

confetra - nota congiunturale sul trasporto merci

a cura del
Centro Studi Confetra

Periodo di osservazione
gennaio-dicembre 2003

Anno VII - n° 1
febbraio 2004

La nota congiunturale Confetra sul trasporto merci presenta semestralmente i risultati di un'indagine sull'andamento del mercato del trasporto merci italiano, indicandone le variazioni rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

L'indagine si riferisce a tre attività fondamentali:

- autotrasporto a carico completo (nazionale ed internazionale)
- trasporto collettame (corrieri nazionali)
- spedizione internazionale (modalità e relazioni di traffico)

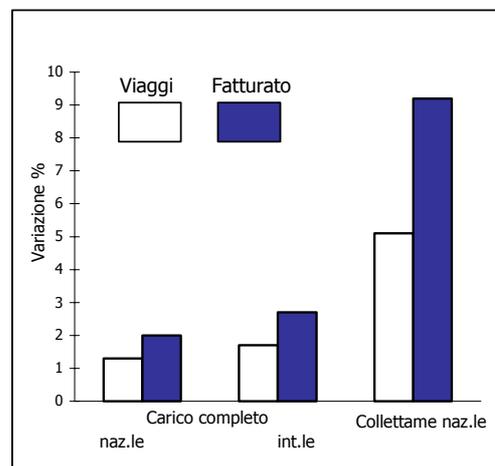
Il trend evolutivo è rilevato sia in quantità di traffico che in fatturato. L'indagine è svolta intervistando un panel di circa 100 imprese tra le più rappresentative dei vari settori.

Per un raffronto con i dati raccolti ed elaborati dal Centro Studi Confetra sono pubblicati gli andamenti dei principali indici della nostra economia e dei trasporti rilevati da altre fonti. Tali valori risultano spesso sfasati in ritardo temporale rispetto alle indicazioni Confetra, contribuendo comunque a completare lo scenario evolutivo tratteggiato.

ANDAMENTO TRASPORTO MERCI
 genn/dicembre 2003 rispetto allo stesso periodo 2002
 Rilevamento a cura del Centro Studi Confetra

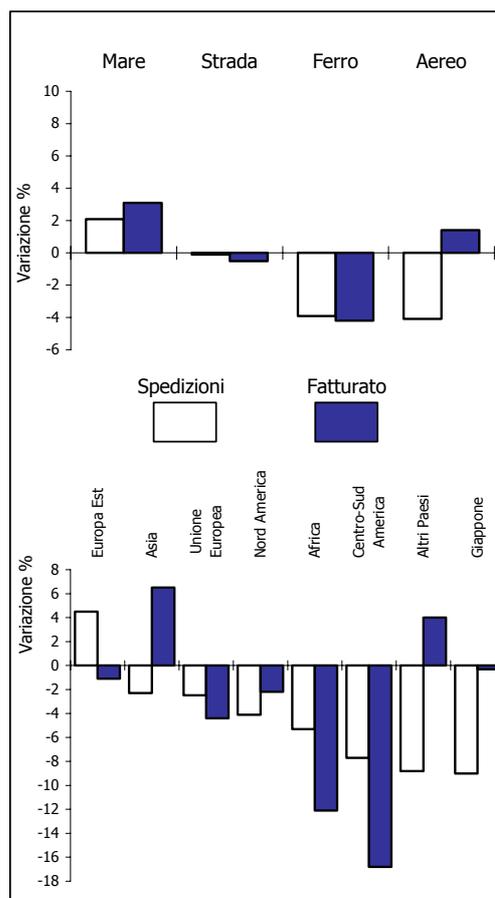
Trasporto su strada
 (compreso combinato)

	Viaggi	Fatturato
Nazionale carico completo	+ 1,3 %	+ 2,0 %
Internazionale carico completo	+ 1,7 %	+ 2,7 %
	Consegne	Fatturato
Nazionale collettame (Corrieri)	+ 5,1 %	+ 9,2 %
Peso a partita	+ 2,3 %	



Spedizioni internazionali

	Spedizioni	Fatturato
Aereo	- 4,1 %	+ 1,4 %
Ferrovia	- 3,9 %	- 4,2 %
Mare	+ 2,1 %	+ 3,1 %
Strada	- 0,1 %	- 0,5 %
Unione Europea	- 2,5 %	- 4,4 %
Europa Est	+ 4,5 %	- 1,1 %
Nord America	- 4,1 %	- 8,6 %
Centro-Sud America	- 7,7 %	- 16,8 %
Giappone	- 9,0 %	- 0,3 %
Asia	- 2,3 %	+ 6,5 %
Africa	- 5,3 %	- 12,1 %
Altri Paesi	- 8,8 %	- 2,2 %



Fonte: Centro Studi Confetra

Nel 2003, dopo la debacle dell'anno precedente, il mercato nazionale dei trasporti su strada ha avvertito una discreta ripresa:

anni	2003	2002	2001	2000	1999
Carico completo	+ 1,3%	- 3,1%	+ 1,8%	+ 5,9%	+ 4,2%

Il comparto collettamistico offre risultati più che soddisfacenti:

anni	2003	2002	2001	2000	1999
Collettame	+ 5,1%	+ 0,1%	+ 0,1%	+ 6,1%	+ 3,9%

Sul mercato internazionale i valori rimangono pressochè invariati rispetto all'anno 2002 :

anni	2003	2002	2001	2000	1999
Strada	+ 1,7%	+ 1,5%	+ 3,1%	+ 6,8%	+ 3,9%

Ad esclusione del mare, segni negativi si sono registrati per tutti gli altri sistemi di trasporto. L'aereo, in negativo per i volumi di traffico, acquista tuttavia sul piano tariffario, mentre la ferrovia continua a decadere su entrambi i fronti.

In riferimento alle aree geografiche, migliorano - nei flussi - unicamente gli scambi con l'Est Europeo e - nei prezzi - quelli con i Paesi asiatici (Giappone escluso).

ANDAMENTO TRASPORTO MERCI 2003/2002
Rilevamento fonti diverse

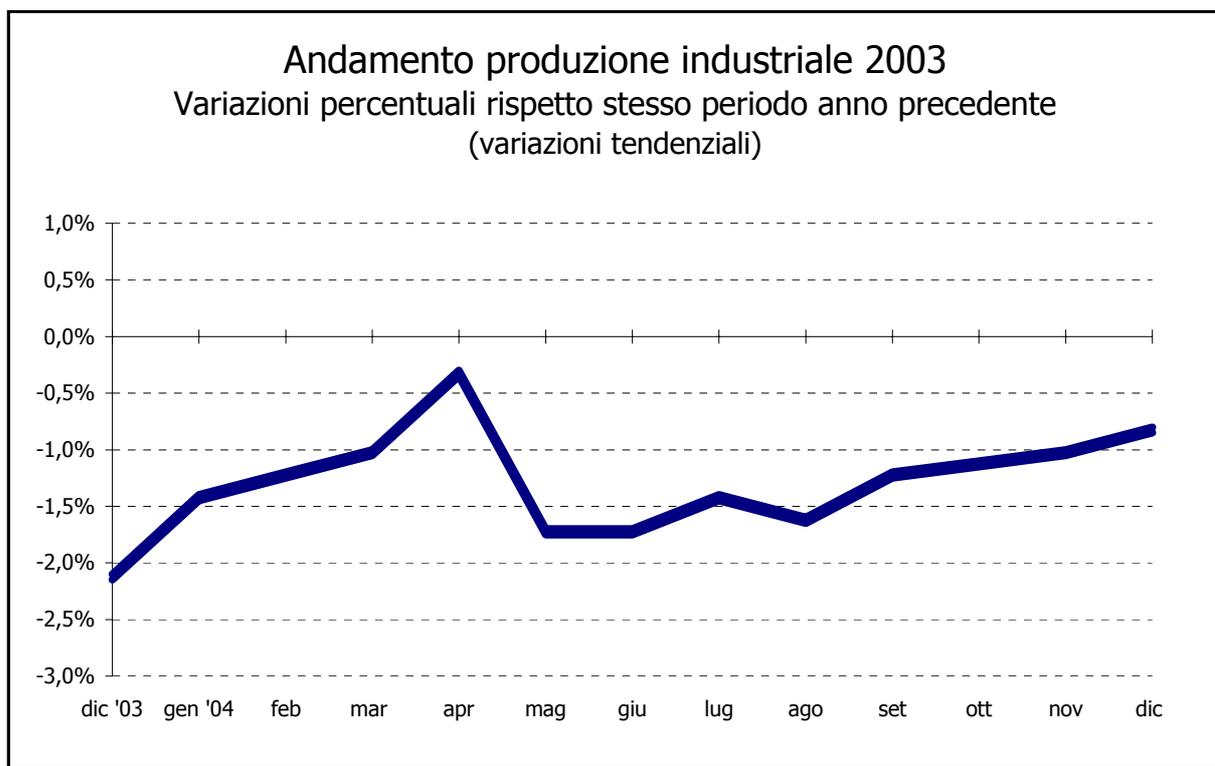
Tipologia	Periodo	Variazione	Fonte
Traffico autostradale (veicoli x km)	gen/ott.	+ 2,5%	Aiscat
Traffico ferroviario (t x km) Totale	gen/dic	- 2,2%	Trenitalia
Traffico aereo compr.aviocamionato (tonnellate)	gen/dic		Assaeroporti
Linate+Malpensa	366.543	+ 9,8%	
Ciampino+Fiumicino	147.510	- 1,4%	
Orio al Serio	128.687	+ 12,3%	
Traffico marittimo container (TEU x 1000)	gen/dic		Autorità portuali
Gioia Tauro		+ 6,6%	
Genova		+ 4,9%	
La Spezia		+ 3,2%	
Livorno		+ 8,4%	
Taranto		+ 39,6%	
Napoli		- 2,9%	
Salerno		+ 11,4%	
Venezia		+ 8,1%	
Trieste		- 35,0%	
Ravenna		- 0,2%	

Raffrontando i risultati dei rilevamenti Confetra con quelli delle altre fonti si confermano gli andamenti generali per le varie modalità.

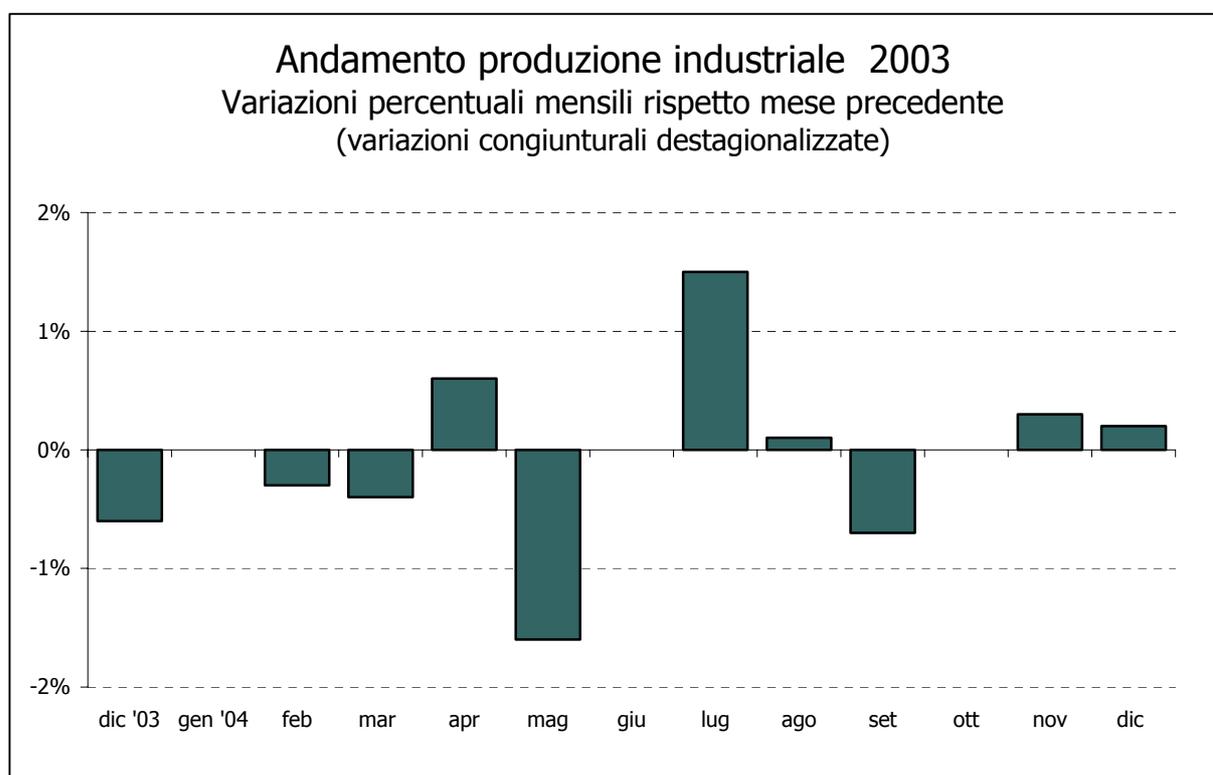
Prosegue il calo della ferrovia, mentre ritorna positiva la strada, anche se con tassi di crescita più bassi rispetto al passato.

Più che soddisfacenti i valori del traffico aereo. La lieve perdita degli scali romani è ampiamente ripagata dal recupero degli aeroporti lombardi (Malpensa vede l'ingresso di nuovi vettori e recupera traffico che prima viaggiava attraverso scali stranieri, mentre Orio al Serio fa fronte ai maggiorati volumi dei Couriers) .

Anche il traffico marittimo containerizzato offre buoni risultati. Quasi tutti i porti guadagnano volumi: sempre forte la crescita di Taranto ed anche Salerno, Livorno, Gioia Tauro e Genova mostrano aumenti significativi. Continua, purtroppo, il declino di Trieste.



Fonte: ISTAT



Fonte: ISTAT

Nell'intero anno 2003 l'indice della produzione industriale ha registrato un calo dello 0,8% rispetto al 2002.

L'analisi per settore di attività economica evidenzia aumenti nei settori:

- energia elettrica, gas, acqua (+ 4,8%);
- estrazione di minerali (+ 4,0%);
- raffinazione del petrolio (+ 2,4%).

I cali più vistosi riguardano:

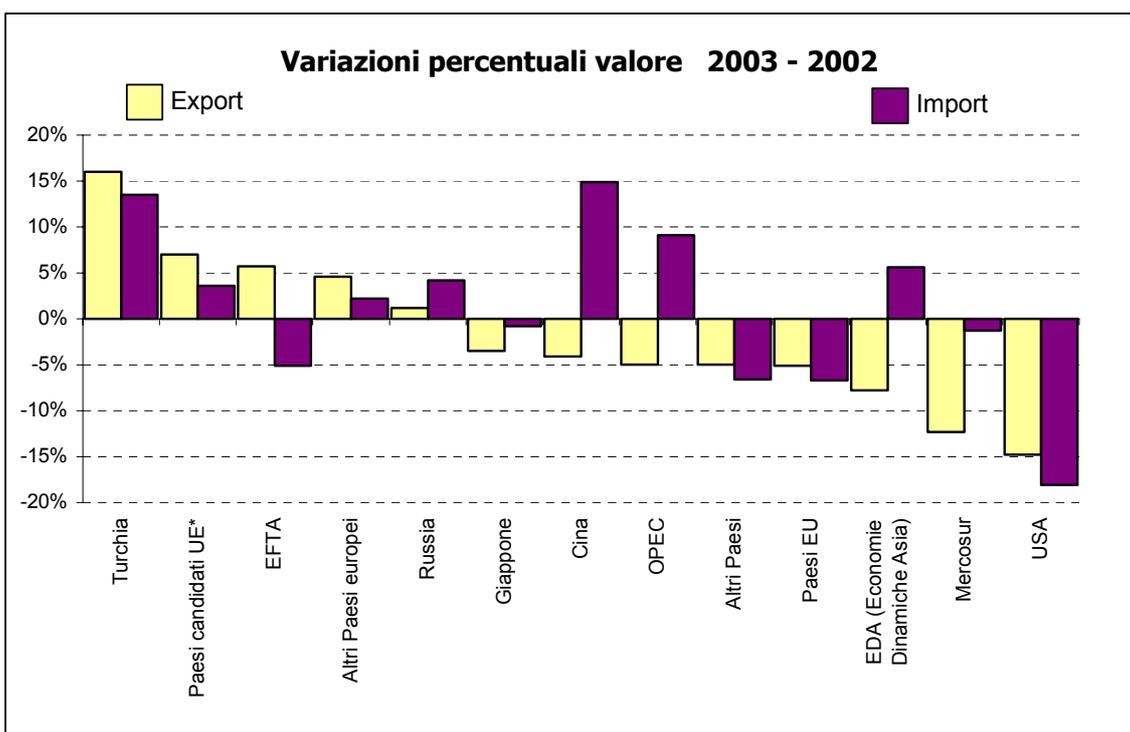
- industrie manifatturiere (- 6,0%);
- pelli e calzature (- 5,5%);
- apparecchi elettrici e di precisione (- 4,9%);
- produzione mobili (- 4,1%).

PRODUZIONE INDUSTRIALE - Variazione indici percentuali gen-dic 2003 / gen-dic 2002	
<i>Settori attività economica</i>	<i>variazione</i>
Produzione energia elettrica, gas ed acqua	+4,8%
Estrazione di minerali	+4,0%
Raffinerie di petrolio	+2,4%
Industrie delle carta, stampa ed editoria	+2,0%
Produzione metalli e prodotti in metallo	+1,7%
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	+1,4%
Industrie del legno e dei prodotti in legno (escl.mobili)	+0,9%
Produzione articoli in gomma e materie plastiche	-0,1%
Lavorazione minerali non metalliferi	-1,0%
Fabbricazione prodotti chimici e fibre sintetiche	-2,1%
Produzione macchine ed apparecchi meccanici	-3,6%
Industrie tessili e dell'abbigliamento	-3,6%
Produzione mezzi di trasporto	-3,8%
Produzione mobili	-4,1%
Produzione apparecchi elettrici e di precisione	-4,9%
Industrie delle pelli e delle calzature	-5,5%
Altre industrie manifatturiere	-6,0%

Commercio estero - Variazioni percentuali su valore						
	Paesi UE gen-dic. 2003/2002			Paesi extra UE gen-dic. 2003/2002		
Esportazioni	- 6,7%			- 3,4%		
Importazioni	- 5,1%			0,0%		
Paesi ed aree	Export	Import	Saldo Export- Import (mio €)	Export	Import	Saldo Export- Import (mio €)
Paesi candidati UE*				+ 7,0%	+ 3,6%	+ 6.330
EFTA				+ 5,7%	- 5,1%	- 17
Russia				+ 1,2%	+ 4,2%	- 4.402
Altri Paesi europei				+ 4,6%	+ 2,2%	+ 1.305
Turchia				+ 16,0%	+ 13,5%	+ 1.393
OPEC				- 5,0%	+ 9,1%	- 6.683
USA				- 14,8%	- 18,1%	+ 11.697
Mercosur				- 12,3%	- 1,3%	- 1.195
Cina				- 4,1%	+ 14,9%	- 5.694
Giappone				- 3,5%	- 0,8%	- 941
EDA (Economie Dinamiche Asia)				- 7,8%	+ 5,6%	+ 2.204
Altri Paesi				- 5,0%	- 6,6%	+ 5.234
Totale	- 6,7%	- 5,1%	- 7.599	- 3,4%	0,0%	+ 9.230

* Questo gruppo include i Paesi candidati che, sulla base delle conclusioni del Consiglio Europeo, del 12-13 dicembre 2002, entreranno a far parte dell'UE a decorrere dal 1° maggio 2004. Si tratta di: Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria.
Per gli altri Paesi candidati, Bulgaria, Romania e Turchia la data di ingresso non è ancora stata fissata; i primi due sono inseriti nel gruppo "Altri Paesi europei", la Turchia è considerata singolarmente.

Fonte: ISTAT



Il buon risultato dei nostri scambi commerciali con i Paesi extra-UE (in attivo per 9.230 milioni di Euro), viene in gran parte drenato dai pessimi risultati degli scambi con i Paesi UE (in passivo per 7.600 milioni di Euro). Viene così drasticamente riducendosi il saldo cumulato complessivo del nostro commercio con l'estero che, da un valore di oltre 7.838 milioni di Euro del dicembre 2002, decade nel 2003 a 1.635 milioni di Euro, registrando un calo record del 79 per cento.

Il valore degli scambi per area è variato come segue:

- ➡ - 3,4% relativamente all'export verso i Paesi extra-UE
- ➡ - 6,7% relativamente all'export verso i Paesi UE.
- ➡ - 5,1% relativamente all'import dai Paesi UE

Per quanto riguarda i traffici extracomunitari, nell'anno 2003 rispetto al 2002 gli incrementi più consistenti dell'export hanno riguardato la Turchia, i Paesi candidati UE ed i Paesi EFTA. Il calo più pesante ha invece investito gli USA, i Paesi del Mercosur e le Economie Dinamiche Asiatiche.

Da alcune aree geo-economiche le importazioni sono aumentate (Cina, Turchia, Paesi OPEC), mentre si sono contratte con altre.

I calo più pesante ha coinvolto riguardato gli Stati Uniti. Seguono poi i Paesi della Comunità Europea, i Paesi Altri e gli EFTA.

Commercio estero - Variazioni percentuali in valore gen-dic 2003 / gen-dic 2002

PAESI	EXPORT	IMPORT	SALDO EXPORT-IMPORT (mio Euro)
Spagna	+ 1,3%	- 2,4%	+ 5.756
Regno Unito	- 6,3%	- 11,4%	+ 5.722
Grecia	- 7,2%	+ 4,6%	+ 3.981
Francia	- 6,3%	- 6,4%	+ 3.014
Portogallo	- 11,0%	- 13,0%	+ 1.803
Danimarca	- 12,2%	- 3,4%	+ 77
Finlandia	- 13,1%	+ 4,6%	- 506
Lussemburgo	- 8,6%	+ 21,4%	- 629
Svezia	- 3,5%	- 4,3%	- 868
Austria	- 4,6%	- 6,0%	- 1.057
Irlanda	- 10,5%	+ 7,5%	- 2.595
Belgio	- 18,5%	- 5,9%	- 4.015
Paesi Bassi	- 14,2%	- 6,1%	- 8.515
Germania	- 6,3%	- 4,4%	- 9.853
Totale UE	- 6,7%	- 5,1%	- 7.599

Fonte: ISTAT

Quanto al commercio estero con i Paesi dell'UE, nel 2003 si sono registrati aumenti delle cessioni unicamente nei confronti della Spagna.

Dal lato degli acquisti, le variazioni negative hanno riguardato la maggior parte dei Paesi, ad esclusione di Lussemburgo, Irlanda, Finlandia e Grecia.

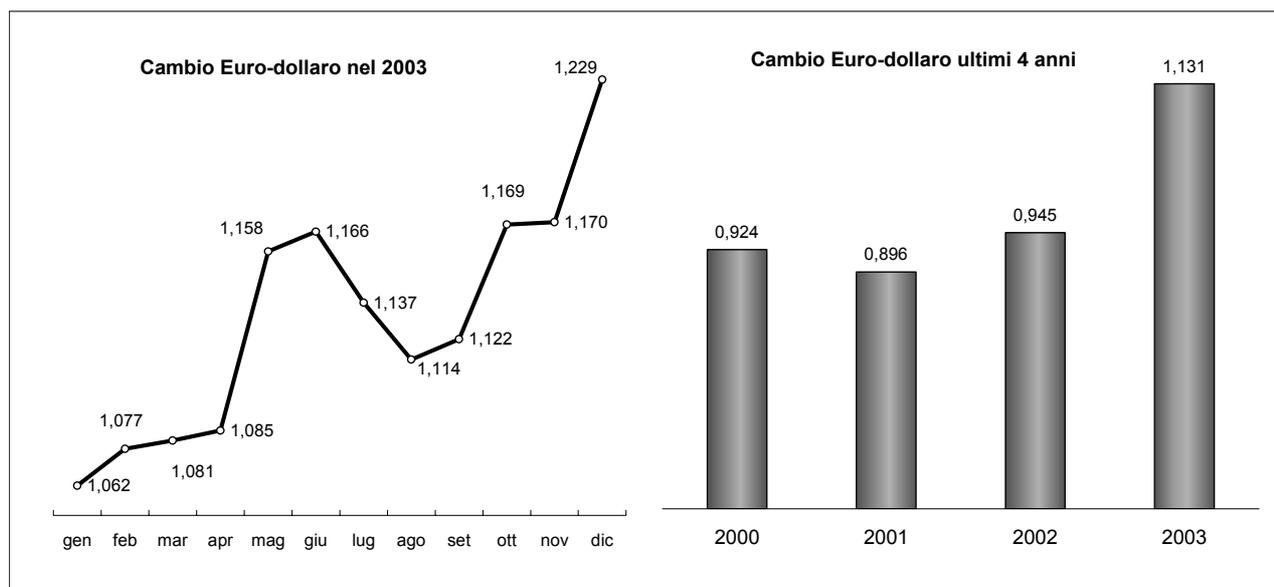
Nello stesso periodo, i saldi positivi hanno interessato l'interscambio con Spagna, Regno Unito, Grecia, Francia e Portogallo; quelli maggiormente negativi coinvolgono Germania, Paesi Bassi, Belgio e Irlanda.

NOTA SUI CAMBI

I dati di import-export a valore forniti dall'ISTAT (tabelle precedenti) sono poco confrontabili con quelli sull'andamento del trasporto merci (sia a volume che a fatturato) per effetto delle brusche variazioni dei cambi che si sono verificate nel 2003, soprattutto col dollaro e (in misura minore) lo yen.

Molto del nostro import-export è infatti denominato in dollari, il cui cambio contro l'Euro è passato dallo 1,062 di gennaio allo 1,229 di dicembre. Anche nel confronto anno su anno la rivalutazione è brutale: lo 1,131 medio del 2003 rappresenta un +19,7% rispetto alla media dell'anno precedente (vedi diagrammi seguenti).

Il nostro export ha risentito pesantemente della variazione dei cambi. In linea generale, i volumi di spedizioni ed il fatturato degli spedizionieri hanno avuto variazioni meno brutali perché i nostri produttori, pur di mantenere le posizioni commerciali su mercati conquistati con fatica, non hanno scaricato sui prezzi l'intera rivalutazione dell'Euro.



COMMENTI

Per il settore delle aziende associate a Confetra il 2003 è stato un anno difficile e deludente, in attesa della ripresa che non è mai arrivata, mentre si è assistito a:

- a) una crescita molto modesta del PIL, peraltro con spostamento dei consumi su settori che hanno influenza scarsa o nulla sulla domanda di trasporto (telecomunicazioni, immobiliare, ecc.);
- b) una produzione industriale cedente nella maggior parte dei settori, con progressi in settori come l'energia elettrica, l'estrazione di minerali, ecc. che hanno poco effetto sulla domanda di trasporto (esclusa quella per condotte);
- c) un cedimento dell'export su quasi tutti i mercati più importanti (USA, Giappone, ecc.);
- d) un aumento dell'import dalla Cina e pochi altri paesi (ma si sa che le aziende italiane tendono ad acquistare CIF, per cui gran parte del valore aggiunto della logistica viene assegnato al paese di origine della merce).

La pressione competitiva è stata molto alta in tutti i settori; sia l'industria che la distribuzione organizzata hanno cercato di difendere i margini comprimendo i costi dei servizi acquistati. Le industrie hanno anche continuato a ridurre le scorte, chiedendo servizi di trasporto sempre più veloci ed affidabili.

Per l'autotrasporto si è avuto un certo incremento di prezzo a seguito della introduzione della patente a punti, ma la perdurante scarsità dei controlli non ha ancora moralizzato abbastanza la situazione. Fortunatamente, problemi tecnici hanno fatto rinviare l'introduzione della LKW Maut in Germania (tassazione sull'uso delle infrastrutture), che avrebbe rappresentato un forte aggravio per i trasportatori (in generale il cliente accetta di riconoscere il pedaggio per km, ma non vuole riconoscere i costi della gestione che questo comporta che vale almeno il 10% dell'importo).

I grandi MTO hanno dovuto far fronte alla "storica" incapacità delle FS di migliorare il servizio erogato a fronte della domanda di miglior servizio da parte dei clienti. L'offerta di trazioni da parte delle aziende ferroviarie private è aumentata nettamente, ma è ancora marginale e specializzata su alcuni tratti transfrontalieri.

Nel settore della logistica a valore aggiunto vi sono stati alcuni casi rilevanti di *outsourcing*, ma la qualità media dei contratti non si è evoluta in modo significativo, mentre è continuata una forte pressione sui prezzi.

Nel complesso il settore ha vissuto un anno sostanzialmente riflessivo, come del resto tutta l'economia italiana.