

Untersuchung über die Gütertransportunternehmen

Indagine conoscitiva riguardante le imprese di autotrasporto merci

2004



Zusammenfassung Sintesi dello studio



Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige
Ripartizione traffico e trasporti
Ufficio traffico e trasporto merci
www.provincia.bz.it/trasporti/3801

Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Abteilung Verkehrs- und Transportwesen
Amt für Verkehrswesen und Gütertransport
www.provinz.bz.it/transportwesen/3801





**Untersuchung über die
Gütertransportunternehmen**

**Indagine conoscitiva
riguardante le imprese
di autotrasporto merci**

Herausgegeben von der	Publicato dalla
© Autonome Provinz Bozen Südtirol Amt für Verkehrswesen und Gütertransport Bozen, Maj 2004	© Provincia autonoma di Bolzano Alto Adige Ufficio traffico e trasporto merci Bolzano, maggio 2004
Für Bestellungen	Per ordinazioni
Autonome Provinz Bozen Amt für Verkehrswesen und Gütertransport Crispistr. 8 I-39100 Bozen (BZ) Tel. 0471 / 41 46 40 transport@provincia.bz.it www.provincia.bz.it/transportwesen/3801	Provincia autonoma di Bolzano Ufficio traffico e trasporto merci via Crispi, 8 I-39100 Bolzano (BZ) Tel. 0471/414640 transport@provincia.bz.it www.provincia.bz.it/trasporti/3801
Die auszugsweise oder vollständige Reproduktion des Inhalts, ebenso wie die Verbreitung und Nutzung der Daten und Informationen, der Schaubilder und Tabellen ist nur mit Angabe der Quelle (Titel und Autor) gestattet.	Riproduzione parziale o totale del con- tenuto, diffusione e utilizzazione dei dati, delle informazioni, delle tavole e delle fi- gure autorizzate soltanto con la citazione della fonte (titolo ed editore)
Autor	Autore
IZI – Metodi, analisi e valutazioni economiche , Rom	IZI – Metodi, analisi e valutazioni economiche , Roma
Koordination	Coordinamento
Dr. Gianluca Stevanella Amt für Verkehrswesen und Gütertransport	Dott. Gianluca Stevanella Ufficio Traffico e trasporto merci
Konsulenz	Consulenza
Dr. Bruno Durante Rag. Carmen Springer	Dott. Bruno Durante Rag. Carmen Springer
Deutsche Übersetzung:	Traduzione in tedesco:
Pro text KG , Bozen	Pro text SAS , Bolzano
Druck	Stampa
Nova Grafica G.m.b.H. , Bozen	Nova Grafica s.r.l. , Bolzano
Lay-out und Umschlagsbild	Lay-out e foto di copertina
Publied , Bozen	Publied , Bolzano

Inhalt Indice

Vorwort und Einleitung	4		
Prefazione e premessa			
1. Die betriebliche Organisation L'organizzazione aziendale	9		
		Gründungsjahr und Rechtsform	
		1.1 Anno di costituzione e forma giuridica	10
		Die Grösse der Unternehmen	
		1.2 La dimensione delle imprese	12
		Logistik und technische Ausstattung	
		1.3 La struttura logistica e la dotazione tecnologica	15
2. Der Fuhrpark Il parco veicolare	17		
		Die Ausstattung mit Fahrzeugen	
		2.1 La dotazione veicolare	18
		Der Bezugsmarkt	
		2.2 Il mercato di riferimento	21
3. Die Tätigkeit der Unternehmen L'attività delle aziende	23		
		Typologie und Merkmale der beförderten Güter	
		3.1 Tipologia e caratteristiche delle merci trasportate	24
		Die Beförderungsarten	
		3.2 Le tipologie di trasporto	26
		Entwicklung und Merkmale der Tätigkeit	
		3.3 Evoluzione e caratteristiche dell'attività svolta	31
4. Die wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte Gli aspetti economici e finanziari	33		
		Die Betriebskosten	
		4.1 I costi aziendali	34
		Die Investitionen	
		4.2 Gli investimenti	36
		Der Geschäftsumfang	
		4.3 Il volume di affari	38
5. Die Erfordernisse der Unternehmen Le esigenze delle imprese	41		
		Der Kombiverkehr	
		5.1 Il trasporto combinato	42
		Die Liberalisierung des Marktes	
		5.2 La liberalizzazione del mercato	45
		Der Gefahrguttransport	
		5.3 Il trasporto di merci pericolose	47
6. Gebietsanalysen und Gebietsvergleiche Analisi e confronti territoriali	48		
		Die Südtiroler Unternehmen im nationalen Kontext	
		6.1 Le imprese altoatesine nella realtà nazionale	49
		Stärken und Schwächen	
		6.2 Elementi di forza e di debolezza	60
Glossar Glossario	63		

Vorwort Prefazione

Die Wirtschaft läuft so rund wie die Räder des Transportsystems – das ist eine immer offensichtlichere Tatsache.

Die Mobilität der Personen hat zugenommen und ist zugleich Ursache und Auswirkung der territorialen Veränderungen der letzten Jahre. Der Güterverkehr hat sich seinerseits stark verändert und hat neue Produktionsmodelle geprägt. Reduzierung der Lagerhaltung, „just in time“, integrierte Logistik, kombinierter Verkehr, „supply chain“: das sind alles Begriffe, die inzwischen allgemein geläufig und nicht mehr nur den Fachleuten zugänglich sind.

Gleichzeitig hat die ständig steigende Beförderungsnachfrage nicht wenige Probleme im Alltagsleben jedes Bürgers hervorgerufen. Es wächst nicht nur der Anteil, den die Fahrtzeit (für den Weg zur Arbeit, aber auch in der Freizeit) von unserer Zeit insgesamt beansprucht, vielmehr stellt die Entwicklung des Güterverkehrs inzwischen ein Problem für immer größer werdende Bevölkerungsgruppen dar.

Der Verkehrszuwachs, insbesondere der des Schwerverkehrs, ist eines der Probleme, das von den Bürgern am deutlichsten empfunden wird. Es ist daher dringend geboten, Lösungen zu finden, die dazu geeignet sind, den Einfluss des Autoverkehrs auf die Umwelt und auf die Bürger zu reduzieren.

Che l'economia giri sulle ruote del sistema dei trasporti è un fatto sempre più evidente.

Se da un lato l'accresciuta mobilità delle persone è contemporaneamente causa ed effetto delle trasformazioni territoriali osservati in anni recenti, il trasporto delle merci è stato fortemente modificato ed ha a sua volta influenzato nuovi modelli produttivi. Riduzione dei magazzini, „just in time“, logistica integrata, trasporto combinato, „supply chain“: sono termini entrati nel vocabolario comune e non solo più patrimonio di soli addetti ai lavori.

Contemporaneamente la costante crescita della domanda di trasporto ha creato non pochi problemi nella vita di tutti noi. Non solo cresce la quota del nostro tempo che impieghiamo per spostarci (non solo per lavoro, anche per divertimento) ma lo stesso sviluppo del trasporto merci ha finito per costituire un problema per quote crescenti di popolazione e l'aumento del traffico, specie di quello pesante, è divenuto uno tra i problemi più sentiti dai cittadini. È per questo che è urgente trovare soluzioni che minimizzino gli impatti generati dagli autoveicoli sull'ambiente e sulle popolazioni.

Ma, nel contempo, una risposta a questo problema non può ignorare le necessità del sistema economico e, in ultima analisi,

Eine Antwort auf dieses Problem darf allerdings die Notwendigkeiten des Wirtschaftssystems und letztlich die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen – die ja von den Bürgern ausgedrückt wird – nicht ignorieren.

Wir müssen daher zuallererst unsere Kenntnisse über die komplexen Zusammenhänge des Transportsystems verbessern. Die Untersuchung, die von der Autonomen Provinz Südtirol gemeinsam mit dem IZI Rom durchgeführt wurde, stellt die erste einheitliche Analyse des Gütertransportwesens in Südtirol dar. Sie wurde anhand einer Erhebung bei einem Sample von über 400 Gütertransportunternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind im vorliegenden Band zusammengefasst und enthalten interessante Vergleiche mit den Daten, die auf nationaler Ebene vom IZI erhoben wurden. Dazu kommen ergänzend einige interessante Überlegungen über Stärken und Schwächen des Transportsektors in unserem Land.

Ich glaube, dass der vorliegende Bericht von großem Interesse ist, und zwar nicht nur für Spezialisten und Fachleute in diesem Bereich, sondern für jeden, dem das Modell einer nachhaltigen Entwicklung des Transportwesens am Herzen liegt.

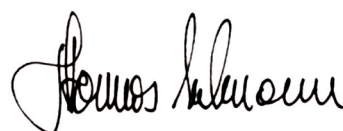
Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

la domanda di beni e servizi che gli stessi cittadini esprimono.

Occorre dunque, e per prima cosa, migliorare le nostre conoscenze del complesso mondo dei trasporti. Lo studio condotto dalla Provincia autonoma di Bolzano in collaborazione con l'IZI di Roma, costituisce la prima indagine organica sull'autotrasporto di merci in Alto Adige. Essa è stata condotta mediante un'indagine diretta su un campione di oltre 400 imprese di autotrasporto. I risultati sono sintetizzati in questo fascicolo e contengono interessanti paragoni con il dato nazionale, così come emerso da un'indagine analoga svolta in Italia dalla stessa IZI, e alcune interessanti riflessioni sui punti di forza e di debolezza del settore nella nostra provincia.

Penso che il presente rapporto sarà di grande interesse non solo per gli specialisti e gli operatori del settore, ma per chiunque abbia a cuore lo sviluppo di un modello sostenibile di trasporto.

Buona lettura.



Thomas Widmann
Landesrat für Transportwesen
Assessore ai trasporti



Einleitung Premessa

Mehr als in anderen europäischen Ländern ist der gesamte Transportsektor in Italien sehr stark vom Lastwagentransport gekennzeichnet, dessen Bedeutung im Vergleich zu den anderen Transportarten (Bahn und Kabotage) im Verlauf der Jahre immer mehr in den Vordergrund getreten ist.

Der Erfolg ist außer durch die Flexibilität und die kapillare Abdeckung des Territoriums auch durch die Verfügbarkeit der Transportunternehmen bedingt und durch deren Verlässlichkeit insgesamt im Vergleich zu den häufigen Mängeln (bei den Strukturen und der Anpassungsfähigkeit) der alternativen Transportarten.

Allerdings hat sich aus der strategischen Rolle und Bedeutung des Lastwagentransports bislang kein entsprechendes Wachstum der Branche im Sinne einer Konsolidierung der innerbetrieblichen Organisation, der Qualität der angebotenen Dienstleistungen, größer werdender Dimensionen und der Fähigkeit der gesamten Branche ergeben, den Erfordernissen der Nachfrage nach Wirtschaftsleistungsmaßstäben zu entsprechen, die mit analogen europäischen Erfahrungen und Unternehmen vergleichbar wären.

Auf nationaler Ebene ist die Branche daher durch organisatorische Unvollkommenheit, Knappheit der Mittel und ein verbreitetes wirtschaftliches Randdasein gekennzeichnet.

In Italia, in misura superiore rispetto agli altri Paesi europei, l'intero comparto del trasporto delle merci è caratterizzato dal forte peso dell'autotrasporto, che nel corso degli anni è diventato sempre più preponderante, rispetto alle altre modalità (ferrovia e cabotaggio).

Questo deve il suo successo oltre che alla flessibilità e capillarità sul territorio, alla disponibilità delle imprese, ed anche all'affidabilità complessiva delle spedizioni a fronte delle frequenti mancanze (di strutture, di adattabilità) delle alternative. Tuttavia, al ruolo strategico e significativo dell'autotrasporto, non ha fatto seguito una corrispondente crescita del settore in termini di consolidamento dell'organizzazione interna, qualità dei servizi offerti, crescita delle dimensioni aziendali, capacità dell'intero comparto a rispondere alle esigenze poste dalla domanda secondo canoni di economicità confrontabili con le analoghe esperienze, ed imprese, europee.

Il settore, a livello nazionale, si caratterizza dunque per frammentarietà, precarietà di mezzi, e marginalità economica diffusa; solamente un limitato numero di aziende (circa 3.000 su un comparto che conta complessivamente 180.000 imprese) può considerarsi per dimensioni, strutture ed organizzazione, in grado di competere effettivamente sullo scenario europeo del "nuovo" mercato continentale.

Nur eine beschränkte Anzahl von Unternehmen (etwa 3.000 von insgesamt 180.000 Unternehmen auf diesem Tätigkeitsgebiet) ist nach Größe, Strukturen und Organisation auf der europäischen Bühne des „neuen“ kontinentalen Marktes wirklich konkurrenzfähig.

Aus diesen Umständen ergibt sich die Notwendigkeit, die Erkenntnisse über den tatsächlichen Zustand und die Konsistenz der Unternehmen in der Branche zu vertiefen.

Dies geschieht angesichts einer immer besser gerüsteten Konkurrenz ausländischer Frächter mit dem Ziel, vor allem das Wachstum der Unternehmen sowie die Konsolidierung ihrer Strukturen und des Bezugsmarktes zu fördern.

Vor dem beschriebenen Hintergrund verfolgt die von der autonomen Provinz Bozen – Amt für Verkehrswesen und Gütertransport – in Auftrag gegebene Untersuchung über die Gütertransportunternehmen das Ziel, die wichtigsten Merkmale der Tätigkeit dieses Unternehmenssystems im entsprechenden Gebiet zu ermitteln.

Den Unternehmen, die im Berufsverzeichnis der Gütertransportunternehmen der autonomen Provinz Bozen (116 Gemeinden) eingetragen sind, wurde ein Fragebogen mit 7 Themenbereichen vorgelegt, der auf die strukturellen und wirtschaftlichen Aspekte sowie das Geschäftsgebaren abhebt.

Ne consegue la necessità di approfondire gli aspetti conoscitivi circa il reale stato e la consistenza delle imprese di settore, al fine soprattutto di poterne coadiuvare la crescita, consolidando strutture e mercato di riferimento, di fronte alla sempre più agguerrita concorrenza dei vettori stranieri.

In tale contesto, l'indagine riguardante le imprese di autotrasporto di merci in conto terzi, su incarico della Provincia autonoma di Bolzano – Ufficio Traffico e Trasporto merci – si è posta l'obiettivo di individuare le principali caratterizzazioni circa l'attività di tale sistema di imprese nel rispettivo ambito territoriale.

Al riguardo è stato sottoposto alle imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi della Provincia autonoma di Bolzano (composta da 116 Comuni), un questionario strutturato in 7 sezioni ed incentrato sugli aspetti strutturali, economici e comportamentali della singola impresa.

Tale attività di *field*, ha interessato complessivamente 450 imprese di autotrasporto di merci in conto terzi, che costituiscono il campione di riferimento oggetto d'indagine.

Die Felduntersuchung erstreckte sich auf insgesamt 450 Gütertransportunternehmen, die als Gegenstand der Untersuchung die Referenzauswahl darstellen.

Da die beim Berufsverzeichnis eingetragene Zahl der Unternehmen insgesamt 1.197 Einheiten¹ entspricht, stellt die befragte Auswahl 37,59% des betrachteten Gesamtbereichs dar.

Die Ermittlung der Auswahl erfolgte nach dem Zufallsprinzip, mit Ausnahme für die bedeutendsten Unternehmen (mit einer größenmäßig bedeutenden Struktur) des Referenzgebietes. In diesem Zusammenhang wurde jedoch entschieden, die Daten für das Unternehmen FERCAM AG in den anschließenden Datenverarbeitungen nicht zu berücksichtigen. Bei FERCAM handelt es sich um ein industrielles Großunternehmen mit internationaler Ausrichtung, dessen Berücksichtigung wahrscheinlich zu einer Überschätzung und in der Folge Verfälschung des untersuchten Phänomens für die Provinz Bozen geführt hätte.

Poiché le aziende iscritte all'Albo ammontano a 1.197 unità¹, il campione intervistato è risultato essere pari al 37,59% dell'universo considerato.

L'estrazione del campione è stata effettuata con metodo casuale, salvo che per le imprese maggiormente significative (che presentano un'elevata struttura dimensionale) operanti sul territorio. Al riguardo, però si è deciso di non considerare nelle elaborazioni successive i dati relativi alla società FERCAM S.p.A., colosso industriale di caratura internazionale, evitando in tal modo una probabile sovrastima con conseguente alterazione del fenomeno in Provincia di Bolzano.

1. Eingetragen im Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraft-verkehrsunternehmen der autonomen Provinz Bozen, Jahr 2003

1. Iscritti all'Albo degli autotrasportatori di merci in conto terzi della Provincia Autonoma di Bolzano, anno 2003.

Die betriebliche Organisation

L'organizzazione aziendale

Die strukturellen und organisatorischen Aspekte des Unternehmenssystems in der Gütertransportbranche stellen einen Faktor von größter Bedeutung dar. Die Überlegungen zu den Unternehmensbestandteilen und deren Typologie ermöglichen es, den Reifegrad der ganzen Branche zu definieren und die krisengefährdeten Momente ebenso wie die Schwachpunkte zu ermitteln, die sie kennzeichnen.

Folgende der untersuchten Variablen haben eine detaillierte Beschreibung der Merkmale des Tätigkeitsgebietes erlaubt:

- die rechtlichen und verwaltungstechnischen Aspekte der Unternehmensorganisation;
- die Größe der Unternehmen und die eingesetzten Humanressourcen;
- die logistische Struktur, die Qualität und die Wertigkeit der technologischen Mittel, die den Unternehmen zur Verfügung stehen.

Gli aspetti strutturali ed organizzativi del sistema di imprese del settore dell'auto-transporto di merci in conto terzi, costituiscono un fattore di primaria importanza. Al riguardo, le riflessioni formulate sugli elementi costitutivi e sulla tipologia delle imprese consentono di definire il livello di maturazione raggiunto dall'intero settore e di individuare i punti di crisi e le aree di debolezza che lo caratterizzano.

Le variabili oggetto di attenzione che hanno permesso di fornire una descrizione articolata delle caratteristiche del comparto sono state le seguenti:

- gli aspetti giuridici ed amministrativi che contraddistinguono l'organizzazione aziendale;
- il dimensionamento delle aziende e le risorse umane utilizzate;
- la struttura logistica, la qualità ed il livello degli strumenti tecnologici a disposizione delle aziende.

Gründungsjahr und Rechtsform

Anno di costituzione e forma giuridica

I.1

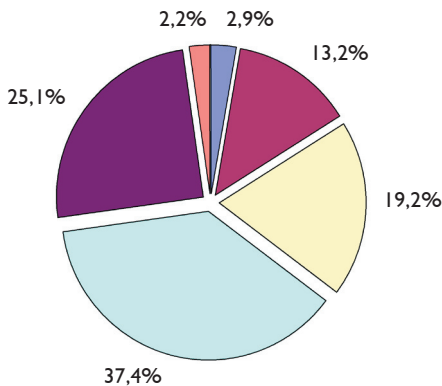


Abb. | Fig. I.1

Aufteilung der
Unternehmen nach
dem Jahrgang ihrer
Gründung

Imprese per anno di
costituzione

bis 1974
fino al 1974

75-85

86-90

91-95

96-2000

nach 2000
oltre il 2000

Ein erster Untersuchungsaspekt für die Gütertransportbranche ist das Durchschnittsalter der beteiligten Unternehmen und deren Rechtsform.

Hinsichtlich des Gründungsjahres (Abb. I.1) hat sich insgesamt das Bild einer noch jungen Branche abgezeichnet, wobei das Durchschnittsalter pro Unternehmen bei zirka 13 Jahren liegt.

Die Mehrheit der Südtiroler Transportunternehmen ist in den neunziger Jahren gegründet worden (64,2%), was zeigt, dass die Branche in diesem Jahrzehnt deutlich expandierte. Bei der Detailbetrachtung erweist sich die erste Hälfte der neunziger Jahre mit mehr als einem Drittel aller befragten Firmen als stärkste Phase der Neugründungen für Unternehmen, die nach wie vor in diesem Bereich tätig sind.

Ein stabiles Wachstum zeigt sich auch noch für die zweite Hälfte des Jahrzehnts, während die Gründungen ab dem Jahr 2000 drastisch zurückgehen.

Un primo aspetto di analisi del settore dell'autotrasporto merci in conto terzi, riguarda l'età media delle imprese operanti e la rispettiva forma giuridica.

Con riferimento all'anno di costituzione (Fig. I.1), è emerso complessivamente un settore sostanzialmente giovane, con un'età media per impresa pari a circa 13 anni.

La maggioranza delle imprese altoatesine risultano costituite a partire dagli anni '90 (64,2%), a dimostrazione di come tale decennio abbia rappresentato per il settore un periodo di significativa espansione. Nello specifico, è la prima metà degli anni '90 a presentare il valore più elevato di imprese tuttora operanti, con oltre un terzo delle imprese intervistate (37%). Una crescita sostenuta si mantiene anche per la seconda metà del decennio, mentre una caduta radicale delle "nascite" si registra successivamente al 2000.

Le imprese storiche, invece, con una presenza nel settore da più di 30 anni, costituiscono meno del 3% del campione intervistato.

Die historisch gewachsenen Unternehmen hingegen, mit mehr als 30 Jahren Tätigkeit in der Branche, stellen weniger als 3 % der befragten Auswahl dar.

Bei der Untersuchung der Rechtsform der befragten Unternehmen (Abb. 1.2) ergibt sich eine klare Mehrheit für die Einzelunternehmen (64%). Es handelt sich um die einfachste Betriebsform, die sich in den so genannten „Padroncini“ (Kleinfuhrunternehmer) wieder erkennt, die Besitzer von 1-2 Fahrzeugen sind. Dies zeigt einerseits die leichten Zugangsmöglichkeiten in dieser Branche, zum anderen den Grund für die starke Aufstückelung des Angebots.

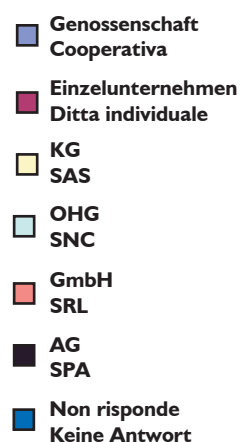
In der Reihenfolge ihrer Bedeutung sind die Unternehmen als OHG (14%), GmbH (10%) und KG (8%) organisiert, während Genossenschaften kaum vertreten sind und ein einziges Unternehmen die Rechtsform einer AG angenommen hat.

Diese letzte Rechtsform kennzeichnet in Wirklichkeit normalerweise die größeren, strukturierten Unternehmen, die wichtige Garantien in fachlicher und wirtschaftlicher Hinsicht bieten können.

Passando ad esaminare la forma giuridica delle imprese intervistate (Fig. 1.2), emerge per il settore una netta preponderanza costituita dalle ditte individuali (64%). Si tratta della configurazione gestionale più semplice, che si identifica con i cosiddetti “padroncini” (operatori monoveicolari), proprietari di 1-2 mezzi, che dimostra da un lato la facilità di ingresso nel settore, dall’altro la motivazione dell’elevatissimo grado di polverizzazione dell’offerta.

A seguire si ha la presenza di SNC (14%), SRL (10%), SAS (8%), mentre completamente marginale risulta il numero di imprese costituite in cooperative; infine, si segnala la presenza di un’unica impresa costituita in SPA.

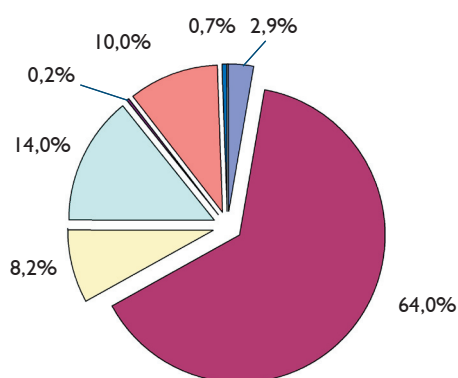
Quest’ultima configurazione, in realtà, è quella che di norma caratterizza le imprese più strutturate, più grandi, quelle che in definitiva possono offrire un complesso significativo di garanzia sotto i profili professionali ed economici.



Aufteilung der Unternehmen nach dem Jahrgang ihrer Gründung

Imprese per anno di costituzione

Abb. | Fig. 1.2



Die Grösse der Unternehmen

La dimensione delle imprese

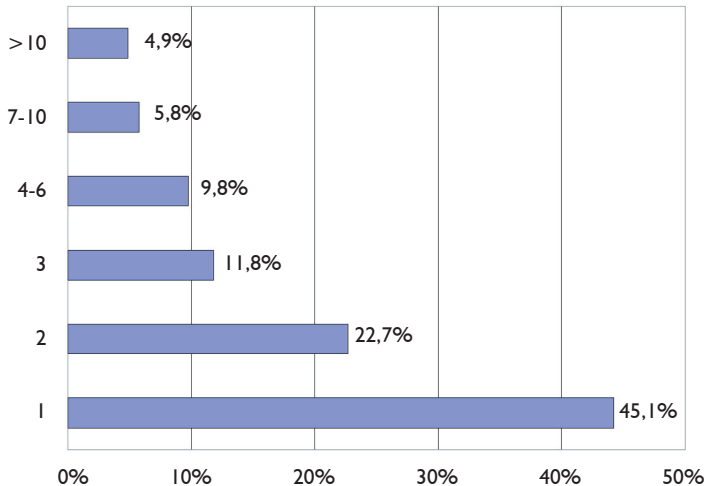


Schaubild | Graf. 1.1

Unternehmen
nach Beschäftigten-
kategorien

Imprese per classe di
addetti

Die herangezogene Schichtungsvariable zur Messung der Unternehmensgröße ist die Gesamtzahl der Beschäftigten, die in einer Firma tätig sind.

Die 450 befragten Unternehmen der autonomen Provinz Bozen weisen eine mittlere Beschäftigtenzahl von 3,3 pro Unternehmen auf.

Das Schaubild 1.1 belegt diese Zahl: Es zeigt, dass 80% der Gütertransportunternehmen nicht mehr als drei Beschäftigte haben, wobei die Unternehmen mit nur einem Beschäftigten eindeutig überwiegen (45% aller Unternehmen in der Provinz).

Die größeren Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten stellen hingegen nur knapp 5% der befragten Auswahl dar.

Übereinstimmend mit den oben getroffenen Feststellungen ist die Rechtsform der Unternehmen an ihre Größe gebunden. Mit dem Ansteigen der Beschäftigtenzahl treten auch komplexere Rechtsformen auf (Schaubild 1.2).

La variabile di stratificazione presa in considerazione per misurare l'entità dimensionale delle aziende è costituita dal numero totale di addetti che operano in ciascuna impresa.

Le 450 imprese intervistate della Provincia Autonoma di Bolzano presentano un numero medio di addetti per impresa pari a 3,3.

A riprova di ciò, il Graf. 1.1 mostra come circa l'80% delle aziende di autotrasporto merci in conto terzi risultino costituite da non più di n° 3 addetti, con una schiacciante presenza di imprese rappresentate da un singolo operatore (45% del totale provinciale).

Le imprese di dimensioni maggiori, con un numero di addetti superiore a 10, costituiscono, invece, appena il 5% del campione intervistato.

Coerentemente con le osservazioni formulate in precedenza, la forma giuridica delle imprese, è ovviamente correlata alla dimensione delle stesse. Sostanzialmente al lievitare del numero di addetti si registrano forme giuridiche più complesse (Graf. 1.2).

Inoltre, dalla scomposizione del numero degli addetti per impresa, emergono una serie di informazioni atte a confermare la situazione generale precedentemente descritta, quali:

- Il 64% delle imprese intervistate ha dichiarato di registrare un numero di soci o titolari pari ad uno; solamente 19 imprese (4,3%) registrano la presenza di più di tre soci o titolari.
- Ben 356 imprese (pari al 79%) dichiarano di non avere alcun dipendente, mentre le maggiori imprese della provincia, con un numero di dipendenti superiore a nove, ammontano a 15 (3,3%).

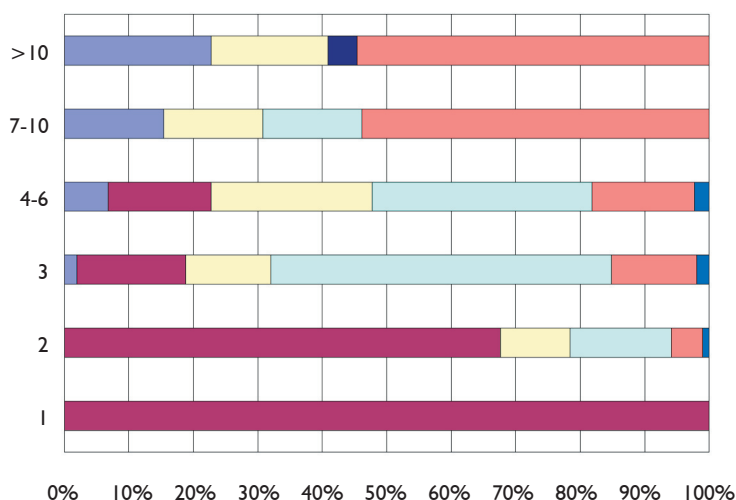
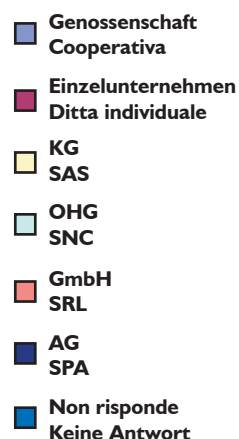
Aus der Analyse der Zahl der Beschäftigten pro Unternehmen ergibt sich außerdem eine Reihe von Informationen, die geeignet sind, die oben beschriebene allgemeine Situation zu bestätigen, nämlich:

- 64% der befragten Unternehmen haben erklärt, dass sie nur einen Gesellschafter oder Inhaber haben; lediglich 19 Unternehmen (4,3%) haben mehr als drei Gesellschafter oder Inhaber.
- Immerhin 356 Unternehmen (gleich 79%) erklären, keine Angestellten zu haben, während die größeren Unternehmen in der Provinz, mit mehr als 9 Angestellten, eben nur 15 insgesamt (3,3%) sind.
- Familienangehörige spielen eine wichtige Rolle innerhalb des Unternehmens; von den 247 Unternehmen, die mehr als einen Beschäftigten einsetzen, haben 64 (gleich 26%) wenigstens einen Familienangehörigen unter diesen Beschäftigten angegeben.
- Der Einsatz anderer Mitarbeiter hingegen ist marginal und kommt nur in 18 Unternehmen vor (4% von allen).

Schließlich zeigt sich aufgrund der sehr kleinen Dimensionen der Unternehmen in dieser Branche, dass nur 28% von ihnen eine Struktur aufweisen, die neben dem Berufsprofil des Fahrers auch noch das von nicht reisendem Personal vorsehen.

- Una discreta presenza di familiari all'interno dell'impresa; infatti, tra le 247 aziende che hanno più di un addetto, 64 (pari al 26%) annoverano almeno un familiare tra gli addetti.
- L'utilizzazione di altri collaboratori, invece, risulta del tutto marginale, essendo presenti solamente in 18 imprese (4% del totale).

Infine, in virtù della dimensione estremamente ridotta delle imprese del settore, risulta come solamente il 28% di esse siano strutturate in maniera tale da prevedere, accanto alla figura professionale di autista, la presenza di personale non viaggiante.



▲
Schaubild | Graf I.2

Rechtsform der Unternehmen nach Beschäftigtenkategorien

Forma giuridica delle imprese per numero di addetti

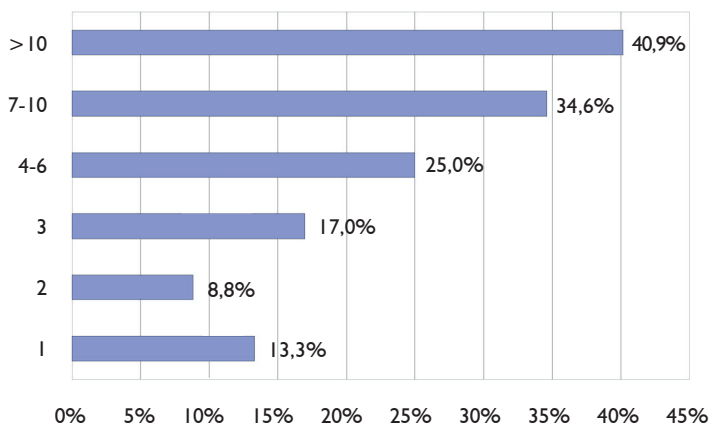


Schaubild | Graf 1.3

Beteiligung an Konsortien und anderen Assoziationen nach Anzahl der Beschäftigten in den Unternehmen

Partecipazione a consorzi o altre configurazioni associative per numero di addetti delle imprese

Das Panorama der Unternehmen in der Provinz ist daher gekennzeichnet durch einen sehr hohen Konkurrenzgrad und dem Fehlen von Konsortien oder anderen operativen Partnerschaften (nur 16,4% haben angegeben, solchen Organisationen anzugehören).

In diesem Zusammenhang zeigt das Schaubild 1.3 wie nur im Falle einer zunehmenden Unternehmensgröße (Anzahl der Beschäftigten) eine beachtenswerte Anzahl von Beitritten zu Konsortien erfolgt; nur 13,3% der Unternehmen mit einem Beschäftigten organisieren sich auf diese Weise gegenüber den 40% bei Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten.

Konsistenter ist der Prozentsatz von Unternehmen, die in einer Berufsvereinigung eingeschrieben sind (67,1%); von den 302 eingeschriebenen Firmen sind 60% beim LVH (Landesverband der Handwerker) eingetragen und nur 37% beim SHV (Südtiroler Handwerkervereinigung) und 3% andere.

Il panorama delle imprese della provincia è dunque caratterizzato da un elevatissimo grado di concorrenza e dall'assenza di consorzi o di altre configurazioni analoghe di partnership operativa (solamente il 16,4% ha dichiarato di appartenere a tali organizzazioni).

Al riguardo, il Graf. 1.3 mostra come solamente all'aumentare del livello di dimensione aziendale (numero di addetti), si assiste ad una discreta presenza di adesioni a consorzi; infatti, dal 13,3% delle aziende con un unico addetto si arriva ad oltre il 40% per le imprese con più di 10 addetti.

Più consistente, invece, risulta la percentuale di imprese iscritte ad una associazione di categoria (67,1%); nello specifico, delle 302 aziende iscritte, il 60% appartiene all'A.P.A. (Ass. Prov. Artigianato), il 37% alla C.N.A. (Unione Prov. Artigiani), il 3% altri.

Logistik und technische Ausstattung

La struttura logistica e la dotazione

I.3 tecnologica

Die Qualität und die Effizienz der im Bereich der logistischen Organisation zum Einsatz gebrachten Mittel stellen einen grundlegenden Produktionsfaktor für das untersuchte Tätigkeitsfeld dar.

Für die Transportunternehmen stellt die Möglichkeit, über geeignete und funktionale Räume zu verfügen, objektiv gesehen ein bedeutendes Plus dar, mit dem sich das Angebot qualitativ besser artikulieren und entwickeln lässt.

Außerdem können umfangreichere und einträglichere Verkehrsaufkommen bewältigt werden.

Die Resultate der Untersuchung haben die begrenzten Dimensionen der Unternehmen mit einer mittleren Zahl von 1,02 Niederlassungen pro Unternehmen in der autonomen Provinz Bozen noch weiter bestätigt; nur 6 Unternehmen bzw. 1,3% der befragten Auswahl haben erklärt, ihre Tätigkeit von verschiedenen Niederlassungen aus durchzuführen.

Was hingegen die Innovationsneigung der Transportunternehmen im technologischen und organisatorischen Bereich angeht, hat der durch die Informatik- und Telematik-Ausstattung vorgegebene Maßstab für die Branche insgesamt ein geringes technologisches Rüstzeug und eine noch geringere Neigung zur technologischen Erneuerung aufgezeigt.

La qualità e l'efficacia delle misure adottate nell'ambito dell'organizzazione della logistica costituiscono un fattore produttivo fondamentale per il comparto considerato. Infatti, l'opportunità per le imprese di trasporto di disporre di spazi adeguati e funzionali rappresenta obiettivamente un *plus* significativo in grado di articolare e sviluppare la qualità dell'offerta, nonché sostenere volumi di traffico più consistenti e più redditizi.

I risultati della ricerca hanno ulteriormente ribadito le dimensioni limitate delle aziende nella Provincia autonoma di Bolzano, con un numero medio complessivo di sedi per la singola impresa pari a 1,02; solamente 6 aziende, pari all'1,3% del campione intervistato, hanno dichiarato di svolgere la propria attività attraverso un numero maggiore di sedi.

Per quanto riguarda, invece, la propensione delle imprese di autotrasporto nei confronti dell'innovazione tecnologica ed organizzativa, l'indicatore rappresentato dalla dotazione di attrezzature di tipo informatico e telematico, ha complessivamente messo in luce per il settore una scarsa dotazione tecnologica e, fenomeno ancora più preoccupante, una minore propensione all'innovazione tecnologica.

Al riguardo, è emerso come la tipica impresa di autotrasporto della Provincia autonoma di Bolzano disponga in media di un personal computer, ma non in rete, quasi tutti hanno un fax, ma solo la metà l'e-mail; il sito internet praticamente non l'ha nessuno. Tale situazione resta pressoché immutata considerando anche la dotazione di strumenti desiderabile da parte delle imprese.

So hat sich herausgestellt, dass das typische Transportunternehmen in der autonomen Provinz Bozen im Schnitt über einen Personal Computer ohne Netzwerk verfügt; fast alle besitzen ein Faxgerät, aber nur die Hälfte eine E-Mail-Adresse. Eine eigene Webseite hat praktisch niemand. Diese Situation ändert sich auch nicht wesentlich, wenn man den Blickwinkel auf die von den Unternehmen gewünschte Ausstattung mit Geräten verschiebt.

Bezüglich der funktionellen Nutzung der PC lässt sich feststellen, dass von den 321 Unternehmen, die zumindest ein Gerät besitzen, 307 Unternehmen (gleich 95,6%) sie ausschließlich für die Buchhaltung und die Verwaltung benutzen; es folgt die elektronische Post (71,9%) und der Einsatz branchenspezifischer Software (12,7%).

Insgesamt sind es natürlich die besser strukturierten Unternehmen, die über die telematischen Mittel für weiter entwickelte und komplexere Funktionen verfügen.

Facendo riferimento, invece, alla tipologia funzionale di utilizzazione del pc, sulle 321 imprese che ne possiedono almeno uno, in ben 307 (pari al 95,6%) risulta adibito esclusivamente alla gestione della contabilità e dell'amministrazione, poi alla posta elettronica (per il 71,9%), e per la gestione di software di settore (12,7%).

Complessivamente, sono naturalmente le imprese maggiormente strutturate, a disporre di strumenti telematici per funzioni più sofisticate e complesse.

2 Der Fuhrpark Il parco veicolare

Bei der Beschreibung der technischen und operativen Merkmale des Maschinenparks der Unternehmen wurden Variablen und Indikatoren in Betracht gezogen, die sich auf die Anzahl der Fahrzeuge, den Veralterungs- und den entsprechenden Nutzungs- und Instandhaltungsgrad beziehen.

Con riferimento alla descrizione delle caratteristiche tecniche ed operative del parco macchine in dotazione alle imprese, sono state prese in considerazione variabili ed indicatori relativi al numero di veicoli posseduti, al livello di obsolescenza dei medesimi, al rispettivo grado di utilizzazione e di manutenzione.

Die Ausstattung mit Fahrzeugen

La dotazione

2.1 veicolare

Aus der Analyse der Datenbasis, die aus der Untersuchung über die Gütertransportunternehmen gewonnen wurde, haben sich folgende Mittelwerte und durchschnittliche Kennwerte ergeben:

- Zahlenmäßige Konsistenz des Fuhrparks (Fahrzeuge und Zugmaschinen, Spezialfahrzeuge), gleich 2,4 Einheiten pro Unternehmen.
- Mittleres Alter des Fuhrparks (Fahrzeuge und Zugmaschinen, Spezialfahrzeuge), gleich 6 Jahre pro Fahrzeug.
- Durchschnittliche gefahrene Kilometer im Jahr 2002 (Fahrzeuge und Zugmaschinen, Spezialfahrzeuge), gleich 84.570 pro Fahrzeug.
- Zahlenmäßige Konsistenz der angehängten Fahrzeuge im Fuhrpark, gleich 0,41 Einheiten pro Unternehmen.
- Mittleres Alter der angehängten Fahrzeuge im Fuhrpark:
 - Anhänger: 6,29 Jahre;
 - Sattelaufzieger: 6,74 Jahre.
- Durchschnittlich von den angehängten Fahrzeugen gefahrene Kilometer im Jahr 2002
 - Anhänger: 94.390 km;
 - Sattelaufzieger: 111.130 km.

Dall'analisi del database ricavato dall'indagine conoscitiva riguardante le imprese di autotrasporto in conto terzi, sono emersi i seguenti valori e parametri medi, quali:

- Numerosità del parco circolante (veicoli e trattori isolati, veicoli speciali) pari a 2,4 unità per azienda.
- Età media del parco circolante (veicoli e trattori isolati, veicoli speciali) pari a 6 anni a veicolo.
- Numero medio di km percorsi nel 2002 (veicoli e trattori isolati, veicoli speciali) pari a 84.570 a veicolo.
- Numerosità del parco circolante dei veicoli rimorchiati, pari a 0,41 unità ad azienda.
- Età media del parco circolante dei veicoli rimorchiati:
 - rimorchi: 6,29 anni;
 - semirimorchi: 6,74 anni.
- Numero medio di km percorsi nel 2002 dai veicoli rimorchiati:
 - rimorchi: 94.390 km;
 - semirimorchi: 111.130 km.

Al fine di ottenere informazioni maggiormente significative, i valori assoluti sono stati successivamente accorpati per classi di veicoli posseduti e per classi di addetti impiegati nelle rispettive aziende.

Um aussagekräftigere Werte zu erhalten, sind die absoluten Werte anschließend nach Fahrzeugklassen im Besitz der Unternehmen und nach Beschäftigungsklassen der entsprechenden Betriebe zusammengefasst worden.

Dabei zeigt die Tab. 2. I, dass die große Mehrheit der Unternehmen (87,6%) über eine Gesamtzahl an Fahrzeugen verfügt, die zwischen 1 und 3 Einheiten liegt; 7% verfügen über 4 bis 6 Fahrzeuge und nur 3% besitzen zwischen 7 und 10 Fahrzeugen. Ein verschwindend kleiner Anteil der Unternehmen besitzt zwischen 11 und 20 Fahrzeugen (1,6%) und über 20 Fahrzeuge (0,7%).

Nello specifico, la tab. 2. I sintetizza come la stragrande maggioranza delle imprese (87,6%) abbia in dotazione un numero di mezzi complessivo compreso tra 1 e 3 unità; il 7% circa possiede da 4 a 6 mezzi, mentre il 3% dispone da 7 a 10 veicoli. Quota irrilevante è rappresentata dalle aziende che possiedono da 11 a 20 veicoli (1,6%) e quelle con oltre 20 mezzi (0,7%).

Anzahl der Fahrzeuge, Zugmaschinen, Spezialfahrzeuge, über die die Unternehmen nach Beschäftigtenzahl verfügen

Numero dei veicoli e trattori isolati, veicoli speciali posseduti dalle imprese per numero di addetti

Tabelle | Tab. 2. I
▼

Fahrzeuge Veicoli	Beschäftigtenkategorie Classe di addetti						Insgesamt Totale
	1	2	3	4 - 6	7 - 10	> 10	
von 1 bis 3 da 1 a 3	99,5%	99,0%	98,1%	63,6%	38,5%	4,5%	87,6%
von 4 bis 6 da 4 a 6	0,0%	1,0%	1,9%	27,3%	53,8%	18,2%	7,1%
von 7 bis 10 da 7 a 10	0,5%	0,0%	0,0%	9,1%	3,8%	36,4%	3,1%
von 11 bis 20 da 11 a 20	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	27,3%	1,6%
über 20 oltre 20	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,6%	0,7%
Insgesamt Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%

Wie schon angenommen werden konnte, spiegelt die Aufteilung der Transportunternehmen nach Fahrzeugklassen die Unterteilung der Unternehmen nach Anzahl der Beschäftigten wider. Es bestätigt sich somit die allgemeine Konstellation einer Angebotsstruktur, die sich in einer Vielzahl von kleinen Einheiten ausdrückt, und zwar sowohl was die eingesetzten Humanressourcen angeht, als auch in Bezug auf die operativen Verfügbarkeiten.

Come era facilmente intuibile, dunque, la distribuzione delle imprese di autotrasporto per classi di veicoli posseduti ricalca la suddivisione delle aziende in base al numero di addetti. Si conferma la configurazione generale di una struttura di offerta che si articola in una molteplicità di unità di piccole dimensioni, sia per le risorse umane impiegate che per le potenzialità operative disponibili.

Vergleichbares gilt für die angehängten Fahrzeuge, obwohl sie nur in 12% aller Firmen vorhanden sind, und für die Arbeitsgeräte (Hubstapler, Kräne, Frachtbehälter etc.), die in 10,4% der Unternehmen vorhanden sind.

Schließlich resultiert hinsichtlich der Wartung des Fahrzeugparks fast generell für die Gesamtheit der Unternehmen ein korrektes Verhalten, sodass die Funktionsfähigkeit der Betriebsmittel systematisch überprüft wird. Nur eine kleine Minderheit, nämlich etwas 1,5% von allen überprüften Einheiten, hat angegeben, diese periodischen Kontrollen nicht durchzuführen.

Analogo discorso trova validità anche per i veicoli rimorchiati, sebbene siano presenti solamente nel 12% delle imprese, come per i mezzi strumentali (carrelli elevatori, gru, casse mobili, ecc.) posseduti dal 10,4% delle aziende del settore.

Infine, per ciò che concerne la manutenzione del parco veicolare, risulta pressoché generalizzata presso la totalità delle aziende la corretta abitudine di effettuare controlli sistematici sul funzionamento dei mezzi aziendali.

Solo un'esigua minoranza, pari a circa il 5% del totale delle unità oggetto di analisi, ha dichiarato di non eseguire questi controlli periodici.

Der Bezugsmarkt

Il mercato di
2.2 riferimento

Die Tab. 2.2 und das Schaubild 2.1 zeigen die prozentuale Zusammensetzung der erzielten Verkehrsaufkommen in der Provinz, in der Region und im gesamten Staatsgebiet, außerdem innerhalb der Europäischen Union und in den Ländern, die nicht zur EU gehören.

Es tritt so deutlich zu Tage, wie das Landesgebiet für alle Unternehmensgrößen auch den wichtigsten Bezugsmarkt darstellt, mit Spitzenwerten von über 50% bei den kleineren Unternehmen (1 bis 2 Beschäftigte).

Der nach seiner Bedeutung zweite Bezugsmarkt ist das Staatsgebiet, auf dem über 27% der Transporttätigkeiten abgewickelt werden; es folgt die Region mit ca. 21%. Die internationale Bedeutung der Unternehmen in dieser Branche ist hingegen gering, wenig mehr als 3% der gefahrenen Kilometer gehen auf das Konto der Tätigkeit im Ausland.

La tab. 2.2 ed il graf. 2.1 riportano la composizione percentuale dei traffici realizzati nell'ambito della provincia, della regione, dell'intero territorio nazionale, nonché all'interno dell'Unione Europea e nei Paesi esterni all'UE.

Emerge chiaramente come l'ambito provinciale costituisca per ciascun livello dimensionale d'impresa, il principale bacino di mercato, con punte anche superiori al 50% in riferimento alle aziende più piccole (1 e 2 addetti).

Il secondo mercato di riferimento risulta essere il territorio nazionale con oltre il 27% delle attività di trasporto, a seguire risulta l'ambito regionale con circa il 21%. Infine, emerge uno scarso ruolo internazionale da parte delle imprese del settore, che risultano operare all'estero per poco più del 3% del totale dei km effettuati.

Gebietsrahmen für die Güterbewegung nach Beschäftigtenzahl (in Prozent von den insgesamt 2002 gefahrenen km)

Ambito territoriale di movimentazione delle merci per numero di addetti (in percentuale sul totale dei km percorsi nel 2002)

Tabelle | Tab. 2.2

Gebietsrahmen Ambiti territoriali	Beschäftigtenzahl Numero di addetti						Insgesamt Totale
	1	2	3	4 - 6	7 - 10	> 10	
Provinz Provincia	53,2	51,7	37,5	32,8	44,6	49,7	48,35%
Trentino in Trentino	18,5	18,4	34,0	27,1	21,3	14,1	21,12%
Staatsgebiet Nazionale	26,6	27,0	27,3	31,6	28,3	28,4	27,42%
EU-Länder Paesi UE	1,7	2,9	1,1	7,4	5,4	7,7	2,97%
sonstiges Ausland altri Paesi esteri	0,0	0,0	0,0	1,1	0,4	0,0	0,13%
Gesamt Totale	100	100	100	100	100	100	100%

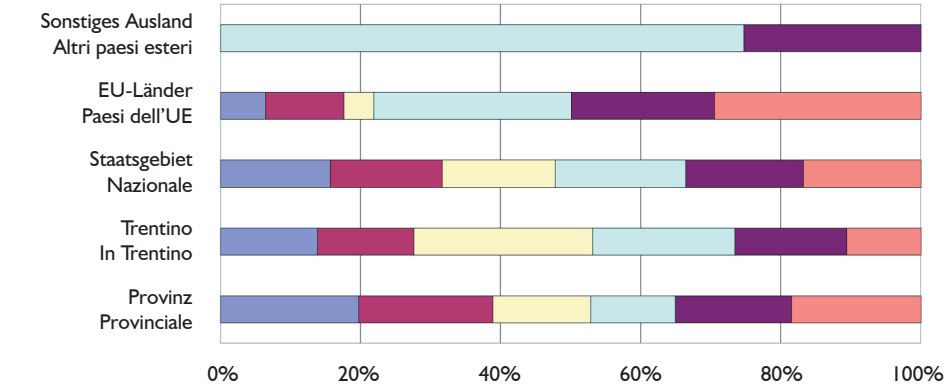
Schaubild | Graf. 2.1

Gebietsrahmen für die Güterbewegung nach Beschäftigtenzahl (in Prozent von den insgesamt 2002 gefahrenen km)

Ambito territoriale di movimentazione delle merci per numero di addetti (in percentuale sul totale dei km percorsi nel 2002)

Beschäftigtenzahl
Numero addetti

- 1
- 2
- 3
- 4-6
- 7-10
- über 10
più di 10



Wenn man schließlich die unterschiedlichen Gebietseinheiten nach Wachstum der Unternehmenstätigkeit untersucht, ergibt sich, wie das Schaubild 2.2 zeigt, dass die Firmen in der Branche ihr Produktionsvolumen vor allem auf nationaler Ebene erweitern, es folgen die Landesebene und die Region.

Der Zuwachs bei der Auslandstätigkeit im Güterfernverkehr bleibt hingegen für die Unternehmen noch bescheiden (er erreicht knapp 5%).

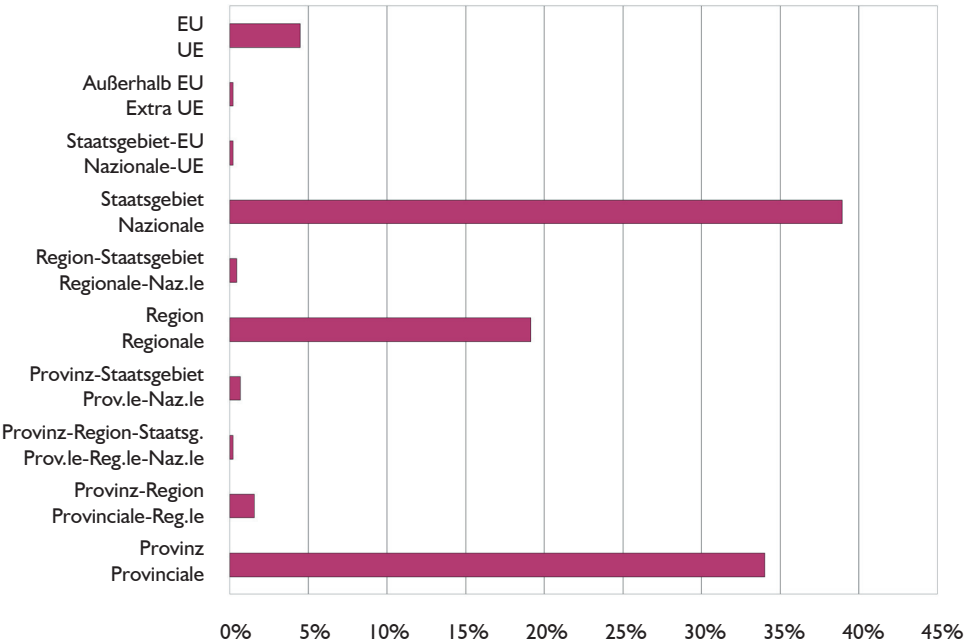
Infine, esaminando i medesimi ambiti territoriali in funzione della crescita dell'attività registrata dalle imprese, il graf. 2.2 mostra come le aziende del settore stiano incrementando i rispettivi volumi produttivi principalmente in ambito nazionale, cui fa seguito l'ambito provinciale e quello regionale.

Resta ancora limitato (sfiora il 5%) l'incremento di attività che le imprese del settore hanno registrato nei trasporti di merce in ambito internazionale.

Schaubild | Graf. 2.2

Gebietsrahmen für die Güterbewegung in der Wachstumsphase (in Prozent von den insgesamt im Jahr 2002 gefahrenen Kilometern)

Ambiti territoriali di movimentazione delle merci in fase di crescita (in percentuale sul totale dei km percorsi nel 2002)



Die Tätigkeit der Unternehmen

3 L'attività delle aziende

Die Illustration der Charakteristiken, mit denen die Tätigkeit der Gütertransportunternehmen beschrieben wird, erfolgte unter Einbeziehung einiger bedeutsamer Bezugsgrößen, nämlich:

- die Kategorien der beförderten Güter;
- die eingesetzten Beförderungsarten;
- die Merkmale der ausgeführten Transporttätigkeit im Hinblick auf Organisation, Verwaltung und Qualität der garantierten Angebotsebenen;
- die zeitliche Entwicklung der Unternehmenstätigkeit.

L'illustrazione delle caratteristiche che descrivono l'attività delle imprese di autotrasporto è stata realizzata prendendo in considerazione alcune significative variabili di riferimento, quali:

- le categorie merceologiche trasportate;
- le modalità di trasporto utilizzate;
- le caratteristiche dell'attività di trasporto realizzata, in termini di organizzazione, gestione e qualità dei livelli di offerta garantiti;
- l'andamento temporale di attività delle imprese.

Typologie und Merkmale der beförderten Güter

Tipologia e caratteristiche delle merci

3.1 trasportate

Die prozentuale Verteilung der Typologien beförderter Güter, die in Tab. 3.1 aufgeführt ist, zeigt die Tätigkeitsebenen im Bezug zu den 16 Güterkategorien, die den Unternehmen im vorgelegten Fragebogen vorgeschlagen wurden.

Die am häufigsten transportierten Waren sind landwirtschaftliche Produkte (16,5%), verschiedene Produktreihen von gewerblichen Erzeugnissen (13,5%), Lebensmittel (11,9%), Baumaterialien sowie Holz und Holzzeugnisse (beide Kategorien 11%). Die weniger häufig auftretenden Güterkategorien (weniger als 3% der Gesamtmenge aller Transporte) sind Transportmittel, chemische und pharmazeutische Produkte, lebende Tiere, nicht metallhaltige Mineralien, flüssige und feste Brennstoffe.

Außerdem lässt sich bei den Transporten von landwirtschaftlichen Produkten, Lebensmitteln und Baumaterialien die Tätigkeit von Unternehmen mit einer geringeren Zahl von Beschäftigten nachweisen. Hingegen sind die größeren und besser strukturierten Transportunternehmer in stärkerem Maße an der Beförderung von Waren interessiert, die eine höher entwickelte Arbeitsorganisation voraussetzen (wie zum Beispiel bei den Transportmitteln, Holz und Holzzeugnissen, anderen gewerblichen Erzeugnissen), wobei es sich in der Regel um Güter mit einem höheren Mehrwert handelt.

La distribuzione percentuale delle tipologie di merci trasportate, riportata in tab. 3.1, indica i livelli di attività in relazione alle 16 categorie merceologiche proposte nel questionario somministrato alle imprese.

Al riguardo, è emerso che i generi maggiormente trasportati sono risultati i prodotti dell'agricoltura (16,5%), diverse gamme di manufatti (13,5%), i prodotti alimentari (11,9%), i materiali da costruzione ed il legno con i suoi manufatti (entrambe le categorie 11%). Le categorie merceologiche trattate in entità meno frequente (al di sotto del 3% del totale dei trasporti effettuati), risultano essere, invece, i mezzi di trasporto, i chimici e farmaceutici, gli animali vivi, i minerali non metalliferi, i combustibili liquidi e solidi.

Inoltre, è possibile individuare nelle attività collegate al trasporto di prodotti agricoli, alimentari e materiali da costruzione, l'operato delle aziende con un minor numero di addetti; mentre gli autotrasportatori più grandi e strutturati sono interessati in misura più rilevante ad attività di trasporto di generi che presuppongono una organizzazione del lavoro più sofisticata (come ad esempio i mezzi di trasporto, il legname ed i suoi manufatti, altri manufatti), trattandosi generalmente di merci a più elevato valore aggiunto.

Kategorien der transportierten Waren nach Beschäftigtenzahl in den Unternehmen (Wert in %)

Categorie merceologiche trasportate per numero di addetti delle imprese (val %)

Tabelle | Tab 3.1



Warenkategorien Categorie merceolog.	Anzahl der Beschäftigten Numero di addetti					Gesamt Totale
	1	2	3	von 4 bis 6 da 4 a 6	von 7 bis 10 da 7 a 10	
Lebende Tiere Animali vivi	1,1	1,1	4,5	0,7	2,7	1,5
Landwirtschaftliche Produkte Prodotti dell'agricoltura	15,3	21,6	20,4	16,6	10,2	16,4
Flüssige Brennstoffe Combustibili liquidi	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Feste Brennstoffe Combustibili solidi	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Mineralien und eisenhaltige Metalle Minerali e metalli ferrosi	2,9	3,6	20,2	3,8	2,9	5,2
Nicht eisenhaltige Metalle Minerali non Metalliferi	1,0	1,5	0,8	0,8	5,0	1,3
Baumaterial Materiali da costruzione	11,0	11,5	10,9	7,8	8,7	11,0
Chemische u. pharmazeutische Artikel Chimici e farmaceutici	1,3	1,6	3,2	4,5	0,4	1,8
Metall- u. Maschinenbauerzeugnisse Prodotti metalmeccanici	5,4	5,1	4,7	6,0	2,7	5,2
Transportmittel Mezzi di trasporto	1,4	0,0	1,9	3,4	11,5	2,0
Lebensmittel, Getränke, Tabak Prodotti alimentari, bevande, tabacco	13,8	13,8	4,2	18,4	3,3	11,9
Textilien, Kleidung Tessili, abbigliamento	7,1	5,0	1,7	2,3	1,3	5,0
Papier, Druck- und Verlagsprodukte Carta, stampa ed editoria	12,8	6,8	1,3	7,9	1,9	8,5
Holz und Holzzeugnisse Legno e manufatti in legno	8,9	13,2	12,8	6,4	20,2	11,0
Gummi- und Plastikerzeugnisse Prodotti in gomma ed in plastica	4,6	5,1	4,9	4,8	8,3	5,0
Andere gewerbliche Erzeugnisse Altri manufatti	12,1	10,2	8,5	16,7	21,0	13,5
Gesamt Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bei den Entwicklungsmöglichkeiten für die Unternehmenstätigkeiten hat ein beachtlicher Anteil der Unternehmen, circa 63% von allen, keine erwähnenswerten Änderungen bei der Anzahl der normalerweise transportierten Güterarten erfahren. Eine konsistente Gruppe (mehr als ein Drittel der befragten Unternehmen) hat allerdings einen Zuwachs der normalerweise transportierten Güterkategorien erfahren und daher die Diversifizierung ihrer Tätigkeit. Es handelt sich dabei vor allem um größere Unternehmen, die sich auf dem Markt besser organisiert haben.

Nur eine kleine Minderheit der Unternehmen, wenig mehr als 2% und fast durchgehend kleine Unternehmen, mussten einen Rückgang bei der Anzahl der transportierten Güterkategorien hinnehmen.

Circa le potenzialità di sviluppo delle attività aziendali, una considerevole quota di imprese, pari a circa il 63% del totale, non ha visto verificarsi variazioni degne di nota nel numero di tipologie di merci normalmente trasportate. Un cospicuo gruppo (oltre 1/3 dell'insieme delle unità rilevate), comunque, ha registrato un incremento nel numero di categorie di merci comunemente trattate aumentando quindi la diversificazione del trasporto; si tratta per lo più di imprese grandi, meglio organizzate sul mercato.

Largamente minoritaria, poco più del 2%, risulta, invece, la consistenza delle imprese, quasi tutte di piccole dimensioni, che ha invece registrato una diminuzione del numero di tipologie merceologiche trasportate.

Die Beförderungsarten

3.2 Le tipologie di trasporto

Die wichtigste Beförderungsart für die Transportunternehmen ist die mit voller Ladung, die von mehr als zwei Drittel der befragten Unternehmen ausgeführt wird; es folgt der Stückguttransport, den über 47% der Unternehmen praktizieren.

Alle anderen Transportarten werden mit weit geringerer Häufigkeit praktiziert, wobei es sich zum Teil um stärker spezialisierte Transporte mit höherem Mehrwert handelt. Aus der Aufteilung der Unternehmen nach der Beschäftigtenzahl lässt sich für die am häufigsten praktizierten Beförderungsarten (volle Ladung und Stückgut) kein bedeutsamer Differenzierungsfaktor ablesen (Schaubild 3.1).

La principale tipologia di trasporto praticata dalle imprese è costituita dal trasporto a carico completo che viene svolta da oltre i 2/3 delle imprese intervistate, seguita per oltre il 47%, delle aziende che operano il trasporto a collettame.

Tutte le altre tipologie vengono praticate con frequenza molto più contenuta, trattandosi comunque a volte di trasporti più specializzati ed a maggiore valore aggiunto.

Dall'analisi della ripartizione delle imprese per numero di addetti, per le tipologie di trasporto più praticate (carico completo e collettame), non emerge un significativo fattore di differenziazione (graf. 3.1).

Tuttavia, la possibilità di poter disporre di strutture aziendali più complesse costituisce un fattore di vantaggio per le aziende più grandi, le quali vengono utilizzate

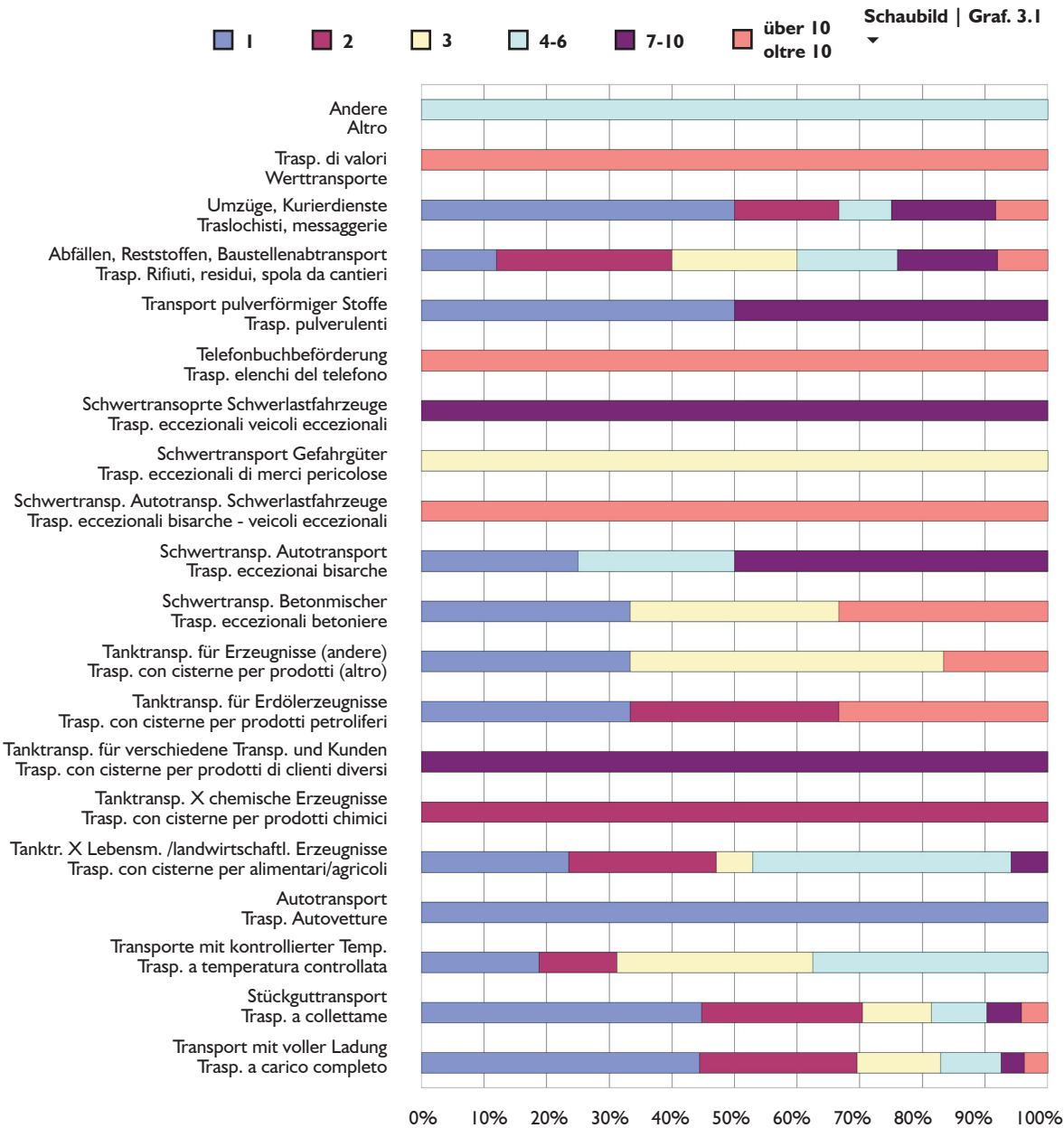
Jedoch stellen komplexere Unternehmensstrukturen einen Vorteil für die größeren Unternehmen dar, die in stärkerem Maße für Transporte mit hohem Wert eingesetzt werden wie die Kühltransporte, die Tanktransporte und die Schwertransporte.

in misura maggiore per i trasporti di maggior valore quali: il trasporto a temperatura controllata, i trasporti con cisterne ed i trasporti eccezionali.

Praktizierte Transportarten nach Beschäftigtenzahl in den Unternehmen

Tipologie di trasporto praticate per numero di addetti delle imprese

Schaubild | Graf. 3.1



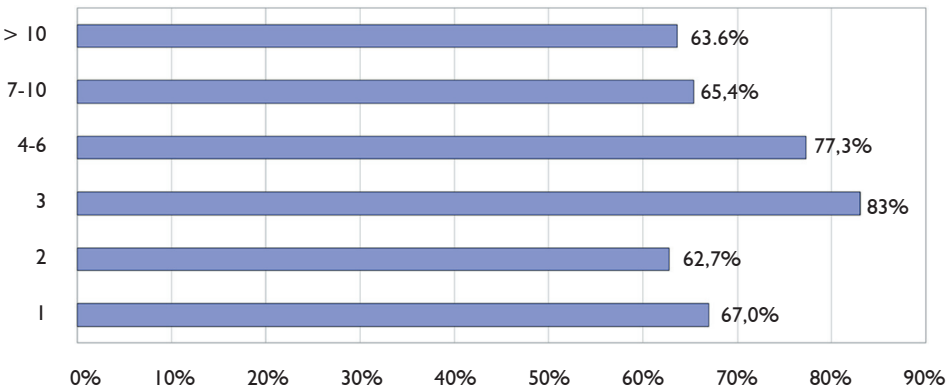
Nutzung besonderer Handelsabkommen nach Beschäftigtenzahl der Unternehmen

Utilizzo di accordi commerciali particolari per numero di addetti delle imprese

Schaubild | Graf. 3.2

Bei der Untersuchung des Vertragstyps, der für die Ausübung der Firmentätigkeit verwendet wird, zeigt sich, dass über zwei Drittel der Unternehmen spezifische langfristige Handelsvereinbarungen für die Warenbewegung benützen. Es handelt sich dabei um ein gleichmäßig verteiltes Phänomen, unabhängig von der Größe der Unternehmen. Allerdings zeigen die mittleren Unternehmen (3 bis 6 Beschäftigte) die stärkste Neigung zum Abschluss von besonderen Handelsvereinbarungen (Schaubild 3.2).

Passando ad esaminare il tipo di contratto utilizzato per lo svolgimento dell'attività aziendale, risulta come oltre i 2/3 delle imprese utilizzino accordi commerciali specifici di lunga durata per la movimentazione delle merci. Si tratta di un dato equidistribuito fra le imprese a prescindere dalla dimensione; tuttavia le imprese di medie dimensioni (da 3 a 6 addetti) risultano le più propense alla stipula di accordi commerciali particolari (graf. 3.2).



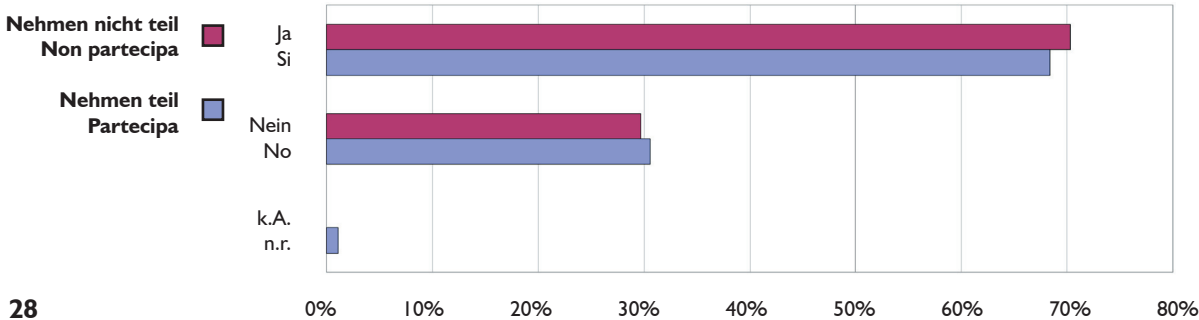
Nutzung besonderer Handelsabkommen nach Beteiligung an Unternehmenskonsortien

Utilizzo di accordi commerciali particolari per partecipazione a consorzi delle imprese

Schaubild | Graf. 3.3

Auch die Beteiligung an Konsortien oder anderen Vereinigungen beeinflusst nur zum Teil die Erlangung langfristiger Verträge; der Anteil der Transportunternehmer, die sich Vereinigungen angeschlossen haben und vorteilhafte Handelsvereinbarungen nutzen, übersteigt zahlenmäßig nur in sehr geringem Umfang den der Unternehmen, die sich keiner Vereinigung angeschlossen haben (Schaubild 3.3).

Anche la partecipazione a consorzi o ad altre associazioni influisce solo in misura parziale nell'ottenimento di contratti di lunga durata; infatti, la quota di operatori affiliati a configurazioni associative che utilizzano accordi commerciali più vantaggiosi sono solo in minima parte più numerosi delle imprese che non appartengono ad alcuna associazione (graf. 3.3).



Schließlich wurde besondere Aufmerksamkeit auf die Problematik der Leerrückfahrten gelegt, von der die Branche der Gütertransportunternehmen betroffen ist und die zweifellos ein Element der Ineffizienz darstellt, das sich negativ auf die wirtschaftliche Tätigkeit der Unternehmen auswirkt.

Bei der Befragung hat sich ergeben, dass knapp unter 50% der Unternehmen in mehr als der Hälfte aller Fälle Leerrückfahrten durchführt, 13,8% der Unternehmen tun dies bei 25-50% der durchgeführten Fahrten und nur 27,7% bei weniger als 25% der durchgeführten Fahrten. Eine Anzahl von Transportunternehmen, die wenig mehr als 11% entspricht, hat hingegen angegeben, nie ohne Ladung von den durchgeführten Transporten zurückzukehren.

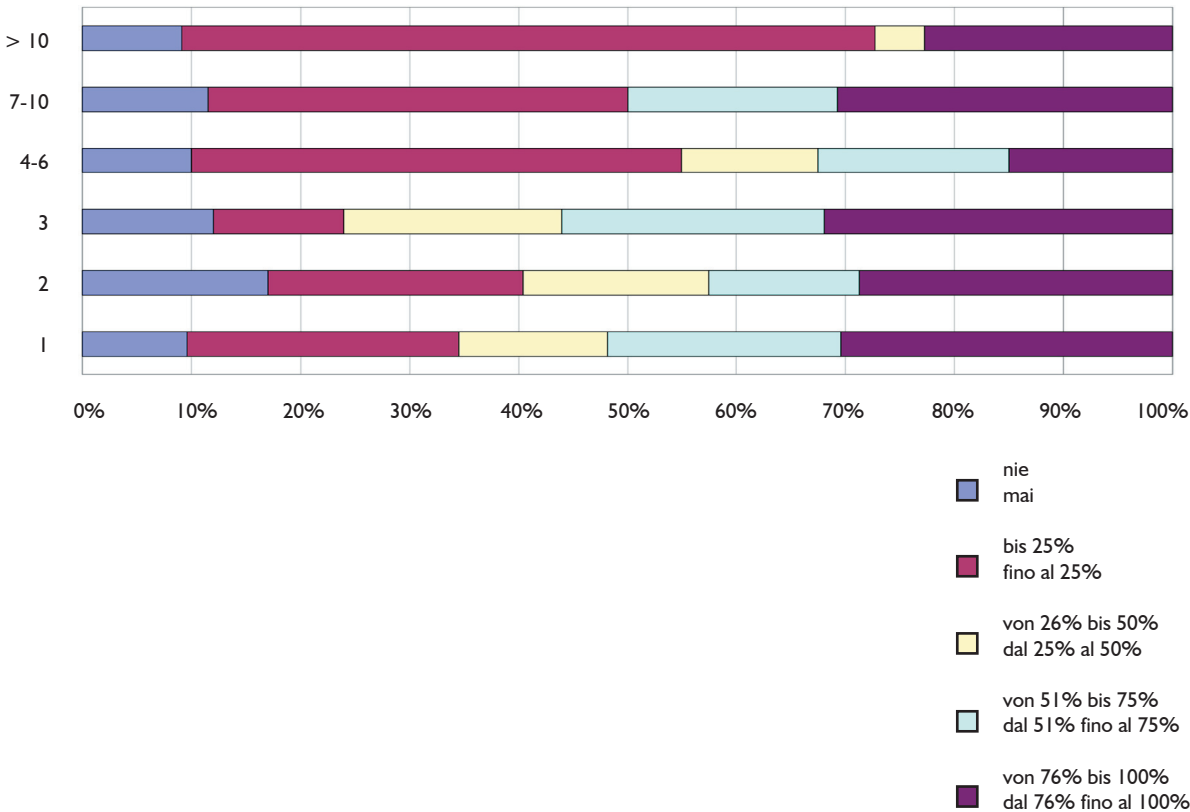
Infine, si è posta particolare attenzione sulla problematica relativa ai ritorni a vuoto che investe il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi essendo, senza alcun dubbio, un elemento di inefficienza che influisce negativamente sulla attività economica delle aziende.

Il risultato emerso dall'indagine rileva che poco meno del 50% delle imprese effettua ritorni a vuoto in oltre la metà dei casi, il 13,8% per un numero di volte che oscilla tra il 25 ed il 50% dei viaggi effettuati, il 27,7% in meno del 25% dei trasferimenti realizzati. Un numero di autotrasportatori pari a poco più dell'11% del totale ha invece dichiarato di non tornare mai a vuoto dai viaggi realizzati.

Prozentsatz der Leerrückfahrten von den insgesamt durchgeführten Fahrten nach Beschäftigtenzahl der Unternehmen

Percentuale dei ritorni a vuoto sul totale dei viaggi effettuati per numero di addetti delle imprese

Schaubild | Graf. 3.4
▼



Der Vergleich zwischen diesen Ergebnissen und einer Reihe von Indikatoren, die sich auf die Merkmale und die operative Fähigkeit der Unternehmen beziehen, erlaubt folgende Schlussfolgerungen:

- Die größeren Unternehmen sind im Vergleich zu den Unternehmen mit nur einem oder zwei Beschäftigten eher in der Lage, die Ineffizienzen durch Leerrückfahrten zu begrenzen (Schaubild 3.4);
- Die Mitgliedschaft in Vereinigungen scheint die negativen Effekte durch Leerrückfahrten eher begrenzen zu können (Verringerung um 30% in mehr als der Hälfte aller Fälle, für diejenigen, die Leerfahrten auf dem Rückweg durchführen) – (Schaubild 3.5).

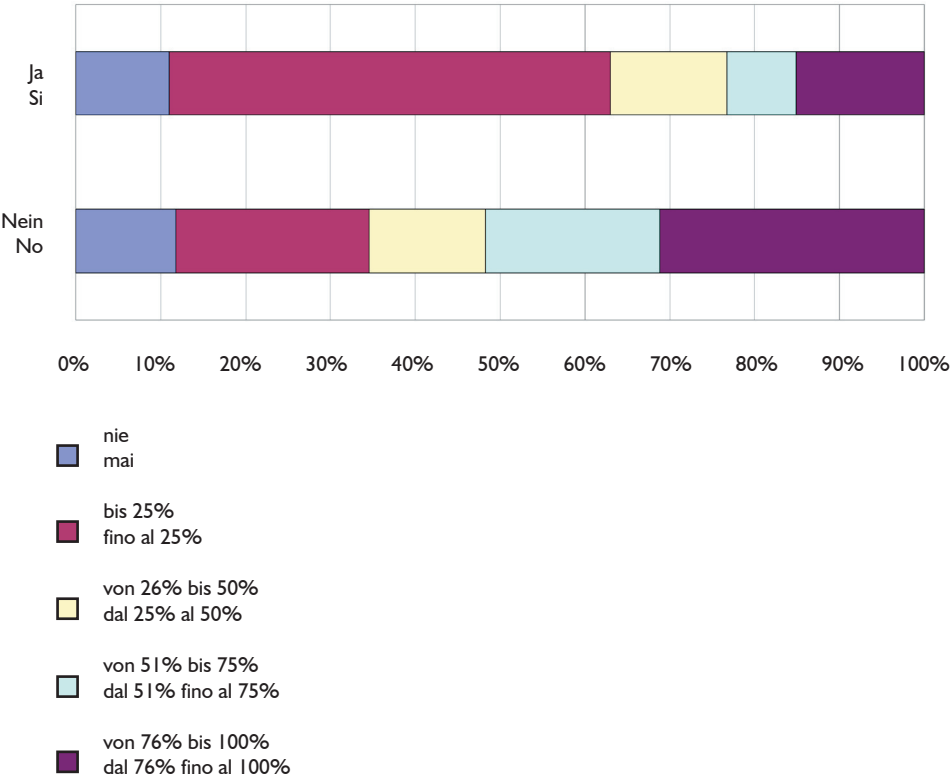
Il confronto tra questi risultati ed una serie di indicatori relativi alle caratteristiche ed alla capacità operativa delle imprese consente di concludere che:

- le imprese di dimensioni più ampie riescono a limitare maggiormente gli elementi di inefficienza indotti dai ritorni a vuoto, rispetto a quanto accade soprattutto tra le unità con solo uno o due addetti (graf. 3.4);
- l'affiliazione a strutture associative pare poter contenere gli effetti negativi provocati dai ritorni a vuoto (riduzione del 30% per chi effettua ritorni a vuoto in oltre la metà dei casi) – (graf. 3.5).

Prozentsatz der durchgeführten Leerrückfahrten nach Beteiligung an Konsortien und Vereinigungen

Percentuale dei ritorni a vuoto effettuati per partecipazione a consorzi ed associazioni

Schaubild | Graf. 3.5



Entwicklung und Merkmale der Tätigkeit

Evoluzione e caratteristiche

3.2 dell'attività svolta

Die Tätigkeit der Transportunternehmen hängt von saisonbedingten oder jedenfalls nicht immer vorhersehbaren Marktentwicklungen ab, welche die Unternehmen dazu zwingen, sich an andere Frächter zu wenden, um die Notwendigkeiten und Anforderungen der Auftraggeber zu erfüllen.

Dieser Umstand fördert das Phänomen der "Transportweitervergabe", die häufig auf der Tatsache beruht, dass der Überhang der Tätigkeit zu Spitzenzeiten Kleinstunternehmen anvertraut wird, welche die Transporte zu sehr begrenzten Tarifen garantieren.

Etwa 40% der befragten Transportunternehmer hat das Auftreten saisonbedingter Schwankungen erklärt (die stärksten Nachfrageüberhänge treten im Sommer und zu den Weihnachtstagen auf), welche die Unternehmenstätigkeit beeinflussen. Trotzdem greifen in dieser Lage nur etwa 7% der Unternehmen auf die Weitervergabe eines Teils der Transporttätigkeit zurück.

Es handelt sich überwiegend um große Unternehmen, die aber über eine weniger flexible Organisationsstruktur verfügen. Es ist daher nur konsequent, dass dieser bescheidene Prozentanteil mit der beschränkten Verbreitung der mittleren und großen Unternehmen in der autonomen Provinz Bozen übereinstimmt.

L'attività delle imprese di autotrasporto è soggetta agli andamenti di mercati stagionali o comunque non sempre prevedibili, che costringono le aziende a rivolgersi ad altri vettori per adempiere alle esigenze ed alle richieste poste dalla committenza. Ciò alimenta il fenomeno cosiddetto della "subvezione", spesso basato sul fatto che i "picchi di attività" vengono affidati a micro imprese che garantiscono i trasporti a prezzi molto contenuti.

Al riguardo, circa il 40% degli autotrasportatori consultati ha dichiarato l'esistenza di variazioni stagionali (i "picchi" di domanda più significativi risultano coincidere con il periodo estivo e le festività natalizie) che influiscono sull'attività delle aziende.

Tuttavia, in tali circostanze, solamente il 7% circa delle aziende ricorrono a subappaltare parte delle attività di trasporto.

Si tratta per lo più di aziende di grandi dimensioni, ma con una struttura organizzativa meno flessibile; conseguentemente tale percentuale modesta risulta coerente con la limitata diffusione delle imprese medio-grandi nella Provincia autonoma di Bolzano.

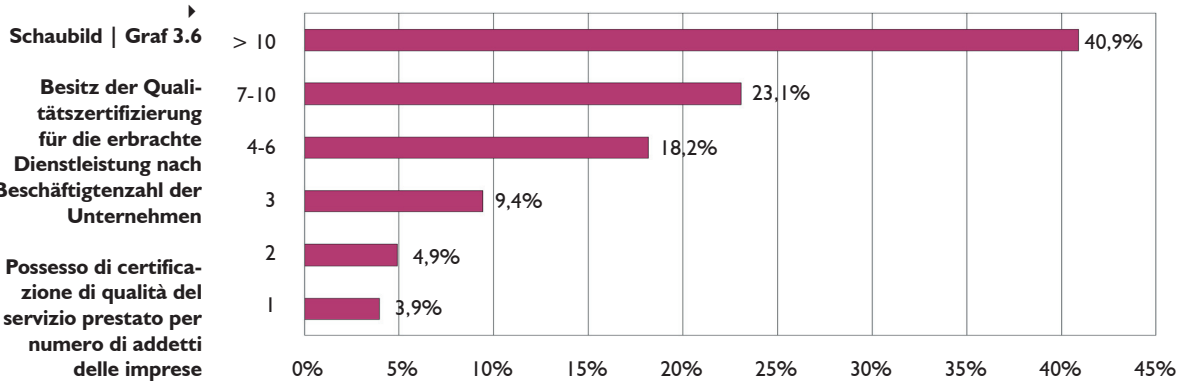
Im Hinblick auf die Bewahrung der Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen wurde auch der Besitz von Qualitätszertifikaten untersucht, wobei nur 9% der Unternehmen erklärt haben, ein solches zu besitzen.

Dabei handelt es sich vor allem um große Unternehmen, was einmal mehr die organisatorischen Vorteile der großen gegenüber den kleinen Unternehmen unterstreicht (Schaubild 3.6).

Als wichtigstes Motiv zur Erlangung eines Zertifikats wurde angegeben, dass dies ausdrücklich von den Kunden verlangt wurde (42,3 % der Unternehmen); es folgt das Bemühen, dem Kunden ein professionelleres Erscheinungsbild und eine überzeugende Garantie der angebotenen Dienstleistung zu liefern (über 10%).

Ai fini di una salvaguardia della capacità competitiva dell'azienda si è anche analizzato il possesso di certificazioni di qualità e, solamente il 9% delle aziende, ha dichiarato di possederle; si tratta per lo più di aziende di grandi dimensione che dimostra ancora una volta i vantaggi organizzativi e gestionali che le grandi imprese godono nei confronti delle piccole (graf. 3.6).

Circa le motivazioni che hanno spinto le aziende a dotarsi di tale certificazione, emerge come il principale motivo il fatto che risulta espressamente richiesta dai clienti (42,3% delle aziende); a seguire figurano il tentativo di dare una maggiore immagine di professionalità verso il cliente, ed una maggiore garanzia del servizio offerto (oltre il 10%).



Die wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte

4 Gli aspetti economici e finanziari

Bei der Betrachtung der ökonomischen Merkmale und Aspekte der Unternehmenstätigkeit wurden folgende Themen berücksichtigt:

- der Betriebsaufwand der Unternehmen;
- die Investitionen;
- der Umsatz der befragten Unternehmen.

Con riferimento alle caratteristiche ed agli aspetti di natura economica che interessano l'attività delle imprese, sono state oggetto di attenzione le seguenti aree tematiche:

- i costi di gestione sostenuti dalle imprese;
- gli investimenti realizzati;
- il volume di affari delle aziende intervistate.

Die Betriebskosten

4.1 I costi aziendali

Die Höhe der Betriebskosten der Transportunternehmen für das Jahr 2002 liegen nach den Daten, die mit den Antworten der befragten Unternehmen geliefert worden sind, bei 83,2% der Unternehmen unter 200.000 Euro. Dagegen haben 3,6% der Unternehmen Kosten von über 500.000 Euro für die Ausübung ihrer Tätigkeit aufgebracht (Tab. 4.1)

L'entità dei costi di gestione delle aziende di autotrasporto per l'anno 2002, sulla base dei dati forniti dalle imprese che hanno risposto a tali quesiti, registrano per l'83,2% di esse costi inferiori ai 200 mila euro; di contro il 3,6% ha sostenuto, per lo svolgimento della propria attività, costi superiori ai 500 mila euro (tab. 4.1).

Kosten (Werte in je tausend Euro) Costi (valori in migliaia di Euro)	Beschäftigtenkategorie Classe di addetti						Insgesamt Totale
	1	2	3	4 - 6	7 - 10	> 10	
bis zu 100 fino a 100	87,2%	68,6%	26,7%	32,5%	16,7%	10,5%	63,4%
von 101 bis 200 da 101 a 200	11,7%	27,9%	33,3%	30,0%	16,7%	10,5%	19,8%
von 201 bis 500 da 201 a 500	0,6%	2,3%	40,0%	37,5%	33,3%	47,4%	13,1%
von 501 bis 1500 da 501 a 1500	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	10,5%	2,3%
über 1500 più di 1500	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	21,1%	1,3%
Insgesamt Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

▲
 Tabelle | Tab 4.1
 Im Jahr 2002 vom Unternehmen für die Durchführung der Firmentätigkeit getragene Kosten nach Beschäftigtenzahl
 Costi sostenuti nel 2002 dall'impresa per lo svolgimento della sua attività per numero di addetti
 34

Der Zunahme der Unternehmensgröße entspricht natürlich ein Zuwachs bei den Betriebskosten. Während bei einer klaren Mehrheit der Unternehmen mit 1-2 Beschäftigten Kosten bis zu 100.000 Euro anfielen, haben 66% der Betriebe mit 7-10 Beschäftigten und 77% der Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten Kosten von über 200.000 Euro aufgebracht. Von den größten Betrieben haben mehr als 20% Kosten von 1,5 Millionen Euro überschritten.

Ovviamente, al crescere della dimensione aziendale, corrisponde un naturale aumento dei costi di gestione sostenuti dall'impresa; al riguardo, mentre la netta maggioranza delle imprese con 1-2 addetti ha sostenuto costi fino a 100 mila euro, il 66% delle imprese con 7 – 10 addetti ha sostenuto costi per oltre 200 mila euro, mentre il 77% delle imprese con più di 10 addetti ha superato detta soglia. Infine, oltre il 20% delle imprese più grandi supera la soglia di 1,5 milioni di euro.

Beschäftigten- kategorie	Personal (Brutto- löhne ohne Sozial- abgaben)	Beitrags- zahlungen für das Personal	Treibstoffe, Öl, Reifen	Wartung der Fahr- zeuge	Abschrei- bungen	Versiche- rungen (Diebstahl, Brand etc.), Stemp- elgebühr, Steuern	Steuern	Andere
Classe di addetti	Personale (salari lor- di, escluso i contributi previden- ziali)	Oneri contribu- tivi per il personale	Carburanti, olii, gomme	Manu- tenzione veicoli	Ammorta- menti	Assicura- zione (furti, incendi, etc), bolli, tasse	Imposte	Altri
1	0,06	0,70	32,88	16,32	8,59	12,31	22,24	6,91
2	2,78	2,77	28,60	17,64	7,81	13,38	21,36	5,65
3	5,88	4,60	30,67	15,42	6,53	11,95	21,70	3,23
4 - 6	12,27	13,00	22,92	12,62	6,57	11,03	18,51	3,08
7 - 10	18,10	22,19	22,14	10,43	5,71	7,62	9,62	4,19
> 10	18,64	13,84	21,63	10,61	8,78	5,79	10,06	10,65
Insgesamt Totale compl.	4,43	4,63	29,56	15,54	7,85	11,79	20,31	5,90

Bei der prozentualen Zusammensetzung des Betriebsaufwandes ergab sich, wie Tab. 4.2 zeigt, dass die Betriebskosten für die Fahrzeuge (29,6%) und deren Wartung (15,6%) und Abschreibung (7,9%) den Löwenanteil dieser Kosten darstellen. Im Gegensatz dazu sind, wegen des hohen Anteils an kleinen Unternehmen, die Aufwendungen für Löhne und Beitragsverpflichtungen (9%) recht gering.

Ein bedeutender Teil der Kosten (20,3%) wird außerdem für Steuern und Abgaben aufgewendet.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Kosten für Treibstoff, Öl, Reifen und Wartung der Fahrzeuge für Unternehmen mit bis zu 6 Beschäftigten den Hauptanteil ausmachen. Ab dem siebten Beschäftigten resultieren die Personalkosten und entsprechende Sozialabgaben höher als die Betriebs- und Wartungskosten für die Fahrzeuge.

Circa la composizione percentuale delle spese di esercizio sostenute, dalla tab. 4.2 risulta come i costi relativi al funzionamento dei veicoli (29,6%) con la relativa manutenzione (15,6%) ed ammortamento (7,9%) rappresentano la parte preponderante del totale dei costi aziendali. Al contrario, data la prevalenza di imprese di piccole dimensioni, risultano considerevolmente ridotti i valori relativi alla quota destinata a salari e oneri contributivi (9%).

Significativa, inoltre, risulta essere la quota destinata alle imposte (20,3%).

In definitiva, si ha che mentre i costi relativi al carburante, olii, gomme ed alla manutenzione dei veicoli risultano predominanti per le imprese fino a 6 addetti; a partire dal settimo addetto, per la singola impresa l'incidenza del costo del personale e dei relativi contributi previdenziali risulta superiore rispetto al costo del funzionamento e della manutenzione dei veicoli.

▲
Tabelle | Tab 4.2

Prozentuale Zusammensetzung der im Jahr 2002 unterhaltenen Kosten per Ausgabenposten nach Beschäftigtenkategorie

Composizione percentuale dei costi sostenuti nel 2002 per voce secondo classe di addetti

Die Investitionen

4.2 Gli investimenti

Aufteilung der Unternehmen nach getätigten Investitionen im Triennium 2000-2002 nach Anzahl der Beschäftigten

Distribuzione delle imprese secondo investimenti effettuati nel triennio 2000-2002 per numero di addetti

Tabelle | Tab 4.3

Die Investitionsneigung stellt ein Element dar, das geeignet ist, die Entwicklungsmöglichkeiten der Unternehmen und den Innovationswillen der Unternehmer anzuzeigen.

Von den befragten Unternehmen haben 46% angegeben, im letzten Triennium Investitionen getätigt zu haben.

Ein auffallendes Merkmal ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der Anteil der Unternehmen, die investiert haben, im gleichen Maße zunimmt wie die Unternehmensgröße.

La propensione verso la realizzazione di investimenti costituisce un elemento in grado di indicare le potenzialità di sviluppo delle aziende e la volontà di innovazione degli imprenditori.

Al riguardo, è risultato che il 46% delle imprese intervistate hanno dichiarato di aver effettuato investimenti durante l'ultimo triennio.

Caratteristica saliente del fenomeno risulta il fatto che la quota di imprese che hanno investito risulta crescere in maniera corrispondente all'aumentare della dimensione aziendale.

Beschäftigtenkategorie
Classe di addetti

Investitionen im Triennium 2000/2002 Investimenti nel triennio 2000/2002	1	2	3	4 - 6	7 - 10	über 10 più di 10	Insgesamt Totale
ja si	33,0%	46,1%	50,9%	70,5%	61,5%	86,4%	46,0%
nein no	67,0%	53,9%	49,1%	29,5%	38,5%	13,6%	54,0%
Insgesamt Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Insbesondere, wie Tab. 4.3 zeigt, haben die Unternehmen, die im Erhebungszeitraum Investitionen getätigt haben, den kleinsten Anteil bei den Betrieben mit nur einem Beschäftigten, während der Anteil dann ständig zunimmt und den höchsten Prozentsatz bei den Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten erreicht (86,4%).

In particolare, come mostrato dalla tabella 4.3, le imprese che hanno realizzato investimenti nel periodo hanno il loro minimo nelle aziende con un addetto (33%) per poi crescere costantemente e raggiungere la massima percentuale tra le aziende con più di 10 addetti (86,4%).

Entsprechend haben die Unternehmen, die keine Investitionen im Erhebungszeitraum getätigt haben, den höchsten Anteil in den Betrieben mit 1 Beschäftigten (67%), um dann bis auf 13,6% zurückzugehen bei den Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten.

Zur Zusammensetzung der getätigten Investitionen haben unter 207 Unternehmen, die erklärt haben, im letzten Triennium investiert zu haben, 155 (74,9%) angegeben, wenigstens 25% ihrer finanziellen Aufwendung in den Ankauf von Fahrzeugen, Zugmaschinen und Anhänger, investiert zu haben, 57 Betriebe (27,5%) in Anlagen und Ausrüstungen, 18 Betriebe (8,7%) in Immobilien, Grundstücke und Gebäude, 7 Betriebe (3,4%) in Frachtbehälter und ähnliche und 10 Betriebe (4,8%) in andere Investitionsposten.

Coerentemente con ciò, le imprese che non hanno realizzato alcun investimento nel periodo hanno il loro massimo nelle aziende con un addetto (67%) per poi diminuire fino al 13,6% delle aziende con più di 10 addetti.

Circa la composizione degli investimenti effettuati, a fronte di 207 aziende che hanno dichiarato di aver investito nell'ultimo triennio, 155 (74,9%) hanno effettuato almeno il 25% dello sforzo finanziario nell'acquisto di veicoli, motrici e rimorchi; 57 aziende (27,5%) negli impianti ed attrezzature; 18 (8,7%) negli immobili, terreni e fabbricati; 7 (3,4%) in casse mobili e simili; 10 (4,8%) in altre voci di investimento.

Der
Geschäftsumfang

4.3 Il volume di affari

Durchschnittlich von
den Unternehmen in
den letzten 3 Jahren
erzielter Umsatz nach
Beschäftigtenkate-
gorien

Fatturato medio negli
ultimi tre anni realiz-
zato dalle imprese per
classi di addetti

Tabelle | Tab 4.4
▼

Um solidere Angaben über die reale wirtschaftliche Dimension der Unternehmen machen zu können, wurde als Bezugsgröße der Durchschnittswert der in den Jahren 2000, 2001 und 2002 erzielten Umsätze herangezogen. Die Tab. 4.4 zeigt, dass die Unternehmen der Branche von einer relativ positiven wirtschaftlichen Entwicklung zu profitieren scheinen. Es ist kein Zufall, dass der durchschnittliche Umsatz im letzten Triennium um über 25% gewachsen ist. Von 239.000 Euro im Jahr 2000 stieg er auf 289.000 für das Jahr 2001 und hat 2002 die Schwelle von 300.000 Euro überschritten.

Al fine di fornire un'indicazione più solida della reale dimensione economica delle aziende, è stato considerato quale parametro di riferimento la media tra i fatturati realizzati nel 2000, nel 2001 e nel 2002.

La tab. 4.4, evidenzia come le imprese del settore sembrano godere di una fase economica relativamente positiva; non a caso il fatturato medio aziendale è cresciuto di oltre il 25% nell'ultimo triennio. Si è passati, infatti, dai 239 mila euro del 2000, ai 289 mila nel 2001, per superare la soglia dei 300 mila euro nel 2002.

	Umsatz des Unternehmens in Jahr 2000 in je tausend Euro	Umsatz des Unternehmens im Jahr 2001 in je tausend Euro	Umsatz des Unternehmens im Jahr 2002 in je tausend Euro
Beschäftigtenkategorie Classe di addetti	Fatturato realizzato dal- l'impresa nell'anno 2000 in migliaia di Euro	Fatturato realizzato dall'impresa nell'anno 2001 in migliaia di Euro	Fatturato realizzato dall'impresa nell'anno 2002 in migliaia di Euro
1	72,23	79,65	92,36
2	150,90	150,85	160,36
3	207,90	236,32	246,19
4 - 6	269,68	301,29	308,26
7 - 10	741,42	915,38	1076,26
> 10	2172,51	2671,42	2709,45
Antworten insgesamt Totale risposte	238,97	289,14	300,02

Diese positive Entwicklung wird für jede Unternehmensgröße bestätigt. Außerdem ergibt sich rein informell, wenn man berücksichtigt, dass die Unternehmen erklärt haben, im Jahre 2002 Betriebskosten in Höhe von etwa 200.000 Euro

Questo andamento positivo risulta confermato per ciascun livello di dimensione aziendale; inoltre, considerando che le imprese hanno dichiarato di aver sostenuto dei costi di gestione nel 2002 pari a circa 200 mila euro, risulterebbe, a puro

unterhalten zu haben, ein durchschnittlicher Betriebsgewinn von circa 100.000 Euro, was einem Bruttogewinn von über 30% gemessen am Umsatz entspricht.

Es ergibt sich in diesem Zusammenhang, dass die Unternehmen, die weniger als 100.000 Euro Umsatz erzielt haben, von 48,4% im Jahre 2000 auf 41,7% im Jahr 2001 und auf 40,4% im Jahr 2002 zurückgegangen sind. Parallel dazu hat sich die Anzahl der Unternehmen erhöht, die einen Umsatz bis zu 200.000 Euro erzielt haben (von 27,1% im Jahre 2000 auf 32,8% im Jahre 2002). Schließlich gab es einen beachtenswerten Zuwachs bei der Anzahl der Unternehmen, die mit einem Umsatz von mehr als 500.000 Euro an der Spitze der gesamten Gütertransportbranche (von 5,5% auf 7,9%) stehen.

titolo indicativo, un attivo medio di gestione di circa 100 mila euro, corrispondente ad oltre il 30% di utile lordo parametrato sul fatturato.

Al riguardo, risulta che le imprese che hanno realizzato un fatturato inferiore ai 100 mila euro siano passate dal 48,4% nel 2000, al 41,7% nel 2001 ed al 40,4% nel 2002. Parallelamente si è assistito ad un aumento delle imprese che hanno registrato un fatturato fino a 200 mila euro (dal 27,1% nel 2000 al 32,8% nel 2002), e ad un significativo incremento relativo del numero di imprese rappresentanti la punta di diamante dell'intero settore dell'autotrasporto merci (dal 5,5% al 7,9%), con un fatturato superiore ai 500 mila euro.

Im Jahr 2002 erzielter Umsatz in je tausend Euro Fatturato in migliaia di Euro nel 2002	Beschäftigtenkategorie Classe di addetti						Antworten insgesamt Totale risposte
	1	2	3	4 - 6	7 - 10	über 10 più di 10	
von 0 bis 50 da 0 a 50	20,7%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
von 51 bis 100 da 51 a 100	40,9%	35,6%	7,1%	8,8%	7,7%	0,0%	29,3%
von 101 bis 200 da 100 a 200	37,2%	46,6%	26,2%	14,7%	7,7%	0,0%	32,8%
von 201 bis 500 da 201 a 500	1,2%	11,0%	66,7%	64,7%	23,1%	6,7%	18,8%
über 500 più di 500	0,0%	1,4%	0,0%	11,8%	61,5%	93,3%	7,9%
Antworten insgesamt Totale per risposte	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

▲
Tabelle | Tab 4.5

**Aufteilung der
Unternehmen nach
erzieltem Umsatz
für das Jahr 2002 in
Millionen Euro und
nach Beschäftigtenka-
tegorie**

**Distribuzione delle
imprese per fatturato
realizzato nell'anno
2002 in migliaia
di euro e classe di
addetti**

Aufteilung der Unternehmen nach im Jahr 2002 erzielten Umsatz in Tausend Euro und Fahrzeugpark

Distribuzione delle imprese per fatturato realizzato nell'anno 2002 in migliaia di euro e parco circolante

Tabelle | Tab 4.6
▼

Vergleicht man hingegen den Umsatz der Unternehmen mit der Zahl ihrer Beschäftigten, dann ergibt sich, dass die kleineren Unternehmen eine Kopfproduktivität von 60.000-90.000 Euro jährlich erzielen. Die größeren Unternehmen mit mehr als 7 Beschäftigten übertreffen hingegen die 100.000 Euro pro Kopf dank einer höheren Produktivität des Faktors Arbeit und erreichen bei den Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten ein Maximum von 180.000 Euro jährlich pro Beschäftigtem.

Es besteht also ein positiver Zusammenhang zwischen dem Umsatzzuwachs und der Zahl der Beschäftigten in den Unternehmen (Tab. 4.5). Dasselbe gilt für die Fahrzeuge, die sich im Besitz der Unternehmen befinden.

Denn die Betriebe, die über einen größeren Fahrzeugpark verfügen, haben auch die höchsten Umsatzzahlen, die wiederum auf einen hohen Geschäftsumfang hindeuten (Tab. 4.6).

Rapportando, invece, l'entità del fatturato aziendale al numero di addetti, le imprese minori generano una produttività "pro-capite" tra i 60 e 90 mila euro all'anno; viceversa le imprese maggiori – oltre i 7 dipendenti – grazie ad una maggiore redditività del fattore lavoro superano i 100 mila euro pro-capite fino ad un massimo, per le aziende maggiori di 10 dipendenti, di 180 mila euro per addetto all'anno.

Si registra, dunque, una correlazione positiva tra la crescita del fatturato ed il numero degli addetti impiegati dalle imprese (tab. 4.5), così come con il numero di veicoli posseduti; infatti, le imprese che dispongono di un parco veicolare più esteso concentrano i valori massimi di fatturato che indicano la presenza di elevati volumi di attività (tab. 4.6).

Im Jahr 2002 erzielter Umsatz in je tausend Euro Fatturato in migliaia di Euro nel 2002	Fuhrpark Parco circolante					Antworten insgesamt Totale risposte
	von 1 bis 3 da 1 a 3	von 4 bis 6 da 4 a 6	von 7 bis 10 da 7 a 10	von 11 bis 20 da 11 a 20	über 20 più di 20	
da 0 a 50 von 0 bis 50	12,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
da 51 a 100 von 51 bis 100	32,5%	4,5%	11,1%	0,0%	0,0%	29,3%
da 101 a 200 von 101 bis 200	36,1%	13,6%	0,0%	0,0%	0,0%	32,8%
da 201 a 500 von 201 bis 500	17,5%	36,4%	33,3%	0,0%	0,0%	18,8%
più di 500 über 500	1,3%	45,5%	55,6%	100,0%	100,0%	7,9%
Antworten insgesamt Totale risposte	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Die Erfordernisse der Unternehmen

5 Le esigenze delle imprese

Die Marktentwicklung beim Lastwagen-transport und die möglichen Veränderungen, von der die Branche in der nächsten Zukunft betroffen sein könnte, stellen die Unternehmen vor nicht unbedeutende Probleme. Die Auswirkungen der Marktliberalisierung eröffnen Eingriffsmöglichkeiten und neue Gelegenheiten, können aber auch bereits erreichte Positionen und Erträge aus konsolidierten Positionen gefährden.

In diesem Zusammenhang sind eine Reihe von Informationen über die Ansichten der Transportunternehmer zu den Gelegenheiten aufgelistet, die sich ergeben können aus:

- Kombiverkehr;
- Marktliberalisierung;
- Gefahrguttransport.
- L'evoluzione del mercato dell'autotrasporto ed i possibili mutamenti che potranno interessare il settore nel prossimo futuro pongono problemi non indifferenti alle imprese. Gli effetti indotti dalla liberalizzazione del mercato, infatti, aprono spazi d'intervento e offrono nuove opportunità, ma possono minacciare posizioni già acquisite e rendite di posizioni consolidate.
- A tale proposito sono state raccolte una serie di informazioni sulle opinioni formulate dagli operatori dell'autotrasporto in ordine alle opportunità offerte dal:
- trasporto combinato;
- liberalizzazione del mercato
- trasporto di merci pericolose.

Der Kombiverkehr

5.1 Il trasporto combinato

Die Existenz von Frachtschlagplätzen und Güterzentren sowie Logistikplätzen stellt einen wichtigen Qualifizierungs- und Rationalisierungsfaktor für den Lastwagentransport dar.

Derzeit bleibt jedoch die Nutzung dieser Infrastrukturen eher begrenzt und sporadisch, obwohl 46,7% der befragten Unternehmen Interesse an der Verwirklichung neuer Zentren und Dienstleistungen gezeigt haben, die zur Erleichterung der Beförderungstätigkeiten, der Zusammenführung und Aufteilung, der Lagerung und Aufbewahrung der Güter dienen sollen.

Nur auf Landesebene resultiert ein gewisses Maß der Inanspruchnahme dieser Strukturen, allerdings nicht regelmäßig. Während nämlich 87,3% der befragten Unternehmen erklären, innerhalb der Provinz wenigstens ein Mal die Umschlagzentren und Abladeplätze genutzt zu haben, nimmt dieser Prozentsatz auf nationalem Gebiet stark ab (39%), um schließlich im Ausland seinen Tiefpunkt zu erreichen (9,3%).

Wie zu erwarten war, nimmt der Nutzungsgrad der auf Gütertausch und Logistikfähigkeit spezialisierten Infrastrukturen mit zunehmender Unternehmensgröße und Anzahl der Fahrzeuge im Besitz eines Unternehmens zu.

Dies ist durch die Tatsache belegt, dass sich unter den regelmäßigen Nutzern der Güterzentren und Frachtschlagplätze auf nationalem Gebiet nur 2,7% der befragten Unternehmen mit einem Beschäftigten ergeben, aber 20% der Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten. Noch deutlicher fällt dieser Unterschied aus, wenn man die Inanspruchnahme der

L'esistenza di interporti, centri merci, ed aree attrezzate per la logistica rappresenta un importante fattore di qualificazione e razionalizzazione per il comparto dell'autotrasporto.

Tuttavia, allo stato attuale, il grado di utilizzazione di tali infrastrutture resta piuttosto limitato e sporadico, sebbene il 46,7% delle imprese intervistate ha dimostrato interesse alla realizzazione di nuovi centri attrezzati di servizi, per facilitare le operazioni di spedizione, compattamento e parcellizzazione delle merci, di deposito e conservazione.

Solamente a livello provinciale risulta un qualche livello di utilizzazione di tali strutture, sebbene non abituale. Infatti, mentre l'87,3% delle imprese intervistate dichiara di aver utilizzato in ambito provinciale, almeno per una volta, i centri intermodali e gli scali merci, tale percentuale si abbassa consistentemente sul territorio nazionale (39%), per toccare il minimo nell'ambito dei paesi esteri (9,3%).

Come era lecito attendersi il livello di utilizzazione delle infrastrutture specializzate per l'interscambio e le operazioni logistiche cresce con l'aumentare della dimensione aziendale e del numero di veicoli posseduti.

Ciò è dimostrato dal fatto che chi usa abitualmente i centri merci e gli interporti sul territorio nazionale, rappresenta il 2,7% delle aziende intervistate con un solo addetto ma raggiunge il 20% nelle imprese con più di 10 addetti.

Il dato risulta ancora più marcato facendo riferimento all'utilizzazione delle strutture all'estero dove si passa dallo 0% (piccole imprese) al 17,6% (grandi imprese).

Per quanto riguarda l'utilizzo del trasporto combinato, solamente 32 aziende (pari al 7,1% del totale) hanno dichiarato di ricorrervi. Tra l'altro, la gran parte di esse (72%) lo utilizza solo per percentuali modeste (inferiore al 20%) rispetto al totale delle merci trasportate.

Strutturen im Ausland betrachtet, wo die Nutzungsspanne zwischen 0% für die kleinen Unternehmen und 17,6% für die großen Unternehmen liegt.

Per sei aziende, invece, il traffico di merci effettuato con il combinato risulta superiore al 50% della rispettiva attività (vedi la tabella 5.1).

Welcher Prozentsatz von der Gesamtmenge der vom Unternehmen transportierten Waren?

<i>In che percentuale rispetto al totale delle merci trasportate dall'impresa?</i>	Absolute Werte Valori assoluti	Prozentwerte Valori percentuali
5	7	21,9%
10	11	34,4%
15	2	6,3%
20	3	9,4%
30	2	6,3%
40	1	3,1%
50	1	3,1%
60	1	3,1%
70	4	12,5%
Insgesamt Totale	32	100,0%

Den Kombiverkehr nutzen nach eigenen Angaben nur 32 der befragten Unternehmen (7,1% von allen). Der Großteil von diesen Unternehmen nutzt ihn außerdem nur für bescheidene Prozentanteile (weniger als 20%) an der Gesamtmenge der transportierten Güter. Für 6 Unternehmen hingegen stellt der Gütertransport per Kombiverkehr mehr als 50% der jeweiligen Tätigkeit dar (siehe Tab. 5.1).

Das wichtigste Merkmal scheint daher in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass mit wachsender Unternehmensgröße und daher auch wachsendem Umsatz der Betriebe die Neigung zum Kombiverkehr ebenfalls zunimmt. Die Entwicklung des internen Zusammenhalts und der Organisation der Unternehmensstrukturen wird daher von der Tendenz begleitet, mit neuen Betriebsarten zu experimentieren, für die im Übrigen auch besondere Fahrzeuge und Strukturen benötigt werden, also auch ausreichende Möglichkeiten zum Einsatz finanzieller Mittel.

Principale caratteristica del fenomeno risulta costituita dal fatto che la propensione al trasporto combinato cresce con l'aumentare delle dimensioni aziendali e conseguentemente del fatturato delle imprese. Infatti, allo sviluppo dei livelli di coesione ed organizzazione della struttura aziendale si accompagna la predisposizione a sperimentare modalità di gestione più innovative, per le quali peraltro servono particolari veicoli e strutture, quindi un'adeguata capacità di spesa.

Per l'appunto, si passa dal 4,9% delle aziende con un solo addetto (10 aziende su 203 complessive), al 7,5% delle imprese con tre addetti (4 aziende), per arrivare al 13,6% delle imprese con oltre 10 addetti (3 aziende). Per le aziende con un numero di addetti compreso tra 7 e 10, si arriva al 23% (6 aziende).

Per quanto riguarda, invece, le motivazioni che inducono le 418 imprese a non utilizzare il trasporto combinato, il principale motivo risulta dovuto alla sua non

▲
Tabelle | Tab. 5.1

Prozentuale Verteilung für die Inanspruchnahme des Kombiverkehrs

Distribuzione percentuale di utilizzo dei trasporti combinati

Die Neigung zum Kombiverkehr ist daher bei 4,9% der Unternehmen mit nur einem Beschäftigten (10 von insgesamt 203 Unternehmen) vorhanden, gegenüber 7,5% bei den Betrieben mit 3 Beschäftigten (4 Unternehmen) und 13,6% bei den Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten (3 Unternehmen). Für Betriebe mit einer Beschäftigtenzahl zwischen 7 und 10 erreicht der Wert 23% (6 Unternehmen).

Bei den Beweggründen, die 418 Unternehmen dazu geführt haben, den Kombiverkehr nicht in Anspruch zu nehmen, ist das wichtigste genannte Motiv seine Unerschwinglichkeit für die Durchführung der entsprechenden Tätigkeiten (81,9%). Als weitere Gründe geben 27,9% der Unternehmen an, über keine geeigneten Ausrüstungen zu verfügen.

Es scheint daher, dass der mögliche Markt für den Straße-Schiene-Verkehr auf ein Fünftel der Unternehmen beschränkt wäre, auch wenn man die Verwirklichung spezieller Strukturen (Logistikzentren und Frachtschlagplätze) fördern und den Unternehmen eine weiter verbreitete Ausstattung mit Fahrzeugen und Ausrüstungen ermöglichen würde, die für effizientere Innovationen in den Bereichen Transport und Logistik geeignet wären.

Hinsichtlich der Opportunität, den Kombiverkehr zu nutzen, nannten die Unternehmen als positive Aussichten: eine anzunehmende Verbesserung der Verkehrsflüsse im Straßenverkehr (91,3%), weniger Stress für die Fahrer (79,9%), geringere Unfallgefahr (56,1%).

Die Unternehmen schätzen den Kombiverkehr wenig oder gar nicht lohnend ein im Bezug auf den Preis (78,9%), die Regelmäßigkeit der Lieferungen (65,6%), die größere Schnelligkeit (63,9%), die Verlässlichkeit bei der Ablieferung (62,4%), dem geringeren Diebstahlrisiko (61,6%), der besseren Garantien für den Transport bestimmter Lebensmittel (54,7%), eine bessere Nutzung der logistischen Dienstleistungen (51,6%).

essenzialità ai fini dello svolgimento delle rispettive attività (81,9%); tra le altre motivazioni, il 27,9% delle imprese lamentano una mancanza di attrezzature idonee.

Sembrerebbe dunque che il mercato potenziale del trasporto intermodale sia ridotto ad un quinto delle imprese, qualora si desse modo di incrementare la realizzazione di strutture dedicate (basi logistiche ed interporti) nonché di consentire alle imprese una più diffusa dotazione di veicoli ed attrezzature idonee alle più efficaci innovazioni trasportistiche e logistiche.

Infine, circa l'opportunità dell'utilizzo del trasporto combinato gli aspetti ritenuti maggiormente convenienti dalle imprese sono risultati: un presumibile miglioramento nella circolazione stradale (91,3%), una minor fatica per i conducenti (79,9%), una minore possibilità di incidenti (56,1%).

Viene altresì giudicato dalle imprese per nulla o poco conveniente il trasporto combinato in relazione al prezzo (78,9%), alla regolarità delle consegne (65,6%), alla maggiore velocità (63,9%), all'affidabilità nella resa della merce (62,4%), al minor rischio di furto (61,6%), alla maggiore garanzia per il trasporto di alcuni generi alimentari (54,7%), ad una migliore utilizzazione dei servizi logistici (51,6%).

5.2

Die Liberalisierung
des Marktes

La liberalizzazione
del mercato

Die Einführung der Normativen zur Liberalisierung des europäischen Marktes im Lastwagentransport hat das Ergreifen von Maßnahmen unaufschiebbar gemacht, die auf die Neuorganisation und Modernisierung der Branche abzielen. Zur Angleichung der Angebotsstruktur an die Erfordernisse, die durch die internationale Konkurrenz bedingt sind und die notwendigen Maßnahmen für die Wiederbelebung der lokalen Unternehmen betreffen, so zeigt die Tabelle 5.2, hat die Forderung nach steuerlichen Erleichterungen zur Reduzierung der Arbeitskosten den größten Anklang gefunden (für 91,8% der Unternehmen eine sinnvolle bis sehr gute Maßnahme).

L'introduzione delle normative sulla liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto di merci ha reso improcrastinabile la necessità di avviare interventi finalizzati alla riorganizzazione ed alla modernizzazione del settore.

Al fine di adeguare il sistema d'offerta alle esigenze imposte dalla concorrenza internazionale, circa le azioni da intraprendere per il rilancio delle imprese locali, la Tab. 5.2 evidenzia come il provvedimento che ha riscontrato i maggiori favori si riferisce alla richiesta di riduzioni fiscali per abbattere il costo del lavoro (giudicato abbastanza e molto convenienti per il 91,8% delle imprese).

Verteilung der Unternehmen nach Bewertung der Wirksamkeit folgender Maßnahmen für die Wiederbelebung der Unternehmen und zur Abwehr der ausländischen Konkurrenz im Rahmen der Liberalisierung des europäischen Transportmarktes

Distribuzione delle imprese secondo valutazione sull'efficacia dei seguenti provvedimenti per il rilancio delle imprese e la difesa dalla concorrenza estera nell'ambito della liberalizzazione del mercato europeo del trasporto

Tabelle | Tab. 5.2

	Anreize für den Zusammenschluss der Unternehmen (Konsortien, Genossenschaften)			Anreize für den Kombitransport (für diejenigen, die geeignete Mittel für den Kombiverkehr nutzen)			Reduzierung der Arbeitskosten (Reduzierung der Sozialbeiträge etc.)			Intensivierung der Gebietsorganisation durch Frachturnschlagplätze, Güterzentren etc			Intensifizierung all'organizzazione sul territorio attraverso interporti e centri merci etc..			Andere		
	abs. Wert	Wert in %		abs. Wert	Wert in %		abs. Wert	Wert in %		abs. Wert	Wert in %		abs. Wert	Wert in %		abs. Wert	Wert in %	
	val. ass.	val. perc.li		val. ass.	val. perc.li		val. ass.	val. perc.li		val. ass.	val. perc.li		val. ass.	val. perc.li		val. ass.	val. perc.li	
überhaupt nicht sinnvoll per nulla conveniente	14	3,5%		17	4,3%		7	1,8%		6	1,5%		0	0,0%				
wenig sinnvoll poco conveniente	73	18,2%		103	25,8%		26	6,5%		48	12,0%		0	0,0%				
ziemlich sinnvoll abbastanza conveniente	214	53,2%		215	53,8%		112	28,1%		196	49,0%		0	0,0%				
sehr sinnvoll molto conveniente	101	25,1%		65	16,3%		254	63,7%		150	37,5%		1	100,0%				
Insgesamt Totale complessivo	402	100%		400	100%		399	100%		400	100%		1	100%				

Die Notwendigkeit, die Organisation der Logistik auf dem Territorium durch den Bau von Frachtschlagplätzen und Güterzentren zu implementieren, wird von 86,5% der Unternehmen positiv bewertet, während die Notwendigkeit, Formen des Zusammenschlusses zwischen den Unternehmen zu fördern (Konsortien, Genossenschaften) von 78,3% der Betriebe zustimmend bewertet wird. Anreize für den Kombiverkehr fordern schließlich 70,1% der Unternehmen.

Im Hinblick auf die von den Unternehmen bereits eingeführten oder kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen zur Sicherung einer zufrieden stellenden Positionierung auf dem Markt erklärten nur 34 Unternehmen bzw. 7,9% der Betriebe, die auf diese Frage geantwortet haben, dass sie konkrete Maßnahmen ergriffen haben oder ergreifen wollen, um ihr Angebotsniveau zu verbessern und anzupassen.

Nach Maßgabe der möglichen Mehrfachantworten der Unternehmen betreffen die wichtigsten der bereits durchgeführten oder häufiger zu ergreifenden Initiativen vor allem die Förderung der Konsortienbildung mit anderen italienischen Unternehmen, die im Ausland tätig sind (41,2%), die Anpassung des Personalbestands durch die Einstellung neuer Fahrer (26,5%), die Möglichkeit der Bildung von Konsortien mit ausländischen Unternehmen (23,5%) und die Eröffnung von Filialen im Ausland (11,8%).

L'esigenza di implementare l'organizzazione della logistica sul territorio attraverso la realizzazione di interporti e centri merci viene giudicata positivamente dall'86,5% delle aziende, mentre la necessità di incentivare forme di aggregazione tra le imprese (consorzi, cooperative) riceve un parere favorevole dal 78,3% delle stesse. Infine il 70,1% delle imprese richiedono un aumento degli incentivi per il trasporto combinato.

Circa le possibili azioni realizzate o da attivarsi a breve termine dalle aziende del settore per garantirsi un posizionamento soddisfacente sul mercato, solamente 34 imprese, pari al 7,9% di quelle che hanno risposto al quesito, hanno dichiarato di aver avviato o di pensare di attivare effettivi interventi concreti per migliorare ed adeguare i propri livelli di offerta.

Sulla base delle possibili risposte multiple delle aziende interessate, le principali iniziative realizzate o da realizzarsi con maggiore frequenza, hanno riguardato soprattutto la promozione di consorzi insieme ad altre imprese italiane presenti all'estero (41,2%), l'adeguamento degli organici tramite l'assunzione di nuovi conducenti (26,5%), la possibilità di consorziarsi con imprese straniere (23,5%), l'apertura di filiali all'estero (11,8%).

Der Gefahrguttransport

5.3 Il trasporto di merci pericolose

Der Gefahrguttransport stellt für die Lastwagentransportbranche in der autonomen Provinz Bozen eine Marktnische mit sehr begrenztem Umfang dar (betrifft nur 9 Unternehmen bzw. 2% der Auswahl).

Es handelt sich um eine Branche mit hohem Spezialisierungsgrad, sowohl was den Geschäftsumfang angeht, als auch im Hinblick auf die beförderten Gütertypologien (vier von fünf Unternehmen haben erklärt, Produkte zu transportieren, die zu einer einzigen ADR-Gefahrenklasse gehören).

Bei der Betrachtung der gefahrenen Kilometer ergab sich, dass ein Unternehmen seine Tätigkeit in einem Umkreis von 200 km durchführt, bei drei Betrieben sind es 500 km, bei einem weiteren über 500 km.

Diese Entfernungen schlagen sich in Herkunft und Zielort der Gefahrgüter nieder. Bezüglich der Herkunft ist zu sagen, dass zwei Unternehmen ihre Tätigkeit innerhalb der Provinz durchführen, zwei Unternehmen im restlichen Italien und ein Unternehmen im restlichen Italien und im Ausland. Die Zielorte liegen für 3 Unternehmen innerhalb der Provinz, für ein Unternehmen auch im restlichen Italien und für ein Unternehmen im restlichen Italien und im Ausland.

Den Kombiverkehr nimmt nach eigenen Erklärungen nur ein Unternehmen für den Gefahrguttransport in Anspruch. Schließlich erklären alle fünf Unternehmen, dass sie für den Gefahrguttransport einen Gefahrgutbeauftragten mit endgültiger Bescheinigung nominiert haben.

L'attività di trasporto di merci pericolose rappresenta per il settore dell'auto-transporto della Provincia autonoma di Bolzano una nicchia di mercato estremamente ridotta (riguarda solamente nove imprese del campione pari al 2%).

Si tratta di un settore ad elevato grado di specializzazione, sia in riferimento al volume di attività, sia alle tipologie merceologiche trasportate (ben quattro aziende, sulle cinque che hanno risposto in merito, dichiarano di trasportare prodotti appartenenti ad un'unica classe "ADR").

Per quanto riguarda le distanze chilometriche percorse, un'azienda esercita la sua attività entro i 200 km, tre aziende entro i 500 km, una azienda oltre i 500 km.

Tali distanze si ripercuotono sull'origine e sulla destinazione delle merci pericolose. Con riferimento all'origine, due aziende esercitano la propria attività all'interno della provincia, due aziende nel resto d'Italia, una azienda divide la propria attività tra il resto d'Italia e l'estero. Per quanto concerne invece la destinazione, tre aziende si limitano all'ambito provinciale, una azienda esercita anche nel resto d'Italia, una azienda svolge la propria attività tra il resto d'Italia e l'estero.

Circa l'utilizzazione del trasporto intermodale nell'ambito del trasporto di merci pericolose, solamente una azienda dichiara di ricorrere a tale modalità di trasporto.

Infine, tutte e cinque le aziende dichiarano di aver nominato un consulente per il trasporto di merci pericolose, con certificato definitivo.

Gebietsanalysen und Gebietsvergleiche

6 **Analisi e confronti territoriali**

Die Südtiroler Unternehmen im nationalen Kontext

Le imprese altoatesine nella realtà nazionale

6.1

Zur Ermittlung der wichtigsten Merkmale der Gütertransportunternehmen in der autonomen Provinz Bozen wurde eine Reihe von Vergleichen auf größeren Gebietsmaßstäben durchgeführt, wobei die Daten aus der im Jahr 2000 durchgeführten ministeriellen Umfrage über den italienischen Lastwagentransport herangezogen wurden, und zwar mit Bezug auf die geographische Einheit des Nordostens (Trentino-Südtirol, Venetien, Friaul-Julisch-Venetien, Emilia Romagna; Auswahl: 2.951 Unternehmen) und auf das gesamte Staatsgebiet (ausgewogene Stichprobe von 11.050 Unternehmen).

Betriebsorganisation

Die Unternehmen in der autonomen Provinz Bozen sind durchschnittlich circa 13 Jahre alt, in der Mehrzahl wurden sie in den 90er Jahren gegründet (62%). Eine beschränkte Anzahl sind Traditionsunternehmen, wobei nur 2,9% aller Betriebe seit mehr als 30 Jahre in der Branche tätig sind. Auf nationaler Ebene haben die Betriebe hingegen ein Durchschnittsalter von 17 Jahren (15 Jahre im Nordosten), wobei eine deutliche Mehrheit in den 70er und 80er Jahren gegründet wurde (59,9%). Es gibt außerdem eine beträchtliche Anzahl von Traditionsunternehmen (24,8%).

Das Einzelunternehmen als Rechtsform (64%) findet effektiv, wenn auch mit etwas geringeren Werten, sowohl auf nationaler Ebene (70,2%) als auch im Vergleich mit dem Nordosten (72,1%, Schaubild 6.1) Bestätigung.

Al fine di individuare le caratteristiche maggiormente significative delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi della Provincia autonoma di Bolzano, si è proceduto ad eseguire una serie di confronti su scale territoriali maggiori, utilizzando i dati derivanti dall'Indagine ministeriale sull'autotrasporto italiano (condotta nell'anno 2000), sia con riferimento all'area geografica del Nord-Est (Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia-Giulia, Emilia-Romagna; campione di 2.951 aziende), sia all'intero territorio nazionale (campione proporzionale di 11.050 aziende).

Organizzazione aziendale

Le imprese della Provincia autonoma di Bolzano presentano un'età media di circa 13 anni, risultano in maggioranza costituite negli anni '90 (62%) con una limitata presenza di imprese storiche (solamente il 2,9% esercita l'attività da più di trent'anni).

Al contrario, a livello nazionale si ha un'età media di 17 anni (15 anni per il Nord-Est) con una netta prevalenza di imprese costituite negli anni '70 e '80 (59,9%) ed una significativa presenza di imprese storiche (24,8%).

Il ricorso alla forma giuridica della ditta individuale (64%), trova effettivo riscontro, seppur su valori leggermente inferiori, sia con riferimento al dato rilevato su scala nazionale (70,2%), sia a quello relativo al Nord-Est (72,1%, Graf. 6.1).

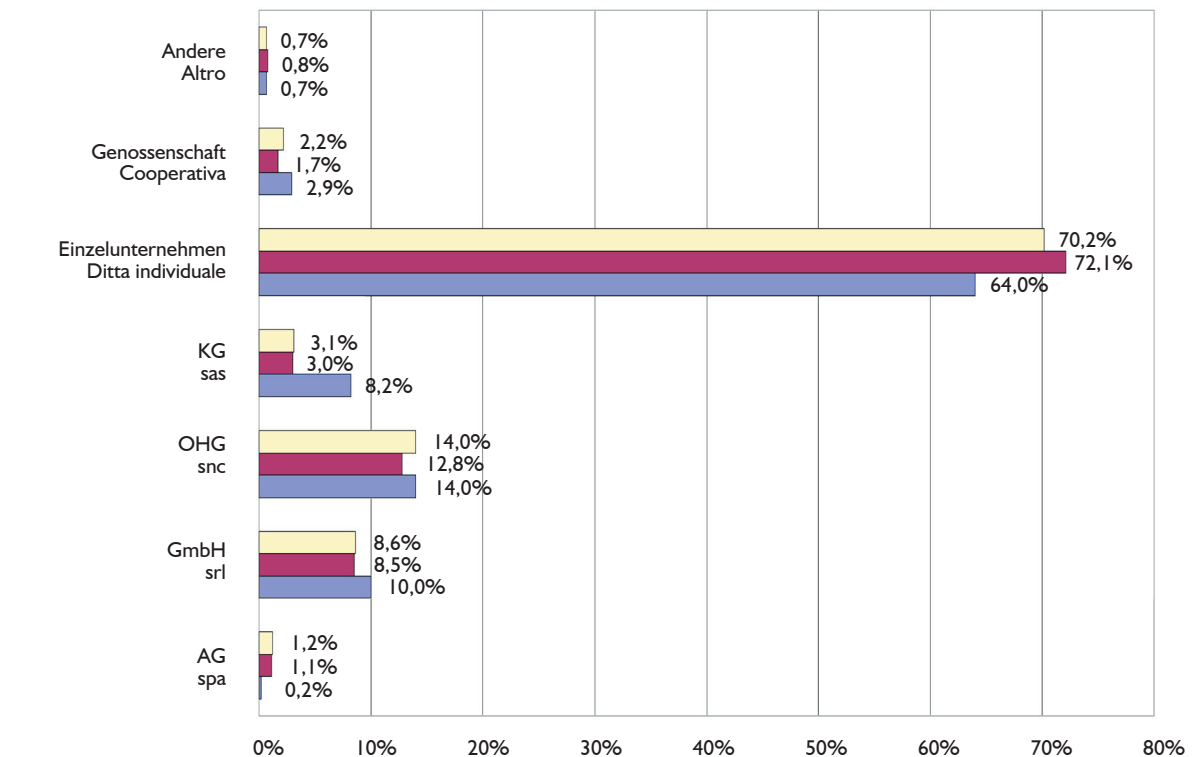


Schaubild | Graf. 6.1
Rechtsform der Unternehmen nach geographischer Einteilung (Wert in %)
Forma giuridica delle imprese per ripartizione geografica (val. %)

Italien
Italia
Nord-Ost
Nord-Est
Südtirol
Alto Adige

Die Differenz in diesem Fall wird durch das häufigere Vorkommen etwas stärker strukturierter und komplexerer Gesellschaftsformen kompensiert: Bei der GmbH sind es 10% im Vergleich zu 8,6% auf nationaler Ebene und bei der KG 8,2% gegenüber 3,1% auf nationaler Ebene.

Bei der Untersuchung der Betriebe nach ihrer Größe, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, weisen die Südtiroler Unternehmen einen Mittelwert von 3,3 auf, gegenüber einem Wert von 5,3 auf nationaler Ebene und 5,1 im Nord-Osten. Daraus ergibt sich, wie das Schaubild 6.2 zeigt, dass die Unternehmen in Südtirol zu 4/5 aus maximal 3 Beschäftigten bestehen, während dies auf nationaler Ebene auf circa 2/3 der Betriebe zutrifft. Die Unternehmen weisen außerdem eine begrenzte Beteiligung an genossenschaftlichen oder ähnlichen Formen auf. Obwohl der Nord-Osten das Gebiet mit dem höchsten Anteil an Unternehmen ist,

Questa differenza viene compensata da una presenza superiore di alcune forme societarie più articolate e complesse, quali le SRL (10% rispetto all'8,6% nazionale) e le SAS (8,2% contro il 3,1%).

Esaminando le aziende dal punto di vista dimensionale, in relazione al numero degli addetti le imprese altoatesine presentano in media un numero di addetti pari a 3,3 rispetto al dato nazionale di 5,3 e di 5,1 per il Nord-Est. Conseguentemente, come mostrato dal Graf. 6.2, le imprese dell'Alto Adige risultano costituite da un massimo di tre addetti per i 4/5 del settore rispetto ai circa 2/3 registrati a livello nazionale.

Le imprese mostrano, inoltre, una limitata partecipazione a forme consortili o similari; infatti, sebbene l'area territoriale del Nord-Est risulti quella con la più alta presenza di imprese appartenenti a consorzi od associazioni a livello

die zu Konsortien oder Vereinigungen auf nationaler Ebene gehören (25,5%), beteiligen sich nur 16,4% der Südtiroler Unternehmen im Vergleich zu 19,7% auf nationaler Ebene.

Bei der Ausrüstung mit telematischen Geräten hingegen zeigt sich für die Unternehmen der autonomen Provinz Bozen ein sehr positiver Anhaltspunkt im Vergleich zur nationalen Lage. Denn die für den Nord-Osten registrierten Werte, die im Schnitt bereits höher sind als die nationalen, resultieren für die Südtiroler Unternehmen verdoppelt; sie verfügen zu 83,3% über ein Faxgerät und zu 71,3% über Computer gegenüber 41,8% und 26,8% für diese beiden Ausrüstungen auf nationaler Ebene.

Insgesamt ergibt sich auf Landesebene das Bild einer relativ jungen Branche, mit kleinen Unternehmen und folglich mit besonders einfachen Formen der Betriebsorganisation. Dies weist auf einen hohen Grad der Aufstückelung des Angebotes hin und folglich ein erhebliches Maß an Konkurrenz.

nazionale (25,5%), solamente il 16,4% delle imprese altoatesine vi partecipa rispetto al 19,7% registrato su base nazionale.

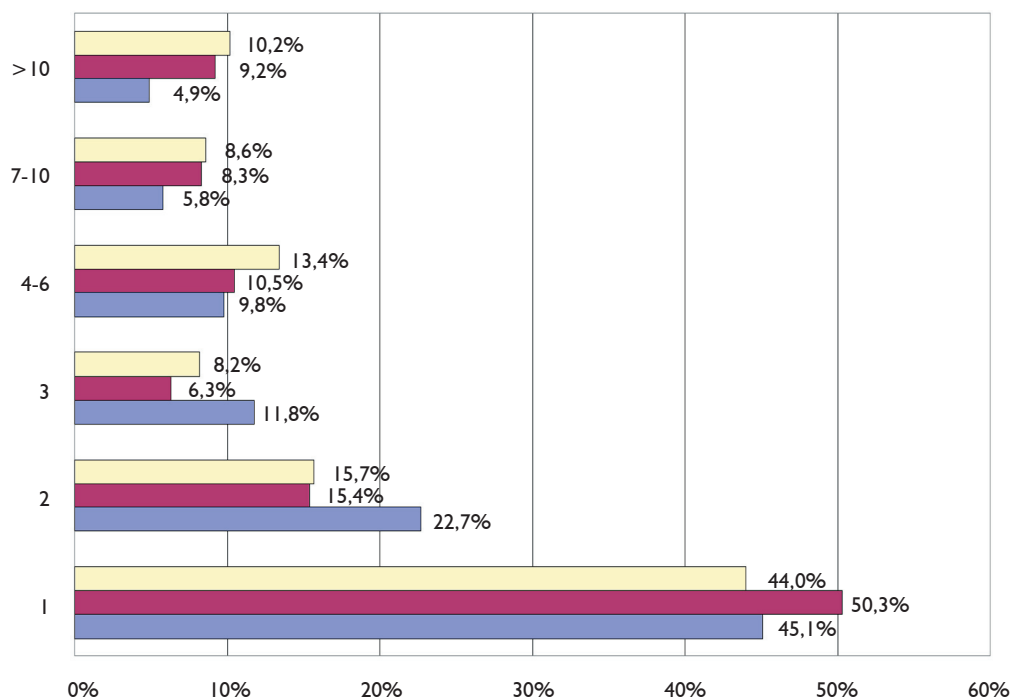
Infine, esaminando la dotazione di strumenti telematici emerge per le imprese della Provincia autonoma di Bolzano un dato ampiamente positivo rispetto alla situazione nazionale. Infatti, i valori registrati nel Nord-Est, mediamente superiori a quelli nazionali, risultano anche raddoppiati dalle imprese altoatesine che dispongono di fax per l'83,3% e di computer per il 71,3% contro il 41,8% ed il 26,8% a livello nazionale.

In definitiva, emerge un settore caratterizzato a livello provinciale da imprese relativamente giovani, di piccole dimensioni e conseguentemente strutturate su forme gestionali particolarmente semplici; tutto ciò indica la presenza di un elevato grado di polverizzazione dell'offerta e conseguentemente di un notevole livello di concorrenza.

Unternehmen nach Beschäftigtenzahl bei geographischer Einteilung (Wert in %)

Imprese secondo numero di addetti per ripartizione geografica (val. %)

Schaubild | Graf. 6.2



Fuhrpark

Die Kennzeichnung von Unternehmen mit kleinen Dimensionen kommt in den Werten zum Ausdruck, welche die Ausstattung mit Fahrzeugen betreffen. Gegenüber einer zahlenmäßigen Konsistenz des Fahrzeugparkes von 5,54 Einheiten pro Betrieb auf nationaler Ebene und 5,10 für den Nord-Osten verfügen die Südtiroler Transportunternehmen im Schnitt über 2,84 Fahrzeuge.

Jedoch handelt es sich um die am wenigsten veralteten Fuhrparke insgesamt (Durchschnittsalter 6,0 Jahre gegenüber den 7 Jahren im Nord-Osten und vor allem den 8,5 Jahren auf nationaler Ebene), die im Jahre 2002 durchschnittlich 84.570 km gefahren sind; dieser Wert ist höher als der entsprechende für den Nord-Osten (81.880 km im Jahr 1998) und auch höher als der für die nationale Ebene (80.430 km pro Fahrzeug für 1998). Das Schaubild 6.3 zeigt, wie fast die Gesamtheit der Südtiroler Unternehmen, die über nicht mehr als 3 Fahrzeuge verfügen (87,6%), sich darin deutlich von den auf nationaler Ebene und den auf Makroebene (Nord-Osten) erhobenen Werten abheben.

Parco veicolare

La caratteristica di imprese di piccole dimensioni trova effettivo riscontro nei valori riguardanti la dotazione veicolare. Al riguardo, a fronte di una numerosità del parco circolante nazionale pari a 5,54 unità per azienda (5,10 per il Nord-Est), le imprese dell'Alto Adige dispongono in media di 2,84 mezzi.

Tuttavia, si tratta di uno dei parchi veicolari meno vetusti in senso assoluto (età media di 6,0 anni rispetto ai 7 del Nord-Est e soprattutto agli 8,5 anni del dato nazionale), che hanno percorso nel 2002 un numero medio di km pari a 84.570; si tratta di un valore superiore sia con riferimento al Nord-Est (81.880 km percorsi nel 1998) sia al dato nazionale (80.430 km a veicolo nel 1998).

Il Graf. 6.3 evidenzia come la quasi totalità delle imprese altoatesine avendo in dotazione non più di 3 mezzi (87,6%) si discostano fortemente dai valori registrati a livello nazionale e di macro area (Nord-Est).

Italien
Italia

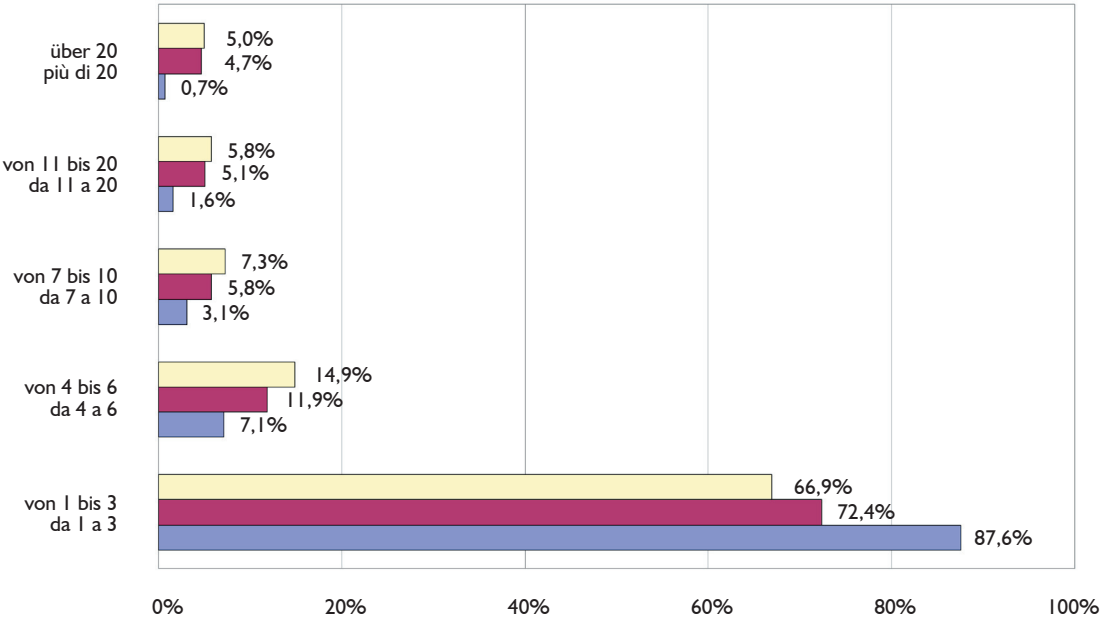
Nord-Ost
Nord-Est

Südtirol
Alto Adige

Anzahl von Fahrzeugen im Besitz der Unternehmen nach geographischer Einteilung (Wert in %)

Numero veicoli posseduti dalle imprese per ripartizione geografica (val. %)

Schaubild | Graf. 6.3



Gleichzeitig sind die Unternehmen mit einer hohen Anzahl an Fahrzeugen (über 10) sehr marginal (2,3% gegenüber 10,8% auf nationaler Ebene).

Eine letzte Bestätigung der begrenzten Unternehmensgröße findet sich im territorialen Bereich, in dem die Unternehmen ihre Tätigkeit bei der Bewegung von Gütern entwickeln.

Denn die Hälfte aller von Südtiroler Unternehmen gefahrenen Kilometer wird im Landesgebiet gefahren, während sowohl im regionalen als auch auf nationalen Bereich weniger gefahren wird (-5,5% im Vergleich zur nationalen Ebene).

Die Tätigkeit der Unternehmen

Auf der Grundlage der Gütertypologien, die transportiert werden, ist es möglich, einige typische Besonderheiten für die Südtiroler Unternehmen abzuleiten. Insbesondere zeigt sich, wie Schaubild 6.4 verdeutlicht, dass der Transport von landwirtschaftlichen Produkten, von Holz, von Textilwaren, von Papier und Druckerzeugnissen, im wechselseitigen Bezug mit der lokalen Wirtschafts- und Produktionsstruktur, die tragende Säule der gesamten Branche darstellt, wobei eine Güterbewegung im doppelten Umfang der nationalen Vergleichsgröße erreicht wird.

Auf der anderen Seite, vielleicht auch wegen der geringeren Bevölkerungsdichte, sind die Werte für den Transport von Baumaterialien, Brennstoffen, Lebensmitteln und anderen gewerblichen Erzeugnissen wesentlich niedriger, sowohl gegenüber dem Nord-Osten als auch im Vergleich zur nationalen Vergleichsgröße.

Ein Aspekt, der den auf nationaler Ebene vorherrschenden Tendenzen diametral entgegenläuft, ist hingegen die Inanspruchnahme von spezifischen langfristigen Handelsabkommen durch die Südtiroler Unternehmen.

Allo stesso tempo le imprese caratterizzate da un elevato numero di veicoli (oltre 10), sono estremamente marginali (2,3% rispetto al 10,8% a livello nazionale).

Infine, un'ultima conferma sulla ridotta dimensione aziendale trova dimostrazione nell'ambito territoriale in cui le imprese svolgono la propria attività di movimentazione delle merci. Infatti, circa la metà dei km percorsi dalle imprese altoatesine risulta ricompreso nel rispettivo territorio provinciale, mentre si ha una minore percorrenza da parte delle medesime, sia in ambito regionale che nazionale (-5,5% rispetto al dato nazionale).

L'attività delle aziende

In considerazione della tipologia di merce trasportata risulta possibile desumere alcune peculiarità tipiche per le imprese dell'Alto Adige.

Nello specifico, come mostrato dal Graf. 6.4, emerge come, correlandosi alla struttura economica e produttiva locale, il trasporto di prodotti agricoli, del legno e manufatti in legno, di prodotti tessili, della carta e stampa, costituiscono l'asse portante dell'intero settore, raggiungendo una movimentazione doppia rispetto al dato nazionale.

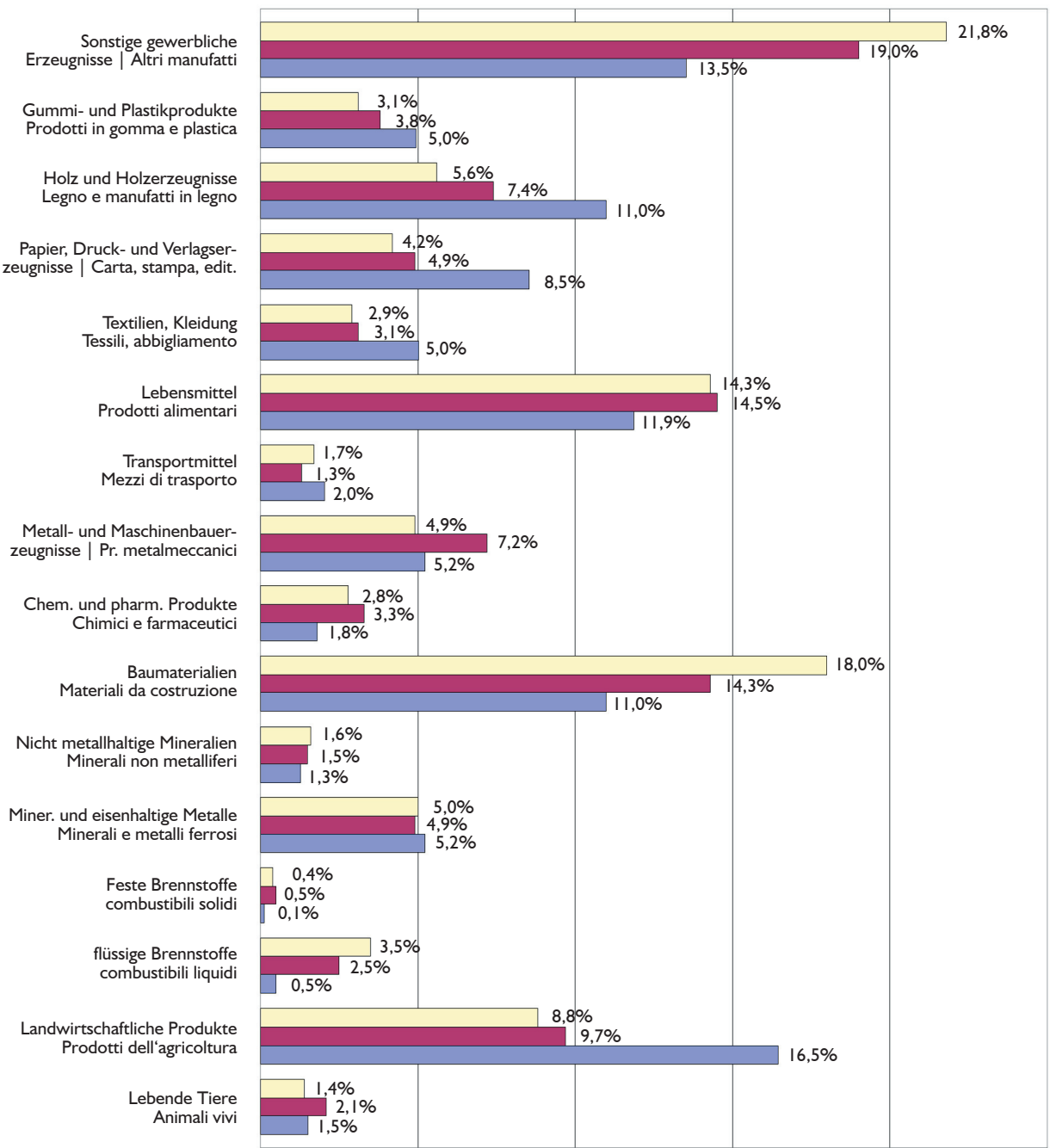
D'altro canto, forse anche in virtù della più limitata densità abitativa, il trasporto di materiali da costruzione, di combustibili, di prodotti alimentari e di altri manufatti, presentano valori decisamente inferiori sia rispetto al Nord-Est sia con riferimento al dato nazionale.

Aspetto completamente in controtendenza rispetto alla situazione nazionale, risulta invece quello caratterizzato dal ricorso da parte delle imprese dell'Alto Adige ad accordi commerciali specifici di lunga durata per lo svolgimento delle rispettive attività.

Kategorien der transportierten Waren nach geographischer Einteilung (Wert in %)
Categorie merceologica trasportate per ripartizione geografica (val. %)

Schaubild | Graf. 6.4

Italia Nord-Ost Nord-Est Südtirol Alto Adige



Fast 70% der Südtiroler Unternehmen haben erklärt, diese Handelsabkommen für ihre Tätigkeit zu benutzen, im Vergleich zu 28% bei den Unternehmen des Nord-Ostens und 25% auf nationaler Ebene.

Bei der Betrachtung des Prozentsatzes an Leerrückfahrten von allen durchgeführten Fahrten stellen die Südtiroler Unternehmen eine bessere Organisation ihrer Tätigkeit unter Beweis: 39,4% der Südtiroler Unternehmen führen alle 4 Fahrten eine Leerrückfahrt durch, im Vergleich zu 33,3% im Nord-Osten und 31,4% im nationalen Durchschnitt. Gleichzeitig führen 46,8% der Südtiroler Unternehmen bei mehr als 50% aller Fahrten Leerrückfahrten durch, im Vergleich zu 54,2% im Nord-Osten und 58,3% auf nationaler Ebene.

Schließlich zeigen die Südtiroler Unternehmen eine geringe Neigung, für ihre Dienstleistung Qualitätszertifikate zu erhalten. Nur 9% der Unternehmen haben erklärt, dass sie diese Requisiten besitzen, die wegen der erhöhten Anforderungen bei den Qualitätsstandards unerlässlich geworden sind, gegenüber mehr als 22% der Unternehmen im Nord-Osten und mehr als 30% im nationalen Durchschnitt.

Infatti, quasi il 70% delle imprese altoatesine ha dichiarato di ricorrere a tali accordi commerciali rispetto al 28% delle imprese del Nord-Est ed al 25% di quelle nazionali.

Esaminando l'indicatore della percentuale dei ritorni a vuoto sul totale dei tragitti effettuati, le imprese altoatesine evidenziano una migliore organizzazione della propria attività: il 39,4% delle imprese dell'Alto Adige effettuano ritorni a vuoto ogni 4 viaggi, rispetto al 33,3% del Nord-Est ed al 31,4% della media nazionale. Allo stesso tempo, il 46,8% delle aziende della Provincia di Bolzano effettuano ritorni a vuoto per più del 50% dei viaggi effettuati, contro il 54,2% del Nord-Est ed il 58,3% del dato nazionale.

Infine, le imprese altoatesine mostrano una scarsa propensione ad ottenere certificazioni di qualità del servizio prestato. Nel caso specifico, solamente il 9% delle aziende ha dichiarato di possedere tali requisiti, divenuti indispensabili in virtù dell'innalzamento degli *standard* qualitativi dei servizi prestati, a fronte di oltre il 22% delle imprese del Nord-Est e di oltre il 30% della media nazionale.

Wirtschaftliche und finanzielle Aspekte

Schaubild 6.5 zeigt, dass die kleineren Südtiroler Unternehmen durchschnittlich geringere Betriebskosten aufweisen als die Unternehmen auf nationaler Ebene. Denn 83,2% der Südtiroler Unternehmen haben erklärt, Kosten von weniger als 200.000 Euro aufgebracht zu haben, während andererseits die Unternehmen, die Kosten von mehr als 500.000 Euro getragen haben, gerade mal 3,6% von allen darstellen, gegenüber 9,8% im Nord-Osten und 9,3% auf nationaler Ebene. Der wichtigste Ausgabenposten beim Lastwagentransport sind der Ankauf von Kraftstoffen, Öl und Reifen (29,6% für die Südtiroler Unternehmen und 32,6% auf nationaler Ebene), gefolgt von den Ausgaben für Steuern (20,3% für die Unternehmen in Südtirol, gegenüber 13% im nationalen Durchschnitt). Die Personalausgaben (Löhne und Sozialbeiträge) stellen hingegen für die Südtiroler Unternehmen nur 9% der aufgewendeten Kosten dar, dank der begrenzten Beschäftigtenzahl, im Vergleich zu 17,4% für den Nord-Osten und 15,8% auf nationaler Ebene.

Aspetti economici e finanziari

Come evidenziato dal Graf. 6.5, le imprese altoatesine - più piccole - registrano mediamente costi d'esercizio inferiori rispetto al dato nazionale. Infatti, l'83,2% delle aziende dell'Alto Adige hanno dichiarato di aver sostenuto costi inferiori ai 200 mila euro; al contrario, le imprese che hanno sostenuto costi superiori ai 500 mila euro rappresentano appena il 3,6% rispetto al 9,8% del Nord-Est ed al 9,3% del dato nazionale.

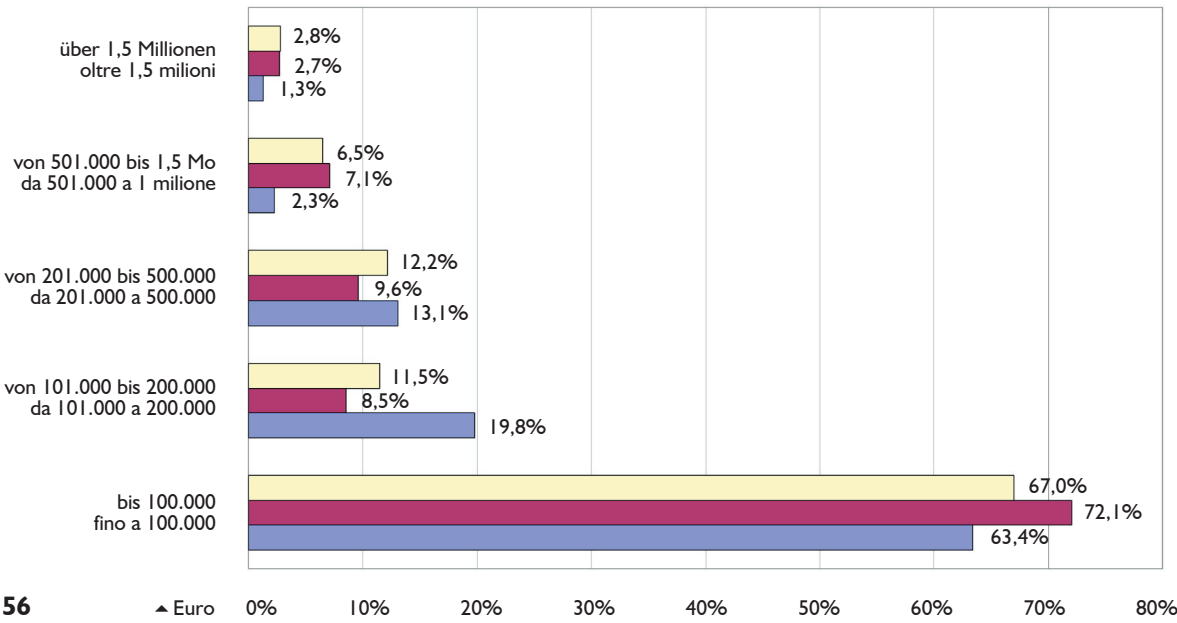
La principale voce di spesa del settore dell'autotrasporto risulta costituita dalla spesa per carburanti, olii e gomme (29,6% per le imprese alto atesine e 32,6% a livello nazionale), seguita da quella relativa alle imposte (20,3% per le imprese dell'Alto Adige rispetto al 13% della media nazionale).

Le spese relative al costo del personale (salari e contributi previdenziali) rappresentano, invece, per le imprese alto atesine solamente il 9% dei costi sostenuti, in virtù del limitato numero di addetti presenti, rispetto al 17,4% emerso per l'area del Nord-Est ed al 15,8% del dato nazionale.

Im Jahre 2002 von den Unternehmen getragene Kosten nach geographischer Einteilung (Wert in %; die Daten für Italien und den Nord-Osten beziehen sich auf 1998)

Costi sostenuti nel 2002 dalle imprese per ripartizione geografica (val. %; i dati relativi all'Italia ed al Nord-Est si riferiscono al 1998)

Schaubild | Graf. 6.5



Bei den Investitionen, die im letzten Triennium getätigt wurden, liegen die Unternehmen in der autonomen Provinz Bozen exakt auf derselben Linie, die auch für den Nord-Osten ermittelt wurde, das heißt, sie zeigen auf nationaler Ebene mit 46% der Betriebe, die erklärt haben, im untersuchten Zeitraum investiert zu haben, eine stärkere Neigung zu Investitionen als sie mit 42,8% der Unternehmen auf nationaler Ebene anzutreffen ist.

Wenn man schließlich die Umsatzzahlen vergleicht, so zeigt das Schaubild 6.6 den Umstand auf, dass das begrenzte Vorkommen von großen Unternehmen im Untersuchungsgebiet² insgesamt im Schnitt niedrige Umsatzniveaus erzeugt; nur etwa 7% der Unternehmen übertrifft die Schwelle von 500.000 Euro, während es auf nationaler Ebene 13% der Unternehmen sind.

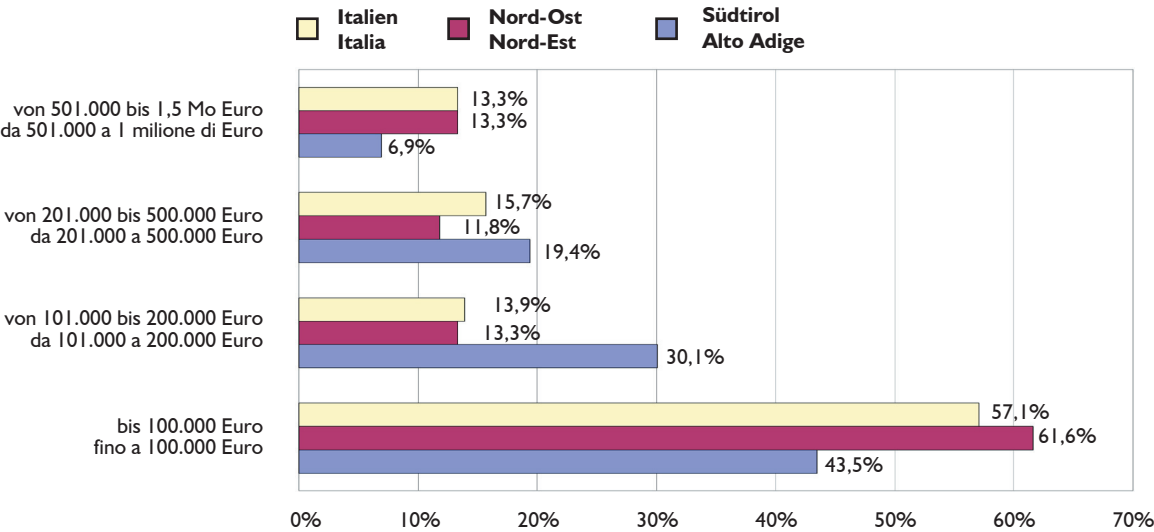
Per quanto riguarda gli investimenti effettuati nell'ultimo triennio, le imprese della Provincia autonoma di Bolzano mostrano, perfettamente in linea con quanto emerso per il Nord-Est, una maggiore propensione alla loro realizzazione, con il 46% delle aziende che hanno dichiarato di aver effettuato investimenti nel periodo considerato rispetto al 42,8% registrato su base nazionale.

Infine, confrontando i valori relativi al fatturato, il Graf. 6.6 rimarca il fatto che la limitata presenza di grandi imprese nell'area oggetto d'indagine² determina complessivamente livelli di fatturato mediamente bassi; solamente il 7% circa delle aziende riesce a superare la soglia dei 500 mila euro a fronte di oltre il 13% delle imprese a livello nazionale.

Verteilung der Unternehmen nach Umsatz, der im letzten Triennium erzielt wurde und nach geographischer Einteilung (Wert %; die Daten für Italien und den Nord-Osten beziehen sich auf 1996-1998; die Daten für Südtirol beziehen sich auf den Zeitraum 2000-2002)

Distribuzione delle imprese per fatturato realizzato nell'ultimo triennio e per ripartizione geografica (val. %; i dati relativi all'Italia ed al Nord-Est si riferiscono al 1996-1998; i dati relativi all'Alto Adige si riferiscono al periodo 2000-2002)

Schaubild | Graf. 6.6



2. Ausgenommen FERCAM und wenige andere, s. Einleitung

2. Al netto della FERCAM e poche altre, cfr. premessa

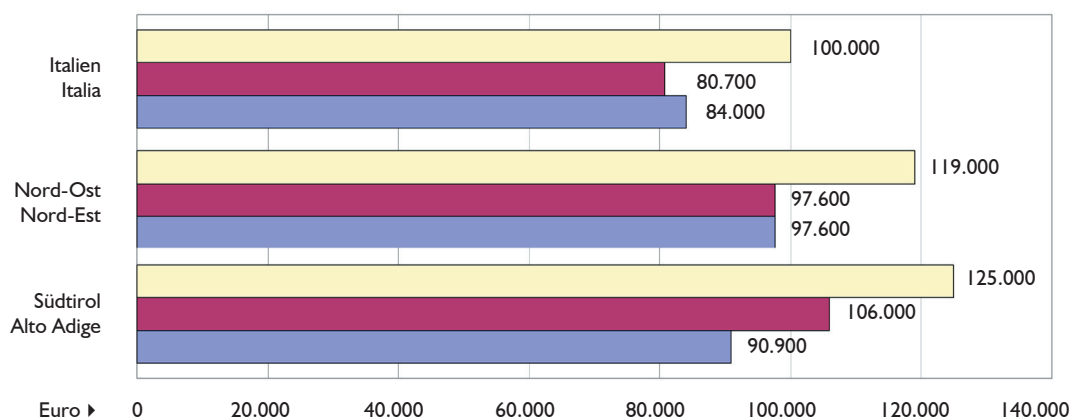


Schaubild | Graf. 6.7

Einheitsindikatoren für die Ertragsfähigkeit nach geographischer Einteilung (Mittelwerte in Euro)

Indicatori unitari di redditività per ripartizione geografica (valori medi in euro)

Umsatz / Beschäftigt
Fatturato / Addetto

Umsatz / Fahrzeug
Fatturato / Veicolo

Umsatz / 100.000 km
Fatturato / 100.000 km

Bei der Betrachtung einiger Indikatoren, die den Umsatz betreffen, zeigt das Schaubild 6.7 ein besseres Abschneiden für die Südtiroler Unternehmen.

Die Indikatoren für das Verhältnis zwischen Umsatz und einzelner Beschäftigter, einzelner Fahrzeug und gefahrenen Kilometern zeigen das Erreichen von mittleren Einheitswerten, die entschieden höher liegen als die für die nationale Ebene ermittelten.

In diesem Zusammenhang ergibt sich ein Unterschied von über 8% gegenüber der nationalen Vergleichsgröße in Hinsicht auf den Umsatz pro einzelner Beschäftigter und pro einzelner Fahrzeug, während das Verhältnis zwischen Umsatz und gefahrenen Kilometern um 25% höher ausfällt als auf nationaler Ebene.

Kombiverkehr und Liberalisierung des Marktes

Die Nutzung von Transportinfrastrukturen wie Frachtumschlagplätze, Güterzentren und Logistikbereiche durch die Lastwagentransportbranche zum Zwecke einer stärkeren Qualifizierung und Rationalisierung des Angebotes ist insgesamt ziemlich begrenzt und erfolgt nur sporadisch.

Trotzdem weisen die Südtiroler Unternehmen Nutzungsgrade und ein entsprechendes Interesse auf, die über dem nationalen Durchschnitt liegen. Knapp 4 von 6 Unternehmen erklären, übereinstimmend mit dem Wert für den Nord-

Considerando invece alcuni indici relativi al fatturato, il Graf. 6.7 evidenzia una migliore performance per le imprese altoatesine. Infatti, gli indicatori relativi al rapporto tra fatturato e singolo addetto, singolo veicolo e chilometraggio effettuato mostrano il raggiungimento di valori medi unitari decisamente superiori rispetto a quelli rilevati su base nazionale.

Per l'appunto si registra una differenza, rispetto al dato nazionale, di oltre l'8% in relazione al fatturato per singolo addetto e per singolo veicolo, mentre il rapporto tra fatturato e chilometri percorsi risulta superiore di ben il 25%.

Trasporto combinato e liberalizzazione del mercato

L'utilizzazione di infrastrutture trasportistiche quali interporti, centri merci ed aree attrezzate per la logistica, ai fini di una maggiore qualificazione e razionalizzazione dell'offerta, risulta complessivamente assai limitato e sporadico da parte del comparto dell'autotrasporto.

Tuttavia le imprese altoatesine presentano livelli di utilizzazione e di relativo interesse superiori alla media nazionale. Al riguardo, quasi 4 aziende su 6 dichiarano un qualche livello di utilizzo di tali strutture sul territorio italiano, in linea con il valore registrato per il Nord-Est e nettamente superiore a quanto risultante nel riepilogo nazionale (21,3%).

Osten, einen gewissen Nutzungsgrad dieser Strukturen innerhalb Italiens, der erheblich höher liegt als der Wert, der sich auf nationaler Ebene ergibt (21,3%). Ebenso zeigen die Südtiroler Unternehmen mehr Interesse (10% mehr als im nationalen Durchschnitt) an der Verwirklichung von Güterzentren und ähnlichen Strukturen.

Die begrenzte Größe der Unternehmen in der autonomen Provinz Bozen bedingt hingegen zusammen mit einer in der Folge geringeren Ausstattung mit Fahrzeugen und Ausrüstungen und wegen des Begleitumstandes einer ungleichmäßigen Verteilung der Umschlagstrukturen über das gesamte Staatsgebiet, eine geringere Quote von Unternehmen, die den Kombiverkehr nutzen (7,1% gegen 8,1% auf nationaler Ebene).

Wenn man schließlich die möglichen Politiken untersucht, die eingeleitet werden könnten, um den Auswirkungen aus den Bestimmungen über die Liberalisierung des europäischen Marktes im Gütertransportbereich aktiv zu begegnen, ergibt sich für den nationalen Rahmen, aber noch mehr für die Südtiroler Unternehmen, ein beunruhigendes Bild.

92,1% der Südtiroler Unternehmen haben erklärt, keinerlei Maßnahme ergriffen zu haben, im Vergleich zu 85,7% auf nationaler Ebene. Bezüglich der Art von Maßnahmen, die eingeleitet wurden, um die Positionierung des eigenen Unternehmens auf dem Markt zu verbessern, spiegeln diese die Ergebnisse aus der nationalen Umfrage wider, das heißt, die Bemühung sich mit italienischen Unternehmen im Ausland oder mit ausländischen Unternehmen zu verbünden und neue Fahrer einzustellen.

Dasselbe gilt für die möglichen Maßnahmen zur Wiederbelebung der Unternehmen: steuerliche Erleichterungen zur Reduzierung der Arbeitskosten (mehr als 90% der Unternehmen); Notwendigkeit, Formen der Zusammenschlüsse zwischen den Unternehmen (etwa 80%) zu fördern.

Allo stesso modo le imprese dell'Alto Adige (10% in più della media nazionale) mostrano un maggiore interesse alla realizzazione di centri merci e di strutture simili.

Il contenuto livello dimensionale delle imprese della Provincia autonoma di Bolzano, con una conseguente minore dotazione veicolare e di attrezzature, accompagnato dalla non omogenea distribuzione sull'intero territorio nazionale delle strutture intermodali, determinano, invece, una minor quota di aziende dedite al trasporto combinato (7,1% contro l'8,1% nazionale).

Infine, esaminando le possibili politiche da attivare al fine di contrastare attivamente gli effetti indotti dalle normative sulla liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto di merci, emerge un quadro nazionale - ma ancor di più per le imprese dell'Alto Adige - poco rassicurante.

Il 92,1% delle imprese altoatesine ha dichiarato di non aver attivato alcuna iniziativa in merito rispetto all'85,7% su base nazionale. Con riferimento alla tipologia degli interventi avviati per migliorare il posizionamento della propria impresa sul mercato, questi ricalcano quanto emerso dall'indagine nazionale, ovvero la ricerca di: consorziarsi con imprese italiane presenti all'estero, con imprese straniere e di nuovi conducenti.

Così come per i provvedimenti ipotizzati per il rilancio delle imprese: riduzioni fiscali per abbattere il costo del lavoro (per oltre il 90% delle aziende), necessità di incentivare forme di aggregazione tra le imprese (circa l'80%).

Stärken und Schwächen

6.2 Elementi di forza e di debolezza

Zusammenfassend lässt sich nach der Gegenüberstellung mit der ministeriellen Umfrage sagen: Es haben sich Parameter und Informationen ergeben, welche die strukturellen und organisatorischen Besonderheiten der Südtiroler Unternehmen in einer Weise aufzeigen, die es erlaubt, den Zustand ihres Tätigkeitsgebietes zu bewerten.

So hat sich im Lastwagentransport der Typus eines jungen Unternehmens herausgeschält, mit relativ strukturierter Gesellschaftsform und kleinen Dimensionen, sowohl im Hinblick auf die Anzahl der Beschäftigten, als auch was den betriebs-eigenen Fuhrpark angeht.

Die "Jugendlichkeit" der Unternehmen, die sich zumindest im Vergleich zum nationalen Durchschnittsalter zeigt, lässt zugleich die Feststellung einer Reihe von wichtigen Charakteristiken zu, nämlich: eine größere Bereitschaft zur Flexibilität, eine große betriebliche Dynamik sowie eine stärkere Neigung zur Innovation und zur Technologie, alles Faktoren, die im modernen globalen Markt unerlässlich sind.

Es ist kein Zufall, dass die Südtiroler Unternehmen im Vergleich zum nationalen Durchschnitt eine bessere Ausstattung mit telematischen Geräten (Computer, Fax etc.) und einen relativ neuen Fahrzeugpark haben (6 Jahre im Durchschnitt im Vergleich zu 8,6 Jahren auf nationaler Ebene), ebenso eine stärkere Neigung zu betrieblichen Investitionen, ein stärker ausgeprägtes Bewusstsein hinsichtlich der Nützlichkeit der logistischen Strukturen und der Frachturnschlagzentren für die korrekte Ausübung ihrer Tätigkeit und eine stärker strukturierte und komplexere Gesellschaftsform (GmbH und KG)

In conclusione, dal confronto con l'indagine ministeriale, sono emersi parametri ed informazioni tali da delineare le peculiarità strutturali ed organizzative delle imprese altoatesine, in maniera da poter valutare lo stato di salute in cui si trova ad operare il settore.

È emersa la presenza di un'impresa di autotrasporto giovane, strutturata su forme societarie relativamente articolate e dal ridotto livello dimensionale sia in termini di numerosità degli addetti sia del parco veicolare posseduto.

La relativa "giovinezza" delle aziende – almeno rispetto all'età media nazionale – consente di individuare una serie di importanti caratteristiche, quali: una maggiore predisposizione verso la flessibilità, una grande dinamicità aziendale ed una maggiore tendenza verso l'innovazione e la tecnologia, tutti fattori indispensabili nel moderno mercato globale.

Non a caso le aziende altoatesine presentano, rispetto alla media nazionale, una superiore dotazione di strumenti telematici (computer, fax, ecc.), un parco veicolare relativamente più nuovo (6 anni di media contro gli 8,6 della media nazionale), una maggiore propensione agli investimenti aziendali, una maggiore consapevolezza sull'utilità rappresentata dalle strutture logistiche e dai centri intermodali per il corretto svolgimento della propria attività, ed una strutturazione societaria più articolata e complessa (s.r.l. e s.a.s.) rispetto alla generalizzata diffusione della ditta individuale.

Inoltre, trattandosi di aziende in evoluzione è presumibile un loro futuro sviluppo verso posizioni più mature e consolidate tali da garantire una tendenziale crescita complessiva del settore in esame.

im Vergleich zur allgemeinen Verbreitung des Einzelunternehmens.

Da es sich außerdem um aufstrebende Unternehmen handelt, ist eine zukünftige Entwicklung in Richtung von besser ausgereiften und konsolidierten Positionen wahrscheinlich, die tendenziell geeignet sind, das Wachstum in der gesamten Branche zu garantieren.

Das wichtigste Merkmal der Gütertransportunternehmen in der autonomen Provinz Bozen hingegen, nämlich die begrenzten Dimensionen, reflektiert die größere nationale Problematik der Branche.

Die Südtiroler Unternehmen sind durch eine durchschnittliche Beschäftigtenzahl von 3,3 gegenüber 5,3 auf nationaler Ebene gekennzeichnet; dazu kommen 2,84 Fahrzeuge gegenüber 5,54 im nationalen Durchschnitt.

Aus all dem ergeben sich eine Reihe von Betrachtungen über die Problematiken der Branche.

Die begrenzten Dimensionen der Betriebe bedeuten mehr Schwierigkeiten für die Unternehmen, angemessene Stufen der Rentabilität und folglich der Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen (vor allem gegenüber den ausländischen Unternehmen), auch wenn die wirtschaftlichen Indikatoren für die Südtiroler Unternehmen eine höhere Vergütung in Form des Umsatzes pro Beschäftigtem, pro Fahrzeug und im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometern vorweisen.

Folglich müssen sich die Unternehmen mit einer starken internen Konkurrenz auseinandersetzen, die sich aus der übermäßigen Aufstückelung des Angebotes ergibt. Daraus folgt in begrenztem Umfang eine Beteiligung an genossenschaftlichen oder ähnlichen Formen, woraus sich wiederum eine Vergütung der ausgeübten Tätigkeit ergeben kann, die nicht in vollem Maße den potenziellen Werten des Marktes entspricht.

Riguardo, invece, alla principale caratteristica delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi della Provincia autonoma di Bolzano, ovvero il limitato livello dimensionale delle stesse, tale aspetto contraddistingue la maggiore problematica nazionale del settore.

Infatti, le imprese altoatesine risultano caratterizzate da una presenza media di 3,3 addetti rispetto ai 5,3 registrati a livello nazionale, a cui risultano associati 2,84 mezzi veicolari contro i 5,54 del dato nazionale.

Da tutto ciò scaturiscono una serie di considerazioni sulle problematiche che investono il settore.

Il ridotto dimensionamento aziendale determina, infatti, una maggiore difficoltà delle imprese a raggiungere adeguati livelli di redditività e conseguentemente di competitività nel comparto dell'autotrasporto (soprattutto nei confronti delle imprese straniere), sebbene gli indicatori economici mostrino per le imprese altoatesine una maggiore remunerazione in termini di fatturato per singolo addetto, per singolo veicolo ed in relazione al chilometraggio effettuato.

In conseguenza di ciò le imprese si trovano a dover far fronte ad una forte concorrenza interna dovuta all'eccessiva polverizzazione dell'offerta, a cui fa seguito una limitata partecipazione a forme consortili o similari, da cui può scaturire una remunerazione dell'attività svolta non perfettamente in linea con i valori potenziali del mercato.

Per far fronte a ciò le imprese dell'Alto Adige ricorrono all'utilizzazione di accordi commerciali specifici di lunga durata con i relativi committenti, in maniera tale da assicurarsi una qualche stabilità temporale di commesse, ed allo stesso tempo ricercare la minore percentuale possibile di ritorni a vuoto al fine di ottimizzare i viaggi.

Um diesen Umständen zu begegnen, greifen die Unternehmen in Südtirol auf den Einsatz von spezifischen langfristigen Handelsabkommen mit den jeweiligen Auftraggebern zurück. Damit sichern sie sich eine gewisse zeitliche Auftragsstabilität und versuchen, im Sinne einer optimalen Nutzung der Fahrten, den Prozentsatz der Leerrückfahrten so klein wie möglich zu halten. Es ergibt sich aus dieser Situation eine starke Bindung der Gütertransportunternehmen an die wichtigsten wirtschaftlichen Tätigkeitsbereiche, die das produzierende Gewerbe in Südtirol kennzeichnen, das heißt Agrarprodukte, Textilwaren, Holzprodukte und Papierprodukte. Die begrenzte Unternehmensgröße bedingt schließlich:

- eine geringere Neigung der Unternehmen, auf das Phänomen der Transportweitervergabe zurückzugreifen;
- einen Beförderungsbereich, der im Wesentlichen aus der Provinz besteht;
- eine kleinere Anzahl von periodischen Überprüfungen der Fahrzeuge;
- eine geringere Nachfrage nach Qualitätszertifizierung;
- eine geringere Fähigkeit zur Ergreifung von Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den aus der Liberalisierung des Marktes resultierenden Maßnahmen zu begegnen.

Diese Situation entsteht, weil bei Unternehmen mit begrenzten Dimensionen die finanziellen Ressourcen vor allem zur Deckung der Kosten für Instandhaltung und Betrieb der Fahrzeuge bestimmt sind, so dass im Endeffekt keine Kapazitäten für weiterreichende Initiativen vorhanden sind.

Ne deriva, quindi, un forte legame delle imprese di autotrasporto con le principali attività economiche che contraddistinguono il tessuto produttivo altoatesino, vale a dire la produzione di prodotti agricoli, di prodotti tessili, di prodotti legati al legno ed alla carta.

Il ridotto livello dimensionale determina, infine:

- una minore propensione delle aziende a ricorrere al fenomeno della "subvezione";
- un ambito territoriale di trasporto principalmente costituito dalla provincia;
- un minor numero di controlli periodici sui veicoli;
- una minore richiesta della certificazione di qualità;
- una ridotta capacità di attivazione di politiche atte a contrastare le misure derivanti dalla liberalizzazione del mercato.

Questo perché, in presenza di aziende di dimensioni limitate, le risorse finanziarie risultano destinate principalmente alla copertura dei costi relativi alla manutenzione ed all'esercizio dei veicoli, non consentendo, in definitiva, azioni e politiche di più ampio respiro.

7

Glossar

Glossario

A

ADR

Articles Dangereux par Route: Gefahrguttransport auf der Straße.

ANHÄNGER

Fahrzeug ohne Motor (mit Ausnahme des Sattelauflegers) der dazu bestimmt ist, an ein Motorfahrzeug angehängt zu werden.

B

BEGLEITETER INTERMODALER VERKEHR

Transport eines kompletten Straßenfahrzeugverbunds, der vom Fahrzeugführer begleitet wird, mit einer anderen Transportart (z.B. Zug oder Fähre).

A

ADR

Articles Dangereux par Route: Trasporto su strada di merce pericolosa.

AUTOARTICOLATO

Veicolo composto da motrice e semirimorchio. La massima lunghezza consentita nella maggior parte dei paesi europei è di 16,50 m, l'altezza di 4 m ed il peso di 40 t per il tipo a 4 assi, di 44 per il tipo a 5 assi ed oltre.

AUTOPORTO

Infrastruttura al servizio del solo trasporto su strada. Di solito è situato alla frontiera e dispone di aree riservate alle aziende di autotrasporto in conto terzi per la sosta, la presa e la consegna, il consolidamento e il deconsolidamento dei carichi. In particolare, l'attività maggiormente rappresentata è il trasporto di collettame con le connesse funzioni di riordino e smistamento dei colli, più che il deposito e il magazzinaggio. Nella struttura non sono presenti forme di intermodalità; inoltre vengono erogati anche servizi a carattere generale, agli autisti ed ai mezzi, quali ristoranti, banche, autofficine.

AUTOSTRADA VIAGGIANTE

Trasporto di veicoli stradali completi mediante carri ferroviari a pianale ribassato per tutta la loro lunghezza.

AUTOTRENO

Autocarro con rimorchio destinato al trasporto di merci.

F

FAHRZEUG

Verkehrsmittel, das sich bewegen und Personen, Tiere und Sachen transportieren kann.

FIXKOSTEN

Als Fixkosten werden die Kosten definiert, die aufgrund von Veränderungen im Umfang der Bevorratung, der Produktion oder des Verkaufs innerhalb eines bestimmten Zeitraums nicht nennenswert variieren. Sie werden in vollem Umfang vom Unternehmen getragen, auch wenn die Geschäftstätigkeit sich unterhalb des Niveaus bewegt, bei dem die hierfür eingesetzten Anlagen und Strukturen ausgelastet sind. Ein typisches Beispiel sind die Anlagekosten (Abschreibungen), aber auch die Verwaltungskosten, indirekte Personalkosten etc.

FRACHTBEHÄLTER

Ladungseinheit für den Straße-Schieneverkehr, ähnlich wie ein Container, aber mit unterschiedlichen Abmessungen: Länge 2,50 m, Höhe 2,62 m, Länge 7,15 - 12,50 - 13,60 m. Wird im Allgemeinen im Straße-Schieneverkehr benutzt und ist nicht verstärkt.

FRACHTFÜHRER

Transporteur, der mit eigenen oder von ihm betriebenen Verkehrsmitteln den Versand materiell durchführt (dies gilt für den Transporteur im klassischen Sinne, den Stückgutkurier oder den Expressgutkurier).

C

CARRELLO ELEVATORE

Telaio, supporto o dispositivo montato su ruote, azionato a mano o con motore o trainato a rimorchio, adibito al trasporto di materiali.

CASSA MOBILE

Unità di carico per il trasporto intermodale simile ad un container, ma con dimensioni diverse: larghezza 2,50 m., altezza 2,62 m., lunghezza 7,15 - 12,50 - 13,60 m. Generalmente è utilizzata nel trasporto strada-rotaia e non è rinforzata.

COSTI COMMERCIALI

Vi appartengono tutte le voci di costo relative alla commercializzazione del prodotto, come ad esempio: stipendi dei venditori ed oneri accessori; provvigioni; spese di pubblicità; spese promozionali; trasporti di vendita; accantonamento per svalutazione crediti; altri costi commerciali.

COSTI FISSI

Si definiscono "fissi" quei costi che non subiscono alcuna significativa variazione a fronte di cambiamenti, entro un certo intervallo, dei volumi di attività di approvvigionamento, produzione o vendita. Sono interamente sostenuti dall'azienda anche quando l'attività svolta è al di sotto del livello di saturazione degli impianti o delle strutture cui si riferiscono: l'esempio più tipico è costituito dai costi dell'impianto (ammortamenti), ma sono tali anche i costi amministrativi, il personale indiretto ecc.

H

HANDHUBWAGEN

Fahrgestell, Gestell oder Vorrichtung auf zwei Rädern, die von Hand betätigt wird, mit Motor oder als Anhänger, dient dem Materialtransport.

I

INTEGRIERTE LOGISTIK

Der Begriff zeigt die Entwicklung der Industriellen Logistik an, wobei der Begriff Integration unterstreichen soll, dass der Bezug nicht nur der Summe der traditionellen Aktivitäten gilt (Auftragsbearbeitung, Transport, Lagerung etc.), sondern auch einer Managementorientierung, die auf eine systemgebundene Optimierung der Logistikkette abzielt.

INTERMODALE TERMINALS

Haben die Funktion, die Ladungseinheiten von einem Transportmittel zu einem anderen zu übertragen und müssen geeignete Flächen aufweisen, die für den Aufenthalt der Fahrzeuge und das Handling sowohl der Fahrzeuge als auch der Transporteinheiten (Sattelaufleger, Frachtbehälter, Container) dimensioniert und strukturiert sind. Diese Strukturen können direkt von öffentlichen und privaten Unternehmen betrieben werden.

COSTI LOGISTICI

Esistono sei gruppi di costi inerenti le attività logistiche di un'impresa: costi di processazione ordini e dei sistemi informativi; costi del personale; costi di magazzinaggio; costi di mantenimento delle scorte; costi inerenti ai lotti; costi di trasporto e distribuzione.

COSTI VARIABILI

Si considerano costi variabili quelli che variano in modo più o meno proporzionale rispetto alla variazione dei volumi di attività (acquisti, produzione e vendite). Per volumi di attività aziendali si intendono quegli output che, a seconda delle aziende, misurano il livello di occupazione della struttura aziendale. Rappresentano risorse il cui consumo può essere aggiustato per adattarsi alla domanda delle risorse medesime. Quando gli anglosassoni parlano di un sistema a costi variabili parlano di "direct costing".

I

INTERNET

Rete mondiale aperta di telecomunicazione, costituita da numerosissime reti di computer più piccole ed indipendenti tra loro. Ciascuna sottorete comunica interattivamente con il resto della rete mondiale grazie alla condivisione di un certo numero di protocolli di telecomunicazione.

INTERNET

Weltweites offenes Telekommunikationsnetz, das aus vielen kleineren und voneinander unabhängigen Computernetzwerken besteht. Jedes Unter-Netz tritt dank der gemeinsamen Nutzung einer gewissen Zahl von Telekommunikationsprotokollen in interaktive Kommunikation mit dem Rest des World Wide Web.

INTERMODALER TRANSPORT

Überführung eines Gutes unter Nutzung verschiedener Transportarten, aber nur einer Ladungseinheit. Die Ladungseinheit kann ein Straßenfahrzeug sein oder ein intermodale Transporteinheit (Container oder Frachtbehälter oder Sattelaufleger).

K

KLEINFUHRUNTERNEHMER

Begriff, der die kleinen Unternehmen im Straßentransport definiert, die normalerweise aus dem Fahrzeuglenker und Besitzer eines Fahrzeugs bestehen.

KOMBIVERKEHR

Intermodaler Verkehr, dessen europäische Strecken hauptsächlich per Bahn, auf schiffbaren Gewässern oder auf dem Seeweg befahren werden, während die Anfangs- und/oder Endstrecken auf möglichst kurzen Wegen auf der Straße gefahren werden.

L

LOGISTICA INTEGRATA

Il termine indica l'evoluzione della logistica industriale, ove il concetto di integrazione vuole sottolineare che non ci si riferisce alla somma di attività tradizionali (gestione degli ordini, trasporto, stoccaggio, ecc.), ma ad una impostazione manageriale finalizzata ad ottimizzare in maniera sistemica l'insieme della catena logistica.

P

PADRONCINI

Termine che definisce le piccolissime imprese di trasporto su gomma, costituite generalmente dal guidatore-proprietario di un veicolo.

PARTENARIATO (o PARTNERSHIP)

Accordo raggiunto tra due o più soggetti che vengono identificati come "partner", cioè associati, in una determinata attività o nello sviluppo di un progetto comune. La collaborazione tra persone e organizzazioni che lavorano in uno stesso settore ma in Paesi diversi è spesso un pre-requisito per il finanziamento di progetti da parte dell'Unione Europea. Tale collaborazione rafforza infatti la coesione economica e sociale tra i diversi Stati membri e genera un più alto valore aggiunto delle diverse attività.

KOMMERZIELLE KOSTEN

Dazu gehören alle Posten, die zum Vertrieb des Produktes gehören, wie zum Beispiel: Gehälter der Verkäufer und Zusatzspesen; Provisionen; Werbekosten; Kosten der Verkaufsförderung; Verkaufstransporte; Rücklagen für Abschreibungen und Debitoren; sonstige kommerzielle Kosten.

L

LASTZUG

Lastkraftwagen mit Anhänger für den Gütertransport.

LOGISTIKKOSTEN

Es gibt sechs Kostenkategorien, welche die logistischen Tätigkeiten eines Unternehmens betreffen: Kosten der Auftragsbearbeitung und der EDV-Systeme; Personalkosten; Lagerkosten; Kosten für die Vorrathaltung; Kosten für die Warenpartien; Transport- und Verteilungskosten

LOGISTISCHE PLATTFORMEN

Infrastrukturen, in denen hoch entwickelte Logistikdienstleistungen umgesetzt werden. Befinden sich in Einzugsbereichen, in denen sich die Nachfrage nach Transportdiensten konzentriert und sind dafür konzipiert, die Notwendigkeiten von Unternehmen abzudecken, die Logistikdienste als Dienstleistung anbieten, ebenso wie von Unternehmen, die Güter herstellen oder vertreiben und diese Dienste selbst durchführen. Es handelt sich daher um Verarbeitungs- (fast gewerbliche Erzeugung) und Handlingzentren, die geeignet sind, einen hohen Mehrwert für die Güter zu erzeugen.

PIATTAFORME LOGISTICHE

Infrastrukturen in cui sono realizzati servizi di logistica avanzata. Ubicate in bacini di utenza dove si concentra la domanda di servizi logistici, sono destinate a soddisfare le necessità di operatori che offrono servizi logistici terziarizzati, nonché delle aziende che producono o commercializzano beni e che svolgono in proprio questi servizi. Si tratta pertanto di luoghi di lavorazione (quasi-manufacturing) e movimentazione in grado di generare alto valore aggiunto alle merci.

R

RIMORCHIO

Veicolo senza motore (con esclusione del semirimorchio) destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore.

S

SUBVEZIONE

Rapporto che si instaura tra l'impresa esercente l'attività di "Trasporto merci su strada" ed un terzo al quale è commissionato il trasporto od una tratta del medesimo.

P

PARTNERSCHAFT

Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Subjekten, die als „Partner“ angesehen werden, das heißt, sich für eine bestimmte Tätigkeit oder bei der Entwicklung eines gemeinsamen Projektes zusammengeschlossen haben. Die Zusammenarbeit zwischen Personen und Organisationen, die in derselben Branche, aber in verschiedenen Ländern arbeiten, ist häufig eine Voraussetzung für die Finanzierung von Projekten durch die Europäische Union. Denn diese Kooperation stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt zwischen den Mitgliedsstaaten und steigert den Mehrwert der jeweiligen Tätigkeiten.

R

ROLLENDE LANDSTRASSE

Transport von kompletten Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnwaggons mit durchgehendem Flachboden über die gesamte Länge.

S

SATTELZUG

Aus Zugfahrzeug und Sattelaufleger bestehendes Fahrzeug. Die zulässige Gesamtlänge beträgt in den meisten europäischen Ländern 16,50 m, die Höhe 4 m und das Gewicht 40 t für vierachsige bzw. 44 t für Fahrzeuge mit 5 und mehr Achsen.

T

TERMINAL INTERMODALI

Hanno la funzione di trasferire le unità di carico fra i mezzi di trasporto e devono presentare aree adeguate dimensionate e strutturate per la sosta dei mezzi e per la movimentazione sia dei veicoli che delle unità per il carico (semirimorchi, casse mobili, container). Tali strutture possono essere gestite direttamente da società pubbliche e private.

TIR

Acronimo di *Transport Internationaux Routiers*, trasporto internazionale su strada.

TRASPORTO

Trasferimento di persone, animali o cose da un punto di origine ad uno di destinazione, mediante operazioni di viaggio ed operazioni terminali.

TRASPORTO COMBINATO

Trasporto intermodale le cui percorrenze europee si effettuano principalmente per ferrovia, vie navigabili, o per mare, mentre i percorsi iniziali e/o terminali, i più corti possibili, sono realizzati su strada.

T

TIR

Abkürzung für *Transport Internationaux Routiers*, internationaler Straßentransport.

TRANSPORTWEITERVERGABE

Beziehung, die zwischen einem Unternehmen, das den Straßengütertransport ausübt, und einem Dritten entsteht, dem die Beförderung oder eine Teilstrecke dieser Beförderung übertragen wird.

TRANSPORT

Beförderung von Personen, Tieren oder Sachen von einem Ausgangspunkt zu einem Zielpunkt mittels Reise- und Terminaltätigkeiten.

U

UNBEGLEITETER INTERMODALER VERKEHR

Transport von Straßenfahrzeugen oder Teilen dieser Fahrzeuge mit einer anderen Transportart, ohne den Fahrzeugführer.

TRASPORTO INTERMODALE

Trasferimento di una merce che utilizza più modi di trasporto ma con una stessa unità di carico. L'unità di carico può essere un veicolo stradale ovvero una unità di trasporto intermodale (container, o cassa mobile ovvero semirimorchio).

TRASPORTO INTERMODALE ACCOMPAGNATO

Trasporto di un complesso veicolare stradale completo, accompagnato dal conducente, su di un'altra modalità (ad es. treno o traghetto).

TRASPORTO INTERMODALE NON ACCOMPAGNATO

Trasporto di veicoli stradali o di loro parti su di un'altra modalità, senza la presenza del conducente.

V

VEICOLO

Mezzo atto a muoversi e a trasportare persone, animali o cose.

VETTORE

Operatore che effettua materialmente con mezzi di proprietà o gestiti da lui la spedizione (è il caso del trasportatore in senso tradizionale, del corriere - collettamista o espresso).

V

VARIABLE KOSTEN

Als variable Kosten werden diejenigen betrachtet, die mehr oder weniger proportional zur Veränderung des Umfangs der Geschäftstätigkeit variieren (Einkauf, Produktion und Verkauf). Unter Umfang der Geschäftstätigkeit versteht man diejenigen Outputs, die, je nach Unternehmen, den Auslastungsgrad der Unternehmensstruktur erfassen. Sie stellen Ressourcen dar, deren Verbrauch korrigiert werden kann, um sich der Nachfrage nach diesen Ressourcen anzupassen. Im angelsächsischen Sprachgebrauch verwendet man den Begriff „direct costing“, wenn von einem System mit variablen Kosten gesprochen wird.

Z

ZOLLPARKPLATZ

Ausschließlich für den Straßenverkehr konzipierte Infrastruktur. Wird gewöhnlich an Grenzübergängen eingerichtet und verfügt über Stellflächen für die gewerblichen Gütertransportunternehmen, die diese für den Aufenthalt sowie für die Aufnahme und die Auslieferung, die Zusammenstellung und Aufteilung der Ladung nutzen können. Die wichtigste Tätigkeit ist der Stückguttransport mit den dazugehörigen Funktionen der Neuordnung und Aufteilung der Frachtstücke, mehr noch als das Abstellen und die Lagerung. Die Struktur verfügt nicht über intermodale Einrichtungen; hingegen gibt es allgemeine Dienstleistungen für Fahrer und Fahrzeuge wie Restaurants, Banken und Autowerkstätten.

Mehr als in anderen europäischen Ländern ist der gesamte Transportsektor in Italien sehr stark vom Lastwagentransport gekennzeichnet, dessen Bedeutung im Vergleich zu den anderen Transportarten (Bahn und Kabotage) im Verlauf der Jahre immer mehr in den Vordergrund getreten ist.

Der Erfolg ist außer durch die Flexibilität und die kapillare Abdeckung des Territoriums auch durch die Verfügbarkeit der Transportunternehmen bedingt und durch deren Verlässlichkeit insgesamt im Vergleich zu den häufigen Mängeln (bei den Strukturen und der Anpassungsfähigkeit) der alternativen Transportarten.

Ziel dieses Textes ist es, eine Untersuchung über die Gütertransportunternehmen der Provinz Bozen zu veröffentlichen, die wichtigsten Größen zu erfassen und sie mit den regionalen und gesamtstaatlichen Gegebenheiten zu vergleichen.

In Italia, in misura superiore rispetto agli altri Paesi europei, l'intero comparto del trasporto delle merci è caratterizzato dal forte peso dell'autotrasporto, che nel corso degli anni è diventato sempre più preponderante, rispetto alle altre modalità (ferrovie e cabotaggio).

Questo deve il suo successo oltre che alla flessibilità e capillarità sul territorio, alla disponibilità delle imprese, ed anche all'affidabilità complessiva delle spedizioni a fronte delle frequenti mancanze (di strutture, di adattabilità) delle alternative.

L'intento di questa pubblicazione è quello di proporre una sintesi dell'indagine conoscitiva riguardante le imprese di autotrasporto merci in Provincia di Bolzano, di verificare le principali grandezze e di confrontarle con altre realtà regionali e il dato nazionale.