

# Osservatorio Socio Economico

## Circondario Empolese Valdelsa

RAPPORTO CONGIUNTURALE

### REPORT TRASPORTI Rapporto 2010

SINTESI



febbraio 2011

Con la collaborazione di

Ricerca effettuata con il contributo della Camera di Commercio di Firenze

Il report e l'elaborazione di tabelle e grafici è stata realizzata da Roberto Aiazzi (su incarico di ASEV) sulla base di fonti istituzionali (ISTAT, CERVED)

## GIUDIZIO D'INSIEME

Per le imprese appartenenti al campo dell'Autotrasporto Artigiano il 2010 è stato un anno difficile, soprattutto dal lato delle variabili economico-finanziarie. Le aspettative riguardanti l'anno 2011 non appaiono favorevoli, dal momento che la maggioranza delle risposte indica una contrazione.

### PARTE PRIMA: l'Analisi Generale

#### Fatturato ed Ordini

Il saldo del fatturato è leggermente negativo (-11,11%), mentre quello degli ordini si presenta azzerato. Per quel che riguarda le classi di variazione, la struttura per le voci "in crescita" ed "in calo" è simile, anche se gli ordini di grandezza sembrano accentuare il movimento sfavorevole.

#### Le aspettative a breve termine (proiezione sul 2011)

La proiezione sul 2011 rappresenta uno dei risultati peggiori della rilevazione or ora compiuta: il saldo percentuale è significativamente negativo (-22,22%)

#### Riscossioni – Liquidità – Redditività (andamento e giudizio)

Questo gruppo di variabili e indicatori mostra uno stato di sofferenza del settore: i saldi degli andamenti sono tutti quanti negativi (nell'ordine: -66,67%; -55,56%; -55,56%); meno pesanti gli esiti della rilevazione per quel che attiene al giudizio, anche se la prevalenza dei segni negativi è indubbia (nell'ordine: +22,22%; -44,44%; -33,33%).

L'approfondimento compiuto in merito alle motivazioni dei giudizi critici o negativi della redditività, mostra una particolare configurazione a seconda che il calcolo del peso % riguardi il totale delle risposte fate o soltanto il fattore ritenuto più importante: nel primo caso, prevale il peso dei costi aziendali (27,59%), mentre nel secondo la supremazia spetta al prezzo praticato dai committenti (28,57%) alle aziende operanti in conto terzi. Il secondo approfondimento ha riguardato l'analisi dei costi aziendali, dove sul totale delle risposte date il costo del carburante ha pesato per il 47,06% (ma ben il 53,85, per quel che attiene al primo posto della graduatoria).

#### Ricorso al credito bancario (propensione, modalità, motivazioni)

Il ricorso al credito bancario è stato sostanzioso (66,67%). Sono prevalsi gli incrementi degli affidamenti bancari, che sul totale delle risposte date rappresentano il 66,67%, mentre relativamente al primo posto della graduatoria d'importanza, tale percentuale sale al 75,00%. Il 50,00% delle motivazioni del ricorso al credito è dettato da problemi di liquidità.

#### Investimenti: (propensione, classi d'importo, destinazioni)

La propensione a fare investimenti in termini di peso percentuale nel 2010 non è stata affatto banale (22,22%), ma l'andamento mostra un saldo desolatamente negativo (-33,33%) per la presenza di aziende che hanno effettuato nell'anno monitorato investimenti d'importo inferiore a quello movimentato nell'anno precedente. Le classi d'importo interessate sono quella più piccola (fino a 5.000 €) e quella intermedia (fra 25.000 e 50.000 €): quanto a destinazioni sono stati privilegiati l'acquisto di vettori ed operazioni edilizie.

#### La dinamica occupazionale (Il saldo %; le variazioni effettive; la propensione per il 2011)

In tale ambito domina l'immobilità: il saldo % dell'andamento è stato pari a 0,00% così come la variazione effettiva, mentre non è stata registrata alcuna propensione ad occupare nuove unità di lavoro per il 2011.

Infine, in materia di articolazione dell'organico per forma contrattuale, il predominio del tempo indeterminato è massiccio (94,06%) come è difficile ritrovare in altre parti dell'economia artigiana.



# PROSPETTO SINTETICO DEI RISULTATI GENERALI

Nel Prospetto 1.1 sono riportati in genere i valori dei saldi percentuali dei più importanti indicatori congiunturali relativamente all'azione di monitoraggio condotta nell'anno 2010. Da notare che nell'ultima riga il valore riportato fa riferimento alla variazione effettiva dell'occupazione nell'insieme del campione monitorato.

## PROSPETTO 1.1 CIRCONDARIO DI EMPOLI – AUTOTRASPORTO ARTIGIANO Dinamica degli indicatori congiunturali (anno 2010 su anno 2009)

INDICATORI	2010
Fatturato	-11,11
Ordini (12 mesi)	0,00
Aspettative	-22,22
Riscossioni (andamento)	-66,67
Liquidità (andamento)	-55,56
Costi-Ricavi (andamento)	-55,56
Investimenti (andamento)	-33,33
Occupazione (andamento)	0,00
Occupazione (variazione effettiva)	0,00

Legenda: Riscossioni 2 = saldo del grado di soddisfazione; costi ricavi 2 = saldo del grado di soddisfazione; occupazione 1 = variazione effettiva nel semestre; occupazione 2 = propensione ad occupare nel semestre successivo.

## PARTE SECONDA: l'Analisi specifica

### Il peso della burocrazia

La prima domanda riguardava un giudizio d'insieme riguardante il "peso" della burocrazia sull'attività aziendale nel corso del 2010. Il 55,56% del campione ha risposto che a suo giudizio tale peso era cresciuto; il saldo percentuale corrispondente era pari a +44,44%.

La seconda domanda entrava nel merito delle manifestazioni di tale fenomeno, concedendo alle imprese del campione la possibilità di risposte molteplici, ordinate gerarchicamente. La voce "eccesso di norme" ha raggiunto la maggioranza relativa sul totale delle risposte (47,06%) e ben l'80,00% riguardo al primo posto della graduatoria.

### L'influenza della concorrenza sleale

Con il termine "concorrenza sleale" s'intende un insieme eterogeneo di fenomeni negativi, che vanno dal praticare l'attività in totale illegalità al mancato rispetto delle normative in materia di orari e riposi.

Come indicato nelle pagine precedenti, si sono utilizzati in questo caso tre indicatori: 1) l'andamento (fenomeno in crescita per il 77,78% del campione, cui ha corrisposto un saldo percentuale sempre pari al 77,78%); 2) le modalità di manifestazione del fenomeno [sul totale delle risposte, prevalenza (40,00%) delle due voci: a) parziale utilizzo di lavoro non assicurato; b) mancato rispetto delle norme regolanti orari e riposi; per quel che riguarda l'ordine gerarchico, la seconda voce ha raggiunto il 62,50%]; 3) infine,



relativamente alla stima dell'incidenza della “concorrenza sleale” sul fatturato, la fascia maggiormente interessata è stata quella fra il 5,00% ed il 10,00% (66,67%).

### **Il grado di cooperazione**

Per quel che concerne le forme di cooperazione, l'esperienza di gran lunga più diffusa e consolidata è quella consortile. Nel nostro campione, il 33,33% delle aziende ha compiuto un'esperienza del genere, giudicata unanimemente positiva e da reiterare. Una piccola minoranza di aziende (11,11%) ritiene che bisogna andare oltre tale esperienza, costituendo strutture innovative di servizio in grado di fornire a costi accettabili servizi complessi e sofisticati.

### **La partecipazione a corsi di formazione**

Il 44,44% delle aziende monitorate ha fatto esperienza di corsi professionali in senso lato nel 2010. Nella maggior parte dei casi (il 75,00% delle risposte positive) questi corsi hanno interessato contemporaneamente dipendenti e datori di lavoro. In merito alle tipologie dei corsi seguiti, netto appare il predominio di quelli inerenti la sicurezza nello svolgimento dell'attività. Infine, il giudizio d'insieme su tale esperienza, è stato diffusamente favorevole (100,00%).

### **Il raggio d'azione dell'attività svolta**

Anche per questa domande erano previste risposte multiple da ordinare gerarchicamente per importanza. Il “raggio locale” (intendo con tale termine la Toscana nel suo insieme) costituisce la voce più frequente (41,18% sul totale e 55,56% per quel che concerne il primo posto della graduatoria). Seguono a debita distanza, allineandosi su valori simili, sia l'Italia Centrale sia il Resto d'Italia (29,41% e 22,22% per la prima delle due partizioni; 23,53% e 22,22% per la seconda). I viaggi riguardanti paesi esteri occupano posizioni marginali (5,88% e 0,00%).

### **Handicap e vincoli all'esercizio dell'attività**

Infine, si sono esplorati i fattori negativi ovvero quei fattori che pesano sull'esercizio dell'attività di autotrasporto come vincoli, come elementi che limitano e rendono difficoltosa tale attività. Anche in questo caso, la tecnica usata è quella delle risposte multiple, da ordinare gerarchicamente. Sono due le voci, il cui peso sia sul totale che riguardo al primo posto della gerarchia risultano prevalenti: 1) la manutenzione delle infrastrutture esistenti, e 2) i problemi della sosta e dei parcheggi. Per quel che concerne il primo elemento sfavorevole (manutenzione), i valori relativi al totale ed alla supremazia gerarchica sono: a) 41,67% e b) 26,92%; in merito al secondo, ci si trova di fronte a pesi percentuali abbastanza simili (33,33% e 23,08%, rispettivamente).



## CONSIDERAZIONI FINALI

L'azione di monitoraggio compiuta per l'anno solare 2010 su un campione qualitativo di piccole e medio-piccole imprese, appartenenti come sede sociale al Circondario di Empoli ed operanti nel campo dell'Autotrasporto, ha messo in evidenza un quadro assai articolato, che in questa parte conclusiva del Report appare opportuno riassumere brevemente.

\* \* \* \* \*

Il quadro delle variabili classiche (fatturato e ordini) non appare, per un anno ancora difficile, drammatico. Le imprese che hanno avuto un andamento in termini di fatturato e ordini positivo hanno pesi percentuali simili o quasi simili rispetto a quelle che si sono espresse in maniera opposta. Di conseguenza, i saldi sono o azzerati o leggermente negativi.

Il quadro valutativo si complica piacevolmente quando si passa ad esaminare la strategica variabile delle aspettative per l'anno 2011: in questo caso ci si trova di fronte ad un saldo negativo, che sembra prefigurare una reiterazione delle difficoltà conosciute nel 2010.

Assai critico appare nel suo insieme il quadro delle variabili economico-finanziarie (riscossioni, stato della liquidità, redditività): sono negativi quasi tutti saldi dei sei indicatori usati (andamento e giudizio). Dunque, segni algebrici quasi sempre negativi, ma anche ordini di grandezza marcati.

Gli approfondimenti compiuti quanto alla variabile della redditività relativamente alle motivazioni dei giudizi critici o negativi indicano il prevalere da un lato dei costi aziendali in crescita e dall'altro, del contenimento dei prezzi praticato dai committenti per imprese – numerose – che operano in regime di conto terzi. In particolare, per i costi aziendali ha agito in senso sfavorevole il corso dei prezzi del carburante.

Il ricorso al credito ha messo in evidenza una buona propensione, che appare, però, rivolta soprattutto agli affidamenti bancari (utilizzo pieno di quelli in essere ed anche incremento dei medesimi) destinati a fronteggiare problemi impellenti di liquidità aziendale.

Sul piano degli investimenti, ad una discreta propensione corrisponde un saldo dell'andamento sensibilmente negativo, segno inequivocabile di una marcata contrazione nel 2010 delle azioni d'investimento o degli importi movimentati.

Infine, per quel che attiene alla dinamica occupazionale (saldo dell'andamento, variazioni effettive, propensione ad assumere), i valori in campo mostrano un quadro del tutto raggelato.

\* \* \* \* \*

Ma l'azione di monitoraggio per il settore dell'Autotrasporto non si è limitata all'esame di questi classici indicatori, che la accomunerebbero ad indagini dedicate ad altri settori o macro-settori

Si è cercato di meglio scandagliare, in occasione del 1° Report dedicato al settore, questa sezione dell'"universo" artigiano, soffermandoci su un gruppo di temi "sensibili": 1) peso della burocrazia; 2) concorrenza sleale; 3) cooperazione fra aziende; 4) partecipazione a corsi di formazione; 5) raggio d'azione delle aziende; 6) vincoli e fattori di debolezza del settore.

Ricordiamo in brevi cenni i principali risultati di questa seconda parte dell'indagine: 1) il peso della burocrazia è stato avvertito in crescita ed è stato avvertito soprattutto come eccesso di norme e di norme spesso incerte e poco comprensibili; 2) cresciuto è stato anche il peso della "concorrenza sleale" che ha fatto leva soprattutto sul mancato rispetto delle norme relativa agli orari ed ai riposi; 3) il grado

di cooperazione appare buono, anche se tale pratica è stata giocata esclusivamente nella tradizionale forma consortile; 4) La partecipazione a corsi di formazione ha privilegiato una specifica tipologia ovvero le normative in materia di sicurezza; 5) per il raggio d'azione, se prevalente è stato il peso dei movimenti sul territorio regionale, importanti sono apparsi anche i tragitti nell'Italia centrale, in Lombardia, nel Nord-Est e nel Lazio; infine, per i vincoli od i fattori negativi, le indicazioni più frequenti hanno riguardato la manutenzione delle arterie e la scarsità di parcheggi e spazi per la sosta.

\* \* \* \* \*

Quali conclusioni trarre da questi risultati chiari nelle indicazioni di fenomeni, processi e problemi, ma complessi quanto ad implicazioni?

Sembra inevitabile che risposte efficaci ai problemi posti in campo richiedono una virtuosa "concorrenza" di molteplici attori istituzionali, di scala diversa (nazionali, regionali, locali).

Un primo campo di azioni riguarda la "semplificazione amministrativa" ovvero la razionalizzazione delle normative e della prassi burocratica, che gravano sulle aziende in termini di costi monetari e di tempo "perso".

Un secondo ambito di interventi riguarda più efficaci controlli da parte delle amministrazioni preposte per combattere la "concorrenza sleale", in particolare dal lato del mancato rispetto degli orari di lavoro ed in primo luogo del tempo passato alla guida.

Una terzo obiettivo riguarda il prezzo dei carburanti, soprattutto dal lato del gravame fiscale.

In questo succinto elenco non può mancare un accenno alle infrastrutture, che in taluni casi mancano del tutto, in altri non sono coordinate fra loro, in altri ancora non sono tenute in un buon stato di manutenzione. Entro questo campo un particolare rilievo assume il problema delle aree di sosta, debitamente attrezzate e sorvegliate.

Gli obiettivi sopra accennati chiamano in causa, certamente, i livelli di governo e le amministrazioni pubbliche.

Ma deve manifestarsi anche una maggior sensibilità di questo mondo per la cooperazione fra imprese e non solo per le modalità tradizionali, quelle consortili; grazie a nuove modalità di cooperazione si possono affrontare problemi inediti, come ad esempio la possibilità di poter usufruire in forme "cooperative" di servizi di qualità medio-alta od alta.



