



100 numeri per capire l'autotrasporto

attori e filiere

DAF CF PURE EXCELLENCE

Instancabili

Massime prestazioni su ogni tipo di terreno
Eccellente manovrabilità, bassi consumi
Progettati per non fermarsi mai

Vuoi saperne di più?

Vai su **www.daftrucks.it** e contatta il concessionario DAF più vicino o chiama il numero verde ☎ **800-911452**



Tutto ciò che ti aspetti
dal brand #1

www.daftrucks.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Deborah Appolloni - Umberto Cutolo - Maria Carla Sicilia

100 numeri per capire l'autotrasporto

attori e filiere

***Uomini
e Trasporti***

*« Quando la macchina sbanda
non bisogna accelerare e sterzare
di colpo, ma togliere il gas
e aspettare che le ruote, rallentando
e rimettendosi in assetto,
ricomincino a far presa sull'asfalto»*

*Umberto Cutolo,
Capitoni Coraggiosi,
(Clichy, 2019)*

*«Se torturi i numeri
abbastanza a lungo,
confesseranno
qualsiasi cosa»*

Gregg Easterbrook



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 Una professione alla ricerca di appeal	31
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 Tutti i vantaggi della connettività	40
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 Il disavanzo dell'impero romano	50

Capitolo 5. Container in movimento

I NUMERI	52
5.1 Il cassone parla cinese È il container che ha cambiato il mondo	54
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 E Aponte (MSC) si allarga sui terminal	58
FORUM Gli autotrasportatori. «Il vero problema sono le attese»	60

Capitolo 6. La filiera agroalimentare

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



**Aumenta la
digitalizzazione
delle tue attività di
trasporto**
su [timocom.it](https://www.timocom.it)

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
-------------------	------------



ZUNARELLI



STUDIO LEGALE ASSOCIATO

www.studiozunarelli.com

BOLOGNA - ROMA - MILANO - TRIESTE - RAVENNA - SHANGHAI
BARI - LA SPEZIA - PALERMO - PARMA - PEMBA

MENENIO AGRIPPA, UN LOGISTICO ANTE LITTERAM



Intorno al 500 avanti Cristo il console Menenio Agrippa, per far ravvedere la plebe in rivolta contro gli arbitri dei patrizi, usò una metafora legata al corpo umano. Per la precisione paragonò la classe patrizia a uno stomaco apparentemente ozioso, contro cui, per protesta, decise di fermare ogni attività le varie membra, espressione metaforica della plebe. Così le mani smisero di raccogliere cibo, la bocca di riceverne, i denti di masticarlo. Tempo qualche giorno non fu soltanto lo stomaco a rimanere privato di nutrimento, ma le stesse membra. Tanto servì per far comprendere che lo stomaco, in realtà, non era così pigro in quanto distribuiva sostentamento all'intero organismo. Da qui la morale: ogni parte di un sistema sociale ha bisogno reciprocamente dell'altra.

Ricordo con piacere questa storia. Un po' perché mi riporta nostalgicamente agli anni di scuola, un po' perché, ancora più nostalgicamente, delinea il ritratto di un uomo politico dotato di una capacità di comporre i contrasti divenuta merce rara nel corso degli anni.

Cosa c'entra con l'autotrasporto? Beh, l'autotrasporto ha tanto della plebe, nel senso che stabilisce un rapporto di funzionalità obbligata con gli attuali patrizi, costituiti da produzione e distribuzione commerciale. Ciò che il trasporto merci fornisce, infatti, è in ogni caso un servizio, ragion per cui se non ci fosse un committente-stomaco, anche il suo stato di membra subirebbe un deperimento. Ma d'altra parte se la produzione non avesse chi l'alimenta nei tempi e nei quantitativi necessari e se non avesse chi porta le merci dove e quando serve, il committente si troverebbe privato del sostentamento garantito dal trasporto.

Ora è vero che la produzione può anche organizzare un trasporto in conto proprio, giocando da stomaco e da membra, ma se non lo fa - o se lo fa sempre meno - evidentemente trova più vantaggioso e più efficace terziarizzarlo. Per quale motivo?

La risposta la trovate espressa in vario modo in questo volume, che a due anni di distanza dalla scorsa edizione ha quasi triplicato i numeri con cui ritrae l'autotrasporto. Per cogliere il trend evolutivo conviene però ripartire dal principio, da quando cioè, a partire dal 2008, tante aziende del settore hanno chiuso i battenti: perché i propri committenti sono saltati; perché questi hanno trovato, rivolgendo lo sguardo verso Est, qualcuno disposto a prestare gli stessi servizi a tariffe inferiori.

Chi costa poco, però, non è detto che sappia fare tutto. Avrà campo libero, magari, in quei segmenti di mercato in cui, per iniziare a lavorare, è sufficiente investire poche decine di mi-

Alcuni dei settori economici analizzati in questo volume sono anche quelli maggiormente rappresentativi del made in Italy. Quelli che, mentre l'economia frenava e il PIL si piattava sullo zero, sono riusciti a tenere a galla l'intero paese trovando sfogo verso l'export. E in questa tenuta hanno trovato un supporto decisivo nelle organizzazioni di trasporto

Quando promuovi una cultura basata su sicurezza ed efficienza della tua flotta

#ConnectYourBusiness



Metti la sicurezza degli autisti al primo posto



Pianifica percorsi più efficienti



Fai risparmiare tempo ai tuoi dipendenti con i nostri report e le notifiche automatiche



Semplifica la comunicazione tra i dipendenti in ufficio e quelli sul campo

Supervisiona tutte le operazioni della tua flotta per aiutare i tuoi dipendenti sul campo. Dai il via ad una trasformazione digitale del tuo business per semplificare i processi interni a beneficio del tuo team. Promuovi un miglior ambiente lavorativo tra i tuoi dipendenti e aiutali a migliorare la sicurezza della tua flotta per evolvere verso una mobilità più sicura ed efficiente.

Scopri come possiamo aiutare il tuo business a connettersi con l'asset più importante della tua azienda: i tuoi dipendenti.

Per maggiori informazioni visita il sito www.visirun.com o chiamaci allo **0532 52570** e richiedi la tua demo gratuita.



gliaia di euro in un trattore e in un semirimorchio usati. In tanti altri, invece, esistono barriere di ingresso più elevate, costituite dalle competenze, dal volume degli investimenti, dalla formazione specialistica degli operatori e da tanto altro.

Per comprendere quali siano questi segmenti scorrete l'indice che trovate dopo questa introduzione: ve ne sono alcuni sintomatici della prima tendenza, altri della seconda. Troverete cioè, da una parte, il trasporto container e, dall'altra, quello dell'agroalimentare, delle opere d'arte, del fashion.

A quel punto, soltanto leggendo i titoli, dovrebbe apparire chiaro che alcuni dei settori economici analizzati in questo volume dal punto di vista logistico sono anche quelli maggiormente rappresentativi del made in Italy. Di più, spesso si tratta di quei settori che, mentre l'economia frenava e il PIL si piattava sullo zero, sono riusciti a tenere a galla l'intero paese trovando sfogo verso l'export. E in questa tenuta hanno trovato un supporto decisivo nelle organizzazioni di trasporto. Detto altrimenti, sono riuscite a crescere perché hanno trovato i partner giusti, in grado di fornire esattamente quei servizi di mobilità di cui avevano bisogno, quei servizi che nessun trasportatore dell'Est sarebbe stato in grado di costruire. Menenio Agrippa l'avrebbe sintetizzata così: il made in Italy funziona quando c'è chi lo concepisce, chi lo realizza, chi lo porta da coloro che sono in grado di apprezzarlo.

Tale biunivocità delle relazioni committenza-transporto conosce altre manifestazioni. Una prima conduce all'economia circolare, un modello produttivo di recupero e rigenerazione delle risorse, in cui è richiesta non soltanto una perizia maggiore da parte degli attori della filiera, ma anche una loro collaborazione più spinta. Una seconda è quella finalizzata a condividere politiche ambientali tese ad abbattere le emissioni, anche allo scopo di stilare un bilancio di sostenibilità vantaggioso a livello fiscale. Sia chiaro: in questa relazione il trasportatore spesso subisce, in quanto aggiorna a proprie spese il parco veicolare. Ma ci sono anche casi di aziende di autotrasporto in grado di far leva sulla propria immagine ambientale per conquistare clienti interessati a contenere la propria impronta ecologica.

Una terza modalità riguarda i rapporti di rete, cresciuti in questi anni in modo imponente. Ma in questo caso le relazioni integrate nella rete non riguardano soltanto committente e trasportatore, ma più in generale aziende consapevoli di non poter affrontare da sole il mercato. La cosa nuova, però, è che qui l'aggregazione non serve ad accrescere la forza tra simili, quanto a incrementare la specializzazione, a concepire servizi ritagliati su misura, a oliare ingranaggi per renderli celeri e tracciabili, a tenere il passo con la tecnologia sfruttando le competenze delle aziende con cui si tesse la rete, ad arricchire il ventaglio dei servizi offerti aggiungendo ai propri quelli diversi dell'azienda con cui ci si aggrega. Soltanto così, con questo allargamento del perimetro dei servizi fino ai margini, se non dentro la produzione, si riesce a rispondere alla domanda sempre più variegata dei mercati, in particolare di quelli in cui l'e-commerce ha trovato crescente diffusione. Soltanto così il trasporto e la logistica riescono a stabilire una relazione più costruttiva, più sana, più paritetica con la committenza.

Soltanto così riescono a svolgere quel ruolo di membra facendosi sempre più apprezzare dallo stomaco.

Con questo allargamento del perimetro dei servizi fino ai margini, se non dentro la produzione, si riesce a rispondere alla domanda sempre più variegata dei mercati, in particolare di quelli in cui l'e-commerce ha trovato crescente diffusione. Soltanto così il trasporto e la logistica riescono a stabilire una relazione più costruttiva, più sana, più paritetica con la committenza

Daniele Di Ubaldo
Direttore Uomini e Trasporti



Nuovo sensore
KITAS 4.0



Modulo DSRC



Modulo GNSS



Interfaccia ITS

Nuovo Tachigrafo DTCO 4.0

Scoprite il nuovo ecosistema 4.0.

Affidatevi ai servizi e alla formazione offerti dal principale costruttore di tachigrafi e gestite la vostra azienda con la massima efficienza.

Gestione dati tachigrafo
TIS-Web®5.0
Telematica

VDO Academy

Formazione:
Autisti
Autorità
Centri Tecnici

Supporto Tecnico
Consulenza
Assistenza

Scopri di più su:

web: fleet.vdo.it

mail: fleet@vdo.it

tel: 02-35680503

 @tachigrafvdo



VDO

L'EREDITÀ DI TELEMACO



Figlio di Ulisse e di

Penelope, Telemaco è un giovane costretto a rimanere per anni in attesa del ritorno del padre e a sopportare l'invasione della sua casa da parte dei Proci. Quando cresce si trova in bilico: eredita la tradizione del padre, ma non avendolo al suo fianco a un certo punto la innova, se possibile la supera. Comprende cioè di non poter restare in un'aspettativa senza fine, perché il tempo lo chiama a rimboccarsi le maniche e a ripartire.

Quando ho visto i primi numeri raccolti per la seconda edizione di questo volume ho pensato che «L'eredità di Telemaco» potesse essere un ottimo titolo. Perché due anni e mezzo fa il quadro che emergeva dallo studio era tristemente cupo: si parlava di chiusure,

di contrazioni del mercato, di fuga verso Est, di perdita di posti di lavoro. Le uniche prospettive, allora, erano relegate in qualche paragrafo in cui si prendevano in considerazione le modalità per «rimanere a galla». Quella di non affondare, cioè, era la migliore prospettiva che si si potesse augurare al settore. Tutto lasciava presumere che il padre partito, o se preferite i bei tempi andati, non sarebbero più tornati, lasciando figlio e moglie in balia di invadenti aziende dell'Est nella veste di Proci. Invece, in un lasso di tempo così relativamente breve tante cose sono cambiate.

I traffici merci nel nostro paese sono tornati lievemente a crescere, mentre quelli di quasi tutti i paesi dell'Est mostrano per la prima volta segni di flessione. Le aziende di autotrasporto sono lievitate in dimensione e organizzazione e le loro spalle finanziarie, sorrette da un crescente fatturato globale di settore da distribuire su un numero inferiore di società, sono divenute molto più solide. È come cioè se in quella selezione della specie determinata dalla crisi siano sopravvissute le aziende che hanno generato gli anticorpi migliori, quelle in grado di insediarsi nei segmenti di mercato più strategici e di sviluppare servizi di movimentazione dal forte spessore innovativo. Detto altrimenti, quelle che, un po' come Telemaco, hanno raccolto soltanto nominalmente l'attività dei padri (perché alla fine di trasporto si occupano), ma hanno messo in campo un'inedita inventiva imprenditoriale, divenuta necessaria per tenere il passo dei tempi.

Questo volume racconta in trasparenza queste realtà, le addita come fondamenta per una risalita, come premessa obbligata di una narrazione candidata a diventare la storia ufficiale del settore.

Ciò che più mi colpisce è che questa storia abbia ancora tra i protagonisti dei consorzi e delle cooperative, forme societarie cresciute negli ultimi cinque anni del 7,5%.

È come se in quella selezione della specie determinata dalla crisi siano sopravvissute le aziende che hanno generato gli anticorpi migliori, quelle in grado di insediarsi nei segmenti di mercato più strategici e di sviluppare servizi di movimentazione dal forte spessore innovativo

TESTED BY THEM, RELIABLE FOR YOU.



PETRONAS Urania®

   PETRONASBRANDS

Congratulazioni al Team PETRONAS De Rooy IVECO per il suo terzo posto all'edizione 2019 della Dakar in Perù, una delle sfide più ardue al mondo. Dopo 10 tappe e un totale di 5.598 km, solo 10 mezzi su 41 sono arrivati al traguardo, quattro dei quali appartenevano al team PETRONAS De Rooy Iveco.

Questo eccezionale risultato dimostra ancora una volta il vantaggio tecnologico offerto dai lubrificanti PETRONAS Urania, appositamente progettati per garantire affidabilità, protezione del motore, maggiore efficienza e prestazioni non solo per i quattro mezzi Iveco Powerstar sulle dune della Dakar, ma anche per l'uso quotidiano del vostro camion, in qualunque condizione atmosferica!"

Mi colpisce perché cominciavo a pensare che avessero esaurito il proprio tempo, mentre invece, anche a questo riguardo, la crisi ha spinto ad aguzzare l'ingegno.

Mi spiego.

Le cooperative e i consorzi sorti intorno agli anni Cinquanta e Sessanta avevano il grande merito di mettere insieme delle debolezze, di canalizzare la voglia di fare e l'inesauribile impegno di tante persone uscite dall'esperienza bellica verso un'organizzazione aggregativa, una struttura unitaria in grado di relazionarsi anche con la maggiore committenza. Oggi quel tipo di relazione mostra la corda e necessita a sua volta di una rampa di lancio, di un secondo livello di aggregazione che funga da moltiplicatore di esperienze. Perché fino a qualche decennio fa la cooperativa nata in un contesto territoriale e attiva in un segmento preciso, poteva proliferare e trovare un posto sul mercato in maniera direttamente proporzionale al suo potenziale aggregativo: più soci aveva, più macchine faceva muovere, o più fatture generava. Oggi l'aggregazione si può sprigionare su altri livelli. Perché se una cooperativa emiliana attiva nel cisternato si aggrega con un'altra marchigiana presente nel cassonato, con una veronese in grado di organizzare treni e altre modalità di trasporto e con una campana imbattibile nell'agroalimentare, dalla condivisione di queste realtà viene fuori qualcosa di mai visto: un'associazione orientata non soltanto a generare forza, ma anche a gestire la complessità e ad allargare gli orizzonti e la conoscenza dei propri membri. Perché tutti singolarmente potranno osservare il mercato con una prospettiva territoriale e con una competenza elevata al quadrato. Potranno – semplifico – operare in un luogo ma avere una visione chiara di come ci si muove in altri, dedicarsi a un settore merceologico ma conoscere le logiche che ispirano gli altri, ricorrere a una modalità di trasporto ma essere in grado alla bisogna di integrarla con altre.

Al riguardo posso vantare qualcosa di più di una speculazione teorica: Federtrasporti, all'alba dei suoi quasi 50 anni, è proprio questo, un luogo di confronto che mette insieme sotto lo stesso tetto tante diversità allo scopo di generare occasioni impensabili da acquisire singolarmente: opportunità di lavoro dislocate su una catena logistica allargata, investimenti in strumenti e infrastrutture altrimenti troppo onerosi, servizi sempre più personalizzati e mirati. E in questi servizi uno dei ruoli decisivi lo occupa proprio la conoscenza e lo studio. Non a caso questo volume, figlio del bisogno di tante imprese di dotarsi di strumenti il più possibile oggettivi (quali, appunto, dei numeri) per interpretare una realtà in accelerata trasformazione, è uno dei frutti migliori che un'aggregazione di secondo livello come Federtrasporti è in grado di far maturare, grazie a una coltivazione pluridecennale della cultura dell'informazione (espressa con Uomini e Trasporti), innestata in tempi recenti con quella dell'analisi. O, se preferite, è la mappa in grado di guidare Telemaco, privato dalla crisi della tradizione paterna, in un nuovo viaggio verso la riaffermazione di una legge di mercato il più etica possibile.

Claudio Villa
Presidente Gruppo Federtrasporti

TEXA

e TRUCK®



Inizia l'era della diagnosi remota multimarca

PREDICTIVE MAINTENANCE
REMOTE ASSISTANCE
WORKSHOP
DRIVER
DRIVING STYLE
FLEET MANAGER
VEHICLE STATUS

TEXA eTRUCK per l'OFFICINA, il CAMIONISTA, e il FLEET MANAGER

Nato dalla ventennale esperienza TEXA nel settore della diagnosi mezzi pesanti, eTRUCK permette all'officina di monitorare costantemente lo stato dei propri veicoli eseguendo da remoto importanti funzioni di regolazione come la rigenerazione del filtro antiparticolato e gestendo la manutenzione da un punto di vista predittivo.

eTRUCK, installabile in pochi minuti nella presa OBD, rappresenta, grazie alla sua App ed al portale gestionale dedicato, la soluzione ideale anche per i driver ed i fleet manager, aggiornandoli in tempo reale sulle condizioni dei propri mezzi e permettendone di conseguenza il migliore utilizzo.



Guarda
il video
eTRUCK

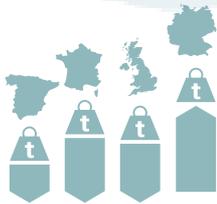
www.texa.com

TEXA

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)

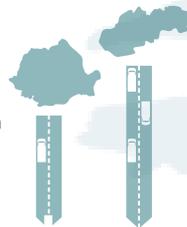
+27,1%

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)



PIÙ MASSA CRITICA



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)

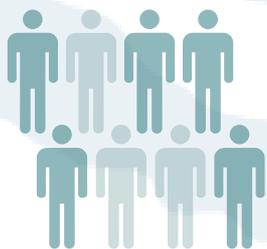
89.770

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)



+7,5%

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

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)



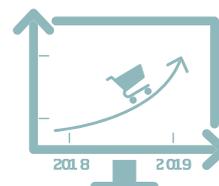
0,9%

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)



In dieci anni

l'Italia ha perso quasi il 40% delle merci trasportate su strada, passando dall'1,5 miliardi di tonnellate del 2008 ai 920 milioni del 2018. Tuttavia, una leggera inversione di tendenza si nota proprio nel 2018 quando, per la prima volta nel periodo esaminato, i traffici su gomma sono cresciuti del 4% rispetto al 2017 (885,4 milioni di tonnellate). Una debolissima ripresa che potrebbe già svanire nel 2019: infatti, secondo la nota congiunturale di Confetra, si assisterebbe a un rallentamento della crescita e in certi casi a una nuova inversione di tendenza. L'instabilità del ciclo economico, dovuto alle tensioni commerciali a livello internazionale, il rallentamento dell'attività economica della Cina e, in Europa, della Germania, ma soprattutto il calo dell'0,8% della produzione industriale in Italia sta impattando sull'andamento dell'autotrasporto, cresciuto nei primi sei mesi del 2019 (in termini di traffico autostradale pesante) del 2,3% in ambito nazionale, ma in frenata dello 0,6% nel traffico internazionale a pieno carico. Dato confermato dalla modesta crescita, pari nel semestre all'1,1%, registrata nei valichi alpini, a fronte del +3,3% del 2018.

In questi anni l'Italia dell'autotrasporto ha perso quota in Europa:

oggi si attesta come il sesto mercato per quantità di merci trasportate, dopo Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna e Polonia, perdendo una posizione rispetto al quinto posto del 2008. Rimane anche il paese, tra quelli con mercati ed economie più importanti, che ha pagato il tributo più cospicuo in termini di volumi: la Spagna ha perso il 30,4%, passando da 2,1 miliardi a 1,5 miliardi di tonnellate, la Gran Bretagna ha visto sfumare quasi il 20% dei traffici (da 1,7 a 1,4 miliardi di tonnellate), in Francia le tonnellate trasportate su gomma sono scese del 18% (da 2,2 a 1,8 miliardi di tonnellate), mentre in Germania assistiamo alla crescita del 4% (da 3 a 3,2 miliardi di tonnellate).

Il grande campione di questi anni è la Polonia che ha scalato la classifica europea diventando il 5° mercato dell'autotrasporto in termini di quantità, lievitata del 27,1% passando da 1 a 1,3 miliardi di tonnellate tra il 2008 e il 2018. La performance polacca è ancor più significativa se si tiene conto che il paese che l'ha prodotta pesa sul PIL europeo per un modesto 3%. Come ha fatto?

Più ci si sposta verso Est e più cresce la quota di trasporto effettuato all'estero. Se in Italia l'86% dell'attività si svolge nei confini nazionali, il 10% è rappresentato dai viaggi internazionali e il 5% dal cabotaggio, in Polonia il traffico nazionale si ferma al 37%, mentre cabotaggio e internazionale fanno la parte del leone. Stesso trend si registra in Ro-



DODICI ANNI DI TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EUROPA

x 1000 tonnellate

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Unione europea 28 paesi		17.148.889	15.215.996		14.997.029	13.962.740	13.772.040	13.989.203	14.130.167	14.245.082	14.668.624	
Unione europea 27 paesi (fino al 2013)	17.256.440	17.038.055	15.123.134		14.922.372	13.897.287	13.704.529	13.923.047	14.063.664	14.172.566	14.596.281	
Belgio	352.202	317.637	297.879	296.189	289.203	291.380	300.608	299.476	295.057	291.521	300.121	
Bulgaria	134.779	175.484	146.563	129.922	135.328	140.274	160.127	153.077	161.567	146.636	151.479	143.199
Cechia	453.533	431.858	370.115	355.911	349.278	339.314	351.517	386.243	438.907	431.889	459.433	479.235
Danimarca	197.922	193.559	149.344	165.708	178.006	176.354	173.917	178.146	181.232	184.726	179.062	167.534
Germania	3.028.466	3.078.346	2.769.201	2.734.605	2.986.736	2.891.837	2.938.702	3.052.628	3.035.329	3.111.858	3.161.837	3.200.925
Estonia	39.988	42.312	30.088	27.315	32.913	31.321	31.080	27.358	28.162	34.581	28.969	28.494
Irlanda	310.237	253.115	142.126	123.116	109.661	106.465	107.222	112.825	117.090	140.743	146.543	148.765
Grecia	484.775	628.560	644.528	577.442	505.986	400.124	436.233	403.327	420.005	410.258	388.898	361.947
Spagna	2.408.762	2.120.241	1.710.946	1.566.270	1.466.146	1.238.703	1.124.480	1.184.586	1.258.261	1.285.164	1.409.090	1.474.486
Francia	2.258.028	2.203.204	1.939.431	2.015.493	2.090.616	2.008.370	1.999.869	1.918.572	1.796.755	1.727.611	1.714.292	1.806.476
Croazia		110.833	92.862	74.980	74.657	65.453	67.512	66.157	66.503	72.516	72.343	74.009
Italia	1.496.878	1.520.415	1.468.954	1.527.763	1.339.672	1.121.313	1.023.872	963.056	957.006	901.503	885.451	920.732
Cipro	39.945	41.619	28.523	32.247	26.050	22.964	16.122	14.585	14.402	19.682	25.595	29.308
Lettonia	62.152	54.460	37.819	46.808	53.936	52.622	60.610	62.239	62.569	63.389	68.013	76.701
Lituania	62.156	59.427	44.697	44.716	46.019	48.428	52.346	57.591	58.601	63.571	76.980	89.105
Lussemburgo	57.874	58.529	52.649	60.725	60.687	54.482	51.480	58.723	52.547	57.779	56.594	:
Ungheria	243.299	258.475	229.808	199.848	182.839	165.514	169.211	193.112	198.744	197.759	188.250	206.669
Olanda	636.170	621.287	616.903	657.873	658.030	631.891	642.146	639.777	641.538	656.428	666.069	680.004
Austria	354.330	369.454	336.691	331.034	344.737	333.963	325.475	349.544	351.068	376.399	386.858	393.313
Polonia	984.237	1.093.406	1.170.478	1.216.083	1.322.237	1.245.053	1.300.608	1.300.382	1.264.960	1.313.657	1.501.811	1.390.184
Portogallo	324.019	294.402	258.968	222.142	217.186	154.484	148.177	149.829	150.358	147.792	157.924	156.650
Romania	356.971	364.952	293.422	174.124	183.935	188.611	191.554	190.938	198.824	216.107	226.345	237.157
Slovenia	89.036	91.239	75.287	81.025	75.615	62.759	65.340	74.143	70.509	75.033	86.212	85.406
Slovacchia	179.409	199.429	163.491	143.244	132.690	132.270	129.032	142.608	147.225	156.179	176.750	177.131
Finlandia	422.161	423.613	350.588	397.813	317.740	299.397	274.637	280.131	271.912	278.957	280.744	274.346
Svezia	360.151	366.831	333.837	322.107	330.992	294.939	281.177	381.263	422.891	433.065	455.480	481.319
Regno Unito	1.918.963	1.776.203	1.460.797	1.521.135	1.486.133	1.464.456	1.348.987	1.348.887	1.468.144	1.450.280	1.417.482	1.425.178
Liechtenstein	613	638	575		600	550	651					
Norvegia	268.613	288.645	257.629	266.814	256.418	251.512	271.349	293.231	283.172	268.120	255.470	255.760
Svizzera		290.244	284.157	281.992	303.014	300.479	295.647	303.167	289.215	284.617	291.346	292.912

Eurostat

mania, Slovacchia e Bulgaria. In Italia, secondo Eurostat, il cabotaggio terrestre effettuato da imprese straniere è aumentato del 66,4% tra il 2009 e il 2018: un quarto di questo è effettuato da imprese polacche e romene, un altro 21% da aziende tedesche.

Ma in questo scenario deformato dai cicli altalenanti dell'economia e dalla concorrenza (spesso sleale) delle aziende dell'Est Europa, si intravede un nuovissimo trend: il ritorno delle merci verso Ovest. Infatti, se si analizza nei mercati occidentali l'andamento dei traffici in termini di volumi, si nota, nel 2018 rispetto al 2017, un incremento delle quantità: in Italia le tonnellate trasportate su gomma sono aumentate del 4%, in Francia del 5,3%, in Spagna del 4,6%, in Germania dell'1,2% e in Gran Bretagna dello 0,5%. E all'Est? A sorpresa la Polo-

nia ha perso il 7,4% delle tonnellate di merci su gomma, la Bulgaria il 5,4% e anche in Romania e Slovacchia si registra un rallentamento. La ripresa è probabilmente dovuta all'incremento dell'interscambio nel commercio mondiale, ma potrebbe costituire il primo segnale di un'inversione di tendenza: la crisi si è abbattuta sull'autotrasporto occidentale (e in particolare su quello italiano) con molta durezza, ne ha cambiato il volto, lo ha messo al palo per un decennio, ma le aziende (quelle che sono rimaste sul mercato) hanno capito la lezione, si sono rimboccate le maniche rafforzando gli aspetti qualitativi della loro tradizione, ma soprattutto aprendosi alle connessioni, grazie all'avvento inarrestabile della tecnologia.



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

Anno	società di capitale	società di persone	imprese individuali	altre forme	TOTALE	
				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

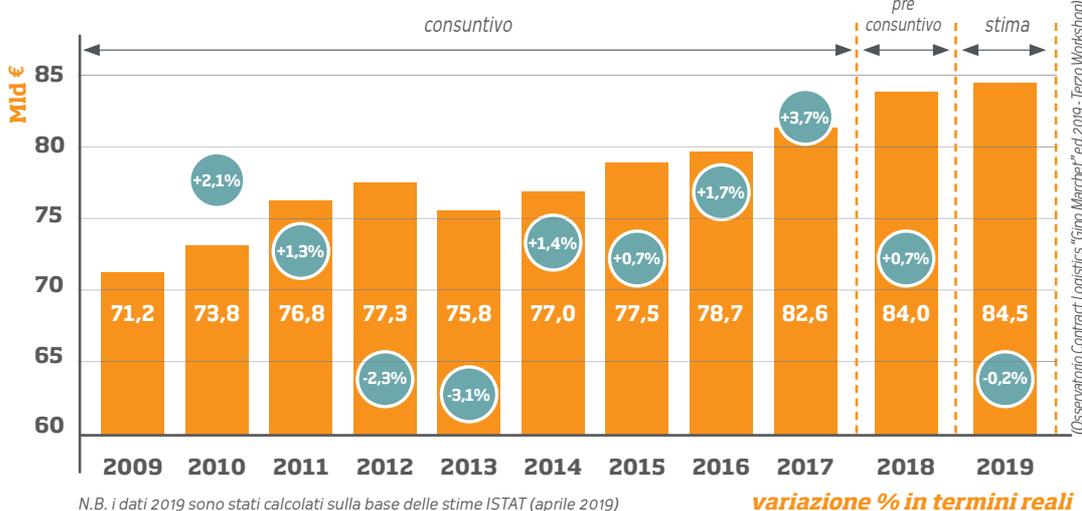
Unioncamere, InfoCamere, Movimprese

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)

Negli ultimi 10 anni

la logistica di movimentazione e la qualità dei magazzini italiani è sorprendentemente cresciuta. La lista delle multinazionali che hanno scelto il nostro paese come proprio hub distributivo d'elezione è sempre più folta: Amazon, Zalando, Ikea, Alibaba e un elenco nutrito di altre imprese straniere hanno investito in Italia in strutture da cui spesso servono anche vari Stati europei. Nei primi sei mesi del 2019 le risorse spese per l'acquisto di strutture logistiche sono state equivalenti a quelle registrate tra il 2012 e il 2015 e oggi raggiungono complessivamente come metratura i 40 milioni di mq coperti. Un successo dovuto certamente alla strategica posizione geografica dello Stivale, ma anche all'efficientamento delle dogane, alla digitalizzazione delle imprese e alla riqualificazione dell'of-

ferta di trasporto.

Questo upgrade dei magazzini italiani è confermato dalle ricerche dell'OSIL, l'Osservatorio sull'immobiliare logistico, che ha mappato, nei suoi primi sei mesi di lavoro, 104 magazzini, trovandone notevolmente migliorata la qualità, anche grazie alle spinte derivanti dai nuovi player dell'e-commerce e dal settore retail. Oggi i principali operatori logistici ricercano sul mercato del real estate spazi con caratteristiche premium per offrire ai loro committenti servizi sempre più di qualità.

Dei 104 capannoni industriali esaminati da OSIL, l'87% si trova nel Nord Italia, con il 50% in Lombardia, il 16% in Emilia-Romagna e il 10% in Piemonte. Le classi di grandezza variano da molto grandi (area coperta superiore a 25.000 mq) con il 27%, a grandi (15-25.000 mq) con il 17%, medi (5-15.000 mq) con il 35% e infine



UN MILIARDO E 600 MILIONI DI EURO INVESTITI

LA MARCIA DI AMAZON SULL'ITALIA

Tra i colossi che hanno scelto l'Italia per la sede dei propri magazzini, compare anche Amazon. A Castel San Giovanni, nel Piacentino, è sorto dal 2011 il primo Centro di distribuzione. L'edificio è di circa 100.000 mq, grande cioè come 11 campi da calcio, e alto come un palazzo di 3 piani. Rappresenta un punto di riferimento assoluto per la logistica dell'e-commerce in Italia, caratterizzata da un modello di consegna nel più breve tempo possibile. Vi operano circa 1.100 lavoratori a tempo indeterminato – numero che sale fino a 2.000 nei periodi di maggiore richiesta, come Black Friday o Natale – che sono attivi per tre turni al giorno e 40 ore alla settimana.

Amazon ha investito in Italia 1 miliardo e 600 milioni di euro dal suo arrivo, nove anni fa. La rete nostrana conta oggi 5.600 addetti – a cui si devono sommare parecchie migliaia di collaboratori dell'indotto, tra cui i dipendenti delle società di trasporto – in 23 centri e nel 2020 ha in programma l'apertura di altri quattro siti. Tra questi il più significativo è quello di Colle-

fero, nei dintorni di Roma, che si svilupperà su una superficie di 60 ettari, mentre quella coperta sarà di almeno 115.000 mq. A Castelguglielmo, in provincia di Rovigo, si sta realizzando un centro di distribuzione con magazzino multipiano, per un totale di 189.000 mq per lo stoccaggio robotizzato. A Santarcangelo di Romagna è sorto a metà ottobre un centro di smistamento di 6.500 mq e un altro dovrebbe vedere la luce nei dintorni di Modena. Nell'aprile 2019 a Napoli è stato inaugurato il polo di Arzano. Lo step successivo è di coprire la dorsale adriatica, il Sud e le Isole. Tutte queste attività fanno capo ad Amazon Italia Logistica e Amazon Transport Italia. Più specificamente per la rete logistica, i grandi centri di distribuzione, oltre a Castel San Giovanni, si trovano a Vercelli, a Passo Corese (nel Lazio) e a Torrazza Piemonte, prototipo di sito robotizzato con le piattaforme Amazon Robotics. Questi centri hanno una superficie coperta intorno ai 100.000 mq e occupano da 600 a 1.200 addetti.

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.

L'ESPERTO.

DAMIANO FROSI (POLITECNICO DI MILANO)

**« LA LOGISTICA VUOLE
UNA POLITICA DEDICATA »**

Puntare sulla specializzazione, sulla tecnologia e sulle sinergie. È questa in sintesi la ricetta per il futuro che arriva dall'Osservatorio Contract Logistics «Gino Marchet» del Politecnico di Milano. «L'ingresso di Amazon tra i top player del settore», spiega **Damiano Frosi**, direttore dell'Osservatorio, «sta avendo un effetto disruptive nella logistica e porta le aziende ad accelerare le scelte di sviluppo».

L'Osservatorio ha evidenziato una tendenza verso una maggiore concentrazione, fino all'ingresso tra i top player di un colosso come Amazon Logistics. È questo il trend che dobbiamo aspettarci?

La concentrazione è stata molto importante, ma è anche vero che negli ultimi 2-3 anni, il fenomeno è un po' rallentato. Per il futuro, potrebbe esserci ancora un piccolissimo calo in termini di aziende, ma nell'autotrasporto potremmo assistere a un'inversione di tendenza, nel senso che le aziende in questa fase del mercato potrebbero addirittura aumentare, oppure, cosa che sta già avvenendo, potrebbero crescere gli operatori logistici o gli spedizionieri che si dotano o potenziano la propria flotta di mezzi per avere maggiore capacità di trasporto su gomma. Quindi, se pensiamo all'autotrasporto puro, possiamo dire che potremmo assistere a una certa stabilizzazione in termini di numero delle aziende, mentre è probabile che aumenti il parco mezzi. Molti stanno già lavorando sull'innovazione per cercare soluzioni alla carenza di mezzi e autisti: penso a progetti di sinergia e a piattaforme tecnologiche che consentono di condividere veicoli e risorse per migliorare i servizi.

Qual è l'impatto dell'ingresso di Amazon nella logistica?

Nel nostro rapporto abbiamo voluto segnalare Amazon Logistics perché in due anni ha aumentato di 300 milioni il proprio fatturato, passando da 200 a 500 milioni con servizi di pura logistica in conto terzi. È un risultato impressionante se si pensa che un operatore logistico comune può impiegare anche 10 anni per ottenere lo stesso risultato. Amazon è diventato uno dei player principali nel mercato della logistica in Italia. Ha utilizzato operatori terzi dove non aveva massa critica e, una volta ottenuta, li ha sostituiti con mezzi propri. I primi a soffrire sono i corrieri, gli stessi che lavorando per Amazon hanno fatto da traino alla sua crescita.

Com'è possibile difendersi?

Continua a essere premiante la specializzazione sia territoriale che settoriale o legata a servizi esclusivi. È l'unica possibilità per avere un piano di sviluppo per il futuro. L'ingresso di Amazon nel settore sta accelerando i tempi, costringendo le aziende a fare da subito queste scelte.

Avete registrato anche un'ondata di fusioni e acquisizioni nel settore. Di che tipo sono?

Ci sono due messaggi chiave. Da un lato, abbiamo notato che i confini tra gli operatori sono sempre più sfumati. Le aziende di logistica puntano a estendersi a valle con l'acquisizione di flotte per il trasporto, mentre gli autotrasportatori fanno il percorso inverso a monte con l'integrazione di magazzini e servizi di logistica. Questa tendenza risponde alla richiesta del mercato che vuole servizi sempre più completi, ma è anche il tentativo per l'autotrasporto di avere rapporti più stabili con la committenza.



Allo stesso tempo, la logistica ha capito che la leva del trasporto è fondamentale per entrare in mercati promettenti come quello dell'e-commerce e della distribuzione urbana. Il secondo messaggio è una novità assoluta emersa solo quest'anno e ha a che fare con la tecnologia. Abbiamo registrato operazioni di acquisizioni tra operatori diversi, provenienti da mondi apparentemente lontani, nell'ottica di un potenziamento dell'aspetto tecnologico.

A proposito di start up, come è messa l'Italia della logistica?

Sono poche le start up finanziate in Italia, ma anche in Europa, nel settore della logistica. Questo è un vero peccato perché il futuro passa anche e soprattutto da queste realtà in grado di portare idee e paradigmi nuovi. Stati Uniti, Cina e India ci stanno lavorando molto e il rischio per noi è quello di venir «colonizzati» da aziende straniere tecnologicamente più avanzate.

Cosa deve fare quindi il Paese per la logistica e l'autotrasporto?

Va detto che incentivi come quelli per Industria 4.0 sono stati utili al sistema in generale: hanno permesso a manager e imprenditori di focalizzarsi su processi nuovi, cambiando il punto di vista. Anche gli incentivi per una logistica più green, a mio parere, sono utili: abbiamo bisogno di rinnovare il parco mezzi e di renderlo sostenibile. Ma soprattutto è fondamentale per l'Italia tornare a parlare di trasporto delle merci e di avere una politica dedicata a questo. Il primo passo da fare, secondo me, è quello di dividere il ministero tra infrastrutture e trasporti. Il problema di questi anni è che il ministero dei Trasporti è spesso troppo sbilanciato sulla parte infrastrutture lasciando fuori temi economici e di sviluppo dei trasporti, in particolare per quanto riguarda le merci. In Italia si guarda poco ai trend delle aziende, all'azione della tecnologia in questo settore. Insomma, c'è bisogno di riportare la logistica al centro di una politica dedicata.

Passione e Qualità
ci guidano da 40 anni.



Coperture telonate in PVC per automezzi e rimorchi

Cittadella (Pd) | Bologna | Livorno

GLI AUTISTI

1.177.077

sono le Carte di qualificazione del conducente (CQC) attive in Italia.

(MIT)



15.000

sono gli autisti che mancherebbero in Italia.

(Stime degli operatori)



15,7 mio

sono le persone che in Italia sono disoccupate o inattive.

(Istat, agosto 2019)



150.000

sono i posti vacanti da autista in Europa. Le maggiori lacune sono in Germania e in Gran Bretagna.

(Transport Intelligence)



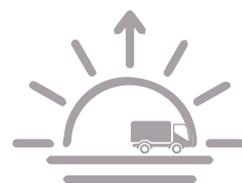
21%

è la quota di posti da autista vacanti in Europa.

(International Road Transport Union)



LA GIORNATA SUL CAMION



ore 05:59

è l'orario medio di inizio di attività per un autista di camion.

(Districò-Federtrasporti)

31,2%

è la percentuale di autisti che inizia la propria attività tra le 4 e le 6 del mattino.

(Districò-Federtrasporti)

437Km

è la media della percorrenza giornaliera.

(Districò-Federtrasporti)



6 ore e 5 minuti

è il tempo che in media un autista passa alla guida; le altre 6 ore e 22 minuti sono impegnate in attese e soste al carico e scarico.

(Districò-Federtrasporti)

L'ETÀ



0,4%

è la quota di chi guida un camion con età inferiore ai 24 anni.

(MIT)



45,8%

è la percentuale di autisti titolari di CQC in Italia che ha superato i 50 anni.

(MIT)



18,1%

è la percentuale degli autisti con un'età inferiore ai 40 anni.

(MIT)

INFORTUNI EMALATTIE

ore **18:26**

è l'orario medio di fine attività. L'impegno giornaliero complessivo è di 12h e 27 minuti. (Districò- Federtrasporti)



CAMION ESALUTE



50%

è la percentuale di autisti che porta occhiali da vista. Ciononostante, più della metà non ha correzione adeguata. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



10%

è la percentuale di conducenti che dichiara di avere episodi di apnee notturne. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



39%

è la quota di autisti che non fa una pausa di almeno 30 minuti nella fascia oraria tra le 12 e le 15, quella corrispondente al pranzo. (Districò- Federtrasporti)



100%

è la percentuale di autisti che denuncia irregolarità nell'alimentazione. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



75%

è la percentuale di autisti in sovrappeso o obesi. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



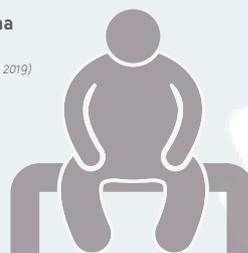
70%

è la percentuale di autisti che ha problemi di pressione arteriosa alta. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



80%

è la quota di conducenti che riferisce dolori alla zona lombare e cervicali. (La salute vien guidando, Federservice 2019)



30%

è la percentuale di autisti che non svolge attività fisica fuori dell'orario lavorativo. (La salute vien guidando, Federservice 2019)

+5,8%

è l'aumento degli infortuni nel trasporto di merci su strada e nei servizi di traslochi dal 2014 al 2018, in controtendenza con il settore dei trasporti terrestri che segna un -3,8%. (Inail)



+60%

è la crescita dei decessi nei magazzini dal 2014 al 2018. (Inail)



56%

è la quota di malattie professionali denunciate nel 2018 nel trasporto terrestre relative a lavoratori operanti nel trasporto di merci su strada. Il settore ha visto crescere le denunce del 14,9% dal 2014 al 2018. (Inail)

+27,2%

è l'aumento degli infortuni mortali nel trasporto di merci su strada, passati dai 77 del 2014 ai 98 del 2018, pari all'86,7% delle morti in tutto il settore dei trasporti terrestri. (Inail)

I giovani non vogliono più fare i camionisti. Secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Italia sono attive 1,17 milioni di Carte di qualificazione del conducente (CQC). A ognuna di esse, in linea di massima, corrisponde un autista occupato nel trasporto di merci o di persone. I dati allarmanti riguardano l'età anagrafica di questi autisti: il 45,8%, infatti, ha più di 50 anni e solo il 18,1% è al di sotto dei 40. La crisi delle vocazioni – come molti definiscono il rifiuto degli italiani di intraprendere il mestiere di autista professionista – è confermato dalla scarsa fiducia che gli autotrasportatori nutrono verso il settore. Da un sondaggio realizzato online da «*Uomini e Trasporti*» è emerso che più dell'85% degli intervistati non vuole per il figlio un futuro nell'autotrasporto.

Secondo diverse stime in Italia mancherebbero circa 15.000 autisti. Le riserve provenienti dall'Est si stanno esaurendo o tornano a casa,

CQC ATTIVE PER SESSO E PER ETÀ

età	maschi	femmine	TOTALI
<= 24	4.268	67	4.335
25-29	23.264	416	23.680
30-34	64.069	1.241	65.310
35-39	118.366	2.414	120.780
40-44	188.966	4.030	192.996
45-49	226.167	4.569	230.736
50-54	232.858	3.346	236.204
55-59	183.297	1.833	185.130
60-64	96.082	676	96.758
65-69	17.081	104	17.185
>=70	3.954	9	3.963
TOTALI	1.158.372	18.705	1.177.077

Ministero Infrastrutture e Trasporti (16.01.19)

anche perché paesi come Romania e Polonia stanno occupando forza lavoro locale in aziende di trasporto internazionale, sfruttandone la straordinaria velocità di crescita. Così, molte realtà italiane guardano ai paesi del Nord Africa o addirittura alle Filippine per assumere autisti, anche se a quel punto diventano necessari step formativi ulteriori rispetto al personale proveniente dall'Europa. Spesso anche il ricambio generazionale nelle piccole e medie realtà diventa possibile soltanto grazie a imprenditori stranieri, gli unici interessati a rilevare le aziende di chi va in pensione. D'altro canto, il problema della carenza di forza lavoro è una delle criticità più sentite dal settore anche fuori dall'Italia. Secondo stime IRU (Unione mondiale delle associazioni del trasporto stradale) in Europa un camion su 5 non ha un conducente: il 21% dei posti da autista di mezzi pesanti sarebbe scoperto. Secondo un'analisi condotta nel 2018 dalla società di ricerche Transport Intelligence i paesi dove la situazione è più grave sarebbero la Gran Bretagna (52 mila posti vacanti) e la Germania (45 mila), ma i numeri sono destinati ad aumentare di 30 mila posti l'anno a causa dei pensionamenti.

Se fino a qualche anno fa eravamo costretti a raccontare di autisti che perdevano il lavoro a causa della chiusura di aziende schiacciate dalla crisi, ora la carenza di autisti si deve anche alla ripresa dei traffici spinta da un aumento della domanda di trasporto. Ma in un paese come l'Italia, segnato da un tasso di disoccupazione elevato (più di 15 milioni di persone inattive o inoccupate) affrontato anche con misure come il reddito di cittadinanza, la causa dell'emergenza autisti va cercata soprattutto nello scarso appeal emanato dalla professione nei confronti dei giovani. A questo – per avere un quadro completo – bisogna aggiungere altri elementi strutturali come l'invecchiamento della popolazione con il conseguente pensionamento di molti autisti e l'inadeguatezza delle competenze, divenute via via più complesse con l'avanzare delle tecnologie.



L'immagine romantica del camionista che gira il mondo con il suo bisonte, incontra persone e si ferma all'osteria per gustare manicaretti è tramontata. Il suo coma è prolungato soltanto da trasmissioni televisive, animate più da antichi stereotipi che da dinamiche reali. Perché nel quotidiano la condizione lavorativa dell'autista è divenuta a dir poco precaria, con la cabina del camion che funge da unica casa per settimane, il cibo che si riduce a un panino (quando va bene) e la velocità che funziona come unico imperativo: nelle consegne, nelle pause, nei rapporti umani. E la busta paga? A volte parla bulgaro o rumeno, altre è livellata verso il basso grazie ad acrobazie amministrative messe in atto dalle aziende per cercare di competere in un contesto dominato da chi, a Est, riesce a lavorare con costi ultraridotti.

La giornata di un autista inizia all'alba: in media poco prima delle 6, anche se un terzo di chi guida inizia la propria attività tra le 4 e le 6 del mattino. Si lavora fino alle 18:26 per ben 12,5 ore di impegno, di cui appena 6 di guida e le altre di attese (infinite) al carico e scarico o di code. Il pranzo? Trova spazio solo se coincide con la pausa imposta per legge, altrimenti si fila dritto, magari si sgranocchia qualcosa al volante, oppure si salta il pasto. L'importante è arrivare in tempo, consegnare senza ritardi, rispettare gli orari, essere performanti.

La giornata tipo dell'autista contemporaneo è stata estratta per la prima volta da Disticò, banca dati del Gruppo Federtrasporti che monitora, tra le altre cose, l'attività degli autisti dipendenti delle aziende aderenti al servizio. I ritmi sono pressanti e lo stress aumenta finendo per lasciare segni anche sulla salute della categoria. Negli ultimi quattro anni (2014-2018) gli infortuni nel settore sono



aumentati del 5,8%; dato in controtendenza rispetto all'intero comparto dei trasporti terrestri dove, al contrario, diminuiscono del 3,8%. È evidente, quindi, che nel segmento merci esiste un problema che non si manifesta in quello del trasporto persone.

Anche le morti sul lavoro registrano un tragico trend: +27,2%. Per la precisione si è passati dalle 77 del 2014 alle 98 del 2018, corrispondenti all'86,7% delle morti dell'intero settore dei trasporti terrestri. Nei magazzini, almeno in termini tendenziali, la situazione è anche peggiore: negli ultimi quattro anni i decessi sono aumentati del 60%, passando dai 20 del 2014 ai 32 del 2018. Un segnale preoccupante da aggiungere al dato sulle malattie professionali. Anche qui i trasporti terrestri fanno registrare la maggior parte delle denunce, in più, nell'ultimo periodo considerato sono cresciute del 14,9%. Le patologie più denunciate sono quelle a carico dell'apparato mu-

scolo-scheletrico. «A causare le malattie», spiegano i tecnici dell'Ilnail, «sono soprattutto fattori fisiologici legati al sollevamento di un carico e al lavoro ripetitivo, o agenti fisici come le vibrazioni, a cui i lavoratori del settore risultano particolarmente esposti per la peculiarità delle loro mansioni, dai lunghi turni alla guida alla movimentazione di carichi pesanti». Un quadro che si ritrova anche dall'analisi condotta da Federservice tra gli autisti (tramite check up gratuiti) e pubblicata a inizio 2019 nel volume «La salute vien guidando». L'80% dei conducenti ha denunciato dolori articolari, ma ciò che fa più impressione è che: il 100% del campione ha dichiarato irregolarità nell'alimentazione; il 75% dei visitati è risultato sovrappeso o obeso; il 10% soffre di apnee notturne.

MALATTIE PROFESSIONALI NEL SETTORE TRASPORTI

Settore di attività	Anno di protocollo		
	2014	2015	2016
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	1.213	1.467	1.599
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	6	2	6
Trasporto aereo	8	14	8
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	738	835	894
Servizi postali e attività di corriere	218	260	202
TOTALE	2.183	2.578	2.709

INCIDENTI MORTALI NEL SETTORE TRASPORTI

Settore di attività	Anno		
	2014	2015	2016
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	91	96	95
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	0	1	0
Trasporto aereo	0	2	0
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	20	35	33
Servizi postali e attività di corriere	6	10	5
TOTALE	117	144	133

Inail



INCENTIVI E IMMAGINE PER ATTRARRE NUOVI AUTISTI

UNA PROFESSIONE ALLA RICERCA DI APPEAL

Le iniziative per invogliare i giovani a diventare autisti professionisti per il trasporto di merci si moltiplicano in Italia e all'estero. L'Albo degli autotrasportatori ha lanciato nel 2016 un progetto in collaborazione con le associazioni di settore, le autoscuole e i costruttori di veicoli industriali, a sostegno delle spese per l'acquisizione delle patenti professionali e della CQC. Un primo bando ha avviato i finanziamenti per la formazione di 500 autisti, mentre un secondo ha puntato a recuperare i 1.700 candidati rimasti fuori dal primo giro. Anche la legge di bilancio del 2019 ha provato a fare qualcosa, stanziando 40 milioni a sostegno del 50% dei costi sostenuti per la patente di categoria e per le abilitazioni professionali dei giovani al di sotto dei 35 anni. Ma, complice la complessità normativa della legge, i decreti attuativi per l'erogazione del contributo sono rimasti al palo.

Sta invece puntando sul restyling dell'immagine e non sugli incentivi finanziari,

un'iniziativa partita a metà 2019 in Germania. Si tratta di una campagna di comunicazione finanziata dal gruppo tematico «Immagine della logistica» del BVL (Bundesvereinigung Logistik e.V., l'associazione tedesca di logistica), rivolta principalmente a chi è in cerca di lavoro con l'obiettivo di migliorare l'opinione pubblica sull'immagine del settore dell'autotrasporto. Il cuore della campagna è dato dai Logistikhelden, ambasciatori simpatici che raccontano storie interessanti della quotidianità del loro lavoro nel trasporto e nella logistica. Sui manifesti, negli annunci pubblicitari, in Internet, sui comuni canali dei social media e sui portali di video, gli eroi della logistica presentano «informazioni strepitose», come per esempio i chilometri effettuati in un anno da un autotrasportatore, oppure il numero di colli consegnati nell'ambito della logistica umanitaria.

E il futuro? Più formazione, più tecnologie, ma anche più donne al volante di un camion. È questa la ricetta condivisa da più fonti a partire dall'IRU che ha richiesto alla politica di riformare i sistemi d'istruzione e di formazione incoraggiando anche l'introduzione di elementi legati alla digitalizzazione. Questo non solo per preparare gli autisti di domani che si troveranno sempre di più ad agire in un contesto dominato dalle tecnologie, ma anche per riqualificare quelli già presenti sul mercato, affinché rimangano in linea con le competenze richieste dalle aziende. Un tema che attraversa anche la piattaforma presentata da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti per il rinnovo del contratto collettivo nazionale del trasporto e della logistica. I sindacati chiedono interventi formativi per «arricchire le competenze del personale, consentendone la continuità occupazionale in un ambito di continuo cambiamento». Chiedono alle aziende la condivisione di percorsi di crescita «in considerazione della qualificazione generalizzata che sta maturando nelle professioni del settore». L'e-

voluzione delle figure professionali nell'ambito della logistica è stato anche oggetto di uno studio dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano. Oltre a nuove professionalità come l'innovation manager, in prospettiva sempre più richiesto dalle aziende, il ruolo dell'autista sarà più complesso, a contatto con il digitale e le nuove tecnologie a bordo del mezzo, ma anche sempre più flessibile e dotato di servizi a valore aggiunto come customer care, controllo di qualità e interventi tecnici.

Infine, sempre più spesso si guarda alla presenza femminile nel settore che – secondo l'IRU – potrebbe essere utile per contrastare la carenza di manodopera, come è avvenuto in altri ambiti. Anche la Commissione europea ha lanciato nel 2017 una piattaforma chiamata Women in Transport proprio con l'intento di denunciare il mancato bilanciamento di genere nel settore: solo il 22% di chi lavora nei trasporti è donna, un dato che si riduce al 2% se si guarda solo il trasporto di merci su strada. Insomma, se soltanto riuscissimo ad attrarre l'altra metà del cielo, forse avremmo risolto metà del problema.



L'ESPERTO.

FRANCESCO BENEVOLO (RAM)

« PIÙ TECNOLOGIE E MENO MUSCOLI »

Non resistere al cambiamento inseguendo logiche superate. La crisi di vocazione nelle professioni del trasporto deve essere al centro di un grande progetto paese che metta insieme istituzioni, associazioni, imprese, scuole e università. L'indicazione arriva da **Francesco Benevolo**, docente di Economia dei trasporti e delle infrastrutture all'Università Europea di Roma e Direttore di RAM Logistica, infrastrutture e trasporti Spa. «Un progetto che ponga al centro l'idea di futuro – incalza Benevolo – e abbia l'obiettivo di creare le nuove professionalità di cui il sistema ha già oggi necessità e ne avrà ancor più nel futuro».

Perché oggi in Europa mancano gli autisti di mezzi pesanti?

Vorrei rispondere facendo una premessa. Quello che sta vivendo l'autotrasporto è un problema comune a molti altri mestieri ed è dovuto al fatto che lo scenario in cui ci muoviamo è fondamentalmente cambiato. Dal dopoguerra fino a qualche anno fa abbiamo agito in un costante trend di crescita: ogni decisione veniva presa sulla base di questo scenario positivo che al massimo poteva variare di intensità, ma avevamo la certezza del trend. Che ora non c'è più. Si sono aperti più scenari contemporanei e spesso alternativi tra i quali chi decide è portato a fare la scelta meno sbagliata. Sono cambiati i criteri di base in cui ci muoviamo. Faccio un esempio: i giovani prendono sempre meno la patente, la motorizzazione del paese, sulla quale abbiamo scommesso per anni, ha smesso di crescere. Allora, in questo contesto quello che si può fare è innanzitutto minimizzare il rischio di scelte errate. A livello internazionale, un presidente di un porto praticamente ogni sei mesi deve assumere una decisione che può influire in modo determinante sul futuro di quel porto. L'autotrasporto non è quindi un'eccezione: è perfettamente inserito in un contesto mutevole. Mancano autisti, ma anche tecnici della logistica negli interporti, gli armatori non trovano giovani che vogliono imbarcarsi sulle navi. Tutto il mondo dei trasporti vive una vera e propria crisi di vocazioni. Perché? Perché queste professioni sono ancora guardate dalla prospettiva di un contesto ormai passato. L'uomo della strada non sa più cosa fa un autista, non sa com'è cambiato in questi anni un camion, non ha idea di che cosa sia un centro logistico. Occorre "rottamare" le vecchie professioni e aprirsi alle nuove possibilità.

In che modo?

Il primo passo da fare è aprire questo settore alla comunicazione generalista. Credo che finora sia stato un po' troppo trascurato un aspetto importantissimo: le questioni relative ai trasporti arrivano alle persone solo in caso di eventi negativi oppure rimangono nell'ambito di un circolo ristretto di addetti ai lavori. Lo scopo deve essere quello di far capire alla collettività che queste professioni stanno evolvendo, che la tecnologia ha invaso questi mondi e che, per esempio, il ruolo dell'autista non è più quello di 20 anni fa. Ci sarà sempre più bisogno di autisti e di autotrasporto, ma probabilmente in modo diverso. Le merci e gli scambi sono destinati a crescere e qualsiasi modalità useremo per la movimentazione, bisognerà caricare un camion per il primo e l'ultimo miglio. Per non parlare poi del trend in ascesa dell'e-commerce che interesserà sempre più i movimenti di beni nelle città.

Cosa ci dobbiamo aspettare per il futuro?

Sono possibili due scenari: uno iperfuturista e uno più realistico. Il primo ha contorni quasi catastrofistici e vede, in sintesi, i mezzi autonomi spazzare via la figura dell'autista. Io non credo che questo avverrà. Non dimentichiamoci che anche quando si parlava della new economy c'erano in giro parecchi studiosi convinti che grazie alle nuove tecnologie avremmo smesso di avere necessità di muoverci; eventualità, questa, prontamente sconfessata dai dati di crescita dei



traffici pur in presenza di rallentamento dello sviluppo economico. Volendo fare un confronto, per quanto forzato, anche gli aerei hanno ormai una conduzione autonoma, ma l'uomo continua a sorvegliare e intervenire quando occorre e i piloti continuano a esistere. Lo scenario più realistico è quindi quello prefigurabile studiando le dinamiche globali: l'estensione dei mercati, l'attenzione al green, l'innovazione richiedono figure professionali sempre più qualificate. L'autista avrà probabilmente mansioni diverse che oscilleranno dalla rappresentanza aziendale fino a funzioni tecniche e tecnologiche. Il mestiere cambierà: sarà meno improntato sui muscoli e caratterizzato da competenze di alto profilo. Più ingegnere e meno fascino dell'ignoto, più logistico e meno trasportatore, più globale o urbano e meno tradizionale.

Nell'immediato cosa fare? Alzare gli stipendi è una soluzione?

Si tratterebbe di un'azione di breve cabotaggio che potrebbe essere sopportata dalle aziende solo a fronte di una defiscalizzazione, altrimenti rischierebbero di perdere in competitività. Non dobbiamo dimenticare che l'autotrasporto si muove oramai su un mercato globale. Secondo me, invece, occorre iniziare da subito a gestire la transizione con politiche che consentano una visione di lungo periodo: lavorare su una comunicazione di respiro nazionale, aumentare i livelli di formazione, innalzare la flessibilità del lavoro e trovare leve per coinvolgere donne e giovani. Faccio un esempio: questo processo è già avvenuto per i tassisti. Fino a qualche anno fa il lavoro del tassista era appannaggio di alcune specifiche figure professionali, poi si è avviato un processo di rinnovo dell'identità della professione e, complice l'innovazione tecnologica, è stato ridefinito il concetto stesso del lavoro di tassista, con il risultato che oggi anche molti giovani e numerose donne sono attratti da questa professione. Per l'autotrasporto c'è bisogno di un ampio progetto paese che metta insieme istituzioni, associazioni, imprese, scuole e università. Un progetto che ponga al centro l'idea di futuro della logistica e abbia l'obiettivo di creare le nuove professionalità, come mi risulta sia stato per esempio realizzato di recente in Germania, promuovendo l'idea degli operatori della logistica come "i nostri nuovi eroi". Un'operazione di sistema che vada incontro anche a chi attualmente opera già nel settore, ma si trova in difficoltà con la trasformazione delle logiche e delle tecnologie. In altri termini, per sintetizzare, su questo tema si può concordare sul fatto che «il cambiamento non è mai doloroso, solo la resistenza al cambiamento lo è».

La soluzione **più veloce** per il **trasporto** del **tuo business**.



LL Communication

Palletways: trasportiamo i tuoi pallet anche in Europa.

Palletways è il Network di trasporto espresso di merce pallettizzata che grazie alla sua capillarità sul territorio con una copertura in 20 Nazioni e l'utilizzo delle più moderne tecnologie, offre la giusta soluzione per ogni tipo di esigenza, assicurandoti un servizio di consegna rapido, sicuro ed affidabile, e favorendo lo sviluppo commerciale del tuo business in tutta Italia ed Europa.



© Palletways Europe GmbH

Il Network espresso per merce pallettizzata

Trova il tuo Concessionario di zona su
www.palletways.com



Palletways Plus



portal.palletways.com



IL MERCATO

+5,3%

è la crescita del mercato dei veicoli industriali nel 2018.

(Unrae)



5°
è il posto dell'Italia nella classifica dei principali mercati europei dei veicoli industriali nel 2018, dopo Germania, Francia, UK e Polonia.

(Anfia-Istat)

-23%

è la flessione delle immatricolazioni di veicoli industriali a settembre 2019. Nei primi 9 mesi dell'anno le vendite dei veicoli >3,5 ton sono state il 6,3% in meno dello stesso periodo del 2018, -6,6% per quelli uguali o maggiori alle 16 ton.

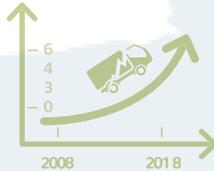
(Unrae)



-10%

è il calo delle immatricolazioni dei veicoli industriali stimato per il 2019.

(Unrae)



+7,1%

è l'incremento registrato dalle immatricolazioni dei veicoli commerciali (<3,5 ton) nei primi 9 mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2018. Unico mercato in crescita.

(Unrae)



680.400

è il numero di veicoli industriali che compongono il parco circolante a giugno 2019. Di questi 405.200 superano o sono uguali a 16 ton.

(Unrae)



RIMORCHIE SEMIRIMORCHI



12 anni

è l'età del 70% del parco circolante di rimorchi e semirimorchi nel 2017.

(Unrae)



-24,5%

è la flessione subita dalle vendite di rimorchi e semirimorchi sopra le 3,5 ton a settembre 2019. Nei primi 9 mesi dell'anno il mercato ha segnato un calo del 6,3%. Per il 2019 l'Unrae ha previsto un calo delle immatricolazioni di almeno il 7%.

(Unrae)



13%

è il calo del contributo pubblico destinato all'acquisto di rimorchi e semirimorchi a causa del superamento delle risorse disponibili.

(Dati 2017, Unrae)



12 anni

è l'età media dei veicoli al di sopra delle 16 ton, in crescita rispetto al 2017 (11,5 anni).

(Anfia)

13,8 anni

è l'età media dei veicoli al di sopra delle 3,5 ton al 2019, contro una media europea di 11,7 anni. Il dato peggiora rispetto al 2017, quando la media era di 12,9 anni.

(Unrae)

6%

è il tasso di incidentalità dei veicoli che hanno più di 11 anni, contro una media del 3%. Il tasso di incidentalità (calato rispetto al 2016) cresce con l'invecchiare del parco circolante (il 2% dei mezzi da 0-3 anni ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi; il 4% di quelli di 4-6 anni; il 4% da 7-10 anni).

(GIPA)

9 anni

è il tempo necessario per sostituire il 40% del parco circolante corrispondente alle motorizzazioni più vecchie.

(Stime RIE-Unrae)

DIGITALE

8%

è la quota di progetti di blockchain censiti in Italia nel 2018 nel settore logistico, dato in crescita rispetto al 2017 (7,2%).

(Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano)

GREEN

59,9%

i veicoli industriali ante Euro IV sul parco circolante (680.400 unità). La restante quota si divide così: 4,9% Euro IV, 19,2% Euro V e 16% Euro VI.

(Unrae)



99%

è la quota di veicoli industriali diesel sul totale del parco circolante.

(ACI)

+105%

è la crescita delle immatricolazioni di autocarri ad alimentazione alternativa nel 2018 (1.157 unità).

(Anfia)



6,5%

è la quota di energie rinnovabili che ha alimentato i consumi finali di energia nei trasporti (1,9% energia elettrica rinnovabile, 4,6% biocarburanti). Il valore è inferiore al dato previsto per il 2017 (8%) e l'obiettivo è raggiungere il 10% nel 2020.

(GSE)



11,9%

è la percentuale di veicoli industriali dotata dei sistemi di sicurezza obbligatori (AEBS, LDW) al 30 giugno 2018.

(Unrae)



55

sono gli impianti di distribuzione LNG attivi. Altri 30 sono in progetto.

(Assopetroli)



803



sono gli autocarri alimentati a LNG immatricolati nei primi 9 mesi del 2019, numero che supera le vendite complessive del 2018 pari a 699 unità.

(Anfia)

85 milioni

sono le tonnellate di CO2 che si risparmierebbero in 10 anni se si attuasce un piano di rinnovo dei mezzi (equivalenti a 32 miliardi di litri di gasolio).

(Gipa)



-29,7%

è la flessione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) nel settore dell'autotrasporto italiano dal 1991 al 2017. Nello stesso periodo il settore dei rifiuti ha aumentato le stesse emissioni del 5%.

(Confetra)

4,4%

è la quota delle immatricolazioni di veicoli commerciali (<3,5 ton) a benzina nei primi 9 mesi dell'anno, raddoppiata rispetto al 2018 (2,4%). Perde quota il diesel, crescono metano, GPL ed elettrico.

(Unrae)



21%

è la percentuale di aziende che pensa di rinnovare la propria flotta di veicoli industriali con l'LNG nel prossimo futuro (1% biometano, 1% ibrido, 1% elettrico).

(Gipa)

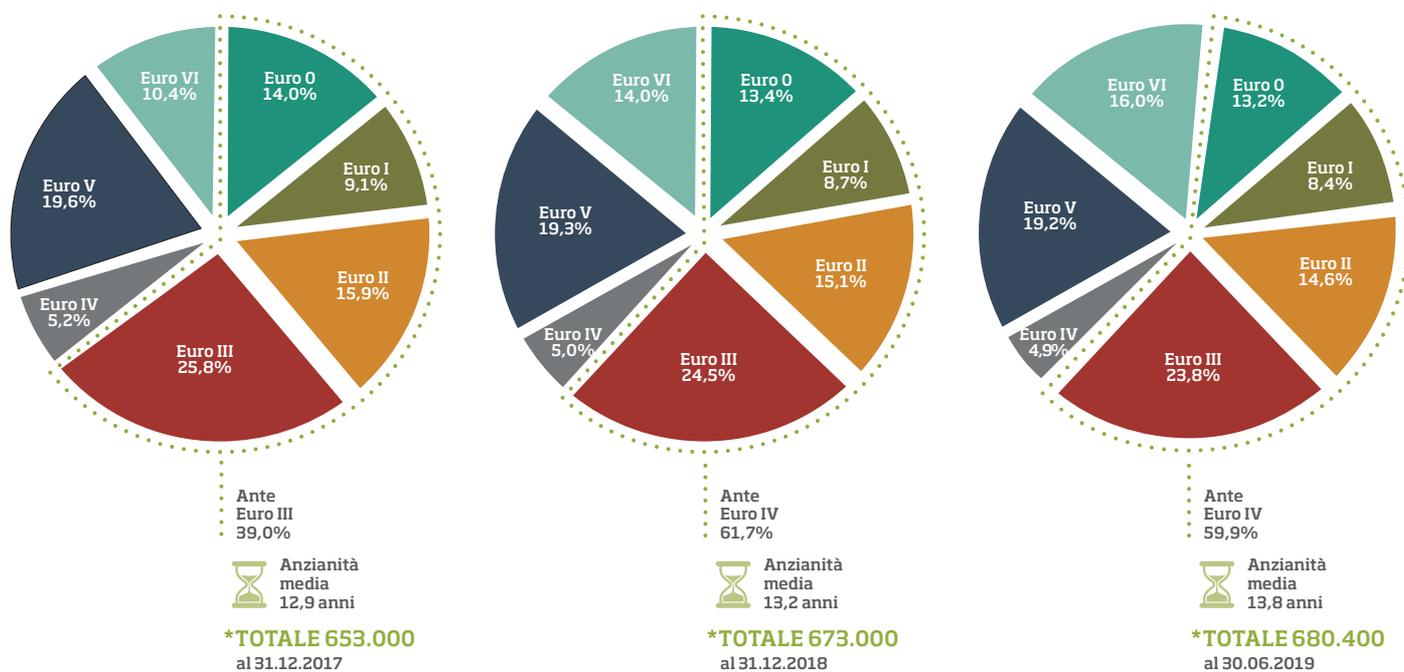


Fino a un paio di anni

fa, gli addetti ai lavori parlavano di tecnologia e sostenibilità come di due fattori con cui l'autotrasporto avrebbe dovuto fare i conti nel prossimo futuro, due sfide da vincere con l'obiettivo di limitare l'impatto ambientale e rendere più sicure le proprie attività, in conformità ai vincoli europei. Oggi quel futuro è il nostro presente e le imprese del settore hanno già compiuto scelte coraggiose e innovative, spinte dagli obblighi comunitari e dal sentimento collettivo che orienta il mercato verso modelli green e smart. Molti segnali sono incoraggianti, ma tuttavia la strada è ancora lunga, a giudicare dalla fotografia del parco circolante.

A metà del 2019 la quota di veicoli industriali ante Euro IV in circolazione sulle nostre strade era pari al 59,9% del parco circolante (680.400 unità). Una percentuale elevata ma comunque in flessione, se si confrontano i dati nel dettaglio con quelli di fine 2018, quando il numero di veicoli era ridotto e la quota di ante Euro IV era del 61,7%. L'altro tallone d'Achille del parco italiano è l'età media, che tende invece a crescere nonostante le nuove immatricolazioni: 13,8 anni per i veicoli di tutte le classi di peso (contro 13,2 anni a dicembre 2018 e 12,9 di dicembre 2017). Un dato che colloca l'Italia tra i paesi più arretrati d'Europa, dove l'età media dei camion in circolazione è di 11,7 anni.

VEICOLI INDUSTRIALI: LA COMPOSIZIONE DEL PARCO CIRCOLANTE



Considerando gli attuali ritmi di sostituzione, il settore sembra condannato all'obsolescenza. Secondo uno studio condotto dalla società indipendente Ricerche Industriali ed Energetiche (RIE), occorrerebbero all'incirca 9 anni per arrivare a un ricambio del 40% dell'attuale parco circolante di veicoli Euro I, Euro II, Euro III e pre-Euro con un volume equivalente di mezzi Euro VI. E tuttavia mantenere gli attuali ritmi di sostituzione è uno scenario per niente scontato, visto che le immatricolazioni oggi hanno subito una battuta d'arresto. Bisogna infatti tenere in conto che il mercato ha ricevuto forti stimoli tra il 2015 e il 2018, quando diverse misure – quali il super ammortamento, la legge Sabatini ter e il decreto Investimenti – hanno spinto le imprese a rinnovare le loro flotte. I primi nove mesi del 2019, invece, hanno visto una flessione delle immatricolazioni del 6,3% per i veicoli superiori alle 3,5 ton (17.751 unità contro 18.942), e del 6,6% per quelli uguali o maggiori alle 16 ton (14.298 contro 15.309). In flessione anche le vendite di rimor-

chi e semirimorchi. A settembre 2019 quelli superiori alle 3,5 ton hanno registrato un -24,5%, mentre nei primi 9 mesi di quest'anno il calo è stato del 6,3%. Secondo le stime Unrae, il 2019 si chiuderà con una perdita delle immatricolazioni di almeno il 7%. Anche questo parco ha un'età considerevole: 12 anni la media del 70% dei mezzi (dato 2017) e anche qui il ricambio diventa difficile a causa delle scarse risorse a sostegno delle imprese.

Unica eccezione è la crescita nei primi 9 mesi 2019 del 7,1% delle immatricolazioni dei veicoli commerciali sotto le 3,5 ton. Un dato che dimostra, da un lato, la grande vivacità delle consegne nei centri urbani dovuta all'exploit dell'e-commerce e, dall'altro l'attenzione riservata dalle pubbliche amministrazioni a politiche di contenimento delle emissioni nelle città. Svecchiare il parco non significa solo ridurre le emissioni, ma anche rendere più sicure e confortevoli le condizioni di lavoro dei conducenti. I sistemi intelligenti di trasporto (ITS) sono strumenti

LE IMMATRICOLAZIONI DEI VEICOLI INDUSTRIALI

	2017	* 2018	Var. %	Quote %	** 2019
3,51 t 6 t	1.109	1.042	-6,0	4,1	-
6,01 t 11,5 t	2.187	2.520	15,2	9,8	-
11,51 t 15,99 t	1.421	1.480	4,2	5,8	-
Trattori stradali	12.600	12.810	1,7	50,0	-
Pesanti	7.035	7.763	10,3	30,3	-
TOTALE	24.352	25.615	5,2	100,0	23.000

* proiezione UNRAE

** stime UNRAE

indispensabili per aumentare la sicurezza sulle strade, ma anche quelli obbligatori – dall’assistenza al mantenimento della corsia (LDW) fino alla frenata di emergenza (Aebs) – faticano a penetrare nel parco mezzi: secondo Unrae solo l’11,9% dei veicoli in circolazione ne è dotato. La correlazione tra incidenti stradali ed età dei veicoli è un fatto appurato e una recente ricerca di GIPA ha provato a quantificarlo, calcolando che nei mezzi più vecchi il tasso di incidentalità triplica: il 2% dei veicoli con un’età compresa tra 0-3 anni ha avuto almeno un incidente nell’arco di 12 mesi contro il 6% dei veicoli che hanno più di 11 anni.

Costruire una cornice di politiche industriali in grado di accelerare il rinnovo diventa quindi cruciale per evitare che l’autotrasporto italiano resti ai margini di quello europeo per efficienza e competitività, trascinando con sé tutti quei settori commerciali che dell’autotrasporto non possono fare a meno.



Riuscire a rendere green

la flotta degli autocarri sulle nostre strade è un'operazione che costerà molto tempo e fatica. Perché se è vero che i dati delle immatricolazioni svelano segnali incoraggianti rispetto alle motorizzazioni alternative, altrettanto vero è che il 99% del parco circolante cammina ancora a gasolio e i veicoli Euro VI rappresentano solo il 14%. Una fotografia del settore che male si concilia con le richieste dei grandi committenti, brand che inseguono sempre più spesso modelli di produzione e supply chain sostenibili. La priorità, dunque, è quella di sostituire i veicoli più vecchi, che consumano più carburante e generano maggiori emissioni: secondo una simulazione di RIE, sostituire il 40% dei veicoli ante Euro IV con veicoli Euro VI permetterebbe di tagliare del 35% il particolato, del 30% gli ossidi di azoto, del 4% l'anidride carbonica, del 27% gli idrocarburi incombusti e del 18% il monossido di carbonio.

Intervenire sulle accise dei veicoli già ammortizzati, e quindi più anziani – come avrebbe intenzione di fare il governo con la legge di Bilancio 2020 – e incentivare gli acquisti delle tecnologie più pulite sono i primi passi per sostenere questo processo. Un processo che nel medio periodo non vedrà uscire di scena i motori a combustione interna (i camion elettrici e ibridi in circolazione nel 2018 erano 34), ma migliorare la qualità dei carburanti che li alimentano.

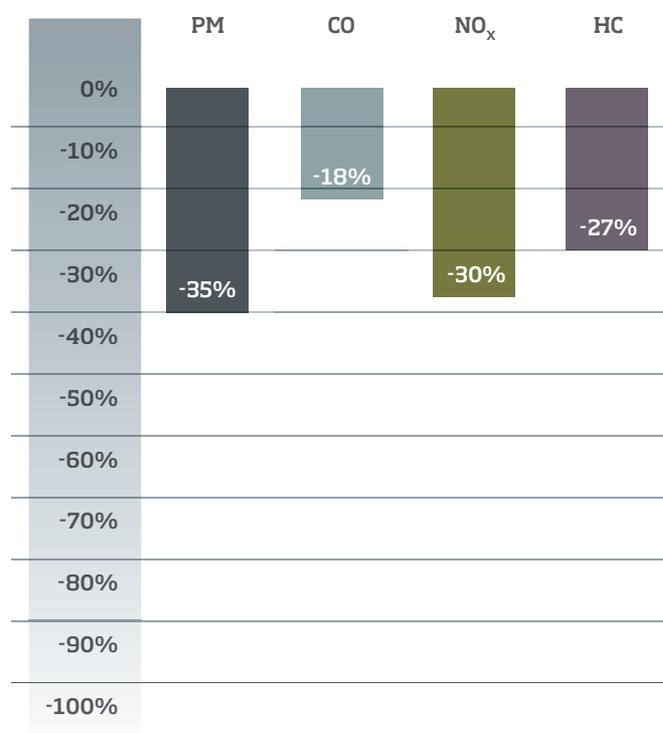
Il 2018 è stato l'anno del gas naturale liquefatto (LNG) e il 2019 lo sarà nuovamente. Dopo avere raddoppiato l'anno scorso le immatricolazioni, con una crescita del 131%, nei primi 9 mesi del 2019 i veicoli a LNG hanno già superato le vendite dell'intero 2018 con 800 autocarri contro 699. Un successo giustificabile grazie a due fattori fiscali (il regime favorevole delle accise e gli incentivi per

IMMATRICOLAZIONI AUTOCARRI CON PTT SUPERIORE A 3,5t

	volumi		volumi		Var. %
	gen-giu 2018	%	gen-giu 2019	%	
DIESEL	13.086	94,4	12.887	92,1	-1,5
LNG	549	4,0	760	5,4	38,4
METANO	152	1,1	283	2,0	86,2
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	70	0,5	54	0,4	-22,9
ELETTRICO	2	0,0	4	0,0	-
BENZINA	6	0,0	0	-	-
TOTALE	13.865	100,0	13.988	100,0	0,9
<i>di cui ad alimentazione alternativa</i>	773	5,6	1.101	7,9	42,4

elaborazioni Anfia su dati MIT

IL TAGLIO DELLE EMISSIONI DOPO UN RINNOVO DEL 40% DEL PARCO EURO 0 - EURO III CON VEICOLI EURO VI



elaborazione dati ISPRA

il rinnovo delle flotte), ma anche per l'autonomia garantita (fino a 1.600 km) e la rete di distribuzione in crescita. Da quando abbiamo presentato il primo volume di questa pubblicazione, a metà 2017, gli impianti attivi sono quintuplicati passando da 11 a 55 a settembre 2019. Secondo i dati diffusi da Assopetroli, sono altre 30 le stazioni di cui sono già stati depositati i progetti.

Più in generale si può dire che nel presente è il gas naturale a rappresentare una scelta consolidata per molte imprese. Insieme, metano e LNG, costituiscono il 7,5% del mercato dei veicoli con peso compreso tra 3,5 e 16 ton nei primi sei mesi del 2019, mentre elettrico e ibrido si fermano allo 0,4%.

Nel prossimo futuro in molti scommetteranno sul biometano e vari indizi sembrano confermare uno scenario favorevole in tal senso: in primis, il decreto 2 marzo 2018 che ne promuove la produzione, soffermandosi in particolare sul biometano avanzato; inoltre, nel 2020 la quota delle fonti da energia rinnovabile (FER) nei trasporti dovrà raggiungere il 10% e nel 2017, ultimo dato disponibile, si attestava al 6,5%. Al momento si tratta per lo più di biodiesel – oltre il 97% su 1,4 milioni di tonnellate di biocarburanti consumate nel 2018 – ma nel giro di pochi anni, con gli incentivi per i nuovi impianti di produzione, lo scenario potrebbe cambiare.



RISPARMI, MANUTENZIONE PREDITTIVA E DINTORNI

TUTTI I VANTAGGI DELLA CONNETTIVITÀ

I costruttori di veicoli pesanti, ormai da qualche anno, hanno ingaggiato una sorta di gara tra chi mette in connessione il maggior quantitativo di mezzi. I numeri – siamo nell'ordine delle diverse centinaia di migliaia di unità – sono roboanti. Forse però non sempre si capisce perché sia importante la connettività di un camion e che vantaggi arrechi a un autotrasportatore.

Paolo Starace, ad di DAF Italia, qualche dubbio lo scioglie indicando almeno due filoni di benefici. Il primo – spiega – «deriva dall'impiego e dal monitoraggio del veicolo, dalla sua capacità di fornire dati e valutazioni sullo stile di guida così da permettere all'autista e a chi gestisce la flotta di verificarne il corretto utilizzo e quindi di risparmiare sui consumi». Il secondo filone è legato all'assistenza. «Un veicolo connesso – chiarisce Starace – è più facilmente controllabile, nel senso che diventa possibile anticiparne le esigenze tecniche e rendere predittiva l'assistenza, così da massimizzarne l'utilizzo e la produttività». Come funziona in concreto? «Molto semplicemente la presenza di alcuni segnali – risponde l'ad di DAF – consente di conoscere in anticipo l'esistenza di un problema tecnico che potrebbe causare in prospettiva un'avaria improvvisa in grado di obbligare il camion a una sosta. La connettività, invece, consente di avvisare il trasportatore in tempo reale, di consigliargli il passaggio in un'officina, la quale intanto prepara il pezzo di ricambio o lo ordina se non lo ha in magazzino. In questo modo i fermi-macchina si riducono e i tempi dell'intervento si contengono».

Lo stesso discorso può essere fatto rispetto all'assistenza, pianificabile secondo le esigenze spazio-temporali dell'azienda o in alcuni casi effettuabile a distanza. **Texa**, per esempio, commercializza nel mercato post-vendita un piccolo congegno elettronico, chiamato eTruck, che consente di effettuare una diagnosi analoga a quella che si può fare all'interno di un'officina, ma appunto a distanza. La sua funzione, cioè, non è di ricavare un dato e di trasmetterlo, ma di rivelare e quindi minimizzare una criticità (per esempio, quelle legate al post trattamento dei gas di scarico) che normalmente costringerebbe il veicolo a fermarsi, ma che invece viene risolta da remoto per mettere così il veicolo in condizione di ripartire. Inutile dire che

in questo modo si evita una lunga scia di costi, compresi quelli della mancata consegna nei tempi previsti e quelli (eventuali) del traino necessario per trasportare il veicolo fuori dall'autostrada.

Ma non è tutto. Perché la connettività potrebbe favorire anche la minimizzazione di un'altra criticità strutturale dell'autotrasporto, quella del viaggio di ritorno a vuoto, che interessa in Europa il 40% dei camion. L'esperienza delle borse carichi, sempre più specializzate e più sicure, lo dimostra in modo evidente. Vent'anni fa avventurarsi in un viaggio internazionale senza avere il viaggio di ritorno espose a rischi concreti; oggi, invece, un qualunque ufficio traffico sa che è sufficiente aprire un portale come **Timocom** o altri, per riuscire – stando alle esperienze riferite dalle stesse imprese – a ottimizzare la saturazione della propria flotta del 30% e a far crescere i margini di profitto del 15%. Senza considerare che meno viaggi a vuoto equivalgono anche a minori emissioni in atmosfera e quindi a vantaggi ambientali.

Ci sono poi da valutare tutti i vantaggi derivanti dall'*internet of Things*, vale a dire dalla comunicazione tra più cose, come per esempio tra il veicolo e il parcheggio che il primo prenota in autonomia calcolando la velocità di crociera e le ore di guida residue rimaste all'autista. O ancora quelle tra camion e infrastruttura che lancia segnali, consigli e allerte rispetto alle condizioni dell'infrastruttura su cui il veicolo sta viaggiando, mettendolo per esempio in condizioni di rallentare prima di giungere sul luogo di un incidente o di cambiare strada se è ancora possibile.

Infine, in un orizzonte un po' più lontano si prospetta la possibilità della virtual driving. Un'azienda svedese, la **Voysys**, ha sviluppato una tecnologia che, sfruttando la maggiore stabilità della rete 5G, consente di guidare e controllare ogni funzione del veicolo stando seduti a una scrivania avendo davanti uno schermo panoramico con visuale a 180° o indossando un visore per la realtà virtuale. Insomma, come in un videogioco. In pratica, vengono riprodotti tutti i comandi e la visione che l'autista ha a disposizione in cabina, ma stando in ufficio lontano centinaia di chilometri di distanza.

L'innovazione nei sistemi di gestione delle merci è un'opportunità di grande rilievo per le imprese dell'autotrasporto. Gli obiettivi principali su cui si concentrano i vantaggi dell'uso delle nuove tecnologie sono due: efficientare i flussi e tracciare l'intera filiera. La curiosità degli operatori logistici in questo campo – rilevata da alcune ricerche di cui parleremo più avanti – è un buon segno, ma non basta a sostenere il salto di qualità del settore, fintantoché ci saranno limiti strutturali come la mancanza di competenze adeguate e tempi di ritorno degli investimenti troppo lunghi.

Uno degli strumenti più interessanti da applicare ai trasporti è la tecnologia blockchain, un sistema di raccolta delle informazioni che funziona come un database digitale costituito da più blocchi legati tra loro e replicati su diversi tipi di server contemporaneamente. I dati vengono cifrati con chiavi crittografiche e la presenza di molte copie per ogni informazione rende più complicati eventuali tentativi di sabotarli. Questo significa

maggiore sicurezza ma anche trasparenza, perché ogni modifica effettuata è registrata su tutti i server. Per la logistica equivale ad avere il controllo totale di ogni passaggio, dalla posizione delle merci alle informazioni sui veicoli, con il vantaggio di lavorare con documenti digitali condivisi, accessibili da diversi soggetti coinvolti nella supply chain. Per fare un esempio, una delle applicazioni più interessanti si chiama «smart contract», un contratto intelligente che viaggia con la merce e che è in grado di sbloccare i pagamenti solo nel momento in cui il carico viene consegnato, validato, controllato e accettato dal committente. Una rivoluzione potenziale per un settore ancora poco digitalizzato, che inizia a interrogarsi sui vantaggi di queste tecnologie.

Non è un caso che l'ultima ricerca pubblicata dall'Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano rileva come la logistica sia il terzo settore più attivo in questo campo dopo gli attori finanziari e le pubbliche amministrazioni. I progetti censiti in Italia nel triennio 2016-2018 sono stati complessivamente 579 e di questi 44 riguardano il trasporto

>>>

FORUM

IL COSTRUTTORE.

PAOLO STARACE, AD DAF ITALIA

« IL DIESEL, UN CARBURANTE A LUNGA CONSERVAZIONE »

«Sapete qual è il problema del biodiesel? È in quel nome in cui compare il termine «diesel». Forse, se lo cancellassimo questo carburante perderebbe quel connotato negativo che ancora gli viene attribuito». Scherza **Paolo Starace**, amministratore delegato di DAF in Italia, ma al fondo la questione che pone è seria: i biocarburanti in Italia non incontrano molto favore. Peggio, «sono penalizzati, malgrado siano di origine naturale, quando invece carburanti di origine fossile ottengono incentivi».

Il 99% dei veicoli per trasporto merci in Italia, però, sono alimentati con motore diesel: è normale?

Il diesel continuerà a essere la motorizzazione più utilizzata nei prossimi anni, anche se ci sono forti pressioni per muoversi su assi diversi. D'altra parte, le emissioni dei nuovi diesel sono, in alcune circostanze, ben al di sotto di quelle prodotte da altre propulsioni ritenute oggi più green.

Però esiste un vincolo normativo europeo di introdurre una percentuale del 10% entro il 2020 di carburanti di natura rinnovabile?

Qui ci potrebbe essere un'evoluzione. Perché se entro il 2025 i costruttori dovranno garantire che almeno il 2% della quota di mercato sia costituita da veicoli a zero emissioni, le possibili strade sono due: la prima è costituita dall'elettrico, senza il quale, a prescindere da altre valutazioni su come viene prodotta l'energia, sarebbe impossibile raggiungere quei parametri; la seconda è quella appunto del biodiesel o dell'HVO (olio vegetale idrotrattato, ndr) che è una soluzione ecologica in quanto non soltanto risponde a esigenze di natura ambientale, ma rimette in circolo scarti di



produzione o materiali destinati alla distruzione. Qui però il problema non è tecnologico (i veicoli DAF Euro 6 sono tutti omologati per essere utilizzati con questo tipo di carburante), ma è di costi: l'HVO quando arriva alla pompa ha un prezzo eccessivo perché gravato maggiormente di accise rispetto ad altri tipi di carburante che invece hanno origine fossile.

Qual è la ragione di questa contraddizione?

Il problema è di informare correttamente il legislatore. Non è possibile che ancora oggi, malgrado i limiti di budget che abbiamo come Paese, finan-



ziamo con soldi pubblici veicoli che sono meno inquinanti soltanto sulla carta e invece non sosteniamo il biodiesel.

Così emerge un'evidenza: la soluzione che si impone non è quella migliore, ma quella che gode di favore normativo.

Certo. E sono convinto che se l'HVO incontrasse maggior favore potrebbe diventare il combustibile-ponte verso l'elettrico, in quanto è in grado di risolvere problemi a monte e a valle della catena. A monte, è implementabile da subito con le attuali motorizzazioni senza richiedere ulteriori investimenti costruttivi; a valle, perché i trasportatori non sarebbero costretti ad acquistare veicoli a un costo maggiore. Senza considerare che l'elettrico ha quattro limiti da rimuovere: la produzione di energia elettrica alla fonte, ancora generata con centrali a carbone altamente inquinanti; la mancanza di infrastrutture tali da consentire autonomie sufficienti; il sovraccosto del prodotto, che peraltro il trasportatore non riesce a ribaltare sulla committenza, la quale impone ai trasportatori di dotarsi di veicoli green, ma poi scarica l'investimento sul fornitore.

Ma quindi al committente che lo invoglia ad acquistare, per esempio, veicoli LNG, il trasportatore come potrebbe ribattere?

Potrebbe fargli leggere gli studi prodotti da un'associazione indipendente, come Transport & Environment, che dimostrano come il diesel non sia più inquinante del metano. Anzi...

La guida autonoma come e dove potrà essere usata?

Esistono alcune applicazioni che già oggi possono essere messe in campo. Se parliamo di livello 5 della guida autonoma, quindi quella priva di autisti, sicuramente sarebbe sfruttabile all'interno di luoghi chiusi, cave, porti. Se scendiamo al livello 4, un'idea concreta è quella di creare un'infrastruttura finalizzata, una smart road con una corsia preferenziale per i truck. E lungo questa corsia i camion potrebbero seguire il percorso in autonomia e poi, giunti al casello di uscita, dovrebbero essere ripresi da un autista che si rimette alla guida per coprire l'ultimo tratto fino alla destinazione. In entrambi i casi, comunque, si abbatterebbe in maniera sen-

sibile la gestione del veicolo. Peraltro, questa tecnologia potrebbe anche essere integrata con il platooning (i camion che viaggiano in convoglio, ndr) allo scopo di contenere i consumi. Non bisogna dimenticare infatti che l'evoluzione motoristica non consentirà di raggiungere i limiti di emissioni imposti dall'Unione europea e quindi il cx aerodinamico sarà uno degli elementi per riuscire a ottenere questo obiettivo.

Oggi si dà grande enfasi alla possibile riduzione delle emissioni garantita dai veicoli di ultima generazione. Ma non ci si dimentica che questi sono anche più sicuri?

Per certi versi c'è ancora più urgenza che i sistemi tecnologici per la sicurezza siano di dominio di tutti. Consideriamo per esempio la frenata assistita di emergenza, utile in particolare in caso di distrazione dell'autista e di serie da qualche anno. Il problema è che se non riduciamo il numero dei veicoli sprovvisti di questi dispositivi è una guerra impari. Il rischio è che magari il veicolo che ne è equipaggiato fa in tempo a fermarsi, ma se alle sue spalle ne arriva un altro che ne è privo, farà ugualmente il disastro. I costruttori hanno investito miliardi di euro per realizzare questi sistemi e per metterli in condizioni di salvare la vita delle persone. È un ulteriore motivo per cui lo Stato dovrebbe incentivarli e invece va in altre direzioni...

Ultima domanda. Ci vogliono veicoli nuovi, ma spesso mancano anche gli autisti per guidarli: come li troviamo?

In Europa l'età media si sta alzando e la scolarità è più alta e quindi l'europeo non è più disposto a fare certi tipi di lavoro. Se a questo non aggiungi una corretta politica di immigrazione, alla fine, siccome di quel tipo di attività hai bisogno, decidi di delocalizzare, di non trasferire l'uomo in Europa, ma la mansione fuori. Ma è ovvio che in questo modo si impoveriscono alcuni settori. Perché se non puoi delocalizzare – e in alcuni casi è impossibile – la soluzione deve per forza affidarsi a un'evoluzione tecnologica in grado di cancellare almeno in parte alcune professioni. La guida autonoma, in fondo, può essere letta anche in questo modo.



delle merci. Un dato interessante, soprattutto se si considera che la conoscenza di queste tecnologie è ancora scarsamente diffusa (su 61 grandi aziende italiane solo il 23% dice di conoscere bene la blockchain). Insieme alla blockchain si fanno strada anche tutti gli strumenti dell'Internet of things (IoT), dispositivi connessi in grado di automatizzare processi, fornire nuove informazioni e integrare diversi sistemi, non solo all'interno del magazzino, ma lungo l'intera filiera. Di questo e delle tecnologie 4.0 si è occupato il Rapporto 2018 dell'Osservatorio della Contract Logistics del Politecnico di Milano, da cui è emerso che quasi un operatore su due (48%) si aspetta un aumento della produttività, oltre un terzo (37%) prevede una maggiore visibilità sui processi, il 27% immagina un miglioramento della tracciabilità dei prodotti e il 23% della sicurezza. Lo studio ha evidenziato anche alcune criticità che impediscono alle impre-

se di cimentarsi con questi strumenti. A preoccupare di più sono i tempi di ritorno dell'investimento in tecnologie 4.0 (35%), la complessità di comunicazione tra sistemi informativi (23%) e la mancanza di competenze adeguate (21%). Un fattore centrale per superare questi limiti è quello della formazione, perché, spiega lo studio, le competenze necessarie sono poco presenti sul mercato e vanno cercate in altri settori oppure costruite. Per esempio, un rischio percepito che blocca l'iniziativa di alcune imprese è quello di installare soluzioni tecnologiche che si possono rivelare vincolanti per l'introduzione di altre soluzioni in futuro o che non siano compatibili con eventuali altri investimenti. Di fronte a questi dubbi, la chiave vincente è quella della competenza, unico strumento con cui si possono comprendere appieno le trasformazioni e governare i cambiamenti, trasformando i timori in vantaggi per la propria crescita professionale.

 GRUPPO

SANTINI



SERVIZI AMBIENTALI

Rottamazione veicoli
Smaltimento rifiuti
Valorizzazione e recupero rifiuti
Consulenza ambientale
Corsi Sicurezza e Ambiente

Gruppo Santini Spa, Via Giotto 4/a 39100 Bolzano
Tel. +39 0471 195195 • Fax. +39 0471 201792
www.grupposantini.com • info@grupposantini.com

I DAZI



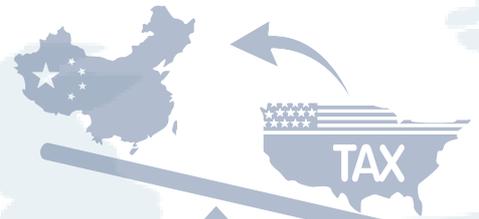
818

è il numero di prodotti cinesi sottoposti a dazio nella prima ondata decisa da Washington il 6 luglio 2018.
(Comunicazione ufficiale del governo USA)

34 mld/\$

è il valore di importazioni sottoposte dagli USA a un dazio del 25% dal 6 luglio 2018. Identiche le cifre della risposta contemporanea della Cina.

(UIntermonte Sim)



16 mld/\$

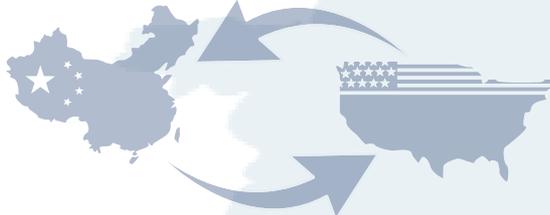
è il valore di importazioni sottoposte dagli USA a un dazio del 25% dal 23 agosto 2018. Identiche le cifre della risposta contemporanea della Cina.

(UIntermonte Sim)

737 mld/\$

è l'interscambio commerciale complessivo in beni e servizi tra USA e Cina nel corso del 2018. Gli USA hanno esportato in Cina per un valore 557,9 miliardi e importato da Pechino per 179,3 miliardi.

(American Chamber of Commerce)



180 mld/\$

è l'ammontare degli investimenti cinesi negli USA, escluse le obbligazioni, tra il 2005 e il giugno 2019.

(American Chamber of Commerce)

-14%

è la diminuzione dell'interscambio tra Washington e Pechino nei primi sei mesi del 2019.

(American Chamber of Commerce)



5 mld/\$

è l'entità dei dazi richiesti al WTO per gli aiuti pubblici concessi dal governo degli USA alla Boeing.

(WTO)



7,5 mld/\$

è l'entità dei dazi ammessi dal World Trade Organization (WTO) per gli aiuti pubblici concessi dall'Unione europea al Consorzio Airbus. Questi andranno a colpire anche molti prodotti a marchio italiano.

(WTO)

LA NUOVA VIA DELLA SETA

1.000 mld/\$

è l'ammontare potenziale del piano d'investimenti (in un arco di tempo non ancora definito) della Belt Road Initiative (BRI) o Nuova Via della Seta.

(Stima degli osservatori internazionali)



23,5 mio

è il numero di container che viaggiano lungo le rotte che collegano il Far East con l'Africa orientale e l'Europa.

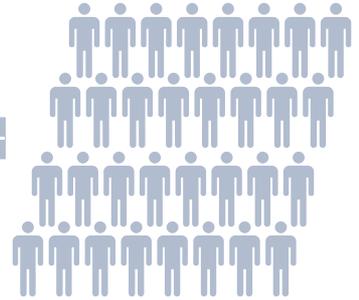
(UTLC-ERA)



4 miliardi

sono le persone coinvolte nei progetti previsti dalla Via della Seta.

(Stima degli osservatori internazionali)



3.960 mld/\$

è il volume complessivo di esportazioni e importazioni cinesi.

(WTO)

1 mio

sono i TEU che la United transport and logistic company - Eurasian Rail alliance (UTLC-ERA), joint venture ferroviaria tra russi, bielorusi e kazakhi fissa come obiettivo della Via della Seta ferroviaria da raggiungere entro il 2025.

(UTLC-ERA)



370.000

sono i TEU trasportati su ferrovia lungo la Via della Seta nel 2018, con un aumento del 35% rispetto al 2017.

(UTLC-ERA)

100 mld/\$

è il capitale di cui è dotata l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) per finanziare la Via della Seta.

(AIIB)



500 circa

sono le infrastrutture realizzate o in corso di realizzazione in Africa con il sostegno del governo cinese e l'impiego di oltre un milione di cinesi.

(UTLC-ERA)



57

sono i Paesi (compresa l'Italia) che hanno costituito l'AIIB. Il numero di adesioni è già arrivato a 84 Paesi, mentre altre 20 sono in fase di ratifica.

(AIIB)

4 mld/\$

è l'ammontare degli investimenti previsti per il 2019 dall'AIIB.

(AIIB)



2,7%

è la quota di partecipazione dell'Italia al capitale dell'AIIB.

(AIIB)

900.000

sono i posti di lavoro stimati che la Via della Seta dovrebbe portare all'industria marittima italiana.

(Agenzia di stampa cinese Xinhua)



45 mld/\$

è la cifra che l'Italia stima di recuperare dall'investimento nella Via della Seta.

(Stima ufficiale del governo italiano)



«È tornata la storia!», ha

decretato al Forum Ambrosetti di Cernobbio nel settembre del 2019, **David H. Petraeus**, presidente di KKR Global Institute, il centro studi del colosso americano del private equity. Detto dall'uomo che, prima di buttarsi nell'alta finanza, ha guidato la CIA, l'affermazione ha un suono inquietante. L'ex generale a quattro stelle, che è stato a capo della seconda guerra in Iraq, gli equilibri internazionali li conosce bene, sia dal punto di vista militare, sia da quello economico e, dunque, quelle quattro parole sono la fotografia di un mondo definitivamente uscito dagli equilibri disegnati dalla Seconda guerra mondiale e ancora incapace di tratteggiarne di nuovi, nei quali l'opzione delle armi sarà sostituita da quella dell'economia. In altre parole, le tensioni militari – un Iran che cresce in un Medio Oriente mai placato, gli esercizi muscolari e alterni del nucleare Nord coreano – preoccupano meno di quelle economiche, che fanno presto a tramutarsi in atti politici: il nuovo ruolo della Russia, la crisi dell'Unione europea – complicata, se non aggravata dalla Brexit – ma soprattutto il protagonismo economico della Cina e la reazione tra l'isterico e l'intimidatorio degli Stati Uniti di Donald Trump, che ha portato a una escalation di dazi tra i due Paesi per un valore complessivo calcolato da Intermonte Sim – principale investment bank indipendente sul mercato italiano – in un centinaio di miliardi di dollari. Tanto per cominciare. In questo «Tutti contro tutti», con sentimenti da «Si salvi chi può» e toni da «Occhio per occhio, dente per dente», Trump non ha esitato ad aprire un fronte con l'Europa, contestando gli aiuti dell'Unione al consorzio Airbus (che avrebbero danneggiato la Boeing, che pure ha beneficiato di aiuti pubblici, ma di minore entità), ottenendo dal World Trade Organization (WTO) l'applicazione di dazi per 7,5 miliardi che dovrebbero colpire (inspiegabilmente, dal momento che l'Italia non partecipa al consorzio) anche i nostri formaggi e i nostri salumi. In realtà la vicenda è cominciata nel 2004, con la presidenza Bush jr, ma prima dell'arrivo del magnate alla Casa Bianca l'impressione era che il quindicennale braccio di ferro si sarebbe concluso con un qualche accordo. Anche perché a marzo 2020 il WTO decide anche sugli aiuti alla Boeing, con il rischio di nuovi dazi (si parla di 5 miliardi) nell'altra direzione dell'Atlantico, mentre la Cina, restando in questa partita alla finestra, si prepara a diventare il terzo incomodo nel mercato dell'industria aeronautica. Uno scenario così bellicoso e, soprattutto, così incerto pesa sulla crescita economica e, dunque, sulla logistica internazionale che dell'economia globale è il sistema circolatorio. E l'Italia – la cui logistica è notoriamente fragile – ha già cominciato a pagarne i primi prezzi. L'ultima nota congiunturale di Confetra, relativa al primo semestre 2019, registra una flessione della produzione industriale pari allo 0,8%. Più specificamente, entrando nella logistica, il trasporto stradale resta in positivo, anche se di poco (+2,5%), ma cala dello 0,6% l'internazionale (e guarda caso la nostra debole economia si è salvata finora grazie alle esportazioni); il treno è in ripresa (ma i valori assoluti restano bassi) mentre l'aereo crolla. Il marittimo merita un discorso a parte: il settore è tutto in negativo, salvo i container e solo negli scali gateway (+4,3%), mentre quelli di transhipment continuano a perdere quote (-6,5%).



LA GUERRA DEI DAZI

(a maggio 2019)	mld \$	Aliquota %	Totale (mld\$)
 USA			
Dal 6 luglio 2018	34	25	8,5
Dal 23 agosto 2018	16	25	4
10% dal 9 luglio 2018, 25% dal 10 maggio 2019	200	25	50
Totale	250	-	63
Minacciata da fine giugno 2019	300	25	75
TOTALE	550	-	138
(a maggio 2019)	mld \$	Aliquota %	Totale (mld\$)
 CINA			
Dal 6 luglio 2018	34	25	8,5
Dal 23 agosto 2018	16	25	4
Innalzata fino al 25% dal 1 giugno 2019	60	19	11,4
TOTALE	110	-	23,9

La crescita della movimentazione di cassoni non è in contraddizione con la crisi dei dazi, anzi ne è proprio al centro, perché costituisce il principale strumento di espansione commerciale della Cina verso quello che è il mercato più ambito: il cuore dell'Europa. Per raggiungerlo – via terra e via mare, ma sempre su container – il governo di Pechino ha lanciato nel 2013 la «Nuova Via della Seta» in ricordo delle rotte commerciali tra l'Impero Han e quello romano (II sec. a.C.- II sec. d.C.). Si tratta del più grande progetto di investimento internazionale mai pensato prima: consiste nel realizzare una serie di infrastrutture che fluidifichino i flussi commerciali tra Cina e resto dell'Eurasia, lungo sei corridoi (quattro terrestri e due marittimi) sui quali investire in nuove opere, attraverso una banca internazionale, l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), fondata su iniziativa di Pechino da 57 Paesi (tra cui l'Italia) e dotata di un capitale di 100 miliardi di dollari, versati per un terzo dalla Cina e per quasi la metà dagli altri Paesi asiatici e dell'Oceania, ma capace di muovere, secondo uno studio della British Chambers of Commerce, oltre 3 mila miliardi di dollari di investimenti.

Su questo progetto l'Italia si è impegnata per 2,5 miliardi di euro

– il 27% del capitale – proprio puntando sul corridoio marittimo, che evidentemente movimenterà la maggior quantità di container. Basti pensare che la United transport and logistic company - Eurasian Rail alliance (UTLC-ERA), joint venture ferroviaria tra russi, bielorusi e kazaki, fissa come obiettivo della Via della Seta ferroviaria (da raggiungere entro il 2025) un milione di container, da erodere ai 23,5 milioni che fanno su e giù (dati 2018) tra Cina, Sud-Est Asiatico, Africa orientale, Suez ed Europa.

Certo, dovrà attrezzare porti, ferrovie e valichi (*ne parliamo nel capitolo 5, dedicato al trasporto container*) e in questo Cina e AIIB possono contribuire: la cinese Cosco ha già acquisito il 40% del porto di Vado Ligure e ha aumentato la presenza nel porto di Venezia attraverso Ocean Alliance e, in occasione della visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping, è stata aperta la strada a un accordo tra China Communications Construction Company (CCCC) e i porti di Genova e Trieste.

Contemporaneamente la stessa Cosco collaborerà con Yilport, gruppo turco che ha ottenuto la concessione del molo polisettoriale del porto di Taranto, sullo scalo pugliese, abbandonato nel 2015 dalla taiwanese Evergreen.

I CORRIDOI DELLA NUOVA VIA DELLA SETA



Ma il memorandum

firma-
to lo scorso marzo dal presidente del Consiglio italiano, **Giuseppe Conte**, e **Xi Jinping**, ha diviso soprattutto gli operatori, da una parte allettati da un progetto che può valere 45 miliardi di euro e 900 mila posti di lavoro nel marittimo, ma dall'altra timorosi sul lungo periodo dal vorace gigantismo di Pechino. «Ciò che ci preoccupa», rileva **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica, «è l'assenza di reciprocità, il fatto che la Cina, trattando con i singoli paesi europei, potrebbe potenzialmente governare nell'arco di pochi anni le principali reti di comunicazione, determinando condizioni, tariffe e successo economico di una nazione a discapito di un'altra». E **Gianluigi Aponte**, fondatore e amministratore delegato della Mediterranean Shipping Company (MSC) arriva a delineare addirittura una contro strategia di stampo trumpiano: «Non abbiamo capito che è la Cina ad avere bisogno di noi e non noi della Cina», ha argomentato. «Noi siamo clienti della Cina, che se non esporta su di noi ne ha un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina e si tratta di merce che non ha alcun valore. Siamo per loro un cliente importante come lo sono gli Stati Uniti». Ne consegue che la strategia da adottare – per l'Europa – deve essere quella degli USA. «Dobbiamo fare blocco con Trump», ha spiegato, «non con la Cina. Io penso che in futuro il problema dell'Europa sia che debba diventare una federazione, fin quando non lo saremo non conteremo nel gioco mondiale e globale».

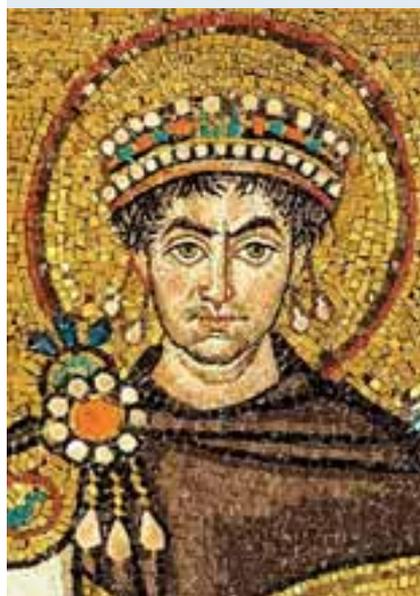
Ma i dubbi degli imprenditori italiani non sono che un riflesso



dell'incertezza di prospettive che nasce dal conflitto tra Washington e Pechino. Che non è una semplice guerra dei dazi: è in gioco la supremazia globale. Non è un mistero che la Cina punta a diventare nel 2049, centenario della nascita della Repubblica popolare cinese, la prima potenza industriale del mondo. **Gideon Rachman**, capo dei commentatori di politica estera del Financial Times, per spiegare quello che sta accadendo, ha ricordato la cosiddetta «trappola di Tuciddide»: secondo lo storico greco lo scoppio della guerra del Peloponneso tra Atene e Sparta (V sec. a.C.) fu causato dalla crescita ateniese e dalla paura che tale crescita suscitò in Sparta. Oggi Atene-Pechino difende la globalizzazione che ha consentito il suo prorompente sviluppo, mentre Sparta-Washington vuol tornare agli equilibri che gli avevano garantito di essere la potenza egemone mondiale. E lo fanno con la guerra di oggi: quella commerciale. Ha ragione Petraeus a dire che è tornata la Storia.

MILLE MILIONI DI SESTERZI IN MENO NEL BILANCIO DI ROMA

IL DISAVANZO DELL'IMPERO ROMANO



Diciamola tutta: la Via della Seta ha creato problemi commerciali fin dalla sua nascita. L'infatuazione delle donne romane (ma anche degli uomini) per queste stoffe lisce e lucenti che credevano di natura vegetale, ma dal costo esagerato, aveva provocato, nel I sec. d.C., alle casse dell'impero romano un disavanzo di 100 milioni di sesterzi, al cambio di oggi 50 milioni di euro, ma con un bilancio infinitamente minore di quello di uno Stato moderno. Si era, infatti, arrivati al punto che il prezzo della seta pareggiava quello dell'oro (un abito costava fino a 10 mila sesterzi, pari a 5 mila euro) e il Senato dovette intervenire, per risanare il bilancio, con un decreto che proibiva l'acquisto e l'utilizzo di capi d'abbigliamento in seta cinese. Ma i nobili – amboressi – insorsero. Invano **Seneca** lanciava i suoi ammonimenti morali: «Vedo queste vesti di seta, se vesti si possono chiamare, questi materiali in cui non c'è nulla che difenda il corpo, nemmeno le parti intime...». Invano **Plinio il Vecchio** tuonava: «...Vestite di seta trasparente le nostre donne è come se andassero in giro nude!». Invano **Marco Aurelio** (121-180 d.C.) rifiutò di accontentare la moglie **Faustina Minore**, che lo tormentava per avere uno di questi preziosi capi: «È una pazzia, e con già le finanze disastrose non bisogna dare il cattivo esempio...». Invano l'imperatore Tiberio (42 a.C.-37 d.C.) proibì che gli uomini indossassero vesti di seta perché li rendeva troppo femminili.

Non ci fu niente da fare. Anche gli uomini, che impazzivano per questo tessuto, «leggero come una nuvola, liscio al tocco come pelle di neonato», rispettavano in pubblico l'ordine imperiale, ma in privato, indossavano tuniche di seta che costavano una fortuna. Alla fine il Senato fu costretto a cancellare il suo decreto. E la seta cinese dilagò, finché **Giustiniano**, nel 550, mandò in Cina due monaci che trafugarono a Costantinopoli semi di gelso e uova di bachi da seta. E il monopolio cinese finì.



- **Attestazioni di Capacità Finanziaria**
- **Polizze R.C. Autoveicoli**
- **Polizze Vettoriali**
- **Fidejussioni & Cauzioni**



Nata il 28 luglio 2014 dalla pluriennale esperienza del proprio Management, la Martino Consulting S.r.l. è una società di brokeraggio assicurativo specializzata nella consulenza, ma con uno sguardo particolare rivolto all'analisi dei rischi nel mondo degli autotrasportatori.

Il core business dell'Azienda è rappresentato, fondamentalmente, dalle Attestazioni di Capacità Finanziaria, polizze R.C. Autoveicoli, polizze vettoriale e garanzie fidejussorie per obblighi di legge. Attraverso l'individuazione di primarie Compagnie e nel pieno rispetto del principio di indipendenza imposto dalla normativa, la Martino Consulting propone soluzioni su misura per ogni esigenza, ma anche coperture studiate ad hoc per gruppi omogenei di privati e piccole attività commerciali.

Le avanzate tecniche di valutazione dei rischi e la propria piattaforma gestionale, unica nel settore ed appositamente studiata in funzione delle specifiche attività espletate, consente alla Società di operare tramite una rete di Partners distribuiti su tutto il territorio nazionale, garantendo tempi di risposta brevi e soluzioni adeguate alle esigenze del Cliente finale.

Passione e senso di responsabilità, unitamente alla trasparenza e professionalità profuse nell'esercizio delle proprie attività costituiscono la differenza rispetto agli altri Players.

L'obiettivo della Società è quello di ricercare le soluzioni assicurative migliori sul mercato garantendo tempestività ed economicità; il tutto con la garanzia di assistere e supportare la propria Clientela sia in fase precontrattuale che in fase post-vendita.

✉ richieste@martinobroker.it

🌐 attesta.net

🌐 martinoconsulting.info

🌐 ilportaledellautotrasporto.it

**Richiedi un preventivo
GRATUITO!**



📞 **800 688.999**

Martino Consulting S.R.L.

Sede Legale: Via Montenapoleone, 8 - 20121 Milano MI

Società di brokeraggio assicurativo, iscritta nella sezione B del RUI con il numero B000499178 dal 04.11.2016, responsabile dell'attività di intermediazione assicurativa Angela Giordano iscritta nella sezione B del RUI con il numero B000499179 dal 18.09.2014, soggetto alla vigilanza dell'IVASS - Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni.

IL MONDO

383 mio

sono i TEU movimentati nel 2017 nel mondo (compreso transhipment e feederaggio), con un incremento del 6% rispetto al 2016.

(Dynamar-Dynaliner, 2018)



172 mio

sono i TEU movimentati nel 2018 nel mondo (esclusi transhipment e feederaggio), con un incremento del 3% rispetto al 2017.

(Fedespedit. Economic Outlook Luglio 2019)

14,5 mio

sono i TEU movimentati nel 2018 dal solo porto di Rotterdam (aumentato del 5,4%), primo porto europeo.

Nella classifica degli scali container mondiale è in 11a posizione.

(Assoparti, 2019)



42 mio

sono i TEU movimentati nel 2018 dal solo porto di Shanghai (cresciuti del 4,2%), leader mondiale del settore, seguito da Singapore (36,6), Ningbo (26,5), Shenzhen (25,7) e Busan (Sud Corea, 21,7).

(Assoparti, 2019)

50

sono i porti del Far East che superano la soglia di movimentazione di un milione di TEU. Di questi, 25 sono cinesi.

(Dynamar-Dynaliner, 2018)

44,6 mio

sono i TEU transitati nel 2018 dai porti del Northern Range, con un incremento del 3,3% rispetto al 2017.

(Centro studi Federspedit)

GLI OPERATORI



36 mld/\$

è il fatturato della Maersk, leader mondiale del mercato del trasporto container, davanti a MSC accreditata con un fatturato di circa 25 miliardi di dollari.

(Centro studi Federspedit e Milano Finanza)



35 mio/€

è il risultato finale del VTE di Voltri, miglior risultato dai bilanci 2018 degli scali container italiani. In negativo il CICT di Cagliari (-3.337 mila euro), il MCT di Reggio Calabria (-2.465) e il SECH di Genova (-831 mila).

(Centro studi Federspedit)

170,3 mio/€

è il fatturato totale 2018 del primo terminal italiano, il VTE di Voltri, davanti a LSCT (La Spezia) con 166,8 milioni.

(Centro studi Federspedit)

643 mio/€

è il fatturato totale 2018 dei primi dieci terminal container italiani, con un valore aggiunto di 354 milioni di euro e un risultato finale aggregato di 81 milioni di euro.

(Centro studi Federspedit)

I CAMION



85-88%

è la percentuale di container movimentati nei porti italiani, che arrivano o proseguono su camion.

(Stima Confetra)

6 mio

è il numero di container che circolano ogni anno su camion per le strade italiane.

(Elaborazione Uomini e Trasporti)



46,6 mio

sono i TEU movimentati nel 2017 nel Mediterraneo, con un incremento del 7% rispetto al 2016.

(Dynamar-Dynaliner, 2018)

L'ITALIA

10,284 mio

sono i TEU movimentati nei principali porti italiani nel 2018, con una diminuzione del 2,4% rispetto al 2017.

(Centro studi Federspedi)



16,7 mio

è la capacità teorica di movimentazione di TEU nei 13 porti terminal container italiani nel 2017.

(Contrasporto-Confercommercio)

2,6 mio

sono i TEU movimentati nel 2018 (con un calo dello 0,5%) dal porto di Genova, primo scalo container italiano e 69° nel mondo, davanti a Gioia Tauro, con 2,4 milioni di TEU, che ha registrato un calo del 4,9% rispetto all'anno precedente (74° nel mondo).

(Centro studi Federspedi)

20 mld/€

è il valore dell'attività di movimentazione di container in Italia, al netto del trasporto stradale.

(Confetra, 2016)

3

sono i porti italiani che superano la soglia di movimentazione di un milione di TEU (2017): Genova, Gioia Tauro e La Spezia.

(Dynamar-Dynaliner, 2018)

22,4 mio

sono i TEU transitati, in direzione Nord, nel 2017 attraverso il Canale di Suez, per 491 milioni di tonnellate, con un incremento del 4,2% rispetto al 2016, a seguito dell'allargamento del canale.

(all Mar Mediterraneo», Assoporti 2018)

LE NAVI

23.756

sono i TEU di cui è capace la nuova portacontainer «MSC Gulsun», consegnata alla MCS, prima di un ordine di sei navi gemelle. Il record precedente era della «OOCL Hong Kong» con 21.413 TEU di capacità.

(Ship2Shore)

85 milioni

sono i metri cubi da scavare nei fondali dei porti italiani (di cui 30 milioni urgenti) per attrezzarli a ricevere le mega-carrier.

(Confcommercio-Contrasporto)

464

sono le portacontainer di classe compresa tra i 10 e i 20 mila TEU in circolazione sui mari di tutto il mondo. Altri 118 mega-carrier entreranno in circuito entro il 2020.

(Confcommercio-Contrasporto)

2020

I VALICHI

216 milioni

sono le tonnellate di merci che hanno attraversato le Alpi nel 2017, oltre due terzi su strada.

(Uniontrasporti)



49 milioni

sono le tonnellate di merci che hanno attraversato il valico del Brennero nel 2017, con un incremento del 5,38%.

(Uniontrasporti)



I numeri sono spietati:

il solo porto di Shanghai nel 2018 ha movimentato 42 milioni di TEU, quasi quanto l'intero Mediterraneo (46,6 milioni). Soltanto venti anni fa, nel 1998, lo scalo cinese ne muoveva poco più di 3 milioni (quando Gioia Tauro era il primo porto container del Mediterraneo con 2 milioni e passa), ma già nel 2005, con un incremento *monstre* del 489%, era arrivato a superare i 18 milioni di TEU, cifra più che raddoppiata nell'ultimo quindicennio. E non è solo Shanghai: i porti cinesi occupano saldamente sette delle prime dieci posizioni della movimentazione di container, lasciando spazio solo a Singapore (secondo con 36,6 milioni), al sudcoreano Busan (quinto con 21,6 milioni) e all'europeo Rotterdam (decimo con 14,5 milioni).

È la globalizzazione, bellezza. Cominciata sui mari prima dell'e-

splorazione cinese, grazie all'avvento del container che, standardizzando i moduli di trasporto per le diverse modalità (strada, rotaia, mare), ha segnato il primo balzo del traffico merci mondiale proprio nel marittimo, dove il suo impiego era più semplice e più vantaggioso, perché si poteva caricare di più, più rapidamente e in modo più sicuro: se nel 1965 in un cargo si riuscivano a far salire, con i metodi tradizionali, 1,7 tonnellate di merce in un'ora, nel 1972 le tonnellate – grazie ai cassoni, standardizzati nel 1967 – erano diventate 30.

Ma la crescita è diventata esplosiva quando è scesa in mare la nuova economia cinese: gli 11,4 milioni di TEU del 1980, quindici anni dopo erano «solo» quadruplicati e nel 2000 erano arrivati a 60,5. Da quel momento la corsa fino a sfondare i 172 milioni di TEU del 2018 (con una stima di 175 per il 2019) è stata praticamente incessante. Unica pausa in questo exploit l'*annus horribilis* dell'inizio della crisi: il 2009. Superato peraltro brillantemente, tanto che l'anno successivo (il 2010) aveva già raggiunto e superato i livelli pre-crisi e oggi il 90% delle merci che circolano via mare viaggiano dentro i cassoni da 20 o da 40 piedi impilati su navi sempre più grandi.

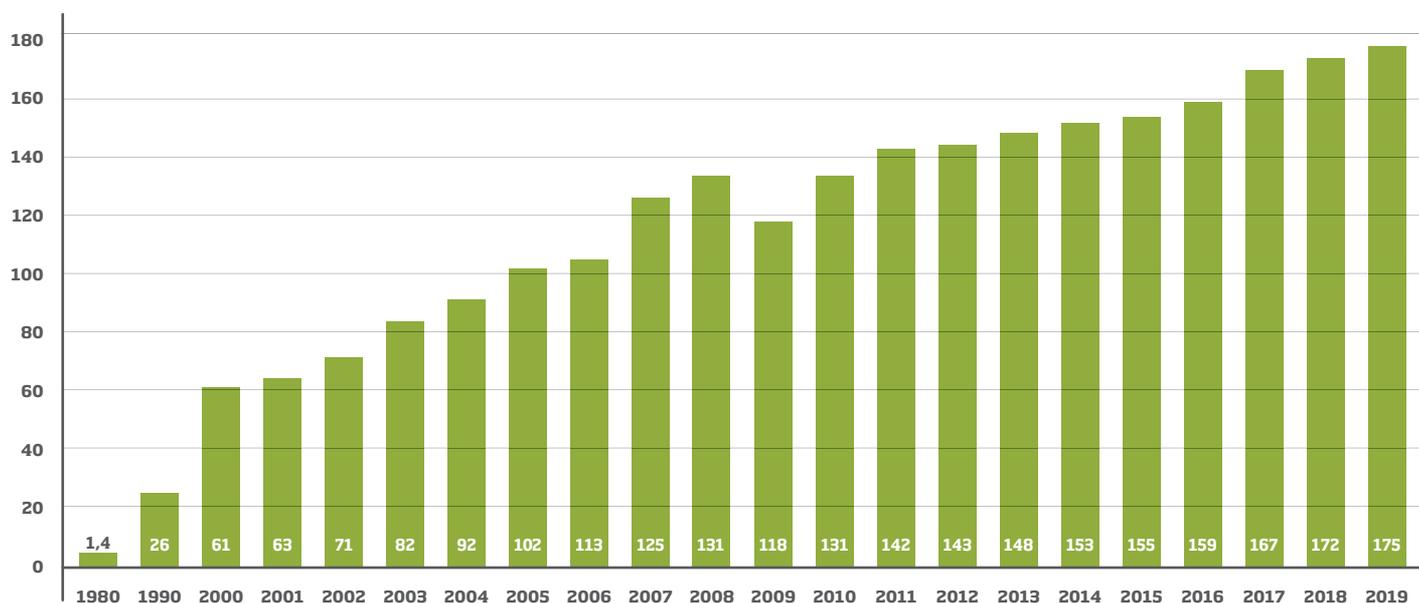
Che la Cina sia la principale protagonista di questa incredibile performance è indiscutibile e non soltanto per il livello di movimentazione dei suoi porti, che a dati 2017 spostano (feederaggio e transhipment compresi) 213 dei 383 milioni di TEU che si muovono annualmente in tutto il mondo. Il Dragone, grazie a un'economia direttamente controllata dallo Stato, è massicciamente presente su tutta la filiera con numeri impressionanti: la fusione tra Cosco e China Shipping (formalizzata due anni fa a Shanghai, alla presenza del segretario del Partito comunista della città cinese) ha creato un gigante dei mari da 1.114 navi, 482 delle quali sono portacontainer con una capacità di trasporto di 2,9 milioni di container che la pone ancora al terzo posto nella graduatoria mondiale del settore dei cassoni (ma è prima in tutto il resto: portarinfuse, navi cisterna e delle merci generali e specializzate); una medaglia di bronzo (dietro Maersk

I PRIMI DIECI PORTI CONTAINER DEL MONDO

	(TEUx1.000)		
1	Shanghai	Cina	42.010.000
2	Singapore	Singapore	36.599.300
3	Ningbo	Cina	26.350.000
4	Shenzhen	Cina	25.430.000
5	Guangzohu	Cina	21.920.000
6	Busan	Sud Corea	21.591.900
7	Hong Kong	Cina	19.641.000
8	Qingdao	Cina	19.300.000
9	Tianjiin	Cina	16.000.000
10	Rotterdam	Olanda	14.512.661

Fedespedi Economic Outlook da Autorità Portuali, DymalIners

40 ANNI DI TRAFFICO MONDIALE DEI CONTAINER



Fedespedi



LA STORIA DI UNO SCATOLONE MIRACOLOSO

È IL CONTAINER CHE HA CAMBIATO IL MONDO

A pensarci bene, il container è la globalizzazione ante litteram. Come definire altrimenti uno strumento di trasporto dalle misure standard, in grado di affermarsi in tutto il mondo (molti anni prima della globalizzazione) superando in pochi anni tutti i confini e imponendosi sotto tutte le latitudini proprio in base al fatto che era uguale per tutti: 20 piedi di lunghezza per otto di larghezza e otto e sei pollici di altezza. Così come uguali per tutti sono gli agganci presenti sugli angoli per il fissaggio sul vettore di turno.

L'idea – banale a pensarci – venne a un autotrasportatore del Nord Carolina, **Malcom McLean**, nel 1937, dopo aver passato due giornate a guardare le balle di cotone che venivano scaricate, una alla volta, dal suo camion e caricate – sempre una alla volta – su una nave nel porto di Hoboken nel New Jersey, proprio di fronte a Manhattan. Ci vollero vent'anni, però, perché la sua idea trovasse applicazione e soltanto il 26 aprile 1956 prese il largo dal porto di Newark, nello stato di New York diretta a Porto Houston, nel Texas, la prima nave portacontainer della storia, la Ideal X, una cisterna della seconda guerra mondiale riconvertita per trasportare 58 container da 33 piedi, attirandosi le maledizioni dei portuali e dei loro sindacati, uno dei cui dirigenti, Freddy Fields, nel veder partire la nave bofonchiò, lungimirante: «Affonderei volentieri quella figlia di puttana».

La diffusione di uno strumento che riduceva i costi di carico da 5,86 dollari a 16 centesimi la tonnellata spinse a concordare uno standard comune di dimensione che andasse bene su navi, treni e camion. Lo standard che fissa le misure ancor oggi in vigore fu trovato nel 1967: da quel momento la percen-

tuale di Paesi che usano il container è salita dall'1 al 90%.

Oggi quello standard sta cambiando: accanto al TEU da 20 piedi (da Twenty-foot equivalent unit), pari a circa 6 metri, si sta facendo largo il FEU da 40 piedi (da Forty-foot equivalent unit), anche se le altre due dimensioni sono identiche; ma cresce anche il numero dei 40 high cube, più alti di 27 centimetri e con 10 metri cubi in più di spazio disponibile. Più particolari – sia da 20 che da 40 piedi – gli Open Top, con il tetto telonato che possono essere caricati dall'alto e ospitare sagome fuori altezza, così come i Flat Rack, aperti lateralmente oltre che in alto. Ci sono poi i Reefer, che non hanno dimensioni diverse, ma sono coibentati e hanno gruppi elettrogeni autonomi per la refrigerazione. Le ultime generazioni di questi contenitori permettono la produzione dell'energia per refrigerare attraverso pannelli solari, mentre altri consentono la maturazione dei prodotti durante il viaggio.

Passi avanti enormi, rispetto a quando le navi per le attività di carico e scarico trascorrevano più tempo al molo che in mare. Quando i furti erano la norma. Quando un proverbio diceva che gli scaricatori di porto guadagnavano «20 dollari al giorno e tutto lo scotch che si può portare a casa». Passi avanti che continuano: a maggio è partito da Rotterdam un container sperimentale dotato di sensori, pannelli solari e sistemi di comunicazione per un viaggio di due anni durante il quale dovrà raccogliere le informazioni necessarie a rendere possibile entro il 2030 la navigazione autonoma all'interno del porto olandese. All'idea del camion a guida autonoma ci siamo ormai abituati, ma il container automatico ci è ancora difficile da immaginare.

e MSC) che – secondo gli analisti di Ince&Co – rischia entro due anni di trasformarsi in oro, grazie, da una parte, ai 46 terminal portuali, sparsi in tutto il mondo e gestiti da Cosco Shipping – anche attraverso l’acquisto di forti quote degli asset portuali – che movimentano annualmente 90 milioni di TEU e, dall’altra, grazie al via alle meganavi da 25 mila TEU, appena autorizzato dal governo di Pechino, ma soprattutto dall’ormai famosa Belt and Road Initiative, detta anche One Belt One Road, letteralmente «Una cintura, una strada», liberamente tradotto in Italia «Nuova Via della Seta» (si veda anche il capitolo 4). Cosco, vale la pena ricordarlo, nel primo semestre 2019 ha registrato ricavi per 9,3 miliardi di euro, con un incremento del +59,3% sulla prima metà del 2018, grazie all’acquisizione della Orient Overseas di Hong Kong e della sua compagnia di navigazione. I ricavi prodotti soltanto dal trasporto marittimo containerizzato raggiungono gli 8,94 miliardi di euro (+62,6%) e quelli delle attività terminalistiche sfiorano i 500 milioni di euro (+12,2%), così come l’utile operativo complessivo (+230,6%). Nei primi sei mesi del 2019 la flotta portacontainer del gruppo ha trasportato volumi pari a 12,46 milioni di teu (+39,8%).

LE PRIME 15 COMPAGNIE CONTAINER DEL MONDO

		TEU	Navi
1	PM-Maersk	4.184.938	712
2	Mediterranean Shipping Company (MSC)	3.596.532	556
3	Cosco Group	2.971.513	482
4	CMA CMG Group	2.703.858	511
5	Hapag-Lloyd	1.680.239	234
6	Ocean Network Express	1.578.321	219
7	Evergreen Line	1.296.097	208
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	640.963	98
9	Hyundai M.M.	406.606	66
10	Pacific International Line (PIL)	386.892	119
11	Zim	291.468	64
12	Wan Hai Lines	265.577	95
13	Zhonggu Logistics Corp.	158.824	112
14	KMTC	154.557	68
15	IRISL Group	154.130	50

Alphaliner, 2019

5.2.

Il Mediterraneo e la crisi dei porti italiani

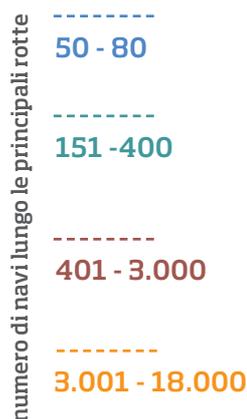
Paradossalmente

, proprio l’iniziativa cinese potrebbe rianimare quel Mediterraneo che Shanghai sta superando in corsa e quell’Italia che continua stancamente a presentarsi come un molo dell’Europa proteso al centro del Mare Nostrum, ma in realtà si limita a osservare il passaggio dei mega carrier che entrano attraverso il raddoppiato canale di Suez ed escono a Gibilterra per raggiungere il Northern Range di Rotterdam e Amburgo dove scaricano le merci cinesi. Per maggior sicurezza, la Cina è entrata nella proprietà o nella gestione dei terminal o degli scali marittimi del Mediterraneo e del Nord Atlantico, inevitabili punti di accesso per raggiungere i mercati centro-europei: ha già messo un piede, una mano e anche qualcosa di più al Pireo (Grecia), a Valencia (Spagna), a Vado Ligure (Italia), a Suez (Egitto), ad Haifa e Ashdod (Israele), ad Ambarli (Turchia), a Bilbao (Spagna), a Zeebrugge e Antwerp (Belgio), a Rotterdam (Olanda) e ad Amburgo (Germania). E dato che gli occhi a mandorla guardano lontano, durante la recente visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping, sono stati firmati due accordi commerciali con le Autorità portuali di Genova e Trieste, i due principali gateway container italiani.

Lo spazio ci sarebbe. L’interscambio container tra Italia e Cina è abbastanza ridotto e sbilanciato: 1,1 milione di TEU in entrata (prodotti tecnologici e merci varie) e 800 mila in uscita (soprattutto rifiuti, che però Pechino sta gradualmente bloccando). Per di più nei 13 scali nazionali dove sono presenti terminal container, la capacità teorica di movimentazione è di 16,7 milioni di TEU, che vuol dire circa il 60% di quella registrata nel 2017. Eppure negli ultimi vent’anni, quando il Mediterraneo cresceva del 500% nel traffico container, sempre secondo Confindustria-Contrasporto, l’Italia aumentava solo del 50%. E negli ultimi cinque non è riuscita a raggiungere gli 11 milioni di TEU, arrivando dai 10 netti del 2013 ai 10,7 del 2017.

Dov’è il problema, anzi, i problemi? Sono soprattutto due. Il primo è l’inadeguatezza dei porti italiani di fronte alla tendenza al gigantismo delle mega carrier. Bisognerebbe trasformarli in vere e proprie piattaforme logistiche e, soprattutto, scavare i fondali per consentire l’attracco delle portacontainer di ultimissima generazione. Secondo Confindustria-Contrasporto bisognerebbe scavare 85 milioni di metri cubi di materiale nei canali dei porti, di cui almeno 30 milioni con urgenza. Il secondo problema è la mancanza di infrastrutture, ma ne parliamo al paragrafo 5.4.

INVESTIMENTI DELLA CINA IN EUROPA



È significativo, in questo senso, il crollo del transhipment nazionale, degli scali, dove le portacontainer più grandi trasferiscono i loro cassoni su navi di dimensioni più modeste per distribuire le merci nei porti minori. Il principale scalo italiano di trasbordo, Gioia Tauro, che nel 2005 movimentava 3,1 milioni di TEU, nel 2018 era sceso a 2,3; Cagliari – unica alternativa storica allo scalo calabrese dopo la liquidazione di Taranto (adesso in fase di rilancio anche per mano cinese) – nell’ultimo anno ha letteralmente dimezzato i container movimentati: da 430 a 220 mila.

Se il transhipment nazionale riesce a sfiorare i 4 milioni di TEU (3,89 nel 2017) è perché nel trasbordo recuperano in parte proprio quei due porti – Genova e Trieste – su cui hanno messo gli occhi i cinesi: il primo è arrivato a 369.580 TEU, il secondo a 267.111. Il resto se lo spartiscono gli altri scali del Centro Nord tirrenico (La Spezia e Livorno), a scapito del Sud e dell’Adriatico (Napoli, Salerno, Venezia, Ravenna). Ma sono incrementi residuali che non incidono sul saldo nazionale negativo.

Eppure gli altri porti mediterranei di transhipment crescono: nel 2017 il Pireo è cresciuto del 6,4% (quasi 3,7 milioni di TEU), così

come gli scali concorrenti di Tanger Med in Marocco (+12%) e di Marsaxlokk a Malta (+2,7%). L’unico porto in difficoltà, lo spagnolo Algeciras, che nel 2017 aveva perso il 7,8% (4,38 milioni di TEU), si è subito ripreso e nei primi tre mesi del 2018 ha registrato un confortante 12,98%. E non è un caso che uno dei principali terminalisti italiani, Contship Italia, dopo aver lasciato Cagliari abbia firmato un protocollo d’intesa con il governo egiziano per insediarsi a Damietta.

Secondo **Claudio Ferrari**, ordinario di Economia dei trasporti a Genova, questa fuga dagli scali italiani è in gran parte l’effetto del gigantismo navale, ma non solo: fare solo transhipment senza un retroterra di produzione o di consumo, «può avere senso in Nord Africa perché si usa lo scalo di transhipment come punto di passaggio per linee nord-sud ed est-ovest; tanto più che in quei porti il costo del lavoro è notevolmente più basso rispetto ai nostri scali e quindi esistono anche dei vantaggi di costo che in Italia non abbiamo. Per un vettore marittimo oggi ha invece poco senso sbarcare un container a Gioia Tauro e mandarlo poi a Genova se la grande nave può arrivare direttamente e sbarcare il carico nel capoluogo ligure».



Ma non è solo un problema di porti. Per raggiungere l’obiettivo dei ricchi mercati centro europei, i container pieni di manufatti cinesi, una volta sbarcati in Italia, devono attraversare i valichi alpini. E negli ultimi dieci anni – segnati sì dalla crisi, ma non per le merci provenienti dal Far East (i container movimentati sono aumentati del 48%, da 118 a 175 milioni) – le tonnellate di merci che hanno attraversato le Alpi sono aumentate del 4%: da 156 a 162 milioni.

È l’effetto di un gap infrastrutturale che parte dal retroterra alpino. Inutile attrezzare Genova alle mega carrier se poi i container si ingorgano, in attesa che si completi il tormentato iter del terzo

valico dei Giovi, soprattutto ora con la linea ferroviaria del Gottardo operativa, che quando sarà aperta anche la galleria di base di Ceneri (2020), grazie al suo corridoio di 4 metri, permetterà il transito di container e semirimorchi e i treni potranno trasportare fino a 2.000 tonnellate di merci. E dire che gli Svizzeri non solo hanno pagato l’infrastruttura sul loro territorio, ma (sempre in attesa del Terzo Valico) ci hanno finanziato con 120 milioni di euro per adeguare i treni al nuovo tracciato.

Per l’altro valico – quello del Brennero, il più importante – il tunnel di base dovrà attendere ancora fino al 2027. Nel frattempo i volumi di trasporto combinato (TCNA), che comprendono soprattutto container non accompagnato, continuano a stentare: nel 2017

sono stati spostati 7 milioni di tonnellate (contro i 33 dell'autostrada), vale a dire l'1,3% meno dell'anno precedente. «Rischiando di rimanere esclusi dai tracciati internazionali», protesta il documento di Confcommercio-Confrtrasporto, presentato un anno fa a Cernobbio, «perché il sistema dei porti è frammentato, la burocrazia pesante e i piani regolatori (salvo eccezioni) sono fermi a 60 anni fa. Soprattutto manca un coordinamento, una cabina di regia a livello nazionale».

Poi, tra i porti e i valichi mancano le ferrovie adeguate. Soltanto La Spezia riesce a far viaggiare in treno il 27-28% del milione e mezzo di TEU sbarcati ogni anno al suo terminal. Il resto si aggira sul 14%. Secondo il presidente di Confetra, Guido Nicolini, l'85-88% dei container che entrano in Italia finiscono per viaggiare su camion lungo le strade italiane. Una percentuale dalla quale, con qualche approssimazione, è possibile ipotizzarne il numero.

Ogni anno sono 10 milioni e passa i container che arrivano nei principali scali marittimi nazionali (10,284 nel 2018, secondo Fedespediti, 10,7 secondo Confcommercio-Confrtrasporto), ma da questi vanno scremati quelli in transhipment, che nel 2018 non dovrebbero essere stati più di 3 milioni (2,3 a Gioia Tauro, il resto distribuito negli altri scali). Degli altri 7 milioni, applicando e arrotondando le percentuali indicate da Confetra, i container che si muovono via tir dovrebbero ammontare a circa 6 milioni, il che vuole dire che – se pure fossero tutti trainati a coppia in un autoarticolato – un minimo di 3 milioni di veicoli circolano ogni anno sulle strade italiane trasportando container: 8.200 veicoli ogni giorno, tutti i giorni, comprese le feste comandate. Non sono cifre clamorose: il camion fa quel che può, ma per arrivare al cuore dell'Europa, il container ha bisogno di altro.

TRAFFICO ATTRAVERSO I VALICHI ALPINI (2017)

milioni di tonnellate

		Strada	Ferrovia	di cui TCNA*	var. % TCNA su 2016
Francia	Ventimiglia	19,5	0,7	0,244	0%
	Monginevro	0,6	=	=	=
	Moncenisio	=	2,7	1,463	116,9%
	Fréjus	11,1	=	=	=
	Monte Bianco	9,4	=	=	=
Svizzera	Gran San Bernardo	0,3	=	=	=
	Sempione	1,0	13,6	10,381	13,2%
	Gottardo	8,6	13,6	7,933	-10,7%
	San Bernardino	1,8	=	=	=
Austria	Resia	1,2	=	=	=
	Brennero	35,6	13,8	7,242	-1,3%
	Felbertauern	0,7	=	=	=
	Tauern (via Tarvisio)	16,3	10,3	3,041	4,7%
	Schoberpass	18,1	4,4	0,805	10,6%
	Semmering	5,7	11,0	2,377	34,1%
	Wechsel	15,9	0,2	0,086	-30,4%

* traffico combinato non accompagnato comprensivo di container, cassoni e semirimorchi

elaborazione su dati Ufficio Federale del Trasporto Svizzero

5.5.

Prospettive incerte

Insomma, perché l'Italia diventi quel molo gettato al centro del Mediterraneo ci vorrebbero le infrastrutture adeguate, prima che sia troppo tardi. Tutta una serie di fattori internazionali indicano che le prospettive sono incerte: le politiche protezionistiche e daziarie tra Washington e Pechino, la flessione economica cinese e il conseguente rallentamento delle economie europee, l'incognita della Brexit fanno fibrillare il mercato. I primi dati 2019 indicano un rallentamento del trend: Genova nel primo trimestre dell'anno ha incrementato il trasporto marittimo

solo del 2,8%, contro il 6,7% dell'aumento medio 2018 e il 4,7% dell'ultimo trimestre dello scorso anno. Come sempre, quando si parla di container, non è solo un problema italiano. Nei primi sei mesi del 2019 l'incremento è stato dell'1,3% contro il 4,5% di aumento nel primo semestre 2018. L'ultimo rapporto di Alphaliner, il più importante database marittimo del mondo, osserva che l'andamento del traffico di cassoni è stato irregolare in tutte le aree del globo: i porti del Medio Oriente hanno avuto un calo del 10,1% dei volumi, quelli dell'Africa del 4,4% e quelli dell'Oceania dell'1,1%.

Anche il gigantismo navale potrebbe esaurire la sua spinta. Secondo **Alan Murphy**, analista di Sea-Intelligence, i grandi gruppi industriali, per ridurre i rischi, potrebbero «non investire più in pochi, grandi centri produttivi, ma in un numero maggiore di stabilimenti dislocati in giro per il mondo». Di conseguenza le mega carrier rimarrebbero in servizio su poche rotte di grande importanza, mentre per le altre «forse è il momen-

to delle più versatili navi da 15 mila TEU, che potrebbero commercialmente soppiantare i giganti da 24 mila TEU». Che a tutt'oggi solo Gioia Tauro è in grado di accogliere, mentre si stanno attrezzando Genova e Vado Ligure e, in prospettiva, Trieste. Non c'è che dire: sarebbe davvero curioso che i porti italiani si ritrovassero, fra qualche anno, con i fondali inutilmente profondi e le banchine inutilmente lunghe.



ARMATORI E TERMINALISTI

E APONTE (MSC) SI ALLARGA SUI TERMINAL



Se c'è un settore che anche in Italia, nonostante la crisi dei porti, gode di ottima salute è quello dei terminal container. Uno studio di Fedespedit sui dieci principali scali italiani ha mostrato nel 2018 un fatturato complessivo di 642 milioni di euro (in crescita del 2,8%), con un utile che ha sfiorato gli 81 milioni, pari al 12,6% del fatturato. E questo nonostante gli stessi scali abbiano movimentato complessivamente 7,9 milioni di TEU, il 74,4% del totale italiano, con una flessione complessiva del 3,3%, conseguente alla crisi del porto di Cagliari e al calo nei porti di Gioia Tauro, Ancona, Livorno, Ravenna e Genova. Che l'accesso delle merci ai porti siano i terminal container è ormai assodato, ma riuscire a realizzare margini anche a fronte di una flessione complessiva della movimentazione è un risultato di gestione. Per questo l'attività di terminalista attira sempre di più anche altre figure della filiera della logistica marittima. Una di quelle più rilevanti è certamente **Gianluigi Aponte**, campano di nascita, svizzero di matrimonio e d'adozione, ma soprattutto fondatore e amministratore delegato della Mediterranean Shipping Company, multinazionale del mare con 28 milioni di dollari di fatturato che ne fa (anche) il secondo vettore mondiale di container.

Da vent'anni, oltre alla compagnia di navigazione, è presente nella terminalistica attraverso la sua Terminal Investment Limited (TIL), società fondata nel 2000 e cresciuta nell'ultimo decennio fino a diventare il maggiore operatore mondiale del settore, con 7 terminal in 25 porti commerciali globali. Con questo strumento nelle mani gli è stato facile negli ultimi tempi allargarsi sul mercato italiano. Da

un anno la sua TIL ha acquisito tutto il Consorzio Bettolo a Sampierdarena, investendovi subito i primi 50 milioni di euro e facendo attraccare già a maggio la prima portacontainer da 180 metri alla nuova banchina del terminal in via di totale rinnovamento.

A Gioia Tauro la società di Aponte ha acquisito l'intera proprietà della Medcenter Container, concessionaria del terminal calabrese e sta attrezzando lo scalo per ospitare le mega carrier da 20 mila TEU, incurante da una parte della crisi del transhipment italiano, dall'altra del deficit infrastrutturale a monte dello scalo. «Faremo di Gioia Tauro sicuramente il primo terminal container del Mediterraneo», ha detto, sciordinando un investimento da 120 milioni di euro, per rilanciarlo come scalo di trasbordo, con maxi gru di nuova generazione alte 50 metri per 65 tonnellate, con l'obiettivo di movimentare 4 milioni di TEU entro due anni. Poi, con un pizzico di ottimismo, ha aggiunto: «Come porto gateway c'è da vedere: se riusciamo a realizzare un collegamento fra Gioia Tauro e il Nord Italia e anche con l'Europa, un domani sicuramente potrebbe esserci un futuro». Quando si dice l'ottimismo della volontà.

GLI AUTOTRASPORTATORI.

« IL VERO PROBLEMA SONO LE ATTESE »

«Inutile girarci intorno. Il problema principale è quello dei tempi d'attesa». **Patrizio Loffarelli**, direttore del Consorzio autotrasportatori di Civitavecchia, va direttamente al sodo. «Perché mentre tra la nave e il terminalista c'è un rapporto diretto, il trasportatore il rapporto ce l'ha con il committente rispetto al quale è la parte più debole e dunque...». E, dunque, la cronaca racconta di attese ai terminali lunghe quattro, cinque, anche sei ore, code ai varchi d'ingresso, perdite di 3 mila euro al mese per mezzo. «Si tratta di una cifra considerevole», calcola **Giuseppe Tagnocchetti** di Trasportunito, «basti pensare che un'impresa di medie dimensioni ha circa cento mezzi di proprietà. Ogni volta che un tir deve attendere ore prima di entrare e uscire dal porto è quasi scontato che l'autista debba aspettare il giorno successivo prima di ripartire senza portare a termine il viaggio in giornata». Tagnocchetti parla dal terminal di Voltri, dove un anno fa è stato sventato in extremis uno sciopero degli autisti con la promessa di un centro servizi per l'autotrasporto. Ma 60 chilometri più a occidente, a Vado Ligure, il quadro non è molto diverso: mancano le aree di sosta per i camion e i mezzi si accalcano, denuncia **Giuseppe Barberis**, delegato CNA-Fita locale «con una promiscuità di merci allarmante ove non si fa pure nessuna distinzione rispetto alle merci pericolose o infiammabili». In questa situazione preoccupa la prossima apertura del nuovo mega terminal con una banchina da 700 metri e fondali da 16 metri in grado di accogliere le ULCS, sigla di Ultra large container ships e movimentare 900 mila

TEU l'anno. «Si parla di 500-1000 camion in più al giorno», si preoccupa **Aldo Contini**, presidente CNA-Fita di Savona. «Il quadro è gravissimo e, a parte i soliti protocolli di intesa, non si vede nulla di concreto. Già si va oggi nel panico per una allerta meteo, cosa succederà domani?».

Ma non è solo un problema di infrastrutture. Sull'onda delle proteste genovesi, fra trasportatori e committenti si è riaperto il dialogo per rinnovare un accordo che risale al 2004 e rinfrescare il «Distanziere nazionale», la mappa elettronica dei percorsi praticabili per il trasporto container, che è rimasta ferma al 2003. L'idea è di raggiungere prima un accordo con la committenza e poi di presentarsi con una posizione condivisa davanti agli altri due interlocutori: i terminalisti e le Autorità di sistema portuale.

La base di confronto sulla quale discutono trasportatori e committenti riguarda quattro temi: tempi d'attesa e indennizzi, idoneità e pulizia dei container, sostituzione dell'unità unica di misura, adeguamento del costo del gasolio e rispetto dei tempi di pagamento. Ma è il primo punto il dente dolente sul quale batte la lingua. Loffarelli, che è delegato di Assotir, sta portando avanti con le Autorità portuali una sua proposta: quella di introdurre una Carta dei servizi che tracci l'intera filiera nel rapporto fra trasportatori e terminalisti, per fissare i tempi entro i quali il servizio deve essere erogato. «Il presupposto», spiega, «è che, avendo una concessione, i terminalisti sono tenuti a rispettare degli standard qualitativi e che l'Autorità di Sistema Portuale è tenuta a verificare il rispetto di questi standard». Un sistema di misurazione della qualità dei servizi, del resto, esiste già in Spagna: l'Autorità portuale di Barcellona tiene due audit l'anno con tutti i protagonisti della filiera e rilascia una certificazione di qualità a tutti i soggetti virtuosi.





Tecnologia per il lavaggio di veicoli industriali

La gamma più completa di lavaggio industriale in Europa per la cura della tua flotta.

IL TRASPORTO



200.000

sono i certificati ATP che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attesta in Italia. Solo il 40% dei prodotti alimentari è sottoposto al regime della temperatura controllata. (MIT)

2,5%



è la tendenza di crescita del parco circolante a temperatura controllata prevista fino al 2030. (Anfia)



+3,1%

è l'aumento annuo dal 2003 al 2018 del commercio mondiale di beni deperibili. Il 50% di questo viaggia in mare. (Luca Lanini)

LA SPESA



+2,3%

è l'incremento delle vendite a valore del food nel largo consumo in Italia tra gennaio e aprile 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La previsione di chiusura dell'anno è con un +1,5%. (Nielsen)

+0,8%

è l'incremento della spesa delle famiglie italiane per prodotti agroalimentari nel primo trimestre 2019. (Ismea)



AGRICOLTURA E INDUSTRIA AGROALIMENTARE

+0,6%

è l'incremento della produzione agricola nel 2018 (59,3 miliardi di euro) con un valore aggiunto cresciuto dello 0,9%. (Istat)



+2,7%

è la crescita dell'industria alimentare (compresi bevande e tabacco) in termini di volume nel 2018. (Istat)

+1,8%

è la crescita in volumi dell'industria agroalimentare nel 2018. (Istat)

3,9%

è il valore aggiunto che il settore ha dato all'intera economia italiana (2,1% il settore primario e l'1,8% l'industria alimentare). (Istat)



+31%

è l'incremento nel 2018 della spesa online effettuata nei circuiti del largo consumo con un valore assoluto di 1,5 miliardi di euro su 31 miliardi complessivi del valore degli acquisti di beni e servizi online. L'eGrocery rappresenta ormai il 2,3% degli acquisti complessivi delle famiglie italiane. (Nielsen)





+1,1%

è l'aumento registrato nel 2018 dei prodotti agricoli a fronte di un aumento pari a 3,9% dei prezzi dei cosiddetti input acquistati (concimi, energia e mangimi). Questa differenza è alla base della contrazione dei margini di profitto nell'agricoltura.

(Istat)

+16,2%

è l'incremento della produzione di vino in termini di volumi nel 2018 (del 31,5% in termini di valore pari a 10,2 miliardi). Si tratta del prodotto con la migliore performance nel 2018.

(Istat)



-34,7%

è il crollo della produzione di olio di oliva nel 2018, con stime sul 2019, però, in direzione opposta.

(Istat)

LE ESPORTAZIONI

+14%

è l'incremento delle esportazioni verso il Regno Unito dopo il +1,6% del 2018, probabilmente per una corsa agli acquisti alimentata dalle incertezze sulla Brexit.

(Ismea)

+4%

è l'incremento delle esportazioni verso la Germania.

(Ismea)

+5,3%

è la crescita dell'export agroalimentare nel primo trimestre 2019 a quota 10,5 miliardi di euro, un buon risultato che arriva dopo il rallentamento del 2018 (+1,2%).

(Ismea)

+10,7%

è la crescita dell'export italiano verso gli Usa.

(Ismea)

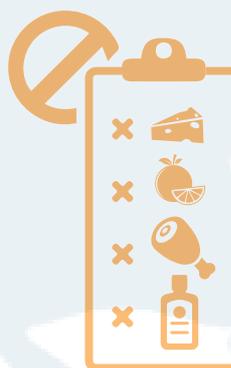


500 mio/€

è il valore delle esportazioni italiane colpite dai dazi del 25% imposti dagli Usa.

Nella black list prodotti come Parmigiano Reggiano, Grana Padano, Pecorino e altri prodotti lattiero caseari, prosciutti, crostacei, molluschi, agrumi, succhi e liquori.

(Stima Coldiretti)



Il commercio mondiale

di prodotti agroalimentari cresce con un incremento medio annuo del 3,1% da 15 anni (2003-2018). Secondo le stime di **Luca Lanini**, professore all'Università Cattolica di Piacenza, uno dei maggiori esperti italiani di logistica del food, la metà di questi flussi viaggia in mare. «Questo tipo di trasporto», spiega, «funziona molto bene, grazie a container ormai all'avanguardia sia sul refrigerato che per il grocery».

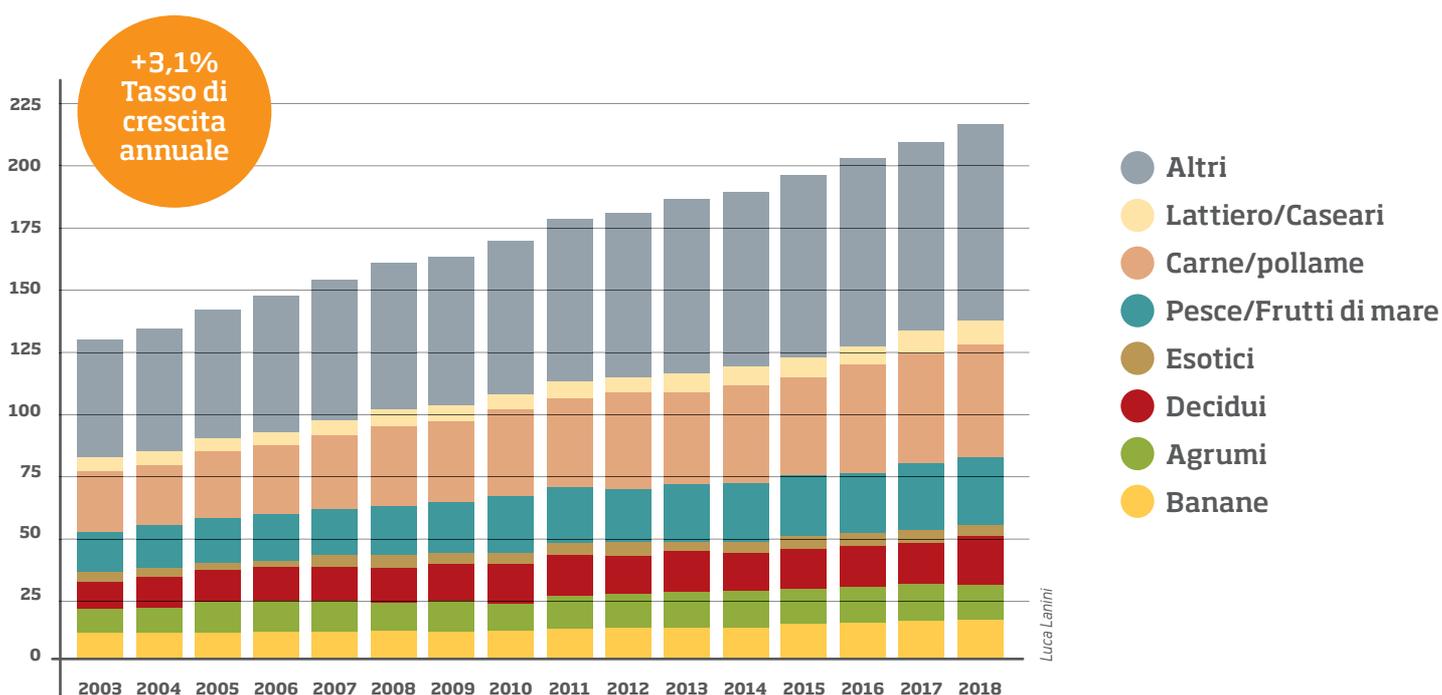
È tutto il resto, vale a dire l'intera filiera che si attiva dall'arrivo al porto, dal campo, dallo stabilimento o dalla piattaforma logistica primaria fino

alla tavola, a dover fare i conti con antiche e moderne criticità, trend nuovissimi, in evoluzione e con abitudini e consumi in grande cambiamento. Iniziamo con il dire che il giro d'affari legato al cibo in Italia è in crescita: la produzione agricola è aumentata dello 0,6% nel 2018. Star dell'anno è il vino con un incremento del 16,2% in termini di volumi, mentre la peggiore performance è da attribuire all'olio d'oliva. Anche l'industria alimentare (+2,7%) e agroalimentare (1,8%) sono cresciute in termini di volume nel 2018, un trend riconfermato anche dai primi mesi del 2019, in cui si è riattivato il carrello degli italiani. Dopo un deciso rallentamento del 2018, l'inizio del 2019 fa registrare un incremento dello 0,8% della spesa delle



COMMERCIO MONDIALE DI MERCI DEPERIBILI, 2003-2018

in milioni di tonnellate



DINAMICA ANNUALE E TRIMESTRALE DELL'INTERA ECONOMIA E DELL'AGROALIMENTARE

var. % tendenziali

	2018 intero anno	2018 1° trimestre	2018 2° trimestre	2018 3° trimestre	2018 4° trimestre	2019 1° trimestre
PIL*						
PIL a prezzi di mercato	0,9	1,4	1,0	0,5	0,0	-0,1
VA agricolo	0,9	0,0	0,5	3,5	-0,5	0,1
OCCUPAZIONE						
Totale	0,9	0,8	1,4	0,8	0,6	0,6
Agricola	0,6	-1,0	1,9	3,5	-1,9	5,3
EXPORT**						
Totale	3,1	2,9	3,7	2,7	3,0	2,0
Agroalimentare	1,2	2,1	1,5	0,7	0,8	5,3
IMPORT**						
Totale	5,6	2,6	5,0	7,5	7,5	1,6
Agroalimentare	-1,1	-0,9	-1,4	-1,7	-0,3	0,3
IMPRESE						
Totale	0,0	0,3	0,2	0,2	0,2	0,0
Agroalimentare	-0,7	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,7

*valori concatenati

**valori correnti, totale beni e servizi

Elaborazioni Ismea su dati Istat, Si.Camera-Infocamera

DALLA TRACCIABILITÀ ALLA BLOCKCHAIN

IL CASO BOFROST: MERLUZZO E CARCIOFI



Anche il prosciutto San Daniele gioca la carta della blockchain. Ma il sistema che il consorzio del celebre prosciutto friulano sta testando per seguire tutte le informazioni e il processo produttivo si ferma sulla soglia dello stabilimento. Se il prosciutto verrà trasportato male, a temperature troppo elevate, stoccato in magazzini inadeguati, il consumatore non lo saprà, almeno per il momento. Quello del San Daniele non è il primo esperimento di blockchain, nuova tecnologia che permette di avere dati inalterabili lungo tutta la filiera (vedi paragrafo 3.3), a non prendere in considerazione la fase della distribuzione. Ne abbiamo molti altri, nel vino per esempio, altra eccellenza italiana bisognosa di controllo di qualità costante, ma (per ora) solo fino all'imbottigliamento. Uno spazio al trasporto lo stanno dando in Bofrost grazie a un progetto sperimentale sulla filiera del merluzzo e dei carciofi.

«Con la blockchain», spiega **Fabio Roncadin**, responsabile Logistica di Bofrost Italia, «tracciamo anche le fasi salienti del trasporto degli alimenti, con particolare attenzione al mantenimento della catena del freddo».

Nel caso dei filetti di merluzzo nordico, è possibile conoscere da quale nave, in quale periodo e con quale attrezzatura è stato pescato il pesce, oltre a geolocalizzare il luogo di pesca sulla mappa. Dopodiché si passa alla fase di surgelazione (che avviene direttamente sulla nave entro 6 ore dalla pesca), con l'indicazione del periodo di surgelazione. Successivamente viene indicata la data di conferimento a Bofrost, momento in cui viene controllata la temperatura (-18°C) lungo tutto il trasporto e allo scarico e vengono prelevati campioni per i controlli

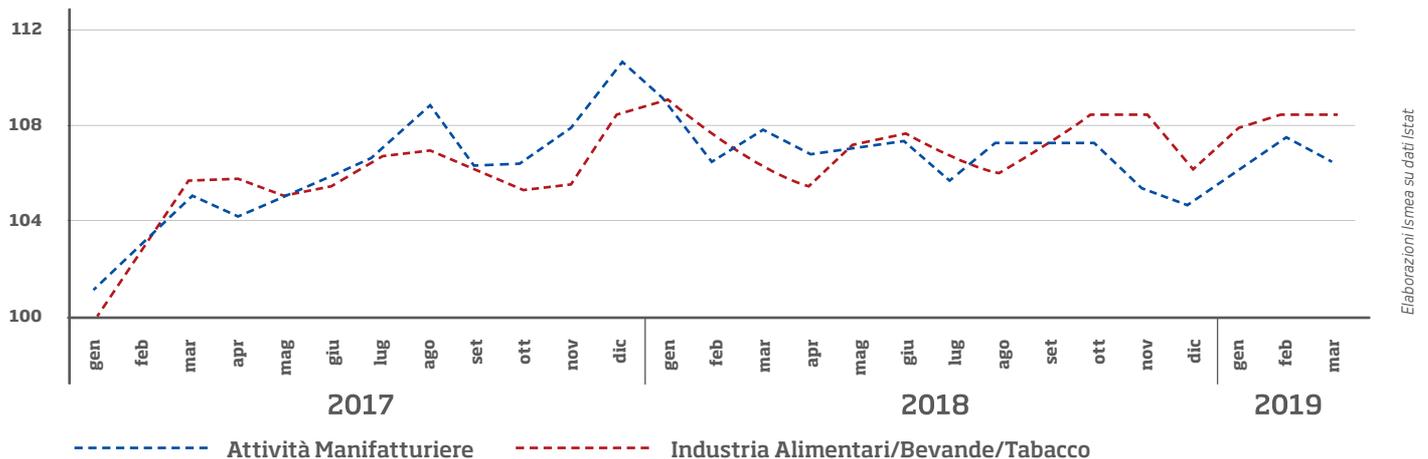
di qualità. Lo stoccaggio avviene all'interno di appositi magazzini a -26°C, che conservano i materiali per le procedure di smistamento, confezionamento spedizione e consegna in modalità FIFO («first in, first out»). Attraverso il QR code il cliente può conoscere la data di confezionamento e spedizione. La consegna al cliente finale avviene con appositi mezzi che garantiscono il rispetto della catena del freddo: infatti in qualsiasi momento si può controllare la temperatura di trasporto nel termometro presente sul lato destro dell'automezzo.

Per gli spicchi di cuori di carciofo, la procedura è analoga: si parte dal campo (con indicati i periodi di coltivazione e raccolta e la zona geografica di provenienza), si prosegue con la surgelazione, effettuata all'origine e, come per il merluzzo, è possibile tracciare le date di conferimento a Bofrost, confezionamento e spedizione, con controllo della temperatura lungo l'intero viaggio del prodotto. Come avviene l'immissione dei dati? «In questo momento», continua Roncadin, «i nostri fornitori inseriscono manualmente i dati, accedendo a un'apposita landing page. L'obiettivo per il futuro è quello di rendere questi processi sempre più automatizzati, ma allo stadio attuale la diffusione delle tecnologie adatte è ancora piuttosto limitata: una grossa parte del lavoro di implementazione della blockchain riguarda infatti la selezione dei fornitori più "pronti" a dotarsi dei device e delle procedure adatti per l'Internet of Things». Infatti, l'asso nella manica per il trasporto è una flotta di proprietà di Bofrost: 1.266 mezzi e 1.396 addetti inseriti nel sistema della blockchain fin dall'inizio con l'intenzione di tracciare il viaggio del prodotto fino sulla tavola del cliente finale.



INDICE DESTAGIONALIZZATO DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE

2010=100



Elaborazioni Ismea su dati Istat

famiglie per i prodotti agroalimentari: in parte è da attribuire all'aumento dei prezzi, ma in alcuni comparti sono in crescita anche i volumi acquistati (ortaggi trasformati, frutta fresca, salumi, pesce fresco e decongelato). Anche le esportazioni di agroalimentare hanno evidenziato una crescita considerevole (+5,3%) nel primo trimestre del 2019, maturata dopo il rallentamento registrato nel 2018 (+1,2%). In particolare si nota un exploit dell'export verso la Gran Bretagna con un +14% dovuto probabilmente alle scorte pre-Brexit, mentre rimangono vivaci i mercati di Germania e Usa, anche se su quest'ultimo pesa la scure dei dazi autorizzati dal WTO. Un settore quindi molto legato ai trend del commercio internazionale con una logistica complessa, fatta di segmenti diversi – dal fresco al grocery fino all'ortofrutta che non può essere trasportata con altra merce – che deve fare i conti con molti passaggi, a volte determinati dalla cosiddetta cold chain, ovvero la catena del freddo (pensiamo ai surgelati), e che si ritrova con una vastissima platea di destinatari primari e secondari: dal campo o dal container alle piattaforme logistiche di smistamento, ai livelli intermedi di lavorazione, fino ai grandi hub per poi partire con una distribuzione capillare che arriva alla grande distribuzione, al comparto cosiddetto «horeca» (hotel, ristoranti, caffè) fino ai negozi di prossimità e ai mercati. Attualmente, gli alimenti trasportati in regime di ATP sono il 40% del totale che corrispondono ai 200 mila certificati ATP rilasciati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi ai 200 mila mezzi refrigerati, come minimo ne andrebbero aggiunti altri 300 mila per avere un'idea del parco veicoli impiegato nel trasporto del food.

Vicino a grandi nomi come Number 1, realtà nata da uno spin off di Barilla, specializzata nella logistica del secco, e Stef, multinazionale francese leader nel settore del refrigerato, arrivata in Italia grazie all'acquisizione di aziende più piccole, si trovano molte piccole e medie imprese, spesso consorziate per garantire maggiore capillarità. Il caso Distribuzione Italiana Freschi (DIF) sta facendo scuola. Si tratta di un network nato intorno a un'azienda di grandi dimensioni come la Torello Trasporti con l'obiettivo di rispondere meglio alle esigenze del mercato sotto il segno della logistica collaborativa. «Oggi l'agroalimentare», spiega Lanini, «deve fare i conti con la diminuzione dei volumi e l'aumento dei passaggi». Stoccaggi sempre più ridotti si associano a tempi di consegna strettissimi, dovuti anche all'exploit dell'e-commerce: cibo pronto a domicilio, ma anche ortofrutta a chilometro zero, surgelati e spesa consegnata al pianerottolo. «La criticità di mercato», commenta **Marco Comelli**, segretario generale dell'Osservatorio italiano trasporto alimentare (OITA), «deriva dal fatto che

sono cambiati i modelli distributivi degli alimenti e quindi oggi i soggetti che possono trovarsi a trasportare food sono cresciuti. Il destinatario non è più solo un grande centro commerciale, ma spesso nemmeno un negozio di vicinato. Oggi ci sono le superette (i minimarket dei centri urbani, ndr), che privilegiano lo spazio a scaffale e non hanno magazzino, per cui i rifornimenti sono difficili e spesso arrivano mischiati. C'è poi tutta la problematica della consegna diretta al privato, che non è soltanto la food delivery dei piatti pronti. Basta pensare alla consegna della spesa, che dal punto di vista logistico normativo è un vero rompicapo».

Un rompicapo diventa anche quello di garantire il mantenimento della stessa temperatura durante tutto il percorso e i molti passaggi intermedi. «Questo problema oggi è ancora più sentito», aggiunge Comelli, «per via dell'e-commerce: gli alimenti spesso viaggiano nel collettame, anche quelli che in teoria dovrebbero viaggiare in veicoli o contenitori a temperatura controllata. E non parliamo di vino, olio, conserve, grocery, spesso spediti insieme a libri, vestiti e DVD».

La parcellizzazione del mercato, soprattutto sull'ultimo miglio, sta creando più di un pensiero tra gli operatori che cercano soluzioni per garantire la tracciabilità su tutta la filiera, fino al consumatore. Una delle possibilità è l'applicazione della tecnologia della blockchain, catena di trasmissione dati «bloccata», in cui le informazioni sono inalterabili e in grado di seguire tutte le fasi di lavorazione e di trasporto. Purtroppo però sono pochissimi gli esperimenti che prendono in considerazione anche la fase distributiva, perché in genere si fermano sulla porta dello stabilimento di produzione. Soltanto Bofrost tra le aziende prese in considerazione è in grado di estendere il controllo telematico fino alla consegna sulla porta di casa, grazie al fatto che la flotta dei camioncini dell'ultimo miglio fa direttamente capo alla casa madre. «Come OITA vogliamo che ci sia la garanzia di qualità dall'origine alla tavola», continua Comelli, «e che altri alimenti siano sottoposti al regime ATP. Le resistenze sono diffuse, anche se spesso non aperte, ma per prodotti come vino e olio oggi non vengono garantite condizioni di trasporto controllate».

A proposito, tra le criticità del settore vanno inclusi sia i controlli, perché – conclude Comelli – «sono troppo lenti ed effettuati con poco personale specializzato», sia la distribuzione delle competenze: se l'ATP fa capo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'HACCP (l'insieme di procedure mirate a garantire la salubrità degli alimenti) è in capo al ministero della Salute e spesso le due amministrazioni agiscono in modo autonomo. Così da accrescere, se possibile, la complessità del settore.

Il green si allarga.

Colora i giovani, ma tinge in maniera netta anche le scelte di consumo delle persone. Rispetto alla committenza gli orientamenti sono duplici: da una parte, c'è quella che pretende di essere verde e lo richiede anche ai suoi fornitori, perché intende investire sull'immagine della logistica per riformulare la propria; dall'altra, c'è quella meno sensibile all'ambiente, ma è comunque legata al territorio e proprio per questo i tempi e la capillarità della distribuzione diventano nelle sue strategie fattori imprescindibili. L'autotrasporto, posto di fronte a queste scelte diverse, cerca di trovare la maniera di conciliarle, in modi altrettanto diversi. «Lavoriamo con le stesse ditte e cooperative da anni», racconta **Benedetto Facchiolla**, presidente di Finoliva Global Service, una realtà che raccoglie tutto l'olio prodotto in Puglia, Calabria e Sicilia da 5mila piccoli produttori. «Ci occupiamo dell'invio in autobotti dei prodotti verso le piattaforme primarie che vengono gestite dai nostri partner come Alce Nero e Moltabano Agricola. In seguito si occupano loro della distribuzione presso i clienti finali come la GDO o altro. E anche sull'estero ci rivolgiamo da anni a spedizionieri di fiducia». Insomma l'impressione è che il sistema abbia sviluppato ingranaggi ben rodati che assicurano puntualità e capillarità. Non è così per la grande distribuzione che in questi anni ha dovuto superare diverse prove e porsi nuovi obiettivi. La spesa nel carrello infatti è tornata a crescere, ma non ovunque. A soffrire ancora sono i grandi brand, mentre i consumatori medi guardano sempre più spesso ai discount. Ecco perché la GDO sta cercando, anche attraverso la logistica, di rifarsi il look. Chiede sempre più trasporto sostenibile, comincia a calcolare l'impronta ambientale e a comunicarla per convincere il consumatore più attento a sostenere un progetto comune: il bene del pianeta. È il caso di Conad che da un paio di anni, stando ai bilanci di sostenibilità, ha affidato a Green Router la

IL TRIANGOLO IMPOSSIBILE



Offriamo tre tipi di servizio: BUONO - ECONOMICO - VELOCE.

È possibile sceglierne due a scelta.

Un BUON servizio a BUON MERCATO non sarà VELOCE

Un BUON servizio VELOCE non sarà a BUON MERCATO

Un servizio VELOCE A BUON MERCATO non sarà BUONO

misurazione dell'impronta ambientale degli hub e la logistica a Stef. La collaborazione tra le due aziende prevede la gestione delle attività di logistica e distribuzione per l'Italia dei prodotti a marchio Conad presenti in 3.225 punti di vendita su tutto il territorio nazionale. Stef, infatti, gestisce per Conad l'intera supply chain della logistica per i prodotti di Private Label deperibili, carne e surgelati attraverso gli hub di Fidenza (uno dei più grandi magazzini refrigerati d'Europa) e di Ascoli Piceno. Tra le caratteristiche del contratto, una serie di progetti volti a migliorare l'efficienza dei magazzini e dei processi logistici e a ridurre, appunto, l'impatto ambientale. «Collaboriamo con Stef da fine 2017»,



IL VETTORE.

UMBERTO TORELLO (TRANSFRIGORROUTE ITALIA)

**« UNA LOGISTICA VERDE
E COLLABORATIVA »**

*Un dialogo a monte e a valle della filiera per una logistica sempre più collaborativa e green. Sembra essere questo il modello presentato al congresso di Transfrigoroute International che si è svolto a Napoli alla fine di settembre 2019 riunendo le aziende italiane e straniere della cold chain. «Le nostre aziende», dice **Umberto Torello** presidente di Transfrigoroute Italia, «stanno facendo molti investimenti, non ancora del tutto riconosciuti dalla committenza».*

Quali sono state le tematiche più dibattute e quali i maggiori trend previsti per il trasporto refrigerato?

Abbiamo deciso di concentrare l'attenzione su tre tematiche di forte attualità per il trasporto refrigerato: le alimentazioni alternative per i veicoli frigoriferi, e-commerce e distribuzione urbana e il rapporto tra gli attori della cold chain. Ed è proprio attorno a questi aspetti che si concentrano i trend del trasporto a temperatura controllata. I costruttori di veicoli frigoriferi sono alla costante ricerca di innovazioni che consentano di ridurre l'impatto ambientale delle nostre attività, soprattutto in ambiti delicati quali quello della distribuzione urbana. D'altro canto, lo sviluppo del commercio elettronico sta rivoluzionando non solo le abitudini dei consumatori, ma anche il nostro modo di fare impresa, con nuove sfide in termini di efficienza, efficacia e sostenibilità ambientale ed economica. È quindi fondamentale che tutti i protagonisti della catena del freddo (dalla fase della produzione a quella del consumo) collaborino per assicurare la qualità del prodotto e l'integrità della filiera.

Quali sono le strategie dei vettori in Italia e in Europa per rispondere a queste esigenze del mercato?

Le nostre imprese sono chiamate a rispondere alle nuove esigenze del mercato, che impone stringenti tempi di consegna e la massima copertura del territorio. Da un lato, questo cambiamento esige enormi investimenti in azienda, non solo dal punto di vista materiale, con nuovi veicoli e nuove sedi distribuite su tutto il territorio, ma anche in termini di risorse immateriali, come le infrastrutture software e hardware, piuttosto che un empowerment in termini di competenze. I trasportatori si devono quindi tenere in costante aggiornamento e incrementare gli investimenti. Tutto questo comporta un esborso notevole che deve essere riconosciuto dalla committenza. Il trasporto e la logistica non possono più essere visti come un costo da comprimere il più possibile per abbattere il prezzo finale del prodotto, ma al contrario devono essere considerati un valore aggiunto per la qualità del prodotto, la velocità della distribuzione e l'affidabilità della cold chain. È per questo che abbiamo voluto concentrare il congresso di Transfrigoroute International sul rapporto tra gli attori della filiera: il dialogo e la collaborazione tra imprese, anche di diversi settori, sono di estrema importanza.

Il caso DIF può essere un modello?

Distribuzione Italiana Freschi è un network che riunisce le aziende italiane specializzate nel trasporto a temperatura controllata (0/+4°C) di pro-



dotti alimentari confezionati. Il network dispone di un hub centrale – a Piacenza, presso il polo Logistico Le Mose – e punti di raccolta territoriali distribuiti in varie regioni italiane: si tratta di luoghi in cui arriva la merce e da cui parte la distribuzione su tutto il territorio nazionale. Grazie a un'organizzazione su base regionale, DIF riesce a coprire grandi distanze in tempi brevi e, quindi, a garantire la propria presenza in gran parte d'Italia. Il network assicura la corretta conservazione della merce fresca in ogni passaggio. Il lavoro di tutti gli affiliati è coordinato dal network attraverso l'utilizzo di tecnologie ideate per la tracciabilità in tempo reale dei veicoli e dei prodotti in consegna. Insomma, DIF incarna quei valori di condivisione propri della logistica collaborativa.

In particolare in ambito urbano si richiedono trasporti green. Si tratta di investimenti molto importanti da parte dei vettori. Vengono riconosciuti dalla committenza?

I veicoli refrigerati per loro natura consumano di più rispetto ai normali veicoli per il trasporto delle merci. Ciò comporta nuove sfide soprattutto in ambito urbano, dove le emissioni relative al trasporto sono prese di mira dai decisori e devono pertanto essere abbattute per contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività commerciali. D'altro canto, in generale i mutati equilibri geopolitici e le nuove sensibilità ambientali fanno presagire interventi pubblici volti alla riduzione degli incentivi legati al rimborso dell'accisa sul gasolio. Sono queste tutte leve che inducono le imprese a investire in veicoli più efficienti dal punto di vista ambientale, ma anche in sistemi IT a supporto dell'efficacia del trasporto e della distribuzione. Come ho già sottolineato, gli sforzi di adeguamento delle imprese di trasporto e logistica devono trovare riconoscimento nella committenza, e purtroppo ancora oggi questo nostro impegno è scarsamente riconosciuto. Per questo il dialogo e la condivisione a monte e a valle del trasporto sono fondamentali.

racconta **Dario Cingolani**, direttore commerciale di LC3 di Gubbio, forte di una flotta alimentata per circa il 60% a LNG e per il resto composta soltanto da Euro VI, «ma stiamo notando che anche altre realtà chiedono camion più sostenibili. Abbiamo avviato collaborazioni con Lidl, Eurospin e Coop Italia, tutte caratterizzate dalla richiesta di trasporti più green». La LC3 di Gubbio è stata una delle prime aziende di trasporti a credere nell'LNG. «Si è trattata di una nostra scelta nel segno della

sostenibilità», continua Cingolani. «Abbiamo capito che la flotta green permette di aprire maggiori rapporti commerciali, ma per ora non incide sulle tariffe che spesso non riconoscono questo sforzo da parte dell'azienda di trasporto». LC3, però, non si ferma all'LNG, ma – conclude Cingolani – «guardiamo con interesse alle altre proposte, come per esempio al refrigerato ad azoto liquido».

COMPOSIZIONE E TREND DELLA SPESA ALIMENTARE

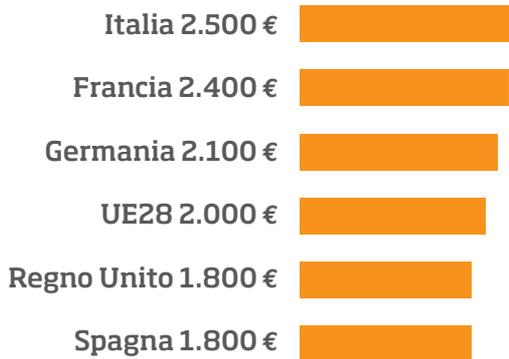
+1,9%
Totale
Alimentare

Food confezionato +1%	Bevande +2,2%	Gelati e Surgelati +0,5%	Fresco +2,3%						Altro sfuso +5,5%	
26%	12%	5%	57%						1%	
			Carne +3,5%	Pesce -4,1%	Frutta fresca +2,2%	Frutta secca +4,1%	Verdura +8,0%	Formaggi +1,5%	Salumi +2,9%	Latticini e altri freschi +1,1%
			Peso Imposto PI +11,4%	PI +6,7%	PI +0,4%	PI +4,8%	PI +9,1%	PI +2,6%	PI +4,6%	PI +1,4%
			Peso Variabile PV +2,2%	PV +3,2%	PV +3,8%	PV +0,3%	PV +6,2%	PV 0,0%	PV +1,4%	PV +0,7%

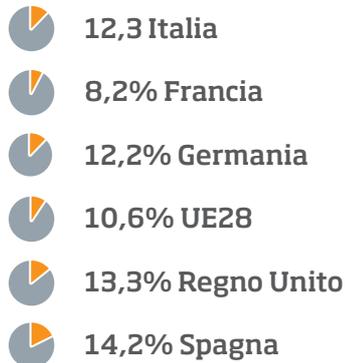
elaborazione dati Nielsen, 2019

SPESA PRO-CAPITE PER PRODOTTI ALIMENTARI E BEVANDE ANALCOLICHE

valori in euro



QUOTA SPESA PRO-CAPITE PER PRODOTTI ALIMENTARI E BEVANDE ANALCOLICHE



Nomisma su dati Eurostat, 2017



IL DESTINATARIO.

GIUSEPPE BERTINI (COOP ITALIA)

«FORNITORI SEMPRE PIÙ GREEN»

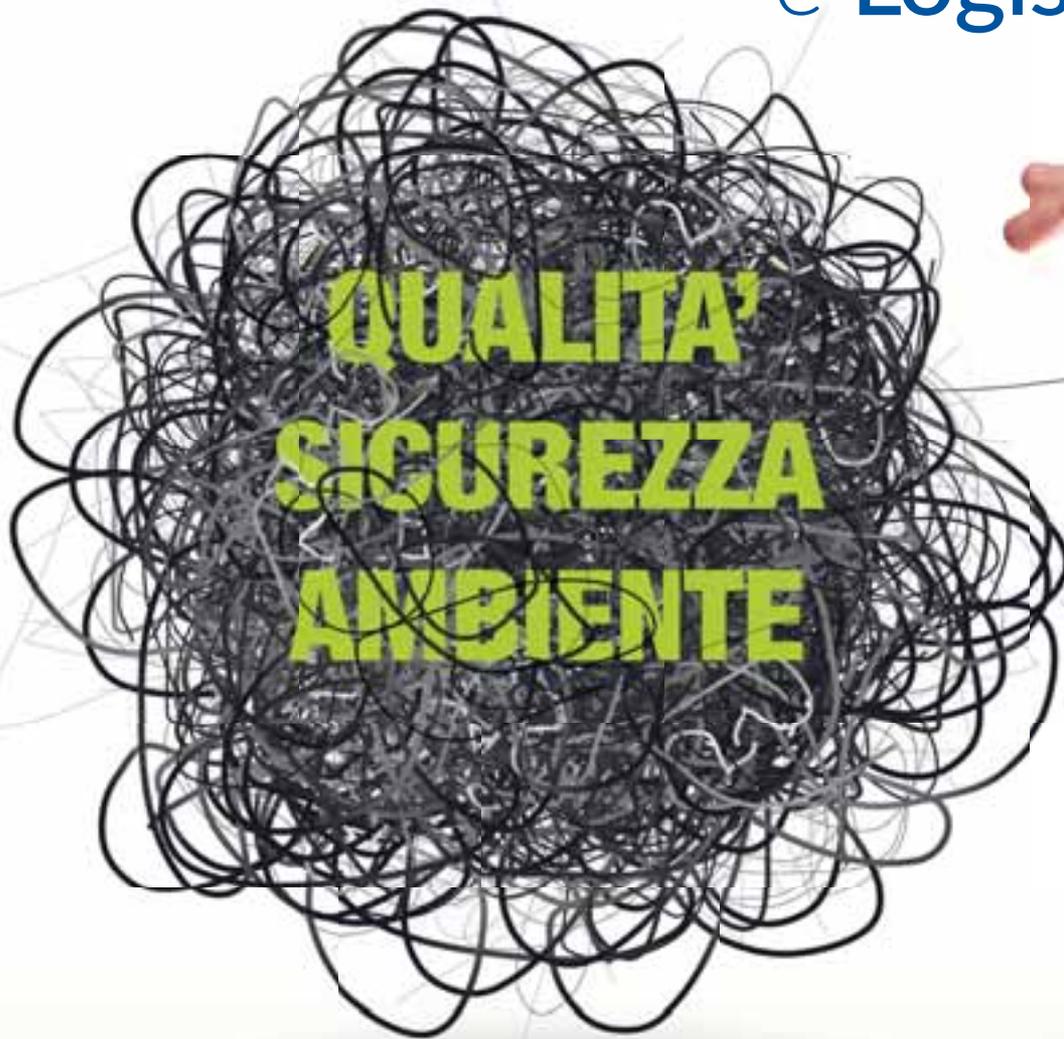
Verrebbe da dire, con un ossimoro, che la logistica di Coop Italia sia a chilometro zero. Con un occhio sempre più vigile verso il green e la sostenibilità ambientale. Infatti, il sistema di consorzi e cooperative che gestisce super e ipermercati in tutta Italia si affida principalmente a trasportatori locali che dagli hub trasportano il food nei punti vendita. La merce che arriva alla piattaforma centrale generalmente viene consegnata a carico del produttore. «Si tratta di una consegna automatica intrinseca nell'ordine che facciamo», spiega **Giuseppe Bertini**, direttore della logistica di Coop Italia. «Utilizziamo con soddisfazione un'applicazione che permette di prenotare gli scarichi negli hub centrali che sono gestiti direttamente dalle nostre cooperative, solo il 5% delle consegne avviene direttamente nei punti vendita. Generalmente si tratta di prodotti freschissimi, tipo pane, latte fresco e formati speciali». Dalle piattaforme, invece, la merce raggiunge i punti vendita secondo un calendario prestabilito e attraverso l'impiego di ditte locali che si sono aggiudicate la commessa vincendo un tender. «Questo trasporto», continua Bertini, «è quasi del tutto esternalizzato, a parte una piccola percentuale che Unicoop Firenze ancora gestisce in proprio. Di solito impieghiamo ditte di autotrasporto di piccole o medie dimensioni presenti sul territorio, perché si tratta di viaggi a corto raggio». I tender comprendono un «pacchetto di viaggi» con la durata di un anno, ma i contratti generalmente sono rinnovati, anche se Coop Italia sta considerando la sostenibilità della flotta dei propri fornitori



un requisito sempre più essenziale. «Nel reparto non food», spiega Bertini, «che comprende articoli per la casa, tecnologie e abbigliamento i tender sono centralizzati, nel senso che cerchiamo fornitori nazionali che possano ottimizzare i viaggi riempiendo sempre, per nostro conto o per terzi, anche il ritorno. Ebbene qui ci siamo accorti che il 30% dei nostri vettori ancora usa veicoli Euro III. Solo il 3% della flotta è alimentata a LNG. Per questo abbiamo avviato una riflessione interna che condurrà all'introduzione nei tender di requisiti più stringenti sui mezzi dei fornitori e sulla loro impronta ambientale».



il **Portale** per semplificare
la **gestione QSA**
delle **Aziende di Trasporto**
e **Logistica**



distric 
IL PORTALE CHE SEMPLIFICA LA GESTIONE QSA



FEDERSERVICE

Via G. Di Vittorio 21/b1
40013 Castel Maggiore (BO)

Servizio Qualità Sicurezza Ambiente

Tel. 051 7093886

qsa@gruppofedertrasporti.it

IL MERCATO



-0,6%

è il calo delle confezioni di farmaci e parafarmaci movimentate in Italia nel 2018 rispetto al 2017. Si attestano a 2,5 miliardi di pezzi.

(Federfarma)

24,4 mld/€

è il fatturato dei prodotti venduti in farmacia nel 2018, in calo dell'1,3% rispetto al 2017.

(Federfarma)



21,8 mld/€

è il fatturato totale dei farmaci in Italia (ospedaliero e farmacia) in crescita del 2,4% rispetto al 2017.

(Federfarma)

18.800

sono le farmacie in Italia, di cui 17.297 private e 1.503 pubbliche.

(Federfarma)



3.500

è il numero di parafarmacie.

(Federfarma)

3.000

sono le strutture sanitarie (ospedali e case di cura).

(Federfarma)



LA PRODUZIONE

1°

è la posizione dell'Italia nella classifica di produttori di farmaci dell'Ue.

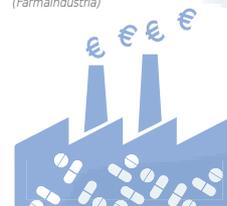
(Farmaindustria)



31,2 mld/€

è il fatturato della produzione farmaceutica in Italia.

(Farmaindustria)



+24%

è la crescita della produzione farmaceutica in Italia dal 2007 al 2017.

(Farmaindustria)

-69%

è la diminuzione dei consumi energetici delle industrie farmaceutiche.

(Farmaindustria)

90%

è la percentuale di imprese impegnate nell'adozione dell'innovazione 4.0 nella produzione.

(Farmaindustria)



LA SUPPLY-CHAIN

5

sono le regioni (Lombardia, Lazio, Toscana, Emilia Romagna, Veneto) nelle quali si concentra il 90% della produzione farmaceutica nazionale.

(Farmaindustria)

+107%

è la crescita dell'export italiano in prodotti farmaceutici dal 2007 al 2017.

(Farmaindustria)

24,8 mld/€

è il fatturato dell'export di prodotti farmaceutici (79% della produzione).

(Farmaindustria)



100 mio/€

è la stima del mercato del trasporto nel settore farmaceutico in Italia.

(Pharma Supply Chain in Italia, Baglio-Dallari-Garagiola, Tecniche Nuove, 2017)

97%

è il tasso di terzizzazione della logistica nel settore farmaceutico, il più alto dei settori analizzati dall'Osservatorio della Contract Logistics del Politecnico di Milano.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

350

sono le aziende farmaceutiche operanti in Italia.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

50%

è l'incidenza del trasporto sui costi logistici complessivi nella pharma supply chain.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

20

sono le imprese di trasporto specializzate con numerosi corrispondenti.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

140

sono i distributori intermedi, mentre 40 sono le cooperative di farmacisti.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

150

è il numero di depositari concessionari dotati di 250 magazzini.

(Pharma Supply Chain in op. cit.)

L'E-COMMERCE

154,5 mio/€

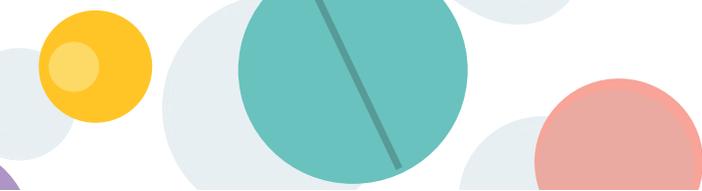
è il giro d'affari della vendita online dei farmaci nel 2018, con un'accelerazione di oltre il 60% sui 96 milioni del 2017. Secondo le previsioni, il mercato italiano crescerà a tripla cifra arrivando nel 2020 a 315 milioni di euro.

(Federfarma)

-66%

è la riduzione dei gas climalteranti delle industrie farmaceutiche.

(Farmaindustria)



Molto spesso il trasporto è segnalato come la prima criticità nella distribuzione del farmaco. È appannaggio di poche aziende estremamente specializzate che si dividono il mercato farmaceutico, cresciuto in Italia negli ultimi 10 anni del 24%, con un fatturato di 31,2 miliardi di euro, di cui il 79% destinato all'exportazione (in crescita del 107% negli ultimi 10 anni). Anche il flusso tra farmacie si mantiene costante con 2,5 miliardi di confezioni trasportate nel 2018. Una realtà, quella del trasporto del farmaco, chiamata a fare i conti con una normativa complessa, con passaggi intermedi stabiliti per legge e con forti dosi di tecnologia, fondamentale per contrastare furti e contraffazione. Problematiche con cui devono fare i conti tutti i principali attori della supply chain: dai concessionari, che generalmente forniscono il servizio di stoccaggio ai grossisti intermedi, ai trasportatori, che spostano la merce tra questi due punti, fino ai vettori che la consegnano alle destinazioni finali, vale a dire farmacie, ospedali, parafarmacie e, con l'introduzione dell'e-commerce e dell'home delivery, anche le case dei pazienti.

Un mercato difficile, dove il margine si assottiglia e viene inseguito, più che in altri contesti, allungando la catena dei subappalti nell'ultimo miglio, spesso considerato l'anello debole della catena, dove il controllo qualitativo diventa più superficiale, fino a interrompersi del tutto in alcuni casi a danno della salute collettiva. Farmaci consegnati all'edicola o al bar vicino alla farmacia ancora chiusa, conservati in furgoni coibentati, ma aperti ogni 10 minuti per un giro di consegne

troppo corto o lasciati direttamente con le porte aperte durante le operazioni di carico e scarico. Un collage di situazioni che impattano fortemente sulla qualità del farmaco, difficili da arginare proprio a causa della conformazione attuale del mercato e del gap normativo. L'Europa ha varato nel 2013 la Good Distribution Practice (GDP), nuove linee guida per la distribuzione del farmaco, ma l'Italia non le ha ancora recepite. Mentre nel 2025 il nostro paese (che ha ottenuto una proroga rispetto alla scadenza di febbraio 2019) dovrà mettersi in regola con la nuova normativa per la tracciabilità e serializzazione dei farmaci contro la contraffazione. In assenza di queste norme, le attuali disposizioni già prevedono dettagliatamente l'organizzazione logistica del farmaco, imponendo temperature controllate o verifiche sulla qualità. Tuttavia sul trasporto gravano ancora molti gap: dalla difficoltà di bilanciare i flussi (ottimizzazione delle rotte), al rischio molto alto di furti, fino alla capacità finanziaria di assicurare i carichi con costose polizze e fidejussioni.

Il mercato del trasporto del farmaco in Italia vale intorno ai 100 milioni di euro, attualmente diviso tra alcune decine di imprese di trasporto specializzate che si avvalgono di numerosi corrispondenti regionali, ognuno dei quali con copertura limitata del territorio. Negli ultimi 10 anni è andata in scena una progressiva concentrazione, successiva al fallimento di una trentina di realtà nel settore: i volumi si sono contratti a causa della congiuntura economica e l'impossibilità di sfruttare sinergie con altri settori trasportando altre tipologie merceologiche (vietato per legge) ha fatto il resto.

MAPPATURA DEGLI ATTORI DELLA FILIERA FARMACEUTICA

INDUSTRIA FARMACEUTICA	DEPOSITARIO CONCESSIONARIO	IMPRESE DI TRASPORTO	DISTRIBUTORE INTERMEDIO	PUNTI DI DISPENSAZIONE
Più di 350 aziende operanti in Italia (Titolari AIC)*	Circa 150 soggetti (con oltre 250 depositi)	Circa 20 operatori specializzati e numerosi corrispondenti	Circa 140 distributori intermedi e 40 coop. di farmacisti	> 18.000 farmacie e 3.500 parafarmacie > 3.000 strutture sanitarie (ospedali e case di cura)

*Autorizzazione all'Immissione in Commercio

Pharmalogistics

La supply chain del farmaco è in forte trasformazione. L'appuntamento con la normativa europea per la serializzazione e la tracciabilità dei prodotti invoglia le aziende a guardare con interesse alla blockchain, mentre il mercato richiede ai vettori maggiore specializzazione, in particolare con la crescita dell'e-commerce e dell'home delivery dei prodotti ospedalieri.

La serializzazione in Italia entrerà in vigore nel 2025 come nuova normativa per la tracciabilità dei farmaci, ma in realtà le aziende

farmaceutiche sono già quasi tutte allineate con le norme comunitarie anche grazie al peso preponderante dell'export nel settore. Molti guardano alla blockchain, ovvero alla catena che permette il passaggio di dati in sicurezza senza possibilità alcuna di contaminazione esterna, come una possibilità concreta per gestire la grande mole di informazioni da far passare attraverso tutta la filiera, dalla fabbrica all'utente finale. «Abbiamo un forte interesse per la blockchain», fa sapere **Daniele Marazzi**, consigliere delegato Consorzio Dafne (innovazione digitale nell'healthcare). «Lanceremo nei prossimi mesi in Italia un'idea concreta per un nuovo servizio». An-



che Teva Italia mostra interesse per la blockchain pur ammettendo che «al momento ci siamo fermati», ha riferito **Luca Ciaschini**, customer service & logistics manager di Teva Italia, «per verificare alcuni passaggi. In particolare guardiamo agli smart contracts». I contratti intelligenti, infatti, sono uno dei pilastri fondamentali della blockchain, con i quali è possibile eseguire pagamenti estemporanei nella massima sicurezza.

La digitalizzazione della supply chain del farmaco copre anche altri bisogni del mercato. Primo tra tutti, quello di frenare furti e contraffazione dei prodotti. Il numero di rapine e furti, dopo un picco registrato nel 2012-2013, si è fortemente abbassato anche grazie all'intervento di una task force messa in campo dal ministero della Salute in collaborazione con tutti gli attori della filiera. «Nel 2018», avverte **Monica Mutti**, vicepresidente di Assoram, associazione

degli operatori della distribuzione primaria dei farmaci, «siamo tornati a registrare un aumento dei furti sulle strade». Un'indicazione che mette al centro la collaborazione di filiera anche sul piano della tracciabilità e del trattamento dei dati. «Questa non è ancora una realtà», continua Mutti. «Noi facciamo fatica a dialogare con gli operatori dell'ultimo miglio. Spesso abbiamo spedizioni in giro da giorni e non sappiamo dove sono esattamente. Chiediamo la tracciatura e spesso non la otteniamo». Sicuramente l'anello debole della catena risiede nell'ultimo miglio, spesso subappaltato a vettori non in linea con i livelli di qualità richiesti dalla committenza. Ma è proprio sulla consegna fino sulla porta di casa che si sta giocando il futuro del settore. «Oggi stiamo cambiando il modo di vivere questi processi – dichiara **Giampiero Lorusso**, director supply operations & general services Merck Group – stiamo andando

LA COLLABORAZIONE DI FILIERA PER CONTRASTARE I FURTI

Gli episodi criminosi sembravano essersi fermati dopo la prima crisi, quella esplosa tra il 2012 e il 2014, grazie all'operazione internazionale, soprannominata Volcano e coordinata dall'Agenzia italiana del farmaco

Fra il 2012 e il 2013 sono state circa 600.000 le confezioni sequestrate

La pausa è durata pochi anni, giusto il tempo, per i criminali, di riorganizzarsi e studiare nuovi meccanismi per superare i controlli. Da pochi mesi le bande hanno ripreso gli assalti ai tir, ai magazzini e le razzie nelle farmacie ospedaliere e private in Italia

Fra il 2006 e il 2013 sono stati sottratti farmaci per un valore di oltre 19 milioni di euro

La collaborazione della Filiera con le Istituzioni anche nel Tavolo TTI è massima come evidenziano le linee guida siglate e il Nuovo Protocollo di intesa in corso di elaborazione con cui stiamo collaborando

I farmaci oggetto di furto sono per lo più quelli ad alto costo/ ospedalieri: antitumorali, immunosoppressori, farmaci biologici

verso la connessione della linea di produzione con la filiera fino a casa del cliente». Insomma, dalla personalizzazione della cura alla personalizzazione della distribuzione.

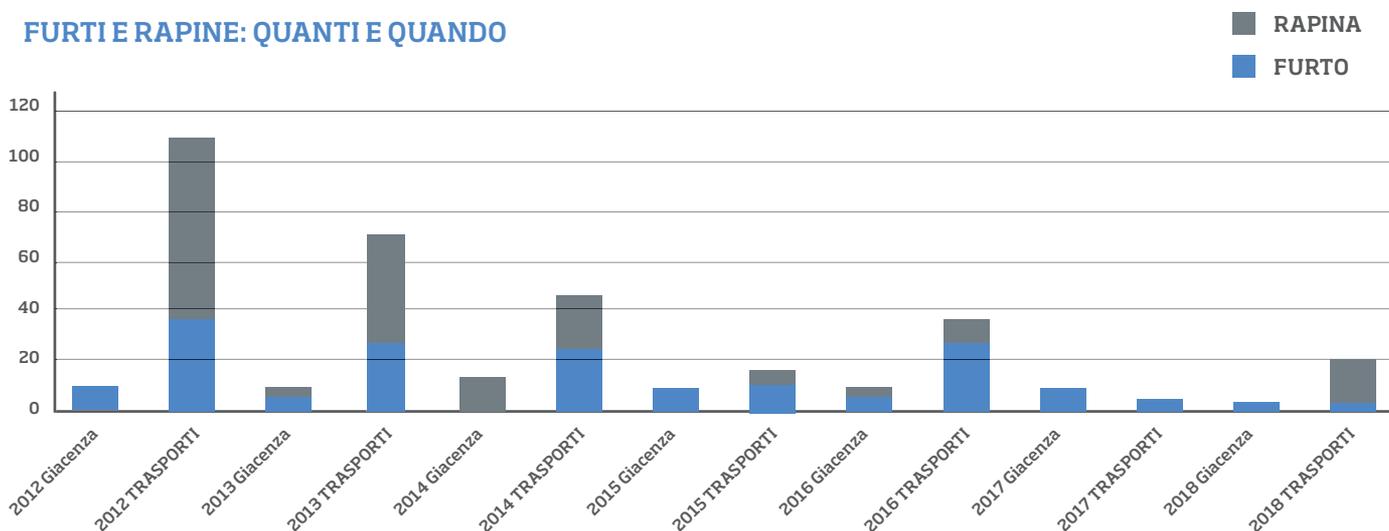
La frontiera che il settore sta esplorando si chiama appunto home delivery, ovvero la consegna a casa dei farmaci che andrebbero somministrati in ospedale, senza che il cliente/paziente debba muoversi dalla propria abitazione, ma sotto il controllo dei sanitari. In questo caso la catena distributiva si allunga di un passaggio – quello verso l'ospedale o la Asl che autorizza il trattamento – e nello stesso tempo si eleva il grado di specializzazione richiesto al vettore che effettua la consegna che ha il compito di rispettare alla lettera le indicazioni e consegnare integro il prodotto al paziente. «Stiamo testando l'home delivery – ha affermato **Sabrina Boccafoli**, customer service manager Sanofi Genzyme – per alcuni farmaci ospedalieri. Questa distribuzione consente di venire incontro alle esigenze dei pazienti e delle loro famiglie, di rendere la loro

vita quotidiana più tranquilla, ma abbiamo bisogno di una distribuzione di altissima qualità».

Infine, l'e-commerce. Anche se qui parliamo di un altro tipo di prodotti, quelli da banco (integratori, dietetici e cosmetici), in quanto in Italia è ancora vietato lo shopping online di farmaci vendibili senza prescrizione medica. Nel 2018 il valore delle vendite online in farmacia è stato di circa 154,5 milioni di euro, con una crescita di oltre il 60% sui 96 milioni del 2017. Secondo le previsioni, il mercato italiano crescerà a tripla cifra arrivando nel 2020 a 315 milioni di euro.

Se queste stime saranno confermate, l'Italia diventerà il terzo mercato europeo nel 2020, dopo Germania e Francia. Attualmente in Italia sono 804 le farmacie e parafarmacie autorizzate dal ministero della Salute a vendere i prodotti su internet. La maggioranza è in Lombardia (114), Piemonte (108) e Campania (118).

FURTI E RAPINE: QUANTI E QUANDO



Pharmahub Italy, aprile 2019





7.3.

Il modello vincente di VIM

Una flotta di 150 camioncini che ogni giorno effettuano circa 9.000 consegne in 4.300 farmacie dislocate in 54 province italiane. È l'istantanea che ritrae la VIM di Matera, fondata nel 1962 da **Pietro Motta**, titolare di una farmacia nel centro storico della città. Oggi – in mano al figlio Michele – è una delle realtà più promettenti in Italia nella distribuzione all'ingrosso di medicinali. Questo settore, anello di congiunzione tra case farmaceutiche e vendita al dettaglio, ha subito profonde trasformazioni negli ultimi anni, tanto che da 150 gli operatori oggi presenti sul mercato sono circa una cinquantina. «I margini si sono molto ridotti», spiega **Pino Rondinone**, responsabile della logistica trasporti in VIM. «Un'azienda come la nostra viaggia con un utile del 5% lordo che però si assottiglia grazie all'incremento dei costi di personale, padroncini e magazzino. In questi anni molte aziende hanno chiuso perché non più remunerative. Noi abbiamo fatto acquisizioni per rimanere sul mercato». Infatti la VIM oggi è operativa in 10 sedi: Matera, Mangone (CS), Lecce, Foggia, Salerno, Roma, Recanati (MC), Siena, Milano e Torino, conta un fatturato di oltre 500 milioni, 400 dipendenti e 200 collaboratori. «Le consegne», continua Rondinone, «sono effettuate dai padroncini, autisti autonomi con veicolo proprio, che lavorano per noi. Di solito ogni padroncino copre una zona in esclusiva, anche perché spesso si tratta di Comuni lontani, difficili da raggiungere». Insomma, la distribuzione capillare sul territorio ha le sue complessità, in particolare in un mo-

mento in cui lo stock in magazzino viene ridotto all'osso e i tempi di consegna diventano fondamentali per garantire qualità al servizio. «Le farmacie», chiarisce Rondinone, «vogliono i farmaci sempre più rapidamente in un orario di consegna prestabilito. Così il giro dei padroncini diventa difficile. Abbiamo attivato strategie per facilitare l'organizzazione, adottando un sistema che contempla un servizio navetta e successivo interscambio con i singoli corrieri con l'obiettivo di essere in farmacia all'apertura mattutina e pomeridiana». Un'altra criticità riguarda il cosiddetto reso non commerciale, ovvero i farmaci scaduti che per legge non possono viaggiare con un carico di prodotti destinati alla vendita. «Noi siamo organizzati con automezzi muniti delle autorizzazioni allo svolgimento di tale servizio», continua il responsabile logistica della VIM, «che fanno il giro di molte farmacie nello stesso giorno per ottimizzare i percorsi e limitare i costi». Anche la tecnologia è arrivata in soccorso, ma spesso non accompagna il farmaco fuori dal magazzino. «Il nostro sistema interno», conclude, «è tutto digitalizzato e il magazzino gestito con sistemi di picking automatico attraverso la radiofrequenza, ma occorre che anche i padroncini adottino il sistema: se non lo implementano non possiamo trasmettere le comunicazioni». E a quel punto l'ultimo miglio nel viaggio del farmaco spesso rimane isolato: è qui che, oltre al veicolo coibentato, servirebbe quel salto tecnologico invocato dalla committenza.

L'ESPERTO.

BARBARA MICHINI (STUDIO ZUNARELLI)

« ARRIVA LA SERIALIZZAZIONE »

La serializzazione per i farmaci arriverà in Italia nel 2025, ma la supply chain è già attiva per recepire le indicazioni europee, mentre l'Italia ancora aspetta il recepimento delle linee guida (GDP) per la buona distribuzione che dovrebbero alzare l'asticella colmando lacune che ancora si intravedono lungo il viaggio dei farmaci. «L'obiettivo finale», spiega l'avvocato **Barbara Michini**, senior partner dello Studio Zunarelli, «è quello di introdurre una cultura della qualità lungo tutta la filiera, dalla produzione alla distribuzione, fino al paziente».

Quali sono le disposizioni normative più importanti nel mondo farmaceutico che riguardano il trasporto?

Il mondo del farmaco è caratterizzato da fonti di diritto comunitario e nazionale: le prime costituiscono, per lo più, le linee guida delle seconde. In particolare, la direttiva n. 2001/83/CE è un vero e proprio codice comunitario in materia di medicinali e disciplina i requisiti minimi per la distribuzione, con la finalità di tutelare la sanità pubblica, eliminare gli ostacoli agli scambi nell'Unione e consentire il controllo su tutta la catena di distribuzione. La fase post produttiva è, inoltre, disciplinata dalle Good Distribution Practice (GDP), «Buone Norme di Distribuzione», che descrivono gli standard minimi che un distributore all'ingrosso deve rispettare per garantire la qualità e l'integrità dei medicinali lungo tutta la catena della supply chain. L'ultimo aggiornamento, va-





rato nel 2013, prende in considerazione le innovazioni per un appropriato stoccaggio e una corretta distribuzione. Il distributore dovrebbe inoltre istituire un sistema di tracciabilità per consentire la ricerca di prodotti difettosi e un'efficace procedura di richiamo. Ma l'Italia è ancora in attesa del formale recepimento delle GDP del 2013.

Qual è, dunque, la normativa di riferimento nel nostro ordinamento?

È contenuta nel decreto legislativo 219/2006 che prevede specifiche norme in ordine all'immissione in commercio dei medicinali, al regime autorizzatorio e all'importazione. Vanno citati anche il DM 6 luglio 1999, contenente le linee guida in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali contenute nella direttiva 92/25/CEE e la circolare n.2/2000, dove è chiarito che il trasporto dei farmaci termosensibili debba essere effettuato con attrezzature specifiche e idonee, sancendo che tutti gli operatori, trasportatori compresi, siano tenuti al rispetto rigoroso delle condizioni di conservazione del farmaco, così come riportate in etichetta

Per contrastare i rischi di contraffazione, l'Unione europea ha emesso un Regolamento in materia di tracciabilità farmaceutica. Ma all'Italia è stata concessa una proroga fino a 2025. Come mai?

In quanto l'Italia era dotata di un sistema preesistente: il cosiddetto bollino autoadesivo. La normativa comunitaria obbliga, invece, le aziende a dotarsi di sistemi di tracking sui prodotti, per limitare al minimo il rischio di falsificazione e archiviare le informazioni legate al processo di produzione e distribuzione. Mediante questo sistema di serializzazione e tracciabilità elettronica, un medicinale lascia tracce lungo tutto il suo percorso dal produttore al paziente finale.

Sono previste sanzioni e di quale entità in caso infrazioni nel trasporto e nella distribuzione del farmaco?

Le principali sanzioni sono previste al titolo XI del decreto legislativo n. 219 del 24 aprile 2006, che stabilisce le conseguenze civili, penali e amministrative in caso di violazioni della normativa. Queste vanno

dalla revoca dell'autorizzazione da parte dell'Aifa, al ritiro e sequestro del medicinale contraffatto, alla chiusura parziale o totale dello stabilimento del produttore, alla sospensione o revoca dell'autorizzazione alla produzione. In particolare, l'art. 147 contempla le sanzioni penali e l'art. 148 le sanzioni amministrative. A tutela del regime autorizzatorio è, per esempio, previsto che "il titolare o il legale rappresentante dell'impresa che inizia l'attività di distribuzione all'ingrosso di medicinali senza munirsi dell'autorizzazione di cui all'articolo 100, ovvero la prosegue malgrado la revoca o la sospensione dell'autorizzazione stessa, è punito con l'arresto da sei mesi ad un anno e con l'ammenda da diecimila euro a centomila euro".

Quali misure deve mettere in atto l'impresa di trasporto che opera nella supply chain del farmaco?

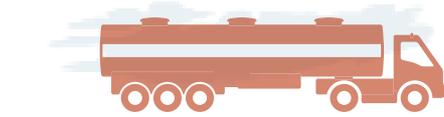
Le aziende sono chiamate ad adeguarsi a elevati standard di professionalità, mediante la formazione del personale e l'idoneità - anche tecnologica - dei mezzi, dei locali di stoccaggio e delle attrezzature. L'innovazione è un elemento importante, ma il vero nodo è l'approccio culturale di tutti gli attori della filiera, ivi inclusa la committenza che, mediante l'introduzione dell'analisi di rischio, deve dialogare in modo proficuo e collaborativo con il mondo della logistica. Basti pensare all'importanza della catena del freddo per i medicinali termosensibili, alla rilevanza dei processi logistici nella tracciatura dei flussi distributivi, al rischio di furti in relazione alla farmacovigilanza e al controllo anti contraffazione. In tale prospettiva, ritengo illuminante quanto disposto dal legislatore europeo nella direttiva anticontraffazione (62/2011/UE), nel quale si legge che occorre «fare della qualità un obiettivo culturale condiviso dall'intera filiera, che scoraggi le pratiche illegali e l'ingresso nella filiera di farmaci falsificati». L'innovazione è un elemento importante, ma il vero nodo è l'approccio culturale di tutti gli attori della filiera, ivi inclusa la committenza che, mediante l'introduzione dell'analisi di rischio, deve dialogare in modo proficuo e collaborativo con il mondo della logistica.



IL SETTORE

250

sono le aziende che in Italia operano nel trasporto in ADR impiegando circa 10.000 addetti.
(Stime degli operatori)



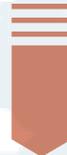
6,7%

è la quota delle merci sulle strade italiane classificata come pericolosa che viaggia in regime di ADR.
(Rapporto SET 2018-Federchimica)



-30%

è il calo registrato nel trasporto delle merci pericolose in Italia tra il 2010 e il 2017: si è passati da 11.342 a 7.918 milioni di t/km. Un leggero rialzo si nota nell'ultimo anno con un incremento del 19,3% rispetto al 2016.
(Eurostat)



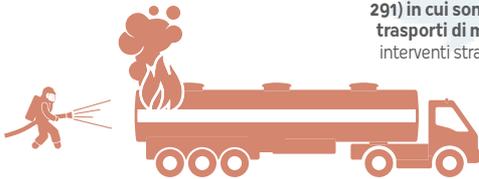
-42%

è il calo registrato in Italia nel trasporto di coke e prodotti petroliferi raffinati tra il 2010 e il 2017. Si è passati da 6.993 a 4.048 t/km, anche se le proiezioni per il 2018 determinano un aumento di oltre il 10%.
(Eurostat)



0,68%

è la percentuale degli incidenti (pari a 291) in cui sono stati coinvolti nel 2017 i trasporti di merci pericolose sui 42.244 interventi stradali in cui sono intervenuti i Vigili del Fuoco.
(Rapporto SET 2018-Federchimica)



40%

è la percentuale di incidenti stradali di veicoli del settore causati da collisioni con altri mezzi, perdita di carico e ribaltamento.
(Rapporto SET 2018-Federchimica)

COSTI E TARIFFE

14%

è l'aumento che avrebbero dovuto subire le tariffe per il trasporto di merci pericolose dal 2006 a oggi stando agli indici Istat di agosto 2019.
(Istat)



10 mio

circa è il massimale assicurativo Rc auto richiesto per legge alle aziende del settore.
(Settore assicurativo Federservice)

50 mio

è un massimale assicurativo ritenuto adeguato dalla maggior parte dei tender internazionali. In media si spendono circa 5.500 euro l'anno per una polizza assicurativa.
(Stima delle aziende)



62%

è la quota di costi riconducibili al personale e al carburante.
(Stima delle aziende)

IL PANORAMA EUROPEO

+4%

è l'incremento del trasporto su strada delle merci pericolose in Europa dal 2010 al 2017 (passando da 79.017 a 82.203 milioni di t/km).
(Eurostat)

+33%

è l'incremento segnato dalla Francia nel trasporto delle merci pericolose su strada tra il 2010 e il 2017 (da 7.755 a 9.737 t/km). L'Italia è l'unico paese dell'Europa occidentale a perdere grandi quantità: la Spagna segna un +9%, il Belgio triplica le movimentazioni, la Germania registra un +0,6%, mentre la Gran Bretagna incassa un -12,7%.
(Eurostat)



+81,8%

è la crescita fatta registrare dalla Romania nel settore delle merci pericolose su strada dal 2010 al 2017 (in volumi assoluti da 1.369 a 2.490 t/km), anche se la Polonia, nello stesso lasso di tempo, grazie a un incremento del 49,4%, da 5.880 a 8.785 t/km, ha superato i volumi dell'Italia occupando il 4° posto nella classifica europea (dopo Germania, Spagna e Francia).
(Eurostat)



IL MERCATO DEI PRODOTTI PETROLIFERI

-24%

è il calo dei consumi di prodotti petroliferi negli ultimi 10 anni dal 2008 al 2018.
(Annual report 2019 - Unione petrolifera)

-34,8%

è il decremento della domanda interna di prodotti petroliferi negli ultimi 10 anni, anche se si nota una leggera ripresa a partire dal 2015.
(Annual report 2019 - Unione petrolifera)

30%

è la percentuale di greggio che giunge in Italia dal Medioriente (Arabia Saudita, Iran e Iraq), il resto arriva principalmente da Russia e Azerbaijan e Nord Africa.

(Annual report 2019 - Unione petrolifera)

21.000

sono i distributori attualmente presenti sul territorio italiano. Quasi il doppio rispetto agli 11mila di Francia, Spagna e Regno Unito. Lombardia, Lazio e Sicilia sono le regioni con il maggiore numero di rivendite di carburanti.

(Annual report 2019 - Unione petrolifera)

IL MERCATO DEI PRODOTTI CHIMICI

3.673

sono le industrie chimiche presenti sul territorio italiano, quasi la metà ha sede nel Nord Ovest.

(Federchimica)

-0,9%

è il leggero calo della domanda interna registrato negli ultimi 10 anni per i prodotti chimici.

(Federchimica)

+1,6%

è l'incremento della produzione dei prodotti chimici in Italia negli ultimi 10 anni (dal 2008 al 2018) in termini di valore, passando da 54,8 ai 55,7 miliardi di euro.

(Federchimica)

+39,6%

è l'aumento delle esportazioni in termini di valore tra 2008 e 2018 (da 22,2 a 31 miliardi di euro).

(Federchimica)

+22%

è l'incremento delle importazioni in termini di valore tra 2008 e 2018 (da 32,2 a 39,3 miliardi di euro).

(Federchimica)

27.890

sono i veicoli in circolazione in Italia per il trasporto in ADR, di cui 12.080 motrici-cisterna e 15.810 rimorchi e semirimorchi. Il 31% dei rimorchi e il 40% delle motrici ha fino a 25 anni di anzianità.

(ACI 2018)

IL PARCO MEZZI

13.161

sono i mezzi in circolazione in Italia per il trasporto carburanti e GPL (47% dei mezzi in ADR), di cui 7.873 motrici-cisterna e 5.288 rimorchi e semirimorchi. Il 51% dei rimorchi e il 46% delle motrici ha fino a 25 anni di anzianità.

(Eurostat)

4,2%

è la quota del parco circolante dotato dei più avanzati sistemi di sicurezza obbligatori da novembre 2015.

In particolare l'AEBS (dispositivo avanzato di frenata di emergenza) e LDW (sistema di avviso di deviazione dalla corsia).

(Unirae)

Le merci pericolose

in Europa parlano sempre più rumeno e polacco. Il mercato italiano, in particolare dei prodotti petroliferi, si restringe inesorabilmente, un po' per il calo nei consumi interni, molto per l'ingresso di vettori stranieri (o esterovestiti) che sottraggono le commesse. Dai dati Eurostat sembrerebbe che l'Italia sia il paese dell'Europa occidentale che ha più subito l'espansione di Romania e Polonia. Questi due paesi dal 2010 al 2017 hanno visto incrementare i volumi rispettivamente dell'81,8% (passando da 1.369 a 2.490 t/km) e del 49,4% (passando da 5.880 a 8.785 t/km). La Polonia in 7 anni ha superato i volumi dell'Italia occupando il 4° posto nella classifica europea (dopo Germania, Spagna e Francia). Anche considerando la crescita della domanda interna a questi paesi in espansione, un tale incremento di volumi si giustifica solo supponendo l'erosione di committenza su mercati altrui. Ed è l'Italia a rimetterci di più. Negli stessi anni (2010-2017) il trasporto in ADR nel nostro paese è diminuito del 30%: si è passati da 11.342 a 7.918 milioni di t/km, anche grazie a un leggero rialzo registrato nel 2017 (+19,3%) rispetto al 2016. A soffrire di più sono i prodotti petroliferi, chiamati a digerire una contrazione del 42%. Questo scenario appare (se possibile) più desolante se confrontato a quello di alcuni paesi dell'Europa occidentale. La Francia tra 2010 e 2017 porta a casa un incremento del 33% (da 7.755 a 9.737 t/km), la Spagna segna un +9%, il Belgio triplica le quantità, la Germania registra un +0,6%, solo la Gran Bretagna incassa un -12,7%.

In più il settore deve fare i conti con una vera e propria emergenza: la mancanza di autisti professionisti. Se è vero che il problema sta investendo tutto l'autotrasporto (compreso quello dell'Est), per

l'ADR le cose si complicano: si tratta infatti di figure professionali altamente specializzate con patentino da rinnovare ogni 5 anni e formazione continua obbligatoria. Il rischio di lasciare le autobotti nei piazzali, già molto concreto, viene aggravato dallo shock degli ultimi incidenti mortali (tra cui quello sulla tangenziale di Bologna nell'estate 2018 con l'esplosione di una cisterna di GPL, il crollo di un ponte, due vittime, i feriti e più di 600 domande di risarcimento) che ricorda come in questo settore non sono concesse deroghe, né da parte dei vettori, né dalla committenza, al rispetto delle norme sulla sicurezza, impossibile da garantire con autisti privi di adeguata formazione.

La categoria – circa 250 aziende che impiegano più o meno 10mila addetti – che la committenza vorrebbe sempre più accorpata e digitalizzata, sembra arrancare, compressa tra i necessari investimenti per garantire la sicurezza e i margini in caduta libera. I vettori chiedono la condivisione del rischio, il riconoscimento anche economico degli investimenti per la sicurezza e l'applicazione concreta della corresponsabilità nei trasporti che, seppure sancita per legge, sembrerebbe essere stata disattesa in questi anni di crisi economica, in cui la compagine dei produttori di carburanti e di prodotti chimici ha vissuto pesanti stravolgimenti, con gruppi importanti smembrati o acquistati da marchi stranieri. In una parola sola, chiedono maggiore vicinanza da parte della committenza. «Ogni volta che si verifica un grave incidente ci vengono ribadite le conseguenze che possono derivare da uno dei nostri trasporti», spiega **Natalino Mori**, presidente di Transadriatico, un consorzio che raggruppa una trentina di aziende attive nel trasporto dei carburanti. «Noi chiediamo maggiore condivisione in materia di sicurezza, chiediamo che la



IL VETTORE.

CLAUDIO VILLA (CONAP)

**« INVESTIMENTI,
FORMAZIONE, TECNOLOGIA »**

Molti investimenti in nome della sicurezza, qualche escamotage tecnologico per far quadrare i conti e attenzione al personale e alla formazione. Pare essere questa la formula di «sopravvivenza» del Conap, consorzio nato negli anni Sessanta per il trasporto di prodotti chimici e petroliferi, e più in generale di tante aziende attive nel campo delle merci pericolose. «Negli anni abbiamo prediletto la certificazione e la formazione», racconta il presidente **Claudio Villa**, «e per contrastare l'assottigliamento dei margini abbiamo fatto ricorso alla tecnologia». La stessa tecnologia però a volte, in caso delle distrazioni per gli smartphone – rischia di diventare un nemico per la sicurezza: «Lancio una proposta», dice Villa, «in cabina niente telefono».

Secondo gli ultimi dati, il trasporto dei prodotti petroliferi sarebbe in calo, mentre i prodotti chimici vedrebbero una leggerissima ripresa. Ricontra tale andamento anche nella sua realtà?

Per il momento non stiamo riscontrando questa dinamica. Il calo delle vendite di carburanti ci viene riferito dalla nostra committenza, ma non incide se non marginalmente sui nostri volumi. Mentre, devo ammettere, che il settore chimico sta risentendo di un calo maggiore, pari al 10-15% del fatturato rispetto all'anno precedente.

Quali sono i maggiori investimenti che il trasporto di merci pericolose richiede?

In primis, le assicurazioni. In Conap facciamo principalmente trasporto di sostanze chimiche e di prodotti petroliferi e da anni abbiamo portato i massimali a 50 milioni di euro. Un aspetto non secondario in molti incidenti gravi, come quello successo a Bologna nel 2018, è che l'azienda di trasporto sia ben assicurata. Questo consente risarcimenti veloci sia verso i privati che verso il pubblico. D'altra parte la maggior parte della committenza oggi richiede coperture assicurative globali, necessarie per partecipare ai tender. Nel nostro settore abbiamo a che fare con multinazionali che richiedono standard elevati con un'attenzione maniacale per la sicurezza. Anche la certificazione è ormai un elemento irrinunciabile per chi fa trasporti di merci pericolose insieme alla formazione del personale. Ma altri investimenti resi necessari in questi anni sono stati finalizzati a ridurre l'impatto ambientale della nostra attività e quindi a diminuire le emissioni di CO₂, a rinnovare la flotta con motorizzazioni meno inquinanti, a incentivare la multimodalità, tutti prerequisiti indispensabile per collaborare con le major petrolchimiche.

Questi investimenti sono stati riconosciuti dal mercato e compensati dalle tariffe?

In linea di massima no, se per compensazione si intendono gli aumenti tariffari. Ma è anche vero che la committenza sceglie il vettore in base a una serie di standard che, come dicevo prima, per il trasporto di merci pericolose sono ormai irrinunciabili. La maggior parte dei nostri clienti sono multinazionali e il 20% dei trasporti nel nostro settore sono internazionali. Sono pochi, solo chi rimane in ambito regionale o provinciale, quelli che possono permettersi di non investire in sicurezza, formazione e tecnologia.



In questo modo però il rischio è che i margini delle aziende di autotrasporto si assottiglino...

Ci si deve inventare l'inventabile per rimanere a galla. Le faccio un esempio. Da tempo in Conap abbiamo installato a bordo dei mezzi delle telecamere che registrano l'andamento del trasporto e in caso di incidente sono utilissime per ricostruirne le dinamiche in modo oggettivo. Tramite questa soluzione abbiamo tagliato il costo dei premi assicurativi del 5%. Allo stesso modo abbiamo messo in campo una serie di strategie per ridurre la percorrenza a vuoto. Poi, però, bisogna fare pure i conti con gli aumenti di altri costi incompressibili. I pedaggi autostradali, per esempio, sono quasi raddoppiati rispetto a 10 anni fa.

Come influisce sul settore il costo del personale?

Si fa sentire perché i nostri autisti sono professionisti con certificazioni per l'ADR. Ma la criticità qui è un'altra: noi non riusciamo a trovare abbastanza personale specializzato. Ci stiamo rivolgendo ad autisti provenienti dal Nord Africa che formiamo anche con l'ausilio di Federtrasporti.

Le nuove tecnologie sui mezzi sono importanti per la sicurezza?

Il problema dei veicoli obsoleti è quello di essere sprovvisti di tecnologia, anche se sempre di più riscontriamo come la distrazione sia alla base della maggior parte degli incidenti. Io mi sento di fare una proposta provocatoria. Vorrei che nella cabina del camion ci fosse una sorta di schermatura che impedisse la connessione dati mobile e quindi le funzioni di messaggistica su smartphone e tablet. In questo modo toglieremmo un importante strumento di distrazione dalle mani degli autisti.

Solo un'obiezione. Come risolverebbe il problema della comunicazione tra autista e azienda che ormai avviene quasi esclusivamente tramite smartphone?

Le aziende costruttrici dei mezzi dovrebbero integrare di fabbrica un sistema di comunicazione in viva voce e con messaggistica fruibile solo con comandi vocali. Si tratta di sistemi esistenti, non è fantascienza. Ciò fornirebbe gli strumenti essenziali al lavoro senza compromettere la sicurezza.



committenza controlli il vettore come previsto dalla legge e si accerti dei passaggi successivi di subvezione. Chiediamo la possibilità di reintrodurre i costi minimi a garanzia della sicurezza».

La corresponsabilità di filiera, introdotta dalla legge 32/2005, e la filiera «accorciata» con l'introduzione di un unico possibile passaggio di subvezione (legge di Stabilità 2015) hanno imposto ai committenti di controllare direttamente i vettori, anche perché in caso di violazioni o di incidenti rischiano di essere chiamati direttamente in causa se si accerta la mancanza di una loro verifica o se il rapporto con il fornitore si basa su un contratto non scritto. «Alcuni chiedono riscontri sulle buste paga», continua Mori, «o sul tachigrafo degli autisti, ma non tutti lo fanno. Al contrario, sappiamo che nel settore ci sono viaggi che subiscono anche 3 o 4 passaggi di subvezione». Segno che, pure in un comparto come questo, caratterizzato dalla pericolosità dei carichi, si fanno strada molti di quegli escamotage che hanno permesso di rimanere a galla a chi chiude più di un occhio al rispetto della legalità e assottigliano in modo inesorabile i

margini di chi agisce sempre nel rispetto delle regole.

Tutto questo accade anche perché gli investimenti finalizzati a garantire la sicurezza sono stati lasciati quasi esclusivamente sulle spalle dei vettori e non riconosciuti dall'aumento delle tariffe. Lo dicono i numeri: dal 2006 (anno di abolizione delle tariffe a forcella) fino a oggi, stando agli indici Istat, le tariffe per i servizi di trasporto sarebbero dovute crescere del 14%. Ma così non è stato e di conseguenza anche il parco mezzi è rimasto in gran parte obsoleto: circa il 50% dei mezzi ADR in circolazione hanno un'età che arriva a 25 anni, con tecnologie lontane da quelle imposte dell'Unione europea sui nuovi immatricolati a partire da novembre 2015. Perché il dubbio ce l'hanno tutti: se il veicolo protagonista dell'incidente di Bologna fosse stato equipaggiato con la frenata automatica di emergenza (AEBS) sarebbe riuscito a evitarlo? Per poter dare una risposta affermativa sarebbe necessario che l'intero parco veicolare fosse dotato di questi sistemi e invece attualmente sono in questa condizione solo il 4,2% dei mezzi.

L'ANZIANITÀ DEL PARCO MEZZI PER IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

Rimorchi Semirimorchi	Motrici-botte
31% ha un'anzianità fino a 25 anni	40% ha un'anzianità fino a 25 anni
16% ha da 20 a 17 anni	16% ha da 20 a 17 anni
15% ha da 16 a 13 anni	15% ha da 16 a 13 anni
15% ha da 12 a 9 anni	14% ha da 12 a 9 anni
10% ha da 8 a 4 anni	8% ha da 8 a 4 anni
13% da 1 a 4 anni	7% da 1 a 4 anni

L'ANZIANITÀ DEL PARCO MEZZI PER IL TRASPORTO DI CARBURANTE O DI GPL

Rimorchi Semirimorchi	Motrici-botte
51% ha un'anzianità fino a 25 anni	46% ha un'anzianità fino a 25 anni
14% ha da 20 a 17 anni	15% ha da 20 a 17 anni
9% ha da 16 a 13 anni	13% ha da 16 a 13 anni
10% ha da 12 a 9 anni	12% ha da 12 a 9 anni
7% ha da 8 a 4 anni	7% ha da 8 a 4 anni
9% da 1 a 4 anni	7% da 1 a 4 anni

IL DISTRIBUTORE.

ENZO SOLARO (FEDIT)

« ALLEIAMOCI CON I COMMITTENTI »

Una mano tesa verso la committenza nello sforzo comune di elevare la sicurezza del trasporto di merci pericolose. «Uno sforzo che non può essere solo dei vettori», spiega Enzo Solaro, segretario della Fedit, una delle associazioni più impegnate nel chiedere una maggiore collaborazione di filiera.

Avete chiesto più condivisione lungo tutta la filiera del trasporto delle merci pericolose. Perché?

La sicurezza del trasporto delle merci pericolose non può essere un compito esclusivo delle aziende di autotrasporto, ma serve l'impegno collaborativo e responsabile di tutta la filiera. Si tratta di un'attività che richiede requisiti di elevata professionalità, solidità patrimoniale e finanziaria, severi standard di sicurezza, portata dimensionale, adeguate coperture assicurative per rispondere alle esigenze del cliente e del consumatore. Elementi troppo spesso trascurati dalla committenza con conseguenze irreparabili in un contesto normativo che definisce puntuali responsabilità soggettive per tutti i componenti della filiera, con particolare riferimento alle violazioni delle disposizioni poste a tutela della circolazione stradale e della sicurezza sociale.

La legge già lo dice. Perché sentite il bisogno di ribadirlo?

La pericolosità dei prodotti richiede alle imprese di autotrasporto di garantire elevati standard di sicurezza e qualità attraverso notevoli investimenti in veicoli tecnologicamente avanzati e dotati di dispositivi innovativi in grado di aumentare la sicurezza passiva e ridurre l'impatto ambientale, personale qualificato, adeguate coperture assicurative, nonché una complessa organizzazione aziendale. Elementi che, nell'insieme, contribuiscono all'aumento dei costi, troppo spesso sottovalutati da molti committenti, i quali inseguono ancora unicamente il prezzo più basso: una tendenza che deve essere invertita. Se noi tutti possiamo avere la certezza di fare benzina al distributore, prendere un aereo, scaldare la seconda casa e altro, lo dobbiamo a organizzazioni di uomini e mezzi che tutti i giorni, sabati, domeniche, festività comprese, assicurano puntualmente questo servizio.

Certo, però i dati dicono che il parco circolante è ancora molto obsoleto...

Intanto dobbiamo chiarire quanti di questi mezzi operano in regime di conto proprio e quanti in conto terzi. Sappiamo che questi comparti si differenziano per l'entità degli investimenti, poi c'è da dire che l'assottigliamento dei margini in questi anni ha reso difficile l'ammodernamento del parco mezzi.

L'assottigliamento dei margini è comune anche ad altri settori dell'autotrasporto. Perché per l'ADR è diverso?

La situazione è complessa perché qui abbiamo a che fare con prodotti molto pericolosi e con un rischio elevatissimo. Proprio per questo fino al 2006 nel trasporto di prodotti petroliferi e chimici c'erano i prezzi concordati tra committente e vettore, poi con la liberalizzazione è stata introdotta la possibilità di fare accordi volontari, di fatto mai attuati



in 12 anni, durante i quali abbiamo assistito a una contrattazione che definirei selvaggia. Abbiamo calcolato che, stando alla sola variazione degli indici Istat dal dicembre 2006 ad oggi, le tariffe sarebbero dovute salire del 14%, ma purtroppo non è successo e la marginalità si è molto assottigliata. Nonostante questo, le aziende hanno continuato a fare gli investimenti necessari per mantenere standard elevati, mettendo a rischio la propria sopravvivenza. Se la committenza non si rende conto di questo, il rischio è quello di spingere fuori dal mercato proprio le aziende che lavorano in sicurezza, con conseguenze pesanti per tutti.

Quali sono le condizioni dei conducenti di questo particolare settore?

È in atto una vera e propria emergenza nella difficoltà di reclutamento degli autisti, comune a diversi paesi europei. Questo mestiere infatti viene ritenuto poco attrattivo dalle nuove generazioni per ragioni di carattere retributivo, impegno orario e responsabilità.

Solo il 4,2% del parco circolante è dotato delle nuove tecnologie di frenata assistita e anti-sbandamento. Un ricambio veloce e agevolato potrebbe essere una soluzione accettabile?

Questi dispositivi innalzano molto la sicurezza dei trasporti, ma purtroppo non possono essere montati su camion già in circolazione. Quindi bisognerebbe prevedere un ricambio completo del parco che in questo momento le aziende non possono sostenere se non in presenza di aiuti pubblici.

E dalla committenza cosa vi aspettate concretamente?

I vettori auspicano da tempo che i committenti aprano, anche in caso di gare di appalto, un confronto sano e aperto con i trasportatori per condividere il valore dei costi di esercizio sostenuti. Inoltre, occorrerebbe avviare una riflessione comune sulla necessità di realizzare efficientamenti su tutta la filiera.

«L'industria chimica

è disposta a mettersi in gioco per quanto riguarda la formazione specialistica necessaria per lavorare come conducenti nel nostro settore». Risponde così Federchimica, con una proposta costruttiva, all'emergenza della mancanza di autisti, che nel settore ADR si sta trasformando in un vero e proprio motivo di stallo. **Gaetano Conti**, presidente del Comitato Logistica di Federchimica, ha ben presente quali siano gli step necessari per intervenire sul problema. «Anche in Italia, così come in Europa e nel resto del mondo, si registra la penuria di autisti qualificati. Per ovviare alla carenza bisogna cercare di rendere la professione di conducente più attrattiva, per esempio attraverso campagne di informazione sui social e mass media, oltre che cercare di migliorare le condizioni di lavoro dell'autista. Si potrebbero prevedere aree di sosta attrezzate e confortevoli sulle principali arterie nazionali e presso i nostri stabilimenti, facendoci carico – propone – delle conseguenze del tempo speso dai trasportatori durante l'attesa alle operazioni di carico e scarico. Inoltre, per migliorare la qualificazione degli autisti, che ovviamente sta peggiorando dovendo sopperire alla carenza, bisognerebbe invece pensare a scuole professionali dedicate a quei giovani intenzionati ad avvicinarsi al mondo dell'autotrasporto, con formazione teorica e pratica sul campo, per poterli indirizzare al conseguimento delle patenti di guida e dei certificati di formazione professionali. L'industria chimica, poi, è disposta a mettersi



in gioco per quanto riguarda la formazione specialistica necessaria per lavorare come conducenti nel nostro settore».

Anche Federchimica vede di buon occhio l'aggregazione delle aziende per avere controparti più strutturate. «È sempre più complesso, nella selezione dei fornitori logistici, ricevere offerte per i tender in linea con le nostre attese, che sappiamo essere alte e in crescita», spiega Conti. «La dimensione media delle imprese di autotrasporto italiane non aiuta nel processo di accrescimento culturale e di miglioramento della qualità professionale e bisognerebbe





quindi favorire forme di aggregazione organizzata e strutturata». Ma quali sono i requisiti richiesti dall'industria chimica? «Prima di tutto richiediamo che le imprese di autotrasporto siano certificate per qualità, sicurezza e ambiente», elenca il presidente del Comitato Logistica. «Esistono poi schemi settoriali specifici come l'SQAS (Safety & Quality Assessment for Sustainability) che è un sistema di valutazione dei fornitori logistici attraverso il quale viene rilasciato un punteggio di conformità a determinati standard. Inoltre, chiediamo che i nostri trasportatori utilizzino solo veicoli a basso impatto ambientale, che si avvalgano di conducenti qualificati, formati sui prodotti che devono movimentare, sui lavori in quota, sui comportamenti in stabilimento presso i siti di carico e scarico. Per

fare questo serve ovviamente un dialogo costruttivo con l'impresa di autotrasporto con cui vogliamo costruire un rapporto consolidato e continuativo. Siamo coscienti che tutto ciò deve sposarsi con un prezzo giusto purché questo rimanga concorrenziale. Non è minore poi la nostra attenzione anche quando il trasporto è gestito dal cliente, attraverso i termini di resa EXW (Ex Works, franco stabilimento, ndr) oppure FCA (franco vettore, ndr), per il concreto rischio che la qualità e la sicurezza siano messe in secondo piano. Per tale ragione la resa EXW è sconsigliata a livello settoriale, mentre l'uso di quella FCA garantisce comunque gli standard richiesti a cui deve sottostare il trasporto. E l'impegno ad assicurarli è una nostra priorità».

8.3.

La polizza assicurativa: come valutare il rischio

In generale in Italia

il rischio è sottovalutato. Lo sanno le compagnie assicurative e lo dimostra un dato su tutti proveniente da un'indagine ANIA: quasi il 90% delle aziende italiane non ha una polizza per il rischio ambientale. Viene da chiedersi come vada nel settore del trasporto su strada delle merci pericolose. Molte aziende che operano in conto terzi per grandi multinazionali hanno coperture che superano i massimali minimi stabiliti per legge (circa 10

milioni euro) raggiungendo anche i 75 milioni. Si tratta in genere di requisiti richiesti dalla committenza nei tender.

Ma come deve essere una buona polizza per il trasporto in ADR? Lo abbiamo chiesto a **Valerio Baldi**, responsabile del settore assicurativo di Federservice, società del Gruppo Federtrasporti con circa 10 mila veicoli assicurati. «Il primo consiglio è di fissare un massimale elevato. Ma questo – puntualizza Baldi – è un consiglio che mi sento di dare a un qualunque veicolo, anche se non trasporta merci pericolose. Perché è evidente che, almeno

rispetto ai rischi legati alla circolazione stradale, un massimale congruo rappresenta una copertura opportuna non soltanto per chi traina una cisterna con GPL, ma anche per chi eventualmente la dovesse tamponare. E che a quel punto sarebbe chiamato a rispondere dei danni provocati per sua colpa. Semmai, qualche livello di rischio più elevato può essere tangibile, per ovvie ragioni, in caso di merci infiammabili».

Ma il problema specifico a cui prestare attenzione non riguarda tanto i danni da circolazione, ma quelli legati al momento del carico e scarico della merce, da tutelare invece tramite le polizze RCT e RCO. «È in questa fase del lavoro – aggiunge Baldi – che c'è bisogno di una garanzia specifica, spesso trascurata dalle imprese. Invece, stabilire un massimale medio-alto anche rispetto a questa copertura è molto utile».

Cosa vuol dire «medio-alto»? «In genere, si parte mediamente da un massimale intorno ai 500mila euro, anche se sappiamo di aziende committenti che arrivano a chiedere una copertura fino a 5 milioni. Io ritengo che il livello corretto sia nel mezzo. Certo, passare da un massimale da un milione a uno di tre costa qualcosa di più, ma non molto». Per esempio? «Innanzitutto, teniamo conto che una polizza di questo tipo incide sul fatturato per un tasso variabile tra il 2 e il 3 per mille. Quindi, facendo i conti, significa che per un'azienda che fattura un milione, una polizza con un massimale da un milione arriva a costare circa 2.000 euro. Se lo si fa salire a tre milioni si spenderà circa sui 2.400 euro, quindi un 15-20% in più».

Un ultimo consiglio va oltre la polizza e tocca alcuni servizi aggiuntivi. Baldi ricorda che i danni derivanti da un incidente occorso a un veicolo che trasporta merci pericolose sono come una goccia di acqua che cade in uno stagno: crea cerchi concentrici. «Lo sversamento di un carico pericoloso – spiega – può crescere in maniera esponenziale man mano che il tempo passa.



Valerio Baldi

Dalla strada cioè può passare al canale di scolo e da lì magari a un fiume e così di seguito. È quindi opportuno, oltre ad avere un massimale elevato, dotarsi di uno strumento con cui frenare o interrompere tali conseguenze, vale a dire stabilire una relazione con un disinquinatore rapido ed efficiente. Perché è chiaro che se il suo intervento inizia in fretta e colpisce nel segno, il danno rimane più contenuto».

Ma questa relazione finisce per trasformarsi in un ulteriore costo? «Attivare un disinquinatore per un'azienda che sversa merci pericolose è un obbligo di legge. Sottoscrivere un abbonamento che velocizzi l'intervento del disinquinatore è un'opportunità che può costare, ma che può anche essere minimizzata o azzerata. Nella nostra realtà, per esempio, capitalizzando i benefici dell'aggregazione di diverse migliaia di camion siamo riusciti ad avere un abbonamento a costo zero. Tutto sta a far capire alla società di pronto intervento che sta garantendosi un lavoro...».



I COMMITTENTI

MARINA BARBANTI (UNIONE PETROLIFERA)

« CHIEDIAMO SICUREZZA E QUALITÀ »

Digitalizzazione e maggiore massa critica. È questo secondo Marina Barbanti, direttore generale di Unione Petrolifera, il futuro che i vettori impegnati nel trasporto di carburanti devono inseguire. E sul patto di filiera dice: «I rapporti contrattuali sono generalmente caratterizzati dalla continuità e ciò dà maggiori garanzie di remuneratività nel tempo per l'azienda di trasporto, favorendo quindi la realizzazione dei necessari investimenti sul parco mezzi».

Quali sono le maggiori criticità riscontrate nella fase di distribuzione dei carburanti?

Oggi uno dei nostri maggiori problemi è quello del diffondersi di fenomeni di illegalità dovuti a cause diverse. Da un lato, l'elevata componente fiscale che grava sui carburanti, dall'altro la crescente polverizzazione della rete di distribuzione e il moltiplicarsi del numero di operatori lungo tutta la filiera. Tutto ciò rende i controlli molto più complessi e dispersivi perché devono essere effettuati su un numero elevatissimo di soggetti, alcuni dei quali molto poco strutturati sul territorio. Per questo è necessario automatizzare i controlli, con una digitalizzazione spinta su tutta la filiera e permettere alle autorità interventi tempestivi ed efficaci. In questi casi la rapidità è tutto.

Ritenete che l'offerta di trasporto in Italia sia adeguata?

L'Italia è caratterizzata da un certo numero di imprese di trasporto, generalmente di grandi dimensioni, oltre a tanti piccoli vettori. Si è riscontrata, invece, almeno nel nostro settore, una riduzione sensibile delle aziende di medie dimensioni, generalmente accorpatesi o consorziate per poter competere sul mercato. A fronte di questo si registra altresì una scarsa disponibilità di autisti. Un problema che riguarda vari settori dell'autotrasporto, ma che diventa critico in quello petrolifero. I maggiori costi per la formazione e il conseguimento della patente ADR scoraggiano le candidature. A riguardo, il Governo potrebbe riflettere sull'opportunità di stimolare la ripresa di questo profilo professionale, anche sotto l'aspetto della formazione. Ci risulta che alcune aziende di autotrasporto abbiano scuole di formazione, ma evidentemente non basta.

Quali sono le caratteristiche più importanti richieste a un'impresa di autotrasporto per il trasporto di prodotti petroliferi? E le dotazioni in termini di sicurezza del trasporto?

I committenti del settore petrolifero sono molto attenti agli aspetti della sicurezza e della qualità. Pertanto, chiedono alle aziende di trasporto tutti i requisiti necessari per garantire la sicurezza delle operazioni. Per esempio, si richiede un parco automezzi moderno, l'adozione di sistemi di sicurezza che vanno anche oltre quanto previsto dalla legge, sistemi di telecontrollo, GPS e sensori per monitorare posizione e operazioni delle autocisterne, sistemi digitali, nonché il rispetto rigoroso della normativa sui tempi di guida. Sul tema della sicurezza come associazione abbiamo lavorato molto. Un esempio è la sottoscrizione, con il Coordinamento delle Informazioni sulla Sicurezza Stradale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (CCISS) di un protocollo d'intesa per promuovere la



sicurezza stradale. Obiettivo finale è quello di tracciare la movimentazione delle merci pericolose sul suolo nazionale in prossimità di eventi critici di viabilità o di traffico, allo scopo di consentire al CCISS di fornire, in caso di incidente che coinvolga il mezzo, informazioni preventive per una più efficace gestione dell'eventuale emergenza che si dovesse verificare. È poi in corso un confronto con le principali associazioni dell'autotrasporto e dei gestori dei punti vendita carburanti per l'adozione di una procedura condivisa di sicurezza per il carico di prodotti petroliferi al deposito e lo scarico al punto vendita.

Le aziende rivendicano profitti in calo e costi per la sicurezza in aumento. Spesso hanno accusato la committenza di non riconoscere questi investimenti. Cosa ne pensate?

I committenti del settore petrolifero valorizzano le aziende di autotrasporto che investono sulla sicurezza, sulla qualità e sull'utilizzo di mezzi moderni. I rapporti contrattuali sono generalmente caratterizzati dalla continuità e ciò dà maggiori garanzie di remuneratività nel tempo per l'azienda di trasporto, favorendo quindi la realizzazione dei necessari investimenti sul parco mezzi.

Sono in crescita le aziende di autotrasporto straniere. Vengono impiegate nel vostro settore?

Non si è registrato particolare interesse. Nel rispetto del libero mercato, i committenti del settore petrolifero tendono a raffrontarsi solo con le aziende di trasporto, italiane o straniere che siano, attente a tutte le normative sulla sicurezza.

LE AZIENDE

100

circa sono le aziende che effettuano trasporti eccezionali, cioè fuori dimensioni o con peso superiore alle 44 tonnellate.

(AITE)



5.000

sono gli addetti del settore dei trasporti eccezionali.

(AITE)

6.000

sono i mezzi impiegati nei trasporti eccezionali.

(AITE)

1 mld/€

è il giro d'affari annuo del settore dei trasporti eccezionali.

(AITE)



LE AUTORIZZAZIONI

150

sono gli enti pubblici e privati che rilasciano le autorizzazioni per trasporti eccezionali.

(AITE)



65

sono le imprese che operano con veicoli eccezionali iscritte all'Associazione nazionale noleggio autogrù (ANNA) e coprono l'80% dei servizi offerti sul mercato. (ANNA)



27

è il numero di permessi necessari per trasportare un carico eccezionale lungo i 280 chilometri tra Legnano e Porto Marghera.

(AITE)



4.500

sono le autogrù (2500) e le piattaforme aeree (2000) delle imprese associate all'Anna.

(ANNA)



LA STRETTA

I CARICHI



335 ton

è il peso del trasformatore trasportato da Modena al porto fluviale di Ostiglia (Mantova) per proseguire via fiume fino a Marghera, diretto in Norvegia.

(Tuvia Italia)





775 ton

è il peso dello scambiatore di calore lungo 42 metri trasportato a Monfalcone per raggiungere il porto cinese di Dalian.

(Tuvia Italia)



2.300 ton

è il peso del trasporto record effettuato nel 2012 per ciascuna delle cinque megaturbine (una commessa da 1,7 miliardi di dollari) trasferite al porto di Marina di Carrara per essere inviate in Australia.

(Nuovo Pignone)



LE INFRASTRUTTURE

30.000

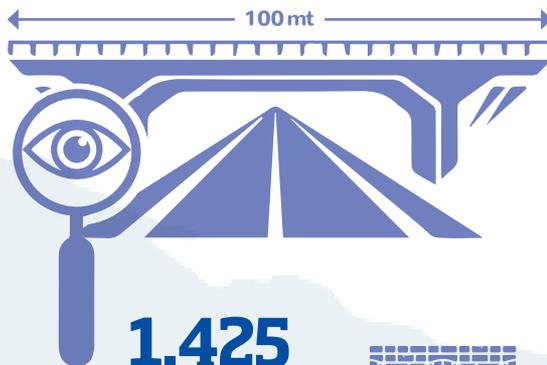
sono i cavalcavia, ponti, viadotti su strade e autostrade italiane, per la maggior parte costruiti tra il 1955 e il 1980.

(Unione province italiane)

1.622

sono i manufatti (ponti, viadotti, gallerie) superiori ai 100 metri sulle autostrade italiane.

(Aiscat)



1.425

sono i ponti senza gestore, poi scesi a 953, dopo una verifica dell'Anas.

(Comunicazione dell'AD di Anas, Gianni Armani al MIT)



25%

è la percentuale dei ponti sulle strade Anas con più di 50 anni. Il 50% ne ha più di 40.

(Anas)



45-180

sono i giorni di attesa per ottenere un'autorizzazione per un carico di oltre 108 tonnellate. Prima dell'ottobre 2016 erano necessari 21-28 giorni.

(AITE)

100%

è l'aumento del numero di richieste di perizie tecniche preventive.

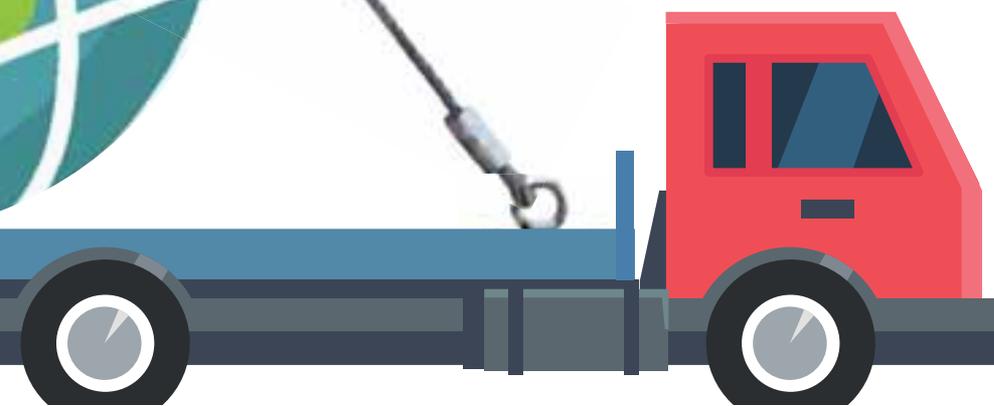
(AITE)



40%

è la percentuale di trasporti eccezionali irregolari (senza autorizzazione o con peso sottostimato).

(Stima ANNA)



L'eccellenza italiana

, a volte, ha dimensioni colossali. Come i due giganteschi argani (138 e 219 tonnellate) costruiti a Roncalceci, in Romagna, e imbarcati a Ravenna per la Corea del Sud; o lo scambiatore di calore (42 metri per 775 tonnellate) partito da Monfalcone e sbarcato in ottobre nel porto cinese di Dalian, o ancora il trasporto record, imbattuto dal 2012, delle cinque mega turbine da 2.300 tonnellate di peso prodotte dalla Nuova Pignone (una commessa da 1,7 miliardi di dollari) e spedite da Massa Carrara all'isola di Barrow in Australia.

Un settore, quello dei grandi manufatti industriali (serbatoi, generatori, turbine, presse, imbarcazioni), che conta in base ai dati Istat 2016, 4.500 imprese, un fatturato di 24,7 miliardi e un'occupazione di 87 mila addetti. Ma che ha una necessità vitale, come le piante hanno bisogno d'acqua, di un altro settore molto più piccolo, ma determinante: quello dei trasporti eccezionali. Se questo centinaio di imprese (6 mila mezzi, 5 mila addetti e un giro d'affari di un miliardo), non vengono messe in condizione di muoversi, quell'importante fatturato raccolto prevalentemente all'estero, rischia di trasferirsi o a imprese straniere o ad aziende italiane che preferiscono produrre in Paesi dove la circolazione dei trasporti fuori peso e fuori sagoma incontra meno difficoltà.

Antonio Catiello, presidente dell'Associazione italiana trasporti eccezionali (AITE) – che raccoglie l'80% delle aziende del settore – lo ha denunciato alle Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali (GIS), tenute lo scorso ottobre a Piacenza: «So che molte aziende italiane stanno valutando di delocalizzare i loro impianti all'estero,

Il peso economico delle imprese di trasporto eccezionale

Settori di attività	Numero Imprese	Fatturato Mld. di euro	Numero Occupati
Serbatoi	473	1,6	8.539
Generatori	1.107	5,1	22.328
Turbine	194	6,0	13.910
Presse	1.801	4,2	21.119
Imbarcazioni	570	2,0	7.215
Altri prodotti siderurgia	359	5,8	13.620
Totale	4.504	24,7	86.731

Istat

proprio a causa dei problemi legati ai trasporti». E **Paolo Galloso**, presidente della confindustriale Associazione industria meccanica varia e affine (Anima) gli ha fatto eco: «Non sono infrequenti casi di ritardi nelle consegne, o peggio di commesse cancellate, a causa di problemi di trasporto». Anima è la «casa madre» dei produttori di grandi impianti industriali, ma non solo: rappresenta in tutto un migliaio di aziende, quasi tutte committenti di trasporti eccezionali, anche se non di dimensioni più modeste rispetto agli esempi iniziali, e tutte insieme fanno salire il fatturato complessivo annuo a 50 miliardi, il 65% dei quali generato da esportazioni. Un fatturato ora a rischio, perché effettuare un trasporto eccezionale in Italia è costoso, complicato, lungo e pericoloso.



A cercare il colpevole

di questa situazione si rischia di finire, pari pari, in un giallo di **Agatha Christie**: i sospettati sono tanti e, probabilmente, come in *Assassino sull'Orient Express*, ognuno ha una sua parte di responsabilità. Ma c'è un principale indiziato: come nei romanzi polizieschi, il maggiordomo in questo caso è la burocrazia. Per effettuare un trasporto eccezionale occorre – per ovvi motivi di sicurezza – un'autorizzazione speciale, corredata di documentazione varia. La devono richiedere non soltanto i «trasporti eccezionali» (quelli attaccati a motrici standard, ma anche i «veicoli eccezionali», come le piattaforme aeree e le autogrù pesanti). Le autorizzazioni possono essere di tre tipi: periodiche, multiple e singole. Le prime durano un anno, le seconde tre mesi, le terze sono valide al massimo per tre mesi e vanno richieste per ogni viaggio.

Il problema è che per ogni viaggio occorrono le autorizzazioni di tutti gli enti e i gestori delle tratte stradali attraversate. Più lungo è il percorso, più sono le autorizzazioni da chiedere, dal momento che i soggetti interessati sono oltre 150 tra province, Anas, società autostradali, autorità portuali, autorità di bacino e soprintendenze per l'archeologia, le belle arti e il paesaggio. Per fare un esempio, un carico fuori peso o misura da Legnano a Porto Marghera (280 chilometri) occorrono 27 permessi diversi e per ottenerli in tempo bisogna muoversi almeno con due mesi di anticipo. Ha fatto scalpore, tre anni fa, il vice presidente di Confcommercio, **Paolo Uggè**, che si presentò con un pacco di fogli del peso di cinque chili: erano i documenti richiesti dalle province lombarde per il transito di un trasporto eccezionale.

Con l'aggiunta – a complicare le cose – che le province non esistono più, ma in pratica esistono ancora: una riforma all'italiana non le ha abolite del tutto (sarebbe stata necessaria una modifica costituzionale, che il referendum bocciato il 4 dicembre 2016 aveva avviato), le ha sostituite con assemblee dei sindaci, con competenze anche sui trasporti, ma senza i fondi per gestirli e, dunque, senza la capacità e la possibilità di individuare e indicare percorsi agibili per trasporti così particolari. Per non parlare di quell'Archivio Nazionale Strade previsto da una legge del 1992, riproposto a più riprese, fino a una direttiva ministeriale del 2017 che ne indicava le modalità proprio per la circolazione dei trasporti eccezionali, e oggi desolatamente ridotto a una pagina del sito del ministero dei Trasporti. Che non funziona.

Anche sulle province o quel che sono diventate, dunque, grava l'ombra di un sospetto di correttezza. Ma, in fondo, si tratta sempre di burocrazia. E l'altra faccia della burocrazia sono i tempi e, alla fine, soprattutto i soldi. Una periodica per tutta la rete autostradale costa 3.500-3.800 euro l'anno più 500 di oneri procedurali, ma occorre chiedere l'autorizzazione alle singole concessionarie e agli enti locali attraversati. Un caos.



Anas: le autorizzazioni totali

AUTORIZZAZIONI		
tipo	numero	percentuale %
Singole	4.736	16,0
Multiple	7.159	24,3
Macchine agricole	5.543	18,8
Periodiche, di cui:	12.071	40,9
- < 72 Tonn.	11.246	38,1
- > 72 Tonn.	825	2,8
TOTALE	29.509	100,0

Anas: le autorizzazioni periodiche

CATEGORIE MERCEOLOGICHE E VEICOLI > 72 Tonn.	AUTORIZZAZIONI	
	numero	percentuale %
Coils e laminati grezzi	593	71,9
- fino a 8 assi	371	45,0
- oltre 8 assi	222	26,9
Elementi prefabbricati e apparecchiature per l'edilizia	117	14,2
- fino a 8 assi	86	10,4
- oltre 8 assi	31	3,8
Blocchi di pietra	50	6,1
- fino a 8 assi	44	5,3
- oltre 8 assi	6	0,7
Veicoli speciali e macchine operatrici	53	6,4
Veicoli trasporto carri ferroviari	12	1,5
TOTALE	825	100,0



Poi, su questo caos sono crollati il cavalcavia di Annone (un morto) e il ponte Morandi di Genova (43 vittime). Ogni volta la reazione popolare più immediata è stata quella di mettere sotto accusa i veicoli pesanti. Ma l'inchiesta sul primo si è conclusa escludendo responsabilità per l'autoarticolato carico di coils transitato poco prima del crollo e quella sul secondo – benché ancora in corso – sta puntando sulla manutenzione dell'infrastruttura.

La reazione delle amministrazioni, invece, è stata «una restrizione generalizzata al rilascio delle autorizzazioni, nuovi oneri organizzativi, con spese direttamente a carico del richiedente, la progressiva limitazione dei limiti di carico, l'aumento dei costi per il frazionamento del carico». La denuncia è degli industriali bresciani, l'area dove si concentra gran parte della produzione impiantistica che richiede trasporti eccezionali. Nel 2018, nella provincia sono state rilasciate 5.455 autorizzazioni (più della metà periodiche, un quarto multiple o singole il 20% di altro tipo) e sono state movimentate – nel solo ambito provinciale – 515 mila tonnellate di materiali.

Ma il problema investe tutto il paese e le imprese di trasporto cercano disperatamente soluzioni per muoversi. «Autostrade per l'Italia», segnala **Pierfrancesco Nardizzi**, della Bettarini autogrù di Livorno, «è stata la prima a chiedere una verifica certificata. Poi ne hanno seguito l'esempio le altre società di gestione, ora anche Anas e alcune province». Ma così il costo del trasporto diventa sempre più elevato. Un operatore si è sentito chiedere da un inge-

gnere 2 mila euro solo per una ricognizione visiva. Altri tentano di mettersi insieme per affrontare la spesa, mentre sorgono società di collaudo che offrono il pacchetto completo: verifica del percorso, autorizzazioni e scorta tecnica. E comunque la ricerca di soluzioni comporta un ulteriore allungamento dei tempi. «Per un trasporto da Milano e Imperia che abbiamo fatto con la nostra azienda», lamenta ancora Catiello, che è presidente della Trasporti celeri torinesi (TCT), «ci sono voluti otto mesi per ottenere i permessi».

La paura dei funzionari di mettere una firma sotto un'autorizzazione ad attraversare un ponte che poi, magari, crolla a prescindere dal peso del trasporto, rivela il vero problema: la vecchiaia delle nostre infrastrutture. In Italia ci sono 50 mila tra ponti, viadotti e gallerie: sulle Autostrade (ma solo le opere più lunghe di 100 metri) ce ne sono 1.622, 13 mila sulla rete Anas e 35 mila se le dividono i Comuni, le Città metropolitane e quelle province di cui sopra, in virtù della cui evanescenza si è scoperto che ne mancano all'appello 1.425, poi scesi a 953, dopo una frettolosa verifica dell'Anas in risposta all'inchiesta di **Milena Gabanelli**.

A prescindere dalla loro proprietà, questi ponti, cavalcavia, sovrappassi, per la maggior parte sono stati costruiti tra il 1955 e il 1980, con le tecnologie dell'epoca, basate sulla tecnica del calcestruzzo armato, che garantiva una sopravvivenza di una cinquantina d'anni, ma alle condizioni di traffico di allora, quando circolavano la metà degli autoveicoli di oggi: 20 milioni contro 40. Per rimetterle tutte a posto occorrerebbero decine di miliardi. Che non ci sono. E allora?

Da una parte, ci si rifugia nell'inesauribile mito delle tecnologie. Autostrade per l'Italia e Anas hanno messo online i rispettivi siti – pomposamente chiamati «portali» – dedicati al trasporto eccezionale: «TEonLine» per la prima, «TeWeb» per la seconda. Su entrambi appaiono più o meno le stesse cose: le istruzioni per ottenere le autorizzazioni (con relative tariffe), la normativa che regola il settore, le prescrizioni per il transito e i comunicati sulle limitazioni del traffico. Anche Lombardia e Emilia-Romagna si sono attrezzate in maniera analoga, così come alcune provincie più trafficate dagli eccezionali: Ravenna, Trento e poche altre.

Il web dovrebbe consentire almeno di accelerare il rilascio delle autorizzazioni, ma i problemi non mancano. Essendo le autostrade un sistema chiuso, TEonLine ha la possibilità di tenere costantemente sotto controllo i transiti eccezionali, semplificando le procedure, ma Autostrade per l'Italia ha deciso di aggiungere un'altra autorizzazione: quella per chi passa sui cavalcavia che attraversano la tratta autostradale. Il che vuol dire che le imprese interessate devono registrarsi all'anagrafe della concessionaria, anche se non la percorrono. Ormai siamo alla scartoffia digitale.

TeWeb – il «portale» dell'Anas – completamente rinnovato da alcuni

mesi, è accompagnato da una app che permette la geolocalizzazione e l'effettuazione delle annotazioni di viaggio obbligatorie, sembra ancora in fase sperimentale. Dopo i primi malfunzionamenti, la stessa Anas prima ha consigliato gli interessati di tornare alla vecchia procedura (richieste via PEC e pagamento con bollettini o bonifici), poi ha aperto all'alternativa di un numero verde in caso di «comprovata difficoltà tecnica» della app.

L'altra soluzione è un po' come Maometto e la montagna: se il profeta non si muove, si muoverà la montagna. Ed è una specie di marcia indietro. Con la riforma del Codice della strada del 2000 fu consentito di autorizzare il trasporto eccezionale fino a 108 tonnellate anche «con pezzi divisibili», sotto la spinta delle imprese committenti che commissionando un trasporto di quel peso (divisibile) spendevano meno non impiegando tre camion da 40 tonnellate.

La bozza della nuova riforma, attualmente in discussione in Parlamento, riduce il tetto per il trasporto di «pezzi divisibili» a da 108 a 86 tonnellate, alleggerendo in qualche modo il carico che si riverserebbe sulle malandate infrastrutture nazionali. Ma come i trasportatori «normali» avevano protestato a suo tempo per il rischio di perdere commesse a vantaggio degli «eccezionali», così è Confindustria e tutte le imprese impiantistiche e cementiere a lamentarsi:

COME FUNZIONA NEL RESTO D'EUROPA

OCCHIO ALLA FRANCIA: È DAVVERO ECCEZIONALE



Il trasporto eccezionale ovviamente è sottoposto a regolamentazione in tutta Europa, ma il paese portato più spesso come esempio da nostri trasportatori è la Francia, dove – nonostante un recente studio governativo abbia rivelato che il 30% dei 12mila ponti esistenti sulla rete stradale non in concessione versa in uno stato pericolante e il 7% è a rischio di crollo – vige un sistema di autorizzazioni che appare più semplice, se non altro perché esiste una sorta di fascia «semplificata» di trasporti eccezionali più leggeri che può circolare su una rete stradale primaria evidentemente già verificata. In **Francia** (la fonte è il sito ufficiale del governo, service-public.fr), prima di tutto, sopra le 40 tonnellate il carico deve essere indivisibile. Le categorie sono tre a seconda di peso e dimensioni: la categoria 1 può misurare fino a 20 metri di lunghezza, 3 di larghezza e 48 tonnellate di peso e può circolare, a determinate condizioni, per un periodo di tre anni, con una dichiarazione preventiva sulla rete stradale definita «rete 1 TE». Le dimensioni delle altre

due categorie sono 25 metri di lunghezza, 4 di larghezza e 72 tonnellate di peso, per la 2 e oltre queste misure per la categoria 3.

Le autorizzazioni sono di due tipi e sono rilasciate dal prefetto: la principale è l'autorizzazione individuale (all'azienda), che è permanente per un periodo di tempo definito su una rete di rotte prestabilita o è rilasciata per un determinato numero di viaggi e un periodo di tempo su un percorso specifico. Nel resto dell'Europa, un confronto omogeneo è possibile solo per quanto riguarda le autorizzazioni periodiche non a percorso e per un numero di transiti indefinito. In **Germania** le dimensioni massime sono 20 metri di lunghezza, 3 di larghezza, 4 di altezza e 41,80 tonnellate di peso. L'autorizzazione è valida per tre anni.

Anche in **Spagna**, le dimensioni massime sono 20 metri di lunghezza e 3 di larghezza, ma l'altezza è di 4,50 e il peso di 45 tonnellate. L'autorizzazione vale sulla viabilità minore con esclusione delle autostrade nel Territorio e in Catalogna, ma nei Paesi Baschi e in Navarra occorre un'autorizzazione separata. Anche la sua validità è diversa a seconda della regione: 2 anni in Territorio e Catalogna, 2 mesi nei Paesi Baschi e un mese in Navarra.

In **Austria** le autorizzazioni hanno validità un anno e sono consentite su tutto il territorio con alcune limitazioni di altezza e larghezza solo nei pressi di Vienna: 25 metri, 3,50 di larghezza, 4,30 di altezza e 50 tonnellate scendendo di 30 centimetri per larghezza e altezza.

Tutte queste normative, tuttavia, potrebbero subire modifiche dal momento che molti paesi europei, tra cui Spagna e Germania (gli altri sono **Paesi Bassi**, **Danimarca** e **Finlandia**) hanno autorizzato la circolazione dei gigaliner da 25,25 metri di lunghezza e 60 tonnellate di peso, anche se nella seconda la massa è limitata a 44 tonnellate e la circolazione è permessa solo in alcuni lander.

QUANTE OPERE VIARIE CHIEDONO AIUTO

Regioni	interventi monitorati		costi totali	interventi da monitorare	
	totale	priorità	mln. €	totale	costi in mio/€
Piemonte	507	328	471,1	1.385	33,2
Lombardia	877	334	394,2	1.522	41,2
Liguria	259	119	64,3	646	4,5
Veneto	240	23	134,9	1.354	15,8
Emilia-Romagna	545	136	197,1	2.095	37,2
Toscana	632	67	58,5	1.213	24,1
Marche	225	117	132,7	639	6,4
Umbria	151	45	43,3	239	18,0
Lazio	175	47	50,5	492	75,2
Abruzzo	114	87	91,4	980	101,4
Campania	512	171	99,7	1.390	32,1
Molise	309	37	152,7	307	10,5
Basilicata	180	80	95,0	401	57,8
Puglia	728	153	343,3	762	19,5
Calabria	477	174	125,2	664	89,3
TOTALE	5.931	1.918	2.454,1	14.089	566,1

elaborazione Confindustria su dati UPI-Unione Province Italiane

Nella ricognizione delle 76 Province delle Regioni a statuto ordinario (mancano le quattro a statuto speciale e le due province autonome e le Città metropolitane) su un patrimonio complessivo di circa 100 mila chilometri di strade e 30.000 tra ponti, viadotti e gallerie, sono state rilevate 5.931 opere viarie bisognose di intervento, per un costo complessivo di 2.454 milioni di euro. Di queste 1.918 sono prioritarie, per un costo di 730 milioni. Altre 14.089 necessitano di monitoraggio (indagini), per un costo di 566 milioni.

«Se l'obiettivo di questa modifica», ha scritto nella sua relazione alla Commissione Trasporti della Camera, «è la sicurezza stradale e infrastrutturale, la conclusione è che esso non viene minimamente conseguito e si produrrebbero danni economici e sociali irreparabili». Ed è la volta di Uggè di passare all'incasso, dove aver tuonato, in occasione del crollo del ponte Morandi: «Il Governo deve intervenire

al più presto sui trasporti eccezionali che mettono a rischio i ponti», indicando il pericolo di «un'interpretazione elastica dell'articolo 10 del Codice della strada» che farebbe lievitare il numero dei carichi eccezionali. Più che una rivincita, una citazione di **Lucio Dalla**, in *Disperato, erotico, stomp*: «Ma l'impresa eccezionale, dammi retta, è essere normale».

IL TRASPORTO SI SPOSTA SUL PO

PONTI A RISCHIO? E NOI CI PASSIAMO SOTTO

A fine luglio un convoglio lungo 75 metri è arrivato al porto fluviale di Ostiglia, sul Po, a 35 chilometri da Mantova, per scaricare su una chiatte speciale un gigantesco trasformatore da 355 tonnellate, realizzato dalla Tironi di Modena, da far arrivare, via Po, a Porto Marghera e imbarcarlo per la Norvegia. Una commessa da 2 milioni e mezzo di euro che ha rischiato di essere vanificata dalla «crisi dei ponti» e che ha costretto a scegliere per una parte del percorso il fiume Po.

Non è un caso isolato. A gennaio un altro convoglio di 80 metri, partito dalla provincia di Brescia con a bordo un condensatore prodotto dalla Fbm Hudson Italia di Terno d'Isola, dal peso di oltre 800 tonnellate, ha seguito via terra il corso dell'Oglio e si è imbarcato nello stesso porto di Ostiglia per essere trasbordato sul Po a Porto Marghera e di lì raggiungere via mare la sua destinazione in Medio Oriente.

Di fronte alla difficoltà di passare sopra i ponti, insomma, sempre più spesso si sceglie di passarci sotto. Al punto che **Luca Tosto**, presidente dell'Associazione italiana Pressure Equipment (AIPE) ha proposto di attrezzare meglio il tragitto sul Po, dal momento che la principale direzione dei



trasporti eccezionali si sviluppano principalmente sull'asse Lombardo-Veneto verso il porto di Marghera. «Bastano correttivi minimi», ha spiegato, indicando «il rifacimento del pennello di foce Olio e la ristrutturazione della conca di accesso al Porto di Cremona». Interventi realizzabili «in tempi rapidi» e al costo di «pochi milioni di euro».



FORUM

IL VETTORE.

SANDRA FORZONI (AITE)

«CORRIDOI SICURI SULL'ASSE PIÙ BATTUTO»

Burocrazia, burocrazia, burocrazia. Solo a sentire la parola, Sandra Forzoni, vulcanica segretaria dell'Associazione italiana trasporti eccezionali (Aite), comincia eruttare critiche e proteste, ma tra i lapilli e le ceneri, vengono fuori proposte concrete. A cominciare da quello che è il suo cavallo di battaglia: lo sportello unico regionale. E ne fissa anche la Regione di partenza: l'Emilia-Romagna. «È un territorio che è sempre stato all'avanguardia, un modello da seguire. Nessuno ha un simile dettaglio di conoscenza delle proprie strade ed è efficiente anche nel rilascio delle autorizzazioni. Per questo vorrei che fosse la prima regione italiana con uno sportello unico».

In cosa dovrebbe consistere lo sportello unico per i trasporti eccezionali?

Vuol dire avere un solo referente, snellire la burocrazia e poter contare su professionisti preparati per una costante verifica delle infrastrutture. Un sistema che potrebbe autofinanziarsi con i diritti che i trasportatori pagano per le autorizzazioni, che non sono una piccola spesa. Oggi, invece, la tendenza, soprattutto dopo il crollo del ponte di Genova, è che anche i Comuni più piccoli richiedono un nulla osta per il passaggio dei trasporti eccezionali. Eppure la legge prevede che la responsabilità sia delle Province: anche su questo sarebbe utile un chiarimento normativo che confermasse la piena titolarità delle Province sui Comuni. In questo modo sarebbe più facile il coordinamento da parte dello sportello unico regionale.

Una soluzione complicata. E sul breve periodo?

Si potrebbe andare a verificare la sicurezza sulla direttrice maggiormente battuta, che è quella tra Nord-Est e Nord-Ovest che conduce ai porti di Marghera e Ravenna. Non ci dovrebbe voler molto a mettere in sicurezza questi corridoi per i trasporti fino a un certo peso, per esempio fino a 250 tonnellate. Questo garantirebbe un flusso sicuro di gran parte dei trasporti eccezionali.



Ma non c'è il rischio di intasare la viabilità ordinaria in quelle tratte?

Sarebbe importante, a questo scopo, anche ammettere alle autorizzazioni periodiche sulle autostrade i trasporti eccezionali del siderurgico e dei prefabbricati, che attualmente non sono previsti, costringendo le imprese a pagare ogni volta i permessi singoli o multipli che sono molto più costosi e dunque dirottano il traffico eccezionale verso la viabilità ordinaria. Aprire alle periodiche anche per quei due tipi di trasporto alleggerirebbe le strade ordinarie.

Le piattaforme online sembrano funzionare. È quello il futuro del settore?

Certo. Il GPS su tutti i veicoli darebbe a tutti - enti e operatori - una tracciabilità dei percorsi e dei mezzi in tempo reale e dunque la capacità di gestire in sicurezza i flussi di traffico. La sicurezza non si fa con le prescrizioni o con i divieti, ma con le tecnologie adeguate.

L'ARTE IN VIAGGIO



11.676

sono le opere movimentate in Italia nel 2018. Il dato si riferisce a opere presenti in musei statali e anche in collezioni private il cui prestito è stato autorizzato dal ministero dei Beni culturali.

(MIBACT)

9.246

è il numero delle opere movimentate per l'allestimento di 655 mostre in Italia e all'estero nel 2018 secondo il monitoraggio della Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del ministero dei Beni culturali.

(MIBACT)

2.430

sono le opere prestate all'estero dall'Italia nel 2018. Il dato si riferisce solo ai 30 musei statali più importanti.

(MIBACT)

2.115

è il quantitativo di opere movimentate in 181 mostre in Italia e all'estero nel 1° quadrimestre del 2019.

(MIBACT)

L'ITALIA DEI MUSEI



528

è il numero di strutture museali presenti in Toscana, la prima regione per numero di siti, seguita da Emilia Romagna e Lombardia. Al Sud si trova più della metà delle aree archeologiche (50,8%), il 30,7% in Sicilia e Sardegna.

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)



4.889

sono i musei e gli istituti simili, pubblici e privati, aperti al pubblico in Italia. Di questi, 4.026 sono musei, gallerie o collezioni, 293 aree e parchi archeologici e 570 monumenti e complessi monumentali.

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)

2.371

sono i Comuni italiani (uno su tre) che ospitano almeno una struttura museale. È un patrimonio diffuso sull'intero territorio nazionale: 1,6 musei o istituti simili ogni 100 km² e circa uno ogni 12 mila abitanti.

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)

63,1%

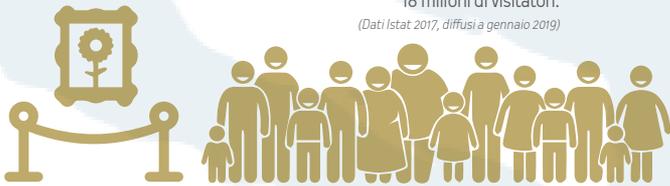
è la percentuale di musei di proprietà pubblica, fra questi ben 2.067 (il 42,3% del totale) appartengono ai Comuni. I musei e gli altri istituti statali appartenenti al ministero competente sono appena 478 (9,8% del totale), ma attraggono quasi 53 milioni di visitatori (il 44,3% del totale).

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)

43,7%

è la quota di strutture attive nell'allestire mostre temporanee che, nel 2017, hanno attratto 18 milioni di visitatori.

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)



200

è il numero di strutture (musei, aree e monumenti) concentrate a Roma e Firenze.

(Dati Istat 2017, diffusi a gennaio 2019)

IL MERCATO DELL'ARTE 2019

67,4 mld/\$

è l'ammontare del mercato globale dell'arte stimato dal Report 2019 di UBS e Art Basel.

È il secondo anno di crescita consecutivo (6%) grazie al quale il mercato ha raggiunto il suo secondo livello più alto.

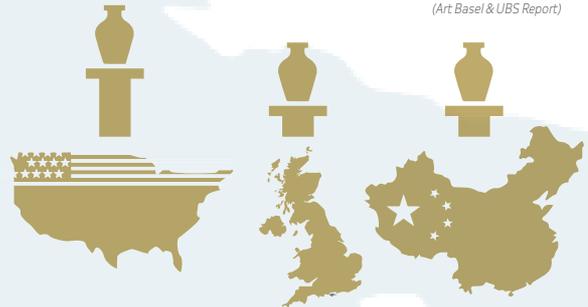
(Art Basel & UBS Report)



84%

è la percentuale del valore che si concentra nei mercati di Stati Uniti (44%), Regno Unito (21%) e Cina (19%). L'Italia rappresenta solo il 2% del valore in opere d'arte venduto nel mondo, in leggera diminuzione rispetto agli anni precedenti. Gli analisti si attendono lo stesso trend anche nei prossimi 5 anni.

(Art Basel & UBS Report)



6 mld/\$

è il valore delle vendite online del mercato dell'arte e antiquariato, in aumento su base annua dell'11%. Rappresentano il 12% del valore delle vendite globali.

(Art Basel & UBS Report)



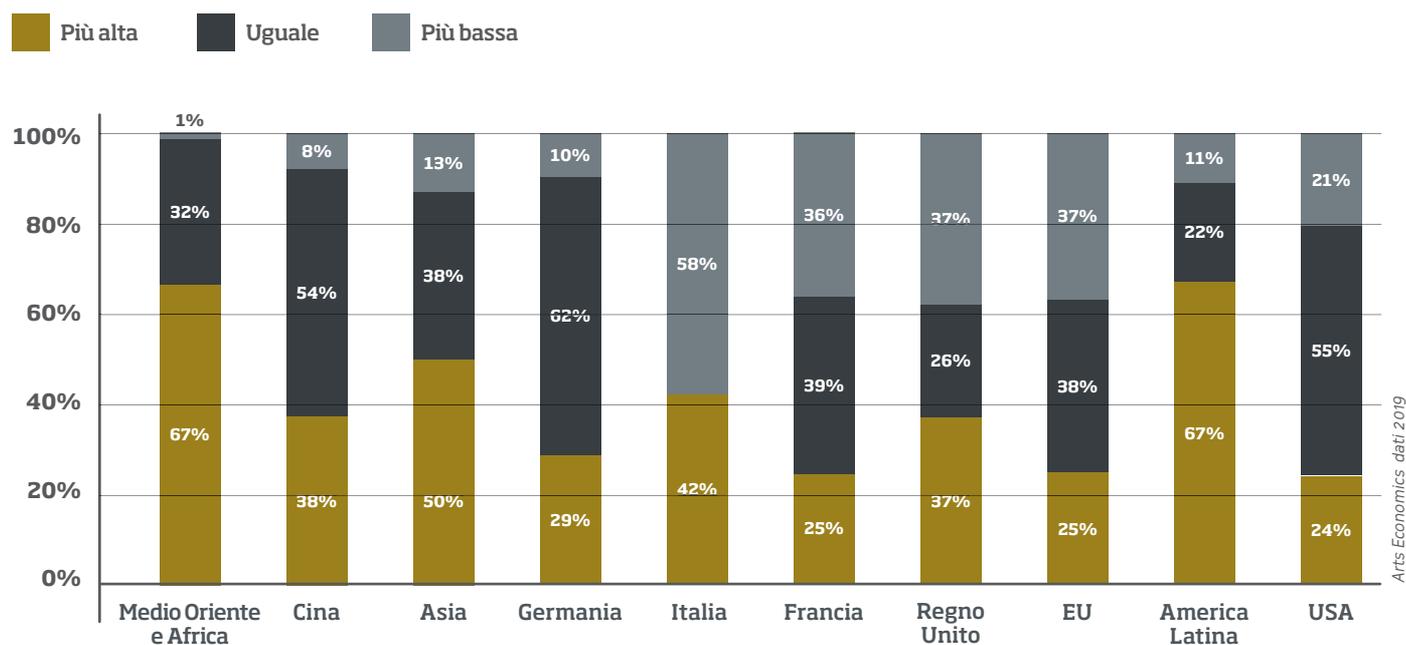
Trasportare un tesoro

non è mai facile. La logistica delle opere d'arte è un mestiere di grande specializzazione che impone un continuo adeguamento in termini di tecnologia e innovazione, ma che in Italia può contare su un grande bacino di utenza. Secondo i dati del ministero dei Beni Culturali – aggregati per la prima volta in esclusiva per *Uomini e Trasporti* – nel 2018 in Italia sono state movimentate 11.676 opere tra quelle «prestate» all'estero dai 30 poli museali statali più importanti (2.430 opere) come le Gallerie degli Uffizi o la Pinacoteca di Brera e quelle (9.246 opere) che invece hanno viaggiato in Italia e oltre confine tra le 655 mostre allestite lo scorso anno. Tra quest'ultime sono incluse le opere appartenenti allo Stato e quelle relative a collezioni private, ma per le quali la Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero ha rilasciato un parere per la movimentazione. La Direzione informa che «non è possibile fornire uno split dei dati relativi ai soli beni statali. Stimiamo che siano dati comunque minimi, atteso che tutti i musei, istituti della cultura e poli museali autorizzano per proprio conto i propri prestiti». Confortante anche l'andamento del primo quadrimestre del 2019 che vede 2.115 opere movimentate in 181 mostre sia in Italia che all'estero. Questo dato si riferisce alle opere di musei e collezioni private (esclusi i poli museali maggiori) che vengono autorizzate e, quindi monitorate dalla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero, mentre è la Direzione generale Musei che gestisce il resto del traffico. La ripartizione di competenze tra due uffici è alla base della difficoltà a estrapolare un dato unico

DOVE SONO I MUSEI LUNGO LA PENISOLA



LE PREVISIONI DEI MERCANTI D'ARTE SULLE VENDITE FUTURE



Le percentuali indicate nelle tabelle e nelle cifre del report sono arrotondate al numero intero più vicino. Questo arrotondamento presenta i dati nella sua forma più accurata, ma significa che alcune somme non danno il 100%.

IL MUSEO.

GIUSEPPE ORESTE GRAZIANO (CASERTA)

« IMBALLAGGI E TECNOLOGIA »

*Un esercito è in viaggio verso l'Italia. Si tratta di guerrieri antichissimi, creati più di 2.200 anni fa per servire nell'aldilà il primo imperatore cinese Qin Shi Huang. Stiamo parlando del famosissimo esercito di Terracotta che, da Xi'an, nella provincia Shaanxi, nel cuore della Cina, arriverà con ogni probabilità nel 2020 nella Reggia di Caserta. Non è la prima volta che una rappresentanza degli antichissimi guerrieri viene esposta in Italia, abbiamo dei precedenti a Torino nel 2008 e a Milano nel 2010. Resta famosa l'esposizione di 20 esemplari al British Museum di Londra nel 2007 e più recentemente, lo scorso anno, di 10 esemplari a Liverpool. Spostare le statue di dimensioni notevoli e di valore inestimabile per un percorso così lungo rimane una delle sfide più interessanti nel campo dei trasporti di opere d'arte. A Caserta tutta l'operazione è avvolta nel più assoluto riserbo. «In questa occasione», spiega **Giuseppe Oreste Graziano**, responsabile delle collezioni e area conservazione della Reggia, «è l'organizzazione cinese che si occupa del trasporto».*

Generalmente chi si occupa di selezionare il partner logistico per lo spostamento di opere d'arte?

Se organizziamo noi una mostra allora facciamo una gara pubblica per affidare i servizi di logistica ed assicurativi, mentre se prestiamo delle opere ad altri musei, sono questi ultimi ad occuparsi di questo aspetto, noi controlliamo solo i livelli di affidabilità della ditta e l'aspetto assicurativo.

Quali sono le caratteristiche più importanti per la scelta del partner logistico?

Direi che la cosa più importante sono gli imballaggi. Occorre fare molta attenzione a questo aspetto che può essere determinante per la riuscita del trasporto. Altro aspetto importante, ovviamente, il mezzo di trasporto che deve avere caratteristiche particolari in grado di ammortizzare le sollecitazioni e garantire



il microclima interno durante il viaggio in modo da evitare sbalzi di temperatura e umidità ricreando l'ambiente del sito espositivo originale. Poi un elemento fondamentale è rappresentato dall'uomo. Ovvero il personale deve essere formato adeguatamente. Infine, la tecnologia. Oggi abbiamo la possibilità di tracciare il percorso delle opere, controllare la temperatura in viaggio ed eventuali sollecitazioni subite dalle opere. Insomma tutti aspetti che facilitano la movimentazione anche delle opere più preziose.

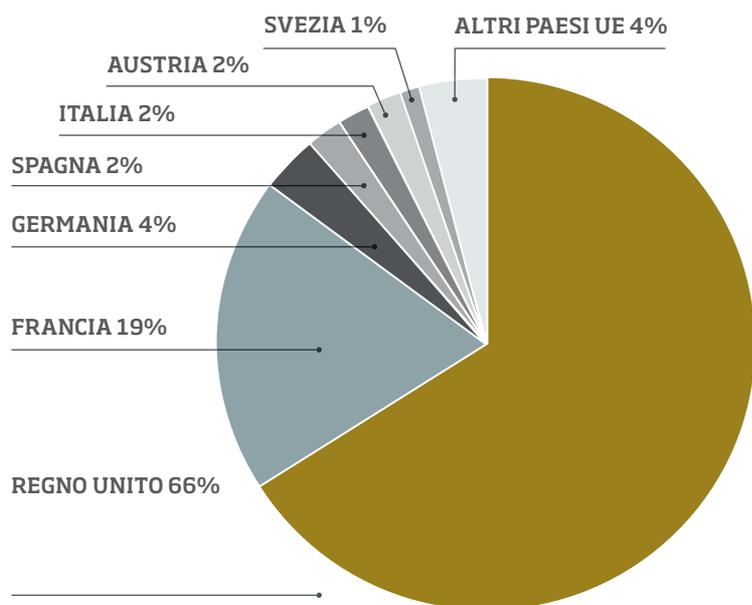
Come giudica l'offerta per il trasporto delle opere d'arte presente sul mercato italiano?

Devo dire che il 90% delle ditte sono ben organizzate e adeguate, molto specializzate nel settore. Tanto che di solito il trasporto non rappresenta un grosso problema, infine, importante per la conservazione dell'opera è la tipologia del sito che ospita, ma quest'ultima è assicurata dai musei organizzatori che forniscono preventivamente un facility report delle sedi espositive. Le polizze assicurative devono coprire l'opera da tutti i rischi: dal furto all'incendio, fino a eventuali difetti di progettazione della mostra o danni da atti terroristici.



dei «viaggi» delle opere italiane e quindi fare un confronto con gli anni passati. Ma sappiamo comunque che il nostro Paese vanta una rete di circa 5.000 tra musei pubblici e privati, gallerie ed aree espositive a cui aggiungere case d'asta e collezionisti privati. Un comune su tre ha un museo nel proprio territorio. Ogni 100 km² abbiamo «un museo e mezzo», le regioni più ricche sono Toscana, Emilia Romagna e Lombardia, ma solo a Firenze e Roma si contano 200 musei. Il 44% di questi siti, stando ai dati Istat pubblicati a inizio 2019 ma relativi al 2017, allestisce regolarmente mostre temporanee che riescono ad attrarre qualcosa come 18 milioni di visitatori. Considerando che in media ogni mostra presuppone l'esposizione di un centinaio di opere, in termini di trasporto genera un traffico di circa 200 movimenti. Duecento opere, ognuna diversa, unica e irripetibile, che deve essere trasportata con la massima cura e professionalità. A queste si aggiungono le opere acquistate da collezionisti e investitori anche se, stando al report The Art Market 2019 redatto da Art Basel e UBS, l'Italia riesce a intercettare solo il 2% in termini di valore di quei 67,4 miliardi di dollari che è l'ammontare complessivo dell'arte venduta nel mondo nel 2018. Inoltre, gli analisti non lasciano molte speranze per il Belpaese: si tratta di un trend in diminuzione che rimarrà tale anche nei prossimi 5 anni. Insomma, l'Italia conta pochi collezionisti e sembra perdere l'interesse per l'investimento nell'arte che invece sta conquistando i cinesi (terzo mercato) e ha già stregato da anni inglesi e americani.

IL PESO DEL MERCATO DELL'ARTE NELL'UE



Arts Economics dati 2018



LA GALLERISTA.

BEATRICE BERTINI (EX-ELETTROFONICA)

« ANCHE PICCOLI, PURCHÉ SPECIALIZZATI »

Spostano fino a 400 opere in un anno tra mostre, fiere, consegne ai collezionisti e traffico da e per il magazzino. Si tratta di opere di artisti viventi, spesso giovani che devono fare i conti con budget ridotti pur di farsi conoscere. È in pochi tratti l'attività della galleria Ex-Elettrofonica, una delle più vivaci della Capitale, aperta dal 2009, diventata negli anni punto di riferimento della sperimentazione artistica romana, nazionale ed internazionale. La direttrice, **Beatrice Bertini**, ha le idee chiare sul mondo del trasporto delle opere d'arte. «Noi abbiamo a che fare con i trasportatori ogni giorno», esordisce. «Si tratta di un comparto molto variegato dove la specializzazione è fondamentale. Da una parte, abbiamo le grandi ditte, nomi ormai famosi, che generalmente lavorano con grandi appalti museali, ma che per noi spesso hanno preventivi troppo alti. Noi gestiamo opere di giovani artisti con budget ridotti, quindi dobbiamo fare attenzione a questo aspetto». La soluzione spesso è quella di rivolgersi a imprese di dimensioni più piccole. «Esiste una vasta scelta di piccole realtà», spiega Bertini, «comunque specializzate nel trasporto di opere d'arte che offrono condizioni adeguate alle nostre spedizioni. Ci tengo a dire che non si tratta di corrieri comuni che non posseggono la specializzazione richiesta per questa tipologia di trasporto. Abbiamo avuto spiacevoli esperienze che ci hanno insegnato a valutare con attenzione il corriere a cui affidarsi».

**Che tipo di esperienze?**

Dieci anni fa, appena aperti, abbiamo spedito delle opere in Germania che non sono mai arrivate. Una soluzione che secondo Bertini funziona per realtà come la sua, anche per spedizioni internazionali, è il groupage. «Permette di abbassare i costi, perché riusciamo a mettere su un camion già quasi carico un pezzo che dobbiamo spedire. Così il costo si divide tra più committenti».

Qual è l'elemento qualitativo più importante per la scelta del vettore?

L'imballaggio è anche per la nostra tipologia di opere molto importante: anche qui dobbiamo fare i conti con il budget, ma abbiamo corrieri che hanno professionalità e ci vengono incontro. Ce ne sono sul mercato anche alcuni molto improvvisati, ma ormai abbiamo l'esperienza giusta per riconoscerli fin da subito.

10.2.

Una galleria in movimento

Spesso a occuparsi di organizzare un trasporto di opere d'arte sono ingegneri e architetti. La parte più delicata della spedizione non sta solo nella strada. È l'imballaggio e il monitoraggio delle condizioni del carico durante il percorso a diventare una priorità sia per la committenza che per le aziende specializzate in questa tipologia di trasporto. Ogni spedizione è un mondo a sé come lo è appunto ogni opera d'arte. Qui non siamo in un campo dove è possibile omologare i carichi, tanto che per ogni commessa viene accuratamente studiata la cassa nella quale riporre l'oggetto. Una squadra di super esperti progetta imballaggi ad hoc spesso coibentati e imbottiti con materiale speciale per proteggere il prezioso carico. I sensori giocano poi un altro ruolo fondamentale. Permettono di non perdere di vista il «tesoro» durante tutto il percorso che solitamente avviene con mezzi a temperatura controllata (tra i 18 e i 21 gradi, ma anche questo varia dal contenuto e dalle condizioni meteo) e con particolari attenzioni per limitare le vibrazioni. Inoltre, questo traffico preziosissimo va protetto in ogni fase, a volte perfino con scorte armate, solitamente con polizze assicurative denominate «da chiodo a chiodo»: una copertura ampia che segue tutto il percorso del bene artistico. Proprio ciò

che viene richiesto alle aziende che trattano questo settore: seguire la spedizione in ogni fase, dal chiodo di origine a quello di destinazione (e spesso anche il ritorno).

La committenza che in questo settore è molto variegata – va dal grande museo statale alla piccola galleria d'arte fino al collezionista che si fa spedire l'opera nella propria abitazione – ricorre a diverse regole d'ingaggio. I musei statali generalmente procedono per gara pubblica e movimentano opere di valore più elevato. Poi c'è il vastissimo mondo delle gallerie e dei collezionisti che spesso si rivolgono a ditte di dimensioni più modeste anche per via di budget ridotti, ma che movimentano comunque grandi quantità di colli all'anno.

Ma che cosa chiede chi mette in viaggio un dipinto di Leonardo o un graffito di Basquiat? Che l'opera venga trattata con professionalità e specializzazione. Sono queste le caratteristiche citate da chi affida una commessa in questo mondo. Spesso viene richiesto di seguire tutto il percorso dell'opera, sbrigando la burocrazia nazionale e doganale, ma soprattutto creando l'imballaggio più adatto alla conservazione dell'opera. Sembra essere qui il valore aggiunto in questo mondo: casse climatizzate, accessoriate con sensori, imbottite e create su misura per tutelare il prezioso contenuto. Ognuna diversa, ognuna pensata per una sola opera, non replicabile.

Come non lo è l'arte. Dal punto di vista dell'offerta il settore ovviamente rimane di nicchia, ma può contare su eccellenze e nomi molto noti. Si va da Apice Srl, un'azienda con 4 sedi in Italia, partner di importanti centri culturali, ad Arterìa, da anni sul mercato con diverse sedi e bunker negli aeroporti. Questi due sono gli unici nomi inseriti nelle associazioni internazionali di trasportatori d'arte come Icefat e Artim, una sorta di selezionatori/certificatori di qualità delle aziende specializzate nella logistica di opere d'arte a livello mondiale. Tra le aziende più grandi compare anche Gondrand, del gruppo Fercam; specializzata in trasporto e allestimento di mostre d'arte, può vantare il trasporto dell'intera mostra per celebrare i 500 anni dalla morte di Raffaello che si aprirà ad Urbino nei primi mesi del 2020. Accanto a queste grandi realtà, si trovano però anche eccellenze dalle dimensioni più ridotte, magari specializzate in un determinato settore del mondo dell'arte.

È il caso per esempio di Italia Cargo che recentemente ha trasportato Leonardo fino a Pechino. Un altro nome che risuona nell'ambiente è Cittadini Spa che, nato nell'ambiente dei traslochi chiavi in mano, si è pian piano specializzato nel settore artistico oppure Traslochi CD Removals, azienda romana con una divisione ad hoc per l'arte, la CD Art Moving che ha curato il trasporto di mostre di enorme importanza, come Il Tesoro d'Italia, mostra a cura di **Vittorio Sgarbi** e **Oscar Farinetti** a Milano in occasione dell'Expo 2015, Zeffirelli, l'arte dello spettacolo a Villa D'este di Tivoli, Michelangelo ai Musei Capitolini di Roma, Da Guercino a Caravaggio a Palazzo Barberini di Roma e Lucio Amelio al Museo Madre a Napoli. Vicino a questi, abbiamo una serie di piccole e piccolissime aziende, anch'esse specializzate nel trasporto dell'arte, che si rivolgono a target diversi, come per esempio le gallerie di medie dimensioni.

FORUM

IL VETTORE.

ANTONIO ADDARI (ARTERÌA)

« LA FORMAZIONE? ANCHE NEGLI USA »

Curare il viaggio di un Caravaggio è una delle più grandi sfide per un'azienda specializzata in trasporto di opere d'arte. Arterìa, sei sedi operative in Italia, 110 dipendenti e depositi di sicurezza gestiti nei grandi hub aeroportuali di Malpensa e Fiumicino, può dire di averla vinta. Il Narciso, conservato nella galleria nazionale d'arte antica di Palazzo Barberini a Roma ha raggiunto nel 2015 la Basilica Palladiana di Vicenza. Più di 500 chilometri in cui l'opera cinquecentesca è stata monitorata ogni istante grazie a una particolare tecnologia messa a punto da un'equipe dell'università La Sapienza di Roma, guidata da **Chiara Petrioli**. Ma il Narciso non è l'unico fiore all'occhiello di Arterìa, una tra le più grandi aziende italiane dedicate alla logistica e alla movimentazione dei beni culturali, presente in tutti i segmenti del trasporto dell'arte: dai musei alle gallerie fino ai privati collezionisti.

Ogni settore viene seguito da una divisione specializzata: Arterìa Museum per i musei e Arterìa Gallery per gallerie private e collezionisti. «In Italia», spiega **Antonio Addari**, managing director di Arterìa, «lavoriamo sia con committenti pubblici che privati. Abbiamo un'alta specializzazione in imballaggi per ogni tipologia di opera. I nostri imballatori vengono formati internamente e spesso seguono corsi negli Usa per art handler e art preparator». La formazione del personale ha in questa realtà un grande peso specifico. «Per ogni sede abbiamo», continua Addari, «tecnici che sono responsabili unicamente della progettazione e realizzazione degli imballaggi. Questa attività inizia con un sopralluogo per visionare l'opera ed acquisire informazioni importanti sulle sue condizioni e caratteristiche dai conservatori e restauratori del museo».

Altro fronte importante è la sicurezza. «Fortunatamente il rischio di furto durante il trasporto non è così alto», afferma Addari. «Sono più preoccupanti i rischi di danni accidentali da movimentazione o variazioni climati-



che. La copertura assicurativa con la formula «da chiodo a chiodo» è un aspetto molto importante, se il cliente è un museo, galleria o struttura organizzata già possiede una sua polizza che copre anche il trasporto, in altri casi stipuliamo noi la polizza. Tutti i musei più importanti usano inviare un loro funzionario che accompagna l'opera durante il viaggio e che segue tutte le fasi della movimentazione fino all'allestimento nella sede della mostra, così spesso ci viene richiesta anche l'organizzazione della logistica per questo funzionario». Anni fa da una costola di Arterìa è nata Art Defender (AD), la prima rete di impianti e infrastrutture ad altissima tecnologia indirizzati alla custodia, conservazione e restauro di beni d'arte e più recentemente Art Defender Insurance (ADI), una nuova realtà assicurativa dedicata in primo luogo all'arte ed al mondo del collezionismo in genere, che integrano e completano l'offerta di servizi di logistica ad hoc per l'arte.

COSÌ LEONARDO ARRIVÒ A PECHINO



Cinquecento anni dopo la sua morte, Leonardo da Vinci, arriva anche a Pechino. Nell'anno che ha celebrato il grande genio italiano, le sue opere hanno viaggiato moltissimo, ma la mostra che si è aperta il 12 settembre 2019 al Cafa Art Museum di Pechino è quella che forse logisticamente ha di più da raccontare. Intanto perché le 25 opere, tra cui la famosissima Tavola Lucana e diversi studi tra cui quelli per la Battaglia di Anghiari, Testa d'uomo e la Maddalena Discinta, si trovavano alla Fondazione Ugo e Olga Levi di Venezia dove sono state esposte fino ad agosto.

Il trasporto, a cura di Italia Cargo, azienda romana con respiro internazionale, che vanta una forte specializzazione per il trasporto e la spedizione delle opere

d'arte (e non solo), è iniziato quindi sull'acqua. Per poi proseguire su gomma e in aereo. Il tutto in poco più di 24 ore. «Trasportare un'opera richiede tecniche speciali e molta esperienza», afferma **Roberta Gili**, alla guida di Italia Cargo, «occorre garantire il massimo livello di sicurezza, seguire l'opera in tutto il suo percorso curando anche gli aspetti burocratici come i passaggi doganali, rispettando le norme, ma anche i tempi che a volte sono strettissimi». E un viaggio da Venezia a Pechino, oltre a riecheggiare imprese lontane, è una prova molto impegnativa per beni preziosi come le opere di Leonardo e i suoi allievi. «La logistica è stata supervisionata dal direttore della Fondazione», continua Gili. «Abbiamo fatto gli imballaggi ex-novo con tracciature speciali per monitorare le condizioni delle opere durante tutto il percorso».

Il respiro internazionale di Italia Cargo non si esaurisce in Cina. È l'unico vettore autorizzato a lavorare a Cuba per l'arte, è stato più volte sponsor tecnico della Biennale d'Arte di Venezia e anche per l'ultima edizione ha trasportato diverse opere d'arte, tra cui quelle per il padiglione cileno. «Dal Cile», racconta Gili, «abbiamo portato 21 casse e grandi tubi che hanno viaggiato in aereo. Generalmente l'arte, messa sui voli, segue procedure speciali che presuppongono una manipolazione diversa anche da parte del personale in aeroporto. Inoltre, quando lavoriamo per le esposizioni a Venezia abbiamo grandi difficoltà nell'ultimo miglio dove occorre procedere con le imbarcazioni e quindi con maggiori attenzioni rispetto alla consegna con il camion». L'indirizzo di una mostra o di un collezionista può essere una vera sfida per un'azienda specializzata in questo settore. «Una volta», racconta Gili, «abbiamo consegnato quadri enormi a Hong Kong nell'abitazione di un collezionista al 23° piano di un grattacielo: poiché non entravano nell'ascensore, abbiamo dovuto smontare le cornici e trasportare a piedi le tele per tutti i 23 piani e ricomporle in casa per l'evento della sera». Che cosa non si farebbe per l'amore per l'arte!



IL TESSILE

95,5 mld

è il fatturato 2018 del settore tessile-moda-accessori (TMA).
(Confindustria Moda)

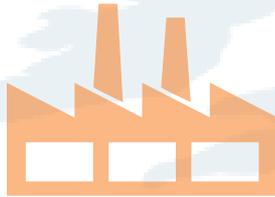


L'EXPORT

63,4 mld/€

è il fatturato 2018 complessivo del TMA nell'export, in crescita del 2,7%. Anche il primo semestre del 2019 è partito bene, registrando +7,3% rispetto allo stesso periodo del 2018.

(Fashion economic trends, Camera moda, primo semestre 2019)



26,6%

è la quota delle aziende italiane nel settore TMA sul totale delle aziende europee (dati 2018), a dimostrazione della leadership italiana del settore.

(Confindustria Moda)



65.755

sono le aziende italiane che lavorano nel TMA (dati 2018) e che producono quindi calzature, concia, occhialeria, oreficeria-argenteria-gioielleria, pelletteria, pellicceria e tessile-abbigliamento.

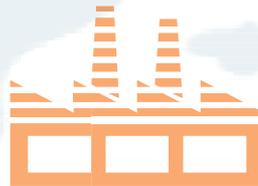
(Confindustria Moda)



-1,4%

è la percentuale di diminuzione delle aziende italiane che lavorano nel TMA tra il 2017 e il 2018.

(Confindustria Moda)



-2,5%

è il calo dei consumi di abbigliamento e calzature in Italia nel 2018.

(Sita Ricerca)

30,9%

è la quota del fatturato generato nel 2018 dall'industria italiana tessile e moda (TM) sul totale di quello generato in Europa, pari a 178 miliardi di euro.

(Confindustria Moda)



49,6%

è la quota 2018 del comparto tessile-abbigliamento (TA) sul totale delle esportazioni TMA. *(Confindustria Moda)*

15,2%

è l'incremento dell'export verso la Cina, che nel 2018 ha assorbito il 4% del mercato italiano della moda diretto all'estero. *(Confindustria Moda)*

10,6%

è la quota di mercato francese nel 2018, il primo paese per esportazioni. Alla Francia segue la Svizzera con il 10,4%, principale sbocco extra-Ue per via del suo ruolo di piattaforma logistica. *(Confindustria Moda)*

8,8%

è la percentuale di mercato assorbita nel 2018 dagli Stati Uniti, terzo paese per valore assoluto dell'export settoriale, in crescita dell'2,3%. *(Confindustria Moda)*

53,2%

è il volume percentuale delle esportazioni che viaggiano verso paesi extra-Ue (+4,8% nel 2018). *(Confindustria Moda)*

LA MODA CON UN CLICK



6,7 mld

è il giro d'affari 2018 della moda nell'export digitale, che vale nel complesso 10,3 miliardi. È il primo settore in questo campo dal 2015, quando l'e-commerce della moda italiana valeva 3,9 miliardi. Nel 2017 era già passato a 6 miliardi. *(Osservatorio Export Digitale, School of Management Politecnico di Milano)*

14,5 mio

è il numero degli e-buyer fashion in Italia nel 2018, +34% se rapportati a cinque anni fa. *(Sita Ricerca)*

65%

è la quota delle esportazioni digitali italiane dei beni di consumo espresse dal settore fashion, abbigliamento e accessori. *(Sita Ricerca)*



+21%

è la crescita delle vendite online in Italia nel settore della moda nel 2018 con una quota del 12% sul totale. *(Sita Ricerca)*



Il fashion è il secondo settore manifatturiero italiano dopo la meccanica, con 95,5 miliardi di euro di fatturato nel 2018. Un dato importante che racconta luci e ombre di un pilastro dell'industria nazionale, composto di molte piccole e medie imprese che rappresentano il made in Italy nel mondo, sia in termini economici che culturali. Oggi queste aziende sono al centro di un profondo cambiamento che guarda sempre più al digitale e ai mercati esteri, quelli consolidati e ancora da scoprire, mentre sullo sfondo c'è la sfida più difficile: riuscire sempre a soddisfare le esigenze dei propri clienti.

Secondo i dati elaborati da Confindustria Moda su base Istat, l'anno scorso il fatturato della moda italiana è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2017 (+0,7%). Un trend che per gli addetti al settore sarà confermato anche quest'anno, da cui non ci si aspetta particolari sorprese. Tuttavia, dietro alla tenuta dei ricavi c'è una contrazione delle imprese impegnate nella produzione, che sono diminuite di 938 unità nel corso dello scorso anno, arrivando a quota 65.755 (-1,4%). Luci e ombre, appunto, spiegate bene anche dai dati positivi dell'export e da quelli meno brillanti che caratterizzano i consumi interni. Secondo l'istituto specializzato Sita Ricerche, i consumi di abbigliamento e calzature in Italia hanno chiuso il 2018 in flessione del 2,5%. Al contrario, l'export ha trainato il mercato e ha

rapresentato nel 2018 il 66% del fatturato complessivo del settore secondo i dati di Confindustria Moda. Nei primi sei mesi dell'anno in corso la tendenza è confermata anche dai dati diffusi da Camera Nazionale della Moda (+7,3%). Dunque, buona parte di ciò che producono le aziende italiane che lavorano calzature, pelletteria e prodotti da conciare, occhiali, gioielli, pellicceria e tessile-abbigliamento,

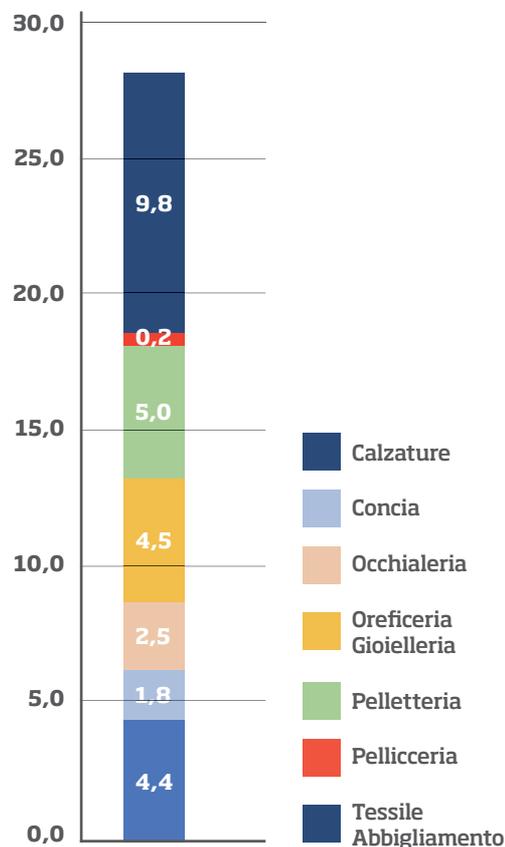
LE TAGLIE DEL SETTORE

	2017	2018	
Fatturato	94,8mld/€	95,5mld/€	▲ +0,7%
Export	61,7mld/€	63,4mld/€	▲ +2,7%
Import	34,0mld/€	35,3mld/€	▲ +3,6%
Saldo commerciale	27,7mld/€	28,1mld/€	▲ +1,5%
Aziende	66.693	65.775	▼ -1,4%
Addetti	582.495	580.479	▼ -0,3%
Propensione all'export	65,1%	66,3%	▲

Confindustria Moda su dati Istat, Movimprese e indagini interne

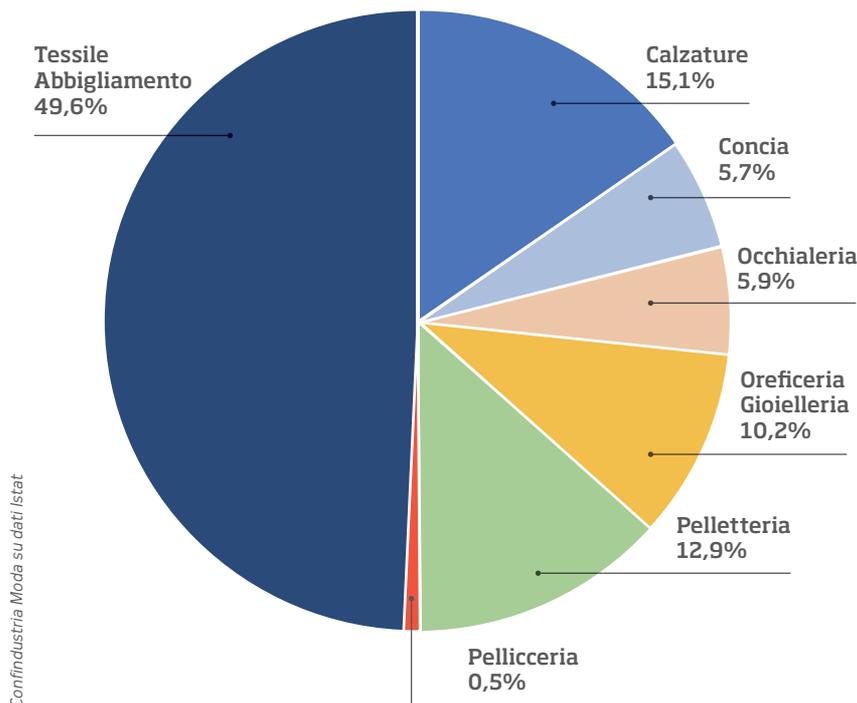
IL SALDO COMMERCIALE DELLE PRODUZIONI ALLA MODA

valore in miliardi di euro



QUANTO FASHION PRENDE LA STRADA DELL'EXPORT

quote % sul totale a valore dati 2018



Confindustria Moda su dati Istat

viaggia oltre confine e trova sbocco nei principali mercati europei. Tra questi, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna si confermano partner importanti per le imprese italiane: le quote di mercato che assorbono sul totale delle esportazioni sono pari rispettivamente al 10,6%, 8,2%, 6% e 4,5%.

Ma anche i paesi extraeuropei dimostrano un forte interesse nei confronti della moda made in Italy e tra questi i più importanti sono gli Stati Uniti, terzo mercato per valore assoluto dell'export settoriale (8,8%), e la Cina, ottavo mercato (4%) in crescita del +15,2%. Interessante per gli addetti ai lavori è anche la Russia, in flessione nel corso del 2018, ma tra i più sfidanti sbocchi commerciali, che attual-

mente assorbe il 2,5% delle esportazioni. Anche la Svizzera ha un ruolo importante, perché è il secondo mercato per i prodotti italiani, in crescita del 14,1%, sempre più «piattaforma» per la successiva riesportazione in altri paesi. Ma nel futuro le cose potrebbero cambiare. Per anni, a legare i due paesi, ci sono state le sedi logistiche di alcuni importanti gruppi della moda, come Kering, proprietario tra gli altri anche dei marchi Gucci e Bottega Veneta, che dopo venti anni in Ticino ha annunciato di voler spostare le sue attività vicino Novara. Anche il marchio americano Tom Ford seguirà l'esempio di Kering, trasferendo i suoi magazzini nei pressi di Gallarate per motivi di convenienza doganale e logistica.



11.2.

E-commerce e omnicanalità, le ultime sfide

Parlare di logistica della moda vuol dire tenere in considerazione una supply chain articolata che cambia molto sulla base degli attori che si prendono come modello. Le differenze di flussi che interessano un'azienda di fast fashion e una casa di alta moda ne sono una prova, come anche le esigenze di trasporto che caratterizzano le diverse fasi della filiera, che solo dopo molti passaggi restituisce il prodotto finito. In generale, se negli anni scorsi la tendenza era quella di controllare l'organizzazione dei magazzini in house, oggi emerge la ricerca di partner ad alta specializzazione capaci di gestire le merci in conto terzi, così da permettere ai brand della moda di concentrarsi sullo sviluppo del prodotto. Quello che le aziende cercano è una gestione trasparente che gli permetta di tenere sotto controllo i flussi, ridurre le scorte, migliorare i livelli di servizio ed eliminare i modelli obsoleti.

Dal punto di vista del retail, lo scenario cambia rispetto al passato e si moltiplicano i negozi più piccoli, meglio inseriti nei contesti urbani e più orientati all'entertainment dei propri clienti. In questo contesto, la richiesta di un'offerta logistica omnicanale si fa sempre più spazio a discapito del modello multicanale che ha tradizionalmente caratterizzato il settore della moda, come ha notato nel 2017 anche il rapporto dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano. Lo scopo di questa trasformazione è quella di offrire ai clienti un'esperienza di acquisto trasversale tra i canali fisici e digitali, attraverso una maggiore integrazione degli stessi. In questo modo anche i punti vendita diventano un network messo in rete dal lavoro degli vettori, che permettono un dialogo costante dei magazzini dislocati globalmente. Il risultato è una riduzione delle scorte e la possibilità di offrire ai clienti i prodotti che desiderano in breve tempo, anche se assenti dal magazzino del negozio di riferimento.

Basta così la richiesta di un cliente per attivare il viaggio di un prodotto, che può essere spedito dalle boutique dello stesso network in tutto il mondo. Il risultato è un modello molto simile a quello che caratterizza l'e-commerce, canale trainante per il settore: i corrieri devono essere in grado di consegnare i prodotti in tempi rapidi anche sui mercati internazionali, garantire una logistica di ritorno e offrire all'occorrenza servizi di trasporto dedicati.

Infatti, per inquadrare le trasformazioni che interessano il settore, un aspetto da non trascurare è quello relativo agli acquisti digitali. Per le imprese italiane l'e-commerce è un'occasione per risollevare i consumi interni e raggiungere nuovi mercati esteri. E lo dimostrano i numeri: in Italia le vendite online sono cresciute del 21% nel 2018, secondo i dati forniti da Sita Ricerche, mentre tra i settori italiani che esportano all'estero attraverso i canali digitali il fashion è al primo posto, con una domanda in crescita. Nel 2015 l'e-commerce della moda italiana valeva 3,9 miliardi, 4,5

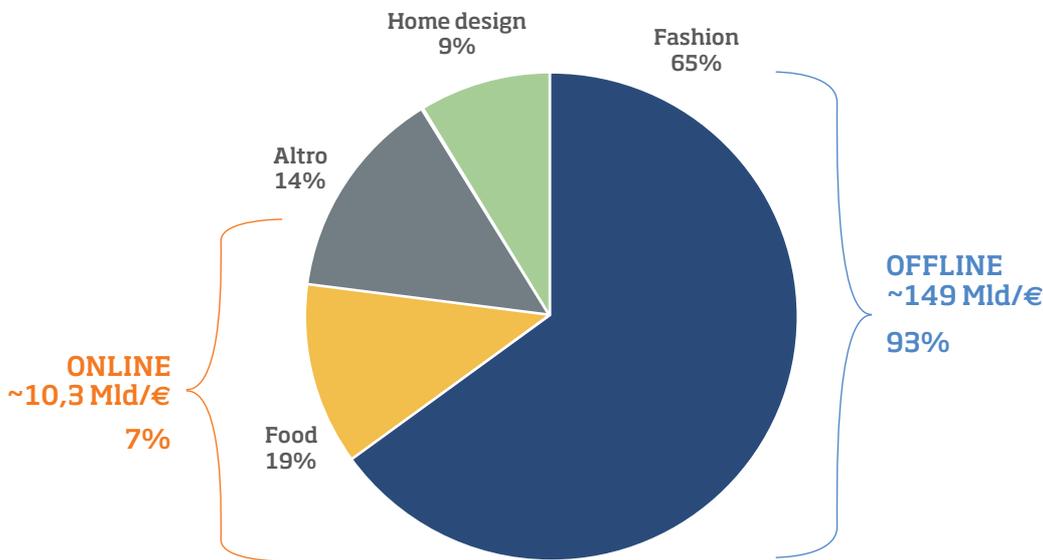
miliardi nel 2016, 6 miliardi nel 2017 e 6,7 miliardi nel 2018. Alla definizione di questa dinamica molto ha contribuito l'ascesa delle piattaforme dedicate come Zalando, Yoox e Privalia, ma anche l'attivismo della più generalista Amazon. Tuttavia sono molti i brand che hanno attivato propri canali di vendita per non perdere il contatto diretto con i clienti e avere il controllo dei dati generati online, che rappresentano una miniera di informazioni utili per le elaborazioni di marketing.

In un contesto del genere, caratterizzato da export e vendite online, le risposte che logistica può fornire assumono un ruolo centrale per il successo del settore. Le aziende del trasporto non svolgono solo il compito di portare a destinazione le merci, ma diventano veri e propri partner commerciali con cui lavorare per individuare le strategie migliori, sempre più personalizzate e orientate a soddisfare le richieste dei consumatori, ovunque essi si trovino.

IL PESO DEL DIGITALE SULL'EXPORT

B2C

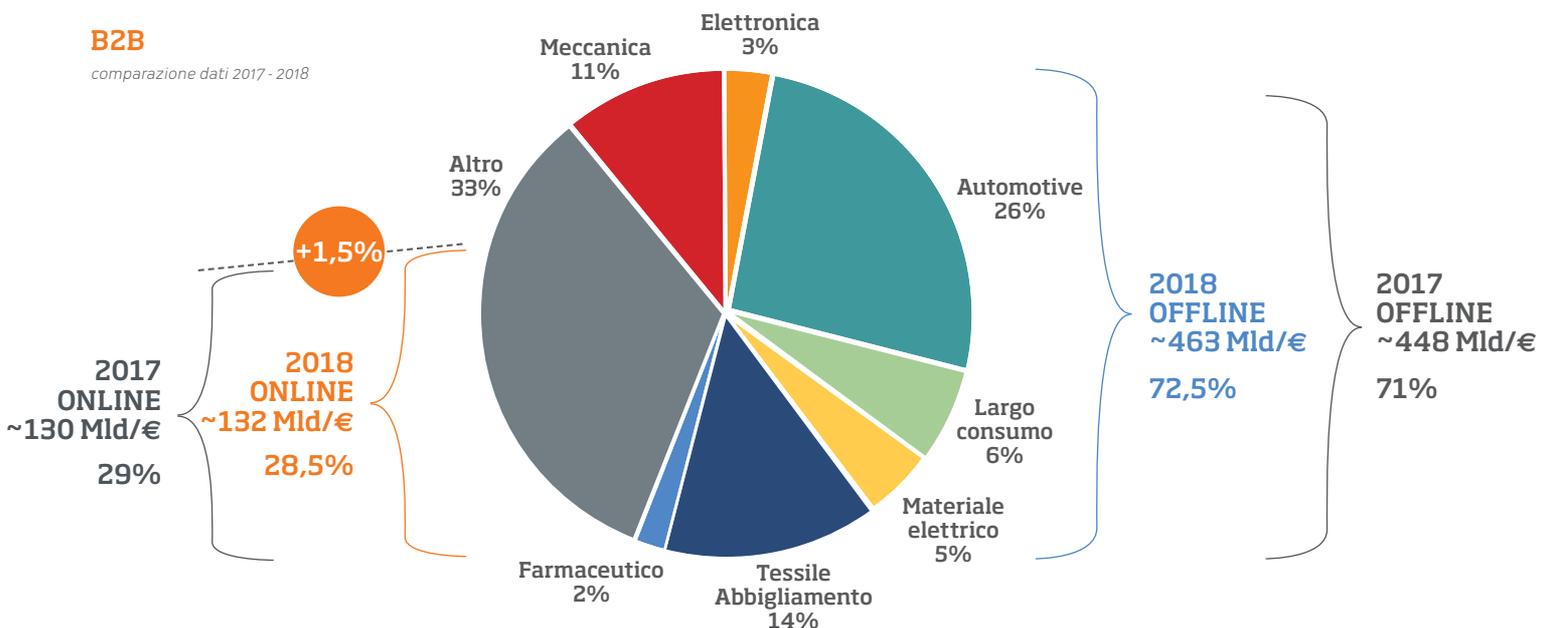
dati 2018



Osservatori.net

B2B

comparazione dati 2017 - 2018



IL DISTRIBUTORE.

SIMONA LERTORA (DHL EXPRESS ITALY)

« L'URGENZA DELL'ULTIMO MINUTO »

E-commerce del fashion e del lusso, ma anche spedizioni su misura per grandi eventi e sfilate fino alla tendenza sempre più richiesta degli shop to shop. La divisione Express di DHL è al centro della supply chain della moda, seguendo a monte e a valle il servizio più adatto alle esigenze (mutevoli) del mercato. «Cambia anche il concetto di magazzino», spiega **Simona Lertora**, Direttore Marketing & Business Development DHL Express Italy, «mentre il commercio on line diventa sempre più importante per tutti i brand».

Quali sono le caratteristiche delle spedizioni nel comparto del fashion?

Il settore è caratterizzato da esigenze specifiche che riguardano i momenti in cui si lanciano le nuove collezioni, comprese quelle flash, che prevedono un invio urgente di campioni e prototipi, fino allo sviluppo del campionario vero e proprio. Questa fase della supply chain ha sicuramente bisogno di tempistiche molto strette perché è la parte più critica della produzione del fashion.

In parte però si tratta di flussi programmabili?

Sì, ma solo in parte. Ci sono dei periodi dell'anno ben definiti per la programmazione delle collezioni: primavera-estate e autunno-inverno, la fashion week di settembre o quella invernale, i periodi fieristici. Quello che però non è programmabile è proprio l'urgenza dell'ultimo minuto: il campione, la creazione di un prototipo, che magari deve essere spedito per essere ricamato oppure per lo shooting, con destinazioni spesso globali. In questo settore si lavora con tempi molto serrati, che devono essere conciliati con le caratteristiche tipiche dei lavori creativi. Un corriere come DHL Express può aiutare a risolvere questo tipo di problemi, recuperando un ritardo che l'ufficio stile di un brand può registrare a causa di una modifica dell'ultimo minuto.

Quali servizi mettete a disposizione in questi casi d'urgenza?

Offriamo un servizio standard di ritiro all'ultimo minuto, che permette in 24-48 ore di consegnare in tutto il mondo, ma anche servizi dedicati che vengono scelti nei periodi più critici. In questo caso la spedizione non viaggia nel network insieme alle altre merci ma viene ritirata da un corriere e portata dallo stesso a destinazione in tutto il mondo. Questo tipo di consegna viene richiesta sempre più spesso dagli operatori della moda, per esempio per l'invio del campionario che deve essere spedito nella rete vendita per raccogliere gli ordini. Alcuni brand ci hanno chiesto di portare i campionari nei negozi d'Europa con dei mezzi dedicati: invece di organizzare diverse spedizioni ai vari distributori europei, abbiamo usato un solo corriere che ha portato a termine le consegne con un unico viaggio. Anche i capi per gli shooting sono affidati sempre più spesso a corrieri dedicati.

Ci sono altre richieste della committenza che vi hanno portato ad attivare nuove modalità di consegna?

Un servizio sempre più richiesto è quello dell'omnicanalità. Lavoriamo con molte aziende importanti che cercano di mettere in connessione i propri negozi retail per fare sì che un punto vendita del network possa ordinare e ricevere in 24 ore un prodotto spedito da un altro negozio in Europa. Si tratta di un tipo di consegna che chiamiamo «shop to shop», sviluppata qualche anno fa proprio per offrire un servizio su misura a determinati brand che hanno manifestato questa esigenza. Lo scopo è riuscire a soddisfare la richiesta



del cliente praticamente sempre. Ma questo significa anche che non c'è più bisogno di appesantire il punto vendita con tanti capi di tutte le taglie. È proprio il concetto di magazzino ad essere un po' cambiato: con questo servizio tutti i negozi paradossalmente sono dei magazzini. Se il consumatore vuole un certo prodotto, non importa più dove esso sia: che sia in un magazzino centrale o in un negozio, l'importante è farglielo arrivare nel momento giusto.

Ricorda un po' il concetto dell'e-commerce. A riguardo, quanto lavorate con la moda online?

Se guardiamo il nostro fatturato e-commerce, sicuramente il fashion è il settore principale. Lavoriamo sia con le grandi piattaforme che con quei brand, tantissimi e sempre di più, che stanno cercando di riportare nel proprio perimetro le vendite online. Se in passato alcune scelte strategiche hanno spinto le case di moda ad affidarsi alle piattaforme, oggi in Italia la tendenza si sta invertendo, sentono il bisogno di controllare il proprio mercato e i propri clienti, ricevendo informazioni importanti. Tuttavia non è facile per le aziende italiane del fashion: c'è bisogno di specifiche expertise, per esempio in digital marketing, che non sempre si hanno al proprio interno. In questo ambito DHL Express si è molto attivata per aiutare le aziende della moda a capire quali sono le attività più utili e gli errori da non fare. Abbiamo alcune partnership dedicate proprio a questo, con la Camera Nazionale della Moda ma anche con Twiko Digital, un'azienda che fa consulenza ai brand del fashion che vogliono sviluppare propri canali per l'e-commerce. Ma lo facciamo anche attraverso la nostra conoscenza dei mercati esteri, lavoriamo in 220 paesi e conosciamo i gusti e le tendenze dei consumatori. È un servizio pensato soprattutto per le piccole aziende e le startup: la nostra missione è farle crescere, facendo crescere così i volumi dell'e-commerce e dell'export italiano.

A proposito di export, quali sono i mercati che servite e verso cui la moda italiana viaggia di più?

Assolutamente l'Europa, perché i principali mercati per il nostro fashion sono Germania, Francia, Regno Unito e Spagna. Ma cresce tantissimo e va sicuramente presidiato anche il mercato degli Stati Uniti. È fondamentale anche la Cina. E poi c'è la Russia, un mercato più piccolo e anche difficile, ma dal grande potenziale. Cresce soprattutto nell'e-commerce e, anche se ha dei trend altalenanti, è molto sensibile al fashion italiano, soprattutto al mondo del lusso made in Italy.

IL LOGISTICO.

LORENZA CANTALUPPI (GEFCO)

« UN PORTALE PER VERIFICARE IL PARTNER »

«Gefco non possiede mezzi propri, ma si affida a partner selezionati attraverso la registrazione su un portale aziendale che vale per tutte le sedi». A spiegare l'organizzazione della supply chain che Gefco, azienda francese nata per gestire in maniera dedicata i flussi logistici di ricambi e autovetture della casa madre PSA, ma nel tempo trasformata in un fornitore globale di servizi logistici, è **Lorenza Cantaluppi**, sales e marketing manager di Gefco Italia. Requisiti per il trasporto su gomma? «L'attenzione è puntata sulla flotta e l'impronta ecologica».

Rispetto agli altri settori commerciali con cui lavorate, quali sono le principali peculiarità del fashion?

La gestione della supply chain nel settore della moda deve rispondere in maniera efficace a molteplici peculiarità, alcune delle quali direi «esclusive»: dall'adattamento continuo ai nuovi trend e ai bisogni dei consumatori, alla capacità di applicare un modello omnichannel. Serve anche riuscire ad adattarsi a cicli di vita brevi, dovuti alle molteplici collezioni realizzate in un anno, e garantire un'elevata frequenza di consegna per gestire i picchi di stagionalità. Non meno importanti sono i fattori di digitalizzazione e di sostenibilità.

La vostra offerta logistica per la moda a quali aziende si rivolge?

Ci rivolgiamo prevalentemente a medie-grandi aziende, del settore moda e calzaturiero, con presenza nazionale e internazionale e una supply chain anche «complessa». Grazie al nostro network globale, alla nostra offerta logistica che include tutte le modalità di trasporto (stradale, marittimo, aereo e ferroviario) e alle nostre control tower, garantiamo il monitoraggio continuo delle operazioni logistiche sia a livello nazionale che internazionale, l'identificazione di eventuali criticità con soluzione in tempi molto rapidi e una reportistica in tempo reale costruita ad hoc sulle esigenze del cliente.

La logistica su gomma è integrata nella vostra azienda o vi avvalete di partner? In tal caso, quali caratteristiche devono avere per lavorare con voi?

Gefco non possiede mezzi propri e si avvale per i servizi di trasporto di partner affidabili scelti sulla base di uno specifico processo di selezione: i potenziali



partner devono essere registrati e qualificati all'interno di un portale in cui vengono mappate tutte le informazioni e i documenti anagrafici (iscrizione agli albi, certificazioni, Durc), abbinati alle caratteristiche specifiche del settore come la flotta, facilities, manutenzioni nel caso di servizi speciali, impronta ecologica, ecc. La qualifica all'interno del portale è compiuta dal paese di primo utilizzo, dopodiché tutta la rete Gefco può avvalersi di quello specifico fornitore creando così una rete globale.

Quali sono i servizi che più spesso vi vengono richiesti?

I più frequenti riguardano l'import dei prodotti finiti (con eventuale deposito Iva), il trasporto nazionale e internazionale dei prodotti e la gestione di tutte quelle peculiarità prima citate: l'apertura di nuovi punti vendita nel mondo, il riassortimento – anche urgente – dei negozi, la reverse logistics. Ci sono poi numerose aziende che desiderano esportare le proprie creazioni in paesi particolarmente «complessi», come la Russia, e che hanno la necessità di governare in pieno il processo doganale e il tema della distribuzione. Per questi casi abbiamo soluzioni di trasporto dedicato espresso (time critical solution) con utilizzo di tutti i mezzi più idonei (motocicli, auto, furgoni, charter, volo aereo con corriere dedicato a bordo) per garantire la consegna dei prodotti nel caso si verificano criticità temporali impreviste; l'advanced deliveries (prima dell'apertura dei negozi, prima della loro chiusura, su appuntamento, in slot di 30 minuti); operazioni presso il negozio, come consegna e installazione di display, ritiro cartoni; consegna presso negozi in centro città e GDO; gestione resi; intermediazione doganale, implementazione di procedure doganali ottimizzate. Tutto questo sempre garantendo al cliente la piena visibilità dei suoi flussi.



LA STILISTA.

FRANCESCA LIBERATORE

« LA LOGISTICA È UNA PREZIOSA ALLEATA »

Francesca Liberatore è una giovane stilista che da circa 10 anni porta le sue collezioni sulle più importanti passerelle mondiali, affrontando ogni giorno con il suo team le questioni legate al trasporto dei tessuti e dei capi da una parte all'altra del globo. «Il mio è un lavoro creativo per eccellenza», spiega, «e tutto quello che ha a che fare con la logistica, la commercializzazione, l'organizzazione dei magazzini, gli spostamenti e le dogane, è molto difficile da gestire. Un marchio, soprattutto se piccolo, deve dare priorità ad alcune strutture interne e per questo la divisione logistica non è sempre coperta nell'organizzazione dell'azienda». L'inizio della sua attività l'ha portata a misurarsi con spedizioni soprattutto nazionali, che spesso ha gestito accompagnando di persona i capi a destinazione. «Le prime difficoltà che ho incontrato sono legate alle tempistiche, sia nella fase produttiva, quando aspetti o invii i tessuti ai laboratori, sia nella confezione e distribuzione del prodotto finito: ogni ritardo si ripercuote a catena su tutto il processo e diventa penalizzante, non si può rischiare».

Francesca lavora tra Milano, l'hinterland della città, Como e Roma, quattro luoghi in cui sono dislocati i laboratori che realizzano i suoi abiti. Molto spesso, il prodotto finito viaggia oltre confine, tra sfilate e negozi di alta moda. Le prime spedizioni internazionali si sono rivelate molto complicate: «L'invio a New York della collezione mi ha portato a confrontarmi con il tema delle dogane e la consegna per la sfilata. In Italia è tutto più semplice, spesso mi ritrovavo a portare i capi a destinazione con un taxi o un furgone. Ma per i viaggi all'estero bisogna pensare agli imballaggi, ai documenti per le dogane, con i Carnet Ata e i certificati Cites per le pelli e le pellicce: un lavoro incredibile per cui avere un supporto è prezioso». Vincere il contest di DHL e IMG Fashion, pensato proprio per supportare i designer nazionali nello sviluppo del loro marchio e nella presentazione delle loro collezioni all'estero, ha cambiato completamente le prospettive di Francesca. «Lavorare con professionisti della logistica che offrono soluzioni ai problemi permette di cogliere opportunità altrimenti perse. Se mi propongono di sfilare ad Abu Dabi, oggi so che posso chiedere



una consulenza e valutare la fattibilità, invece di rinunciare perché non so cosa mi serve, come funziona la dogana di quel paese, come muovermi una volta arrivata sul posto».

Ma nell'alta moda, il trasporto dei capi è anche una questione di immagine. Le aziende cercano standard di qualità che rappresentino il proprio marchio anche nella modalità di consegna. «I miei capi viaggiano appesi, riposti dentro dei bauletti, e arrivano a destinazione nell'arco di pochi giorni. Quando un negozio cinese mi ha proposto di gestire la spedizione con un proprio corriere, ho rifiutato: non posso spedire un capo del mio prêt-à-porter con un container che ci mette mesi ad arrivare, a perderci sarebbe anche il cliente finale». Per questo, nel settore della moda, è fondamentale che il corriere curi i rapporti con la propria committenza e sia in grado di trasmettere fiducia. «Per me un corriere deve rappresentare quello che la moda sta facendo in questo momento: la velocità, la sinergia, la capacità di adattamento, la risoluzione dei problemi, sono tutti elementi che il mondo della moda tiene in considerazione all'interno del suo stesso processo produttivo e che devono essere presenti anche nelle modalità di consegna. Questo genera un valore aggiunto anche per il cliente finale, perché riceve un capo di qualità che nella fase di trasporto non rischia di perdere il suo valore».



I RIFIUTI SPECIALI

138,9 mio

sono le tonnellate di rifiuti speciali prodotti in Italia nel 2017, con un incremento del 3% rispetto al 2016.

Cresce solo la produzione di rifiuti non pericolosi (+3,1%), mentre rimane stabile quella di rifiuti pericolosi (+0,6%).

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2019)

**20,2 mio**

sono le tonnellate di rifiuti speciali utilizzati, in luogo delle materie prime, all'interno del ciclo produttivo in 1.307 impianti industriali. Tali stabilimenti riciclano il 20% del totale dei rifiuti recuperati a livello nazionale.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2019)

**12 mio**

sono le tonnellate di rifiuti speciali smaltiti in discarica (8,2% del totale gestito) di cui circa 10,9 milioni di tonnellate di rifiuti non pericolosi e 1,2 milioni di tonnellate di rifiuti pericolosi.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2019)



I RIFIUTI URBANI

29,6 mio

sono le tonnellate di rifiuti urbani prodotti in Italia nel 2017, con una riduzione dell'1,7% rispetto al 2016.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2018)

**55,5 %**

è la percentuale della raccolta differenziata raggiunta in Italia nel 2017. Il record è della provincia di Treviso con l'87,8%.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2018)

**6,9 mio**

sono le tonnellate di rifiuti urbani smaltite in discarica, pari al 23% del totale.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2018)

I TRASPORTATORI

158.621

sono i soggetti iscritti all'Albo nazionale gestori ambientali. Sono suddivisi in dieci categorie, i cui iscritti totali sono 182.617, dal momento che alcune imprese sono iscritte a più categorie.

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)

**132.814**

sono le imprese che trasportano i rifiuti non pericolosi prodotti dalla propria attività e quelli pericolosi in quantità non superiori ai 30 Kg o ai 30 litri al giorno (Categoria 2-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)

**7.418**

sono le imprese che effettuano raccolta e trasporto di rifiuti di apparecchiature elettriche o elettroniche (RAEE, Categoria 3-bis).

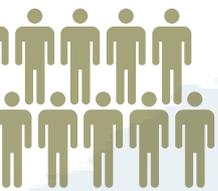
(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)

**6.425**

sono le imprese che effettuano raccolta e trasporto di rifiuti speciali pericolosi (Categoria 5).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)





6.156

sono le imprese che effettuano **commercio e intermediazione di rifiuti senza loro detenzione** (Categoria 8).

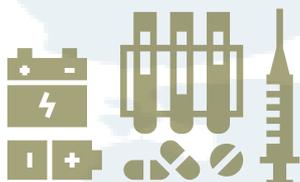
(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



18.046

sono le imprese che effettuano **raccolta e trasporto di rifiuti speciali non pericolosi** (Categoria 4).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



5.933

sono le imprese che effettuano **raccolta e trasporto di rifiuti urbani** (Categoria 1).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



1.118

sono le imprese che effettuano esclusivamente il **trasporto transfrontaliero di rifiuti urbani** (Categoria 6).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)

559

sono i **piccoli commercianti e raccoglitori** che trasportano **metalli ferrosi e non ferrosi** (Categoria 4-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



1.346

sono le imprese che effettuano **bonifica di siti contenenti amianto** (Categoria 10).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



2.811

sono le imprese di **bonifica dei siti** iscritte all'Albo dei gestori ambientali (Categoria 9).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)

I VEICOLI



639.251

è il **totale dei veicoli addetti al trasporto di rifiuti** registrati presso l'Albo nazionale dei gestori ambientali.

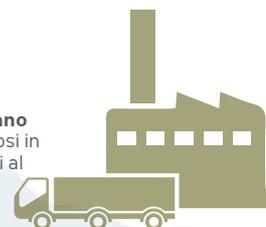
(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



321.380

sono i **veicoli adibiti al trasporto di rifiuti da imprese che movimentano rifiuti propri** non pericolosi e pericolosi in quantità non eccedenti 30 Kg o 30 litri al giorno (Categoria 2-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



306.538

sono i veicoli di imprese che effettuano **professionalmente il trasporto di rifiuti** (Categorie 1, 4, 5 e 6).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



10.711

sono i veicoli di imprese che effettuano il **trasporto di RAEE** (Categoria 3-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



622

sono i **veicoli di piccoli commercianti e raccoglitori di metalli ferrosi e non ferrosi** (Categoria 4-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2019)



Ogni anno in Italia si producono 170 milioni di tonnellate di rifiuti. Per farsene un'idea è pari – in peso – al Monte Bianco. Il che vuol dire che ogni giorno 465 tonnellate di materiali di scarto vengono trasportate verso 340 impianti di compostaggio o di trattamento biologico, 130 di trattamento meccanico, 51 inceneritori di rifiuti urbani, 66 di rifiuti speciali, 351 industrie che alimentano le proprie fornaci con i rifiuti, 123 discariche autorizzate e un numero imprecisato di immondezze abusive. Tutto su gomma. Anche per raggiungere le stazioni ferroviarie e salire sul treno per i lunghi viaggi verso le Regioni e i Paesi che si mostrano (a caro prezzo) più ospitali, i rifiuti si devono muovere sulla strada. Perfino il milione e 300 mila autoveicoli rottamati ogni anno si muovono su ruote di gomma: spesso sulle proprie e se proprio non ce la fanno, ci pensa il carro attrezzi. È un flusso immenso, continuo e sommerso – come un fiume carsico – che si muove su 640 mila veicoli dei tipi più disparati: autotreni, autoarticolati, autosnodati, mezzi d'opera, cassonati, bilici,

cisterne, coibentati, furgoni, camioncini, pick-up, e poi compatattatori, costipatori, vasche, scarrabili, perfino tricicli portabidoni. Perché non appena il rifiuto diventa rifiuto, immediatamente si scompone, si differenzia, si moltiplica, si disperde in una serie di rivoli difficili da inseguire, identificare, definire. A cominciare dalla prima suddivisione ufficiale, quella tra Rifiuti Urbani e Rifiuti Speciali. Due mondi separati. L'Ispra, l'Istituto superiore per la protezione dell'ambiente che studia il settore, pubblica ogni anno due rapporti paralleli, per cui quel totale – 170 milioni di tonnellate, più esattamente 168,5 – non compare ufficialmente da nessuna parte, ma è la cifra calcolata sommando i dati (ufficiali) dei due comparti. Che riservano una prima sorpresa: benché i cassonetti rigurgitanti immondizia siano – soprattutto in alcune metropoli – sotto gli occhi di tutti, i rifiuti Urbani prodotti nel 2017 sono stati «soltanto» 29,6 milioni di tonnellate, contro le 138,9 di quelli speciali (che però comprendono anche 10,9 milioni di tonnellate di rifiuti provenienti dal trattamento di quelli urbani).



IL RIFIUTO SUL LETTINO DI FREUD



La diagnosi è chiara: crisi di identità con conflitto della personalità e dissociazione dell'io. E non potrebbe essere altrimenti, vista la caterva di leggi italiane ed europee con corredo di sentenze interpretative che cercano di definire il Rifiuto. L'Unione europea se la cava, nei suoi opuscoli divulgativi, con una fraseggiata: «Qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi». La fanno semplice, insomma, ma – si sa – mica sono loro la Patria del Diritto. Noi, almeno fino al 2010, a questa riga aggiungevamo una ben più burocratica precisazione: «... che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A alla parte quarta del presente decreto» (il 152/2006, per inciso). Per cui, per essere davvero certi che si trattasse di un rifiuto, bisognava andare a consultare il Catalogo europeo dei rifiuti in fondo al testo di legge. Ma dato che le categorie previste nell'elenco erano soltanto 16, per aiutare a comprendere meglio – in caso di dubbio – il decreto conteneva anche alcune indicazioni per individuare i «non rifiuti», in pratica gli zombie dell'immondizia.

Non che la cancellazione di quella pleonastica aggiunta – grazie a un decreto legislativo del 2010 – abbia risolto la questione. Tant'è che nel 2016 è dovuta intervenire la Cassazione per soffermarsi sulla «corretta

interpretazione del significato del termine disfarsi» che aveva già «lungamente impegnato dottrina e giurisprudenza, nazionale e comunitaria», per concludere che «è rifiuto non ciò che non è più di nessuna utilità per il detentore in base ad una sua personale scelta ma, piuttosto, ciò che è qualificabile come tale sulla scorta di dati obiettivi».

Tutto risolto? Macché. E se un rifiuto cessa di essere un rifiuto? Con la crescita del recupero è una circostanza da non sottovalutare. Per l'Unione europea – che ha lanciato la tematica sotto la definizione di End of Waste – occorrono quattro condizioni: che l'oggetto sia utilizzato comunemente per scopi specifici, che ne esista un mercato, che soddisfi i requisiti tecnici e le normative dei prodotti, che non comporti impatti negativi sull'ambiente e sull'uomo. Sono le regole che in sostanza la normativa italiana ha raccolto e che vanno applicate con autorizzazioni regionali. Lo scorso anno, però, una sentenza del Consiglio di Stato ha stabilito che la declassificazione del rifiuto deve avvenire a livello regionale, ma con standard nazionali. E questo ha bloccato tutto. Il dibattito è aperto. Il rifiuto, sul lettino dello psicanalista, attende. Tra gli analisti circola una battuta: la terapia finisce o con la morte del paziente o con la morte dell'analista. Per l'End of Waste rischia di non essere una battuta.

12.2. I rifiuti speciali

E anche all'interno dei due grandi gruppi subito si riaprono altre ramificazioni, ciascuna delle quali obbliga il trasportatore a normative diverse e complesse. Gli stessi rifiuti provenienti da costruzioni e demolizioni – che con oltre 56 milioni di tonnellate l'anno costituiscono il 40 % del totale dei rifiuti speciali – sono regolamentati rigorosamente partendo dal presupposto – sancito da una direttiva europea – che ne è espressamente vietato l'abbandono. Presupposto sistematicamente violato: basta scorrere le cronache degli ultimi mesi per incontrare un imprenditore di Marcianise

(Caserta) che interrava detriti nel piazzale del suo impianto di stoccaggio e trattamento, un'area del 1.500 metri quadri a Campi Bisenzio (Firenze) adibita a discarica abusiva e un'altra di quattro ettari rivelata a Bornasco (Pavia) grazie a un drone. Ancor più clamoroso il ritrovamento sotto la Fontana di Trevi, nei cunicoli del sottosuolo romano, di una discarica di calcinacci, barattoli di vernice e residui edili in mezzo ai resti archeologici. E si tratta solo delle violazioni scoperte, in un settore – quello delle costruzioni e demolizioni, «C&D» in gergo – in cui la quantità di rifiuti è interamente stimata, segno della difficoltà di tenere sotto preciso controllo un flusso



LA PRODUZIONE NAZIONALE DI RIFIUTI SPECIALI

tonnellate 2017

	dati	
Rifiuti speciali non pericolosi esclusi i rifiuti stimati	MUD	68.612.885
Rifiuti speciali non pericolosi esclusi i rifiuti stimati da costruzione e demolizione	Stima	4.498.320
Rifiuti speciali non pericolosi da costruzione e demolizione C&D (Capitolo EER 17)	Stima	56.112.305
Rifiuti speciali non pericolosi con attività Istat non determinata	MUD	3.221
TOTALE RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI		129.226.731
Rifiuti speciali pericolosi	MUD	8.364.024
Rifiuti speciali pericolosi	Stima	2.350
Veicoli fuori uso		1.302.640
Rifiuti speciali non pericolosi con attività Istat non determinata	MUD	462
TOTALE RIFIUTI SPECIALI PERICOLOSI		9.669.476
TOTALE RIFIUTI SPECIALI		138.896.207

alimentato – anche questa è una stima – per il 53% da micro demolizioni residenziali, per il 39% da quelle non residenziali e solo per l'8% dalla demolizione - evidentemente più controllabile – di interi edifici.

Ciò non toglie che ci siano 133 mila aziende perfettamente in regola – iscritte all'Albo nazionale dei gestori ambientali – che trasportano i rifiuti propri (purché al di sotto dei 30 chili o i 30 litri di rifiuti pericolosi al giorno), impiegando oltre 320 mila veicoli, con una media di quasi tre a testa, prevalentemente furgoni, sembra essere l'identikit dell'impresa edilizia media, anche se la categoria 2-bis dell'Albo comprende una discreta quota di piccole aziende artigiane e medie imprese manifatturiere, che però sono obbligate al Modello unico di dichiarazione ambientale – il MUD – dal quale sono invece esclusi i rifiuti C&D, Costruzioni e Demolizioni.

È sul MUD che è basato il censimento sui rifiuti speciali non pericolosi realizzato dall'Ispra, che per il 2017 ne ha registrati in questo modo – oltre ai C&D – più di 68 milioni di tonnellate (stimandone fuori dal MUD altri 5 milioni). Si tratta di rifiuti trasportati prevalentemente da imprese in conto terzi. All'Albo ne sono iscritte quasi 20 mila per il trasporto di rifiuti speciali non pericolosi (anche oltre frontiera) e più di 6 mila per quelli di rifiuti pericolosi. Ma spesso le aziende sono presenti in entrambe le categorie, nonostante si tratti di attività delicate e particolari che richiedono competenze specifiche. Non a caso la maggior parte dei siti web delle imprese del settore puntano a sottolineare l'impiego di personale specializzato e formato in continuazione, la disponibilità all'assistenza

burocratica in tutte le fasi del trasporto, la possibilità di stoccaggio di ogni tipo di rifiuto, la tracciabilità dei viaggi, la varietà e la sicurezza dei veicoli, dalle autobotti agli autotreni omologati, dagli automezzi con braccio ai container. L'impresa che si presenta sul mercato del trasporto rifiuti, insomma, tende a offrire sia la varietà dell'offerta che la copertura totale del servizio.

A maggior ragione la qualità viene sottolineata quando dai rifiuti speciali non pericolosi si passa a quelli pericolosi (speciali o urbani che siano), dove vige il regime ADR (Accord dangereuse route) esattamente come per le merci della stessa categoria. Anche qui l'Albo è il punto di riferimento del trasportatore. Le 6.425 imprese iscritte (categoria 6) movimentano quasi dieci milioni di tonnellate di materiali a rischio: più di 1.500 a testa, quasi 30 mila al giorno. Se un milione e 300 mila tonnellate sono le autovetture fuori uso, che spesso arrivano dal demolitore sulle proprie ruote, gli altri otto milioni e mezzo di tonnellate viaggiano sulle strade: oltre due e mezzo sono prodotti da impianti di gestione dei rifiuti, impianti di trattamento delle acque reflue fuori sito, nonché dalla potabilizzazione dell'acqua e dalla sua preparazione per uso industriale, un altro milione proviene da prodotti chimici, così come gli oli esausti e i residui di combustibili liquidi. Il resto si disperde in piccole quantità negli ennesimi rivoli – i saloni dei parrucchieri, gli studi fotografici, le piccole tipografie, gli ambulatori medici e veterinari – di questo fiume in piena che scorre ogni giorno sulle strade, sotto gli occhi della gente che raramente si accorge dei pannelli gialli con la R che segnalano i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti pericolosi.

Quello che tutti vedono, invece, è la massa di immondizia che si accatasta quotidianamente accanto ai cassonetti nelle principali città italiane. Ogni anno se ne producono intorno ai 30 milioni di tonnellate da trasportare alle discariche e agli inceneritori (6 milioni di tonnellate cadauna) e gli altri – quelli provenienti dalla raccolta differenziata – agli impianti di recupero. Anche se dal 2010 la produzione di rifiuti urbani è in calo (era oltre i 32 milioni di tonnellate) diventando un singolare indicatore della crisi economica, il trasporto di questa ingente quantità di materiali è in profondo cambiamento a causa della crescente sensibilità ambientale che, nonostante ancora non decolli nella raccolta differenziata – ferma al 55,5% con 16 milioni e mezzo di tonnellate – si fa sempre più largo nelle amministrazioni

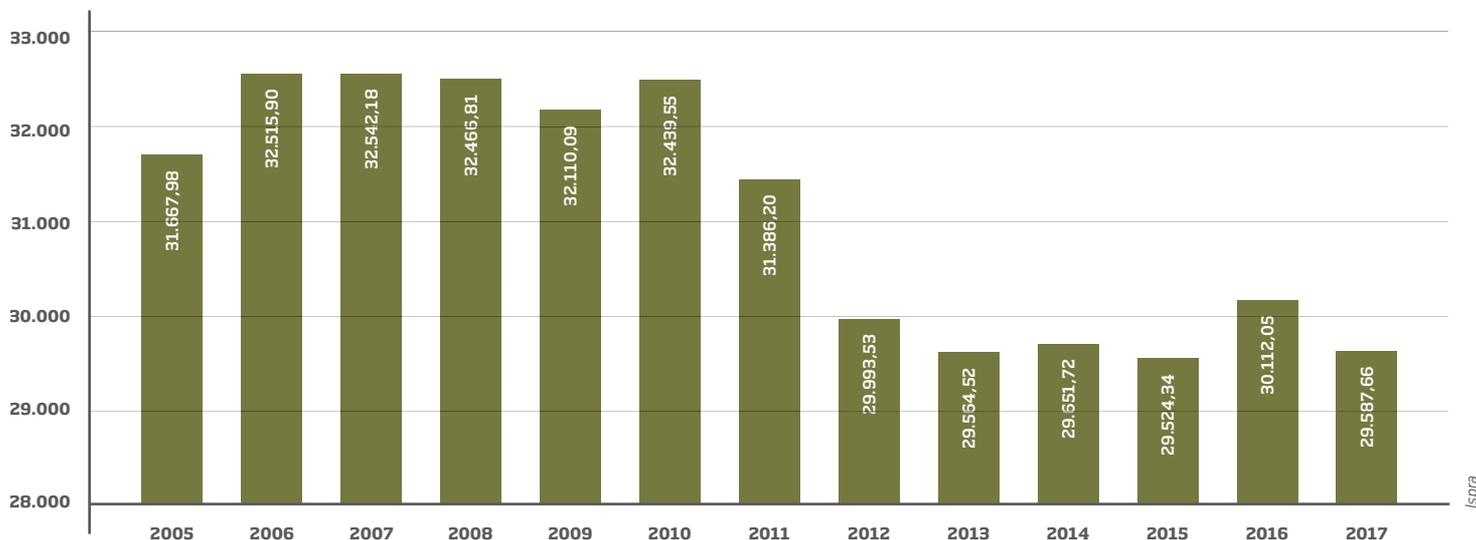
comunali. E, dunque, costruttori e allestitori producono per le aziende municipalizzate non solo camion e furgoni a basso impatto ambientale, ma anche compattatori, costipatori, scarrabili, vasche di raccolta sempre più vicini alle emissioni zero. Gli stessi trasportatori che lavorano a ricasco delle aziende pubbliche per il trasferimento dei rifiuti fuori città o alle stazioni per la loro spedizione devono dotarsi di mezzi – spesso con allestimento speciale – che rispettino i requisiti ambientali richiesti. Ma dati i tempi di pagamento delle amministrazioni pubbliche e l'aleatorietà dei loro bandi, trovano più conveniente e meno rischioso il noleggio rispetto all'acquisto di veicoli particolari che vanno, comunque, regolarmente registrati all'Albo dei gestori ambientali. Un trend che sta facendo letteralmente esplodere l'affitto di questo tipo di veicoli. Aziende specializzate spuntano come i funghi



e crescono all'ombra di un business che non sembra esaurirsi. Gorent, nata nel 2002 a Firenze oggi conta più di 850 mezzi di 30 tipologie diverse, ha oltre cento clienti e opera anche in Francia e Spagna; Vrent di Ercolano (Napoli) ha dieci anni di vita, dichiara già quasi duemila veicoli e opera anche attraverso una neocostituita filiale greca; Euro Servizi di Offida

(Ascoli Piceno) di anni ne ha venti e di veicoli 200 e così via. Tutti con l'accortezza di essere iscritti all'Albo degli autotrasportatori per aggirare il vincolo di noleggio dei veicoli pesanti, permesso soltanto tra aziende regolarmente iscritte a quell'Albo professionale.

LA PRODUZIONE DI RIFIUTI URBANI NEGLI ANNI 2005-2017



Ispra



IL CONTROLLORE.

EUGENIO ONORI (ALBO GESTORI AMBIENTALI)

**« IL NUOVO REGISTRO
A REGIME CON GRADUALITÀ »**

Il decreto Semplificazioni entrato in vigore alla fine dello scorso anno ha soppresso il Sistri, il discusso, complesso e costoso sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, attraverso GPS e congegni di difficile impiego e procedure fallaci. Ciò non significa, però, che sparisca l'esigenza di tenere sotto controllo il flusso dei rifiuti, per le evidenti ricadute ambientali che da esso discendono. Lo stesso decreto, pertanto, ha stabilito che un nuovo sistema di controllo dovrà essere messo in piedi tramite un Registro elettronico nazionale. In pratica le imprese obbligate a registrarsi dovranno digitalizzare l'attuale documentazione cartacea e trasmetterla al Registro centrale, che sarà gestito direttamente dal ministero dell'Ambiente. Le modalità devono essere fissate con un decreto interministeriale, in attesa del quale, il Ministero ha affidato all'Albo nazionale dei gestori ambientali – la struttura interna che tiene l'elenco degli operatori che svolgono l'attività di raccolta e trasporto di rifiuti – l'incarico di elaborare in forma digitale la documentazione prevista (registri di carico e scarico e formulari di identificazione dei rifiuti) da sottoporre all'attenzione delle categorie economiche interessate. «Quella di mantenere all'interno del ministero dell'Ambiente la gestione del tracciamento dei rifiuti», sottolinea subito il presidente dell'Albo, **Eugenio Onori**, «è una scelta corretta, tanto più che disponiamo di una struttura come l'Albo che – e non lo dico perché lo presiedo io – è sicuramente una struttura d'eccellenza che può avere un ruolo rilevante, se non indispensabile della messa a punto del nuovo sistema».

Avete già ascoltato le associazioni di categoria? Ne avete raccolto le indicazioni? Era uno dei punti che avevano incrinato fin dall'inizio i rapporti con il Sistri.

Abbiamo avuto già da un paio d'anni l'incarico di svolgere un confronto preliminare con le associazioni interessate e continuiamo a confrontarci. Un approccio che è stato molto apprezzato: con il Sistri erano stati informati a giochi fatti. Abbiamo già un quadro di modalità operative concordate che stanno confluendo nel decreto regolamentare che sarà firmato dal ministro Costa e inviato ai suoi colleghi per il concerto.

Quanto tempo ci vorrà?

Oltre alla firma del ministro dell'Ambiente, occorre il concerto di quello dell'Economia e la consultazione con quelli dello Sviluppo, della Pubblica amministrazione, delle Infrastrutture e Trasporti, e della Difesa. Qualche mese ci vorrà.

Poi bisognerà costituire il Registro. A cominciare dal nome...

La legge – raccogliendo l'indicazione della Direttiva europea in materia – lo definisce Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti, ma già c'è il REN del ministero dei Trasporti, dunque, probabilmente bisognerà trovare un'altra denominazione. Quanto alla creazione del Registro, partiamo avvantaggiati: abbiamo già una banca dati consolidata con oltre



150 mila imprese che trasportano rifiuti: perciò abbiamo i dati precisi al dettaglio. Ci hanno anche chiesto di predisporre l'Anagrafe unica di tutti i soggetti che si occupano di raccolta e trattamento dei rifiuti. Ci è bastato collegarci con la banca dati MUD per consentirci di predisporre già una prima base del Registro.

Una volta che il decreto interministeriale sarà stato pubblicato, quali sono i tempi ulteriori prima che il nuovo Registro entri a regime?

Certamente la partenza non può essere automatica, perché bisogna dar modo alle imprese di connettere i loro programmi gestionali con il data base centrale, al quale comunicare i movimenti dei rifiuti. Non è complicato come il Sistri, si tratta solo di trasferire dei dati, ma dobbiamo essere realisti e prudenti: le cose fatte per gradi vengono meglio. D'altra parte lo stesso decreto istitutivo parla di definire gli adempimenti «secondo criteri di gradualità per la progressiva partecipazione di tutti gli operatori». Insomma, ci saranno degli step di sei mesi o un anno.

Ma intanto dal 2020 gli operatori ricominceranno a pagare...

No. Il decreto ha espressamente previsto che non sono più dovuti i contributi Sistri. Ha previsto, altresì, che vengano definiti gli importi a carico degli utenti a copertura dei costi del nuovo sistema, ma l'obbligo a versarli scatterà con l'operatività del Registro: sicuramente il loro importo sarà sensibilmente inferiore a quello previsto per il Sistri, soprattutto se ci si avvarrà dell'Albo, il quale già dispone di una piattaforma informatica di eccellenza e di personale qualificato sul territorio, presso le Sezioni regionali. Non dimentichiamo che l'Europa per questo Registro fissa due scopi: il primo è fornire alla Commissione dati attendibili e omogenei, perché altrimenti diventa difficile mettere in piedi politiche realistiche, il secondo è facilitare gli adempimenti per le imprese.

Perché, tra speciali e urbani, pericolosi e non, trasportatori e noleggiatori, il fiume del trasporto rifiuti snoda le sue infinite ramificazioni in una sorta di intricato bacino idrografico al centro del quale l'Albo nazionale dei gestori ambientali – organismo del ministero dell'Ambiente – regola i flussi dei vari bracci fluviali con le sue delibere e le sue circolari. La prima di quest'anno – a dimostrazione della crescita del fenomeno del noleggio – conferma l'iscrizione di un furgone in affitto, perché la transazione è avvenuta tra due noleggiatori (e non tra due imprese che trasportano in conto proprio) e dunque non si configura una forma di subappalto, vietata dall'Albo degli autotrasportatori. E dopo pochi giorni è intervenuto a chiarimento sulla raccolta e trasporto di rifiuti abbandonati sulle spiagge e via dicendo fino a disciplinare le dotazioni minime per la raccolta e il trasporto di rifiuti costituiti da mozziconi di sigarette, ma anche a deliberare requisiti e attività del Responsabile tecnico dei rifiuti, figura centrale per tutte le aziende iscritte all'Albo dei gestori ambientali. Nato 25 anni fa per tenere l'elenco degli operatori del settore, l'Albo ha acquisito sempre maggiori competenze fino a ricevere con il decreto «Semplificazioni», varato lo scorso anno, l'incarico di sostituire l'ormai defunto – e non rimpianto – Sistri nel tracciamento dei rifiuti, contando sul vantaggio di avere a disposizione in partenza una banca dati aggiornata con tutte le imprese

ALBO DEI GESTORI AMBIENTALI: IMPRESE E VEICOLI

	cat.	imprese	veicoli
Rifiuti urbani	1	5.933	306.538
Speciali non pericolosi	4	18.046	
Transfrontaliero	5	1.118	
Speciali pericolosi	6	6.425	
Propri Speciali e Pericolosi sotto i 30 kg o lt	2-bis	132.814	321.380
Piccoli commercianti metalli	4-bis	550	622
SENZA VEICOLI			
Commercio e intermediazioni	8	6.156	
Bonifica siti	9	1.346	
Bonifica beni con amianto	10	2.811	

elaborazione Uomini e Trasporti su dati Albo dei gestori ambientali

iscritte e i veicoli registrati e sulla scelta di rinunciare al GPS e di limitarsi a trasformare in digitale l'attuale documentazione cartacea, permettendone in questo modo la comunicazione immediata al Registro centrale, gestito direttamente dal ministero dell'Ambiente.

Al Registro saranno obbligati a iscriversi gli enti e le imprese che



effettuano il trattamento dei rifiuti; i produttori di rifiuti pericolosi; gli enti e le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale; gli enti e le imprese che operano in qualità di commercianti e intermediari di rifiuti pericolosi; i consorzi istituiti per il recupero e il riciclaggio di particolari tipologie di rifiuti; i produttori iniziali di rifiuti non pericolosi derivanti da lavorazioni industriali, da lavorazioni artigianali, da attività di recupero e smaltimento di rifiuti, i fanghi prodotti dalla potabilizzazione e da altri trattamenti delle acque e dalla depurazione delle acque reflue e da abbattimento di fumi e qualunque altro soggetto voglia aderire volontariamente al registro.

I tempi per arrivare a regime, tuttavia, non saranno velocissimi, anche se dall'anno prossimo le imprese di trasporto cominceranno a pagare – ma a differenza del Sistri un contributo modesto – per un servizio che ancora non sarà disponibile. Il decreto di attuazione del ministro dell'Ambiente deve essere sottoscritto – e dunque concertato – con il ministro dell'Economia, dopo aver «sentito» (è l'espressione usata dalla legge istitutiva) altri quattro ministri. Ci vorrà qualche mese, poi partirà una sorta di sperimentazione, per dar modo alle imprese di collegarsi al registro centrale. Alla fine se ne andrà tutto il 2020. E intanto...

I RIFIUTI TRANSFRONTALIERI

MA QUALCOSA LA IMPORTIAMO ANCHE NOI



Alle volte sembra che i numeri non ce laentino giusta. Inondati di notizie (e di immagini) sulle tonnellate di immondizia straripante dai cassonetti e, in mancanza di impianti, inviate all'estero non può che destare stupore fare due conti e scoprire che la nostra bilancia di rifiuti è in largo passivo. Nel senso che importiamo più del doppio di quanto esportiamo: quasi sette milioni di tonnellate 6.815.924) contro tre e mezzo (3.410.095).

A pesare su questo risultato sono proprio i rifiuti speciali che non si accatastano dentro e intorno ai cassonetti e non quelli urbani assai più visibili. L'interscambio di questi, infatti, vede l'export (354.833 tonnellate) prevalere sull'import (212.988), con il forte – e visibilissimo – contributo di Roma che nel 2017 ha mandato in Austria 51 mila tonnellate (un settimo dell'export totale) di rifiuti urbani indifferenziati stoccati nell'impianto di trattamento meccanico-biologico (TMB) sulla via Salaria.

Eppure importiamo anche rifiuti urbani. Per lo più ci arrivano dalla Svizzera (71.667 tonnellate) imballaggi in vetro (più semplicemente le bottiglie), destinati in Lombardia, ma anche scarti dell'abbigliamento inviati in Campania, per il loro recupero. L'import dei rifiuti tessili, del resto, è un filone nel quale sono fortemente presenti anche Francia e Germania. Assai più rilevante il tonnellaggio dei rifiuti speciali in entrata, ma la lo-

gica del recupero è la stessa, soltanto che la parte del leone la fanno i rottami ferrosi che vanno ad alimentare le fornaci delle nostre acciaierie settentrionali. Dalla Germania ne arrivano quasi due milioni di tonnellate, dalla Svizzera uno e dall'Austria poco meno. Un traffico, dunque, prevalentemente transfrontaliero, dove l'autotrasporto è significativamente presente: sono 1.118 le imprese iscritte in questa categoria all'Albo dei gestori ambientali.

2018: rifiuti che vanno, rifiuti che arrivano

	export	import	differenza
Urbani	354.833	212.988	-141.845
Speciali	3.055.262	6.602.936	3.547.674
TOTALE	3.410.095	6.815.924	3.405.829

Ispea

Intanto anche il mondo dei rifiuti cambia. E molto velocemente, sotto il segno dell'economia circolare. L'Unione europea ha emanato a giugno dello scorso anno quattro direttive (l'Italia dovrebbe recepirle entro luglio 2020) che puntano da una parte a ridurre la produzione di rifiuti e dall'altra ad aumentare la quota da recuperare (gli urbani al 65% entro il 2035) e quella dei materiali da riciclare (entro il 2025, il 25% del legno, il 50% della plastica e dell'alluminio, il 70% dei metalli ferrosi e del vetro, il 75% della carta e del cartone), riducendo le discariche fino a un massimo del 10%. Per esempio, nell'edilizia prende sempre più piede la «demolizione selettiva» o strip out (richiesta peraltro da una delle quattro direttive comunitarie), cioè la separazione dei rifiuti in cantiere per frazioni omogenee, per favorire il riciclo o la riutilizzazione della parte

riusabile. Nata una decina d'anni fa negli Stati Uniti, la tecnica da qualche anno sta prendendo piede anche in Italia, dove sono già un centinaio le imprese che offrono questo tipo di servizio: i maggiori costi (occorre più manodopera e specializzata) sono compensati dalla riutilizzazione dei materiali e dalla riduzione delle spese di trasporto oltre a quelle, in continuo aumento, delle discariche. Un aumento significativo, perché secondo la legge della domanda e dell'offerta vuol dire che lo spazio dove inviare i rifiuti è sempre meno. Il tentativo di «liberalizzare» l'incenerimento dei rifiuti con il discusso articolo 35 del decreto «Sblocca Italia» del 2014 (che ha causato all'Italia anche una condanna della Corte di Giustizia europea) sembra fallito: avrebbe allungato le distanze che i camion (ma in questo caso anche i treni) carichi di rifiuti, avrebbero dovuto percorrere per portare il loro carico in altre Regioni, ma avrebbe mante-



nuto il trasporto e lo smaltimento in Italia.

All'estero non va meglio: le tonnellate di rifiuti urbani esportati sono scesi, tra il 2016 e il 2017, da 433 a 354 mila tonnellate, con una diminuzione del 18%. La maggior parte gira per l'Europa, ma l'Austria che ne riceveva 150 mila tonnellate è scesa sotto le cento, l'Ungheria ha dimezzato l'importazione da 98 mila a 46 mila e la stessa Cina che sembrava un mercato emergente (nel 2016 aveva accolto 11 mila tonnellate di rifiuti non pericolosi, prevalentemente plastiche) a inizio 2018 ha stretto i cordoni eliminando (per ora) 32 tipi di rifiuti e limitando l'accoglienza ai soli materiali più facilmente riciclabili, ma con la prospettiva di ridurre a zero le importazioni. Che stanno orientandosi verso Vietnam, Thailandia e Malesia, ma con minore capacità di accoglienza. E l'Africa? Per ora appare in gran parte impraticabile.

A parte la Tunisia, che sta aumentando le nostre esportazioni, il resto del continente sembra essere diventato la discarica illegale dell'Europa. Agbogbloshie, in Ghana, sulle rive della Laguna di Korle, un sobborgo della capitale Accra, è considerata la più vasta discarica abusiva dei Rifiuti elettrici e elettronici, i RAEE. Intorno vi è sorta una baraccopoli con 70 mila abitanti tutti impegnati a riciclare i materiali pesanti e preziosi impiegati nelle apparecchiature, per raggranellare qualche dollaro.

La realtà è che gli spazi dove raccogliere i rifiuti sono sempre di meno, sempre più lontani. La diminuzione nella loro produzione dall'inizio della crisi è un segnale che deve far riflettere. Anche chi si occupa del loro trasporto, è sempre più obbligato a modificare il suo mestiere: la logistica dei rifiuti, ormai, comprende anche il loro recupero.



ost
 TIMI GOVERNI SACRIFICA
 COOP
 D'INGRANDIMENTO POLITICA

ECONOMIA  FINANZA
 di **Renzo Gamberini**

Autotrasporto: in 6 anni chiuse 17mila aziende. Sempre meno "padroncini", più consorzi e coop



...ero sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata
 struttura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est
 fondamento: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior
 esse individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative
 il segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo del
 e, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse.
 il bene e nel male. E questo emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100
 di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice
 presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle
 Infrastrutture e dei Trasporti, in cui Anita, Assotr, Fedi, Fai-Contrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.
 questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico
 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.421 a
 resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle
 e difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per
 quando i dati Eurostat), le tonnellate di merci trasportate dalle ditte bulgare sono cresciute



5 anni chiuse 17mila aziende. Sempre più consorzi e coop
 in ritratto in cifre: 100 numeri per capire

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.
 Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene



...e il mercato dell'Est dove il costo del lavoro è meno caro
 ...anni. Migliaia e migliaia di imprese individuali chiuse che
 "padroncini". E una grande fetta di mercato che si è spostata
 le immatricolazioni di tir venduti. E dove il costo del lavoro di
 volte di meno di quello di un autista con contratto italiano. La
 concorrenza da parte dei vettori dell'Est stanno cambiando, e hanno
 ovo, fatto di numeri con segno meno davanti e di nuove strategie
 trasporti nel libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire
 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Secondo l'analisi



...in ma bricolaz
 vendite di T
 immatricolazi
 delle immat

Anche Mario Draghi, ormai, sostiene che la
 alle nostre spalle. E se lo dice lui bisognerà c
 Quello che non è chiaro è il bilancio di quest
 di buio ciclo economico, aggravato rispetto
 trasporto da una concorrenza crescente del
 dell'Est. *Uomini e Trasporti* ha provato a fa
 chiarezza e ha ordinato i numeri di merca
 e non
 su strada, varato con



Autotrasporto, in meno di sette anni sparite 17.000 aziende
 Roma - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: alla crisi economica è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

...DO 28 MIL. CONDUCTORES DE
 ...e aziende
 ...ne o nel
 ...strade
 ...stone
 ...balenar
 ...e non
 ...su strada, varato con

...plicarsi sulle nostre autostrade dei Tir con targhe
 studio condotto dall'Albo degli autotrasportatori
 nale della strada (AIPCR) oltre il 60% dei camion
 na targa non italiana, i più numerosi sono romeni
 anche di croati, sloveni e turchi. Ma non è tutto,
 no molti autotrasportatori dell'Est hanno fatto b
 e italiane tanti trucchi (più o meno legali) a cui r
 il primo metodo si chiama



NOTIZIE TELEBORSA - ECONOMIA
AUTOTRASPORTO: IN 6 ANNI CHIUSE 17MILA AZIENDE. SEMPRE MENO "PADRONCINI", PIÙ CONSORZI E COOP

(Teleborsa) - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.
 Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.
 È quanto emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotr, Confartigianato Trasporti, Fai-Contrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.



...tutto: distacco
 ene o patentini





Deborah Appolloni, giornalista professionista, ha iniziato nel 2001 ad occuparsi del settore della mobilità a tutto campo per il Sole 24 Ore Trasporti.

Nel 2010 ha pubblicato il libro «Razza padroncina, dieci anni di autotrasporto 2000-2010», edito dal Sole 24 Ore. Attualmente cura la comunicazione dell'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, del Freight Leaders Council e di TTS Italia (Associazione per la Telematica nei Trasporti).

Per Uomini e Trasporti scrive le inchieste mensili sul mondo dell'autotrasporto e della logistica. Si è laureata in slavistica all'Università La Sapienza e, dopo diverse esperienze di lavoro e studio all'estero, è tornata in Italia: vive a Roma, è sposata e mamma di due bimbi.



Umberto Cutolo, giornalista professionista dal 1968. È stato direttore responsabile dell'AdnKronos e de «L'Automobile» e di «HP Trasporti», i mensili dell'ACI. È stato anche capo ufficio stampa del ministero per il Mezzogiorno e del ministero per i Trasporti e docente di Comunicazione presso l'Istituto Diplomatico, la scuola di formazione del ministero degli Esteri.

Ha pubblicato i saggi Quando nacque l'Italia dei Trasporti (Marsilio Editori, Premio Trasporti e Cultura 2018) e Eleuterio Arcese, il romanzo di una vita, il successo di un'impresa (Giordano Editore, 2014).

Ha pubblicato anche, con le Edizioni Clichy, la serie di «I delitti della Costiera», composta da tre romanzi, Omicidi all'acqua pazza (2017), La scapece assassina (2018), Capitoni coraggiosi (2019), per i quali ha ottenuto il Premio APE Furore. Un suo racconto si è classificato al primo posto nel Premio Letterario Coppede 2012, Premio speciale Il Municipio di Roma.



Maria Carla Sicilia è nata a Cosenza 28 anni fa.

Ha terminato gli studi all'Università La Sapienza conseguendo una laurea in Editoria e scrittura.

Dal 2015 collabora stabilmente con Staffetta Quotidiana, dove ha iniziato ad occuparsi di temi legati all'energia e alla mobilità.

Scriva anche per Quattroruote e TuttoGreen de La Stampa.

Attualmente lavora presso la redazione del Foglio a Roma dove vive da ormai 10 anni, nel quartiere di Garbatella.

Il massimo rendimento del vostro
nuovo DAF, richiede
il massimo rendimento
anche del conducente



Il consumo di carburante è una variabile che dipende tanto dal veicolo quanto dallo stile di guida dell'autista e la formazione DAF EcoDrive+ consente di ottimizzare le competenze del conducente; e in fatto di formazione alla guida, DAF ha un'esperienza decennale !!!!!

E da quest'anno, grande novità: DAF ha introdotto i Voucher per partecipare alle sessioni di Ecodrive+...
Vuoi sapere come ottenerli? contatta uno dei nostri concessionari e partecipa ad un corso Ecodrive+

Tutto ciò che ti aspetti dal brand #1 www.daftrucks.it



Supplemento

al n.353-dicembre 2019-gennaio 2020
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

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 A DICEMBRE 2019

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.



Convenzioni

Formazione

Consulenza

Informazione

FEDERSERVICE: IL TUO INTERLOCUTORE PER OGNI SERVIZIO ALL'AZIENDA DI TRASPORTO

Convenzioni

- ▶ Assicurazioni
- ▶ Autostrade
- ▶ Localizzatori satellitari
- ▶ Pronto intervento ambientale
- ▶ Soccorso stradale
- ▶ Tachigrafo e software per analisi e scarico dati
- ▶ Telecamere

Formazione

- ▶ Sicurezza sui luoghi di lavoro
- ▶ Periodi di guida e di riposo e uso del tachigrafo
- ▶ Trasporti ADR, HACCP, Rifiuti
- ▶ Gestione delle emergenze
- ▶ Sistemi di gestione, QHSE

Consulenza

- ▶ Qualità, Sicurezza, Ambiente
- ▶ Sviluppo sistemi di gestione
- ▶ Incarichi RSPP, Consulente ADR, Responsabile Tecnico Rifiuti
- ▶ Risk Assessment
- ▶ Conformità legislativa

Informazione

- ▶ Rivista Uomini e Trasporti
- ▶ www.uominietrasporti.it
- ▶ Newsletter
- ▶ GuidaInPratica
- ▶ Diario di Bordo

***Uomini
e Trasporti***

ISBN 978-88-945002-0-2



9 788894 500202

13,00 euro