



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**

**INDAGINE CONGIUNTURALE - I° SEMESTRE 2011**

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.*

*Tra Aprile e Maggio 2011, si è svolta una 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)

*Luglio 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)

### ***ESI. Il quadro congiunturale***

Nel 2011, in Emilia Romagna (come nella provincia di Bologna) tutte le principali componenti del PIL sono previste in rallentamento rispetto al 2010. La spesa delle famiglie nel crescerà solo dello 0.3%, scontando il perdurare delle incertezze sulla ripresa del mercato del lavoro, e anche l'import/export mostrerà un significativo ridimensionamento pur rimanendo la componente più positiva del PIL.

La buona crescita del PIL attesa per l'industria in senso stretto, è bilanciata da più timide performance dei servizi e soprattutto del macro-segmento del "commercio, riparazioni, alberghi e ristoranti, trasporti e comunicazioni", la cui produzione nel 2011 è prevista in decisa frenata rispetto al 2010 (a Bologna sarà l'1.0% contro il precedente 3.8%).

Sempre in provincia la dinamica di impresa risulta addirittura negativa per il comparto "trasporto e magazzinaggio": il primo trimestre 2011 si chiude con un tasso di natalità netta negativo (-0.9%) a fronte del +0.1% complessivo. Seppure con i dovuti distinguo, il risultato trova conferma entro IB visto che nel primo semestre del 2011 si è registrato un saldo tra imprese attive del -4.2%.

### ***In un quadro regionale di crescita rallentata, le dinamiche di produzione realizzate in Interporto Bologna (IB) sono da considerarsi positive.***

A fronte di un quadro stazionario per il settore dei trasporti, le indicazioni qualitative raccolte nell'indagine congiunturale realizzata da aprile a maggio 2011 presso le imprese operanti in Interporto Bologna (IB), delineano un quadro sostanzialmente positivo per il polo trasportistico bolognese.

Nel primo semestre 2011 il saldo tra imprese che hanno registrato aumenti nella movimentazione di merci e imprese che hanno visto contrarsi la produzione è del 31%, dato che sale al 43% nelle proiezioni sul secondo semestre. Uniche ombre riguardano la redditività di impresa visto che nel primo semestre 2011 si registrano prezzi in diminuzione soprattutto da parte delle imprese che movimentano il maggiore tonnello. Le attese per il rincaro dei prezzi del carburante e il normale adeguamento alla dinamica inflattiva cambiano lo scenario per il secondo semestre in cui oltre al deciso aumento della produzione è attesa una dinamica dei prezzi positiva. La combinazione ha effetti positivi sugli investimenti che nel 2011 manterranno una

dinamica positiva soprattutto nel caso delle imprese che movimentano minori tonnellate di merce.

Le aziende in IB segnalano che in entrambi i semestri del 2011 le maggiori performance si sono avute (e si avranno) sul mercato nazionale. I saldi che sintetizzano le dinamiche produttive nei mercati esteri e nazionale passano dal 30% al 32% e dal 28% al 46% rispettivamente nel primo e nel secondo semestre 2011.

Pesando i saldi con la quantità di merce movimentata (saldi ponderati) il differenziale nei singoli mercati si acuisce nel primo semestre e si riduce nel secondo semestre quando soprattutto i grandi trasportatori si attendono di registrare migliori performance sui mercati internazionali.

### ***ES2. Il trasporto intermodale in IB***

Circa il 55% delle aziende di IB utilizza per la propria attività unicamente mezzi di trasporto su gomma. Tale percentuale aumenta fino a superare l'82% se si rapportano le tonnellate trasportate esclusivamente su gomma al totale dei flussi movimentati in IB. Il differenziale di circa trenta punti percentuali tra quota di imprese e quota di merci trasportate esclusivamente su gomma, evidenzia che sono in larga misura i grandi trasportatori ad avvalersi dei soli mezzi stradali nella loro attività. Per un'ovvia proprietà di simmetria, le aziende che utilizzano come principale combinazione di trasporto l'intermodalità sono aziende a medio-bassa movimentazione.

La combinazione gomma-aereo è utilizzata dal 4% di imprese ma come è logico aspettarsi il tonnellaggio movimentato utilizzando l'aereo è appena l'1%.

La simultanea vicinanza dei porti di Ravenna, La Spezia e Livorno favorisce anche la presenza di imprese che utilizzano come tipologia di trasporto principale, l'intermodalità gomma-nave. Sono il 6% delle aziende operanti in IB ma movimentano solo il 3% delle merci.

Nel complesso però IB si qualifica come un grande nodo di intermodalità ferroviaria: oltre un terzo delle imprese di IB, e veicola attraverso il trasporto intermodale gomma – rotaia, il 14% delle merci (12% in entrata).

In dettaglio il 30% delle imprese utilizza la combinazione gomma-rotaia spostando però solo il 6% delle merci in entrata e il 9% in uscita. Tale differenziale indica che queste imprese raccolgono una parte non marginale di merci entro lo stesso IB. Un ulteriore

7% di imprese opera in IB affiancando alla combinazione gomma-rotaiia l'utilizzo della nave. Sono imprese di media dimensione visto che movimentano una quota equivalente di merci.

### ***ES3. Le nuove iniziative in IB: l'analisi del grado di interesse delle aziende***

Le aziende attive in IB non si dimostrano particolarmente attente verso l'introduzione o l'innovazione dei servizi loro offerti. Il 45% degli intervistati dichiara infatti di essere assolutamente non interessato a una serie – molto ampia – di servizi proposti da IB, mentre solo il 28% vede l'importanza della loro introduzione per la propria attività.

Il servizio più apprezzato è la formazione, che ottiene una valutazione media di 4.2 (su una scala da 1 a 5), espressa dal 54% delle imprese intervistate. Il maggiore interesse da parte delle imprese di IB va ai corsi di formazione sulla logistica e distribuzione ed il trasporto, temi che raccolgono il 37% delle preferenze. Segue la richiesta di corsi sull'antinfortunistica e il primo soccorso (18%), il diritto e la normativa ADR per il trasporto di merce pericolosa (14%), oltre all'interesse per i corsi di lingua (14%). Anche lo sviluppo di una connettività in fibra ottica attrae l'interesse delle aziende: in media il punteggio assegnato a questo servizio è inferiore a quello per la formazione (4 su una scala da 1 a 5), ma viene segnalato come utile da ben l'80% delle aziende intervistate.

Le aziende esprimono minore interesse sia per la condivisione di un magazzino per lo stoccaggio temporaneo della merce (valutazione media di 2.4 e quota del 61% di "non interessati"), sia per la disponibilità di servizi di movimentazione merci entro Interporto (media 2.9 e quota di non interessati pari al 39%).

Le preferenze espresse, si differenziano però a seconda del tonnellaggio movimentato. I trasportatori più piccoli apprezzeranno l'introduzione o il potenziamento di servizi come: formazione, fonia, voip ed hosting. Alcune (poche) piccole imprese hanno inoltre manifestato un fortissimo interesse sia per il servizio di movimentazione e spostamenti di container, semirimorchi all'interno di IB, sia per la disponibilità di un magazzino per lo stoccaggio temporaneo delle merci.

Tra i trasportatori medio-grandi la possibilità di usufruire di una connettività veloce in fibra ottica ha riscosso il maggiore apprezzamento. Segue nelle preferenze, la

disponibilità di navette ferroviarie (da e per i porti italiani ed europei) e la possibilità di partecipare congiuntamente ad eventi fieristici. La presenza di aree non coperte per lo stoccaggio temporaneo è invece importante soprattutto per le aziende più grandi, interessate a razionalizzare l'impiego del proprio capitale fisso senza rinunciare alla possibilità di stoccare picchi di produzione.