

I TRASPORTI E LA LOGISTICA A BOLOGNA

*Osservatorio sull'economia e il lavoro
in provincia di Bologna. Approfondimento n. 2*

a cura di Tommaso Gennari e Matteo Galloni

settembre 2006

Il presente rapporto è stato curato da Tommaso Gennari e Matteo Galloni con il coordinamento di Cesare Minghini.

Questo rapporto fa parte del progetto continuativo “Osservatorio sull’economia e il lavoro in provincia di Bologna”, che Ires Emilia-Romagna sta realizzando dal 2004, per conto della Camera del lavoro metropolitana di Bologna - CGIL, con la finalità di mantenere una conoscenza aggiornata dell’evoluzione strutturale dei fenomeni economici e del lavoro del territorio in cui opera.

Maggiori informazioni, e tutte le pubblicazioni dell’osservatorio, sono disponibili al sito internet www.ireser.it.

Si ringrazia per la collaborazione prestata il segretario della Filt Lorenzo Mastro.

Si ringrazia l’Ufficio di statistica della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura della provincia di Bologna per i dati relativi all’anagrafe delle imprese.

Indice

1. Sintesi dei risultati.....	p. 5
2. Premessa metodologica.....	8
2.1 Le fonti	
2.2. Il campo di osservazione	

Analisi quantitativa: i dati

3. Il settore dei trasporti e della logistica nel 2005.....	13
3.1. Le imprese di trasporti e logistica nel 2005	
3.2. L'occupazione nelle imprese di trasporti e logistica nel 2005	
4. L'evoluzione del settore dal 1991 al 2005.....	23
4.1. L'occupazione dal 1991 al 2001	
4.2. Le imprese dal 2001 al 2005	
5. Gli infortuni sul lavoro.....	33

Analisi qualitativa: le opinioni degli operatori del settore

6. I punti chiave del settore nelle opinioni di alcuni testimoni privilegiati.....	36
6.1. Le caratteristiche del “settore”	
6.2. Le tipologie aziendali presenti nel mercato	
6.3. Il rapporto tra le aziende: regole e “mercato falsato”	
6.4. Alcuni contesti specifici	
6.5. Problematiche e prospettive	
6.6. Da un caso esemplare a spunti di ulteriore ricerca	

Appendici	44
A. Schede descrittive delle fonti statistiche utilizzate	
B. Tavole statistiche	

1. Sintesi dei risultati

Negli ultimi anni il territorio bolognese ha assistito ad **importanti cambiamenti** nella propria struttura economica, come testimoniato dai dati dei censimenti dell'industria e dei servizi Istat¹.

Si è assistito a fenomeni di redistribuzione spaziale delle attività produttive, in un contesto di emersione sia di fenomeni di esternalizzazione di funzioni non strettamente connesse alla missione principale delle imprese, di implementazione di nuove tecnologie e nascita di nuovi bisogni.

Per definizione, **il trasporto merci e la logistica** svolgono una funzione distributiva e di compensazione territoriale tra produttori da una parte e imprese, grossisti o venditori al dettaglio dall'altra.

In un contesto di modifiche strutturali riguardanti i modi della produzione e del consumo, il settore del trasporto merci e della logistica ha dovuto adeguarsi ai cambiamenti, in realtà acquistando sempre più **centralità e impatto** sui costi finali e sulle caratteristiche qualitative dei prodotti. Anche in un contesto di scarsa crescita economica come quello degli ultimi anni, infatti, le indicazioni provenienti da questo settore segnalano infatti incrementi di attività, anche se segnati da non poche sfide per i risultati economici, l'organizzazione del lavoro e, quindi, per la qualità del lavoro.

Per quanto riguarda gli **aspetti strutturali**, il settore del trasporto merci e della logistica, nel territorio provinciale bolognese, presenta queste caratteristiche salienti:

- un numero complessivo di **occupati dipendenti** stimabile in 15-20.000 unità, in decisa crescita nel decennio 1991-2001
- in termini di dipendenti occupati, una struttura **funzionale equiripartita tra trasporti in senso stretto e attività logistiche collaterali** (movimentazione merci, magazzini, infrastrutture, spedizionieri, ecc.), con una tendenza storica al ridimensionamento del peso del trasporto in senso stretto e all'aumento del peso delle funzioni logistiche
- una quota di **lavoro indipendente** del 22% nel 2001, in tendenza storica calante tra il 1991 e il 2005
- una evidente problematicità in termini di **rischio infortunistico**, evidenziato da rischi di morte e inabilità permanente particolarmente critici
- una spiccata **concentrazione territoriale** delle attività, nelle aree strettamente a ridosso del comune capoluogo, e a nord e a ovest di esso
- un profilo medio dell'occupazione di livello non particolarmente qualificato

Per quanto riguarda alcuni aspetti strutturali degli specifici **settori funzionali**², è possibile fare queste ulteriori specificazioni:

¹ Si veda a proposito "Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna – numero zero", dicembre 2004, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna, consultabile sul sito internet www.ireser.it e "Il censimento dell'industria e dei servizi 2001 – L'evoluzione economica del territorio bolognese nel quadro nazionale e regionale tra il 1991 e il 2001", a cura del Servizio Studi per la programmazione della Provincia di Bologna, consultabile sul sito internet www.atlante.provincia.bologna.it.

² La distinzione qui operata tra settori funzionali è mutuata dalla classificazione Ateco dell'Istat, di cui si parla estesamente nel testo.

- **trasporto su gomma:** settore tradizionalmente dominato dall'occupazione autonoma, vive una tendenza di ridimensionamento di questa componente a favore dell'occupazione dipendente
- **trasporto su ferro:** settore ad occupazione esclusivamente dipendente, nel passato recente ha vissuto un ridimensionamento considerevole di occupazione
- **movimento merci:** settore a prevalente presenza di imprese cooperative, è caratterizzato da una elevata dimensione media di unità locale, ed ad una dinamica occupazionale espansiva
- **gestione infrastrutture:** attività che occupava l'11% dell'occupazione del settore nel 2001, è caratterizzato dalla presenza sia di società di capitale che di ditte individuali; è stato caratterizzato da una forte dinamica occupazionale tra il 1991 e il 2001, e la dimensione media di unità locale nel 2001 era di 11 dipendenti/u.l.
- **magazzinaggio e custodia:** attività che occupava il 4% dell'occupazione del settore nel 2001, è caratterizzato dalla forte presenza di società di capitale; è stato caratterizzato da una buona dinamica occupazionale tra il 1991 e il 2001

Questi aspetti e cambiamenti strutturali interni al settore del trasporto merci e della logistica sono coerenti con i **mutamenti complessivi del contesto economico bolognese**, così come evidenziati dalle precedenti pubblicazioni dell'Osservatorio³:

- la maggiore crescita del lavoro dipendente rispetto a quella del lavoro indipendente,
- la crescita della criticità del lavoro connesse agli infortuni sul lavoro,
- l'esternalizzazione di funzioni di servizio,
- il cambiamento della struttura distributiva al consumo, che ha visto la riduzione del ruolo dei grossisti a favore di un rapporto più diretto tra produttori e dettaglianti, che hanno, da parte loro, ampliato e reso più uniformi le strutture di vendita

Guardando **al presente e al futuro**, è possibile poi individuare alcuni nodi strategici che devono essere affrontati dalle imprese del settore:

- la crescente **polarizzazioni delle funzioni**, che vede da una parte i ruoli più "materiali" del facchinaggio e dei trasporti in senso fisico, e dall'altra le funzioni direzionali e organizzative, che richiedono figure ad elevata specializzazione
- la crescente **competizione tra gli operatori del settore**, spinta dalla ricerca sempre più estrema della riduzione dei costi da parte dei clienti, che tendono ormai, dopo una prima fase di complessiva "esternalizzazione" a ripensare la funzione logistica come maggiormente connessa al valore intrinseco del prodotto
- le scelte imposte dal continuo aumento dei costi del carburante e dalla sempre maggiore congestione di alcuni nodi critici di traffico.

Il punto di partenza, nell'affrontare questi nodi, non può che essere la **struttura organizzativa attuale delle imprese**, che vede:

- la forte presenza di lavoro autonomo scarsamente coordinato, soprattutto nel trasporto su gomma, che può porre limiti all'efficienza del sistema

³ Disponibili sul sito internet www.ireser.it.

- la forte presenza di imprese cooperative, raramente però unite nella gestione organizzativa
- l'esigenza di mettere mano all'organizzazione del lavoro al fine di renderla più adeguata alla complessità dei processi in atto.

In definitiva, nell'affrontare i temi del lavoro nel comparto del trasporto merci e della logistica, e dei settori adiacenti, **il sindacato** si trova di fronte ad un campo di scelte importanti, che sostanzialmente possiamo individuare in tre passaggi principali:

- un continuo **investimento in conoscenza** al fine di comprendere in profondità i cambiamenti e le tendenze in atto e le loro conseguenze sul lavoro
- l'impostazione di uno **schema di relazioni industriali** adeguato alla sfida delle trasformazioni in atto
- l'assunzione nella pratica della **concertazione territoriale** dei temi oggetto del rapporto, che hanno dimostrato una portata maggiore rispetto ai confini del singolo settore in esame.

2. Premessa metodologica

Questo rapporto descrive lo stato e l'evoluzione del settore economico dei trasporti e della logistica in provincia di Bologna, mediante due tipi di fonti:

- le fonti statistiche ufficiali disponibili (analisi quantitativa);
- interviste dirette presso testimoni privilegiati del settore (analisi qualitativa).

2.1. Le fonti

Per quanto riguarda i dati quantitativi, sono state utilizzate 4 fonti:

- l'anagrafe delle imprese della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (Cciaa) della provincia di Bologna;
- l'indagine campionaria sui fabbisogni occupazionali delle imprese Excelsior;
- i Censimenti dell'industria e dei servizi Istat 1991 e 2001;
- i dati sugli infortuni pubblicati dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro - Inail.

L'appendice A a fine testo contiene una scheda descrittiva delle caratteristiche di ognuna di queste fonti⁴.

Nel presentare dati sul settore della logistica e trasporti, dove possibile, è stata adottata una **classificazione ad hoc** che permettesse di individuare le funzioni economiche svolte dall'unità locale o impresa nel modo più consono possibile con i nostri obiettivi conoscitivi.

In Italia tutte le istituzioni attive nel campo dell'economia, al fine di classificare l'attività economica di una entità operativa, utilizzano la **classificazione Ateco**, oggi nella versione Ateco 2002.

La classificazione Ateco 2002 è la versione italiana della classificazione NACE Rev. 1.1 definita in ambito europeo e approvata con Regolamento della Commissione europea n. 29/2002, pubblicato sul Giornale ufficiale delle Comunità europee del 10/1/2002.

Il settore dei trasporti e della logistica, nell'Ateco 2002, ricade nella **sezione I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni"**, che include:

- le attività collegate al trasporto per ferrovia, mediante condotte, su strada, per via d'acqua o aereo, di passeggeri o merci;
- le attività ausiliarie quali terminal, parcheggi, centri di movimentazione e magazzinaggio di merci, ecc.;
- l'attività di noleggio di mezzi di trasporto con autista od operatore;
- l'attività delle poste e telecomunicazioni.

⁴ Non è stato possibile utilizzare i dati dei Centri per l'impiego della Provincia di Bologna perché l'enorme mole di dati sul mercato del lavoro locale da essi posseduta non viene pubblicata.

Questa classe è troppo ampia rispetto ai nostri obiettivi conoscitivi, che sono ristretti alle funzioni di

- trasporto e stoccaggio merci,
- funzioni logistiche connesse al trasporto merci.

La sezione Ateco I contiene infatti attività economiche non pertinenti con questi obiettivi, quali il trasporto di persone, le poste nazionali, le comunicazioni, le agenzie di viaggio, ecc.

Purtroppo alcune fonti (Excelsior e Inail) sono in grado di fornire dati statistici solamente per l'intera sezione I; in questi casi, data la rilevanza delle fonti, abbiamo utilizzato i dati disponibili, che andranno letti tenendo conto della discrepanza tra trasporto/ logistica merci in senso stretto e sezione I, come appena riportato.

Altre fonti (Cciaa e censimenti) possono essere utilizzate tramite una griglia classificatoria più fine. In questo caso si è provveduto a realizzare una classificazione *ad hoc*, concordata con la segreteria della Filt Cgil, che cercasse di individuare al meglio i settori di attività di interesse. La classificazione ottenuta, e che utilizzeremo in questo rapporto, è la migliore approssimazione ottenibile dall'Ateco 2002, utile per individuare il settore dei trasporti e della logistica. Nel prossimo paragrafo descriveremo in modo completo la griglia classificatoria che utilizzeremo in questo rapporto.

2.2. Il campo di osservazione

Nella definizione del campo di osservazione, si è partiti dalla sezione economica Ateco I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" e si è tolto ciò che non rispondeva agli obiettivi conoscitivi del presente rapporto, cioè alle funzioni economiche di

- trasporto e stoccaggio merci,
- funzioni logistiche connesse al trasporto merci.
- Si sono tolte le attività di esclusivo trasporto persone: in questo modo si è escluso tutto il trasporto passeggeri su strada, ma non si è potuto invece escludere il trasporto passeggeri su ferro e via aereo, perché la classificazione Ateco non lo permette;
 - la nostra classificazione mantiene quindi, sotto le voci "trasporto su ferro" e "trasporto aereo" sia il trasporto di merci che quello di persone,
 - sotto la voce invece di "trasporto su strada" la nostra classificazione mantiene solo il trasporto merci.
- Si è tolto il trasporto mediante condotte (elettrodotti, gasdotti, ecc.) che del resto impiega poche persone a Bologna.
- Si sono tolti i trasporti via acqua e i trasporti spaziali, che non impiegano persone a Bologna.
- Si sono tolte le attività delle agenzie di viaggio per turisti.
- Si sono tolte le attività delle poste nazionali, mantenendo invece i corrieri privati all'interno della nostra classificazione.
- Si è tolto l'intero comparto delle telecomunicazioni .

Il quadro qui di seguito illustra cosa è rimasto, cioè si è mantenuto all'interno della classificazione utilizzata nel presente rapporto.

La pagina successiva illustra invece in modo dettagliato quali sono le voci escluse, indicando anche, per ogni voce, il numero di dipendenti conteggiato dal Censimento 2001.

Classificazione utilizzata

Voce	Descrizione Istat Ateco 2002	Ateco 1991 codici	Ateco 2002 codici
Trasporto merci su strada	- trasporto di tronchi, trasporto di bestiame, trasporti frigoriferi, trasporti pesanti, trasporto di prodotti alla rinfusa, compreso trasporto in autocisterna e la raccolta di latte nelle fattorie, trasporto di autovetture, trasporto con autobetoniera - attività di trasporto dei rifiuti e dei residui non effettuate da ditte che svolgono attività di raccolta e smaltimento - trasporto di concime, fanghi e terreno contaminato per conto terzi - trasloco di mobilia, comprese le operazioni di smontaggio e rimontaggio - noleggio di autocarri con autista - trasporto di merci mediante veicoli a trazione a mano o animale	60.25	60.24
Trasporto su ferro	- trasporti ferroviari interurbani e suburbani di passeggeri - trasporti ferroviari interurbani e suburbani di merci	60.10.1 60.10.2	60.10
Trasporto aereo	62.1: trasporto aereo di passeggeri o merci con linee ed orari regolari 62.2: trasporti aerei, non di linea, di passeggeri o merci; voli charter	62.1 62.2	62.1 62.2
Movimento merci	63.11.4: movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri 63.11.3: movimento merci relativo a trasporti ferroviari 63.11.1: movimento merci relativo a trasporti aerei	63.11.3 63.11.1	63.11.4 63.11.3 63.11.1
Magazzinaggio e custodia	63.12.1: gestione di magazzini e depositi per merci di ogni tipo: gestione di silos, magazzini generali, depositi giudiziari di veicoli, serbatoi, ecc. 63.12.2: gestione di magazzini frigoriferi	63.12.1 63.12.2	63.12.1 63.12.2
Gestione infrastrutture	63.21.1: attività connesse al trasporto terrestre di passeggeri, animali o merci: gestione di stazioni ferroviarie, gestione di infrastrutture ferroviarie 63.21.2: gestione di strade, ponti, gallerie 63.21.3: gestione di stazioni di autobus 63.21.4: gestione di centri di movimentazione merci (interporti) 63.21.5: gestione di parcheggi e autorimesse, parcheggi per velocipedi, rimessaggio di roulotte e camper 63.21.6: attività dei servizi radio per radio taxi, servizi di scorta per trasporti eccezionali 63.23: attività connesse al trasporto aereo di passeggeri, animali o merci: gestione di aerostazioni, ecc., attività di controllo degli aeroporti e del traffico aereo, attività dei servizi a terra negli aeroporti, ecc., attività delle scuole di pilotaggio per piloti di linee commerciali, servizi privati di lotta contro gli incendi e di prevenzione degli incendi negli aeroporti	63.21 63.23	63.21.1 63.21.2 63.21.3 63.21.4 63.21.5 63.21.6 63.23
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	- attività di agente in dogana ed attività di spedizioniere marittimo e di agente per le spedizioni aeree	63.40.1	63.40.1
Intermediari dei trasporti	- organizzazione di trasporti terrestri, marittimi o aerei - ricezione di consegne raggruppate e individuali - emissione e ottenimento di documenti di trasporto e polizze di carico - organizzazione di consegne raggruppate per trasporto terrestre, ferroviario, aereo o marittimo - operazioni di movimentazione merci, ad es. l'imballaggio temporaneo in gabbie al solo fine di proteggere le merci in transito, la sballatura, campionatura, pesatura delle merci	63.40.2	63.40.2
Corrieri privati	- ritiro e levata, trasporto e recapito di lettere e simili, generalmente pacchi e pacchetti, da parte di ditte diverse dalle poste nazionali. Possono essere coinvolti uno o più mezzi di trasporto e l'attività può essere svolta con mezzi di trasporto propri (privati) o pubblici - servizi di consegna a domicilio - servizi di pony express	64.12	64.12

Attività della sezione I escluse dalla nostra classificazione

Voce	Descrizione Istat Ateco 2002	Ateco 2002 codici	Numero dipendenti Censimento 2001
Trasporto passeggeri su strada	60.21: attività di trasporto urbano o suburbano di passeggeri lungo percorsi stabiliti in base ad orari generalmente fissi, carico e scarico di passeggeri a fermate generalmente fisse. I trasporti possono essere effettuati mediante autobus, tram, filobus, metropolitana, ferrovia sopraelevata, ecc.; attività di trasporto interurbano, escluso quello ferroviario, di passeggeri lungo percorsi stabiliti in base ad orari generalmente fissi, il carico e lo scarico di passeggeri a fermate generalmente fisse; trasporti effettuati mediante scuola-bus, mezzi di collegamento urbano con aeroporti e stazioni, funicolari e funivie diverse da quelle degli impianti sportivi, ecc. 60.22: trasporti con taxi 60.23: altri trasporti su strada, non regolari, di passeggeri: noleggi speciali, escursioni ed altri trasporti occasionali in autopullman; trasporto di passeggeri mediante veicoli a trazione animale	60.21 60.22 60.23	2.240
Trasporti mediante condotte (elettrodotti, oleodotti, ecc.)	60.3: trasporti mediante condotte	60.3	80
Trasporti su acqua	61: trasporti marittimi e per vie d'acqua	61	2
Trasporti spaziali	62.3: trasporti spaziali (lancio di satelliti)	62.3	0
Altre attività connesse ai trasporti su acqua	63.22: attività connesse al trasporto per via d'acqua di passeggeri, animali o merci: gestione di porti e banchine, gestione di chiuse, ecc., attività di navigazione, pilotaggio e ancoraggio, operazioni di recupero, attività di segnalazione marittima (fari), rimessaggio imbarcazioni	63.22	0
Agenzie di viaggio e turismo	63.3: attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici; attività di assistenza turistica	63.3	646
Poste nazionali	64.11: ritiro e levata, trasporto e recapito (nazionale o internazionale) di lettere, pacchi e pacchetti; raccolta di corrispondenza e pacchi nelle buche per lettere o presso gli uffici postali; distribuzione e recapito di lettere, pacchi e pacchetti; affitto di cassette postali, fermoposta, ecc.	64.11	4.030
Telecomunicazioni	64.2: telecomunicazioni	64.2	3.711

Il complesso della sezione I nel 2001 contava 26.332 dipendenti. La nostra classificazione ne esclude 10.709, e ne include invece i rimanenti 15.623.

Un'ultima annotazione riguardo le **unità di riferimento**, cioè le entità operative a cui le classificazioni sono associate:

- per quanto riguarda il Censimento, l'unità di riferimento è l'unità locale di impresa⁵: agli occupati, dipendenti o indipendenti è associata la classificazione Ateco della unità locale nella quale sono attivi;

⁵ Definita dall'Istat come "luogo fisico nel quale un'unità giuridico-economica (impresa, istituzione) esercita una o più attività economiche. L'unità locale corrisponde ad un'unità giuridico-economica o ad una sua parte, situata in una località topograficamente identificata da un indirizzo e da un numero civico. In tale località, o a partire da tale località, si esercitano delle attività economiche per le quali una o più persone lavorano (eventualmente a tempo parziale) per conto della stessa unità giuridico-economica. Costituiscono esempi di unità locale le seguenti tipologie: agenzia, albergo, ambulatorio, bar, cava, deposito, domicilio, garage,

- per quanto riguarda invece i dati dell'anagrafe delle imprese della Cciaa, l'unità di riferimento è la sede principale dell'impresa: l'impresa è quindi classificata tramite l'Ateco con riguardo all'attività prevalente di impresa.

Questa distinzione implica che una impresa attiva in più unità locali che esercitano attività prevalenti sarà classificata in modo diverso nel Censimento e nell'Anagrafe delle imprese. Ad esempio, si pensi ad un'impresa metalmeccanica dislocata su due sedi, di cui una è lo stabilimento di produzione e l'altra è un magazzino, fisicamente distinto dalla sede di produzione. Il censimento classificherà gli addetti allo stabilimento di produzione nel settore metalmeccanico, mentre quelli del magazzino saranno classificati nel settore logistico (gestione magazzini); l'anagrafe delle imprese conterà invece una sola impresa, afferente al settore metalmeccanico.

3. Il settore dei trasporti e della logistica nel 2005

In questa sezione si descrive, mediante i dati disponibili, lo stato del settore economico dei trasporti e della logistica nel 2005.

- Per descrivere la **struttura delle imprese** verranno utilizzati i dati messi a disposizione dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bologna, riguardanti le imprese attive con sede in provincia di Bologna al 31.12.2005.
- Per descrivere lo **stato dell'occupazione** verranno invece utilizzati i dati dell'indagine campionaria sui fabbisogni occupazionali delle imprese Excelsior, realizzata da Unioncamere e dal Ministero del lavoro.

Precisiamo che, mentre possiamo stabilire con esattezza il numero di imprese attive nel settore, è invece impossibile stabilire una stima precisa del numero di occupati. L'ultima stima precisa risale al 2001, quando fu svolto il Censimento dell'industria e dei servizi; per quanto riguarda il 2005 il dato più prossimo è quello pubblicato da Excelsior, che però fa riferimento ad un aggregato più grande del solo settore della logistica e dei trasporti che a noi interessa, e cioè quello dell'intera sezione economica Ateco I: sarà il dato che utilizzeremo in questa sezione, avendo l'accortezza di sottolineare questa discrepanza.

3.1. Le imprese di trasporti e logistica nel 2005

Al 31.12.2005 l'Anagrafe delle imprese della Cciaa di Bologna registrava **3.932 imprese** attive con attività prevalente connessa ai trasporti merci e alla logistica.

Il 91% di esse si occupa di **trasporti in senso stretto**, e più precisamente di trasporti su strada; il 4% di movimento merci, e quote via via più piccole le restanti attività del settore: gestione infrastrutture, spedizionieri, magazzinaggio, corrieri postali privati, intermediari dei trasporti.

La forma giuridica decisamente maggioritaria è la **ditta individuale**: nel complesso delle imprese l'84% assume infatti questa forma, contro un 7% di società di capitale, un 6% di società di persone e un 4% di altre forme.

- La **ditta individuale** è la forma tipica delle imprese di trasporti su strada: in questo settore sono ben il 90% le ditte di questo tipo; anche tra i corrieri privati questa forma è maggioritaria (55%).
- Le **società di capitale** sono la maggioranza tra gli spedizionieri (67%), le imprese di magazzinaggio (64%), i gestori di infrastrutture (43%) e gli intermediari dei trasporti (41%).
- Le **altre forme** (in gran parte cooperative) di impresa sono invece maggioritarie nel movimento merci (71%).

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Tavola 1. Imprese operanti nel settore dei trasporti e della logistica come attività prevalente, con sede in provincia di Bologna, al 31.12.2005

	Valori assoluti	% di colonna
Totale imprese interessate	3.932	100,0
Trasporto	3.567	90,7
Trasporto merci su strada	3.562	90,6
Trasporto su ferro	2	0,1
Trasporto aereo	3	0,1
Attività ausiliarie	240	6,1
Movimento merci	137	3,5
Movimento merci con mezzi non specificati	135	3,4
Movimento merci su strada	2	0,1
Magazzinaggio e custodia	42	1,1
Gestione infrastrutture	61	1,6
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	56	1,4
<i>Gestione infrastrutture trasp. via terra n.s.</i>	7	0,2
<i>Gestione parcheggi e autorimesse</i>	47	1,2
<i>Altre att. conn. trasp. terr.</i>	2	0,1
Gestione infrastrutture trasporti aerei	5	0,1
Altre attività	125	3,2
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	51	1,3
Intermediari dei trasporti	32	0,8
Corrieri postali privati	42	1,1

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Tavola 2. Imprese operanti nel settore dei trasporti e della logistica come attività prevalente, con sede in provincia di Bologna, al 31.12.2005, per forma giuridica. Valori percentuali di riga

	Valori assoluti	% di riga				
	Totale	Totale	Società di capitale	Società di persone	Imprese individu ali	Altre forme
Totale imprese interessate	3.932	100,0	6,7	6,0	83,6	3,8
Trasporto	3.567	100,0	4,3	5,1	89,5	1,1
Trasporto merci su strada	3.562	100,0	4,2	5,1	89,6	1,1
Trasporto su ferro	2	100,0	50,0	0,0	0,0	50,0
Trasporto aereo	3	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Attività ausiliarie	240	100,0	23,3	12,1	22,5	42,1
Movimento merci	137	100,0	6,6	4,4	18,2	70,8
Movimento merci con mezzi non specificati	135	100,0	6,7	4,4	17,8	71,1
Movimento merci su strada	2	100,0	0,0	0,0	50,0	50,0
Magazzinaggio e custodia	42	100,0	64,3	21,4	9,5	4,8
Gestione infrastrutture	68	100,0	42,6	19,1	35,3	2,9
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	56	100,0	32,1	21,4	42,9	3,6
Gestione infrastrutture trasp. via terra n.s.	7	100,0	42,9	14,3	14,3	28,6
Gestione parcheggi e autorimesse	47	100,0	31,9	23,4	44,7	0,0
Altre att. conn. trasp. terr.	2	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0
Gestione infrastrutture trasporti aerei	12	100,0	91,7	8,3	0,0	0,0
Altre attività	125	100,0	43,2	18,4	32,8	5,6
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	51	100,0	66,7	17,6	11,8	3,9
Intermediari dei trasporti	32	100,0	40,6	6,3	37,5	15,6
Corrieri postali privati	42	100,0	16,7	28,6	54,8	0,0

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

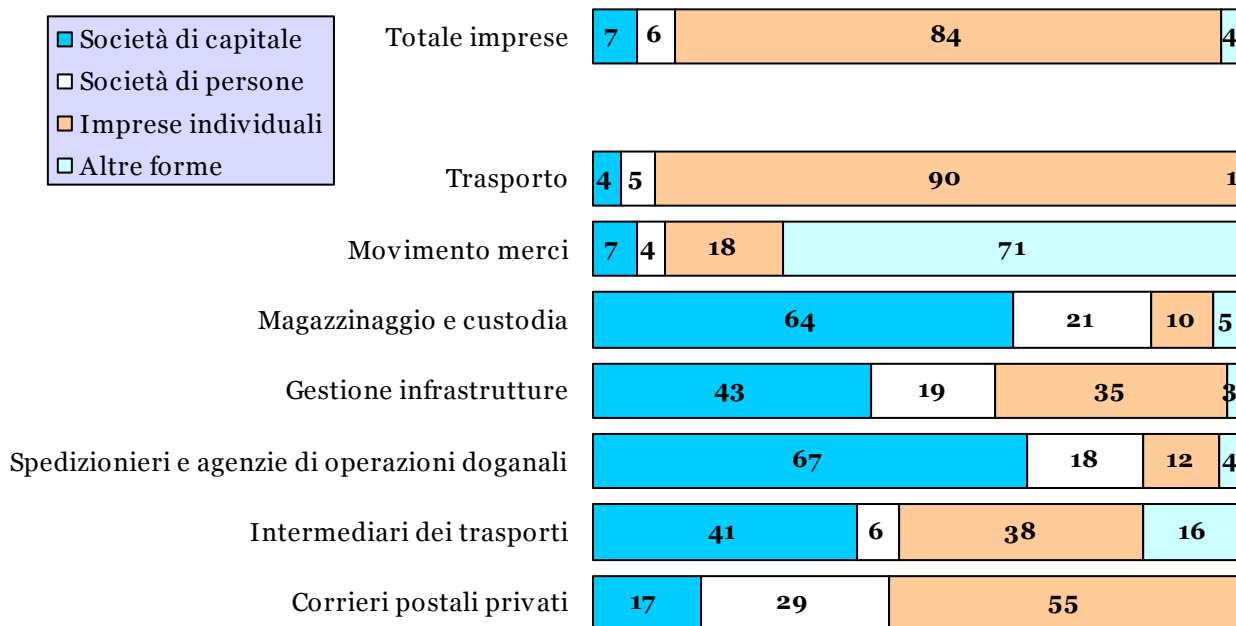


Figura 1. Forma giuridica delle imprese operanti nei trasporti e nella logistica con sede in provincia di Bologna al 31.12.2005. Valori percentuali di riga.

Nota: la classificazione delle attivit    descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

Ovviamente la gran parte delle sedi di impresa si concentra a **Bologna citt ** (1.084 imprese) e nei **grandi comuni** (208 a Imola, 126 a San Giovanni, 119 a Casalecchio). Volendo per  individuare le aree del territorio provinciale in cui la presenza delle imprese dei trasporti e della logistica   particolarmente rilevante, possiamo facilmente calcolare un **tasso** tra il numero di imprese attive e la popolazione residente (vedi figura 2)⁶.

Questa operazione ci permette di verificare come, nell'intero territorio provinciale, vi siano 4,1 imprese di trasporti/ logistica ogni 1.000 residenti, le quali si concentrano per  in modo netto in alcuni comuni:

- a **Bentivoglio** il tasso raggiunge il livello massimo di 15 imprese di trasporti/ logistica ogni 1.000 residenti,
- ad Argelato, Savigno e Sala il tasso si mantiene sopra le 8 imprese/ 1.000 residenti,
- a Minerbio, Serravalle, Malalbergo, Baricella, Dozza, Calderara, Castello d'Argile e Molinella il tasso   compreso tra le 7 e le 8 imprese/ 1.000 residenti.

Al fondo di questa classifica stanno comuni di montagna quali Castel del Rio, Castel di Casio, Monghidoro, Porretta, Lizzano, Granaglione e Castiglione.

In definitiva, le **aree** dove maggiormente si concentrano le imprese del settore sono, in ordine di rilevanza:

- i comuni di seconda cintura a nord del capoluogo, attorno a Bentivoglio e Argelato,
- l'area di prima e seconda cintura ad ovest del capoluogo,
- alcuni comuni contornanti Imola.

⁶ I dati completi del numero di imprese attive per comune sono riportati in appendice a fine testo.

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

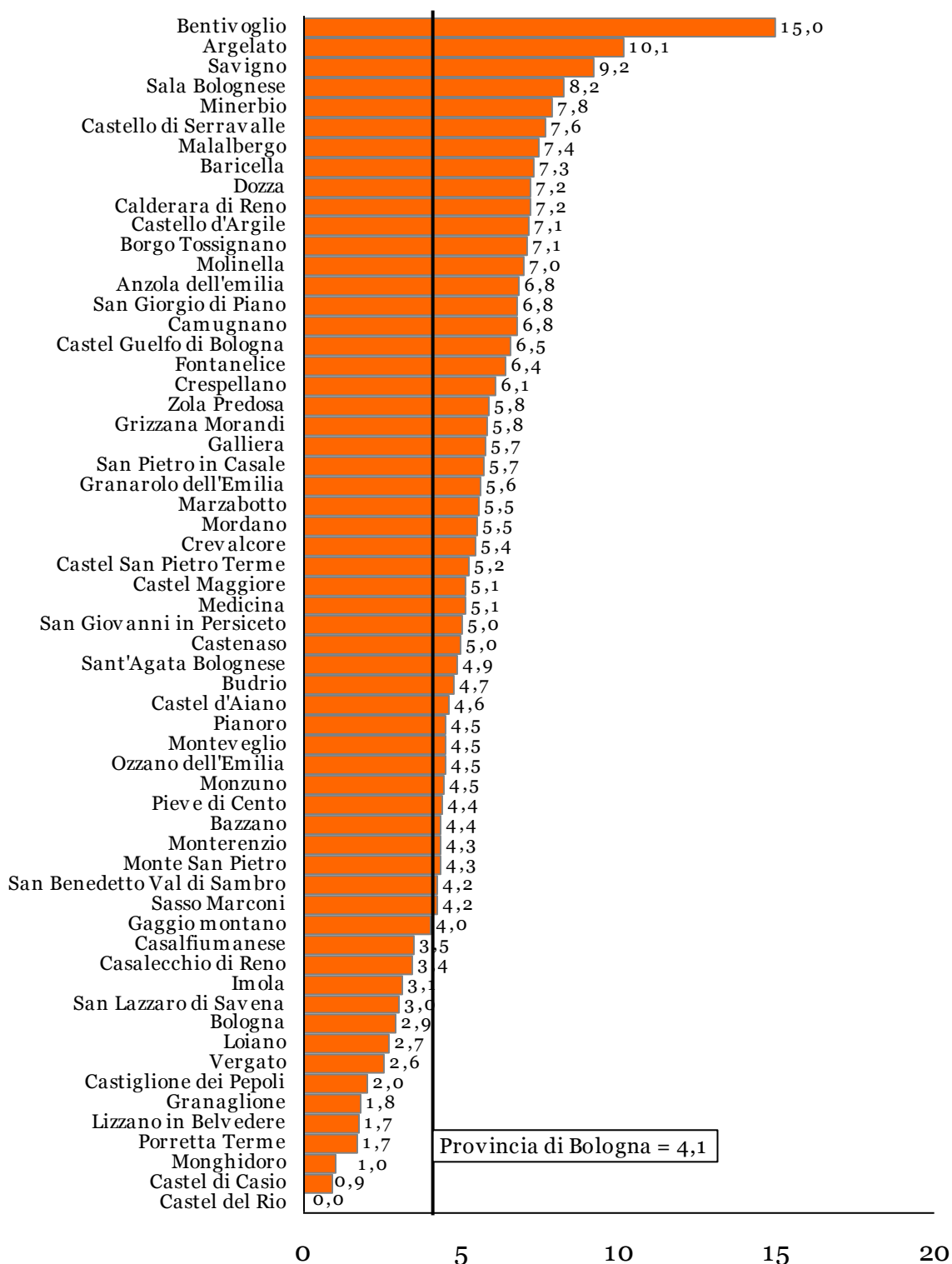


Figura 2. Indice di presenza di attività connesse ai trasporti e alla logistica nei comuni della provincia di Bologna al 31.12.2005. L'indice è calcolato come numero di imprese di trasporti o logistica sulla popolazione residente per 1.000.

Nota: questo indicatore si può leggere come un tasso di presenza dell'attività sulla popolazione residente; ad esempio, dalla figura si può leggere che nell'intera provincia vi sono 4,1 imprese di trasporti/ logistica ogni 1.000 residenti, e a Bentivoglio questo quoziente sale a 15,0 imprese ogni 1.000 residenti.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciao Bologna.

3.2. L'occupazione nelle imprese di trasporti e logistica nel 2005

Abbiamo indicato in premessa come sia impossibile quantificare in modo preciso il **numero totale di lavoratori** impiegati nel settore dei trasporti e della logistica, se non risalendo al 2001, anno in cui si svolse il Censimento dell'industria e dei servizi. Nella prossima sezione ci occuperemo di analizzare questi dati, in chiave storica, mentre quello che qui ci interessa è avere maggiori informazioni possibili su di un periodo più recente.

Utilizzando i dati dell'indagine Excelsior sui fabbisogni occupazionali delle imprese, possiamo avere la stima più aggiornata possibile sulla consistenza occupazionale del settore, e, in più, avere una serie di informazioni utili nell'inquadrare in modo qualitativo il settore.

Si ricorda come l'indagine Excelsior viene svolta tutti gli anni da Unioncamere e dal Ministero del lavoro, intervistando un campione rappresentativo di responsabili del personale delle imprese del territorio. Ad essi viene chiesto di stimare la quantità e la qualità di lavoratori da assumere nell'anno in corso. Ovviamente le previsioni quantitative spesso non sono poi confermate dai consuntivi di fine anno, e rappresentano quasi più indicazioni congiunturali che altro; le indicazioni qualitative del profilo dei lavoratori da assumere possono essere lette proficuamente come "colore" dei bisogni di lavoro delle imprese, in termini di qualifiche, esperienza, genere, provenienza dei lavoratori, ecc. In assenza di altre informazioni più precise⁷ si tratta comunque di dati molto utili per tracciare un quadro, magari approssimativo (anche se basato su vasti campioni di interviste dirette), sul mercato del lavoro locale.

L'indagine Excelsior, essendo campionaria, non può scendere al dettaglio classificatorio che abbiamo utilizzato per l'anagrafe delle imprese, nella sezione precedente. Il dettaglio minimo di analisi è quello della **sezione Ateco I "Trasporti, logistica e comunicazioni"**. Come abbiamo visto in premessa, il comparto dei trasporti e della logistica che a noi interessa è soltanto una parte di questa classe.

Al 1° gennaio 2005 l'indagine Excelsior stimava quasi 21.000 lavoratori dipendenti in imprese attive nella sezione I "Trasporti, logistica e comunicazioni". Considerando che il settore dei trasporti e della logistica in senso stretto individuato in questo rapporto è un sottoinsieme della sezione economica I, ma non la comprende tutta, se ne desume che gli occupati nei trasporti e nella logistica devono essere in numero inferiore a 21.000, e potrebbero quindi oscillare **tra i 15.000 e i 20.000**⁸.

Come già anticipato, oltre al numero di dipendenti, l'indagine Excelsior stima anche altre variabili interessanti per "dare un colore" alla forma del lavoro in questo settore. Essendo dati di tipo campionario, e spesso di ordine previsivo, vanno letti con particolare attenzione, senza cioè prenderli come numeri certi; letti però in "controluce" rispetto al dato complessivo dell'economia bolognese, o distinguendo tra le piccole e le grandi imprese, possono restituire **informazioni descrittive** del settore molto interessanti.

⁷ Ad esempio, dei dati delle assunzioni reali registrati dai Centri per l'impiego.

⁸ Si può considerare 15.000 come limite inferiore prudenziale per questa stima in quanto, come si vedrà nelle prossime sezioni, al 2001 gli occupati nei trasporti e nella logistica in senso stretto erano 15.623, secondo il Censimento dell'industria e dei servizi.

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Tavola 3. Caratteristiche dell'occupazione e delle intenzioni di assunzione nelle imprese della sezione Ateco I "Trasporti, logistica e comunicazioni", rispetto al totale delle imprese bolognesi, così come rilevati dall'indagine Excelsior 2005

	Sezione I "Trasporti, logistica e comunicazioni"	Totale imprese provincia di Bologna
Dipendenti al 1/1/2005	20.744	257.974
Assunzioni previste nel 2005	1.030	14.610
<i>Assunzioni/ dipendenti*100</i>	5,0	5,7
Cessazioni previste nel 2005	970	13.420
<i>Cessazioni/ dipendenti*100</i>	4,7	5,2
Professioni richieste % di colonna		
Dirigenti e direttori	0,1	0,3
Professioni intellettuali e scientifiche	1,1	6,0
Professioni intermedie e tecniche	8,0	15,7
Professioni esecutive per l'amministrazione e la gestione	7,0	11,5
Professioni di vendita e servizi alle famiglie	5,3	25,8
Operai specializzati	1,0	15,3
Conduttori di impianti e macchine	26,2	10,8
Personale non qualificato	51,3	14,6
Titoli di studio richiesti % di colonna		
Titolo universitario	3,9	11,6
Diploma	37,5	36,4
Istruzione e qualifica professionale	8,6	22,4
Scuola dell'obbligo	50,0	29,6
Tipo di contratto da applicare % di colonna		
Tempo indeterminato	58,8	47,9
Tempo determinato	34,8	43,9
Apprendistato	1,4	5,2
Altri tipi di contratti	5,1	3,0
Assunzioni di difficile reperimento %	25,7	36,1
Motivi della difficoltà % di colonna		
Mancanza strutture formative	24,6	3,0
Mancanza qualificazione necessaria	48,5	31,2
Livelli retributivi non adeguati alle aspettative	-	1,2
Ridotta presenza figura	13,3	45,7
Mancata disponibilità turni/ notte	-	14,9
Altri motivi	13,6	4,0

Fonte: indagine Excelsior 2005 di Unioncamere - Ministero del lavoro.

- Riguardo la “**dinamicità complessiva**” del mercato del lavoro nel settore, possiamo osservare come sia praticamente **in linea** con la restante economia bolognese, se il tasso di entrate è del 5,0% nei trasporti e del 5,7% nel complesso dell'economia bolognese, e quello di uscita è rispettivamente del 4,7 e del 5,2%.
- La domanda di lavoro da parte delle imprese è di **profilo decisamente basso**: il 51% delle assunzioni sono previste per personale non qualificato, contro il 15% a livello complessivo dell'economia provinciale. Anche la quantità di bassi titoli di studio richiesti conferma questa caratteristica (50% di scuola dell'obbligo contro il 30% a livello generale).
- Quanto alle tipologie contrattuali per le assunzioni, si registra una lieve prevalenza di contratti a **tempo indeterminato**, rispetto al complesso delle imprese bolognesi (59% contro 48%).
- Se le barriere all'ingresso sono basse, quanto a qualifiche richieste, ne discende che anche solo per il 26% dei casi si prevedono assunzioni di difficile reperimento, contro il 36% del complesso delle imprese bolognesi.

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Tavola 3. Caratteristiche dell'occupazione e delle intenzioni di assunzione nelle imprese della sezione Ateco I "Trasporti, logistica e comunicazioni", suddivise tra piccole imprese (1-49 dipendenti) e grandi imprese (50 dipendenti o più), così come rilevati dall'indagine Excelsior 2005

	Imprese attive nella sezione Ateco I		
	Totale	1-49 dipendenti	50 dipendenti o più
Imprese che prevedevano assunzioni nel 2005 % sul totale	30,5	26,4	50,0
Tasso in entrata: assunti/ dipendenti * 100	5,0	5,7	4,7
Tasso in uscita: cessati/ dipendenti * 100	4,7	3,5	5,0
Livello di inquadramento - % di colonna			
Dirigenti	0,2	0,0	0,3
Quadri, impiegati e tecnici	31,8	25,0	34,3
Operai, personale generico, apprendisti	68,0	75,0	65,4
Classe di età - % di colonna			
Fino a 24 anni	17,6	5,7	22,0
25-29 anni	16,3	16,1	16,4
30-34 anni	12,9	28,2	7,2
35 anni e oltre	10,7	10,4	10,8
Età non rilevante	42,5	39,6	43,5
Genere ritenuto più adatto - % di colonna			
Uomini	56,9	78,2	48,9
Donne	7,0	19,6	2,3
Indifferente	36,2	2,1	48,9
Extra comunitari % sul totale assunzioni	45,0	47,5	44,1
Assunzioni di difficile reperimento % sul totale assunzioni	25,7	22,5	26,8
Motivi della difficoltà di reperimento - % di colonna			
Mancanza strutture formative	24,6	41,3	19,4
Mancanza qualificazione necessaria	48,5	25,4	55,7
Ridotta presenza figura	13,3	0,0	17,4
Altri motivi	13,6	33,3	7,5
Tipo di contratto - % di colonna			
Tempo indeterminato	58,8	60,7	58,1
Tempo determinato	34,8	35,4	34,6
Apprendistato	1,4	3,9	0,4
Altro tipo	5,1	0,0	6,9
<i>di cui a tempo parziale</i>	<i>12,5</i>	<i>7,9</i>	<i>14,3</i>
Assunzioni per cui non è richiesta esperienza % sul totale assunzioni	59,9	33,2	69,8
Assunzioni per cui è prevista ulteriore formazione % sul totale assunzioni	75,9	54,3	84,0
Assunzioni in sostituzione di analoghe figure % sul totale assunzioni	46,6	37,5	50,1
Livello di istruzione richiesto - % di colonna			
Titolo universitario	3,9	7,5	2,5
Diploma superiore	37,5	46,8	34,0
Formazione professionale	8,6	9,3	8,3
Obbligo	50,0	36,4	55,1

Fonte: indagine Excelsior 2005 di Unioncamere - Ministero del lavoro.

Quanto alle differenze tra imprese medio-piccole (meno di 50 dipendenti) e medio grandi (50 dipendenti o più), si ha che:

- la metà delle imprese grandi intendeva assumere nel 2005, contro il 26% delle piccole;
- il livello di inquadramento in entrata più operaio nelle imprese più piccole (75% contro 65%);
- nelle imprese grandi è maggiore, rispetto alle piccole, l'intenzione di assumere giovani fino ai 24 anni (22% contro 6%), ed è invece minore l'intenzione di assumere persone di 30-34 anni (7% contro 28%);
- fermo restando che nel 57% dei casi il lavoro richiesto viene ritenuto un lavoro da uomini, nelle imprese piccole questa quota sale al 78%, mentre nelle grandi cala al 49%;
- l'intenzione è quella di assumere personale non italiano nel 45% dei casi, senza particolari differenze tra piccole e grandi imprese;
- le grandi imprese prevedono una grande quota di assunzioni senza esperienza (70%) ma poi prevedono di fare ulteriore formazione (84%), mentre nelle piccole imprese si preferisce assumere personale con esperienza (67%), e si prevede di fare formazione in meno casi rispetto alle grandi imprese (54%).

4. L'evoluzione del settore dal 1991 al 2005

In questa sezione tracciamo il quadro dell'evoluzione del settore dei trasporti e della logistica dal 1991 al 2005. La scelta di queste date "limite" è imposta dalla disponibilità dei dati che utilizzeremo:

- dal 1991 al 2001 i dati dei Censimenti dell'industria e dei servizi Istat,
- dal 2001 al 2005 i dati dell'anagrafe delle imprese della Cciaa⁹.

Il dato dei Censimenti è molto completo e dettagliato, sia riguardo le unità locali sia riguardo l'occupazione. Il Censimento viene però svolto una volta ogni 10 anni, e i dati attualmente disponibili sono appunto quelli relativi al 1991 e al 2001. Questi dati permetteranno di valutare l'evoluzione del settore in una prospettiva di medio periodo.

Per "coprire" il lasso di tempo che va dal 2001 al 2005 l'unica fonte disponibile è l'anagrafe delle imprese della Cciaa, che però offre dati solo sulla consistenza delle imprese e non sull'occupazione.

4.1. L'occupazione dal 1991 al 2001

Secondo i censimenti Istat, i dipendenti in unità locali di imprese con attività di trasporti o logistica erano 14.388 nel 1991 e 15.623 nel 2001, con un incremento di 1.235 unità, pari all'**8,6% in più**. Si tratta di un incremento in linea con l'incremento complessivo di dipendenti nell'intera economia bolognese¹⁰.

Questo andamento così apparentemente "lineare" nasconde però due tendenze contrapposte¹¹:

- il calo di 3.229 dipendenti nelle **ferrovie**, che vedono quasi dimezzare i lavoratori (-47%);
- l'incremento di 4.464 dipendenti nei **restanti settori**, che equivale ad un incremento del 60%.

Assolutamente consistente, sia intermini assoluti che relativi, è l'incremento dell'occupazione nel **movimento merci**, dove i dipendenti aumentano di 2.345 unità, più che raddoppiando, con un incremento percentuale del 126%.

Questa "rivoluzione" nel mondo dei trasporti e della logistica ha fatto cambiare in modo notevole la composizione percentuale del settore:

- se il trasporto occupava il 71% dei dipendenti nel 1991, di cui il 48% nelle ferrovie,

⁹ Per una descrizione delle caratteristiche di queste fonti si veda l'appendice A a fine testo.

¹⁰ Che è stato del 9%. Si veda l'"Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna - numero zero" dicembre 2004, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna, pagina 21.

¹¹ Una prima breve analisi dell'evoluzione dell'intera sezione economica I è presente in "L'occupazione nei servizi e nel terziario a Bologna dal 1991 al 2001", approfondimento semestrale 2005 dell'Osservatorio di Ires per la Camera del lavoro di Bologna, a pagina 18 e 20.

- nel 2001 la quota di occupati nel trasporto era del 50%, e quella del movimento merci è salita al 27%, sopravanzando sia il trasporto su ferro (24%) che quello su strada (26%) presi separatamente;
- è inoltre aumentato, anche se in modo meno evidente, il peso delle altre attività di tipo logistico, quali la gestione delle infrastrutture, il magazzinaggio e le altre attività.

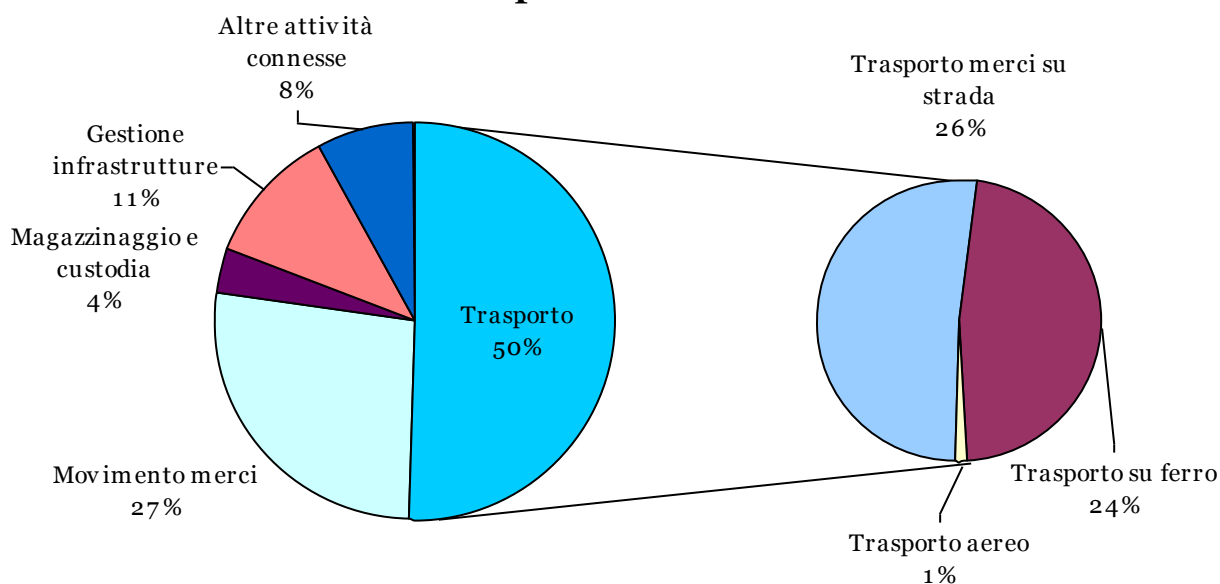
Tavola 4. Dipendenti in unità locali di imprese attive nei trasporti e della logistica nel 2001 e nel 1991, e variazioni assolute e percentuali

	Addetti dipendenti			
	2001	1991	Differenza	Var. %
Totale unità locali di impresa	15.623	14.388	+1.235	+8,6
Trasporto	7.871	10.270	-2.399	-23,4
Trasporto merci su strada	4.077	3.299	+778	+23,6
Trasporto su ferro	3.696	6.925	-3.229	-46,6
Trasporto aereo	98	46	+52	+113,0
Attività ausiliarie	6.517	3.301	+3.216	+97,4
Movimento merci	4.203	1.858	+2.345	+126,2
Movimento merci su mezzi terrestri	4.203	1.858	+2.345	+126,2
Movimento merci su mezzi aerei	0	0	=	-
Magazzinaggio e custodia	557	438	+119	+27,2
Gestione infrastrutture	1.757	1.005	+752	+74,8
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	1.039	646	+393	+60,8
Gestione infrastrutture trasporti aerei	718	359	+359	+100,0
Altre attività	1.235	817	+418	+51,2
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	691	547	+144	+26,3
Intermediari dei trasporti	380	109	+271	+248,6
Corrieri postali privati	164	161	+3	+1,9
Intero settore eccetto trasporti su ferro	11.927	7.463	+4.464	+59,8

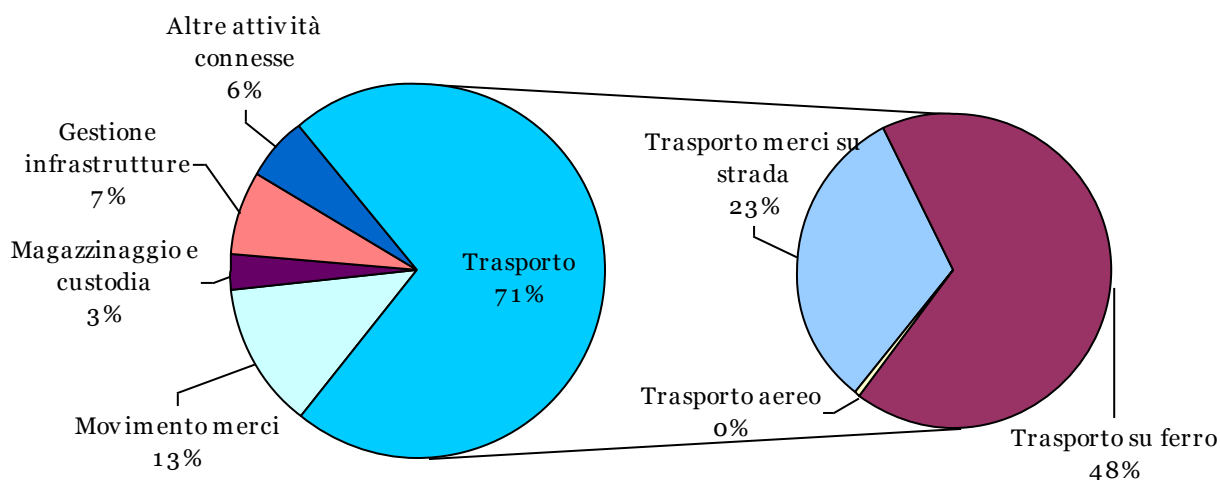
Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimenti industria e servizi Istat 1991 e 2001.

Dipendenti 2001



Dipendenti 1991



Trasporto merci su strada	Trasporto su ferro	Trasporto aereo
Movimento merci	Magazzinaggio e custodia	Gestione infrastrutture
Altre attività connesse		

Figura 3. Peso percentuale del numero di dipendenti dei diversi settori dei trasporti e della logistica, nel 2001 e nel 1991

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimenti industria e servizi Istat 1991 e 2001.

È importante sottolineare che questi cambiamenti avvengono in un **contesto di modificazioni strutturali** nella produzione di servizi nell'area bolognese, come già evidenziato nell'*Approfondimento n. 1* dell'Osservatorio, presentato lo scorso anno¹². In particolare, si può sottolineare come, nel **decennio 1991-2001**:

- parte delle funzioni di servizio sono state esternalizzate dalle imprese di produzione, per molte funzioni non strettamente appartenenti alla missione principale delle imprese, facendo così incrementare gli **occupati nelle imprese di servizi** in senso stretto
- sono emerse **nuove esigenze** da parte dei consumatori e delle imprese, che sono state soddisfatte con la produzione di nuovi servizi (informatizzazione, ristorazione, ecc.),
- per quanto riguarda il **settore distributivo per i consumi familiari**, è avvenuta una profonda trasformazione strutturale, guidata dai mutati stili di consumo, dalla disponibilità di reddito e di tecnologie, e dall'evoluzione del sistema economico, che ha determinato
 - una forte **riduzione del sistema del commercio all'ingrosso**,
 - e una grande **crescita della vendita al dettaglio su grandi superfici** nei comuni della cintura bolognese.

Questi mutamenti di relazioni tra produzione, distribuzione e consumi intermedi e finali, e l'introduzione di nuove tecnologie nello sviluppo del sistema economico, ha ovviamente avuto ricadute decisive anche nel **settore dei trasporti e della logistica**.

I cambiamenti descritti in questo rapporto sono quindi da leggersi anche in questo contesto.

Parallelamente al forte incremento di lavoro dipendente, tra il 1991 e il 2001 vi è stato anche un **deciso calo di lavoro indipendente** nei settori considerati: si passa infatti da 5.707 lavoratori indipendenti nel 1991 a 4.400 nel 2001 (-23%)¹³.

La quota di lavoratori indipendenti¹⁴, che nel 1991 era del 28%, cala al 22% nel 2001. Se si fa eccezione delle ferrovie, dove tutto il lavoro è dipendente, il calo è dal 43% di presenza di lavoro indipendente al **27%**; si tratta di un notevole cambio di "aspetto" del settore.

La presenza di lavoro indipendente (cioè del lavoro autonomo) rimane forte nel **trasporti su strada**, dove rimane al 48% (ma in calo dal 59%), e di un certo spessore nei corrieri postali privati (27%, in aumento rispetto al 1991), ma negli altri settori rimane inferiore al 15%:

- 13% nel magazzinaggio, dove il calo rispetto al 1991 è quasi insensibile,
- 11% tra gli spedizionieri,
- 8% nella gestione delle infrastrutture,
- 7% tra gli intermediari dei trasporti,
- 5% nel movimento merci.

¹² Si veda "L'occupazione nei servizi e nel terziario a Bologna dal 1991 al 2001. Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna. Approfondimento n. 1", ottobre 2005, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna, consultabile sul sito internet www.ireser.it.

¹³ Questo dato è tanto più rilevante a fronte dell'andamento dell'occupazione indipendente nello stesso periodo, che ha fatto registrare un incremento dell'1,8% (si veda l'"Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna - numero zero" dicembre 2004, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna).

¹⁴ Lavoratori indipendenti su totale addetti per 100; gli addetti sono dati dai dipendenti più gli indipendenti.

Tavola 5. Peso del lavoro indipendente nelle unità locali di imprese attive nei trasporti e della logistica: numero di addetti indipendenti nel 2001, percentuale di indipendenti sul totale degli addetti nel 2001 e nel 1991, e variazione assoluta

	Addetti indipendenti 2001	% addetti indipendenti sul totale addetti		
		2001	1991	Differenza
Totale unità locali di impresa	4.400	22,0	28,4	-6,4
Trasporto	3.773	32,4	31,4	1,0
Trasporto merci su strada	3.759	48,0	58,7	-10,8
Trasporto su ferro	7	0,2	0,1	0,1
Trasporto aereo	7	6,7	8,0	-1,3
Attività ausiliarie	458	6,6	20,5	-13,9
Movimento merci	224	5,1	24,3	-19,3
Movimento merci su mezzi terrestri	224	5,1	24,0	-18,9
Movimento merci su mezzi aerei	0	-	100,0	-
Magazzinaggio e custodia	80	12,6	14,1	-1,6
Gestione infrastrutture	154	8,1	15,3	-7,2
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	143	12,1	21,6	-9,5
Gestione infrastrutture trasporti aerei	11	1,5	0,8	0,7
Altre attività	169	12,0	15,7	-3,6
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	82	10,6	12,8	-2,2
Intermediari dei trasporti	27	6,6	26,8	-20,2
Corrieri postali privati	60	26,8	16,6	10,2
Intero settore eccetto trasporti su ferro	4.393	26,9	43,3	-16,4

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimenti industria e servizi Istat 1991 e 2001.

La **dimensione media delle unità locali**, è lievemente aumentata tra il 1991 e il 2001, da 3,5 a 4,0 dipendenti per unità locale.

In questo settore, la dimensione media è però fortemente diversa da un'attività all'altra, così come le variazioni tra 1991 e 2001 sono state alquanto differenti.

- I settori che nel 2001 facevano registrare le maggiori dimensioni per unità locale sono:
 - le ferrovie: 137 dipendenti per unità locali, in aumento rispetto al 1991;

- la gestione delle infrastrutture per i trasporti aerei (51 dipendenti per unità locale), in calo rispetto al 1991, ma a fronte di un aumento delle unità locali da 5 a 14,
- il movimento merci, dove era di 40 dipendenti per unità locale, in forte aumento rispetto al 1991 (+17).

Tavola 6. Dimensione media dell'unità locale di impresa attiva nei trasporti e della logistica: numero di dipendenti medio per unità locale nel 2001 e 1991, e variazione assoluta

	Dipendenti per unità locale			Unità locali	
	2001	1991	Differenza	2001	1991
Totale unità locali di impresa	4,0	3,5	+0,5	3.896	4.139
Trasporto	2,3	2,8	-0,5	3.385	3.688
Trasporto merci su strada	1,2	0,9	+0,3	3.344	3.613
Trasporto su ferro	136,9	109,9	+27,0	27	63
Trasporto aereo	7,0	3,8	+3,2	14	12
Attività ausiliarie	18,8	10,7	+8,2	346	309
Movimento merci	40,4	23,8	+16,6	104	78
Movimento merci su mezzi terrestri	40,4	24,1	+16,3	104	77
Movimento merci su mezzi aerei	-	0,0	-	0	1
Magazzinaggio e custodia	7,0	4,2	+2,8	80	105
Gestione infrastrutture	10,8	8,0	+2,9	162	126
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	7,0	5,3	+1,7	148	121
Gestione infrastrutture trasporti aerei	51,3	71,8	-20,5	14	5
Altre attività	7,5	5,8	+1,7	165	142
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	7,4	6,7	+0,8	93	82
Intermediari dei trasporti	12,3	3,4	+8,9	31	32
Corrieri postali privati	4,0	5,8	-1,8	41	28
Intero settore eccetto trasporti su ferro	3,1	1,8	+1,3	3.869	4.076

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimenti industria e servizi Istat 1991 e 2001.

- Gli intermediari dei trasporti hanno una dimensione media di 12 dipendenti per unità locale, in forte aumento rispetto al 1991, a fronte di un numero stazionario di unità locali (una trentina).

- Nei restanti settori la dimensione media delle unità locali è inferiore alle 10 unità; particolarmente piccola è nel trasporto su gomma, dove è di 1,2 dipendenti per unità locale.

La distribuzione dei lavoratori dipendenti della logistica e dei trasporti nel 2001 era ovviamente concentrata nel comune capoluogo¹⁵: ben 9.955 lavoratori dipendenti risultavano impiegati in unità locali di impresa aventi sede a **Bologna città**.

Come già fatto per l'analisi della **distribuzione territoriale** delle imprese tramite i dati Cciaa, è possibile analizzare la concentrazione territoriale dei lavoratori del settore rapportando la loro presenza alla popolazione residente.

- Nel comune di Bentivoglio si registravano 207 lavoratori nel settore ogni 1.000 residenti¹⁶; questo valore è praticamente raddoppiato rispetto al 1991.
- In altri due comuni si registra una presenza molto elevata di lavoratori del settore: Crespellano (98 su 1.000) e Argelato (79 su 1.000):
 - Crespellano deve questa grande valore ad una forte presenza di imprese di movimentazione merci e di trasporti su gomma, meno presenti nel 1991;
 - Argelato, invece, fondamentalmente solo alla movimentazione merci e al magazzinaggio; anche ad Argelato dal 1991 al 2001 vi è stata una notevole concentrazione di queste attività.
- In altri 5 comuni la presenza di lavoratori del settore è decisamente sopra media: a Castel Maggiore, Calderara di Reno, Granarolo, Anzola e Bologna;
 - dal 1991 al 2001 vi è stato un incremento di attività nel settore a Calderara, Castel Maggiore e Anzola,
 - mentre vi è stato un decremento a Granarolo e Bologna.

Da segnalare come in 3 comuni la presenza di lavoratori nel settore della logistica e dei trasporti sia particolarmente calata tra 1991 e 2001:

- a Vergato e Porretta a causa della riduzione dei lavoratori nelle ferrovie,
- a Sala Bolognese a causa della riduzione degli addetti nel trasporto su gomma e nelle agenzie di trasporto.

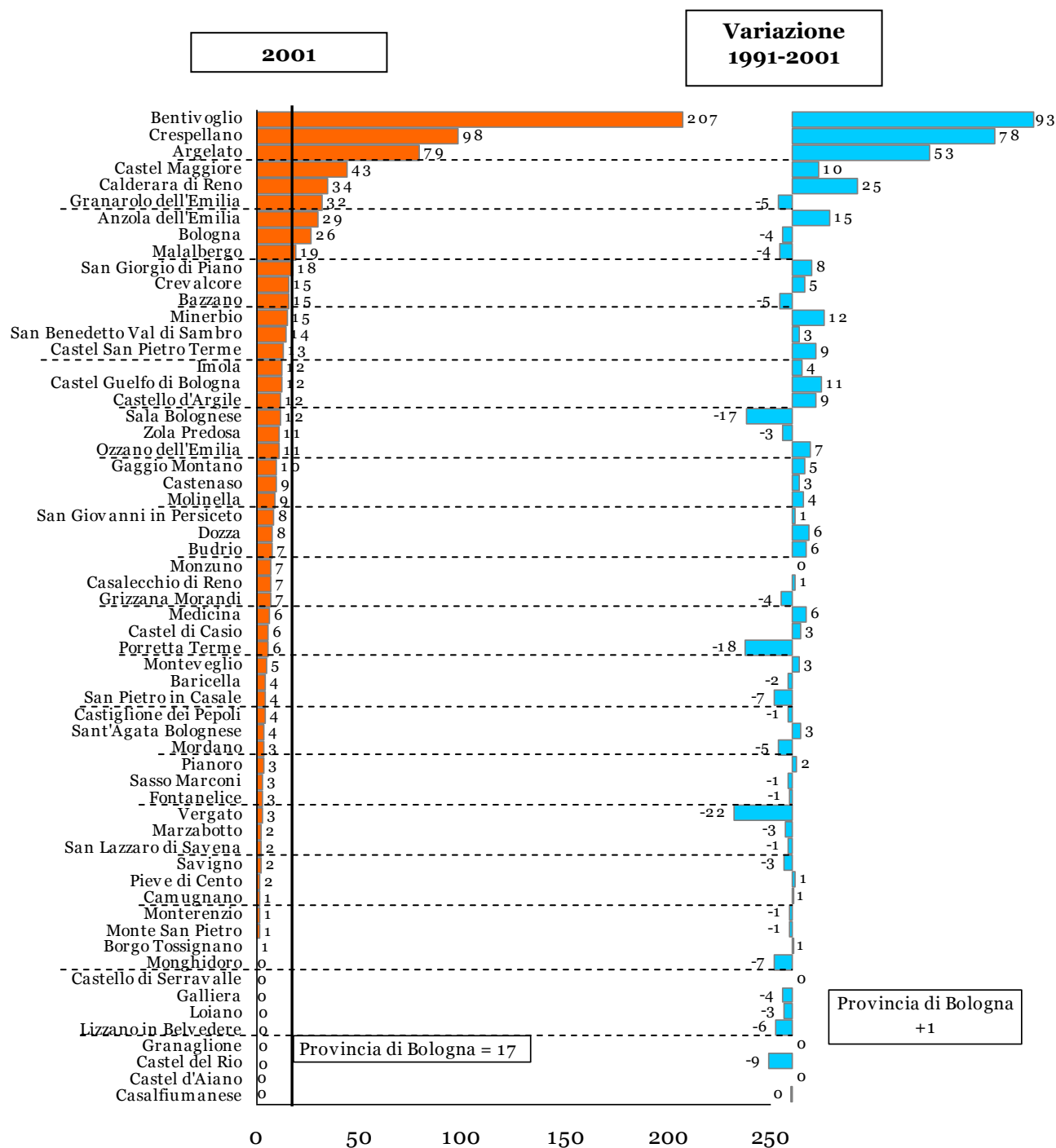
In sintesi, l'**area** provinciale in cui la presenza relativa di lavoratori nei trasporti e nella logistica è maggiore è:

- l'area attorno a Bentivoglio,
- la cintura bolognese nord-ovest, da Bazzano a Granarolo,
- Bologna città.

¹⁵ La tabella con i dati per comune è riportata in appendice a fine testo. A causa della diversa disponibilità del dato, l'analisi per comune è stata svolta su un insieme di riferimento leggermente diverso rispetto alle altre analisi. La descrizione della diversità della base di riferimento è descritta in appendice a fine testo; in sostanza, l'aggregato utilizzato per l'analisi di livello comunale contiene il trasporto persone su strada ed esclude i corrieri privati. Come conseguenza, il complesso di dipendenti contati dal censimento 2001 era di 17.699, contro i 15.623 contati dalla classificazione da noi utilizzata in precedenza ed illustrata in premessa.

¹⁶ Si fa notare come questo indicatore fa riferimento a lavoratori impiegati da unità locali di imprese del territorio, e **non** ai lavoratori residenti. Questo significa che i 207 lavoratori su 1.000 **non** va letto come il 20,7% dei residenti lavora nel settore dei trasporti, **bensi** che ogni 1.000 residenti ci sono 207 lavoratori dei trasporti che sono attivi in aziende del territorio; molti di questi lavoratori, probabilmente, risiedono in altri comuni della zona.

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2
IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna



Indice di presenza di lavoro dipendente nel settore dei trasporti e della logistica nel 2001, e variazione rispetto al 1991, nei comuni della provincia di Bologna: numero di dipendenti nel settore diviso il numero di residenti, per 1.000.

Nota: questo indicatore si può leggere come un tasso di presenza del lavoro dipendente nel settore considerato sulla popolazione residente; ad esempio, dalla figura si può leggere che nell'intera provincia vi sono 17 dipendenti nella logistica e trasporti ogni 1.000 residenti, e a Bentivoglio questo quoziente sale a 207 dipendenti ogni 1.000 residenti.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimenti dell'industria e dei servizi Istat; popolazione 1991: popolazione registrata al Censimento della popolazione 1991; popolazione 2001: popolazione residente nelle anagrafi comunali al 31.12.2001.

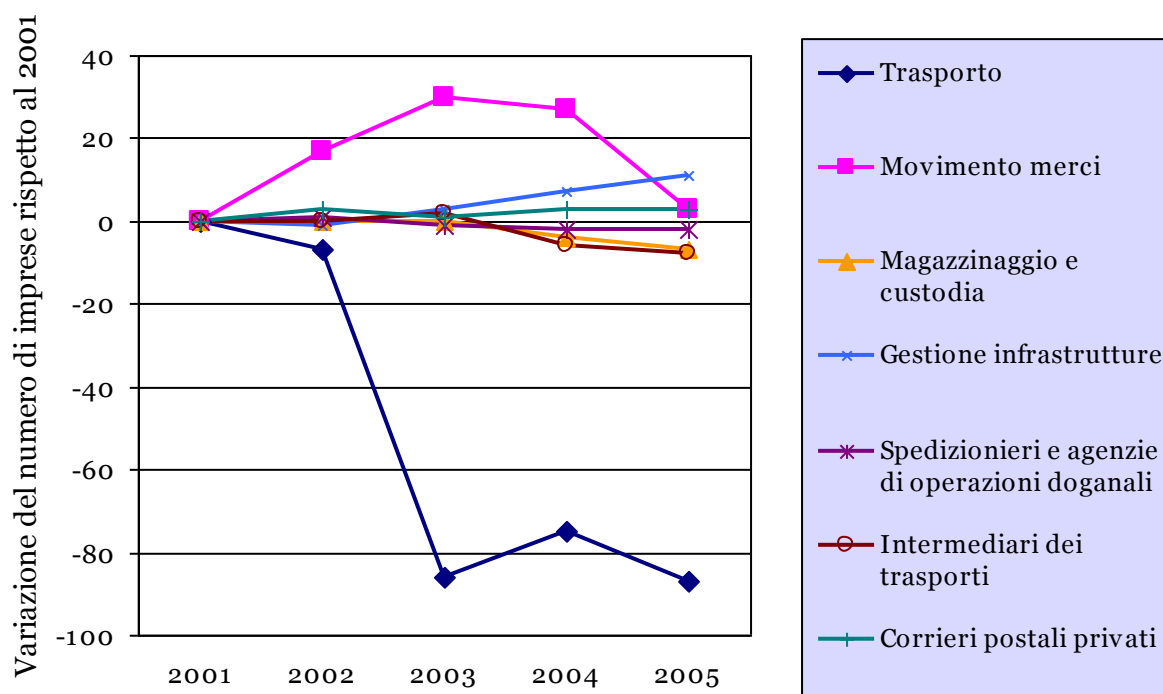
4.2. Le imprese dal 2001 al 2005

Il numero di imprese del settore è variato di poco tra il 2001 e il 2005, e la sua composizione percentuale è rimasta praticamente invariata, e quindi è stata simile, in tutto il periodo, a quella già descritta nelle sezioni precedenti.

Tra il 2001 e il 2005, da segnalare:

- il lieve e continuo calo delle imprese di **trasporto** (-87, equivalente a -2,2% nel periodo), concentrato nelle ditte individuali: questa tendenza in qualche modo è in continuità con la tendenza già analizzata nel periodo 1991-2001 per quanto riguarda il progressivo diminuire di peso dell'occupazione indipendente, che comunque rimane in termini assoluti più che rilevante;
- l'andamento "oscillante" delle imprese di **movimento merci**, che hanno toccato un massimo nel 2003 (164 imprese, da 134 che erano nel 2001), per ritornare, nel 2005, su livelli simili a quelli dei 2001
- il consistente incremento delle società di capitale (+42, equivalente ad un +18%).

Tra 2001 e 2005 la distribuzione territoriale delle imprese del settore non è cambiata in modo rilevante. In appendice a fine testo è riportata la tabella di dettaglio relativa a questo dato



Numero di imprese attive nei trasporti e nella logistica dal 2001 al 2005: differenza del numero di imprese rispetto al 2001

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

Tavola 7. Imprese operanti nel settore dei trasporti e della logistica come attività prevalente, con sede in provincia di Bologna al 31.12, dal 2001 al 2005

	Imprese attive al 31.12					Differenza 2001-2005	
	2001	2002	2003	2004	2005	Ass.	%
Totale imprese interessate	4.026	4.039	3.975	3.976	3.939	-2,2	-87
Trasporto	3.654	3.647	3.568	3.579	3.567	-2,4	-87
Trasporto merci su strada	3.650	3.643	3.565	3.573	3.562		
Trasporto su ferro	1	1	1	2	2		
Trasporto aereo	3	3	2	4	3		
Attività ausiliarie	240	256	273	270	247	2,9	+7
Movimento merci	134	151	164	161	137	2,2	+3
Movimento merci con mezzi non specificati	115	134	149	159	135		
Movimento merci mezzo terrestre	19	17	15	n.e.	n.e.		
Movimento merci su strada	n.e.	n.e.	n.e.	2	2		
Magazzinaggio e custodia	49	49	49	45	42	-14,3	-7
Gestione infrastrutture	57	56	60	64	68	19,3	+11
Gestione infrastrutture trasporti terrestri	50	50	52	55	56		
<i>Gestione infrastrutture trasp. via terra n.s.</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	7	7		
<i>Gestione parcheggi e autorimesse</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	47	47		
<i>Altre att. conn. trasp. terr.</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	<i>n.e.</i>	1	2		
Gestione infrastrutture trasporti aerei	7	6	8	9	12		
Altre attività	132	136	134	127	125	-5,3	-7
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	53	54	52	51	51	-3,8	-2
Intermediari dei trasporti	40	40	42	34	32	-20,0	-8
Corrieri postali privati	39	42	40	42	42	7,7	+3

n.e.: classe non esistente - tra il 2003 e il 2004 la Cciaa ha cambiato classificazione dalla Ateco 1991 alla Ateco 2002.

Nota: la classificazione delle attività è descritta in premessa.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

Tavola 8. Imprese operanti nel settore dei trasporti e della logistica come attività prevalente, per forma giuridica con sede in provincia di Bologna al 31.12, nel 2001 e nel 2005

	2005	2001	Differenza	
			Assoluta	Percentuale
Totale imprese	3.939	4026	-87	-2,2
Società di capitale	271	229	+42	+18,3
Società di persone	234	234	=	0,0
Imprese individuali	3.286	3.423	-137	-4,0
Altre forme	148	140	+8	+5,7

Nota: il totale fa riferimento alla classificazione ad hoc utilizzata nel presente rapporto, e descritta nell'appendice B a fine testo. In appendice a fine testo è riportata la scomposizione del dato anche per attività economica.

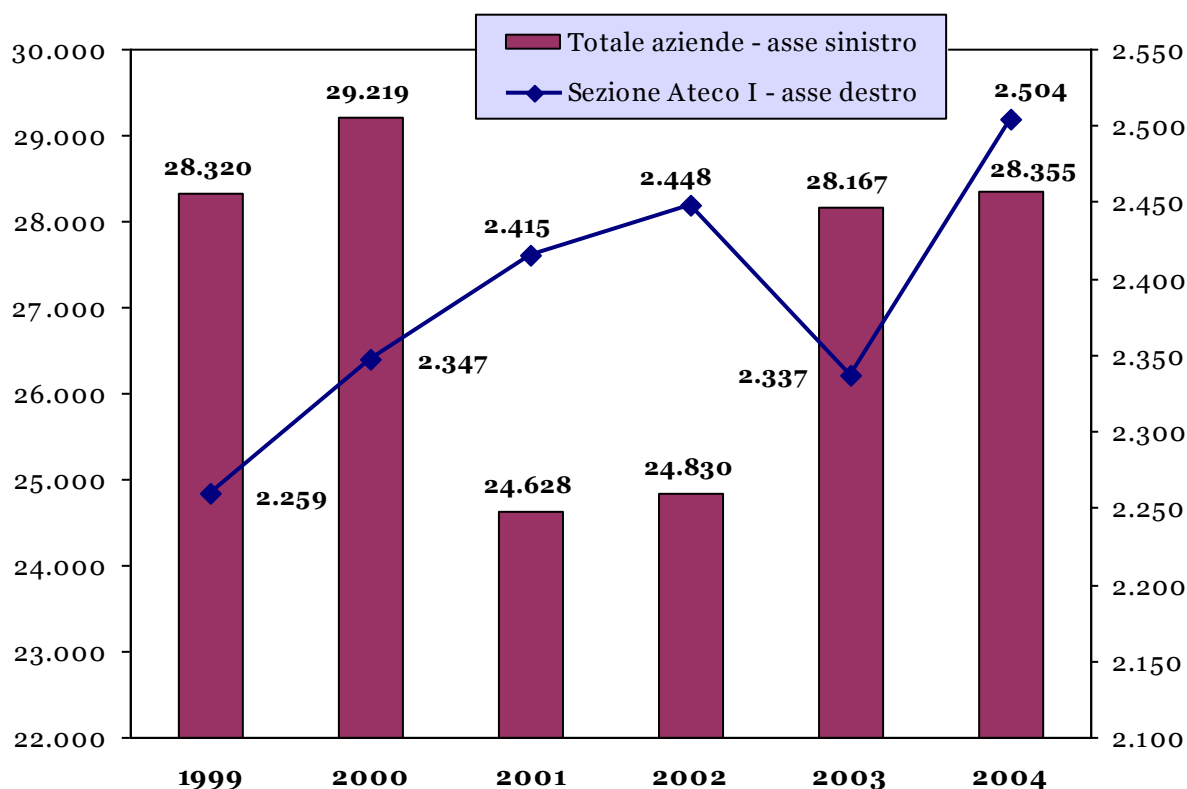
Fonte: nostre elaborazioni su dati Anagrafe delle imprese Cciaa Bologna.

5. Gli infortuni sul lavoro

Il settore dei trasporti e della logistica¹⁷ si presenta come **particolarmente critico** rispetto ai fenomeni infortunistici, con particolarità che sembrano essere, tra l'altro, tipicamente bolognesi.

In questo settore nel 2004, anno di cui si dispongono attualmente i dati confrontabili più aggiornati, ha fatto registrare un complesso di **2.504 infortuni** sul lavoro nelle imprese della sezione economica I con sede in provincia di Bologna¹⁸.

Al contrario della tendenza complessiva degli infortuni, che, negli ultimi anni, anche oscillando fortemente, non mostra comunque un deciso trend di aumento, nei trasporti e nella logistica, a parte il 2003, la tendenza è di un **deciso e continuo aumento** dell'avverarsi di infortuni.



Numero di infortuni denunciati dalle imprese attive nella sezione Ateco I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" con sede in provincia di Bologna dal 1999 al 2001, a confronto con il complesso di infortuni denunciati in provincia

Fonte: Inail e nostre elaborazioni.

¹⁷ In questa sezione, per settore economico dei trasporti e della logistica, si considera l'intera sezione economica Ateco I, perché il dato non è disponibile a livello più dettagliato.

¹⁸ Dato presentato nell'1° Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna - numero zero" dicembre 2004, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna.

La gravità della situazione del settore non sta solo nella già problematica tendenza all'aumento, ma anche nell'elevato rischio dell'avverarsi di infortunii gravi, quali quelli che portano ad inabilità permanente o alla morte.

Il rischio di **morte** per infortunio sul lavoro in questo settore è dello 0,39 per mille: si tratta del valore più elevato in tra i diversi settori economici¹⁹ della provincia di Bologna, assieme a quello dell'industria conciaria²⁰.

- Se si considera che nell'intero settore possono lavorare 20.000 persone a tempo pieno, si tratta di un valore "atteso" di **8 morti** all'anno²¹.
- Si tratta di un rischio superiore del **550%** rispetto al rischio del generico lavoratore in una qualsiasi azienda della provincia di Bologna.
- La peculiarità bolognese sta nel fatto che, se confrontiamo questo rischio con quello corso dal generico lavoratore nel settore dei trasporti nella regione Emilia-Romagna, scopriamo che a Bologna il rischio di morte è superiore ben del 56%.

Tavola 9. Frequenze relative di infortunio nelle imprese attive nella sezione Ateco I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni", a confronto con il rischio nel complesso delle aziende della provinciali Bologna e a confronto con le imprese dell'analoga sezione economica con sede nella regione Emilia-Romagna: numero medio di infortunii ogni 1.000 addetti/ anno nel triennio 2000-2002

	Totale	Tipo di conseguenza		
		Inabilità temporanea	Inabilità permanente	Morte
Sezione Ateco I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" in provincia di Bologna	47,13	44,23	2,51	0,39
Tutte le aziende della provincia di Bologna	40,85	39,52	1,27	0,06
Sezione Ateco I "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" nella regione Emilia-Romagna	55,23	52,14	2,84	0,25
Variazione % del rischio, nella sezione I in provincia di Bologna, rispetto a...				
... il complesso delle aziende della provincia	+15 %	+12 %	+98 %	+550 %
... le aziende dello stesso settore in regione	-15 %	-15 %	-12 %	+56 %

Nota: la frequenza relativa di infortunio è una stima del rischio che si avverino infortunii ogni 1.000 lavoratori impiegati a tempo pieno per 1 anno, calcolata sull'effettivo avverarsi degli infortunii in un determinato lasso di tempo. Ad esempio, dalla tabella è possibile leggere che ogni 1.000 lavoratori addetti a tempo pieno in una impresa della sezione economica I con sede in provincia di Bologna, circa 47 hanno subito un infortunio nel triennio 2000-2002: la stima del rischio d'infortunio è quindi del 47 per 1.000, oppure del 4,7%. Questo rischio è superiore del 15% rispetto al generico lavoratore che lavora in una qualsiasi azienda della provincia, ma è inferiore del 15% rispetto ai lavoratori del medesimo settore che operano in una qualsiasi azienda del territorio regionale (seconda parte della tabella).

Fonte: Inail e nostre elaborazioni.

¹⁹ Considerando la ripartizione in settori economici individuata dalle sottosezioni della classificazione Ateco.

²⁰ Nell'industria conciaria il rischio di morte sul lavoro nel 2000-2002 fu dello 0,41 per 1.000 addetti/anno. In funzione della minore consistenza di questo settore rispetto a quello dei trasporti e della logistica, in termini di occupati, si potrebbe trattare di un numero dotato di una certa variabilità statistica, mentre il valore misurato nel settore dei trasporti è basato su un ammontare di occupati decisamente più elevato. Si veda l'"Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna - numero uno" dicembre 2005, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna.

²¹ Il valore atteso si calcola moltiplicando il rischio per gli esposti a questo rischio; in questo caso, si ha $0,39/1.000 \times 20.000 = 7,8$.

La situazione del settore è molto critica anche per quanto riguarda l'**invalidità permanente**: in termini di rischio si tratta del 2,51 per mille. Si tratta di un valore elevatissimo, terzo in ordine di gravità, in provincia di Bologna, dopo il settore dell'estrazione di minerali (cave) e quello delle costruzioni²².

Nei termini già espressi in precedenza, si tratta di un valore atteso di circa 50 lavoratori che, ogni anno, subiscono un infortunio che porta ad un qualche tipo di invalidità permanente.

Rispetto ai restanti lavoratori del territorio bolognese, il rischio che corrono i lavoratori dei trasporti è praticamente doppio (+98%), mentre invece la situazione sembra essere in linea, se non lievemente migliore, rispetto ai lavoratori dei trasporti della regione (-12%).

Il rischio di infortunio comportante **inabilità temporanea** è del 44 per mille, lievemente superiore (+12%) a quello dei lavoratori dell'economia bolognese in complesso.

²² Nel biennio 2000-2002 il rischio di invalidità permanente nel settore dell'estrazione di minerali fu di 4,15 eventi ogni 1.000 dipendenti/ anno, mentre nel settore delle costruzioni fu del 3,92. Nel settore dell'estrazione di minerali il valore misurato potrebbe risentire di una certa variabilità statistica dovuta al basso numero di addetti. Si veda l'"Osservatorio sull'economia e il lavoro in provincia di Bologna - numero uno" dicembre 2005, a cura di Ires Emilia-Romagna per la Camera del lavoro di Bologna.

6. I punti chiave del settore nelle opinioni di alcuni testimoni privilegiati

Il seguente rapporto è frutto di una serie di colloqui con testimoni privilegiati svolti sulla base di una traccia di intervista aperta e finalizzata soprattutto a far emergere le caratteristiche, le tendenze e le problematiche generali del settore in esame. I soggetti intervistati sono stati: un funzionario sindacale, un funzionario di un'associazione di rappresentanza del mondo cooperativo, il presidente e il direttore di due differenti cooperative, un responsabile di una società di servizi aeroportuali, il presidente dell'Interporto.

Nelle pagine che seguono si sono dunque portate a sintesi le principali informazioni raccolte distinguendo gli argomenti in paragrafi tematici finalizzati a creare un nesso tra i dati quantitativi finora presentati e gli elementi più dinamici emersi nei colloqui. Considerando la natura di "approfondimento" dell'attività di ricerca sul campo e gli interessanti stimoli raccolti dagli intervistati, che pur non rappresentando il quadro completo degli attori in gioco ne esprimono sicuramente una voce importante, non si pretende in questa sede di offrire un'analisi esaustiva dei temi rilevati ma se ne presenta un quadro che sicuramente sarebbe opportuno sviscerare ulteriormente.

6.1. Le caratteristiche del "settore"

Se consideriamo come un unico settore le funzioni, tra esse profondamente correlate, di "logistica e trasporti" possiamo notare come, comunque, esso al suo interno veda un insieme eterogeneo di attività che per essere svolte implicano **tipologie di risorse e di competenze assai differenti**.

Al tradizionale **trasporto su gomma e al facchinaggio**, che hanno rappresentato per anni l'attività principe del settore, si sono affiancate, infatti, in tempi relativamente più recenti, quelle variegate attività di **organizzazione e gestione** dei magazzini e di coordinamento degli spostamenti delle merci che vengono genericamente chiamate "logistica".

Per quanto riguarda la terminologia più adatta a descrivere i processi in atto è chiaramente emerso quanto i termini "logistica" od "operatore logistico" stiano ad indicare non tanto precisi momenti operativi bensì, più genericamente, l'insieme delle professionalità e delle attività che si occupano di rendere efficace ed efficiente lo stoccaggio e la movimentazione delle merci: in questo panorama i tradizionali trasporto su gomma e facchinaggio rappresentano solo la parte conclusiva del "ciclo logistico" che vede a monte la presenza di attività di gestione della relazione cliente-fornitore, di progettazione di software per la movimentazione delle merci, di gestione dei magazzini, ecc...

A ben guardare l'insieme di funzioni che oggi vengono chiamate "logistica" sono attività alle quali da sempre ogni azienda, che non avesse forse la complessità organizzativa della piccola bottega artigiana, ha dovuto far fronte; il salto innovativo che ormai permette di considerare queste attività un settore autonomo sta invece nel processo di esternalizzazione che esse hanno vissuto e nei livelli di **professionalizzazione e specializzazione** raggiunti dagli operatori che se ne sono fatti carico. Nel corso degli anni recenti, infatti, la repentina tendenza alla riduzione dei costi dovuta alla necessità di fronteggiare la concorrenza proveniente dalla globalizzazione dei mercati e la conseguente espulsione delle attività non core-business ha portato quasi tutte le imprese, indipendentemente dalle loro dimensioni, a considerare le attività logistiche un fattore esternalizzabile. Come accade ai processi di out-sourcing che riguardano elementi comunque essenziali del ciclo produttivo (come il raggiungere il mercato) anche quello

delle funzioni logistiche ha visto, in un secondo momento, lo svilupparsi di forti motivazioni non unicamente legate ai costi: proprio a causa di mercati con un livello di concorrenza sempre più elevato ha acquisito sempre più valore per la competitività delle imprese la leva del rapporto tra il prezzo/qualità del prodotto e il servizio con esso offerto, nel senso che la sicurezza e i tempi nella consegna delle merci (prodotti finiti o subforniture) sono diventati strategici quasi quanto la qualità intrinseca dei prodotti stessi. A questa domanda, inizialmente meno consapevole e poi sempre più esplicita, hanno dunque risposto quelle aziende che hanno deciso di considerare non tanto la singola capacità di trasporto o di movimentazione, ma la “logistica”, il proprio core-business e hanno investito per creare elevate professionalità e specializzazione.

Come già ricordato allo stato attuale il settore vede la presenza di una gamma molto diversificata di competenze e di tecnologie utilizzate: si va dalla pura attività manuale di facchinaggio all'applicazione di complessi software di gestione, dalle capacità di guida degli automezzi alle competenze nelle lingue straniere o ancora dall'utilizzo di gru speciali per lo scarico/carico di container ai sistemi a radiofrequenza e lettura ottica per la gestione dei magazzini automatizzati.

6.2. Le tipologie aziendali presenti nel mercato

Se osserviamo il mercato della logistica e trasporti per come si presenta in Italia ed in particolare nel territorio bolognese, possiamo individuare, con un tentativo di schematizzazione, **tre tipi fondamentali di aziende** da cui esso è popolato.

Dalle interviste realizzate è in effetti emerso con chiarezza ed univocità di vedute tra i testimoni privilegiati quanto la divisione del complesso lavoro logistico avvenga di fatto sulla base di un criterio aziendale di tipo dimensionale; possiamo dunque immaginare una linea continua che rappresenta le varie realtà aziendali presenti nel settore sulla quale identificare con chiarezza almeno tre posizioni: da un lato abbiamo i grandi gruppi logistici ai quali si contrappongono, dall'altro, le piccole cooperative di facchinaggio o i piccoli artigiani del trasporto su gomma (i cosiddetti padroncini) per poi individuare in una posizione intermedia imprese che, pur non raggiungendo le dimensioni e la complessità organizzativa dei grandi gruppi, sono nettamente più strutturate ed articolate rispetto a quelle di piccole o piccolissime dimensioni.

- **I grandi gruppi:** sono i grandi operatori logistici, spesso multinazionali non italiane, che fungono da “general contractor” per grandi commesse come la gestione dei magazzini di grandi aziende o gruppi industriali, la grande distribuzione nei supermercati o anche le reti dei corrieri. Questi operatori solitamente non si occupano di portare a termine fisicamente le commesse trasportando con i propri mezzi le merci ma gestiscono la parte più delicata del processo logistico ovvero quella organizzativo amministrativa che richiede competenze di elevato livello e l'utilizzo di tecnologie avanzate (software, magazzini automatizzati, ecc...).
- **Le imprese di piccole dimensioni:** come accennato possiamo identificare in questo gruppo principalmente le piccole cooperative di facchinaggio o i piccoli trasportatori autonomi. Si tratta di realtà aziendali locali che operano nella parte a valle del ciclo logistico e costituiscono chi operativamente si occupa di caricare e scaricare i camion o i container e di portare a destinazione le merci.
- **Le imprese di medie dimensioni:** possiamo far rientrare in questa categoria quelle imprese, generalmente regionali o nazionali, che, pur occupandosi direttamente o parzialmente anche degli aspetti meramente esecutivi del ciclo logistico, lo fanno con

una copertura del mercato piuttosto elevata e vi aggiungono in parte quelle attività logistiche più raffinate che abbiamo visto essere la prerogativa dei grandi vettori.

6.3. Il rapporto tra le aziende: regole e “mercato falsato”.

Come abbiamo visto nella suddivisione tra tipologie aziendali presentata nel paragrafo precedente sembra esserci una netta ma complementare **divisione delle attività** tra i **grandi operatori logistici** e i **piccoli esecutori locali**: da una parte la relazione con i committenti, il coordinamento e le scelte organizzative e dall'altra la realizzazione concreta. Il rapporto che intercorre tra queste due tipologie aziendali viene descritto all'insegna della netta **subordinazione del piccolo rispetto al grande**: il quadro presentato corrisponde ad una situazione in cui i grandi gruppi, che dispongono delle competenze e delle risorse finanziarie per relazionarsi con i committenti (i grandi ma i anche piccoli), utilizzano a piacimento il polverizzato e per nulla coeso mondo delle piccole cooperative e dei padroncini come meri esecutori sui quali scaricare gli oneri dell'abbassamento delle tariffe, utilizzato come leva strategica per ottenere le commesse.

L'abuso di questa sbilanciata relazione di forza porta alcuni operatori del settore a denunciare nettamente la situazione e a considerare pericolosamente “falsata” perlomeno la fase a valle del ciclo logistico. Il meccanismo di fondo di questa distorsione starebbe, da una parte, nella disponibilità dei numerosi padroncini a lavorare anche sotto costo (“autosfruttamento”) pur di riuscire a compensare in parte l'investimento dell'acquisto del camion e nella necessità avvertita da ampie fasce della popolazione di avere un qualsiasi lavoro (seppur faticoso e scarsamente retribuito come il facchinaggio) e, dall'altra, nella spregiudicatezza con cui i grandi vettori cercano di rispondere alle richieste sempre più esigenti in termini di economicità che arrivano dai clienti. Questa pressione sulle tariffe e i costi porterebbe a situazioni border-line o addirittura di piena **illegalità** (lavoro nero, non rispetto delle norme ambientali, igienico sanitarie dei prodotti e della sicurezza sul lavoro).

In questa complessa situazione si trovano in grandi difficoltà anche le **imprese di medie dimensioni**, di carattere regionale o anche nazionale, che dal punto di vista del servizio offerto si trovano a cavallo tra gli aspetti più qualitativi e quelli meramente esecutivi (alcune di queste da qualche anno si occupano anche di gestione magazzini ma generalmente rimane preponderante la parte trasporto e movimentazione, fatto che spesso le porta ad essere a loro volta ingaggiate secondo i criteri dei grandi gruppi, anche se per commesse di particolare portata, e che quindi ne impedisce il contatto diretto con i committenti finali). Nel panorama italiano in effetti sono molte le aziende che negli ultimi anni a causa delle trasformazioni in corso nel mercato sono andate in crisi e sono state soppiantate dalle offerte al ribasso (allettanti per i committenti) dovute all'innescarsi del sistema di relazioni tra grandi e piccole imprese di cui sopra. Nel corso delle interviste ai rappresentanti di due storiche cooperative bolognesi specializzate nel trasporto alimentare, che rientrano appieno nella categoria delle aziende di medie dimensioni²³, è chiaramente emerso ad esempio come anch'esse, nonostante sino ad oggi abbiano goduto di una posizione di relativa tranquillità, dovuta soprattutto alla qualità del servizio e alla conoscenza del territorio, avvertano allarmate le pressioni esistenti nel mercato e descrivano le prospettive future come tutt'altro che rosee.

²³ Entrambe occupano direttamente circa 300 persone, hanno un parco veicoli di oltre 200 pezzi e fatturati intorno ai 25 milioni di €.

Un **elemento chiave** che potrebbe essere considerato determinante per la “normalizzazione del mercato” sarebbe il ruolo svolto dagli organi preposti ai controlli: ispettorati del lavoro, polizia stradale, finanza, ecc... I problemi che però su questo versante impediscono il reale controllo della situazione e quindi porgono il fianco alle degenerazioni denunciate sarebbero, da una parte, la scarsità di risorse quantitative (numero di personale) messe a disposizione per far fronte alla miriade di dubbie situazioni esistenti e, dall'altra, un insieme di aspetti qualitativi legati maggiormente alla cultura e alle competenze di base degli organi di controllo stessi (ad esempio la mentalità del “lasciar correre” o l'inadeguatezza della preparazione nei confronti di elementi mai presentatisi precedentemente come le carte di circolazione degli automezzi scritte in lingue straniere praticamente sconosciute).

6.4. Alcuni contesti specifici

Il territorio bolognese è caratterizzato dalla presenza di realtà che, per quanto riguarda il settore in esame, rappresentano elementi degni di nota ed interesse. Nel corso delle nostre interviste abbiamo avuto modo di raccogliere alcune informazioni generali su due di questi contesti, che possiamo senza dubbio considerare realtà meritorie di maggiori approfondimenti: l'Aeroporto e l'Interporto.

- **Aeroporto:** il complesso e diversificato numero di attività che vengono svolte dentro un aeroporto lo rendono un contesto assai interessante anche dal punto di vista dell'organizzazione delle attività logistiche che esso comprende. L'aeroporto di Bologna, nello specifico, avendo superato i tre milioni di passeggeri e rientrando nei casi previsti dalla legge sul monopolio si è dovuto dotare di una struttura differenziata per le funzioni logistiche creando così due società distinte, ma entrambe di sua proprietà (una al 100%, l'altra di maggioranza). A queste due entità, che fanno capo alla società aeroportuale e che con un organico di piccole dimensioni (la società di “handling” conta ad esempio non più di una trentina di persone) si occupano della parte più delicata dell'attività come la gestione dei magazzini (l'aeroporto, grazie al supporto di una cooperativa esterna con una certa esperienza su questo versante, è il primo in Italia ad essersi dotato per il magazzino “arrivi” di un sistema a radiofrequenza di lettura dei codici a barre) e la gestione dei rapporti con istituzioni doganali, clienti e fornitori (funzioni che oltre a quelle linguistiche come base necessitano anche di competenze considerate piuttosto complesse e di non immediata costruzione), va aggiunto un ulteriore numero di imprese che si occupano della parte esecutiva delle attività come il facchinaggio e il cosiddetto “aviocamionato”²⁴, che, di fatto, movimentano un quantitativo di chili maggiore rispetto a quello per via aerea. Un ulteriore elemento da sottolineare è il fatto che all'interno della struttura aeroportuale sono operative, anche se dal punto di vista organizzativo in maniera completamente autonoma rispetto alla società aeroportuale, altre entità logistiche come i grandi corrieri nazionali ed internazionali che, appunto, si gestiscono in “autoproduzione” tutto il ciclo logistico.
- **Interporto:** diversamente da un aeroporto un interporto è un'area dove vengono svolte attività il cui core-business è unicamente di tipo logistico, per questa ragione l'Interporto di Bologna, società mista pubblico/privata (banche, Comune, Provincia, CCIAA, Ferrovie e altri) creata 35 anni fa con lo scopo di liberare il centro cittadino dal traffico pesante oltre che di rendere più competitivo il sistema economico locale e

²⁴ Per “aviocamionato” o “aerogommato” si intende l'attività di trasporto di merce destinata originariamente al trasporto aereo che, a causa di carenze di spazi, viene spedita a destinazione via camion (anche se a livello doganale viene trattata come merce aeroportuale).

sviluppare il traffico intermodale (“dalla ruota al ferro”), si presenta come un caso unico in Italia dal punto di vista dell’organizzazione e dei risultati raggiunti. L’Interporto, infatti, oltre ad essere per grandezza il secondo terminal ferroviario in Europa dopo Brema, vanta anche una potenzialità di un milione di mq di superficie edificabile (oggi sfruttati per un terzo) nonché un traffico che per il 2005 è stato in media giornaliera di 5000 camion e annuale di 6000 treni, dati che gli hanno permesso di raggiungere l’obiettivo di aumentare significativamente il traffico intermodale (del 50% nel 2005) nonostante i dati europeo e italiano si proiettino nella tendenza opposta. All’interno degli spazi dell’Interporto sono attive un centinaio di imprese (i principali operatori logistici regionali e nazionali ma anche imprese, come la Merloni, che hanno deciso di stabilirvi i propri magazzini, nel caso per l’est europeo) per un totale di circa 1800 addetti (distribuiti nelle variegate forme contrattuali e lavorative: dipendenti veri e propri, lavoratori autonomi, soci di cooperative, ecc...). La società Interporto, nonostante si trovi a presiedere una realtà molto articolata, è di fatto molto snella (in totale, comprese le due società di servizi, una quindicina di addetti) e si rende operativa mediante una società di scopo al 90% di proprietà Interporto (il restante diviso tra Agip e Ferrovie) per la gestione dei servizi di trasporto e facchinaggio ma anche di movimentazione di container e servizi ferroviari (l’Interporto ha finanziato i corsi ad hoc per gli addetti di una cooperativa che si occupano delle manovre dei treni) e una srl di “real estate” per la gestione immobiliare completamente di proprietà interportuale. La società Interporto, di fatto e per mandato, si occupa dunque principalmente di aumentare il traffico intermodale attraverso due leve: da una parte la concentrazione delle merci nei propri spazi (ruolo dell’attività immobiliare di creazione di strutture adeguate) e, dall’altra, il finanziamento diretto di alcune operazioni di “avvio” di nuove tratte ferroviarie (l’ultimo investimento è stato sulla tratta Bologna Ravenna per sfruttare le potenzialità del traffico marittimo).

6.5. Problematiche e prospettive

Come abbiamo già sottolineato nei paragrafi precedenti il settore in esame è caratterizzato da forti **processi di trasformazione** tuttora in atto che ne influenzano pesantemente gli equilibri; tra questi quelli considerabili come i più rilevanti sono:

- **la nascita di innovazioni e specializzazioni nel settore:** le tradizionali attività di facchinaggio e di trasporto cominciano ad essere solo di corollario rispetto a ormai più fondamentali attività logistiche come la gestione automatizzata dei magazzini e il controllo degli approvvigionamenti lungo tutta la catena produttiva;
- **l’esigente richiesta di servizi logistici:** tali attività stanno acquisendo un valore sempre maggiore dal punto di vista delle strategie aziendali rispetto ad un mercato con un livello di competizione sempre più spinto;
- **la relazione tra i grandi gruppi internazionali e i piccoli operatori locali:** questo elemento “falserebbe” gravemente le relazioni nel mercato con, talvolta tragiche, conseguenze sociali ed ambientali;
- **un tessuto imprenditoriale locale sottodimensionato e scarsamente integrato:** oltre alla presenza di una vera e propria polverizzazione aziendale per quanto riguarda il trasporto su gomma dovuta alla presenza di un grande numero di “padroncini”, anche le aziende attualmente considerate di medie dimensioni e attive lungo tutto il ciclo logistico stanno rilevando una certa difficoltà a mantenere un livello

competitivo adeguato se confrontato con la pervasiva presa di quote di mercato da parte dei grandi gruppi internazionali; vi è, inoltre, da aggiungere che le relazioni tra le imprese non sono tradizionalmente impostate su un modello di integrazione e coesione nonostante la forte presenza di aziende cooperative;

- **revisione del libro bianco europeo sui trasporti:** nonostante nel territorio bolognese si sia rilevato, grazie alla presenza dell'Interporto, un aumento del traffico intermodale non si può non tener conto del processo in corso di revisione del libro bianco europeo sui trasporti che, a fronte della oggettiva difficoltà di raggiungimento degli obiettivi preposti (in Italia come in Europa, anche se i livelli italiani di trasporto su ferro sono comunque inferiori a quelli degli altri paesi), potrebbe riorientare la strategia europea perlomeno verso un'ottimizzazione del prevalente trasporto su gomma;
- **il continuo aumento del costo di una materia prima essenziale come il carburante.**

A fronte di queste problematiche, sono emerse con chiarezza alcune prospettive considerate alla stregua di **scelte strategiche forzate** per il superamento del momento critico attuale:

- **massa critica:** viene indicato come elemento determinante per far fronte al rischio di essere “fagocitati” dalle multinazionali estere (e di vedere quindi processi di acquisizione i cui risultati potrebbero essere prevedibilmente quelli di spostare fuori dal sistema nazionale quella parte, non irrilevante, di prodotto interno generato dalle attività logistiche) il fatto di raggiungere, almeno dal punto di vista operativo se non addirittura proprietario, una massa critica sufficiente a godere di quei benefici di scala per tenere testa ai concorrenti già strutturati;
- **ampia gamma di servizi:** un'ulteriore fondamentale considerazione raccolta riguarda il fatto che, a fronte delle innovazioni, della specializzazione e del livello qualitativo raggiunto nei servizi logistici, non sarà più sufficiente per “competere con una certa garanzia di sopravvivenza” un'offerta di servizi meramente esecutivi, anche se di qualità, ma sarà necessario potersi muovere lungo tutto il ciclo logistico, magari presidiando direttamente le fasi più complesse;
- **organizzazione del lavoro:** i cambiamenti nella gamma di prodotti offerti e nelle dimensioni d'impresa hanno come diretta conseguenza la necessità di un'organizzazione aziendale in grado di rispondere con efficacia ed efficienza alle richieste del mercato, per questa ragione un altro elemento strategico sottolineato è stata la necessità di raggiungere un livello adeguato di capacità di reazione ai cambiamenti;
- **rinsaldare il rapporto tra produzione e logistica:** nel panorama attuale emerge come ulteriore aspetto fondamentale per la tenuta delle imprese locali e nazionali di logistica e per il sistema economico nazionale, il fatto che, alla luce della sempre maggiore importanza degli aspetti logistici per la competitività delle imprese, sarà fondamentale che il sistema produttivo si “riappropri della logistica” considerandola strategicamente parte della propria attività (indipendentemente che venga scelto di esternalizzarla o gestirla internamente); quello che sarebbe auspicabile è dunque innanzitutto un cambiamento culturale, anche a livello politico, che porti ad un maggior investimento in logistica e in infrastrutture che ne permettano l'ottimizzazione e lo sfruttamento, tenendo anche in considerazione la posizione privilegiata della penisola italiana nel canale mediterraneo di cerniera tra l'Europa e il sudest del mondo

che permetterebbe un'intensificazione delle attività logistiche indipendentemente dall'aumento delle produzioni nazionali.

In un quadro di questo tipo, che coinvolgerebbe in maniera così pervasiva non solo gli aspetti relazionali tra le imprese ma anche le loro organizzazioni interne e il ruolo del lavoro e della sua qualificazione, risulta evidente che per il superamento della delicata fase attuale sarà strategico il livello delle **relazioni industriali** presenti nel settore ed, in particolare, la possibilità di creare un nuovo “**asse contrattuale**” in grado di affrontare i cambiamenti in atto ed i temi più pressanti, proprio come quello, ad esempio, del rischio di una sempre maggiore “polarizzazione” tra le figure professionali presenti nel settore e quello della flessibilità (che sappiamo essere caratterizzato da posizioni molto differenziate) o, ancora, quello della necessità di elevare lo standard della sicurezza e della qualità del lavoro.

6.6. Da un caso esemplare a spunti di ulteriore ricerca

In relazione agli elementi raccolti nel corso delle interviste vale la pena segnalare, in conclusione, un'**importante esperienza** in corso nel territorio bolognese, la cui portata, sia dal punto di vista industriale che da quello delle strategie di sviluppo, riveste però un ruolo fondamentale per il cambiamento degli scenari regionali e nazionali.

Coerentemente con le problematiche e le “scelte obbligate” individuate nel paragrafo precedente, infatti, le due importanti cooperative di cui abbiamo raccolto la testimonianza, indirizzate in questa loro scelta dall'associazione di rappresentanza di cui fanno parte, hanno iniziato da qualche anno un percorso ben preciso che le ha portate mediante una forte collaborazione alla **creazione di una terza entità** (una s.p.a. partecipata per un terzo da ciascuna delle due e con la restante parte di proprietà di una società finanziaria del sistema cooperativo) alla quale affidare la **gestione delle fasi più delicate e qualificate del ciclo logistico**. Questa società, che attualmente conta una settantina di dipendenti (personale prevalentemente amministrativo e direzionale), si occupa dunque degli aspetti organizzativi più complessi per conto delle due cooperative e dovrebbe diventare una sorta di centro strategico e di coordinamento intorno al quale far ruotare le attività proprie delle due cooperative che, come detto, riguardano prevalentemente la fascia esecutiva delle attività di trasporto e movimentazione merci. In questo modo le due cooperative, collaborando e facendo “massa critica”, potrebbero, secondo la strategia intrapresa, riuscire a smarcarsi definitivamente rispetto alle posizioni dominanti dei grandi gruppi logistici evitando, quindi, di lasciare ad essi il monopolio delle fasi a maggior valore aggiunto del ciclo logistico.

La scelta probabilmente azzeccata delle due cooperative bolognesi non risolve comunque la problematica situazione che la grande maggioranza delle aziende italiane del settore si trova a vivere; a quanto emerso il sistema logistico italiano, nonostante le sue eccezioni in positivo, sconta un **ritardo considerevole strutturale** che riguarda a tutto tondo gli elementi fondanti il settore stesso: l'inadeguatezza delle infrastrutture fisiche, il sistema formativo non in grado di creare competenze e figure professionali adatte al livello di sviluppo del settore, le carenze nei controlli e nell'applicazione delle normative e un problema culturale da parte della classe imprenditoriale che non riesce a “riappropriarsi” di una leva strategica di tale portata.

Al di là di questi elementi generali, che necessitano per questo di essere affrontati a livello di sistema paese e senza dubbio nella cornice di un quadro europeo, risultano assai evidenti per chi voglia **partecipare alle dinamiche in atto** in maniera propositiva, in

primis il sindacato, sia la necessità di **conoscere approfonditamente i soggetti che con maggiore influenza animano il mercato** (sarà dunque fondamentale rivolgere l'attenzione ai grandi gruppi logistici - anche se dal punto di vista direzionale non localizzati nel territorio in esame - così come non perdere assolutamente di vista lo sviluppo delle interessanti esperienze e realtà locali individuate) che quella di riuscire a portare le tematiche fin qui sollevate (che come visto non riguardano esclusivamente il settore oggetto di analisi) anche nell'**agenda dei patti e delle concertazioni territoriali**.

Appendice A

Schede descrittive delle fonti statistiche utilizzate

Anagrafe delle imprese della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (Cciaa) della provincia di Bologna

L'anagrafe delle imprese contiene la totalità delle imprese attive in provincia di Bologna. Per realizzare questo rapporto sono state chieste all'Ufficio di statistica della Cciaa alcune tabelle di base (attività al dettaglio massimo del codice Ateco per forma giuridica dal 2001 al 2005; attività al dettaglio massimo del codice Ateco per comune di sede dal 2001 al 2005) riguardanti aziende attive con sede in provincia di Bologna.

Indagine campionaria sui fabbisogni occupazionali delle imprese Excelsior;

Si tratta di una indagine campionaria svolta ogni anno, in primavera, da Unioncamere, in collaborazione con il Ministero del lavoro. Lo scopo dell'indagine è quello di quantificare le previsioni di assunzioni e licenziamenti delle imprese entro la fine dell'anno in corso.

Censimenti dell'industria e dei servizi Istat 1991 e 2001

Ogni 10 anni, l'ultima volta nel 2001, l'Istat svolge, a livello nazionale, il censimento dell'industria e dei servizi. Il censimento è una rilevazione che coinvolge la totalità delle unità di riferimento. In questo senso si distingue dall'indagine campionaria, che interessa solo un campione delle unità. Sempre per questo motivo, per il fatto cioè di coinvolgere la totalità delle unità, si tratta di una operazione molto costosa, che può essere svolta solo di rado. Appunto una volta ogni 10 anni, in corrispondenza del Censimento della popolazione.

L'unità di riferimento (di rilevazione) del Censimento è l'unità locale, cioè il luogo fisico in cui le unità giuridico-economiche esercitano una o più attività economiche. Il Censimento rileva tutte le attività economiche, eccetto la maggior parte delle attività agricole (per cui viene svolto, una volta ogni 10 anni, l'ultimo nel 2000, un apposito Censimento dell'agricoltura).

Il Censimento è in grado di rilevare l'occupazione a prescindere dal fatto che la forza lavoro sia residente o meno. Per contro, è poco adatto a misurare le forme di occupazione più o meno nascosta, dal lavoro nero al lavoro nelle forme di impresa più "leggera", che, invece, teoricamente sono più raggiungibili mediante interrogazione diretta presso i lavoratori.

I dati definitivi del Censimento industria e servizi (denominato CIS) sono stati pubblicati nella primavera del 2004. Tramite i censimenti è possibile effettuare confronti storici dotati di una certa affidabilità di continuità nelle definizioni; è possibile confrontare quindi i dati del 2001 con i dati del 1991, del 1981 e così via. In ogni caso, più si va indietro con i

confronti, più è necessario “correggere” i dati, a causa delle inevitabili variazioni nelle definizioni delle entità osservate, dovute a fattori storici.

Il Censimento conta le persone che lavorano presso una certa impresa, definendole “addetti” e dividendole in “indipendenti” (proprietari, lavoratori autonomi, liberi professionisti, ecc.) e “dipendenti”.

Fornisce inoltre informazioni molto dettagliate sul tipo di attività economica prevalente dell'unità locale rilevata, sulla base della classificazione Ateco dell'Istat.

Dati sugli infortuni pubblicati dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro - Inail

L'Istituto nazionale per gli infortuni sul lavoro (Inail) possiede una vastissima banca dati amministrativa, contenente informazioni rilevanti per la descrizione del mercato del lavoro. La copertura è ottima, in quanto l'assicurazione Inail è obbligatoria per quasi tutti i lavoratori.

L'Inail ha organizzato questa grande mole di dati in tabelle consultabili tramite internet, ed è in grado di pubblicare dati abbastanza aggiornati. I dati relativi agli infortuni sono aggiornati al 2004.

Le aziende considerate dall'Inail sono le aziende con almeno un addetto, per cui è stata pagata l'assicurazione. Il dato è disaggregato, per settore d'attività economica (codice Istat Ateco), per tipo (artigiana, non artigiana), per classe d'addetti.

L'area geografica di riferimento è relativa alla sede principale dell'azienda (sede legale, la sede che paga i contributi all'Inail). Nel caso di aziende operanti in provincia di Bologna ma aventi la sede principale altrove, non saranno contate.

Per quanto riguarda gli infortuni, l'Inail pubblica sia dati mensili, direttamente a ridosso del mese di riferimento, sia dati annuali, di natura più consolidata. L'Inail stessa consiglia di non utilizzare i dati mensili, in quanto la natura dell'oggetto rilevato (l'infortunio) e la natura amministrativa del dato potrebbero portare a variazioni del dato. Si è quindi preferito non prendere in considerazione i dati mensili.

Il dato è fornito per tre tipi di infortunio: l'inabilità temporanea, l'inabilità permanente e la morte. E' disponibile per settore economico dell'azienda, per tipo (artigiana, non artigiana) e per dimensione aziendale.

L'Inail mette a disposizione due tipi di dati interessanti: il numero di denunce d'infortunio e le “frequenze relative d'infortunio”, un dato elaborato, che tiene in conto sia del numero di infortuni, sia del numero di lavoratori occupati, sia della durata dell'occupazione espressa da questi lavoratori.

La frequenza relativa d'infortunio è una misura sintetica molto utile per definire il “rischio” di infortunio per un lavoratore che lavori in un determinato luogo e in un determinato settore economico.

I dati a livello provinciale sono disponibili sono per le aziende monolocalizzate. Si tratta di medie triennali, relative al triennio 1999-2000-2001.

Appendice B
Tavole statistiche

Dati Cciaa

- B1. Imprese attive per attività economica e comune di sede - 2005
- B2. Imprese attive per attività economica e comune di sede - differenze 2001-2005
- B3. Imprese attive per attività economica e forma giuridica - 2005
- B4. Imprese attive per attività economica e forma giuridica - 2001
- B5. Imprese attive per attività economica e forma giuridica - differenze 2001-2005

Dati Censimento

- B6. Dipendenti in unità locali di impresa per attività economica e comune sede dell'unità locale - 2001
- B7. Dipendenti in unità locali di impresa per attività economica e comune sede dell'unità locale - differenze 1991-2001

Osservatorio sull'economia e il lavoro - approfondimento numero 2

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B1. Imprese attive al 31.12.2005, nel settore della logistica e dei trasporti, in provincia di Bologna, per comune di sede e tipo di attività economica prevalente, e tasso sulla popolazione residente alla stessa data

Fonte: anagrafe imprese Cciaa Bologna, e nostre elaborazioni; popolazione residente: Ufficio di statistica della Provincia di Bologna, Anagrafi comunali.

	Totale imprese	Trasporto	Trasporto merci su strada	Trasporto su ferro	Trasporto aereo	Attività ausiliarie	Movimento merci	Movimento merci mezzo non specificato	Movimento merci su strada	Magazzinaggio e custodia	Gestione infrastrutture	Gestione infrastrutture via terra	Gestione infrastrutture via terra n.s.	Gestione parcheggi e autorimesse	Altre attività comm. trasp. terr.	Gestione infrastrutture via aerea	Altre attività connesse	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	Intermediari dei trasporti	Corrieri postali privati	Tasso imprese su popolazione residente e per 10.000
TOTALE	3.939	3.567	3.562	2	3	247	137	135	2	42	68	56	7	47	2	12	125	51	32	42	41,5
BO001 - ANZOLA DELL'EMILIA	77	73	73	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	67,9
BO002 - ARGELATO	95	71	71	0	0	19	15	15	0	4	0	0	0	0	0	0	5	2	1	2	101,5
BO003 - BARICELLA	44	42	42	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	72,9
BO004 - BAZZANO	28	22	22	0	0	6	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,5
BO005 - BENTIVOGLIO	70	48	48	0	0	9	3	3	0	5	1	1	1	0	0	0	13	12	1	0	149,6
BO006 - BOLOGNA	1.084	903	899	2	2	116	49	47	2	11	56	46	4	41	1	10	65	20	17	28	29,0
BO007 - BORGO TOSSIGNANO	23	20	20	0	0	2	0	0	0	0	2	2	0	2	0	0	1	0	0	1	70,6
BO008 - BUDRIO	77	71	71	0	0	5	4	4	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	47,4
BO009 - CALDERARA DI RENO	91	84	84	0	0	3	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	4	3	0	1	71,7
BO010 - CAMUGNANO	14	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67,5
BO011 - CASALECCHIO DI RENO	119	116	116	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	34,5
BO012 - CASALFUMANESE	11	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34,6
BO013 - CASTEL D'ALANO	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45,8
BO014 - CASTEL DEL RIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
BO015 - CASTEL DI CASIO	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,1
BO016 - CASTEL GUELFO DI BOLOGNA	25	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65,2
BO017 - CASTELLO D'ARGILE	42	41	41	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	71,3
BO018 - CASTELLO DI SERRAVALLE	34	32	32	0	0	2	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	76,5
BO019 - CASTEL MAGGIORE	85	71	71	0	0	12	7	7	0	5	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	51,1
BO020 - CASTEL SAN PIETRO TERME	104	103	103	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52,4
BO021 - CASTENASO	68	61	61	0	0	6	4	4	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	49,7
BO022 - CASTIGLIONE DEI PEPOLI	12	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20,2
BO023 - CREPELLANO	53	51	51	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60,9
BO024 - CREVALCORE	69	64	64	0	0	5	4	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54,5
BO025 - DOZZA	43	43	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72,0
BO026 - FONTANELICE	12	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63,6
BO027 - GAGGIO MONTANO	20	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40,4
BO028 - GALLIERA	32	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57,4
BO029 - GRANAGLIONE	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,9
BO030 - GRANAROLO DELL'EMILIA	52	49	49	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	55,8

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

	Totale imprese	Trasporto	Trasporto merci su strada	Trasporto su ferro	Trasporto aereo	Attività ausiliarie	Movimento merci	Movimento merci mezzo non specifico	Movimento merci su strada	Magazzinaggio e custodia	Gestione infrastrutture	Gestione infrastrutture via terra	Gestione infrastrutture trasp. via terra n.s.	Gestione parcheggi e autorimesse	Altre att. conn. trasp. terr.	Gestione infrastrutture trasp. via aerea	Altre attività connesse	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	Intermediari dei trasporti	Corrieri postali privati	Tasso imprese su popolazione residente per 10.000
BO031 - GRIZZANA MORANDI	23	22	22	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57,8
BO032 - IMOLA	208	193	193	0	0	8	3	3	0	1	4	4	2	2	0	0	7	1	2	4	31,4
BO033 - LIZZANO IN BELVEDERE	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,5
BO034 - LOIANO	12	10	10	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	26,9
BO035 - MALALBERGO	60	58	58	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74,3
BO036 - MARZABOTTO	36	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55,2
BO037 - MEDICINA	77	77	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50,9
BO038 - MINERBIO	66	63	63	0	0	3	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78,5
BO039 - MOLINELLA	103	98	98	0	0	4	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	69,5
BO040 - MONGHIDORO	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,3
BO041 - MONTERENZIO	24	21	21	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,4
BO042 - MONTE SAN PIETRO	47	45	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	43,3
BO043 - MONTEVEGLIO	22	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44,8
BO044 - MONZUNO	27	27	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44,5
BO045 - MORDANO	24	23	23	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54,6
BO046 - OZZANO DELL'EMILIA	51	51	50	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44,8
BO047 - PIANORO	75	73	73	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45,1
BO048 - PIEVE DI CENTO	30	29	29	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,8
BO049 - PORRETTE TERME	8	6	6	0	0	2	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	16,9
BO050 - SALA BOLOGNESE	60	55	55	0	0	3	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	82,4
BO051 - SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO	19	17	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	42,4
BO052 - SAN GIORGIO DI PIANO	47	39	39	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	6	5	1	0	67,6
BO053 - SAN GIOVANNI IN PERSICETO	126	121	121	0	0	4	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	50,0
BO054 - SAN LAZZARO DI SAVENA	90	84	84	0	0	4	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	29,9
BO055 - SAN PIETRO IN CASALE	62	59	59	0	0	3	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57,2
BO056 - SANT'AGATA BOLOGNESE	32	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,8
BO057 - SASSO MARCONI	61	60	60	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42,3
BO058 - SAVIGNO	25	24	24	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91,6
BO059 - VERGATO	19	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,6
BO060 - ZOLA PREDOSA	97	88	88	0	0	5	3	3	0	2	0	0	0	0	0	0	4	2	2	0	58,4

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B2. Differenza tra il numero di imprese attive al 31.12.2005 rispetto al 31.12.2001, nel settore della logistica e dei trasporti, in provincia di Bologna, per comune di sede e tipo di attività economica prevalente

Fonte: anagrafe imprese Cciaa Bologna, e nostre elaborazioni.

Differenza tra 2001 e 2005	Totale imprese interessate	Trasporto				Attività ausiliarie	Movimento merci (totale)	Magazzinaggio e custodia	Gestione infrastrutture (totale)	Gestione infrastrutture trasp. via terra	Gestione infrastrutture trasp. via aerea	Altre attività connesse	Spedizioni e agenzie di operazioni doganali	Intermediari dei trasporti	Corrieri postali privati
		Trasporto	Trasporto merci su strada	Trasporto su ferro	Trasporto aereo										
TOTALE	-87	-87	-88	1	0	7	3	-7	11	6	5	-7	-2	-8	3
BO001 - ANZOLA DELL'EMILIA	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO002 - ARGELATO	11	-9	-9	0	0	16	13	3	0	0	0	4	2	1	1
BO003 - BARICELLA	-4	-5	-5	0	0	0	1	-1	0	0	0	1	0	0	1
BO004 - BAZZANO	3	2	2	0	0	2	2	0	0	0	0	-1	0	-1	0
BO005 - BENTIVOGLIO	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	-2	0
BO006 - BOLOGNA	-148	-126	-127	1	0	-18	-18	-6	6	2	4	-4	-7	1	2
BO007 - BORGO TOSSIGNANO	1	-1	-1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1
BO008 - BUDRIO	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	-1	1
BO009 - CALDERARA DI RENO	11	13	13	0	0	-2	-3	1	0	0	0	0	1	-1	0
BO010 - CAMUGNANO	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO011 - CASALECCHIO DI RENO	-10	-7	-7	0	0	-1	0	-1	0	0	0	-2	-1	0	-1
BO012 - CASALFUMANESE	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO013 - CASTEL D'AIANO	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO014 - CASTEL DEL RIO	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO015 - CASTEL DI CASIO	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO016 - CASTEL GUELFO DI BOLOGNA	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	-1
BO017 - CASTELLO D'ARGILE	-3	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	1	0	1	-1	0	-1	0
BO018 - CASTELLO DI SERRAVALLE	6	4	4	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0
BO019 - CASTEL MAGGIORE	-10	-7	-7	0	0	-1	-3	2	0	0	0	-2	-2	0	0
BO020 - CASTEL SAN PIETRO TERME	-6	-5	-5	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO021 - CASTENASO	8	6	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0
BO022 - CASTIGLIONE DEI PEPOLI	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO023 - CREPELLANO	-7	-6	-6	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0
BO024 - CREVALCORE	3	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
BO025 - DOZZA	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO026 - FONTANELICE	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO027 - GAGGIO MONTANO	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO028 - GALLIERA	2	3	3	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0
BO029 - GRANAGLIONE	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO030 - GRANAROLO DELL'EMILIA	0	-1	-1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO031 - GRIZZANA MORANDI	7	6	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO032 - IMOLA	-16	-17	-17	0	0	1	-1	0	2	2	0	0	0	-2	2

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

	Totale imprese interessate	Trasporto	Trasporto merci su strada	Trasporto su ferro	Trasporto aereo	Attività ausiliarie	Movimento merci (totale)	Magazzinaggio e custodia	Gestione infrastrutture (totale)	Gestione infrastrutture trasp. via terra	Gestione infrastrutture trasp. via aerea	Altre attività connesse	Spedizioni e agenzie di operazioni doganali	Intermediari dei trasporti	Corrieri postali privati
Differenza tra 2001 e 2005															
BO033 - LIZZANO IN BELVEDERE	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO034 - LOIANO	-4	-6	-6	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1
BO035 - MALALBERGO	6	5	5	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
BO036 - MARZABOTTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO037 - MEDICINA	1	2	2	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO038 - MINERBIO	4	3	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO039 - MOLINELLA	9	8	8	0	0	2	2	0	0	0	0	-1	0	0	-1
BO040 - MONGHIDORO	-3	-3	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO041 - MONTERENZIO	-8	-10	-10	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
BO042 - MONTE SAN PIETRO	-3	-4	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
BO043 - MONTEVEGLIO	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO044 - MONZUNO	-3	-2	-2	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO045 - MORDANO	4	4	4	0	0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	0
BO046 - OZZANO DELL'EMILIA	-6	-3	-3	0	0	-1	-1	0	0	0	0	-2	0	-1	-1
BO047 - PIANORO	13	15	15	0	0	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0
BO048 - PIEVE DI CENTO	-2	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0
BO049 - PORRETTA TERME	-5	-5	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO050 - SALA BOLOGNESE	12	13	13	0	0	1	1	0	0	0	0	-2	0	-2	0
BO051 - SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO	-1	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
BO052 - SAN GIORGIO DI PIANO	4	2	2	0	0	0	1	-1	0	0	0	2	3	-1	0
BO053 - SAN GIOVANNI IN PERSICETO	5	7	7	0	0	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0
BO054 - SAN LAZZARO DI SAVENA	0	2	2	0	0	-1	2	-3	0	0	0	-1	0	0	-1
BO055 - SAN PIETRO IN CASALE	5	4	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO056 - SANT'AGATA BOLOGNESE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO057 - SASSO MARCONI	9	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	0
BO058 - SAVIGNO	2	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
BO059 - VERGATO	-3	-3	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BO060 - ZOLA PREDOSA	10	7	7	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0	1	-1

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B3. Imprese attive al 31.12.2005 nel settore della logistica e dei trasporti, in provincia di Bologna, tipo di attività economica prevalente e forma giuridica

Fonte: anagrafe imprese Cciaa Bologna, e nostre elaborazioni.

2005	TOTALE	SOCIETA' DI CAPITALE	SOCIETA' DI PERSONE	IMPRESE INDIVIDUALI	ALTRE FORME
Totale imprese interessate	3.939	271	234	3.286	148
Trasporto	3.567	152	183	3.192	40
Trasporto merci su strada	3.562	148	183	3.192	39
Trasporto su ferro	2	1	0	0	1
Trasporto aereo	3	3	0	0	0
Attività ausiliarie	247	65	28	53	101
Movimento merci (totale)	137	9	6	25	97
Magazzinaggio e custodia	42	27	9	4	2
Gestione infrastrutture (totale)	68	29	13	24	2
Gestione infrastrutture trasp. via terra	56	18	12	24	2
Gestione infrastrutture trasp. via aerea	12	11	1	0	0
Altre attività connesse	125	54	23	41	7
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	51	34	9	6	2
Intermediari dei trasporti	32	13	2	12	5
Corrieri postali privati	42	7	12	23	0

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B4. Imprese attive al 31.12.2001 nel settore della logistica e dei trasporti, in provincia di Bologna, tipo di attività economica prevalente e forma giuridica

Fonte: anagrafe imprese Cciaa Bologna, e nostre elaborazioni.

2001	TOTALE	SOCIETA' DI CAPITALE	SOCIETA' DI PERSONE	IMPRESE INDIVIDUALI	ALTRE FORME
Totale imprese interessate	4.026	229	234	3.423	140
Trasporto	3.654	107	179	3.333	35
Trasporto merci su strada	3.650	103	179	3.333	35
Trasporto su ferro	1	1	0	0	0
Trasporto aereo	3	3	0	0	0
Attività ausiliarie	240	69	29	48	94
Movimento merci (totale)	134	15	5	21	93
Magazzinaggio e custodia	49	33	12	4	0
Gestione infrastrutture (totale)	57	21	12	23	1
Gestione infrastrutture trasp. via terra	50	15	11	23	1
Gestione infrastrutture trasp. via aerea	7	6	1	0	0
Altre attività connesse	132	53	26	42	11
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	53	37	8	7	1
Intermediari dei trasporti	40	10	3	17	10
Corrieri postali privati	39	6	15	18	0

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B5. Differenza tra il numero di imprese attive al 31.12.2005 rispetto al 31.12.2001 nel settore della logistica e dei trasporti, in provincia di Bologna, tipo di attività economica prevalente e forma giuridica

Fonte: anagrafe imprese Cciaa Bologna, e nostre elaborazioni.

Differenza 2005-2001	TOTALE	SOCIETA' DI CAPITALE	SOCIETA' DI PERSONE	IMPRESE INDIVIDUALI	ALTRE FORME
Totale imprese interessate	-87	42	0	-137	8
Trasporto	-87	45	4	-141	5
Trasporto merci su strada	-88	45	4	-141	4
Trasporto su ferro	1	0	0	0	1
Trasporto aereo	0	0	0	0	0
Attività ausiliarie	7	-4	-1	5	7
Movimento merci (totale)	3	-6	1	4	4
Magazzinaggio e custodia	-7	-6	-3	0	2
Gestione infrastrutture (totale)	11	8	1	1	1
Gestione infrastrutture trasp. via terra	6	3	1	1	1
Gestione infrastrutture trasp. via aerea	5	5	0	0	0
Altre attività connesse	-7	1	-3	-1	-4
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	-2	-3	1	-1	1
Intermediari dei trasporti	-8	3	-1	-5	-5
Corrieri postali privati	3	1	-3	5	0

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B6. Dipendenti in unità locali di impresa attiva nella logistica e nei trasporti al Censimento dell'industria e dei servizi 2001 in provincia di Bologna, per tipo di attività economica prevalente e comune di sede dell'unità locale

Fonte: Censimento dell'industria e dei servizi Istat 2001, e nostre elaborazioni.

Note: la tabella comprende la sezione economica I eccetto 603 "trasporti mediante condotte", 611 "trasporti marittimi e costieri", 633 "attività di agenzie viaggio, operatori turist., assistenza turist. n.c.a.", 641 "attività postali e di corriere", 642 "telecomunicazioni". Il dato complessivo non è direttamente confrontabile con il dato proposto tramite la classificazione ad hoc adottata nel presente rapporto, perché la disaggregazione comunale non permette tale livello di dettaglio; da segnalare in particolare come: in questa tabella il trasporto su strada comprende sia le merci che le persone; la tabella non comprende i corrieri diversi dalle poste nazionali perché isolabili solo al dettaglio a 4 cifre, e la tabella è costruita invece con dettaglio a 3 cifre.

Dipendenti 2001	Totale	601 - Trasporti ferroviari	602 - Altri trasporti terrestri	621 - Trasporti aerei di linea	622 - Trasporti aerei non di linea	631 - Movimentazione merci e magazz.	632 - Altre attività connesse ai trasporti	634 - Attività delle altre agenzie di trasp.
Totale provincia	17.699	3.696	6.317	65	33	4.760	1.757	1.071
Bologna città	9.955	3.519	3.119	65	31	2.087	961	173
Resto della provincia	7.744	177	3.198	0	2	2.673	796	898
<i>Cintura</i>	1.850	1	905	0	2	484	278	180
<i>Pianura</i>	4.250	157	1.422	0	0	1.904	330	437
<i>Imolese</i>	1.229	15	655	0	0	215	63	281
<i>Collina e montagna</i>	415	4	216	0	0	70	125	0
037001 - Anzola dell'Emilia	305	0	188	0	0	88	22	7
037002 - Argelato	689	0	42	0	0	640	0	7
037003 - Baricella	24	0	21	0	0	3	0	0
037004 - Bazzano	94	0	11	0	0	62	21	0
037005 - Bentivoglio	943	53	309	0	0	230	18	333
037006 - Bologna	9.955	3.519	3.119	65	31	2.087	961	173
037007 - Borgo Tossignano	3	0	3	0	0	0	0	0
037008 - Budrio	115	0	16	0	0	99	0	0
037009 - Calderara di Reno	405	0	106	0	1	171	10	117
037010 - Camugnano	3	0	3	0	0	0	0	0
037011 - Casalecchio di Reno	235	1	41	0	0	0	174	19
037012 - Casalfiumanese	0	0	0	0	0	0	0	0
037013 - Castel d'Aiano	0	0	0	0	0	0	0	0
037014 - Castel del Rio	0	0	0	0	0	0	0	0
037015 - Castel di Casio	18	0	18	0	0	0	0	0
037016 - Castel Guelfo di Bologna	42	0	42	0	0	0	0	0
037017 - Castello d'Argile	60	0	23	0	0	1	36	0
037018 - Castello di Serravalle	1	0	1	0	0	0	0	0
037019 - Castel Maggiore	704	92	225	0	0	333	34	20
037020 - Castel San Pietro Terme	251	1	182	0	0	2	16	50
037021 - Castenaso	124	0	62	0	0	62	0	0

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Dipendenti 2001	Totale	601 - Trasporti ferroviari	602 - Altri trasporti terrestri	621 - Trasporti aerei di linea	622 - Trasporti aerei non di linea	631 - Movimentazione merci e magazz.	632 - Altre attività connesse ai trasporti	634 - Attività delle altre agenzie di trasp.
037022 - Castiglione dei Pepoli	23	0	15	0	0	0	8	0
037023 - Crespellano	770	0	338	0	0	417	0	15
037024 - Crevalcore	184	0	32	0	0	14	138	0
037025 - Dozza	43	0	41	0	0	0	2	0
037026 - Fontanelice	5	0	5	0	0	0	0	0
037027 - Gaggio Montano	46	0	46	0	0	0	0	0
037028 - Galliera	1	0	1	0	0	0	0	0
037029 - Granaglione	0	0	0	0	0	0	0	0
037030 - Granarolo dell'Emilia	278	0	237	0	0	14	0	27
037031 - Grizzana Morandi	25	0	3	0	0	8	14	0
037032 - Imola	785	14	282	0	0	213	45	231
037033 - Lizzano in Belvedere	0	0	0	0	0	0	0	0
037034 - Loiano	0	0	0	0	0	0	0	0
037035 - Malalbergo	139	0	48	0	0	77	14	0
037036 - Marzabotto	14	0	14	0	0	0	0	0
037037 - Medicina	86	0	86	0	0	0	0	0
037038 - Minerbio	113	0	56	0	0	0	57	0
037039 - Molinella	122	7	68	0	0	47	0	0
037040 - Monghidoro	1	0	1	0	0	0	0	0
037041 - Monterezenio	6	0	6	0	0	0	0	0
037042 - Monte San Pietro	11	0	11	0	0	0	0	0
037043 - Monteveglio	21	0	21	0	0	0	0	0
037044 - Monzuno	39	0	33	0	0	0	6	0
037045 - Mordano	14	0	14	0	0	0	0	0
037046 - Ozzano dell'Emilia	113	0	110	0	1	1	0	1
037047 - Pianoro	51	0	51	0	0	0	0	0
037048 - Pieve di Cento	10	0	0	0	0	10	0	0
037049 - Porretta Terme	27	3	9	0	0	0	15	0
037050 - Sala Bolognese	71	0	49	0	0	12	2	8
037051 - San Benedetto Val di Sambro	63	0	5	0	0	0	58	0
037052 - San Giorgio di Piano	111	0	34	0	0	5	18	54
037053 - San Giovanni in Persiceto	194	4	151	0	0	2	37	0
037054 - San Lazzaro di Savena	65	0	29	0	0	8	28	0
037055 - San Pietro in Casale	39	1	11	0	0	15	12	0
037056 - Sant'Agata Bolognese	21	0	21	0	0	0	0	0
037057 - Sasso Marconi	40	0	21	0	0	11	8	0
037058 - Savigno	5	0	5	0	0	0	0	0
037059 - Vergato	18	1	14	0	0	0	3	0
037060 - Zola Predosa	174	0	37	0	0	128	0	9

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

B7. Differenza tra i dipendenti in unità locali di impresa attiva nella logistica e nei trasporti al Censimento dell'industria e dei servizi 2001 in provincia di Bologna e nel 1991, per tipo di attività economica prevalente e comune di sede dell'unità locale

Fonte: Censimento dell'industria e dei servizi Istat 2001, e nostre elaborazioni.

Note: la tabella comprende la sezione economica I eccetto 603 "trasporti mediante condotte", 611 "trasporti marittimi e costieri", 633 "attività di agenzie viaggio, operatori turist., assistenza turist. n.c.a.", 641 "attività postali e di corriere", 642 "telecomunicazioni". Il dato complessivo non è direttamente confrontabile con il dato proposto tramite la classificazione ad hoc adottata nel presente rapporto, perché la disaggregazione comunale non permette tale livello di dettaglio; da segnalare in particolare come: in questa tabella il trasporto su strada comprende sia le merci che le persone; la tabella non comprende i corrieri diversi dalle poste nazionali perché isolabili solo al dettaglio a 4 cifre, e la tabella è costruita invece con dettaglio a 3 cifre.

Dipendenti: differenza 2001-1991	Totale	601 - Trasporti ferroviari	602 - Altri trasporti terrestri	621 - Trasporti aerei di linea	622 - Trasporti aerei non di linea	631 - Movimentazione merci e magazz.	632 - Altre attività connesse ai trasporti	634 - Attività delle altre agenzie di trasp.
Totale provincia	898	-3.229	506	19	33	2.402	752	415
Bologna città	-2.149	-2.673	-294	19	31	616	251	-99
Resto della provincia	3.047	-556	800	0	2	1.786	501	514
<i>Cintura</i>	617	-134	172	0	2	335	112	130
<i>Pianura</i>	2.081	-67	412	0	0	1.337	292	107
<i>Imolese</i>	580	-109	336	0	0	55	21	277
<i>Collina e montagna</i>	-231	-246	-120	0	0	59	76	0
037001 - Anzola dell'Emilia	158	-38	92	0	0	82	22	0
037002 - Argelato	492	0	27	0	0	504	0	-39
037003 - Baricella	-5	0	-8	0	0	3	0	0
037004 - Bazzano	-13	0	-96	0	0	62	21	0
037005 - Bentivoglio	477	33	-10	0	0	197	1	256
037006 - Bologna	-2.149	-2.673	-294	19	31	616	251	-99
037007 - Borgo Tossignano	2	0	2	0	0	0	0	0
037008 - Budrio	91	-5	-2	0	0	98	0	0
037009 - Calderara di Reno	308	-15	49	0	1	155	6	112
037010 - Camugnano	2	0	2	0	0	0	0	0
037011 - Casalecchio di Reno	34	-28	-43	0	0	-20	110	15
037012 - Casalfiumanese	-1	0	-1	0	0	0	0	0
037013 - Castel d'Aiano	0	0	0	0	0	0	0	0
037014 - Castel del Rio	-10	0	-10	0	0	0	0	0
037015 - Castel di Casio	11	0	11	0	0	0	0	0
037016 - Castel Guelfo di Bologna	40	0	41	0	0	-1	0	0
037017 - Castello d'Argile	50	0	14	0	0	1	35	0
037018 - Castello di Serravalle	1	0	1	0	0	0	0	0
037019 - Castel Maggiore	209	19	-6	0	0	188	34	-26
037020 - Castel San Pietro Terme	182	-26	140	0	0	2	16	50
037021 - Castenaso	43	0	9	0	0	58	-2	-22

Osservatorio sull'economia e il lavoro - *approfondimento numero 2*

IRES Emilia-Romagna - Camera del lavoro metropolitana di Bologna

Dipendenti: differenza 2001-1991	Totale	601 - Trasporti ferroviari	602 - Altri trasporti terrestri	621 - Trasporti aerei di linea	622 - Trasporti aerei non di linea	631 - Movimentazione merci e magazz.	632 - Altre attività connesse ai trasporti	634 - Attività delle altre agenzie di trasp.
037022 - Castiglione dei Pepoli	-9	0	-10	0	0	0	1	0
037023 - Crespellano	628	0	265	0	0	379	0	-16
037024 - Crevalcore	62	-70	-14	0	0	14	138	-6
037025 - Dozza	37	0	35	0	0	0	2	0
037026 - Fontanelice	-1	0	-1	0	0	0	0	0
037027 - Gaggio Montano	25	0	34	0	0	-9	0	0
037028 - Galliera	-17	-6	-11	0	0	0	0	0
037029 - Granaglionne	0	0	0	0	0	0	0	0
037030 - Granarolo dell'Emilia	21	0	20	0	0	-21	0	22
037031 - Grizzana Morandi	-5	-29	2	0	0	8	14	0
037032 - Imola	273	-83	40	0	0	86	3	227
037033 - Lizzano in Belvedere	-14	0	-14	0	0	0	0	0
037034 - Loiano	-10	0	-10	0	0	0	0	0
037035 - Malalbergo	-13	0	39	0	0	-47	-2	-3
037036 - Marzabotto	-12	-4	-8	0	0	0	0	0
037037 - Medicina	76	0	77	0	0	-1	0	0
037038 - Minerbio	95	0	38	0	0	0	57	0
037039 - Molinella	67	7	21	0	0	44	-5	0
037040 - Monghidoro	-20	0	-20	0	0	0	0	0
037041 - Monterezenio	-2	0	-2	0	0	0	0	0
037042 - Monte San Pietro	-5	0	-5	0	0	0	0	0
037043 - Monteveglio	13	0	14	0	0	-1	0	0
037044 - Monzuno	9	-12	23	0	0	0	-2	0
037045 - Mordano	-18	0	13	0	0	-31	0	0
037046 - Ozzano dell'Emilia	80	0	77	0	1	1	0	1
037047 - Pianoro	29	-17	46	0	0	0	0	0
037048 - Pieve di Cento	9	0	0	0	0	9	0	0
037049 - Porretta Terme	-84	-76	-21	0	0	-1	14	0
037050 - Sala Bolognese	-71	0	-33	0	0	2	2	-42
037051 - San Benedetto Val di Sambro	16	0	-9	0	0	0	25	0
037052 - San Giorgio di Piano	58	-10	-4	0	0	0	18	54
037053 - San Giovanni in Persiceto	35	-24	91	0	0	2	37	-71
037054 - San Lazzaro di Savena	-42	-13	17	0	0	2	-48	0
037055 - San Pietro in Casale	-55	-11	0	0	0	-56	12	0
037056 - Sant'Agata Bolognese	19	0	19	0	0	0	0	0
037057 - Sasso Marconi	-16	-23	7	0	0	11	-11	0
037058 - Savigno	-6	0	-6	0	0	0	0	0
037059 - Vergato	-128	-125	-6	0	0	0	3	0
037060 - Zola Predosa	-48	0	-116	0	0	66	0	2