

Deborah Appolloni - Umberto Cutolo - Maria Carla Sicilia



Edizione 2020

100 numeri per capire l'autotrasporto

attori e filiere

**Uomini
e Trasporti**

Deborah Appolloni - Umberto Cutolo - Maria Carla Sicilia

100 numeri per capire l'autotrasporto

attori e filiere

***Uomini
e Trasporti***

INDICE



Edizione 2020

INTRODUZIONE

Menenio Agrippa, un logistico ante litteram	10
L'eredità di Telemaco	14

Capitolo 1.
L'avvento della logistica collaborativa

I NUMERI	18
1.1 Tornano i traffici. Timidamente	20
1.2 I muscoli della collaborazione	22
1.3 Magazzini, il piccolo rinascimento italiano	24
La marcia di Amazon sull'Italia	24
Il tramonto dei padroncini	25
FORUM L'Esperto. Damiano Frosi (Politecnico di Milano): «La logistica vuole una politica dedicata»	26

Capitolo 2.
Da camionista a conducente

I NUMERI	28
2.1 Cercasi autista disperatamente	30
2.2 Lo stress del camionista	31
Una professione alla ricerca di appeal	32
2.3 L'autista di domani: digitale e donna	33
FORUM L'Esperto. Francesco Benevolo (RAM): «Più tecnologia e meno muscoli»	34

Capitolo 3.
Tra digitale e green

I NUMERI	36
3.1 Il tempo delle scelte	38
3.2 Il futuro si chiama LNG e bio	40
Tutti i vantaggi della connettività	41
3.3 AAA cercasi competenze innovative	42
FORUM Il Costruttore. Paolo Starace (DAF): «Il diesel, un carburante a lunga conservazione»	42

Capitolo 4.
La logistica globalizzata

I NUMERI	46
4.1 L'insostenibile peso dell'incertezza	48
4.2 La Nuova Via della Seta	49
4.3 E l'Italia si divide	50
Il disavanzo dell'impero romano	50

Capitolo 5.
Container in movimento

I NUMERI	52
5.1 Il cassone parla cinese	54
È il container che ha cambiato il mondo	55
5.2 Il Mediterraneo e la crisi dei porti italiani	56
5.3 Il crollo del transhipment nazionale	57
5.4 Le strettoie verso i valichi	57
5.5 Prospettive incerte	58
E Aponte (MSC) si allarga sui terminal	59
FORUM Gli autotrasportatori. «Il vero problema sono le attese»	60

Capitolo 6.
Container in movimento

I NUMERI	62
6.1 La rivoluzione nel carrello	64
Il caso di Bofrost: merluzzo e carciofi	65
6.2 Trasporti green, ma fast e...cheap	67
FORUM Il Vettore. Umberto Torello (Transfrigoroute Italia): «Una logistica verde e collaborativa»	68
Il Destinatario. Giuseppe Bertini (Coop Italia): «Fornitori sempre più green»	70

INDICE



Edizione 2020

Capitolo 7. La distribuzione del farmaco

I NUMERI	72
7.1	Il trasporto è l'anello debole 74
7.2	I nuovi trend: blockchain, digitale e home delivery 74
7.3	Il modello vincente di VIM 77
FORUM	L'Esperto. Barbara Michini (Studio Zunarelli): «Arriva la serializzazione» 78

Capitolo 8. Il trasporto delle merci pericolose

I NUMERI	80
8.1	Un mondo sotto shock 82
FORUM	Il Vettore. Claudio Villa (Conap): «Investimenti, formazione, tecnologia» 83
	Il Distributore. Enzo Solaro (Fedit): «Alleiamoci con i committenti» 85
8.2	Il sostegno della committenza per formare autisti 86
8.3	La polizza assicurativa: come valutare il rischio 87
FORUM	Il Committente. Marina Barbanti (Unione Petrolifera): «Chiediamo sicurezza e qualità» 89

Capitolo 9. Veicoli e trasporti eccezionali

I NUMERI	90
9.1	Eccellenze colossali 92
9.2	Troppa burocrazia 93
9.3	La stretta dopo i crolli 94
9.4	I portali e il nuovo Codice 95
	Occhio alla Francia: è davvero eccezionale 95
	Ponti a rischio? E noi ci passiamo sotto 96
FORUM	Il Vettore. Sandra Forzoni (Aite): «Corridoi sicuri sull'asse più battuto» 97

Capitolo 10. Capolavori giramondo

I NUMERI	98
10.1	Il mercato dell'arte che viaggia 100
FORUM	Il Museo. Giuseppe Oreste Graziano (Caserta): «Imballaggi e tecnologie» 101
	La Gallerista. Beatrice Bertini (Ex-Elettronica): «Anche piccoli, purché specializzati» 103
10.2	Una galleria in movimento 103
FORUM	Il Vettore. Antonio Addari (Arteria): «La formazione? Anche negli USA» 104
	Così Leonardo arrivò a Pechino 105

Capitolo 11. Le vie del fashion

I NUMERI	106
11.1	La moda guarda all'estero 108
11.2	E-commerce e omnicanalità, le ultime sfide 109
FORUM	Il Distributore. Simona Lertora (DHL Express Italy): «L'urgenza dell'ultimo minuto» 111
	Il Logistico. Lorenza Cantaluppi (Gefco): «Un portale per verificare il partner» 112
	La Stilista. Francesca Liberatore: «La logistica è una preziosa alleata» 113

Capitolo 12. Il fiume dei rifiuti

I NUMERI	114
12.1	Una ramificazione fatta di mille rivoli 116
	Il Rifiuto sul lettino di Freud 117
12.2	I rifiuti speciali 117
12.3	I rifiuti urbani 119
FORUM	Il Controllore. Eugenio Onori (Albo gestori ambientali): «Il nuovo Registro a regime con gradualità» 121
12.4	Dopo il Sistri, il Registro elettronico 122
	Ma qualcosina la importiamo anche noi 123
12.5	Produrre meno, riciclare di più 124

Dicono di noi. Rassegna stampa	126
Gli autori	128

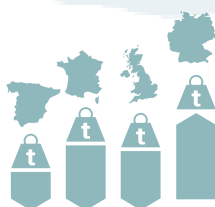
1

L'avvento della logistica collaborativa

I TRAFFICI

-39,4%

è la diminuzione in termini di tonnellate trasportate che l'Italia ha subito in 10 anni, dal 2008 al 2018. Una lieve inversione di tendenza si nota nel 2018 (+4% sul 2017). (Eurostat)

**-30,4%**

è il calo delle tonnellate trasportate da aziende spagnole dal 2008 al 2018; per quelle francesi la flessione è stata del 18%, per le britanniche del 19,7%. Solo in Germania negli ultimi 10 anni le tonnellate trasportate sono aumentate del 4%. (Eurostat)

+27,1%

è l'aumento delle tonnellate trasportate dal 2008 al 2018 da aziende polacche. L'aumento è stato corposo fino al 2017, mentre nell'ultimo anno è stato registrato un lieve calo. (Eurostat)

**-35%**

è il calo del traffico merci in Romania tra il 2014 e il 2018, mentre quello in Slovacchia è stato contenuto all'11%. (Eurostat)

**+2,3%**

è l'incremento del traffico autostradale pesante nel primo semestre 2019 in ambito nazionale, mentre l'internazionale fa segnare un -0,6%. (Nota congiunturale Confetra 1/2019)



LA LOGISTICA

19°

è il posto dell'Italia nella classifica internazionale 2018 sulle performance logistiche, nel 2016 era al 21°, nel 2007 al 22°. (World Bank)

**75**

sono le operazioni di M&A (Merger&Acquisition) censite tra il 2015 e il 2019 nel settore della logistica. (Osservatorio Contract Logistics Polimi)

**61%**

è la quota di aziende logistiche che assumerà un innovation manager nel prossimo futuro. (Osservatorio Contract Logistics Polimi)

**40 mio**

sono i mq coperti in dotazione dei magazzini in Italia, di cui l'87% si trova nel Nord. (Osservatorio sull'immobiliare logistico)



IL CABOTAGGIO

86%

è la percentuale di trasporto svolto in ambito nazionale in Italia nel 2018, il 10% è internazionale e solo il 5% riguarda il cabotaggio effettuato da aziende italiane in altri paesi. (Eurostat)

**42%**

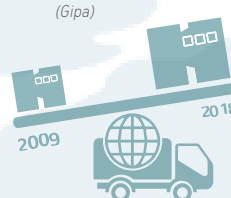
è la quota di cabotaggio a carico delle aziende slovacche, il 39% la quota delle romene e il 23% lo share di quelle polacche. (Eurostat)

**25%**

è la percentuale di trasporti di cabotaggio effettuato in Italia con provenienza Polonia e Romania, il 21% arriva dalla Germania. (Gipa)

**+66,4%**

è l'incremento delle merci trasportate in regime di cabotaggio sul territorio italiano da aziende straniere tra il 2009 e il 2018. (Eurostat)

**+219,8%**

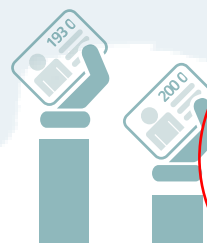
è l'incremento di cabotaggio terrestre registrato dalla Germania tra il 2009 e il 2018. (Eurostat)



L'ETÀ CHE AVANZA

303

sono i titolari ultranovantenni ancora titolari di un'impresa individuale di trasporto merce su strada a fronte dei giovanissimi (tra 18 e 24 anni) che sono solo 173. (Infocamere)

**68,1%**

è la quota dei titolari di imprese individuali con più di 50 anni; nel 2011 questa percentuale era del 52,6%. (Infocamere)





84 mld

di euro è il fatturato del settore della logistica per il 2018, per il 50% imputabile all'autotrasporto. (Infocamere)

84,5 mld

di euro è il fatturato del settore della logistica stimato per il 2019. (Osservatorio Contracts Logistics Polimi)



328.627

sono gli addetti nel settore dell'autotrasporto registrati dall'Albo nazionale degli autotrasportatori nel 2016. (Albo Autotrasporto)

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)

-21,4%

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

-13,7%

è il calo delle società di persone nell'autotrasporto con 2.275 imprese in meno tra il 2014 e il 2019. (Infocamere)



+461%

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

20,2 anni

è l'età media di un'impresa di autotrasporto in Italia. Le più longeve sono le società di persone (23,3 anni), le più giovani le società di capitale con 19 anni di media. (Infocamere)



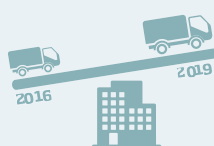
+7,5%

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

LA FLOTTA

775.709

sono i veicoli in dotazione delle 90.393 aziende per il trasporto delle merci registrate al REN (Registro Elettronico Nazionale). (MIT, dati ottobre 2019)



8,5

sono in media i veicoli di cui ogni azienda potrebbe disporre, in rialzo rispetto ai 5,9 calcolati nel 2016. (MIT)

91,5%

è la percentuale di aziende dotate di una flotta veicolare inferiore alle 20 unità. (MIT)



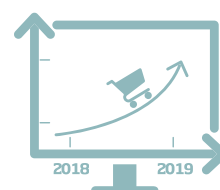
0,9%

è la percentuale di aziende dotate di una flotta veicolare con più di 99 unità. (MIT)

L'E-COMMERCE

31,6 mld

di euro è il giro d'affari dell'e-commerce in Italia nel 2019 con un incremento del 15% rispetto al 2018, il più alto di sempre. (Osservatorio e-commerce Polimi)



+21%

è la crescita dei prodotti venduti (18,1 miliardi di euro) con 281 milioni di ordini e 318 milioni di spedizioni (esclusi i resi). (Osservatorio Contract Logistics Polimi)

+19%

è la crescita dell'informatica nell'e-commerce (5,3 miliardi), seguita dall'abbigliamento (+16%, 3,3 miliardi di euro). Exploit del food&grocery (+42%, 1,6 miliardi di euro). (Osservatorio Contract Logistics Polimi)



IL CABOTAGGIO STRADALE: A CIASCUN PAESE IL SUO

x 1000 t/km

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Belgio	996.161	1.214.001	1.141.332	1.096.566	1.369.283	1.244.020	1.503.977	1.797.061	561.377	1.137.133
Bulgaria	3.336	1.660	12.556	5.252	18.766	9.404	22.905	11.968	8.181	8.922
Cechia	70.712	171.174	83.973	85.098	63.450	96.117	309.969	192.910	345	199.300
Danimarca	305.604	412.960	323.459	348.678	356.958	331.022	355.338	324.969	4.142	414.099
Germania	4.571.687	6.045.536	6.716.775	8.338.459	9.976.239	12.157.908	12.482.884	16.221.564	960.028	18.987.851
Estonia	6.488	3.483	2.763	13.545	33.661	2.810	12.695	24.238	15.062	43.434
Irlanda	105.345	178.501	164.518	146.539	233.972	152.327	205.600	169.471	14.782	191.574
Grecia	163.813	211.901	195.845	72.428	131.722	221.298	58.521	161.646	161.861	97.813
Spagna	855.020	664.893	703.207	639.412	975.957	1.149.151	1.268.634	1.311.311	3.219	1.561.467
Francia	6.162.336	6.357.057	6.130.085	6.313.708	7.451.247	7.700.463	8.478.193	9.850.113	192.666	10.420.809
Croazia	2.580	1.771	1.012	1.093	2.666	1.138	1.316	6.985	9.656	16.590
Italia	1.270.572	1.464.252	1.468.110	1.301.070	1.797.777	1.769.167	1.919.092	1.916.882	1.287.600	1.779.965
Lettonia	1.510	19.977	8.017	4.598	4.676	17.340	13.539	19.348	7.824	36.653
Lituania	13.990	8.519	6.844	6.868	74.387	28.295	21.386	28.910	53.007	133.475
Lussemburgo	11.220	15.353	19.536	6.876	11.616	9.735	18.134	21.423	5	13.298
Ungheria	42.256	21.229	71.513	49.799	47.171	60.978	56.496	64.659	60.564	79.345
Olanda	418.996	553.580	495.747	501.058	566.876	767.465	730.925	1.056.656	896.969	790.246
Austria	295.519	329.711	543.589	718.164	760.936	773.695	784.898	923.618	2.960	1.048.010
Polonia	42.426	180.690	69.564	103.837	68.024	88.950	98.770	175.910	2.098	125.736
Portogallo	55.361	55.734	30.295	76.112	45.427	38.885	47.572	71.947	53.349	117.178
Romania	121.944	30.962	31.218	124.149	48.870	56.782	73.685	63.945	107.991	64.405
Slovenia	4.316	1.764	11.619	8.617	8.150	10.622	9.652	10.467	42.610	32.979
Slovacchia	17.238	40.111	68.471	98.237	84.310	104.772	119.825	110.773	96.256	99.411
Finlandia	67.304	86.461	44.257	68.487	54.567	85.941	105.602	64.604	93.013	97.195
Svezia	708.964	1.047.974	1.022.431	795.198	1.236.448	1.336.753	1.397.504	1.731.901	40.913	1.575.077
Regno Unito	1.231.357	1.275.627	1.042.660	1.052.406	1.052.554	1.399.909	1.462.287	1.825.344	148.105	1.175.198

Eurostat

1.2. I muscoli della collaborazione

Aumentano

Le società di capitali, i consorzi e le cooperative, esplodono i contratti di rete, cresce il fatturato globale pur in presenza di un ridimensionamento del numero totale delle aziende. L'istantanea dell'autotrasporto italiano riproduce un settore in consolidamento: negli ultimi 5 anni (dal 2014 al 2019) secondo le rilevazioni di Infocamere, 10mila aziende di trasporto merci su strada hanno chiuso i battenti, ma chi è rimasto sul mercato ha allenato i muscoli, ha rafforzato la propria massa critica, cercando nuove forme collaborative in grado di soddisfare le mutate esigenze del mercato e una domanda in grande evoluzione dovuta a scenari disruptive, come l'exploit dall'e-commerce per la logistica urbana, l'ingresso nella logistica di un colosso come Amazon, la digitalizzazione delle filiere, l'esigenza di abbassare l'impronta ambientale e la riorganizzazione delle supply chain in molti

settori di respiro internazionale.

Secondo la stima dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano anche nel 2019 il fatturato del settore sarà in crescita. Si attesta a 84,5 miliardi di euro, di cui circa il 50% è imputabile all'autotrasporto e la quota più elevata, circa il 32%, è riconducibile alle società di capitali. Sono infatti proprio queste che stanno segnando le performance più interessanti: in questi cinque anni sono aumentate del 24,7%, vale a dire 4.583 aziende in più. Un trend assimilabile si nota anche per le forme consortili e cooperative che crescono del 7,5% con 395 realtà in più. Intendiamoci, la maggior parte delle aziende italiane di autotrasporto (più del 52%) sono ancora ditte individuali (46.991 unità), ma sono proprio queste, identificabili con i padroncini, a soffrire di più: dal 2014 al 2019 sono diminuite del 21,4%, cancellando 12.822 realtà.

Altro segnale che conferma il processo di consolidamento è l'esplosio-

ne dei contratti di rete: dal 2008 al 2018 sono aumentati del 461% e oggi si attestano a 432 organizzazioni. L'unione, sotto diverse forme, è stata la risposta del settore a una domanda che, in questi anni, ha cambiato e sta ancora cambiando i parametri di selezione: comincia a prevalere la specializzazione per filiere o legata a servizi esclusivi e aggiuntivi, vengono richieste 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. Così la rete comincia a contare anche nell'autotrasporto. Il consolidamento porta lavoro nel settore: gli addetti passano da 307mila del 2014 ai 328.627 del 2018 (dati Albo Autotrasporto), mentre il parco circolante arriva a 775.709 veicoli (nel 2016 era 542.472) con una media di 8,5 mezzi per azienda secondo i dati estratti dal REN, il registro elettronico nazionale detenuto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un dato, questo, puramente indicativo, anche se in crescita

rispetto ai 5,9 mezzi calcolati nel 2016 (Albo degli Autotrasportatori). Le informazioni del REN ci dicono ancora che più del 90% delle flotte non superano i 20 mezzi, ma che circa l'1% delle aziende (quindi circa 900 realtà) dispone di un parco con più di 99 veicoli. Probabilmente è proprio in questo segmento che le flotte stanno crescendo. Infine, i confini del settore sono sempre più sfumati. Come rivela il rapporto dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, tra il 2015 e il 2019 sono state rilevate 75 operazioni di fusione o acquisizione. Spesso si è trattato di «matrimoni» tra aziende che si muovono nello stesso perimetro, tra la logistica e il trasporto, con lo scopo di allargare il proprio raggio di azione, ma lo studio ha registrato anche un nuovissimo trend, quello di unioni tra mondi diversi che portano la logistica verso l'acquisizione di realtà che operano nella tecnologia. Come dire che il futuro è là.



LE IMPRESE DI TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

al 31 agosto 2019 per forma giuridica

	società di capitale	società di persone	imprese individuali	altre forme	TOTALE	
Anno				totale	di cui coop	
2014	18.569	16.340	59.813	5.144	4.478	99.866
2019	23.152	14.095	46.991	5.532	4.877	89.770

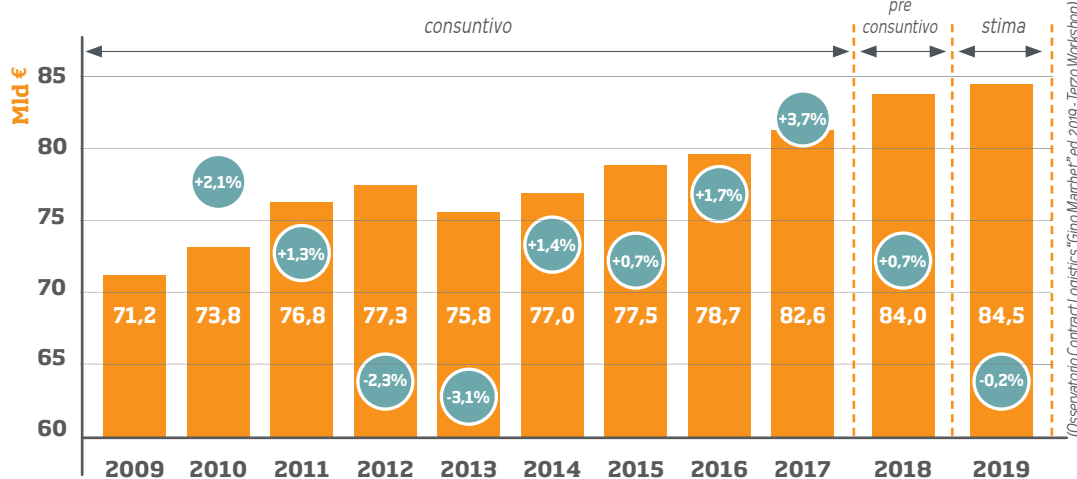
Unioncamere-InfoCamere, Movimprese

REN MERCI: QUANTE IMPRESE E QUANTI VEICOLI

imprese iscritte	90.393
imprese per numero veicoli	
num. veic.	imprese
0-19	82.747
20-49	5.394
50-99	1.437
oltre 99	815
veicoli per classe Euro	
classe Euro	num. veic.
EURO0	13.515
EURO1	12.111
EURO2	42.929
EURO3	94.964
EURO4	46.425
EURO5	128.089
EURO6	121.546
nessuna classe	316.130

REN

IL FATTURATO DELLA CONTRACT LOGISTICS



N.B. i dati 2019 sono stati calcolati sulla base delle stime ISTAT (aprile 2019)

variazione % in termini reali



IL TRAMONTO DEI PADRONCINI

Una curiosità: in Italia secondo il database di Infocamere abbiamo ancora 303 ultranovantenni alla guida di un'impresa individuale di autotrasporto. I giovanissimi invece sono poco più della metà: solo 173 i titolari tra i 18 e i 24 anni di un'azienda individuale di trasporto merci su strada. La percentuale di chi ha superato i 50 anni sale al 68,1%, nel 2011 era del 52,6%. I padroncini invecchiano e il ricambio generazionale diventa più faticoso in un contesto in cui sono queste le realtà che soffrono di più (in 5 anni più di 12mila aziende individuali sono sparite dal mercato). Le aziende chiudono. Oppure cambiano forma societaria alla ricerca di maggiore stabilità e massa critica?

L'ETÀ DEI TITOLARI DI IMPRESE DI TRASPORTO

2° trimestre 2019

classe di età

da 18 a 24 anni	173	0,40%
da 25 a 29 anni	553	1,20%
da 30 a 34 anni	1.189	2,50%
da 35 a 39 anni	2.294	4,90%
da 40 a 44 anni	4.273	9,10%
da 45 a 49 anni	6.568	13,90%
da 50 a 54 anni	8.336	17,70%
da 55 a 59 anni	8.515	18,00%
da 60 a 64 anni	6.874	14,60%
da 65 a 69 anni	3.854	8,20%
da 70 a 74 anni	2.052	4,30%
da 75 a 79 anni	1.095	2,30%
da 80 a 89 anni	1.119	2,40%
>= 90 anni	303	0,60%
TOTALE	47.198	100%

Infocamere



piccoli (inferiore a 5.000 mq) con il 21%. Il 32% dei magazzini ha meno di 10 anni di vita, il 38% tra i 10 e i 20 anni e il resto più di 20 anni. Il livello di qualità del magazzino è determinato in una scala da 1 a 5 stelle: e se solo il 10% dei magazzini è a 5 stelle, ossia il punteggio massimo attribuibile, ben il 50% può vantare 4.

Nei prossimi cinque anni la domanda è destinata a crescere, come testimonia il tasso di vacancy attualmente attestato intorno al 40%, in particolare per gli immobili di pregio. Come rispondere a questa richiesta senza trasformare l'Italia in un unico grande capannone? Anche qui la risposta sta nella collaborazione. Sono già in corso i primi esperimenti di sharing logistics che partono proprio dalla condivisione dello spazio nei magazzini. Sistemi complementari che uniscono filiere diverse con differenti esigenze in grado di dividersi gli spazi o usare le stesse piattaforme senza compromettere la propria operatività.

Un esempio di business disruptive, nato dal modello della Physical Internet negli Stati Uniti, è Flexe.com, un airbnb degli spazi in magazzino già presente e operativo in più di 20 Stati. Anche tra le start up del settore, censite a livello mondiale dal Politecnico di Milano, compaiono diversi modelli di condivisione degli spazi. Un esempio è Storebox, che in Austria ha messo in piedi un sistema di matching di domanda e offerta di piccoli locali di stoccaggio nelle principali aree urbane. Negli Usa, invece, sono attive ShipBob, che offre servizi di stoccaggio, imballaggio e trasporto per piccoli retailer online, e Darkstore, che dispone di reti logistiche temporanee in grado di sfruttare capacità di stoccaggio in eccesso in magazzini urbani e negozi. Insomma, anche questo sembra un trend in ascesa nei prossimi anni, anche questo reso possibile dalla connessione e dall'avanzare delle tecnologie nel settore.