



Finanza Locale Monitor

Research Department

Ottobre 2025

Intermodalità e tendenze del trasporto merci in Europa

Le politiche europee per i trasporti puntano sulla crescita dell'intermodalità. Ciò richiede la costruzione di infrastrutture adeguate, con lo sviluppo di terminal intermodali, piattaforme logistiche dove avviene il trasferimento tra modi (es. treno/camion, nave/treno); investimenti importanti sono richiesti in tema di digitalizzazione e interoperabilità, a seguito dell'utilizzo di piattaforme digitali per tracciare le merci e ottimizzare i tempi di trasbordo; un tema importante è quindi lo sviluppo del cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" nei porti e nei centri intermodali.

Gli obiettivi sono quelli della neutralità climatica, della decongestione del traffico e dell'aumento della sicurezza, oltre al miglioramento dell'efficienza del sistema che deriva dai minori costi della mobilità in termini di abbattimento delle barriere agli scambi ed apertura dei mercati. I dati mostrano tuttavia che, nonostante la centralità di queste politiche nell'agenda europea, i Paesi UE negli ultimi decenni non hanno investito a sufficienza, soprattutto nello sviluppo del traffico ferroviario. Gli scambi interni alla UE avvengono ancora in misura significativa attraverso il trasporto su gomma, e quelli su rotaia sono utilizzati prevalentemente dai settori dell'industria pesante.

Gli sforzi dei prossimi anni dovranno portare al completamento della rete principale della TEN-T, la Trans-European Transport Network, una rete integrata di infrastrutture di trasporto multimodale che punta a collegare i principali centri economici e logistici europei, con l'obiettivo di modificare in maniera radicale le modalità del trasporto merci e passeggeri, un'opportunità soprattutto per le aziende manifatturiere delle aree periferiche di connettersi ad altre aziende e raggiungere nuovi mercati.

I flussi commerciali italiani per modalità di trasporto con un focus sui distretti del sistema moda di Toscana e Veneto

Il trasporto ferroviario, fra le diverse possibilità, è quello che risulta strategico per l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento e la congestione delle strade. Tuttavia, il trasporto merci su ferro continua a risentire di una serie di problemi strutturali, che ne limitano il potenziale e lo rendono poco competitivo rispetto alla gomma.

L'analisi delle modalità di trasporto delle merci in ingresso e in uscita utilizzate dalle imprese italiane tra il 2001 e il 2023 per i soli traffici intra-europei evidenzia, infatti, che i flussi commerciali intraeuropei continuano a viaggiare prevalentemente su gomma. L'analisi delle esportazioni e delle importazioni non evidenzia le auspiccate dinamiche e il recupero delle quote modali a minor impatto ambientale. A livello territoriale, le regioni del Mezzogiorno mostrano una modesta propensione a utilizzare il trasporto su ferro rispetto al Centro Nord, con l'unica eccezione dell'Abruzzo.

Le caratteristiche dei prodotti determinano modalità di trasporto diverse. Le scelte sono indotte dalle specifiche fisiche (peso/volume), dalla fragilità, dalla deperibilità, dal valore e dalla domanda (più o meno flessibile e mutevole). Il trasporto su ferro è più rilevante per i prodotti in metallo (8% delle quantità esportate viaggia via treno), per i mezzi di trasporto (7%), per i prodotti del settore chimico, della gomma e della plastica (6%). Il settore del tessile-abbigliamento e dei prodotti in pelle risulta essere fra i comparti con la maggiore incidenza di trasporto via strada e negli ultimi 20 anni le quote modali si sono modificate in modo molto limitato. Sono però presenti differenze a livello territoriale. In Veneto le scelte nelle modalità di trasporto sono molto stabili negli anni e fortemente indirizzate verso il trasporto su strada. La Toscana mostra interessanti dati in controtendenza: cresce la quota modale del trasporto ferroviario e marittimo e parallelamente si riduce quella del trasporto su strada.

Ottobre 2025

Nota Trimestrale

Research Department**Industry and Local Economies Research****Laura Campanini**
Economista

Ha collaborato:

Ref. Ricerche

Fedele de Novellis

Valentina Ferraris

Indice

Intermodalità e tendenze del trasporto merci in Europa	3
La TEN-T e i principali corridoi intermodali europei	4
Riquadro – i 9 corridoi TEN-T europei	5
Il trasporto merci in Europa: traffici extra e intra-europei	9
I trasporti interni	11
Le unità di carico standardizzate	13
Differenze settoriali	14
I problemi nella diffusione dell'intermodalità e i ritardi infrastrutturali in Europa	17
I bassi investimenti alla base nei ritardi nello sviluppo dell'intermodalità	18
Indicazioni per le politiche economiche	19
 I flussi commerciali italiani per modalità di trasporto con un focus sui distretti del sistema moda di Toscana e Veneto	 21
Introduzione	21
1 I flussi di import-export Italia-Unione Europea per modalità di trasporto	21
L'utilizzo del trasporto ferroviario: specificità territoriali	24
I flussi commerciali intra europei per settore	26
I distretti del tessile-abbigliamento e della filiera pelle in Toscana e Veneto: flussi commerciali e modalità di trasporto	29
Il ruolo dei distretti del tessile-abbigliamento e della filiera pelle in Toscana e Veneto nell'import-export regionale	32
Conclusioni	33

Intermodalità e tendenze del trasporto merci in Europa

L'intermodalità, intesa come l'integrazione funzionale e fisica di differenti modalità di trasporto al fine di ottimizzare i flussi di merci, consiste nell'utilizzo di diverse modalità di trasporto (come camion, treni, navi) per spostare le merci, mantenendo queste all'interno della stessa unità di carico (di solito un container) durante l'intero viaggio, senza spostamenti durante i trasbordi. In pratica, si tratta di un'unica spedizione che sfrutta diversi mezzi di trasporto.

L'intermodalità costituisce un obiettivo strategico delle politiche di mobilità dell'Unione Europea ed è centrale all'interno della strategia europea per il trasporto delle merci, che punta allo spostamento del traffico dalla strada verso modi più sostenibili. Ciò richiede la costruzione di infrastrutture basate su corridoi intermodali, aventi come terminali dei nodi logistici di scambi o dei porti.

Attraverso questa strategia si intende perseguire diversi obiettivi.

Innanzitutto, l'intermodalità fa parte dell'insieme più ampio di **politiche per la neutralità climatica**, che puntano a decarbonizzare i trasporti. Ma i benefici sono legati anche alla **maggiore sicurezza**, oltre che al **decongestionamento delle reti stradali**.

Un sistema di trasporto efficiente è anche uno strumento per aumentare la produttività, riducendo i costi con effetti positivi sulla competitività europea. Il miglioramento delle possibilità di trasporto delle merci è anche un mezzo per ridurre le barriere non tariffarie agli scambi, nello spirito del completamento del mercato unico europeo. Difatti, i costi del trasporto merci comportano incentivi all'acquisto dei prodotti nazionali, rispetto a quelli provenienti dagli altri Paesi UE, determinando in definitiva un minore grado di apertura dei mercati locali. La minore contendibilità dei mercati locali riduce le dimensioni medie delle imprese, e porta a mantenere aziende di dimensione inferiore e con una minore proiezione internazionale.

In generale, queste considerazioni si applicano non solo al trasporto delle merci, oggetto della presente analisi, ma anche a quello delle persone, considerando che ai notevoli progressi conseguiti negli ultimi anni sul fronte dell'alta velocità ferroviaria all'interno delle singole economie europee, non corrispondono miglioramenti altrettanto significativi nei collegamenti fra i Paesi europei. Un tema quindi di rilievo considerando la minore mobilità e le ridotte opportunità di scambio fra centri urbani di Paesi diversi, anche quando non sono molto distanti.

Va precisato che **le politiche europee non definiscono dei target specifici in termini di sviluppo dell'intermodalità in Europa**, ma lo fanno indirettamente, definendo obiettivi di crescita dell'utilizzo del trasporto ferroviario e sulle vie navigabili interne nell'ambito della strategia di decarbonizzazione. Questi obiettivi naturalmente, per essere conseguiti, richiedono uno sviluppo dell'intermodalità, anche quando questo aspetto non è esplicitato nelle strategie europee.

In particolare, **nel 2020 gli obiettivi europei riguardanti il traffico ferroviario e attraverso le vie navigabili interne sono stati definiti nei termini di un aumento rispettivamente del 50% e del 25% entro il 2030, che diventano del +100% e +50% entro il 2050.**

La realizzazione di un sistema di trasporto merci intermodale necessita di infrastrutture adeguate, con lo sviluppo di terminal intermodali e piattaforme logistiche dove avviene il trasferimento tra modi (es. treno/camion, nave/treno); investimenti importanti sono richiesti in tema di digitalizzazione e interoperabilità, a seguito dell'utilizzo di piattaforme digitali per tracciare le merci e ottimizzare i tempi di trasbordo; un tema importante è quindi lo sviluppo del cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" nei porti e nei centri intermodali.

La TEN-T e i principali corridoi intermodali europei

Le politiche per l'intermodalità vedono in una posizione centrale la costruzione delle cosiddette "reti transeuropee" (TEN), articolate secondo tre tipi di infrastruttura: le reti dell'energia (TEN-E); le reti delle telecomunicazioni (eTEN); le reti del trasporto (TEN-T).

La **TEN-T, Trans-European Transport Network**, è una rete integrata di infrastrutture di trasporto multimodale (ferrovie, strade, porti, aeroporti, vie navigabili) che collega i principali centri economici e logistici, i nodi transfrontalieri e le periferie con i centri principali. Introdotta nel 1996 con la prima definizione ufficiale delle linee guida TEN-T e con l'individuazione dei principali corridoi e progetti prioritari, nel 2013 con l'adozione del Regolamento (UE) n. 1315/2013 si è modificata la struttura della rete prevedendo che la **TEN-T si articoli su due livelli principali: la rete principale ("Core Network") che comprende le infrastrutture essenziali, e include i "Corridoi Core Network", la rete Centrale estesa ("extended Core") e la Rete globale ("Comprehensive Network") che connette regioni secondarie e periferiche al sistema principale.**

I Corridoi Core Network TEN-T sono nove e si sviluppano sull'intero continente. L'investimento realizzato, e quello ancora da completare, è quindi ingente: in particolare, va ricordato che il completamento della "Core Network" è previsto nel 2030, all'interno del prossimo periodo di programmazione 2028-2034. Per la "Comprehensive network" il completamento è previsto entro il 2050¹.

Dei nove corridoi, quattro toccano l'Italia: il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il corridoio Reno-Alpino.

Nelle cartine nelle pagine seguenti si mostra la rete principale delle TEN-T europee, e le quattro reti che interessano l'Italia relativamente al trasporto merci ferroviario.

In particolare, **il corridoio Reno-Alpino collega il porto di Genova con i porti del Mare del Nord come Rotterdam e Anversa**. Dall'Italia prosegue verso Nord entrando in Svizzera dai valichi di Domodossola e Chiasso. Su questo percorso è in completamento un'importante infrastruttura, come il terzo valico dei Giovi, destinato a ridurre i tempi di percorrenza del trasporto ferroviario fra Genova e Milano.

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo parte dalla Finlandia e arriva in Sicilia. Entra in Italia attraverso il valico del Brennero e collega la rete ferroviaria con i principali porti del Centro e del Mezzogiorno. Fra le opere previste è di importanza fondamentale la galleria del Brennero, il cui completamento è previsto per il 2032. Recentemente nell'asse portante di questo corridoio è stato incluso il Ponte sullo Stretto di Messina.

Il corridoio Mediterraneo, che parte dalla Spagna e arriva in Ungheria, passa per le regioni del Nord Italia, attraversando la pianura padana. In Italia svolge un ruolo fondamentale per l'economia del Nord Est. Su questa tratta sono attivi diversi interventi di potenziamento delle infrastrutture, fra i quali la più importante è la linea Torino-Lione, la cui opera principale è il nuovo tunnel di base del Moncenisio.

Infine, **il corridoio Baltico-Adriatico parte dalla Polonia e attraversa da Nord a Sud l'Unione Europea** interessando le maggiori economie dell'Europa orientale. Entra, quindi, in Italia dal valico del Tarvisio e rafforza il ruolo dei porti italiani dell'Adriatico come hub marittimi dell'Europa centro-orientale. Comporta il completamento di diverse opere legate al rafforzamento dei collegamenti portuali e all'integrazione del trasporto ferroviario con quello marittimo.

¹ Inoltre, nel luglio 2024 è stato introdotto il nuovo Regolamento 1679/2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. In particolare, a seguito del conflitto in Ucraina è stato deciso di (1) estendere quattro corridoi europei di trasporto all'Ucraina e alla Repubblica Moldavia; (2) adottare misure per un piano di migrazione delle linee ferroviarie, verso lo standard europeo per lo scartamento ferroviario e (3) costruirne di nuove.

I 9 corridoi TEN-T europei

I 9 **corridoi TEN-T** principali sono i seguenti:

Corridoio Baltico-Adriatico

Da Gdańsk passando per Polonia meridionale, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia settentrionale sino ad Ancona e Bari

Corridoio Nord-Europa-Baltico

Da Helsinki / Polonia verso i porti del Mare del Nord (Paesi Bassi, Germania, Belgio)

Corridoio Mediterraneo

Dalla costa occidentale iberica (Algeiras) attraverso Francia, Italia, Slovenia, Croazia fino all'Ungheria

Corridoio Orientale

Da Amburgo attraverso l'Europa centrale e orientale fino a Cipro

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Dal Nord Europa a Malta: attraverso Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia, Malta

Corridoio Reno-Alpino

Da Genova / Milano alla regione renana fino ai porti del Nord Europa

Corridoio Atlantico

Dalla Penisola Iberica attraverso Francia verso l'Europa Centrale

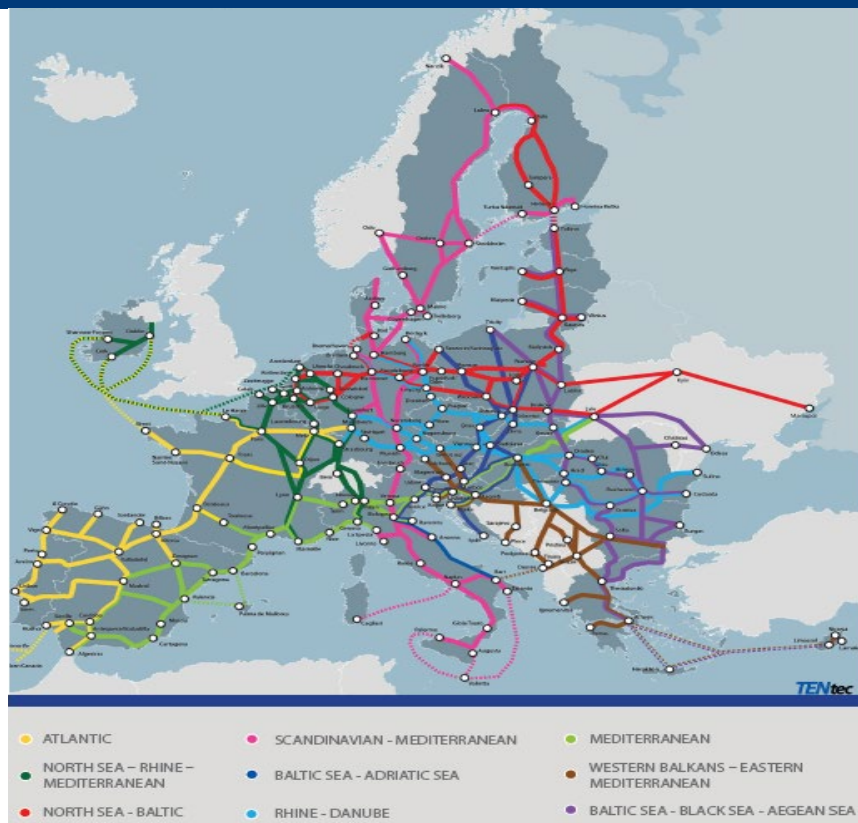
Corridoio Nord-Europa-Mediterraneo

Da Irlanda/Regno Unito verso Belgio, Paesi Bassi e Francia meridionale

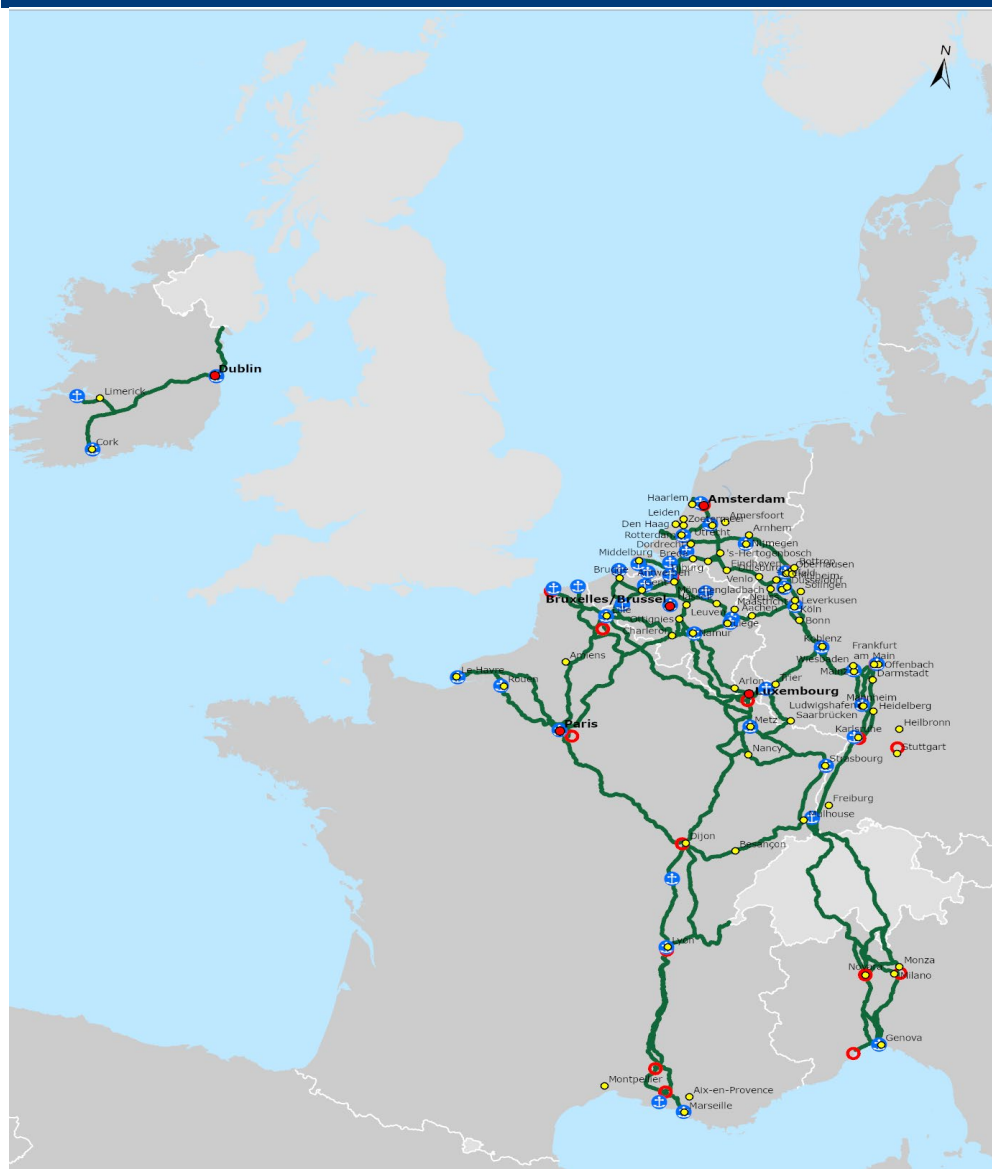
Corridoio Reno-Danubio

Da Strasburgo/Francoforte attraverso Vienna, Budapest fino a Costanza sul Mar Nero

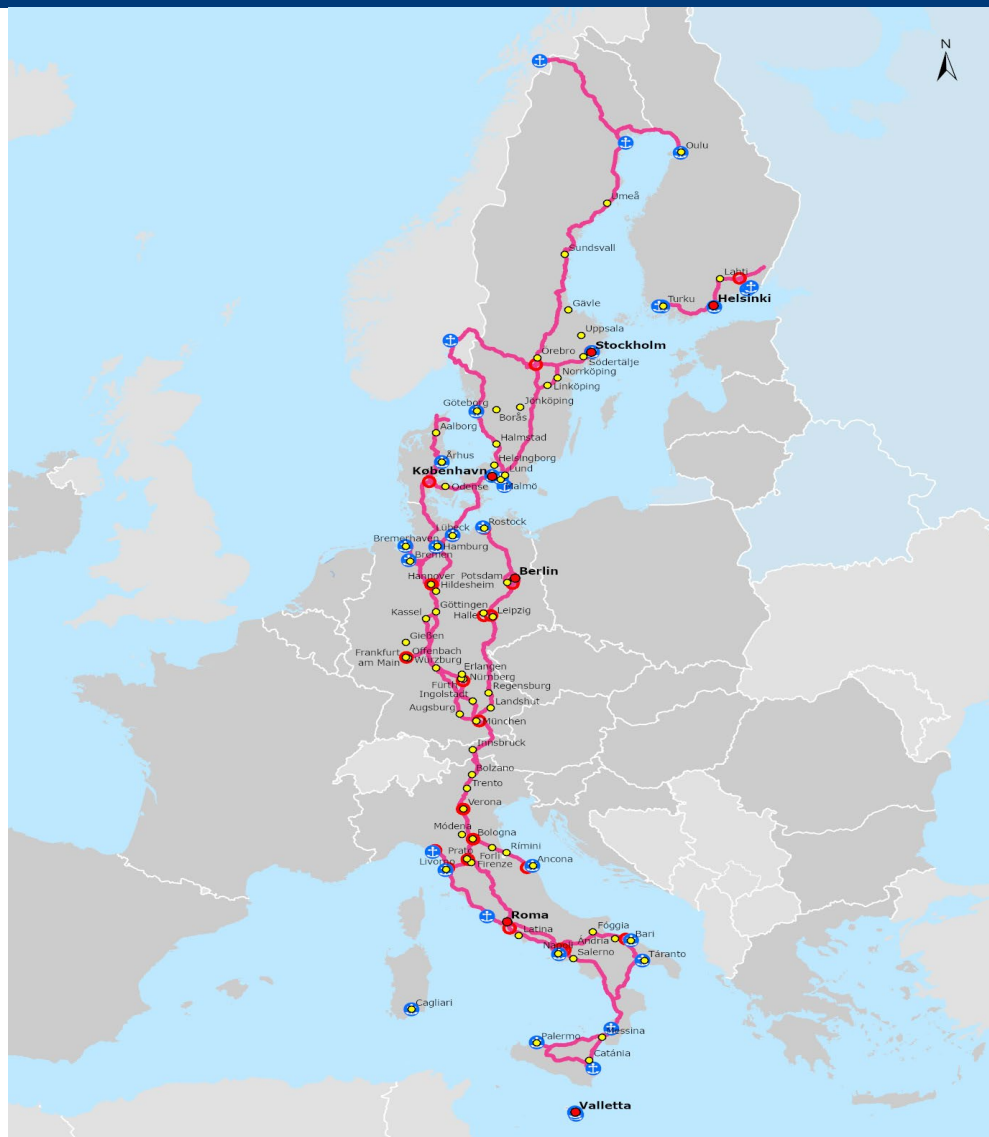
La rete principale del Trans-European Transport Network



Fonte: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

Corridoio Reno-Alpino, trasporto merci ferroviario

Fonte: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, trasporto merci ferroviario

Fonte: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

Corridoio Mediterraneo, trasporto merci ferroviario

Fonte: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

Corridoio Baltico-Adriatico, trasporto merci ferroviario



Fonte: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

Il trasporto merci in Europa: traffici extra e intra-europei

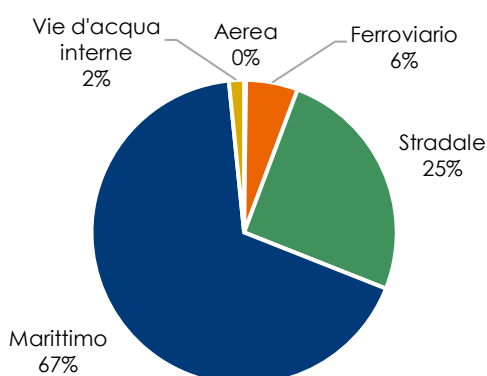
Alla luce della cornice delle politiche europee, che puntano a costruire un sistema che andrà a ridurre il peso del trasporto su gomma, appare utile fornire un inquadramento delle tendenze emerse nel corso degli ultimi anni. Le statistiche sul trasporto merci fanno riferimento ad una misura quantitativa (tonnellate per chilometro) e quindi non tengono conto del valore dei beni trasportati e seguono un principio di territorialità, ovvero si considerano soltanto i trasporti di merci effettuati all'interno di un dato Paese, indipendentemente dalla nazionalità dell'impresa che effettua il trasporto o dalla proprietà dei mezzi².

² Il trasporto marittimo è dichiarato dai singoli Stati sulla base della quantità di merci movimentati tra coppie di porti. Eurostat calcola le tkm (tonnellate-chilometro) per ciascuna coppia di porti, utilizzando

Innanzitutto, va evidenziato che dal punto di vista del commercio internazionale il trasporto delle merci avviene prevalentemente via mare. **Ben due terzi del commercio dei Paesi UE avviene difatti attraverso il trasporto marittimo.** Dal punto di vista dei singoli Paesi, le differenze dipendono dalla dotazione infrastrutturale e dalla presenza di sbocchi sul mare. Soffermendosi sulle modalità di trasporto delle cinque maggiori economie – Germania, Francia, Italia, Spagna e Polonia – il peso del commercio via nave è in genere elevato, considerando che tutti questi Paesi hanno un affaccio sul mare. Tuttavia, tanto la Germania, quanto la Polonia, presentano una quota di commercio marittimo modesta, 23% e 11% rispettivamente. Tale differenza rispetto alle altre maggiori economie si spiega per due fattori principali: la vicinanza geografica ai mercati principali, che rende il trasporto terrestre più conveniente, e l'utilizzo strategico di porti esteri per le esportazioni a lunga distanza, in particolare il porto di Rotterdam in Olanda.

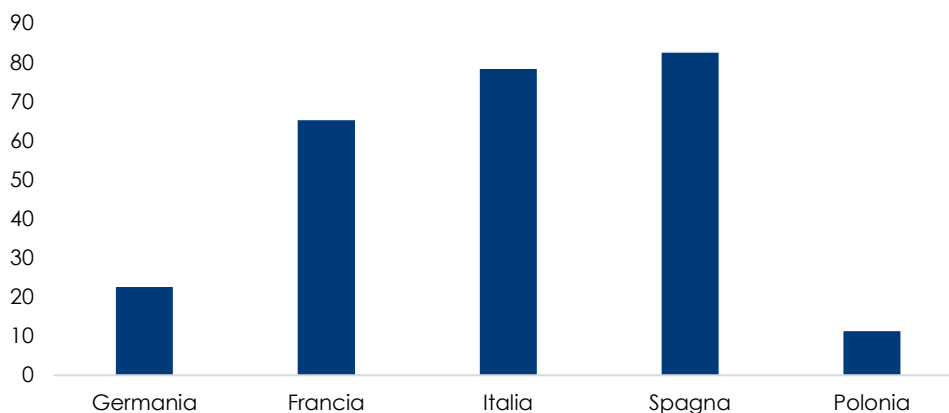
In generale, **i dati mostrano il ruolo strategico delle dotazioni portuali nel trasporto merci sui percorsi lunghi**, e quindi la necessità di infrastrutture di trasporto collegate ai principali porti. L'Italia gode di una collocazione privilegiata dal punto di vista geografico, e presenta anche un potenziale in termini di ulteriore sviluppo dei settori legati al trasporto delle merci, attraverso il rafforzamento delle infrastrutture interne e i collegamenti con i porti.

Ripartizione modale del trasporto merci dei Paesi UE (% di tonnellate-km totali, dati 2023)

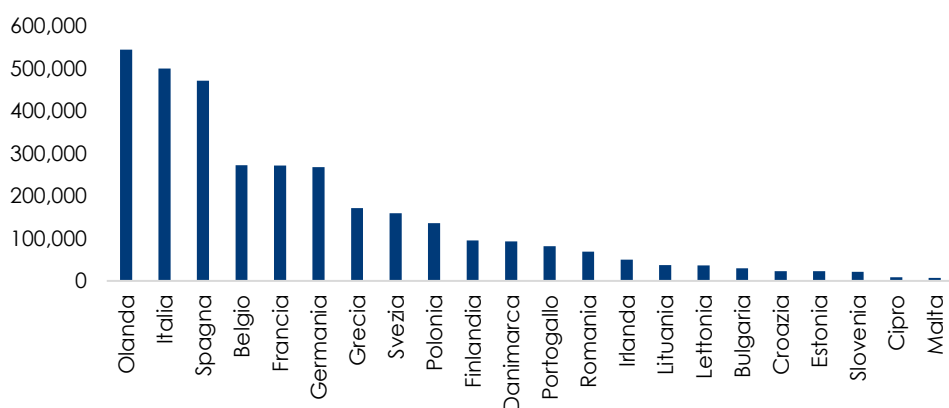


Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

una matrice delle distanze. Successivamente, i valori così ottenuti vengono "territorializzati" mediante un'allocatione proporzionale ai diversi Stati, in funzione della distanza percorsa all'interno delle Zone Economiche Esclusive (ZEE) di ciascuno (200 miglia dalle acque territoriali di un Paese). Le tratte che si estendono oltre i limiti delle ZEE non sono prese in considerazione.

Quota del trasporto marittimo sul totale delle merci trasportate nei Paesi UE (% di tonnellate-km totali, dati 2023)


Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Quantitativo di merci in transito nei porti di ciascun Paese UE (migliaia di tonnellate, dati 2023)


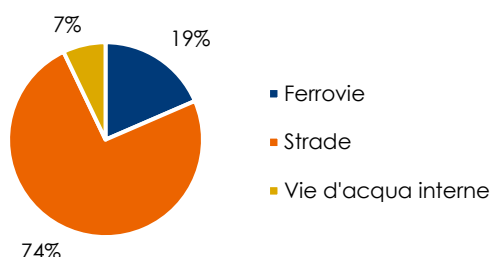
Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

I trasporti interni

I porti naturalmente rappresentano frequentemente lo snodo iniziale (o finale) del percorso delle merci europee destinate ai mercati extra-UE (o da questi provenienti) e già si caratterizzano per la prevalenza del trasporto merci su container. Il trasporto interno alla UE utilizza invece prevalentemente le altre modalità ed è a queste che ci si riferisce quando si parla di necessità di uno sviluppo dell'intermodalità allo scopo di rendere possibile un utilizzo maggiore del trasporto ferroviario o delle vie d'acqua interne.

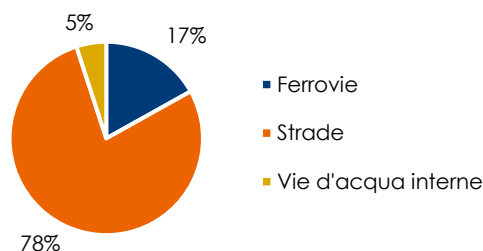
Negli ultimi venti anni nei Paesi UE **la quota delle diverse modalità di trasporto merci all'interno** (escludendo quindi il trasporto marittimo ed aereo) **non ha visto un aumento delle ferrovie**, la cui incidenza è scesa dal 19% al 17% e delle vie d'acqua interne (dal 7% al 5%), con **un incremento invece del peso relativo del trasporto su gomma**. Si preferisce, quindi, utilizzare il trasporto su strada anche per percorsi lunghi.

**Ripartizione modale del trasporto interno di merci nell'UE
(% di tonnellate-km totali; 2005)**



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

**Ripartizione modale del trasporto interno di merci nell'UE
(% di tonnellate-km totali; 2023)**

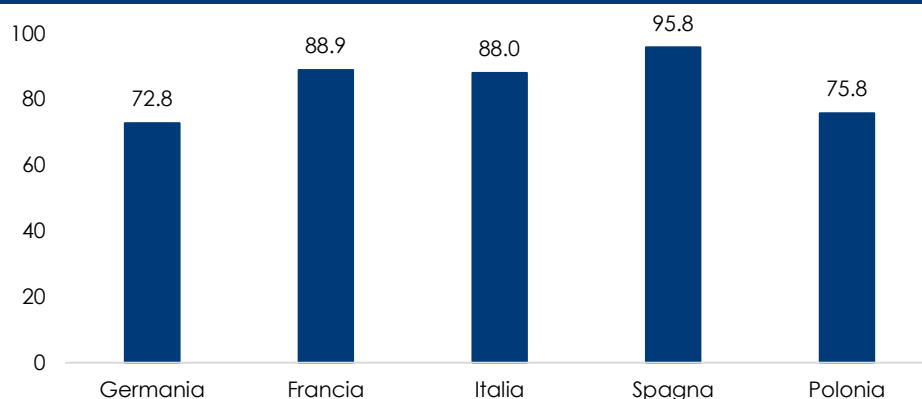


Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

D'altra parte, le modalità di trasporto interne sono diverse a seconda dei Paesi. Soffermandoci sulle economie europee più grandi, si osserva un'incidenza maggiore del trasporto ferroviario in Germania e Polonia (dove però il peso si è ridotto negli ultimi venti anni), mentre il trasporto fluviale di fatto ha un peso significativo solamente in Germania.

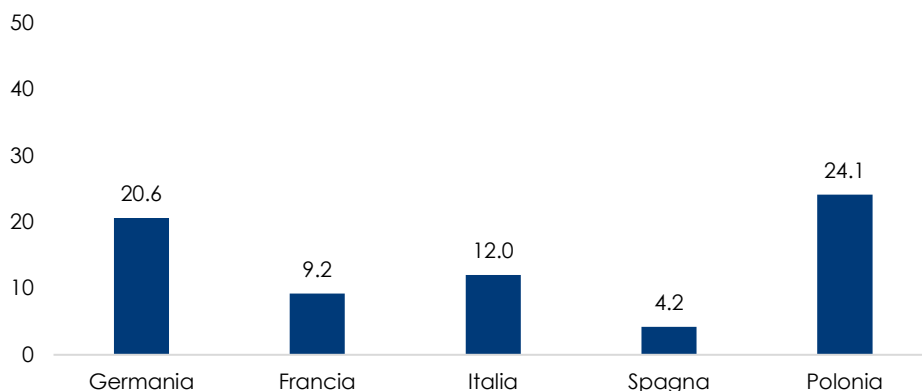
La quota del trasporto merci su strada resta quindi predominante in questi Paesi, superando l'80% in Spagna, Francia e Italia.

Ripartizione modale del trasporto interno di merci nelle maggiori economie UE (% di tonnellate-km totali, 2023) - Strada

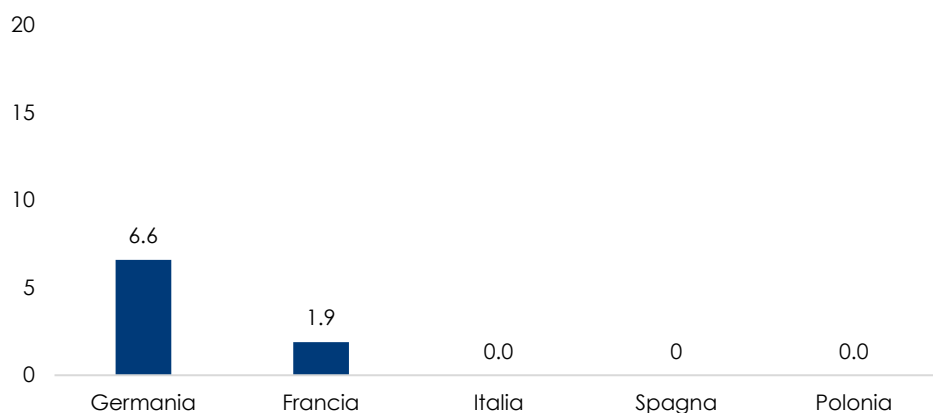


Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Ripartizione modale del trasporto interno di merci nelle maggiori economie UE (% di tonnellate-km totali, 2023) - Ferrovia



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Ripartizione modale del trasporto interno di merci nelle maggiori economie UE (% di tonnellate-km totali, 2023) - Vie d'acqua interne

Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Le unità di carico standardizzate

Un prerequisito per l'accesso al trasporto intermodale è costituito dalla cosiddetta "freight unitisation". Con tale espressione ci si riferisce all'utilizzo di "unità di trasporto intermodali" (ITU) che possono essere trasferite facilmente da una modalità di trasporto ad un'altra (su gomma, o treno o nave ad esempio) senza richiedere la movimentazione delle merci. Le unità di trasporto più frequenti sono i container, ma esistono anche altre forme, come le casse mobili o i rimorchi³.

In particolare, su queste tematiche Eurostat ha costruito indicatori relativi al trasporto attraverso ITU, che misurano il trasporto merci in termini di tonnellate-chilometro. I grafici seguenti illustrano le tendenze dal 2007 al 2023, con riferimento al commercio intra-europeo; pertanto, i dati sul trasporto marittimo riguardano solo le merci trasportate fra i Paesi UE (short sea shipping).

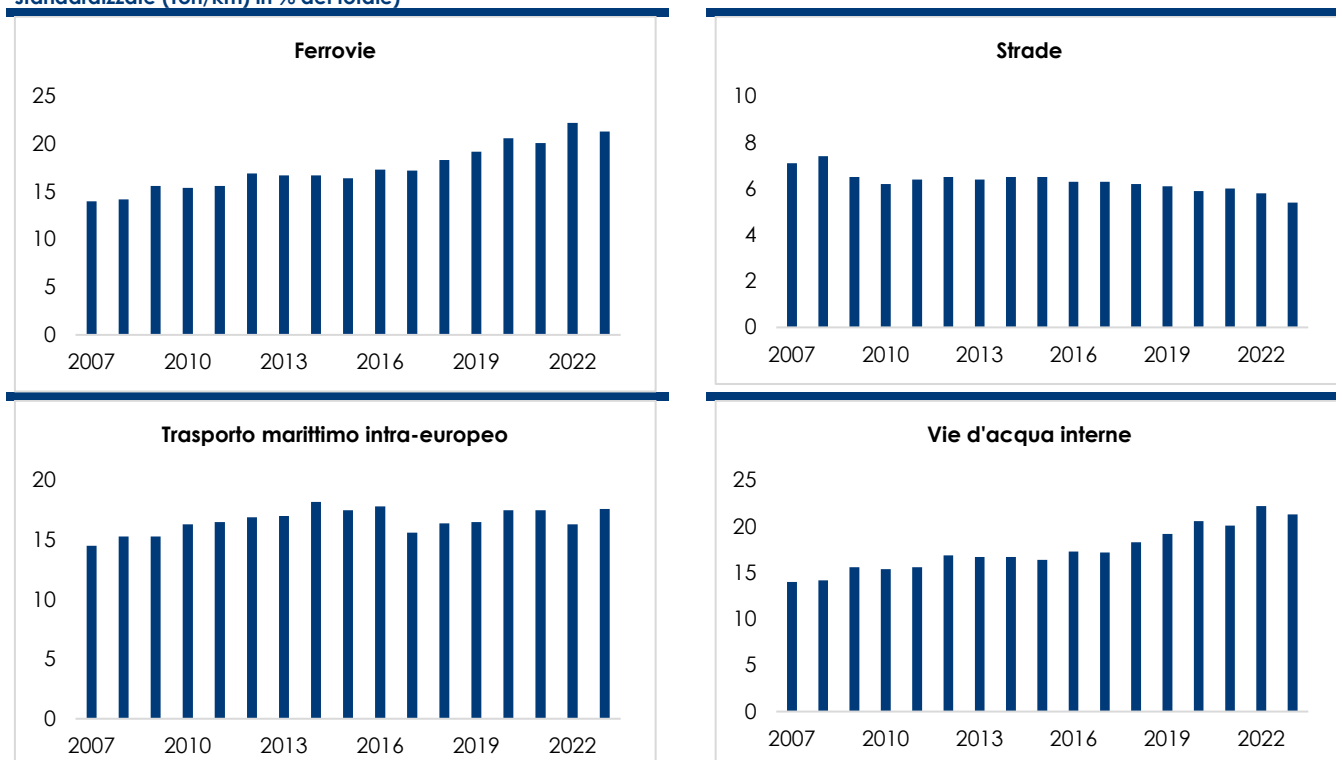
Si possono evidenziare almeno 2 aspetti significativi.

Innanzitutto, **la quota di merci trasportate attraverso ITU è aumentata** durante gli ultimi 15 anni. Tuttavia, tale quota resta molto bassa, confermando che per una quota preponderante delle consegne non è ancora utilizzata una logistica intermodale. Nel 2007 il 42,5% del commercio intra-europeo veniva trasportato attraverso ITU, la quota sale a 51,8% nel 2023.

In secondo luogo, **la crescita** non è avvenuta con la stessa velocità per tutti i tipi di trasporto: **ha interessato soprattutto il trasporto marittimo e ferroviario**, mentre ha interessato meno il trasporto su strada che, anzi, ha visto ridursi il peso delle merci trasportate attraverso ITU.

³ Per definire la modalità per un trasporto che utilizza più modalità, Eurostat costruisce l'indicatore modale: "the unitisation is calculated as share in the total transported goods for each mode of transport". In pratica, ogni tratto eseguito con una modalità contribuisce alla statistica di quella modalità.

Il processo di "unitizzazione" del commercio intra-europeo (Incidenza delle merci trasportate su unità di carico standardizzate (Ton/km) in % del totale)



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Differenze settoriali

Lo sviluppo ancora limitato della freight unitisation e la prevalenza del trasporto merci su strada dimostrano come **le politiche di sviluppo dell'intermodalità per il commercio intra-europeo siano ancora distanti dal conseguire gli esiti auspicati dalle politiche europee.**

Altri spunti di analisi possono derivare dall'esame degli andamenti settoriali.

Al riguardo Eurostat non diffonde dati sulle modalità di trasporto utilizzate dai settori produttivi. Rende però disponibili dataset per il trasporto su strada e su ferrovia per tipologia di merce. Le serie storiche partono dal 2008 (2009 per l'Italia) e arrivano sino al 2024, e misurano anche in questo caso i quantitativi di merci trasportate espressi in tonnellate per chilometri percorsi. I dati non sono armonizzati fra loro, e non sono quindi del tutto coerenti con le statistiche sulla ripartizione delle modalità di trasporto discusse nei precedenti paragrafi⁴.

⁴ I dati relativi alle modalità di trasporto secondo i tipi di merci non sono coerenti con quelli presentati in precedenza relativi alle "Modal split for transport".

I dataset settoriali costituiscono difatti statistiche primarie: il trasporto stradale si basa su indagini campionarie sui veicoli pesanti immatricolati che attribuiscono i volumi secondo il principio di immatricolazione, includendo attività svolte all'estero da vettori nazionali ed escludendo quelle svolte in patria da vettori stranieri. Per la ferrovia, invece, la fonte è data dal reporting delle imprese ferroviarie e le statistiche si basano sul principio di territorialità, ossia si riferiscono ai volumi trasportati all'interno del territorio nazionale indipendentemente dalla nazionalità dell'operatore. Inoltre, gli indicatori settoriali non coprono l'intero insieme delle modalità di trasporto (ad esempio manca quello marittimo, le vie navigabili interne e quello aereo).

In ogni caso è possibile almeno evidenziare alcune tendenze principali.

Innanzitutto, un primo aspetto che emerge è che **in tutti i Paesi il trasporto merci su ferrovia ha un peso limitato rispetto a quello su strada**.

I dati sui settori consentono una lettura solo parziale delle scelte della modalità di trasporto delle merci, in quanto per il trasporto ferroviario la quota di merci non classificate è più alta rispetto al trasporto stradale. Circa i tipi di merci trasportati, va evidenziato che le statistiche sul trasporto ferroviario presentano una quota significativa di prodotti trasportati "non identificati". Inoltre, nel corso del tempo la quota di merci non identificate all'interno del trasporto ferroviario è aumentata, rispecchiando anche il fatto che sono aumentate le spedizioni da parte di spedizionieri di colli contenenti più tipi di prodotti (la voce "spedizioni di diversi beni in un unico invio").

In ogni caso, i principali prodotti in termini di tonnellate trasportate sono quelli dell'attività mineraria, i prodotti petroliferi raffinati, i prodotti della metallurgia, i mezzi di trasporto, e in alcuni casi le materie prime seconde (i rifiuti destinati al riciclo).

Come si osserva, si tratta di merci che posseggono caratteristiche specifiche. Innanzitutto, si tratta di merci la cui **produzione è relativamente concentrata territorialmente**, essendo prodotte in un numero limitato di stabilimenti, anche perché si tratta di settori capital intensive e con economie di scala. Questo comporta che vi sono diversi spostamenti di merci caratterizzati da distanze lunghe per le quali il trasporto su rotaia può essere più economico del trasporto su gomma.

Inoltre, **non hanno problemi di deperibilità** dei prodotti, e quindi possono anche andare incontro ad eventuali difficoltà nella logistica tali da ritardare le consegne.

Terzo, si tratta di **prodotti a basso valore unitario**, in quanto si tratta di prodotti "pesanti", e per i quali le spedizioni riguardano quantitativi importanti, che possono a volte saturare la capacità di trasporto di più vagoni di un treno. Per questo genere di merci il trasporto su gomma può anche risultare meno conveniente.

Queste caratteristiche non sono associate a diversi dei prodotti dell'industria italiana, come quelli dell'industria alimentare: tanto i prodotti agricoli quanto quelli dell'industria alimentare, che assorbono quote rilevanti del traffico complessivo, utilizzano in prevalenza il trasporto su strada.

Inoltre, vi sono altri beni, come i prodotti dell'abbigliamento o quelli dell'arredamento, che non presentano caratteristiche tali da rendere più conveniente il trasporto attraverso la ferrovia, considerando che le spedizioni di volta in volta possono riguardare quantitativi che sono gestibili attraverso il trasporto su strada senza aumento della complessità della logistica, e perché la consegna del prodotto finale avviene poi distribuendo quantitativi limitati su un numero in genere elevato di punti vendita.

Viceversa, per quanto riguarda la filiera dei metalli e i mezzi di trasporto, l'utilizzo del trasporto ferroviario risulta abbastanza diffuso.

L'indicatore della composizione del trasporto merci secondo le diverse modalità elaborato dall'Eurostat è invece un indicatore armonizzato che include tutte le modalità, ed è costruito seguendo una metodologia integrata che prevede un'armonizzazione delle fonti e un trattamento coerente dei flussi internazionali in modo da garantire la comparabilità tra Paesi. Di conseguenza, il "modal split" sintetico settoriale non può essere ricostruito semplicemente sommando i dataset settoriali.

Infine, guardando alle differenze fra i Paesi, come anticipato, fra le cinque maggiori economie, quella che vede un maggiore sviluppo del trasporto ferroviario è la Germania, seguita dalla Polonia. D'altra parte, si tratta di economie che mostrano un peso significativo di settori come la metallurgia e i mezzi di trasporto, per cui l'organizzazione dei trasporti, e quindi la dotazione infrastrutturale e l'organizzazione della logistica a livello nazionale, sembra rispecchiare le esigenze manifestate dal tessuto produttivo. In generale, quindi, **le modalità di trasporto sembrano rispecchiare le convenienze relative legate alla specializzazione produttiva dei diversi Paesi.**

Traffico ferroviario, per gruppo di prodotto (mln di tonnellate-km, dati 2024)

	Germania	Francia	Italia	Spagna	Polonia
Totale	126.320	32.249	22.933	9.349	56.713
Agricoli	3.475	3.205	1.785	515	2.206
Carbone, petrolio, gas	4.867	64	131	2	10.334
Prodotti delle miniere e delle cave	13.254	1.836	518	87	15.649
Prodotti alimentari e bevande	933	1.865	1.444	58	704
Prodotti tessili e in pelle	1	0	33	186	17
Prodotti in legno (escl. mobili), carta, editoria	4.851	142	452	522	264
Prodotti petroliferi raffinati	12.018	1.853	304	136	11.390
Prodotti chimici, in gomma e plastica	8.586	1.896	728	456	3.230
Altri prodotti della lavorazione di min non metalliferi	1.958	1.391	234	122	1.059
Metalli e prodotti in metallo, escl. macchinari	11.724	4.141	3.238	1.843	2.156
Macchinari, elettrodomestici	266	23	104	1	56
Mezzi di trasporto	5.114	482	1.176	418	294
Mobili	17	0	69	0	1
Materie prime seconde, rifiuti	2.768	239	614	33	770
Posta, pacchi	0	0	0	0	
Materiali utilizzati nel trasporto di beni	2.640	149	216	33	435
Traslochi, riparazioni	2	0	113	0	
Spedizioni di diversi beni in un unico invio	819	2.665	546	535	36
Beni non identificabili	52.482	9.817	11.226	4.168	7.905
Altri beni	547	2.481	1	234	208

Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Traffico stradale, per gruppo di prodotto (mln di tonnellate-km, dati 2024)

	Germania	Francia	Italia	Spagna	Polonia
Totale	270.334	174.099	152.764	274.892	368.332
Agricoli	18.413	29.765	11.045	49.188	28.446
Carbone, petrolio, gas	615	878	1.046	370	2.678
Prodotti delle miniere e delle cave	25.956	15.014	8.211	15.832	21.755
Prodotti alimentari e bevande	46.995	22.529	27.500	59.210	59.860
Prodotti tessili e in pelle	793	824	1.430	2.859	3.146
Prodotti in legno (escl. mobili), carta, editoria	12.295	3.266	6.392	12.491	32.576
Prodotti petroliferi raffinati	7.478	5.024	3.457	4.804	6.102
Prodotti chimici, in gomma e plastica	17.711	8.034	7.301	22.619	30.932
Altri prodotti della lavorazione di min non metalliferi	20.642	14.301	12.049	19.302	26.575
Metalli e prodotti in metallo, escl. macchinari	14.885	4.171	13.400	14.932	30.155
Macchinari, elettrodomestici	6.541	4.130	1.818	4.081	9.455
Mezzi di trasporto	10.800	3.840	2.144	12.207	17.676
Mobili	2.480	1.107	1.330	3.223	20.337
Materie prime seconde, rifiuti	15.989	6.676	10.113	11.325	10.108
Posta, pacchi	12.559	9.089	2.290	21.048	6.710
Materiali utilizzati nel trasporto di beni	7.232	1.416	2.274	6.603	12.149
Traslochi, riparazioni	6.992	767	1.599	194	1.017
Spedizioni di diversi beni in un unico invio	40.497	41.532	9.744	10.924	29.685
Beni non identificabili	1.462	1.671	10.307	3.680	5.210
Altri beni		65	19.316		13.761

Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Traffico ferroviario, per gruppo di prodotto (in % del totale delle merci trasportate dal Paese)

	Germania	Francia	Italia	Spagna	Polonia
Totale	100	100	100	100	100
Agricoli	2,8	9,9	7,8	5,5	3,9
Carbone, petrolio, gas	3,9	0,2	0,6	,	18,2
Prodotti delle miniere e delle cave	10,5	5,7	2,3	0,9	27,6
Prodotti alimentari e bevande	0,7	5,8	6,3	0,6	1,2
Prodotti tessili e in pelle	,	,	0,1	2,0	,
Prodotti in legno (escl. mobili), carta, editoria	3,8	0,4	2,0	5,6	0,5
Prodotti petroliferi raffinati	9,5	5,7	1,3	1,5	20,1
Prodotti chimici, in gomma e plastica	6,8	5,9	3,2	4,9	5,7
Altri prodotti della lavorazione di min non metalliferi	1,6	4,3	1,0	1,3	1,9
Metalli e prodotti in metallo, escl. macchinari	9,3	12,8	14,1	19,7	3,8
Macchinari, elettrodomestici	0,2	0,1	0,5	,	0,1
Mezzi di trasporto	4,0	1,5	5,1	4,5	0,5
Mobili	,	,	0,3	,	,
Materie prime seconde, rifiuti	2,2	0,7	2,7	0,4	1,4
Posta, pacchi	,	,	,	,	,
Materiali utilizzati nel trasporto di beni	2,1	0,5	0,9	0,4	0,8
Traslochi, riparazioni	,	,	0,5	,	,
Spedizioni di diversi beni in un unico invio	,6	8,3	2,4	5,7	0,1
Beni non identificabili	41,5	30,4	49,0	44,6	13,9
Altri beni	0,4	7,7	,	2,5	0,4

Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

Traffico stradale, per gruppo di prodotto (in % del totale delle merci trasportate dal Paese)

	Germania	Francia	Italia	Spagna	Polonia
Totale	100	100	100	100	100
Agricoli	6,8	17,1	7,2	17,9	7,7
Carbone, petrolio, gas	0,2	0,5	0,7	0,1	0,7
Prodotti delle miniere e delle cave	9,6	8,6	5,4	5,8	5,9
Prodotti alimentari e bevande	17,4	12,9	18,0	21,5	16,3
Prodotti tessili e in pelle	0,3	0,5	0,9	1,0	0,9
Prodotti in legno (escl. mobili), carta, editoria	4,5	1,9	4,2	4,5	8,8
Prodotti petroliferi raffinati	2,8	2,9	2,3	1,7	1,7
Prodotti chimici, in gomma e plastica	6,6	4,6	4,8	8,2	8,4
Altri prodotti della lavorazione di min non metalliferi	7,6	8,2	7,9	7,0	7,2
Metalli e prodotti in metallo, escl. macchinari	5,5	2,4	8,8	5,4	8,2
Macchinari, elettrodomestici	2,4	2,4	1,2	1,5	2,6
Mezzi di trasporto	4,0	2,2	1,4	4,4	4,8
Mobili	0,9	0,6	0,9	1,2	5,5
Materie prime seconde, rifiuti	5,9	3,8	6,6	4,1	2,7
Posta, pacchi	4,6	5,2	1,5	7,7	1,8
Materiali utilizzati nel trasporto di beni	2,7	0,8	1,5	2,4	3,3
Traslochi, riparazioni	2,6	0,4	1,0	0,1	0,3
Spedizioni di diversi beni in un unico invio	15,	23,9	6,4	4,0	8,1
Beni non identificabili	0,5	1,0	6,7	1,3	1,4
Altri beni	,	,	12,6	,	3,7

Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Eurostat

I problemi nella diffusione dell'intermodalità e i ritardi infrastrutturali in Europa

In generale, l'ampia diffusione del trasporto merci su gomma mostra che il trasporto intermodale delle merci non è ancora competitivo rispetto al trasporto tradizionale su strada. Fra le ragioni del mancato sviluppo dell'intermodalità vi sono anche diversi problemi relativi alle caratteristiche dell'offerta del trasporto intermodale, che possono essere ricondotti a tre tipi di fattori: vincoli infrastrutturali, barriere di tipo regolatorio e problemi di tipo tecnologico.

Sul tema dei **limiti dal lato delle infrastrutture**, i punti che ancora frenano lo sviluppo dell'intermodalità sono di diversa natura.

Innanzitutto, vi sono problemi di **disomogeneità della rete** ferroviaria europea, che presenta gravi problemi di interoperabilità legati a standard tecnici nazionali differenti, ad esempio le differenze di scartamento. Ciò comporta costi aggiuntivi per gli operatori e riduce l'attrattività del trasporto ferroviario nelle catene logistiche multimodali. Altre difficoltà derivano dai frequenti **bottlenecks logistici**: la capacità insufficiente dei nodi intermodali (porti, terminali ferroviari, interporti) e la mancanza di collegamenti "last mile" efficienti con le aree industriali rappresentano un limite al trasporto delle merci. Infine, vanno ricordati gli **squilibri territoriali**: la presenza di ampi divari infrastrutturali tra regioni centrali e periferiche dell'UE accentua la dipendenza dal trasporto stradale in alcune aree.

Riguardo ai **problemi di tipo regolatorio**, un primo punto è quello della **frammentazione normativa**. Le norme nazionali in materia di accesso al mercato, regolazione delle tariffe ferroviarie e standard ambientali non sono uniformi. In alcuni casi, vi è una **sovrapposizione di competenze**: la coesistenza di livelli di governance (UE, nazionale, regionale) genera conflitti di competenza e ritardi nell'attuazione di strategie integrate. Vi è poi il tema **dei processi amministrativi**. I progetti di corridoi TEN-T soffrono di tempi di attuazione estremamente lunghi, legati a complessità burocratiche e problemi di gestione delle relazioni con la popolazione sul territorio dove vengono realizzate le infrastrutture.

Circa i **problemi tecnologici**, vi è innanzitutto un tema di ritardo nell'adozione degli strumenti disponibili. La logistica intermodale europea presenta difatti un livello di automazione eterogeneo, che ostacola le economie di scala e la riduzione dei costi transazionali. In particolare, la **scarsa diffusione di piattaforme digitali comuni** per la gestione dei flussi informativi limita la trasparenza e l'efficienza delle catene logistiche intermodali. A ciò si associa la **mancanza di standard comuni per i dati**: l'assenza di protocolli unificati per lo scambio di informazioni impedisce la piena integrazione dei diversi operatori.

I bassi investimenti alla base nei ritardi nello sviluppo dell'intermodalità

Nonostante la consapevolezza della necessità di un progressivo rafforzamento del trasporto ferroviario a scapito del trasporto su gomma, gli investimenti in infrastrutture ferroviarie dei Paesi europei storicamente si sono posizionati su livelli modesti. In particolare, le risorse destinate al sistema dei trasporti sono state piuttosto limitate, soprattutto nel periodo successivo alla grande crisi finanziaria del 2008; inoltre, all'interno di queste, il trasporto stradale ha continuato ad assorbire una quota importante degli interventi, una tendenza che pare destinata a protrarsi anche alla luce delle esigenze di manutenzione del parco stradale europeo. Solo recentemente si è osservata un'accelerazione, soprattutto in Paesi come Spagna e Italia, anche a seguito delle risorse messe a disposizione dal Next Generation EU per finanziare i PNRR nazionali. Naturalmente, le dotazioni infrastrutturali richiedono un impegno duraturo per potere essere completate, e per questo sarà importante vedere se gli impegni saranno confermati anche dopo il termine del PNRR, formalmente fissato alla metà del prossimo anno.

Un confronto degli impegni che hanno caratterizzato i Paesi europei negli ultimi trent'anni è possibile utilizzando le statistiche OCSE. Nei grafici si riportano i livelli medi delle diverse variabili distinguendo fra le maggiori 5 economie UE e considerando separatamente due sottoperiodi: quello precedente la grande crisi finanziaria (dal 1995 al 2007) e quello successivo (dal 2008 al 2022).

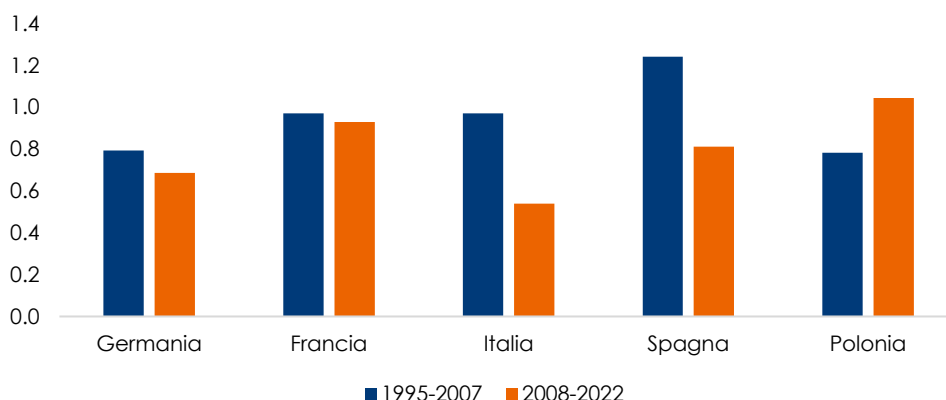
In generale, si può osservare come **la quota sul PIL degli investimenti in infrastrutture di trasporto interno non sia aumentata nella fase più recente**; soprattutto i Paesi colpiti dalla crisi dei debiti sovrani – Italia e Spagna – evidenziano una contrazione significativa dell'incidenza di queste spese sul PIL.

Inoltre, nonostante sia aumentata la consapevolezza di dovere accelerare negli investimenti per la transizione ambientale e tutti i Governi avessero preso degli impegni in questa direzione, **la**

quota sul PIL degli investimenti in infrastrutture ferroviarie è rimasta stabile o si è ridimensionata nei Paesi in esame, con la sola eccezione della Francia.

Nel secondo periodo l'Italia è l'unico Paese ad avere destinato risorse leggermente inferiori al trasporto stradale rispetto a quello su ferrovia, ma questo è avvenuto più per la caduta del primo, che per la crescita del secondo.

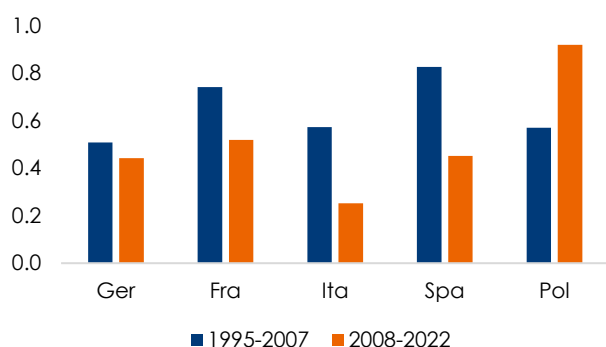
Investimenti in infrastrutture di trasporto interno nelle maggiori economie UE (in % del PIL)



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati Ocse

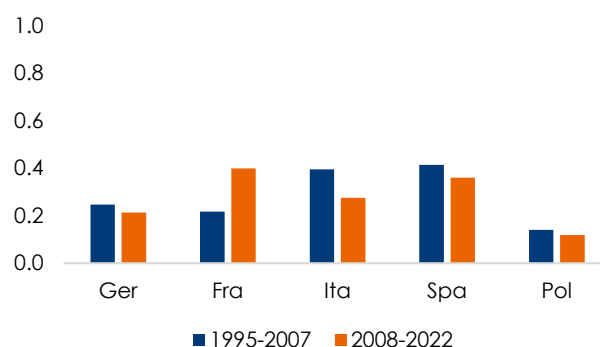
Investimenti in infrastrutture di trasporto interno nelle maggiori economie UE (in % del PIL)

Strada



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati OCSE

Ferrovia



Fonte: elaborazioni REF Ricerche su dati OCSE

Indicazioni per le politiche economiche

Alla luce degli elementi sintetizzati, si comprende il ritardo nella costruzione di infrastrutture adeguate a rendere l'intermodalità in Europa competitiva rispetto al trasporto monomodale su strada. D'altra parte, la flessibilità e i costi relativamente bassi del trasporto su gomma si basano spesso su esternalità non completamente internalizzate (come le emissioni, le congestioni stradali, gli incidenti), che invece sono decisamente meno rilevanti nel caso del trasporto intermodale.

Va difatti ricordato che **le infrastrutture di trasporto sono considerate beni pubblici** in parte perché hanno caratteristiche assimilabili, ma non del tutto, a quelle dei beni pubblici in senso stretto. Fra queste la natura non escludibile (non è possibile, o sarebbe molto costoso, impedire ad altri di usufruirne) e poco rivale (l'utilizzo del bene da parte di un individuo non riduce la possibilità che altri lo utilizzino) del consumo. Ma, soprattutto, è decisivo considerare che **le infrastrutture di trasporto producono esternalità positive diffuse**, e per questo richiedono

l'intervento pubblico per garantire la realizzazione e la manutenzione. Per questo motivo, da tempo si sollecitano sforzi maggiori da parte dei Governi al fine di accelerare gli investimenti necessari per accelerare lo sviluppo dell'intermodalità.

Non a caso, il tema dell'intermodalità sta acquisendo una posizione centrale nelle analisi sulle politiche economiche europee. Al tema hanno fatto anche riferimento due rapporti prodotti l'anno scorso sul tema del rafforzamento competitivo della UE.

Il primo è "Much more than a market" il cosiddetto **"Rapporto Letta", che pone l'accento sulla promozione di un quadro normativo armonizzato e di standard tecnici uniformi per ridurre le barriere all'interoperabilità tra le diverse modalità di trasporto**. La disomogeneità delle regole nazionali, insieme alla mancanza di protocolli condivisi per la gestione dei flussi logistici, limita la competitività del trasporto ferroviario e marittimo rispetto al trasporto su gomma, meno regolamentato. Il Rapporto sottolinea inoltre l'importanza di semplificare le procedure amministrative, riducendo i vincoli burocratici che rallentano l'implementazione di soluzioni intermodali. L'investimento infrastrutturale viene considerato cruciale per procedere nella realizzazione dei corridoi principali delle TEN-T. Tale approccio ha implicazioni economiche significative, poiché migliora l'efficienza delle catene del valore transfrontaliere, riduce i tempi di trasporto e abbassa i costi logistici complessivi, aumentando la competitività delle imprese europee sul mercato globale. Occorre quindi aumentare gli sforzi per rafforzare le infrastrutture ferroviarie aumentando le risorse europee e nazionali, date le importanti necessità di investimento (500 miliardi di euro per realizzare le TEN-T secondo il rapporto).

Il **Rapporto Draghi integra questa prospettiva concentrandosi sulle specificità regolatorie e sull'innovazione tecnologica**. La normativa europea sul trasporto combinato, elaborata negli anni Novanta, è considerata oggi obsoleta: necessita di una revisione che renda gli incentivi più mirati e adattabili alle dinamiche attuali del mercato, in particolare per quanto riguarda la riduzione delle esternalità negative del trasporto stradale e la promozione del trasporto ferroviario e marittimo. Vengono sollecitate misure per facilitare l'accesso al mercato da parte di operatori privati e per uniformare le procedure di tracciamento e gestione dei carichi, in modo da ridurre i costi di coordinamento e aumentare la trasparenza dei flussi intermodali.

Un elemento di rilievo nel Rapporto Draghi riguarda l'innovazione tecnologica e la cosiddetta "mobilità intelligente". L'introduzione di veicoli automatizzati, sistemi di logistica digitale avanzata e piattaforme di condivisione dei dati sono visti come una leva per aumentare l'efficienza e ridurre le rigidità del sistema.

In sintesi, i due rapporti convergono su alcune linee strategiche: armonizzazione normativa, semplificazione amministrativa, rafforzamento infrastrutturale e promozione dell'innovazione tecnologica allo scopo di superare le rigidità strutturali e istituzionali che oggi ostacolano l'intermodalità, favorendo la transizione verso un sistema di trasporti europeo più efficiente, competitivo e sostenibile.

I flussi commerciali italiani per modalità di trasporto con un focus sui distretti del sistema moda di Toscana e Veneto⁵

Introduzione

Esistono numerosi fattori che possono influenzare le decisioni delle imprese in merito al tipo di trasporto da utilizzare per lo scambio di merci, tra gli altri: il paese di destinazione, le dimensioni e il peso delle merci trasportate, la velocità di consegna (ad esempio, merci deperibili), norme e regolamenti (ad esempio, riguardanti il trasporto di animali), considerazioni ambientali o di sicurezza (ad esempio, merci pericolose). Ad incidere sulle decisioni si pongono anche le dotazioni infrastrutturali, le interconnessioni disponibili fra diverse modalità di trasporto (intermodale), nonché gli aspetti legati alle procedure.

A cura di Laura Campanini

Il trasporto ferroviario, fra le diverse possibilità, è quello che risulta strategico per l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento e la congestione delle strade. Il favor si è negli anni attuato attraverso la politica europea volta a realizzare corridoi logistici lungo le direttrici principali (Corridoi Ten-t)⁶. A livello nazionale, dal 2016, si è posta una crescente attenzione verso la rete ferroviaria e le dotazioni con lo scopo di trasferire la più grande quantità possibile di traffico merci dalla gomma alla rotaia, dalle strade urbane e dalle autostrade alla ferrovia. Tuttavia, è noto che il trasporto merci su ferro continua a risentire di una serie di problemi strutturali che ne limitano il potenziale e lo rendono poco competitivo rispetto alla gomma.

Questo contributo si concentra sulle modalità di trasporto delle merci in ingresso e in uscita utilizzate dalle imprese italiane tra il 2001 e il 2023. L'obiettivo è quello di offrire una overview della situazione al 2023 e un'analisi della dinamica delle diverse quote modali in un periodo di tempo relativamente lungo a livello nazionale, con un approfondimento territoriale e settoriale sull'utilizzo del trasporto ferroviario e un focus sulle realtà distrettuali specializzate nella filiera della moda di Veneto e Toscana. Il focus è sui soli traffici intra-europei che risultano potenzialmente più flessibili nell'utilizzare mezzi di trasporto alternativi; i flussi di commercio extra-europei presentano, invece, modalità di trasporto differenti e tendenzialmente più rigide insite nella natura stessa dei percorsi.

A tal fine si utilizza il database Istat che presenta statistiche non solo aggregate a livello nazionale ma disponibili anche a livello regionale e settoriale. L'incrocio settore/regione consente un'analisi preliminare delle dinamiche a livello territoriale e distrettuale⁷.

Il contributo si apre con un'analisi sulle modalità di trasporto utilizzate per far circolare le merci all'interno dell'Unione Europea. Nella seconda parte del lavoro ci si focalizza sulla quota modale ferro nelle diverse regioni italiane e nei settori. Infine, si analizzano i flussi commerciali dei distretti del tessile-abbigliamento e della filiera della pelle in Toscana e in Veneto con l'obiettivo di mettere in evidenza il loro ruolo nelle due regioni e in ambito italiano ed evidenziare eventuali specificità distrettuali nella scelta della modalità di trasporto.

I flussi di import-export Italia-Unione Europea per modalità di trasporto

Misurato in valore, **nel 2023, il trasporto stradale è stato utilizzato per l'85% delle merci esportate dall'Italia all'Unione Europea; misurato in volume la quota è del 66%**. La seconda modalità di

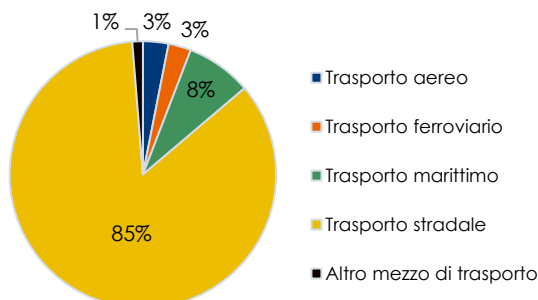
⁵ Progetto finanziato dall'Unione Europea - NextGenerationEU – Piano Nazionale Resilienza e Resilienza (PNRR) - Missione 4 Componente 2 Investimento 1.4 – Progetto CN_00000023 denominato Sustainable Mobility Center, CUP B13D21011590004.

⁶ Si rimanda al paragrafo "La TEN-T e i principali corridoi intermodali europei" del contributo precedente.

⁷ I dati sono disponibili in valori e quantità.

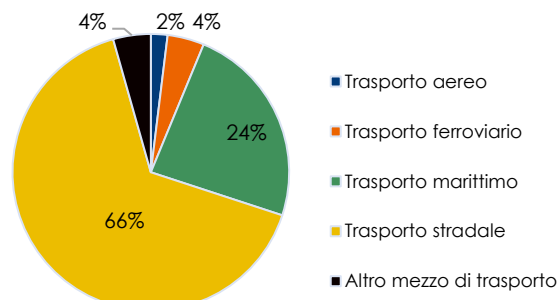
trasporto per incidenza è rappresentata dal traffico marittimo, tramite il quale è stato esportato l'8% del valore e il 24% delle quantità. Il trasporto ferroviario in Italia, nonostante il suo potenziale, resta limitato da diversi fattori strutturali ed economici: solo il 3% del valore esportato verso paesi europei e il 4% delle quantità ha utilizzato il treno.

Le esportazioni italiane verso paesi UE28 per modalità di trasporto (2023, valori)



Nota: al netto dei valori non dichiarati. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Le esportazioni italiane verso paesi UE28 per modalità di trasporto (2023, quantità)



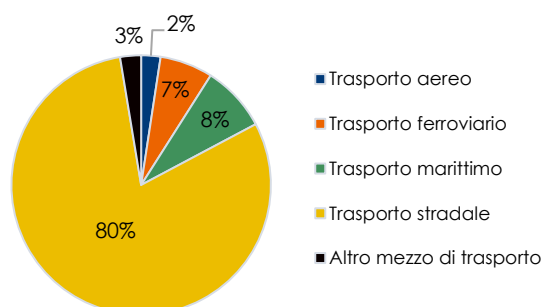
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Anche i flussi di merci provenienti dai paesi europei hanno utilizzato in modo prevalente il trasporto stradale ma l'incidenza è lievemente inferiore: l'80% del valore delle merci importate in Italia è arrivato su gomma, il 64% in volume.

Per le importazioni, il trasporto ferroviario ha un peso maggiore rispetto a quanto riscontrato per le esportazioni sia con riferimento ai valori (7% del totale delle importazioni da paesi europei) sia alle quantità (16%). Maggiore è anche l'incidenza del traffico marittimo.

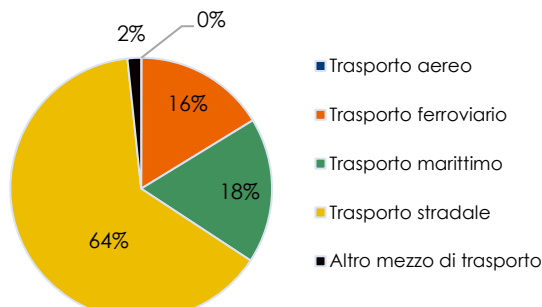
L'analisi dei valori medi unitari evidenzia come la merce di maggior valore viaggi per via aerea e su gomma. Per il trasporto aereo la differenza tra le quote in valore e quelle in quantità fornisce un'indicazione dell'elevato valore unitario delle merci trasportate con questa modalità.

Le importazioni in Italia da paesi UE28 per modalità di trasporto (2023, valori)



Nota: al netto dei valori non dichiarati. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Le importazioni in Italia da paesi UE28 per modalità di trasporto (2023, quantità)



Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

L'analisi della dinamica e delle variazioni delle quote modali dal 2001 al 2023 evidenzia tendenze simili per esportazioni e importazioni. Per entrambi i flussi cresce la quota modale della gomma: per le esportazioni l'aumento è del 10%, per le importazioni del 17%.

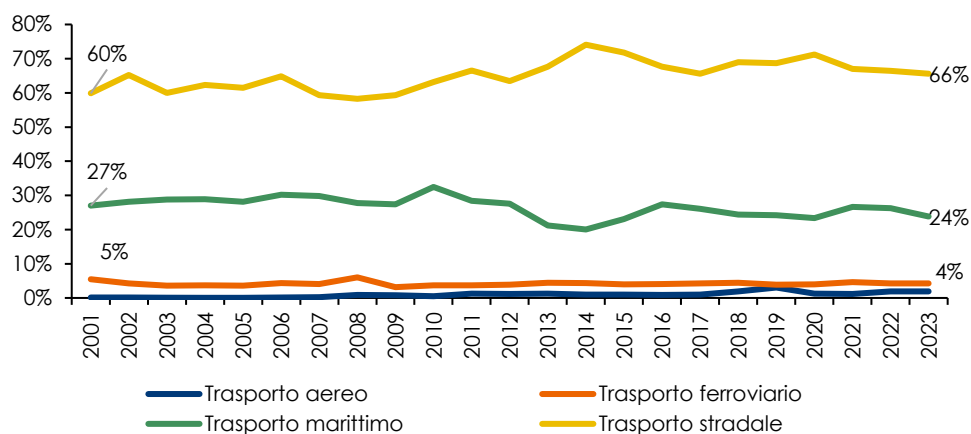
La quota modale ferro si riduce in modo più sensibile per le esportazioni (-21%), mentre i flussi in ingresso realizzano una perdita cumulata del 4%.

Il trasporto marittimo è quello che mostra le maggiori oscillazioni annuali, tra il 2001 e il 2023 si registra una flessione della sua incidenza del 12% per le esportazioni e del 19% per le importazioni.

Nel periodo aumenta esponenzialmente la quantità di merce esportata per via aerea che comunque rimane limitata e inferiore al 2%; le importazioni in quantità per via aerea sono marginali.

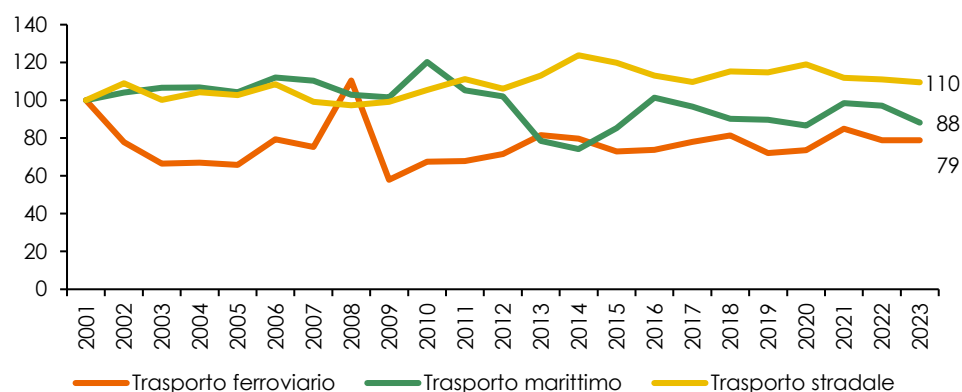
Le statistiche presentate confermano la rilevanza del trasporto su strada per i commerci intraeuropei e la scarsa dinamicità delle modalità di trasporto a minor impatto ambientale. Tali risultati sono imputabili alla maggiore flessibilità di tale modalità di trasporto, all'ampia rete autostradale e al mercato unico, che garantiscono una transizione senza soluzione di continuità quando si attraversano i confini nazionali.

Le esportazioni italiane per modalità di trasporto (quantità, incidenza su totale esportato nei paesi UE28 al netto del non dichiarato)



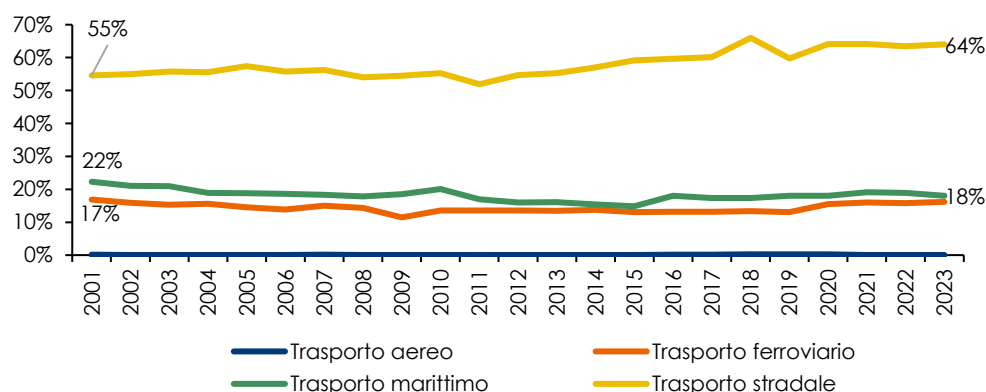
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Le esportazioni italiane per modalità di trasporto (quantità, quote modali, 2001=100)



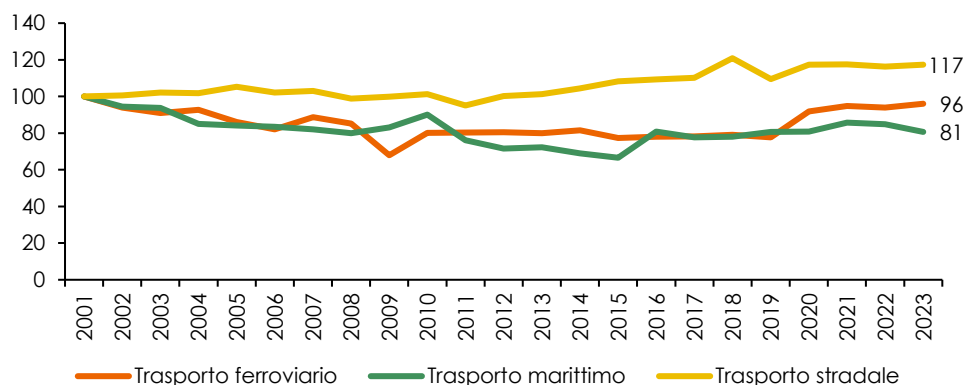
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Le importazioni in Italia da paesi UE28 per modalità di trasporto (quantità, incidenza su totale importato da paesi UE28 al netto del non dichiarato)



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Le importazioni in Italia da paesi UE28 per modalità di trasporto (quantità, quote modali, 2001=100)



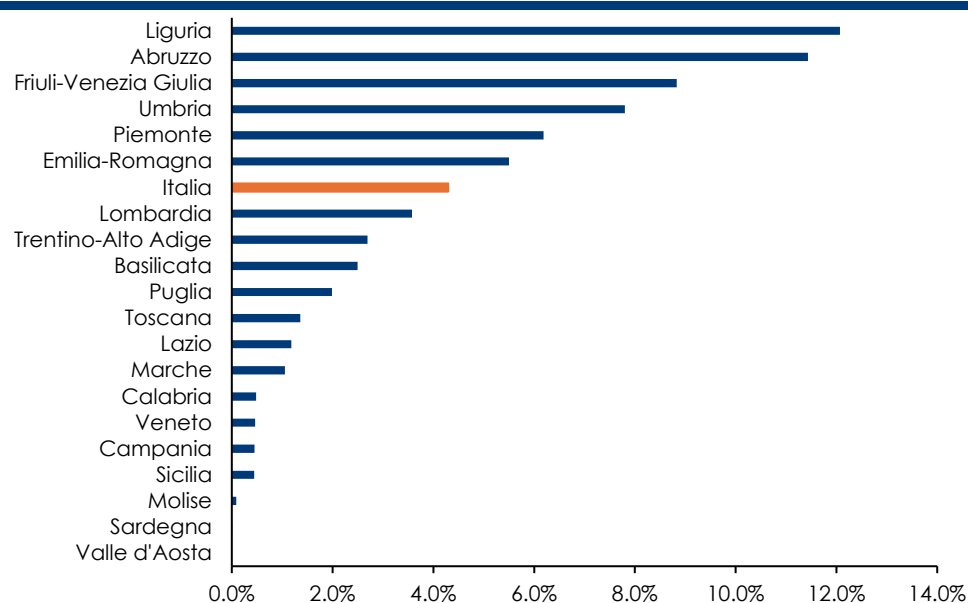
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

L'utilizzo del trasporto ferroviario: specificità territoriali

I dati aggregati a livello nazionale indicano la bassa incidenza del trasporto ferroviario merci per i prodotti destinati e provenienti dall'Unione Europea, nonostante i vantaggi di tale modalità di trasporto rispetto al trasporto su gomma in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza.

Appare utile verificare come la quota modale ferro si declini nelle diverse regioni italiane. A tale scopo si sono utilizzati i dati di fonte Istat per il periodo 2001-2023 disponibili a livello territoriale.

Nel 2023 la regione con il maggior utilizzo del trasporto su ferro in termini di quota modale risulta essere la Liguria, dove il 12% delle quantità esportate dalla regione ha varcato il confine nazionale utilizzando il treno. Seguono l'Abruzzo, il Friuli-Venezia Giulia, l'Umbria, il Piemonte e l'Emilia-Romagna. Le altre regioni mostrano una quota modale ferro inferiore a quella registrata a livello medio nazionale (4,3%). Con l'eccezione dell'Abruzzo, **le regioni del Mezzogiorno si posizionano tutte sotto il 3% in termini di quota modale ferro.**

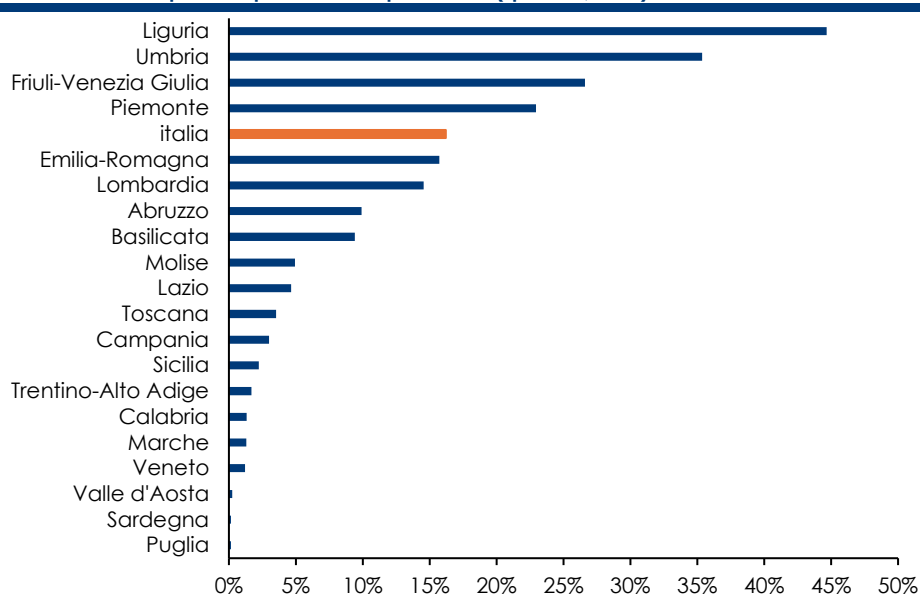
Quota modale ferro per le esportazioni verso paesi UE28 (quantità, 2023)

Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

L'analisi **in dinamica mostra una relativa stabilità per la maggior parte delle regioni**. Le uniche regioni che risultano ampliare l'utilizzo del treno sono il Friuli-Venezia Giulia, dove la quota modale ferro passa dal 5% al 9% tra il 2001 e il 2023, e l'Umbria, che nel 2001 esportava tramite treno il 3% dei propri prodotti e raggiunge l'8% nel 2023.

Va evidenziata una significativa variabilità dei risultati per alcune regioni, che mostrano modifiche significative da un anno all'altro senza evidenziare un trend specifico.

Per quanto riguarda i flussi di merci in entrata, **le regioni che mostrano un maggior utilizzo del treno rispetto alla media nazionale sono Liguria, Umbria, Friuli-Venezia Giulia e Piemonte**.

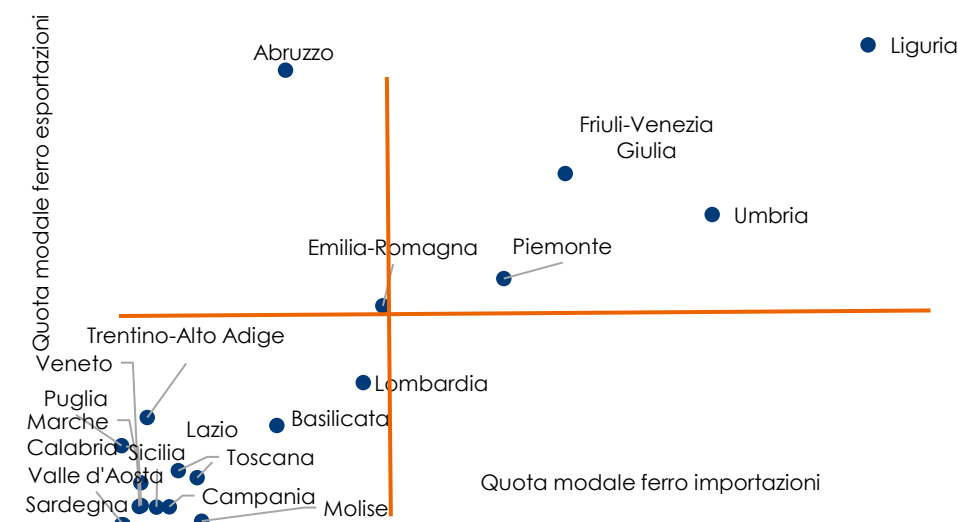
Quota modale ferro per le importazioni da paesi UE28 (quantità, 2023)

Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Nell'analisi del periodo 2001-2023 si evidenzia che sono proprio le tre regioni che utilizzano con maggiore intensità il treno quelle che hanno ampliato l'utilizzo di tale modalità di trasporto negli ultimi 20 anni. In Umbria la quota modale passa dal 25% al 35% tra il 2001 e il 2023. Friuli-Venezia Giulia e Liguria aumentano la propria quota modale di 6 punti ciascuna.

Un elemento interessante riguarda la **sostanziale sovrapposizione fra le regioni in cui la modalità di trasporto ferro è più utilizzata rispetto al dato medio nazionale con riferimento sia ai flussi di importazione sia a quelli di esportazione.** Come evidenzia il grafico le regioni mostrano o quote modali ferro superiori alla media italiana sia nei flussi di export sia in quelli di import, o, in alternativa le quote modali sono inferiori al dato italiano per entrambi i commerci. Unica eccezione è la regione Abruzzo che si posiziona sopra la media per le esportazioni e sotto per le importazioni. Peraltro, l'Abruzzo risulta essere la regione del Mezzogiorno con la maggiore propensione ad utilizzare la modalità di trasporto ferroviaria, le altre regioni del Mezzogiorno si posizionano nel quadrante in basso a sinistra.

Quota modale ferro per esportazioni e importazioni da paesi UE28, analisi per regione (quantità, 2023)



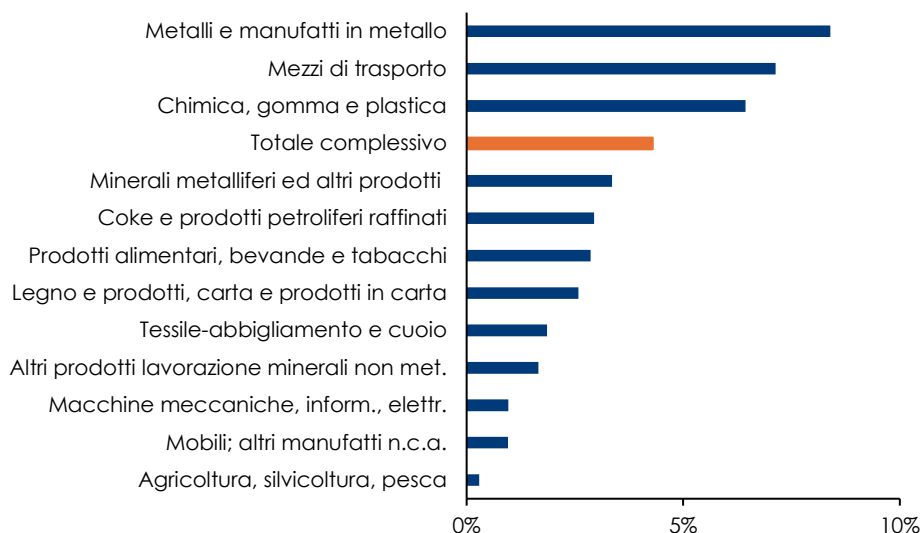
I flussi commerciali intra-europei per settore

Le caratteristiche dei prodotti determinano modalità di trasporto diverse. Le scelte possono essere indotte dalle specifiche fisiche (peso/volume), dalla fragilità, dalla deperibilità nonché dal valore. Inoltre, anche alcune dinamiche di mercato e della domanda condizionano la modalità di trasporto che può avere diversi gradi di flessibilità e velocità. Per queste ragioni è interessante vedere come le quote modali si distribuiscono fra i diversi settori merceologici, nella consapevolezza che l'aggregato settoriale cela poi specificità alquanto differenziate fra le diverse tipologie di prodotti appartenenti allo stesso settore.

L'analisi per settore merceologico evidenzia una **maggiore rilevanza della modalità di trasporto ferro per i prodotti in metallo (8% delle quantità esportate viaggia via treno), per i mezzi di trasporto (7%), per i prodotti del settore chimico, della gomma e della plastica (6%).** Rispetto al 2001 i comparti chimico e dei prodotti in metallo aumentano la rilevanza del trasporto su ferro, mentre le esportazioni di mezzi di trasporto riducono i flussi che utilizzano tale tipologia di mezzo di trasporto.

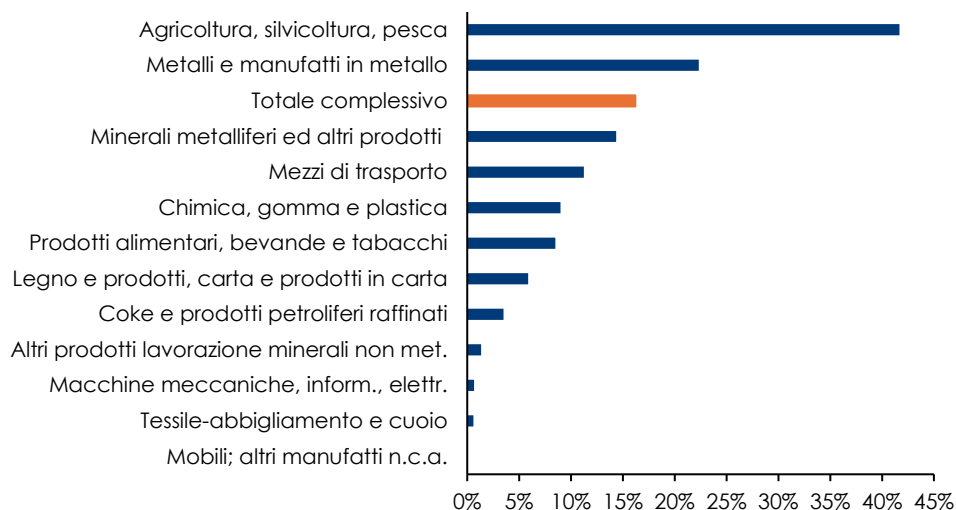
Per gli altri settori esaminati la quota di esportazioni intra-europee che viaggia su ferro è inferiore al 4% e sostanzialmente stabile nel ventennio esaminato. Fanno eccezione le esportazioni di prodotti alimentari per le quali la quota modale ferro si riduce in modo significativo e le esportazioni di macchine elettriche meccaniche, elettriche, informatiche e di precisione.

Quota modale ferro esportazioni verso paesi EU28 (2023)



Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Quota modale ferro importazioni da paesi EU28 (2023)



Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Con riferimento **alle importazioni il quadro muta ed emerge la rilevanza del settore alimentare nell'utilizzare il treno come modalità di trasporto**: il 42% delle quantità importate da paesi europei arriva in Italia su ferro. Va considerata l'elevata eterogeneità dei prodotti di tale comparto e la differenza fra l'utilizzo del treno in import ed export può trovare spiegazione proprio nella diversa tipologia di prodotto.

Per le importazioni il settore dei prodotti in metallo si conferma sopra la media nazionale per incidenza dell'utilizzo del treno e anche i mezzi di trasporto risultano utilizzare il treno in modo significativo (11%) anche se inferiore alla media italiana (16%).

Considerando il totale delle esportazioni che viaggiano su treno, i due terzi delle quantità si riferiscono a prodotti di quattro specifici settori: Minerali metalliferi ed altri prodotti, Coke e prodotti petroliferi raffinati, Prodotti alimentari, bevande e tabacchi, Chimica, gomma e plastica.

L'analisi dei valori dà indicazioni diverse e mostra la rilevanza dei mezzi di trasporto che da soli rappresentano quasi la metà delle esportazioni effettuate.

Anche i flussi di import mostrano distribuzioni simili fra i settori; emerge però la rilevanza delle importazioni di prodotti dell'agricoltura, che incidono per il 12% delle quantità importate e per il 6% dei valori complessivi.

L'incrocio fra territori e settori consente di evidenziare in quali specifici settori l'utilizzo del trasporto su ferrovia ha un'incidenza significativa rispetto alle altre modalità di trasporto.

L'analisi per i settori che utilizzano in modo più rilevante il treno per esportare evidenzia che per i metalli e manufatti in metallo emergono Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Piemonte, Sicilia e Umbria.

Le esportazioni di mezzi di trasporto utilizzano il treno in particolare se provengono da Abruzzo, Basilicata, Lazio.

Per i prodotti chimici, in gomma e in plastica la quota modale ferro è significativa per le esportazioni che provengono da Emilia-Romagna e Lombardia.

Incidenza esportazioni tramite ferrovia verso EU28 per settore (2023)

	Quantità (%)	Valori (%)
Minerali metalliferi ed altri prodotti	22	17
Coke e prodotti petroliferi raffinati	18	4
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	14	7
Chimica, gomma e plastica	13	10
Altri prodotti lavorazione minerali non met.	8	1
Macchine meccaniche, inform., elettr.	5	7
Mezzi di trasporto	4	49
Legno e prodotti, carta e prodotti in carta	4	1
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2	0
Mobili; altri manufatti n.c.a.	2	1
Metalli e manufatti in metallo	1	0
Tessile-abbigliamento e cuoio	1	1
Altri prodotti	6	0
Totale complessivo esportazioni via ferro	100	100

Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Incidenza delle importazioni tramite ferrovia da EU28 per settore (2023)

	Quantità (%)	Valori (%)
Minerali metalliferi ed altri prodotti	18	10
Coke e prodotti petroliferi raffinati	13	16
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	13	13
Chimica, gomma e plastica	12	6
Altri prodotti lavorazione minerali non met.	8	2
Macchine meccaniche, inform., elettr.	7	1
Mezzi di trasporto	5	45
Legno e prodotti, carta e prodotti in carta	4	1
Agricoltura, silvicoltura, pesca	3	0
Mobili; altri manufatti n.c.a.	2	0
Metalli e manufatti in metallo	1	0
Tessile-abbigliamento e cuoio	1	0
Altri prodotti	13	7
Totale complessivo esportazioni via ferro	100	100

Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

I distretti del tessile-abbigliamento e della filiera pelle in Toscana e Veneto: flussi commerciali e modalità di trasporto

L'analisi a livello regionale evidenzia **significative differenze fra i diversi territori nelle quote modali utilizzate per le esportazioni intra-europee**⁸. Tali differenze dipendono dalle caratteristiche dei territori, dalle specializzazioni produttive e dalle dotazioni infrastrutturali.

Veneto e Toscana si caratterizzano per un maggior utilizzo del trasporto stradale rispetto alla media nazionale (l'89% e il 72% rispettivamente delle merci in quantità esportate viaggia su gomma, 66% a livello nazionale) e un marginale utilizzo del trasporto su ferro (0,5% e 1,4% rispettivamente la quota modale). La Toscana risulta utilizzare per più di un quarto delle esportazioni intra-UE il traffico marittimo, dato lievemente superiore alla media nazionale. In Veneto, al contrario il trasporto via mare è pari al 10%.

Con riferimento ai settori, **il tessile-abbigliamento e i prodotti della filiera della pelle vengono esportati verso l'Unione Europea essenzialmente tramite gomma**: ben il 93% delle quantità esportate viaggia, infatti, su strada. Il trasporto ferroviario ha un'incidenza inferiore al 2%. Il trasporto marittimo rappresenta il 3%.

La preferenza per il trasporto su gomma dei prodotti del tessile-abbigliamento e della pelle è strettamente legata alle caratteristiche dei prodotti: i tessuti hanno in genere pesi elevati e alto valore, mentre quelli dell'abbigliamento si contraddistinguono per l'ingombro dovuto al packaging utilizzato per i capi appesi. Per quanto riguarda i prodotti della filiera della pelle sono tipicamente prodotti TAG (Theft Attractive Goods) e hanno necessità di essere monitorati con grande precisione. L'elevato valore richiede maggiore possibilità di controlli durante il trasporto, tipicamente più accurati nel caso del trasporto su strada. Il trasporto è tipicamente su gomma anche per garantire tempi di consegna più compressi e maggiore flessibilità necessaria per rispondere tempestivamente alle mutevoli esigenze dei clienti. Il trasporto su ferro è più difficile perché richiede tempi di transito più lunghi. Spesso la dimensione dei lotti scoraggia il trasporto intermodale che è tipicamente caratterizzato dal carico completo.

Come evidenziato nel box "Il ruolo dei distretti del tessile-abbigliamento e della filiera pelle in Toscana e Veneto nell'import-export regionale", i dati del commercio intra-UE28 del settore del

⁸ Si considerano i flussi commerciali scambiati con paesi dell'Unione Europea a 18 paesi. L'analisi dei dati di commercio con la Svizzera evidenzia che quasi il 95% dei flussi commerciali viaggiano su gomma, la restante parte via aerea. Il trasporto ferroviario è marginale.

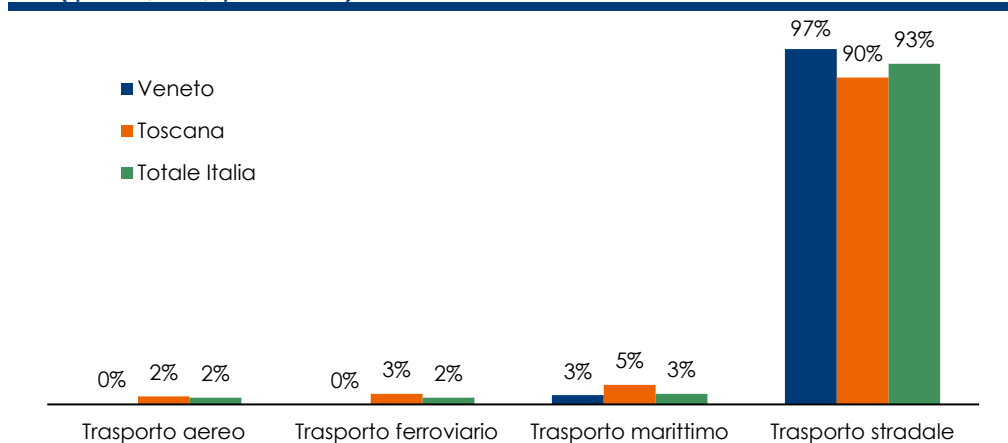
tessile-abbigliamento e della filiera della pelle di Veneto e Toscana possono essere considerati una buona proxy delle performance dei distretti di specializzazione di queste regioni per le esportazioni; più labile, ma di interesse, è invece il legame fra importazioni di distretti e importazione nella regione.

La modalità prevalente per le esportazioni di prodotti del tessile-abbigliamento e filiera della pelle dai distretti veneti e toscani è la gomma: il 97% delle quantità esportate dal Veneto e il 90% delle esportazioni dalla Toscana viaggia, infatti, su strada.

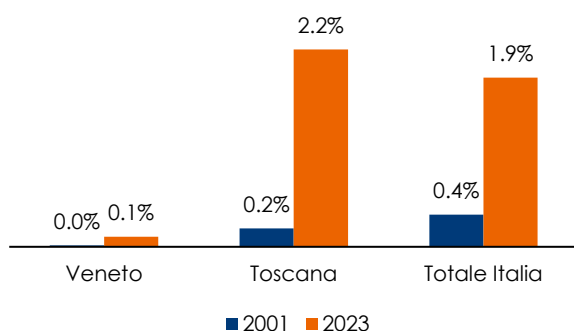
Dal 2001 al 2023 sensibile è la flessione di tale modalità di trasporto registrata dai distretti toscani: nel 2001 la quota modale gomma era superiore al dato medio nazionale (97% contro 96%) e nel periodo analizzato si riduce al 90% (rispetto al 93% medio nazionale nel settore). Le scelte modali delle imprese dei distretti veneti risultano più stabili e il trasporto su strada ha un'incidenza superiore a quella nazionale sia nel 2001 sia nel 2023.

La riduzione della quota modale gomma dei distretti toscani viene compensata dalla crescita dell'incidenza del trasporto ferroviario, aereo e marittimo: l'incidenza del trasporto ferroviario cresce di ben 3 punti percentuali, il trasporto aereo e marittimo di circa 2 punti percentuali.

Le esportazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle da Toscana e Veneto a UE28 (quantità, 2023, quote modali)

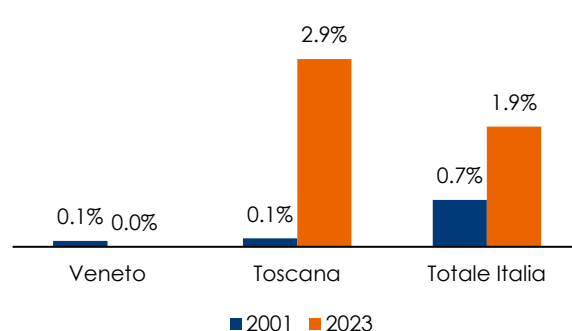


Trasporto aereo: le esportazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)



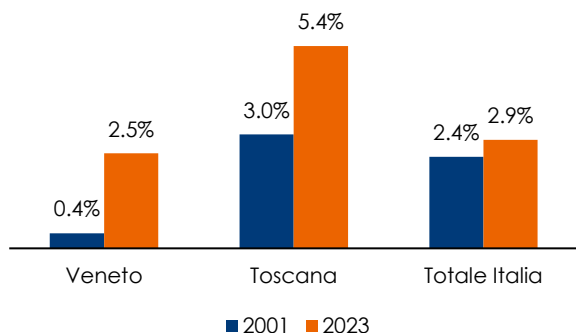
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto ferroviario: le esportazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)



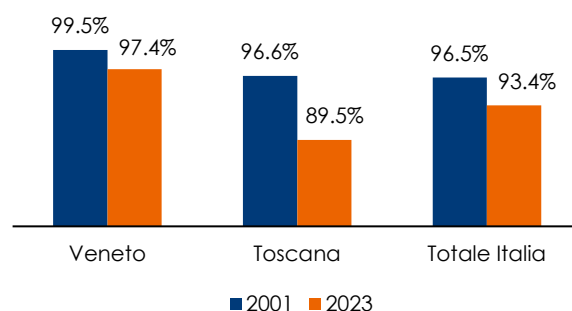
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto marittimo: le esportazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)



Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto stradale: le esportazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)

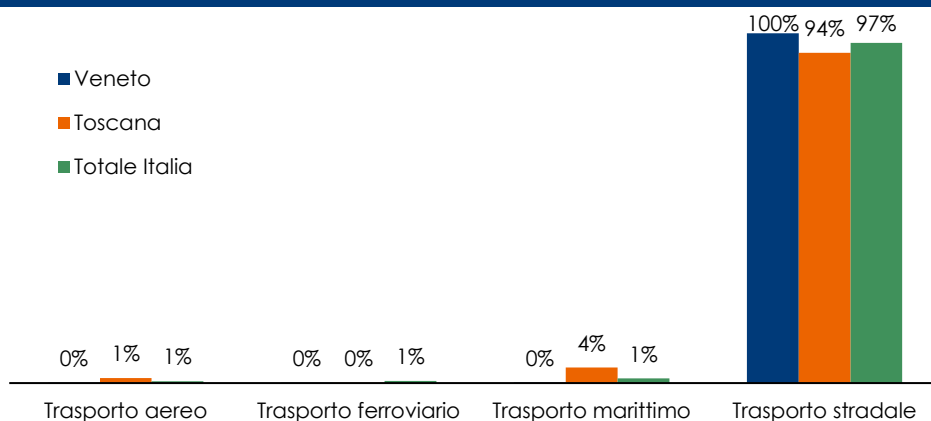


Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

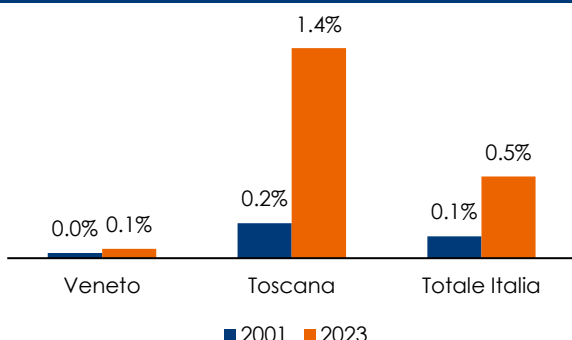
L'analisi delle importazioni dall'UE28 di prodotti del sistema moda in Veneto e Toscana evidenzia che la quasi totalità dei flussi di merce in ingresso arriva via gomma: il 100% delle importazioni in Veneto viene trasportato via strada e il 94% delle importazioni in Toscana (il dato nazionale è pari al 97%).

L'analisi dal 2001 mostra la staticità dei distretti veneti nelle proprie modalità di importazione e la modesta dinamicità delle realtà toscane, dove la flessione nella quota modale gomma è stata compensata da un aumento delle importazioni via mare (da 3,1% a 4,4% tra il 2001 e il 2023). In modesto aumento risulta anche la quota modale aereo.

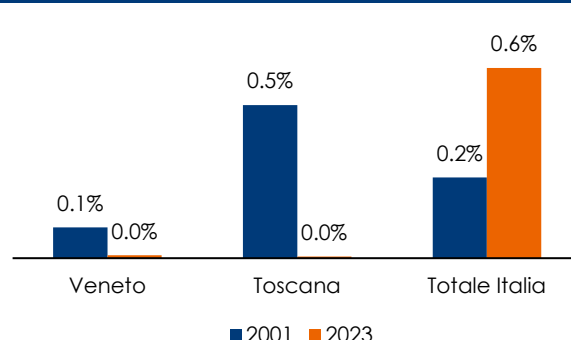
Le importazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle da Toscana e Veneto a UE28 (quantità, 2023, quote modali*)



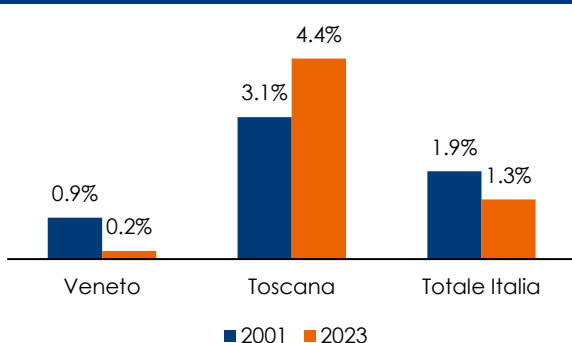
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto aereo: le importazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)


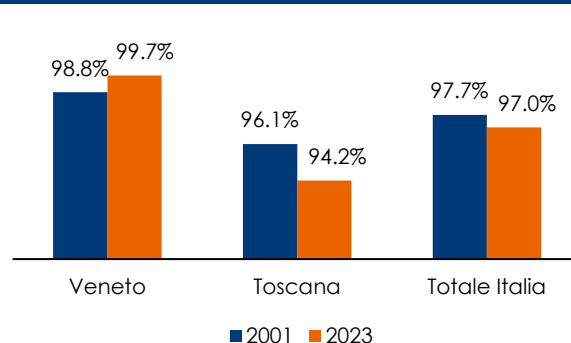
Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto ferroviario: le importazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)


Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto marittimo: le importazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)


Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Trasporto stradale: le importazioni di prodotti tessili, dell'abbigliamento e della filiera della pelle a UE28 (quantità, quote modali)


Nota: al netto delle quantità non dichiarate. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

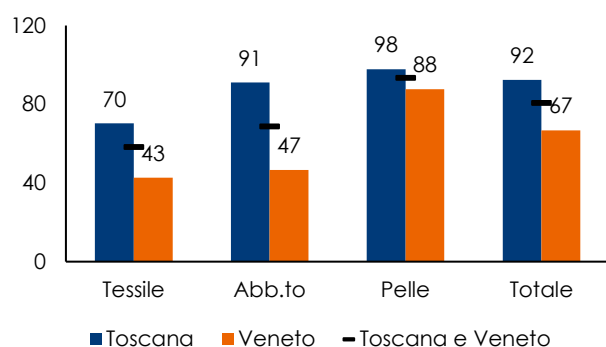
Il ruolo dei distretti del tessile-abbigliamento e della filiera pelle in Toscana e Veneto nell'import-export regionale

Sara Giusti

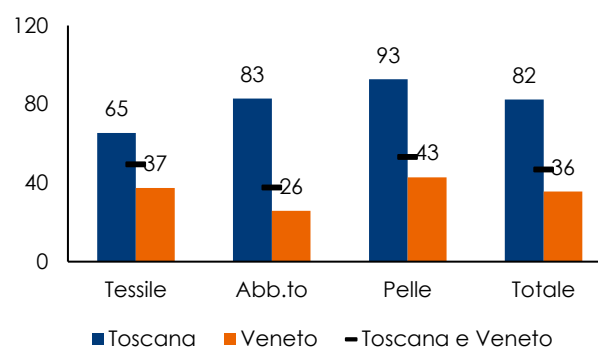
In Toscana e Veneto la produzione del tessile-abbigliamento e della filiera della pelle è altamente concentrata nei distretti industriali. In particolare, i distretti del sistema moda toscano specializzati nel tessile, abbigliamento e filiera della pelle⁹ rappresentano la quasi totalità delle esportazioni regionali (92%) e anche per il Veneto¹⁰ coprono più dei due terzi dell'export regionale in questi comparti. Anche per le importazioni il ruolo dei distretti si conferma prevalente, anche se un po' contenuto per il Veneto; complessivamente, le importazioni dei distretti delle due regioni rappresentano circa la metà (47%) delle importazioni regionali nei settori analizzati.

⁹ I distretti monitorati sono: Abbigliamento di Empoli, Calzature di Lamporecchio, Calzature di Lucca, Concia e calzature di S. Croce sull'Arno, Pelletteria e calzature di Arezzo, Pelletteria e calzature di Firenze, Tessile e abbigliamento di Arezzo, Tessile e abbigliamento di Prato.

¹⁰ I distretti monitorati sono: Calzatura sportiva e sportssystem di Montebelluna, Calzatura veronese, Calzature del Brenta, Concia di Arzignano, Tessile e abbigliamento di Schio-Thiene-Valdagno, Tessile e abbigliamento di Treviso.

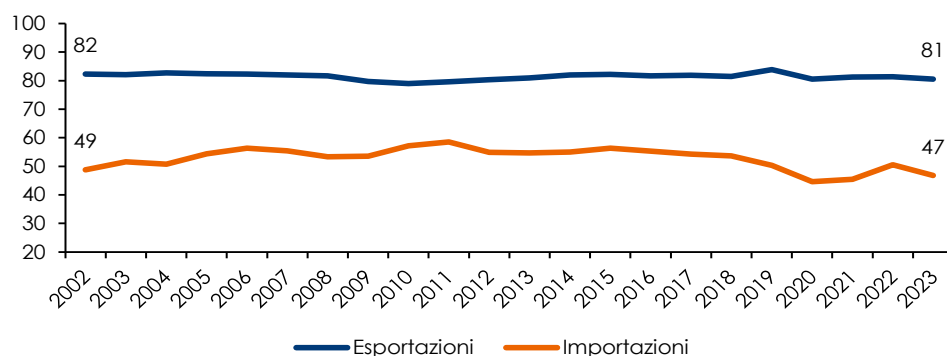
Tessile, abbigliamento e filiera della pelle: peso dell'export distrettuale sul totale regionale per settore (2023; %)

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Tessile, abbigliamento e filiera della pelle: peso delle importazioni distrettuale sul totale regionale per settore (2023; %)

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Si tratta di un fenomeno che si è confermato nel tempo, con una stabilità maggiore per le esportazioni che si sono sempre attestate su percentuali nell'ordine dell'80%, mentre per le importazioni si è verificata una volatilità più elevata, con un minimo del 45% in corrispondenza degli anni della crisi Covid-19 e un punto di massimo nel 2011 con un valore di 59%.

Distretti del tessile, abbigliamento, filiera della pelle di Veneto e Toscana: andamento del peso delle esportazioni e importazioni sul totale delle regioni dei settori di specializzazione (%)

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Conclusioni

I flussi commerciali intra-europei continuano a viaggiare prevalentemente su gomma. L'analisi delle esportazioni e delle importazioni non evidenzia le auspiccate dinamiche e il recupero delle quote modali a minor impatto ambientale. Il trasporto ferroviario rappresenta, nel 2023, il 3% del valore esportato verso paesi europei e il 4% delle quantità; per quanto riguarda le importazioni il trasporto ferroviario ha un peso maggiore, rispetto a quanto riscontrato per le esportazioni sia con riferimento ai valori (7% del totale delle importazioni da paesi europei) sia alle quantità (16%), ma rimane limitato.

L'analisi dei flussi commerciali a livello territoriale evidenzia la modesta propensione a utilizzare il trasporto su ferro delle regioni del Mezzogiorno, con l'unica eccezione dell'Abruzzo, e la tendenza a mostrare una maggiore quota modale ferro sia per le importazioni sia per le esportazioni.

A livello settoriale, si evidenzia la maggiore incidenza delle esportazioni che utilizzano il treno per i prodotti in metallo, per i mezzi di trasporto, per i prodotti del settore chimico, della gomma e della plastica.

Il settore del tessile-abbigliamento e dei prodotti in pelle risulta essere fra quelli con la maggiore incidenza di trasporto via strada per le caratteristiche specifiche dei prodotti; peraltro, negli ultimi 20 anni le quote modali si sono modificate in modo molto limitato.

Sono però presenti differenze a livello territoriale. Sono questi i risultati che emergono nell'analisi delle modalità di trasporto utilizzate in Toscana e Veneto per muovere flussi di import-export di prodotti del sistema moda, spesso attivati dalle imprese dei numerosi distretti del settore mappati nelle due regioni. In Veneto le scelte nelle modalità di trasporto sono molto stabili negli anni e fortemente indirizzate verso il trasporto su strada. La Toscana mostra interessanti dati in controtendenza: cresce la quota modale del trasporto ferroviario e marittimo e parallelamente si riduce quella del trasporto su strada.

Importanti comunicazioni

Gli economisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse.

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo S.p.A. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo S.p.A. affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo S.p.A.

La presente pubblicazione non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti ai quali si rivolge. Intesa Sanpaolo S.p.A. e le rispettive controllate e/o qualsiasi altro soggetto ad esse collegato hanno la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi materiale sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della clientela.

Comunicazione dei potenziali conflitti di interesse

Intesa Sanpaolo S.p.A. e le altre società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo (di seguito anche solo "Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo") si sono dotate del "Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231" (disponibile sul sito internet di Intesa Sanpaolo, all'indirizzo: <https://group.intesasnpaolo.com/it/governance/dlgs-231-2001>) che, in conformità alle normative italiane vigenti ed alle migliori pratiche internazionali, prevede, tra le altre, misure organizzative e procedurali per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse, che comprendono adeguati meccanismi di separazione organizzativa, noti come Barriere informative, atti a prevenire un utilizzo illecito di dette informazioni nonché a evitare che gli eventuali conflitti di interesse che possono insorgere, vista la vasta gamma di attività svolte dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo, incidano negativamente sugli interessi della clientela.

In particolare le misure poste in essere per la gestione dei conflitti di interesse tra il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e gli Emittenti di strumenti finanziari, ivi incluse le società del loro gruppo, nella produzione di documenti da parte degli economisti di Intesa Sanpaolo S.p.A. sono disponibili nelle "Regole per Studi e Ricerche" e nell'estratto del "Modello aziendale per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse", pubblicato sul sito internet di Intesa Sanpaolo S.p.A. all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures>. Tale documentazione è disponibile per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta al Servizio Conflitti di interesse, Informazioni privilegiate ed Operazioni personali di Intesa Sanpaolo S.p.A., Via Hoepli, 10 – 20121 Milano – Italia.

Inoltre, in conformità con i suddetti regolamenti, le disclosure sugli interessi e sui conflitti di interesse del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo sono disponibili all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures/archivio-dei-conflitti-di-interesse> ed aggiornate almeno al giorno prima della data di pubblicazione del presente studio. Si evidenzia che le disclosure sono disponibili per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta a Intesa Sanpaolo S.p.A. – Industry & Local Economies Research, Via Romagnosi, 5 - 20121 Milano - Italia.

Intesa Sanpaolo Research Department - Responsabile Gregorio De Felice**Industry & Local Economies Research**

Stefania Trenti (Responsabile)	stefania.trenti@intesasampaolo.com
Ezio Guzzetti	ezio.guzzetti@intesasampaolo.com

Industry Research

Ilaria Sangalli (Responsabile)	ilaria.sangalli@intesasampaolo.com
Letizia Borgomeo	letizia.borgomeo@intesasampaolo.com
Anita Corona (sede di Roma)	anita.corona@intesasampaolo.com
Enza De Vita	enza.devita@intesasampaolo.com
Luigi Marcadella (sede di Padova)	luigi.marcadella@intesasampaolo.com
Enrica Spiga	enrica.spiga@intesasampaolo.com
Anna Cristina Visconti	anna.visconti@intesasampaolo.com

Regional Research

Giovanni Foresti (Responsabile)	giovanni.foresti@intesasampaolo.com
Romina Galleri (sede di Torino)	romina.galleri@intesasampaolo.com
Sara Giusti (sede di Firenze)	sara.giusti@intesasampaolo.com
Anna Maria Moressa (sede di Padova)	anna.moressa@intesasampaolo.com
Massimiliano Rossetti (sede di Ancona)	massimiliano.rossetti@intesasampaolo.com
Carla Saruis	carla.saruis@intesasampaolo.com
Rosa Maria Vitulano (sede di Roma)	rosa.vitulano@intesasampaolo.com

Innovazione e alta tecnologia

Serena Fumagalli (Responsabile)	serena.fumagalli@intesasampaolo.com
---------------------------------	-------------------------------------

Local Public Finance

Laura Campanini (Responsabile)	laura.campanini@intesasampaolo.com
--------------------------------	------------------------------------