora provvisorie, ed è proposto un quadro previsionale al 2016 (capitolo 3). La questione più importante, e tuttavia solo accennata per l'esiguità delle informazioni al riguardo, è la crescente divaricazione tra prodotto settoriale e reddito che affluisce ai fattori di produzione residenti nel paese (capitolo 2). Per essere espliciti, il fenomeno di delocalizzazione della produzione è in forte sviluppo, così che a un profilo crescente delle merci trasportate in Italia non corrisponde un'analogica dinamica dei redditi delle imprese e dei lavoratori, soprattutto del trasporto su gomma, che risiedono nel nostro paese.

Le ragioni sono diverse e variamente note. C'è una delocalizzazione fisiologica su cui si innesta un fenomeno patologico, determinato da un dumping sistematico che penalizza i nostri trasportatori. Questo fenomeno è rafforzato da regole ambigue, non supportate da adeguati controlli. Non sono rari fenomeni di vero e proprio abusivismo. La questione va affrontata in sede europea.

* * *

Per capire meglio quello che dalle statistiche aggregate non si evince, Confcommercio e Confrtrasporto hanno realizzato una ricerca sul campo che avrà cadenza semestrale, finalizzata a rilevare il *sentiment* di una parte delle imprese di trasporto italiane, quelle cioè dell'autotrasporto, soggette, appunto, a pratiche di dubbia legittimità da parte di operatori stranieri o comunque residenti all'estero². Che qualche macroscopico problema sia presente si vede sia dalla quota di merci trasportate da parte di operatori non residenti (fig. A) sia dalla valutazione che gli imprenditori italiani dell'autotrasporto hanno delle proprie prospettive di business (tab. A).

1 Il Rapporto è citato anche nell'appendice di aggiornamento al Programma Infrastrutture Strategiche pubblicata dal MIT a settembre 2014.

2 La precisazione, per distinzione è d'obbligo. L'eccesso di fiscalità in Italia, tra gli altri gap di contesto, spinge molte imprese italiane a spostare la residenza all'estero, al fine di operare con regimi differenti sia sotto il profilo tributario sia sotto il profilo amministrativo e burocratico.

Fig. A - Quota delle merci in entrata in Italia trasportate da operatori dell'Est* europeo



*Operatori dell'Est europeo: Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Romania, Slovenia, Slovacchia.
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

Per il primo aspetto, la quota di merci su gomma in entrata in Italia appannaggio dei "nuovi trasportatori" dell'Est europeo supera ormai il 47%, mentre era meno del 7% nel 2003. La quota degli autotrasportatori italiani si avvicina, invece, al 15%, quando nel 2003 era quasi il 33%.

Tab. A - Il sentiment degli imprenditori italiani dell'autotrasporto: i sei mesi passati e i sei mesi futuri rispetto ad aprile 2015

percentuali	i ricavi sono aumentati negli ultimi sei mesi	i ricavi aumenteranno nei prossimi sei mesi	saldo: i ricavi aumenteranno meno diminuiranno
tutte le imprese italiane	6,9	10,1	-23,8
imprese italiane dell'autotrasporto	3,4	1,8	-25,5

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Indagine Confrtrasporto-Format, aprile 2015.

Fatto 100 nel 2003 il volume trasportato in entrata da tre tipologie di soggetti, italiani, stranieri dell'Est e altri stranieri, capita che nel 2013 gli italiani abbiano perso quasi due terzi delle merci, gli stranieri tradizionali "solo" il 50%, mentre i nuovi dell'Est abbiano moltiplicato

per cinque il volume della loro attività. Qui non si sostiene che tali fenomeni siano governati da irregolarità diffusa o abusivismo o mancato rispetto delle regole: semplicemente si rileva che l'entità di questi fenomeni ha pochi riscontri nelle cose dell'economia.

Anche le percezioni e le aspettative degli autotrasportatori italiani testimoniano un disagio particolare che travalica l'impatto della crisi, essendo determinato prevalentemente da dinamiche - patologiche, appunto - interne al settore. La tabella A evidenzia che se una quota già ridotta di imprese italiane ha mostrato ricavi in crescita negli ultimi sei mesi (6,9%), neppure la metà di questa frazione è espressa dalle imprese di autotrasporto. Se si considera che il volume di merci trasportato nel corso del 2014 è stato leggermente crescente rispetto all'anno passato, pure con un Pil decrescente, si capisce che all'interno del settore autotrasporto si stanno enucleando due tipologie di soggetti: i residenti italiani, esclusi dai benefici di una pur timida crescita, e tutti gli altri, una frazione dei quali si appropria di quote straordinariamente crescenti del mercato.

La cosa è ancora più chiara valutando le prospettive, ora che si comincia a sentire un po' di ripresa, tanto più che anche il trasporto merci su gomma è previsto in crescita nell'anno in corso. Eppure se tra le imprese appartenenti a tutti i settori il 10,1% prevede ricavi in crescita (il 56% invariati, un terzo in riduzione) soltanto il 2% delle imprese di autotrasporto indica la prospettiva di ricavi crescenti nei prossimi sei mesi. Lo scarto tra le prospettive misurate tra tutte le imprese e quelle dell'autotrasporto è troppo elevato per essere attribuito all'errore statistico (mediamente il 5%). Ci deve essere dell'altro, e non può che riguardare il difettoso assetto concorrenziale.

* * *

Le nostre valutazioni sul trasporto merci nel 2014 indicano una crescita di mezzo punto percentuale; nel Rapporto di maggio 2014 la previsione per il 2014 era di una moderata riduzione (-0,3%). L'errore commesso è largamente spiegato dalla maggiore dinamica del commercio internazionale che influenza i flussi relativi alle importazioni e alle esportazioni nel nostro paese.

I primi dati macroeconomici confermano la nostra previsione di un Pil in crescita per il 2015 sopra l'1%³, con una buona dinamica di importazioni ed esportazioni. Ciò dovrebbe influenzare il traffico merci⁴, consolidando gli spunti positivi che si sono manifestati già alla fine dello scorso anno (fig. B).

E' dunque finita la fase discendente del trasporto merci, ma la strada da recuperare è eccezionalmente lunga. Le perdite in termini di tonnellate-chilometro ammontano al 21,6% tra il

3 Presentate il 27 marzo scorso al forum Confcommercio-Ambrosetti di Cernobbio, le nostre previsioni sono state definite da più parti "ottimistiche". Sembra che oggi gli altri previsori stiano correggendo al rialzo le loro valutazioni.

4 I volumi di merci sono espresse in multipli di tonnellate-chilometro (t-km), una misura che indica i chilometri teoricamente percorsi da una tonnellata di merci.

Fig. B - 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.

massimo del 2005 e il minimo del 2013. Rispetto ai massimi, alla fine del 2016 i livelli saranno inferiori ancora del 18,7%, in linea con la riduzione subita dal volume della produzione industriale.

La dinamica storica e le previsioni per percorso chiariscono la dipendenza del traffico dai flussi di merci negli scambi internazionali (tab. B).

Tab. B - Trasporto di merci per percorso⁵
var. % e v.m.a. % di periodo

	2004-2007	2008-2012	2013	2014	2015	2016
I-I	3,1	-4,5	-1,5	-0,6	0,6	0,8
E-I	1,5	-4,3	-2,3	1,5	2,7	2,7
I-E	5,0	-1,7	-4,9	1,6	2,2	2,2
Totale	2,8	-4,0	-2,4	0,5	1,6	1,6

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

5 I-I indica il traffico interno, che ha origine e fine all'interno del territorio nazionale (che comprende anche le acque territoriali); I-E indica il traffico che origina in Italia e finisce all'estero e E-I quello che origina all'estero e finisce all'interno del territorio italiano.

Anche durante lo scorso anno il traffico interno ha mostrato, secondo le nostre stime, una dinamica leggermente recessiva (-0,6%), in relazione a una produzione per il mercato interno stagnante. Più dinamici sono risultati i trasporti legati agli scambi internazionali.

Questi impulsi influenzano le previsioni per l'anno in corso e per il prossimo. Tutto ruota, insomma, sulla composizione della crescita prevista, ancora debole per i consumi dei residenti e per gli investimenti.

Naturalmente, se la politica fiscale dovesse esprimersi lungo un profilo espansivo, i consumi ne trarrebbero beneficio, con conseguenze favorevoli anche in termini di traffico interno (I-I). Ma attualmente queste possibilità paiono molto limitate, in contrasto con i nostri suggerimenti di utilizzare immediatamente le eventuali maggiori risorse pubbliche disponibili per la compressione generalizzata del carico fiscale mediante riduzione delle aliquote Irpef⁶.

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

	2003	2007	2013	2013 da CNIT	2013 da Eurostat	2016
Gomma	50,2	49,5	47,3	60,2	86,9	47,3
Ferro	5,4	6,1	5,7	11,4	13,0	5,8
Mare	44,4	44,4	46,9	27,8	-	46,9
Aereo	0,1	0,1	0,1	0,6	-	0,1
Altro*	-	-	-	0,1	0,1	-
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale (mld t-km)	373,4	417,5	331,8	170,5	146,4	344,1

* navigazione interna, esclusi oleodotti.

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

Le previsioni per modalità di trasporto restano poco mosse, a causa della natura macro-economica del modello utilizzato. Il traffico aereo, la cui quota è comunque irrisoria rispetto al totale, dovrebbe crescere di qualche decimo percentuale in più rispetto alle altre modalità (1,8% nel biennio 2015-2016 rispetto all'1,6% medio annuo delle altre modalità). Pertanto, le quote modali in prospettiva confermano la struttura del 2013 (tab. C). Occorre sottolineare che la metrica adottata in questa nota valuta le tonnellate-chilometro trasportate da qualsiasi modalità sul territorio nazionale, comprese le acque territoriali. Quindi, rispetto alla rappresentazione del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), che, nel presentare la composizione

6 Questa strategia rischia di tramontare definitivamente dopo la sentenza 70/2015 della Corte Costituzionale che dichiara illegittimo il provvedimento (del 2011) sul blocco di rivalutazione delle pensioni di importo complessivo oltre tre volte il trattamento minimo Inps. Quest'episodio mostra con drammatica evidenza che in Italia c'è un problema di istituzioni - non poteri separati bensì contrapposti - che non permette di ragionare di futuro, obbligando costantemente a defatiganti sforzi di sistemazione di un passato che ritorna.

modale del traffico interno di merci valuta il solo traffico marittimo di cabotaggio, le nostre stime includono nel traffico via mare anche il trasporto effettuato nei tratti di acque territoriali percorsi dalle navi provenienti dall'estero, in analogia con i conteggi effettuati per la gomma e la ferrovia (mentre Eurostat esclude del tutto il traffico via mare). Come si vede dalla tabella C, le quote modali appaiono equilibrate, depotenziando l'idea, davvero preconcepita, del traffico merci equivalente al traffico su gomma⁷.

* * *

Le stime dei prezzi per tonnellata-chilometro di merce trasportata evidenziano una forte correlazione tra il prezzo lordo del gasolio e la tonnellata trasportata su gomma. La figura C mostra chiaramente che il prezzo medio del trasporto di merci segue il deflatore del Pil, vale a dire che il settore non genera autonomamente rilevanti impulsi inflazionistici. Piuttosto, passando all'osservazione del prezzo medio del trasporto su gomma e del gasolio, appare evidente che quest'ultima componente, a sua volta influenzata dalla politica fiscale, contribuisce a determinare le dinamiche dei prezzi del settore.

Incombe sul trasporto su gomma la spada di Damocle della riduzione dei rimborsi all'auto-transporto. Considerata l'elevata fiscalità settoriale e la mancanza di un assetto competitivo equo e trasparente, non stupiscono le forti preoccupazioni espresse dagli imprenditori italiani del settore. Essi hanno pagato alla crisi un prezzo molto elevato.

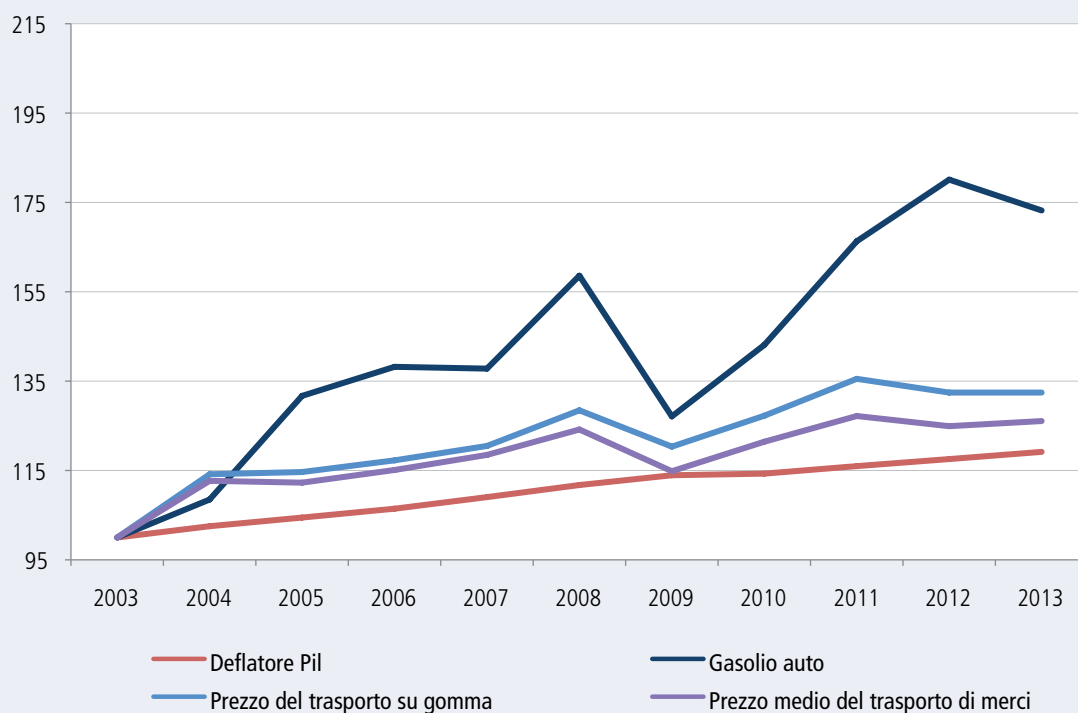
Il 97% della caduta occupazionale del settore trasporto merci tra il 2008 e il 2012 è perdita di posti di lavoro nell'autotrasporto (27mila unità su 27mila e 900, tab. D): ne consegue che, se c'è interesse alla tenuta occupazionale nel settore del trasporto di merci - giustamente ritenuto strategico ma spesso indicato come tale in modo strumentale - occorre mitigare proprio la crisi dell'autotrasporto, che, più che gli altri comparti del settore, sopporta, non soltanto nei traffici internazionali ma anche nei traffici interni, pressioni concorrenziali spesso inique da parte di operatori esteri.

Le imprese più piccole soffrono di più e soffrono di più i lavoratori indipendenti: dei 27mila e 900 occupati scomparsi nel complesso del trasporto merci, oltre l'83% erano lavoratori indipendenti.

Qui si ripropone la solita questione della micro e piccola impresa italiana. Troppo piccola e quindi poco produttiva. Le possibilità sono due, e non si escludono a vicenda. E' vero che le piccole possono diventare più grandi, ma non succederà per decreto. Occorre farsene una ragione. D'altra parte se si rimuovessero i diversi gap di contesto che vincolano la crescita della produttività delle micro e piccole imprese, a parità di taglia potremmo osservare una maggiore

⁷ Si ricorda che nel traffico su gomma non è considerata la componente realizzata da veicoli di portata inferiore a 3,5 tonnellate.

Fig. C - Prezzi del trasporto e deflatore del Pil
indici 2003=100



Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Banca d'Italia e Ministero dello Sviluppo Economico.

produttività per addetto, colmando in parte le differenze di prodotto per addetto nel settore rispetto ai nostri partner internazionali.

Tab. D - ULA del trasporto merci e del trasporto merci su strada
migliaia

	2008	2012	Δ 2008-2012
Trasporto merci	316,1	288,2	-27,9
- dipendenti	217,1	212,4	-4,7
- indipendenti	99,0	75,8	-23,2
Trasporto merci su strada	302,6	275,6	-27,0
- dipendenti	204,0	200,1	-3,9
- indipendenti	98,6	75,5	-23,1

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

La strada della crescita di produttività a parità di taglia è più semplice e più logica di quella che invoca la modificazione della taglia media dell'impresa. Quest'ultima, probabilmente, segui-

rebbe rispetto al primo percorso, per intraprendere il quale è necessario che le istituzioni offrano soluzioni praticabili al problema della concorrenza sleale nell'autotrasporto, la cui sistemazione creerebbe benefici a tutto il settore del trasporto merci e della logistica in Italia.