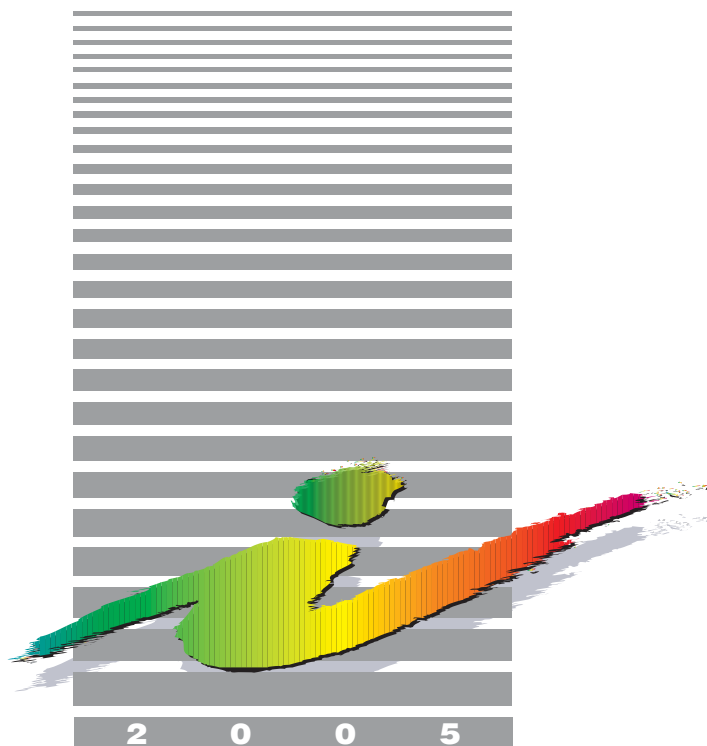




SISTEMA STATISTICO NAZIONALE
ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA



Settore
Servizi

Trasporto merci su strada

Anno 2003

Contiene CD-Rom



Informazioni

n. 10 - 2005

I settori

| | | |
|---------------------------------|---|---|
| AMBIENTE E TERRITORIO |  | <i>Ambiente, territorio, climatologia</i> |
| POPOLAZIONE |  | <i>Popolazione, matrimoni, nascite, decessi, flussi migratori</i> |
| SANITÀ E PREVIDENZA |  | <i>Sanità, cause di morte, assistenza, previdenza sociale</i> |
| CULTURA |  | <i>Istruzione, cultura, elezioni, musei e istituzioni similari</i> |
| FAMIGLIA E SOCIETÀ |  | <i>Comportamenti delle famiglie (salute, letture, consumi, etc.)</i> |
| PUBBLICA AMMINISTRAZIONE |  | <i>Amministrazioni pubbliche, conti delle amministrazioni locali</i> |
| GIUSTIZIA |  | <i>Giustizia civile e penale, criminalità</i> |
| CONTI NAZIONALI |  | <i>Conti economici nazionali e territoriali</i> |
| LAVORO |  | <i>Occupati, disoccupati, conflitti di lavoro, retribuzioni</i> |
| PREZZI |  | <i>Indici dei prezzi alla produzione e al consumo</i> |
| AGRICOLTURA |  | <i>Agricoltura, zootecnia, foreste, caccia e pesca</i> |
| INDUSTRIA |  | <i>Industria in senso stretto, attività edilizia, opere pubbliche</i> |
| SERVIZI |  | <i>Commercio, turismo, trasporti e comunicazioni, credito</i> |
| COMMERCIO ESTERO |  | <i>Importazioni ed esportazioni per settore e Paese</i> |

Alla produzione editoriale collocata nei 14 settori si affiancano le pubblicazioni periodiche dell'Istituto: Annuario statistico italiano, Bollettino mensile di statistica e Compendio statistico italiano. Il Rapporto annuale dell'Istat viene inviato a tutti gli abbonati anche ad un solo settore.



SISTEMA STATISTICO NAZIONALE
ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA

Settore
Servizi

Trasporto merci su strada

Anno 2003

A cura di: Carlo Putignano, Ivan Cosma Esposito, Donatella Berna, Caterina Torelli, Giovanna Astori

Per chiarimenti sul contenuto della pubblicazione rivolgersi a:

Istat, Servizio Statistiche sull'attività dei servizi

Tel. 06.4673.7296; e-mail: *putignan@istat.it*)

“ 06.4673.7303; e-mail: *esposito@istat.it*)

“ 06.4673.7285; e-mail: *berna@istat.it*)

“ 06.4673.7287; e-mail: *astori@istat.it*)

Trasporto merci su strada

Anno 2003

Informazioni n. 10 - 2005

Istituto nazionale di statistica

Via Cesare Balbo, 16 - Roma

Coordinamento:

Servizio produzione editoriale

Via Tuscolana, 1788 - Roma

Stampa:

CSR - Centro stampa e riproduzione srl

Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma

Si autorizza la riproduzione a fini non
commerciali e con citazione della fonte

Indice

| | |
|---|--------|
| Avvertenze | Pag. 7 |
| 1. Il trasporto merci su strada nei paesi dell'Unione europea | " 9 |
| 2. I flussi di merci per area geografica | " 15 |
| 2.1 Struttura e tipologia dei flussi di merci..... | " 15 |
| 2.2 I movimenti nelle regioni italiane: analisi secondo il luogo di origine..... | " 16 |
| 2.3 I trasporti interni: analisi per macroarea..... | " 19 |
| 2.4 Il trasporto internazionale..... | " 22 |
| 3. I flussi per classi di percorrenza e per gruppi merceologici | " 25 |
| 3.1 L'analisi per classi di percorrenza..... | " 25 |
| 3.2 I trasporti secondo i gruppi merceologici trasportati e le classi di percorrenza..... | " 27 |
| 3.3 L'aggregazione in macrobranche..... | " 32 |
| 4. Aspetti metodologici | " 37 |
| 4.1 Caratteristiche dell'indagine Trasporto merci su strada..... | " 37 |
| 4.2 Il disegno di campionamento..... | " 39 |
| Glossario | " 41 |
| Appendice | " 43 |
| A.1 Classificazione Nst/R a 24 gruppi merceologici..... | " 43 |
| A.2 Questionario..... | " 44 |
| A.3 Siti web..... | " 45 |

Tavole statistiche contenute nel CD-Rom allegato

| |
|---|
| Tavola 1 - Trasporti interni per titolo di trasporto e regione di origine – Anno 2003 |
| Tavola 2 - Trasporti interni per titolo di trasporto e regione di destinazione – Anno 2003 |
| Tavola 3 - Trasporti complessivi per titolo di trasporto e regione di origine – Anno 2003 |
| Tavola 4 - Trasporti complessivi per titolo di trasporto e regione di destinazione – Anno 2003 |
| Tavola 5 - Trasporti interni e internazionali per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2003 |
| Tavola 6 - Trasporti complessivi per titolo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003 |
| Tavola 6a - Trasporti complessivi in conto proprio per titolo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003 |
| Tavola 6b - Trasporti complessivi in conto terzi per titolo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003 |
| Tavola 7 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione – Anno 2003 |
| Tavola 8 - Trasporti complessivi in conto proprio per regione di origine e di destinazione – Anno 2003 |
| Tavola 9 - Trasporti complessivi in conto terzi per regione di origine e di destinazione – Anno 2003 |
| Tavola 10 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione della macrobranca merceologica 1 – Anno 2003 |
| Tavola 11 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione della macrobranca merceologica 2 – Anno 2003 |
| Tavola 12 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione della macrobranca merceologica 3 – Anno 2003 |

- Tavola 13 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione della macrobranca merceologica 4 – Anno 2003
- Tavola 14 - Trasporti complessivi per regione di origine e di destinazione della macrobranca merceologica 5 – Anno 2003
- Tavola 15 - Trasporti complessivi per gruppo merceologico e classe di percorrenza – Anno 2003
- Tavola 16 - Trasporti internazionali per paese di origine- Anno 2003
- Tavola 17 - Trasporti internazionali per paese di destinazione – Anno 2003

Avvertenze

Nelle tavole statistiche e nei prospetti sono adoperati i seguenti segni convenzionali:

- Linea (-): a) quando il fenomeno non esiste;
 b) quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.
Due puntini (..) per i numeri che non raggiungono la metà della cifra dell'ordine minimo considerato.
Quattro puntini (....) quando il fenomeno esiste, ma i dati non si conoscono per qualsiasi ragione.

Ripartizioni geografiche

- NORD-CENTRO: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria (*Italia nord-occidentale*);
 Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna (*Italia nord-orientale*);
 Toscana, Umbria, Marche, Lazio (*Italia centrale*)
- MEZZOGIORNO: Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria (*Italia meridionale*);
 Sicilia, Sardegna (*Italia insulare*)

1. Il trasporto merci su strada nei paesi dell'Unione europea

La rilevazione, svolta in base al Regolamento Ue n. 1172/98 in accordo con le definizioni ivi specificate, ha per oggetto l'ammontare complessivo del trasporto di merci su strada svolto dagli automezzi immatricolati in Italia con portata utile non inferiore ai 35 quintali. È esclusa dalla rilevazione l'attività di trasporto merci svolta in Italia da veicoli non appartenenti ad imprese italiane.

Nel 2003 gli autoveicoli immatricolati in Italia hanno trasportato merci per 1.243 milioni di tonnellate, con una flessione, rispetto al 2002, dello 0,9 per cento. Il calo è stato più significativo per il trasporto in conto terzi, diminuito dell'1,3 per cento, mentre è risultato molto lieve per quello in conto proprio (-0,3 per cento).

In termini di tonnellate chilometro la flessione è pari al 9,6 per cento (Prospetto 1.1); si deve tuttavia sottolineare che tale variazione è dovuta in parte all'affinamento dei criteri utilizzati per la revisione dei dati relativi ai circuiti di raccolta e di distribuzione della merce.¹

Prospetto 1.1 – Trasporto di merci su strada – Anni 2002 e 2003 (valori assoluti e variazioni percentuali)

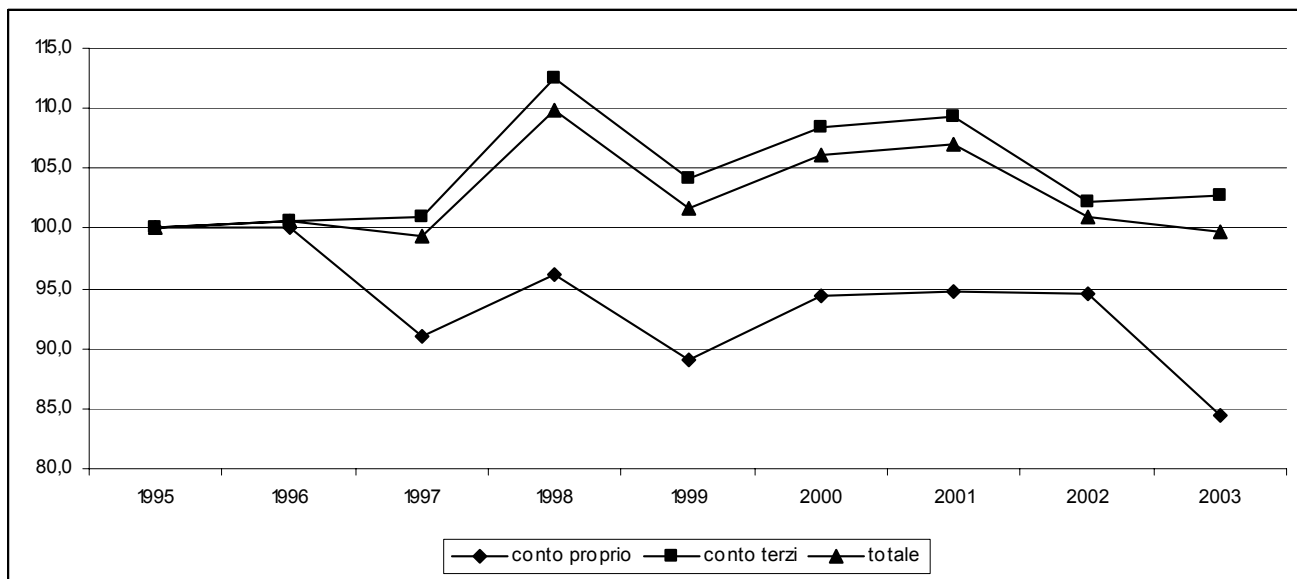
| TITOLI DI TRASPORTO | 2002 | 2003 | Variazioni % 2003/2002 |
|---------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|
| TONNELLATE-KM | | | |
| Conto proprio | 27.222.845.000 | 24.106.561.000 | -11,4 |
| Conto terzi | 165.454.757.000 | 149.977.760.000 | -9,4 |
| Totale | 192.677.602.000 | 174.084.321.000 | -9,6 |
| TONNELLATE | | | |
| Conto proprio | 485.903.020 | 484.609.133 | -0,3 |
| Conto terzi | 768.495.856 | 758.463.217 | -1,3 |
| Totale | 1.254.398.876 | 1.243.072.350 | -0,9 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Per quel che riguarda il confronto di medio periodo, il risultato del 2003, segnalerebbe un calo delle tonnellate-chilometro di merce trasportata al livello più basso dal 1997 (Figura 1.1); come già segnalato, tale misura risente però di una discontinuità nel metodo di rilevazione. Se si considera, invece, la misura in termini di tonnellate movimentate, il risultato registrato nel 2003 segna una parziale battuta d'arresto della tendenza alla crescita che, pur con qualche discontinuità, a partire dal 2000 ha riportato i risultati del settore al livello di metà degli anni Novanta (Figura 1.2).

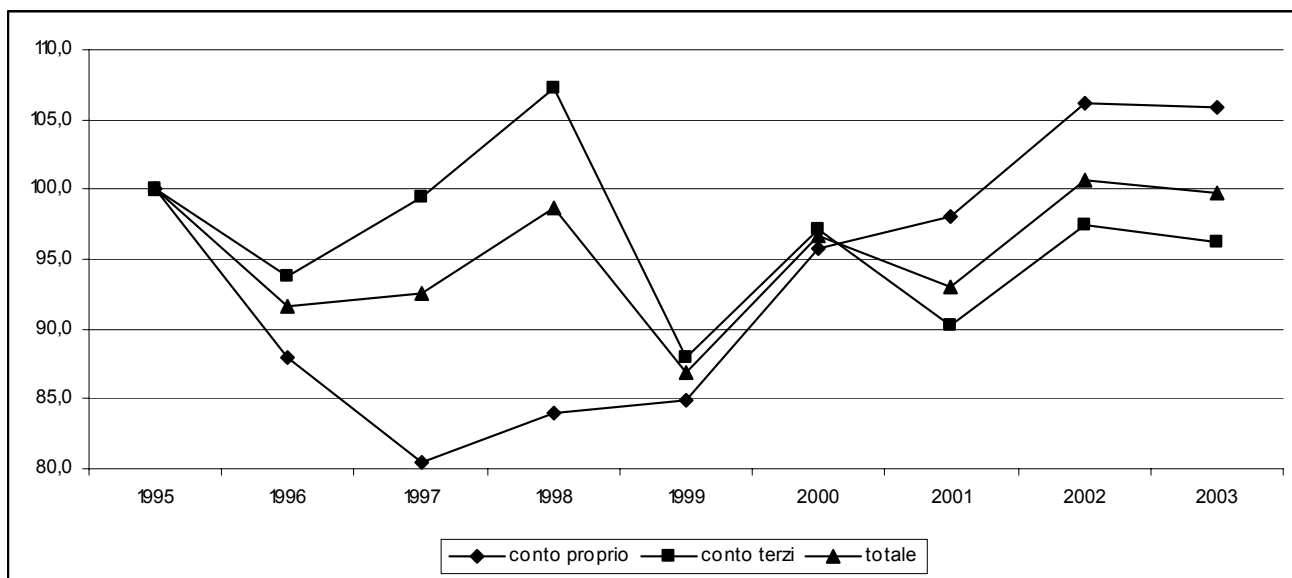
¹ I viaggi che si definiscono come circuiti di raccolta e/o di distribuzione e che sono caratterizzati da un elevato numero di operazioni elementari di trasporto (multicarico e/o multiscarico), vengono ricostruiti adottando una tecnica di microediting. Questa prevede il calcolo delle tonnellate chilometro a livello della singola tappa, avvalendosi, ove necessario, di azioni di *call back* presso i rispondenti. A partire dall'elaborazione dei dati relativi al 2003 sono state introdotte alcune modifiche nella procedura di ricostruzione dei circuiti, al fine di renderla più accurata. Ciò ha condotto a una correzione verso il basso della frequenza dei percorsi di maggiore lunghezza e, complementariamente, a una riduzione delle percorrenze medie della merce.

Figura 1.1 – Trasporto merci su strada per titolo di trasporto – Anni 1995-2003 (numeri indice in base 1995=100 su dati in tonnellate-chilometro)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Figura 1.2 – Trasporto merci su strada per titolo di trasporto – Anni 1995-2003 (numeri indice in base 1995=100 su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Per quel che concerne l'evoluzione del trasporto di merci su strada nell'Unione europea nel 2003, risultano disponibili i dati relativi a 14 paesi già membri dell'Unione europea (esclusa la Grecia) e a sei dei paesi che ne sono entrati a far parte nel maggio 2004. Nel complesso dei paesi considerati il trasporto, misurato in termini di tonnellate-chilometro è diminuito dello 0,6 per cento (Prospetto 1.2). Tale dinamica è la risultante di andamenti molto differenti, con incrementi marcati in Lettonia (+9,8 per cento), in Irlanda (+9,5 per cento) e nella repubblica Ceca (+6,6 per cento) e all'opposto, flessioni particolarmente marcate in Portogallo (-30,1 per cento) e in Italia (-9,7 per cento).

Prospetto 1.2 – Trasporto di merci su strada nei principali paesi europei – Anni 2002 e 2003 (valori assoluti in milioni di tonnellate-chilometro e variazioni percentuali)

| Paesi | 2002 | 2003 | Variazione % 2003/2002 |
|------------------|------------------|------------------|------------------------|
| Austria | 38.498 | 39.557 | 2,8 |
| Belgio | 52.889 | 50.542 | -4,4 |
| Cipro | 1.322 | 1.401 | 6,0 |
| Danimarca | 22.516 | 23.009 | 2,2 |
| Estonia | | 5.194 | |
| Finlandia | 31.967 | 30.926 | -3,3 |
| Francia | 204.359 | 203.608 | -0,4 |
| Germania | 285.214 | 290.750 | 1,9 |
| Irlanda | 14.275 | 15.650 | 9,6 |
| Italia | 192.678 | 174.084 | -9,7 |
| Lettonia | 6.200 | 6.808 | 9,8 |
| Lituania | | 11.462 | |
| Lussemburgo | 9.179 | 9.645 | 5,1 |
| Olanda | 77.418 | | |
| Portogallo | 29.724 | 20.776 | -30,1 |
| Regno Unito | 164.035 | 167.143 | 1,9 |
| Rep. Ceca | 43.674 | 46.535 | 6,6 |
| Spagna | 184.549 | 192.595 | 4,4 |
| Svezia | 36.652 | 36.638 | 0,0 |
| Ungheria | 17.913 | 18.208 | 1,6 |
| Totale(a) | 1.335.644 | 1.327.875 | -0,6 |

Fonte: Eurostat

(a) Nel totale sono stati considerati solo i paesi per i quali erano disponibili entrambi gli anni.

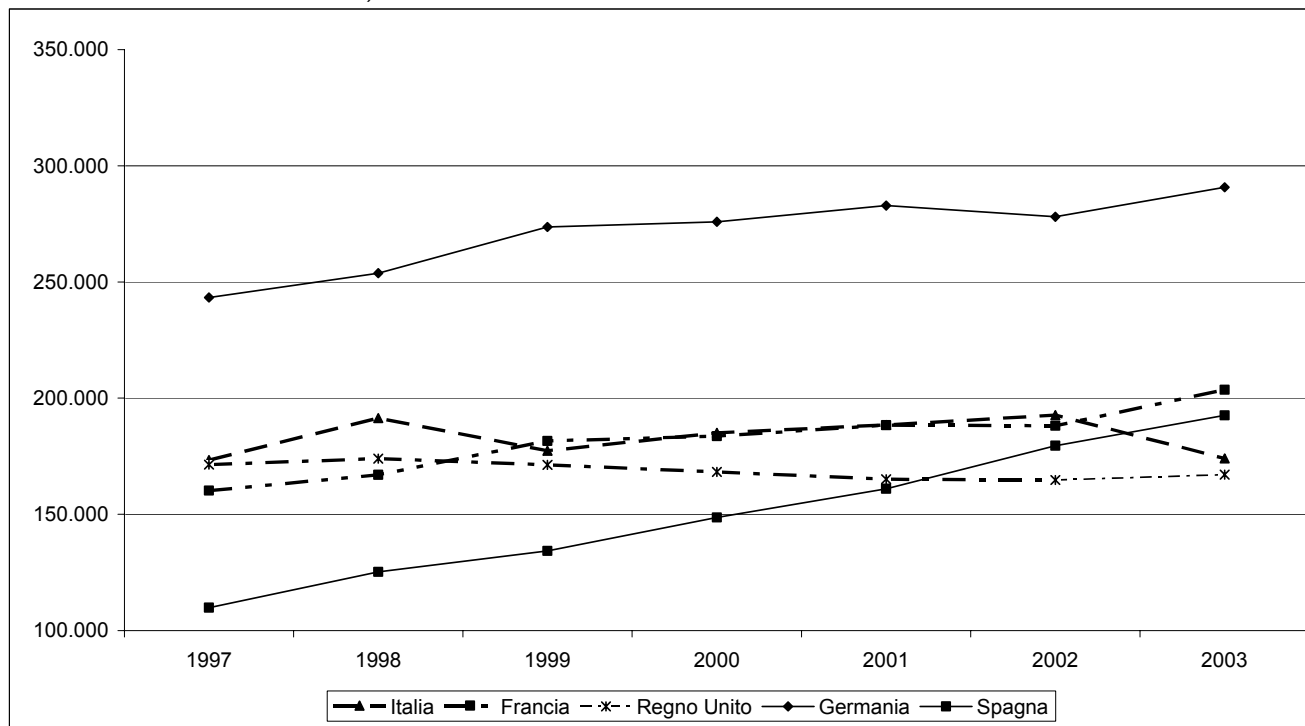
Riguardo alla tendenza nel medio periodo del trasporto merci su strada nei maggiori paesi europei (Prospetto 1.3), si osserva che tra il 1997 e il 2003 le tonnellate-chilometro trasportate hanno subito una lieve flessione nel Regno Unito (-2,6 per cento) e in Italia (meno 0,4 per cento), mentre hanno segnato aumenti rilevanti in Spagna (+38,8 per cento), in Francia (+21,3 per cento) e in Germania (+16,3 per cento).

Prospetto 1.3 – Trasporto di merci su strada nei principali paesi dell'Unione europea – Anni 1997 e 2003 (valori assoluti in milioni di tonnellate-chilometro e variazioni percentuali)

| PAESI | 1997 | 2003 | Variazione % 2003/1997 |
|-------------|---------|---------|------------------------|
| Francia | 160.231 | 203.608 | 21,3 |
| Germania | 243.348 | 290.750 | 16,3 |
| Italia | 173.352 | 174.084 | -0,4 |
| Regno Unito | 171.440 | 167.143 | -2,6 |
| Spagna | 109.841 | 179.520 | 38,8 |

Fonte: Eurostat

Figura 1.3 – Trasporto di merci su strada nei principali paesi dell'Unione europea – Anni 1997-2003 (dati in milioni di tonnellate-chilometro)



Fonte: Eurostat

Per valutare la posizione relativa dell'Italia rispetto ai maggiori paesi dell'Unione europea con riferimento al grado di utilizzo della modalità stradale relativa al trasporto merci, occorre procedere ad opportuni confronti di alcuni parametri caratteristici (Prospetto 1.4) quali prodotto interno lordo, popolazione e superficie. Posto uguale a 100 il valore per l'Italia delle variabili considerate nel 2003, la Francia presenta un livello di trasporto merci su strada (misurate in tonnellate-chilometro) più elevato di quasi il 17 per cento, con un prodotto interno lordo superiore del 2,1 per cento. La Germania registra un flusso di merci superiore del 67 per cento con un prodotto interno lordo più elevato del 42,2 per cento. Il Regno Unito presenta un flusso di merci di poco inferiore a quello italiano, pur essendo caratterizzato da un prodotto interno lordo più elevato del 3,5 per cento e da una popolazione simile, ma con una superficie nettamente inferiore. Infine, la Spagna registra un livello di trasporto di merci su strada superiore a quello dell'Italia, a fronte di un prodotto interno lordo e di una popolazione marcatamente inferiori (rispettivamente, del 30,2 e del 27,7 per cento) a quelli del nostro Paese ma di una superficie assai più ampia (per circa il 68 per cento).

Prospetto 1.4 – Alcuni parametri per i principali paesi dell'Unione europea – Anno 2003 (Italia=100)

| PAESI | Merce trasportata in tonnellate-km | Prodotto interno lordo | Popolazione | Superficie |
|-------------|------------------------------------|------------------------|-------------|------------|
| Francia | 117,0 | 102,1 | 104,0 | 180,6 |
| Germania | 167,0 | 142,2 | 144,0 | 118,5 |
| Italia | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Regno Unito | 96,0 | 103,5 | 103,5 | 81,0 |
| Spagna | 110,6 | 69,8 | 72,3 | 167,9 |

Fonte: Eurostat

Per quanto riguarda la distribuzione per titolo di trasporto, il trasporto in conto proprio rappresenta in Italia il 39,5 per cento delle tonnellate caricate e il 15,1 per cento delle tonnellate-chilometro trasportate, con

una quota di mercato inferiore a quella della Germania e della Francia, ma superiore a quella che si registra nel Regno Unito e in Spagna.

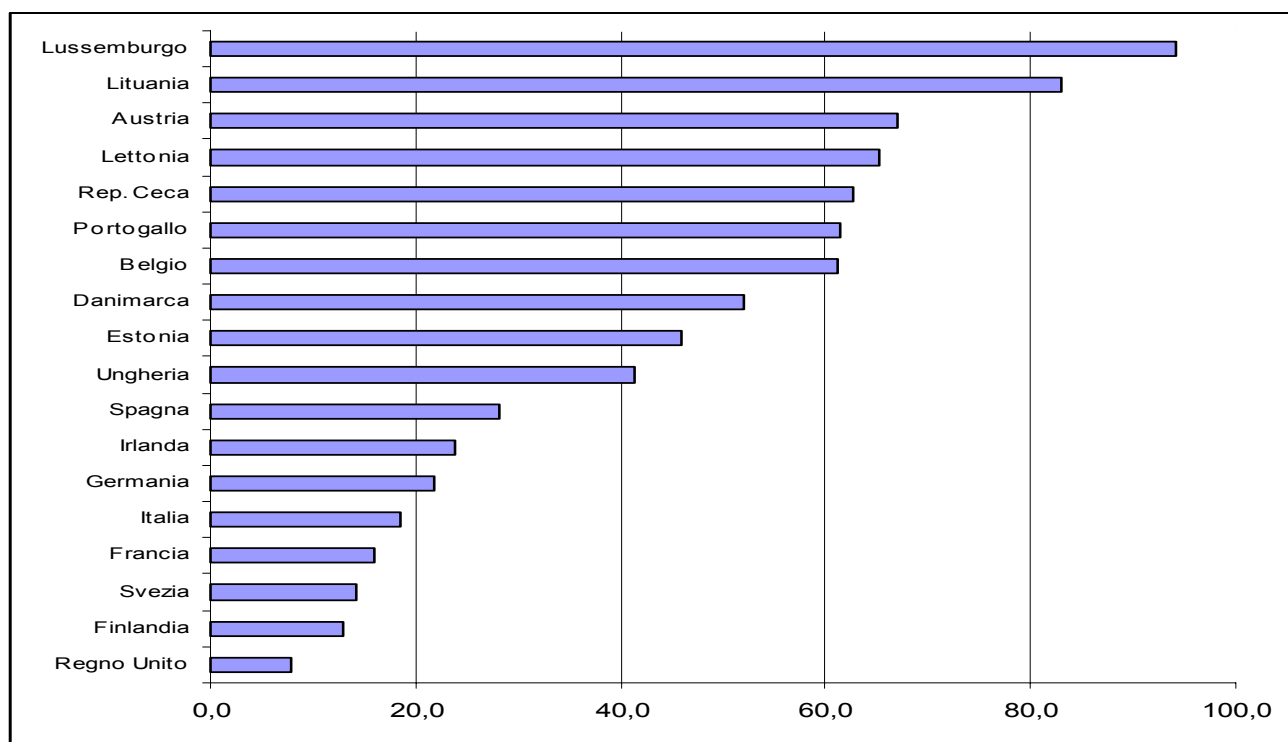
Prospetto 1.5 – Quota di mercato del trasporto in conto proprio – Anno 2003 (incidenze percentuali sul totale in tonnellate e in tonnellate-chilometro)

| PAESI | Tonnellate | Tonnellate-km |
|-------------|------------|---------------|
| Francia | 40,6 | 16,3 |
| Germania | 43,8 | 22,4 |
| Italia | 39,5 | 15,1 |
| Regno Unito | 36,7 | 23,7 |
| Spagna | 26,9 | 9,0 |

Fonte: Eurostat

Infine, si può osservare che l'autotrasporto effettuato da veicoli immatricolati in Italia svolge un'attività rivolta principalmente al mercato nazionale (Figura 1.4). L'attività di trasporto internazionale, svolta quasi esclusivamente dalle imprese di trasporto in conto terzi, ha rappresentato nel 2003 solo il 18,6 per cento del trasporto complessivo. Tale quota risulta sensibilmente più bassa di quella dei paesi a maggiore vocazione internazionale, quali la Lituania (82,8 per cento), la Lettonia (65,3 per cento), l'Austria (67,0 per cento) e la repubblica Ceca (62,7 per cento). Pochi paesi presentano percentuali più basse dell'Italia e tra questi si segnalano la Francia (16,1 per cento) e il Regno Unito (7,9 per cento).

Figura 1.4 – Incidenza del trasporto internazionale sul totale del trasporto di merci su strada nei paesi dell'Unione europea – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate-chilometro)



Fonte: Eurostat

2. I flussi di merci per area geografica

2.1 Struttura e tipologia dei flussi di merci

La registrazione del luogo (provincia, regione o paese estero) di carico e scarico delle merci sui veicoli nei singoli viaggi, consente di costruire la matrice origine/destinazione delle merci, anche distinta per titolo di trasporto (conto proprio e conto terzi, si vedano le tavole 7, 8 e 9 nel CD-Rom allegato). L'analisi dei flussi, espressi in tonnellate, registrati nelle matrici, permette di individuare alcune importanti caratteristiche delle direttrici del trasporto interno e internazionale utilizzate dai vettori nazionali.

Prospetto 2.1 – Trasporti interni, intraregionali e internazionali per titolo di trasporto – Anno 2003 (valori assoluti e percentuali)

| FLUSSI (origine/destinazione) | Conto proprio | | Conto terzi | | Totale | |
|--|--------------------|------------------|--------------------|--------------|----------------------|--------------|
| | Tonnellate | % sul totale (a) | Tonnellate | % sul totale | Tonnellate | % sul totale |
| Interni (Italia/Italia) | 482.596.107 | 99,6 | 724.672.640 | 95,5 | 1.207.268.747 | 97,1 |
| di cui: intraregionali | 429.382.382 | 88,6 | 415.367.675 | 54,8 | 844.750.057 | 68,0 |
| Internazionali | 2.013.026 | 0,4 | 33.790.577 | 4,5 | 35.803.603 | 2,9 |
| di cui: | | | | | | |
| Italia/estero | 1.218.030 | 0,2 | 15.973.294 | 2,1 | 17.191.324 | 1,4 |
| Estero/Italia | 539.437 | 0,1 | 15.123.662 | 2,0 | 15.663.099 | 1,3 |
| Estero/estero (cabotaggio e cross-trade) | 255.559 | 0,0 | 2.693.621 | 0,4 | 2.949.180 | 0,2 |
| TOTALE | 484.609.133 | 100,0 | 758.463.217 | 100,0 | 1.243.072.350 | 100,0 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

L'ammontare complessivo dei trasporti interni (con origine e destinazione nelle regioni italiane) è stimato per il 2003 in 1.207,3 milioni di tonnellate, pari al 97,1 per cento del totale delle merci trasportate da veicoli nazionali (Prospetto 2.1). Di questo volume, 844,7 milioni di tonnellate sono state caricate e scaricate all'interno della stessa regione (trasporti intraregionali), con un'incidenza del 68 per cento sul totale e del 70 per cento sui trasporti interni. I trasporti internazionali (con origine e/o destinazione estere) ammontano a circa 35,8 milioni di tonnellate, pari al 2,9 per cento del totale, di cui circa 3 milioni imputabili a cabotaggio e *cross-trade* (per le definizioni si veda il Glossario).

L'analisi dei flussi secondo il titolo di trasporto mostra che il peso dei trasporti interni è più elevato per la modalità in conto proprio (99,6 per cento) che per quella in conto terzi (95,5 per cento). In particolare, il trasporto intraregionale costituisce il 54,8 per cento del trasporto in conto terzi, mentre rappresenta una quota dell'88,6 per cento per la componente in conto proprio. L'incidenza del trasporto internazionale sul totale di quello effettuato in conto proprio è marginale (0,4 per cento), mentre risulta più significativa all'interno di quello effettuato in conto terzi (4,5 per cento).

Complessivamente, i carichi partiti dalle regioni italiane ammontano ad oltre 1.224 milioni di tonnellate, pari al 98,5 per cento del trasportato totale, di cui l'84,6 per cento con origine nelle regioni del Nord-Centro e il 15,4 per cento con origine nel Mezzogiorno (Prospetto 2.2). In relazione al titolo di trasporto, si osserva che il 99,8 per cento dei circa 485 milioni di tonnellate di merci trasportate in conto proprio parte dalle regioni italiane; di questo, l'82,7 per cento (pari ad oltre 400 milioni di tonnellate) parte dalla macroarea Nord-Centro e il 17,3 per cento (pari a 83,7 milioni di tonnellate) dal Mezzogiorno.

Prospetto 2.2 – Trasporti complessivi per area di origine e titolo di trasporto – Anno 2003 (valori assoluti e percentuali)

| ORIGINE | Conto proprio | | | Conto terzi | | | Totale | | |
|---------------|--------------------|---------------------|--------------|--------------------|---------------------|--------------|----------------------|---------------------|--------------|
| | Tonnellate | % su origine Italia | % sul totale | Tonnellate | % su origine Italia | % sul totale | Tonnellate | % su origine Italia | % sul totale |
| Nord-Centro | 400.114.868 | 82,7 | | 635.933.016 | 85,9 | | 1.036.047.884 | 84,6 | |
| Mezzogiorno | 83.699.269 | 17,3 | | 104.712.918 | 14,1 | | 188.412.187 | 15,4 | |
| ITALIA | 483.814.137 | 100,0 | 99,8 | 740.645.934 | 100,0 | 97,7 | 1.224.460.071 | 100,0 | 98,5 |
| Eestero | 794.996 | | 0,2 | 17.817.283 | | 2,3 | 18.612.279 | | 1,5 |
| Totale | 484.609.133 | | 100,0 | 758.463.217 | | 100,0 | 1.243.072.350 | | 100,0 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

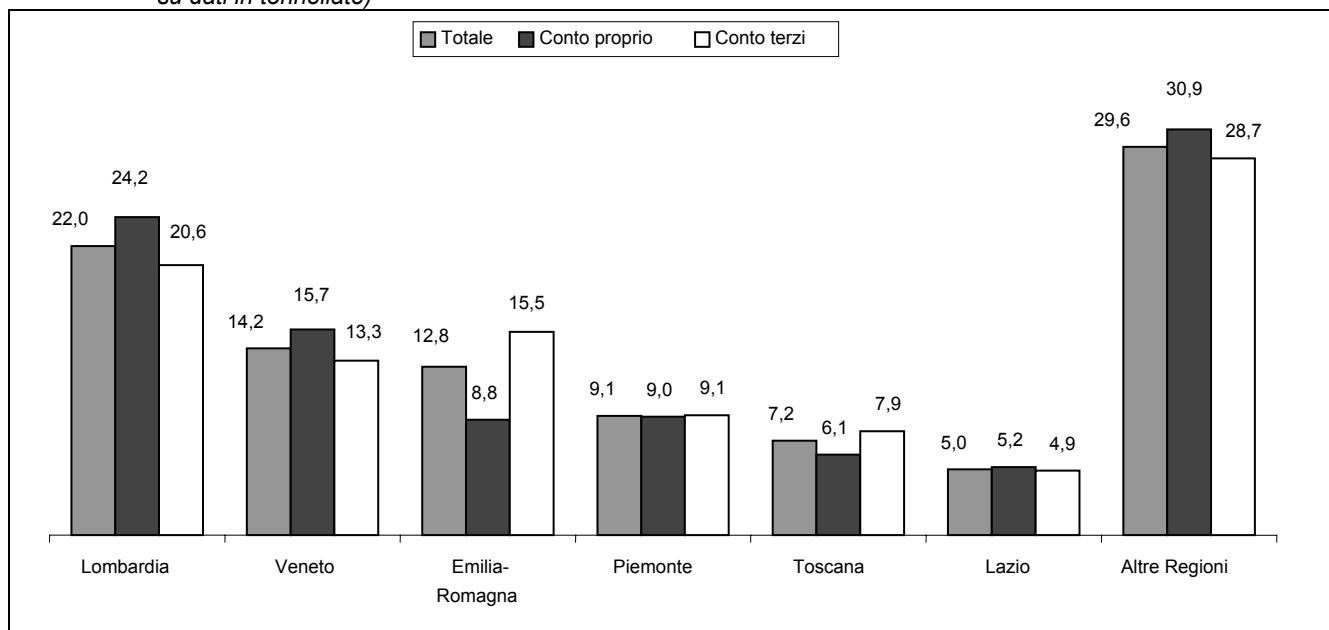
(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

Le merci trasportate in conto terzi ammontano a 758,5 milioni di tonnellate e partono dalle regioni italiane per il 97,7 per cento; di queste, l'85,9 per cento (pari a 636 milioni di tonnellate) partono dal Nord-Centro e il restante 14,1 per cento dal Mezzogiorno.

2.2 I movimenti nelle regioni italiane: analisi secondo il luogo di origine

Con riferimento alla provenienza delle merci trasportate (Figura 2.1), si osserva che il 70,4 per cento (862,3 milioni di tonnellate) del trasportato di origine nazionale proviene da sei regioni: Lombardia (269,6 milioni di tonnellate, corrispondente al 22 per cento del totale di provenienza interna), Veneto (174,3 milioni di tonnellate, pari al 14,2 per cento), Emilia-Romagna (157,2 milioni di tonnellate, pari al 12,8 per cento), Piemonte (111,3 milioni di tonnellate, pari al 9,1 per cento), Toscana (88,3 milioni di tonnellate, pari al 7,2 per cento), Lazio (61,5 milioni di tonnellate, pari al 5 per cento). Ciascuna delle rimanenti regioni ha un peso inferiore al 4 per cento del totale del trasportato di origine nazionale.

Figura 2.1 – Trasporti di origine nazionale per regione di origine e titolo di trasporto – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Le distribuzioni per origine, distinte per titolo di trasporto, mettono in evidenza che le località di carico dei trasporti, sia in conto proprio sia in conto terzi, si concentrano nelle stesse sei regioni sopraelencate, sebbene con peso differente.

In particolare, la distribuzione relativa al conto proprio indica che il trasportato di origine interna proveniente dalle prime sei regioni è pari a 334,3 milioni di tonnellate (il 69,1 per cento del totale), con la Lombardia al primo posto (117,3 milioni di tonnellate), seguita da Veneto (oltre 75,8 milioni di tonnellate), Piemonte (oltre 43,7 milioni di tonnellate), Emilia-Romagna (42,5 milioni di tonnellate), Toscana (29,7 milioni di tonnellate) e Lazio (circa 25,2 milioni di tonnellate).

Per quel che riguarda la distribuzione relativa al conto terzi, le medesime regioni danno origine a circa 528 milioni di tonnellate (il 71,3 per cento del trasportato di origine interna), distribuite come segue: Lombardia 152,4 milioni di tonnellate, Emilia-Romagna 114,7 milioni di tonnellate, Veneto 98,4 milioni di tonnellate, Piemonte 67,6 milioni di tonnellate, Toscana 58,5 milioni di tonnellate e Lazio 36,4 milioni di tonnellate. È da osservare inoltre che, per entrambi i titoli di trasporto, i carichi partiti da ciascuna delle rimanenti regioni hanno un peso inferiore al 4 per cento dei rispettivi totali di origine nazionale, con l'unica eccezione del trasporto in conto proprio con origine Abruzzo che pesa per il 4,5 per cento del totale.

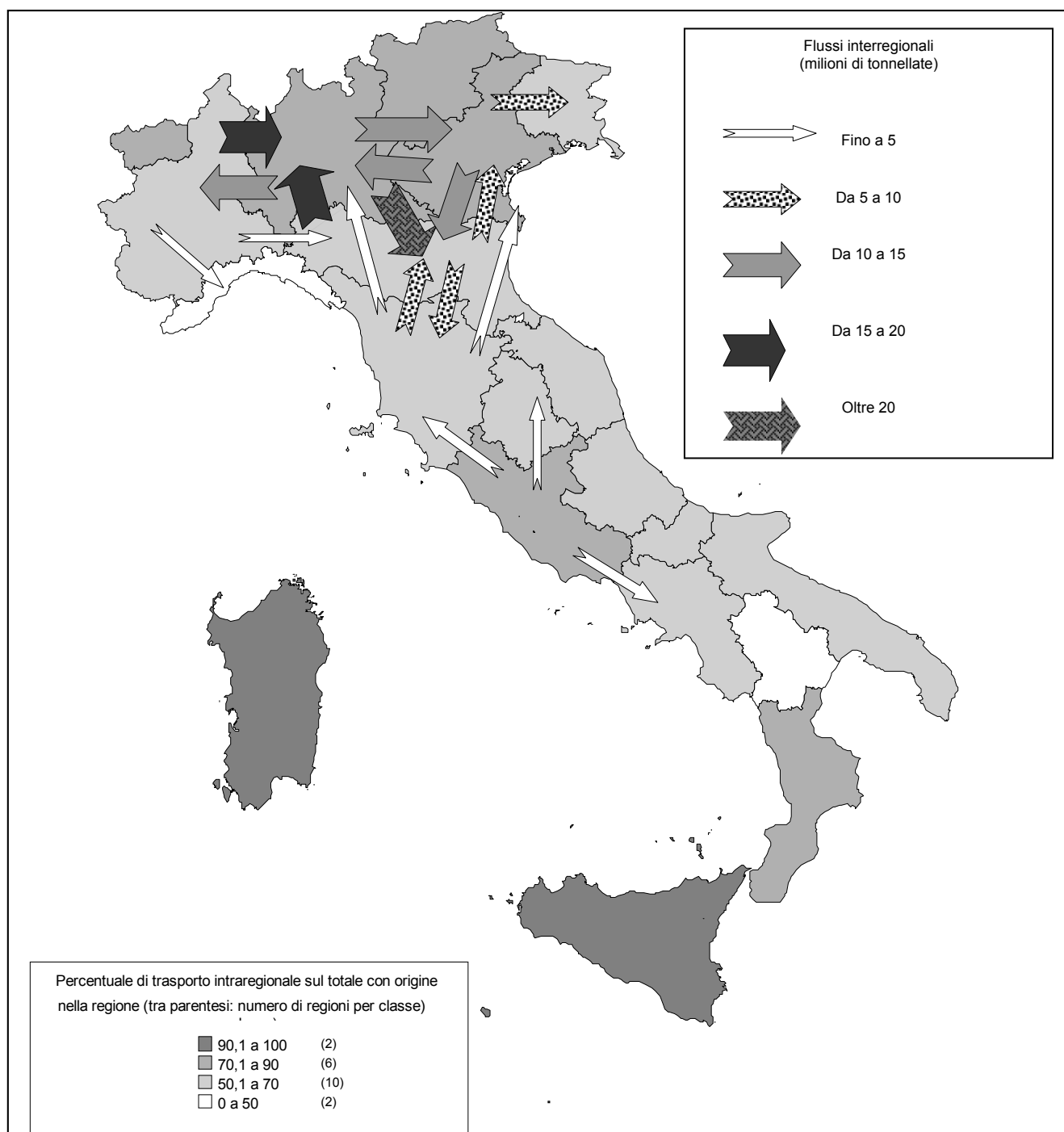
L'esame delle quote di merce con destinazione interna alla regione di carico sul totale dei flussi originati in ciascuna regione (Figura 2.2) indica che i trasporti intraregionali costituiscono, salvo alcune eccezioni, i movimenti prevalenti. L'incidenza più alta dei movimenti interni alla regione si registra, fatta eccezione per le isole, per la Valle d'Aosta (83,4 per cento), la Calabria (82,7 per cento) ed il Trentino-Alto Adige (76 per cento); le regioni in cui il peso di tali movimenti è inferiore al 50 per cento sono soltanto la Liguria (39,7 per cento) e la Basilicata (38,7 per cento).

I trasporti nelle isole presentano una percentuale di movimenti interni molto elevata (91,2 per cento la Sicilia e 98,7 per cento la Sardegna). In proposito, occorre specificare che la rilevazione registra i movimenti dei beni trasportati secondo il luogo di carico e di scarico, anche qualora quest'ultimo coincida con una stazione ferroviaria o un porto. Solo nel caso in cui l'intero veicolo sia caricato su una nave, per proseguire poi il viaggio dal porto di destinazione, si registra una località di scarico diversa da quella del porto di imbarco. Nel caso in cui, invece, la sola merce prosegua il viaggio su altro mezzo non stradale, ad esempio su nave, la rilevazione ne perde traccia, e il luogo di scarico viene identificato con la provincia relativa al porto di imbarco. Pertanto, nel caso delle isole i dati disponibili forniscono, diversamente da quelli relativi alle altre regioni, una misura della quota di trasporti intraregionali non utilizzabile per valutare l'entità delle merci con origine e destinazione finale all'interno della stessa regione.

Nella figura 2.2 sono anche indicati, in termini di tonnellate trasportate, i principali flussi interregionali in partenza dalle sei regioni nelle quali, come sopra evidenziato, si concentra l'origine del 70,4 per cento del trasporto totale. Il trasporto intraregionale della Lombardia ha un'incidenza pari al 71,5 per cento sul totale con origine dalla stessa regione e destinazione Italia o estero. Il restante 28,5 per cento segue alcune direttrici prevalenti: 20,8 milioni di tonnellate circa (pari al 27 per cento del trasporto interregionale con origine Lombardia) verso l'Emilia-Romagna, 14,9 milioni di tonnellate (il 19,4 per cento) verso il Piemonte e 14,5 milioni di tonnellate (il 18,9 per cento) verso il Veneto. Il Veneto presenta una quota di trasporto intraregionale pari al 70,8 per cento. La quota rimanente viaggia prevalentemente verso Lombardia (14,6 milioni di tonnellate, pari al 28,7 per cento del trasporto interregionale con origine Veneto), Emilia-Romagna (12 milioni di tonnellate, pari al 23,6 per cento) e Friuli-Venezia Giulia (7 milioni di tonnellate, pari al 13,7 per cento). I carichi in partenza dall'Emilia-Romagna sono destinati all'interno della stessa regione per il 67,3 per cento. Il restante flusso è destinato soprattutto alla Lombardia (16,5 milioni di tonnellate circa, pari al 32,1 per cento del trasporto interregionale con origine Emilia-Romagna), al Veneto (8,5 milioni di tonnellate, pari al 16,5 per cento) e alla Toscana (5,1 milioni di tonnellate, pari al 10 per cento).

Il 65,5 per cento delle merci in partenza dal Piemonte è destinato alla regione stessa. Della quota restante, il 42,2 per cento (pari a 16,2 milioni di tonnellate) è destinato alla Lombardia, l'11,9 per cento (4,6 milioni di tonnellate) all'Emilia-Romagna, l'11,3 per cento (4,3 milioni di tonnellate) alla Liguria. Le merci in partenza dalla Toscana sono destinate per il 69,7 per cento alla regione stessa e, per la parte restante, in prevalenza all'Emilia-Romagna (5,4 milioni di tonnellate, pari al 20,1 per cento del trasporto interregionale con origine Toscana), alla Lombardia (5 milioni di tonnellate, pari al 18,4 per cento) e al Veneto (3,1 milioni di tonnellate, pari al 11,4 per cento).

Figura 2.2 – Trasporto intraregionale e principali flussi interregionali delle regioni con quote più elevate sul trasporto complessivo – Anno 2003 (valori assoluti e percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

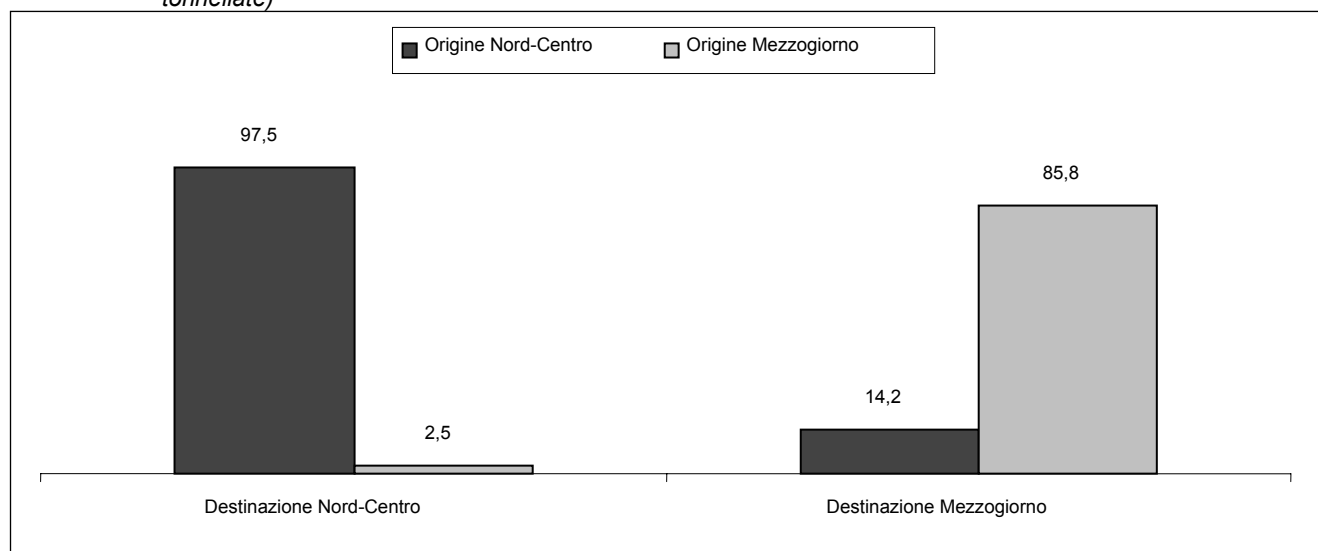
Per quel che riguarda il Lazio, il trasporto intraregionale pesa per il 73,2 per cento sul flusso che origina da tale regione. La quota rimanente ha come destinazioni prevalenti Campania (oltre 3,6 milioni di tonnellate, pari al 22,1 per cento del trasporto interregionale con origine Lazio), Toscana (2,1 milioni di tonnellate, pari al 12,8 per cento), e Umbria (1,8 milioni di tonnellate, pari all' 11,1 per cento).

2.3 I trasporti interni: analisi per macroarea

I flussi che hanno sia origine sia destinazione nelle regioni italiane, senza interessare paesi esteri, possono essere aggregati in modo da mettere in luce le relazioni di trasporto fra le due grandi macroaree (Nord-Centro e Mezzogiorno).

La figura 2.3 mostra la distribuzione delle merci scambiate tra le due macroaree, individuate sulla base dell'origine e della destinazione delle merci. Gli scambi fra macroaree risultano sensibilmente inferiori rispetto agli scambi interni a ciascuna area, soprattutto per quel che riguarda i carichi con origine Nord-Centro.

Figura 2.3 – Trasporti interni per macroaree di origine e di destinazione- Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Nella figura 2.4 sono rappresentate le distribuzioni percentuali per regione di origine dei trasporti interni (misurati in tonnellate di carico) dei flussi destinati, rispettivamente, al Nord-Centro e al Mezzogiorno. Per tutte le regioni, il peso dei trasporti destinati alla macroarea di appartenenza è decisamente maggiore di quello relativo ai trasporti destinati all'altra macroarea.

Figura 2.4 – Trasporti interni per regione di origine e macroarea di destinazione – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)

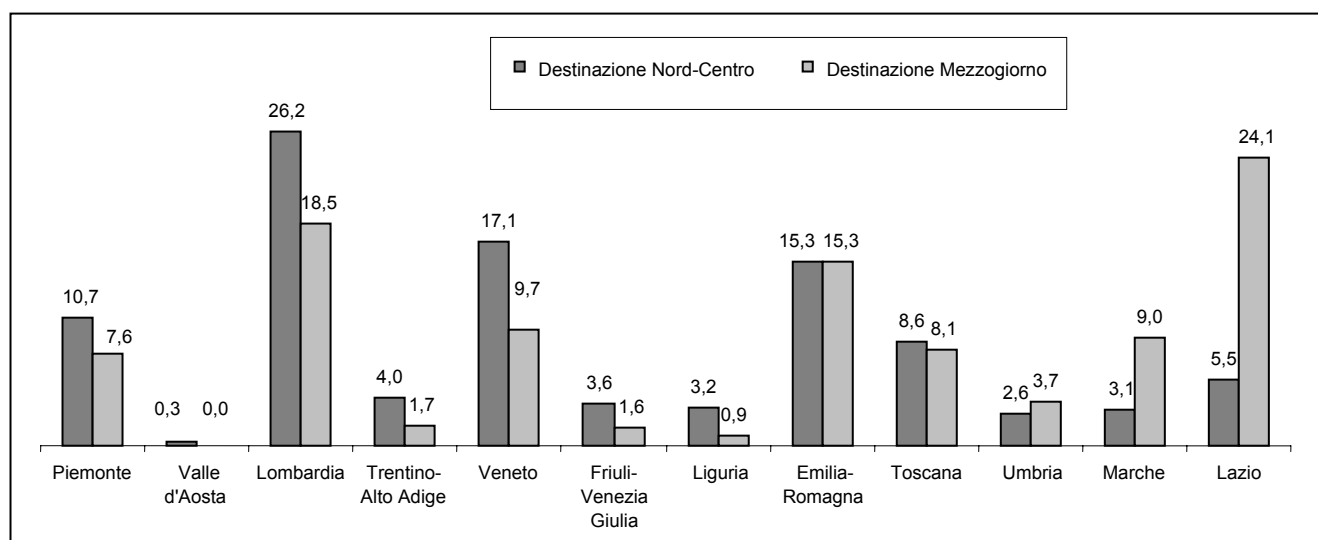


Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Nella figura 2.5 sono riportate le distribuzioni delle merci partite dalle regioni del Nord-Centro e destinate alle due macroaree: ogni valore indica quale percentuale del trasporto, originato dal Nord-Centro e destinato ad una macroarea, è partito da ciascuna regione del Nord-Centro. Per le regioni centrosetentrionali da cui provengono le maggiori quantità di merci, si segnalano nel seguito le principali regioni di destinazione interne alla macroarea del Mezzogiorno. I flussi più rilevanti provenienti dal Nord-Centro e destinati alla macroarea Mezzogiorno sono quelli in partenza dal Lazio (24,1 per cento del totale con origine Nord-Centro destinato al Mezzogiorno), diretti prevalentemente verso Campania (56,7 per cento del trasporto con origine Lazio e

destinazione Mezzogiorno), Abruzzo (15,6 per cento) e Puglia (9,9 per cento); seguono in termini di importanza i flussi provenienti dalla Lombardia (18,5 per cento del totale con origine Nord-Centro destinato al Mezzogiorno) per lo più destinati a Campania (28,3 per cento del trasporto con origine Lombardia e destinazione Mezzogiorno), Abruzzo (26,7 per cento) e Puglia (21,6 per cento), nonché i flussi in partenza dall'Emilia-Romagna (15,3 per cento), anch'essi diretti in maggior misura verso la Campania (28,4 per cento del trasporto con origine Emilia-Romagna e destinazione Mezzogiorno), la Puglia (29,9 per cento) e l'Abruzzo (21,1 per cento).

Figura 2.5 – Trasporti interni con origine Nord-Centro per regione di origine e macroarea di destinazione – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



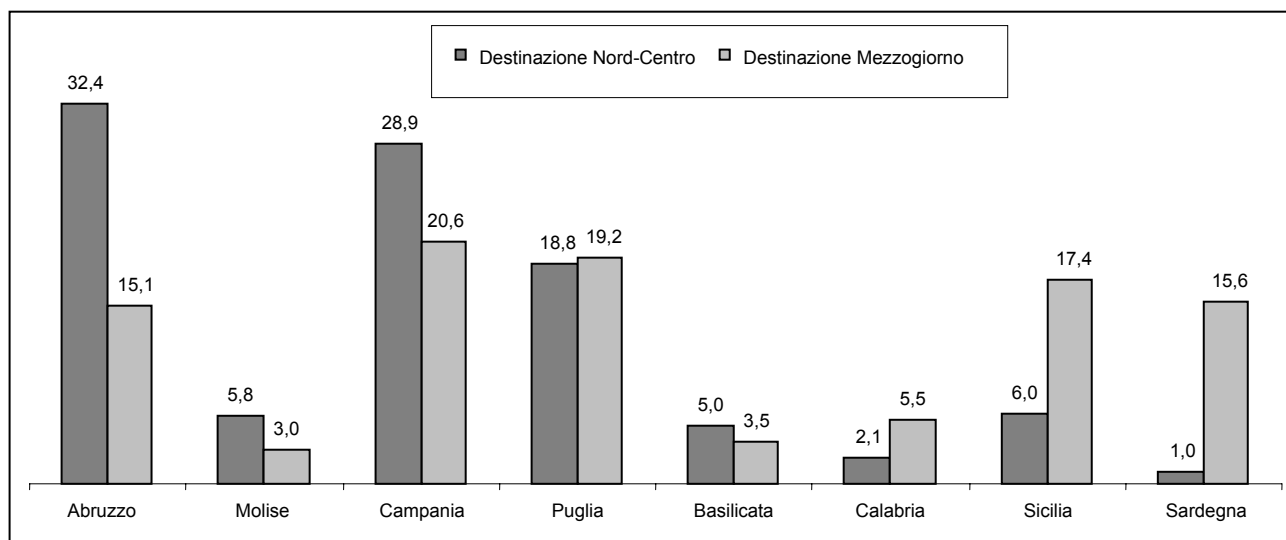
Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

L'analogia distribuzione delle merci partite dalle regioni del Mezzogiorno e destinate alle due macroaree (Figura 2.6) mostra che, per i trasporti destinati al Mezzogiorno, le quote più elevate hanno origine dalla Campania e dalla Puglia (rispettivamente il 20,6 per cento ed il 19,2 per cento del totale con origine e destinazione nella macroarea stessa). Per la Campania si registra una netta prevalenza del trasporto intraregionale (83,2 per cento delle merci partite dalla Campania e destinate al Mezzogiorno), seguito dal flusso verso la Puglia (5,8 per cento). I flussi relativi al Mezzogiorno e con origine in Puglia sono prevalentemente destinati alla regione stessa (76,5 per cento delle merci partite dalla Puglia e destinate al Mezzogiorno) ed alla Campania (8,3 per cento).

Per i trasporti destinati al Nord-Centro, i flussi che risultano relativamente più consistenti sono quelli in partenza dall'Abruzzo (32,4 per cento del totale con origine Mezzogiorno e destinazione Nord-Centro), con peso maggiore per quelli destinati alle Marche (40,8 per cento del trasporto con origine Abruzzo e destinazione Nord-Centro) e al Lazio (21,8 per cento). Di ampiezza consistente sono anche i flussi in partenza dalla Campania (28,9 per cento del totale con origine Mezzogiorno e destinazione Nord-Centro), con peso maggiore per quelli diretti al Lazio (36,5 per cento del trasporto con origine Campania e destinazione Nord-Centro) e alla Lombardia (18,4 per cento). Il 18,8 per cento dei carichi con origine nel Mezzogiorno e destinati al Nord-Centro proviene dalla Puglia: questi sono destinati prevalentemente alla Lombardia (21,1 per cento del trasporto con origine Puglia e destinazione Nord-Centro) e all'Emilia-Romagna (20,2 per cento).

I dati relativi alle regioni insulari vanno interpretati alla luce delle specificità nel metodo di attribuzione dell'origine e della destinazione già segnalate in precedenza. I flussi che hanno origine in tali regioni sono destinati quasi esclusivamente al loro interno: il trasporto intraregionale per la Sicilia è pari al 96,7 per cento dei flussi originati nell'isola con destinazione Mezzogiorno e al 91,7 per cento rispetto al totale originato nell'isola e destinato a tutte le altre regioni italiane. Per la Sardegna, le due percentuali sono rispettivamente pari al 99,7 e al 98,7 per cento.

Figura 2.6 – Trasporti interni con origine Mezzogiorno per regione di origine e macroarea di destinazione – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

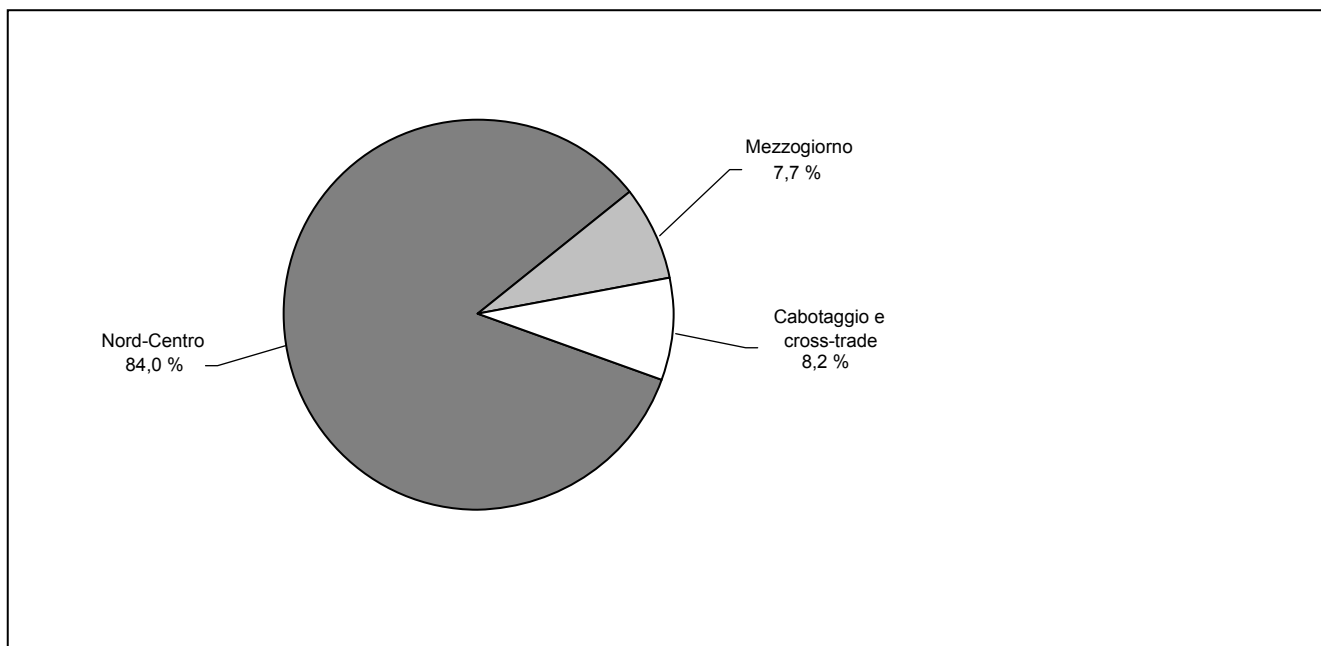
2.4 Il trasporto internazionale

La matrice origine/destinazione include anche i flussi di merci trasportate su strada (con veicoli di portata utile non inferiore ai 35 quintali, immatricolati in Italia) fra località italiane ed estere. Nel 2003 si è stimato un traffico pari a 35,8 milioni di tonnellate di merci il cui luogo di carico e/o scarico è un paese estero (trasporti internazionali). In dettaglio, si registrano 17,2 milioni di tonnellate di merci caricate in Italia e scaricate all'estero, 15,7 milioni di tonnellate di merci caricate all'estero e scaricate nelle regioni italiane, e circa 3 milioni di tonnellate trasportate fra due località estere (cabotaggio e *cross-trade*).

Con riferimento al complesso dei collegamenti con l'estero (cioè senza distinguere se il paese estero costituisca l'origine o la destinazione), si osserva che i trasporti estero-estero hanno rappresentato l'8,2 per cento dei flussi internazionali effettuati dai vettori italiani (Figura 2.7) e hanno un peso dello 0,2 per cento sul trasporto complessivo effettuato dagli stessi (Prospetto 2.1).

I flussi fra Italia e paesi esteri interessano in misura maggiore le regioni del Nord-Centro (84 per cento). È tuttavia necessario notare che, anche in questo caso, i trasporti che coinvolgono le isole vengono quantificati al netto del tonnellaggio di merci che viene imbarcato su aereo o nave senza il veicolo. Inoltre, come nel caso dei trasporti interni, parte delle merci che lasciano le isole su nave senza il veicolo (registrate quindi come trasporti intraregionali), una volta scaricate nel porto di destinazione, proseguono il viaggio verso paesi esteri, e il movimento viene registrato come originato nella regione di sbarco (che potrà anche essere una regione del Nord-Centro) e destinato all'estero.

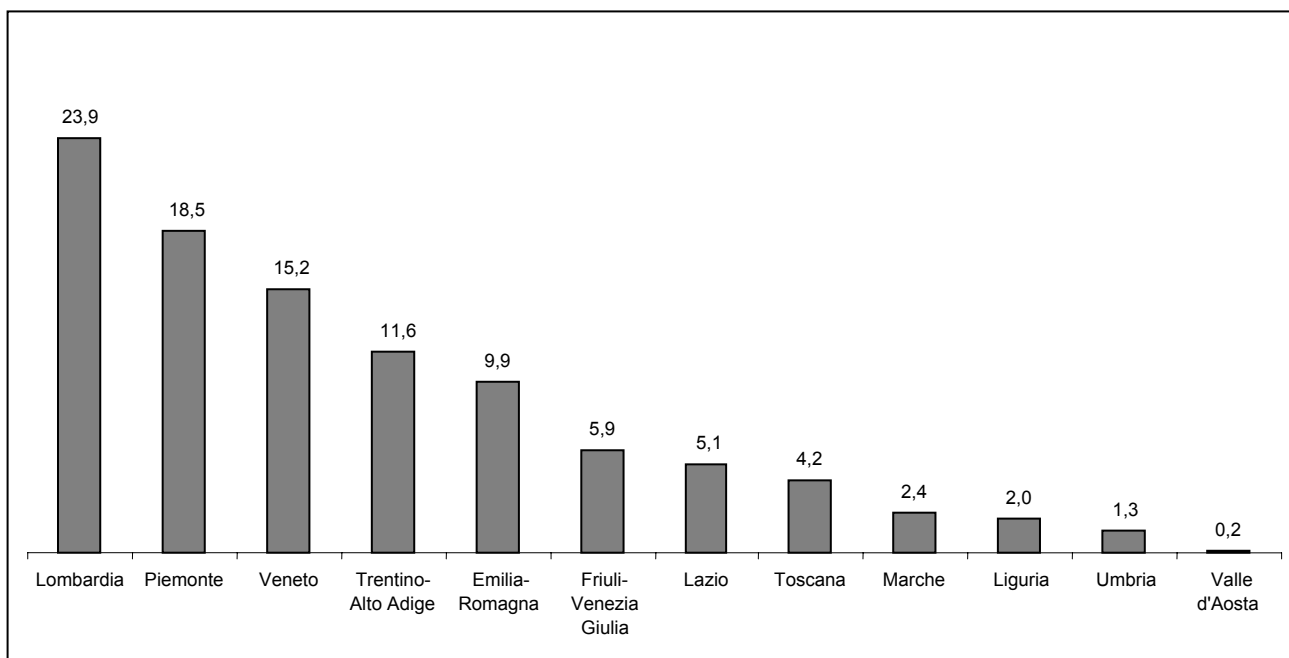
Figura 2.7 – Trasporti complessivi con origine o destinazione estero per macroarea di collegamento, cabotaggio e cross-trade – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Anche nel caso dei flussi con l'estero si può analizzare, distintamente per le due macroaree di collegamento (origine o destinazione), il ruolo svolto dalle singole regioni.

Figura 2.8 – Trasporti complessivi con origine o destinazione estero, destinati o provenienti dalla macroarea Nord-Centro, per regione di collegamento – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)

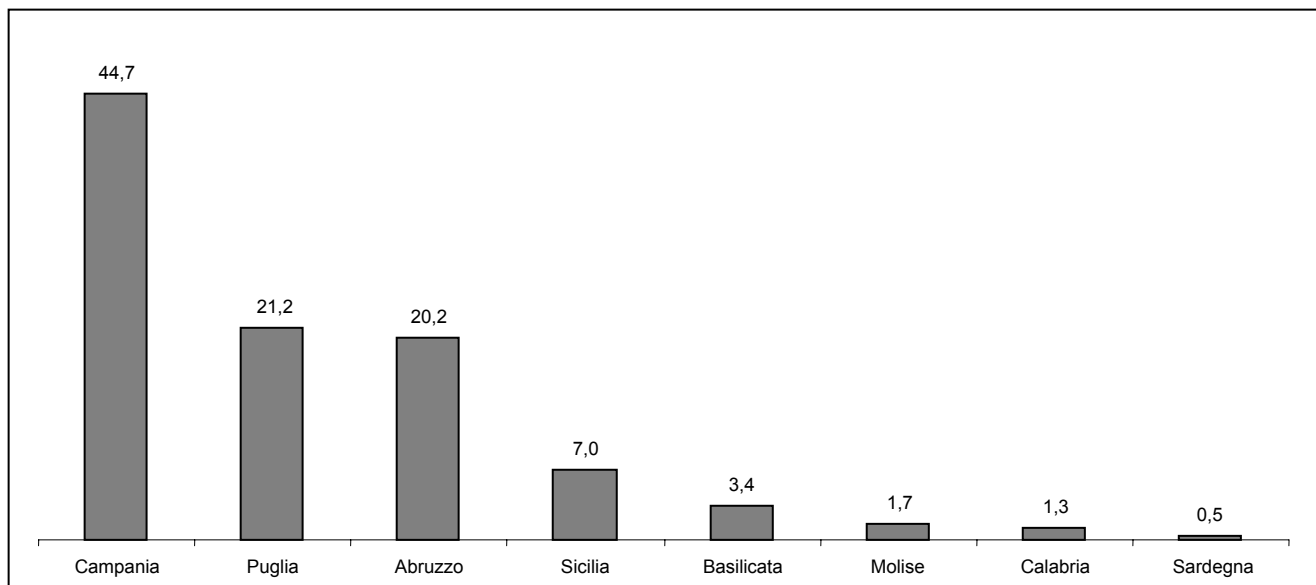


Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Nell'ambito della macroarea Nord-Centro (Figura 2.8), il 90 per cento delle merci trasportate da o verso l'estero ha avuto origine o destinazione in sette regioni: la Lombardia (23,9 per cento dei trasporti internazionali

con origine o destinazione Nord-Centro), il Piemonte (18,5 per cento), il Veneto (15,2 per cento), il Trentino-Alto Adige (11,6 per cento) l'Emilia-Romagna (9,9 per cento), il Friuli-Venezia Giulia (5,9 per cento) ed il Lazio (5,1 per cento).

Figura 2.9 – Trasporti complessivi con origine o destinazione estero, destinati o provenienti dalla macroarea Mezzogiorno, per regione di collegamento – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Per la macroarea Mezzogiorno (Figura 2.9), quattro regioni sono luogo di origine o destinazione del 93,2 per cento dei trasporti internazionali che hanno interessato la macroarea. Esse sono la Campania (44,7 per cento dei trasporti internazionali con origine o destinazione Mezzogiorno), la Puglia (21,2 per cento), l'Abruzzo (20,2 per cento) e la Sicilia (7 per cento).

3. I flussi per classi di percorrenza e per gruppi merceologici

3.1 L'analisi per classi di percorrenza

Considerando il complesso della merce trasportata all'interno del territorio nazionale nel 2003, il 50 per cento dei carichi, per un valore assoluto di oltre 604 milioni di tonnellate, percorre tratte brevi (fino a 50 chilometri) (Prospetto 3.1).

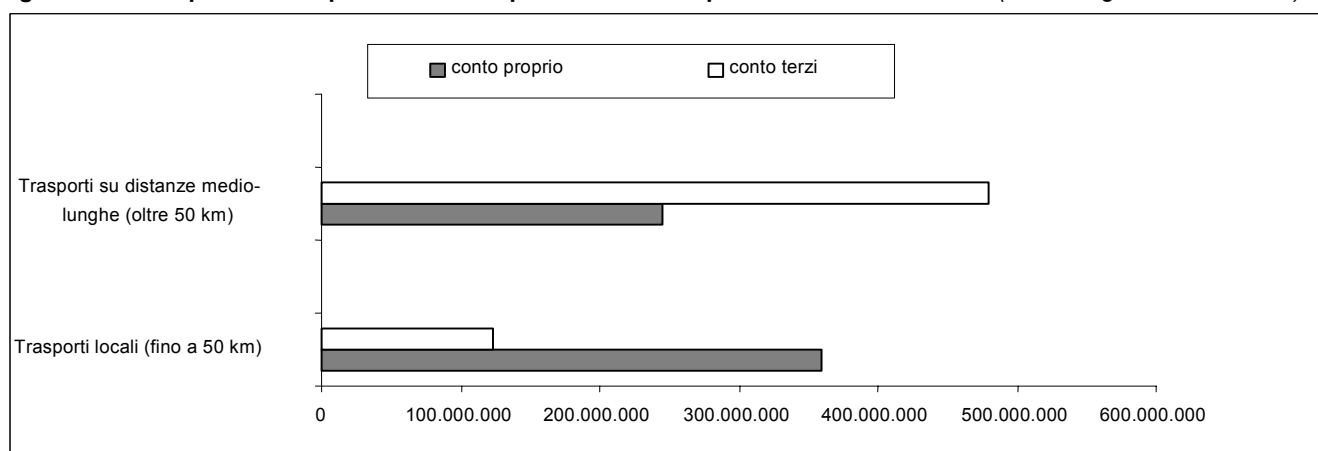
Prospetto 3.1 – Trasporti interni e internazionali per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2003

| CLASSI DI PERCORRENZA | Conto proprio | | | Conto terzi | | | Totale | | |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|----------------------|--------------------|--------------|
| | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Km medi | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Km medi | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Km medi |
| TRASPORTI INTERNI | | | | | | | | | |
| Fino a 50 km | 359.790.549 | 6.822.674 | 19,0 | 244.496.028 | 5.605.328 | 22,9 | 604.286.577 | 12.428.002 | 20,6 |
| 51-100 km | 66.490.810 | 4.795.923 | 72,1 | 131.232.303 | 9.807.547 | 74,7 | 197.723.113 | 14.603.470 | 73,9 |
| 101-150 km | 23.565.735 | 2.945.100 | 125,0 | 83.989.000 | 10.658.021 | 126,9 | 107.554.735 | 13.603.121 | 126,5 |
| 151-200 km | 12.835.435 | 2.256.578 | 175,8 | 66.582.629 | 11.817.058 | 177,5 | 79.418.064 | 14.073.636 | 177,2 |
| 201-300 km | 11.478.034 | 2.812.409 | 245,0 | 86.130.030 | 21.466.159 | 249,2 | 97.608.064 | 24.278.568 | 248,7 |
| 301-400 km | 4.635.307 | 1.607.029 | 346,7 | 44.883.375 | 15.648.051 | 348,6 | 49.518.682 | 17.255.080 | 348,5 |
| 401-500 km | 1.672.793 | 756.643 | 452,3 | 21.569.285 | 9.694.281 | 449,4 | 23.242.078 | 10.450.924 | 449,7 |
| Oltre 500 km | 2.127.444 | 1.547.402 | 727,4 | 45.789.990 | 34.939.919 | 763,0 | 47.917.434 | 36.487.321 | 761,5 |
| TOTALE | 482.596.107 | 23.543.758 | 48,8 | 724.672.640 | 119.636.364 | 165,1 | 1.207.268.747 | 143.180.122 | 118,6 |
| TRASPORTI INTERNAZIONALI | | | | | | | | | |
| Fino a 50 km | 969.962 | 29.307 | 30,2 | 771.011 | 21.396 | 27,8 | 1.740.973 | 50.703 | 29,1 |
| 51-100 km | 141.742 | 9.088 | 64,1 | 939.550 | 78.874 | 83,9 | 1.081.292 | 87.962 | 81,3 |
| 101-150 km | 112.189 | 14.044 | 125,2 | 833.103 | 103.439 | 124,2 | 945.292 | 117.483 | 124,3 |
| 151-200 km | 99.834 | 17.624 | 176,5 | 961.735 | 171.218 | 178,0 | 1.061.569 | 188.842 | 177,9 |
| 201-300 km | 139.757 | 33.883 | 242,4 | 1.753.357 | 443.450 | 252,9 | 1.893.114 | 477.333 | 252,1 |
| 301-400 km | 172.083 | 56.663 | 329,3 | 2.310.386 | 804.148 | 348,1 | 2.482.469 | 860.811 | 346,8 |
| 401-500 km | 24.727 | 10.999 | 444,8 | 2.146.657 | 972.087 | 452,8 | 2.171.384 | 983.086 | 452,7 |
| Oltre 500 km | 352.732 | 391.195 | 1109,0 | 24.074.778 | 27.746.784 | 1152,5 | 24.427.510 | 28.137.979 | 1151,9 |
| TOTALE | 2.013.026 | 562.803 | 279,6 | 33.790.577 | 30.341.396 | 897,9 | 35.803.603 | 30.904.199 | 863,2 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

La quota di carichi movimentati per tratte brevi è più elevata nella componente del trasporto in conto proprio in ambito nazionale, dove raggiunge il 74,5 per cento, equivalente ad oltre 359 milioni di tonnellate; nel trasporto in conto terzi la quota è pari al 33,7 per cento, per un valore di oltre 244 milioni di tonnellate (Figura 3.1).

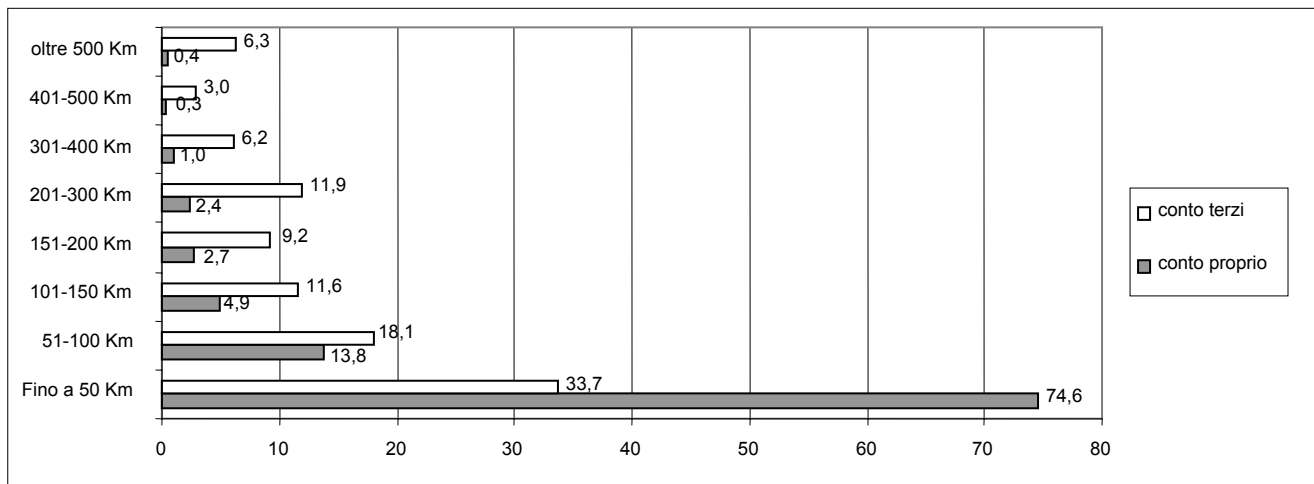
Figura 3.1 – Trasporti interni per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2003 (dati in migliaia di tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Le aziende di produzione e distribuzione che movimentano la merce con mezzi di trasporto propri, tendono a soddisfare una domanda prettamente locale, mentre affidano alle ditte di trasporto specializzate le spedizioni a medio-lunga percorrenza. Lo conferma il fatto che solo l'11,7 per cento dei trasporti effettuati in conto proprio percorre tratte superiori ai 100 chilometri. Per quel che riguarda la modalità di trasporto in conto terzi, la distribuzione per classi di percorrenza mostra che il 33,7 per cento della merce trasportata si concentra in percorsi inferiori a 50 chilometri e il 18,1 per cento in quelli compresi tra 51 e 100 chilometri; le percorrenze tra 101 e 300 chilometri pesano per il 32,7 per cento del totale movimentato dagli operatori in conto terzi (Figura 3.2).

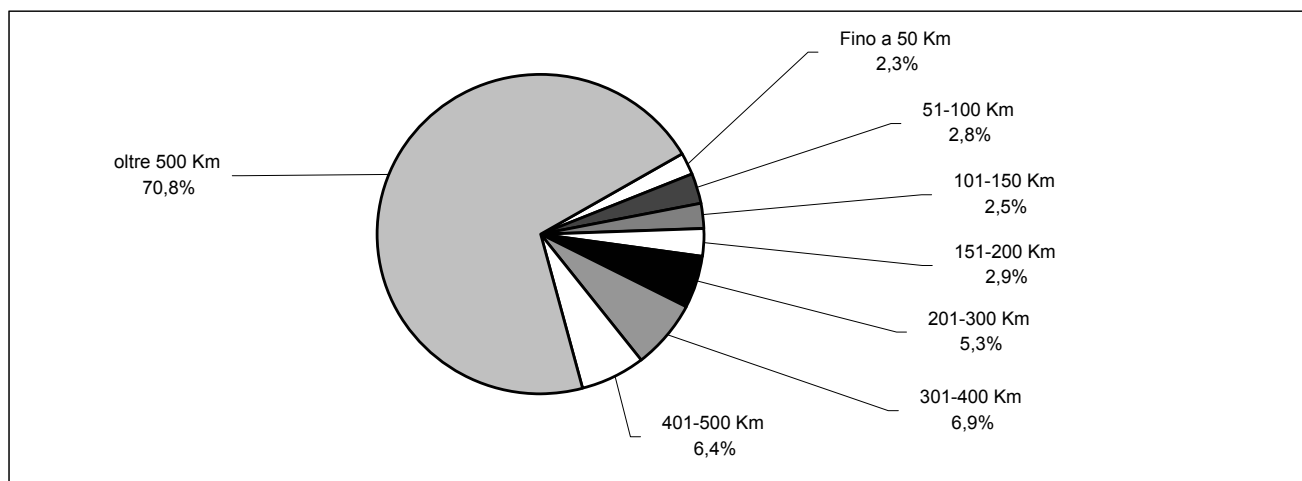
Figura 3.2 – Trasporti interni per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

All'interno dei trasporti internazionali, il 71,2 per cento dei carichi trasportati dagli operatori in conto terzi, pari a più di 24 milioni di tonnellate, percorre oltre 500 chilometri; le merci trasportate nella classe da 401 a 500 chilometri rappresentano, con oltre 2,1 milioni di tonnellate, il 6,4 per cento del totale trasportato (Figura 3.3).

Figura 3.3 – Trasporti internazionali in conto terzi per classe di percorrenza – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)

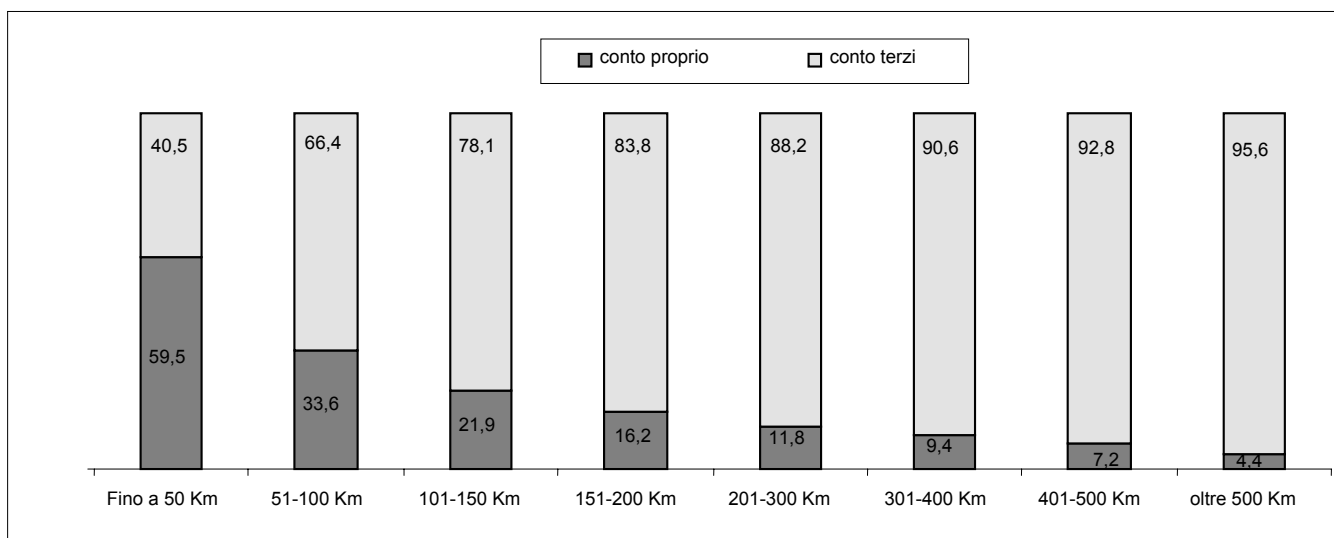


Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Con riferimento ai trasporti interni, la composizione delle due tipologie di trasporto per classe di percorrenza evidenzia una prevalenza sulle brevi distanze (fino a 50 chilometri) della modalità in conto proprio, con il 59,5 per cento delle tonnellate trasportate. Gli operatori in conto terzi risultano nettamente prevalenti nelle

percorse a medio-lungo raggio, con l'83,8 per cento delle merci per la classe 151-200 chilometri e l'88,2 per cento per quella 201-300 chilometri; nelle percorrenze superiori ai 300 chilometri le imprese che effettuano trasporto per conto terzi movimentano oltre il 90 per cento dei carichi (Figura 3.4).

Figura 3.4 – Trasporti interni per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

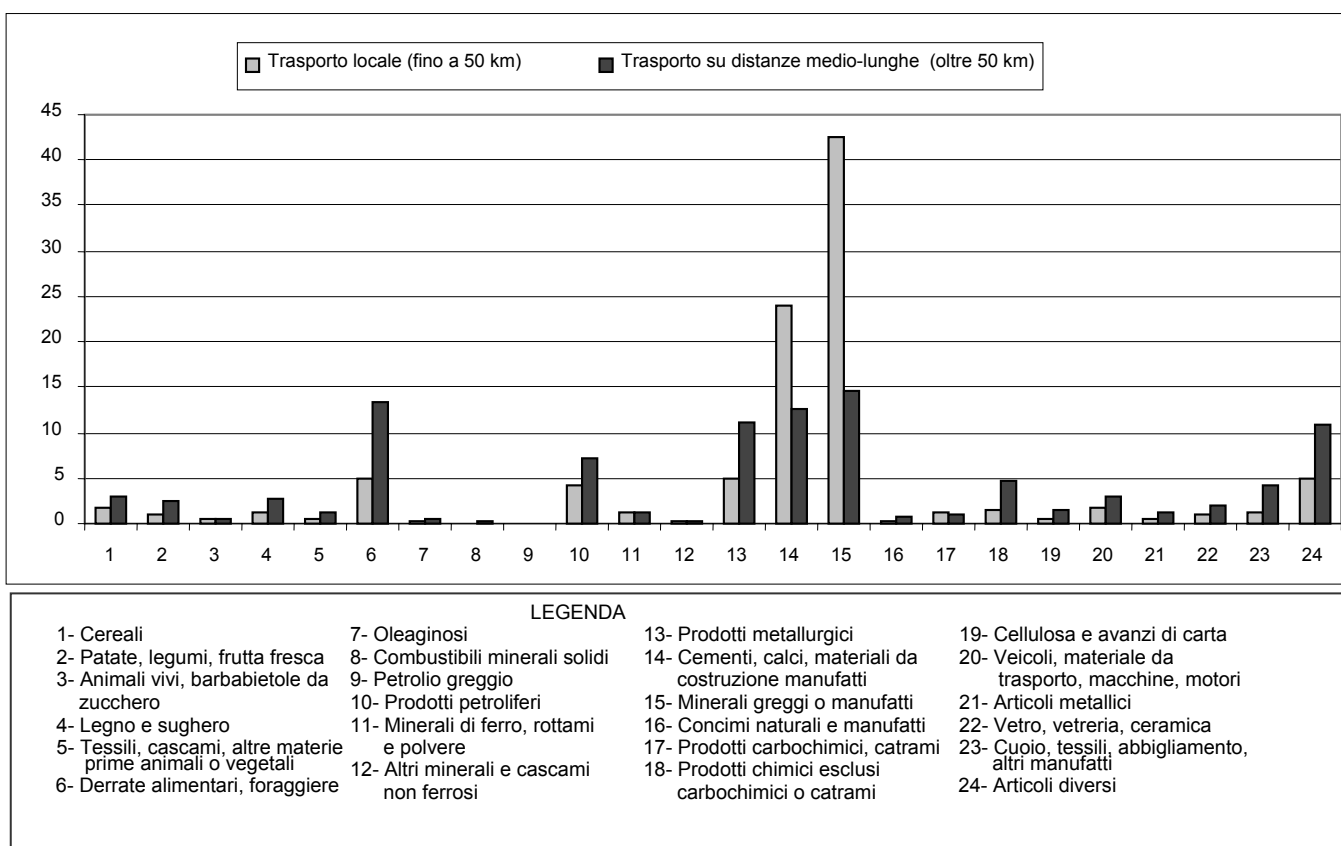
3.2 I trasporti secondo i gruppi merceologici trasportati e le classi di percorrenza

Nella rilevazione del trasporto merci su strada, le differenti tipologie di merci vengono codificate secondo la classificazione internazionale Nst/R a 24 raggruppamenti (Appendice A.1), che risponde all'esigenza di fornire informazioni disaggregate secondo le caratteristiche merceologiche ivi rappresentate. Questa classificazione è stata assunta ufficialmente dal 1° gennaio 1967 come Nomenclatura uniforme delle merci per le statistiche sui trasporti.²

In termini di tonnellate, il gruppo merceologico maggiormente trasportato nel 2003 è quello dei minerali greggi o manufatti che con oltre 350 milioni di tonnellate rappresenta il 28,2 per cento del volume complessivamente trasportato; esso è seguito dai gruppi cementi, calci, materiali da costruzione manufatti (oltre 225 milioni di tonnellate con una quota del 18,1 per cento) e derrate alimentari e foraggiere (oltre 115 milioni di tonnellate pari al 9,2 per cento). Queste tre tipologie merceologiche costituiscono oltre la metà del volume di merci complessivamente trasportate. I prodotti metallurgici costituiscono l'8,1 per cento del trasportato complessivo; in questa classe sono riuniti sei gruppi merceologici comprendenti ghisa e acciaio grezzi, semilavorati siderurgici, laminati e profilati, lamiere d'acciaio, tubi e metalli non ferrosi. Le tipologie merceologiche che assumono l'incidenza più contenuta sono: petrolio greggio, altri minerali e cascami non ferrosi, combustibili minerali solidi e oleaginosi; nel loro insieme queste tipologie rappresentano una quota inferiore all'1 per cento del complesso delle tonnellate trasportate.

² Per costruire il sistema Nst/R sono stati adottati i seguenti criteri: studio delle diverse tipologie di merce, valutazione del grado di lavorazione, analisi delle condizioni per il trasporto e quantificazione dei carichi movimentati. La versione a 24 raggruppamenti viene utilizzata anche per le altre modalità di trasporto. Attualmente è allo studio una versione rinnovata e aggiornata. I rifiuti, ai quali nella classificazione Nst/R non è assegnata una codifica autonoma, sono sempre inseriti nella classe a cui corrisponde il prodotto originario. Gli imballaggi usati sono invece inseriti nel gruppo 24.

Figura 3.5 – Trasporti complessivi per tipo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Esaminando le tipologie merceologiche per tipo di trasporto (Figura 3.5), si riscontra che nei trasporti locali, cioè quelli compresi nel raggio di 50 chilometri, predomina il gruppo dei minerali greggi o manufatti (che include tra l'altro sabbie, ghiaie, argille e gesso), con il 42,4 per cento del totale, seguito da quello relativo a cementi, calci, materiali da costruzione manufatti, con il 23,8 per cento, e dalle derrate alimentari con il 5 per cento; l'insieme di queste tre voci pesa per il 71,2 per cento del trasportato sulle brevi distanze (oltre 432 milioni di tonnellate). Differente è il quadro che emerge dai dati relativi al trasporto sulle distanze medio-lunghe, dove si evidenzia una maggiore differenziazione delle tipologie di merci trasportate; i quattro principali gruppi sono: minerali greggi o manufatti (con una quota del 14,6 per cento), derrate alimentari e foraggiere (13,2 per cento), cementi, calci, materiali da costruzione manufatti (12,7 per cento) e prodotti metallurgici (11,1 per cento); nell'insieme essi superano il 50 per cento del trasportato su percorrenze superiori ai 50 chilometri (con oltre 329 milioni di tonnellate).

Nel prospetto 3.2 viene presentata la disaggregazione del totale trasportato per ciascuno dei 24 gruppi secondo il titolo di trasporto e il tipo di trasporto. In particolare, sono riportate le quote percentuali del trasportato secondo le quattro modalità afferenti le due variabili di classificazione: conto proprio e conto terzi per il titolo di trasporto, nonché trasporti locali e su distanze medio-lunghe per il tipo di trasporto. Per il gruppo cementi, calci, materiali da costruzione manufatti gli operatori in conto terzi movimentano oltre 106 milioni di tonnellate, pari al 47 per cento del totale trasportato, di cui il 26,2 per cento sulle percorrenze superiori ai 50 chilometri e il 20,8 per cento sulle distanze inferiori ai 50 chilometri. Le ditte in conto proprio trasportano oltre 119 milioni di tonnellate pari al 53 per cento del totale movimentato; una quota pari al 9,6 per cento percorre distanze medio-lunghe e il 43,4 per cento copre le tratte comprese nei 50 chilometri. Le imprese che operano in conto terzi, movimentano per il gruppo minerali greggi o manufatti oltre 149 milioni di tonnellate, pari al 42,6 per cento del totale trasportato; questa quota si ripartisce per il 18 per cento su percorsi a medio-lungo raggio e per il 24,6 per cento su distanze inferiori ai 50 chilometri. Le ditte che operano in conto proprio trasportano oltre

201 milioni di tonnellate, pari al 57,4 per cento del trasportato complessivo, di cui l'8,6 per cento su tratte a medio-lunga percorrenza e il 48,8 per cento per trasporti in ambito locale (inferiori ai 50 chilometri).

Prospetto 3.2 – Trasporti complessivi per gruppo merceologico, tipo di trasporto e titolo di trasporto – Anno 2003
(valori percentuali su dati in tonnellate)

| GRUPPI MERCEOLOGICI | classi di distanza | conto proprio | conto terzi | totale trasportato |
|--|------------------------------------|---------------|-------------|--------------------|
| Cereali | trasporti locali | 20,8 | 16,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 16,3 | 46,0 | |
| Patate, legumi, frutta fresca | trasporti locali | 15,7 | 11,4 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 19,2 | 53,7 | |
| Animali vivi, barbabietole da zucchero | trasporti locali | 9,8 | 30,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 11,7 | 47,6 | |
| Legno e sughero | trasporti locali | 19,3 | 13,6 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 19,1 | 48,0 | |
| Tessili, cascami, altre materie prime animali o vegetali | trasporti locali | 16,6 | 7,4 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 19,3 | 56,8 | |
| Derrate alimentari, foraggiere | trasporti locali | 10,8 | 15,7 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 11,8 | 61,7 | |
| Oleaginosi | trasporti locali | 14,1 | 8,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 13,0 | 63,9 | |
| Combustibili minerali solidi | trasporti locali | 1,4 | 22,3 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 2,2 | 74,1 | |
| Petrolio greggio | trasporti locali | 2,9 | 0,0 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 0,0 | 97,1 | |
| Prodotti petroliferi | trasporti locali | 18,0 | 17,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 11,6 | 52,5 | |
| Minerali di ferro, rottami e polvere | trasporti locali | 35,7 | 11,1 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 18,7 | 34,4 | |
| Altri minerali e cascami non ferrosi | trasporti locali | 16,6 | 23,7 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 8,2 | 51,5 | |
| Prodotti metallurgici | trasporti locali | 13,5 | 16,6 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 9,4 | 60,5 | |
| Cementi, calci, materiali da costruzione manufatti | trasporti locali | 43,4 | 20,8 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 9,6 | 26,2 | |
| Minerali greggi o manufatti | trasporti locali | 48,8 | 24,6 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 8,6 | 18,0 | |
| Concimi naturali e manufatti | trasporti locali | 11,7 | 14,1 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 12,1 | 62,2 | |
| Prodotti carbochimici, catrami | trasporti locali | 31,7 | 20,4 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 12,1 | 62,2 | |
| Prodotti chimici esclusi carbochimici o catrami | trasporti locali | 5,8 | 15,7 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 6,6 | 72,0 | |
| Cellulosa e avanzi di carta | trasporti locali | 10,2 | 14,7 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 4,4 | 70,6 | |
| Veicoli, materiale da trasporto, macchine, motori | trasporti locali | 19,8 | 14,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 9,9 | 55,3 | |
| Articoli metallici | trasporti locali | 17,9 | 15,5 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 18,4 | 48,2 | |
| Vetro, vetreria, ceramica | trasporti locali | 6,7 | 26,1 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 7,9 | 59,4 | |
| Cuoio, tessuti, abbigliamento, altri manufatti | trasporti locali | 9,0 | 12,9 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 8,0 | 70,2 | |
| Articoli diversi | trasporti locali | 9,3 | 21,2 | 100,0 |
| | trasporti su distanze medio-lunghe | 6,6 | 62,8 | |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Il trasporto di derrate alimentari e foraggiere si svolge prioritariamente sulle distanze medio-lunghe. In particolare, gli operatori in conto terzi trasportano oltre 89 milioni di tonnellate di prodotti afferenti a questo gruppo merceologico, con una quota del 77,4 per cento del totale trasportato; di questa quota, il 61,7 per cento riguarda percorsi superiori a 50 chilometri e il 15,7 per cento l'ambito locale (inferiore a 50 chilometri). Le ditte

che operano in conto proprio movimentano oltre 26 milioni di tonnellate, pari al 22,6 per cento dell'intera quantità trasportata; di questa quota l'11,8 per cento afferisce a trasporti a medio-lungo raggio e il 10,8 per cento a quelli su distanze inferiori a 50 chilometri.

I prospetti 3.3 e 3.4 presentano per il conto terzi e per il conto proprio oltre alle tonnellate trasportate, anche le misure di traffico espresse in tonnellate-chilometro.

Il trasporto in conto terzi (Prospetto 3.3), movimentava complessivamente oltre 5 miliardi di tonnellate-chilometro sulle brevi percorrenze e oltre 144 miliardi di tonnellate-chilometro sulle tratte con distanze medio-lunghe. Sotto il profilo delle tipologie merceologiche, i gruppi "minerali greggi o manufatti" e "cementi, calci, materiali da costruzione manufatti" movimentano, rispettivamente, circa 1.750 milioni e 1.015 milioni di tonnellate-chilometro, corrispondenti al 31,1 per cento e al 18 per cento del totale trasportato sulle brevi distanze; le derrate alimentari e foraggiere presentano una movimentazione di oltre 508 milioni di tonnellate-chilometro, pari a circa il 9 per cento del totale sulle percorrenze inferiori a 50 chilometri. Sulle percorrenze a medio-lungo raggio, le derrate alimentari con il 15,4 per cento, i prodotti metallurgici con il 12,5 per cento, (pari, rispettivamente, ad oltre 22 e 18 miliardi di tonnellate-chilometro) e i cementi, calci, materiali da costruzione manufatti con circa il 7,3 per cento (pari ad oltre 10 miliardi di tonnellate-chilometro), rappresentano le tipologie merceologiche maggiormente trasportate.

Prospetto 3.3 – Trasporti complessivi in conto terzi per tipo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003

| GRUPPI MERCEOLOGICI | Trasporto locale (fino a 50 km) | | Trasporto su distanze medio- lunghe | | Totale | |
|--|------------------------------------|-------------------|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Tonnellate | Tkm (migliaia) |
| Cereali | 4.932.272 | 142.431 | 13.400.177 | 3.466.269 | 18.332.449 | 3.608.700 |
| Patate, legumi, frutta fresca | 2.558.863 | 65.368 | 12.023.672 | 6.562.311 | 14.582.535 | 6.627.679 |
| Animali vivi, barbabietole da zucchero | 1.821.195 | 60.483 | 2.800.808 | 731.062 | 4.622.003 | 791.545 |
| Legno e sughero | 3.351.555 | 76.406 | 11.839.838 | 3.599.195 | 15.191.393 | 3.675.601 |
| Tessili, cascami, altre materie prime animali o vegetali | 741.329 | 18.344 | 5.696.835 | 2.130.918 | 6.438.164 | 2.149.262 |
| Derrate alimentari, foraggiere | 18.070.528 | 508.573 | 71.039.854 | 22.267.449 | 89.110.382 | 22.776.022 |
| Oleaginosi | 305.995 | 9.798 | 2.187.107 | 771.656 | 2.493.102 | 781.454 |
| Combustibili minerali solidi | 615.566 | 18.029 | 2.047.990 | 391.060 | 2.663.556 | 409.089 |
| Petrolio greggio | - | - | 63.692 | 10.658 | 63.692 | 10.658 |
| Prodotti petroliferi | 12.719.084 | 337.871 | 37.353.615 | 6.074.655 | 50.072.699 | 6.412.526 |
| Minerali di ferro, rottami e polvere | 1.703.880 | 39.102 | 5.259.143 | 1.538.336 | 6.963.023 | 1.577.438 |
| Altri minerali e cascami non ferrosi | 520.701 | 12.063 | 1.133.160 | 446.784 | 1.653.861 | 458.847 |
| Prodotti metallurgici | 16.782.151 | 414.918 | 61.328.666 | 18.017.951 | 78.110.817 | 18.432.869 |
| Cementi, calci, materiali da costruzione manufatti | 46.867.206 | 1.015.156 | 59.231.239 | 10.641.632 | 106.098.445 | 11.656.788 |
| Minerali greggi o manufatti | 86.265.953 | 1.750.485 | 63.235.226 | 10.593.598 | 149.501.179 | 12.344.083 |
| Concimi naturali e manufatti | 875.515 | 23.408 | 3.865.219 | 1.064.728 | 4.740.734 | 1.088.136 |
| Prodotti carbochimici, catrami | 2.757.215 | 70.229 | 5.224.471 | 1.235.127 | 7.981.686 | 1.305.356 |
| Prodotti chimici esclusi carbochimici o catrami | 6.042.813 | 165.548 | 27.728.041 | 9.806.727 | 33.770.854 | 9.972.275 |
| Cellulosa e avanzi di carta | 1.905.308 | 34.889 | 9.145.381 | 3.009.338 | 11.050.689 | 3.044.227 |
| Veicoli, materiale da trasporto, macchine, motori | 4.362.747 | 97.793 | 16.139.306 | 6.980.834 | 20.502.053 | 7.078.627 |
| Articoli metallici | 1.682.095 | 38.733 | 5.244.729 | 1.779.391 | 6.926.824 | 1.818.124 |
| Vetro, vetreria, ceramica | 4.950.736 | 88.912 | 11.259.234 | 3.977.895 | 16.209.970 | 4.066.807 |
| Cuoio, tessuti, abbigliamento, altri manufatti | 4.285.611 | 118.249 | 23.355.454 | 9.258.315 | 27.641.065 | 9.376.564 |
| Articoli diversi | 21.148.721 | 519.936 | 62.593.321 | 19.995.147 | 83.742.042 | 20.515.083 |
| TOTALE | 245.267.039 | 5.626.724 | 513.196.178 | 144.351.036 | 758.463.217 | 149.977.760 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

La modalità di trasporto in conto proprio (Prospetto 3.4) movimentava oltre 6 miliardi e 851 milioni di tonnellate-chilometro sulle brevi percorrenze e 17 miliardi e 254 milioni di tonnellate-chilometro su quelle medio-lunghe. Per quanto concerne la disaggregazione merceologica delle merci trasportate su distanze inferiori a 50 chilometri, i minerali greggi o manufatti pesano per il 45 per cento delle tonnellate-chilometro, il gruppo relativo a cementi, calci, materiali da costruzione manufatti ne rappresenta il 25,3 per cento e i prodotti metallurgici il 4,3 per cento.

Prospetto 3.4 – Trasporti complessivi in conto proprio per tipo di trasporto e gruppo merceologico – Anno 2003

| GRUPPI MERCEOLOGICI | Trasporto locale (fino a 50 km) | | Trasporto su distanze medio- lunghe | | Totale | |
|--|------------------------------------|-------------------|--|-------------------|--------------------|-------------------|
| | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Tonnellate | Tkm (migliaia) | Tonnellate | Tkm (migliaia) |
| Cereali | 6.071.775 | 152.887 | 4.745.015 | 673.250 | 10.816.790 | 826.137 |
| Patate, legumi, frutta fresca | 3.522.114 | 87.351 | 4.300.671 | 760.082 | 7.822.785 | 847.433 |
| Animali vivi, barbabietole da zucchero | 575.714 | 14.177 | 690.682 | 147.622 | 1.266.396 | 161.799 |
| Legno e sughero | 4.763.042 | 112.496 | 4.700.816 | 795.790 | 9.463.858 | 908.286 |
| Tessili, cascami, altre materie prime animali o vegetali | 1.663.363 | 30.970 | 1.935.260 | 349.908 | 3.598.623 | 380.878 |
| Derrate alimentari, foraggiere | 12.476.878 | 291.417 | 13.608.940 | 2.439.192 | 26.085.818 | 2.730.609 |
| Oleaginosi | 482.259 | 9.771 | 444.893 | 76.614 | 927.152 | 86.385 |
| Combustibili minerali solidi | 38.902 | 1.008 | 59.807 | 5.764 | 98.709 | 6.772 |
| Petrolio greggio | 1.875 | 11 | - | - | 1.875 | 11 |
| Prodotti petroliferi | 12.846.302 | 263.617 | 8.288.239 | 962.484 | 21.134.541 | 1.226.101 |
| Minerali di ferro, rottami e polvere | 5.461.667 | 124.604 | 2.866.831 | 313.853 | 8.328.498 | 438.457 |
| Altri minerali e cascami non ferrosi | 365.381 | 4.060 | 180.802 | 37.428 | 546.183 | 41.488 |
| Prodotti metallurgici | 13.674.836 | 295.015 | 9.537.357 | 1.555.101 | 23.212.193 | 1.850.116 |
| Cementi, calci, materiali da costruzione manufatti | 97.864.561 | 1.736.592 | 21.695.274 | 2.546.575 | 119.559.835 | 4.283.167 |
| Minerali greggi o manufatti | 171.121.337 | 3.087.576 | 30.005.120 | 2.926.653 | 201.126.457 | 6.014.229 |
| Concimi naturali e manufatti | 726.339 | 15.288 | 751.954 | 120.011 | 1.478.293 | 135.299 |
| Prodotti carbochimici, catrami | 4.285.040 | 103.776 | 1.259.786 | 146.580 | 5.544.826 | 250.356 |
| Prodotti chimici esclusi carbochimici o catrami | 2.216.398 | 51.400 | 2.546.314 | 492.987 | 4.762.712 | 544.387 |
| Cellulosa e avanzi di carta | 1.321.488 | 27.156 | 574.892 | 56.211 | 1.896.380 | 83.367 |
| Veicoli, materiale da trasporto, macchine, motori | 5.786.509 | 119.128 | 2.900.177 | 481.576 | 8.686.686 | 600.704 |
| Articoli metallici | 1.953.436 | 43.103 | 2.005.368 | 385.300 | 3.958.804 | 428.403 |
| Vetro, vetreria, ceramica | 1.267.575 | 23.097 | 1.489.380 | 270.813 | 2.756.955 | 293.910 |
| Cuoio, tessuti, abbigliamento, altri manufatti | 2.980.772 | 64.398 | 2.661.219 | 627.380 | 5.641.991 | 691.778 |
| Articoli diversi | 9.292.948 | 193.083 | 6.599.825 | 1.083.406 | 15.892.773 | 1.276.489 |
| TOTALE | 360.760.511 | 6.851.981 | 123.848.622 | 17.254.580 | 484.609.133 | 24.106.561 |

Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

All'interno del trasporto in conto proprio effettuato su tratte a medio-lungo raggio, il gruppo minerali greggi o manufatti pesa per circa il 16,9 per cento, i cementi, calci, materiali da costruzione manufatti per il 14,7 e le derrate alimentari per il 14,1 per cento del totale delle tonnellate-chilometro trasportate. Il trasporto di petrolio greggio per via stradale rappresenta, sia per gli operatori in conto terzi sia per quelli che operano in conto proprio, una tipologia merceologica marginale, con un'incidenza sul totale delle tonnellate-chilometro inferiore allo 0,1 per cento.

3.3 L'aggregazione in macrobranche

La necessità di operare una riaggregazione delle tipologie merceologiche in un numero ristretto di macrobranche nasce dall'esigenza di effettuare più agevolmente particolari intersezioni tra variabili di trasporto rilevanti dal punto di vista analitico. Nello specifico, si adotta una classificazione che aggrega in cinque macrobranche i 24 gruppi merceologici considerati in precedenza, secondo lo schema riportato nel prospetto 3.5.

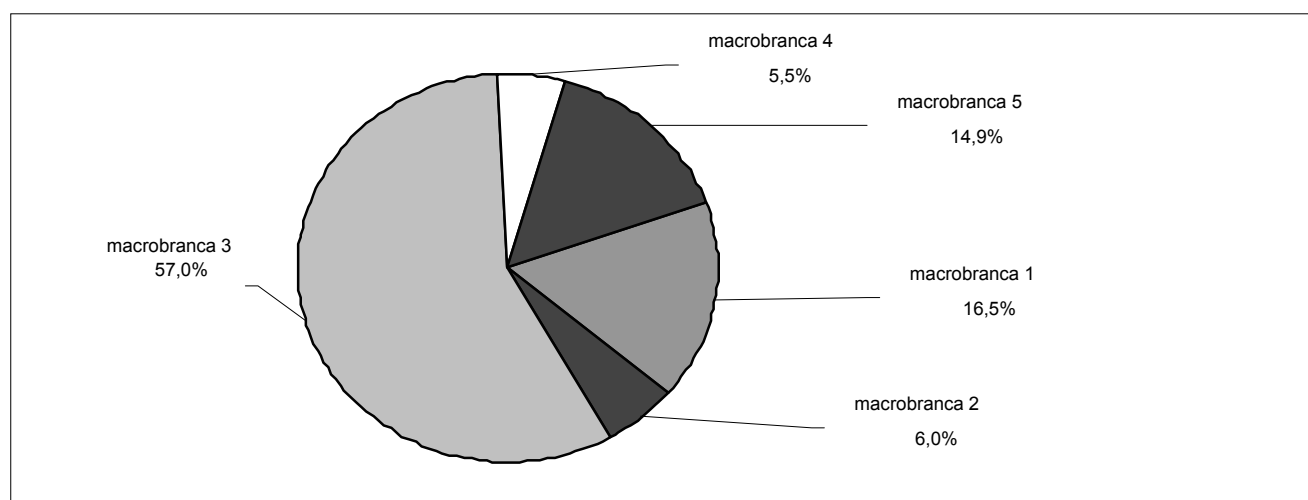
Prospetto 3.5 – Classificazione per macrobrancha merceologica

| MACROBRANCA MERCEOLOGICA | gruppi merceologici (a) |
|--------------------------|---|
| 1 | Prodotti agricoli e animali vivi; derrate alimentari e foraggiere |
| 2 | Petrolio greggio; combustibili e minerali solidi; prodotti petroliferi |
| 3 | Minerali ferrosi; prodotti metallurgici; minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione |
| 4 | Concimi; prodotti chimici; prodotti carbonchimici; cellulosa |
| 5 | Macchine e attrezzature; veicoli; cuoio; tessuti e abbigliamento; merci diverse |

(a) Classificazione internazionale Nst/R a 24 gruppi merceologici (Appendice A.1).

La figura 3.6 mette in evidenza che per i trasporti interni la macrobrancha 3 (minerali ferrosi; prodotti metallurgici; minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione) risulta prevalente, con il 57 per cento delle merci complessivamente movimentate sul territorio nazionale, per una quantità di oltre 688 milioni di tonnellate.

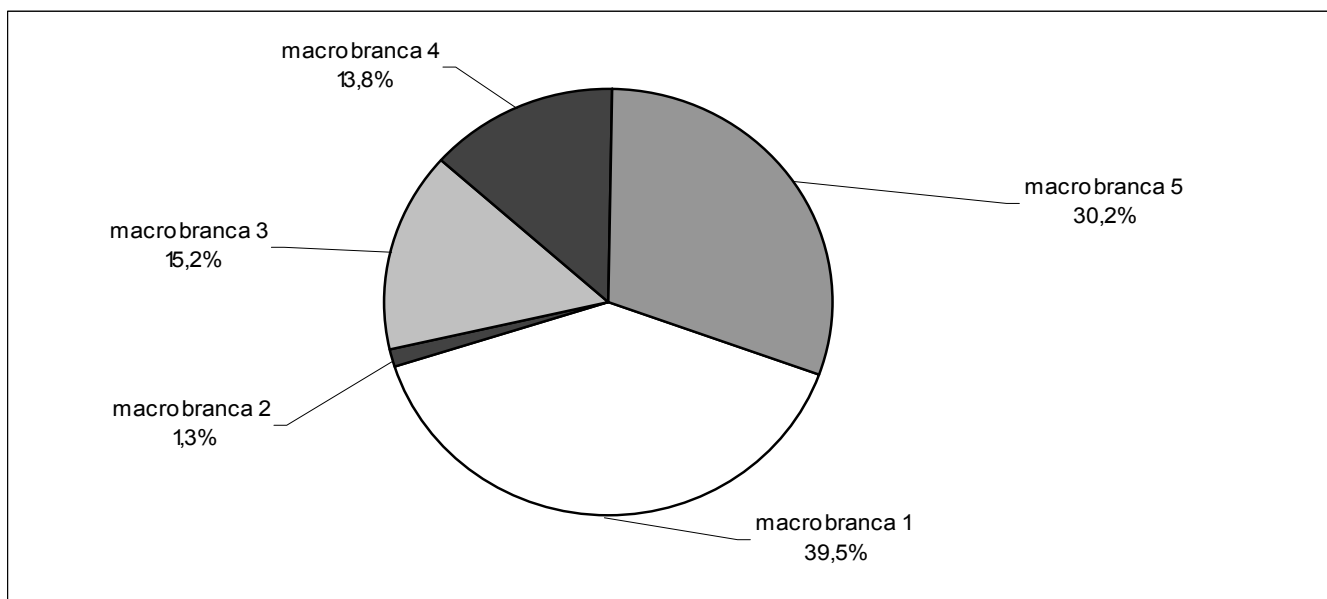
Figura 3.6 – Trasporti interni per macrobrancha merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Considerando il traffico con i paesi stranieri, la macrobrancha 1 (prodotti agricoli e animali vivi; derrate alimentari e foraggiere) presenta il peso più elevato all'interno dei flussi di merce provenienti dall'estero, con il 39,5 per cento (corrispondente ad oltre 7 milioni e 343 mila tonnellate) del totale (Figura 3.7).

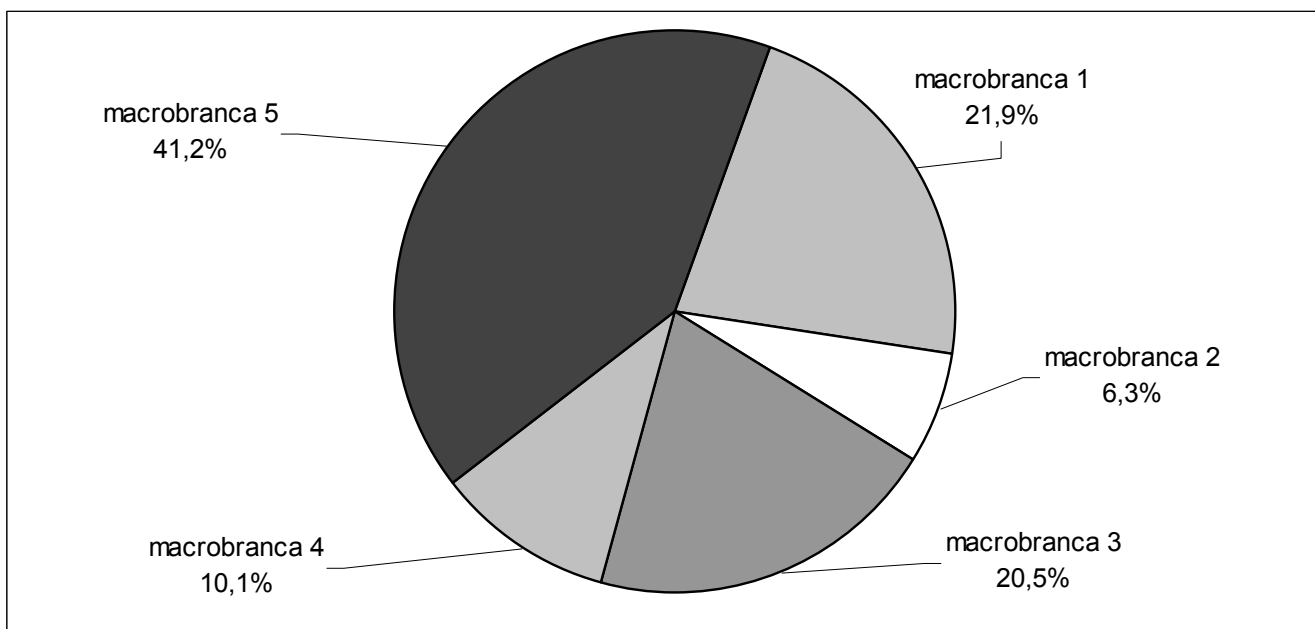
Figura 3.7 – Trasporto con origine estero per macrobranca merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Nel trasporto con destinazione estero (Figura 3.8) risulta prevalente la macrobranca 5 (macchine e attrezzature; veicoli; cuoio; tessuti e abbigliamento; merci diverse) con il 41,2 per cento del totale, pari a oltre 8 milioni e 297 mila tonnellate. Quest'ultimo raggruppamento comprende alcuni prodotti che caratterizzano l'export italiano come per esempio l'abbigliamento, le calzature, gli articoli manufatti in cuoio, i mobili e gli oggetti d'arredamento; le macrobranche 1 e 3 rappresentano, rispettivamente, il 21,9 per cento e il 20,5 per cento dei flussi di merce con destinazione estero.

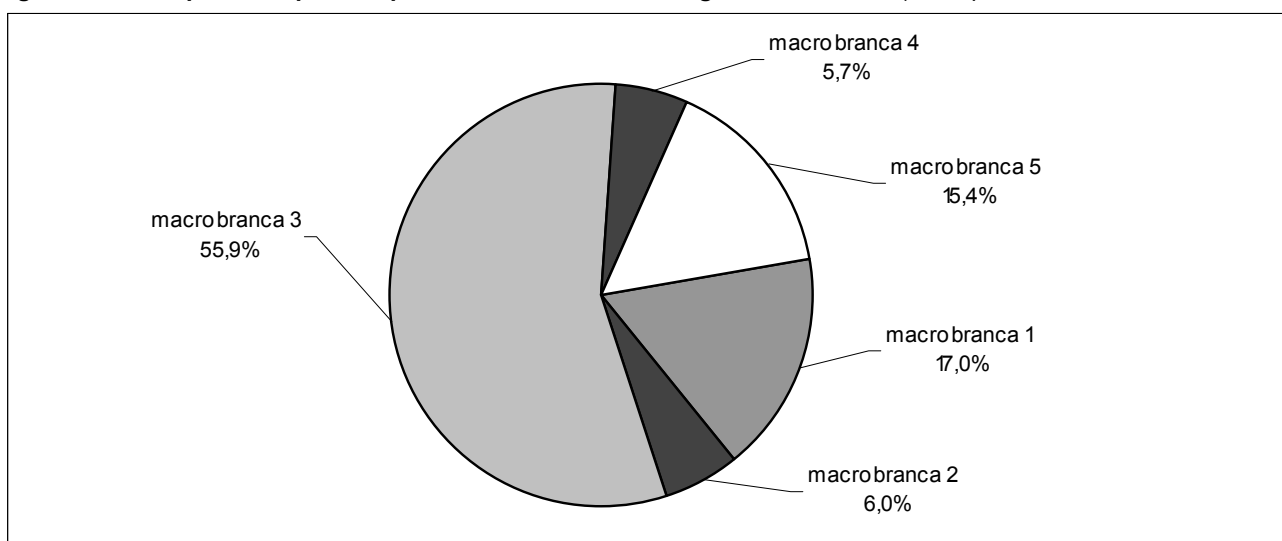
Figura 3.8 – Trasporto con destinazione estero per macrobranca merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

A livello complessivo (Figura 3.9) la composizione percentuale per macrobranche merceologiche rispecchia essenzialmente la struttura dei traffici interni, dato il ruolo preponderante di questi movimenti rispetto a quelli con l'estero.

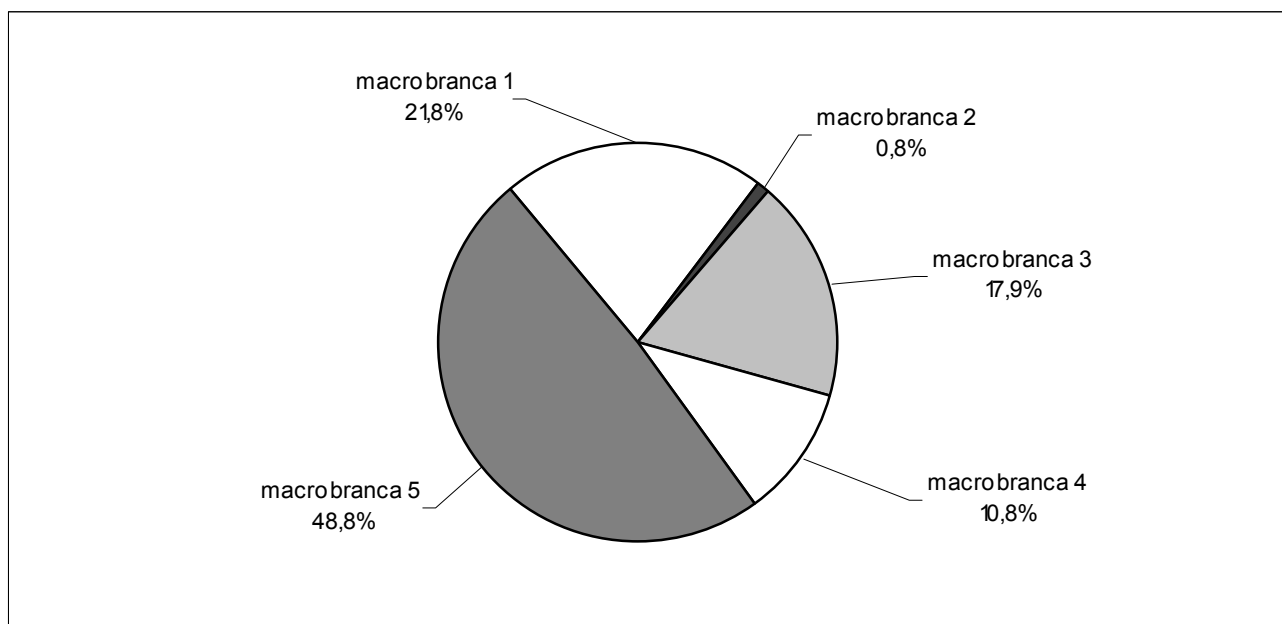
Figura 3.9 – Trasporti complessivi per macrobranca merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

Per quanto concerne i trasporti effettuati dai veicoli italiani su territorio straniero (cabotaggio e cross-trade), è la tipologia macchine e veicoli, oggetti e merci diverse (macrobranca 5) a prevalere, con oltre 1 milione e 439 mila tonnellate, pari al 48,8 per cento (Figura 3.10).

Figura 3.10 – Cabotaggio e cross-trade per macrobranca merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)

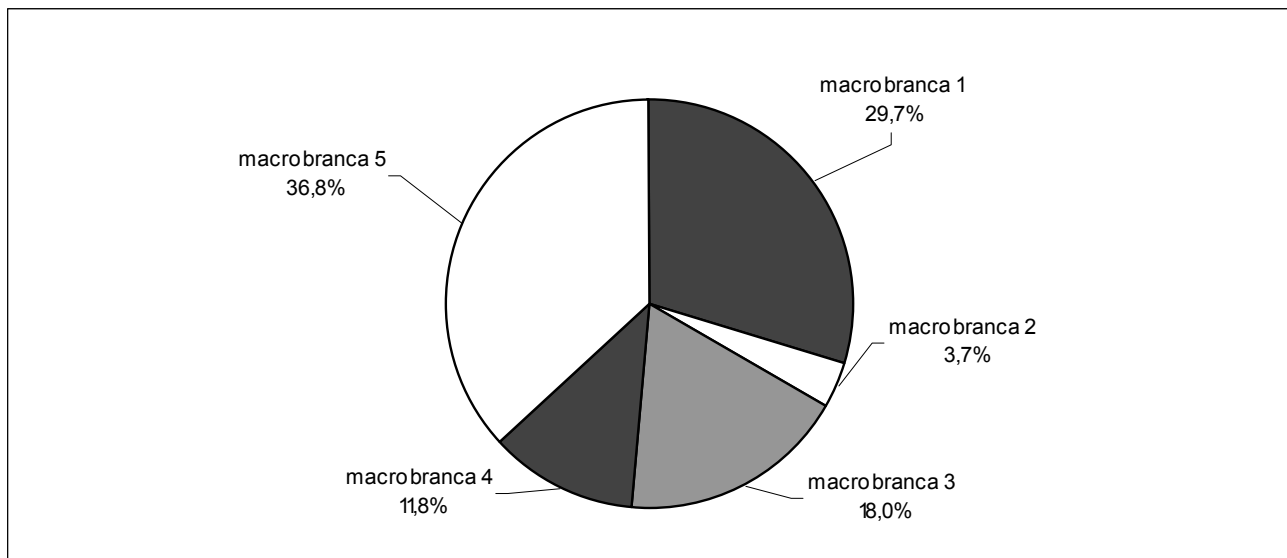


Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

La ripartizione merceologica del complesso dei trasporti internazionali (Figura 3.11) mostra una prevalenza della macrobranca 5 (macchine e attrezzature; veicoli; cuoio; tessuti e abbigliamento; merci diverse),

con una quota del 36,8 per cento, e di quella 1 (prodotti agricoli e animali vivi; derrate alimentari e foraggiere), con un'incidenza del 29,7 per cento). La macrobranca 2 (petrolio greggio, combustibili minerali solidi, prodotti petroliferi) rappresenta solo il 3,7 per cento del totale.

Figura 3.11 – Trasporti internazionali per macrobranca merceologica – Anno 2003 (valori percentuali su dati in tonnellate)



Fonte: Istat, Indagine Trasporto merci su strada

4. Aspetti metodologici

4.1 Caratteristiche dell'indagine Trasporto merci su strada

La rilevazione campionaria sul trasporto merci su strada trae la propria base normativa dalla Direttiva Cee n. 46/78 e successive modifiche, dalla Direttiva Cee n. 462/89 e dal Regolamento Ue n. 1172/98. L'osservazione statistica del trasporto merci su strada fornisce informazioni sul fenomeno con particolare riguardo alla merce trasportata, alle direttrici di percorrenza, al titolo di trasporto.

L'unità di rilevazione è costituita dal singolo automezzo di portata utile non inferiore ai 35 quintali che, per le proprie caratteristiche tecniche, può effettuare il trasporto di merci su strada. L'universo coincide con l'apposito archivio gestito e aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici (ex Motorizzazione civile) che provvede anche all'estrazione del campione sulla base delle indicazioni fornite dall'Istat. Sono esclusi dal campo di osservazione tutti gli automezzi di proprietà di enti appartenenti alla Pubblica amministrazione.

Già dal 2002 è stata introdotta una modifica alla rilevazione, per quanto riguarda la dimensione temporale del fenomeno. Si è passati da uno schema che prevedeva la scelta di una settimana per ciascun trimestre ad uno che ne considera sette (a settimane alterne) per ciascun trimestre. Il nuovo schema corrisponde, quindi, ad una rilevazione semi-continua che, accettando l'ipotesi di sostanziale somiglianza del fenomeno rilevato tra le settimane inserite nella rilevazione e quelle escluse, dovrebbe implicare una copertura pressoché completa del fenomeno stesso. Il disegno di campionamento prevede un campione stratificato delle unità di osservazione (rappresentate dagli autoveicoli) che ricadono nel campo di osservazione. Dall'anno 2002 la stratificazione del collettivo di automezzi è stata, per necessità operative, ridotta passando dalle precedenti 1120 celle-strato alle attuali 126. Queste sono il risultato dell'incrocio tra le regioni di immatricolazione del veicolo (più le Province autonome di Trento e Bolzano-Bozen), il titolo di trasporto (conto proprio o conto terzi), nonché la dimensione d'impresa espressa dal numero di automezzi di portata utile non inferiore ai 35 quintali posseduti dalla stessa (tre classi dimensionali).

L'estrazione delle singole unità da rilevare è di tipo casuale senza reimmissione dell'unità estratta. Le singole unità, gli automezzi di portata utile non inferiore ai 35 quintali, hanno nell'archivio un cospicuo corredo informativo: provincia e anno di immatricolazione, portata utile, numero di assi, targa, partita Iva o codice fiscale dell'impresa proprietaria, denominazione sociale e indirizzo della stessa, numero di automezzi in possesso dell'impresa. Queste informazioni rendono possibile la stratificazione e l'indagine postale. Per l'anno 2003 sono stati inviati circa 80.000 questionari (20.000 per ogni trimestre di osservazione) con una percentuale di risposta di circa il 50 per cento.

Un aspetto cruciale dell'indagine è costituito dalla qualità dell'archivio degli autoveicoli da cui si estrae il campione soggetto alla rilevazione. I controlli effettuati su tale archivio hanno segnalato la presenza di unità che non avrebbero dovuto far parte dell'universo e delle quali sono stati individuati due tipi distinti:

- automezzi che, pur in attività, non svolgono il trasporto merci su strada;
- automezzi che, pur non essendo più in attività, sono ancora presenti nell'archivio.

Vengono riportate in archivio, inoltre, tutte le immatricolazioni, pochissime radiazioni e rari trasferimenti di proprietà o di possesso. Si è, quindi, in presenza di un archivio che cresce progressivamente nel tempo e che, non incorporando i passaggi di proprietà, non sempre individua in maniera corretta la localizzazione (con riferimento all'impresa proprietaria o utilizzatrice) delle unità di rilevazione; ciò può produrre distorsioni nei coefficienti di riporto all'universo. Il fenomeno è causa anche di mancate risposte quando l'unità di osservazione non esiste più o, pur esistendo ancora, è stata ceduta ad altra impresa.

Una soluzione, per quanto parziale, al problema è basata sull'ipotesi che gli automezzi effettivamente operanti non superano una certa età. L'archivio utilizzato contiene più del 50 per cento di automezzi di età superiore a 11 anni ma tale quota non è compatibile né con i livelli tecnologici del settore né con le esigenze del trasporto di merci (economicità, sicurezza e velocità). È stata fissata, quindi, ad 11 anni l'età limite oltre la quale gli autoveicoli sono eliminati dall'archivio utilizzato nella rilevazione. Tale operazione ha però la conseguenza di escludere forzatamente dal campione una frazione, pur molto limitata, del circolante effettivo.

Il trasporto può essere effettuato in conto proprio da un veicolo della stessa azienda produttrice della merce movimentata o di quella che la commercia, oppure può essere affidato ad un'impresa di trasporto, la quale lo effettua per conto di altra impresa, in conto terzi, dietro corresponsione di un prezzo per il servizio reso.

Il trasporto di ciascuna merce può essere segmentato in più viaggi ognuno dei quali è rilevato in maniera del tutto indipendente dagli altri. Si perdono, così, le connotazioni del luogo di origine (o produzione) e del luogo di destinazione (o impiego); inoltre le stesse quantità di beni sono conteggiate più volte e precisamente ogniqualvolta esse sono caricate su un mezzo di trasporto. Si consideri che l'unità di rilevazione è costituita dal veicolo e dalla sua attività e non dalla singola partita di merce. È possibile, quindi, che le merci rilevate tramite un mezzo di trasporto possano essere rilevate anche su un altro mezzo, nella stessa settimana di rilevazione oppure in una diversa. Non si tratta di duplicazioni in quanto l'oggetto della rilevazione è tutto ciò che viene trasportato su qualsiasi veicolo in un determinato periodo. Più correttamente la rilevazione interessa il traffico di merci e non la distribuzione delle stesse e se il traffico richiede più operazioni elementari di trasporto e vale a dire più operazioni di carico-scarico, le stesse merci tendono ad essere rilevate più volte.

Il numero delle operazioni di carico e scarico dipende essenzialmente da due fattori che interagiscono: il tipo di merce e la geografia del tragitto. Il tipo di merce determina le caratteristiche della catena distributiva (grossisti, dettaglianti, operatori logistici) cui corrisponde una o più di una operazione di carico-scarico, anche a distanza di tempo. La geografia del tragitto, può rendere necessario l'intervento di diversi vettori (autotrasporto, ferrovie, navigazione marittima e aerea) con operazioni di carico e scarico che interrompono il percorso che unisce il luogo di origine con quello di destinazione finale della merce. Da questo punto di vista potrebbe essere opportuno adottare in luogo dei termini "origine" e "destinazione" i più appropriati "carico" e "scarico", ma per ragioni di continuità storica sono mantenuti i primi.

Il fenomeno del trasporto merci su strada viene misurato, nel presente contesto, dalle tonnellate e dalle tonnellate-chilometro. Per meglio comprendere le diversità intrinseche fra le due unità di misura può essere utile un esempio.

Una partita di merce del peso di 6 tonnellate viene caricata nella località A per essere trasportata nella località B. Le due località distano tra loro 100 chilometri. Viene, quindi, effettuato un trasporto di 6 tonnellate per 100 chilometri oppure un trasporto di 600 tonnellate-chilometro.

Se nella località C, che dista 30 chilometri da A e 70 chilometri da B, la merce viene scaricata e caricata su un altro mezzo, vengono effettuati due viaggi di 6 tonnellate ciascuno, da A a C e da C a B, per un totale di 12 tonnellate, mentre in termini di tonnellate-chilometro niente si modifica in quanto per i due viaggi si ha:

$$6t \times 30km + 6t \times 70km = 6t \times (30 + 70)km = 600tkm$$

Si definisce, quindi tonnellata-chilometro il prodotto tra il peso delle singole partite di merci trasportate e il percorso, misurato in chilometri, effettuato dalle stesse.

Delle due unità di misura utilizzate e cioè le tonnellate e le tonnellate-chilometro, la prima bene si presta alla misura delle quantità trasportate, la seconda, la invece, è una buona misura dell'attività del servizio di trasporto prestato. A sua volta, il rapporto tra tonnellate-chilometro trasportate e tonnellate corrispondenti, esprime per ogni data aggregazione il numero di chilometri percorsi, mediamente, da ciascuna tonnellata di merce.

Nell'indagine sono rilevate unicamente le operazioni di trasporto effettuate con veicoli immatricolati in Italia; esse sono distinte in trasporti interni, quando sia il luogo di carico sia quello di scarico sono situati sul territorio italiano e in trasporti internazionali, nel caso in cui almeno uno dei due luoghi (carico o scarico) sia esterno ai confini italiani; qualora il luogo di carico e quello di scarico siano situati all'estero, si ha un'operazione di cabotaggio (per le definizioni si veda il Glossario). Quest'ultimo è stato definitivamente liberalizzato nell'ambito dell'Unione europea dal luglio 1998.

4.2 Il disegno di campionamento

Per il tipo di stime richieste all'indagine sul trasporto merci su strada è necessario predisporre un piano di campionamento che tenga conto di varie caratteristiche del fenomeno. Le unità di rilevazione sono costituite dagli automezzi con portata utile non inferiore ai 35 quintali, e dai trattori stradali che possono effettuare il trasporto merci su strada. Le variabili di stratificazione sono costituite da:

- regione di immatricolazione dell'automezzo;
- titolo di trasporto (conto proprio o conto terzi);
- dimensione di impresa (da uno a tre veicoli, da quattro a dieci veicoli, più di dieci veicoli).

Ordinando e numerando le celle-strato così ottenute, si ottengono S domini (nel presente caso $S = 126$) in ognuno dei quali si osserva il fenomeno ottenendo sia il dato campionario sia, mediante l'utilizzo dei coefficienti di riporto, la stima a livello di popolazione.

Si definisca con $y_{\bar{s}}$ la quantità rilevata nel campione relativo al dominio \bar{s} . Tale quantità è la somma delle quantità trasportate dagli $\bar{n}_{\bar{s}}$ autoveicoli campionati. Sulla base di tale informazione, si assume che il quantitativo medio trasportato da ogni singolo automezzo nel campione e nel dominio \bar{s} sia $\frac{y_{\bar{s}}}{\bar{n}_{\bar{s}}}$

Si suppone che per ciascun dominio la media calcolata per il campione sia rappresentativa della media effettiva. Ne segue che per ottenere una stima della quantità complessivamente trasportata nel dominio \bar{s} del collettivo si dovrà moltiplicare la quantità mediamente trasportata da ogni autoveicolo campionato del dominio per il numero $N_{\bar{s}}$ degli autoveicoli del dominio stesso:

$$Y_{\bar{s}} = N_{\bar{s}} \frac{y_{\bar{s}}}{\bar{n}_{\bar{s}}} = \frac{N_{\bar{s}}}{\bar{n}_{\bar{s}}} y_{\bar{s}}$$

In tale relazione i rapporti $\frac{N_{\bar{s}}}{\bar{n}_{\bar{s}}}$ hanno la funzione di espandere al collettivo i valori $y_{\bar{s}}$ rilevati nel campione e sono denominati coefficienti di espansione o coefficienti di riporto all'universo.

Per una determinata settimana di osservazione, la stima della quantità totale nel collettivo considerato è pari alla somma delle quantità stimate in ciascuno dei 126 domini:

$$\sum_{s=1}^{126} Y_s = \sum_{s=1}^{126} \frac{N_s}{\bar{n}_s} y_s$$

La stima per l'intero trimestre è ottenuta tenendo conto del numero effettivo delle settimane, w , che compongono il trimestre e, pertanto, essa sarà pari a:

$$w \sum_{s=1}^{126} Y_s = w \sum_{s=1}^{126} \frac{N_s}{\bar{n}_s} y_s$$

Il numero dei veicoli campionati \bar{n}_s rappresenta la dimensione effettiva del campione ed è inferiore o al massimo uguale alla dimensione teorica n_s dello stesso. Se si osserva solo una parte del collettivo si commette certamente un errore tanto più grande quanto più piccola è la quota del collettivo osservata, cosicché la dimensione del campione può essere fissata sulla base della grandezza dell'errore ritenuta accettabile. Fissato il margine di errore, la dimensione n_s è, quindi, calcolata e su di essa si fonda l'intero disegno campionario.

Nella prassi delle rilevazioni parziali, e in particolare nelle indagini postali come questa sul trasporto di merci su strada, si verifica che non tutti i questionari inviati ritornino compilati per cui al valore teorico di n_s , cui è associato il margine accettato di errore, si sostituisce un valore inferiore, \bar{n}_s , cui si associa un margine di errore più elevato.

La numerosità del campione è stata prefissata in 80.000 unità per trimestre (circa 2850 per ciascuna settimana di osservazione). Per determinare l'errore di campionamento ex post, si accetta l'ipotesi che le sette

settimane di osservazione, distribuite su tutto l'arco del trimestre, siano perfettamente rappresentative dell'intero periodo.

Per la determinazione dell'errore effettivo di campionamento si tiene conto dei questionari effettivamente pervenuti e utilizzati per ottenere il dato campionario. Le variabili più importanti rilevate sono costituite dalle tonnellate e dai chilometri percorsi dalle stesse e, per esse, viene misurato l'errore campionario.

Si può considerare ogni cella-strato elementare come un universo a sé di numerosità $N_{r,t,c}$ dal quale estrarre, in blocco, un campione casuale semplice di numerosità $n_{r,t,c}$. Pur ponendoci nella condizione più sfavorevole di non conoscere la distribuzione del carattere, il campione a livello di regione e titolo di trasporto è da ritenere sufficientemente grande (con $n_{r,t} \geq 30$); in tali condizioni è lecito fare ricorso al teorema del limite centrale per il quale anche se il carattere k esaminato non si distribuisce normalmente, le medie campionarie \hat{k} tendono a distribuirsi normalmente, al crescere delle dimensioni del campione, con media e varianza fornite rispettivamente da

$$E(\hat{k}) = \bar{k} \quad \text{e} \quad \sigma_{\hat{k}}^2 = \frac{N-n}{N-1} \frac{\sigma_k^2}{n}$$

In tal modo, nell'universo dei campioni possibili che si ottiene dal collettivo dato, la frequenza relativa dei campioni con media \hat{k} che differisce dal vero valore al massimo della quantità $\pm z_{\beta} \sigma_k$ è uguale a $1 - \beta$. Si ottiene, in tal modo l'intervallo di confidenza per \bar{k} al livello β

$$\text{fr} \left\{ \hat{k} - z_{\beta} \sigma_k \leq \bar{k} \leq \hat{k} + z_{\beta} \sigma_k \right\} = 1 - \beta$$

dove con z_{β} si è indicato il valore della distribuzione normale standardizzata in corrispondenza del livello di confidenza $1 - \beta$. Sostituendo, nell'intervallo di confidenza, al posto di σ_k una sua stima σ_k^* e ponendo

$$\varepsilon = \pm z_{\beta} \sqrt{\frac{N-n}{N-1}} \sigma_k^* / \sqrt{n}$$

si ottengono i valori dei semintervalli intorno alla media presupposta vera al livello $\beta = 0,05$. Il rapporto $\frac{\varepsilon}{\bar{k}}$ (coefficiente di variazione) fornisce l'errore di campionamento percentuale a livello trimestrale e annuale.

Di seguito si riportano i valori degli errori di campionamento percentuali, calcolati a posteriori, al livello di fiducia del 95 per cento, per i singoli trimestri e per l'intero anno 2002, per le variabili tonnellate e chilometri (Prospetto 4.1).

Prospetto 4.1 – Errori di campionamento percentuali a livello trimestrale e annuale – Anno 2003

| PERIODI | Tonnellate | Km |
|---------------|------------|------|
| I trimestre | 0,97 | 1,60 |
| II trimestre | 1,00 | 1,67 |
| III trimestre | 0,90 | 1,63 |
| IV trimestre | 0,91 | 1,61 |
| Anno 2003 | 0,45 | 0,78 |

Glossario

- Autoarticolato:** complesso di veicoli costituito da un trattore e da un semirimorchio.
- Autocarro:** veicolo stradale destinato esclusivamente o principalmente al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse.
- Autotrasporto in conto proprio:** trasporto di cose effettuato da persona fisica o giuridica munita di apposita licenza e di uno o più veicoli (di proprietà o in usufrutto) idonei all'esercizio di tale attività, accessoria di altra attività economica considerata principale per l'impresa stessa.
- Autotrasporto di cose per conto terzi:** attività economica professionale mediante la quale un imprenditore munito di apposita licenza e di uno o più veicoli idonei (di proprietà o in usufrutto), effettua, dietro corrispettivo, la prestazione di servizi di trasporto ordinati da un mittente.
- Autotreno:** complesso di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice.
- Autoveicoli per trasporti specifici:** veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo.
- Autoveicoli per uso speciale:** veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature, nonché delle persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse.
- Autoveicolo stradale:** veicolo stradale munito di un motore che costituisce il suo unico mezzo di propulsione, usualmente destinato al trasporto su strada di persone o di cose oppure alla trazione su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose.
- Autoveicolo stradale per il trasporto di merci:** autoveicolo stradale isolato (autocarro) o complesso di veicoli (autotreno o autoarticolato) adibito al trasporto di merci.
- Cabotaggio:** trasporto stradale tra un luogo di carico e un luogo di scarico situati nello stesso Paese, effettuato con un veicolo registrato in un Paese diverso (ad esempio un vettore francese che effettua un trasporto tra due località italiane). Può prevedere il transito attraverso uno o più Paesi terzi.
- Cassa mobile:** unità di carico per il trasporto di merce, utilizzata nel trasporto intermodale strada-rotaia, di dimensioni standard.
- Chilometri medi:** chilometri percorsi mediamente da una tonnellata di merce. Tale misura è ottenuta come la media delle percorrenze relative a ciascuna partita di merci, ponderata con le quantità trasportate.
- Container:** cassa speciale di dimensioni standard per il trasporto di merce, rinforzata, sovrapponibile e che può essere trasbordata orizzontalmente o verticalmente. Utilizzati nel trasporto terrestre-intermodale.
- Cross-trade:** trasporto internazionale su strada in cui il luogo di carico è situato in un Paese diverso da quello del luogo di scarico, e il trasporto è effettuato da un vettore registrato in un Paese terzo (ad esempio un vettore italiano che effettua un trasporto tra Grecia e Turchia).
- Immatricolazione:** iscrizione in un registro dei veicoli stradali, tenuto da un organismo ufficiale (per l'Italia è la Motorizzazione civile), indipendentemente dal fatto che tale iscrizione comporti o meno la consegna della targa d'immatricolazione.
- Interporto:** complesso infrastrutturale comprendente strutture e servizi integrati, finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi, e in collegamento con porti, aeroporti e grandi vie di comunicazione.
- Merci pericolose:** tipi di merce classificate come pericolose in base alla Direttiva 94/55/EC; il trasporto di merci pericolose è regolamentato, dal punto di vista autorizzativo e logistico, da apposita normativa Comunitaria (Adr).

Motrice: trattore stradale.

Nst/R: nomenclatura delle merci definita in ambito europeo (vedi pubblicazione dell'Ufficio statistico della Comunità europea, edizione 1968).

Operazione elementare di trasporto: il trasporto di un tipo di merce dal luogo di carico al luogo di scarico.

Portata utile: capacità di carico del vettore dichiarata ammissibile dall'autorità competente del Paese d'immatricolazione del veicolo.

Pubblico registro automobilistico (Pra): in esso vengono registrati gli atti pubblici inerenti ai trasferimenti di proprietà, di diritti reali nonché le iscrizioni di privilegi e ipoteche di tutti gli autoveicoli immatricolati in Italia.

Rete stradale: l'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione terrestri essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli a guida libera.

Rimorchio: veicolo stradale per il trasporto di cose concepito per essere trainato da un autoveicolo stradale.

Semirimorchio: veicolo costruito in modo tale che parte di esso si sovrapponga all'unità motrice e che una parte notevole della sua massa o del suo carico sia sopportata da detta motrice.

Tipo di merce: classificazione delle merci trasportate secondo Nst/R.

Tonnellata-km (Tkm): unità di misura del traffico che indica il trasporto di una tonnellata di merce per un chilometro di strada; le Tkm relative ad una operazione di trasporto sono calcolate come prodotto tra la quantità trasportata e i chilometri percorsi da una singola partita di merce.

Trattore stradale: veicolo destinato esclusivamente al traino di rimorchi o semirimorchi.

Traffico: la quantità di trasporto realizzata.

Transito: passaggio di un veicolo (carico o vuoto) attraverso la rete stradale di uno o più Paesi nei quali non vengono effettuati né carichi né scarichi di cose.

Trasporti internazionali: operazione di trasporto in cui almeno una fra le località di carico e/o di scarico sia situata in un paese diverso da quello in cui il veicolo è registrato (ad esempio un vettore italiano che effettua un trasporto da Torino a Lione).

Trasporti interni o nazionali: operazione di trasporto in cui ambedue le località di carico e di scarico sono situati all'interno del Paese in cui il veicolo è registrato.

Trasporto di merci su strada: qualsiasi spostamento di cose da un luogo di carico ad un luogo di scarico, effettuato per mezzo di un autoveicolo stradale destinato al trasporto di merci.

Viaggio a vuoto: viaggio in cui il veicolo si muove tra due località senza carico; non vengono effettuate operazioni elementari di trasporto.

Viaggio con carico: viaggio in cui si effettuano una o più operazioni elementari di trasporto.

Appendice

A.1 - Classificazione Nst/R a 24 gruppi merceologici

| GRUPPO MERCEOLOGICO | Descrizione |
|------------------------|--|
| 1..... | Cereali |
| 2..... | Patate, ortaggi, legumi freschi o congelati e frutta fresca |
| 3..... | Animali vivi, barbabietole da zucchero |
| 4..... | Legno e sughero |
| 5..... | Materie tessili e cascami, altre materie prime di origine animale o vegetale (compresi pelli, gomma, piante e fiori) |
| 6..... | Derrate alimentari e foraggiere, conserve, frutta e legumi secchi, bevande, congelati (esclusi legumi e ortaggi), tabacchi, ghiaccio, paglia e fieno, cibi per animali |
| 7..... | Oleaginosi |
| 8..... | Combustibili minerali solidi |
| 9..... | Petrolio greggio |
| 10..... | Prodotti petroliferi |
| 11..... | Minerali di ferro, rottami e polveri d'altoforno |
| 12..... | Altri minerali e cascami non ferrosi |
| 13..... | Prodotti metallurgici, semi-lavorati siderurgici, laminati e lamine di acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro-leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e di acciaio, laminati, profilati, filo di ferro ed elementi per strade ferrate, metalli non ferrosi (rame, zinco, alluminio, piombo, eccetera) |
| 14..... | Cementi, calci, materiali da costruzione manufatti |
| 15..... | Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, altre pietre, terre e minerali connessi, gesso |
| 16..... | Concimi naturali e manufatti |
| 17..... | Prodotti carbochimici e catrami, benzoli, pece e altri prodotti greggi di carbone o gas naturali |
| 18..... | Prodotti chimici (ad esclusione dei prodotti carbochimici o dei catrami), prodotti chimici di base, allumina, coloranti, materie plastiche grezze, prodotti medicinali, farmaceutici e per profumeria, prodotti per pulire e lucidare, articoli pirotecnici, munizioni per la caccia e per lo sport |
| 19..... | Cellulosa, avanzi di carta e pasta per carta |
| 20..... | Veicoli e materiali da trasporto, macchine, motori anche smontati e parti, cavi e materiale elettrico |
| 21..... | Articoli metallici, elementi da costruzione finiti o in metallo |
| 22..... | Vetro, vetriere, prodotti della ceramica |
| 23..... | Cuoio, tessuti, abbigliamento, articoli manufatti diversi, articoli di gomma naturale, carta, cartoni, stampati, mobilio nuovo |
| 24..... | Articoli diversi, imballaggi vuoti, traslochi, rifiuti, spurghi |

A.2 - Questionario



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI



istituto nazionale di statistica

ISTAT-SER/TMS

INDAGINE CAMPIONARIA TRASPORTO MERCI SU STRADA

SETTIMANA DI ATTIVITA' _____

DAL / / AL / /

VEICOLO CAMPIONE _____

PROVINCIA

TARGA

ATTIVITA' ECONOMICA _____

(specificare)

| | | |
|--|---|-------------------------------|
| Carburante consumato nella settimana (Litri) _____ | DATI SUL VEICOLO | |
| Percorrenza del veicolo nella settimana (Km) _____ | PORTATA UTILE AUTOCARRO | Q.li <input type="checkbox"/> |
| N. addetti dell'impresa (imprenditori, operai, impiegati, artisti, ecc.) _____ | PORTATA UTILE DEL RIMORCHIO O SEMIRIMORCHIO | Q.li <input type="checkbox"/> |
| | NUMERO ASSI DEL RIMORCHIO O SEMIRIMORCHIO | <input type="checkbox"/> |

| Numero del viaggio | Mercato trasportata | | Q.li | Località di carico (o partenza del viaggio a vuoto) Provincia o Stato estero (a) | Località di scarico (o arrivo del viaggio a vuoto) Provincia o Stato estero (b) | KM percorsi CON CARICO | Aspetto del carico cod. Lista C | KM percorsi A VUOTO |
|--------------------|---------------------|----------------------------|------|--|---|------------------------|---------------------------------|---------------------|
| | cod. Lista A | se pericolosa cod. Lista B | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | |

(a) Per i trasporti internazionali effettuati durante la settimana indicare gli Stati attraversati:

- Stati attraversati: 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____
 - Stati attraversati: 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

Se l'intero veicolo o parte d'esso è stato caricato su altro mezzo compilare il riquadro seguente

| | | | | | | |
|---|--------------------|----|---|----|-----------------------|----------------------|
| INTERO AUTOMEZZO <input type="checkbox"/> | Numero del viaggio | da | a | Km | indicare nave o treno | Q.li (se con carico) |
| VEICOLO SEMIRIMORCHIO <input type="checkbox"/> | | | | | | |

SEGRETO STATISTICO, OBBLIGO DI RISPOSTA, TUTELA DELLA RISERVATEZZA E DIRITTI DEGLI INTERESSATI
 I dati raccolti nell'ambito della presente indagine sono tutelati dal segreto statistico e sottoposti alle regole stabilite, a tutela della riservatezza, dal Regolamento CE n. 322/97, dalla legge n.675/96 e successive modificazioni e integrazioni (art. 1, finalità e definizioni; 8, responsabile; 10, informazioni rese al momento della raccolta; 13, diritti dell'interessato). Essi possono essere esternalizzati o comunicati soltanto in forma aggregata, secondo modalità che rendano non identificabili gli interessati, ai sensi dell'art. 9 del d.lgs. n. 322/89, come modificato dall'art. 12 del d.lgs. n. 281/99. I dati possono essere utilizzati solo per scopi statistici, in base a quanto stabilito dall'art. 9 del d.lgs. n. 322/89. La presente indagine rientra tra le rilevazioni di interesse pubblico inserite nel programma statistico nazionale (PSN), approvato con DPCM 27 dicembre 2001 (SO n. 1 alla GU n. 1 del 02.01.2002). E' fatto obbligo alle amministrazioni, enti ed organismi pubblici nonché ai soggetti privati, di fornire tutti i dati e le notizie richieste dal modello di rilevazione, ai sensi dell'art.7 del d.lgs.n.322/89 e del D.P.R. 4 marzo 2002 (GU n.88 del 15.04.02). Coloro che non forniscono i dati o che li forniscono scientemente eretti od incompleti sono soggetti alle sanzioni amministrative previste dall'art. 11 del d.lgs. n. 322/89. Titolare della rilevazione è l'ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA. Il responsabile della rilevazione è il Direttore del Dipartimento delle statistiche economiche.

PAGINA DA RISPEDIRE

A.3 - Siti web

Automobil club d'Italia (Aci): www.aci.it

Assologistica: www.assologistica.it

Autostrade: www.autostrade.it

Conferenza europea dei ministri dei trasporti (Cemt): <http://www1.oecd.org/cem/>

Eurostat: www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Federtrasporto: www.federtrasporto.it

Uniontrasporti: www.uniontrasporti.it

Confetra: www.confetra.com

Istat – Istituto nazionale di statistica: www.istat.it

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – www.infrastrutturetrasporti.it

Nazioni Unite – Commissione economica per l'Europa Un/Ece: www.unece.org

Oecd: www.oecd.org

Transport research laboratory: www.trl.co.uk


Transport research board: www.nas.edu/trb/

Ufficio studi e statistica delle Camere di commercio: <http://starnet.infocamere.it/>








R.T.I. CSR srl - SYSTEM GRAPHIC srl
Finito di Stampare nel mese di Maggio 2005 - Copie 750
Stabilimento: CSR
Via di Pietralata,157 – Roma


Serie *Informazioni* - Volumi pubblicati


Anno 2004

1. *Statistiche sulla ricerca scientifica. Consuntivo 2000 – Previsioni 2001-2002*
2. *La produzione dell'industria tessile e dell'abbigliamento – Statistica per trimestri – Anno 2001* 
3. *I bilanci consuntivi delle comunità montane. Anno 2001* 
4. *Statistica annuale della produzione industriale. Anno 2001* 
5. *I consumi energetici delle imprese industriali. Anno 2000* 
6. *La situazione finanziaria delle famiglie e degli individui in Italia e in Europa. Anni 1994-2000* 
7. *Le notifiche delle malattie infettive in Italia. Anni 2000-2001* 
8. *I laureati e lo studio - Inserimento professionale dei laureati. Indagine 2001* 
9. *I bilanci consuntivi delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura. Anno 2000* 
10. *La presenza straniera in Italia: caratteristiche socio-demografiche - Permessi di soggiorno al 1° gennaio degli anni 2001, 2002, 2003* 
11. *La mortalità per causa nelle regioni italiane. Anni 2000 e 2002* 
12. *Statistiche sull'innovazione delle imprese. Anni 1998-2000*
13. *I viaggi in Italia e all'estero nel 2002* 
14. *L'assistenza residenziale in Italia: regioni a confronto. Anno 2000* 
15. *Dimissioni dagli istituti di cura per aborto spontaneo. Anno 2000*
16. *Struttura e attività degli istituti di cura. Anni 2000 - 2001*
17. *Cultura, socialità e tempo libero. Anno 2002* 
18. *La sicurezza dei cittadini. Reati, vittime, percezione della sicurezza e sistemi di protezione. Anno 2002* 
19. *Conti economici delle imprese. Anno 1998* 
20. *La produzione dell'industria tessile e dell'abbigliamento – Statistica per trimestri – Anno 2002* 
21. *Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2003*
22. *La produzione libraria nel 2002 - Dati definitivi*
23. *I bilanci consuntivi delle amministrazioni provinciali. Anno 2001* 
24. *Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti. Anno 2002*
25. *La produzione industriale dei prodotti chimici e delle fibre sintetiche e artificiali - Statistica per trimestri – Anno 2002* 
26. *Trasporto merci su strada. Anno 2002* 
27. *I servizi pubblici e di pubblica utilità. Anno 2002* 
28. *Tavole di mortalità della popolazione italiana - Regioni, province e grandi comuni. Anno 2000*
29. *I consumi energetici nelle imprese industriali. Anno 2001* 
30. *Conti economici delle imprese. Anno 1999* 
31. *I bilanci consuntivi degli enti previdenziali. Anno 2002* 
32. *Durate e funzionalità del processo civile dopo la riforma del giudice unico di primo grado. Anni 2001-2002* 
33. *Dimissioni dagli istituti di cura per aborto spontaneo in Italia. Anno 2001*
34. *Statistiche del turismo. Anno 2002* 
35. *Gli interventi e i servizi sociali delle amministrazioni provinciali. Anno 2001* 
36. *Stili di vita e condizioni di salute - Indagine multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana" - Anno 2002* 
37. *Statistica annuale della produzione industriale. Anno 2002* 
38. *Interruzioni volontarie della gravidanza in Italia. Anni 2000 -2001*
39. *Valore aggiunto ai prezzi di base dell'agricoltura per regione. Anni 1998-2003* 

Anno 2005

1. *I viaggi in Italia e all'estero nel 2003 - Indagine multiscopo sulle famiglie "Viaggi e vacanze" - Anno 2003* 
2. *Le notifiche delle malattie infettive in Italia. Anno 2002*
3. *Statistiche del trasporto aereo. Anno 2002*
4. *I bilanci consuntivi delle regioni e delle province autonome – Anno 2001* 
5. *I bilanci consuntivi delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura – Anno 2001* 
6. *Conti economici delle imprese - Anno 2000* 
7. *I diplomati universitari e il mercato del lavoro – Inserimento professionale dei diplomati universitari. Indagine 2002* 
8. *Statistiche sulla ricerca scientifica. Consuntivo 2001 – Previsioni 2002-2003*
9. *I bilanci consuntivi delle amministrazioni provinciali – Anno 2002* 
10. *Trasporto merci su strada. Anno 2003* 

 dati forniti su floppy disk

 dati forniti su cd-rom



*Produzione editoriale
&
Altri servizi*

La produzione editoriale

LE PUBBLICAZIONI A CARATTERE GENERALE

Annuario statistico italiano 2004
pp. XXIV-808+1 cd-rom; € 43,50
ISBN 88-458-1119-0

Bollettino mensile di statistica
pp. 208 circa; € 11,00
ISSN 0021-3136

Compendio statistico italiano 2004
pp. 360; € 10,00
ISBN 88-458-0857-2

Italian Statistical Abstract 2002
pp. 308; € 10,00
ISBN 88-458-1094-1

Metodologie e tecniche di tutela della riservatezza nel rilascio di informazione statistica
Metodi e norme, n. 20, edizione 2004
pp. 196; € 12,50
ISBN 88-458-1148-4

Proceedings of the 17th Roundtable on Business Survey Frames
Rome, 26-31 October 2003
Volume I e II
Essays, n. 15/2004
pp. 546; € 34,00
ISBN 88-458-1128-X

Rapporto annuale
La situazione del Paese nel 2003
pp. XXXII-516; € 23,00
ISBN 88-458-1109-3
ISSN 1594-3135

Rapporto annuale
La situazione del Paese nel 2003
pp. XXXII-516+1 cd-rom; € 28,00
ISBN 88-458-1110-7

LE NOVITÀ EDITORIALI A CARATTERE TEMATICO

▶ AMBIENTE E TERRITORIO

Contabilità ambientale e "risposte" del sistema socio-economico: dagli schemi alle realizzazioni
Annali di statistica, n. 1 - Roma 2003
pp. 616; € 36,00
ISBN 88-458-0658-8

Principali fattori agricoli di pressione sull'ambiente (*) - Anno 1998
Argomenti, n. 27, edizione 2003
pp. 288+1 disk; € 25,00
ISBN 88-458-1088-7

▶ POPOLAZIONE

Popolazione e movimento anagrafico dei comuni
anno 2002
Annuari, n. 15, edizione 2004
pp. 268+1 cd-rom; € 25,00
ISBN 88-458-1137-9

Tavole di mortalità della popolazione italiana
anno 2000
Informazioni, n. 28, edizione 2004
pp. 312; € 24,00
ISBN 88-458-1138-7

▶ SANITÀ E PREVIDENZA

Applying Acs to Causes of Death Statistics in Italy
Some Clues on Implementation, Bridge Coding and Further Steps
Essays, n. 13/2004
pp. 80; € 8,00
ISBN 88-458-0852-1

Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti (*)
anno 2002
Informazioni, n. 24, edizione 2004
pp. 76; € 8,00
ISBN 88-458-1133-6

I bilanci consuntivi degli enti previdenziali (*)
anno 2002
Informazioni, n. 31, edizione 2004
pp. 110+1 cd-rom; € 16,50
ISBN 88-458-1142-5

Death Certificate and Certification Practices: an International Comparison
Essays, n. 14/2004
pp. 80; € 8,00
ISBN 88-458-0853-X

Dimissioni dagli istituti di cura per aborto spontaneo in Italia
anno 2001
Informazioni, n. 33, edizione 2004
pp. 88; € 8,00
ISBN 88-458-1144-1

Informazione statistica e politiche per la promozione della salute
Atti del convegno
Roma 10-11-12 settembre 2002
pp. 408+1 cd-rom; € 36,50
ISBN 88-458-1135-2

L'interruzione volontaria di gravidanza in Italia
anni 2000-2001
Informazioni, n. 38, edizione 2004
pp. 126; € 11,50
ISBN 88-458-0855-6

Le notifiche di malattie infettive in Italia
anno 2002
Informazioni, n. 2, edizione 2005
pp. 128; € 22,00
ISBN 88-458-0862-7

Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)
I - I trattamenti pensionistici
anno 2002
Annuari, n. 3, edizione 2004
pp. 116+1 cd-rom; € 15,50
ISBN 88-458-1122-0

Le pubblicazioni con (*) sono riportate in più settori editoriali



Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)

II - I beneficiari delle prestazioni pensionistiche - Anno 2002
Annuari, n. 4, edizione 2005
pp. 156+1 cd-rom; € 17,50
ISBN 88-458-0864-5

CULTURA

I diplomati e lo studio (*)

Percorsi di studio e di lavoro dei diplomati - Indagine 2001
Informazioni, n. 30, edizione 2003
pp. 108+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1082-8

I laureati e lo studio (*)

Inserimento professionale dei laureati - Indagine 2001
Informazioni, n. 8, edizione 2004
pp. 112+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1105-0

I laureati e il mercato del lavoro (*)

Inserimento professionale dei laureati - Indagine 2001
Informazioni, n. 31, edizione 2003
pp. 292+2 disk; € 25,00
ISBN 88-458-1083-6

La produzione libraria nel 2002

Dati definitivi
Informazioni, n. 22, edizione 2004
pp. 80; € 7,50
ISBN 88-458-1131-X

Statistiche culturali

anni 2000-2001
Annuari, n. 42, edizione 2004
pp. 252; € 20,00
ISBN 88-458-1136-0

FAMIGLIA E SOCIETÀ

Alcuni indicatori del mercato del lavoro dal Panel europeo sulle famiglie (*)

Italia, anni 1994-2000
Europa, anni 1994-1999
Informazioni, n. 26, edizione 2003
pp. 128+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1075-5

I consumi delle famiglie

anno 2002
Annuari, n. 9, edizione 2004
pp. 180+1 disk; € 17,50
ISBN 88-458-1101-8

Famiglie, abitazioni e zona in cui si vive

anno 2002
Informazioni, n. 36, edizione 2003
pp. 104+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1092-5

I servizi pubblici e di pubblica utilità: utilizzo e soddisfazione

anno 2002
Informazioni, n. 27, edizione 2004
pp. 164+1 cd-rom; € 19,00
ISBN 88-458-1130-1

La sicurezza dei cittadini. Reati, vittime, percezione della sicurezza e sistemi di protezione (*)

anno 2002
Informazioni, n. 18, edizione 2004
pp. 280+1 cd-rom; € 27,00
ISBN 88-458-1124-7

La situazione finanziaria delle famiglie e degli individui in Italia e in Europa

anni 1994-2000
Informazioni, n. 6, edizione 2004
pp. 208+1 disk; € 25,00
ISBN 88-458-1103-4

I viaggi in Italia e all'estero nel 2003 (*)

Informazioni, n. 1, edizione 2005
pp. 96+1 cd-rom; € 12,50
ISBN 88-458-0861-0

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti (*)

anno 2002
Informazioni, n. 24, edizione 2004
pp. 76; € 8,00
ISBN 88-458-1133-6

I bilanci consuntivi degli enti previdenziali (*)

anno 2002
Informazioni, n. 31, edizione 2004
pp. 110+1 cd-rom; € 16,50
ISBN 88-458-1142-5

I bilanci consuntivi delle amministrazioni provinciali

anno 2001
Informazioni, n. 23, edizione 2004
pp. 44+1 cd-rom; € 13,00
ISBN 88-458-1132-8

I bilanci consuntivi e i servizi delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura

anno 2000
Informazioni, n. 9, edizione 2004
pp. 56+1 disk; € 13,00
ISBN 88-458-1106-9

Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)

I - I trattamenti pensionistici anno 2002
Annuari, n. 3, edizione 2004
pp. 116+1 cd-rom; € 15,50
ISBN 88-458-1122-0

Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)

II - I beneficiari delle prestazioni pensionistiche - Anno 2002
Annuari, n. 4, edizione 2005
pp. 156+1 cd-rom; € 17,50
ISBN 88-458-0864-5

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)

Consuntivo 2000
Previsioni 2001-2002
Informazioni, n. 1, edizione 2004
pp. 94; € 7,50
ISBN 88-458-1096-8

GIUSTIZIA

La criminalità minorile nei grandi centri urbani

anno 2001
Informazioni, n. 33, edizione 2003
pp. 88+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-1085-2

Durate e funzionalità del processo civile dopo la riforma del giudice unico di primo grado

anni 2001-2002
Informazioni, n. 32, edizione 2004
pp. 228+1 cd-rom; € 25,00
ISBN 88-458-1143-3

La sicurezza dei cittadini. Reati, vittime, percezione della sicurezza e sistemi di protezione (*)

anno 2002
Informazioni, n. 18, edizione 2004
pp. 280+1 cd-rom; € 27,00
ISBN 88-458-1124-7

Statistiche giudiziarie civili

anno 2002
Annuari, n. 11, edizione 2004
pp. 252; € 20,00
ISBN 88-458-1140-9

Statistiche giudiziarie penali

anno 2002
Annuari, n. 11, edizione 2004
pp. 544; € 31,00
ISBN 88-458-1121-2

CONTI NAZIONALI

Contabilità nazionale Tomo 1 - Conti economici nazionali - Anni 1992-2003

Annuari, n. 9, edizione 2005
pp. 236; € 22,00
ISBN 88-458-0862-9

Valore aggiunto ai prezzi di base dell'agricoltura per regione

anni 1998-2003
Informazioni, n. 39, edizione 2004
pp. 136+1 cd-rom; € 16,50
ISBN 88-458-0860-2

LAVORO

Alcuni indicatori del mercato del lavoro dal Panel europeo sulle famiglie (*)

Italia, anni 1994-2000
Europa, anni 1994-1999
Informazioni, n. 26, edizione 2003
pp. 128+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1075-5

Classificazione delle attività economiche - Ateco 2002

+ Guida alla classificazione
Metodi e norme, n. 18, edizione 2003
pp. 404 + 32; € 25,50
ISBN 88-458-1086-0

I diplomati e lo studio (*)

Percorsi di studio e di lavoro dei diplomati - Indagine 2001
Informazioni, n. 30, edizione 2003
pp. 108+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1082-8

Forze di lavoro

Media 2003
Annuari, n. 9, edizione 2004
pp. 296; € 20,00
ISBN 88-458-0859-9

I laureati e lo studio (*)

Inserimento professionale dei laureati - Indagine 2001
Informazioni, n. 8, edizione 2004
pp. 112+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-1105-0

I laureati e il mercato del lavoro (*)

Inserimento professionale dei laureati - Indagine 2001
Informazioni, n. 31, edizione 2003
pp. 292+2 disk; € 25,00
ISBN 88-458-1083-6

L'organizzazione dei tempi di lavoro: la diffusione degli orari "atipici"

Argomenti, n. 28, edizione 2004
pp. 212; € 20,00
ISBN 88-458-1116-6

Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)

I - I trattamenti pensionistici anno 2002
Annuari, n. 3, edizione 2004
pp. 116+1 cd-rom; € 15,50
ISBN 88-458-1122-0

Statistiche della previdenza e dell'assistenza sociale (*)

II - I beneficiari delle prestazioni pensionistiche - Anno 2002
Annuari, n. 4, edizione 2005
pp. 156+1 cd-rom; € 17,50
ISBN 88-458-0864-5

PREZZI

Numeri indici dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno

Base 2000=100
Metodi e norme, n. 22, edizione 2004
pp. 96; € 8,00
ISBN 88-458-0856-4

Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2003

Informazioni, n. 21, edizione 2004
pp. 168; € 12,50
ISBN 88-458-1127-1

AGRICOLTURA

Aspetti socio-rurali in agricoltura anno 1999

Argomenti, n. 26, edizione 2003
pp. 288; € 20,00
ISBN 88-458-1087-9

Principali fattori agricoli di pressione sull'ambiente (*)

anno 1998
Argomenti, n. 27, edizione 2003
pp. 288+1 disk; € 25,00
ISBN 88-458-1088-7

INDUSTRIA

I consumi energetici delle imprese industriali

anno 2001
Informazioni, n. 29, edizione 2004
pp. 44+1 cd-rom; € 13,00
ISBN 88-458-1139-5

Conti economici delle imprese (*) anno 2000

Informazioni, n. 6, edizione 2005
pp. 128+1 cd-rom; € 17,00
ISBN 88-458-0868-8

La produzione dell'industria dei prodotti chimici e delle fibre sintetiche e artificiali

Statistica per trimestri - Anno 2001
Informazioni, n. 34, edizione 2003
pp. 56+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-1089-5

La produzione dell'industria tessile e dell'abbigliamento

Statistica per trimestri - Anno 2002
Informazioni, n. 20, edizione 2004
pp. 56+1 cd-rom; € 13,00
ISBN 88-458-1126-3

Statistica annuale della produzione industriale - Anno 2002

Informazioni, n. 37, edizione 2004
pp. 50+1 cd-rom; € 13,00
ISBN 88-458-1151-4

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)

Consuntivo 2000
Previsioni 2001-2002
Informazioni, n. 1, edizione 2004
pp. 94; € 7,50
ISBN 88-458-1096-8

Statistiche sull'innovazione nelle imprese

anni 1998-2000
Informazioni, n. 12, edizione 2004
pp. 172; € 14,00
ISBN 88-458-1112-3

SERVIZI

Conti economici delle imprese (*) anno 2000

Informazioni, n. 6, edizione 2005
pp. 128+1 cd-rom; € 17,00
ISBN 88-458-0868-8

Statistiche del trasporto aereo anno 2002

Informazioni, n. 3, edizione 2005
pp. 44+1 cd-rom; € 13,00
ISBN 88-458-0865-3

Statistiche del turismo

anno 2002
Informazioni, n. 34, edizione 2004
pp. 140+1 cd-rom; € 16,50
ISBN 88-458-1145-X

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)

Consuntivo 2000
Previsioni 2001-2002
Informazioni, n. 1, edizione 2004
pp. 94; € 7,50
ISBN 88-458-1096-8

I viaggi in Italia e all'estero nel 2003 (*)

Informazioni, n. 1, edizione 2005
pp. 96+1 cd-rom; € 12,50
ISBN 88-458-0861-0

COMMERCIO ESTERO

Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2003

1. Merci, servizi, investimenti diretti
2. Paesi, settori, regioni
+ *L'Italia nell'economia internazionale Rapporto ICE 2003-2004* + 1 cd-rom
+ Sintesi del Rapporto ICE
Annuari, n. 6, edizione 2004
pp. 368 + 440 + 376 + 48
€ 100,00 (in cofanetto)
ISBN 88-458-1120-4

**5° CENSIMENTO GENERALE DELL'AGRICOLTURA
22 OTTOBRE 2000**

Caratteristiche strutturali delle aziende agricole

Fascicolo nazionale; € 25,00
Fascicoli regionali; € 22,00
Fascicoli provinciali; € 22,00

Caratteristiche tipologiche delle aziende agricole

Fascicolo nazionale; € 20,00
Fascicoli regionali; € 14,00

VOLUMI TEMATICI

La coltivazione della vite in Italia

Volume I - Caratteristiche generali
pp. 300; € 26,50; ISBN 88-458-1280-4
Volume II - Vitigni
pp. 248; € 22,00; ISBN 88-458-1281-2

La donna in agricoltura

pp. 316; € 14,00; ISBN 88-458-1284-7

Le imprese agricole

pp. 338; € 22,00; ISBN 88-458-1283-9

Le infrastrutture delle aziende agricole

pp. 150; € 11,50; ISBN 88-458-1279-0

La zootecnia in Italia

pp. 380; € 26,50; ISBN 88-458-1282-0

**Organizzazione e atti del 5° Censimento generale
dell'agricoltura**

pp. 152; € 14,00; ISBN 88-458-1287-1

**14° CENSIMENTO GENERALE DELLA POPOLAZIONE E
DELLE ABITAZIONI - 21 OTTOBRE 2001**

Primi risultati

pp. 300+1 cd-rom; € 25,00; ISBN 88-458-0689-8

Popolazione legale

pp. 312+1 cd-rom; € 27,00; ISBN 88-458-1069-0

**8° CENSIMENTO GENERALE DELL'INDUSTRIA E DEI
SERVIZI - 22 OTTOBRE 2001**

Imprese, istituzioni e unità locali

Fascicolo nazionale; € 31,50
Fascicoli regionali; € 22,00
Fascicoli provinciali; € 14,00

Per gli utenti che acquistano oltre 10 volumi dei *PRODOTTI CENSUARI* è previsto uno sconto del 25%.

Altri prodotti e servizi

ABBONAMENTI 2005

L'abbonamento consente di disporre di tutte le informazioni relative al settore tematico prescelto, diffuse attraverso le pubblicazioni edite nel 2005, accompagnate, ove previsto, da supporto informatico (floppy disk, cd-rom). Gli abbonati riceveranno per posta i prodotti che saranno via via pubblicati nel/i settore/i prescelto/i, editi nell'anno di sottoscrizione dell'abbonamento, e appartenenti alle seguenti collane: Annuari, Argomenti, Informazioni, Metodi e norme, Monografie regionali e Annali di statistica. Oltre all'abbonamento ai singoli settori editoriali è prevista la modalità di abbonamento "Tutti i settori escluso il commercio estero" che comprende tutta la produzione editoriale dell'Istituto edita nel 2005, ad esclusione dei prodotti riguardanti il commercio estero e i censimenti. L'abbonamento all'area "Generale", infine, comprende 11 numeri del *Bollettino mensile di statistica* e l'*Annuario statistico italiano*. Tutti coloro che sottoscriveranno un abbonamento anche ad un solo settore riceveranno, gratuitamente, una copia del *Rapporto annuale*. Per meglio comprendere il sistema degli abbonamenti è possibile visionare, sul sito www.istat.it, l'elenco 2003 e l'elenco 2004 delle pubblicazioni inviate agli abbonati alle edizioni 2003 e 2004.

Per sottoscrivere gli abbonamenti si può utilizzare il modulo riportato nella pagina seguente.

WWW.ISTAT.IT

Nel sito Internet è possibile informarsi sulla produzione editoriale più recente, richiedere prodotti e servizi offerti dall'Istat, leggere e prelevare i comunicati stampa, accedere alle Banche Dati, collegarsi con altri siti nazionali e internazionali. Inoltre, da novembre 2004, è possibile consultare il catalogo della produzione editoriale on-line, dove ci sono tutte le informazioni relative ai prodotti a partire dalle edizioni 2000.

Ulteriori informazioni possono essere richieste a:

ISTAT - Direzione Centrale per la diffusione della cultura e dell'informazione statistica - SID/D

Via Cesare Balbo, 16 - 00184 ROMA - Tel. 0646733278/80 - Fax 0646733477 - e-mail: marketing@istat.it

PIÙ INFORMAZIONI. PIÙ VICINE A VOI.

I Centri d'Informazione Statistica

Per darvi più servizi e per esservi più vicino l'Istat ha aperto al pubblico una rete di Centri d'Informazione Statistica che copre l'intero territorio nazionale. Oltre alla vendita di prodotti informatici e pubblicazioni, i Centri rilasciano certificati sull'indice dei prezzi, offrono informazioni tramite collegamenti con le banche dati del Sistema statistico nazionale (Sistan) e dell'Eurostat (Ufficio di statistica della Comunità europea), forniscono elaborazioni statistiche "su misura" ed assistono i laureandi nella ricerca e selezione dei dati.

Presso i Centri d'Informazione Statistica, semplici cittadini, studenti, ricercatori, imprese e operatori della pubblica amministrazione troveranno assistenza qualificata e un facile accesso ai dati di cui hanno bisogno. D'ora in poi sarà più facile conoscere l'Istat e sarà più facile per tutti gli italiani conoscere l'Italia. Per gli orari di apertura al pubblico consultare il sito www.istat.it nella pagina "Prodotti e servizi".

ANCONA *Corso Garibaldi, 78*
Telefono 071/5013090 Fax 071/5013095

BARI *Piazza Aldo Moro, 61*
Telefono 080/5789317 Fax 080/5789335

BOLOGNA *Galleria Cavour, 9*
Telefono 051/6566152 Fax 051/6566182-5

BOLZANO *Viale Duca d'Aosta, 59*
Telefono 0471/414000 Fax 0471/414008

CAGLIARI *Via Firenze, 17*
Telefono 070/34998700-1 Fax 070/34998732-3

CAMPOBASSO *Via G. Mazzini, 129*
Telefono 0874/604854-8 Fax 0874/604885-6

CATANZARO *Viale Pio X, 116*
Telefono 0961/507629 Fax 0961/507635

FIRENZE *Via Santo Spirito, 14*
Telefono 055/2393312 Fax 055/2393335

GENOVA *Via San Vincenzo, 4*
Telefono 010/58497501 Fax 010/5985840

MILANO *Via Fieno, 3*
Telefono 02/806132214 Fax 02/806132205

NAPOLI *Via G. Verdi, 18*
Telefono 081/4930190 Fax 081/5514069

PALERMO *Via Empedocle Restivo, 102*
Telefono 091/7290915-25 Fax 091/521426

PERUGIA *Via Cesare Balbo, 1*
Telefono 075/5826495 Fax 075/5826485

PESCARA *Via Caduta del Forte, 34*
Telefono 085/44120511-2 Fax 085/4216516

POTENZA *Via del Popolo, 4*
Telefono 0971/377299 Fax 0971/36866

ROMA *Via Cesare Balbo, 11/a*
Telefono 06/46733102 Fax 06/46733101

TORINO *Via Alessandro Volta, 3*
Telefono 011/5166758-64-67 Fax 011/539412

TRENTO *Via Brennero, 316*
Telefono 0461/497801 Fax 0461/497813

TRIESTE *Via Cesare Battisti, 18*
Telefono 040/6702558 Fax 040/6702599

VENEZIA-MESTRE *Corso del Popolo, 23*
Telefono 041/5070812-3-4 Fax 041/5070835

La Biblioteca centrale

È la più ricca biblioteca italiana in materia di discipline statistiche e affini. Il suo patrimonio, composto da oltre 500.000 volumi e 2.700 periodici in corso, comprende fonti statistiche e socio-economiche, studi metodologici, pubblicazioni periodiche degli Istituti nazionali di statistica di tutto il mondo, degli Enti internazionali e dei principali Enti e Istituti italiani ed esteri. È collegata con le principali banche dati nazionali ed estere. Il catalogo informatizzato della biblioteca è liberamente consultabile in rete sul sito Web dell'Istat alla voce Biblioteca (www.istat.it).

Oltre all'assistenza qualificata che è resa all'utenza in sede, è attivo un servizio di ricerche bibliografiche e di dati statistici a distanza, con l'invio dei risultati per posta o via fax, cui i cittadini, gli studenti, i ricercatori e le imprese possono accedere.

È a disposizione dell'utenza una sala di consultazione al secondo piano

ROMA Via Cesare Balbo, 16 Telefono 06/4673.2380 Fax 06/4673.2617

E-mail: biblio@istat.it

Orario:

Piano secondo

da lunedì a venerdì 9.00 - 18.00



Servizi

Trasporto merci su strada

Anno 2003

Il volume contiene i risultati dell'indagine campionaria sul trasporto merci su strada relativa all'anno 2003. La rilevazione è condotta sugli automezzi immatricolati in Italia e con portata utile non inferiore ai 35 quintali, adibiti al trasporto di merci. Il testo si compone di quattro parti. Nella prima si confrontano i risultati nazionali con quelli delle analoghe indagini effettuate negli altri paesi europei. Nella seconda parte si descrivono i flussi di trasporto tra aree geografiche. Nella terza parte si analizza il fenomeno secondo la tipologia delle merci trasportate. Nella quarta parte si descrive in modo dettagliato la metodologia campionaria adottata.

Il volume è corredato da un CD-Rom contenente le tavole statistiche in formato elaborabile.

2101200501000005

€ 14,00

ISBN 88-458-0878-5

