

## **L'impatto del *lockdown* sul settore dell'autotrasporto e qualche considerazione sulle prospettive a breve termine USC, 28 maggio 2020**

L'autotrasporto, come noto, non è stato mai soggetto a provvedimenti di chiusura. Implicitamente o esplicitamente, quindi, ne è stato riconosciuto il carattere di essenzialità per il funzionamento seppure minimo, dell'economia e della società anche durante il periodo dell'emergenza sanitaria. Cosa per nulla sorprendente, visto che qualsiasi approvvigionamento - dai beni alimentari a quelli sanitari - ha come presupposto un sistema integro, vitale e capillare di trasporto e di logistica.

Non è sorprendente che tale sistema abbia funzionato, essendo perfettamente integrato nelle filiere produttive e distributive. Tuttavia, al di là del rito abbastanza noioso dell'autocelebrazione che non ci coinvolge, dopo il primo importante allentamento del *lockdown*, è opportuna una verifica dello stato di salute del settore, e delle relative prospettive, analizzando il punto di vista degli operatori che lo compongono, atteso, come detto, che il giudizio sul settore dal punto di vista degli utenti finali esterni non può che essere pienamente positivo. Ciò può essere sviluppato a partire dall'indagine periodica Confcommercio-Format sulle imprese italiane dell'autotrasporto.

Le interviste sono state effettuate dall'8 al 15 maggio 2020 (600 interviste andate a buon fine con errore percentuale assoluto sulle proporzioni dell'intero campione pari a  $\pm 4\%$ ); sistema di rilevazione mediante questionario strutturato cati (*computer assisted telephone interview*) e cawi (*computer assisted web interview*).

Prima di calarci nella disamina dell'indagine, riportiamo una serie di elementi utili a creare un quadro di insieme che aiutano a qualificare e quantificare l'impatto del *lockdown* sul settore dell'autotrasporto che - nonostante in termini generali non si sia mai fermato del tutto - ha e sta comunque subendo delle forti ripercussioni negative.

Durante il *lockdown* (dal 9 marzo al 3 maggio) il settore ha registrato una perdita complessiva di traffico pari a circa 900 milioni di km; infatti, in poco meno di 2 mesi lungo le strade italiane il traffico pesante (maggiore di 3,5t) ha percorso 1,8 miliardi di chilometri, a fronte di un valore di riferimento per il periodo di circa 2,7 miliardi di chilometri (dato determinato sui valori di traffico pre-crisi). Trasformando approssimativamente la perdita di chilometri percorsi in perdita di ricavo, tenuto conto delle crescenti difficoltà di bilanciamento del carico, cioè della inevitabile conseguenza di fare viaggi di ritorno a vuoto, si ottiene per l'autotrasporto un mancato fatturato di circa 1,8 miliardi di euro nel bimestre marzo-aprile.

La riduzione della offerta di trasporto ha comportato un impatto negativo anche sull'occupazione con una perdita in termini di retribuzioni e contributi stimabile complessivamente in circa 370 milioni di euro, coperta in parte grazie agli ammortizzatori sociali.

Un quadro piuttosto fosco per chi ha dovuto, comunque, fornire un servizio al Paese.

Ciò premesso, entriamo nel merito dei risultati dell'indagine che appaiono coerenti con i dati fortemente negativi sul settore, sopra evidenziati.

### **Il *sentiment* degli imprenditori dell'autotrasporto**

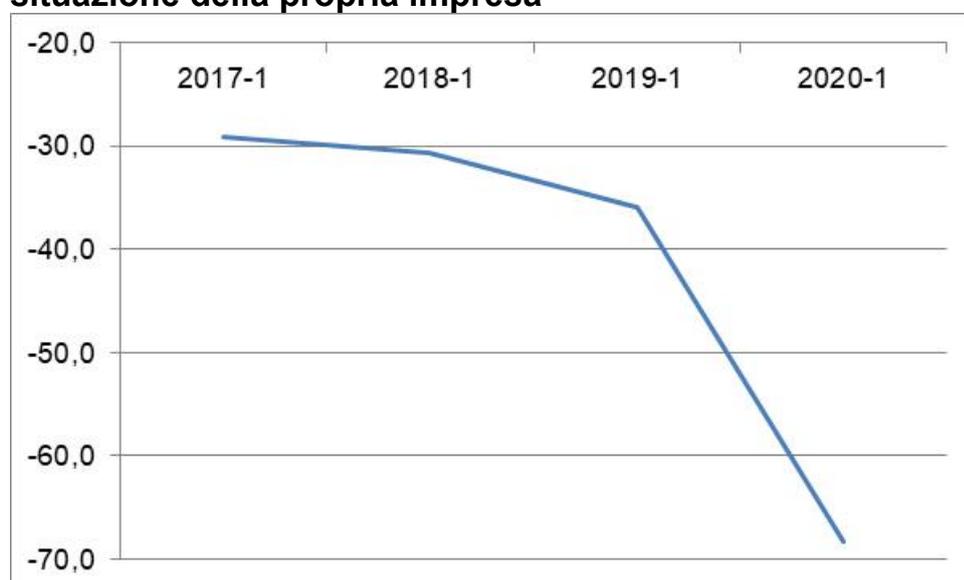
La figura 1 mette in evidenza il crollo della fiducia sul proprio business nel periodo gennaio-aprile 2020.

Non che gli autotrasportatori siano stati, negli ultimi anni, particolarmente ottimisti, in ragione di una crisi del settore che ha radici lontane (tra le quali una regolamentazione incerta sul piano internazionale e un eccesso di fiscalità che non ha eguali in altri settori produttivi).

Però la caduta è troppo evidente per essere attribuita a uno scontento privo di solide fondamenta.

La figura 1, in particolare, chiarisce un punto forse fino a oggi trascurato: non è sufficiente che un settore sia aperto, anche durante la pandemia, perché si generi automaticamente tra gli addetti ai lavori fiducia e soddisfazione. Detto in altri termini, è più che verosimile che proprio gli autotrasportatori si siano fatti carico di costi particolarmente rilevanti pur di continuare a portare avanti la propria attività. E di questo non siano particolarmente soddisfatti.

**Fig. 1 - Saldo ottimisti meno pessimisti nell'autotrasporto rispetto alla situazione della propria impresa**



Elaborazioni USC su Format, maggio 2020.

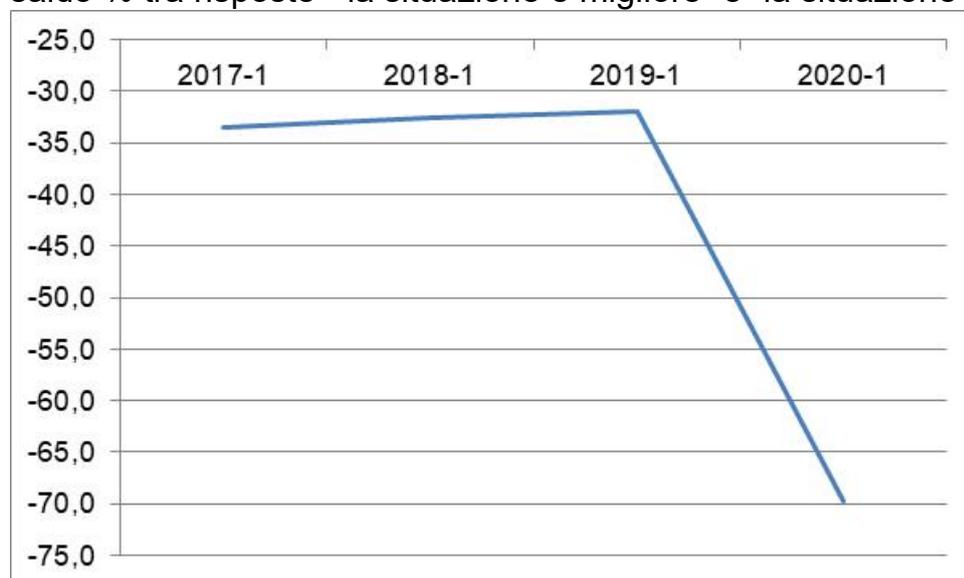
E' sempre possibile affermare che un imprenditore è libero di chiudere, se il suo business non sta in piedi. Ma è altrettanto possibile sostenere che, pure tralasciando la retorica degli eroi - troppi ce ne sono già - a fronte di uno shock avverso di portata eccezionale come la pandemia, il calcolo razionale diventi particolarmente difficile e si possa proseguire col business anche in

perdita. Inoltre, un mix tra durata dei contratti che vanno firmati in un certo momento e decremento della capacità di fare previsioni, potrebbe avere incastrato molti operatori, non solo piccoli, costringendoli a un periodo forzato di attività pure in assenza di profitto economico. Detto in una parola: anche se dal punto di vista macroeconomico il peggio è passato, per molte imprese, incluse quelle dell'autotrasporto, il peggio deve ancora venire e si realizzerà quando l'estensione temporale della crisi - di liquidità così come di solvibilità - manifesterà pienamente i suoi effetti sui conti delle piccole imprese.

Il pessimismo degli autotrasportatori non è patologico. Infatti, confrontando le risposte riguardo alla situazione della propria impresa rispetto alla situazione dell'economia in generale, la valutazione del proprio business è meno sfavorevole. Questa è un'evidenza stabile nelle indagini di mercato sugli imprenditori e questa configurazione esclude, appunto, un eccesso di pessimismo.

Alla base dei risultati della figura 1 ci sono tanto le riduzioni della domanda di trasporto e quindi il calo attuale e prospettico dei ricavi, quanto il problema del bilanciamento dei carichi - si viaggia anche vuoti se non proprio a vuoto - con conseguente incremento dei costi. Tali difficoltà sono acuite dalla dilatazione dei tempi di incasso del dovuto dai clienti e dalla riduzione della liquidità.

**Fig. 2 - Dilatazione dei tempi di pagamento da parte dei clienti**  
saldo % tra risposte "la situazione è migliore" e "la situazione è peggiore"



Elaborazioni USC su Format, maggio 2020.

La figura 2 evidenzia le autovalutazioni degli imprenditori dell'autotrasporto sui tempi di pagamento. In pratica il settore che avrebbe bisogno di liquidità ne sta fornendo alla propria clientela. Le previsioni sono di peggioramento della situazione il che rende cogente il pericolo di chiusura delle attività anche a prescindere dall'equilibrio costi-ricavi.

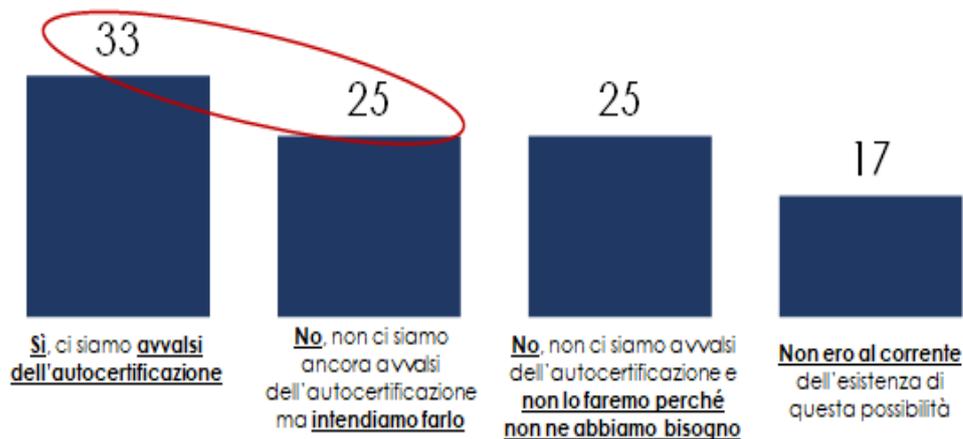
La figura 3 conferma questa suggestione. Una delle cose più importanti per l'autotrasporto è una ragionevole revisione del rapporto con le banche. Prima dei nuovi prestiti, occorre gestire al meglio la restituzione degli affidamenti pregressi.

**Fig. 3 - Blocco degli affidamenti**

**Blocco degli affidamenti | Il 33% delle imprese si è avvalsa dell'auto-certificazione per richiedere il blocco degli affidamenti bancari... il 25% è in procinto di avvalersene.**

Le imprese che certificano agli istituti di credito di aver subito in via temporanea carenze di liquidità a seguito della diffusione dell'epidemia da COVID-19, possono richiedere il blocco degli affidamenti bancari fino al settembre 2020.

La Sua impresa si è avvalsa di tale autocertificazione o intenderà avvalersene?

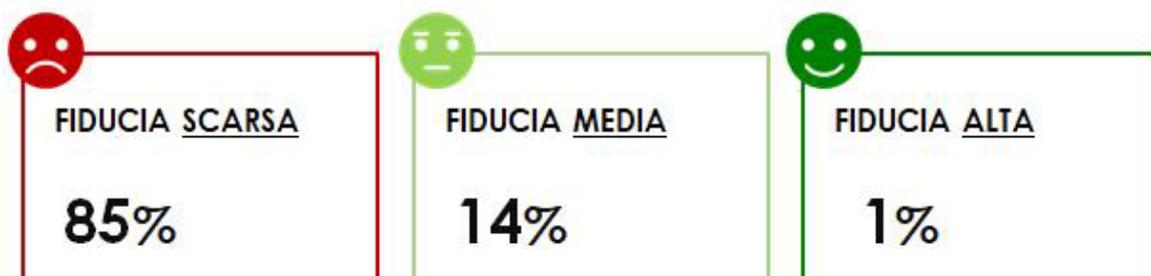


Fonte: Format, maggio 2020.

Le altre questioni affrontate nell'indagine Confraspporto-Format tracciano un profilo simile a quanto già visto nelle figure 1 e 2. Per quanto riguarda il rapporto tra impresa e istituzioni nel campo del sostegno del governo all'attività economica, l'autotrasporto italiano appare profondamente deluso e critico (figura 4) e questo atteggiamento non sembrerebbe dettato dalla propensione politica dei rispondenti (figura 5).

**Fig. 4 - Fiducia nell'azione svolta dalle istituzioni**

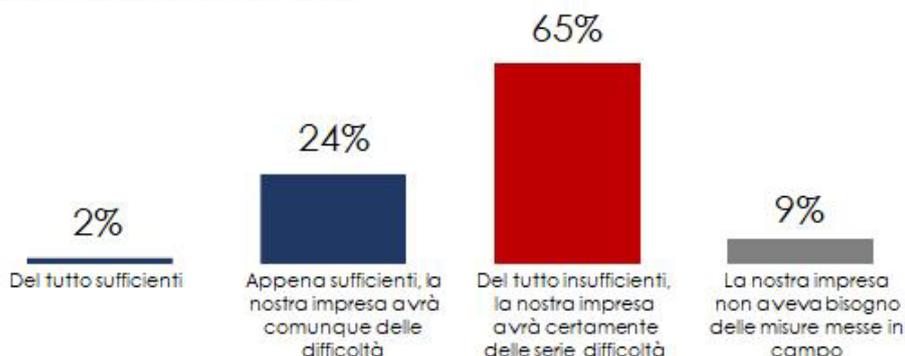
Quanta fiducia ha da "0" (nessuna fiducia) a "10" (totale fiducia) nell'azione svolta fino ad oggi dal Governo centrale e dalle Amministrazioni locali (Regioni) per affrontare l'emergenza economica?



Fonte: Format, maggio 2020.

## Fig. 5 - Giudizio sulle misure anticrisi

Indipendentemente dal livello di fiducia nell'azione svolta dal Governo, **ritiene che le misure messe in campo in favore delle imprese per fronteggiare l'emergenza sanitaria siano sufficienti** per consentire alla Sua impresa di superare l'emergenza sanitaria?



Fonte: Format, maggio 2020.

Un altro tema di particolare urgenza e rilievo, riguarda la possibile lesione permanente che la pandemia può infliggere al tessuto imprenditoriale dell'autotrasporto.

La tabella 1 riporta i principali dati sulle cessazioni e sulle iscrizioni delle imprese nel primo trimestre 2019 e nel primo trimestre 2020.

**Tab. 1 - Demografia d'impresa**

	imprese attive 2019	1 trim. 2019		1 trim. 2020		mortalità netta (iscritte meno cancellate su attive al 31-12-2018)	riduzione % delle imprese iscritte - primo trim. 2020 su primo trim. 2019
		Iscriz.	Cess.	Iscriz.	Cess.		
<b>SERVIZI (a+b)</b>	<b>3.161.798</b>	<b>45.289</b>	<b>83.960</b>	<b>37.519</b>	<b>81.910</b>	<b>0,15</b>	<b>-17,2</b>
<b>Area Confcommercio (a)</b>	<b>2.805.686</b>	<b>39.573</b>	<b>75.134</b>	<b>32.177</b>	<b>72.339</b>	<b>0,02</b>	<b>-18,7</b>
Commercio	1.367.078	18.380	40.219	14.543	38.702	-1,52	-20,9
--Auto, moto	158.414	2.123	3.474	1.721	3.264	0,68	-18,9
Attività dei servizi alloggio e ristorazione	395.005	4.540	10.430	3.826	10.460	1,03	-15,7
Trasporto e magazzinaggio	148.059	969	3.013	675	2.744	-0,81	-30,3
---Trasporto terrestre e mediante condotte	114.965	509	2.204	347	2.006	-1,39	-31,8
---Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	26.589	371	616	246	583	1,24	-33,7
<b>Altre attività di servizi (b)</b>	<b>356.112</b>	<b>5.716</b>	<b>8.826</b>	<b>5.342</b>	<b>9.571</b>	<b>1,22</b>	<b>-6,5</b>
<b>Totale economia</b>	<b>5.137.678</b>	<b>114.410</b>	<b>144.843</b>	<b>96.629</b>	<b>133.140</b>	<b>-0,25</b>	<b>-15,5</b>

Elaborazioni USC su dati Movimprese.

Com'è stato di recente correttamente affermato (Pini e Rinaldi, SìCamera, maggio 2020), mentre nei prossimi mesi il tema scottante riguarderà le chiusure definitive di molte imprese, oggi si può già osservare un grave deficit di natalità, come si può leggere anche nella tabella 1. Questo

fenomeno colpisce soprattutto l'autotrasporto con tassi di denatalità più che doppi rispetto alla media nazionale.

Secondo lo studio citato, poi, in aprile la denatalità sarebbe già gravemente peggiorata: nel bimestre marzo-aprile la riduzione delle nuove imprese rispetto allo stesso bimestre del 2019 sarebbe di oltre il 45% (dalle 71mila che costituiscono un benchmark poco variabile nel medio-lungo termine a meno di 39mila di marzo-aprile 2020 per l'intera economia).

Emerge, pertanto, che il fatto di essere aperti riduce il tasso di mortalità di breve termine, ma i cali di domanda - interna e derivante dal commercio estero - riducono la natalità in modo repentino ed eccezionale. Se la situazione non dovesse modificarsi radicalmente entro il prossimo trimestre il saldo demografico delle imprese dell'autotrasporto potrebbe avere effetti permanenti sulla tenuta del settore e sulla vitalità imprenditoriale che lo anima.