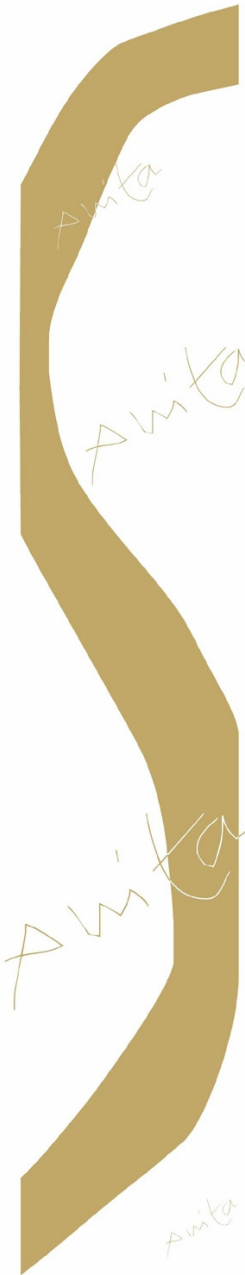


Centro Studi & Ricerche

**Per un aggiornamento
congiunturale**
*Il monitoraggio dell'andamento
aziendale attraverso l'analisi degli
indicatori congiunturali*

Maggio 2009

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

Via Oglio n°9 Roma
Tel. 06/8550263
fax 06/8554066
www.anita.it
centrostudi@anita.it



Ipotesi di rilevazione periodica su indicatori congiunturali

A fianco delle proposte, già elaborate dal nostro Centro Studi & Ricerche, di aggregazione attraverso forme di tutoraggio e sviluppo di progetti innovativi da introdurre nelle imprese di autotrasporto, appare necessario, nel contempo, per un'associazione come ANITA, monitorare in questa fase di crisi lo stato di salute delle imprese associate.

Al quesito se esistano e si possano adoperare indicatori produttivi di lettura immediata e ricorrente per verificare le dinamiche congiunturali (o d'altro tipo), la risposta è che, al di là del classico indice produttivo, (*km percorsi x quantità di merce trasportata*, ovvero *km/tonn.*) - accompagnato dalle variazioni predefinite - premisurate oppure effettivamente stimate rispetto ad un periodo fisso (al mese precedente, rispetto al trimestre precedente, oppure rispetto allo stesso mese dell'anno precedente), appare problematico citare sintomi alternativi. Ciò dev'essere ovviamente attribuito al peso maggioritario delle microimprese, che impiegano risorse (autoveicoli, conducenti) estremamente limitate e la cui variazione sarebbe, comunque, scarsamente indicativa della situazione del settore.

In ogni caso, oltre all'indicatore classico e centrale (km/ton) si possono immaginare alcuni dei seguenti indicatori da monitorare periodicamente (eventualmente su base trimestrale, per questi due anni critici, il 2009 e il 2010):

- 1) andamento del fatturato (stima: <=>);
- 2) ordini ricevuti (dalla parte committente);
- 3) impiego percentuale dei mezzi;
- 4) impiego percentuale degli autisti;
- 5) attività di movimentazione merci;
- 6) altri servizi complementari al trasporto;
- 7) andamento dell'occupazione;
- 8) investimenti;
- 9) altro.

Tali indicatori, messi sotto osservazione periodicamente, potrebbero agevolare l'introduzione di attività di monitoraggio preziose, in questa peculiare crisi recessiva, utili a comprendere lo stato di salute delle imprese di trasporto e logistica, soprattutto attraverso l'analisi degli scostamenti provenienti da comparazioni da effettuare con periodi precedenti.

L'analisi e il monitoraggio degli indicatori proposti vogliono offrire, in buona sostanza, attraverso l'attenta osservazione dei dati, una visione di prospettiva volta al miglioramento delle performance aziendali delle imprese di trasporto e logistica. L'ottimizzazione di alcuni degli assetti strategico-organizzativi (quali veicoli ecologici, personale qualificato e

formato, introduzione di innovazioni tecniche e tecnologiche, commesse più specializzate, ampliamento dei mercati, ed altro), verso servizi e attività a maggior valore aggiunto, possono quindi offrire utili elementi per acquisire posizioni di vantaggio competitivo nel proprio business aziendale, una volta usciti dall'attuale fase recessiva.

Per un aggiornamento congiunturale

Gli indicatori di rapida consultazione sono anche uno strumento certamente più impreciso delle serie statistiche ufficiali e periodiche pubblicate dalle istituzioni delegate (ISTAT a livello nazionale, ed EUROSTAT a livello europeo), ma anche dalle associazioni settoriali (qual è ad esempio CONFETRA nel caso dei trasporti). Tali indicatori rappresentano, comunque, l'unico strumento che consente di effettuare delle stime di evoluzione della congiuntura, poiché le statistiche ufficiali sono sempre in notevole ritardo e non forniscono quindi l'ultimo segmento dinamico.

Illustreremo, in questo senso, alcuni diversi indicatori che, in una valutazione congiunta e critica, consentono di aggiornare progressivamente le previsioni di ciclo nel biennio 2009-2010.

Secondo recenti previsioni a cura di CONFETRA ¹, nei primi due mesi dell'anno si sono registrate, rispetto all'analogo periodo del 2008, le seguenti flessioni:

- i mezzi pesanti circolanti sulle autostrade italiane sarebbero diminuiti del 15%;
- i trasporti ferroviari avrebbero "accusato" una diminuzione di quasi il 50%;
- il trasporto aereo delle merci si sarebbe contratto del 10%;
- il traffico dei containers si sarebbe ridotto in una misura compresa fra il 10% e il 15%.

In un confronto con l'anno precedente diminuiscono in questi primi mesi del 2009 del 15% i mezzi pesanti circolanti su strada in Italia; i trasporti ferroviari registrano una diminuzione del 50%; il trasporto aereo merci si contrae del 10%; il traffico di containers si riduce tra il 10% e il 15%

A livello europeo, per alcuni grandi gruppi di imprese di trasporto combinato, si registra un calo del volume di traffico nell'ordine del 20%-25%

In riferimento alle imprese, e precisamente per le grandi imprese, l'impatto della crisi è pienamente avvertito a livello europeo anche da famosi operatori marittimi tedeschi, quali Maersk ed Harpag-Lloyd, ma anche da Hupac, che è uno dei principali operatori di traffico combinato strada/rotaia, con forte presenza nel trasporto transalpino, e che denuncia nel primo trimestre 2009 un calo di volume del traffico fra il 20% e il 25%, rispetto all'analogo periodo 2008.

L'ultima e recente previsione del Fondo Monetario Internazionale indica una lieve flessione del PIL italiano (-0,4%) nel 2010, fatto che potrebbe confermare una pari ipotesi di lieve regressione nell'ambito dell'alternativa già da noi presentata per l'autotrasporto merci².

¹ Rif. Il Sole 24 Ore, 11 marzo 2009

² rif. Newsletter Centro Studi & Ricerche Anita; "La crisi economica globale e l'autotrasporto merci. Brevi riflessioni e proposte a supporto delle politiche di sostegno del settore"; Aprile 2009, <http://www.anita.it/studi.asp>

Sul superamento del punto minimo inferiore della curva recessiva da varie parti, si adducono segni diversi di risalita, soprattutto con riferimento alla dinamica del commercio estero ed a quella dei consumi. Bisogna rammentare che tali segni richiedono una conferma temporale e che l'attuale crisi è diversa da una pura, nota e semplice recessione da onda ciclica.

Il commercio estero nazionale, che era regredito del 22% a febbraio del 2009, rispetto all'analogo mese del 2008, migliora con un -15% nel mese successivo, allorché anche il saldo commerciale diventa positivo dopo tre anni di segno negativo.

Nonostante la crisi economica recessiva su scala globale i dati di marzo indicano un aumento del commercio estero italiano verso la Cina (+18%) e i Paesi Opec (+12,31%)

Sebbene la crisi economica sia globale, sembra in atto una modifica di rotta del commercio italiano verso Paesi esterni al sistema regionale europeo. Secondo i dati ISTAT, nel febbraio 2009 le esportazioni italiane verso l'UE erano diminuite del 27,5% e le importazioni dall'area si erano contratte del 23,4%, rispetto al febbraio 2008.

In particolare i dati di marzo indicano un aumento del commercio estero italiano, sia verso la Cina (+18%), che verso i Paesi OPEC (+12,31%).

La dinamica dei consumi interni al nostro paese riproduce quella del commercio estero. La riduzione generale dei consumi nel primo trimestre 2009 è riconducibile alla piccola distribuzione tradizionale (-6,1%); valori positivi si registrano invece per la GDO (+1,2%)

La dinamica dei consumi interni riproduce formalmente quella del commercio estero. La riduzione generale dei consumi nel primo trimestre 2009 è stata del 3,1%, ma tutta a carico della piccola distribuzione tradizionale (-6,1%), contro un valore positivo della grande distribuzione (+1,2%), oltre che concentrata sui "non alimentari" (-4,1%) rispetto al -1% degli "alimentari".

L'ultima rilevazione della Confcommercio segnala una riduzione del tasso negativo riferito alla quantità dei consumi nell'ordine dello 0,1%, rispetto al mese precedente.

L'Unioncamere nella rassegna annua appena pubblicata³, fornisce l'ipotesi di un ristagno dell'economia nazionale nel 2010, un anno in cui continuerebbe una lieve flessione dei consumi (-0,1%), accompagnata però da un aumento delle esportazioni (+2,2%), mentre rinvia al 2011 la ripresa generale.

La stampa fornisce sintomi di segno opposto e che, in molti casi, si riferiscono a diverse situazioni territoriali: così se dal Nord-Est provengono valutazioni di sostanziale invarianza del traffico pesante sull'autostrada Venezia-Trieste, sintomo di fine della fase più critica - secondo noti imprenditori quali Benetton e Calligari - in Irpinia è dei primi giorni di maggio la richiesta sindacale alla Regione Campania di formalizzare la crisi del settore logistica e movimentazione merci per attivare gli ammortizzatori sociali, mentre "Il 24 Ore Trasporti" (del 9 maggio scorso) valuta in ben 32.000 i lavoratori del settore artigiano e cooperativo che potrebbero utilizzare l'estensione della Cassa Integrazione alle imprese con meno di 15 dipendenti.

³ rif. Rapporto Unioncamere 2009, 7^a Giornata dell'Economia

A livello settoriale l'industria chimica segnala l'aumento di produzione e di prezzo di un bene intermedio quale l'etilene.

Si registra nel primo trimestre del 2009 una flessione del 31,9% delle immatricolazioni italiane di autoveicoli merci con massa superiore alle 16 ton.; dato inferiore alla media europea (del 41,5%) e degli Stati Membri EFTA (del 71,4%)

In tema di investimenti, premesso che il rinnovo del parco autoveicoli non è collegato soltanto all'andamento del traffico, si osserva che la domanda italiana, pur regredita, sembra resistere un po' meglio della media europea. Infatti la flessione delle immatricolazioni italiane di autoveicoli merci con massa superiore alle 16 tonnellate, che nel primo trimestre 2009 è del 31,9% rispetto all'analogo periodo del 2008, resta comunque inferiore alla contrazione delle vendite di tali veicoli nel medesimo periodo (resa nota dall'Associazione Costruttori ACEA), che è mediamente del 41,5% nell'Unione Europea ed EFTA⁴, del 71,4% in Spagna e del 36,6% nel Regno Unito.

Per quanto riguarda, ad un tempo, l'economia del nostro Paese, ma anche la dinamica dell'autotrasporto, è d'uopo citare potenziali effetti positivi derivanti da due fattori di medio periodo, ossia:

- a) la nuova fisionomia multinazionale dell'industria automobilistica italiana;
- b) un'effettiva ripresa dell'attività edilizia, legata sia alle infrastrutture, ma anche alla necessità di ricostruzione post-sismica in Abruzzo, e al nuovo "piano casa".

Per quanto riguarda la logistica, che appare sia attività connessa con il trasporto che sua condizione di sviluppo, le variazioni, soprattutto qualitative, ma anche l'assoluta prevalenza delle indicazioni di brevissimo periodo, l'estrema variabilità decisionale, il deterioramento delle condizioni di servizio e, quindi, anche dei rapporti con la clientela, sono alcune delle indicazioni contenute nella Relazione presentata dal Professor Fabrizio Dallari, Direttore del Centro di Ricerca Logistica dell'Università Carlo Cattaneo al "Logistics Forum 2009"⁵. Il Rapporto, che si è avvalso anche di un panel di 30 esperti e manager, sottolinea la necessità di ridisegnare la *supply chain management* sotto il profilo dell'agilità e della *resilience*, nonché di formulare piani sulla base di scenari diversi e anche opposti e di far prevalere un approccio di partnership nella fornitura di servizi logistici.

⁴ Gli Stati Membri dell'associazione europea di libero scambio (EFTA) sono l'Islanda, Liechtenstein, la Norvegia e la Svizzera

⁵ rif. Fabrizio Dallari, "La logistica in tempo di crisi. Quali priorità nel breve e quali sfide per il medio-lungo periodo?", Logistics Forum, Milano 25 Marzo 2009