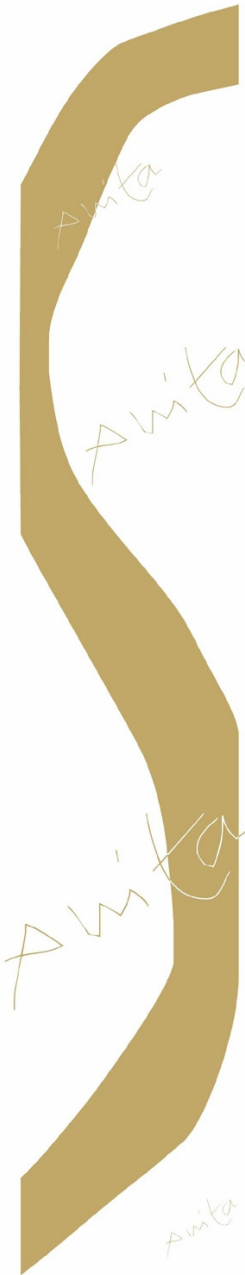


Centro Studi & Ricerche



L'AUTOTRASPORTO MERCI IN ITALIA

L'economia del settore e l'economia delle aziende: un modello di lettura di lungo periodo (II[^] parte)

NEWSLETTER
gennaio 2009

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

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



Proseguiamo con questa seconda parte (dopo la precedente newsletter di settembre-ottobre), l'analisi di lungo periodo sul duplice versante settore - aziende.

Nella valutazione dell'andamento dell'autotrasporto merci, sia nella sua configurazione macroeconomica (il settore), sia nelle soggettività microeconomiche (le aziende) operano concetti, criteri ordinatori, metodologie di ricerca e profili comparativi, che restano spesso impliciti ed anche ignoti al lettore, impedendogli di condividere i giudizi sintetici e la possibilità di avanzare una propria analisi. Gli stessi strumenti sono spesso necessari per integrare l'analisi strutturale, tendenzialmente statica, con l'analisi congiunturale per sua natura dinamica.

Senza la pretesa della completezza e con spirito prevalentemente pragmatico, esponiamo di seguito alcuni "flash interpretativi".

L'esposizione al rischio di fallimento aziendale.

E' noto che, in quasi tutti i Paesi europei, il fallimento comporta conseguenze particolarmente gravi per il titolare d'impresa e per la sua futura iniziativa economica nel caso di imprese individuali e collettive; ovvero di imprese che fanno capo a soggetti fisici anziché alla gestione di un capitale finalizzato.

La revisione legislativa, suggerita anche dall'UE, ed orientata ad una maggiore indulgenza come avviene negli Stati Uniti, è un lento processo incompiuto, ed è quindi ovvio l'impegno degli imprenditori che la chiusura, oppure la cessazione aziendale, se inevitabile, avvenga con procedure diverse da quella fallimentare.

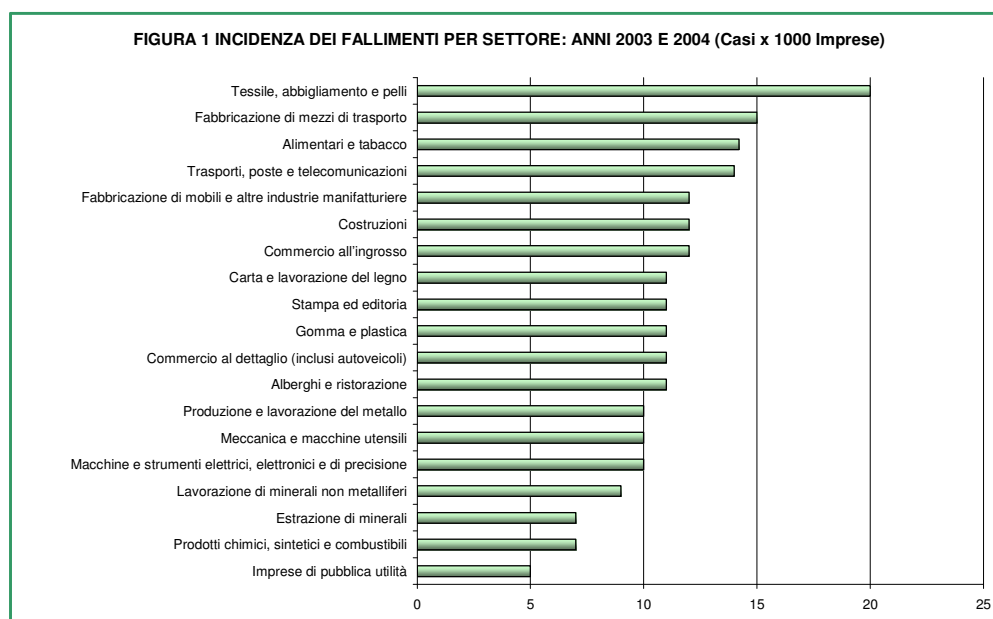
In altri termini, il fallimento rappresenta la conclusione delle crisi più gravi ed ingovernabili e riguarda, quindi, una ridotta percentuale delle cessazioni; ciò però non toglie una naturale capacità di misurazione settoriale del rischio con riferimento a tutte le attività economiche.

In Italia uno studio¹ sul rischio di fallimento settoriale e generale negli anni 2003 e 2004 è stato condotto dal Prof. Francesco Pattarin dell'Università di Modena, insieme a G.R.Grasso di Kfinance srl.

Da tali analisi risulta che il tasso medio di fallimento per tutte le attività economiche è dell'1% annuo, ma si raddoppia per il *tessile, abbigliamento, pelli* (circa il 2%), mentre i *trasporti* figurano al quarto posto con l'1,7% (insieme ai settori *alimentari e tabacco*) dopo la *fabbricazione di mezzi di trasporto* (1,8%). I risultati italiani sono peraltro in linea con quanto osservato in altri Paesi europei, per esempio in Francia, ove il tasso di fallimento dei trasporti, negli anni più recenti, è stato doppio della media generale (Fig.1).

Il tasso di fallimento delle imprese di trasporto (1,7%) è superiore alla media (1%), ma inferiore ai settori tradizionali del made in Italy (2%)

¹ Rif. www.kvaluerating.it, "I fallimenti in Italia: quali sono le imprese a rischio?".



Fonte: www.kvaluerating.it; "Indicatori Economici".

La situazione delle imprese di trasporto risulta inoltre coerente con le caratteristiche generali della loro ampia maggioranza: ci riferiamo alla correlazione fra dimensione d'impresa e rischio di fallimento, ma anche alla correlazione fra rischio d'impresa, rendimento del capitale investito e livello di patrimonializzazione, così come appare nell'indagine già citata.

I sintomi premonitori di crisi aziendale

Senza voler entrare nell'analisi finanziaria di dettaglio, ci sembra utile segnalare che studi diversi hanno messo in luce delle "spie" di crisi, che, se non dallo stesso imprenditore, dovrebbero essere avvertite dal suo consulente amministrativo. Si tratta di "spie" che molto spesso si "accendono" anni prima di una situazione "disperata" e non più gestibile, se non con la chiusura delle attività aziendali.

Chiara Pelizzoni nella sua indagine di lungo periodo², all'interno di un'analisi dei vari indici di bilancio, non manca d'indicarcene uno strategico, ossia l'andamento nel tempo del rapporto "valore aggiunto/fatturato".

Oltralpe la letteratura francese è apparsa molto puntuale sull'argomento. Già lo scorso anno il CNR, *Comité National Routier*, aveva pubblicato un'importante indagine sulla ricerca d'indicatori finanziari precursori della crisi aziendale³. La ricerca condotta negli anni 2005 e 2006 sui diversi comparti del settore, paragonando imprese sopravvissute ed imprese fallite su un arco di 8 anni, indica due importanti "spie" aziendali, che possono accendersi finanche a 5 anni prima del fallimento, o della chiusura. Si tratta di un risultato negativo della "tesoreria netta d'impresa" (*trésorerie nette d'entreprise*) e dell'andamento della "eccedenza lorda di gestione" (*excédent brut d'exploitation*). Il risultato negativo di tesoreria indica l'esistenza di esigenze finanziarie prevedibili, ed a breve termine non coperte dalle risorse

² Chiara Pelizzoni, La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto merci, FAngeli, 2004

³ CNR Les défaillances d'entreprises de Transport Routier Marchandise, faits et causes Recherche d'indicateurs financiers précurseurs, Rapport de synthèse, juin 2007

programmate ed esistenti. Da qui la probabile necessità di un prestito a breve per far fronte al pagamento, nonché l'esigenza o di accrescere rapidamente le risorse finanziarie nel lungo periodo, oppure di limitare i bisogni nel breve periodo.

L'eccedente lordo di gestione si ottiene detraendo al valore aggiunto i salari e le imposte sulla produzione. L'assottigliamento del margine, o addirittura il suo risultato negativo, sono "lampeggiatori" importanti.

La demografia aziendale

La demografia aziendale, ovvero l'evoluzione parallela dei tassi di natalità e di mortalità generali e settoriali, che determinano i tassi di sopravvivenza, è un altro indicatore strategico sia per comprendere la partecipazione del settore alla generale dinamica economica, sia per separare, quando e laddove necessario, l'evoluzione ciclica (e quindi la fase congiunturale) dal trend (dunque, dallo sviluppo di medio/lungo periodo).

Quest'ultima operazione appare particolarmente importante in un momento come quello attuale, in cui, volontariamente o no, si mischiano (anche nel reclamo dell'intervento pubblico di supporto e dunque della politica economica) tendenze di struttura con tendenze di congiuntura.

La pubblicazione da parte dell'ISTAT degli indici demografici d'impresa, riferiti al periodo 2001/2006, consente di effettuare un primo raffronto fra l'andamento economico generale e l'andamento dei trasporti nel medio periodo considerato. Dai dati presentati nella tabella successiva (Tab. 1)⁴ si possono trarre alcune osservazioni.

Nel quinquennio il *tasso di sopravvivenza delle imprese italiane*, con riferimento a tutte le attività economiche (e inteso come differenza algebrica fra il tasso di natalità e quello di mortalità), è stato intorno allo 0, con un lievissimo avanzo positivo fra tassi annuali positivi e tassi annuali negativi. Ai valori positivi del 2001 (+0,4%), 2004 (+0,4%) e del 2005 (+0,3%), si contrappongono quelli negativi del 2002 (-0,5%) e del 2003 (-0,2%). Il che significa anche che dopo 5 anni lo stock d'imprese esistenti è all'incirca uguale a quello di partenza con qualche lievissimo vantaggio.

Al contrario, il *tasso di sopravvivenza delle aziende di trasporto* è sempre negativo in ogni anno del quinquennio considerato: si va da un valore minimo del -1,2% registrato nel 2004, ad un valore massimo del -2,4% rilevato nel 2002. Pur scontando le poche fusioni, ciò vuol dire che anche in un'epoca relativamente felice secondo diversi osservatori, il sistema ha perso almeno 1500 imprese l'anno, che hanno definitivamente varcato la soglia del "coma", posto che non si è riusciti in alcun modo a modificare il risultato di distruzione netta di ricchezza. L'emorragia sarà sicuramente più elevata in un periodo recessivo come quello attuale.

Nell'ultimo anno considerato (2006) e di cui è visibile solo un tasso, ovvero quello di natalità, si evince una sua caduta non lieve rispetto al 2001 (il 4,4%, contro il 6%), a differenza di quanto avviene nella media generale, ove la flessione appare ben più contenuta (del 7,1%, rispetto al 7,7%). Ciò vuol dire

Il tasso di sopravvivenza delle imprese di trasporto ha registrato risultati negativi tra il 2001 e il 2004 perdendo circa 1500 imprese l'anno

⁴ ISTAT, Statistiche in breve, 27 agosto 2008, "La demografia d'impresa 2001-2006"

che la riduzione dello stock potrà anche acuirsi, perché il settore viene sempre meno preso in considerazione dai nuovi creatori d'impresa, oltre che per la mortalità delle unità esistenti.

Tab. 1 - Natalità e mortalità delle imprese per settore di attività economica - Anni 2001-2006 (valori percentuali)

Settori di attività	2001		2002		2003		2004		2005		2006
	tasso di natalità	tasso di mortalità	tasso di natalità	tasso di mortalità	tasso di natalità	tasso di mortalità	tasso di natalità	tasso di mortalità	tasso di natalità	tasso di mortalità	tasso di natalità
C- Estrazione prodotti energetici e non energetici	3,0	5,8	4,5	6,1	3,3	5,7	3,7	4,2	3,4	5,3	3,3
DA - Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	5,2	5,5	5,3	5,6	4,9	5,3	4,9	4,8	5,2	5,5	5,4
DB- Industrie tessili e dell'abbigliamento	6,2	8,9	6,1	10,2	5,6	9,9	5,6	9,8	6,1	9,8	6,4
DC- Industrie conciarie, prodotti in cuoio, pelle e similari	6,0	7,2	5,2	8,1	3,8	8,3	4,0	8,3	4,9	7,9	4,9
DD- Industria del legno e dei prodotti in legno	3,8	6,0	3,8	6,8	3,8	6,6	3,5	6,6	3,5	6,6	3,3
DE- Fabbricazione della carta e dei prodotti di carta; stampa ed editoria	5,1	6,1	5,0	6,4	4,6	6,3	4,9	5,8	5,2	6,0	4,9
DF+DG=petrolchimico- Fabbricazione di coke, ..articoli in gomma	3,9	5,1	4,0	4,5	4,4	4,7	3,7	3,9	4,1	4,1	3,7
DH- Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	4,5	5,6	3,9	5,3	3,7	4,9	3,8	4,9	3,9	4,8	3,5
DI- Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	5,0	5,6	4,8	5,6	4,1	5,5	4,4	5,5	4,2	5,5	4,0
DJ- Produzione di metalli e fabbricazione di prodotti in metallo	5,3	5,2	5,0	5,5	4,6	5,4	4,4	5,3	4,7	5,6	4,8
DK- Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, compresi la riparazione e la manutenzione	5,5	5,2	5,2	5,6	4,9	5,2	4,8	5,1	5,2	5,4	5,1
DL- Fabbricazione di macchine elettriche e di apparecchiature elettriche ed ottiche	5,3	6,7	4,4	7,0	4,4	6,5	4,3	6,0	4,3	6,0	4,4
DM - Fabbricazione di mezzi di trasporto	7,1	6,6	7,1	6,7	7,1	6,2	8,3	6,0	8,9	6,7	8,8
DN - Altre industrie manifatturiere	5,0	5,9	4,6	6,6	3,9	6,3	4,2	6,0	4,5	6,2	4,4
E-Energia	3,8	5,1	9,3	5,0	10,9	4,4	7,5	4,0	7,7	3,7	8,6
F- Costruzioni	9,0	8,9	9,6	8,5	9,5	8,3	9,8	8,1	10,1	9,1	9,4
50- Commercio, riparazioni	3,7	5,3	3,8	5,9	4,0	5,2	3,9	5,1	4,1	5,3	4,2
51 -Commercio all'ingrosso	7,6	8,3	7,5	9,1	7,1	8,0	7,3	8,3	7,4	8,4	7,4
52 -Commercio al dettaglio	6,2	7,1	6,0	7,5	5,8	7,3	6,0	7,4	6,2	7,8	6,1
55 -Alberghi e pubblici esercizi	6,9	6,6	6,6	6,6	6,9	6,4	6,8	6,2	7,4	7,0	6,7
60-62 -Trasporti	6,0	8,0	6,0	8,4	6,0	8,0	6,3	7,5	6,3	7,8	4,4
63 -Attività ausiliarie dei trasporti	9,1	7,3	8,3	7,8	8,2	7,5	8,5	7,1	8,9	7,9	8,7
64 -Poste e telecomunicazioni	18,6	15,5	17,2	17,1	19,3	13,7	29,4	15,4	23,9	16,3	21,4
65-66-Intermediazione monetaria e finanziaria (Banche e assicurazioni)	4,9	9,2	6,1	7,8	7,0	7,5	8,1	6,7	9,8	6,2	9,9
67 -Attività ausiliarie dell'intermediazione finanziaria	9,5	11,5	8,2	12,8	7,2	10,8	8,2	9,4	8,6	8,2	9,6
70 -Attività immobiliari	7,2	6,4	7,4	6,7	7,4	5,6	8,1	5,1	8,0	5,2	7,2
71 -Noleggio macchinari	12,2	9,1	11,9	10,6	12,1	9,7	12,2	9,3	12,4	9,3	11,8
72 -Informatica	13,9	8,5	10,2	9,6	9,4	8,5	11,2	8,6	10,0	8,7	9,4
73 -Ricerca e sviluppo	14,0	11,0	12,0	11,5	11,8	9,3	13,9	9,6	12,5	10,3	10,6
74 -Attività imprenditoriali e professionali	11,0	6,4	9,6	8,4	9,4	8,0	10,9	7,5	10,2	7,2	8,0
Totale	7,7	7,3	7,4	7,9	7,2	7,4	7,7	7,3	7,8	7,5	7,1

 Fonte: Istat *La demografia d'impresa 2001-2006*

Nell'attuale fase recessiva, che si protrarrà per i prossimi due anni, si ipotizza una riduzione dello stock di imprese di trasporto di circa 20.000 unità

In attesa degli ultimi dati demografici delle imprese italiane, si può avanzare un'ipotesi di massima sulla scorta di alcune indicazioni francesi. Secondo l'organizzazione di categoria FNTR (*Fédération Nationale des Transports Routiers*) il tasso di mortalità delle imprese di trasporto sarebbe aumentato in Francia del 90%, nei primi dieci mesi del 2008 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Applicando una dinamica simile all'autotrasporto italiano, ciò potrebbe significare una perdita media (differenza negativa fra tasso di mortalità e tasso di natalità), o assottigliamento dello stock di imprese esistenti, di almeno il 9% annuo; ovvero la riduzione di circa 10.000 imprese/anno che, nell'ipotesi di una recessione biennale, ridurrebbe l'universo settoriale da 120.000 a 100.000 imprese.

Peraltro, la dinamica italiana sembra corrispondere, almeno sotto il profilo delle tendenze, a quella francese (che nel caso specifico usiamo come controprova di massima), considerando che i dati italiani, sia demografici che dei fallimenti, si riferiscono a tutto il settore del trasporto, di cui l'autotrasporto merci è comunque la componente più importante.

Premesso che, in Francia, le imprese di autotrasporto pesanti sono raggruppate in due diverse categorie, delle quali si sostiene anche un diverso andamento, ossia la 602M, in cui sono inserite le aziende di "trasporto interurbano" (noi potremmo dire a raggio medio-lungo, ovvero per il trasporto regionale ed interregionale), e la 602L, in cui sono incluse le aziende del "trasporto di prossimità" (breve raggio), possiamo osservare che lo stock di entrambi le categorie è diminuito nel quinquennio già esaminato.

L'Osservatorio del CNR (*Comité National Routier*) utilizza un indice apparentemente diverso dal tasso di sopravvivenza, ovvero "l'indice dinamico", inteso come numero di imprese create per ogni impresa scomparsa: al di sotto di 1 (uno) l'indice rileva la prevalenza della mortalità e l'assottigliamento conseguente dello stock. Premesso che nel 2005 l'indice dinamico generale, ovvero quello riferito a tutte le attività economiche, era nell'ordine dell'1.61, le due categorie di autotrasporto mostravano la seguente evoluzione (Tab. 2).

Tab. 2 Tasso dinamico del numero di imprese create per ogni impresa cessata

	2001	2002	2003	2004	2005
602M	0,74	0,80	0,74	0,75	0,70
602L	0,84	0,76	0,90	0,97	0,95

Fonte: CNR Les cahiers de l'observatoire, n. 228, juin 2006

Ed ancora, con riferimento alla categoria principale del trasporto interurbano nel lungo periodo 1989-2003, lo stock di imprese, che era stato in crescita fino al 1993, da allora comincia a diminuire costantemente, fino a cadere nell'anno 2003 al di sotto del livello registrato nel 1989.

A tutto ciò l'Osservatorio fa seguire un'analisi delle correlazioni statistiche di lungo periodo del tasso di fallimento. Si richiamano tali risultati, non perché debbano ritenersi validi per la realtà italiana, ma perché restano, comunque,

dei punti di riferimento importanti. Di seguito evidenziamo, infine, la correlazione che sussiste tra i tassi di fallimento con alcuni degli indicatori/fattori che caratterizzano il settore del trasporto merci (Tab. 3).

Tab. 3 Correlazioni dei tassi di fallimento con i principali indicatori di settore

<i>Indicatori di correlazione</i>	Tipo di correlazione
<i>Domanda di trasporto</i>	Nessuna correlazione per traffico di prossimità, ma per traffico interurbano
<i>Prezzo del Petrolio</i>	Nessuna correlazione per traffico di prossimità, ma per traffico interurbano
<i>Costo del Personale</i>	Nessuna correlazione per traffico interurbano
<i>Prezzo del trasporto</i>	Diminuzione dei fallimenti a fronte di aumenti del prezzo medio di trasporto

Fonte: CNR Les défaillances d'entreprises de Transport Routier Marchandise, faits et causes. Recherche d'indicateurs financiers précurseurs, Rapport de synthèse, juin 2007.