

Osservatorio Socio Economico

Circondario Empolese Valdelsa

RAPPORTO CONGIUNTURALE

REPORT TRASPORTI
ANNO 2010



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)

INDICE

| | |
|--|----------------|
| PREMESSA GENERALE | Pag. 5 |
| L'AZIONE DI MONITORAGGIO. IL 2010 | |
| Descrizione del campione | |
| Giudizio di insieme | Pag. 7 |
| Appendice grafica (Sezione I e II) | |
| CONSIDERAZIONI FINALI | Pag. 31 |
| APPENDICE 1. Un precedente. Il Focus Group sul 2009 | Pag. 13 |
| APPENDICE 2. La demografia aziendale delle imprese di Trasporti nel Circondario di Empoli | Pag. 31 |





Premessa generale

Può apparire banale riaffermare la crescente importanza nell'economia contemporanea dei trasporti e delle comunicazioni, delle infrastrutture materiali ed immateriali. Vogliamo solo di sfuggita richiamare l'attenzione sulla logistica e sulle telecomunicazioni.

Un moderno ed efficiente "sistema" di trasporti ha sempre più bisogno di organizzare ed ottimizzare i flussi di merci e di informazioni: la logistica è una risposta in termini per l'appunto "sistemici" a questo bisogno. La logistica presuppone una infrastrutturazione materiale (ad es., gli interporti), ma non può fare a meno delle tecnologie informatiche per gestire al meglio i flussi di informazioni ed ottimizzare i tempi dei flussi medesimi.

Va da sé che un Sistema Locale, innervato da Distretti Industriali e da strutture economiche complesse, abbia bisogno della giusta combinazione di infrastrutture materiali ed immateriali nonché di aziende che sappiano operare nei nuovi contesti commerciali.

Il Circondario di Empoli rappresenta uno snodo importante nel sistema di trasporto regionale, collocandosi in posizione baricentrica fra l'A.M.F., le aree industrializzate del Medio Valdarno (Santa Croce e Pontedera), l'asse costiero (Pisa-Livorno), il Distretto Industriale di Poggibonsi, ed anche parte dell'area pistoiese.

Nel Circondario il mondo del trasporto non è solo importante dal punto di vista numerico (come si potrà constatare dalla lettura dell'Appendice Statistica), ma presenta anche una molteplicità di tipologie aziendali (od inter-aziendali), di cui si è cercato di dare conto nell'apposita Appendice del Focus Group tenutosi a fine dicembre 2009 presso la sede della CNA di Empoli.

Pensiamo che possa risultare utile aver dedicato nel quadro dell'Osservatorio sulle Attività Economiche del Circondario un piccolo Report su questi essenziali campi di attività. Questa prima esperienza è da considerare una premessa a più estese e sofisticate indagini sul mondo dei trasporti e della logistica nei prossimi anni.

Per l'anno 2010 abbiamo ritenuto opportuno compiere un passo in avanti ovvero svolgere una vera e propria azione di monitoraggio grazie ad un ben articolato questionario, per la cui costruzione le informazioni tratte dal Focus Group del 2009 sono apparse quanto mai importanti.

Composizione del Report

Il *Report* sul macro-settore dei Trasporti nel Circondario di Empoli risulta composto di due parti: a) l'una, consistente nella illustrazione dei principali risultati di una complessa azione di monitoraggio condotta sulla base di un questionario suddiviso in due sezioni; 2) l'altra, costituita da due Appendici (l'una riproduce il testo del rapporto scaturito dal Focus Group realizzato a fine 2009 e l'altra consiste nella presentazione dei dati statistici, rispetto ai quali è indispensabile soffermarsi in ragione del mutamento nei codici di classificazione).

La ripartizione del questionario in due sezioni è giustificata dall'esigenza da un lato di determinare i valori percentuali dei principali e classici indicatori economici (fatturato, ordini, aspettative; variabili economico-finanziarie; ricorso al credito; azioni d'investimento; dinamica occupazionale) e dall'altro, di approfondire fenomeni che caratterizzano in maniera specifica questo settore di attività economica (peso della burocrazia, influenza sul fatturato della concorrenza sleale, partecipazioni a corsi di formazione, grado di cooperazione, ecc.).

L'arco temporale coperto da quest'azione di monitoraggio è l'intero anno 2010. A differenza del macro-settore manifatturiero nel caso dei Trasporti come di altre aree lavorative si può assumere come periodo soggetto ad analisi l'anno solare, dal momento che non si ritrovano quei caratteri strutturali stagionali



che predominano in gran parte delle attività di produzione.

Le metodologie usate nell'azione di monitoraggio

L'approccio strategico allo studio delle imprese appartenenti all'"universo artigiano" è stato fin dalla prima uscita un approccio qualitativo. La scelta di quest'approccio, che nelle pagine che seguono sarà motivata compiutamente, rispetto all'altra strada percorribile, quella di un'indagine su basi statistico-inferenziali, sta nelle potenzialità analitiche ed interpretative che l'approccio qualitativo rende possibili. Un'indagine campionaria in senso strettamente statistico si scontra con difficoltà quasi sempre insuperabili: in primo luogo, il dimensionamento del campione che deve tener conto delle risorse finanziarie disponibili; poi, il ricorso a questionari articolati in poche domande (effettuate nella maggior parte dei casi per via telefonica) e basati su risposte "chiuse" (di solito, uno schema a tre uscite); la conseguente disponibilità di poche "informazioni", che rendono difficoltoso l'approdo ad analisi molto articolate e ricche di sfumature. Dalla sua parte, l'approccio statistico-inferenziale ha l'affidabilità (in senso tecnico: "intervalli di confidenza") dei risultati; a conclusione di un'indagine di questa natura, correttamente impostata ed eseguita, si può affermare: con un grado di confidenza del 95%, la variazione del fatturato in questo semestre (od anno) si colloca fra un "minimo di..." ed "un massimo di...". Il grado di confidenza si può spingere fino al 99%, allargando opportunamente il campione e, dunque, incorrendo ancor di più nel rischio di aver bisogno di risorse finanziarie "eccessive".

L'approccio qualitativo rinuncia alla strumentazione statistica classica ed alla possibilità, dunque, di parlare in termini di "grado di confidenza", ma offre la possibilità di "catturare" una quantità assai più ampia di informazioni su una gamma anch'essa più ricca di variabili. E, d'altra parte, l'approccio qualitativo non rinuncia pregiudizialmente alla misurazione, alla "potenza di fuoco" del numero. Le informazioni raccolte possono esser opportunamente sistemate in tabelle e grafici, come molte esperienze di indagini empiriche possono facilmente dimostrare.

Ma, proprio perché l'approccio qualitativo è una metodologia d'indagine complessa e delicata, la sua messa in opera richiede il soddisfacimento di molte condizioni.

In primo luogo, il campione dev'esser costruito con il criterio del "ragionevole" rispecchiamento del contesto e dei soggetti che s'intende studiare: detto in termini banalmente esemplificativi, nei contesti distrettuali del Medio Valdarno (dominati dal Sistema Moda, dalle lavorazioni dei minerali non metalliferi o del legno) a nessuno verrebbe in mente di costruire "raggruppamenti d'impres", nei quali ritrovare imprese che costruiscono macchine agricole od occhiali. Ed anche i rapporti numerici fra settori e comparti devono ispirarsi ad una ragionevolezza, che si può desumere dagli Albi e dai Registri delle imprese, opportunamente classificati. Per le classi d'ampiezza degli organici e per le classi di fatturato si possono usare i medesimi criteri di ragionevolezza, talvolta parzialmente corretti per privilegiare quelle tipologie aziendali più reattive ai movimenti ed alle variazioni del mercato.

Sugli aspetti tecnici ci sia consentita un'ultima annotazione: le inevitabili "debolezze" che sul piano dei risultati numerici derivano dall'aver scelto un approccio qualitativo sono temperate dall'uso, nettamente prevalente, di una particolare tecnica, che è quella dei saldi percentuali. Le variazioni di semestre in semestre (o di anno in anno) della maggior parte degli indicatori vengono misurate, facendo ricorso ai saldi percentuali (ovvero alla differenza fra i pesi percentuali di due opzioni, che in una scala a 3 o a 5 termini occupano le posizioni estreme). Questa tecnica indica linee di variazione ed offre ordini di grandezza; non pretende di dare "stime" di una variazione. Il segno algebrico del saldo ci informa se trattasi di movimento positivo o negativo; l'ordine di grandezza che segue al segno ci permette di parlare in termini di "debolmente positivo" o "fortemente negativo". Il confronto di semestre in semestre (o di anno in anno), quando siano soddisfatte tutte quante le condizioni che ottimizzano l'indagine, ci mette a disposizione una serie storica "omogenea". Ed, in tal modo, la ripetizione per due semestri consecutivi di un risultato positivo o negativo di indicatori-chiave (soprattutto, fatturato e ordini ricevuti) permette all'analista di formulare giudizi a ragion veduta sull'esistenza di una fase ciclica positiva o negativa (con



le opportune gradazioni del caso).

In tutta coerenza con il ragionamento finora svolto, quando dai saldi percentuali si passa alle variazioni effettive di un indicatore economico (nel caso nostro, il richiamo è alla dinamica occupazionale), l'inevitabile ristrettezza del "campione" o del "sub-campione" e la parziale arbitrarietà della scelta delle aziende da intervistare ha modo di farsi sentire, ragion per cui in questi casi la prudenza valutativa è quanto mai opportuna.

Ma quanto detto finora non è ancora sufficiente. Lo stesso strumento dell'indagine, il questionario, ha bisogno di essere molto ricco di argomenti da analizzare: facilmente decodificabile, ma molto articolato. E, di conseguenza, la gestione di uno strumento così delicato richiede il soddisfacimento di due requisiti essenziali: 1) rilevatori capaci e sufficientemente "stabili", in grado di utilizzare al meglio lo strumento e di interagire positivamente con le aziende; 2) aziende disponibili, e dunque "affidabili" nelle risposte, anch'esse stabili (o "fidelizzate" sul versante delle interviste).

La "fidelizzazione" delle aziende è un requisito essenziale. Riuscire a limitare il turn over, mantenendo un solido, maggioritario, "nucleo d'acciaio" nel corso del tempo diventa una condizione necessaria per la buona riuscita della rilevazione. Ed il criterio della disponibilità e della "fidelizzazione" cozza con quello della casualità, che è la quintessenza delle indagini campionarie in senso stretto.

Ma, oltre al soddisfacimento di tutte queste condizioni, vi è un altro passaggio importante ed ineludibile: il confronto con i risultati di altre indagini sugli stessi argomenti, ed in primo luogo con quelli condotti con metodologie statistico-inferenziali. In questo senso, il confronto con l'eccellente Osservatorio Regionale sull'Artigianato di UnionCamere può risultare quanto mai utile.

Nota sull'Appendice Statistica

L'Appendice Statistica è stata realizzata grazie alle serie storiche della Camera di Commercio di Firenze, disponibili a partire dal 1° trimestre 2000.

Abbiamo rispettato la classificazione Ateco 2002, isolando ed analizzando la Sezione I ("Trasporti, magazzinaggio e Comunicazioni". Questa Sezione, in effetti, copre un'ampia varietà di campi di attività come si può facilmente comprendere, scorrendo l'apposito manuale dell'Istat.

La Divisione 60 comprende l'esteso campo dei trasporti terrestri in senso proprio, al cui interno si ritrovano distinzioni tipologiche sia per ciò che viene trasportato (persone e merci) sia per infrastruttura usata (strada – ferrovia). La Divisione 61 fa riferimento ai trasporti marittimi e per vie d'acqua, mentre la Divisione 62 è dedicata ai trasporti aerei.

Con la Divisione 63 si entra in campi diversi – anche se con essi inter-relati - dal trasporto inteso in senso proprio. Questa Divisione si chiama "Attività ausiliarie dei trasporti" ed al suo interno comprende una gamma ben variegata di attività: 1) la movimentazione delle merci ed il loro magazzinaggio; 2) la gestione delle infrastrutture di trasporto; 3) le agenzie di viaggio, i tour operators, l'assistenza turistica.

La Divisione 64 riguarda il sempre più importante campo delle Comunicazioni, che a loro volta conoscono non poche suddivisioni interne: dalle classiche attività postali alle telecomunicazioni (gestione di reti come la telefonia fissa e mobile, i programmi radio-televisivi, l'accesso ad Internet, ecc.).

Tenuto conto dei caratteri del Circondario, non si ritrova traccia nelle fonti delle Divisioni 61 e 62. Si registra, dunque, come in tante altre parti della provincia di Firenze o della regione toscana la netta prevalenza della Divisione 60, anche se nel corso del decennio studiato sono andate crescendo le imprese e le unità locali rientranti nelle Divisioni 63 e 64.

Come sopraccennato nel corso del 2009 sono entrate in vigore le nuove classificazioni delle attività economiche, denominate Ateco 2007. Si tratta di modificazioni sostanziali che rendono talvolta impossibile operare confronti omogenei con i dati ricavati dalla precedente fonte.

Per rimanere al settore di cui ci occupiamo in questo Report, mostreremo in Appendice una tavola di raccordo fra Codici Ateco 2002 e Codici Ateco 2007 in modo da rendere chiara la portata del cambiamento classificatorio. Possiamo anticipare che le modificazioni più sostanziose riguardano le attività delle Agenzie di viaggio in tutta la gamma delle loro espressioni e le Comunicazioni.



PARTE PRIMA
L'azione di monitoraggio
II 2010



1. DESCRIZIONE DEL CAMPIONE

1.2. Breve nota metodologica

Per la costruzione del campione si è proceduto sulla base di un elenco di oltre 30 aziende di Autotrasporto, che hanno la propria sede legale in uno degli 11 comuni del Circondario di Empoli.

Per la messa a punto del questionario si sono utilizzati i risultati del Focus Group tenuto a dicembre del 2009 nella sede della CNA di Empoli (v. Appendice 1). La bozza di questionario è stata sottoposta, poi, ad un ristretto numero di aziende per testarne la bontà. Una volta perfezionato il testo, è stato determinato un campione completo di 9 imprese, la cui descrizione viene esplicitata qui di seguito.

Natura giuridica

È stata adoperata una casistica assai semplificata, distinguendo tre forme essenziali di ragione sociale (ditta individuale, società di persone e società di capitale).

Tabella A.1
Le aziende di Autotrasporto per natura giuridica (pesi %)
(anno 2010)

| Tipologia | % |
|---------------------|-------|
| Ditta individuale | 22,22 |
| Società di persone | 44,44 |
| Società di capitale | 33,33 |
| Totale | 99,99 |

La maggioranza relativa spetta alla “società di persone” così come accade in buona parte dell’”universo artigiano”, ma il peso della componente “società di capitale” mostra in questo settore tutta la sua rilevanza.

Classe d’ampiezza

Per quel che riguarda la classe d’ampiezza delle aziende, è stata adoperata una griglia articolata in cinque “voci” (0 dipendenti, da 1 a 3 dipendenti, da 4 a 9 dipendenti, da 10 a 19 dipendenti, 20 ed oltre dipendenti). Naturalmente, la tabella è stata costruita sulla base della rilevazione degli organici aziendali quali risultavano a dicembre 2010.

Tabella A.2
Le aziende di Autotrasporto per classe d’ampiezza (pesi %)
(anno 2010)

| Classe | % |
|-------------|-------|
| 0 | 22,22 |
| 1 – 3 | 11,11 |
| 4 – 9 | 33,33 |
| 10 – 19 | 11,11 |
| 20 ed oltre | 22,22 |
| Totale | 99,99 |

Nella classica configurazione degli organici propri dell’”universo” artigiano la classe centrale (da 4 a 9 addetti) rappresenta l’apice di una piramide, alle cui estremità si pongono con pesi percentuali non banali sia le micro-imprese (da 0 a 3 dipendenti) che quelle dotate di un buon grado di strutturazione (da 10 ad oltre 20 dipendenti).



Classe di fatturato

Riguardo alle classi di fatturato, è stata utilizzata una griglia semplificata rispetto a quella abituale: 1) fino a 100.000 €; 2) da 100.000 a 500.000 €; 3) da 500.000 a 2 milioni di euro; 4) oltre 2 milioni di euro.

Tabella A.3
Le aziende di Autotrasporto per classe di fatturato (pesi %)
(anno 2010)

| Classe | % |
|-----------------------------|--------------|
| Fino a 100.000 € | 11,11 |
| Da 100.000 a 500.000 € | 22,22 |
| Da 500.000 a 2 milioni di € | 33,33 |
| Oltre 2 milioni di € | 33,33 |
| Totale | 99,99 |

La tabella ora presentata mostra un sensibile spostamento dell'insieme d'impresе monitorato verso la parte alta della gerarchia (da 500.000 euro in avanti).

Tipologie di attività

Infine, si è cercato di rappresentare il peso percentuale assunto nel nostro campione dalle molteplici attività, che si possono ritrovare nel settore dell'Autotrasporto. In questo caso, essendo possibili risposte plurime, il calcolo dei pesi è stato effettuato sul loro totale.

Tabella A.4
Le aziende di Autotrasporto per tipologia d'attività (pesi %)
(anno 2010)

| Tipologia | % |
|------------------------------|------------|
| Trasporto merci in c/proprio | 7,14 |
| Trasporto merci in c/terzi | 57,14 |
| Traslochi | 7,14 |
| Trasporti specializzati | 21,44 |
| Logistica | 7,14 |
| Totale | 100 |

Come già sapevamo da altre indagini, il trasporto merci in c/terzi rappresenta il ramo di attività più diffuso nell'Autotrasporto Artigiano. Una qualche consistenza sembra averla la voce "trasporti specializzati", dove abbiamo fatto confluire i vettori, utilizzati nel movimento terra, nella rimozione di rifiuti, nei carichi pericolosi.

Dopo aver descritto il campione nei suoi caratteri essenziali, è possibile procedere alla illustrazione dei principali risultati della nostra indagine sul campo, dopo aver precisato che la ristrettezza del campione – che ricordiamolo è un campione qualitativo – rende assai problematico un trattamento dei dati per sub-campioni.



2. L'AZIONE DI MONITORAGGIO (2010)

Premessa

Sugli indicatori usati in questo Report sono da fare alcune considerazioni di carattere metodologico e delucidativo.

La parte prima illustra variabili e indicatori che appartengono a tipologie standard di azioni di monitoraggio, mentre nella parte seconda si affrontano i temi caratterizzanti il settore.

2.1. PARTE PRIMA

Gli indicatori congiunturali "classici"

Per quel che concerne il Fatturato, si fa riferimento ai documenti fiscali che comprovano la vendita di prodotti o la prestazione di un servizio da parte dell'azienda monitorata. Va da sé che una fattura emessa in un determinato periodo può avere alle spalle un ordine od una commessa maturati in un periodo precedente a quello osservato. Le opzioni usate per quest'indicatore di andamento sono tre: 1) in crescita; 2) stabile; 3) in calo. Naturalmente per la seconda voce ci si affida in ultima istanza ad un giudizio soggettivo relativamente agli scarti reputati non sostanziali dall'azienda medesima rispetto alla situazione precedente.

Riguardo agli Ordini, si fa riferimento alle commesse arrivate nel periodo monitorato (in questo caso, un anno solare) e messe a confronto con quelle arrivate nell'anno precedente. Di tali commesse viene comparato l'importo monetario. L'indicatore in questione si basa anch'esso sulle tre opzioni sopra enunciate.

In merito alle Aspettative, si fa riferimento ad una previsione che l'imprenditore fa rispetto all'arrivo di commesse nell'anno successivo a quello monitorato. Riguardando il futuro, nelle opzioni usate per quest'indicatore abbiamo introdotto la voce specifica "aspettative incerte" per indicare e monitorare le difficoltà di parte del campione nel pronunciarsi in maniera netta sui 12 mesi a venire.

Le variabili economico-finanziarie

Il gruppo di queste variabili comprende tre elementi: 1) riscossioni; 2) stato della liquidità; 3) redditività (o per meglio dire rapporto fra costi e ricavi).

Alle tre variabili corrispondono sei indicatori, una metà dei quali dedicata all'andamento annuale e l'altra, al giudizio (di soddisfazione o di non soddisfazione) formulato dalle imprese.

In questo gruppo di variabili sono da fare distinzioni molto precise per poter apprezzare la portata esplicativa di ciascun indicatore: a) per l'andamento delle riscossioni, si tiene conto del rispetto delle scadenze concordate, mentre b) per il giudizio c'è da allargare il campo semantico per comprendere eventuali allungamenti dei tempi di pagamento imposti dal committente.

Riscossioni. Come affermato sopra, per l'andamento annuale si tiene conto del tempo intercorrente fra consegna della merce od effettuazione del servizio e riscossione corrispondente; in altre parole, il criterio basilare per rispondere alla domanda è dato dal rispetto delle scadenze pattuite; per il giudizio, ci si esprime in termini di soddisfazione o non soddisfazione (o di parziale soddisfazione) riguardo all'andamento, ma inevitabilmente si chiama in causa anche eventuali passaggi da una tipologia di scadenza all'altra (ad es., aumenta il peso % della fascia 90-120 giorni) e diminuisce quello della fascia (60-90 giorni).

Liquidità. Naturalmente, ci si riferisce alle disponibilità liquide (depositi di conto corrente, affidamenti bancari, riserve valutarie, ecc.) dell'azienda per far fronte ai suoi molteplici impegni di pagamento. Anche in questo caso si ha a che fare con due indicatori: a) l'andamento della liquidità nell'anno solare monitorato (tre opzioni) e b) il giudizio di soddisfazione o insoddisfazione (tre opzioni).

Redditività (e motivazioni). Come più volte affermato, si prende in considerazione il rapporto fra costi e ricavi. Ci troviamo di fronte ancora una volta a due indicatori (andamento e giudizio), per ciascuno dei quali sono usate tre opzioni (risposta positiva, risposta intermedia, risposta negativa). A proposito della redditività viene svolto nel Report un doppio approfondimento riguardante le motivazioni dei giudizi critici o negativi. Essendo le risposte plurime, i calcoli dei pesi % sono effettuati sul totale delle risposte date. Ed, in particolare, per la voce "peso dei costi aziendali", si utilizza la tripartizione: 1) costo del lavoro; 2) costi energetici (in primo luogo, carburanti); 3) costi dei pedaggi, delle soste, ecc..



Ricorso al credito bancario

Nel caso di questa variabile sono presi in considerazione tre indicatori: a) la propensione ovvero il peso % del gruppo di aziende (voce: "SI") che hanno proceduto in tale direzione nell'anno solare monitorato; 2) le modalità del ricorso (ben quattro opzioni, che vanno dall'indebitamento a medio-lungo termine all'incremento degli affidamenti bancari); 3) le motivazioni di tale ricorso, articolare in tre possibilità (fare investimenti, fronteggiare problemi di liquidità, altro).

Azioni d'Investimento

Anche riguardo a tale variabile gli indicatori usati sono molteplici, esattamente quattro: a) la propensione ovvero il peso % del gruppo di aziende che nel periodo monitorato hanno compiuto investimenti (anche in più ambiti); b) l'andamento dell'indicatore, sempre nel periodo in questione, ricorrendo alle abituali tre opzioni (in crescita, stabile, in calo), ma tenendo conto nel calcolo del saldo anche delle aziende che non hanno effettuato alcun'azione d'investimento; 3) le classi d'importo degli investimenti (nel caso di più azioni, vale il cumulo degli importi); 4) le destinazioni delle medesime.

Dinamica occupazionale

Per lo studio di questa fondamentale variabile si fa ricorso a ben quattro indicatori: 1) l'andamento (una griglia di voci del tutto simile a quella corrispondente degli investimenti); 2) le variazioni percentuali effettive (ovvero calcolate sul numero degli addetti ad un anno solare di distanza); 3) la propensione ad occupare nell'anno successivo (se possibile, accompagnato dal numero delle unità da occupare ex novo); 4) le variazioni intervenute nella struttura degli organici dal punto di vista delle forme contrattuali. Sulla base delle variabili e degli indicatori sopra ricordati, si traccia un quadro d'insieme, che costituisce la sostanza del Report.

2.2. SECONDA PARTE: L'ANALISI SPECIFICA

Nella seconda parte del Report viene svolta un'analisi specifica ovvero volta a mettere in luce e monitorare i caratteri peculiare del settore oggetto di studio.

Sono stati presi in esame sei ambiti di analisi grazie alla individuazione di variabili specifiche ed alla costruzione di appositi indicatori.

- Il peso della burocrazia
- L'influenza della concorrenza sleale
- Il grado di cooperazione
- La partecipazione a corsi di formazione
- Il raggio d'azione dell'attività svolta
- Handicap e vincoli all'esercizio dell'attività

Per quel che concerne il peso della burocrazia nell'anno 2010 sulle attività e sulla gestione delle aziende monitorate, si sono utilizzati due indicatori, l'uno di carattere generale e l'altro di merito: 1) l'andamento, articolato nelle consuete tre voci (in crescita, stabile, in calo); 2) le forme in cui il peso della burocrazia si è esercitato nel 2010 (eccesso di norme, poca chiarezza delle medesime, eccesso di controlli, bassa professionalità degli addetti ai controlli). Per quest'ultimo indicatore, il calcolo dei pesi % è avvenuto sul totale delle risposte date, ordinate gerarchicamente.

Riguardo alla "concorrenza sleale" (dal mancato rispetto delle normative in materia fiscale, previdenziale, contributiva alla inosservanza degli articolati contrattuali), si è fatto ricorso a tre indicatori: 1) l'andamento (le ormai ben note tre voci); 2) le modalità in cui si manifesta il fenomeno (mancata attivazione della partita IVA, uso parziale di lavoro a nero, mancato rispetto degli orari di lavoro e delle soste, altro); 3) la stima dell'incidenza che la concorrenza sleale ha avuto sul fatturato dell'anno 2010. Per il secondo indicatore, come nel caso precedente, i pesi % sono stati determinati rispetto al totale delle risposte date.

In merito alla cooperazione fra aziende, va da sé che il riferimento di maggior portata e diffusione riguarda le forme consortili, anche se comincia a prender campo la consapevolezza di forme più sofisticate di cooperazione. Gli indicatori utilizzati riguardano: 1) la pratica nel 2010 della cooperazione; 2) il giudizio su quest'esperienza; 3) il futuro della cooperazione stessa.



La partecipazione a corsi di formazione (in senso lato) ha costituito un altro nucleo tematico dell'Osservatorio. Le domande hanno riguardo: 1) il grado della partecipazione; 2) le figure aziendali coinvolte; 3) la tipologia dei corsi; 4) il giudizio d'insieme sui medesimi.

Non poteva mancare una domanda relativa al raggio geografico dell'attività delle singole aziende monitorate. Alle aziende intervistate è stata presentata una gamma abbastanza articolata di possibili ambiti di attività, chiedendo loro di indicare in ordine d'importanza le aree interessate. Trattandosi anche in questo caso di domande multiple, i calcoli dei pesi % sono stati effettuati sul totale delle risposte date.

Ed, infine, è stata formulata una domanda che riguardava vincoli e handicap che hanno pesato negativamente sull'attività delle aziende, cui è stato chiesto di indicare gerarchicamente i diversi fattori negativi. Vale per questa domanda quanto già affermato in più circostanze: i calcoli dei pesi % hanno preso come base il totale delle risposte date.



3. 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.

3.1. 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 del fatturato, 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 date 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 nel 2010 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 nel 2010 ha dominato 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 sull'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 soddisfacimento; costi ricavi 2 = saldo del grado di soddisfacimento; occupazione 1 = variazione effettiva nel semestre; occupazione 2 = propensione ad occupare nel semestre successivo.



3.2. PARTE SECONDA: L'ANALISI SPECIFICA

Il peso della burocrazia

La prima domanda intendeva far emergere 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 rispetto all'anno precedente; 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, promuovendo 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).





APPENDICE GRAFICA



SEZIONE I

Grafico I.1.a

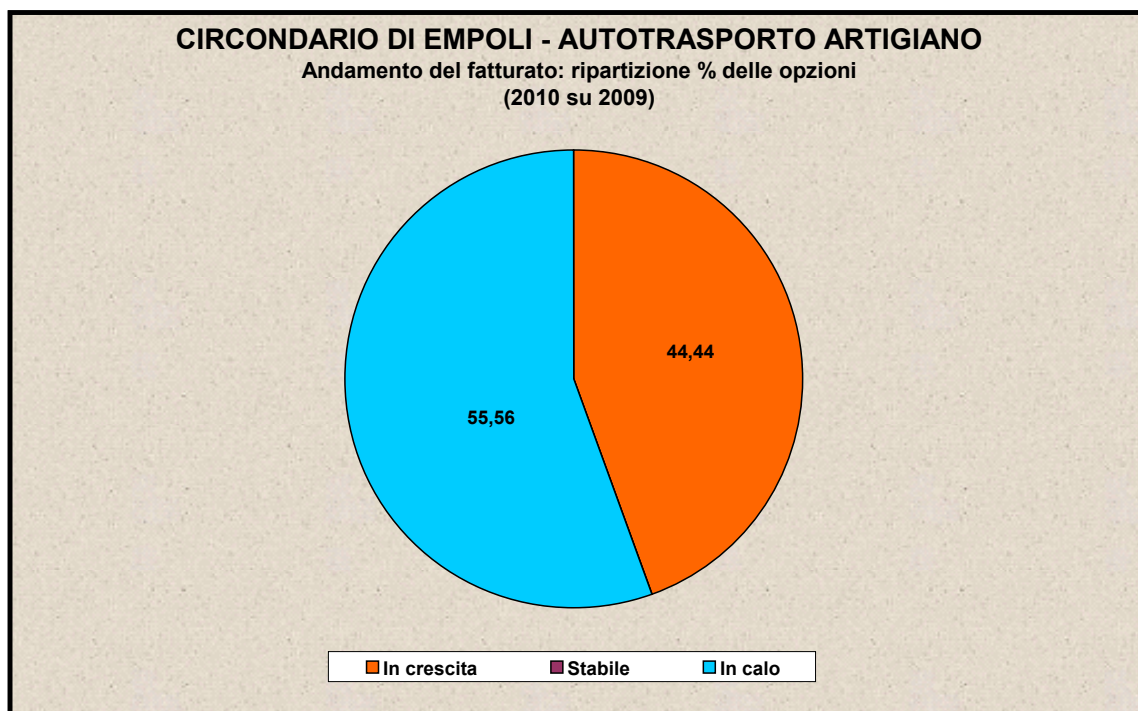


Grafico I.1.b

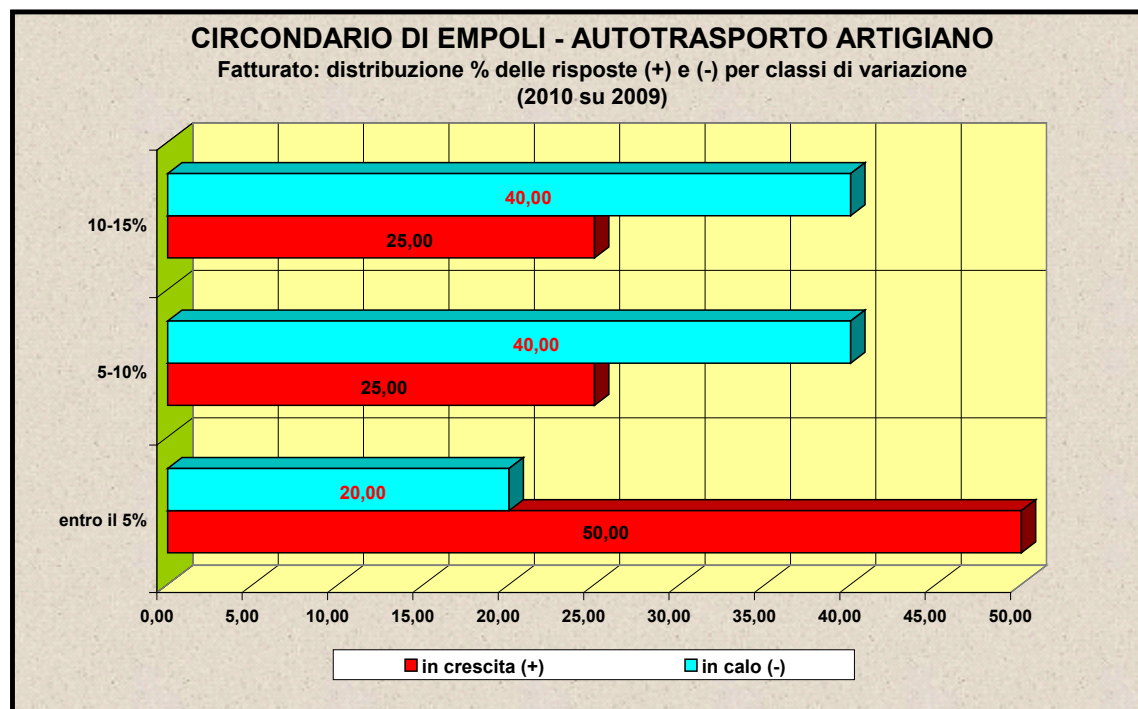


Grafico I.2

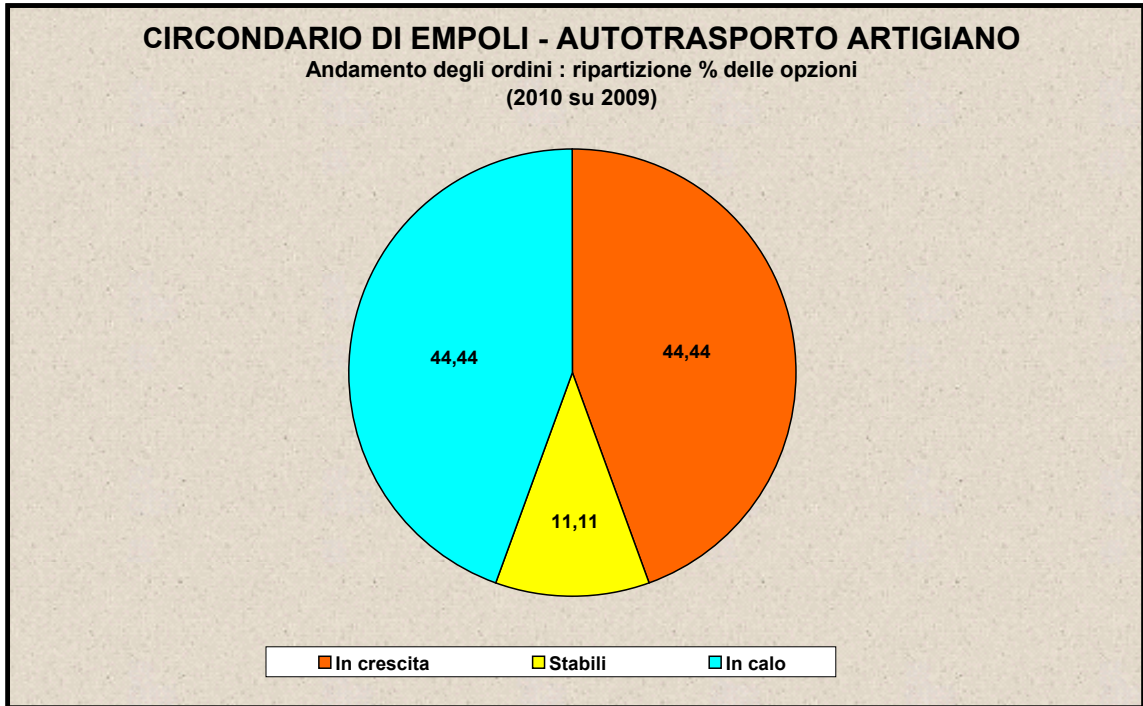


Grafico I.3

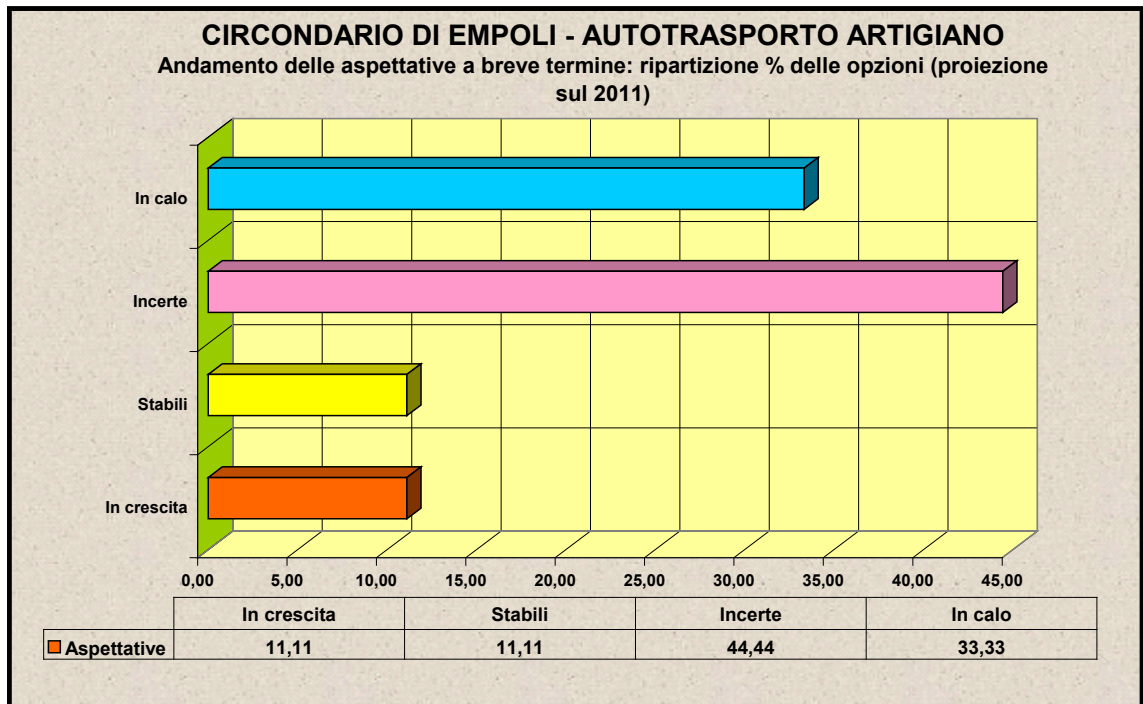


Grafico I.4.a

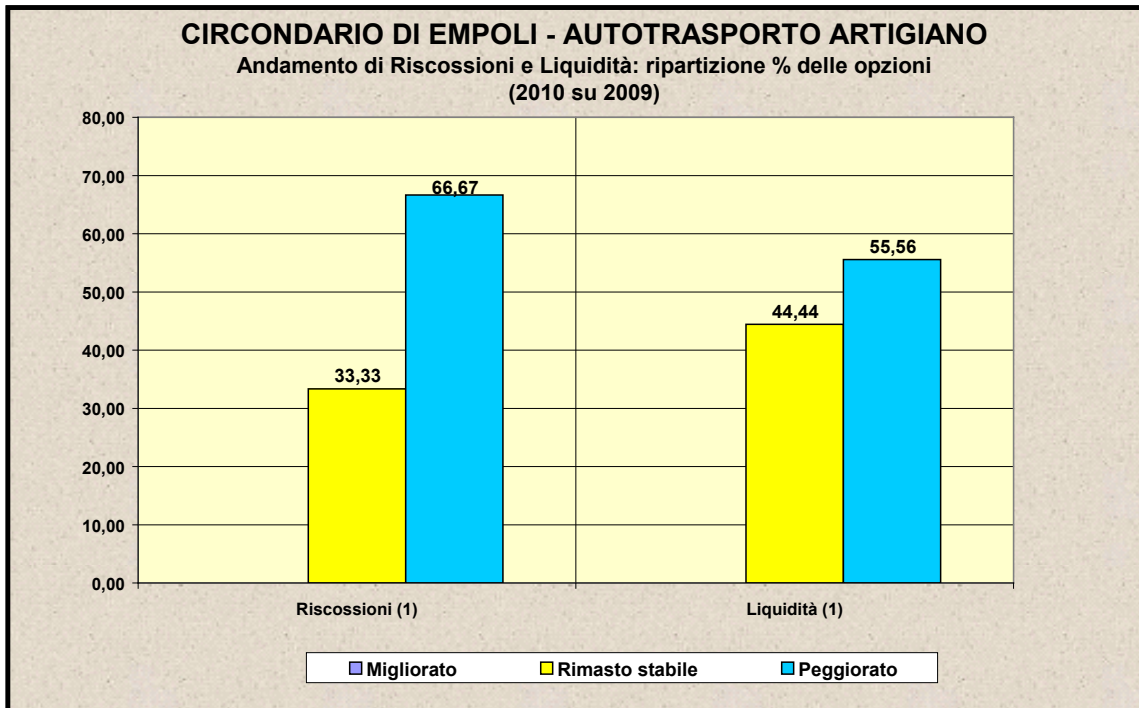


Grafico I.4.b

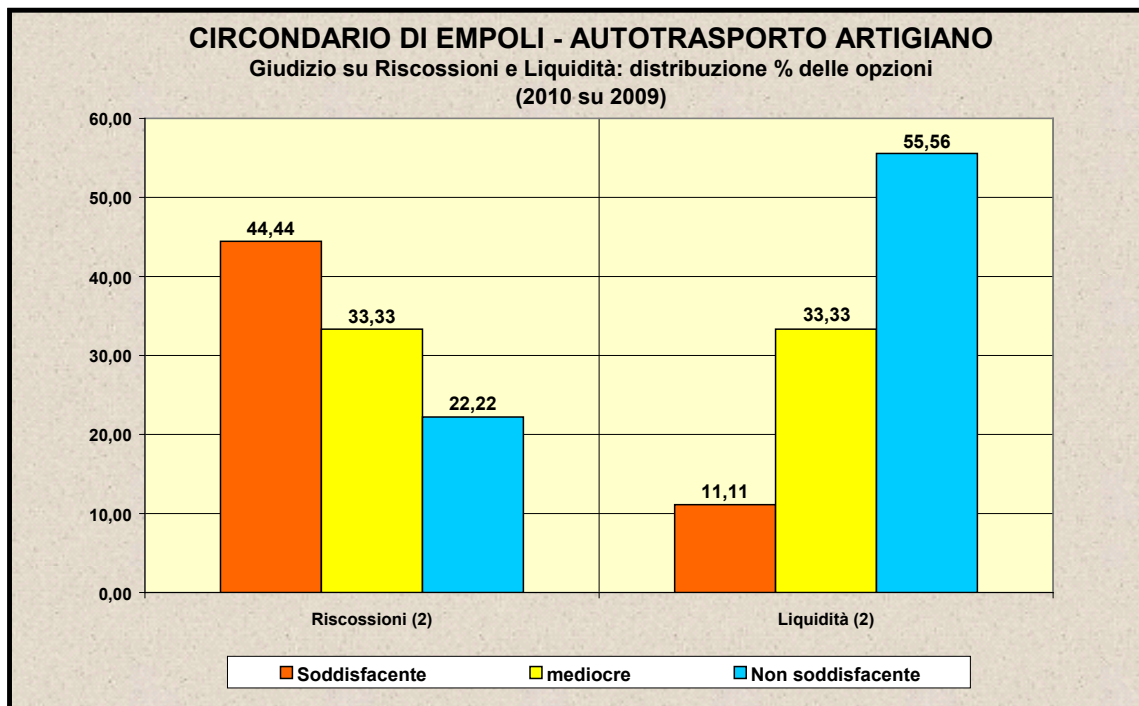


Grafico 1.5.a

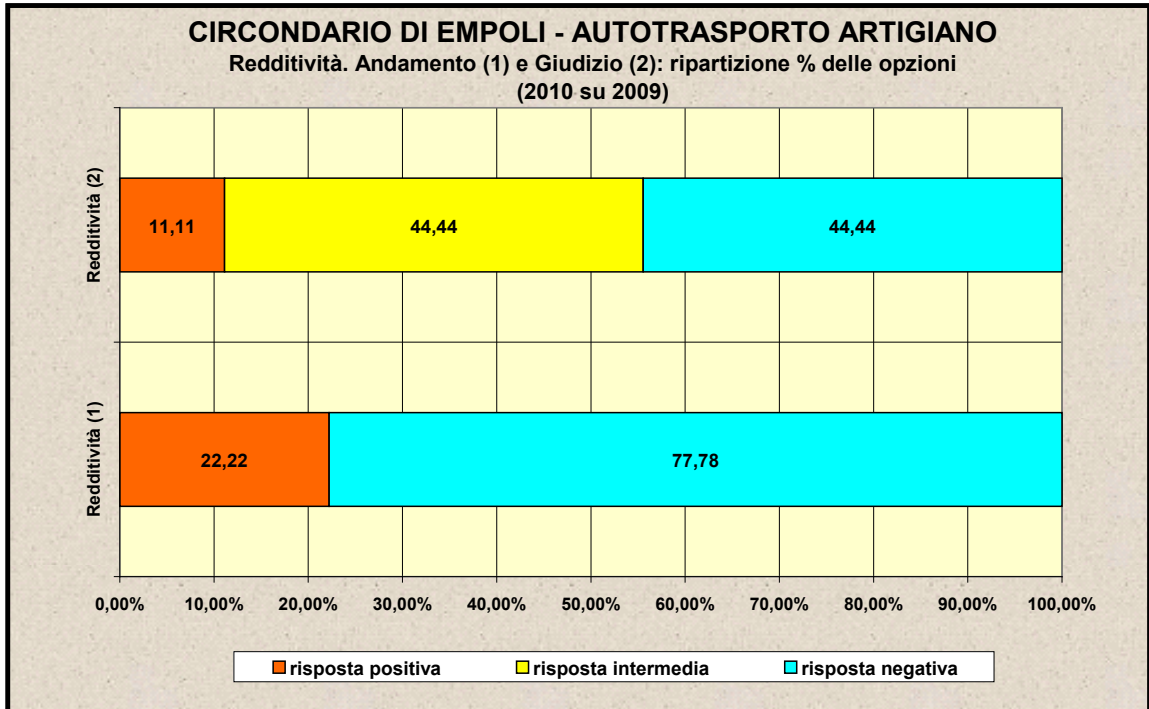


Grafico 1.5.b.1

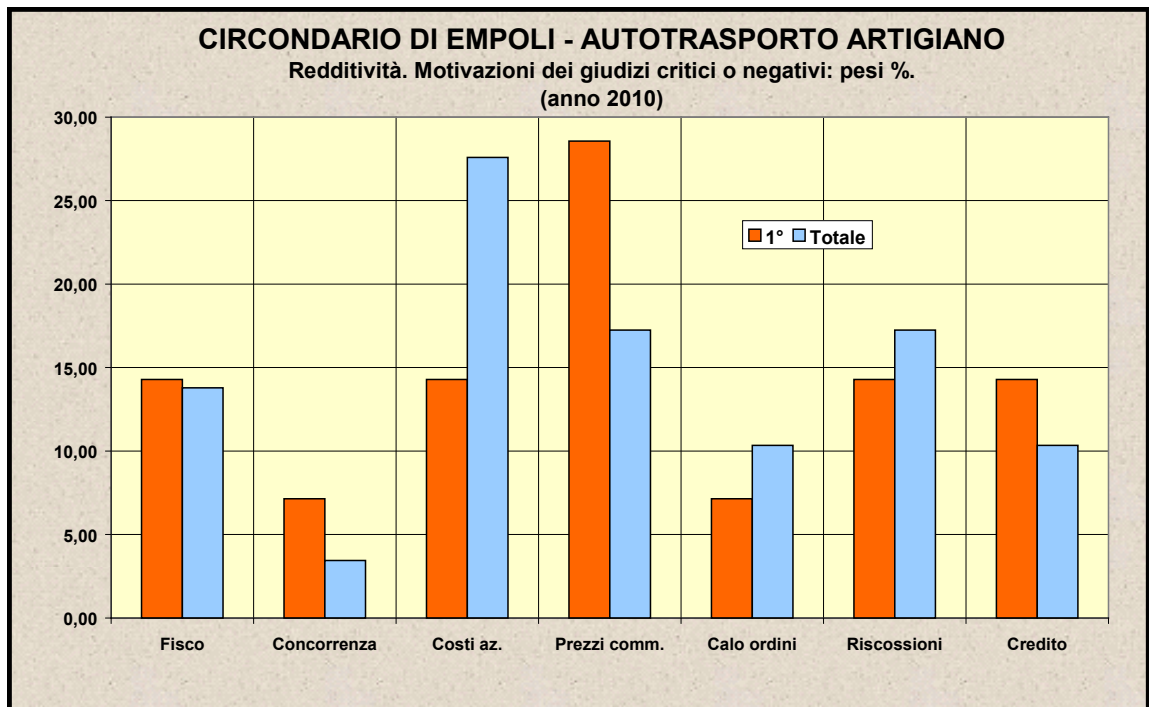


Grafico I.5.b.2

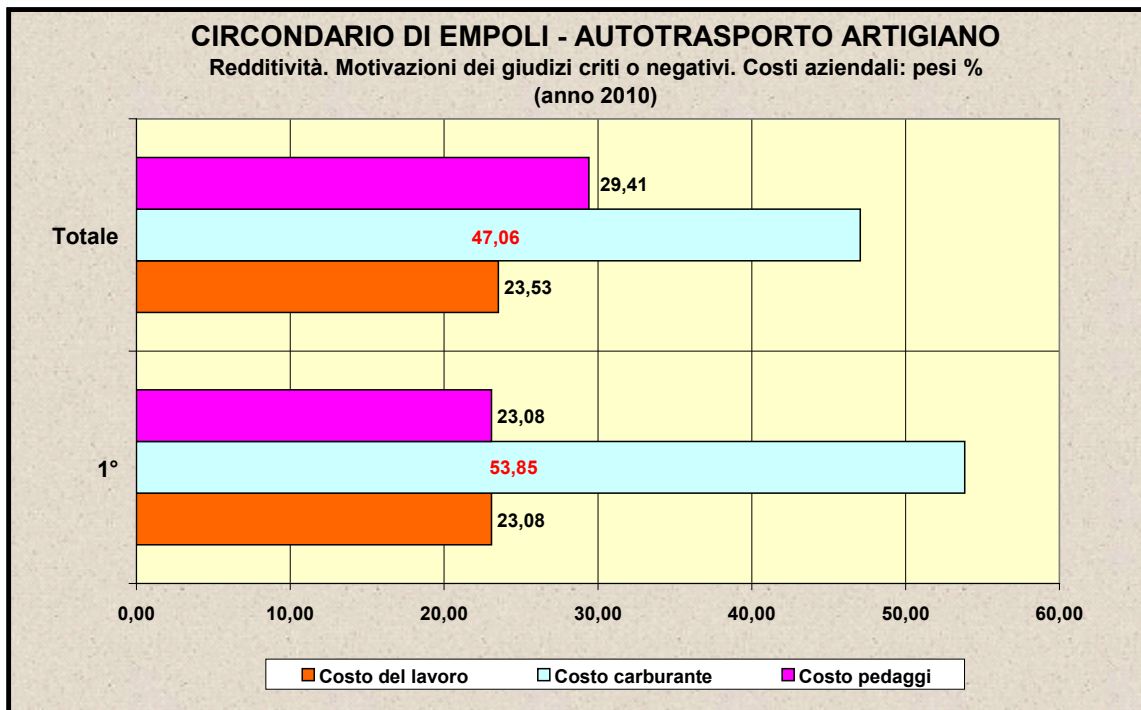


Grafico I.6.a

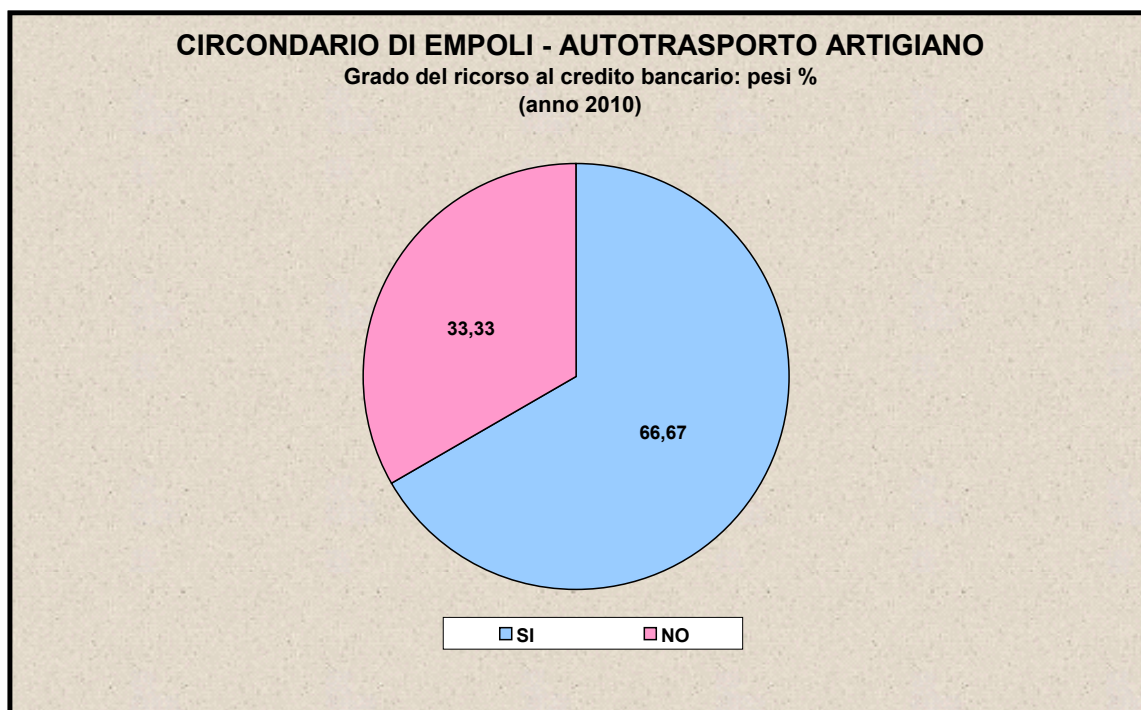


Grafico I.6.b

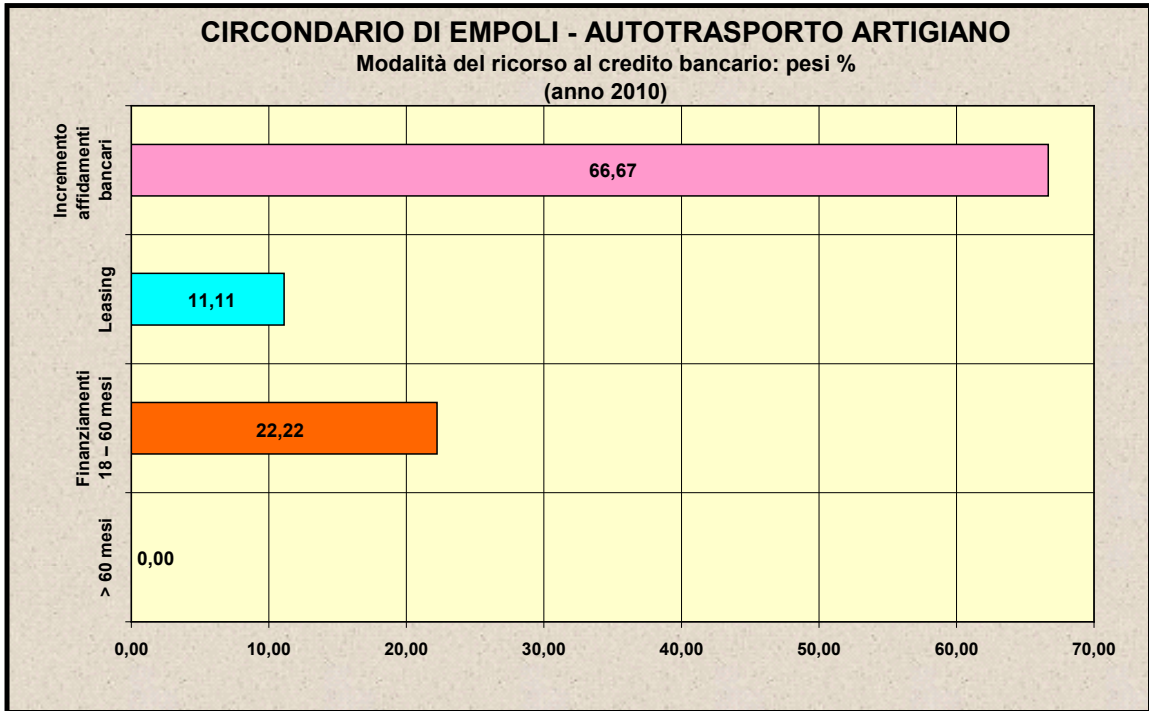


Grafico I.6.c

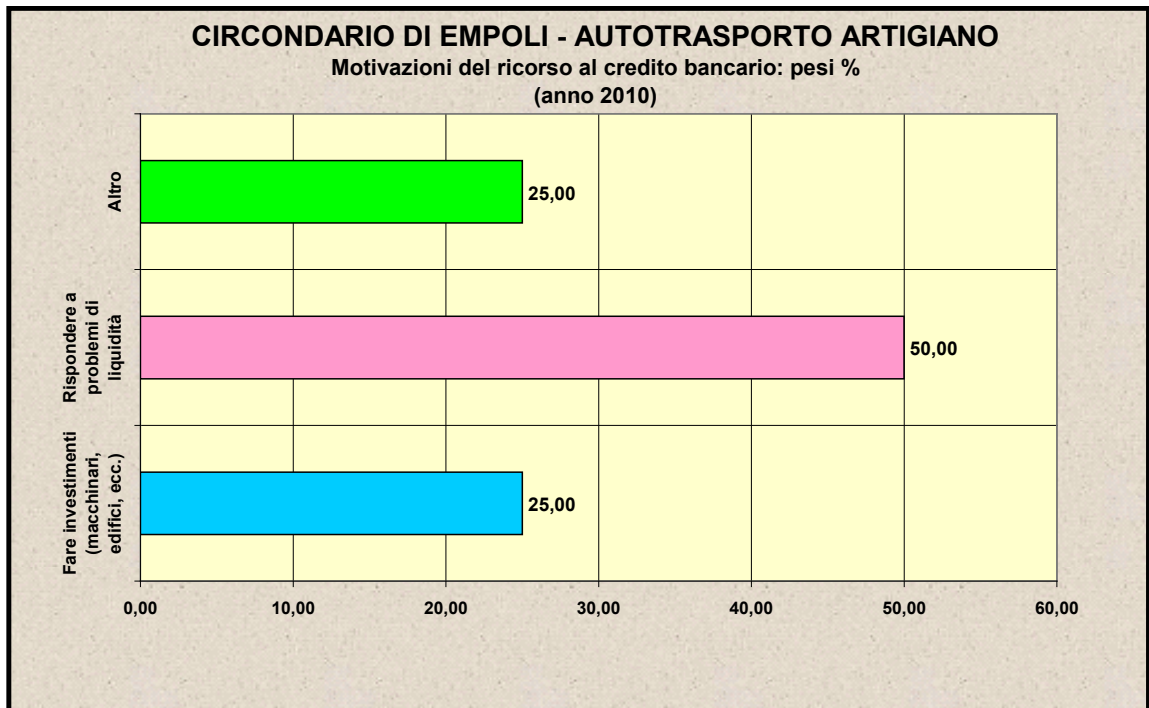


Grafico. I.7.a

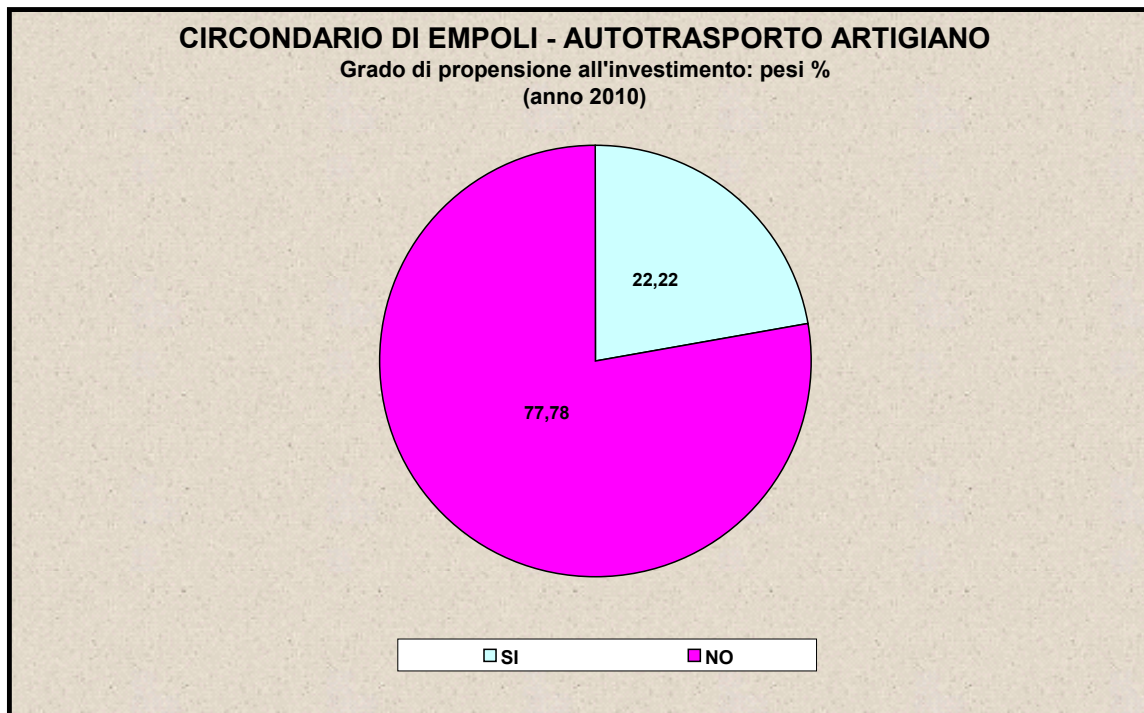


Grafico I.7.b

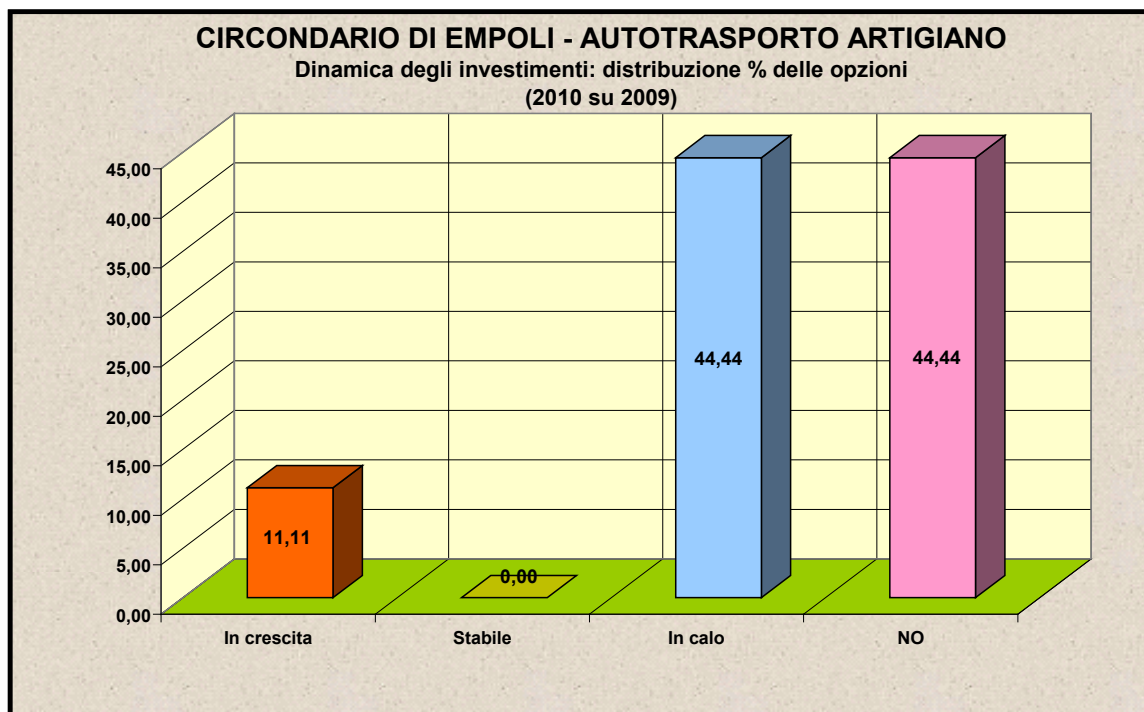


Grafico I.8.a

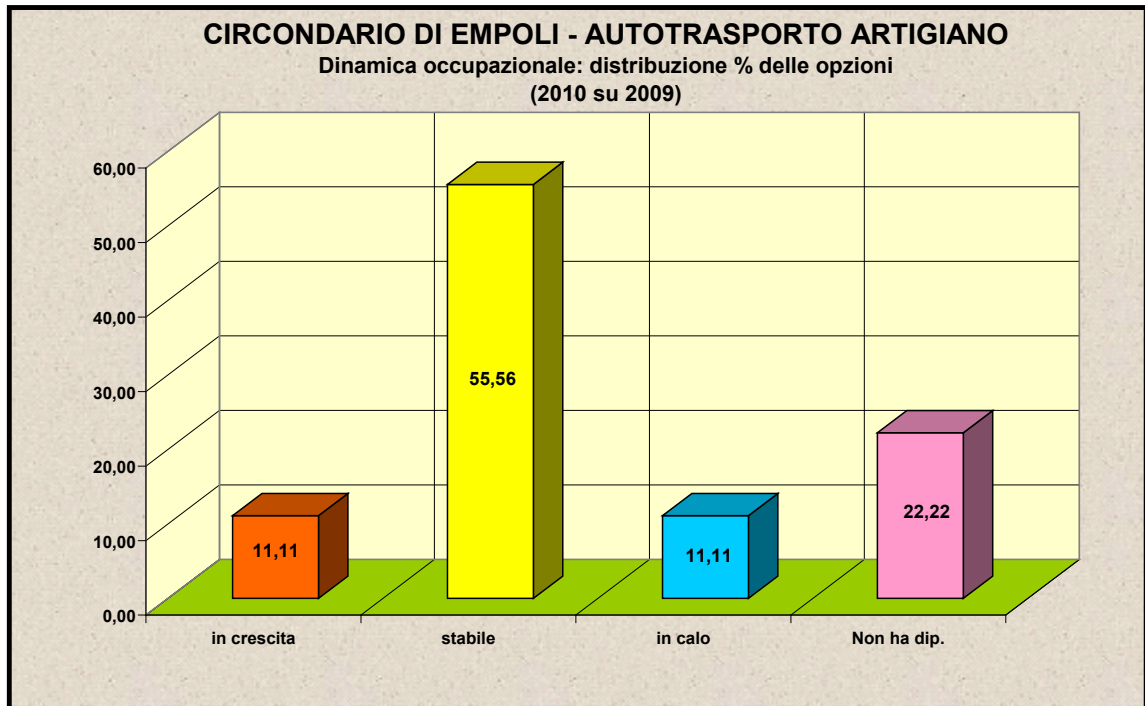
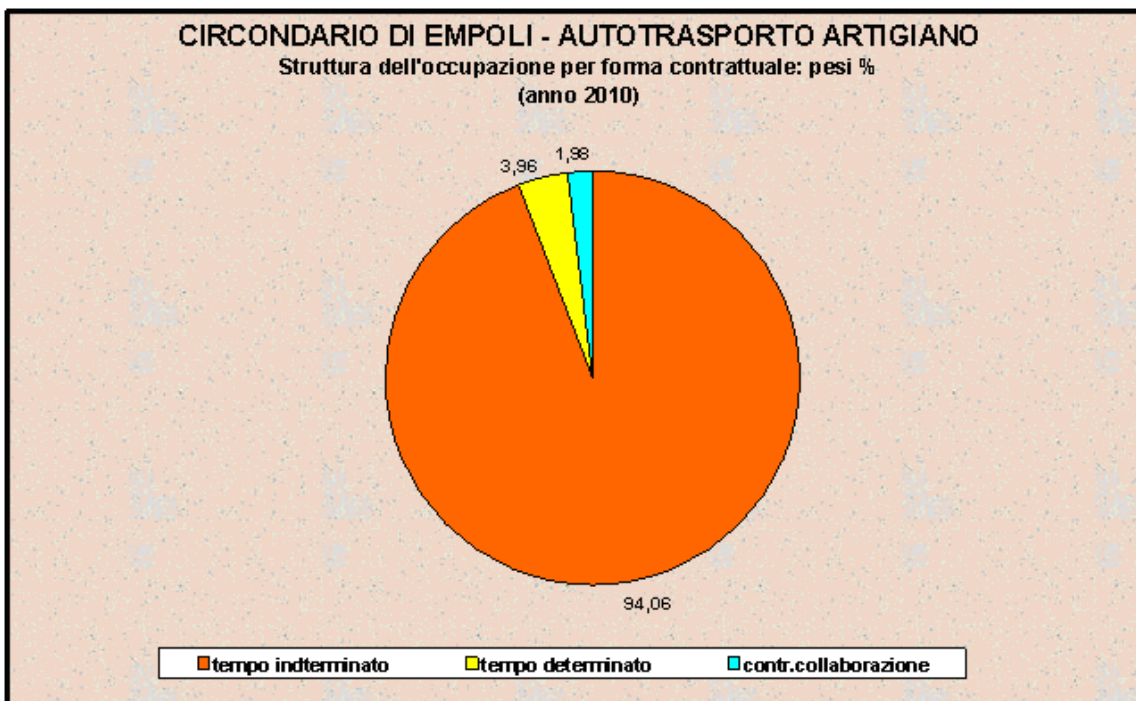


Grafico I.8.b



SEZIONE I

Grafico II.1.a

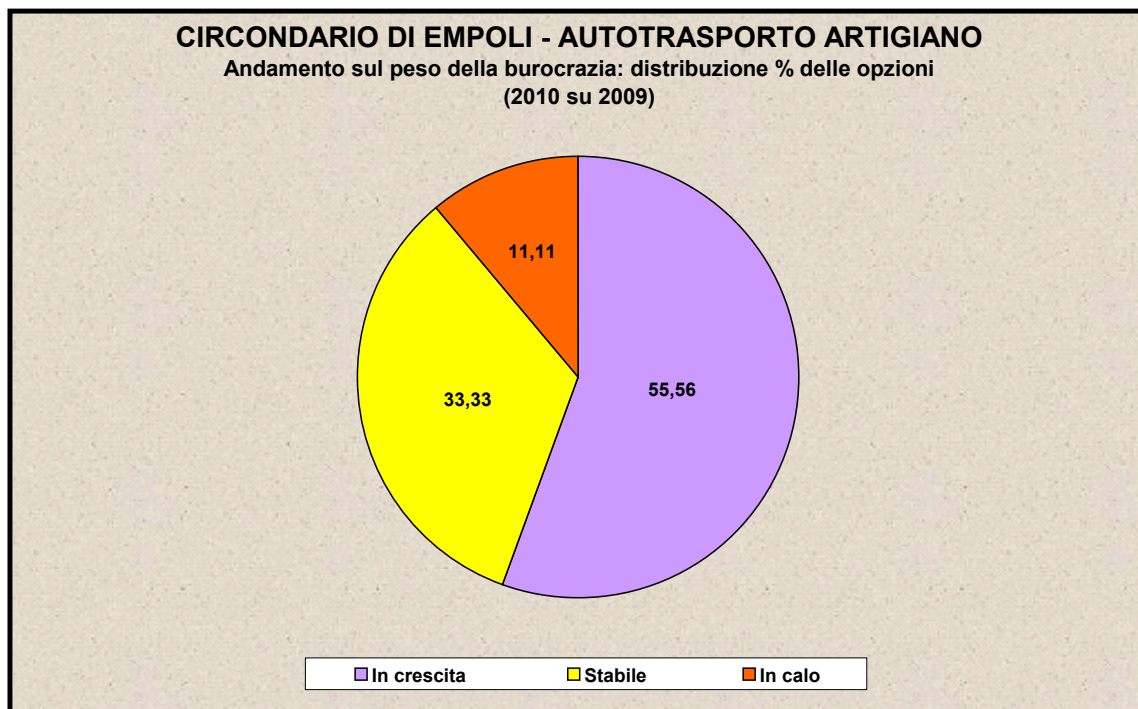


Grafico II.1.b

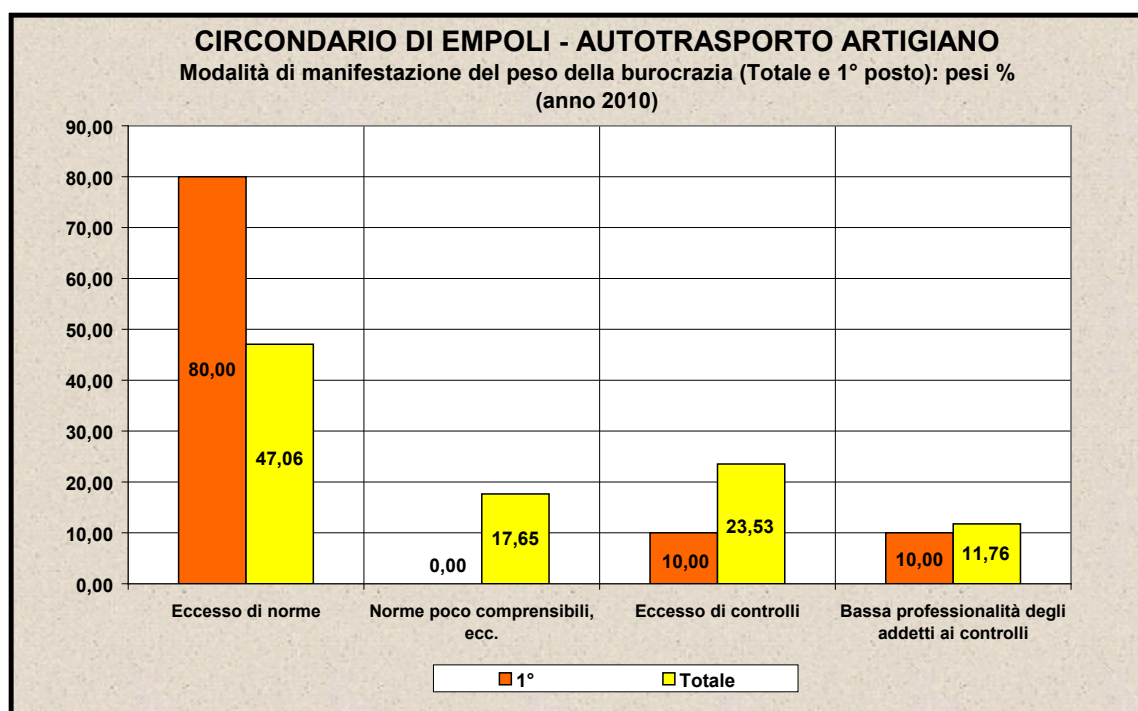


Grafico II.2.a

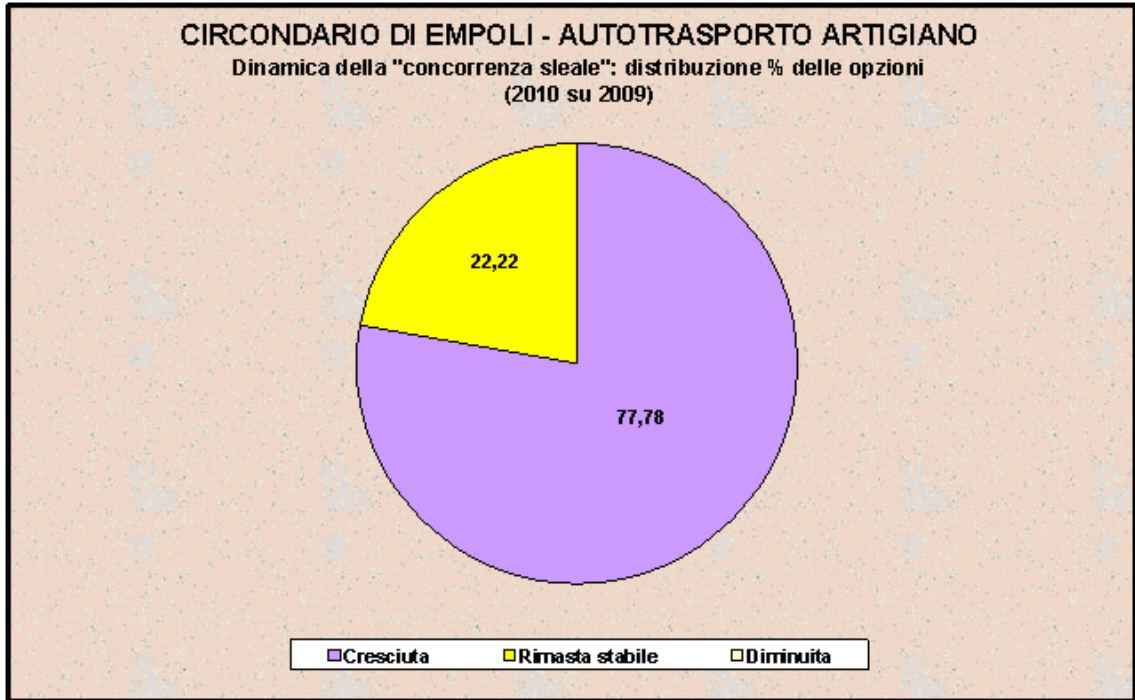


Grafico II.2.b

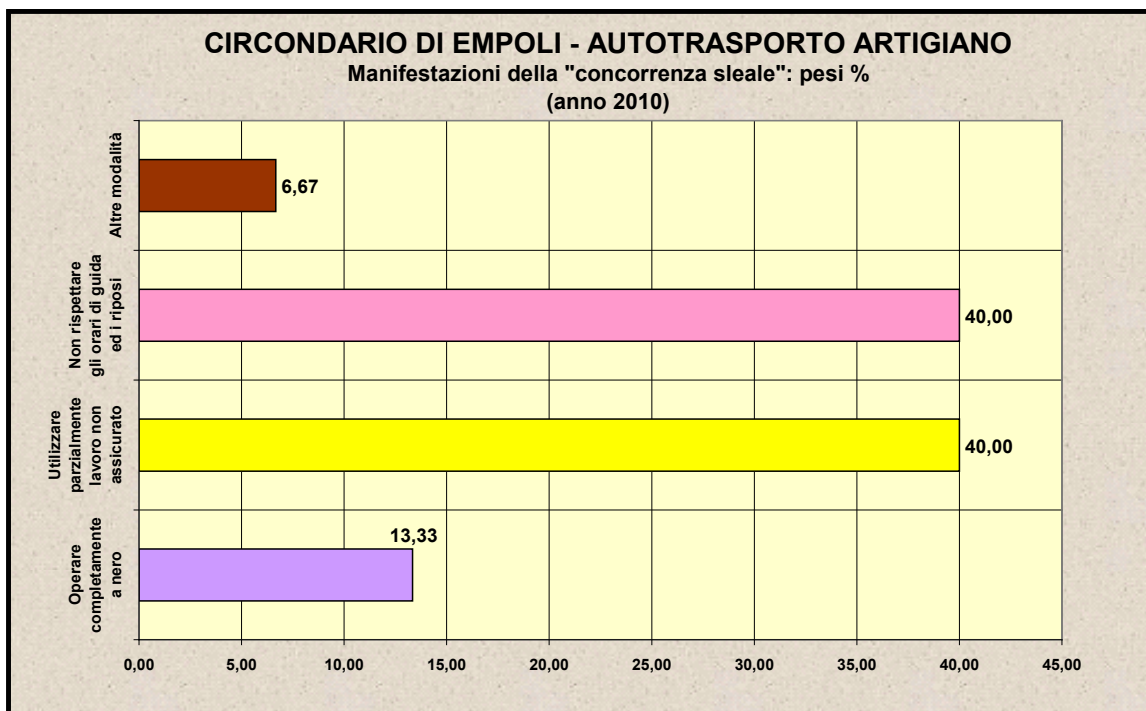


Grafico II.2.c

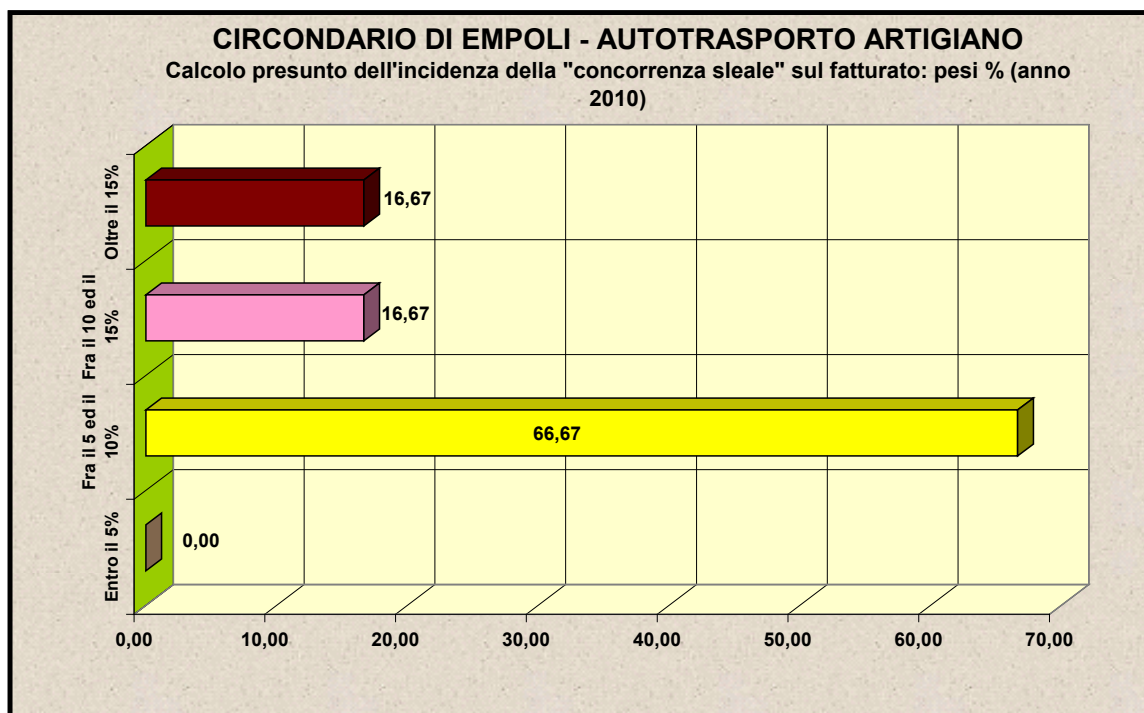


Grafico II.3.a

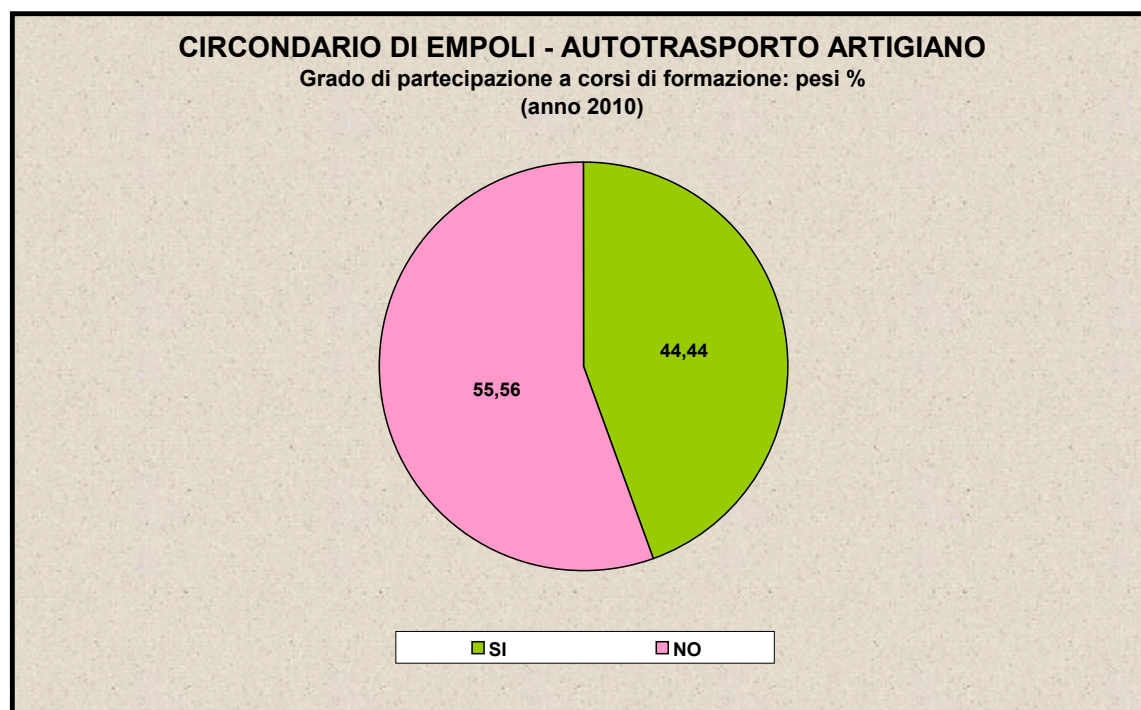


Grafico II.3.b

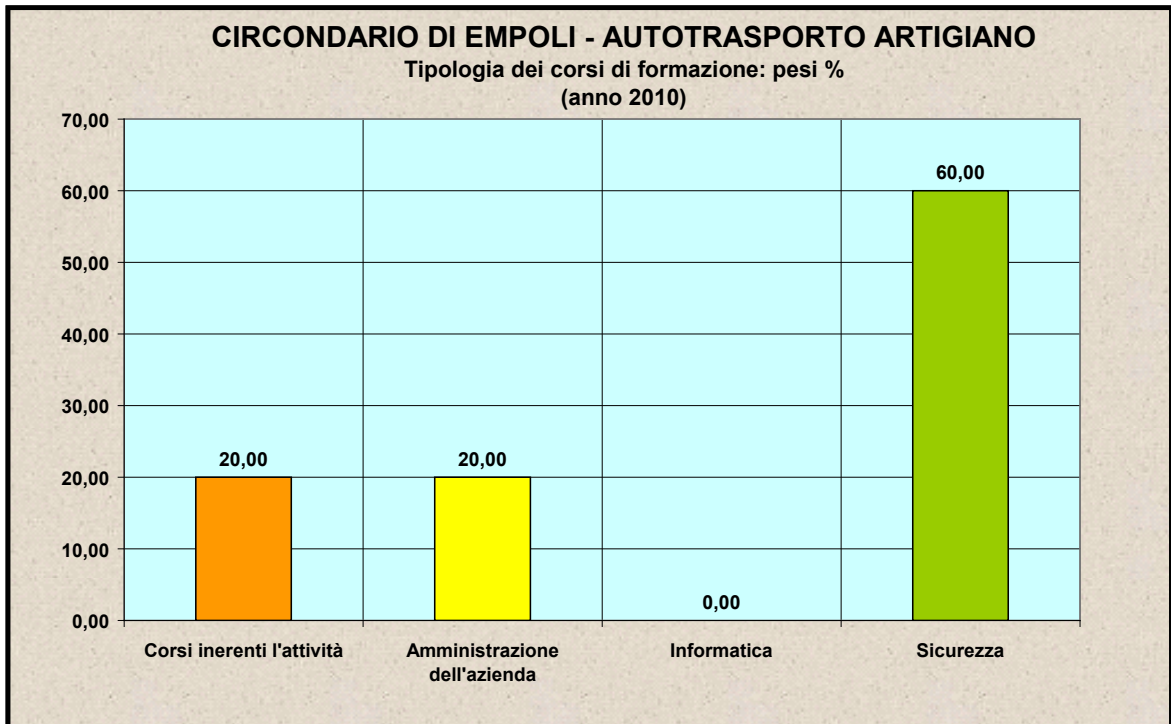


Grafico II.4

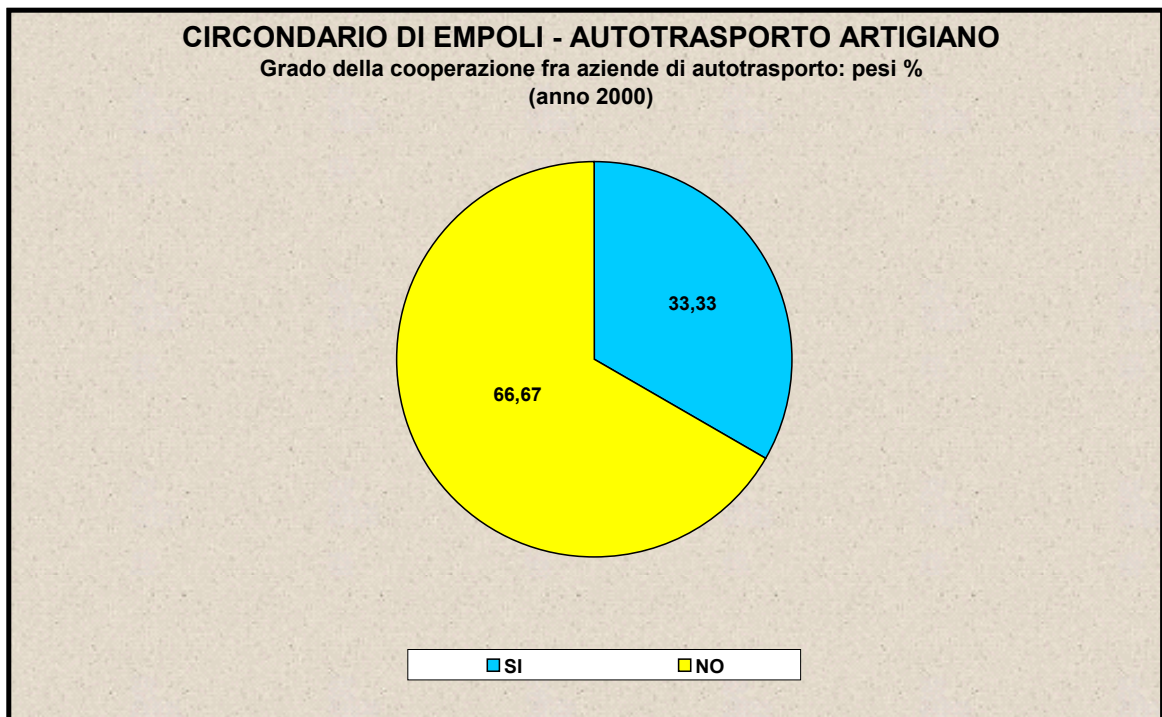


Grafico II.5

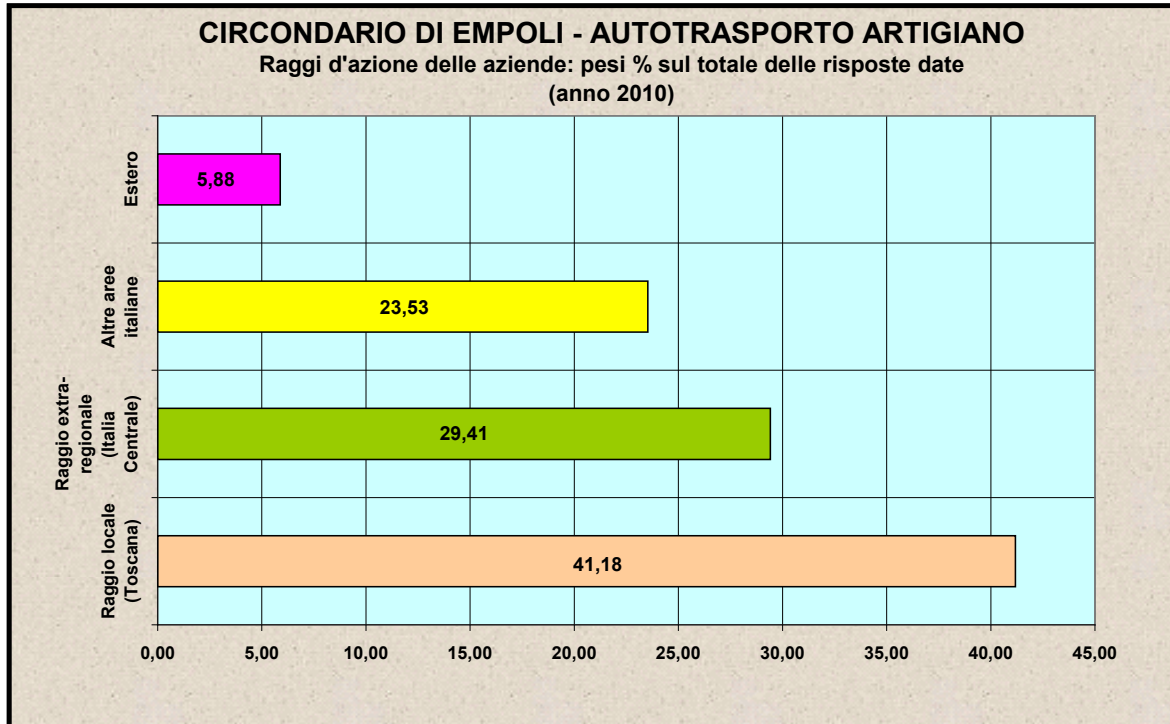
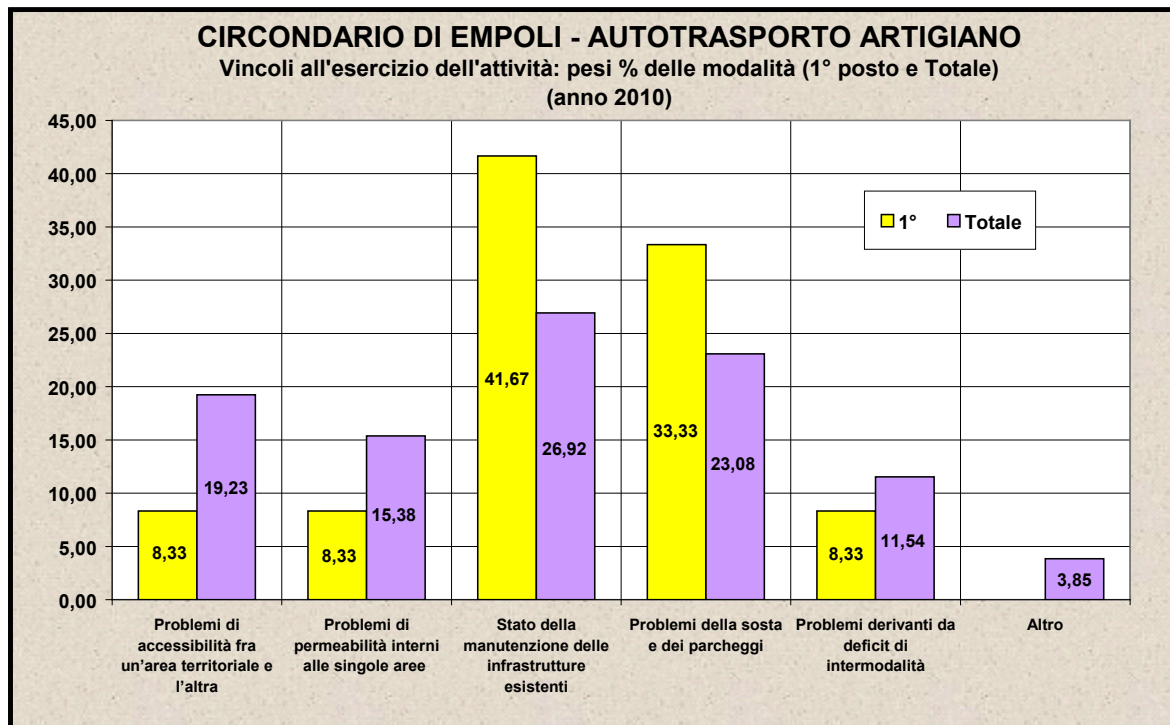


Grafico II.6



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 da giudicare 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 spiacevolmente 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 appesantita 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 nel corso del 2010) 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.





APPENDICE 1
Un precedente
Il Focus Group sul 2009



METODOLOGIA DEL FOCUS GROUP

Scopo del *focus group* è quello di approfondire e discutere criticamente alcune questioni strategiche (ai fini del buon esito dell'indagine) attraverso le dinamiche tipiche di una discussione di gruppo. Per questo motivo il *focus group* comporta una sua irriducibile diversità e specificità rispetto a quelli che sono i caratteri fondamentali riscontrabili nelle consuete interviste, scandite dalla dialettica fra chi pone le domande e chi fornisce le risposte. Proprio perché viene meno l'usuale relazione fra intervistatore e intervistato, il *focus group* come tecnica di rilevazione ha sia pregi che limiti. Su queste caratteristiche del *focus group* esiste un'ampia letteratura scientifica ed operativa, alla quale rimandiamo. Interessa, però, in questa sede sottolineare alcuni aspetti metodologici rilevanti così da consentire un corretto approccio alla lettura della trascrizione del focus group in questione ed esplicitare i motivi che ci hanno spinto ad impiegare questa tecnica nelle peculiari modalità a cui abbiamo fatto ricorso.

Il punto essenziale consisteva nel mettere in evidenza prospettive, opinioni ed eventuali idiosincrasie di un gruppo in qualche modo significativo di imprenditori artigiani, da molti anni impegnati nel campo dei trasporti e della logistica e, pertanto, ormai ben calati nelle dinamiche e nei problemi del settore. Questo gruppo di tre partecipanti al *focus group*, affiancati come detto da un funzionario CNA, buon conoscitore dei temi trattati, non è stato scelto in quanto rappresentativo di una "media", ma piuttosto riconoscendo a priori agli imprenditori invitati una peculiare capacità di partecipazione nell'ambito di una discussione sugli argomenti in gioco. In altre parole, i tre imprenditori invitati rimandano ad un cosiddetto campionamento a "scelta ragionata" piuttosto che ad un campionamento probabilistico e, sebbene possano da un punto di vista strettamente tecnico essere non del tutto rappresentativi dell'intero settore, sono stati scelti per garantire un dibattito quanto più stimolante possibile rispetto alle questioni poste.

In estrema sintesi, possiamo affermare che i tre partecipanti al *focus group* da una parte rappresentano aziende diverse per dimensione, ambiti di attività e capacità di cooperazione, dall'altra sono stati scelti con coscienza di causa in quanto imprenditori risaputamente aperti al dibattito e anche all'analisi critica delle questioni poste.

Mettere a confronto testimonianze legate ad esperienze diverse, ma accomunate da argomenti e problematiche simili viene di solito riconosciuto come il principale vantaggio di un *focus group* rispetto a forme più tradizionali di indagine come le interviste individuali (per quanto qualitative o poco strutturate queste ultime possano essere) ed è logicamente questo vantaggio che abbiamo ricercato anche in questo caso. Naturalmente gli interlocutori sono stati lasciati liberi di interagire, limitando al minimo gli interventi del moderatore.

Per sua propria natura un *focus group* elude domande chiuse, ma è aperto ad una dinamica complessa di interazione fra i partecipanti, i quali devono sentirsi liberi di esprimere le loro opinioni. Al moderatore (ruolo che in quest'occasione è stato svolto dal dott. Stefano Bettini) afferisce pertanto un compito di particolare responsabilità, visto che spetta a lui/lei invitare i partecipanti ad attenersi alle questioni di fondo, poste dalle domande, senza uscire troppo dal seminato. Il moderatore deve essere sempre presente e vigile, ma al tempo stesso deve evitare di interferire con la discussione in corso o di influenzare, incoraggiare o scoraggiare in qualche modo le opinioni espresse nel dibattito. I suoi interventi sono, pertanto, limitati a far sì che il *focus group* possa procedere senza ostacoli, impedendo divagazioni eccessive al di fuori dei temi in discussione e, qualora dovesse essercene bisogno, evitare



forme di prevaricazione da parte dei partecipanti più intraprendenti o loquaci nei confronti di quelli più timidi o, comunque, restii a prendere la parola. In altri termini, gli interventi del moderatore, al di là del compito essenziale di porre le domande, consistono esclusivamente nel richiamare “all’ordine” chi va troppo fuori tema e nell’arginare l’eventualità di un eccessivo ascendente di qualcuno dei partecipanti. Evidentemente, è difficile fornire una definizione rigorosa dei limiti di “impersonalità”, entro i quali il moderatore deve operare (altro tema sul quale esiste una poderosa letteratura); nel nostro caso, ci siamo limitati a quello che potremmo definire una ragionevole imparzialità da parte del moderatore e ad affiancare a quest’ultimo una collaboratrice (la dottoressa Cristiana Alderighi, funzionario del settore Trasporti di CNA Firenze), pronta a seguire le dinamiche del gruppo e l’andamento del *focus group*, pur senza intervenire nell’ambito della discussione in corso.

Questi appunti critici sul ruolo del moderatore (che riguardano problematiche presenti in generale in ogni *focus group*) consentono di introdurre anche un altro punto, che può essere visto come limite metodologico e che, pur essendo peculiare al *focus group* in questione, era purtroppo inevitabile.

Sarebbe buona regola di un *focus group*, infatti, che i partecipanti fossero fra loro estranei, persone che non si conoscano affatto, ma questa semplice prerogativa è pressoché impossibile, quando si fa riferimento ad un universo tutto sommato limitato come quello dei piccoli imprenditori operanti in un ambito geografico abbastanza delimitato (il Circondario di Empoli).

* * * * *

Ai fini di questo Report si è ritenuto opportuno non operare una trascrizione completa del Focus Group, ma una sintesi degli interventi compiuti nel corso della discussione dai tre imprenditori del settore

QUADRO D’INSIEME

1° interlocutore

B. Trasporti: L’azienda opera nel campo dei container. Ha subito un calo improvviso del volume d’affari a partire dall’ottobre 2008 (calo valutabile nell’ordine del 40%), mese che fa da spartiacque rispetto ai periodi precedenti. Questa fase negativa si è mantenuta tale per tutto il 2009 (perdita media di fatturato sul 2008, pari a -35%). Un po’ meglio le cose sono andate a dicembre 2009, ma per questo mese si può usare l’espressione cautelativa “una rondine non fa primavera”. A causa di tale andamento sfavorevole non si è proceduto a nessun investimento nel 2009, né si prevede di farne nel 2010. L’impresa è tagliata fuori dal mercato, se non c’è una ripresa su scala europea in alcuni settori specializzati in alta tecnologia. Una discreta ripresa vi è stata, ma nei paesi emergenti e non in Europa. Nel biennio 2008-2009, è venuto a mancare l’accesso al credito. Per l’occupazione si è usufruito dei vari ammortizzatori messi a disposizione dalle normative italiane. Nel 2009 si è fatturato 27 milioni di euro, ma siamo di fronte, come detto sopra, ad un calo e ad un ridimensionamento sensibili. La crisi globale ha investito anche grossi committenti (ad es., compagnie marittime che hanno grandi volumi d’affari, anche di centinaia di milioni di euro).

2° interlocutore

T.S.: Fa parte di un consorzio formato da molte piccole aziende. Il fatturato totale del consorzio è stato nel 2009 buono: 15% in più rispetto al 2008. Ma le singole aziende hanno lavorato meno, perché sono aumentati i chilometri “a vuoto”. In altre parole, il bilancio in termini di conto economico è buono, ma il



quadro d'insieme non va bene. Il lavoro c'è; è stato ampliato il parco macchine (ora sono 28) e vi è il bisogno di ampliarlo ancora, ma vi sono resistenze a farlo per una comprensibile prudenza. Problema chiave emerso nel 2009: le riscossioni sono peggiorate e credo che il quadro peggiorerà ancora nel 2010. Nel nuovo anno dovremmo rinunciare magari a dei clienti. I dipendenti del consorzio in quanto tale sono solo 3. Nel 2009 non sono stati fatti investimenti.

3° interlocutore

M.S. L'azienda effettua un servizio di autotrasporto in autosilos su tutto il territorio nazionale per imprese manifatturiere ed in particolare per l'industria agro-alimentare. Il fatturato è cresciuto nel 2008 fino a ottobre; poi, è crollato nel periodo che va da novembre 2008 a marzo 2009. In seguito, vi è stata una leggera ripresa e a partire da settembre/ottobre 2009 si sono visti ulteriori segnali positivi.

Avevamo fatto investimenti considerevoli nella prima parte del 2008; nel 2009 l'impresa ha deciso di "stare completamente ferma" e anche per il 2010 non sono previsti nuovi investimenti. Per il 2010 regna una grande incertezza, anche perché la committenza stessa non sa prevedere niente di preciso.

L'azienda lavora con alcune multinazionali, che teoricamente dovrebbero avere uno scenario di riferimento piuttosto ampio.

Come occupazione si è ridotto nel 2009 l'organico di 3 unità (da 30 a 27). Si è utilizzata la sovvenzione teorica del 40-45%, arrivando ad utilizzarla nell'ordine del 25%. Sui pagamenti non ci sono grossi problemi per quel che riguarda la capacità d'incasso, anche se innegabilmente tendono ad allungarsi i tempi (fino a 30 giorni ed anche oltre). Quest'affermazione vale in particolare con le scadenze di ottobre, ma forse questo fenomeno è dovuto al fatto che i committenti dovevano presentare i bilanci semestrali.



ARTICOLAZIONE PER TEMI

Tema 1 andamento delle tariffe

Sarà difficile poter rialzare a breve le tariffe dopo i ribassi che ci sono stati nel 2009. Sarà un processo molto graduale che richiederà tempo e richiederà una ripresa economica generalizzata e consistente. T.S. dice che le aziende del Consorzio hanno ribassato le tariffe solo del 2%, ma che ci sono stati casi di riduzioni anche del 20-30%, M.B. sostiene che molte imprese multinazionali hanno chiesto sconti del 3% su tutto il fatturato 2009 per permettere all'azienda di fare fronte agli investimenti nel 2010. D'altra parte, la committenza quando ha trovato difficoltà nell'accesso al credito si è rifatta sui destinatari delle commesse, chiedendo sconti e dilazionando i pagamenti.

Tema 2: I controlli in materia fiscale e previdenziale

L'azienda strutturata, ovvero l'azienda di medie o medio-piccole dimensioni, è stata ed è nel mirino dei controlli (finanza, ispettorato del lavoro), mentre l'azienda piccola o piccolissima (con dotazioni medie di 3/4/5/6 vettori) o non la trovano o non succede nulla. Ed è proprio in questa fascia che si possono trovare casi di autisti che non rispettano (o sono costretti a non rispettare) alcun limite nell'orario di lavoro.

Tema 3: La concorrenza sleale

Ci sono le regole da rispettare. I livelli istituzionali affermano spesso che in Toscana è "tutto a posto" quanto a rispetto delle regole. Non si capisce, però, perché gli appalti vengono spesso vinti da imprese esterne alla regione. Inoltre, ci sono non pochi autisti stranieri che fanno viaggi che non potrebbero fare. Ad es., vi sono casi di autotrasportatori che vengono dalla Romania, scaricano in Sicilia, ma mentre sono in Italia svolgono un lavoro su percorsi interni sottocosto (anche del 40%) ed al tempo stesso non rispettano minimamente i limiti di orario: portano, ad es., la frutta sotto costo al grande mercato ortofrutticolo di Napoli, cosa impossibile se si rispettassero le 8 ore di guida ammesse per legge.

Tema 4: L'accesso al credito

il non accesso al credito o le difficoltà di accesso compromettono la possibilità di cogliere al meglio gli accenni di ripresa economica. Nel periodo in cui ha imperversato la crisi globale e le aziende erano in grandi difficoltà, l'accesso al credito è stato molto difficile, quasi impossibile.

Tema 5: infrastrutture

La Toscana ha una storica carenza infrastrutturale. Certo, sono stati avviati progetti importanti (ad es. gli interventi per far funzionare al meglio l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce, rendendo navigabile il canale scolmatore dal porto di Livorno all'interporto stesso, e mettendo a punto il treno navetta da Livorno a Vicarello). Vi sono e vi saranno grossi problemi per andare ad es. nel Lazio fin quando non sarà completato il raddoppio della Siena-Grosseto e non sarà realizzato il tratto autostradale tirrenico fra Rosignano e Civitavecchia. Vi è, poi, il problema della sicurezza delle strade (specialmente sull'importantissima Strada Regionale 429); a proposito di quest'arteria, lo "stato dell'arte" non è certo consolante: vi sono alcuni lotti in costruzione (collegamento con Certaldo); per altri lotti si prevede la conclusione per il 2010 o per il 2011. In materia di infrastrutture, incombe sempre il problema di procedure farraginose che fanno perdere tempo.

Rimane aperto il dibattito sulla FI-PI-LI, i cui pregi sono certo molti a partire da quello di far conoscere il territorio, ma che presenta mille difetti. Il dibattito, in particolare, verte sulla questione di metterla a pagamento: quest'ipotesi potrebbe anche esser vista favorevolmente, se portasse con sé un rinnovamento reale di una strada "nata vecchia" e sempre soggetta ai soliti inconvenienti (tratti chiusi,



file, ecc.). Meglio pagare se la si può rendere migliore e più importante. Per il Circondario resta assai importante l'obiettivo di potenziare la FI-PI-LI, "strada di grande comunicazione", che collega l'A.M.F., il Medio Valdarno e l'asse costiero Pisa-Livorno.

La questione dell'aeroporto di Pisa: è un'infrastruttura da sostenere come principale scalo toscano. Sarebbe, poi, importante creare un collegamento viario Empoli-Pistoia (al momento è inevitabile passare da FI Nord).

Altra questione strategica è quella della sosta per i vettori: la sosta è assai difficoltosa sulla FI-PI-LI e praticamente lo è ovunque fuori dalla S.G.C.. Eppure ci sono regole precise che regolamentano le soste, ma mancano gli spazi adatti (esempi positivi riguardo a tali infrastrutture si possono ritrovare nel Nord-Est, ma di esse vi è una forte carenza in tutta la Toscana). Per queste opere però mancano i finanziamenti.

Tema 6: La questione dell'aggregazione inter-aziendale

Manca la volontà e capacità di raggrupparsi e per questo non siamo competitivi con paesi come la Germania o l'Olanda. Le nostre realtà, anche quelle meglio strutturate, se confrontate all'Europa sono molto spesso piccole. Bisognerebbe spendere per la formazione. Il raggruppamento può fare paura; bisognerebbe incentivare una formazione che superi lo stato attuale delle cose.

Specificazione di M.B.

Vanno formati i dipendenti per far loro migliorare le prestazioni lavorative ed anzi per aprir loro nuove opportunità. Devono esser denunciate le aziende che non sono in regola e praticano la concorrenza sleale.

La formazione non deve riguardare solo i dipendenti, ma anche chi sta dietro la scrivania e gli stessi imprenditori. Non serve o meglio serve sempre meno il ragioniere che fa i bilanci; ci vorrebbero dei consulenti aziendali che mettano le aziende sulla strada giusta. Un raggruppamento possibile di aziende potrebbe essere in qualche modo indirizzato da tali "nuove" figure. Nella realtà, invece, mancano analisi dei costi reali: molte aziende non riescono a capire quanto costa effettivamente andare da qui a Livorno. Siamo di fronte ad esempi deleteri come i professori di economia e commercio, che poi si ritrovano a avere nelle loro sedi "buchi" tali da dover vendere gli immobili. Bisogna puntare sulle persone giuste!



APPENDICE 2

La demografia aziendale delle imprese di Trasporti nel Circondario di Empoli (1° trimestre 2000 - 2° trimestre 2009 - 3° trimestre 2010)



TRASPORTI E LOGISTICA

Premessa

In questa Appendice sono presentati i risultati di una classica analisi di “demografia aziendale”, dedicata alle imprese del macro-settore dei Trasporti nel territorio afferente al Circondario di Empoli (11 Comuni del Medio Valdarno). L’analisi copre un periodo quasi decennale (38 trimestri, precisamente) ovvero si distende su un arco temporale considerato in letteratura medio-lungo. La fonte su cui sono stati svolti i calcoli sono le belle serie storiche della Camera di Commercio di Firenze e precisamente quelle che coprono il periodo compreso fra il 1° trimestre 2000 ed il 2° trimestre 2009.

Seguendo la classificazione Istat, l’ampio settore denominato “Trasporti e Comunicazione” (Sezione I) si articola in 5 Divisioni (60, 61, 62, 63, 64).

La Divisione I 60 (“Trasporti terrestri; trasporti mediante condotte”) comprende il trasporto di persone e merci via terra, compreso il trasporto dovuto all’infrastruttura ferroviaria.

La Divisione I 61 (“Trasporti marittimi e per via d’acqua”) comprende il trasporto di persone e merci via acqua (mari, fiumi, laghi, canali).

La Divisione I 62 (“Trasporti aerei”) comprende il trasporto di persone e merci via aria.

La Divisione I 63 (“Attività di supporto ed ausiliarie dei trasporti; attività delle agenzie di viaggio”) comprende le attività ausiliarie dei trasporti in senso stretto comprende sia le attività di movimentazione che quelle di magazzinaggio delle merci. E comprende anche le attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici.

La Divisione I 64 (Poste e Telecomunicazioni) comprende poste (o similari) e telecomunicazioni (corrieri postali, gestione di reti di telefonia fissa e mobile, gestione di reti televisive, ecc.).

L’analisi sarà condotta rispetto a due grandi variabili: le imprese attive e le unità locali delle imprese attive.

Per le imprese sarà svolta un’analisi differenziata, separando il livello generale dalla parte relativa al settore artigiano.

Le imprese

La fonte camerale distingue fra imprese registrate ed imprese attive. Ai fini di un calcolo che faccia riferimento alla reale strutturazione del macro-settore, si prendono, naturalmente, in esame solo le “sedi attive”.

Per non appesantire in maniera insopportabile il carico dei calcoli, si è operato soltanto sui totali relativi all’intero Circondario, evitando disaggregazioni di scala comunale. I valori del Circondario sono stati, in alcuni casi, messi a confronto con quelli dell’intera provincia di Firenze.

Rispetto all’intera Sezione I (Trasporti e Comunicazioni), l’attenzione analitica è caduta sulle sole Divisioni 60 (trasporti terrestri) e 63 (attività ausiliarie dei trasporti).

La presentazione sarà articolata in tabelle e grafici. Saranno riportati di seguito i valori assoluti trimestre per trimestre, i numeri indice, i pesi percentuali della composizione per ciascun trimestre.

Nell’elaborazione dei grafici, in qualche caso, sono rappresentate le medie mobili o le rette di tendenza.

Le Unità Locali

Oltre alle imprese, la fonte camerale mette a disposizione i dati relativi alle unità locali ubicate nel Circondario di Empoli. Quest’indicatore, in linea teorica, può far riferimento ad unità locali che fanno capo ad imprese aventi la “sede attiva” al di fuori del Circondario stesso. Ma, l’esperienza in ricerche di questa natura mostra che si tratta di un numero limitato di casi: vi è una buona sovrapposizione fra



imprese ed unità locali.

Naturalmente, vi possono essere campi di attività dove quest'affermazione è meno stringente: ad es., nel campo degli istituti di credito, dove si fa riferimento all'ubicazione "casa madre", può sussistere uno scarto sensibile – a livello di SEL e di Comuni - fra i dati relativi alle imprese (scarsa numerosità) e dati relativi alle unità locali (buona numerosità). Nel caso della Sezione Istat I quale si configura per il Circondario di Empoli, una situazione di questo genere si può trovare per la Divisione 64 ("Comunicazioni") e precisamente per le voci attinenti ai servizi postali.

Per le imprese iscritte all'Albo delle Ditte Artigiane è stata costruita una sezione a parte.



LE IMPRESE

PROSPETTO 1.a

CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle imprese per Divisioni (valori assoluti)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|---------|------|------|------|--------|
| 1° 2000 | 468 | 43 | 7 | 518 |
| 2° 2000 | 471 | 41 | 7 | 519 |
| 3° 2000 | 471 | 40 | 7 | 518 |
| 4° 2000 | 475 | 43 | 10 | 528 |
| 1° 2001 | 486 | 45 | 10 | 541 |
| 2° 2001 | 481 | 49 | 9 | 539 |
| 3° 2001 | 488 | 52 | 10 | 550 |
| 4° 2001 | 493 | 51 | 10 | 554 |
| 1° 2002 | 496 | 53 | 11 | 560 |
| 2° 2002 | 505 | 53 | 12 | 570 |
| 3° 2002 | 499 | 53 | 12 | 564 |
| 4° 2002 | 497 | 53 | 14 | 564 |
| 1° 2003 | 486 | 55 | 10 | 551 |
| 2° 2003 | 488 | 54 | 11 | 553 |
| 3° 2003 | 489 | 54 | 11 | 554 |
| 4° 2003 | 485 | 54 | 11 | 550 |
| 1° 2004 | 473 | 58 | 13 | 544 |
| 2° 2004 | 475 | 58 | 15 | 548 |
| 3° 2004 | 471 | 59 | 27 | 557 |
| 4° 2004 | 474 | 61 | 28 | 563 |
| 1° 2005 | 472 | 59 | 30 | 561 |
| 2° 2005 | 466 | 57 | 33 | 556 |
| 3° 2005 | 470 | 58 | 31 | 559 |
| 4° 2005 | 474 | 56 | 39 | 569 |
| 1° 2006 | 467 | 55 | 38 | 560 |
| 2° 2006 | 466 | 54 | 39 | 559 |
| 3° 2006 | 462 | 55 | 39 | 556 |
| 4° 2006 | 465 | 55 | 40 | 560 |
| 1° 2007 | 451 | 57 | 40 | 548 |
| 2° 2007 | 449 | 57 | 40 | 546 |
| 3° 2007 | 448 | 58 | 41 | 547 |
| 4° 2007 | 449 | 59 | 43 | 551 |
| 1° 2008 | 449 | 62 | 46 | 557 |
| 2° 2008 | 444 | 64 | 46 | 554 |
| 3° 2008 | 441 | 72 | 47 | 560 |
| 4° 2008 | 437 | 74 | 51 | 562 |
| 1° 2009 | 430 | 73 | 52 | 555 |
| 2° 2009 | 432 | 74 | 49 | 555 |



PROSPETTO 1.B
CIRCONDARIO DI EMPOLI
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)
Dinamica delle imprese per Divisioni (numeri indice)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|----|--------|--------|--------|--------|
| 1 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 2 | 100,64 | 95,35 | 100,00 | 100,19 |
| 3 | 100,64 | 93,02 | 100,00 | 100,00 |
| 4 | 101,50 | 100,00 | 142,86 | 101,93 |
| 5 | 103,85 | 104,65 | 142,86 | 104,44 |
| 6 | 102,78 | 113,95 | 128,57 | 104,05 |
| 7 | 104,27 | 120,93 | 142,86 | 106,18 |
| 8 | 105,34 | 118,60 | 142,86 | 106,95 |
| 9 | 105,98 | 123,26 | 157,14 | 108,11 |
| 10 | 107,91 | 123,26 | 171,43 | 110,04 |
| 11 | 106,62 | 123,26 | 171,43 | 108,88 |
| 12 | 106,20 | 123,26 | 200,00 | 108,88 |
| 13 | 103,85 | 127,91 | 142,86 | 106,37 |
| 14 | 104,27 | 125,58 | 157,14 | 106,76 |
| 15 | 104,49 | 125,58 | 157,14 | 106,95 |
| 16 | 103,63 | 125,58 | 157,14 | 106,18 |
| 17 | 101,07 | 134,88 | 185,71 | 105,02 |
| 18 | 101,50 | 134,88 | 214,29 | 105,79 |
| 19 | 100,64 | 137,21 | 385,71 | 107,53 |
| 20 | 101,28 | 141,86 | 400,00 | 108,69 |
| 21 | 100,85 | 137,21 | 428,57 | 108,30 |
| 22 | 99,57 | 132,56 | 471,43 | 107,34 |
| 23 | 100,43 | 134,88 | 442,86 | 107,92 |
| 24 | 101,28 | 130,23 | 557,14 | 109,85 |
| 25 | 99,79 | 127,91 | 542,86 | 108,11 |
| 26 | 99,57 | 125,58 | 557,14 | 107,92 |
| 27 | 98,72 | 127,91 | 557,14 | 107,34 |
| 28 | 99,36 | 127,91 | 571,43 | 108,11 |
| 29 | 96,37 | 132,56 | 571,43 | 105,79 |
| 30 | 95,94 | 132,56 | 571,43 | 105,41 |
| 31 | 95,73 | 134,88 | 585,71 | 105,60 |
| 32 | 95,94 | 137,21 | 614,29 | 106,37 |
| 33 | 95,94 | 144,19 | 657,14 | 107,53 |
| 34 | 94,87 | 148,84 | 657,14 | 106,95 |
| 35 | 94,23 | 167,44 | 671,43 | 108,11 |
| 36 | 93,38 | 172,09 | 728,57 | 108,49 |
| 37 | 91,88 | 169,77 | 742,86 | 107,14 |
| 38 | 92,31 | 172,09 | 700,00 | 107,14 |



PROSPETTO 1.C
CIRCONDARIO DI EMPOLI
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)
Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|----|-------|-------|------|--------|
| 1 | 90,35 | 8,30 | 1,35 | 100,00 |
| 2 | 90,75 | 7,90 | 1,35 | 100,00 |
| 3 | 90,93 | 7,72 | 1,35 | 100,00 |
| 4 | 89,96 | 8,14 | 1,89 | 100,00 |
| 5 | 89,83 | 8,32 | 1,85 | 100,00 |
| 6 | 89,24 | 9,09 | 1,67 | 100,00 |
| 7 | 88,73 | 9,45 | 1,82 | 100,00 |
| 8 | 88,99 | 9,21 | 1,81 | 100,00 |
| 9 | 88,57 | 9,46 | 1,96 | 100,00 |
| 10 | 88,60 | 9,30 | 2,11 | 100,00 |
| 11 | 88,48 | 9,40 | 2,13 | 100,00 |
| 12 | 88,12 | 9,40 | 2,48 | 100,00 |
| 13 | 88,20 | 9,98 | 1,81 | 100,00 |
| 14 | 88,25 | 9,76 | 1,99 | 100,00 |
| 15 | 88,27 | 9,75 | 1,99 | 100,00 |
| 16 | 88,18 | 9,82 | 2,00 | 100,00 |
| 17 | 86,95 | 10,66 | 2,39 | 100,00 |
| 18 | 86,68 | 10,58 | 2,74 | 100,00 |
| 19 | 84,56 | 10,59 | 4,85 | 100,00 |
| 20 | 84,19 | 10,83 | 4,97 | 100,00 |
| 21 | 84,14 | 10,52 | 5,35 | 100,00 |
| 22 | 83,81 | 10,25 | 5,94 | 100,00 |
| 23 | 84,08 | 10,38 | 5,55 | 100,00 |
| 24 | 83,30 | 9,84 | 6,85 | 100,00 |
| 25 | 83,39 | 9,82 | 6,79 | 100,00 |
| 26 | 83,36 | 9,66 | 6,98 | 100,00 |
| 27 | 83,09 | 9,89 | 7,01 | 100,00 |
| 28 | 83,04 | 9,82 | 7,14 | 100,00 |
| 29 | 82,30 | 10,40 | 7,30 | 100,00 |
| 30 | 82,23 | 10,44 | 7,33 | 100,00 |
| 31 | 81,90 | 10,60 | 7,50 | 100,00 |
| 32 | 81,49 | 10,71 | 7,80 | 100,00 |
| 33 | 80,61 | 11,13 | 8,26 | 100,00 |
| 34 | 80,14 | 11,55 | 8,30 | 100,00 |
| 35 | 78,75 | 12,86 | 8,39 | 100,00 |
| 36 | 77,76 | 13,17 | 9,07 | 100,00 |
| 37 | 77,48 | 13,15 | 9,37 | 100,00 |
| 38 | 77,84 | 13,33 | 8,83 | 100,00 |



Grafico 1.1

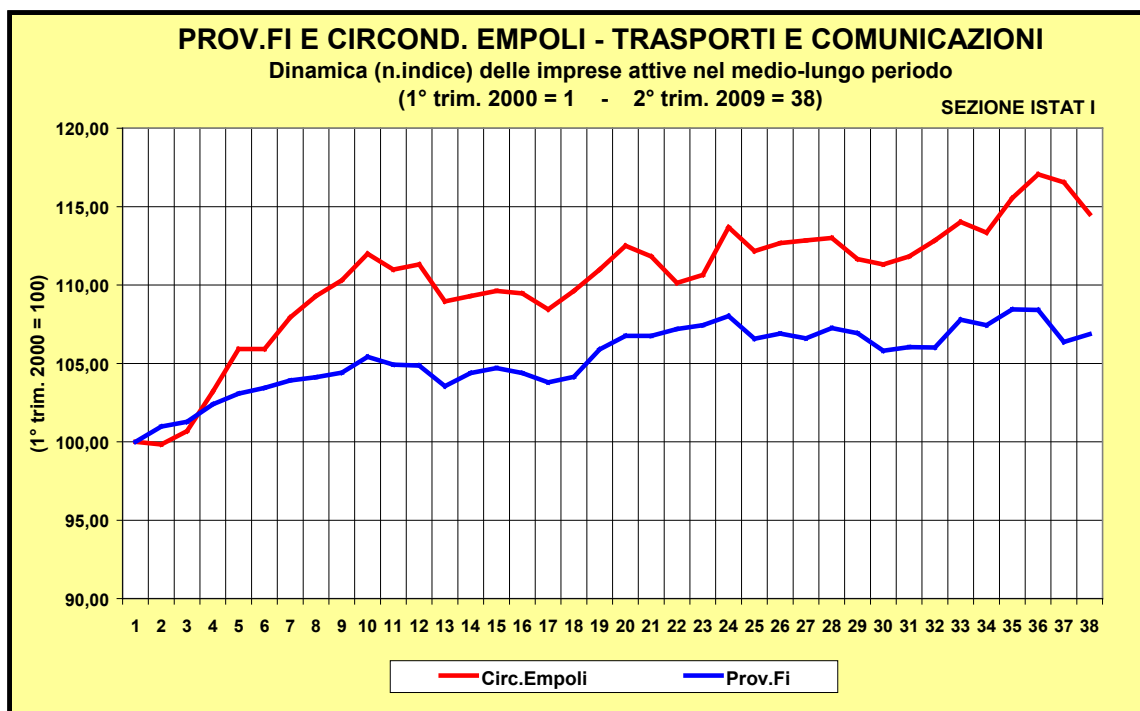


Grafico 1.2

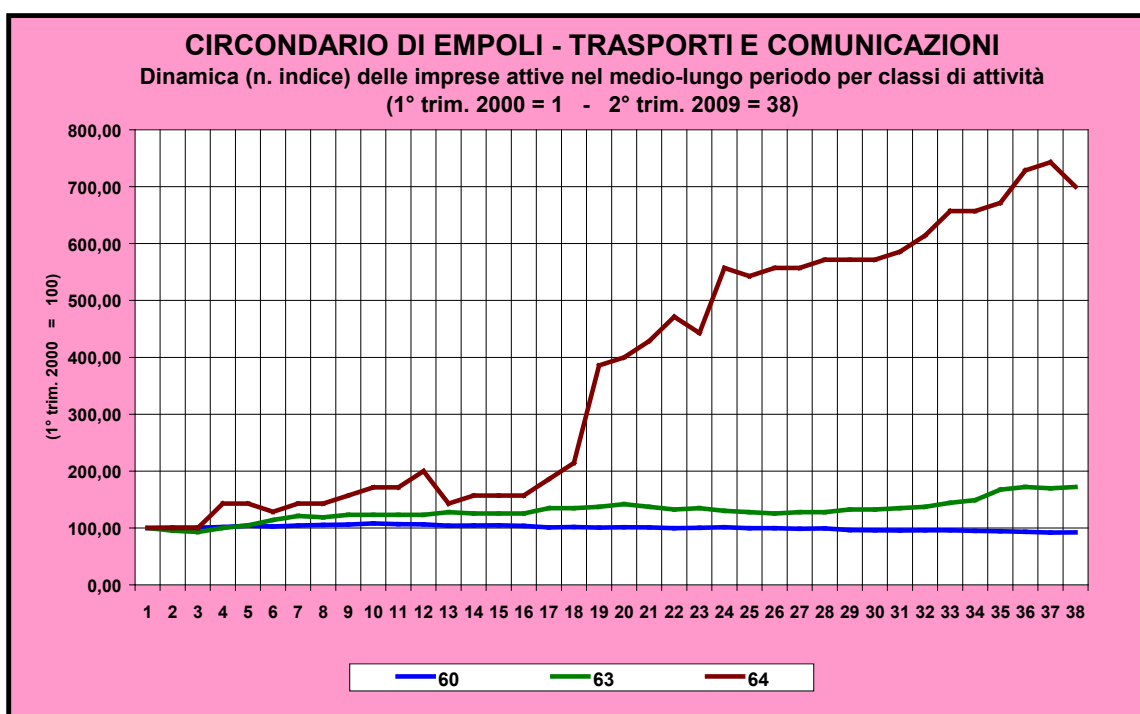


Grafico 1.3

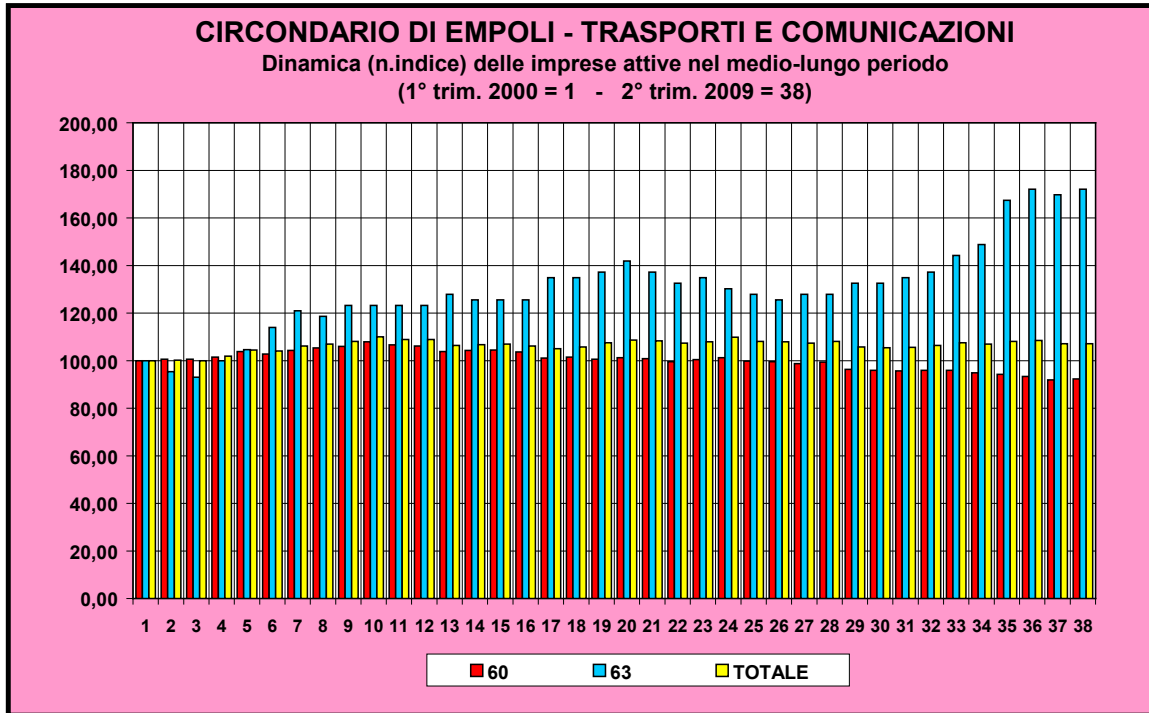
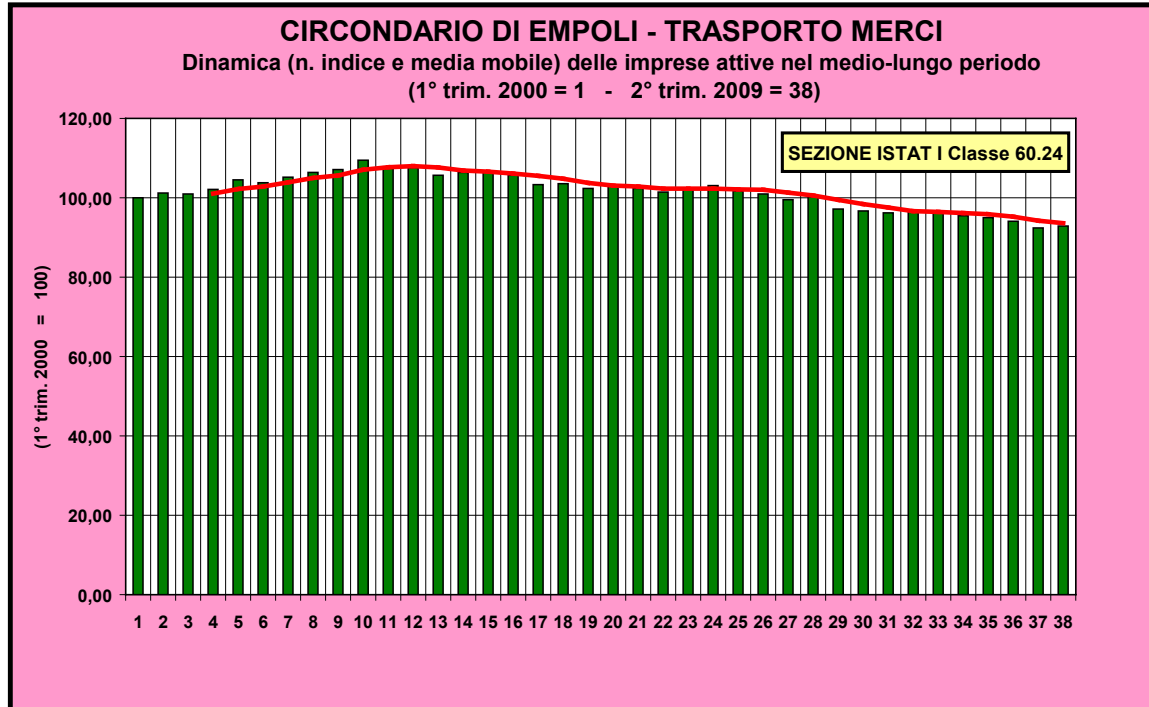


Grafico 1.4



Commento

Il primo grafico mette in chiara evidenza, per quel che concerne l'intero macro-settore, **il maggior dinamismo, nel medio-lungo periodo** considerato (1° trimestre 2000-2° trimestre 2009), del Circondario di Empoli (+14,53%) rispetto all'intera circoscrizione provinciale (+6,87%).

La tecnica dei numeri indice (posto il valore del 1° trimestre 2000 pari a 100), per quel che riguarda la dinamica dei settori, fa risaltare la notevolissima distanza che separa la Divisione 64 (Comunicazioni), rispetto alle altre partizioni: +600,00% contro +72,09% delle Attività Ausiliarie dei Trasporti, mentre i Trasporti in senso proprio hanno conosciuto una flessione (-7,69%). Sulla "eccezionale" (in termini relativi, soprattutto) crescita del settore delle Comunicazioni (Divisione Istat 64) va ricordata la crescente importanza delle reti di trasmissione della telefonia fissa e soprattutto mobile nonché delle reti di trasmissione dei programmi televisivi ed ancora dei fornitori di accesso ad Internet.

Se escludiamo, dunque, l'andamento "anomalo" delle Comunicazioni, limitando l'attenzione alle Divisioni 60 (trasporti in senso lato) e 63 (attività ausiliarie dei trasporti), ci si accorge facilmente che sono quest'ultime (movimentazione merci, magazzinaggio, agenzie di viaggio, tour operators, ecc.) a sopravanzare l'altra partizione, che nel corso del periodo considerato perde terreno in misura significativa.

Infine, l'ultimo grafico, dedicato specificamente al Trasporto Merci, che costituisce da solo il grosso dell'intera Sezione I (classe 60.24), rende ragione, per la sua numerosità, della flessione conosciuta dalla Divisione 60: la caduta di questa classe Istat risulta, infatti, pari a -7,11%. A ben guardare il grafico, ci si accorge che nel biennio 2000-2001 (o meglio ancora dal 1° trimestre 2000 fino al 2° trimestre del 2002), l'andamento dell'indicatore ha mostrato un andamento positivo ovvero una leggera crescita (+9,48%). A partire, però, dal 3° trimestre comincia una ininterrotta discesa, che assume un segno negativo nel 1° trimestre 2007, quando il valore dell'indice scende a 97,16.



LE UNITÀ LOCALI

PROSPETTO 2.A

CIRCONDARIO DI EMPOLI)

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle Unità Locali per Divisione (valori assoluti)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|---------|------|------|------|--------|
| 1° 2000 | 502 | 82 | 8 | 592 |
| 2° 2000 | 503 | 80 | 8 | 591 |
| 3° 2000 | 508 | 80 | 8 | 596 |
| 4° 2000 | 514 | 86 | 11 | 611 |
| 1° 2001 | 525 | 91 | 11 | 627 |
| 2° 2001 | 521 | 96 | 10 | 627 |
| 3° 2001 | 527 | 101 | 11 | 639 |
| 4° 2001 | 535 | 101 | 11 | 647 |
| 1° 2002 | 538 | 103 | 12 | 653 |
| 2° 2002 | 549 | 101 | 13 | 663 |
| 3° 2002 | 544 | 100 | 13 | 657 |
| 4° 2002 | 542 | 102 | 15 | 659 |
| 1° 2003 | 533 | 101 | 11 | 645 |
| 2° 2003 | 535 | 100 | 12 | 647 |
| 3° 2003 | 538 | 99 | 12 | 649 |
| 4° 2003 | 535 | 98 | 15 | 648 |
| 1° 2004 | 522 | 101 | 19 | 642 |
| 2° 2004 | 527 | 101 | 21 | 649 |
| 3° 2004 | 525 | 98 | 34 | 657 |
| 4° 2004 | 528 | 102 | 36 | 666 |
| 1° 2005 | 528 | 97 | 37 | 662 |
| 2° 2005 | 521 | 93 | 38 | 652 |
| 3° 2005 | 525 | 94 | 36 | 655 |
| 4° 2005 | 533 | 96 | 44 | 673 |
| 1° 2006 | 524 | 96 | 44 | 664 |
| 2° 2006 | 524 | 96 | 47 | 667 |
| 3° 2006 | 521 | 98 | 49 | 668 |
| 4° 2006 | 523 | 97 | 49 | 669 |
| 1° 2007 | 510 | 100 | 51 | 661 |
| 2° 2007 | 507 | 101 | 51 | 659 |
| 3° 2007 | 505 | 104 | 53 | 662 |
| 4° 2007 | 508 | 106 | 54 | 668 |
| 1° 2008 | 507 | 111 | 57 | 675 |
| 2° 2008 | 502 | 112 | 57 | 671 |
| 3° 2008 | 501 | 122 | 61 | 684 |
| 4° 2008 | 496 | 131 | 66 | 693 |
| 1° 2009 | 492 | 131 | 67 | 690 |
| 2° 2009 | 484 | 129 | 65 | 678 |



PROSPETTO 2.b
CIRCONDARIO DI EMPOLI
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)
Dinamica delle Unità Locali per Divisione (numeri indice)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|----|--------|--------|--------|--------|
| 1 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 2 | 100,20 | 97,56 | 100,00 | 99,83 |
| 3 | 101,20 | 97,56 | 100,00 | 100,68 |
| 4 | 102,39 | 104,88 | 137,50 | 103,21 |
| 5 | 104,58 | 110,98 | 137,50 | 105,91 |
| 6 | 103,78 | 117,07 | 125,00 | 105,91 |
| 7 | 104,98 | 123,17 | 137,50 | 107,94 |
| 8 | 106,57 | 123,17 | 137,50 | 109,29 |
| 9 | 107,17 | 125,61 | 150,00 | 110,30 |
| 10 | 109,36 | 123,17 | 162,50 | 111,99 |
| 11 | 108,37 | 121,95 | 162,50 | 110,98 |
| 12 | 107,97 | 124,39 | 187,50 | 111,32 |
| 13 | 106,18 | 123,17 | 137,50 | 108,95 |
| 14 | 106,57 | 121,95 | 150,00 | 109,29 |
| 15 | 107,17 | 120,73 | 150,00 | 109,63 |
| 16 | 106,57 | 119,51 | 187,50 | 109,46 |
| 17 | 103,98 | 123,17 | 237,50 | 108,45 |
| 18 | 104,98 | 123,17 | 262,50 | 109,63 |
| 19 | 104,58 | 119,51 | 425,00 | 110,98 |
| 20 | 105,18 | 124,39 | 450,00 | 112,50 |
| 21 | 105,18 | 118,29 | 462,50 | 111,82 |
| 22 | 103,78 | 113,41 | 475,00 | 110,14 |
| 23 | 104,58 | 114,63 | 450,00 | 110,64 |
| 24 | 106,18 | 117,07 | 550,00 | 113,68 |
| 25 | 104,38 | 117,07 | 550,00 | 112,16 |
| 26 | 104,38 | 117,07 | 587,50 | 112,67 |
| 27 | 103,78 | 119,51 | 612,50 | 112,84 |
| 28 | 104,18 | 118,29 | 612,50 | 113,01 |
| 29 | 101,59 | 121,95 | 637,50 | 111,66 |
| 30 | 101,00 | 123,17 | 637,50 | 111,32 |
| 31 | 100,60 | 126,83 | 662,50 | 111,82 |
| 32 | 101,20 | 129,27 | 675,00 | 112,84 |
| 33 | 101,00 | 135,37 | 712,50 | 114,02 |
| 34 | 100,00 | 136,59 | 712,50 | 113,34 |
| 35 | 99,80 | 148,78 | 762,50 | 115,54 |
| 36 | 98,80 | 159,76 | 825,00 | 117,06 |
| 37 | 98,01 | 159,76 | 837,50 | 116,55 |
| 38 | 96,41 | 157,32 | 812,50 | 114,53 |



**PROSPETTO 2.c
CIRCONDARIO DI EMPOLI**

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Unità Locali

Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|----|-------|-------|------|--------|
| 1 | 84,80 | 13,85 | 1,35 | 100,00 |
| 2 | 85,11 | 13,54 | 1,35 | 100,00 |
| 3 | 85,23 | 13,42 | 1,34 | 100,00 |
| 4 | 84,12 | 14,08 | 1,80 | 100,00 |
| 5 | 83,73 | 14,51 | 1,75 | 100,00 |
| 6 | 83,09 | 15,31 | 1,59 | 100,00 |
| 7 | 82,47 | 15,81 | 1,72 | 100,00 |
| 8 | 82,69 | 15,61 | 1,70 | 100,00 |
| 9 | 82,39 | 15,77 | 1,84 | 100,00 |
| 10 | 82,81 | 15,23 | 1,96 | 100,00 |
| 11 | 82,80 | 15,22 | 1,98 | 100,00 |
| 12 | 82,25 | 15,48 | 2,28 | 100,00 |
| 13 | 82,64 | 15,66 | 1,71 | 100,00 |
| 14 | 82,69 | 15,46 | 1,85 | 100,00 |
| 15 | 82,90 | 15,25 | 1,85 | 100,00 |
| 16 | 82,56 | 15,12 | 2,31 | 100,00 |
| 17 | 81,31 | 15,73 | 2,96 | 100,00 |
| 18 | 81,20 | 15,56 | 3,24 | 100,00 |
| 19 | 79,91 | 14,92 | 5,18 | 100,00 |
| 20 | 79,28 | 15,32 | 5,41 | 100,00 |
| 21 | 79,76 | 14,65 | 5,59 | 100,00 |
| 22 | 79,91 | 14,26 | 5,83 | 100,00 |
| 23 | 80,15 | 14,35 | 5,50 | 100,00 |
| 24 | 79,20 | 14,26 | 6,54 | 100,00 |
| 25 | 78,92 | 14,46 | 6,63 | 100,00 |
| 26 | 78,56 | 14,39 | 7,05 | 100,00 |
| 27 | 77,99 | 14,67 | 7,34 | 100,00 |
| 28 | 78,18 | 14,50 | 7,32 | 100,00 |
| 29 | 77,16 | 15,13 | 7,72 | 100,00 |
| 30 | 76,93 | 15,33 | 7,74 | 100,00 |
| 31 | 76,28 | 15,71 | 8,01 | 100,00 |
| 32 | 76,05 | 15,87 | 8,08 | 100,00 |
| 33 | 75,11 | 16,44 | 8,44 | 100,00 |
| 34 | 74,81 | 16,69 | 8,49 | 100,00 |
| 35 | 73,25 | 17,84 | 8,92 | 100,00 |
| 36 | 71,57 | 18,90 | 9,52 | 100,00 |
| 37 | 71,30 | 18,99 | 9,71 | 100,00 |
| 38 | 71,39 | 19,03 | 9,59 | 100,00 |



Grafico 2.1

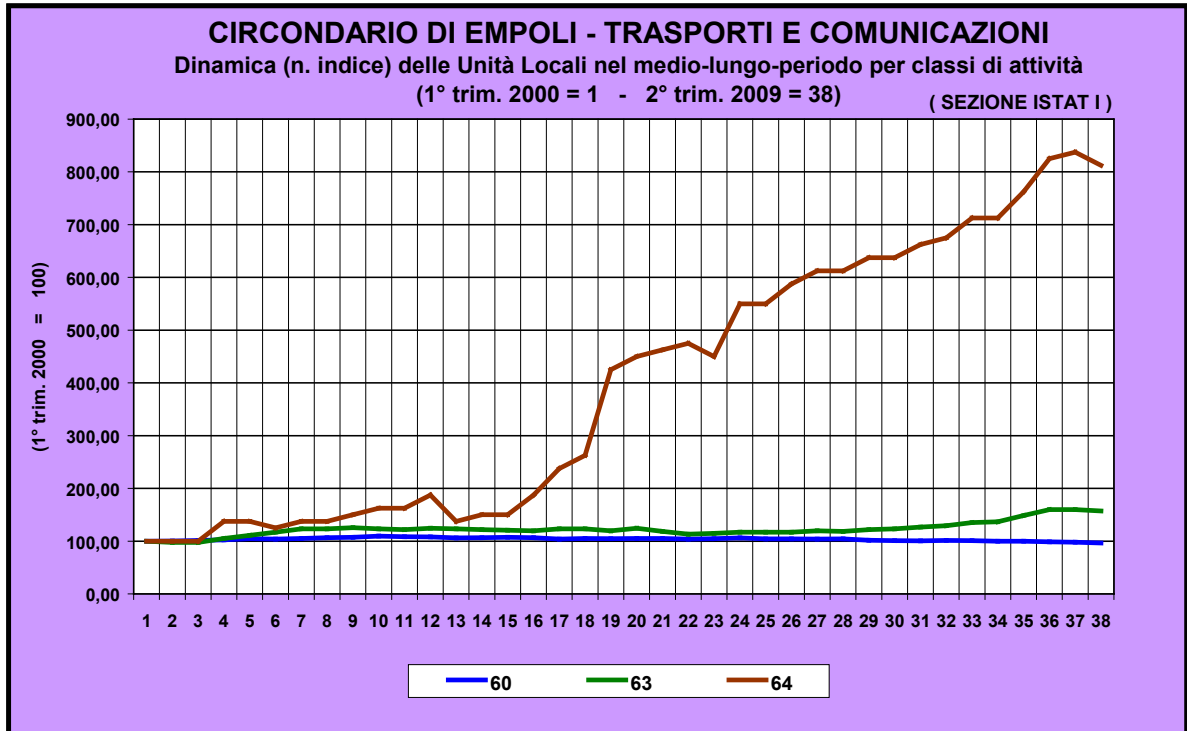


Grafico 2.2

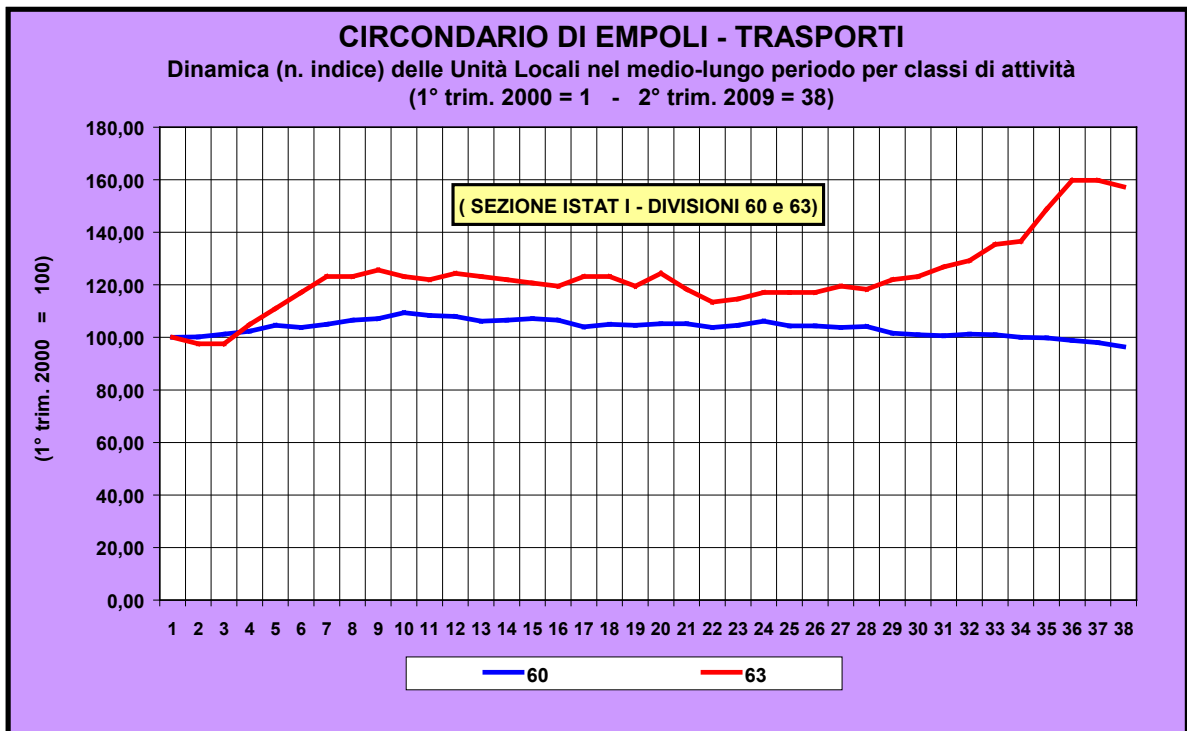
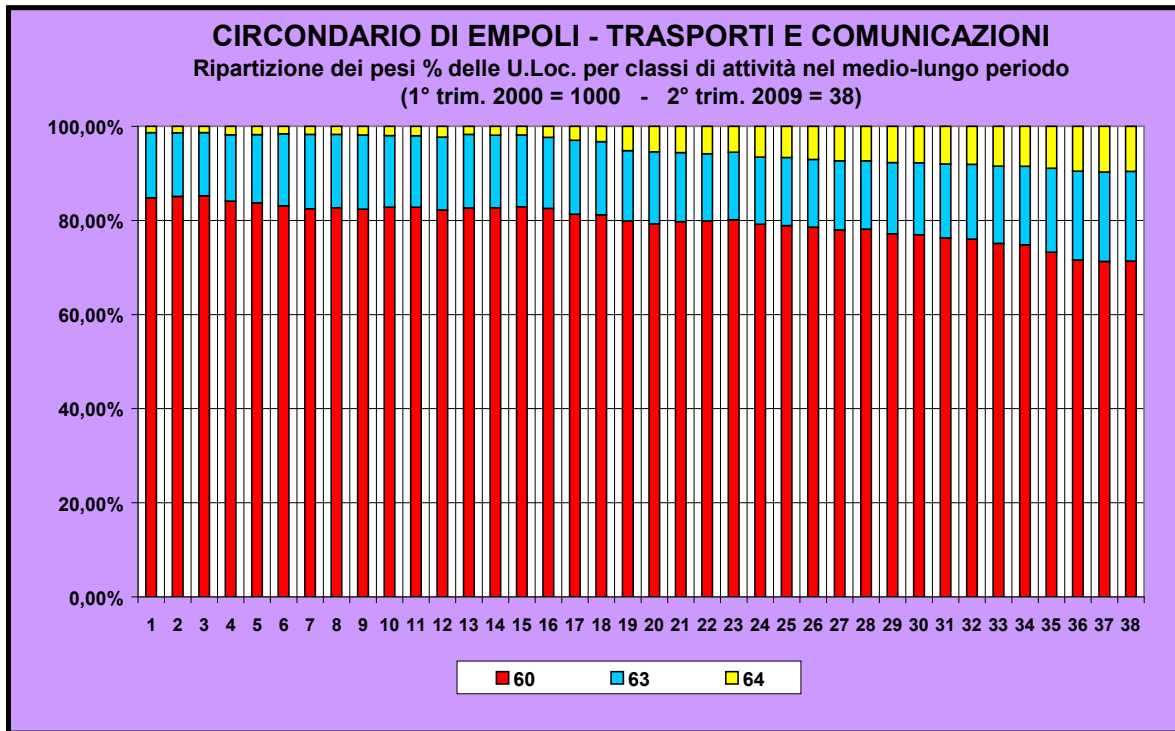


Grafico 2.3



Commento

I due primi grafici riproducono (e non poteva esser diversamente) il quadro messo in evidenza dalla sezione dedicata alle imprese attive.

Le sole differenze apprezzabili riguardano l'ampliarsi della divaricazione fra il settore delle Comunicazioni (Divisione Istat 64) e gli altri settori (Divisioni Istat 60 e 63): il primo settore arriva ad un valore dell'indice al 2° trimestre 2009 ancor più alto di quello che accedeva per le imprese attive (812,50 contro 700,00); il fenomeno inverso ovvero un raccorciamento delle distanze avviene per il settore dei trasporti in senso proprio (157,32 contro 172,09).

L'ultimo grafico ricostruisce l'andamento dei pesi percentuali relativi alla composizione interna del macro-settore: si può cogliere anche con un semplice sguardo la progressiva crescita delle Comunicazioni (da 1,35% a 9,59%) e delle Attività Ausiliarie dei Trasporti (da 13,85% a 19,03%). Va da sé che la terza componente – quella maggioritaria dei trasporti in senso proprio – subisca una sensibile contrazione nel periodo considerato (da 84,80% a 71,39%).



LE IMPRESE ARTIGIANE

PROSPETTO 3.a

CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle imprese artigiane per Divisione (valori assoluti)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|---------|------|------|------|--------|
| 1° 2000 | 404 | 6 | 2 | 412 |
| 2° 2000 | 407 | 6 | 2 | 415 |
| 3° 2000 | 408 | 6 | 1 | 415 |
| 4° 2000 | 408 | 6 | 1 | 415 |
| 1° 2001 | 418 | 5 | 2 | 425 |
| 2° 2001 | 415 | 5 | 2 | 422 |
| 3° 2001 | 427 | 7 | 2 | 436 |
| 4° 2001 | 429 | 8 | 2 | 439 |
| 1° 2002 | 428 | 8 | 2 | 438 |
| 2° 2002 | 437 | 8 | 2 | 447 |
| 3° 2002 | 436 | 6 | 2 | 444 |
| 4° 2002 | 426 | 6 | 2 | 434 |
| 1° 2003 | 422 | 7 | 2 | 431 |
| 2° 2003 | 425 | 6 | 2 | 433 |
| 3° 2003 | 422 | 6 | 2 | 430 |
| 4° 2003 | 422 | 6 | 2 | 430 |
| 1° 2004 | 412 | 6 | 2 | 420 |
| 2° 2004 | 412 | 6 | 2 | 420 |
| 3° 2004 | 409 | 6 | 2 | 417 |
| 4° 2004 | 414 | 6 | 2 | 422 |
| 1° 2005 | 407 | 6 | 2 | 415 |
| 2° 2005 | 403 | 4 | 2 | 409 |
| 3° 2005 | 405 | 4 | 2 | 411 |
| 4° 2005 | 408 | 4 | 2 | 414 |
| 1° 2006 | 402 | 3 | 2 | 407 |
| 2° 2006 | 403 | 3 | 2 | 408 |
| 3° 2006 | 403 | 4 | 2 | 409 |
| 4° 2006 | 403 | 4 | 2 | 409 |
| 1° 2007 | 389 | 4 | 2 | 395 |
| 2° 2007 | 385 | 4 | 2 | 391 |
| 3° 2007 | 386 | 5 | 2 | 393 |
| 4° 2007 | 382 | 5 | 2 | 389 |
| 1° 2008 | 376 | 5 | 3 | 384 |
| 2° 2008 | 372 | 6 | 3 | 381 |
| 3° 2008 | 366 | 7 | 3 | 376 |
| 4° 2008 | 364 | 7 | 3 | 374 |
| 1° 2009 | 356 | 7 | 3 | 366 |
| 2° 2009 | 357 | 7 | 3 | 367 |



PROSPETTO 3.b
CIRCONDARIO DI EMPOLI
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)
Dinamica delle imprese artigiane per Divisione (numeri indice)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 1° 2000 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 2° 2000 | 100,74 | 100,00 | 100,00 | 100,73 |
| 3° 2000 | 100,99 | 100,00 | 50,00 | 100,73 |
| 4° 2000 | 100,99 | 100,00 | 50,00 | 100,73 |
| 1° 2001 | 103,47 | 83,33 | 100,00 | 103,16 |
| 2° 2001 | 102,72 | 83,33 | 100,00 | 102,43 |
| 3° 2001 | 105,69 | 116,67 | 100,00 | 105,83 |
| 4° 2001 | 106,19 | 133,33 | 100,00 | 106,55 |
| 1° 2002 | 105,94 | 133,33 | 100,00 | 106,31 |
| 2° 2002 | 108,17 | 133,33 | 100,00 | 108,50 |
| 3° 2002 | 107,92 | 100,00 | 100,00 | 107,77 |
| 4° 2002 | 105,45 | 100,00 | 100,00 | 105,34 |
| 1° 2003 | 104,46 | 116,67 | 100,00 | 104,61 |
| 2° 2003 | 105,20 | 100,00 | 100,00 | 105,10 |
| 3° 2003 | 104,46 | 100,00 | 100,00 | 104,37 |
| 4° 2003 | 104,46 | 100,00 | 100,00 | 104,37 |
| 1° 2004 | 101,98 | 100,00 | 100,00 | 101,94 |
| 2° 2004 | 101,98 | 100,00 | 100,00 | 101,94 |
| 3° 2004 | 101,24 | 100,00 | 100,00 | 101,21 |
| 4° 2004 | 102,48 | 100,00 | 100,00 | 102,43 |
| 1° 2005 | 100,74 | 100,00 | 100,00 | 100,73 |
| 2° 2005 | 99,75 | 66,67 | 100,00 | 99,27 |
| 3° 2005 | 100,25 | 66,67 | 100,00 | 99,76 |
| 4° 2005 | 100,99 | 66,67 | 100,00 | 100,49 |
| 1° 2006 | 99,50 | 50,00 | 100,00 | 98,79 |
| 2° 2006 | 99,75 | 50,00 | 100,00 | 99,03 |
| 3° 2006 | 99,75 | 66,67 | 100,00 | 99,27 |
| 4° 2006 | 99,75 | 66,67 | 100,00 | 99,27 |
| 1° 2007 | 96,29 | 66,67 | 100,00 | 95,87 |
| 2° 2007 | 95,30 | 66,67 | 100,00 | 94,90 |
| 3° 2007 | 95,54 | 83,33 | 100,00 | 95,39 |
| 4° 2007 | 94,55 | 83,33 | 100,00 | 94,42 |
| 1° 2008 | 93,07 | 83,33 | 150,00 | 93,20 |
| 2° 2008 | 92,08 | 100,00 | 150,00 | 92,48 |
| 3° 2008 | 90,59 | 116,67 | 150,00 | 91,26 |
| 4° 2008 | 90,10 | 116,67 | 150,00 | 90,78 |
| 1° 2009 | 88,12 | 116,67 | 150,00 | 88,83 |
| 2° 2009 | 88,37 | 116,67 | 150,00 | 89,08 |



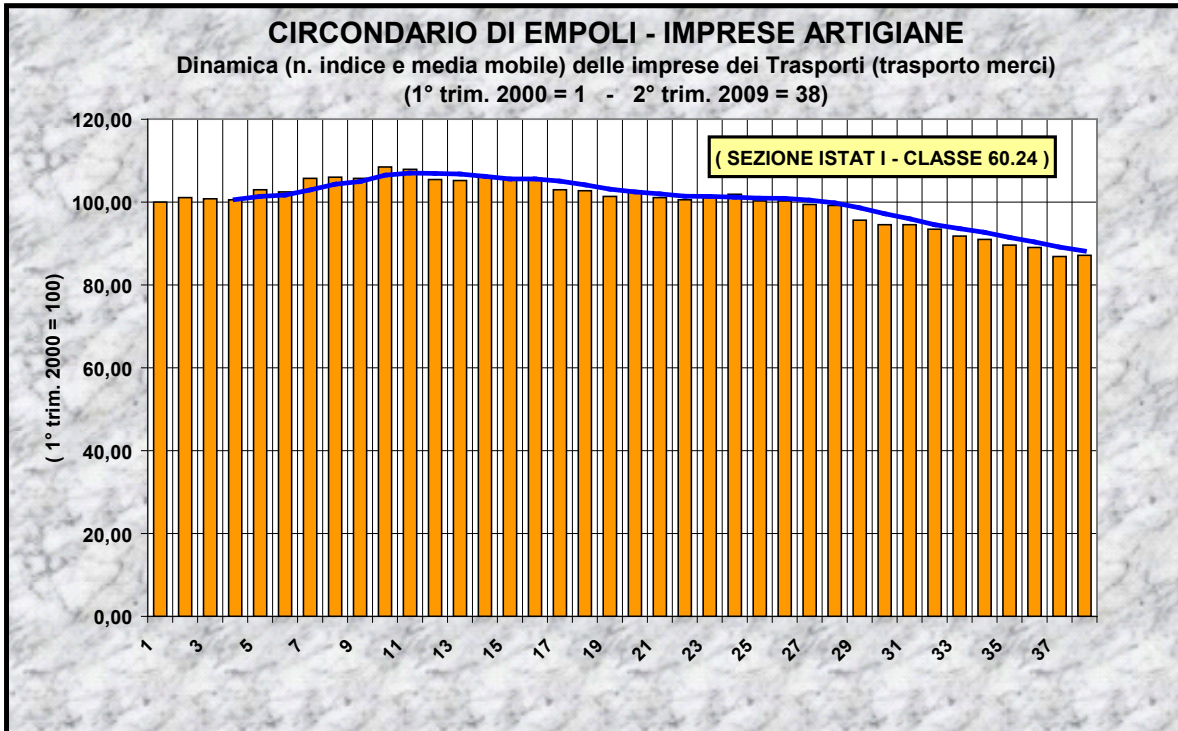
PROSPETTO 3.c
CIRCONDARIO DI EMPOLI
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)
Imprese artigiane

Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)

| | I 60 | I 63 | I 64 | TOTALE |
|----|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 1 | 98,06 | 1,46 | 0,49 | 100,00 |
| 2 | 98,07 | 1,45 | 0,48 | 100,00 |
| 3 | 98,31 | 1,45 | 0,24 | 100,00 |
| 4 | 98,31 | 1,45 | 0,24 | 100,00 |
| 5 | 98,35 | 1,18 | 0,47 | 100,00 |
| 6 | 98,34 | 1,18 | 0,47 | 100,00 |
| 7 | 97,94 | 1,61 | 0,46 | 100,00 |
| 8 | 97,72 | 1,82 | 0,46 | 100,00 |
| 9 | 97,72 | 1,83 | 0,46 | 100,00 |
| 10 | 97,76 | 1,79 | 0,45 | 100,00 |
| 11 | 98,20 | 1,35 | 0,45 | 100,00 |
| 12 | 98,16 | 1,38 | 0,46 | 100,00 |
| 13 | 97,91 | 1,62 | 0,46 | 100,00 |
| 14 | 98,15 | 1,39 | 0,46 | 100,00 |
| 15 | 98,14 | 1,40 | 0,47 | 100,00 |
| 16 | 98,14 | 1,40 | 0,47 | 100,00 |
| 17 | 98,10 | 1,43 | 0,48 | 100,00 |
| 18 | 98,10 | 1,43 | 0,48 | 100,00 |
| 19 | 98,08 | 1,44 | 0,48 | 100,00 |
| 20 | 98,10 | 1,42 | 0,47 | 100,00 |
| 21 | 98,07 | 1,45 | 0,48 | 100,00 |
| 22 | 98,53 | 0,98 | 0,49 | 100,00 |
| 23 | 98,54 | 0,97 | 0,49 | 100,00 |
| 24 | 98,55 | 0,97 | 0,48 | 100,00 |
| 25 | 98,77 | 0,74 | 0,49 | 100,00 |
| 26 | 98,77 | 0,74 | 0,49 | 100,00 |
| 27 | 98,53 | 0,98 | 0,49 | 100,00 |
| 28 | 98,53 | 0,98 | 0,49 | 100,00 |
| 29 | 98,48 | 1,01 | 0,51 | 100,00 |
| 30 | 98,47 | 1,02 | 0,51 | 100,00 |
| 31 | 98,22 | 1,27 | 0,51 | 100,00 |
| 32 | 98,20 | 1,29 | 0,51 | 100,00 |
| 33 | 97,92 | 1,30 | 0,78 | 100,00 |
| 34 | 97,64 | 1,57 | 0,79 | 100,00 |
| 35 | 97,34 | 1,86 | 0,80 | 100,00 |
| 36 | 97,33 | 1,87 | 0,80 | 100,00 |
| 37 | 97,27 | 1,91 | 0,82 | 100,00 |
| 38 | 97,28 | 1,91 | 0,82 | 100,00 |



Grafico 3.1



Commento

Venendo alla componente delle imprese artigiane, abbiamo ritenuto opportuno riportare un solo grafico, quello relativo alle imprese attive che operano nel campo del trasporto merci, essendo i settori 63 e 64 poco rappresentati nell'Albo delle Ditte Artigiane della Camera di Commercio.

Il grafico 3.1 riproduce nella forma e nelle cadenze temporali (ed anche in questo caso non poteva essere diversamente) la forma del grafico 1.4. Quello che muta - e la cosa ha una sua rilevanza interpretativa - sono gli ordini di grandezza: nei 38 trimestri considerati l'indice cala di -7,11% per le imprese totali e di - 12,84% per quelle specificamente artigiane. Sembrerebbe, dunque, che il peso maggiore di questa tendenza alla contrazione sia ricaduto sulle spalle delle piccole imprese.



AGGIORNAMENTO (3° TRIMESTRE 2009 – 3° TRIMESTRE 2010)

A partire dalla seconda metà del 2009 viene abbandonata la ormai consueta classificazione Ateco 2002 per adottarne una nuova denominata Ateco 2007. Le modificazioni sono di tale portata da rendere quasi sempre impossibile un raffronto significativo.

Per quel che riguarda il macro-settore dei trasporti viene qui di seguito riportata la tabella di raccordo fra le due classificazioni. Un banale sguardo a tale quadro sinottico permette di comprendere la radicalità del cambiamento. Nella nuova classificazione il macro-settore "Trasporti e magazzinaggio" comprende le Divisioni H 49, H 50, H 51, H52 e H 53. Buona parte del vecchio macro-settore I 60, I 61, I 62, I 63 e I 64 è stata spostata in nuove partizioni del vasto conglomerato dei Servizi, che ha subito i più drastici e "devastanti" mutamenti.

| ATECO 2002 | ATECO 2007 |
|------------|------------|
| 60.10.0p | 49.10.0 |
| 60.10.0p | 49.20.0 |
| 60.21.0p | 49.31.0 |
| 60.21.0p | 49.39.0 |
| 60.22.1 | 49.32.1 |
| 60.22.2 | 49.32.2 |
| 60.23.0 | 49.39.0 |
| 60.24.0p | 49.41.0 |
| 60.24.0p | 49.42.0 |
| 60.30.1 | 49.50.1 |
| 60.30.2p | 49.50.1 |
| 60.30.2p | 49.50.2 |
| 61.10.0p | 50.10.0 |
| 61.10.0p | 50.20.0 |
| 61.10.0p | 52.22.0 |
| 61.20.0p | 50.30.0 |
| 61.20.0p | 50.40.0 |
| 62.10.0p | 51.10.1 |
| 62.10.0p | 51.10.2 |
| 62.10.0p | 51.21.0 |
| 62.20.0p | 51.10.2 |
| 62.20.0p | 51.21.0 |
| 62.30.0 | 51.22.0 |
| 63.11.1 | 52.24.1 |
| 63.11.2 | 52.24.2 |
| 63.11.3 | 52.24.3 |
| 63.11.4 | 52.24.4 |
| 63.12.1 | 52.10.1 |
| 63.12.2 | 52.10.2 |



| | |
|----------|---------|
| 63.21.1 | 52.21.1 |
| 63.21.2 | 52.21.2 |
| 63.21.3 | 52.21.3 |
| 63.21.4 | 52.21.4 |
| 63.21.5 | 52.21.5 |
| 63.21.6 | 52.21.9 |
| 63.22.0p | 52.22.0 |
| 63.22.0p | 85.32.0 |
| 63.23.0p | 52.23.0 |
| 63.23.0p | 85.32.0 |
| 63.30.1p | 79.11.0 |
| 63.30.1p | 79.12.0 |
| 63.30.1p | 79.90.1 |
| 63.30.2p | 79.90.2 |
| 63.30.2p | 93.19.9 |
| 63.40.1 | 52.29.1 |
| 63.40.2 | 52.29.2 |
| 64.11.0 | 53.10.0 |
| 64.12.0 | 53.20.0 |
| 64.20.1 | 61.10.0 |
| 64.20.2 | 61.20.0 |
| 64.20.3p | 61.10.0 |
| 64.20.3p | 61.20.0 |
| 64.20.3p | 61.30.0 |
| 64.20.4p | 61.10.0 |
| 64.20.4p | 61.20.0 |
| 64.20.4p | 61.30.0 |
| 64.20.5p | 61.10.0 |
| 64.20.5p | 61.20.0 |
| 64.20.5p | 61.30.0 |
| 64.20.5p | 61.90.1 |
| 64.20.6p | 61.90.2 |
| 64.20.6p | 61.90.9 |

NB. La lettera p sta indicare una coincidenza "parziale".

I codici colorati rappresentano l'area del "Trasporto di merci su strada".

Le difficoltà di confronto sopra esposte possono essere superate in taluni casi con attenti accorpamenti. Così, le classi 60.22.1 e 60.22.2 (codice Ateco 2002), che comprendono il trasporto mediante taxi (od altro mezzo di trasporto da rimessa, noleggiato e dotato di conducente), trova espressione nelle due classi (Codice Ateco 2007) 49.32.1 e 49.32.2.

Per parte sua, l'importante classe 60.24 ("Trasporto di merci su strada" nel Codice Ateco 2002), si articola nella nuova classificazione nelle classi 49.41 e 49.42. Ed, infine, per quel che riguarda le classi 63.11 ("Movimentazione merci") e 63.12 ("Magazzinaggio e custodia") trovano corrispondenza nei codice Ateco 2007 nelle classi 52.24 e 52.10. E qui ci si ferma.



Nelle tabelle 4.a e 4.b sono riportati, per l'intero Circondario di Empoli nell'anno compreso fra il 3° trimestre 2009 e l'analogo periodo del 2010, i valori assoluti ed i numeri indice del macro-settore Trasporti quale rimodellato dai codici Ateco 2007.

Prospetto 4.a

| | Taxi, ecc. | Trasporto merci | H 49 (tot.) | TOTALE |
|----------------|------------|-----------------|-------------|--------|
| 3° 2009 | 33 | 315 | 353 | 364 |
| 4° 2009 | 33 | 314 | 352 | 361 |
| 1° 2010 | 32 | 307 | 344 | 353 |
| 2° 2010 | 32 | 306 | 343 | 352 |
| 3° 2010 | 32 | 299 | 336 | 345 |

Prospetto 4.b

| | Taxi, ecc. | Trasporto merci | H 49 (tot.) | TOTALE |
|----------------|------------|-----------------|-------------|--------|
| 3° 2009 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 4° 2009 | 100,00 | 99,68 | 99,72 | 99,18 |
| 1° 2010 | 96,97 | 97,46 | 97,45 | 96,98 |
| 2° 2010 | 96,97 | 97,14 | 97,17 | 96,70 |
| 3° 2010 | 96,97 | 94,92 | 95,18 | 94,78 |

Commento

Le tabelle ora presentate sono assai eloquenti: nell'arco di un anno, il macro-settore del Trasporti (quale ridefinito dai Codici Ateco 2007) conosce un arretramento - dal lato delle imprese iscritte all'apposito Albo Artigiani della Camera di Commercio di Firenze ed appartenenti quanto a sede sociale all'area circoscrizionale - di proporzioni significative (-5,08% per il trasporto merci su strada e -5,22% per l'intero macro-settore (Divisioni H49, H52, H53).

Nel prossimo Report potremmo tentare tramite opportuni accorpamenti di compiere significativi approfondimenti quanto al campo del Trasporto di merci su strada, che costituisce il "cuore" numerico del macro-settore.



