

Dal 2014 al 2019, secondo i dati di Infocamere, sono state chiuse 10mila aziende di trasporto merci su strada ma chi è rimasto sul mercato ha rafforzato la propria massa critica.

Evoluzione guidata dell'e-commerce

L'INCHIESTARapporto sulla logistica

## Cambia l'autotrasporto: più Spa, meno padroncini

Meno padroncini, più società di capitali e boom dei contratti di rete: l'autotrasporto si riorganizza, con un fatturato globale in crescita (dopo anni di calo) e un ridimensionamento del numero totale delle aziende. La fotografia del settore parla di un duro processo di consolidamento: dal 2014 al 2019, secondo i dati di Infocamere, sono state chiuse 10mila aziende di trasporto merci su strada, ma chi è rimasto sul mercato ha rafforzato la propria massa critica. Sembra una prima risposta al tema clou che ha imperversato per decenni a danno dell'efficienza della logistica italiana: la polverizzazione dell'offerta, sinonimo certamente di grande flessibilità, ma perdente, alla lunga, rispetto alla concorrenza di altri Paesi in Europa. E infatti le nostre imprese gestiscono per il 90% traffico nazionale e solo per il 10% traffico internazionale, quando le imprese polacche - ormai dominatrici del mercato europeo - fanno per il 70% trasporto internazionale e per il 30% nazionale.

La fotografia del settore, contenuta nel volume "100 numeri per capire l'autotrasporto – Attori e Filiera" di Deborah Appolloni, Umberto Cutolo e Maria Carla Sicilia, edito da Federservice (Uomini e Trasporti), sarà presentato oggi a Roma al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La riorganizzazione del settore - per esempio con l'affermazione della «logistica collaborativa», in luogo di quella conflittuale e polverizzata - è stata avviata e accelerata dall'evoluzione logistica dovuta a scenari di rottura profonda, come l'exploit dell'e-commerce per le consegne in città, l'ingresso nella logistica di un colosso come Amazon Logistics (che ha accresciuto il fatturato in due anni da 200 a 500 milioni), la digitalizzazione delle filiere, l'esigenza di abbassare l'impronta ambientale e la riorganizzazione delle supply chain in molti settori di respiro internazionale. I traffici sono tornati a crescere anche per le aziende dell'Europa occidentale, dopo un declino cominciato nel 2009, ma la ripresa è ancora instabile.

L'Italia, poi, sconta problemi tutti suoi e tutt'altro che nuovi. Il Rapporto torna a denunciarli con forza: anzitutto il gap infrastrutturale, che riguarda sia la rete stradale e autostradale nazionale, sia i valichi di collegamento con l'Europa, sia i

porti, ma anche l'assenza di una politica industriale dedicata e l'instabilità del ciclo economico che potrebbero determinare l'ennesima inversione di tendenza.

La strozzatura infrastrutturale danneggia oggi più che mai il settore logistico. Il rapporto usa come esempio quello del crollo del transhipment nazionale, l'attività di trasbordo dei cassoni dalle portacontainer più grandi alle navi di dimensioni più piccole. Mentre i porti europei crescono (il Pireo cresce a tassi del 6-7% annuo), quelli italiani calano, a partire da Gioia Tauro e Cagliari, mentre «nel trasbordo recuperano in parte proprio quei porti - Genova e Trieste - su cui hanno messo gli occhi i cinesi».

L'altra grande strettoia è quella dei valichi, il tappo che impedisce al nostro sistema logistico di proporsi come competitivo rispetto ai traffici intercontinentali verso l'Europa.

La parte più interessante del rapporto resta la fotografia delle imprese. Oggi in Italia si contano poco meno di 90mila aziende di autotrasporto (89.770 secondo la rilevazione di Infocamere al 31 agosto 2019) con un fatturato complessivamente in crescita.

«Secondo la stima dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano nel 2019 il fatturato della logistica si è attestato a 84,5 miliardi di euro, di cui circa il 50% è imputabile all'autotrasporto con la quota più elevata, circa il 32%, riconducibile alle società di capitali. Sono infatti proprio queste che stanno segnando le performance più interessanti: in cinque anni sono aumentate del 24,7%, (4.583 aziende in più). Un trend assimilabile si nota anche per le forme consortili e cooperative che crescono del 7,5% (395 realtà in più). Più del 52% delle aziende italiane rimane ancora inquadrabile nella categoria dei cosiddetti "padroncini" (46.991 ditte individuali), ma sono proprio queste a soffrire di più: dal 2014 al 2019 sono diminuite del 21,4%, cancellando 12.822 realtà». Un'altra novità collegata al processo di consolidamento è l'esplosione dei contratti di rete: dal 2008 al 2018 sono aumentati del 461% e oggi si attestano a 432 organizzazioni. È la conferma che il vecchio modello dell'impresa individuale non regge più. D'altra parte il 68,1% dei titolari di imprese individuali hanno più di 50 anni e ci sono 303 imprese i cui titolari hanno più di 90 anni.

«L'unione fra imprese, sotto diverse forme, è stata la risposta del settore a una domanda che sta ancora cambiando i parametri di selezione: comincia a prevalere la specializzazione per filiere o legata a servizi esclusivi e aggiuntivi, viene richiesta maggiore flessibilità, tempi di consegna più rapidi, capillarità, tracciabilità e sostenibilità. Insomma, un'offerta strutturata che difficilmente può essere il lavoro di una piccola realtà». Il consolidamento porta lavoro nel settore: gli addetti passano da 307mila del 2014 ai 328.627 del 2018 (dati Albo Autotrasporto), mentre anche l'Italia deve fare i conti con l'emergenza della mancanza di autisti.

I traffici tornano a crescere. In dieci anni l'Italia ha perso quasi il 40% delle merci trasportate su strada, passando dai 1,5 miliardi del 2008 ai 920 milioni di tonnellate del 2018 (dati Eurostat), oggi si attesta come il sesto mercato per quantità di merci trasportate, dopo Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna e Polonia. Proprio quest'ultimo è diventato il grande campione dell'autotrasporto europeo, scalando la classifica in termini di quantità che sono cresciute del 27,1% passando da 1 a 1,3 miliardi di tonnellate tra il 2008 e il 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giorgio Santilli