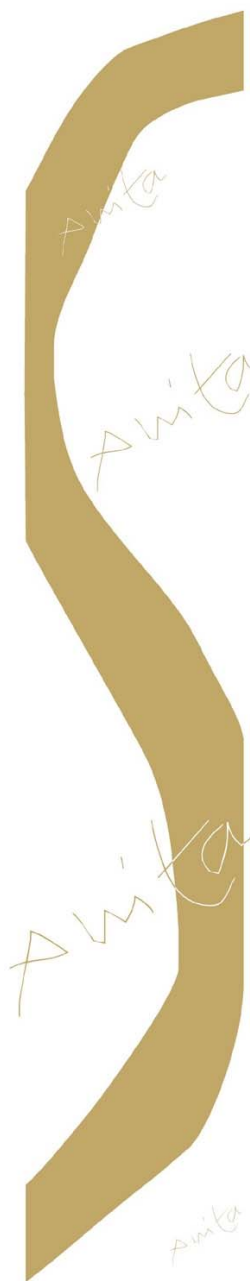


Centro Studi & Ricerche

**TRASPORTI: UN PARCO
AUTOVEICOLI SOTTOUTILIZZATO
MA UNA POSIZIONE
INTERNAZIONALE DI RILIEVO
Le apparenti contraddizioni del
trasporto merci italiano**

NEWSLETTER
Febbraio 2008

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

Via Oglio n°9 Roma
Tel. 06/8550263
fax 06/8554066
www.anita.it
centrostudi@anita.it



TRASPORTI: UN PARCO AUTOVEICOLI SOTTOUTILIZZATO MA UNA POSIZIONE INTERNAZIONALE DI RILIEVO

Le apparenti contraddizioni del trasporto merci italiano

Recentemente una rivista di settore (HP, “L’autotrasporto italiano? Ha perso...il treno”), rifacendosi ai dati sui veicoli da trasporto venduti in Europa nel periodo 2004-2007, lamentava una “crescita di domanda di trasporto, poco intercettata dalle aziende italiane”; un’osservazione formalmente corretta e confermata dalle statistiche ufficiali dell’Associazione Costruttori Europei di Autoveicoli (ACEA), sul confronto fra le registrazioni di autoveicoli commerciali nel periodo gennaio-ottobre 2007, rispetto all’analogo periodo del 2006. Sembra però che questa “istantanea” fotografi solo una pausa di riposo dopo una lunga corsa, testimoniata appunto dalla serie statistica di autoveicoli commerciali in uso nei Paesi europei della medesima fonte e riferita al periodo 2000-2005 (Tab. 1).

Tab.1 – Totale autoveicoli in uso nei Paesi europei (EU-15)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	% crescita (05/04)
AUSTRIA	80.308	79.148	78.111	78.155	77.848	75.981	-2,4
BELGIO	154.172	154.196	153.695	152.636	152.171	152.555	0,3
DANIMARCA	50.245	49.917	49.021	48.623	48.370	49.339	2,0
FINLANDIA	64.820	68.145	72.019	76.552	82.012	86.690	5,7
FRANCIA	563.000	568.000	565.000	568.000	569.000	566.000	-0,5
GERMANIA	1.206.429	1.199.794	1.157.796	1.124.516	1.105.751	1.033.462	-6,5
GRAN BRETAGNA	542.462	542.532	547.833	552.543	557.188	563.141	1,1
GRECIA	202.887	210.261	218.064	225.644	231.098	237.215	2,6
IRLANDA	31.405	32.531	32.831	33.748	34.802	37.580	8,0
ITALIA	938.190	868.208	1.079.263	1.092.194	1.057.505	1.070.308	1,2
OLANDA	176.000	183.000	188.000	192.000	165.000	166.000	0,6
PORTOGALLO	135.000	139.000	143.000	141.000	140.500	138.000	-1,8
SPAGNA	369.755	390.088	407.697	417.480	436.608	452.739	3,7
SVEZIA	77.015	77.107	76.163	75.156	75.480	76.385	1,2
EU-15 **	4.591.688	4.561.927	4.768.493	4.778.247	4.733.333	4.705.395	-0,6

** per I dati disponibili

Fonte: European Motor Vehicle, January 2007

In tale periodo il parco totale italiano, composto da veicoli leggeri (compresi fra 3,5 e 16 ton.) e da veicoli pesanti (superiori alle 16 ton.) è cresciuto del 14,1%, contro un aumento medio del 2,4% nell’Europa a 15 membri, a fronte di nessuna variazione registrata della flotta francese, una diminuzione del 14,3% della flotta tedesca e l’aumento certamente notevole del 22,4% del parco spagnolo. Se poi ci si volesse riferire al solo parco pesante, l’incremento italiano, che è stato nel periodo considerato del 43,9%, risulta circa sei volte superiore a quello medio europeo (+7,4%), a fronte di un aumento francese del 6,5% e una diminuzione tedesca del 2,1% (Tab.2).

Tab. 2 – Totale autoveicoli pesanti in uso (≥ 16 ton.) nei Paesi europei (EU-15)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	% crescita (05/04)
AUSTRIA	n.a	n.a	n.a	n.a	56.130	n.a	n.a
BELGIO	85.819	86.750	86.837	86.950	87.036	80.871	-7,1
DANIMARCA	32.892	33.329	34.262	34.266	34.167	35.190	2,9
FINLANDIA	34.442	35.168	36.186	37.559	39.328	40.708	3,5
FRANCIA	383.000	390.000	391.000	398.000	404.000	408.000	1,0
GERMANIA	460.433	467.333	455.430	447.313	448.300	450.783	0,6
GRAN BRETAGNA	277.929	279.787	282.577	284.959	288.828	223.856	-22,5
GRECIA	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
IRLANDA	553	643	735	901	1.015	1.280	26,1
ITALIA	357.513	331.172	496.961	510.472	503.064	514.535	2,3
OLANDA	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
PORTOGALLO	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
SPAGNA	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
SVEZIA	49.860	50.079	49.996	49.733	50.492	51457	1,9
EU-15 **	1.682.441	1.674.851	1.834.004	1.850.153	1.912.380	1.806.680	-5,5

** per I dati disponibili

Fonte: European Motor Vehicle, January 2007

Il risultato è che nel 2005 il parco italiano risulta, per consistenza, il primo parco europeo, che supera di poco quello tedesco, è poco meno del doppio di quello francese e più che doppio di quello spagnolo. Tali proporzioni erano già stabilite nel 2003, ultimo anno per il quale disponiamo di statistiche comparate sul traffico merci su strada dei vari Paesi europei (Tab.3) da fonte governativa francese¹

Tab. 3 Trasporto merci su strada per Paese (EU 15) 2003

	Mil ton	Mld ton/km	Trasp. Intern. Ton/km (%)
GERMANIA	2.900,9	281,5	22,5
FRANCIA	1.982,4	203,6	16,1
GRAN BRETAGNA	1.724,4	202,3	6,6
SPAGNA	1.850,1	192,6	28,1
ITALIA	1.243,1	174,1	17,7
PAESI BASSI	571,1	79,6	60,7
BELGIO	378,2	54,5	58,7
AUSTRIA	297,3	37,7	68,4
SVEZIA	318,5	34,2	17,0
FINLANDIA	400,0	30,9	12,9
PORTOGALLO	266,4	27,4	48,2
DANIMARCA	205,6	23,0	52,2
IRLANDA	251,6	15,5	24,5
NORVEGIA	230,1	14,9	20,1
LUSSEMBURGO	51,7	9,6	94,8
EU 15	12.671,2	1.381,6	25,4

Fonte : enquêtes TRM française et européennes, 2005

Les pays ont été triés selon le nombre de tonnes-kilomètres.

¹ J.P. Decure, A. Delort, Michel de Saboulin "Le Transport routier de marchandises en Europe en 2003" su TRM mai-juin-juillet 2005.

Dai dati sopra riportati, si evince che nel 2003 la Germania, con un parco praticamente equivalente a quello italiano, realizzava un traffico superiore del 61,7% a quello del nostro Paese; la Francia, con un parco più della metà di quello italiano, realizzava un traffico superiore del 16,8% e la Spagna, con un parco inferiore alla metà del nostro Paese, realizzava comunque un traffico superiore del 6,2% a quello italiano. Da altri dati si evince che comunque nel 2005 la Francia ha realizzato un traffico superiore del 7,5% a quello italiano. La sottoutilizzazione del parco autoveicoli è ovviamente un aspetto di un'esuberanza di offerta "frantumata" nel segmento delle imprese più piccole, così come i tassi prevalenti di mortalità delle imprese su quelli di natalità, ai quali abbiamo dedicato uno specifico commento, non impediscono una buona "performance" complessiva del settore, così come appare vuoi dai valori aggiunti pro-capite per categorie dimensionali di imprese (sui quali dedicheremo attenzione nella prossima newsletter), vuoi dall'analisi comparata di importanti pubblicazioni estere. Così, ad esempio, in una pubblicazione di settore, di fonte governativa francese, Pierre Billet-Legros e Annie Delort scrivono testualmente: " *Nel 2005 si profila un'Europa del trasporto merci su strada a due velocità; una, dinamica, chiaramente sotto il profilo del trasporto internazionale, con le bandiere tedesca, spagnola, italiana, portoghese, dei Paesi baltici, polacca; l'altra con le bandiere francese, britannica e belga che perdono pezzi di mercato e di attività*"².

Per quanto riguarda la crescita del traffico italiano il fenomeno è spiegato come un caso singolare rispetto ai Paesi accomunati nel progresso e nei quali lo sviluppo dei trasporti risulta collegato con l'andamento del PIL, e quindi del sistema economico complessivo. In Italia, invece, il progresso è del tutto indipendente da una crescita generale, che è invece inferiore alla media europea e deve essere attribuito a guadagni di competitività del settore rispetto a Francia, Belgio e Germania.

Nel periodo 2002-2005 il traffico complessivo (nazionale ed internazionale) italiano è cresciuto del 9,9%, contro il 9,6% della Germania, lo 0,5% della Francia, il -16,7% del Regno Unito, l'8,9% dei Paesi Bassi, ovvero di un tasso superato soltanto da un eccezionale exploit spagnolo (26,4%).

La metodologia dell'analisi congiunturale francese, per quanto facilitata dalla maggiore specializzazione di quel mercato, ci sembra meritevole di una citazione sintetica non certo per una trasposizione dei contenuti, ma proprio per apprezzare l'ampiezza della gamma di redditività aziendali coesistenti all'interno del medesimo settore.

L'articolo di Paul Jourdy³, dal titolo (tradotto) "La grande differenza di performances nel trasporto merci su strada", sottolinea:

- 1) la scomparsa, nel periodo 1998/2003, di circa il 10% delle aziende, ma quasi il 20% delle microimprese fino a 5 addetti, che rappresentano ancora il 71% dell'universo del settore;
- 2) l'aumento del 15% delle imprese con oltre 6 addetti e l'aumento dell'1,5% delle aziende con oltre 100 addetti;
- 3) il deterioramento della redditività media delle aziende che operano su lunga distanza dal 2001, contro una migliore resistenza delle imprese

² Pierre Billet-Legros e Annie Delort ; Notes de synthèse du SESP, n.165 avril-mai-juin 2007

³ Articolo apparso su "Note de synthèse du SESP n.162 avril-mai-juin 2006

che operano su specifici segmenti di mercato (es. corrieri e trasporti leggeri a breve distanza, benne⁴);

- 4) la diminuzione delle imprese di trasporto alimentare e di quelle con cisterna, contro un forte aumento (raddoppiate in 5 anni) delle imprese di trasporto leggero e del trasporto con benna;
- 5) “un vivaio di piccole imprese con elevati rendimenti nel trasporto leggero a breve distanza”.

Malgrado la relativa de-specializzazione dell’offerta italiana e, al di là dei segmenti rappresentati dalle diverse associazioni, si rende necessaria, a nostro avviso, un’operazione analoga a quella francese per dare la massima utilità alle rilevazioni statistiche settoriali, soprattutto nei confronti dei lettori coinvolti, le imprese, nonché per offrire un contributo significativo alla stessa razionalizzazione del settore.

⁴ Il termine benne, tradotto letteralmente dal francese, indica un tipo di macchinario multiuso (per cavi, scavi, raccolta, miscela) normalmente montato su pale gommate o escavatori per usi agricoli, di costruzione strade, di pulizia strade, ecc. Il termine indica una serie diversificata di macchine per il trattamento del suolo: in senso stretto non sono automezzi per il trasporto merci, ma automezzi speciali che diventano macchinario mobile, ma che comunque si spostano sulle strade come un'autocisterna per raggiungere il luogo in cui devono operare. Anche se la benna in senso stretto è il terminale diversificato ed operativo, in realtà il termine comprende la motrice.