



**INTERPORTO BOLOGNA**



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E  
AGRICOLTURA DI BOLOGNA

*Camera dell'Economia*

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STATISTICHE “PAOLO FORTUNATI”

UNIVERSITÀ DI BOLOGNA – ALMA MATER STUDIORUM

## **OSSERVATORIO PERMANENTE SUL TRASPORTO CAMIONISTICO**

**IL TRASPORTO CAMIONISTICO DI MERCI  
IN INTERPORTO BOLOGNA NEL 2010**

Executive report

*L'Osservatorio permanente sul trasporto camionistico, nasce nel 2010 con l'obiettivo di misurare i flussi di movimentazione dei mezzi su gomma che hanno origine e destinazione nell'infrastruttura interportuale, in modo da rendere possibile lo sviluppo di strategie volte a favorire gli utilizzatori dei servizi di Interporto Bologna.*

*Dopo una fase di pre-indagine, svolta nel mese di Settembre 2010, tra Novembre e Dicembre dello stesso anno, si è svolta la rilevazione di cui il presente executive è una sintesi. I risultati completi, diffusi presso i rispondenti, sono disponibili per le aziende di interporto su richiesta a:*

*Leone Serena*

[stat.osservatoriotrasporto@unibo.it](mailto:stat.osservatoriotrasporto@unibo.it)

*31/Marzo/2011*

A cura di:

responsabile Angela Montanari (Dipartimento Scienze Statistiche)

Cristina Bernini (Dipartimento Scienze Statistiche)

Andrea Guizzardi (Dipartimento Scienze Statistiche)

Serena Leone (Dipartimento Scienze Statistiche)

*Si ringraziano per gli spunti offerti e la discussione: Andrea Bardi, Roberto Torluccio, Pietro Spirito.*

## ES1. Il quadro macroeconomico

Il rapporto prodotto a Marzo 2011, ha come punto di partenza l'analisi della situazione macroeconomica generale, partendo da quella mondiale, passando per quella europea e arrivando infine ad un livello di dettaglio regionale.

Secondo le previsioni del Fondo monetario internazionale (FMI, World Economic Outlook, Ottobre 2010), nel 2010 la crescita dell'economia mondiale si è attestata al 4.8%. Nei paesi avanzati l'attività è aumentata del 2.7% mentre nei paesi emergenti ed in via di sviluppo si è prevista una crescita del 7.1%.

La ripresa del livello d'attività va in parallelo con quella del commercio mondiale, che l'FMI prevede per il 2010 in ripresa dell'11.4%, ripresa che dovrebbe continuare nel 2011, pur rallentando e attestandosi attorno al 4%.

Per quanto riguarda il trasporto di merci su strada a livello europeo, circa l'80% del totale dei veicoli per il trasporto merci che circolano in Europa si concentrano nelle cinque principali economie: Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia e Spagna. Tra queste, l'Italia è il terzo paese per autocarri merci, autocarri speciali e motrici (Tabella EX1). I dati sul movimento merci nel primo semestre 2010 indicano che la ripresa si è manifestata ovunque, anche se solo in Francia il 2010 è iniziato con il segno positivo. Per quanto riguarda la Spagna, è opportuno evidenziare che la dinamica molto negativa, registrata nel 2009, ha infatti solo rallentato nel primo semestre 2010, al contrario della Germania, che evidenzia un miglioramento non trascurabile (pur mantenendo una variazione con segno negativo).

*Tabella EX1. Alcuni indicatori sul trasporto di merci nei principali paesi europei*

<b>Paese</b>	<b>Circolante</b> (autocarri, trattori stradali, semirimorchi e rimorchi ). <b>2009</b>	<b>Nuove immatric.</b> (autocarri, trattori stradali, semirimorchi e rimorchi ). <b>2009</b>	<b>Tonn.</b> <b>Trasport.</b> <b>2009 (mil)</b>	<b>Tonn. per</b> <b>veicolo</b> <b>(2009)</b>	<b>Var</b> <b>'09/'08</b> <b>(%)</b>	<b>Var</b> <b>'10/'09</b> <b>(%)*</b>
Italia	4,584,000	171,000	1469	320	-3.4	n.d.
UK	3,564,000	n.d.	1461	410	-17.8	n.d.
Spagna	5,136,000	136,400	1711	333	-19.3	-7,7
Francia	5,405,000	392,400	1939	359	-12.0	7,8
Germania	2,385,000	204,200	2769	1,161	-10.0	-2,5

\* Dati relativi ai primi due trimestri del 2010 aggiornati al 10/02/2011;

A livello italiano, il saldo tra imprese che riportano una crescita della domanda nazionale e quelle che riportano una diminuzione è del 14%, un risultato molto positivo se paragonato ai valori rilevati nello stesso periodo del biennio precedente (-75% e -13%). Per quanto riguarda invece la domanda internazionale, il saldo tra imprese che riportano una crescita della domanda nazionale e quelle che riportano una diminuzione passa da -74% nel 2009 a +39% nel 2010 (considerando le tonnellate) e da -81% a +27% in termini di tonnellate-km (Fonte: Federtrasporto, Indagine congiunturale sul settore dei trasporti, numero 31, Dicembre 2010). Anche il traffico autostradale di veicoli pesanti evidenzia segnali di ripresa.

La dinamica del valore aggiunto regionale, nel 2010, ha ricalcato quella nazionale pur mostrando un'accelerazione leggermente superiore a quella del PIL italiano (Tabella Ex2).

L'aspetto principale dell'analisi della formazione del reddito per settori è la ripresa dell'industria in senso stretto, il cui valore aggiunto è visto in crescita del 4.1%. Questa crescita è importante per il settore dei trasporti sia perché è avvenuta con la riduzione del livello di scorte, sia perché, a sostenere la produzione industriale, sono soprattutto le esportazioni e, quindi, il segmento con maggiore valore aggiunto per i servizi trasportistici e per IB. Infatti, secondo ISTAT (2010), la ripresa della produzione regionale è trainata dall'export, che nel primo semestre del 2010 ha registrato una ripresa del 11.7% in termini nominali (circa il 7% in termini reali e destagionalizzati per le giornate di lavoro).

*Tabella Ex2. Variazione tendenziale del PIL settoriale: anno 2010*

	<b>Totale</b>	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Servizi
Emilia Romagna	<b>1.5%</b>	1.2%	4.1%	-2.3%	1.2%
Italia	<b>1.1%</b>	1.2%	4.0%	-2.6%	0.9%

*Fonte: Unioncamere E.R. - Prometeia, Scenario economico provinciale, novembre 2010.*

## **ES2. I risultati dell'indagine 2010**

Le principali informazioni rilevate nell'indagine annuale riguardano il tonnellaggio trasportato, la metodologia di trasporto effettuato – e con quale tipo di carico - e la categoria merceologica di appartenenza.

Nel 2010 IB ha movimentato 1.7 milioni di tonnellate di merci in uscita contro 1.6 milioni di merci in entrata (Tabella EX3). Il prevalere per 113 mila tonnellate dell'export sull'import conferma l'uscita dalla crisi acuta, in quanto la ripresa economica ha permesso di ridurre le giacenze presenti in magazzino.

*Tabella EX3. Merci movimentate per origine/destinazione e mercato (Tonn. x1000)*

	Flusso nazionale			Flusso internazionale			Totale
	E/R	Altre regioni	Totale nazionale	Estero terrestre	Estero altri paesi	Totale internaz.	
Provenienza della merce	685	536	1,221	171	196	367	1,588
Destinazione della merce	354	889	1,243	244	214	458	1,701
Saldo	-331	353	22	73	18	91	113

Il mercato nazionale (quello principale per IB) mostra un leggero prevalere dei flussi in entrata, mentre sul mercato internazionale prevalgono nettamente i flussi in uscita. In sintesi, la consistenza assoluta di quanto movimentato, e la composizione dei flussi in entrata e uscita, dimostrano il ruolo primario di IB come collegamento tra la realtà produttiva regionale e i mercati di sbocco internazionali.

Il 66% delle aziende di IB movimentata su gomma oltre 10 tipologie di merce (la quota sale a quasi 70% se si prendono in considerazione le aziende che effettuano solo servizio di trasporto e non si occupano anche di servizi di logistica. Per quanto riguarda quest'ultime, una azienda su quattro movimentata al massimo 5 merci su gomma). Considerando complessivamente le tre principali merci trasportate dalle aziende in IB emerge che i beni legati all'industria meccanica pesante (elettronica, macchinari, ecc.; meccanica, mezzi di trasporto, ecc.; acciaio e ferro) sono la tipologia di merce movimentata in via principale dalla maggioranza relativa delle imprese (36%). Al secondo posto della graduatoria si posiziona il settore alimentare, che ha una quota del mercato di IB (espressa in tonnellate movimentate) del 23%. I prodotti di arredamento e mobilio si posizionano al terzo posto.

La tipologia di carico principale, scelta da coloro che movimentano numerose categorie merceologiche risulta essere il carico groupage. Le aziende che offrono in prevalenza servizi groupage, movimentano mediamente circa un quarto del volume di merci

smistato da IB, sia in entrata sia in uscita. Un'ulteriore prospettiva considerata nell'analisi è quella basata sulla tipologia di trasporto che distingue tra aziende che operano in conto proprio o in contro terzi o con entrambe le modalità. La maggioranza delle aziende di IB (86%) opera per conto terzi, mentre solo il 4% opera per conto proprio. Il rimanente 10% opera contemporaneamente in proprio e per conto terzi e tutte trasportano più di 10 merci differenti.

Un'importante informazione rilevata dall'indagine riguarda la modalità di trasporto con cui la merce viene movimentata. In particolare, è stata considerata la distinzione tra trasporto su gomma e altre modalità di trasporto. In questa seconda categoria rientrano i flussi di merci che vengono spostati combinando trasporto su gomma e altri mezzi di trasporto, quali ferrovia, aereo o nave.

Complessivamente, l'85% delle merci totali che entrano ed escono da Interporto Bologna vengono movimentate esclusivamente con trasporto stradale. Le aziende che offrono servizi di trasporto, sia servizi ausiliari, utilizzano per l'84% della merce complessivamente movimentata il trasporto su gomma, utilizzando una modalità di carico principalmente di tipo groupage; la percentuale sale all'87% per le aziende di solo trasporto, che invece utilizzano principalmente carichi completi.

L'utilizzo del trasporto su gomma caratterizza in misura rilevante i flussi di merci che si spostano sul territorio nazionale (88% dei flussi nazionali complessivi). Le aziende che trasportano in conto proprio spostano il 23% del loro volume merci usando la combinazione di gomma e altre modalità di trasporto. Le aziende che operano sia in contro proprio che per terzi utilizzano per la quasi totalità dei loro trasporti la modalità su gomma (89% delle tonnellate trasportate).

Le prospettive per il 2011 sul livello di attività, espresse dalle imprese operanti in interporto sono molto positive. La maggioranza assoluta dei rispondenti (56%) è concorde nel valutare che movimenterà nel 2011 un quantitativo di merci maggiore di quelle movimentate nel 2010 (Tabella EX4).

*Tabella EX4. La previsione sul movimento merci per il 2011 (% di imprese)*

	Previsione 2011 (% non ponderata)			Previsione 2011 (% ponderate per tonnellate trasportate)		
	In aumento	Stazionaria	In diminuzione	In aumento	Stazionaria	In diminuzione
Totale imprese IB	56	31	13	50	24	26

Si conferma che a trainare la crescita saranno soprattutto le imprese più esposte sui mercati internazionali. Tra queste, il saldo tra ottimisti e pessimisti raggiunge +63%.

A rafforzare il quadro positivo il fatto che tra le imprese “in crescita” vi è un ulteriore 10% di soggetti che nel 2010 hanno sperimentato o una diminuzione (6%) o nessuna variazione (4%) rispetto a quanto movimentato nel 2009 (Tabella EX5).

*Tabella EX5. Confronto tra dinamiche presenti e prospettive (% di imprese)*

		Nel 2011			Variazione osservata nel 2010
		Aumenterà	Resterà stazionaria	Diminuirà	
<b>Nel 2010 è:</b>	Aumentata	47	14	4	65
	Stazionaria	4	10	-	14
	Diminuita	6	6	8	20
<b>Attese 2011</b>		<b>57</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

## **ES2. I servizi offerti da IB alle aziende**

L'indagine ha infine misurato grado di conoscenza e soddisfazione rispetto a tre servizi erogati da Interporto Bologna nel 2010:

- 1) condominiale;
- 2) distribuzione del carburante;
- 3) telematico.

La misura è riflessa da un punteggio tra 1 e 7 attribuito dai rispondenti tenendo presente che:

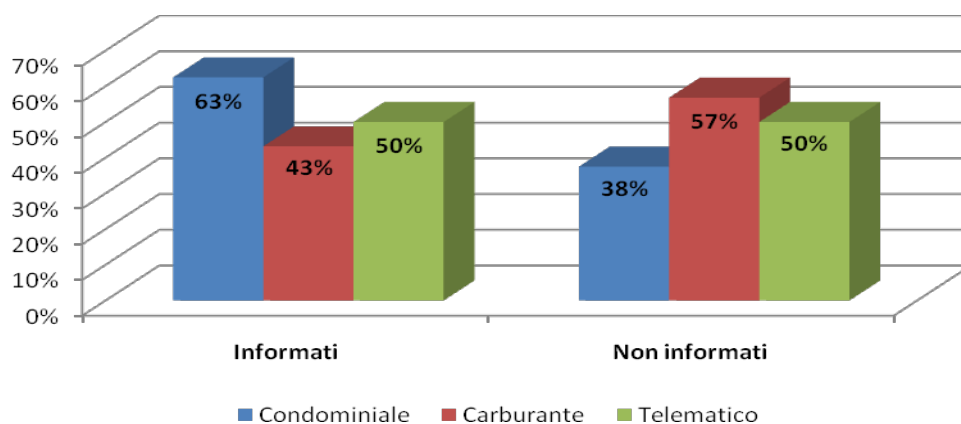
- un punteggio uno indica una conoscenza scarsa del servizio;

- un punteggio sette indica una conoscenza ottima del servizio.

I risultati indicano che il servizio maggiormente conosciuto risulta essere quello condominiale (il 63% delle aziende intervistate dichiara di averne una conoscenza elevata). Al contrario risulta sconosciuto ai più, la distribuzione del carburante (57% dei casi), un dato che si spiega più con lo scarso utilizzo che con il fatto di non conoscere l'esistenza in IB di un distributore di carburante.

Si ricorda infatti che difficilmente chi utilizza la modalità di trasporto in conto terzi si occupa del rifornimento dei mezzi, e che tali imprese sono la maggior parte di quelle operanti in IB. Sostanzialmente bilanciato il grado di conoscenza del servizio telematico.

*Grafico 2. Distribuzione delle aziende per conoscenza dei servizi (distribuz. %)*



Il servizio considerato più importante, a conferma di quanto precedentemente detto, è quello condominiale (punteggio pari a 2.5/3 in media), tra cui rientrano le pulizie o le riparazioni. La maggioranza assoluta delle aziende intervistate (55%) gli attribuisce infatti il punteggio massimo di importanza. A seguire, nell'ordine, il servizio che gestisce le modalità di accesso e di uscita dall'interporto (32%) e la distribuzione del carburante, indicato come servizio più importante dal 13% degli intervistati.

Oltre all'importanza e alla conoscenza dei servizi, si è chiesto alle aziende di fornire una valutazione di soddisfazione degli stessi su una scala da 1 a 7 dove un punteggio pari a uno indica una valutazione scarsa del servizio ed il punteggio sette indica una valutazione ottima del servizio. In questo caso è emersa una valutazione media simile per tutti e tre i servizi analizzati (in media, tra 4.7 e 4.4).



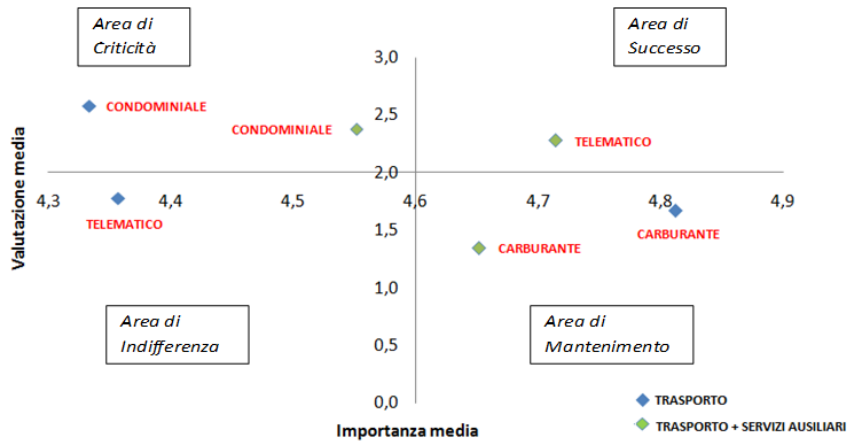
Per l'interpretare i fattori di successo e le criticità nell'offerta di servizi da parte di un'azienda, nel nostro caso IB, è stata utilizzata la Matrice di Impatto, costruita incrociando i punteggi di soddisfazione attribuiti ad ogni singola componente del servizio con quelli di importanza. Tale rappresentazione consente di illustrare visivamente il posizionamento degli indicatori di qualità e la loro importanza nella valutazione dei clienti (in questo caso le aziende di IB). In particolare, la Matrice di Impatto è definita da quattro aree distinte:

- area di miglioramento (o di criticità): è caratterizzata da un livello di importanza elevata e un grado di soddisfazione contenuto;
- area di successo: è contraddistinta da un livello di importanza e da un grado di soddisfazione entrambi elevati;
- area di mantenimento: è caratterizzata da un livello di importanza contenuto e da un grado di soddisfazione elevato;
- area di indifferenza: è contraddistinta da un livello di importanza e da un grado di soddisfazione entrambi contenuti.

Il solo servizio a collocarsi nell'area di successo è il servizio telematico nella valutazione delle sole aziende di trasporto e servizi ausiliari. Le aziende di solo trasporto posizionano invece il servizio telematico nell'area di indifferenza valutandolo un servizio poco importante e poco soddisfacente.

Entrambe le tipologie di aziende considerate collocano il servizio condominiale nell'area di criticità, giudicandolo importante ma con un livello di qualità non sufficientemente adeguato. Infine, nell'area di mantenimento si posiziona il servizio carburante: tutte le aziende intervistate hanno valutato l'offerta di questo servizio soddisfacente ma non particolarmente rilevante per la loro attività.

Grafico EX1. Matrice di Impatto: Importanza – Soddisfazione



Lo stesso strumento è stato utilizzato per indagare le relazioni tra conoscenza e valutazione del servizio. Come in precedenza a cadere nell'area delle criticità è ancora il solo servizio condominiale. Il risultato è identico anche rispetto alla segmentazione tra aziende di solo trasporto e trasporto e servizi ausiliari. La lettura congiunta di queste risultanze, suggerisce quindi l'opportunità di pubblicizzare presso le aziende di IB questo servizio solo dopo avere realizzato azioni per modificarne la qualità percepita.

Grafico EX2. Matrice di Impatto: Conoscenza – Soddisfazione

