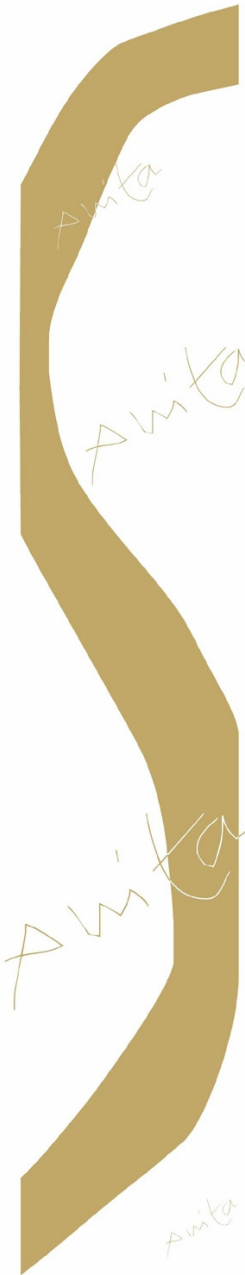


Centro Studi & Ricerche



L'AUTOTRASPORTO MERCI IN ITALIA
L'economia del settore e
l'economia delle aziende:
un modello di lettura
di lungo periodo
Impatti della crisi recessiva
e politiche associative
(III[^] parte)

NEWSLETTER
febbraio 2009

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

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



Concludiamo, con questo ultimo contributo, l'analisi effettuata sull'economia di settore e delle aziende, indispensabile a spiegare, in un unico quadro concettuale, interessi, prospettive, componenti dell'offerta, rapporti con la clientela imprenditoriale, liberalizzazione e prezzi minimi, impatti dell'attuale crisi recessiva e analisi degli indirizzi per una politica associativa.

La domanda di trasporto

A differenza della maggior parte di beni e servizi, la domanda di trasporto è scarsamente influenzata dal prezzo, che al massimo agisce in maniera complementare e indiretta per l'esternalizzazione della funzione; ovvero per il trasferimento delle merci trasportate dal "conto proprio" (propri autoveicoli e propri autisti) al "conto terzi" (autotrasportatori specializzati con loro aziende). Un'impresa che provvede in proprio e quindi con propri automezzi e conducenti ai trasporti necessari, facilmente deciderà di delegare all'esterno, ovvero a trasportatori professionali tale funzione, se l'operazione si traduce in un risparmio di costi.

La domanda di trasporto è determinata dal concorso di tre momenti interrelati dell'attività economica: la produzione, la soddisfazione dei consumi attraverso la distribuzione, i flussi del commercio estero. Pertanto si possono considerare diversi fattori che agiscono sulla domanda di trasporto espressa da un Paese, oppure da una regione in una data fase del suo sviluppo economico. Citiamo, ad esempio, l'apertura di nuovi stabilimenti produttivi, così come la scoperta di nuovi giacimenti minerari, ma anche il maggior sfruttamento degli impianti esistenti per rispondere ad un aumento della domanda, la delocalizzazione degli stabilimenti da un Paese in un altro Paese, per trarre vantaggio da un minor costo del lavoro, oppure, al contrario (come succede nell'attuale crisi recessiva), uno scarso sfruttamento degli impianti per una caduta della domanda. Bisogna aggiungere l'aumento, ma anche la diminuzione dei consumi, che consegue all'aumento/diminuzione del reddito, ad una crescita/calò demografico, all'aumento/diminuzione della grande distribuzione con le sue esigenze di magazzinaggio decentrato, che sono altre cause rilevanti di modifica della quantità di trasporto in un ambito territoriale. Infine, si pensi all'influenza del commercio estero, ovvero alla quantità e alle direzioni dell'importazione e delle esportazioni, ed i loro mutamenti nel tempo.

Il prezzo medio del trasporto merci

Premesso che la domanda di trasporto è scarsamente elastica, o meglio piuttosto rigida rispetto al prezzo medio del trasporto - com'è ben intuibile dalla circostanza che un dimezzamento del prezzo non determinerebbe, in assoluto, il raddoppio della quantità domandata - bisogna chiedersi a vantaggio di chi si risolva la concorrenza attraverso il prezzo.

Come in qualsiasi vendita di beni e servizi, il prezzo competitivo è un beneficio per la clientela e premia, teoricamente, le imprese più efficienti che, a parità di altre condizioni, riescono ad attrarre quote più ampie di domanda. La situazione è, ovviamente, diversa in un mercato come quello italiano, caratterizzato da una fascia molto limitata di medie e grandi imprese che tendono a diversificare la loro attività, subappaltando il servizio base dell'autotrasporto alla larga maggioranza di microimprese, che cercano di

aggiudicarsi il maggior numero possibile di subappalti attraverso tagli sui prezzi offerti ai subappaltanti. Questo tipo di tagli, soprattutto se esasperati in una situazione di sovrabbondanza di subappaltatori, sicuramente non favorisce i “padroncini”, anzi affretta i tempi di chiusura delle microimprese vicine a posizioni di marginalità.

Teoricamente i vincitori economici sembrerebbero le medie e grandi imprese, capaci di massimizzare la differenza fra prezzo ufficiale del cliente e remunerazione del subappalto, nonché le imprese intermediarie che spingono la selezione. Di fatto è solo quest’ultima categoria, ovvero gli intermediari, che hanno interesse a spingere la “giostra” delle gare informali, poiché un forte aumento del tasso di mortalità dei padroncini obbligherebbe le medie e grandi imprese ad una organizzazione diversa dalla mera attività di autotrasporto; ovvero ad un’organizzazione, più costosa e meno remunerativa nel medio periodo.

La scelta ottimale, nel medio periodo, per le medie e grandi imprese è la creazione di un rapporto continuo e stabile con un gruppo scelto di microimprese, anche se ciò dovesse comportare modesti rialzi, sia del prezzo al cliente, sia della remunerazione del subappalto; mentre la scomparsa dell’intermediazione sarebbe un obiettivo da perseguire. Una riduzione dei prezzi medi di trasporto, se sufficientemente prolungata nel tempo, può determinare il travaso di quote di traffico in conto proprio nel traffico in conto terzi.

Vi è infine il problema dell’incidenza dei costi di trasporto sul tasso generale d’inflazione da costi, così come potrebbe registrarsi in una situazione di *stagflation*. Secondo una ricerca effettuata nel 2005 da TRT¹ - Trasporti e Territorio - per conto dell’IPTS - *Institute for Prospective Technological Studies* di Siviglia - l’impatto è molto elevato nel caso delle materie prime e dei prodotti a valore aggiunto relativamente basso; è invece molto ridotto per i prodotti finiti dell’industria manifatturiera. Si potrebbe anche dire che agricoltura, costruzioni, attività mineraria, ed industrie pesanti sono i settori maggiormente colpiti; mentre il resto dell’attività industriale avverte l’incremento di costo negli approvvigionamenti, ma non nella distribuzione dei prodotti finiti.

Secondo lo studio citato, il trasporto influisce sul prezzo finale della merce trasportata per il 57% nel caso di granaglie, per il 63% in caso di minerali ferrosi, per il 15,6% sull’acciaio, nell’ordine del 10,5% sul petrolio, il 4,4% su veicoli stradali, lo 0,2% sui prodotti farmaceutici.

L’analisi dettagliata di alcune filiere campione, mostra che l’incidenza del trasporto sul valore finale di vendita è del 5-10% per la maggior parte dei manufatti alimentari, del 1-3% per i tessili, del 4% circa per l’automobile e sempre del 4% per il caffè non in cialde. Le differenze d’incidenza, così specificate, permettono di affermare che l’influenza dei costi di trasporto sul tasso inflazionistico generale dell’economia italiana è abbastanza limitato e settorializzato.

L’influenza dei costi di trasporto sul tasso inflazionistico generale dell’economia italiana, è abbastanza limitato e settorializzato.

Concorrenza, dumping, prezzi minimi e liberalizzazione

L’introduzione di prezzi minimi, che scontano gli aumenti del gasolio durante la recente vertenza della categoria, è stata spesso “additata” come una sorta

¹ Rif. ECOTRA, *Consumi di energia e costi nelle catene di trasporto*, in www.trtrasportiterritorio.it

di ritorno al passato e una vanificazione della liberalizzazione dei prezzi voluta dall'UE, ed introdotta in Italia nel 2005 dopo la precedente esperienza delle "tariffe a forcella".

Si tratta, comunque, di una polemica un po' pregiudiziale ed ideologica, posto che i prezzi minimi indicano soltanto un limite inferiore da non varcare e non un prezzo effettivo, ed hanno una chiara funzione di argine nei confronti delle remunerazioni del subappalto. S'intende comunemente per *dumping* la vendita di un prodotto, o di un servizio, sottocosto: se praticato da medi e grandi operatori si tratta di una manovra temporanea di marketing per estromettere dal mercato i concorrenti, ma se praticato da microimprese, come nel caso dei padroncini, si tratta di un'operazione probabilmente "suicida" per garantirsi la sopravvivenza a qualsiasi costo. Non è detto che un regime di mercato debba garantire la "libertà di suicidio", soprattutto se coloro che possono praticarla non hanno una capacità di controllo gestionale tale da prevedere limiti ed effetti delle riduzioni di prezzo. Il prezzo minimo, in questa situazione, diventa un argine ad ulteriori "strozzature" del subappalto.

Il prezzo minimo del trasporto, indica un limite inferiore da non oltrepassare, e non un prezzo effettivo, che diventa un argine ad ulteriori strozzature del subappalto.

La crisi economica mondiale e la recessione

Il 2008 segna una situazione abbastanza diversa rispetto al passato, per almeno due ordini di fattori. Il primo connesso all'effetto di un continuo aumento di costo del carburante, in una vicenda di speculazione finanziaria, tutta statunitense, ma con effetti generalizzati in tutti i Paesi non petroliferi. La seconda collegata al dilagare di una crisi finanziaria, egualmente sorta ed "incubata" oltre Atlantico, ma dalle valenze globali con gravi effetti recessivi sull'economia reale e di una durata prevista di almeno un biennio. L'unico aspetto positivo è che questo secondo fattore, ovvero la crisi mondiale, ha sterilizzato il primo; ossia l'aumento del prezzo del petrolio, peraltro parallelo a quello delle materie prime e delle derrate alimentari.

L'indagine congiunturale semestrale della Federtrasporto, effettuata a giugno 2008, documenta una situazione precipitata già alla fine del primo semestre dell'anno. Le imprese che prevedono una domanda nazionale in aumento sono, nel primo semestre del 2008, il 15,2% del totale degli intervistati, contro il 32,5% del primo semestre 2007; le imprese che prevedono una domanda stabile sono il 45,5%, contro il 57,6%; le imprese che prevedono una domanda in diminuzione si attestano al 39,4%, contro il 15,2% del primo semestre 2007.

In linea con questo indicatore base, l'evoluzione anche di altre variabili significative, quali il fatturato, la produttività dei mezzi e gli investimenti. In riferimento al fatturato, il numero delle imprese che prevede un aumento passa dal 51,9% al 27,7%, le imprese che prevedono un andamento stabile diminuisce dal 34,6% al 29,8%, le imprese che prevedono una diminuzione passano dal 13,5% al 42,6%; mentre per la produttività dei mezzi il numero delle imprese che prevede una diminuzione sale dal 18,4% al 44,2%.

Un unico argine positivo si avverte negli investimenti, ove gli intervistati indicano una crescita sia delle imprese che li aumenteranno (dal 27,1%, al 38,1%), sia quelle che li vedranno diminuire (dal 12,5%, al 21,4%).

L'aggravamento progressivo ed accelerato, di tale situazione viene denunciato da documenti più recenti, in particolare da un articolo apparso sul Sole 24 Ore

Trasporti². In questo articolo si sostiene che la domanda di merce trasportata su strada si sia ridotta del 30%, mentre la demografia d'impresa segnalerebbe, tra settembre 2008 e 2007, la scomparsa di quasi 6 mila microimprese; ovvero quasi un valore triplicato delle cessazioni annuali medie del quinquennio 2001-2006.

Non vi è dubbio che gli effetti cumulati di due fattori negativi importanti, legati alla dinamica dei prezzi petroliferi e alla crisi finanziaria mondiale, abbiano determinato una condizione peggiorativa, ma al momento non giustificano la previsione, da alcuni paventata, di una chiusura del 25% delle aziende in tempi relativamente brevi.

La verità è che, la maggior parte delle imprese di autotrasporto prende atto di una crisi settoriale con ripercussioni aziendali soltanto a metà anno, com'è dimostrato da indagini svolte all'inizio del 2008 (ad esempio l'indagine *Excelsior*), ed in cui la maggioranza delle imprese prevedeva un buon andamento del fatturato ed anche un piccolo incremento occupazionale nel corso dell'anno. Evidentemente l'aumento costante del prezzo petrolifero durante il 2007 non era stato sufficiente a modificare le valutazioni complessive, sia per le imprese di maggiore dimensione ricorrenti alla subvezione, sia per le stesse imprese di dimensioni piccola e micro, comunque stabilizzate con una loro quota di mercato.

Tutte le fonti più autorevoli concordano sulla difficoltà di stabilire la durata di una crisi sostanzialmente simile a quella del 1929. Secondo il premio Nobel Paul Krugman³, l'attuale crisi è completamente diversa dalle fluttuazioni cicliche, <<quando il responsabile della *Federal Reserve* taglia i tassi d'interesse e tutto ritorna come prima>>, ma piuttosto assomiglia alla crisi mondiale del 1930, ed a quella giapponese del 1990. Egli riconosce che si è preso atto della vera natura del fenomeno solo dopo il fallimento della *Lehman Brothers* e che lui stesso non avrebbe assolutamente immaginato, neanche qualche mese fa, una riduzione di posti di lavoro nell'ordine delle 350.000-400.000 persone (al mese) negli Stati Uniti.

Altri economisti mettono in evidenza che l'internazionalizzazione della crisi, che nel 1929 aveva richiesto tre anni, è adesso avvenuta in tre mesi; che la durata della recessione dipende molto dalla dimensione e dalla velocità d'intervento degli Stati (Governi e Parlamenti), dalla capacità di azioni concertate e convergenti, dalla distanza fra l'equilibrio incrinato e quello che si vorrebbe ricostituire dopo la crisi.

Le principali organizzazioni internazionali hanno assunto, nelle loro previsioni, un modello ottimistico che prevedeva, ovunque, contrazioni del PIL nel 2008, ed ancor più severe nel corso del 2009, con una ripresa discreta nel 2010: così fa il Fondo Monetario Internazionale e l'Unione Europea nelle previsioni degli Stati membri, ma anche in quelle provenienti da Stati Uniti, Cina e Russia. Ciò però non toglie che esistano, invece, preoccupazioni sulla possibilità che nel 2010 prosegua l'onda negativa: per esempio Klaus Schmidt

² Rif. Deborah Apolloni, La recessione colpisce i TIR, *Sole 24Ore*, 17 novembre, 2008

³ Rif. intervista a Daniel Gross, "Depression Economics" *Newsweek Web Exclusive*, 3 dicembre 2008

Hebbel, Chief Economist dell'OECD, scrive⁴: <<per il 2010 restano ampi rischi, che però sono distribuiti in modo più omogeneo con la possibilità di una ripresa economica precoce>>. Anche l'ultimo rapporto trimestrale dell'UCLA Anderson⁵ (uno dei più importanti istituti di previsione della California), prevede un aumento del tasso di disoccupazione degli Stati Uniti anche nel 2010 (dal 6,5% del 2008, all'8,5% del 2010) e, comunque, leggeri tassi di sviluppo quando compariranno.

L'Unione Europea prevede che il PIL italiano resti fermo nel 2008 e nel 2009, ma cresca dello 0,8% nel 2010; abbiamo già avvertito, in precedenti newsletters, che l'andamento del settore autotrasporti in Italia non sembra direttamente collegabile al PIL. Il Centro Studi di Confindustria nella sua più recente previsione⁶ prevede che il PIL diminuisca dello 0,5% nel 2008 e dell'1,3% nel 2009, mentre nel 2010 ritiene possibile un incremento dello 0,7%, ma anche l'alternativa di una stasi nel caso di complicazioni. Mentre sappiamo, dalla medesima fonte, che il commercio mondiale ha visto diminuire il tasso d'incremento dal 7% del 2007 al 5% del 2008, prevedendo una situazione di ristagno nel 2009, per riprendere nel 2010 con un tasso positivo del 2,5%. Sappiamo, sempre in base alla medesima fonte, che in Italia la produzione industriale a novembre 2008 mostrava una contrazione dell'11,4% rispetto allo stesso mese del 2007 e che il PIL, comunque, mostrava nel quarto trimestre una flessione dello 0,8% rispetto all'analogo periodo del precedente anno. L'unico elemento positivo è rappresentato da una relativa tenuta dei consumi e della grande distribuzione, probabilmente come effetto positivo della riduzione dei prezzi petroliferi.

L'Unione Europea aveva previsto una caduta dei consumi privati italiani nell'ordine dello 0,5% nel 2008, con un aumento dello 0,2% nel 2009 e dell'1,2% nel 2010, mentre la previsione di Confindustria sembra più severa, perché alla stessa riduzione dello 0,5% nel 2008 fa seguire una contrazione dell'1,4% nel 2009 ed un aumento dello 0,7% nel 2010.

Da fonti di settore, registriamo per il 2008 una stima della contrazione del trasporto nazionale su strada nell'ordine del 5% che, se confermata, consente di prevedere una contrazione del 10% nel 2009. Per il 2010 sembrano realistici due scenari alternativi: da un'ipotesi pessimistica, in caso di prolungamento della crisi recessiva, con una contrazione del 3%, ad un'ipotesi ottimistica di fuoriscita dall'attuale crisi alla fine del 2009, con un incremento del 4%.

Si stima una contrazione del trasporto nazionale su strada nell'ordine del 5% per il 2008, del 10% nel 2009 e un duplice scenario per il 2010: una contrazione del 3%, in caso di prolungamento della crisi recessiva; un incremento del 4%, nel caso di una ripresa sul finire del 2009

Quali saranno gli effetti della crisi sulla consistenza dell'offerta costituita all'incirca da 120.000 imprese (esattamente 124.887 all'ultima rilevazione Unioncamere)? E' opportuno rammentare che le imprese nel 1999 erano 145.000, secondo le stime effettuate in un contributo di Confetra, delle quali il 76,1% con un solo addetto, l'11,1% con 2 addetti, il 7,5% con un numero di addetti fra 3 e 5, ed il 2,9% con un numero di addetti tra 6 e 9; mentre il numero assoluto delle medie imprese era di 265, quello delle grandi imprese di 22, ed una sola di esse contava più di 1000 dipendenti, dove in termini finanziari 1500 imprese realizzavano oltre il 50% del fatturato totale del trasporto per conto terzi.

⁴ Rif. Klaus Schmidt Hebbel, "A long recession Managing the global financial crisis and economic downturn", in OECD Observer, no.270, December 2008

⁵ Rif. UCLA Anderson, "FOURTH QUATERLY REPORT of 2008", Los Angeles 2008

⁶ Centro Studi Confindustria, "Scenari economici" n. 4, dicembre 2008

Secondo l'analisi di demografia delle imprese compiuta da Unioncamere (e da noi analizzata nella precedente newsletter⁷) nel periodo 2000-2006 il settore dei trasporti ha, all'incirca e con variazioni decimali non significative fra un anno e l'altro, sopportato in media un tasso negativo di sopravvivenza del 2% (quale differenza fra un tasso di mortalità annua dell'8% ed un tasso di natalità del 6%) che, riferito ad uno stock di 140.000 imprese, significa la morte annua di poco più di 11.000 unità, contro la nascita di 8.500. Ovvero in 8 anni la scomparsa di circa 20.000 aziende dallo stock con la sua riduzione da 145.000 a 124.000. Peraltro già nell'ultimo anno della serie demografica, ovvero nel 2006, il tasso di natalità risultava ridotto al 4,4%, il che, a parità di condizioni, avrebbe comportato un incremento annuo di tale "emorragia" a oltre 5.500 unità; esattamente quante ne sarebbero sparite dallo stock nel 2008 nel periodo settembre 2007- settembre 2008 (5.436 unità).

Dopo aver visto la composizione in termini dimensionali dell'universo delle imprese ed aver osservato che fino agli inizi del 2008 più di metà di esse - ovvero una percentuale che comprendeva quote rilevanti di piccole imprese e di microimprese, dato il peso minimo delle grandi e delle medie - riteneva soddisfacenti ed in crescita i risultati aziendali, bisogna concludere che un certo e continuo flusso emorragico è coesistito con buoni risultati economici nella media settoriale, naturalmente scontando il disagio sociale di tali processi.

Per altro verso diventa difficile condividere le preoccupazioni di Trasporto Unito, riportate dal Sole-24 Ore Trasporti⁸, per cui ¼ delle aziende, ossia 30.000 imprese, sarebbero a rischio chiusura entro fine 2008. Anche un raddoppio del flusso emorragico degli anni passati e di dimensione fin superiore a quello del 2008, comporterebbe una perdita di 20.000, massimo 25.000 aziende, durante tutto il periodo recessivo, due o tre anni; ovvero di una fascia sub-marginale ed in grave squilibrio finanziario da anni, alla quale il mancato rinnovo del credito toglierebbe l'altalena della rianimazione.

Salvarne una quota, più o meno importante, non dipende comunque da occasionali iniezioni di liquidità, ma da interventi strutturali proposti dall'esterno, sia in termini di fusioni che in termini di cooperazione.

Si stima una perdita di 20.000-25.000 micro e piccole imprese nell'attuale fase recessiva; ovvero di una fascia sub-marginale ed in grave squilibrio finanziario da anni. Per arginare il fenomeno, salvandone una quota più o meno significativa, sono necessari interventi strutturali e di sistema

7 Rif. L'autotrasporto merci in Italia. L'economia del settore e l'economia delle aziende: un modello di lettura di lungo periodo (II^ parte), Newsletter CSR Anita, gennaio 2009

⁸ Rif. Il Sole24Ore, "La recessione colpisce i Tir. "Autotrasporto in panne", 17 novembre 2008