Cernobbio, 13 ottobre 2015

**Analisi Confcommercio-Conftrasporto sul valore aggiunto del trasporto merci e sullo sviluppo della rete stradale e ferroviaria**

**Perdita del valore aggiunto generato dalle attività di trasporto merci e logistica tra il 2005 e il 2014**

Nell’ultimo decennio l’economia nazionale, come d’altronde quella del resto dei Paesi europei, ha negativamente risentito della difficile congiuntura internazionale. La sintesi di questo arretramento è espressa dall’andamento del Pil che nel periodo compreso tra il 2005 ed il 2014 è diminuito di 93,5 MLD di € con una caduta in termini percentuali di quasi il 6% (5,75%).

Il Pil offre un’immagine sintetica dello stato di salute dell’economia italiana, poiché indica la capacità del tessuto economico di incrementare la ricchezza del Paese, ma non è in grado di cogliere nel dettaglio le dinamiche evolutive dei singoli comparti economici che lo compongono.

Avanzando dunque nell’analisi di dettaglio di tali comparti emergono sostanziali differenze. In particolare, si notano ritmi disomogenei tra il mondo della produzione e quello dei servizi. Mentre il primo traina verso il basso il Pil con un decremento nel periodo del 16,04% (corrispondente a un abbassamento in valori assoluti di 61,3 MLD) il valore aggiunto prodotto dal comparto servizi è rimasto sostanzialmente invariato con un modesto assottigliamento dello 0,71% corrispondente a circa 7,5 MLD di € (Tab. 1).

L’andamento disomogeneo delle due principali componenti del Pil ha determinato un incremento di ben 4 punti percentuali del peso del comparto servizi, che oggi rappresenta il 68,5% del Pil, mentre nel 2005 si attestava al 64,5%.

La “cenerentola” del comparto servizi è purtroppo la branca trasporti e logistica che da sola è responsabile di circa il 70% della perdita di valore dell’intero comparto servizi, pur rappresentando in termini percentuali solo il 4,5% dell’intero valore aggiunto prodotto da tale comparto. Infatti ben 5,2 MLD di € dei 7,5 ceduti complessivamente dal mondo dei servizi, sono da attribuire alle sole attività di trasporto merci e logistica.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tab. 1 - Valore aggiunto ai prezzi base per branca di attività economica e Prodotto interno lordo** (*Valori concatenati - Anno di riferimento 2010 - Milioni di euro)* | | | | | |
|  | **Prodotto interno lordo** | **Comparto servizi** | **Branca dei Servizi di trasporto merci e logistica** |
| 2005 | 1.630.722 | 1.052.546 | 52.485,55 |
| 2009 | 1.578.690 | 1.053.169 | 50.214,45 |
| 2010 | 1.605.694 | 1.064.223 | 50.636,30 |
| 2011 | 1.615.117 | 1.073.433 | 49.942,10 |
| 2012 | 1.570.372 | 1.051.809 | 48.049,95 |
| 2013 | 1.543.702 | 1.043.896 | 47.268,00 |
| 2014 | 1.537.125 | 1.044.985 | 47.294,65 |  |

*Fonte: elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati CNIT, 2015*

La caduta dei servizi di trasporto merci e logistica è stata particolarmente rilevante. Nel periodo considerato la diminuzione del valore aggiunto prodotto da tali servizi è stata di quasi il 10% (9,9%). Essa è stata dunque 10 volte superiore a quella del comparto economico di appartenenza (servizi) e doppia rispetto a quella media del complesso dell’economia nazionale (Tab. 2).

**Tab. 2 – Variazioni percentuali Valore aggiunto per comparto e branca di attività**

*Valori concatenati - Anno di riferimento 2010 - Milioni di euro*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Pil** | **Comparto servizi** | **Branca dei Servizi di trasporto merci e logistica** |
| 2005-2009 | -3,2 | 0,1 | -4,3 |
| 2005-2010 | -1,5 | 1,1 | -3,5 |
| 2005-2011 | -1,0 | 2,0 | -4,8 |
| 2005-2012 | -3,7 | -0,1 | -8,5 |
| 2005-2013 | -5,3 | -0,8 | -9,9 |
| 2005-2014 | -5,7 | -0,7 | -9,9 |

*Fonte: elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati CNIT, 2015*

Per avere un’idea più concreta dell’impatto della flessione, non solo da punto di vista del valore aggiunto, ma anche del lavoro, si può prendere in considerazione il rapporto tra il valore aggiunto e le risorse umane complessive impiegate nel settore. Il risultato di tale rapporto è un valore medio che indica il valore aggiunto per addetto. Ebbene nel periodo di osservazione scelto (2005–2014) tale valore nella branca trasporto merci e logistica è sceso di ben 6.275 €, con una riduzione percentuale del 9,75%, mentre quello del comparto dei servizi nel suo insieme di 1.374€, con un diminuzione percentuale molto più contenuta del 2,19%, e quello relativo alla totalità delle attività economiche solo di poco più di 1.074 €, con recessione percentuale di poco inferiore a quella dei servizi dell’1,61% (Tab. 3).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tab. 3 - Valore aggiunto per unità di lavoro totali (dipendenti + indipendenti) per branca di attività economica** | | | | |
| *Valori concatenati - Anno di riferimento 2010 – Valori assoluti* | | | | |
| **Totale tutti i comparti** | **Totale comparto servizi** | **Servizi di trasporto merci e logistica** |
| 2005 | 66.662 | 62.673 | 64.328 |
| 2009 | 64.872 | 61.531 | 61.845 |
| 2010 | 66.544 | 62.335 | 62.815 |
| 2011 | 66.845 | 62.527 | 61.515 |
| 2012 | 65.898 | 61.451 | 59.100 |
| 2013 | 66.016 | 61.548 | 58.974 |
| 2014 | 65.588 | 61.299 | 58.053 |

*Fonte: elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati CNIT, 2015*

**Modesta crescita della rete stradale e ferroviaria**

Dal 1990 in poi la dimensione della rete stradale e ferroviaria ad alta velocità è cresciuta, anche se in modo meno intenso rispetto ai principali Paesi dell’Unione Europea. Tra il 1990 ed il 2013 la rete ferroviaria ad alta velocità italiana è cresciuta di 699 Km, quella tedesca di 1.224 Km, quella francese di 1.326 Km e quella spagnola addirittura di 2.515 Km. Mentre nel 1990 la Spagna non aveva una rete ferroviaria ad alta velocità e l’Italia poteva contare già su 224 Km, nel 2013 la Spagna dispone di una rete estesa più del doppio di quella Italiana (Tab. 3).

Ancora più grave è il rallentamento della crescita della rete stradale. Tra il 1990 ed il 2011 l’ampliamento della rete della rete italiana è stato leggermente inferiore a quello della rete inglese, mentre quello della rete tedesca è stato 4 volte superiore, quello della rete francese quasi 10 volte superiore (9,7) ed infine quello della rete spagnola è stata di più di 20 volte superiore (Tab. 4).

Nel 1990 la rete autostradale italiana era seconda solo a quella della Germania e leggermente meno estesa rispetto a quella francese e significativamente più ampia rispetto a quella spagnola. Nel 2011 l’estensione sia della rete tedesca, sia di quella francese è praticamente doppia rispetto a quella italiana, mentre la rete spagnola è diventata la più estesa d’Europa con quasi 2.000 Km di rete in più rispetto alla Germania.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tab. 3 - Dati assoluti dell’ampliamento delle rete autostradale e ferroviaria AV in Km**  **Lunghezza rete ferroviaria AV in Km** | | | | | |
| *Anno* | *1990* | *2000* | *2013* |
| ITALIA | 224 | 248 | 923 |
| Germania | 90 | 636 | 1.334 |
| Francia | 710 | 1.281 | 2.036 |
| Spagna | - | 471 | 2.515 |
| *Fonte: elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat*  **Tab. 4 - Lunghezza rete autostradale in Km** | | | | |
| *Anno* | *1990* | *2000* | *2011* |
| ITALIA | 6.193 | 6.478 | 6.668 |
| Germania | 10.854 | 11.712 | 12.845 |
| Francia | 6.824 | 9.766 | 11.412 |
| Regno Unito | 3.181 | 3.600 | 3.686 |
| Spagna | 4.976 | 9.049 | 14.554 |
| UE15 | 39.616 | 51.490 | 64.144 |

*Fonte: elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat*