



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 2011**

Executive report

A cura di:

Coordinatore Angela Montanari (Dipartimento Scienze Statistiche)

Cristina Bernini (Dipartimento Scienze Statistiche)

Andrea Guizzardi (Dipartimento Scienze Statistiche)

Serena Leone (Dipartimento Scienze Statistiche)

*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.*

*Nei mesi di novembre e dicembre 2011, si è svolta la rilevazione annuale 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: dott.ssa Leone Serena [stat.osservatoriotrasporto@unibo.it](mailto:stat.osservatoriotrasporto@unibo.it)*

## 1. I risultati di IB nel 2011 e le previsioni per il 2012

Per il 2011, il quadro congiunturale nazionale registra una contrazione delle tonnellate trasportate, con una performance particolarmente negativa sulle destinazioni nazionali. In Emilia-Romagna il quadro congiunturale appare meno critico visto che si osserva sia una crescita nel PIL del macro segmento che include i trasporti e le comunicazioni, sia una forte crescita dell'import/export di beni. Il porto di Ravenna ha registrato un incremento delle quantità di merci movimentate nel 2011 pari al 6.5%, mentre Assaeroporti riferisce incrementi nel traffico merci regionale di oltre il 17%.

In questo quadro, *nel 2011, in IB sono state movimentate oltre 4.8 milioni di tonnellate* di merci su gomma o in intermodalità comprendente la gomma. Rispetto al 2010, la struttura realizza un consistente incremento delle merci movimentate. *La produzione cresce del 18%* con una vera e propria esplosione sul segmento internazionale che quasi raddoppia, trainato sia dalle favorevoli condizioni congiunturali sia dall'entrata di nuovi operatori specializzati su questo segmento. I flussi di merci in ambito nazionale scendono del 1.1%, soffrendo sia della stagnazione dei consumi, sia della tardiva ripresa della produzione industriale nazionale che non ha ancora manifestato completamente i suoi effetti sulla produzione di servizi e, quindi, sul reddito nazionale disponibile.

*L'analisi della distribuzione temporale dei transiti*, considerata una proxy della produzione di IB, ha mostrato che con l'incremento registrato nel 2011 si è tornati ai livelli di produzione registrati prima dell'inizio della crisi congiunturale. Il 2011 si è anche rivelato un anno importante per gli effetti sulla stagionalità dei flussi di produzione in IB. Rispetto a quanto rilevato nel quadriennio precedente si rileva sia una forte contrazione dei transiti sul finire del secondo semestre (settembre - novembre), sia uno spostamento sulla fascia notturna di una significativa quota di transiti diurni.

*Per origine/destinazione* IB ha movimentato 2.45 milioni di tonnellate di merci in uscita contro 2.36 milioni di merci in entrata. Il mercato nazionale (quello principale per IB) mostra il prevalere dei flussi in entrata, mentre sul mercato internazionale prevalgono i flussi in uscita. La forbice sottolinea il ruolo di IB nella filiera dell'esportazione, ruolo che diventa strategico soprattutto per le imprese emiliano-romagnole visto che,

guardando alla provenienza, la regione rappresenta il mercato principale di IB con oltre 1.05 milioni di tonnellate movimentate. Lombardia e Veneto rappresentano le altre destinazioni principali del panorama nazionale. La Lombardia è prevalentemente regione di destinazione delle merci transitate in IB, mentre il Veneto presenta maggiori flussi di origine. Sul mercato internazionale le due destinazioni più importanti sono rispettivamente Francia e Cina: la Francia è prevalentemente regione di destinazione, mentre la Cina presenta maggiori flussi di origine.

*Anche per quanto riguarda le previsioni sul 2012* le attese sono positive. Il saldo tra imprenditori ottimisti sulle future dinamiche del loro business e imprenditori pessimisti è infatti del 15%. Tale valore sale al 29% se si pesano i giudizi per le tonnellate movimentate, una chiara indicazione che a prevedere gli scenari più positivi per il 2011 sono soprattutto le imprese più grandi. A trainare la crescita sarà soprattutto il mercato internazionale; in questo segmento il saldo tra ottimisti e pessimisti raggiunge +18%, ma sale a +64% nel caso del dato ponderato per le tonnellate movimentate. Il saldo è solo leggermente positivo per il gruppo delle aziende che movimentano la maggior parte delle loro merci sul mercato italiano. Disporre di valutazioni di aziende che movimentano all'estero merci provenienti in gran parte dall'Emilia Romagna, permette di considerare il *sentiment* entro IB come un *leading indicator* rispetto dell'export regionale. In quest'ottica per il 2012 si disegna uno scenario in cui – come nel biennio 2010/2011 – la crescita regionale sarà ancora trainata dagli aumenti delle esportazioni.

## **2. I caratteri distintivi della produzione di IB nel 2011**

*In IB, prevalgono le aziende non specializzate su singole merceologie*: il 77% delle aziende ha infatti movimentato su gomma oltre 10 diverse tipologie di merce, una quota in leggera contrazione rispetto allo scorso anno. Sono soprattutto le aziende che trasportano in modalità groupage a gestire in misura maggiore il trasporto contemporaneo di più merci (88% contro il 56% delle aziende che movimentano con carico completo), confermando quanto emerso già nel 2010. Le aziende che operano prevalentemente con carichi completi risultano, invece, nel 2011 più specializzate su un numero più contenuto di merci (+23% in termini di quote rispetto al 2010 il trasporto

fino a 5 merci). Rispetto alla tipologia di trasporto, il 79% dei trasportatori in conto terzi movimentata oltre dieci categorie merceologiche. Le aziende che operano sia in conto proprio sia per terzi risultano invece in maggior misura specializzate sul segmento delle 3-5 merci (81%), specializzazione che si acuisce rispetto allo scorso anno (la loro quota cresce infatti di ben 78 punti percentuali rispetto al 2010).

Per quanto riguarda la **principale merce movimentata in IB**, l'alimentare si posiziona al primo posto della graduatoria (22%), seguito dai beni legati all'elettronica e dai mezzi di trasporto, ricambi e parti meccaniche (entrambi detengono il 16% del mercato). Rispetto allo scorso anno, non si rilevano variazioni significative, fatta eccezione per il settore legato all'elettronica, ai macchinari e al materiale elettrico che registra un incremento nella quota di mercato del 7%. Se si considerano congiuntamente le prime tre tipologie di merce trasportata, la graduatoria si modifica: i beni legati all'industria pesante (elettronica, macchinari e materiale elettrico; meccanica, mezzi di trasporto e ricambi; ferro e acciaio) guadagnano la prima posizione con una quota del 30%; seguono i beni legati al settore alimentare e dell'arredo, movimentati entrambi dal 13% delle aziende. Rispetto al 2010, perdono quote di mercato le aziende che trasportano beni legati all'industria manifatturiera pesante, mentre aumenta il trasporto di componenti d'arredo.

**Il 91% delle merci che transitano in IB è spostata esclusivamente su gomma**, dato che riflette la forte crescita delle destinazioni a corto e medio raggio registrata quest'anno. Nel 2011, sono infatti arrivate su gomma più di 2.1 milioni di tonnellate di merce (90% delle entrate totali di IB) e ne sono uscite 2.3 milioni (92% del totale in uscita). Rispetto al 2010, la consistenza del trasporto camionistico cresce in media del 31% a fronte di una riduzione del 37% e 48% dei flussi movimentati in modalità combinata, rispettivamente in entrata e uscita da IB.

Il trasporto su gomma è maggiormente utilizzato dalle aziende che svolgono solo attività di trasporto (94% delle loro merci, contro l'88% delle aziende che offrono anche servizi ausiliari) e dalle aziende che trasportano in conto terzi (91% contro il 76% delle aziende che operano anche per conto proprio). Sul territorio nazionale la gran parte delle merci è trasportata su gomma (93% dei flussi nazionali complessivi); mentre per raggiungere il mercato internazionale è più elevata (in termini comparativi) la combinazione del trasporto su gomma con altre tipologie di vettori quali la ferrovia, l'aereo o la nave

(14%). Tale risultato era già emerso nel 2010, ma quest'anno diventa meno evidente a causa della dinamica complessiva del settore e della fase congiunturale, che ha visto un incremento consistente sia dei costi di trasporto sia (in termini relativi) della movimentazione verso l'estero terrestre. Diminuisce infatti di ben 42 punti percentuali la quota di merce destinata all'estero movimentata in modalità combinata.

***Rispetto alla movimentazione per tipologia di carico***, le aziende che offrono in prevalenza servizi groupage movimentano circa 1.4 milioni di tonnellate di merci, rispettivamente il 63% e il 56% delle merci totali in entrata e in uscita da IB. Rispetto al 2010, si registra un netto spostamento nel trasporto merci verso la modalità groupage, che cresce del 44% per le merci movimentate in entrata e del 33% per quelle in uscita. Tale risultato riflette l'aumento del costo del carburante e in generale del settore trasportistico, che ha fatto propendere in misura rilevante per la scelta di questa modalità di carico. La capacità di gestire contemporaneamente più tipologie di merce contribuisce di fatto e in misura consistente ad abbattere i costi di trasporto.

Le aziende di solo trasporto movimentano il 64% delle loro merci in modalità groupage, in crescita rispetto al 2010 di ben 26 punti percentuali in termini di quote di mercato. Anche le aziende di trasporto che operano in conto terzi prediligono i carichi di tipo groupage (59%), mentre chi opera in conto proprio e in conto terzi movimenta la quasi totalità delle merci con carico completo (88%). Per quanto riguarda il mercato di provenienza/destinazione, la modalità prevalente è quella a carico groupage che gestisce una quota del 56% sul mercato nazionale e del 63% su quello internazionale. Il groupage acquista, inoltre, un ruolo sempre più determinante sul mercato internazionale: rispetto allo scorso anno la quota di groupage su questo segmento passa dal 31% al 63%.

### **3. L'approfondimento sui nuovi servizi: Borsino merci, punto di ristoro e asilo nido, e la valutazione del servizio condominiale**

Intervistate sull'utilità dei nuovi servizi proposti le aziende operanti in IB gli attribuiscono un ***ruolo importante soprattutto all'apertura di un nuovo punto di ristoro***: Il 52% delle aziende lo segnala come un servizio molto utile, e tale quota sale al 62% se si considerano le valutazioni degli operatori che movimentano il maggior quantitativo di

merci. Valutazioni positive e negative si bilanciano sostanzialmente rispetto all'apertura di un asilo nido, mentre si registra uno squilibrio a favore delle valutazioni negative nel caso dell'attivazione di un borsino merci. Lo squilibrio si annulla nel dato ponderato per la movimentazione, evidenziando che è maggiore l'utilità percepita per questo servizio da parte delle grandi aziende.

***I principali motivi di utilità*** rispetto all'attivazione di un borsino merci, risultano essere la possibilità di acquisire nuovi clienti (16% delle risposte) e la possibilità di ottimizzare i carichi merci trasportati (8%), mentre oltre due aziende su tre non segnalano motivi di utilità. Tra le ragioni per cui il servizio risulterebbe inutile si rileva: la difficoltà riscontrata dalle aziende a combinare le proprie merci con quelle di altri trasportatori e l'elevata concorrenza presente nel settore. Un 18% di aziende, infatti, già usufruisce di borsini "esterni" e ne sono soddisfatti, mentre un altro 6% li utilizza pur giudicandoli insoddisfacenti. Il mercato potenziale di questo servizio è costituito da circa il 30% delle imprese: quelle che già lo utilizzano e ne sono scontente e quelle (di minori dimensioni) che sarebbero propense ad una sua introduzione perché ne riconoscono l'utilità.

La motivazione principale per l'apertura di un nuovo punto di ristoro è legata alla valutazione negativa data al servizio attualmente erogato. Il 9% delle imprese lo giudica di qualità insufficiente, l'11% con orari poco flessibili e ben il 43% si aspetta vantaggi non meglio identificati dalla concorrenza rispetto alla attuale offerta. Questi giudizi negativi sono in parte bilanciati da un 30% di aziende (soprattutto di piccole dimensioni) che giudica l'attuale offerta più che sufficiente a rispondere alle proprie esigenze.

Infine, per quanto riguarda il servizio di asilo nido in IB, si è stimato un "potenziale di mercato assoluto" pari a 171 bambini. L'indagine non ha approfondito aspetti centrali nel trasformare il mercato da potenziale in effettivo come: il costo della retta, la qualità dei luoghi e degli insegnanti; tuttavia, limitandoci a conteggiare il potenziale delle sole aziende che hanno valutato il servizio molto utile, vi è domanda per due classi.

***Il servizio condominiale*** nel 2011 ha riscosso il favore delle aziende: il 23% degli intervistati giudica infatti il servizio di qualità elevata e la percentuale supera il 49% se si considera la quota di merci movimentata. Ben due aziende su tre reputano il servizio sufficiente, mentre una quota marginale di aziende (5.6%) si dichiara per nulla soddisfatta della qualità del servizio erogato. Anche l'utilità del servizio è giudicata

molto elevata dal 41% delle imprese. A percepire l'utilità del servizio condominiale sono però soprattutto le aziende che movimentano elevati quantitativi di merce visto che chi esprime tale giudizio movimentata il 69% delle merci.

Il servizio condominiale è un fattore di successo di IB soprattutto nei confronti delle imprese che utilizzano prevalentemente la ferrovia. Anche le aziende che dispongono di un magazzino valutano il servizio soddisfacente ma non particolarmente utile alla loro attività. Indifferenti rispetto al servizio sono risultate le aziende senza magazzino (indipendentemente che offrano o meno servizi ausiliari).

I principali motivi di soddisfazione sono riconducibili sia alla professionalità degli operatori nella gestione del servizio, sia alla sua qualità. La professionalità è particolarmente apprezzata dalle aziende di maggiori dimensioni. Al contrario chi ha minori necessità di servizi condominiali - perché movimentata poca merce e/o svolge la sua attività prevalentemente in ufficio - si dimostra soddisfatto soprattutto delle caratteristiche "comuni" come la manutenzione delle aree verdi e l'illuminazione. Le stesse motivazioni si ritrovano anche come driver di insoddisfazione ed è quindi difficile trarre conclusioni generali su come intervenire per migliorare il servizio.

La professionalità degli operatori è comunque il fattore che i rispondenti indicano come motivo principale di insoddisfazione. Soprattutto le imprese "medio-piccole" indicano anche la scarsa qualità dei servizi di pulizia, manutenzione e gestione del traffico. Il costo è invece segnalato come principale motivo di insoddisfazione dalle imprese più grandi anche se - nella valutazione complessiva - le stesse imprese si dichiarano mediamente o totalmente soddisfatte del servizio condominiale, un dato che sottolinea l'importanza del rapporto qualità/prezzo.

#### **4. L'approfondimento: le strutture immobiliari in IB**

Per quanto riguarda il *livello di adeguatezza delle strutture immobiliari*, la maggioranza delle aziende giudica sufficienti per il proprio business le caratteristiche dell'immobile affittato (il 73% e il 71% delle aziende rispettivamente senza e con un magazzino), con l'unica eccezione dell'autoproduzione di energia fotovoltaica, che è giudicata da tutte come insufficiente. Date le attuali esigenze delle imprese insediate in Interporto, il



patrimonio immobiliare è quindi giudicato adeguato. Per le grandi aziende le maggiori carenze si osservano nella larghezza dei locali e nel numero di bocche di carico (rispettivamente 48% e 30% il dato pesato); le piccole imprese lamentano pochi parcheggi e talvolta piazzali di manovra limitati (rispettivamente 13% e 9%). Le valutazioni di sovra-dimensionamento si concentrano invece sulla superficie degli uffici rispetto ai magazzini e sull'altezza degli immobili: sono soprattutto i piccoli trasportatori a lamentare un sotto utilizzo della superficie di uffici (23%), mentre l'altezza è ritenuta in eccesso soprattutto da chi mobilita grandi quantità di merce (27% il dato pesato).

L'analisi *dell'utilità derivante dalle principali caratteristiche dell'immobile* consente di passare da una misura di adeguatezza degli spazi ad una misura di reale corrispondenza dell'immobile alle esigenze lavorative. Tutte le caratteristiche degli uffici sono ritenute estremamente utili da una quota di imprese (sia con e senza magazzino) che supera sempre il 70%. L'unica eccezione riguarda l'autoproduzione di energia fotovoltaica che è l'elemento considerato meno utile e – non a caso – è lo stesso elemento di cui le imprese lamentano un'insufficiente disponibilità. Il risultato evidenzia una sostanziale indifferenza delle aziende verso questo servizio e conferma la loro razionalità nello scegliere la location in cui gestire la propria attività. Sono soprattutto le grandi aziende a considerare meno utile poter auto-produrre l'energia elettrica, evidenziando che all'aumentare della potenza utilizzata, diminuisce l'utilità del servizio.

Nel dettaglio dei singoli attributi, il quadro rimane indistinto per le aziende senza magazzino, e solo l'autoproduzione di energia è giudicata non utile dalle grandi aziende (ha utilità media ponderata inferiore a 3). Per quanto concerne le aziende che dispongono di un magazzino, i due fattori considerati strategici si confermano la disponibilità di un numero adeguato di bocche di carico e la superficie dei piazzali di manovra esterni: l'utilità media del primo arriva a 4.4 e sale a 4.8 se si considera il dato ponderato; mentre l'utilità della superficie dei piazzali è leggermente inferiore.

*L'analisi congiunta dell'adeguatezza e dell'utilità della struttura* evidenzia che il 95% delle aziende che non utilizzano un magazzino, valutano insufficiente solo la dotazione per l'autoproduzione di energia fotovoltaica. Alla caratteristica è però associato un basso livello di utilità (2.05); nessuna caratteristica è quindi considerata critica. Nessuna azienda appartenente a questo gruppo ha evidenziato "surplus" di dotazione immobiliare.

Al contrario, per le aziende che utilizzano il magazzino, la larghezza dell'immobile e il numero di parcheggi rappresentano criticità importanti. Tali caratteristiche registrano valori di utilità elevati e simultaneamente risultano "scarsi" per percentuali di rispondenti non trascurabili (rispettivamente il 27.7% ed il 12.8%). Le aziende più grandi identificano come fattore critico anche il numero di bocche di carico. Chi dispone di un "surplus immobiliare" rispetto al fabbisogno produttivo, attribuisce utilità medie più basse a tutti i fattori. Vi sono tuttavia alcune eccezioni per le quali il livello di utilità addirittura aumenta: è il caso del numero di parcheggi e dell'altezza per le aziende che movimentano maggiori quantità di merci. Trattandosi di grandi aziende il dato è atteso visto che, maggiore il volume di produzione, più alta è la probabilità di trarre utilità transitoria da queste caratteristiche dell'immobile.

In sintesi la maggiore inefficienza nell'allocazione delle risorse immobiliari si ha per l'autoproduzione di energia elettrica, per le bocche di carico e la superficie degli uffici rispetto a quella del magazzino. In Interporto coesistono infatti aziende che lamentano la carenza di queste caratteristiche (giudicandoli elementi di grande utilità soggettiva) e aziende che ne dispongono in eccesso e le considerano poco utili. Con l'unica eccezione dell'autoproduzione di energia, non si tratta tuttavia di un'inefficienza diffusa. La superficie dell'ufficio rispetto al magazzino e il numero delle bocche di carico sono infatti ritenuti fattori "scarsi" o "in eccesso" da percentuali troppo basse perché i differenziali di frequenza possano essere interpretati come indicatori d'inefficienza nell'allocazione degli spazi.

La **soddisfazione complessiva per gli immobili risulta elevata**: i valori medi (ponderati e non) si posizionano attorno a 3.7 su una scala in cui il 5 è il valore massimo. Nessuna delle aziende rispondenti si è dichiarata complessivamente insoddisfatta dell'immobile ed ha espresso un giudizio inferiore a 3. Il risultato è atteso - se si assume che il luogo di produzione è scelto da operatori razionali - ma non è scontato, soprattutto quando si osserva che oltre il 50% delle aziende dichiara un punteggio almeno pari a 4. Le valutazioni sono inoltre risultate omogenee tra i gruppi di aziende considerati.