

GLI STUDI DI UeT | SECONDA EDIZIONE DI «100 NUMERI PER CAPIRE L'AUTOTRASPORTO»

Presentato a Roma, nel
Parlamentino del ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti,
il volume che raccoglie tutte le
cifre di un settore in evoluzione:
meno padroncini e più società
di capitale, consorzi e reti
per muoversi in un mondo
sempre più articolato in filiere
specialistiche



CAMION IN TRASFORMAZIONE



Gli autori: Deborah Appolloni, Umberto Cutolo e Maria Carla Sicilia

L'autotrasporto cambia. D'altra parte, se il mondo cambia, perché non dovrebbe cambiare pure l'autotrasporto? Già, ma come? Se la prima domanda è retorica, alla seconda ha tentato di rispondere la nuova edizione di «100 numeri per capire l'autotrasporto» (la prima è di due anni fa) con il sottotitolo «Attori e filiere», presentata martedì 14 gennaio in un gremittissimo Parlamentino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il «come» del cambia-

mento, nel volume confezionato da **Deborah Appolloni, Umberto Cutolo e Maria Carla Sicilia**, è fotografabile in poche righe: più società di capitali (aumentate del 24,7% nel periodo 2014-2019), più consorzi e cooperative (in crescita del 7,5%), boom dei contratti di rete (+461%), aumento del fatturato globale (è la metà degli 84,5 miliardi di quello della logistica), calo dei padroncini (che restano il 52% del totale). Il tutto confortato dai numeri (che sono assai più di 100) e da una lettura per filiere che entra nel dettaglio delle principali linee di distribuzione, dalle merci pericolose al fashion, dal farmaco all'arte, dall'agroalimentare agli eccezionali, dai container ai rifiuti.

Il mutamento in corso è fotografato già dai numeri complessivi (forniti da Infocamere): negli ultimi cinque anni (2014-2019) hanno chiuso 10 mila imprese scendendo a 89.770. Un dato, però, non allineato con quello dell'Albo degli autotrasportatori, dove è in corso – come ha precisato la vicepresidente dell'organismo **Francesca Aielli** – una revisione che riguarda



circa 20 mila posizioni (oltre a 3 mila aziende morose già cancellate), tra imprese a veicoli zero (12 mila) e altre non attive sulle quali sono in corso verifiche individuali, dopo di che saranno inviate le relative segnalazioni agli uffici della Motorizzazione, in quanto l'Albo non ha i poteri per cancellare autonomamente le aziende. È stato **Andrea Acquaviva**, direttore



DEDICATA AD «ATTORI E FILIERE»

89.770

sono le aziende di trasporto merci su strada presenti in Italia ad agosto 2019. Dal 2014 sono diminuite di 10.096 unità (-10%). (Infocamere)



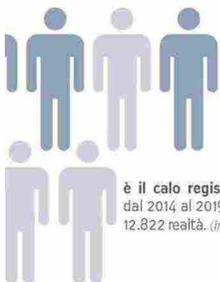
+24,7%

è l'aumento dal 2014 al 2019 delle società di capitale nell'autotrasporto, pari in termini assoluti in 4.583 unità. (Infocamere)

servizi a imprese, PA e professionisti di Infocamere, a confermare l'affidabilità dei dati sulle imprese del settore, precisando che quelli del suo organismo non sono dati statistici, ma dati certificati in tempo reale e confermando che la trasformazione da società individuali a società per azioni è un fenomeno a luci e ombre che tocca l'intera economia italiana: sulla media di 6 milioni d'impresе, l'ultimo trimestre del 2019 ha registrato un saldo positivo di 10 mila aziende (60 mila nuove e 50 mila chiuse) costituito per il 91% da società di capitale.



Sulle ragioni che spingono tale trasformazione è intervenuto **Massimo Campailla**, professore di diritto della logistica e dei trasporti all'università di Ferrara, per individuarle più che nelle motivazioni giuridiche (riducono le responsabilità personali), in quelle economico-imprenditoriali per la possibilità di reperimento di capitali mirati o di aggregazioni fra imprese tese all'accrescimento societario, se non a forme alternative come i contratti



-21,4%

è il calo registrato per le imprese individuali dal 2014 al 2019. In questi 4 anni sono scomparse 12.822 realtà. (Infocamere)

di rete, sperimentate non solo in forma orizzontale, ma anche verticale, mettendo insieme soggetti attivi su diversi anelli della filiera.

Dell'evoluzione dalla singola impresa a forme di aggregazione più ampie della stessa forma cooperativa ha dato diretta testimonianza **Claudio Villa**, presidente di Federtrasporti, ricordando la nascita delle prime



aggregazioni nate verso la fine degli anni Cinquanta per contrastare il corralato. Si trattava cioè di mettere insieme tante debolezze: 9-10 soci, lo stretto necessario previsto dalla legge, con altrettanti mezzi. Oggi quelle piccole cooperative o consorzi sono diventate – anche tramite fusioni – aziende con decine e decine di soci e centinaia di mezzi. Senza dimenticare le aggregazioni di secondo livello, nelle quali si condividono servizi e opportunità, come Federtrasporti, nata nel 1971 e diventata un'importante realtà nel panorama nazionale.

Insomma, cambia il mondo, cambiano gli autotrasportatori, ma quello che non cambia – almeno a breve – è il tipo di carburante che muove i camion. **Paolo Starace**, amministratore



delegato di DAF Veicoli Industriali in Italia, ha ricordato che il 99% dei veicoli pesanti è alimentato dal gasolio che – nonostante la sua demonizzazione – costituisce «la risposta concreta per il traffico pesante» che coniuga il Green con l'economia. Anche l'elettrico – ha ricordato – può essere prodotto da centrali a carbone e, in quel caso, l'inquinamento atmosferico è soltanto trasferito dalla strada in altri luoghi. Ma soprattutto, Starace si è chiesto quanti committenti sia-

no disposti a pagare di più per avere un trasporto verde, constatando che nella realtà tale incombenza viene rimessa interamente al trasportatore. In ogni caso DAF si prepara al futuro effettuando test sia su veicoli con alimentazioni elettriche che a idrogeno, ma si tratta appunto di test, giacché per ora il diesel è la tecnologia consolidata, affidabile e disponibile sul mercato.

Nella successiva tavola rotonda, coordinata da Deborah Appolloni, sono state affrontate due delle filiere esaminate nel volume: l'agroalimentare e le merci pericolose. Le criticità della prima – individuabili soprattutto nell'ultimo miglio – sono state messe a fuoco da **Clara Ricozzi**, presidente di **Oita** (Osservatorio interdisciplinare



trasporto alimenti), che ha indicato come via da percorrere la collaborazione tra operatori, da quelli logistici fino a committenti e produttori. Solo in questo modo si potrà ottimizzare l'impiego delle tecnologie disponibili, come quelle che consentono il monitoraggio costante del carico e la ricostruzione a posteriori per ogni singolo imballaggio.

Anche **Umberto Torello**, presidente di Transrigoroute Italia, ha insistito sul tema della collaborazione di filiera, portando l'esempio di un network di trasporto alimentare a temperatura controllata, costituito da PMI dell'ultimo miglio, che distribuiscono nella propria area geografica. Un'esperienza segnata da tre virtù: maggiore distribuzione di ricchezza tra affiliati al network, ottimizzazione delle consegne per la conoscenza del territorio da parte degli operatori, sviluppo di veicoli a energie alternative per circolare nel traffico cittadino.



>>>

GLI STUDI DI UeT | SECONDA EDIZIONE DI «100 NUMERI PER CAPIRE L'AUTOTRASPORTO»



Sull'integrità del bene trasportato si è soffermata l'avvocato **Barbara Michini**, dello Studio Zunarelli, che ha sostenuto la necessità che le imprese si mettano al riparo da eventuali danni, attraverso processi di formazione e di informazione e ha portato, come esempio, il caso di un trasportatore che ha firmato un contratto in inglese senza conoscere la lingua e si è trovato costretto a una vertenza internazionale con il committente per un tentato furto della merce (non andato a buon fine), perché contrattualmente bastava il «sospetto» di un danno per configurarlo.

Le problematiche della filiera delle merci pericolose sono state affrontate da **Guglielmo Nardocci**, di Fedit, che ha rinnovato l'invito a una maggiore collaborazione da parte dei committenti per migliorare la sicurezza del trasporto, anziché limitarsi



a chiedere tariffe sempre più basse. Sul tema è intervenuto anche Claudio Villa, in veste di presidente di Conap, consorzio attivo dal 1962 nel trasporto di prodotti chimici, per affermare che per operare in condizioni di maggior sicurezza, tranquillità e serenità, per esempio su un trasporto locale entro i 100 chilometri, servirebbe un aumento tariffario del 20 per cento.

A entrambi ha risposto **Marina Barbanti**, direttore generale di Unione petrolifera, la quale ha affermato che nel settore la sicurezza è una cultura di base, prima ancora di ambiente ed efficienza, tanto è vero che ha l'indice di incidentalità più basso, alla pari



con bancario e assicurativo e ha ricordato gli ingenti investimenti affrontati dalla committenza del settore petrolifero sia per i sistemi di sicurezza obbligatori, sia per quelli aggiuntivi



è la crescita di consorzi e cooperative dal 2014 al 2019 con 395 realtà in più. (Infocamere)

come le telecamere di bordo e altri meccanismi di controllo.

Gaetano Conti, presidente del Comitato Logistica di Federchimica, ha infine messo il dito sulla piaga della carenza di autisti, particolarmente avvertita dal suo settore per la delicatezza del tipo di trasporto che richiede una qualificazione sempre più difficile da trovare sul mercato. Per questo, ha aggiunto, l'industria chimica è pronta a mettersi in gioco per quanto riguarda la formazione specialistica nel settore, ma ha anche chiesto di rendere la professione di conducente più attrattiva, per esempio attraverso campagne di informazione, oltre che un miglioramento delle condizioni di lavoro dell'autista. ■



è la crescita di contratti di rete nel trasporto di merci su strada tra il 2014 e il 2019. (Infocamere)

