



100 numeri per capire l'autotrasporto

TUTTE LE SPINE
DELLA SOSTENIBILITÀ

100 numeri per capire l'autotrasporto

.....
TUTTE LE SPINE
DELLA SOSTENIBILITÀ
.....

INDICE

PREFAZIONE

| | |
|--|----|
| L'Italia deve puntare sul Mediterraneo | 8 |
| L'aggregazione come anticamera della transizione | 10 |

INTRODUZIONE

| | |
|--|----|
| L'autotrasporto in trasloco verso la transizione | 12 |
|--|----|



100 numeri per capire l'autotrasporto.
TUTTE LE SPINE DELLA SOSTENIBILITÀ

Capitolo 1

LA SOSTENIBILITÀ IMPRENDITORIALE

| | |
|-----------------|--|
| I NUMERI | 14 |
| 1.1 | L'autotrasporto mostra i muscoli 16 |
| 1.2 | M&A consolidano la logistica 20 |
| 1.3 | L'altro volto della crescita 24 |
| 1.4 | Quando la competizione passa dall'aggregazione 27 |
| 1.5 | Transizione a noleggio 28 |
| 1.6 | Il Report di sostenibilità 30 |
| FORUM | Enrico Finocchi (Albo Autotrasporto): «Competere è sempre più difficile» 34 |
| FORUM | Massimo Campailla (Units): «Se il padroncino diventa una società controllata» 36 |
| FORUM | Paolo Uggè (Unatras): «Attenti, la transizione è divisiva» 38 |
| FORUM | Intervista collettiva a chi rappresenta le imprese del settore. Pasquale Russo (Confrtrasporto), Claudio Donati (Assotir), Daniele Conti (Legacoop), Alessandro Peron (Fiap), Giuseppina Della Pepa (Anita), Patrizio Ricci (CNA-Fita), Sergio Lo Monte (Confartigianato T.): «Come e perché cambia l'autotrasporto?» Le risposte delle associazioni di categoria» 40 |
| FORUM | Paolo Ghezzi (Infocamere): «Il Registro Imprese, un hub informativo a servizio delle decisioni data driven» 48 |

Capitolo 2

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

| | |
|-----------------|--|
| I NUMERI | 50 |
| 2.1 | Tra i pesanti l'elettrico non sfonda 52 |
| 2.2 | I traguardi ambiziosi dell'Europa 56 |
| 2.3 | Gradisce l'elettrico? Neanche con gli incentivi 57 |
| 2.4 | Ci vogliono i megawatt 58 |
| 2.5 | Appuntamento con lo zero 60 |
| 2.6 | Il biocarburante parla italiano 64 |
| 2.7 | La guerra delle lobby 65 |
| 2.8 | L'intermodalità è green. Quando c'è 68 |
| FORUM | Francesco Benevolo (RAM): «Si può fare di più» 72 |
| FORUM | Romeo Danielis (Units): «Ecco perché l'elettrico ha più chance dell'idrogeno» 74 |

Capitolo 3

LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE

| I NUMERI | | 76 |
|----------|--|----|
| 3.1 | Quarantenni in fuga, ma al volante tornano gli under 25 | 78 |
| 3.2 | Il fattore umano come strumento di competitività | 81 |
| 3.3 | Quando un manager insegna la felicità | 82 |
| 3.4 | Bilanciamento vita-lavoro: l'opinione degli autisti | 83 |
| 3.5 | Il modello intermodale e il treno taglia-tempo | 86 |
| 3.6 | Le patenti superiori anche ai più giovani | 86 |
| 3.7 | Come rendere comode e sicure le aree di sosta | 88 |
| 3.8 | CCNL: retribuzioni, indennità e flessibilità | 90 |
| 3.9 | Il potenziale (inespresso) del Decreto flussi | 92 |
| 3.10 | Lo stress figlio delle attese | 93 |
| 3.11 | Diciottenni in formato tir | 95 |
| FORUM | Serafino Negrelli (sociologo): «Agire su retribuzione, illegalità e welfare per attrarre e trattenere i giovani» | 96 |

Capitolo 4

LA SOSTENIBILITÀ GEOPOLITICA

| I NUMERI | | 98 |
|----------|--|-----|
| 4.1 | La Cina è vicina. Anzi è già qui | 100 |
| 4.2 | Una sola certezza: pagheremo di più | 102 |
| 4.3 | Porti italiani in crisi: ma non è solo Suez | 103 |
| 4.4 | Suez: quali alternative? | 104 |
| 4.5 | Materiali e semiconduttori: una partita tra Cina e Taiwan | 106 |
| 4.6 | Una parola sola: reshoring | 108 |
| FORUM | Davide Tabarelli (Nomisma Energia): «L'incertezza ormai è strutturale» | 111 |

Capitolo 5

LA SOSTENIBILITÀ TECNOLOGICA

| I NUMERI | | 112 |
|----------|---|-----|
| 5.1 | Dalle smart road alla guida autonoma: a che punto siamo | 114 |
| 5.2 | La tecnologia sul camion: dal prodotto al servizio | 118 |
| 5.3 | Quello che già possiamo fare con l'AI | 123 |
| FORUM | Sergio Matteo Savaresi (PoLiMi): «Sull'AI l'Europa procede lentamente, la Cina corre» | 126 |
| FORUM | Ennio Cascetta (Aspi): «La guida assistita? È già possibile attrezzare i camion» | 128 |

Capitolo 6

LA SOSTENIBILITÀ DEL MERCATO

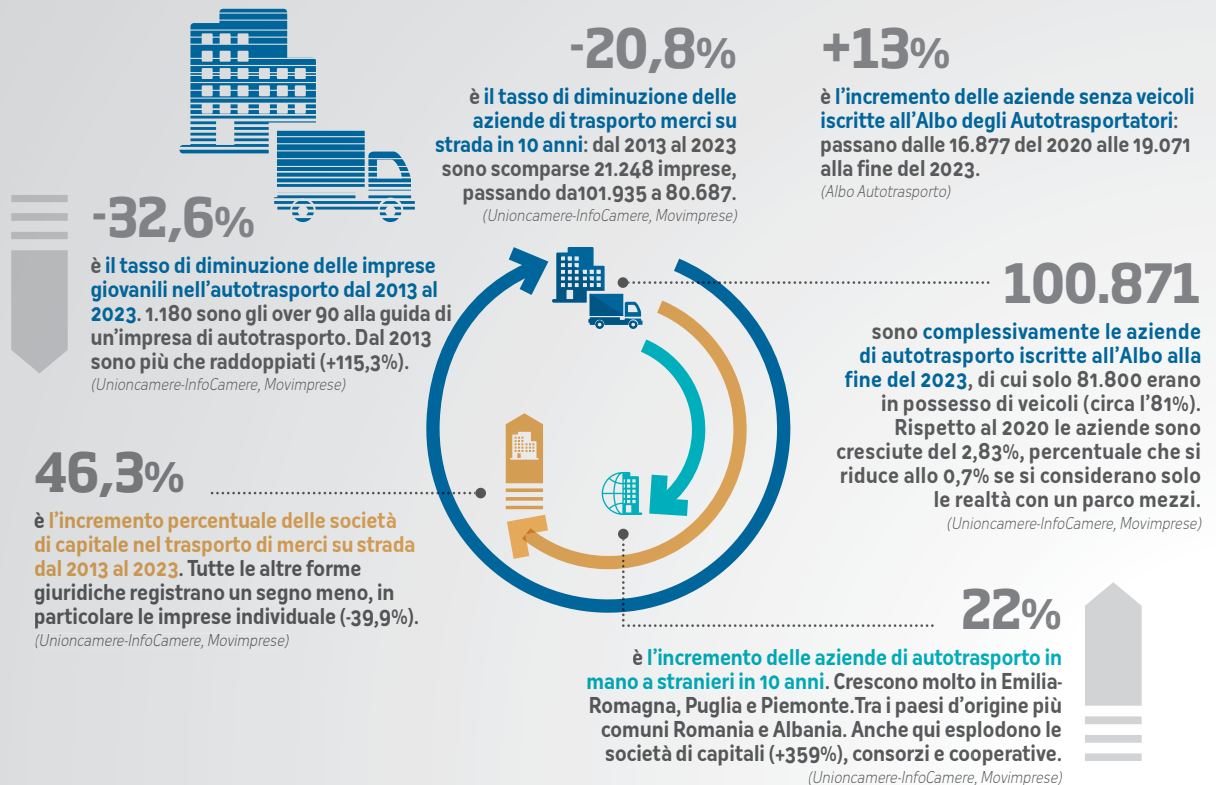
| I NUMERI | | 130 |
|----------|---|-----|
| 6.1 | I veicoli: i mille volti della sostenibilità | 132 |
| 6.2 | Presente e futuro dei trailer | 136 |
| 6.3 | Le vie circolari degli pneumatici | 137 |
| 6.4 | Le batterie e la sfida energetica | 139 |
| FORUM | Paolo A. Starace (DAF): «Le Case contribuiscono alla transizione con l'elettrico. E tutti gli altri?» | 142 |
| FORUM | Alessio Sitran (VDO Italia): «Il contributo del tachigrafo alla sostenibilità» | 144 |



100 numeri per capire l'autotrasporto.
TUTTE LE SPINE DELLA SOSTENIBILITÀ

LA SOSTENIBILITÀ

LO STATO DI SALUTE DELLE AZIENDE



VEICOLI E FLOTTE



IMPRENDITORIALE

LE CONCENTRAZIONI



961

sono le aziende iscritte all'Albo Autotrasporto con una flotta di oltre 100 mezzi. Dal 2020 al 2023 sono aumentate del 15,5%. Rappresentano lo 0,95% delle realtà, ma detengono il 30,5% del parco veicolare (260.338 su 853.937 mezzi).

(Albo Autotrasporto)

52

sono le operazioni di M&A che hanno interessato aziende di trasporto e logistica dal 2021 al 2023.

(Osservatorio Contract Logistics Polimi)



32,75%

è l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 a fronte di una crescita del 13,33% della produzione.

(elaborazione Infocamere su archivio bilanci XBRL)



5,26%

è il ritorno sull'investimento delle aziende di trasporto merci su gomma, in linea con il totale del segmento. Rispetto a 10 anni fa è cresciuto di quasi 4 punti (era l'1,4%).

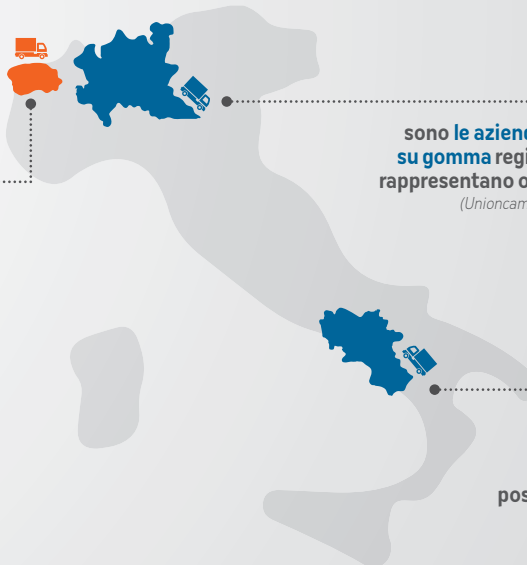
(elaborazione Infocamere su archivio bilanci XBRL)

LA GEOGRAFIA DELLE AZIENDE

-33,7%

è il decremento delle aziende di autotrasporto in Valle D'Aosta, il più alto a livello nazionale, seppure contenuto in termini assoluti. Le maggiori contrazioni per numero di aziende si registrano in Lombardia, Emilia-Romagna, Lazio, Veneto e Piemonte.

(Unioncamere-Infocamere, Movimprese)



12.174

sono le aziende di trasporto merci su gomma registrate in Lombardia: rappresentano oltre il 15% del totale.

(Unioncamere-Infocamere, Movimprese)

8.956

sono le aziende di autotrasporto merci in Campania, seconda regione nel 2023 dopo la Lombardia. Nel 2013 al secondo posto si posizionava l'Emilia-Romagna, che in 10 anni ha perso oltre il 27% delle aziende.

(Unioncamere-Infocamere, Movimprese)



Più di un terzo delle aziende che operano nel trasporto merci su strada è una società di capitale. Meno dell'1% delle realtà iscritte all'Albo degli Autotrasportatori oggi detiene oltre il 30% del parco mezzi. Il valore della produzione nei bilanci delle aziende è aumentato in media del 13,3% dal 2012 al 2022, il valore aggiunto del 32,75% e il ROI è passato dall'1,4% al 5,26%, segno di redditività degli investimenti nel settore, ma anche di sostenibilità economica e maggiore efficienza della gestione.

Appaiono lontani i tempi in cui il trasporto delle merci era dominato dai padroncini: un veicolo e un autista, quasi sempre con un unico cliente. La spinta verso l'aggregazione e la rete con la ricerca di forme societarie più strutturate, già osservata da diverso tempo fin dalla prima edizione dei «100 Numeri per capire l'autotrasporto» (2017), sembra essere stata accelerata dall'onda pandemica che più di altro ha messo in rilievo l'importante ruolo svolto dal settore al servizio dell'economia. Così, dopo lo shock del Covid, a cui si sono aggiunte due guerre in atto nel mondo, che stanno ridisegnando le rotte internazionali, le aziende rimaste sul mercato hanno dovuto introdurre strategie nuove che ne hanno cambiato radicalmente la fisionomia. Vediamo come.

DI MENO, MA PIÙ STRUTTURATE

In dieci anni in Italia sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto. Più precisamente, dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Unioncamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate. Infatti, le società di capitali in questi dieci anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali. Generalmente identificano i padroncini monoveicoli o comunque le realtà molto piccole che, pur rappresentando il 46% del contingente, passano da 61.900 del 2013 alle 37.206 del 2023 con una riduzione del 40%. Si assottigliano anche le società di persone (-28%) e le cooperative e i consorzi (-5,3% e -3,8%). Ma per leggere meglio il trend dietro ai numeri, occorre aggiungere un



TRASPORTO DI MERCI SU STRADA - Anno 2022 - 15.505 bilanci analizzati

| | Valore della produzione | Valore aggiunto | Risultato ante imposte | Risultato netto | R.O.E. | R.O.I. | Indipendenza finanziaria |
|------------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|--------|--------|--------------------------|
| Media Segmento | 3.212.837 | 820.323 | 90.132 | 62.225 | 10,00% | 5,26% | 28,20% |
| Totali Segmento | 49.815.042.000 | 12.719.114.802 | 1.397.509.937 | 964.813.960 | 10,00% | 5,26% | 28,20% |

TRASPORTO DI MERCI SU STRADA - Anno 2012 - 12.310 bilanci analizzati

| | | | | | | | |
|--------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|--------|-------|--------|
| Media Segmento | 2.834.841 | 617.951 | 11.976 | -12.651 | -2,12% | 1,40% | 25,46% |
| Totali Segmento | 34.896.902.474 | 7.606.980.241 | 147.426.660 | -155.740.663 | -2,12% | 1,40% | 25,46% |
| differenze medie | 377.996 | 202.372 | 78.156 | 74.876 | 7,88% | 3,34% | 2,74% |
| differenze totali | 14.918.139.526 | 5.112.139.759 | 1.250.083.277 | 1.120.554.623 | 7,88% | 3,34% | 2,74% |



altro dato proveniente da una fonte diversa. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori – che ha estratto il valore in esclusiva per questa pubblicazione – oggi in Italia abbiamo 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli. Dal 2020 al 2023 sono aumentate del 15,5%. Rappresentano lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, ma gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana. Insomma, le aziende di autotrasporto e logistica del 2024 appaiono più forti, strutturate e sostenibili anche economicamente rispetto al panorama di 10 anni fa.

REDDITIVITÀ ED EFFICIENZA IN AUMENTO

La conferma arriva anche dai bilanci. Secondo i dati elaborati da Infocamere, in esclusiva per questa pubblicazione, attraverso l'esame di circa 15mila bilanci di aziende di autotrasporto depositati negli archivi delle Camere di commercio, emerge che gli indici della produzione e della redditività del settore negli ultimi dieci anni

(2012-2022) sono cresciuti, a volte a doppia cifra. La tendenza è evidente dal ROI che identifica il rendimento di tutti gli investimenti: passa da 1,4% a 5,26% a significare un incremento del ritorno del capitale investito in questo settore dai soci o da finanziatori terzi, dovuto all'efficiamento della gestione economica, che si riflette su altri indicatori: cresce del 42,7% il valore della produzione (totale dei bilanci esaminati), arrivando a quasi 50 miliardi nel 2022, mentre si registra un balzo del 67,2% del valore aggiunto totale cresciuto fino a 12,7 miliardi, quando la media per azienda è di 820mila euro (che è comunque in crescita del 32,7% rispetto al 2012). In incremento anche il ROE, che misura il rendimento del capitale versato dai soci integrato dalle riserve. Il passaggio dal -2,12% al 10% indica che i soci non hanno portato fuori i capitali, pagandosi dei dividendi, ma li hanno lasciati in azienda con l'obiettivo di contribuire a stabilizzare e strutturare le aziende.

Per onore di cronaca, va detto che il settore da anni beneficia di contributi statali a parziale rimborso di spese e costi sostenuti per un ammontare complessivo, stimato dall'Autorità per la regolazione dei trasporti (ART), di circa 1.600 milioni di euro all'anno tra spese correnti e in conto capitale nel periodo 2018-2021.

IMPRENDITORI NÉ GIOVANI NÉ DONNE, MA STRANIERI

Chi è alla guida di queste società? La curiosità è che le Camere di Commercio contano ancora 1.180 ultranovantenni tra le cariche delle aziende di autotrasporto ai quali se ne aggiungono altri 250 titolari di imprese individuali. I grandi vecchi al timone del trasporto su gomma sono più che raddoppiati in 10 anni (2013-2023), segno che il ricambio generazionale stenta a decollare. Se prendiamo in considerazione la tabella delle cariche sociali, vediamo che l'incremento rispetto al 2013 arriva dai 55 anni in poi, mentre i giovani con un ruolo in azienda diminuiscono di quasi il 50% nella fascia d'età tra i 35 e i 45 anni. Stessa situazione, se non più marcata, per i titolari d'impresa che scontano una contrazione del 40% in generale, ma che supera il 65% nelle fasce d'età tra i 35 e i 45 anni. Ma se non è un lavoro per giovani, l'autotrasporto non è (ancora) un lavoro per donne. Le capitanie d'impresa nel trasporto di merci su gomma in 10 anni sono diminuite del 20% (come le aziende più o meno) e rimangono una nicchia: oggi Unioncamere conta appena 8.927 aziende femminili (ovvero con la maggioranza delle cariche sociali rappresentate da una donna). Dove troviamo la maggiore concentrazione? A sorpresa in Campania, seguita dalla Lombardia che però vanta pure il maggior numero di aziende in Italia (si veda il box).

Cresce invece la presenza di stranieri nel settore. Imprenditori rumeni e albanesi sono in pole position nel 2023, scavalcando i marocchini che nel 2013 erano in testa alla classifica. Negli ultimi 10 anni le aziende di stranieri nel settore sono cresciute del 22%, passando dalle 7.471 realtà del 2013 alle 9.114 del 2023, ovvero l'11,3% del totale. Anche tra gli stranieri è boom per le forme societarie più strutturate o comunque collaborative: le società di capitale sono cresciute in 10 anni del 358,8%, mentre sono triplicati i consorzi e aumentate del 25% le cooperative.

GLI AUTORI



Umberto Cutolo

giornalista e scrittore

capitolo 1: 1.5; i Forum con Enrico Finocchi, Paolo Uggè e con le associazioni di categoria

capitolo 2: 2.1; 2.2; 2.4; 2.5; 2.6; 2.7; 2.8; il Forum con Paolo Francesco Benevolo

capitolo 3: 3.6; 3.7; 3.9; 3.10; 3.11

capitolo 4: 4.1; 4.2; 4.3; 4.4; 4.5; 4.6



Deborah Appolloni

giornalista

capitolo 1: 1.1, 1.2, 1.3, il Forum con Paolo Ghezzi

capitolo 3: 3.1; 3.2; 3.3; 3.5; 3.8; il Forum con Serafino Negrelli

capitolo 5: 3.6; 3.7; 3.9; 3.10; 3.11



Elisa Bianchi

giornalista

capitolo 5: 5.1; 5.2; 5.3



Valentina Camorani Scarpa

dottore commercialista
e revisore legale – Studio Gnudi

capitolo 1: 1.6



Massimo Santori

Founder MS – Italiainvestimenti

capitolo 2: 2.3



Laura Broglio

autista e blogger

capitolo 3: 3.4



Gennaro Speranza

giornalista

capitolo 6: 6.1; 6.3; 6.4



Massimiliano Barberis

giornalista

capitolo 6: 6.2



Daniele Di Ubaldo

giornalista

capitolo 1: 1.4; il Forum con Massimo Campailla

capitolo 2: il Forum con Romeo Danielis

capitolo 6: i Forum con Paolo Starace e con Alessio Sitran

Supplemento

al n.396 - maggio 2024 di Uomini e Trasporti
Mensile di informazione politica e tecnica Pubblicazione
dell'Associazione professionale di categoria Organo
del Gruppo Federtrasporti

Copia disponibile anche separatamente

Direttore Responsabile

Daniele Di Ubaldo

Vice direttore

Patrizia Amaducci

Redazione

Gennaro Speranza

Marketing e Pubblicità

Matteo Carretti

Editore

Federservice Soc.Coop.

Direzione, redazione, amministrazione

Via G. Di Vittorio, 21/B1 – 40013 Castel Maggiore (Bo)
tel. 051 7093831 – redazione@uominietrasporti.it
Autorizzazione del Tribunale di Bologna n.4993
del 15-06-1982

Progetto grafico

Lorenzo de Angelis - Ldart.it

Foto

Alfonso Santolero, Francesco Vignali

Stampa

Casma Tipolito
Via B. Provaglia,3 – Bologna

STAMPATO AD APRILE 2024

È vietata la riproduzione, anche parziale,
senza autorizzazione scritta dell'editore

La pubblicazione è disponibile sul sito
www.uominietrasporti.it
nell'area riservata agli abbonati.



***Uomini
e Trasporti***

ISBN 978-88-945002-3-3



9 788894 500233

15,00 euro