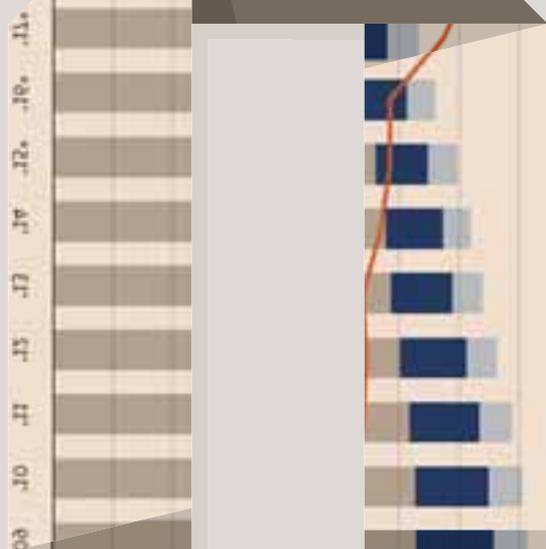


# un ritratto in cifre



100 numeri per capire l'autotrasporto

Deborah Appolloni

**Uomini  
e Trasporti**

**IL NUOVO XF** PURE EXCELLENCE

# Il miglior veicolo Adesso ancora meglio



Lasciandoci guidare dalla nostra filosofia DAF Transport Efficiency, abbiamo completamente riprogettato l'XF per raggiungere l'eccellenza allo stato puro: "the Pure Excellence". Questo nuovo modello è costruito sulla base della superba reputazione dei nostri rinomati veicoli Euro 6. Con un incremento dell'efficienza dei consumi sino al 7% DAF fissa il nuovo standard in termini di efficienza nei trasporti. Grazie anche alle numerose innovazioni degli interni, il Nuovo XF rappresenta il punto di riferimento per il comfort del conducente. Contatta il tuo concessionario DAF per avere maggiori informazioni e per un giro di prova.



# un ritratto in cifre

100 numeri per capire l'autotrasporto

**Deborah Appolloni**  
ha collaborato **Maria Carla Sicilia**



Un ritratto in cifre:  
100 numeri per capire l'autotrasporto

■	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>8</b>
	<i>di Claudio Villa, Presidente di Federtrasporti</i>	
■	<b>CAPITOLO 1</b>	<b>13</b>
	<b>Autotrasporto, scenari in movimento</b>	
	<b>I NUMERI</b>	<b>14</b>
	1.1 Il nuovo volto dell'autotrasporto italiano	16
	1.2 Il contesto e le criticità	18
	1.3 L'opportunità dell'eCommerce e il vettore 2.0	21
	1.4 La giungla della logistica urbana	23
■	<b>CAPITOLO 2</b>	<b>29</b>
	<b>Il difficile rapporto con l'Europa</b>	
	<b>I NUMERI</b>	<b>30</b>
	2.1 Concorrenza sfrenata	32
	2.2 Il gap competitivo	34
	2.3 Come rimanere a galla	37
	2.4 Difesa timida	40
	2.5 Uno sguardo all'estero	42



■	<b>CAPITOLO 3</b>	<b>45</b>
	<b>Aziende e committenza</b>	
	<b>I NUMERI</b>	<b>46</b>
	3.1 Il nuovo rapporto con la committenza: la banca dati dell'Albo	48
	3.2 L'anello debole della supply chain	50
	<b>Forum</b> Intervista a Massimo Campailla, Professore e Avvocato (Studio Zunarelli)	52
	3.3 L'aiuto della sharing economy	54
	<b>Forum</b> Intervista a Tommaso Magistrali, Country Manager Italia di Timocom	56
	3.4 Il mestiere dell'autista	58
	3.5 Le aziende al top	60
	3.6 Il ventaglio delle associazioni	62
■	<b>CAPITOLO 4</b>	<b>65</b>
	<b>Il gap infrastrutturale</b>	
	<b>I NUMERI</b>	<b>66</b>
	4.1 Infrastrutture, l'Italia non brilla	68
	4.2 Le rotte	71
	4.3 L'opportunità del Gottardo	73
■	<b>CAPITOLO 5</b>	<b>75</b>
	<b>Sostenibilità e tecnologie: le sfide del futuro</b>	
	<b>I NUMERI</b>	<b>76</b>
	5.1 Sostenibilità: l'ora delle scelte	78
	5.2 Il contributo ambientale degli pneumatici	80
	5.3 La scommessa dei carburanti alternativi	81
	5.4 Generazione platooning	84
	<b>Forum</b> Intervista a Paolo Starace, Amministratore Delegato di DAF Veicoli Industriali	86
	5.5 La sfida dell'intermodalità	88
	5.6 Logistica sempre più smart	92
	<b>Forum</b> Intervista a Alberto Di Mase, Country Marketing Manager di Visirun	94

tutto quello  
che ti serve  
per non perdere  
mai il controllo



visirun  
A Fleetmatics Company



Visirun® è un marchio registrato di Visirun SpA .



LOCALIZZA I VEICOLI



COMUNICA CON GLI AUTISTI



RIDUCI I CONSUMI



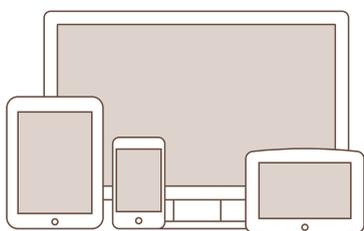
SCARICA ORE TACHIGRAFO



BLACKBOX ANTIFURTO



CRUSCOTTO STATISTICHE



Mantenere il controllo è fondamentale e questo Visirun lo sa. Con un semplice click potrai vedere, in tempo reale, tutti gli spostamenti della tua flotta commerciale, ottimizzarne i consumi, la comunicazione e la gestione delle missioni. Con Visirun hai tu il controllo.



0532.52570  
9-18 da lun. a ven.

seguici su  
**facebook**

scopri di più e abbonati su  
**visirun.com**



*«La vita è come un'automobile:  
il cuore è il motore,  
il cervello è il volante.  
Se usi solo il primo vai a sbattere;  
se usi solo il secondo neanche parti.  
Invece devi usare tutti e due,  
in maniera equilibrata:  
un po' di gas e un colpo di sterzo.  
È così che puoi riuscire ad arrivare  
dove vuoi»*

*Umberto Cutolo,  
Omicidi all'acqua pazza  
(Clichy, 2017)*



## UN SETTORE IN CERCA DI SPECCHI



*Forse s'avess'io l'ale  
Da volar su le nubi,  
E noverar le stelle ad una ad una...  
più felice sarei*

**È** il dubbio o, se preferite, la speranza con cui si chiude il *Canto notturno di un pastore errante dell'Asia* di Giacomo Leopardi.

L'autotrasporto - mi si passi il parallelo - nutre un po' la stessa ambizione senza pretendere gli stessi strumenti.

Non richiede cioè ali, ma avrebbe disperato bisogno di annoverare, quantificare, ridurre a numeri il suo perimetro, il suo mercato, la sua operatività. Perché lavorare e fare impresa senza avere la conoscenza dello spazio in cui ci si

muove, equivale a un uomo che si rade senza disporre di uno specchio in cui guardarsi. Il rischio di tagliarsi, vale a dire di intraprendere operazioni a rischio o investimenti poco remunerativi, diventa decisamente più probabile.

L'autoconoscenza, come insegnano anche gli psicologi, è la preconditione per vivere un'esistenza, anche a livello aziendale, equilibrata, consapevole e soprattutto in grado di sfruttare appieno le proprie potenzialità.

È un principio valido in generale, ma a maggior ragione in questi tempi moderni, in cui il ritmo delle evoluzioni è incalzante e le ferite procurate dalla crisi hanno lasciato cicatrici a volte lunghe da rimarginare.

È sufficiente guardarsi intorno per avvertire che, dal 1998 a oggi, l'economia in generale e l'autotrasporto in particolare abbiano subito mutamenti profondi, colpi violenti che hanno costretti in tanti ad abbandonare l'attività e altri a trovare modalità alternative radicalmente diverse per riuscire ad andare avanti.

Le conseguenze sono evidenti: in quasi dieci anni il settore è cambiato, le aziende sono cambiate, le modalità organizzative e gestionali con cui lavorano sono cambiate. Ma in che modo?

Servirebbero numeri, servirebbe riuscire a guardarsi allo specchio, servirebbe riuscire ad aggiornare quelle convinzioni, magari spesso completamente superate o addirittura retrocesse a luogo comune, che volevano l'autotrasporto polverizzato, disorganizzato, sottocapitalizzato, informaticamente arretrato.

*Perché lavorare e fare impresa senza avere la conoscenza dello spazio in cui ci si muove, equivale a un uomo che si rade senza disporre di uno specchio in cui guardarsi. Il rischio di tagliarsi, vale a dire di intraprendere operazioni a rischio o investimenti poco remunerativi, diventa decisamente più probabile*



# ZUNARELLI

STUDIO LEGALE ASSOCIATO

[www.studiozunarelli.com](http://www.studiozunarelli.com)

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

Il problema è che gli specchi esistenti spesso riflettono un'immagine che provoca più problemi che soluzioni. Un po' perché a volte le statistiche sull'autotrasporto elaborate da un ente entrano in contraddizione con quelle di un altro ente. Tipica in tal senso la polemica sul numero delle aziende esistenti: sono quelle iscritte all'Albo degli Autotrasportatori, quelle iscritte alle Camere di Commercio o piuttosto a entrambe?

Oggi, per fortuna, il Comitato Centrale sta facendo pulizia in tal senso, ma è un lavoro lungo e paziente.

Poi, ci sono gli specchi troppo grandi, quelli che riflettono statistiche troppo generaliste e quindi poco utili per delimitare esattamente le fattezze del settore. Senza considerare che questi specchi a volte si muovono con tempi allungati, rendendo disponibili le statistiche dopo tre o quattro anni di distanza dal momento in cui è stata scattata la fotografia. E capirete che, alla velocità con cui si manifestano le attuali innovazioni, quattro anni corrispondono a un'era geologica.

Ma davanti a tutto questo può essere utile lamentarsi? Può essere costruttivo prendersela con questo o quell'istituto? Io ritengo più proficuo rimboccarsi le maniche, intraprendere il cammino, iniziare a definire un percorso, magari sperando in futuro di poter muovere altri passi.

È esattamente il fine del volume che avete tra le mani: colmare alcune lacune, trasformare in freddi numeri un settore quanto mai passionale e critico, costruire una bussola orientativa, utile a tutti i naviganti all'interno dell'autotrasporto, dagli operatori ai fornitori fino alle istituzioni.

Alla fine, non saremo riusciti a noverar le stelle una ad una, ma sono sicuro che, contrariamente a quanto accadeva al povero pastore leopardiano, potrà fornire a tante aziende di autotrasporto un conforto e magari uno specchio.

*È esattamente il fine del volume che avete tra le mani: colmare alcune lacune, trasformare in freddi numeri un settore quanto mai passionale e critico, costruire una bussola orientativa, utile a tutti i naviganti all'interno dell'autotrasporto, dagli operatori ai fornitori fino alle istituzioni*

**Claudio Villa**  
*Presidente di Federtrasporti*

# BRIDGESTONE



*Bridgestone Partner, il network di professionisti dei pneumatici autocarro specializzati nella riduzione dei costi operativi. Manutenzione ed assistenza professionale per i tuoi pneumatici nuovi e ricostruiti in tutta Europa.*



# IL PUNTO D'INCONTRO SULLA STRADA DELLE SOLUZIONI



FLC riunisce  
aziende leader  
nel proprio  
campo  
allo scopo  
di sviluppare  
soluzioni  
e formule per  
una logistica  
sostenibile.

I Quaderni  
FLC: fattivi  
contributi  
allo sviluppo  
della logistica  
italiana.

*In arrivo*  
**Quaderno#26**  
*sulla logistica  
dell'eCommerce.*

Freight Leaders Council

DA 25 ANNI LOGISTICAMENTE PROIETTATI NEL FUTURO

Freight Leaders Council

# Capitolo 1



**Autotrasporto, scenari in movimento**

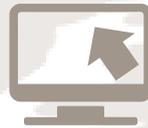
**79,8 mld**



di euro è il fatturato della **contract logistics** stimato dall'Osservatorio del Politecnico di Milano nel 2016, **in crescita dell'1,2%** rispetto al 2015 e del 2,6% rispetto al 2014.

**9,6 mld**

di euro è la somma che gli italiani hanno speso per acquisti **on-line nel 2016**, in crescita del 18% rispetto al 2015. Tre miliardi in più rispetto al 2011. La crescita maggiore è per l'acquisto di beni, rispetto ai servizi



**300 €**

è la spesa media online di un consumatore italiano. Ancora bassa se paragonata ai 1.600 euro di un inglese, ai 900 euro di un francese e agli 850 di un tedesco.

**10%**



è la percentuale del trasporto merci che si muove nelle città rispetto alla totalità dei km percorsi. Il 45% delle tonnellate/km origina nelle città, mentre dal 3% al 5% del territorio urbano è dedicato a uso esclusivo delle merci  
*(FitConsulting)*

**98,5%**

è la quota di merci che rimane nei confini nazionali (937.370.621 tonnellate nel 2014). Il trasporto internazionale può contare su una quota marginale (25.685.353 ton).  
*(Istat)*



**77%**

delle tonnellate delle merci che circolano in Italia viene trasportata in conto terzi percorrendo una media di 128,8 chilometri. Il conto proprio detiene ancora il 23% dei volumi. *(Istat 2014)*



**31%**

è la quota del trasporto in conto terzi che si muove a Milano per la consegna delle merci, a Torino è intorno al 23%. Il resto è in mano al conto proprio.

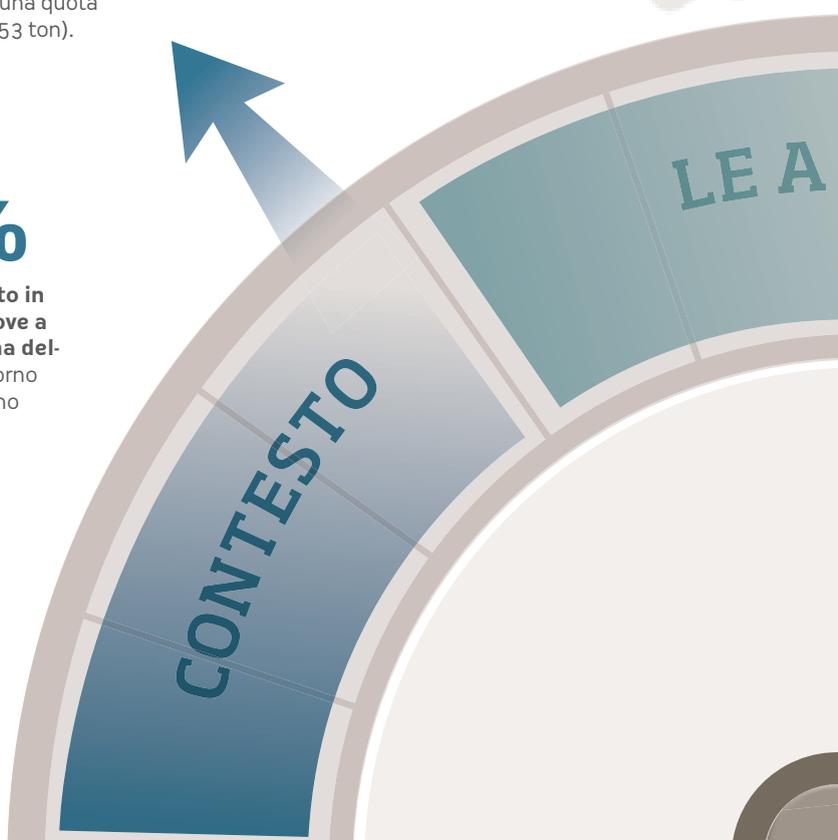


**+30%**

è l'incremento delle società di capitale nel settore dell'autotrasporto dal 2010 al 2016. Sono passate da 15.747 a 20.526. In aumento anche consorzi e cooperative: +13,4% in 6 anni. *(infocamere)*

**15.573**

sono le aziende italiane con più di 6 veicoli a fronte delle 17.889 francesi, 20.500 tedesche, 16.190 polacche, 7.173 romene e 907 slovacche  
*(Gipa-Unrae)*





# 95.259

sono le imprese di autotrasporto iscritte alle camere di commercio al 30 novembre 2016, il 15% in meno rispetto al 2010 (112.216). In sei anni l'Italia ha perso quasi 17mila imprese.

*(Infocamere)*



# 30%

è la percentuale dei veicoli-Km percorsi nelle medie distanze. Dal 2010 al 2015 le percorrenze a vuoto sono aumentate per il conto terzi di circa il 20% soprattutto per le relazioni di breve e medio raggio.

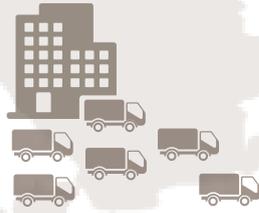
*(Giordano Editore)*



# -35%

è la flessione del numero di imprese con veicoli iscritte all'Albo degli autotrasportatori nel 2016 rispetto al 2010. Cresce invece la massa critica: la media di veicoli per azienda sale da 4 a 5,9.

*(Albo Autotrasporto)*



# 70.000

sono i posti di lavori persi nel settore dal 2009 al 2016. Oggi gli addetti complessivi sfiorano le 300.000 unità, di cui 76.000 titolari o soci d'azienda e il resto dipendenti

*(Ufficio studi CGIA Mestre)*



# -34%

è il calo dal 2010 al 2014 delle merci trasportate su strada: si passa da 199.272 a 131.176 milioni di tonnellate-km (trasporti interni e internazionali).

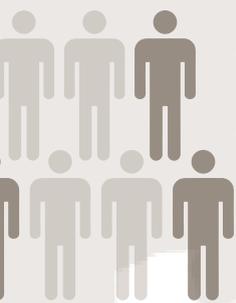
*(Conto nazionale trasporti)*



# 19.543

sono le imprese individuali scomparse dal 2010 ad oggi. Da 73.395 di sei anni fa alle 53.852 attuali. In perdita anche le società di persone: abbiamo 2.850 realtà in meno rispetto al 2010.

*(Infocamere)*



# 9 mld/€

è l'equivalente dello 0,7% del Pil nazionale che viene bruciato ogni anno per le inefficienze del sistema della logistica urbana

# 7,4 mld/t

è il quantitativo di merci pericolose trasportate su strada nel 2014, il 6,2% del totale delle merci. In diminuzione rispetto al 2010, quando erano 11,4 miliardi di tonnellate

*(Eurostat/Federchimica)*



# -15,6%

è il calo delle risorse aggiuntive che il Governo ha destinato alla categoria nel 2016 in confronto al 2009:

si passa da 457 a 385,5 milioni

*(Uomini e Trasporti)*

# 5,4 mld/t

è il quantitativo di merci pericolose trasportate in treno nel 2016, in diminuzione del 2,3% rispetto al 2011

*(Federchimica)*



# -9,6%

è la perdita in termini di veicoli-km del traffico autostradale dei mezzi pesanti dal 2008 al 2015. Il 2013 registra la flessione più consistente (-14,4% rispetto al 2008). Nel 2015 la prima inversione di tendenza: +3,7% sull'anno precedente. Tendenza confermata da gennaio ad agosto 2016: +4,2% rispetto allo stesso periodo del 2015. Solo ad agosto l'aumento è stato dell'8,4%.

*(Aiscat)*

## ZIENDE

## CRITICITÀ



## 1.1. Il nuovo volto dell'autotrasporto italiano

**Q**uasi 17.000 aziende di autotrasporto scomparse in 6 anni: il 15% in meno rispetto al 2010. La crisi ha colpito duramente un settore che già portava con sé, insite nella propria storia, diverse caratteristiche di fragilità.

L'autotrasporto italiano è stato per molti anni un gigante dalle gambe deboli: moltissime piccole e piccolissime aziende, spesso costituite dal titolare e dal proprio camion (i cosiddetti «padroncini»), rispondevano alle esigenze del tessuto industriale italiano (anch'esso costituito per la maggior parte da realtà medie e piccole). Un'offerta eccessiva, in parte drogata dal flusso cospicuo di incentivi e aiuti che lo Stato riversava sul settore. Anche se paradossalmente – in un sistema più o meno chiuso – l'autotrasporto spesso li usava per mantenere le tariffe basse a beneficio della committenza.

Così la crisi economica ha avuto le stesse conseguenze per l'autotrasporto di uno schiaffo violentissimo in pieno volto: c'è chi è caduto più per la sorpresa che per la sofferenza, chi ha cercato di resistere al dolore prima di cedere comunque e chi, seppure sconcertato, ha trovato le forze per reagire o qualche escamotage per competere in questo nuovo scenario disegnato non soltanto dalla crisi. Perché all'effetto della congiuntura economica, si è aggiunto quasi contemporaneamente quello indotto dall'apertura delle frontiere e dall'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est, con un incremento del gap di competitività, già tutto italiano (sul punto si veda anche il capitolo 2).

Questa raffica ravvicinata di colpi ha modificato i connotati dell'autotrasporto italiano, arrivando a innescare quei processi che nessuna legge era stata in grado di avviare in passato. È il caso, per esempio, delle aggregazioni, incentivate da diverse leggi puntualmente verificatesi inefficaci e utili a ribadire, una volta di più, la storica resistenza italiana alla condivisione. Avversione in parte scemata con la crisi, quando molti trasportatori hanno giudicato l'unione delle forze un'opportunità e un modo per resistere. Ma procediamo con ordine.

La maggior parte delle aziende scomparse tra il 2010 e il 2016 sono imprese individuali: da 73.395 a 53.852 (-26,6%), poco meno di 20mila hanno dovuto chiudere i battenti a riprova che il maggior tributo è stato pagato dalla «razza padroncina». Il segno «meno» lo troviamo anche per le società di persone che in questi anni si sono ridotte del 15,6%, passando da 18.177 a 15.327 imprese. Per avere i primi tratti del nuovo volto dell'autotrasporto occorre riflettere sui due segni «+» che troviamo nella tabella qui sotto.

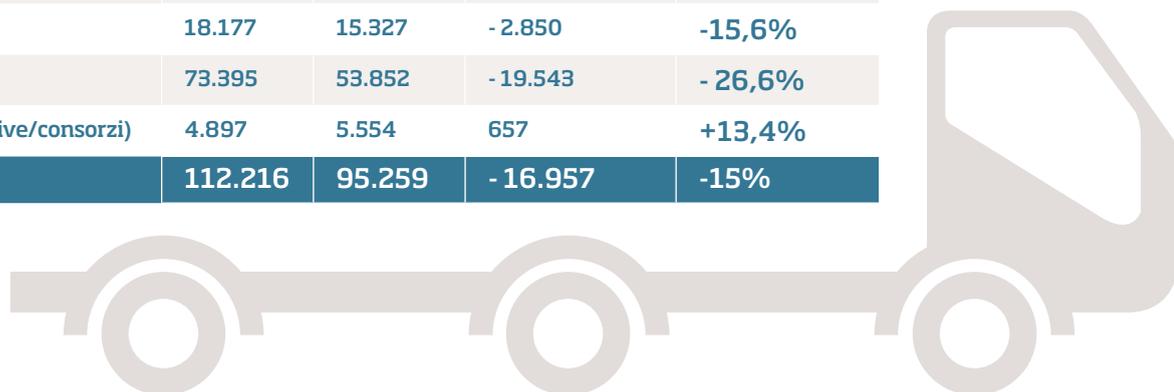
Il primo a saltare agli occhi è quello relativo alla società di capitale: +30,3%. Sono aumentate di quasi 5mila unità, passando da 15.747 a 20.526. L'altro riguarda le cooperative e i consorzi che fanno registrare un +13,4% con 657 realtà in più.

Due dati che raccontano sicuramente l'inizio di un trend: l'autotrasporto italiano comincia a strutturarsi, da una parte cercando forme societarie meno legate al singolo (che così espone anche meno il proprio capitale), in grado di fornire gli strumenti per un azionariato aperto all'ingresso di nuove energie, dall'altra

### FORME GIURIDICHE NELL'AUTOTRASPORTO: CHI SALE E CHI SCENDE

FORMA GIURIDICA	2010	2016	differenza	percentuale
Società di capitale	15.327	20.526	4.779	+30,3%
Società di persone	18.177	15.327	- 2.850	-15,6%
Imprese individuali	73.395	53.852	- 19.543	- 26,6%
Altre forme (cooperative/consorzi)	4.897	5.554	657	+13,4%
<b>TOTALE</b>	<b>112.216</b>	<b>95.259</b>	<b>- 16.957</b>	<b>-15%</b>

(Infocamere)



vedendo nell'unione e nella cooperazione una diversa strada per "resistere" e per crescere anche in un contesto esterno poco favorevole. Insomma, il popolo dei camion sembra aver compreso che la formula del padroncino è obsoleta, non più adatta a un mondo globalizzato e in ripresa precaria. Così, seppure allo stadio iniziale, cominciano a vedersi i nuovi lineamenti del settore: aziende più strutturate, collaborative e con maggiore massa critica.

(ministero dei Trasporti, Albo Autotrasportatori)

### COME CAMBIANO LE IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO

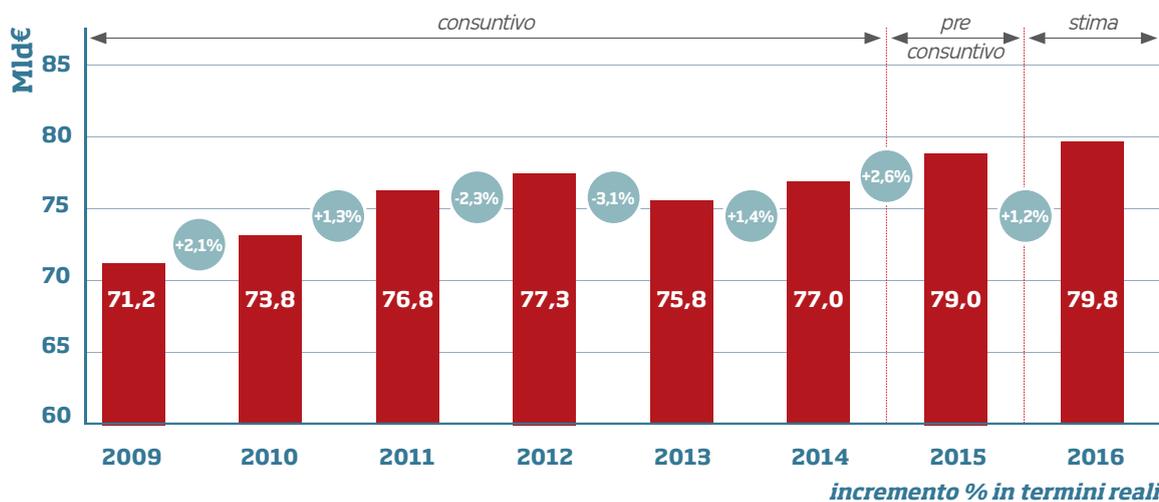
	2000	2010	2016
Imprese iscritte all'albo	186.599	163.714	106.407
Imprese con veicoli	87.587	133.258	91.407
Imprese senza veicoli	99.012	50.429	15.000*
<b>TOTALE VEICOLI</b>	<b>346.844</b>	<b>416.517</b>	<b>542.472</b>
<b>Media veicoli per azienda</b>	<b>3,96</b>	<b>4</b>	<b>5,9</b>

\*dato provvisorio

Anche la media di veicoli per azienda passa da 4 a 5,9 secondo il dato fornito dall'Albo degli Autotrasportatori. Stando alle rilevazioni dell'ente presieduto da Maria Teresa Di Matteo, le aziende scomparse nello stesso periodo (*si veda tabella in alto*) sarebbero il 35% (quasi 60mila), ma occorre fare i conti con un'altra anomalia tutta italiana: l'iscrizione all'Albo di aziende che non possiedono neanche un veicolo o che da anni non sono più iscritte alle Camere di Commercio. La pulizia degli Albi provinciali è stata avviata e, a causa della cancellazione di queste realtà, il dato risulta gonfiato rispetto a quello di Infocamere.

A dimostrazione di come il settore stia crescendo e maturando arrivano anche i dati sull'incidenza della logistica in conto terzi dell'Osservatorio sulla Contract Logistics del Politecnico di Milano. Dopo il rallentamento del 2013, la percentuale dell'esternalizzazione dei servizi di logistica ha ricominciato a crescere arrivando a rappresentare il 40% delle attività in Italia. Un valore che si aggira intorno ai 43,5 miliardi di euro (il valore complessivo della logistica italiana è stimato a 109 miliardi, di cui 65,6 miliardi per costi interni e il resto per outsourcing), in risalita del 3,8% rispetto al 2009. Anche il fatturato sta crescendo: nel 2016 è stato pari a 79,8 miliardi, +1,2% rispetto al 2015 e in rialzo del 12% rispetto al 2009.

### IL FATTURATO DELLA LOGISTICA CONTO TERZI

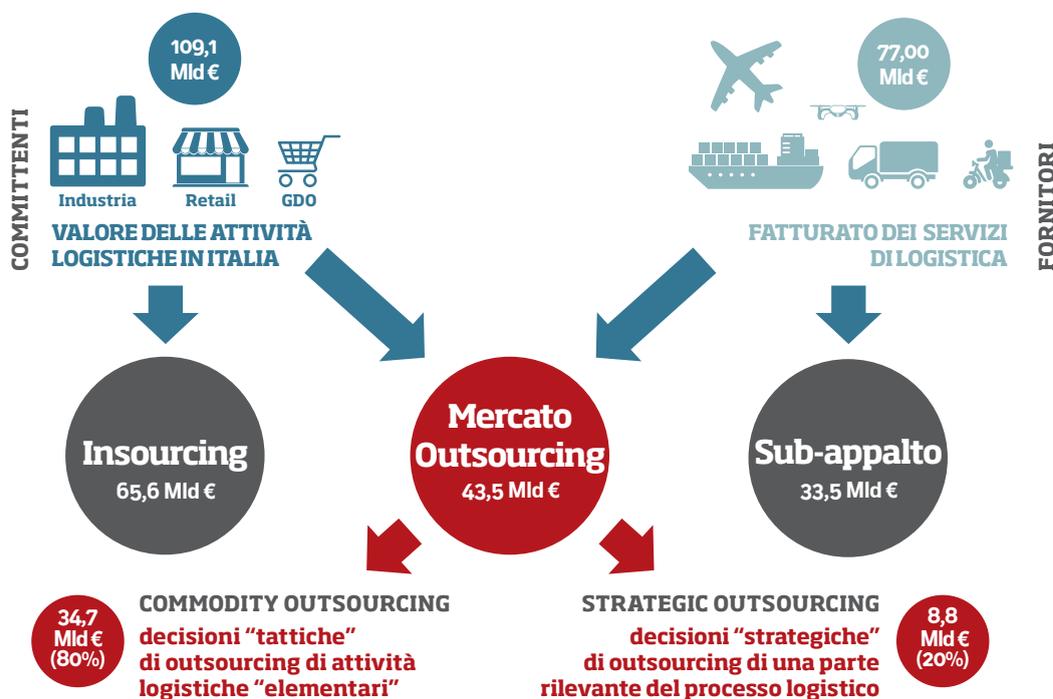


(Osservatorio Contract Logistics Politecnico di Milano)

N.B. i dati 2016 sono stati calcolati sulla base delle stime ISTAT (maggio 2016). Non sono ancora disponibili le stime ISTAT sul 2017



## I NUMERI DELLA LOGISTICA CONTO TERZI



## 1.2. Il contesto e le criticità

Cos'è successo in questi anni e come ne stiamo uscendo? Durante la crisi, l'autotrasporto italiano non ha perso solo aziende, ma anche posti di lavoro (70.000 dal 2009 al 2016), volumi di domanda, traffico, mezzi e fatturato, pur rimanendo leader tra le modalità di trasporto nella quota di mercato: 85,4% nel 2014 (ultimo dato disponibile Eurostat), 10 punti percentuali in più rispetto alla media europea. Le merci in Italia continuano a viaggiare sui camion, nonostante la spinta all'intermodalità si faccia robusta (si veda anche capitolo 5), ma il sistema dell'autotrasporto ha pagato il maggior tributo negli anni della congiuntura negativa.

Tra il 2006 e il 2014 l'autotrasporto italiano ha perso il 51% delle tonnellate/km trasportate: la domanda di trasporto si è praticamente dimezzata. Nello stesso periodo, secondo i dati Eurostat, la Germania ha ceduto il 40%, la Spagna l'1%, mentre i volumi dei paesi dell'Est Europa hanno avuto incrementi a due cifre.

Le merci si sono spostate nelle mani di aziende straniere. A riprova di ciò arriva anche il dato sul traffico autostradale in Italia: tra il 2008 e il 2015 è diminuito del 9,6%, passando da 19.806 a 17.896 milioni di veicoli/km. Il 2013 fa registrare la flessione più consistente con un -14,4% rispetto al 2008. Dal 2015, invece, il traffico è tornato a crescere: +3,7% rispetto all'anno precedente, mentre da gennaio ad agosto del 2016 è aumentato del 4,2%.

Anche le immatricolazioni di mezzi pesanti disegnano questo scenario. Tra il 2008 e il 2015 le vendite si sono dimezzate (-53%), mentre dal 2016 il mercato è in ripresa, anche se i volumi sono lontani dalle quantità pre-crisi (si vedano anche capitoli 2 e 5).

Nonostante questi spiragli di ripresa e di cambiamento, il sistema italiano conserva ancora criticità strutturali. L'autotrasporto in conto terzi subisce una forte concorrenza interna dal conto proprio, in particolare in ambito urbano: il 23% delle tonnellate di merci circolanti in Italia viene ancora trasportata da chi le produce. La maggior parte – ben il 98,5% – delle merci rimane nei confini nazionali: il trasporto internazionale stenta, mentre le distanze percorse a vuoto aumentano: le dinamiche della logistica cambiano e in media il 30% dei veicoli/km sono percorsi senza il carico, percentuale che aumenta fino al 50% in ambito urbano e che dal 2010 al 2015 è salita del 20% soprattutto nelle relazioni a breve raggio.

## LA DESTINAZIONE DEI FINANZIAMENTI PUBBLICI ALL'AUTOTRASPORTO

INTERVENTO	2009	2014	2015	2016
Riduzione pedaggi	60	131,9	120	115
Deduzioni fiscali	120	113	60	70
Intermodalità ferroviaria e marittima	77 (ecobonus)			70
Rinnovo parco veicoli e investimenti	15 (fondo investimenti)	15	40	25
Contributi formazione		10	10	10
Fondo di garanzia	50	8,2		10
Riduzione contributo Ssn Rca auto	75	22	20	20
Decontribuzione autisti in viaggi internazionali				65,5
Riduzione tassa possesso	44			
<b>TOTALE</b>	<b>457</b>	<b>300,1</b>	<b>250</b>	<b>385,5</b>

Ricostruzione stanziamenti aggiuntivi destinati al settore dell'autotrasporto. Valori in milioni di euro. (Uomini e Trasporti)

Infine, un accenno al flusso di denaro che lo Stato ogni anno riversa sulla categoria: dal 2009 al 2016 le risorse sono diminuite del 15,6%, in linea con la diminuzione delle aziende (si veda anche la tabella sotto).

A fronte di questo sostegno al settore, si può anche ricordare che le imprese italiane di autotrasporto di merci per conto terzi acquistano quasi il 4% dell'intero consumo nazionale di carburante e, fra accise e Iva, versano nelle casse dello Stato qualcosa come 8 miliardi di euro l'anno.

## CONTO PROPRIO VS CONTO TERZI

TIPO AGGREGATO	TIPOLO DI TRASPORTO	TUTTE LE VOCI			CONTO PROPRIO			CONTO TERZI		
		MERCE TRASP. (Ton)	MERCE TRASP. Ton/Km (mg/l)	DISTANZA MEDIA PERCORSO DAMERCE (km)	MERCE TRASP. (Ton)	MERCE TRASP. Ton/Km (mg/l)	DISTANZA MEDIA PERCORSO DAMERCE (km)	MERCE TRASP. (Ton)	MERCE TRASP. Ton/Km (mg/l)	DISTANZA MEDIA PERCORSO DAMERCE (km)
INTERNO	<b>CLASSE</b>									
	fino a 50 km	457.141.018	8.597.357	19	162.407.078	2.768.308	17	294.733.940	5.829.049	20
	51-100 km	155.120.123	10.724.053	69	29.885.690	2.038.806	68	125.234.432	8.685.247	69
	101-150 km	93.052.975	11.239.711	121	10.907.276	1.260.413	116	82.145.700	9.979.298	121
	151-200 km	71.553.848	12.187.170	170	5.575.573	911.431	163	65.978.275	11.275.739	171
	201-300 km	78.617.243	18.897.013	240	4.670.632	1.079.711	231	73.946.611	17.817.301	241
	301-400 km	37.261.023	12.775.601	343	1.972.648	663.319	336	35.288.375	12.112.281	343
	401-500 km	15.905.024	7.074.039	445	517.097	226.460	438	15.387.928	6.847.578	445
	501 km e più	28.719.368	20.811.129	725	731.879	553.619	756	27.987.489	20.257.511	724
<b>TOTALE</b>	<b>937.370.621</b>	<b>102.306.072</b>	<b>109</b>	<b>216.667.873</b>	<b>9.502.068</b>	<b>44</b>	<b>720.702.749</b>	<b>92.804.004</b>	<b>129</b>	
INTERNAZIONALE	<b>CLASSE</b>									
	fino a 50 km	2.461.217	57.817	23	658.166	7.096	11	1.803.051	50.721	28
	51-100 km	774.225	61.328	79	65.425	5.122	78	708.800	56.205	79
	101-150 km	1.271.743	151.223	119	54.797	6.511	119	1.216.946	144.711	119
	151-200 km	1.230.828	214.069	174	34.667	6.062	175	1.196.161	208.007	174
	201-300 km	2.348.820	600.779	256	87.706	20.875	238	2.261.115	579.903	256
	301-400 km	2.147.619	761.101	354	28.458	10.221	359	2.119.162	750.880	354
	401-500 km	2.268.994	1.016.910	448	24.869	11.659	469	2.244.125	1.005.251	448
	501 km e più	13.181.905	12.644.101	959	157.393	164.417	1.045	13.024.513	12.479.684	958
<b>TOTALE</b>	<b>25.685.353</b>	<b>15.507.327</b>	<b>604</b>	<b>1.111.481</b>	<b>231.965</b>	<b>209</b>	<b>24.573.872</b>	<b>15.275.363</b>	<b>622</b>	

Dati estratti il 20 ottobre 2016. (Istat)





## ANCHE LE MERCI PERICOLOSE VANNO VERSO EST

L'andamento del trasporto delle sostanze pericolose segue dinamiche già osservate per le altre tipologie di merci (si veda anche capitolo 2). In Italia si sono perse quote di traffico come in quasi tutti i maggiori mercati occidentali, mentre molti paesi dell'Est hanno visto aumentare e, in alcuni casi, esplodere i loro traffici. Tra il 2010 e il 2014 (ultimo dato Eurostat disponibile) il trasporto di merci pericolose nei 28 Paesi dell'Ue è diminuito, passando da 79 miliardi a 75 miliardi di tonnellate/km. Il 2013 è stato l'anno più depresso con 73.946 miliardi di tonnellate/km, aumentate dell'1,5% nel 2014. In questo periodo le maggiori perdite si sono registrate nei Paesi Bassi (-29%), seguiti da Irlanda (-25%) e Belgio (-20%). D'altra parte, aumenti molto elevati sono stati registrati in paesi come Slovacchia (44%), Lituania (38%) e Slovenia (31%). L'Italia ha perso il 35% dei volumi, passando da 11.342 a 7.358 miliardi di tonnellate/km. Secondo il rapporto Set di Federchimica risulta che solamente il 6,2% (pari a 7,4 miliardi di tonnellate/km) delle merci trasportate nel 2014 può essere riferito a merci pericolose. La migrazione dei traffici di merci pericolose verso Est è conseguenza delle dinamiche condivise con altri settori, anche in riferimento agli equilibri della concorrenza internazionale, ma non bisogna tralasciare, se non altro per curiosità, le affermazioni che Eleuterio Arcese, al timone di una delle più grandi aziende di autotrasporto italiane, fece a Staffetta Quotidiana (quotidiano specializzato nel settore dei carburanti) nell'ottobre 2012. L'allora presidente dell'Anita ha ammesso di acquistare all'estero il carburante per i suoi 800 camion perché costava meno. «Non conviene comprare gasolio in Italia – dichiarò Arcese – I nostri camion hanno serbatoi da 1.000 litri. Con il pieno fatto all'estero, facciamo i nostri giri in Italia e poi, quando abbiamo finito, riempiamo nuovamente i serbatoi all'estero. Fare il pieno in Austria o all'estero conviene due volte: c'è un risparmio del costo, in primo luogo; inoltre, ti restituiscono subito l'accisa, mentre qui in Italia occorre aspettare almeno tre mesi. Il meccanismo dare-avere funziona molto bene all'estero, qui in Italia siamo fermi al dare».

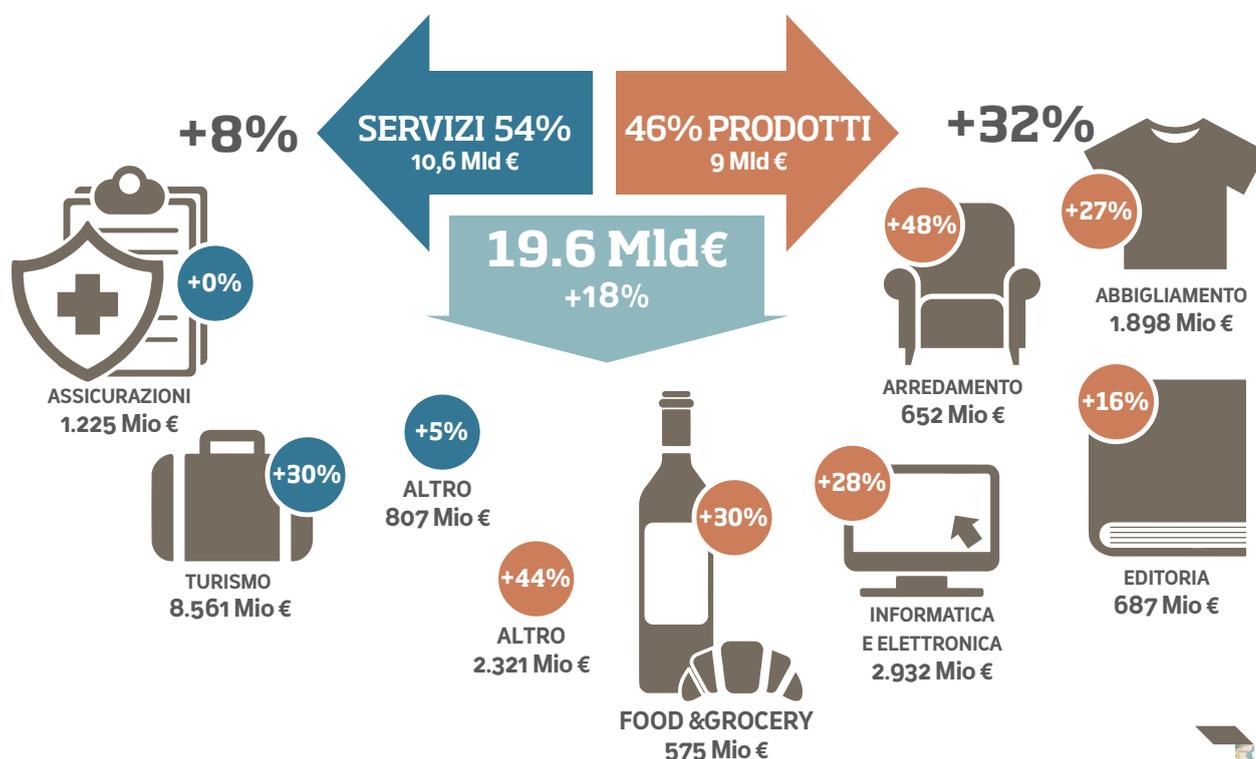
## 1.3. L'opportunità dell'eCommerce e il vettore 2.0

La logistica e il trasporto si trovano a fare i conti con l'eCommerce: la rivoluzione degli acquisti sta cambiando anche il mondo delle consegne, cercando e sperimentando nuove vie per il recapito dei pacchi, incidendo molto sull'organizzazione dei magazzini. Cambiano le quantità, il singolo collo diventa protagonista del viaggio dalla base logistica fino alla porta di casa del cliente, sulla scia di un solo click. Di fronte a questa rivoluzione, il vettore deve sempre meno assomigliare a se stesso. L'opportunità dell'eCommerce porta con sé un rimodellamento della catena e delle modalità distributive: un ripensamento del «fare logistica» che non passa solo dalla riduzione fino allo stremo dei costi del trasporto, ma che può davvero rappresentare un'occasione per la fitta rete di medie aziende italiane di autotrasporto. Un'opportunità da non farsi sfuggire, per non consegnare un nutrito pacchetto di profitti ai concorrenti stranieri. A indicare la strada ci ha pensato un'indagine dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano dalla quale emerge che la leva di successo sarà capire i nuovi servizi richiesti dal mondo dell'online, interpretarli e svilupparli. La nuova committenza cerca partner logistici in grado di seguire tutta la catena, chiavi in mano. Occorre evolversi, sviluppare quelle attività *no core* che diventano presupposto essenziale per offrire servizi efficienti, a costi contenuti, flessibili e rapidi.

D'altra parte, l'eCommerce in Italia è ancora un settore giovane, colmo di potenzialità e questo, oltre che dai numeri, è confermato dal fatto che molte multinazionali del web hanno scelto o stanno scegliendo la Penisola come base logistica per il Sud Europa. Amazon ha annunciato grandi investimenti per il 2017 con l'apertura di due nuovi centri logistici: uno a Passo Correse, a 30 chilometri da Roma, che sarà il secondo polo del colosso di Seattle in Italia, dopo quello di Castel San Giovanni (vicino Piacenza), con un investimento di 150 milioni di euro per una superficie di 60mila mq e 1.200 persone impiegate; il secondo nascerà alle porte di Vercelli in tempo per il black Friday 2017, il giorno di maggior picco per gli acquisti online. Il centro di distribuzione piemontese, frutto di un investimento di 65 milioni di euro, darà lavoro a 600 addetti.

Anche Zalando ha avviato un deposito in Italia, a Stradella, a soli 18 chilometri dal mega-sito di Amazon. Una zona che sta diventando una vera e propria cittadella della logistica 2.0 con poco più a sud, a Bologna, il quartier generale di Yoox. Secondo l'Osservatorio eCommerce B2c Netcom del Politecnico di Milano tra i primi venti operatori che vendono online in Italia la soluzione prevalentemente adottata è quella di un deposito con scorta localizzato nel Centro Nord (Lombardia, Emilia Romagna e Toscana). In questo modo si riesce a garantire un tempo di consegna di 24-48 ore in tutta Italia a esclusione delle isole o delle aree difficilmente raggiungibili.

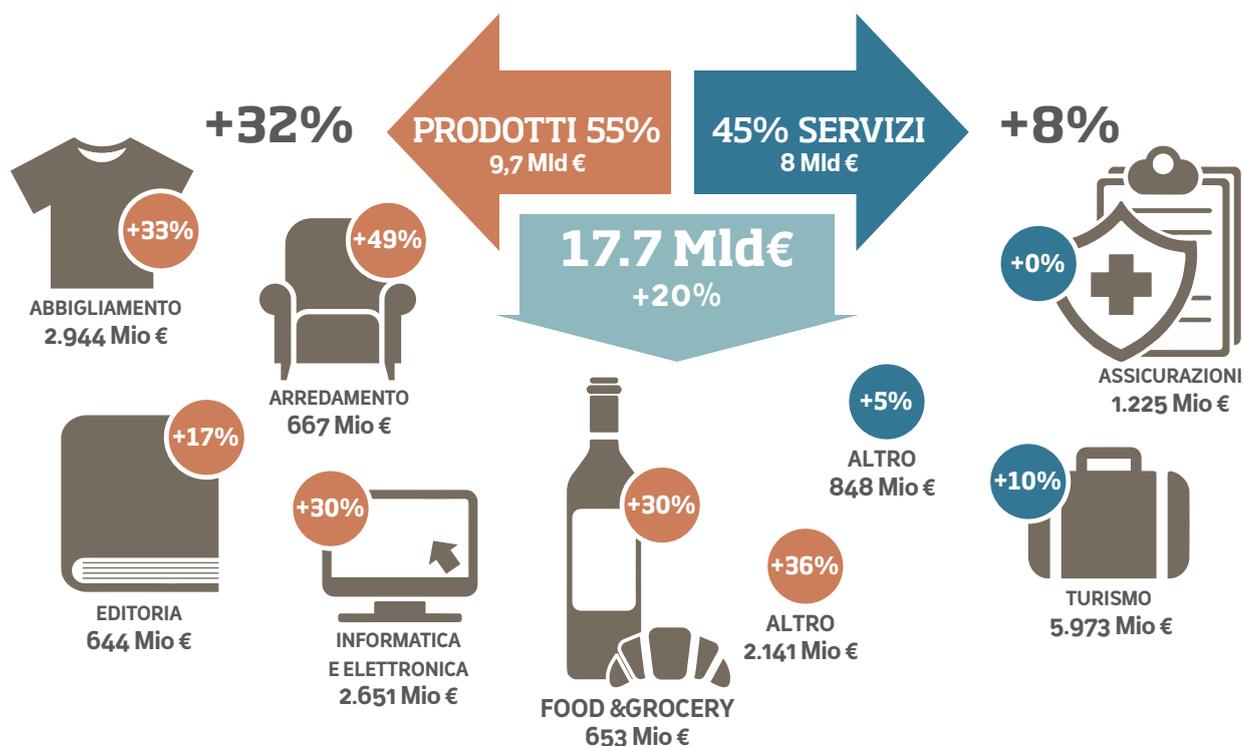
### COSA COMPRANO ON-LINE GLI ITALIANI



(Osservatorio eCommerce B2c Netcom del Politecnico di Milano)



## COSA SI VENDE SUI SITI ITALIANI



Osservatorio eCommerCe B2c Netcom del Politecnico di Milano

Questi investimenti nascono dalla consapevolezza che l'eCommerce in Italia, pur presentando una buona crescita, è in realtà un settore in ritardo rispetto ai principali mercati europei, quindi con potenziali di sviluppo ancora elevati. Se prendiamo come riferimento i paesi comparabili all'Italia per dimensione, ma dove l'eCommerce B2C è in assoluto più maturo, la spesa online annuale per abitante è il triplo di quella italiana. Più precisamente i 300 euro all'anno per abitante dell'Italia si devono confrontare con i 1.600 euro per abitante del Regno Unito, i 900 della Francia e gli 850 della Germania.

Nel 2016 gli acquisti online degli Italiani sono aumentati del 18% rispetto al 2015, raggiungendo i 19,6 miliardi di euro. Negli ultimi sei anni, la crescita percentuale è rimasta sostanzialmente costante (compresa tra il 14 e il 20%), mentre quella in valore assoluto è più che raddoppiata, passando da 1,3 miliardi di euro nel 2011 a 3 miliardi di euro nel 2016. Un altro dato interessante è la maggiore crescita dei prodotti rispetto ai servizi, che sono un segmento già più maturo negli acquisti sul web.

Proprio il grande potenziale ancora inespresso del settore sta attirando i maggiori player nel nostro paese e convincendo marchi tradizionali a «buttarsi nell'online». È la cosiddetta «multicanalità», trend estremamente interessante che sta impattando direttamente sulla logistica. Molti retail tradizionali decidono di andare sul web attraverso i marketplace come Amazon o Ebay, utilizzando quindi anche le loro strutture logistiche e informatiche, mentre altri (in crescita) decidono di avviare autonomamente una strategia multicanale per consentire ai propri clienti di proseguire l'esperienza di acquisto online. Una scelta fatta, per esempio, ma solo per citarne alcuni, da Ikea, da Oviess e da molti supermercati con la consegna della spesa a domicilio.

In questo scenario il ruolo dei fornitori di servizi logistici è duplice. Secondo l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano è in questa fase che verrebbero maggiormente apprezzate le caratteristiche del vettore 2.0, ovvero quelle di essere, da una parte, fornitori di servizi a valore aggiunto, dall'altra, orchestratori dell'intero processo.

I fornitori di servizi logistici hanno quindi un ruolo fondamentale per gestire la variabilità di flussi e l'elevato livello di servizio richiesto. In altre parole, il trend osservato è l'evoluzione del vettore tradizionale: la committenza sta richiedendo sempre più servizi innovativi, ulteriori rispetto alla semplice consegna a domicilio. Da cose basiche, come il recapito su appuntamento per abbassare la percentuale dell'esito negativo, la consegna al piano, il pagamento cash, fino a consegne complesse come quelle corredate da montaggio o installazione. L'esito ultimo di questo processo sarà la nascita di nuovi operatori, già comunque presenti sul mercato, che integrano tutti i passaggi della catena logistica dell'online:

dalla gestione del sito web, a quella del magazzino fino alla consegna finale. Insomma, un pacchetto completo «chiavi in mano» per il marchio che decide di sbarcare sul web.

Sono diversi i progetti innovativi, esaminati dall'Osservatorio con un censimento condotto su 85 marchi dell'online attivi in Italia, lanciati con l'obiettivo di migliorare la customer experience in fase di consegna. Velocità e flessibilità sono le direzioni privilegiate. I merchant più attenti ed evoluti si stanno adoperando per offrire servizi di consegna e procedure di reso che non solo facciano cadere le barriere all'acquisto, ma che lavorino per far diventare l'eCommerce una consuetudine. Servizi come la consegna in punto vendita, in un giorno definito e al piano, sono offerti da circa il 50% dei top 30 di prodotto e dal 30% degli altri operatori. Altri servizi, come la consegna al sabato o alla domenica, la consegna con installazione o su appuntamento, sono adottate dal 30% dei top 30 e dal 7% degli altri operatori. Rimangono ancora poco diffusi, nonostante l'altissimo interesse, servizi come la consegna entro 24 ore (7% per i top 30 di prodotto).

## 1.4. La giungla della logistica urbana

**C**ittà che vai, Ztl che trovi. Una giungla di regole, orari e pratiche burocratiche avvolgono gli operatori della logistica urbana. Un segmento importantissimo della catena distributiva, il cosiddetto «ultimo miglio», si presenta ancora oggi ingessato da una serie di strettoie che passano per localismi, norme arcaiche, varie tecnologie spesso applicate male e con scarsi risultati, il tutto condito da tassi di congestione sempre più alti. Circa 9 miliardi di euro, ovvero lo 0,7% del Pil nazionale, viene bruciato ogni anno per le inefficienze del sistema logistico urbano. Le stesse che incidono sullo sviluppo dell'eCommerce, un settore in crescita, ma che sconta ritardi evidenti rispetto ai maggiori mercati europei e che frenano la nascita delle cosiddette smart city, impossibili da immaginare senza una vera e propria smart mobility che passa anche attraverso regole uniformi per le consegne, più sostenibilità dei trasporti e meno congestione sulle strade.

In questo settore l'Italia non parte da zero, ma la strada da fare è ancora molta. I primi esperimenti di logistica urbana risalgono all'alba degli anni Duemila, quando diverse città hanno avviato, sulla scia di finanziamenti europei ad hoc, progetti pilota per la consegna ecosostenibile delle merci in città.





Lo schema era quasi sempre basato su una piattaforma logistica, gestita da una società pubblico-privata, dalla quale partivano mezzi elettrici o comunque ecosostenibili, per la copertura dell'ultimo miglio. La maggior parte dei progetti, però, ha chiuso i battenti una volta terminato il flusso di finanziamento europeo, fondamentalmente per la scarsa convenienza economica del sistema sperimentato.

L'unico sopravvissuto, in grado di trovare una via di auto sostentamento, è stato il progetto dell'interporto di Padova, chiamato Cityporto, che è oramai considerato un modello di riferimento, non solo in Italia, per la distribuzione urbana delle merci con metodi ecologici. Il servizio, partito a maggio 2004, in dieci anni ha più che raddoppiato i numeri delle consegne: da oltre 44 mila nel 2005, ha superate le 100.000 nel 2015. Sono dieci i furgoni a metano (alcuni dei quali con vano di carico a temperatura controllata) che quotidianamente,

mattina e pomeriggio, partendo dalla piattaforma di raccolta all'Interporto, consegnano le merci più varie a negozi, uffici e bar del centro città e dell'area termale, con un beneficio in minore congestione (ogni furgone raggruppa le merci di decine di corrieri) e minore inquinamento. Grazie alle peculiarità del servizio Cityporto, Interporto Padova partecipa al progetto europeo SmartSet con l'obiettivo di condividere le conoscenze sviluppate in 11 anni di servizio con altri partner europei e ricevere al contempo nuovi input e idee per sviluppare l'attività e migliorare l'uso del Centro di Distribuzione Urbano.

Bisogna ammettere però che parlare di logistica urbana in centri medio-piccoli è decisamente diverso che affrontare il problema in grandi città come Milano, Roma o Napoli. In questi comuni più di una volta si sono cercate e testate soluzioni che non hanno retto all'impatto caotico con il traffico e con le grandi distanze. Ecco perché il progetto nato nel 2011 in seno alla Consulta generale per l'autotrasporto ha preso in esame la situazione in città come Torino (capofila), Milano e Napoli (in seguito si sono aggiunte Genova, Roma e Bologna). Da questo lavoro si è potuto mettere insieme i primi dati significativi sui movimenti commerciali in città. Si è visto che le aree metropolitane non sono più un semplice punto di destinazione delle merci: il 45% delle tonnellate/km, infatti, ha origine nelle città. Il 25% parte dai centri urbani, mentre il 30% è costruito da merci che si muovono all'interno delle aree metropolitane. Fra il 3% e il 5% del territorio urbano è dedicato a uso esclusivo delle merci. Sulla base di questi dati, la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica (istituita presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e poi soppressa dalla spending review di Mario Monti nel 2012) ha sottoscritto un accordo con Anci, istituendo un primo nucleo di lavoro specifico sul tema. Nel 2012 è stato siglato un ulteriore accordo fra il ministero dei Trasporti e il network delle aree metropolitane. L'obiettivo era quello di prendere in mano questa materia così importante costituendo in primis una mappa puntuale della composizione del traffico veicolare, commerciale e non, in accesso alle Ztl e poi delineare un sistema di regole armonizzato a livello nazionale.

I dati raccolti nelle due città campione di Milano e di Torino hanno rilevato aspetti interessanti: l'intero traffico commerciale pesa per il 10% a Milano e per l'8% a Torino. Di questo, circa un terzo è rappresentato dal conto terzi: il 31% a Milano e il 23% a Torino, il resto delle merci si muove in conto proprio.

Su questa base si è concordata una sperimentazione che ha visto Torino come pilota, con l'obiettivo principale di abbandonare l'approccio «top-down» basato su divieti e su punizioni, per passare a un approccio premiale «bottom-up». La sperimentazione ha prodotto un nuovo modello di governance fondato sul principio della premialità per gli operatori che decidono di accreditarsi al servizio, rispettando un insieme di parametri condivisi localmente città per città. Inoltre, ha fatto emergere due necessità fondamentali per lo sviluppo armonioso a livello nazionale. Dal punto di vista legislativo, la ripresa del percorso istituzionale legato alle modifiche al Codice della Strada che prevedono, rispettivamente, l'utilizzo esclusivo delle piazzole di carico e scarico da parte dei soli veicoli commerciali, il conseguente divieto di sosta in tali aree per gli altri veicoli (con l'eventualità in tal caso di rimuoverli), nonché la possibilità di sanzionare la sosta non autorizzata anche attraverso dispositivi già omologati dal ministero. Dal punto di vista operativo, la necessità di integrare la pianificazione e la programmazione della logistica urbana, compresi i servizi che sono a essa collegati (per esempio, manutenzioni, artigiani, riparatori, ecc.), all'interno dei PUMS (Piani urbani della mobilità sostenibile) che debbono essere concepiti in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione già esistenti.

Il lavoro è stato interrotto dopo la soppressione della Consulta e ripreso solo lo scorso anno, quando è stato istituito presso la Struttura Tecnica di Missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un gruppo partenariale allargato a tutti gli stakeholder del settore e alle aree metropolitane per mettere in comune esperienze, promuovere norme e sviluppare linee guida di indirizzo sul tema. Anche qui l'obiettivo è quello di delineare un modello nazionale basato su un approccio premiale reso possibile grazie all'apporto tecnologico. In questo contesto la Struttura Tecnica di Missione è il soggetto in grado di fornire linee di indirizzo e indicazioni non vincolanti nel pieno rispetto delle autonomie locali e allo stesso tempo stimolare la ripresa del percorso istituzionale legato a modifiche della legislazione vigente, per esempio in materie come l'utilizzo esclusivo delle piazzole di carico e scarico da parte dei veicoli commerciali e la possibilità di sanzionare la sosta non autorizzata anche attraverso dispositivi già omologati dal ministero, due fra le principali priorità indicate dai Comuni delle aree metropolitane. Un percorso avviato, ma che ha ancora molta strada da fare, mentre nelle città la giungla delle Ztl si infittisce.



## FASCE ORARIE PER L'ACCESSO DEI VEICOLI COMMERCIALI IN CITTÀ: A CIASCUNO LA SUA

	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00
Ancona															
Aosta															
Bari															
Bergamo															
Bologna															
Bolzano															
Brescia															
Cagliari															
Campobasso															
Catania															
Catanzaro															
Ferrara															
Firenze															
Foggia															
Forlì															
Genova															
L'Aquila															
Latina															
Livorno															
Messina															
Milano															
Modena															
Monza															
Napoli															
Novara															
Padova															
Palermo															
Parma															
Perugia															
Pescara															
Piacenza															
Potenza															
Prato															
Ravenna															
Reggio Calabria															
Reggio Emilia															
Rimini															
Roma															
Salerno															
Sassari															
Siracusa															
Taranto															
Terni															
Torino															
Trento															
Trieste															
Udine															
Venezia															
Verona															
Vicenza															



# Sotto la stella di **Palletways**.

17 Hub

Servizi **Premium**  
ed **Economy**

400 Concessioni

20 Nazioni

più di **36.000** pallet  
movimentati a notte

## Il **Network** che ti fa dormire **tranquillo**.

Palletways è il Network di trasporto espresso di merce pallettizzata che grazie alla sua capillarità sul territorio e all'implementazione di nuove tecnologie come il portale [portal.palletways.com](http://portal.palletways.com) e la app **Palletways Plus** favorisce lo sviluppo commerciale del Network in tutta Italia ed Europa.



© Palletways Europe GmbH



[portal.palletways.com](http://portal.palletways.com)

Il **Network** espresso per merce pallettizzata

Trova il tuo Concessionario di zona su

[www.palletways.com](http://www.palletways.com)

Palletways Plus



# Capitolo 2



Il difficile rapporto con l'Europa



**159.600**



sono le aziende di autotrasporto in Polonia (dato 2015). Il 60% in più rispetto alle italiane (95.788), tre volte più numerose delle romene (29.500) e il doppio delle francesi (77.779). La Germania, con 128.300 aziende, supera di circa 10 volte il numero delle ditte slovacche (12.250). (Gipa-Unrae)



**+26%**

è la crescita delle immatricolazioni di mezzi pesanti tra il 2008 e il 2015 in Polonia. Nello stesso periodo l'Italia ha fatto registrare un -53%, la Francia -23%, la Germania -9%. (Gipa-Unrae)



**10%**

è la percentuale delle flotte italiane in possesso di almeno una filiale all'estero. Nel 2015 era l'8%, nel 2013 il 5%. (Gipa-Unrae)

**20%**



è la percentuale degli autisti circolanti in Italia con patente straniera.

(Trasportounito)

**60%**



sono i mezzi con targa straniera che entrano ed escono dall'Italia attraverso i valichi alpini. I più numerosi sono quelli romeni. (Alba Autotrasporto-AIPCR)

**+2,7%**



è l'incremento del numero di controlli effettuati nel 2016 dalla Polstrada su veicoli provenienti da altri Paesi comunitari. (Polstrada)



**-51%**

è la perdita di tonnellate/km per l'autotrasporto italiano tra il 2006 e il 2014. Nello stesso lasso di tempo la Germania ha ceduto il 40%, la Spagna è cresciuta dell'1%, Slovenia, Ungheria e Slovacchia hanno raddoppiato le tonnellate/km trasportate. (Eurostat/Comité National Routier, Cnr)

**1 su 3**

è la quota di veicoli pesanti in Italia venduti in Italia ma consegnati e immatricolati all'estero. (Uomini e Trasporti)



**450 €**

è il costo complessivo di un autista "distaccato" in Italia proposto da agenzie interinali bulgare o romene. (Uomini e Trasporti)

**+67,2%**



è l'incremento tra il 2006 e il 2014 delle tonnellate di merce trasportate in Italia in regime di cabotaggio internazionale su strada. Tra il 2014 e il 2015 la quantità si è quasi dimezzata. (Eurostat)

CONTESTO

W

# 1,10 €/km

è la tariffa accettata dagli autotrasportatori italiani secondo la CGIA di Mestre. I vettori dell'Est viaggerebbero a 80 centesimi/km.



# 1.642,37 €

è l'ammontare mensile del minimo salariale di un autista secondo il contratto collettivo in vigore in Italia per 39 ore settimanali. In Francia è di 1.467 euro per 35 ore, mentre in Germania di 1.473 euro per 40 ore. (Cnr)

# 0,43 €/km

è il costo di un autista italiano impiegato sull'internazionale. Solo il Belgio va oltre (0,48 euro), mentre la Francia è sullo stesso livello. In Bulgaria scende a 0,11 euro, in Romania a 0,13, in Slovenia a 0,19. (Cnr)



# 70,53%

è il tasso di irregolarità dei lavoratori nel settore del trasporto e magazzinaggio nel 2016. È il settore con la percentuale più alta. (Ispettorato del lavoro)



# 280 €

è il minimo salariale di un autista in Romania (per 40 ore settimanali), quasi sei volte più basso di quello italiano. In Bulgaria è di 214 euro, in Polonia di 434 euro, mentre in Slovenia di 791 euro. (Cnr)



# 35,9%

è il peso dei contributi sul totale del costo del lavoro per un autista italiano impiegato nell'internazionale nel 2016. Superiore all'Italia solo Spagna (36,6%) e Belgio (51,6%). In Slovenia è il 16,1%, in Romania il 22,8%. (Cnr)

# +42%



è la percentuale di infrazioni sul cabotaggio (art. 46bis Cds) accertate dalla Polizia stradale nel 2015 rispetto all'anno precedente. Nel 2016 sono diminuite del 13,3%.



# 190

sono gli incidenti che hanno coinvolto un mezzo pesante nel 2016 (primi 10 mesi). Invariati rispetto al 2015, ma con più decessi (214 persone, il +2,9% sul 2015).

# 25,9%

è l'incidenza del sommerso nel settore del «Commercio, trasporti, ristorazione» nel 2014 in Italia. Nel 2013 era del 26,2%. (Istat)



# 116%

è l'incremento tra il 2015 e il 2016 delle somministrazioni e dei distacchi irregolari nei settori autotrasporto e magazzinaggio: le violazioni sono passate da 1.541 a 3.327. (Ispettorato del lavoro)



# 82%

è la percentuale degli autisti che hanno violato la normativa sui tempi di guida e di riposo tra i 5.535 controllati nel 2016. (Ispettorato del lavoro)

LE AZIENDE

CRITICITÀ

## 2.1. Concorrenza sfrenata

È forse la sfida più difficile di questi anni: il confronto con le aziende europee. Un'Europa a diverse velocità con costi e condizioni ancora molto variegati che, in un settore come quello dell'autotrasporto, genera dumping sociale, concorrenza sleale, soluzioni sul filo della legalità e distorsioni difficili da recuperare. Dopo l'allargamento a Est e l'apertura al cabotaggio internazionale per il trasporto delle merci su strada, i camion con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane. Secondo una stima di Trasportounito, gli autisti con patente straniera sarebbero il 20% di quelli in circolazione, mentre secondo uno studio condotto dall'Albo degli autotrasportatori e l'Associazione mondiale della strada (AIPCR) oltre il 60% dei camion che varcano i valichi alpini ha una targa non italiana: i più numerosi sono romeni, ma ci sono alte percentuali anche di croati, sloveni e turchi.

L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti a vantaggio di imprese straniere, poi ha fatto balenare in molte imprese italiane diverse possibilità di abbattere i costi attraverso sistemi più o meno legali. Infine, intere aziende si sono addirittura trasferite (in tutto o in parte) verso Est con un vero e proprio esodo di massa, non sempre giustificato da esigenze logistiche. Insomma, il rapporto tra autotrasporto italiano ed Europa è difficile: in alcuni (pochi) casi è visto come un'opportunità, più spesso come un nemico con il quale fare i conti e dal quale difendersi.

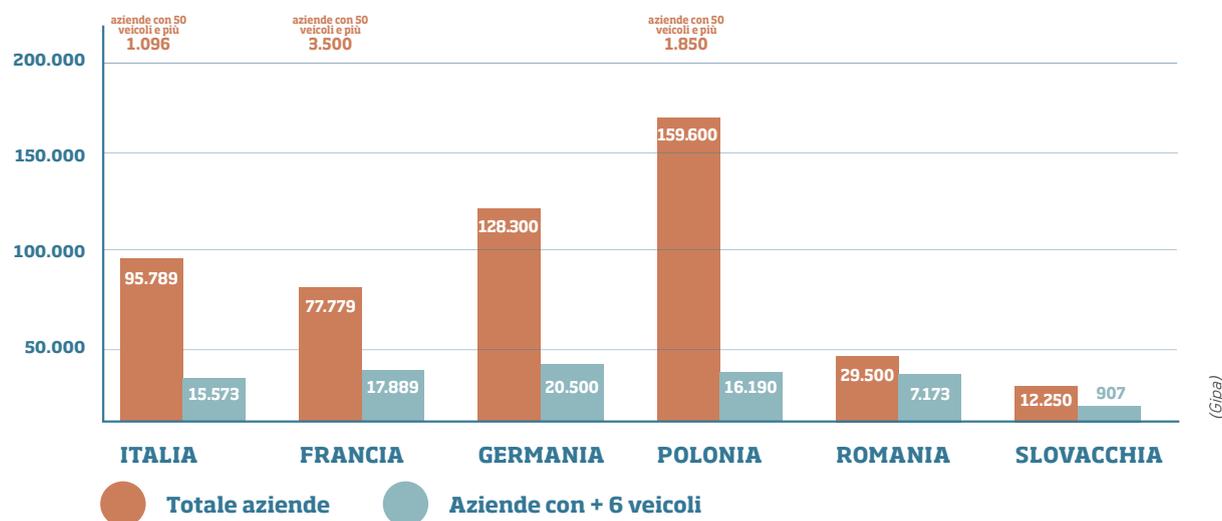
Peraltro, l'Italia sembra aver sofferto particolarmente questa situazione. Secondo il rapporto Gipa-Unrae (presentato a fine 2016), che confronta la situazione italiana con quella dei paesi più significativi in Europa, tra le 95.788 aziende italiane, solo 15.573 possono contare su un parco mezzi superiore ai 6 veicoli, vale a dire poco più del 16%.

Ancora più scarno è il numero delle aziende con più di 50 mezzi: 1.096, ovvero l'1,1% del totale. In Francia su 77.779 aziende, il 22% ha più di 6 veicoli e il 4,5% più di 50 mezzi. Migliore la situazione in Germania, mentre decisamente più solido, seppure su numeri inferiori, appare il settore in Romania dove su 29.500 aziende, circa il 24,3% dispone di più di 6 mezzi (vedi tabella in basso).

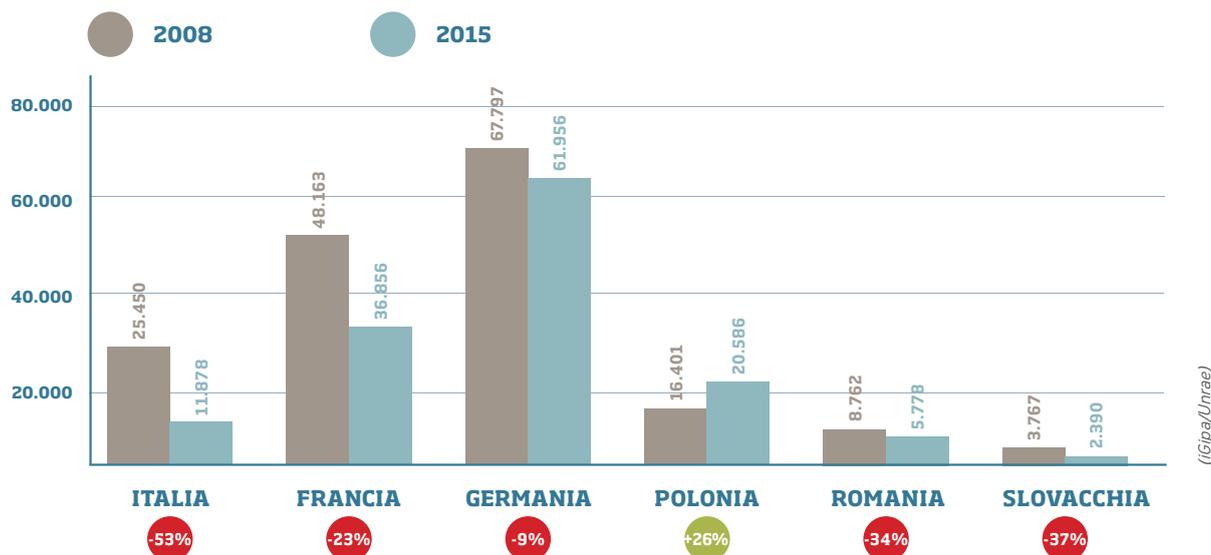
Per capire meglio quanto accaduto in questi anni e come sia cambiata la geografia dell'autotrasporto europeo, diventano significativi due dati: l'andamento delle immatricolazioni di mezzi pesanti e le quote di mercato.

Tra il 2008 e il 2015 – gli anni che abbracciano la crisi economica – l'unico paese dove le vendite di veicoli pesanti ha registrato il segno positivo è la Polonia, passato da 16.401 a 20.586 immatricolazioni.

### LA DIMENSIONE DELLE AZIENDE DI AUTOTRASPORTO IN EUROPA



## LE IMMATRICOLAZIONI DEI VEICOLI PESANTI IN EUROPA



Per il resto, nell'indagine Gipa-Unrae, l'Italia fa registrare il dato più depresso con meno della metà delle immatricolazioni, la Francia fa appena meglio, mentre la Germania limita i danni a un -9%.

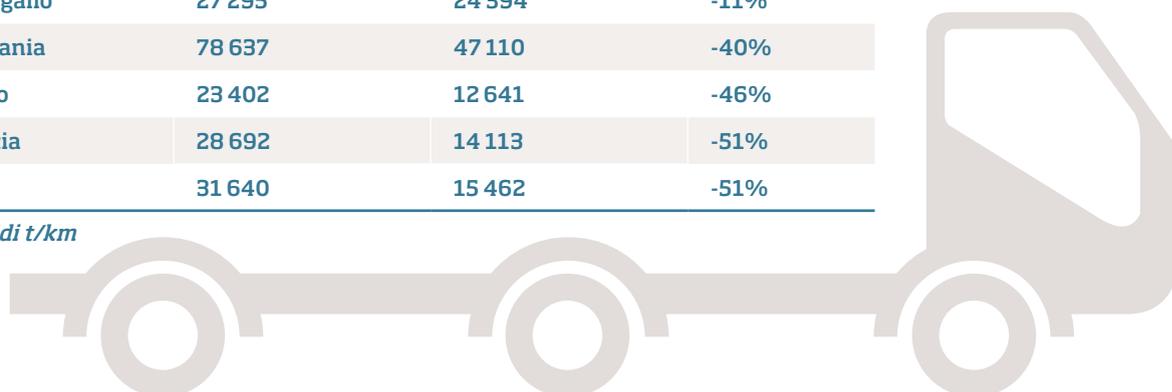
Anche i traffici si sono spostati (apparentemente?) verso Est. La conferma arriva analizzando i dati di Eurostat, seppure nel valutarli, va considerato che in questi anni il Pil dei Paesi dell'Est Europa ha seguito un andamento più confortevole rispetto all'Occidente. Le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare sono cresciute del 164% tra il 2006 e il 2014, del 54% in Ungheria e Slovacchia, del 45% in Slovenia.

A Ovest c'è tutta un'altra musica: solo la Spagna porta a casa un magro +1%, per il resto l'Italia fa registrare un -51% come la Francia, il Belgio un -46% e la Germania si attesta a -40%.

### VOLUMI DI TRASPORTO: EST E OVEST A CONFRONTO

PAESE	2006	2014	2014/2006
Bulgaria	7 959	21 027	164%
Ungheria	18 054	27 887	54%
Slovacchia	17 009	26 265	54%
Slovenia	9 834	14 211	45%
Spagna	67 200	67 610	1%
Portogallo	27 295	24 394	-11%
Germania	78 637	47 110	-40%
Belgio	23 402	12 641	-46%
Francia	28 692	14 113	-51%
Italia	31 640	15 462	-51%

milioni di t/km

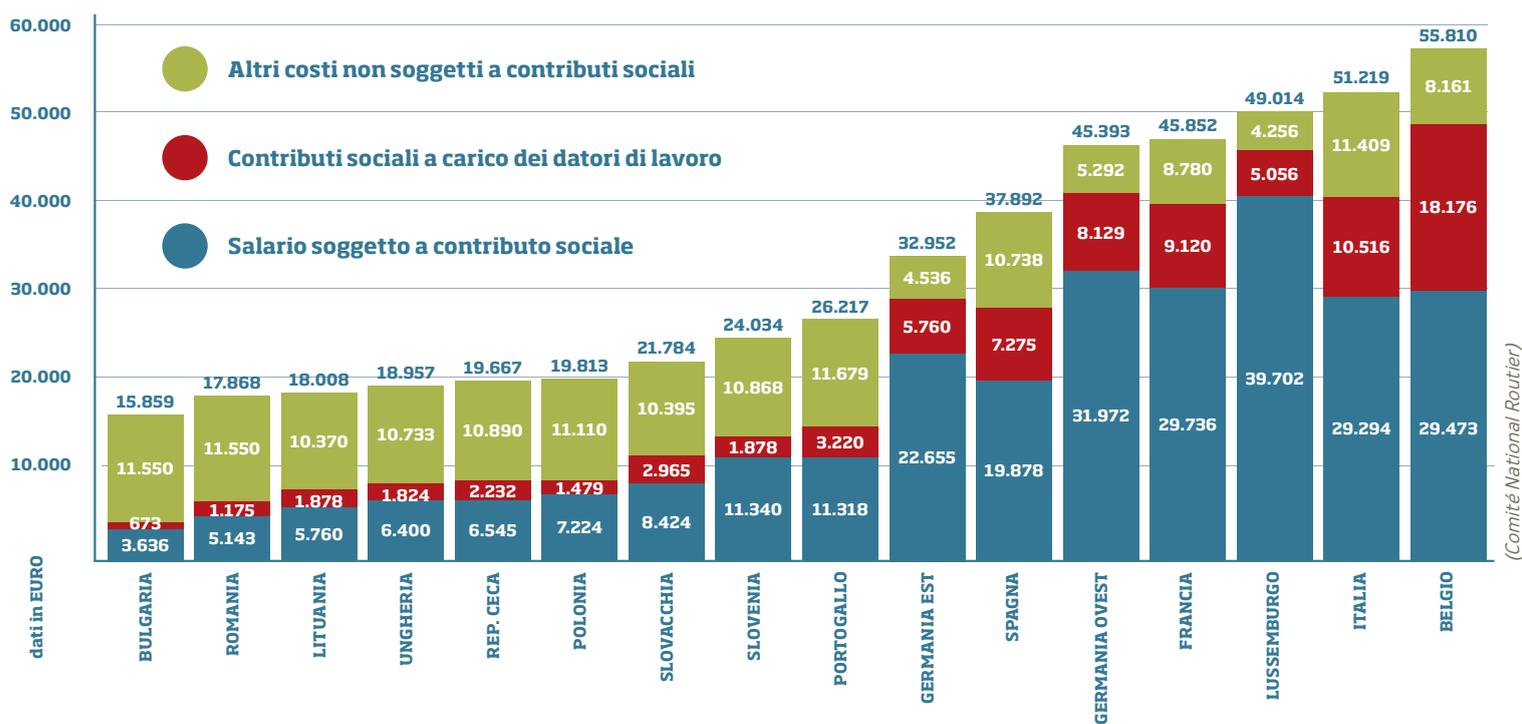


## 2.2. Il gap competitivo

**T**ra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale, ovvero la possibilità data a vettori stranieri di espletare servizi in un altro paese, è esploso. Stando ai dati di Eurostat, la Germania ha visto aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio del 186,6%, il Belgio dell'80%, la Francia del 21,5%.

E l'Italia? Il nostro paese ha toccato l'apice nel 2014 con 7,8 milioni di tonnellate, il 67,2% in più rispetto al 2006, tornando poi nel 2015 a un valore pari a quello di dieci anni fa. Un segnale in controtendenza giustificabile con l'introduzione dell'obbligo dell'onere della prova in caso di controlli su strada, varato con il decreto Sblocca Italia a fine 2014 (si veda anche paragrafo 2.3). Resta il fatto che le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di riduzioni delle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi.

### IL COSTO DEGLI AUTISTI NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI, VOCE PER VOCE



## I TRASPORTI DI CABOTAGGIO STRADALE, PAESE PER PAESE

Dati in migliaia di tonnellate

PAESE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Belgio	8.246	8.162	9.886	9.828	15.231	12.931	11.407	13.687	14.100	14.855
Bulgaria	1.028	157	12	61	25	602	24	60	37	57
Repubblica Ceca	466	978	1.745	478	764	577	886	504	509	2.181
Danimarca	1.392	2.452	2.302	1.804	2.507	2.145	1.932	2.012	2.080	1.113
Germania	14.528	16.369	17.611	18.134	21.260	23.818	29.185	36.112	39.889	41.642
Estonia	35	3	10	40	84	39	85	93	17	256
Irlanda	2.014	1.607	2.011	948	1.701	1.375	1.232	2.396	1.539	2.098
Grecia	481	435	562	536	665	826	306	463	625	301
Spagna	7.484	8.589	4.414	2.263	2.078	1.971	1.860	2.236	2.778	3.147
Francia	16.190	19.666	21.512	19.747	19.262	17.215	17.013	19.779	19.574	19.670
Croazia	32	20	31	19	19	9	10	21	10	47
Italia	4.711	4.876	5.092	5.075	5.606	6.618	5.867	7.052	7.879	4.595
Lituania	29	18	63	34	103	110	35	73	122	143
Lithuania	23	28	32	71	44	52	76	277	127	410
Lussemburgo	615	568	601	624	420	479	155	487	353	496
Ungheria	184	65	283	592	130	257	593	208	475	253
Olanda	2.973	3.917	3.812	3.265	4.931	4.627	4.636	4.648	5.692	3.892
Austria	3.967	5.669	7.984	3.851	2.593	3.620	3.673	5.693	5.512	3.618
Polonia	124	399	226	249	451	1.659	1.254	723	344	274
Portogallo	142	172	23	255	766	164	665	245	320	729
Romania	96	91	596	543	230	152	257	193	152	260
Slovenia	3	24	61	41	5	41	224	38	227	125
Slovacchia	441	339	759	298	480	883	788	562	719	943
Finlandia	102	206	145	278	322	229	390	281	368	336
Svezia	1.976	2.717	3.929	2.555	4.218	4.391	3.515	4.075	4.715	4.672
Regno Unito	8.584	7.601	7.902	5.453	5.541	4.497	4.708	5.157	6.886	7.294
Liechtenstein	-	-	3	26	14	2	63	16	440	6
Norvegia	495	543	543	379	452	629	655	1.134	1.205	1.005
Svizzera	807	618	715	638	796	602	964	758	803	473
Macedonia	1.579	-	107	-	-	14	-	20	13	-
Albania	775	47	5	56	106	540	2.407	19	15	8
Serbia	-	79	2	13	12	26	627	58	42	29
Turchia	56	47	77	76	34	44	90	144	138	213
Russia	329	290	226	208	249	700	693	478	477	485
Ucraina	56	46	45	93	111	106	25	173	60	86

(Eurostat)



## IL FISCO SULLE IMPRESE: L'ITALIA E L'EST

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Banca mondiale)

PAESE	PRELIEVO FISCALE SULLE SOCIETÀ
Italia	64,8%
Slovacchia	51,2%
Repubblica Ceca	50,4%
Estonia	49,4%
Ungheria	48,4%
Lituania	42,6%
Romania	42%
Polonia	40,3%
Lettonia	35,9%
Slovenia	31%
Bulgaria	27%
Croazia	20%

In base a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10 e 1,20 euro/km (già sottocosto), mentre quelle dell'Est vanno difficilmente oltre gli 80-90 centesimi/km.

Prendiamo un esempio su tutti: il lavoro. Quanto costa un autista in Italia? Secondo uno studio realizzato dal Comitè National Routier (Cnr), l'osservatorio nazionale francese del mercato del trasporto delle merci su strada e presentato nell'ambito dell'Uetr (European Road Haulers Association), un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. A fronte dei 1.642,37 euro del minimo tabellare previsto in Italia (per 39 ore settimanali), in Bulgaria se ne sborsano solo 214 per 40 ore a settimana (280 in Romania, 434 in Polonia). Se a questo ci si aggiunge il carico contributivo che in Italia pesa per il 35,9% (inferiore solo a Spagna e Belgio), rispetto al 18,5% della Bulgaria o al 22,8% della Romania, il quadro è abbastanza completo per capire la profondità del gap competitivo.

Non basta. Perché sull'altro fronte, tra le difficoltà che spingono le aziende di autotrasporto italiane a delocalizzare, compaiono la pressione fiscale e le complicazioni burocratiche. Una spinta che si è rafforzata negli ultimi anni: nel 2016 il 10% delle aziende interpellate da Gipa ha dichiarato di avere una filiale all'estero. Nel 2015 era l'8%, nel 2013 il 5%.

Interessante anche vedere dove si delocalizza. Se negli anni pre-crisi erano i paesi con un'economia forte, come Germania e Francia, ad attrarre, dal 2010 si guarda a Est, con Ungheria, Slovacchia, Romania, Bulgaria e Polonia in pole position. In questi paesi, oltre ai costi di gestione dimezzati, le imprese italiane trovano anche burocrazia più snella e pressione fiscale ridotta del 50%.

Stanno cambiando anche le soluzioni adottate per delocalizzare. Se nei primi anni del nuovo millennio l'apertura di una filiale era la via principale, oggi vengono valutate anche altre soluzioni, come l'avvio di nuove società, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, partnership con vettori terzisti locali.



## 2.3. Come rimanere a galla

Chi resta in Italia le prova tutte pur di rimanere a galla e riuscire a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, anche queste quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, una pratica normata dall'Europa (si veda box p.39) che consente la mobilità dei lavoratori nell'ambito dell'Unione. Un dipendente può essere impegnato in un'altra filiale o somministrato da un'agenzia per far fronte a diverse esigenze, come un picco di domanda per esempio, ma sempre nell'ambito di alcune regole e, soprattutto, con lo stipendio base del paese in cui presta servizio.

I contributi, invece, possono essere versati nel paese di origine del lavoratore: ecco che un autista bulgaro, rumeno o polacco fa risparmiare in media il 30% rispetto al collega italiano. Il «Rapporto annuale dell'attività di vigilanza in materia di lavoro e legislazione sociale (anno 2016)» dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro parla chiaro: il settore del trasporto e magazzinaggio (codice ateco H) è il primo per violazioni legate alle somministrazioni e ai distacchi irregolari. Il balzo in avanti tra il 2015 e il 2016 è stato impressionante: +116% passando da 1.541 a 3.327 violazioni. Il faro sull'autotrasporto è stato acceso anche grazie a segnalazioni provenienti dal territorio che hanno portato alla stipula nel febbraio 2016 di un protocollo tra l'Ispettorato del Lavoro, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell'Interno per un'azione congiunta sperimentale effettuata nel periodo settembre-novembre 2016 in tre regioni pilota (Veneto, Emilia-Romagna e Puglia). Tali controlli, ancora in via di definizione, hanno interessato 371 aziende e 378 lavoratori, di cui circa il 25% di nazionalità non italiana; 57 conducenti non sono risultati in possesso della documentazione attestante il rapporto di lavoro, ma soprattutto il 30% dei conducenti (116) sono risultati in somministrazione e il 3% distaccati.

Del resto, che il fenomeno fosse in ascesa non è una novità e nella pratica sono fiorite interpretazioni fantasiose della norma europea: agenzie aperte da italiani all'estero che offrono autisti per 450 euro (tutto compreso) oppure aziende di autotrasporto che promettono ad autisti italiani assunzioni con contratto bulgaro o rumeno.

### QUANTO SI RISPARMIA CON UNA TARGA BULGARA

	premi annuale	bollo	costo annuo veicolo	costo albo	costi totali operazione
 <b>Italia</b>	4.680*	887	5.567	2.000***	<b>7.567</b>
 <b>Bulgaria</b>	1.200**	200	1.400	500****	<b>1.900</b>

(Gimy Service)

\* Preventivo calcolato su trattore stradale conto terzi di ditta residente a Parma

\*\* Preventivo calcolato su trattore stradale conto terzi di ditta residente a Varna (Bulgaria)

\*\*\* Somma comprensiva di: idoneità professionale e finanziaria e di onorabilità.

Il requisito dello stabilimento va dimostrato al proprio ufficio della Motorizzazione

\*\*\*\* In Bulgaria con l'iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori si ottiene una licenza intracomunitaria illimitata

### COS'È L'ESTEROVESTIZIONE

Il concetto di esterovestizione attiene alla corretta individuazione della residenza fiscale delle società, ai sensi della disciplina fiscale italiana. Nel dettaglio, l'esterovestizione, nonché il trasferimento fittizio della residenza fiscale a fini elusivi ed evasivi può, per esempio, verificarsi nell'ipotesi di costituzione di holding nel territorio di Stati che prevedono, a determinate condizioni, regimi di esenzione totale delle (eventuali) plusvalenze derivanti da cessione di partecipazioni. Nel caso di società industriali e commerciali costituite all'estero, l'esterovestizione di attività si estrinseca nel collocare all'estero, unicamente sotto il profilo formale, il luogo di produzione del reddito d'impresa, onde consentire la sottrazione dello stesso alla potestà impositiva dello Stato italiano. Ne deriva che, nei confronti delle società ritenute "esterovestite", l'amministrazione finanziaria contesta l'omissione della dichiarazione dei redditi, con conseguente recupero a tassazione degli imponibili Ires, Irap e Iva non dichiarati e non tassati in Italia.

Definizione di Piergiorgio Valente, Tributarista, Centro Studi Internazionale GEB Partners



Spesso lo fanno grazie a filiali fantasma in questi paesi, veri e propri casi di esteroinvestizione (*si veda box a pagina 37*) creati «chiavi in mano» da agenzie specializzate.

Gli escamotage non finiscono qui. Per abbassare i costi o per superare i lacci della burocrazia italiana (che pesa sulla competitività delle aziende) c'è anche chi ricorre alla targa bulgara o al patentino sloveno.

Sul web è tutto un fiorire di offerte: siti in ottimo italiano di agenzie bulgare, ma per la maggior parte gestite da titolari italianissimi, che offrono massima collaborazione per la conquista della targa bulgara. Costo? Per una vettura si spendono 500 euro (compreso bollo e assicurazione per un anno), per i veicoli con cilindrata superiore alle 2.500 cc si parte da 800 euro, mentre per i camion oltre le 3,5 tonnellate si arriva a pagare poco meno di 1.500 euro, ma con strategie diverse. Se per le auto viene proposta la radiazione del veicolo in Italia e la reimmatricolazione a Sofia a carico dell'agenzia che ne diventa proprietaria e la noleggia a lungo termine all'ex-proprietario, per i mezzi pesanti la strada più battuta è la costituzione di società dormienti. Il titolare dell'azienda, cioè, aiutato da queste agenzie, apre una società con socio unico alla quale intestare i veicoli da far reimmatricolare in Bulgaria.

Il vantaggio qui è che si rimane proprietari del veicolo che verrà noleggiato dalla società di diritto bulgaro (in Bulgaria non c'è il limite dell'iscrizione all'Albo per noleggiare mezzi pesanti) all'azienda di autotrasporto italiana che fa capo alla stessa persona. Il costo? Secondo il preventivo ricevuto da una società bulgara, per la costituzione di una società dormiente si paga da 650 a 730 euro tutto compreso (anche l'intermediazione). La variazione di prezzo è relativa alla presenza del titolare in Bulgaria. A questo si aggiungono 90 euro di tasse annuali, 190 per l'immatricolazione, 35 per nuove targhe e libretto, 120 (una tantum) per la recycling tax. L'assicurazione per veicoli superiori alle 3,5 tonnellate è calcolata intorno ai 500 euro, a cui si aggiunge la municipal tax che si paga dal secondo anno. Insomma, a conti fatti il primo anno si spendono 1.475 euro, dal secondo si pagano solo l'assicurazione e la tassa municipale (*vedi tabella pagina 37*).

Con le targhe bulgare, quindi, si cerca un aiuto economico. Ma c'è anche chi fuori dai confini nazionali cerca risparmi di tempo. È il caso del nuovo via vai tra Italia e Slovenia in cerca del rilascio o del rinnovo del patentino ADR. La normativa europea lo consente: acquisito in uno Stato membro, il documento rimane valido anche in Italia e così molti autisti acquistano il pacchetto tutto incluso: week end, corso ed esame. E una volta tornati a casa sono soddisfatti, perché in un paio di settimane si vedranno recapitare il nuovo patentino. Insomma, non si risparmiano costi (peraltro molto simili), ma tempo: in Italia per il rinnovo del patentino servono diversi week end di aula e l'esame si fa in motorizzazione durante la settimana e quindi perdendo anche la giornata lavorativa. Tanto vale andare oltre confine per risolvere tutto in 24 ore.



## COS'È IL DISTACCO INTERNAZIONALE

La disciplina in materia di distacco di lavoratori rilevante in Italia, si rinviene, in primo luogo, nella direttiva 96/71/Ce, recepita a livello nazionale attraverso il decreto legislativo n. 72/2000, nonché nella direttiva n. 2014/67/UE, recepita a livello nazionale attraverso il decreto legislativo 136/2016.

In base alla disciplina vigente, si prevedono sostanzialmente tre diverse fattispecie di distacco:

- da parte di un'impresa stabilita in un diverso Stato membro presso una propria filiale in Italia o presso una società appartenente al medesimo gruppo ed operante in Italia;
- da parte di un'impresa stabilita in un diverso Stato membro nell'ambito di un contratto commerciale (per esempio, trasporto, appalto, ecc.) da eseguirsi in favore di un committente avente sede legale o operativa in Italia;
- da parte di un'agenzia di lavoro temporaneo stabilita in un diverso Stato membro presso un'impresa utilizzatrice operante in Italia (c.d. distacco – somministrazione).

Al fine di prevenire possibili abusi e irregolarità nel ricorso allo strumento del distacco, l'art. 3 del decreto legislativo 136/2016 prevede una elencazione non tassativa degli elementi sintomatici che devono orientare la valutazione in merito all'autenticità delle singole ipotesi di distacco. Inoltre le aziende che distaccano lavoratori in Italia sono gravate da alcuni oneri procedurali, come per esempio:

- inviare agli uffici del ministero del Lavoro una comunicazione preventiva (entro 24 ore dall'inizio del distacco) con la quale indicare le caratteristiche e i dati relativi al distacco ed ai lavoratori coinvolti;
- predisporre copia in lingua italiana dei contratti di lavoro dei lavoratori distaccati;
- nominare un referente domiciliato in Italia ai fini dell'esecuzione degli adempimenti formali connessi al distacco.

Nei casi in cui sia accertata la non autenticità del distacco, il lavoratore distaccato sarà considerato a tutti gli effetti alle dipendenze dell'impresa utilizzatrice. Inoltre, si prevedono sanzioni amministrative pecuniarie sia in relazione ai casi in cui sia accertata la non autenticità del distacco sia in caso di mancato rispetto dei suddetti oneri procedurali.

*Definizione a cura dell'avvocato Alessandro Vacca, Studio Legale Zunarelli*

Infine, c'è l'evasione fiscale, una piaga costante del paese, che trova nel settore terreno particolarmente fertile. Secondo l'ultimo rapporto Istat (Economia non osservata - ottobre 2016), tra il 2011 e il 2014 l'incidenza dell'economia sommersa sul valore aggiunto nel «Commercio, trasporti, attività di alloggio e ristorazione» (l'Istituto di statistica non dispone del dato disaggregato per il solo settore dei trasporti) è aumentata, passando dal 25% al 25,9% (ma nel 2013 era del 26,2%). Una tra le più alte, seconda soltanto a quella registrata in «Altre attività dei servizi» (33,6% nel 2014), ma superiore anche al mondo delle costruzioni (23,5%). Il settore commercio-transporti-ristorazione, sempre secondo l'Istat, forma il 20,3% del Pil, ma contribuisce per quasi il 39,4% alla componente sommersa: la sotto-dichiarazione sul complesso del valore aggiunto pesa per il 13,8%.

Anche il lavoro nero e irregolare caratterizza il settore. Secondo l'Istat nel grande comparto del «commercio, trasporto, alberghi e pubblici esercizi», il tasso di irregolarità sia per i dipendenti che per gli autonomi è in crescita: dal 15,6% nel 2013 al 16,5% del 2014, in rialzo di 1,5 punti percentuali rispetto al 2011. Un dato confermato anche dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro che nel Rapporto 2016 evidenzia che il 70,53% delle ispezioni ha rilevato illeciti riconducibili all'inquadramento dei dipendenti. Si tratta della percentuale più elevata tra tutti i settori ispezionati e con un tasso di irregolarità più alto di oltre 10 punti rispetto alla media nazionale. Infine, a riprova che ogni escamotage va bene per guadagnare quel briciolo di competitività utile a rimanere a galla, arriva un ultimo dato: l'82% dei lavoratori ispezionati nel settore (ovvero 5.535 autisti) hanno violato la normativa sui tempi di guida e di riposo e altri 411 conducenti non sono in regola con la legge sull'organizzazione del lavoro (d.lgs 234/2007).



## 2.4. Difesa timida

Contro il cabotaggio abusivo, l'Italia ha messo in campo una difesa per certi versi ancora un po' timida. Con il cosiddetto «Sblocca Italia» (la legge di conversione del decreto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n 262 dell'11 novembre 2014) è stato introdotto a fine 2014 l'obbligo di conservare la documentazione di bordo per poter dimostrare che non esiste difformità con le registrazioni del tachigrafo e quindi si è in linea con la normativa che consente tre viaggi in Italia in un periodo di sette giorni nell'ambito di un trasporto internazionale, dopodiché scatta l'obbligo di tornare nel paese di origine. In assenza di tale documentazione è prevista la sanzione da 5 mila a 15 mila euro e il fermo del veicolo per tre mesi.

La differenza rispetto a prima sta nelle modalità dei controlli: ora è l'autista a dover dimostrare di essere in regola e non il contrario, ovvero gli agenti che devono trovare l'irregolarità. Una legge che ha incoronato il 2015 come anno-boom dei controlli contro il cabotaggio irregolare con la conseguenza diretta di riportare il quantitativo di merce trasportata in regime di cabotaggio stradale ai livelli di 10 anni prima (si veda anche il paragrafo 2.2). I controlli hanno accertato 165 infrazioni dell'articolo 46 bis del Codice della Strada (cabotaggio abusivo), in crescita dal 42% rispetto al 2014. Nel 2016, invece, queste infrazioni sono state 143, in diminuzione del 13,3% rispetto all'anno precedente. Qui rimane da capire se l'effetto della riforma nei controlli è stato tale da frenare l'onda di abusivismo nel cabotaggio oppure se l'effetto novità si sta affievolendo, con il conseguente allargamento delle maglie.

Da notare che tra le infrazioni cresciute di più nel 2016 figura il trasporto abusivo (+31,7%) e il mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo (+7,3%).

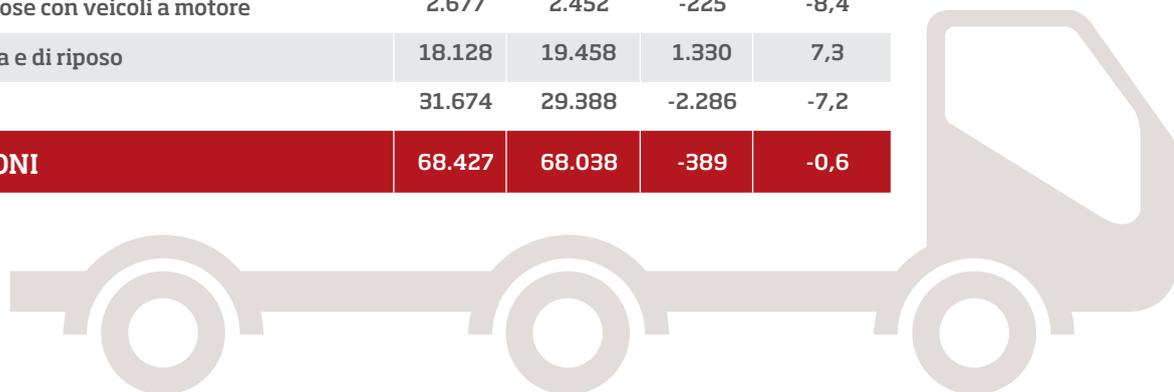
### QUALI SONO LE INFRAZIONI

(Polizia Stradale)

LEGGE 298/74	2015	2016*	Diff.	Diff. %
Art.26/1 Esercizio abusivo	142	93	-49	-34,5
Art.26/2 Affidamento trasporto ad abusivo 46 25 -21 -45,7	46	25	-21	-45,7
Art.46 Trasporto abusivo	625	823	198	31,7
Art.46bis Cabotaggio**	165	143	-22	-13,3
Art.7 c.2 D.Lgs.286/05 (Affidamento trasporto ad abusivo da parte di impresa)	15	22	7	46,7
CODICE DELLA STRADA	2015	2016*	Diff.	Diff. %
Art.61 Sagoma limite	254	249	-5	-2,0
Art.62 Massa limite	38	36	-2	-5,3
Art.142 Limiti di velocità	14.237	14.962	725	5,1
Art.164 Sistemazione del carico sui veicoli	426	387	-39	-9,2
Art.167 Trasporto di cose con veicoli a motore	2.677	2.452	-225	-8,4
Art.174 Tempi di guida e di riposo	18.128	19.458	1.330	7,3
Altro	31.674	29.388	-2.286	-7,2
<b>TOTALE INFRAZIONI</b>	<b>68.427</b>	<b>68.038</b>	<b>-389</b>	<b>-0,6</b>

\* gennaio/ottobre 2016

\*\*fonte: CEPS Settebagni



Altro elemento da considerare è l'entità dei controlli che nel 2016, almeno per quanto concerne l'attività della Polizia Stradale, è diminuita (-3,9% dato provvisorio) interessando principalmente i vettori italiani: su 263.232 veicoli controllati, l'85,4% erano con targa italiana, il 13,2% provenienti da Paesi Ue e il resto da extra-Ue.

In questo contesto, va considerato anche l'andamento degli incidenti con coinvolgimento di veicoli commerciali con massa superiore alle 3,5 tonnellate che, pur rimanendo costanti tra il 2015 e il 2016 (*si veda la tabella successiva*), vedono incrementare il numero dei decessi con valori molto alti in autostrada.

### GLI INCIDENTI MORTALI DEI VEICOLI OLTRE LE 3,5 TON

(Polizia Stradale)

	INCIDENTI MORTALI TOTALI				Autostrada				Viabilità ordinaria			
	2015*	2016*	Diff.	Diff. %	2015*	2016*	Diff.	Diff. %	2015*	2016*	Diff.	Diff. %
<b>Incidenti</b>	190	190	0	0	71	82	+11	+15,5	119	108	-11	-9,2
<b>Deceduti</b>	208	214	+6	+2,9	79	97	+18	+22,8	129	117	-12	-9,3

\*Dati di confronto tra i primi dieci mesi del 2015 e i corrispondenti del 2016



### A CHI SI FANNO I CONTROLLI

(Polizia Stradale)

TARGA DEL VEICOLO	2015	2016*	Diff.	Diff. %
ITALIANA	236.312	224.843	-11.469	-4,9
PAESE UE	33.806	34.735	929	2,7
PAESE EXTRA UE	3.910	3.654	-256	-6,5
<b>TOTALE veicoli controllati</b>	<b>274.028</b>	<b>263.232</b>	<b>-10.796</b>	<b>-3,9</b>
<b>GIORNATE di lavoro controllate</b>	<b>2.967.772</b>	<b>3.116.633</b>	<b>148.861</b>	<b>5,0</b>

\* gennaio/ottobre 2016



## 2.5. Uno sguardo all'estero

**C**ontro cabotaggio e distacchi illegali alcuni Stati europei hanno serrato le file, cercando di arginare il dumping sociale in un settore come l'autotrasporto, più esposto a tale fenomeno.

Tra le prime a scendere in campo è stata la Germania, dove già nel 2006 è stata creata un'alleanza a livello nazionale (sul modello di quella esistente per l'edilizia) che ha messo insieme rappresentanti di trasporti, spedizioni e logistica (Ver.di, Bgl, Dslv), il ministero federale dei Trasporti e l'Ufficio federale per il trasporto merci e il controllo finanziario del lavoro nero per creare una rete di contrasto agli illeciti. Inoltre, sempre la Germania è stata tra i primi a varare la legge sui salari minimi, in vigore dal 2015, ma caduta sotto la lente di Bruxelles, dopo che la Corte di Giustizia Ue si era espressa negativamente su un appalto pubblico eseguito in Germania da una ditta polacca con un bando richiedente il trattamento economico tedesco per i lavoratori polacchi. Comunque, dal 1° gennaio 2015 la norma sul salario minimo (pari a 8,84 euro all'ora da gennaio 2017) riguarda anche gli autotrasportatori stranieri che svolgono attività di trasporto internazionale da e verso il Paese, cabotaggio e semplice transito, previa notifica del viaggio alle autorità tedesche (le sanzioni per le imprese inadempienti sono fino a 500.000 euro). Ora la Germania si è convinta dell'utilità del divieto di riposo lungo in cabina per gli autisti, già attuato da Francia e Belgio: il Parlamento federale tedesco ha infatti varato a fine marzo 2017 una risoluzione con cui pone l'accento sulle condizioni sociali degli autisti e in cui indica il divieto come uno strumento per limitare i disagi della categoria.

In Francia, dopo aver introdotto il divieto di riposo lungo in cabina (sanzionato peraltro in modo rigoroso con multe fino a 30.000 euro e arresto fino a un anno), dal 1° luglio 2016 è entrato in vigore il decreto attuativo della legge Macron, con cui è stato introdotto il salario minimo per gli autisti stranieri operanti sul territorio nazionale (non per quelli in transito) e una serie di restrizioni al distacco internazionale. In primis, le imprese di trasporto sono tenute a presentare un attestato di distacco che ha una validità massima di sei mesi. I controlli sono stati facilitati e l'informazione dei lavoratori dipendenti migliorata, in quanto è diventato obbligatorio prevedere una copia dell'attestato a bordo del mezzo di trasporto. La documentazione va inoltre conservata per 18 mesi da un legale rappresentante in Francia dell'impresa straniera. Infine, l'obbligo di vigilanza e la responsabilità del committente sono estesi al destinatario, che è parte del contratto di trasporto e che può essere imputato





in caso di mancato pagamento del salario minimo o di condizioni d'alloggio indegne. Il destinatario del contratto sarà allora tenuto agli stessi obblighi del committente. Inoltre, dal 1° aprile 2017 anche i veicoli pesanti stranieri condotti da autisti stranieri devono disporre in cabina di una documentazione particolare: il modello comunitario A1 relativo alla legislazione che si applica al rapporto di lavoro e alla condizione contributiva per dimostrare la regolarità dell'autista a livello previdenziale.

Sulla strada del salario minimo garantito si è avviata anche l'Austria che dall'inizio del 2017, impone alle imprese di autotrasporto estere che caricano, scaricano o svolgono cabotaggio stradale nel Paese di adeguare le paghe degli autisti al salario minimo austriaco e di presentare un'articolata documentazione a riprova della regolarità dei viaggi svolti in territorio austriaco. Infine, il 1° gennaio 2017 il salario minimo per gli autisti di camion esteri è entrato in vigore anche nei Paesi Bassi. Gli operatori devono applicare quello previsto dal contratto nazionale di lavoro di settore, che stabilisce anche tempi massimi di lavoro e minimi di riposo, ferie annuali retribuite, norme su salute, sicurezza e parità tra uomini e donne. Il salario minimo per gli autisti internazionali imposto dal contratto nazionale olandese è di 13,91 euro l'ora lordi, però a differenza di quanto accade in altri Paesi, il salario minimo per ora vale solo per gli autisti stranieri che svolgono attività di cabotaggio stradale, non per quelli attivi in trasporti internazionali con carico e scarico nei Paesi Bassi. È però in corso un dibattito per estenderlo anche all'autotrasporto internazionale.

Va comunque ricordato che le normative relative all'applicazione del salario minimo in Francia, in Germania e in Austria non sono risultate gradite alla Commissione europea, che ha aperto per tutti questi paesi una procedura di infrazione giudicando sproporzionato lo sforzo amministrativo richiesto alle imprese di autotrasporto straniere e quindi limitativo della libera circolazione delle merci. La stessa Commissione ha annunciato la preparazione di un testo normativo per chiarire e integrare le disposizioni relative al distacco.





**INFINITE ESIGENZE,  
INFINITE SOLUZIONI**



**VIBERTI RIMORCHI S.R.L.**

Sede Legale e Operativa: Via Tiburtina Valeria km 193,06 - 65028 Tocco da Casauria (PE)

PIVA: IT08811960965 - REAPE 155383

e-mail: [info@viberti.it](mailto:info@viberti.it) | tel: +39 08588825230 | fax: +39 08588825270



[www.viberti.it](http://www.viberti.it)

# Capitolo 3



Aziende e committenza



**11**

sono le **associazioni di categoria** presenti nel **Comitato centrale dell'Albo** degli autotrasportatori alle quali si aggiungono, al di fuori, molte sigle minori.



**96.454**

sono gli **attestati di regolarità** rilasciati dal **15 dicembre 2015 al 18 gennaio 2017**. Nel 2016 sono stati richiesti 246 attestati al giorno, calcolando anche i sabati e le domeniche. *(Albo Autotrasportatori)*



**75%**

è il **coefficiente medio di carico dei mezzi pesanti in conto terzi** nel Nord Italia, scende al 65% nel Centro-Sud e al 40% in ambito urbano. Il conto proprio viaggia mediamente mezzo vuoto (50%). *(Giordano Editore)*



**68,3 mio**

sono le **offerte complessive di viaggi** scambiate sulla piattaforma di TimoCom nel 2016.

**124.281**

sono le **aziende iscritte nella banca dati dell'Albo nazionale degli autotrasportatori**. *(Albo Autotrasportatori)*



**CONTESTO**

**LE A**



# 41.362

sono le richieste elaborate dall'Inps dalla nascita della banca dati al 18 gennaio 2017. Sono inferiori agli attestati perché è possibile effettuare sulla stessa impresa più visite in giorni diversi e da committenti diversi.

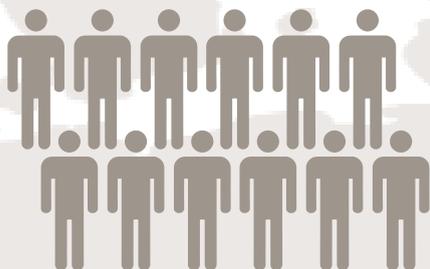
*(Albo Autotrasportatori)*



# 13,8%

è il tasso di irregolarità delle aziende risultante dalle consultazioni online. In diminuzione rispetto al 14,5% dei primi sei mesi di attività della banca dati.

*(Albo Autotrasportatori)*



# 300 mila

sono gli addetti nell'autotrasporto in Italia. *(dato 2016 FilT-Cgil)*



# 30%

è la percentuale dei veicoli-km percorsi a vuoto sulle medie distanze, vale a dire privi di carico. Dal 2010 al 2015 le percorrenze a vuoto sono aumentate per il conto terzi di circa il 20% soprattutto per le relazioni di breve e medio raggio. *(Giordano Editore)*

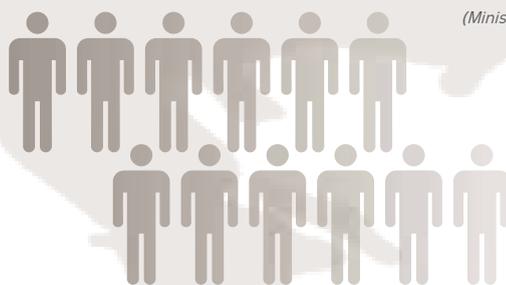
## ZIENDE

## CRITICITÀ

# 182.307

sono gli autisti che negli ultimi 10 anni hanno smesso l'attività. Sulle 775mila carte di circolazione valide in Italia, solo 25mila sono intestate a giovani.

*(Ministero Infrastrutture e Trasporti)*



## 3.1. Il nuovo rapporto con la committenza: la banca dati dell'Albo

**I**l tasso di irregolarità delle imprese di autotrasporto iscritte nella banca dati dell'Albo migliora: passa dal 14,5% dei primi sei mesi al 13,8% dopo più di un anno di attività. Il monitoraggio riguarda l'attività dal 15 dicembre 2015 al 18 gennaio 2017. Non solo. Nel 2016, unico anno di completa attività della banca dati, sono stati rilasciati 89.942 attestati di regolarità, in media 246 al giorno (compresi i sabati e le domeniche). Segno che la committenza inizia ad apprezzare la piattaforma informatica (accessibile dal sito dell'Albo) che rende visibile la situazione contributiva delle oltre 124mila aziende iscritte (ma anche la regolarità dell'iscrizione all'Albo, al Ren e alla Camera di Commercio), segnando un'evoluzione dei rapporti tra domanda e offerta di trasporto e regalando al settore maggiore trasparenza. La ragione è semplice: il committente che affida il trasporto a un'azienda non in regola dal punto di vista contributivo ne diviene corresponsabile. Fino all'avvio del data-base dell'Albo il controllo poteva avvenire attraverso la richiesta del Durc; ora l'azienda committente può accedere direttamente alla piattaforma e chiedere una visura che viene inviata per pec «in un tempo – fa sapere il Comitato centrale – che varia dai 45 secondi alle 6 ore a seconda delle diverse posizioni in cui versa l'impresa sottoposta a verifica».

In realtà l'Albo sta facendo di più in termini di trasparenza. Già la Legge di Stabilità 2014 ha conferito al Comitato centrale la possibilità di indagare altri aspetti come «l'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica, la congruità fra il parco veicolare e il numero degli autisti dipendenti e la regolarità della copertura assicurativa dei veicoli». Insomma, un incrocio di banche dati (Inail, Ced e Ania) a servizio dell'Albo e a tutela della regolarità delle imprese che, grazie a un'apposita piattaforma informatica, permette al vettore di verificare la propria posizione ed eventualmente correggerla. A questo dovrebbe aggiungersi anche la possibilità di aggiungere altre attività di verifica connesse a ulteriori profili di irregolarità, come per esempio quella fiscale.

### LE CONSULTAZIONI DEL DATA-BASE DELL'ALBO

(Albo Autotrasportatori)

DESCRIZIONE	2017	2016	2015	Totale	%
<b>Totale Richieste inviate all'INPS</b>	<b>1.802</b>	<b>37.669</b>	<b>3.003</b>	<b>42.474</b>	
Richieste senza Esito INPS	514	598	-	1.112	3%
Richieste rifiutate (*)	-	15	-	15	1%
Richieste in istruttoria (**)	514	583	-	1.097	99%
Richieste Esitate dall'INPS	1.288	37.071	3.003	41.362	97%
DURC Regolari	1.192	30.204	2.520	33.916	82%
DURC Irregolari	9	5.394	325	5.728	14%
Scarti per CF Imprese errati	1	441	97	539	1%
Richieste Scartate (***)	86	1.032	61	1.179	3%

(\*) Richieste rigettate da INPS in fase di richiesta

(\*\*) Richieste in fase di elaborazione da parte di INPS

(\*\*\*) Richieste scartate da INPS dopo le proprie elaborazioni per superamento dei limiti previsti (6hh o 30gg)

## LE RICHIESTE DEGLI ATTESTATI DI REGOLARITÀ

ANNO	TOTALE
2017 (fino a gennaio)	3.510
2016	89.942
2015 (solo dicembre)	3.002
<b>TOTALE ATTESTATI REGOLARITÀ</b>	<b>96.454</b>

*Gli attestati di regolarità sono stati prodotti con la funzione disponibile nel Portale dell'Automobilista dall'inizio della cooperazione applicativa (15/12/2015) fino all'avvio del Portale dell'Albo (16/05/2016).*

*Gli attestati prodotti dal Portale dell'Albo per l'anno 2016 sono 50.942.*

*Il numero degli attestati di regolarità sono superiori alle consultazioni DURC, essendo possibile effettuare sulla stessa impresa più visure in giorni diversi e da committenti diversi.*

Lo sforzo verso la trasparenza passa anche attraverso l'eliminazione di quella che è considerata l'anomalia dell'autotrasporto italiano, ovvero le aziende iscritte all'Albo senza veicoli e in generale la pulizia degli albi locali da quelle aziende che non esercitano più la professione. Così, è iniziato il processo di cancellazione di quelle realtà – in tutto 23.195 – non più iscritte alle Camere di Commercio: dal 1° novembre 2016 al 22 febbraio 2017 le imprese cancellate dall'Albo sono state 4.448. Inoltre, è in corso una verifica anche sulle 15.588 aziende che risultano prive di veicoli. Una volta conclusa sia la cancellazione delle imprese non più iscritte alla Camera di Commercio sia di quelle a veicoli zero, le imprese iscritte all'Albo dovrebbero risultare circa 90mila, dato che corrisponde con il numero di attestati di regolarità rilasciati nel 2016 (89.942).

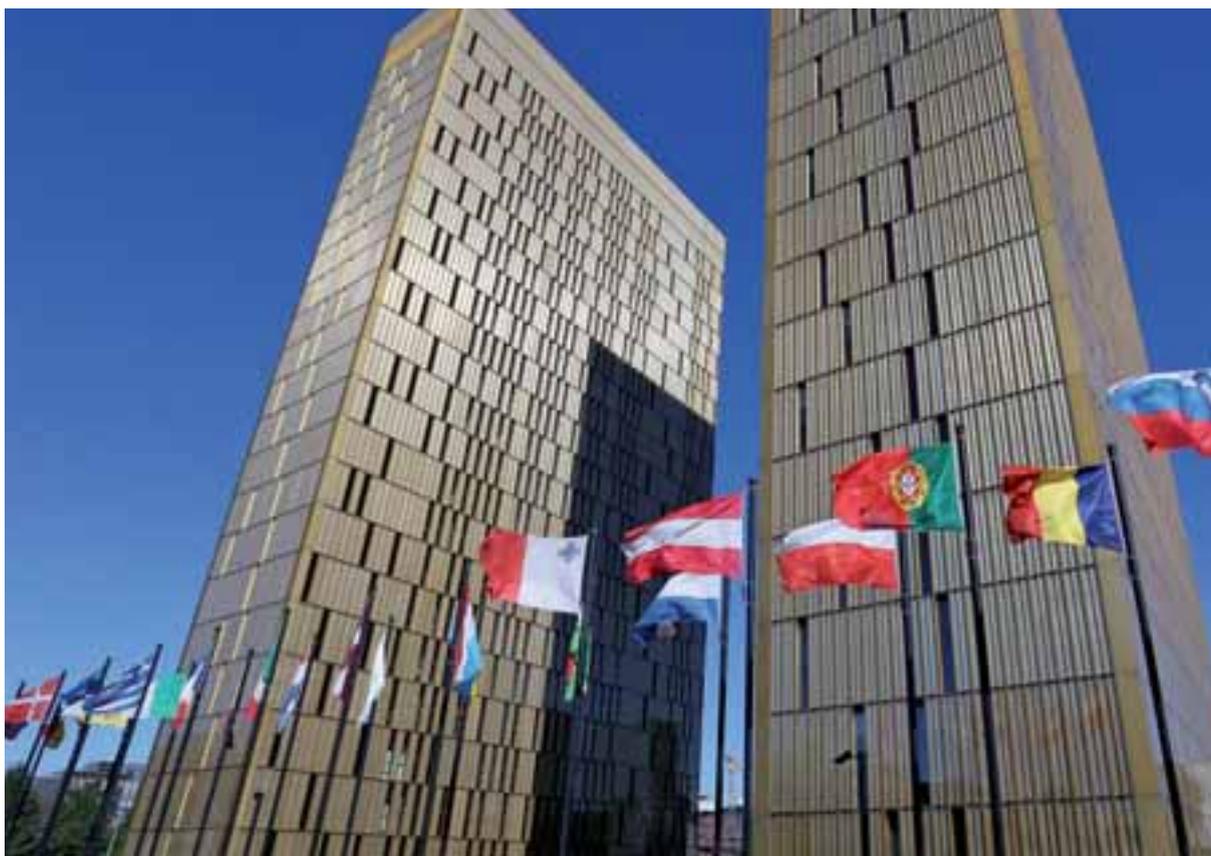


## 3.2. L'anello debole della supply chain

**U**na valanga di norme, spesso inapplicate, a volte sconosciute, altre volte sommerse da una mole patologica di contenzioso. È in sintesi il panorama in cui si muove l'autotrasporto nostrano: tribunali che si esprimono contraddicendosi, creando una rete di sentenze non sempre coerenti tra loro e che complicano ancora di più i rapporti tra vettori e committenza. L'esempio più diretto è quello dei costi minimi, amati e odiati fin dalla loro nascita (articolo 83 bis del Decreto legge 112/2008), capaci di dividere nettamente i due mondi, artefici di un braccio di ferro durato fino a oggi. A quasi 10 anni dal varo della legge per l'indicazione dei costi sotto i quali non era possibile vendere un servizio di trasporto, sono arrivate due sentenze che stanno ancora facendo discutere, risollevando il problema della loro legittimità. Ripercorrendo a grandi linee la storia, il primo grande stop è arrivato nel settembre 2014, quando la Corte di Giustizia europea si è espressa sul ricorso presentato da una larghissima fetta di committenza, tra cui Confindustria, Confetra e Unione Petrolifera. Nel mirino è finito l'Osservatorio, composto anche da molte sigle associative dell'autotrasporto, chiamato inizialmente a determinare i costi minimi mensili. I giudici del Lussemburgo lo hanno considerato alla stregua di un'associazione di imprese soggetta alle regole del mercato e, pertanto, l'emanazione dei costi minimi da parte di tale organismo è stata giudicata lesiva della concorrenza. La sentenza, inoltre, sottolineava come i costi minimi non erano uno strumento idoneo a garantire la sicurezza stradale, come indicato nella legge istitutiva.

Dopo la bocciatura, la Legge di Stabilità 2015 li ha retrocessi a costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, elaborati mensilmente dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, senza più nessun obbligo a cui le aziende devono attenersi, ma espressione di un valore di riferimento, utile per tener conto dei «principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale», così come richiesto dalla normativa.

Il contenzioso però non si è spento e il fronte tra sostenitori e denigratori è rimasto ancora aperto. È del 21 giugno 2016, infatti, un'altra sentenza della Corte di Giustizia Ue che in buona parte ribalta quella del 2014 sostenendo la legittimità dei costi minimi. Questa volta sotto la lente sono passati quelli determinati dal ministero e non dall'Osservatorio. Il caso in questione era assolutamente tipico.





Una ditta di autotrasporto chiedeva a un salumificio di corrispondere la differenza tra quanto aveva pagato per alcuni servizi di trasporto e il corrispettivo dovuto in base ai costi minimi ministeriali. Ma il salumificio, visto che nel frattempo era stata abrogata la normativa che prevedeva i costi minimi in ragione di una sua presunta contrarietà al diritto comunitario, si era opposto all'ingiunzione. Per giudicare tale presunta contrarietà, il Tribunale di Cagliari si rivolge alla Corte Ue. In pratica, la questione posta a livello europeo può essere ridotta a una domanda: l'articolo 101 dei trattati (che vieta accordi tra imprese in grado di pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano l'effetto di falsare il gioco della concorrenza), in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3 degli stessi trattati (che chiede agli Stati membri di astenersi dal prendere misure capaci di rendere difficoltosa la realizzazione di obiettivi comunitari) rappresenta un ostacolo per gli Stati membri ad adottare una normativa particolare, come quella sui costi minimi? La risposta della Corte europea è netta: «no».

Poi, quasi a ribaltare il tutto arriva il Tar del Lazio che, nel febbraio 2017, ha emesso ben due sentenze in cui boccia qualunque definizione di costo minimo a prescindere da chi l'abbia predisposta. Prendendo in esame le tabelle elaborate dal ministero dei Trasporti, contraddice la Corte Ue rispetto alla facoltà di uno Stato europeo di introdurre normative restrittive della libera concorrenza, anche se non finalizzate alla tutela di interessi pubblici superiori. Inoltre, conferma che i costi minimi della sicurezza non sono compatibili con il diritto europeo.

Per fortuna questo balletto interpretativo arriva praticamente a posteriori, vale a dire rispetto a una normativa non più esistente e di conseguenza getta le sue ombre soltanto sugli eventuali contenziosi in corso. Anche se, calcolando i tempi di prescrizione, anche questi processi finiranno per scemare e poi scomparire.

Archiviata la querelle sui costi minimi di sicurezza, a dare incertezza al settore arrivano altri buchi neri legislativi. Il problema cioè riguarda tutte quelle normative in grado di fornire un certo grado di tutela alle imprese di autotrasporto, ma che di fatto rimangono sulla carta perché nel rapporto con la committenza per queste è più conveniente abbassare il capo, anziché far valere i propri diritti. Diversi sono gli esempi (*si veda box a pagina 53*): complice la concorrenza spietata e la corsa al ribasso, nella trattativa con l'azienda committente l'autotrasporto deve «dimenticare» e/o «ignorare» una serie di diritti acquisiti per legge, come l'indennità dovuta al vettore per i tempi di attesa superiori alle due ore dei veicoli durante le operazioni di carico e scarico, i tempi massimi di pagamento delle fatture o la mancata responsabilità nei confronti dei pallet. Tutti casi in cui il vettore è l'anello debole della supply chain. Lo segnala anche la CGIA di Mestre puntando il dito contro i tempi di pagamento: nell'autotrasporto sarebbero di 120/150 giorni a fronte dei 60 stabiliti per legge (90 se c'è accordo tra entrambi le parti): una situazione che ha messo – e continua a mettere – in seria difficoltà la maggioranza delle aziende.





*Intervista a Massimo Campailla,  
Professore e Avvocato (Studio Zunarelli)*

### **«NORME INAPPLICATE? AGGREGAZIONI E FORMAZIONE DANNO PIÙ FORZA NELLA SUPPLY CHAIN»**

*Basterebbero pochi ritocchi e molte leggi diventerebbero davvero utili all'autotrasporto. Parola di Massimo Campailla, avvocato, senior partner dello Studio Legale associato Zunarelli, che ci aiuta a spiegare il paradosso di un settore assistito da una folta normativa, ma per la maggior parte inapplicata. «Il vettore è l'anello debole della supply chain – spiega Campailla – a causa di un gap dimensionale e formativo: sarebbe utile stimolare di più le aggregazioni per raggiungere quella massa critica qualificata che permette di tutelare maggiormente i propri interessi».*

#### ***Molte leggi a tutela dell'autotrasporto non funzionano perché il vettore è la parte debole nella trattativa e spesso si trova a doverle ignorare pur di lavorare. Come se ne esce?***

*Ci si dovrebbe muovere su due fronti. Da una parte, adottare strumenti per stimolare le aggregazioni. Infatti attualmente il vettore continua a rappresentare la parte più debole perché quasi sempre ha dimensioni molto inferiori rispetto al committente. Ma occorre fare attenzione: l'aggregazione deve essere di qualità. Non serve mettere insieme 15 padroncini se nei fatti rimangono 15 unità autonome. Serve anche un cambio di marcia e di mentalità. Detto questo, va segnalato che alcune norme, potenzialmente idonee ad alleviare alcuni mali dell'autotrasporto, sono prive di apparato sanzionatorio. Per esempio quelle volte a limitare la lunghezza della filiera: la violazione della disposizione che limita la subvezione rende nullo il contratto stipulato contra legem, ma non prevede sanzioni amministrative. La violazione di altre norme prevede, invece, sanzioni anche molto pesanti, ma inapplicate. È il caso della norma sui tempi di pagamento, che sanziona il committente che paghi il vettore oltre il termine di 90 giorni con il pagamento di una somma pari al 10 per cento dell'importo di ciascuna fattura saldata in ritardo e comunque non inferiore a 1000 euro.*

#### ***Quindi un autotrasportatore per far valere i propri diritti deve necessariamente arrivare in Tribunale?***

*In caso di lesione di un proprio diritto il vettore ha sempre la possibilità di chiedere tutela in sede giurisdizionale. Spesso, però, tale strada non è intrapresa sia a causa degli alti costi e dei lunghi tempi della giustizia, sia per ragioni di carattere commerciale, che in molti casi i vettori antepongono alla puntuale tutela dei propri diritti soggettivi.*

#### ***È possibile apportare piccoli ritocchi per rendere più utili alcune leggi?***

*Certamente. Un esempio è la legge sull'azione diretta, che con una piccola modifica potrebbe accrescere il proprio potenziale. Mi spiego: la norma che responsabilizza l'intera filiera e concede la possibilità al vettore che ha materialmente eseguito il trasporto di rivalersi su tutti gli attori della supply chain nel caso di mancato pagamento del nolo ha un limite: è applicabile solo se il soggetto che affida il trasporto è iscritto all'Albo degli autotrasportatori. Solo in questo caso il subvettore può rivalersi sugli altri attori. Però la maggior parte degli incarichi di trasporto è affidata dagli spedizionieri, che non hanno obbligo di iscrizione all'Albo e di conseguenza si sottraggono alla responsabilità di filiera. Basterebbe emendare la legge per farne un uso molto più diffuso.*

*Un altro caso è il divieto di subvezione (oltre il primo passaggio) che non dispone di apparato sanzionatorio. A parte introdurre le sanzioni, si dovrebbe prevedere un sistema per tracciare chiaramente, attraverso i documenti, i vari soggetti che entrano a far parte della filiera. Spesso, infatti, l'autotrasportatore non è in grado di risalire a tutti i committenti che si collocano sopra di lui e di verificare se la prestazione commissionatagli possa essere eseguita legittimamente oppure no. Anche qui immagino che un sistema tecnologicamente avanzato per monitorare i documenti possa portare più chiarezza nei rapporti tra vettori e renda la legge più utile.*

***Il dubbio è che per anni si sia legiferato (molto) tenendo presente un settore che oggi sta radicalmente cambiando. Le innovazioni, come per esempio l'eCommerce, la guida autonoma o la gestione automatizzata dei magazzini, promettono rivoluzioni e chiedono un grande sforzo normativo: quali sono le priorità?***

*Torniamo al discorso delle leggi per la qualificazione del personale allo scopo di elevare la qualità del trasportatore. Temo, per esempio, che la maggior parte delle aziende di trasporto presenti sul mercato non possa garantire gli standard più elevati che saranno a breve richiesti dallo sviluppo dell'eCommerce. I grandi operatori globali dell'eCommerce hanno, infatti, bisogno di affidare le proprie spedizioni a interlocutori molto qualificati che garantiscano massima qualità di servizio anche nell'ultimo anello della catena distributiva. Nel lungo periodo anche la guida autonoma modificherà molto il modello organizzativo del settore. Ciò potrà ridimensionare alcuni dei fattori negativi che penalizzano l'autotrasporto italiano (come l'elevato costo del lavoro): al contempo, però, si apriranno nuove criticità, anche di natura sociale, la cui dinamica dovrà auspicabilmente essere prevista e governata, anche sotto il profilo normativo, prima che il fenomeno si estrinsechi in tutta la sua complessità e gravità.*

#### ALCUNE NORME A TUTELA DELL'AUTOTRASPORTO

- Legge 21 novembre 2005 n. 286, art. 6-bis; Decreto Dirigenziale 24 marzo 2011, n. 69: indennità dovute al vettore per i tempi di attesa dei veicoli durante le operazioni di carico e scarico
- Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112, art 83-bis, comma 12: tempi massimi di pagamento delle fatture nei contratti di trasporto di merci su strada
- Legge 21 novembre 2005 n. 286, art. 11-bis: insussistenza di obblighi del vettore di riconsegna di imballaggi ed unità di movimentazione (pallet)
- Legge 21 novembre 2005 n. 286, art. 7-ter: azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto (vettore contrattuale, committente, caricatore e proprietario della merce)
- Legge 21 novembre 2005 n. 286, art. 6-ter: limiti alla subvezione
- Legge 21 novembre 2005 n. 286, art. 7: responsabilità condivisa in capo ai vari soggetti della filiera



### 3.3. L'aiuto della sharing economy



**D**omanda e offerta di trasporto evolvono. In particolare quest'ultima si sta adattando alla prima per andare incontro al crescente bisogno di rifornimenti, dovuto alla riduzione delle scorte e a una logistica sempre più on demand. Risultato? Crescono le diseconomie e con queste i viaggi a vuoto. Uno studio della rivista Sistemi di Logistica edita da Giordano Editore rivela che mediamente il 30% delle relazioni a medio raggio (da 51 a 200 km) è percorsa a vuoto. Un po' meglio per il lungo raggio che arriva al 25%, mentre in ambito urbano (entro i 50 km) è il 38% dei mezzi a viaggiare senza carico. Dal 2010 al 2015 le percorrenze a vuoto sono aumentate per il conto terzi di circa il 20%, soprattutto per le relazioni di breve e medio raggio. Per il conto proprio, che generalmente opera su distanze non superiori ai 250 km, i viaggi a vuoto arrivano mediamente al 50%. Un po' meglio i coefficienti di carico: negli ultimi anni il rapporto peso-volume va migliorando e si attesta intorno all'85% sull'internazionale, al 75% nelle relazioni domestiche nel Nord Italia e tra il 65%-70% al Centro-Sud. Nelle consegne urbane però non supera il 40%. carico e scarico, i tempi massimi di pagamento delle fatture o la mancata responsabilità nei confronti dei pallet. Tutti casi in cui il vettore è l'anello debole della supply chain. Lo segnala anche la CGIA di Mestre puntando il dito contro i tempi di pagamento: nell'autotrasporto sarebbero di 120/150 giorni a fronte dei 60 stabiliti per legge (90 se c'è accordo tra entrambi le parti): una situazione che ha messo – e continua a mettere – in seria difficoltà la maggioranza delle aziende.

Davanti a questo, e in assenza di approcci normativi o strutturali, il mercato sta trovando le proprie soluzioni. E spesso in aiuto all'autotrasporto arriva la sharing economy.

#### IL PESO DEL...VUOTO

(Rocca Giordano Editore)

DISTANZE (km)	traffico /ton-km(%)	fatturato (mld €)	veicoli-km (mld)	a vuoto (%)	veicoli-km (a vuoto)
Fino a 50	8	28	5,6	38	2,1
Da 51 a 200	32	36	22,4	30	6,7
> 200	60	14	42,0	25	10,5

In primis, le borse carichi: si tratta di realtà antiche rispetto al nuovo concetto della sharing economy. La maggior parte ha già una storia di qualche decennio, ma sono comunque nate sul concetto della condivisione, facilitata dalla tecnologia, in risposta al problema dei viaggi a vuoto. Sono diverse le realtà attualmente attive sul mercato italiano. Vediamone alcune. TimoCom, per esempio, è nata in Germania nel 1997. Oggi è presente in 44 mercati con 36mila aziende iscritte e 110mila utenti. L'Italia rappresenta per il colosso di Düsseldorf uno dei maggiori mercati con 1.300 aziende e 3.600 utenti registrati. Negli ultimi tre anni TimoCom ha avuto una crescita notevole: tra il 5 e il 6% ogni anno sul mercato nazionale, registrando nel 2016 68,3 milioni di offerte complessive scambiate sulla piattaforma. La multinazionale tedesca si è infatti aperta al mercato domestico e in Italia ha avuto un notevole incremento in termini di quote e adesioni. La piattaforma, che collega tutti gli attori della catena logistica, è aperta a tutti, ma sono previste verifiche preliminari e cautele a favore della rettitudine dei rapporti di business. Per esempio, in tema di gestione dei crediti, TimoCom mette a disposizione dei suoi clienti una procedura di recupero che, se non va a buon fine, si conclude con l'espulsione dell'azienda debitrice dalla piattaforma.

Anche Wtransnet, borsa carichi fondata 20 anni fa in Spagna da una famiglia di imprenditori, mette sul piatto diverse garanzie. Per essere ammessi occorre superare una serie di verifiche sull'affidabilità professionale ed economica. La borsa internazionale, che in Europa gestisce un network di oltre 11mila imprese, sta puntando sull'Italia: dall'anno scorso dispone di una sede operativa nel nostro paese, in cui si registrano incrementi a due cifre e volumi in crescita nell'ultimo anno del 60%.

Quella che invece si vanta di essere stata la prima borsa carichi on line è Teleroute, oggi azienda del gruppo Wolters Kluwer. Ufficialmente, infatti, è nata a Bruxelles nel 1985 per poi allargare la sua operatività a 27 Paesi europei. La società madre Wolters Kluwer ha "in pancia" altre borse carichi (Nolis e BorsaTransport).

Altre soluzioni vengono dal mercato. Sono diversi i siti di condivisione dei carichi nati negli ultimi anni che si limitano a mettere in contatto domanda e offerta, generalmente chiedendo una piccola percentuale al trasportatore che ottiene la commessa. Uno di questi è Sendilo.it, start up fondata e ideata nel 2012 da Francesco Murru, che può vantare un trend di crescita tra il 15 e il 18% con 7.000 utenti registrati tra autotrasportatori e committenti, anche all'estero.

Il passo successivo sono quelle app, ormai presenti anche in Italia, finalizzate a mettere in contatto semplici cittadini, che improvvisandosi corrieri o autotrasportatori, accettano di portare a destinazione un pacco o un carico. Come nel caso di iCarry, prima piattaforma di sharing delivery al servizio dei pacchi da spedire per la città. Tramite iCarry.it si possono inviare pacchi dall'altra parte della città entro poche ore, contattando altri utenti disponibili a consegnarli. Stessa filosofia per TocTocBox ([toctocbox.com](http://toctocbox.com)): entrambe le soluzioni non fanno accenno ai trasportatori professionisti.





*Intervista a Tommaso Magistrali,  
Country Manager per l'Italia di TimoCom*

### **«BORSA CARICHI: DA BACHECA A PIATTAFORMA PER LE TRANSAZIONI»**

***È vero che le borse carichi sono antesignane della sharing economy?***

*In termini di principio, sì. Anche le borse carichi infatti sono finalizzate a ottimizzare le risorse in ottica ambientale. Poi, però, bisogna essere onesti: per noi è stato un approccio inconsapevole, anche perché vent'anni fa, quando siamo nati, la sharing economy non si sapeva nemmeno cosa fosse. Inoltre, le borse carichi differiscono dalle manifestazioni tipiche dell'economia condivisa perché sono uno strumento per il business, volto a ottimizzare l'attività di operatori professionali.*

***I vostri clienti sono in tutta Europa: informaticamente parlando, ci sono differenze tra imprese dell'Est e quelle dell'Ovest?***

*Al momento attuale no. Però, fino a ieri, sul digitale i trasportatori polacchi o quelli dei paesi baltici erano decisamente avanti, anche perché, avendo saltato gli sviluppi degli anni 60 e 70, sono partiti con una mentalità più aperta. Faccio un esempio. Negli uffici traffico italiani il fax è stato per anni uno strumento fondamentale. I polacchi, invece, non lo hanno mai usato, sono passati subito alla mail e anche oggi fanno intenso ricorso alle chat. Per loro il processo di dematerializzazione documentale è partito in anticipo. Ricordo al riguardo un aneddoto. Qualche anno fa quando il nostro fondatore, Jens Thiermann, facendo visita ad alcune aziende polacche, rimase colpito dal totale silenzio interno. Lui, che aveva un passato da spedizioniere, aveva un'immagine degli uffici operativi pieni di voci, di telefoni che squillano, di rumori. Lì, invece, tutto viaggiava già sul digitale. Ed erano soltanto gli inizi degli anni Duemila. Oggi però questi scarti si sono livellati e anche in Italia noto maggiore propensione all'uso di strumenti tecnologici.*

***Quanto l'opportunità di usare una borsa carichi facilita le aziende di trasporto ad allargare oltre frontiera i propri orizzonti commerciali?***

*Statistiche al riguardo non esistono. Però è certo che la nostra piattaforma permette di allargare il proprio giro di affari. Che non equivale per forza a spostarsi su nuovi mercati, ma magari significa trovare nuovi clienti. È più probabile cioè che se si è specializzati su una relazione, si continui a costruire su quella estendendo la propria presenza. Ma ovviamente non c'è una regola: la piattaforma consente di relazionarsi con clienti portoghesi o bielorusi. Poi, sta al singolo operatore decidere se muoversi o meno in tal senso.*

***Quali sviluppi si possono immaginare per favorire questa relazione tra committente e trasportatore?***

*È quanto stiamo realizzando in questo momento. Se fino a ieri eravamo una piattaforma di informazione, in cui trovare notizie su un'offerta o su un'azienda, adesso ci trasformiamo in una piattaforma di transazione, in cui diventa possibile concludere direttamente affari in maniera digitale. I committenti, compresi i produttori industriali, potranno organizzare dei mini-tender, disporre*

*cioè tutti gli ordini di trasporto tramite la piattaforma, crearsi un pool di trasportatori preferiti ai quali inviare le richieste di trasporto e, in base alle risposte ricevute, inviare gli ordini di trasporto.*

***In queste operazioni sarà anche possibile connettere i propri software gestionali?***

*Certo, questo è coerente con la nostra scelta di essere un operatore aperto. E così, come rispetto alla telematica abbiamo scelto di essere partner di 200 provider di tutte le marche, dai più grandi a quelli locali, allo stesso modo operiamo con l'informatica, consentendo ai clienti di allacciare i software che hanno in azienda con la nostra piattaforma.*

***Con quali prospettive?***

*Lo spiego con un esempio. Oggi ci sono molti corrieri o spedizionieri che lanciano proprie app con cui relazionarsi con i propri subvettori. Quindi, in teoria, un trasportatore potrebbe avere bisogno per lavorare con più committenti di tante diverse app. Ma mi chiedo: perché a un certo punto non dovrebbe preferire, piuttosto che lavorare con decine di app, puntare su una piattaforma con cui riesce a gestire tutto il lavoro? Con TimoCom tutto questo è possibile.*

*L'applicazione TC Transport Order lanciata nell'estate 2017 consentirà agli oltre 120.000 utenti TimoCom di effettuare tutte le transazioni sulla piattaforma in modo digitale, ottenendo un risparmio di tempo e una diminuzione dei costi dei processi*



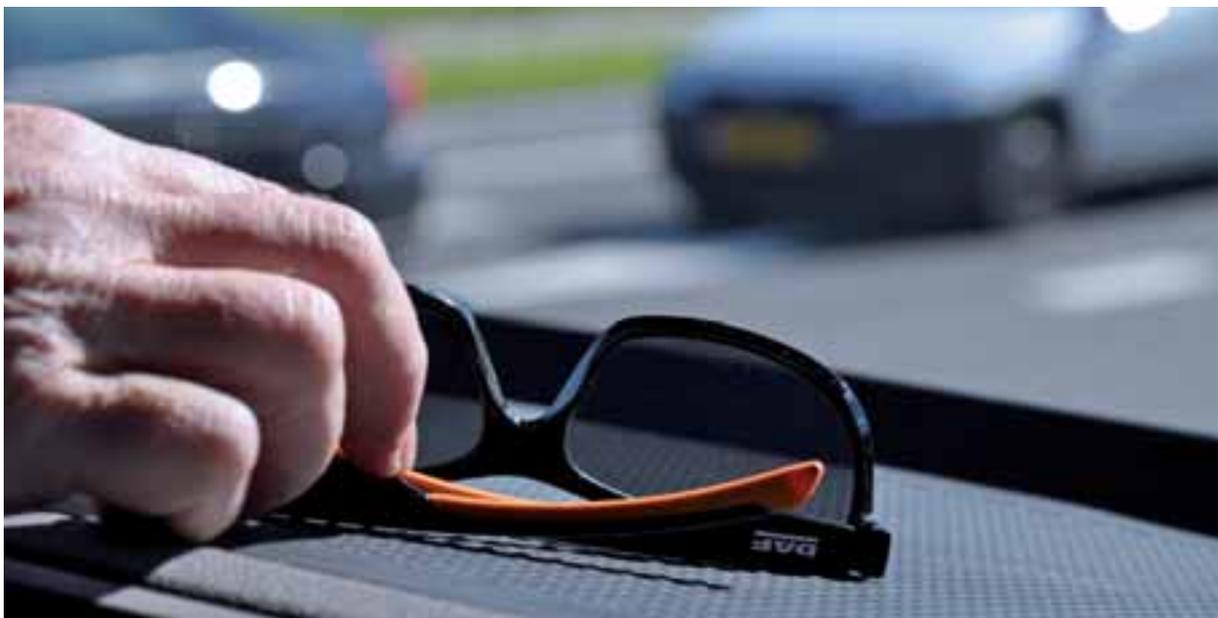
## 3.4. Il mestiere dell'autista

Com'è cambiato in questi anni il mestiere dell'autista? Difficile dare una sola risposta. Guardando al futuro, questa professione è destinata a cambiare pelle: le nuove tecnologie sono pronte e chi ogni mattina salirà su un camion avrà presto a che fare con veicoli sempre più vicini alla guida autonoma e strade sempre più intelligenti. Ma intanto a riempire la cronaca quotidiana rimangono le mille difficoltà di un mestiere che risente della crisi economica, ma anche dell'apertura dei mercati, della concorrenza, di riforme mancate o fatte solo a metà, di difficili rapporti con la committenza e subappaltatori. E poi non mancano sacche di illegalità più o meno evidenti, con controlli che faticano a dare giustizia a chi questo lavoro lo fa onestamente e nel quale gli incidenti non sono solo dati statistici, ma morti bianche sul lavoro. In questi anni molti autisti si sono sentiti annunciare la chiusura dell'azienda o il licenziamento per riduzione dei volumi, alcuni hanno lavorato a fianco di colleghi provenienti dall'Europa dell'Est, distaccati e pagati la metà. Altri non si sono sorpresi quando la proposta di lavoro veniva formalizzata in un contratto di lavoro bulgaro o rumeno. Insomma, un mestiere dal quale stare lontano, poco attrattivo per i giovani che infatti guardano altrove.

In cima alle preoccupazioni degli autisti ci sarebbero i regimi occupazionali illegali e/o iniqui che generano dumping sociale e, subito dopo, i controlli insufficienti. La classifica stilata da uno studio pubblicato dal Parlamento Europeo «Condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori» e condotto da TRT Trasporti e Territorio sulle condizioni di vita e di lavoro dei conducenti professionali nel settore del trasporto merci su strada, indica anche la mancata armonizzazione sociale tra gli Stati membri, la qualità del riposo e di strutture dedicate e lo stress per i tempi di guida e di riposo. Tra gli aspetti che secondo la categoria sarebbero peggiorati negli ultimi anni, il 28% indica i livelli retributivi, il 23% l'orario di lavoro, il 21% l'ambiente di lavoro, seguono l'accessibilità e la sicurezza delle aree di sosta (18%), le abilità richieste nel lavoro (5%) e la richiesta di occupazione.

Davanti a tutto ciò non stupisce il grido d'allarme lanciato già da diversi Paesi: in Germania si prevede che nei prossimi 10-15 anni andranno in pensione oltre 250mila conducenti. Nel Regno Unito ci sono circa 45mila posizioni aperte per autisti alle quali se ne aggiungono altre 40mila per sostituire chi andrà in pensione solo il prossimo anno. I dati sono del Freight Transport e della Road Haulage Association. Secondo gli studi delle due associazioni, la mancanza di autisti è stata generata da più fattori: non solo l'età media dei conducenti è elevata (circa 53mila operatori sono prossimi alla pensione), ma risulta che attualmente circa 80mila persone qualificate come conducenti di mezzi pesanti si guadagnino da vivere svolgendo un altro lavoro.

Anche in Italia negli ultimi 10 anni l'offerta di autisti, secondo le stime del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, è diminuita di 182.307 unità, mettendo a rischio il ricambio generazionale: sulle 775mila





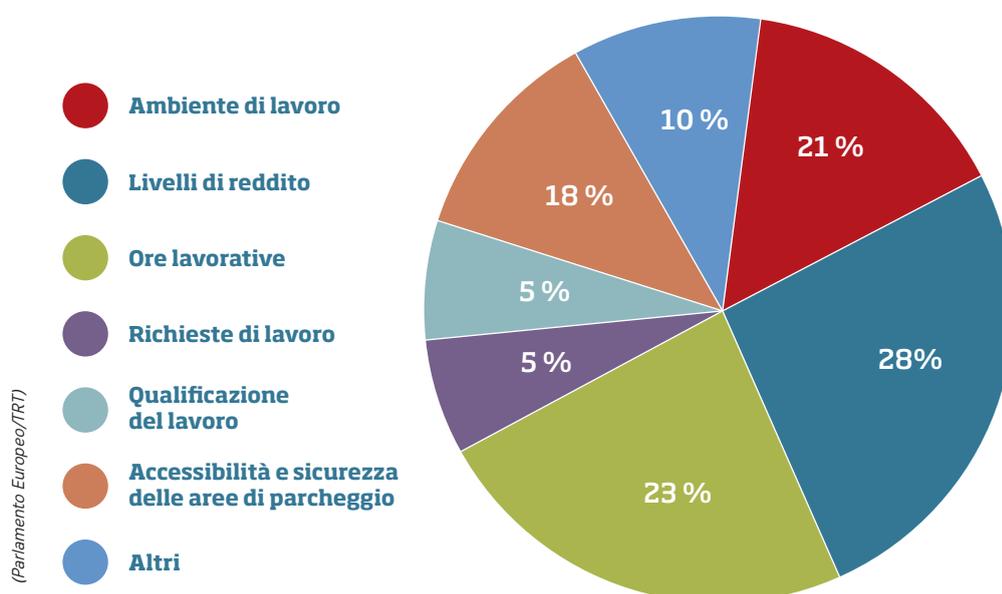
carte di qualificazione del conducente valide, solo 25mila sono intestate a giovani. Un ricambio generazionale reso ancora più necessario dalla massiccia diffusione di nuova strumentazione di bordo che richiede formazione e preparazione adeguata. La concorrenza di autisti dall'Est tra pochissimi anni non sarà più sufficiente e le aziende chiederanno sempre più autisti specializzati.

Si inquadra in questo contesto il progetto promosso dall'Albo degli autotrasportatori che mira a riabilitare questa professione, rendendola attrattiva per i giovani. È stato firmato il 3 gennaio 2017 un protocollo d'intesa promosso dall'Albo degli autotrasportatori cui hanno aderito le associazioni di categoria del settore (Anita, Confartigianato trasporti, Fai-Confrtrasporto, Federlavoro e servizi -Confcooperative, Fedit, Fiap, FitaCna, Legacoop Servizi, Sna-Casartigiani, T.I. Assotir), i costruttori italiani ed esteri (Anfia e Unrae) e le associazioni delle autoscuole (Unasca e Confarca) per consentire a mille giovani una formazione adeguata e il conseguimento della patente di guida professionale.

Secondo il protocollo, l'Albo coprirà buona parte del costo per il conseguimento della patente di guida superiore e del Certificato di qualificazione professionale (CQC), grazie anche a tariffe agevolate praticate dalle autoscuole. Le associazioni dell'autotrasporto garantiranno stage formativi e affiancamenti nelle imprese italiane di autotrasporto, in modo da consentire ai giovani di confrontarsi subito con il mondo del lavoro.

Parallelamente le importanti novità tecnologiche e ambientali che oggi caratterizzano il settore verranno illustrate nelle scuole secondarie di secondo grado in un'attività informativa in collaborazione con le associazioni dei costruttori di veicoli Unrae e Anfia.

## IN COSA È PEGGIORATA LA PROFESSIONE DI CONDUCENTE: LE RISPOSTE DEI DIRETTI INTERESSATI



## 3.5. Le aziende al top

Chi sono le aziende che in Italia trasportano le merci? Raramente le imprese di autotrasporto sono conosciute, se non tra gli addetti ai lavori. E anche quando si parla o ci si muove in ambienti più tecnici si fa fatica a identificare qualche nome. Impossibile citare qui tutte le realtà iscritte all'Albo degli autotrasportatori che comunque sul proprio sito offre la possibilità di ricerca per ragione sociale, codice meccanografico o area di provenienza.

Ma abbiamo voluto dare un piccolissimo spaccato della realtà delle grandi aziende attive in Italia, classificandole per fatturato (su dati forniti da Infocamere) e per numero di veicoli (con elaborazioni Anita su dati dell'Albo degli autotrasportatori).

### I PRIMI PER FATTURATO

(Infocamere)

PROVINCIA	RICAVI 2014	UTILE 2014	RICAVI 2015	UTILE 2015
MI	1.135.930.434,00	8.607.613,00	1.196.358.219,00	8.962.590,00
TO	612.458.125,00	-26.045.508,00	647.772.722,00	-21.137.822,00
MI	643.143.875,00	14.946.855,00	572.820.638,00	11.042.815,00
RM	485.225.000,00	-21.273.000,00	511.433.000,00	-39.357.000,00
MI	319.801.000,00	20.662.000,00	340.884.000,00	29.126.000,00
TN	317.709.292,00	185.356,00	335.618.437,00	4.090.355,00
RG	324.702.718,00	582.845,00	287.647.836,00	519.408,00
BG	259.133.860,00	22.758.183,00	274.632.835,00	11.172.306,00
MI	257.423.106,00	2.838.529,00	266.258.965,00	4.860.921,00
MI	232.684.356,00	5.736.960,00	238.426.890,00	6.137.317,00
TO	182.060.422,00	6.992.638,00	216.258.226,00	9.965.013,00
PR	188.554.428,00	2.704.167,00	199.465.032,00	6.566.185,00
BG	181.252.837,00	7.673.285,00	190.871.214,00	5.983.415,00
AL	185.858.000,00	-34.660.000,00	186.886.000,00	-32.861.000,00
BG	181.366.358,00	856.215,00	185.916.249,00	4.560.357,00
MI	165.811.978,00	334.681,00	177.393.918,00	49.976,00
NA	173.340.861,00	3.495.806,00	166.066.015,00	3.129.825,00
TO	147.076.399,00	232.613,00	160.055.284,00	688.568,00
MI	206.267.898,00	10.779.880,00	153.836.422,00	6.824.334,00
MI	120.681.607,00	1.628.421,00	147.241.142,00	3.375.487,00

## PARCO VEICOLI: LA TOP TEN DI ANITA

(Albo Autotrasportatori)

	AZIENDA	NUMERO VEICOLI
1	Arcese Trasporti	2270
2	Automarocchi	1610
3	Trans Isole	1392
4	Kortimed	1381
5	Di Martino F.lli	1206
6	Torello Trasporti	1084
7	Fercam	971
8	Fagioli Spa	857
9	Pigliacelli Aut.ti	823
10	Koinè	818

DENOMINAZIONE	DIP	CAPITALE
BRT S.P.A.	763	24.000.000,00
TNT GLOBAL EXPRESS S.R.L.	2426	16.800.000,00
DHL GLOBAL FORWARDING (ITALY) S.P.A.	905	15.600.000,00
SDA S.P.A.	1527	10.000.000,00
AMSA SPA	3193	10.000.000,00
ARCESE TRASPORTI S.P.A.	835	20.000.000,00
ZENIT S.R.L.	10	10.200,00
S.D.M.*SOCIETA' DISTRIBUTRICE MERCI S.R.L.	207	10.400,00
DHL SUPPLY CHAIN (ITALY) S.P.A.	730	1.548.000,00
ME-VI SRL	732	10.400,00
I-FAST S.R.L.	211	1.250.000,00
STEF ITALIA S.P.A.	582	5.500.000,00
ITALTRANS S.P.A.	706	800.000,00
UNICAL S.P.A.	448	130.235.000,00
GECOTRAS S.R.L.	563	30.000,00
GEFCO ITALIA S.P.A.	194	4.700.000,00
A.S.I.A.-NAPOLI S.P.A.	2308	35.806.807,00
DE VIZIA TRANSFER S.P.A.	1954	21.788.000,00
GEODIS WILSON ITALIA S.P.A.	220	2.000.000,00
ST A S.R.L.	422	20.000,00



## 3.6. Il ventaglio delle associazioni

Una miriade di associazioni per un settore in eterna tensione con il Governo. L'autotrasporto è anche questo: negli anni sono nate moltissime realtà e raggruppamenti di vario genere che hanno incarnato il carattere di una categoria che, forte della spartizione modale favorevole alla gomma, ha fatto sentire la propria voce in tante sedi, conquistando spazi con trattative estreme se non anche con fermi dei servizi. Le associazioni di categoria hanno avuto un ruolo molto importante in questo processo e nel tempo hanno allargato il loro perimetro. Qualcuna si è scissa, altre si sono fuse, altre ancora hanno trovato un porto sicuro (a volte invadente) all'interno di confederazioni. Insomma, un panorama variegato e soprattutto difficile da spiegare a chi il settore lo conosce superficialmente. Per semplificare si può "dividere la torta" in 3 o 4 fette principali: quella delle grandi aziende riunite in Confindustria (Anita), quella delle medie realtà confluite in Confcommercio attraverso Conftrasporto che riunisce alcune sigle storiche, tra cui Fai, Unitai, Fiap e Assotir, affiancate ultimamente anche da realtà associative legate ad altre modalità, come quella marittima e ferroviaria; quella delle aziende artigiane che trova espressione in Confartigianato Trasporti e in CNA-Fita; quella delle realtà cooperative, riunite in Confcooperative e in Legacoop.

### LE ASSOCIAZIONI NEL COMITATO CENTRALE DELL'ALBO

ASSOCIAZIONE	FONDAZIONE	TIPOLOGIA AZIENDE	PRESIDENTE	SEGRETARIO GENERALE	ALLEANZE
<b>ANITA</b>	1944	Grandi imprese strutturate	Thomas Baungartner	Giuseppina Della Pepa	Aderisce a Confindustria
<b>Confartigianato trasporti</b>	1990	Realtà artigiane	Amedeo Genedani	Sergio Lo Monte	Aderisce all'UETR
<b>FAI</b>	1963	Medie imprese	Paolo Uggè	Stefania Cippitelli	Aderisce a Conftrasporto Confcommercio
<b>Confcooperative</b>	1919	Consorzi e imprese cooperative	Maurizio Gardini	Marco Venturelli	Fa parte dell'Alleanza delle Cooperative italiane
<b>Fedit</b>	1946	Corrieri, spedizionieri e logistica	Stefania Pezzetti	Enzo Solaro	Aderisce a Confetra
<b>Fiap</b>	1949	Piccole e medie realtà	Massimo Bagnoli	Silvio Faggi	Aderisce a Conftrasporto
<b>Fita CNA</b>	1974	Realtà artigianali	Cinzia Franchini	Mauro Concezzi	Aderisce a UEAPME e a UETR
<b>Legacoop Servizi</b>	Metà anni 70	Cooperative	Fabrizio Bolzoni	Alberto Armuzzi e Angelo Migliarini (Vicepresidenti)	Fa parte di Legacoop produzione e servizi con ANCP
<b>Sna-Casartigiani</b>	1974	Artigiani	Paolo Melfa (Responsabile nazionale)		
<b>T.I. Assotir</b>	2006	Realtà artigianali	Anna Vita Manigrasso	Claudio Donati	Parte di Transfrigorute International e aderisce a Conftrasporto
<b>Unitai</b>	1957	Medie imprese	Emanuela Bertoni	Stefano Montiroli	Aderisce a Conftrasporto

(Uomini e Trasporti)



La riforma dell'Albo degli autotrasportatori, inserita nella Legge di Stabilità 2014, ha fatto confluire 11 associazioni (*si veda anche la tabella*) nel Comitato centrale. Sono rimaste fuori diverse sigle, in alcuni casi inserite successivamente a fronte di ricorsi giudiziari (Assotir), in altre giudicate troppo territoriali, come nel caso delle associazioni siciliane, in altre ancora marginalizzate anche a seguito di manifestazioni di protesta di forte impatto, come nel caso di TrasportoUnito, nata nel 2008 come associazione autonoma e poi confluita in Confetra.

L'ultima in ordine temporale è Alis, associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, fondata a fine 2016 dalla famiglia Grimaldi dando voce alla «volontà di tanti imprenditori di voler affermare sempre di più l'eco sostenibilità attraverso l'intermodalità». La creazione di Alis è stata accolta dal variegato mondo delle associazioni dell'autotrasporto come un fulmine a ciel sereno (molto sereno visto che l'ultimo fermo risale al 2013 e fu opera dei Forconi siciliani). L'associazione guidata da Guido Grimaldi e con Marcello Di Caterina come direttore generale, ha riunito 400 aziende nei primi 4 mesi di attività, ha inaugurato più di 30 info point regionali e ha aperto un presidio a Bruxelles. Un risultato che «testimonia il valore di un progetto ... che intende promuovere un rilancio serio e condiviso del settore».

# CartissimaQ8 business

1234 5678 9000 0000

## *Più stazioni, più innovazioni.*

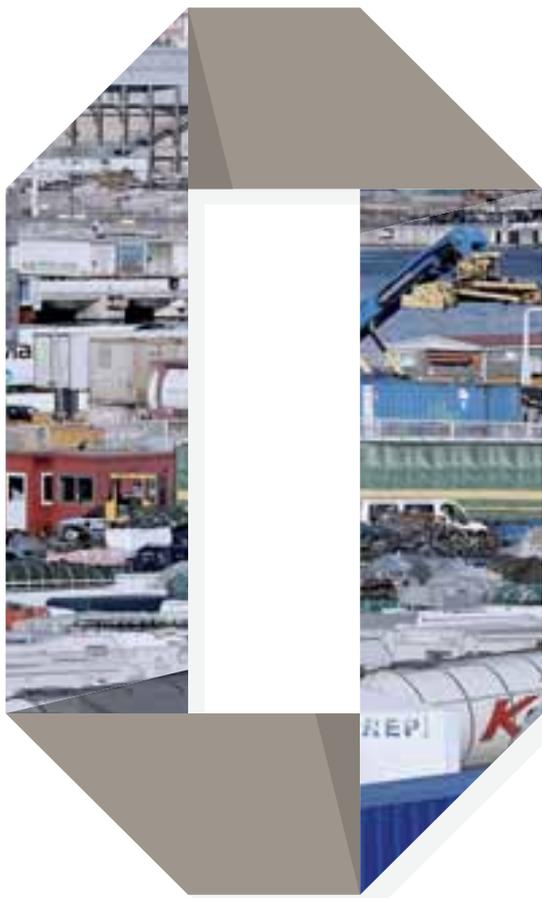
### *Supera tutte le altre carte.*

Viaggia con 3000 stazioni di servizio in tasca. Scegli anche tu la carta migliore per far viaggiare il tuo lavoro. Con CartissimaQ8 ti garantisci tanti servizi sicuri e personalizzabili a seconda delle tue esigenze. Ti riservi tutti i vantaggi della qualità e della competenza del grande network Q8. E, non ultimo, è facile anche risparmiare, con pagamento semplificato.

Per richiedere la carta collegati al sito [www.flotte.Q8.it](http://www.flotte.Q8.it)



# Capitolo 4



Il gap infrastrutturale



**175.556 km**

è la rete stradale in Italia nel 2014, più lunga del 12,7% rispetto al 1990. In 24 anni le strade regionali e provinciali sono cresciute del 40,2%.

(Conto nazionale trasporti)

**6.751 km**



è la lunghezza della rete autostradale italiana, il 45% della rete spagnola (14.981 km) e il 58,4% di quella francese (11.552 km). La Germania ha 3,61 km di autostrada ogni 100 km<sup>2</sup> (12.971 km complessivi), l'Italia 2,24. In 10 anni è stato costruito il 4% di km in più: in Spagna il 45,4%, in Francia l'11,3% e in Germania il 7,5%. (Eurostat)

**62,8 mio**

sono le tonnellate di merci transitate nel 2014 tra Italia e il trio Svizzera, Austria e Francia.

In lievissimo incremento, +1,8%, rispetto al 2013. I valichi con maggiore traffico sono Brennero e Resia, 31,3 milioni di tonnellate di merci e un incremento del 4,2% rispetto all'anno precedente. Stabile il traffico da Monginevro, Frejus e Monte Bianco, +0,9%, per un totale di 19 milioni di ton. In netto calo le merci in transito dal Sempione, Gran San Bernardo e San Bernardino, -4,3% (3,3 milioni di ton), e da San Gottardo, -2,1% (9,1 milioni di ton). (Eu Transport in figures)



**57,1 km**

è la lunghezza della galleria del San Gottardo, la più lunga del mondo e la più profonda con una copertura di 2.300 m. La velocità massima dei treni merci raggiungerà i 160 km/h, così da ridurre i tempi di percorrenza di 30 minuti. Nella nuova galleria transitano 250 treni merci al giorno, contro i 180 della vecchia galleria.

(Uomini e Trasporti)

**4**



è il numero più alto di procedure di infrazione aperte dall'Ue nei confronti dell'Italia nel settore trasporti, nello specifico aerei. La Germania ne ha 6. Nei trasporti ferroviari la Germania è a 6, l'Italia a 1. Nei trasporti stradali l'Italia a 0, la Germania 4; in quelli marittimi l'Italia a 1 il Belgio a 4. (Transport Scoreboard 2016)



**4**

sono i corridoi TEN-T che attraversano l'Italia sui 9 corridoi infrastrutturali prioritari.

(Conto nazionale trasporti)

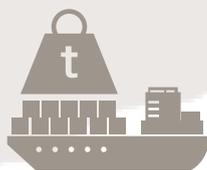
**42**

sono le rotte delle Autostrade del mare al 2016. 15 di queste passano dalla Sicilia e altrettante dalla Liguria. 20 sono le rotte nazionali che collegano solo porti italiani e 22 quelle internazionali. (Ram Spa)

**2 mld/t**

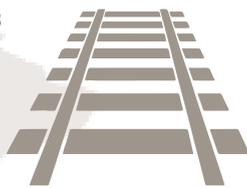
è la quantità di merci che transita nel Mediterraneo, il 19% del traffico mondiale. L'Italia ne gestisce 473 milioni di tonnellate.

(Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - SRM)



# 5,5 km

è la media delle linee ferroviarie ogni 100 km<sup>2</sup> in Italia. In Germania è più del doppio (11,5 km ogni 100 km<sup>2</sup>). Il tracciato ferroviario italiano è lungo 16.752 km, quello tedesco 41.328 km, quello francese 30.318 km. Negli ultimi 10 anni la Francia ha smantellato il 2,17% del proprio tracciato ferroviario, la Germania lo 0,49%. La Spagna, che ha 15.312 km, dal 2004 al 2013 ha costruito il 19,2% di linee, l'Italia il 4,9%. (Eurostat)



# 90,8 mio

sono le tonnellate di merci trasportate nel 2014 dalle imprese ferroviarie in Italia, una cifra piuttosto stabile rispetto a quanto si faceva 10 anni prima (83.533.164 di ton). (Conto nazionale trasporti)

# 28



sono le aree di sosta e i parcheggi nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Civitavecchia, Ravenna, Brindisi, Palermo e Trieste. 18 sono le aree di sosta rotabili e 10 i parcheggi retroportuali. (Fondazione Ania)



# 144

sono le aree di sosta e i parcheggi sulla rete stradale e autostradale italiana nel 2012. 98 sono le aree di sosta libere e 46 i parcheggi protetti. (Fondazione Ania)

# 485,3 mio

sono le tonnellate di merci transitate nei porti italiani nel 2016 con una crescita del 1,6% rispetto al 2015. Il traffico container, con una crescita del 3,3% sul 2015, ha raggiunto la soglia dei 10,5 milioni di Teu, mentre il segmento Ro-Ro, con 93,6 milioni di tonnellate, registra un incremento del 3,6%. (Assoporti)



# 154.165 m

è la lunghezza totale dei binari nelle aree intermodali degli interporti. (Conto nazionale trasporti)

# 2,5 mio

sono i Teu movimentati dal porto di Gioia Tauro nel 2015, il 14% in meno del 2014. Genova raggiunge con un +3,2% i 2,2 milioni. In Europa il primo porto è Rotterdam (11,8 milioni di Teu), seguito da Amburgo (9,0 milioni di Teu), Anversa (8,6), Bremerhaven (5,9), Valencia (4,3), Algeciras (3,6). Nel mondo, invece, il primo porto è Shanghai (33,6) seguito da Singapore (32,2), Shenzhen (23,2), Hong Kong (22,3). Nella top ten ci sono 8 porti cinesi. (Eu Transport in figures)



# 31.642.545 m<sup>2</sup>

è la superficie totale degli interporti in Italia nel 2015. 4,5 milioni di mq misura l'interporto più grande, quello di Verona. (Conto nazionale trasporti)

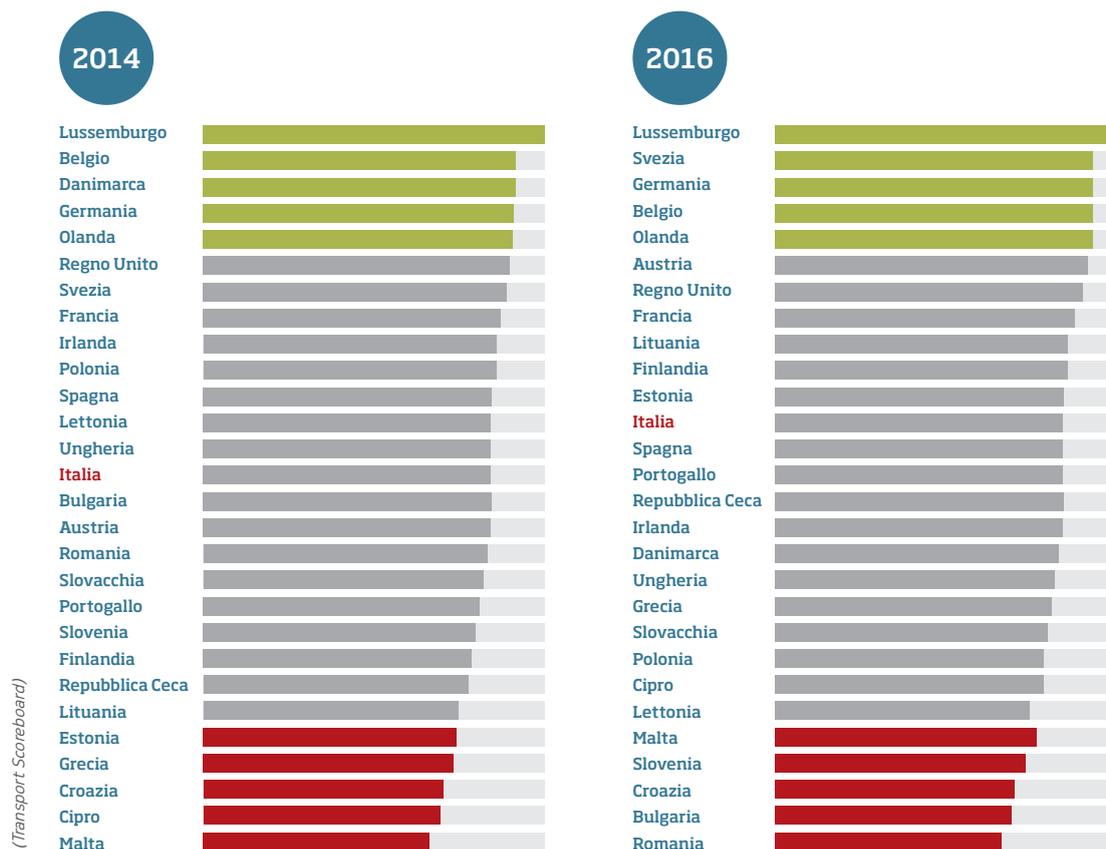
## 4.1. Infrastrutture: l'Italia non brilla



Sufficienti ma non brillanti: dalla rete stradale ai porti, le infrastrutture italiane pagano un ritardo che pesa in termini di sviluppo e si riflette sul trasporto delle merci che le attraversa. La conferma arriva anche dal Transport Scoreboard, pubblicato dalla Commissione europea a fine 2016 per valutare lo stato di strade, porti, ferrovie e trasporti aerei in tutti gli Stati membri. Nella pagella l'Italia perde su ogni fronte la piena sufficienza e si ferma a metà della classifica rispetto agli altri paesi.

A cominciare dall'efficienza del sistema logistico nel suo complesso, valutato sulla base di un indicatore che tiene conto della puntualità delle consegne.

### COME CAMBIA LA TEMPESTIVITÀ\* DELLE SPEDIZIONI IN EUROPA



\* Intesa come velocità nel raggiungere destinazione entro il tempo di consegna previsto o atteso.

Nonostante sia la posizione migliore ottenuta rispetto a tutte le altre classifiche del rapporto, l'Italia è appena al 12esimo posto, mentre l'impianto logistico più efficiente è in Lussemburgo. La Germania si piazza al secondo posto, confermando le sue capacità nel settore, seguita da Svezia e Olanda. L'Est Europa è fanalino di coda, con Romania, Bulgaria e Croazia agli ultimi posti della classifica.

Quanto alle singole infrastrutture, nel rapporto la Commissione dà i voti con un indicatore che classifica da 1 a 7 il loro sviluppo. Così l'Italia registra un 4,11 sul sistema ferroviario, spaccando la classifica e ottenendo il 15esimo posto. I sistemi ferroviari migliori d'Europa si trovano in Francia, Finlandia, Olanda e Spagna.

La Germania è solo quinta. Su strade e autostrade il podio è di Olanda, Francia e Austria, mentre la Germania è all'ottavo posto e l'Italia al 18esimo. Scendiamo al 19esimo se prendiamo in considerazione i porti e il trasporto aereo. In entrambe le classifiche al primo posto c'è ancora l'Olanda, che ottiene quasi il massimo della valutazione.

Altro indicatore interessante è quello sulle procedure di infrazione, su cui l'Italia a sorpresa fa meglio rispetto alla Germania. I tedeschi sono ben tre volte su quattro al primo posto per procedure aperte, a cominciare dai trasporti stradali e ferroviari dove registrano rispettivamente 4 e 6 infrazioni, mentre l'Italia 0 e 1. Meno bene con i trasporti aerei, dove il nostro Paese ha 4 procedure in carico, contro le 6 di Berlino. Chiude la classifica il trasporto marittimo, con una infrazione per l'Italia e 4 per il Belgio, che ruba il podio alla Germania.

La Commissione ha anche verificato lo stato di avanzamento dei lavori sui corridoi Ten-T registrando che oltre la metà dei paesi europei è ancora agli inizi per quanto riguarda l'alta velocità ferroviaria, più avanti invece nella realizzazione dei corridoi stradali. Nello specifico, i corridoi ferroviari sono stati già realizzati in Belgio, Olanda e Finlandia, mentre la Germania è a metà dell'opera, Italia, Francia e Austria hanno appena dato il via ai lavori.

Dando un'occhiata più da vicino, la rete stradale italiana negli ultimi 24 anni è cresciuta del 12%, arrivando a misurare 175.556 km dai 155.753 km del 1990. A incidere sono soprattutto le strade regionali e provinciali, che secondo il Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, registrano un incremento del 40%, mentre le altre strade al contrario sono state ridotte del 55% rispetto al 1990. La rete autostradale è stata allungata del 4% in dieci anni, dal 2003 al 2013, arrivando a contare 2,24 km ogni 100 km<sup>2</sup>. Una crescita decennale lenta, se confrontata con quella dei vicini paesi europei come Spagna, Germania e Francia che nello stesso periodo, secondo i dati Eurostat, hanno fatto crescere la propria rete autostradale rispettivamente del 45%, del 7% e dell'11%. Confrontando i chilometri in relazione alla superficie dei paesi il divario però cambia proporzione: mentre la Germania registra 3,61 km per 100 km<sup>2</sup>, la Spagna si assesta sulla media italiana con 2,96 km ogni 100 km<sup>2</sup> e la Francia fa peggio, con 1,71 km ogni 100 km<sup>2</sup>.



## LE TONNELLATE DI MERCI IN TRANSITO DAI VALICHI ALPINI (MIO)

## I TRANSITI DEI VEICOLI PESANTI (X000)

(EU Transport in Figures)

ANNO	SVIZZERA		AUSTRIA	FRANCIA	TOTALE	ANNO	SVIZZERA		AUSTRIA	FRANCIA	TOTALE
	San Gottardo	Sempione Gr.St. Bernardo San Bernardino	Brennero Resia	Monginevro Frejus Monte Bianco			San Gottardo	Sempione Gr.St. Bernardo San Bernardino	Brennero Resia	Monginevro Frejus Monte Bianco	
1985	1.9	0.8	15.0	12.3	30.0	2000	1187	217	1653	1672	4729
1990	3.1	1.1	14.6	21.8	40.6	2001	966	405	1647	1673	4691
1995	5.5	1.1	21.0	25.8	53.4	2002	858	391	1710	1581	4540
2000	7.6	1.3	26.6	27.2	62.7	2003	1004	287	1775	1572	4638
2001	7.4	3.0	26.3	27.2	63.9	2004	969	286	2118	1515	488
2002	7.5	3.0	27.3	26.3	64.1	2005	925	279	2121	1463	4760
2003	9.2	2.4	28.7	25.8	66.1	2006	856	326	2268	1529	4979
2004	9.9	2.6	33.5	22.3	68.3	2007	963	299	2277	1531	5070
2005	10.2	2.8	33.6	20.8	67.4	2008	973	302	2200	1474	4949
2006	10.0	2.9	36.1	22.3	71.3	2009	900	280	1842	1253	4275
2007	10.9	3.3	36.4	22.4	73.0	2010	928	308	1947	1356	4539
2008	10.8	3.3	35.1	21.5	70.7	2011	898	322	1980	1389	4589
2009	10.2	3.2	27.0	18.5	58.9	2012	843	307	2058	1307	4516
2010	10.8	3.5	28.7	20.2	63.2	2013	766	282	2028	1264	4341
2011	10.6	3.8	29.3	20.7	64.4	2014	758	274	2112	1276	4420
2012	10.0	3.6	30.5	19.5	63.6						
2013	9.3	3.5	30.1	18.8	61.7						
2014	9.1	3.3	31.3	19.0	62.8						
VARIAZIONE MEDIA ANNUA											
'85/'00	9.7%	3.3%	3.9%	5.4%	5.0%						
'00/'14	1.3%	6.9%	1.2%	-2.5%	0.0%						
'13/'14	-2.1%	-4.3%	4.2%	0.9%	1.8%						

Più strutturata, invece, appare la rete ferroviaria principale, cresciuta quasi del 5% in 10 anni fino a contare 5,55 km ogni 100 km<sup>2</sup>, per un totale di 16.752 km. Il confronto con la Germania, con la quale condividiamo una superficie piuttosto simile, è però ancora impietoso. I tedeschi possono contare su 41.328 km di rete ferroviaria, 11,57 km ogni 100 km<sup>2</sup>, un'infrastruttura frutto di vecchie pianificazioni vista la riduzione di chilometri che si registra

negli ultimi 10 anni (-0,49%). Diverso il paragone con Francia e Spagna, che fanno meglio dell'Italia solo in valore assoluto, ma non in confronto alla superficie: 15.312 km e 3,03 km ogni 100 km<sup>2</sup> per la Spagna, 30.318 km e 4,48 km ogni 100 km<sup>2</sup> per la Francia.

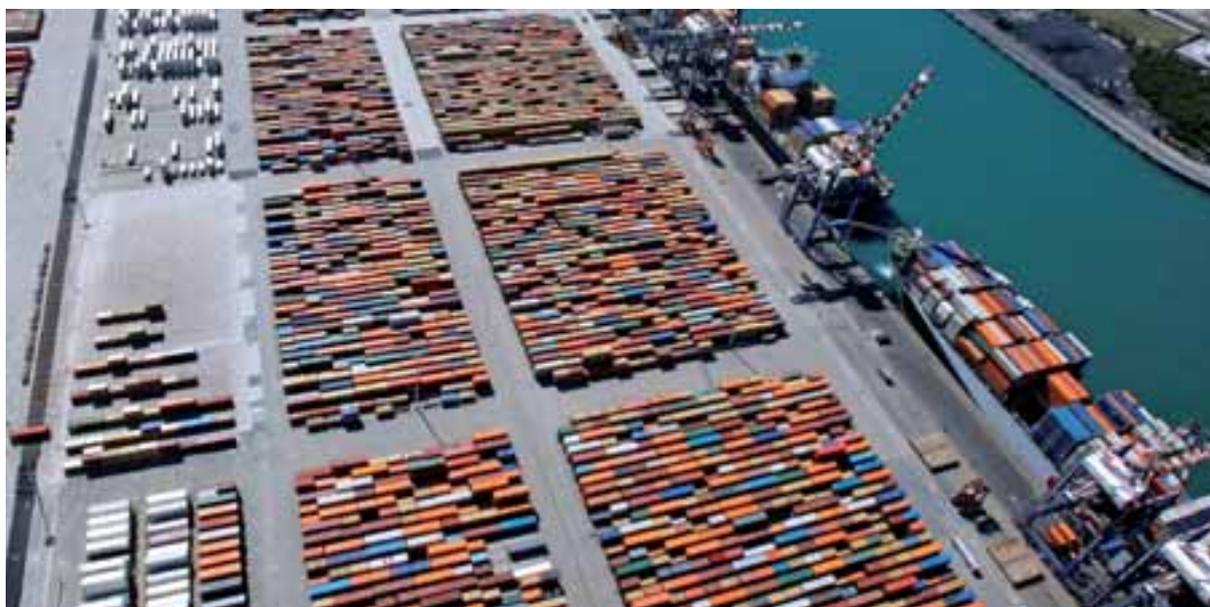
Rispetto ai porti, invece, basta qualche numero per capire come l'Italia stia perdendo l'opportunità di essere la naturale piattaforma logistica del Mediterraneo. Dai dati di Assoportori si vede come nel breve periodo diminuiscono le tonnellate di merci in transito nei porti italiani: -3,9% nel 2015 rispetto all'anno precedente. A pesare di più sono proprio i traffici sui lunghi tragitti con una contrazione del 27,89% delle tonnellate trasportate nei container, mentre i volumi Teu che passano da Rotterdam e Amburgo arrivano a essere cinque volte quelli che interessano i principali porti italiani (si veda anche paragrafo 4.1.1). L'asse che collega il Mare del Nord al Mediterraneo è quello del corridoio Reno-Alpi, corridoio complesso che tocca i principali centri economici e porti europei per costruire un collegamento ferroviario vantaggioso e competitivo. Un asse che non è ancora del tutto funzionale, perché manca il tratto che attraverserà l'Appennino ligure fino ad arrivare al porto di Genova, il Terzo Valico dei Giovi.

Ma con l'inaugurazione della galleria di base del Gottardo (si veda paragrafo 4.2), si è già aperta per l'Italia una nuova finestra sull'Europa e sui porti di Rotterdam e di Anversa. Un grande passo in avanti realizzato nel contesto dei corridoi Ten-T, che per altro verso riduce le difficoltà logistiche del transito attraverso la catena montuosa più alta d'Europa, confine naturale a Nord dell'Italia. Nel 2014 sono state 62,8 milioni le tonnellate di merci trasportate su strada tra l'Italia e i paesi sul confine alpino (Svizzera, Austria e Francia), +1,8% rispetto al 2013 stando ai dati di Eu Transport in figures. Dal San Gottardo sono transitate 9,1 milioni di ton, mentre hanno attraversato il confine austriaco dai valichi del Brennero e Resia 31,3 milioni di ton di merci, in aumento del 4,2% rispetto all'anno precedente. Importante anche il traffico al confine con la Francia, con 19 milioni di ton di passaggio dai valichi di Monginevro, Frejus, e Monte Bianco.

## 4.2. Le rotte

**L**'Italia gestisce circa un quarto del traffico merci che transita nel Mediterraneo. Il resto è un flusso di ricchezza che passa dalle nostre coste senza fermarsi nei nostri porti. Secondo il terzo rapporto Italian Maritime Economy, redatto annualmente dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), il traffico che attraversa il Mediterraneo rappresenta il 19% del volume mondiale e il 25% in termini di rotte marittime. Si tratta di quasi 2 miliardi di tonnellate di merci, di cui l'Italia ne gestisce 473 milioni, rappresentando il terzo paese per traffico. Migliorare l'efficienza del nostro sistema marittimo portuale significherebbe da un lato poter intercettare quelle merci che oggi attraversano le nostre rotte senza fermarsi, dall'altro essere pronti a cogliere le occasioni commerciali che si stanno preparando nel mare nostrum. Un ruolo importante in questa crescita commerciale lo sta già svolgendo la Cina. Oltre agli investimenti nel porto del Pireo e in altri punti delle rotte Asia-Europa e Asia-Mediterraneo, Asia-Middle East, l'effetto asiatico si fa sentire sulla quantità di merci nei nostri mari. L'import-export cinese nel Sud del Mediterraneo è passato da 5,5 miliardi di euro del 2001 a 56 miliardi di euro nel 2015, raddoppiando il valore ogni anno. Mentre l'Asia è l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo, con il 41% del totale (seguita dagli Usa con il 23%). L'interesse della Cina verso le basi logistiche nel Mediterraneo si spiegherebbe, secondo Srm, in funzione della convenienza a raggiungere la costa atlantica orientale degli Stati Uniti via Mediterraneo/Suez, invece che attraversando Panama. Nonostante l'ampliamento del Canale di Panama (giugno 2016), da questo lembo di mare non potranno comunque passare le megaship superiori a 18mila Teu, di cui il rapporto del SRM prevede un forte incremento (oltre il 44% di crescita media nel triennio 2015-2017). Navi che invece potranno transitare da Suez, accrescendo la centralità delle rotte mediterranee e dei porti italiani, chiamati a decidere se voler adeguare le proprie dotazioni – attracchi, nuovi spazi di manovra e attrezzature intermodali – per prepararsi a questi nuovi flussi.

Ad attenderli non c'è solo il Nord Europa, ma anche il Sud del Mediterraneo, che si prepara a diventare un agguerrito competitor per l'Italia. Tanger Med, in Marocco, si è portato da meno di 1 milione di Teu nel 2008 ai quasi 3 milioni nel 2015. Ambarli, in Turchia, è passato da circa 1,2 milioni di Teu nel 2005 a 3,1 milioni nel 2015. Rotterdam, stando ai dati dell'Eu Transport in Figures, ha ricevuto nel 2014 11,6 milioni di Teu accrescendo la sua quota del 5,6% rispetto al 2013. Amburgo in un anno ha fatto il 5,1% in più, arrivando nel 2014 a 9,7 milioni di Teu. Quanto alla Spagna, vicina di costa, Algeciras ha movimentato 4,5 milioni di Teu e Valencia 4,4, con un incremento rispettivamente del 14% e dell'1,8%. In questo scenario Gioia Tauro ha aumentato i traffici solo dell'1,5% dal 2013 al 2014, raggiungendo 3,7 milioni di Teu. Buone prospettive di crescita ma con numeri più esigui arrivano invece da Genova, che ha visto transitare dal proprio porto 2 milioni di Teu nel 2014, in aumento del 30,3% rispetto al 2013.



## TRAFFICO CONTAINER NEI MAGGIORI PORTI UE

(EU Transport in Figures)

x 1 000 TEU							%
CLASSIFICA	PORTO	STATO	2005	2010	2014	2015	CHANGE '14/'15
1	Rotterdam	NL	9 195	11 017	11 634	11 577	-0.5
2	Antwerpen	BE	6 221	8 144	8 812	9 370	6.3
3	Hamburg	DE	8 084	7 905	9 775	8 848	-9.5
4	Bremerhaven	DE	3 696	4 858	5 731	5 467	-4.6
5	Valencia	ES	2 415	4 211	4 407	4 609	4.6
6	Algeciras	ES	3 184	2 777	4 555	4 516	-0.9
7	Felixstowe	UK	2 760	3 415	4 072	4 043	-0.7
8	Piraeus	EL	1 401	850	3 493	3 360	-3.8
9	Ambarli	TR	-	2 464	3 445	3 062	-11.1
10	Gioia Tauro	IT	3 123	3 897	3 708	3 030	-18.3
11	Le Havre	FR	2 144	2 369	2 433	2 560	5.2
12	Genova	IT	1 038	1 0208	2 014	2 079	3.2
13	Southampton	UK	1 384	1 566	1 894	1 956	3.3
14	Barcelona	ES	2 071	1 928	2 056	1 950	-5.1
15	La Spezia	IT	916	1 181	1 262	1 579	25.1
16	Mersin	TR	-	1 016	1 484	1 428	-3.7
17	Sines	PT	51	382	1 228	1 332	8.5
18	Marseille	FR	911	1 031	1 190	1 256	5.5
19	London	UK	765	733	1 059	1 185	11.8
20	Gdansk	PL	63	510	1 232	1 041	-15.5



Geososta è un servizio creato dalla Fondazione Ania che permette di localizzare le aree di sosta e i parcheggi situati lungo le principali arterie stradali italiane e nei pressi dei principali porti. Per ogni spazio mappato è possibile sapere che tipo di servizio viene offerto e le principali caratteristiche strutturali. Basta andare sul sito e cliccare sulla mappa virtuale in homepage per "navigare" nelle regioni italiane, selezionando ogni stazione si avrà accesso alle informazioni che la riguardano: indirizzo e numero di telefono, se l'accesso è gratuito o a pagamento, quali veicoli sono ammessi e in che quantità, se sono presenti aree di rifornimento, servizi igienici e di ristorazione. In alternativa le informazioni possono essere scaricate sul proprio navigatore stradale, attraverso le istruzioni pubblicate sul portale. Inoltre la banca dati è consultabile attraverso un elenco testuale, meno pratico se si è alla guida ma altrettanto utile per pianificare le soste.

I vari spazi sono classificati in parcheggi protetti, se dotati di recinzione e custoditi, e aree di sosta, completamente libere. Quanto ai porti, Geososta ha incluso nella mappatura anche le aree di sosta rotabili, ovvero quelle che usano i terminalisti e le compagnie di navigazione per far sostare i mezzi in attesa di imbarco o ritiro, e i parcheggi retroportuali. In quest'ultimo caso si intendono le aree di sosta all'esterno della cinta doganale portuale.

Il servizio, di cui saranno presto disponibili i dati aggiornati, è stato lanciato nel 2012 allo scopo di prevenire quanto più possibile i furti e le rapine a danno delle merci autotrasportate.

### 4.3. L'opportunità del Gottardo

**D**opo 17 anni di lavori è stata finalmente aperta al transito di merci e passeggeri la galleria di base del Gottardo. Con i suoi 57,1 km rappresenta il tunnel ferroviario più lungo del mondo e apre all'Italia l'occasione di spostare su ferro parte delle merci che oggi viaggiano su gomma e farle transitare lungo un importante corridoio europeo. Il Gottardo si inserisce infatti all'interno del corridoio Ten-T che va dal porto di Genova a quelli di Zeebrugge e Anversa in Belgio e Rotterdam in Olanda, attraverso la Germania. Un'area strategica per i traffici commerciali, con importanti centri economici che potranno incrementare gli scambi con il Sud passando dall'Italia e arrivando fino al Mediterraneo. Almeno non appena sarà completata la fondamentale tratta del Terzo Valico dei Giovi, che conduce al porto di Genova.

Il nuovo tracciato, definito da più voci un capolavoro ingegneristico, riduce di 30 chilometri l'attuale percorso e lo rende quasi pianeggiante. Nella galleria possono transitare ogni giorno fino a 250 treni merci e 65 treni viaggiatori, invece del precedente limite massimo di 180 treni merci della vecchia linea, impiegando mezz'ora in meno nel percorso Milano-Zurigo e camminando ad una velocità di 100 km/h di giorno e 160 km/h di notte. Numeri destinati a crescere quando il sistema di gallerie in cui quella del Gottardo si inserisce sarà terminato, completando quella che sarà la Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA).

Da una parte c'è la galleria del Lötschberg già in funzione dal 2007, dall'altra quella del Monte Ceneri, di cui si attende l'inaugurazione a fine 2020. A quel punto i treni merci che potranno transitare diventeranno 260 e il tragitto si ridurrà di altri 15 minuti. La tratta Milano-Zurigo, passando per Lugano, impiegherà complessivamente 3 ore. Insieme alla galleria del Ceneri, per fine 2020 si attende anche il completamento di un corridoio ferroviario di 4 metri. La realizzazione di quest'ultimo è necessaria affinché i semirimorchi con altezza di 4 metri e larghezza fino a 2,60 metri possano essere trasportati su rotaia da Basilea fino agli importanti terminal di trasbordo del Norditalia. La galleria di base è costata 11,4 miliardi di euro (12,2 miliardi di franchi svizzeri) mentre i costi per l'intera NFTA toccano 21,4 miliardi di euro (23 miliardi di franchi svizzeri).

A 100 giorni dall'apertura, non soltanto i passeggeri passati sotto alla galleria sono stati il 40% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per la precisione 8.900 al giorno rispetto ai 6.700, in viaggio su 4.100 treni, ma soprattutto il numero dei treni merci ha raggiunto quota 6.200. La capacità massima è passata da 180 a 210 treni giornalieri.





## Air1® - Produzione di Sintesi, la tua soluzione per l'AdBlue®

**Air1** è l'esclusivo marchio di **Yara**, leader mondiale nella produzione di AdBlue, prodotto in Italia nell'Impianto di Ferrara, l'unico in grado di produrre **AdBlue di Sintesi** di altissima qualità, eccellendo sempre gli Standard ISO 22241.

Air1 è distribuito in Italia da un network specializzato di **Rivenditori Autorizzati**, gli unici che possono garantire l'esclusiva qualità di **Air1 – AdBlue Produzione di Sintesi**. Potrete sempre fare affidamento sulla professionalità dei Rivenditori Air1 per trovare la migliore soluzione per l'AdBlue.

Per trovare il **Rivenditore Air1** più vicino, visitate il sito [www.air1.info](http://www.air1.info).

**Yara Italia S.p.A** - Via Benigno Crespi, 57 - 20159 - Milano - Tel. +39 02 754 163 18 –  
Mail: [air1.italia@yara.com](mailto:air1.italia@yara.com)

# Capitolo 5



**Sostenibilità e tecnologia: le sfide del futuro**

54,4%



è l'incremento delle immatricolazioni degli autocarri (>3,5 ton) registrato nel 2016 in Italia rispetto al 2015.

Nella classe di peso >16 ton il dato si attesta al 52,9%, mentre tra le 3,5 e le 16 ton sale al 59,8%. Nonostante la ripresa, rispetto al 2008 il mercato ha subito una contrazione del 32%, seguendo il trend negativo di diversi paesi europei (Francia -26,1%, Germania -15,2). Cresce del 27,83% in un anno (2014-2015) la quota di vendita dei trattori, arrivando al 50,3% del totale del mercato nel 2015. (Anfia-Unrae)



90,2%



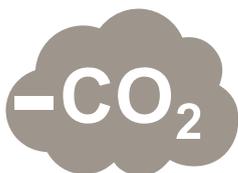
è la percentuale degli sdoganamenti realizzati in un tempo che va da 12 secondi a 5 minuti. La percentuale in questa fascia è aumentata con la Dogana 4.0 e l'introduzione del fascicolo elettronico.



14,6%

è la quota del trasporto ferroviario per le merci nel 2014 in Italia, sotto la media Ue che è del 18% e lontana dal risultato di Germania (23,4%), Austria (43,6%) e Francia (15,6%).

La strada invece continua a detenere una quota modale del 85,4%, dieci punti superiore alla media europea. (Eurostat)



-10%

è il taglio dei consumi di carburante possibile agendo su pneumatici, aerodinamica dei mezzi e stili di guida in tandem con le nuove tecnologie.

Il calcolo è contenuto nel Quaderno #25 sulla sostenibilità del trasporto e della logistica redatto dal Freight Leaders Council.

2019

è la data stabilita nella Dichiarazione di Amsterdam (Comunicazione Eu 766) per iniziare ad effettuare test transfrontalieri all'interno dell'Europa con veicoli a guida autonoma e in generale per coordinare le normative dei singoli stati in materia di Sistemi di trasporto cooperativi e intelligenti. (C-Its)



-10% Co2

è il risparmio sulle emissioni che si può ottenere in media utilizzando il platooning. (Acea)



9,9 lt

è il consumo di un veicolo a cinque assi da 40 ton che viene "bruciato" soltanto per far rotolare gli pneumatici.



# 12,9 anni

è l'età media del parco circolante al 30 giugno 2016. Il 70% dei veicoli è ante Euro 4, la restante fetta si divide così: 5,5% Euro 4, 19,7% Euro 5 e 4,8% Euro 6. (Unrae)

# 350.000 allestimenti

è il parco circolante dei mezzi rimorchiati, immatricolati nel 70,7% dei casi prima del 2005. Ciò significa che in Italia ci sono 247.750 veicoli trainati con più di 16 anni di vita. (Unrae)



# 99,2%

è la quota di autocarri diesel all'interno del parco circolante italiano nel 2015.

La percentuale dei veicoli a benzina è lo 0,6%, mentre i carburanti alternativi si dividono le briciole: benzina-metano (0,03%), benzina-gas liquidi (0,07%), elettrico e ibrido (0,04%). (Aci)

# 2,6 mio t/anno

è la capacità di produzione di Hvo della finlandese Neste nelle proprie raffinerie in Finlandia, Singapore e Rotterdam.

# 270.000

ton/anno è la produzione di Hvo di Eni nella bioraffineria di Venezia. (Eni)



# 31.267,9 Ktoe

è stato il consumo finale di diesel e benzina nel settore dei trasporti in Italia nel 2014. 1.065,4 ktoe quello di biocarburanti, meno della metà di Francia (2.906,2 ktoe) e Germania (2.739,7 ktoe). (Eu Transport in figures)



# 4

sono i corridoi nell'ambito del progetto europeo Blue Corridors che coinvolge 11 Stati. 2 passano per l'Italia attraverso le stazioni Eni di Piacenza e Pontedera.



# dal 4% al 10% di Co2 in meno

è il taglio delle emissioni atteso nei veicoli commerciali che utilizzano supporti di eco-driving. Il risultato dipende dallo stile di guida iniziale del conducente. (Ertico Its Europe)



# 20

sono, nelle previsioni, le stazioni eroganti Gnl in Italia entro la fine del 2017; 105 sono quelle in Europa; 1 in Germania, 32 nel Regno Unito, 20 in Spagna e 18 in Olanda al 2016. (Assogasliquidi e Lng Blue Corridors)

## 5.1. Sostenibilità: l'ora delle scelte

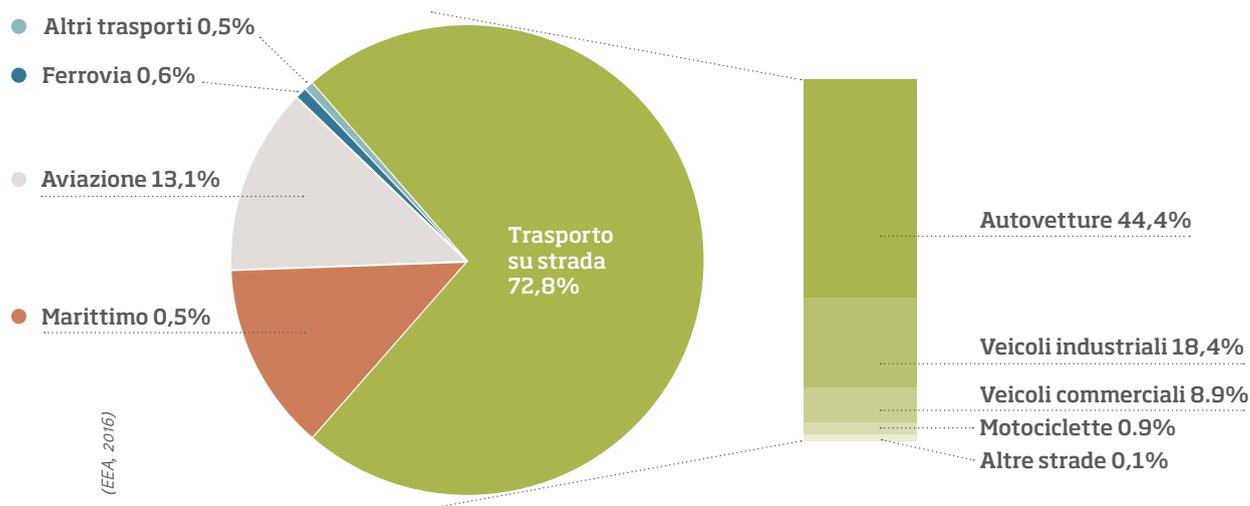
**E**ntro il 2050 l'Agenzia europea per l'Ambiente (Eea) si aspetta che il settore del trasporto merci incrementi le proprie attività del 57% rispetto al 2010. Una crescita importante che porterà con sé conseguenze anche dal punto di vista ambientale. Già nel 2014 l'intero settore dei trasporti è stato responsabile di quasi un quarto delle emissioni di gas serra in Europa ed è stato riconosciuto, inoltre, come l'unico comparto economico in cui le emissioni sono superiori ai livelli del 1990, proprio a causa dell'aumento degli spostamenti.

In questo scenario il comparto merci gioca un ruolo importante, se si pensa che il 78,2% delle emissioni attribuite al settore dei trasporti sono relative a quello su strada e di queste il 18,4% fanno direttamente riferimento al trasporto di merci, secondo il Transport and Environment Reporting Mechanism (Term) dell'Eea.

Si capisce quindi come il futuro del trasporto non potrà in alcun modo essere svincolato dalla questione della sostenibilità ambientale: se non possiamo immaginare un futuro in cui merci e persone si spostano di meno, dobbiamo immaginare dei «modi per spostarci meglio».

### LE EMISSIONI DELLE DIVERSE MODALITÀ DI TRASPORTO

Quota delle emissioni di gas GHG (Green House Gas) del trasporto UE-28 per modalità. Le emissioni di GHG dell'UE-28



### LE ALIMENTAZIONI DEI VEICOLI PER TRASPORTO

(Acq)	FINO 1999	2000 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2007
<b>BENZINA</b>	103.810	31.802	21.488	13.698
<b>BENZINA E GAS LIQUIDO</b>	8.503	1.688	1.521	2.218
<b>BENZINA E METANO</b>	3.478	1.561	3.006	7.998
<b>GASOLIO</b>	1.226.223	522.389	501.393	377.751
<b>ELETTRICO IBRIDO</b>	194	471	495	368
<b>ALTRE</b>	17	12	-	-
<b>NON DEFINITO</b>	90	11	19	10
<b>TOTALE</b>	<b>1.342.315</b>	<b>557.934</b>	<b>527.922</b>	<b>402.043</b>

Migliorare i mezzi significa guardare al futuro delle nuove tecnologie e dei sistemi di trasporto intelligenti che, uniti all'utilizzo di pneumatici più efficienti e con ridotta capacità di rotolamento, all'aerodinamica e agli stili di guida più ecologici possono portare a risparmi di carburante pari a oltre il 10%.

Ma bisogna partire da quello che abbiamo, e oggi il parco circolante in Italia è composto da veicoli vecchi, con un'età media di circa 13 anni, per il 70% ante Euro 4, alimentati per il 99,2% da diesel. C'è quindi un gap da recuperare per vincere la sfida di rendere i trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili: le opportunità non mancano.

La forte ripresa delle vendite nel 2016, anno che ha registrato +54% delle immatricolazioni rispetto al 2015 con 23.370 autocarri nuovi, è un segnale sicuramente molto positivo. Un risultato a cui di certo hanno contribuito anche gli strumenti economici messi a disposizione dal governo, come gli incentivi sul rinnovo della flotta (circa 25 milioni) per l'acquisto di mezzi a Cng, Gnl ed elettrici. Ma anche il super ammortamento al 140%, prorogato per tutto il 2017, e la Nuova Sabatini, finalizzata a supportare le imprese che investono in beni strumentali per il core business aziendale.

A questi vanno aggiunti i certificati bianchi, validi dal 2013 anche per le aziende dell'autotrasporto, che a fronte di un risparmio di Co2 erogano titoli di efficienza energetica (Tee). Ma occorre sottolineare che, seppure in crescita, il mercato ha raggiunto volumi di vendite inferiori rispetto al 2008: il trend è tornato positivo lasciando alle spalle l'anno in cui si è registrato il tonfo più pesante, il 2014, con sole 12.148 nuove immatricolazioni.

Centrale, per il buon esito di queste politiche economiche, è che vi sia strutturale nell'erogazione degli incentivi, lasciando spazio all'opportuna pianificazione. Per un trasportatore convertire la flotta da un carburante a un altro significa mettere in campo investimenti importanti, rivedere elementi caratterizzanti della propria gestione del trasporto e acquisire nuovi clienti sensibili alle tematiche ambientali. Tutti aspetti che non possono subire improvvisi cambiamenti di business plan. La committenza è una molla importante per il cambiamento. La disponibilità dei vettori a rinnovare la flotta è spesso legata alla sensibilità dei committenti verso la questione ambientale, sensibilità che innegabilmente si sta diffondendo nell'opinione pubblica. Quanto più il committente si avvicina a essere un'impresa grande ed esposta all'attenzione dei media, tanto più promuoverà una politica green. Un circolo vizioso e virtuoso, che va ancora accompagnato da normative e vincoli, ma che può portare buoni risultati per l'ambiente e per l'economia d'impresa.

2008 - 2009	2010 - 2011	2012 - 2013	2014 - 2015	NON IDENTIFICATA	TOTALE
11.646	19.125	5.513	4.026	1.659	212.767
9.467	9.258	3.243	2.952	50	38.900
18.403	23.306	11.917	10.376	29	80.074
309.147	269.388	181.656	215.900	4.032	3.607.879
454	327	544	773	-	3.626
-	-	-	-	-	29
-	-	1	-	558	689
349.117	321.404	202.874	234.027	6.328	3.943.964



## 5.2. Il contributo ambientale degli pneumatici

**S**econdo un calcolo generalmente accettato, gli pneumatici incidono sul consumo di carburante per circa un terzo del totale. Cosa vuol dire? Molto schematicamente, significa che se un veicolo pesante a cinque assi da 40 ton arriva a consumare mediamente 33 litri per percorrere 100 km, in pratica quasi 10 litri (9,9 per la precisione) vengono sacrificati sull'altare del rotolamento. Un consumo cancellabile se non esistesse l'attrito. Facile a dirsi, perché poi sotto una certa soglia di attrito si finisce per mettere a repentaglio l'aderenza e quindi la sicurezza.

Non è un caso, però che l'Unione europea quando, a partire dal novembre 2012, ha imposto l'etichettatura sugli pneumatici venduti sul territorio comunitario, ha pensato di valutare secondo una scala che parte da «A» e arriva a «G» tre delle prestazioni ritenute più importanti degli pneumatici. E tra queste, oltre all'aderenza sul bagnato e alla rumorosità, compare proprio la resistenza al rotolamento. La ragione è molto semplice: uno pneumatico che sulla scala ottiene una classificazione di fascia alta («A» o «B») riesce a incidere in maniera consistente sui consumi, al punto da tagliarli di almeno 2,5 litri ogni 100 km.

Ciò significa che se un camion arriva a percorrere in un anno 100.000 km, avrà avuto bisogno in questo lasso di tempo di 2.500 litri di gasolio in meno. Risparmio che aumenta se gli pneumatici con alta etichettatura rispetto alla ridotta resistenza al rotolamento vengono montati su tutti gli assi del veicolo, compresi quelli trainati.

Non si tratta di un risparmio soltanto economico, ma anche ambientale, visto che ogni litro di carburante risparmiato equivale a 2,66 kg di CO<sub>2</sub> in meno immessi nell'atmosfera. Quindi, rispetto all'esempio precedente, significa che i 2.500 litri di gasolio preservati dal consumo hanno evitato dall'immettere nell'ambiente qualcosa come 6,5 tonnellate di CO<sub>2</sub>.



## 5.3. La scommessa dei carburanti alternativi

Ci vorranno diversi decenni prima di ridurre l'utilizzo del gasolio nel trasporto pesante. Il costo del carburante alla pompa, quello dei veicoli, le prestazioni del motore e l'autonomia del pieno, insieme ai vantaggi ambientali rispetto alla benzina, fanno del diesel l'alternativa più allettante per gli autotrasportatori.

Dal canto loro le aziende produttrici si spendono quanto più possibile per rendere più efficienti i motori diesel, che con le nuove generazioni Euro 6 riescono ad abbattere ulteriormente i consumi.

Secondo il Freight Leaders Council (Flc), l'associazione che raggruppa i più importanti operatori della logistica in Italia e che nel 2016 ha pubblicato un «Quaderno sulla sostenibilità del trasporto», il passaggio imposto dalla normativa comunitaria tra Euro 5 e Euro 6 ha portato a una riduzione delle emissioni tra il 2 e il 5%.

E molto si può ancora ottenere lavorando sul fronte degli pneumatici, dell'aerodinamica dei mezzi e degli stili di guida che in tandem con le nuove tecnologie possono portare secondo il Flc a risparmi di carburante fino a oltre il 10%.

### I CARBURANTI CONSUMATI DAL TRASPORTO IN EUROPA

	CONSUMO TOTALE (*)	BENZINA	GAS/DIESEL	BIO CARBURANTI	BIO BENZINA	BIO DIESEL	ALTRI BIO CARBURANTI
<b>Eu-28</b>	274 107.3	78 999.9	195 107.4	14 006.9	2 656.6	11 341.9	8.4
<b>BE</b>	8 067.3	1 268.5	6 798.8	396.7	39.2	357.5	
<b>BG</b>	2 089.7	505.5	1 584.2	110.7	14.8	95.9	
<b>CZ</b>	5 315.1	1 557.9	3 757.1	316.8	65.8	251.0	
<b>DK</b>	3 681.3	1 322.3	2 359.0	231.1		231.1	
<b>DE</b>	49 857.5	17 682.2	32 175.3	2 739.7	779.1	1 957.0	3.5
<b>EE</b>	727.7	241.7	486.0	5.8	5.8		
<b>IE</b>	3 617.0	1 178.9	2 438.1	89.7	24.7	65.0	
<b>EL</b>	4 852.2	2 697.1	2 155.0	134.5		134.5	
<b>ES</b>	25 165.2	4 596.4	20 568.8	950.8	186.3	764.5	
<b>FR</b>	38 875.4	6 790.6	32 084.8	2 906.2	406.5	2 499.7	
<b>HR</b>	1 762.7	554.9	1 207.8	29.8		29.8	
<b>IT</b>	31 267.9	8 494.6	22 773.3	1 065.4	10.2	1 055.2	
<b>CY</b>	589.8	360.8	229.0	9.7		9.7	
<b>LV</b>	885.8	205.8	679.9	24.2	6.4	17.8	
<b>LT</b>	1 421.3	205.4	1 215.9	63.2	5.8	57.4	
<b>LU</b>	2 001.1	313.6	1 687.5	71.6	3.2	68.3	0.1
<b>HU</b>	3 464.9	1 186.7	2 278.2	188.4	60.4	128.1	
<b>MT</b>	176.7	73.9	102.7	4.9		4.9	
<b>NL</b>	9 531.8	3 801.2	5 730.7	357.6	136.7	220.9	
<b>AT</b>	6 936.5	1 529.6	5 406.9	585.2	63.1	522.2	
<b>PL</b>	12 689.1	3 535.4	9 153.7	705.4	132.8	572.5	
<b>PT</b>	4 968.6	1 144.5	3 824.1	261.2	2.0	254.5	4.7
<b>RO</b>	4 921.8	1 354.1	3 567.7	166.6	41.6	125.0	
<b>SI</b>	1 724.2	447.2	1 276.9	46.4	7.6	38.8	
<b>SK</b>	1 868.1	551.6	1 316.5	133.9	24.6	109.3	
<b>FI</b>	3 472.8	1 363.9	2 108.9	497.6	70.0	427.7	
<b>SE</b>	6 518.7	2 850.5	3 668.2	788.3	165.1	623.2	
<b>UK</b>	37 657.2	13 185.1	24 472.2	1 125.3	404.9	720.4	
<b>MK</b>	484.6	105.1	379.5				
<b>TR</b>	15 896.5	1 991.6	13 904.9	137.2	35.2	102.0	
<b>IS</b>	261.4	141.6	119.9	3.5		3.5	
<b>NO</b>	4 100.6	926.9	3 173.7	124.3	6.4	114.3	3.7

(\*) Esclusi biocomponenti.

(Statistical Pocketbook 2016)

## LA PRODUZIONE DI BIOCARBURANTI IN EUROPA

	TOTALE	BIO-BENZINA	BIODIESEL	ALTRI CARBURANTI BIO
Eu-28	13 889.5	2 295.5	11 248.9	345.1
BE	506.3	165.2	339.6	1.6
BG	67.8	13.2	54.5	
CZ	261.0	67.1	193.8	
DK	17.3			17.3
DE	3 596.8	449.5	3 042.6	104.7
IE	24.2		24.2	
EL	141.6		141.6	
ES	1 318.1	247.3	1 070.8	
FR	2 567.4	492.9	2 074.5	
HR	31.2		31.2	
IT	613.6	0.6	512.1	100.9
LV	66.6		66.6	
LT	112.0	6.2	105.8	
HU	306.3	187.1	119.2	
MT	1.0		1.0	
NL	1 520.0		1 520.0	
AT	383.0	148.1	234.4	0.5
PL	745.2	92.1	653.0	0.1
PT	301.1		286.5	14.6
RO	104.6	7.7	96.9	
SK	147.0	54.3	92.7	
FI	406.1	12.8	354.2	39.1
SE	261.7	88.6	106.8	66.2
UK	389.5	262.7	126.8	
TR	69.7	35.4	33.9	0.4
IS	0.1		0.1	
NO	3.5			3.5
<b>TOTALE</b>	<b>13 889.5</b>	<b>2 295.5</b>	<b>11 248.9</b>	<b>345.1</b>

Nota: (\*) Biocarburanti liquidi, usati direttamente come combustibili, non inclusi in biobenzina o biodiesel.

(Statistical Pocketbook 2016)



Ma la strada per i carburanti del futuro è già tracciata, lo sanno le case produttrici e lo sa la committenza. Mentre gli autotrasportatori iniziano a fare i conti con quello che conviene di più.

Una delle alternative maggiormente favorita nel trasporto pesante e navale è il Gnl. Il gas liquefatto garantisce vantaggi ambientali e una maggiore autonomia del Cng (gas compresso), inoltre ha un prezzo alla pompa competitivo e prestazioni paragonabili al diesel. In ultimo, ma non per importanza, è al centro di una Strategia Nazionale che ne promuove lo sviluppo dal punto di vista della rete di distribuzione e, fino all'aprile 2017, anche l'acquisto dei veicoli con incentivi fino a 20mila euro nel caso di autocarri con massa superiore alle 7 tonnellate.

Sul fronte della distribuzione le cose si muovono e anche velocemente, grazie all'impegno dell'Europa verso il metano liquefatto, che non solo va incontro agli impegni ambientali, ma contribuisce anche a ridurre la dipendenza dal petrolio, questione delicata per l'agenda Ue, garantendo maggiore sicurezza di approvvigionamento. Perciò sono in fase di sviluppo quattro rotte strategiche con 14 stazioni di rifornimento lungo l'Europa, finanziate con oltre 14 milioni di euro nell'ambito del progetto Lng Blue Corridors. Sono coinvolti 11 paesi e 27 partner, tra produttori di veicoli e utility dell'oil & gas. Due corridoi interessano l'area atlantica e la regione mediterranea, toccando l'Italia con due stazioni, mentre gli altri due uniscono il Nord con il Sud e l'Ovest con l'Est. Ma la rete europea può contare



anche su importanti investimenti privati, che hanno portato alla costruzione di oltre 90 stazioni di rifornimento, con punte in Spagna (20) e Regno Unito (30).

In Italia sono attive 11 stazioni di rifornimento, ma l'elenco è in costante evoluzione. Quelle di Piacenza e di Pontedera, entrambe di Eni, sono parte del corridoio mediterraneo del progetto europeo. Quella di Padova è la prima a nascere all'interno di un interporto. Quella di Piacenza, in particolare, è l'impianto più utilizzato d'Europa secondo la Conferenza Gnl, con circa 60-90 rifornimenti al giorno per almeno 6-10 tonnellate di Gnl. Tutto questo nonostante i dati sul parco circolante evidenzino la scarsa diffusione di mezzi industriali alimentati a Gnl (circa 120-150 nel 2016) e in generale con alimentazioni alternative, vista la predominanza del diesel (99,2% del parco circolante > 3,5t al 2015). Eppure i produttori di veicoli pesanti offrono diverse soluzioni green nella loro flotta. Non solo Gnl, ma anche motori a metano e biocarburanti, ovvero bioetanolo, biodiesel (Fame), Hvo (oli vegetali idrotrattati) e biogas.

Il maggiore consumo di biocarburanti è una delle prerogative dell'Europa: al 2020 ogni Stato membro dovrà portare al 10% la quota di energia rinnovabile consumata nel settore dei trasporti, ovvero la quota di biocarburanti più quella elettrica. In Italia, secondo il Transport and Environment Reporting Mechanism dell'EEA, nel 2014 la quota di rinnovabili utilizzate nei trasporti era inferiore al 5%, diminuita anche rispetto al 2012. Chi invece ha già superato l'asticella indicata dall'Ue sono Finlandia e Svezia, raggiungendo rispettivamente il 21,6% e il 19,2% già nel 2014 (Term EEA). Guardando nel dettaglio ai soli biocarburanti, l'Italia ne ha consumato nel 2014 poco più di mille ktoe (Eu Transport). Per fare un confronto, nello stesso anno il consumo di diesel e benzina è stato pari a 31 mila ktoe.

È la Germania il maggiore produttore di biocarburanti in Europa, con 3,6 mila ktoe nel 2014, seguita da Francia (2,5 mila ktoe), Olanda (1,5 mila ktoe) e Spagna (1,3 mila ktoe). L'Italia arriva quinta, con 613,6 ktoe, dopo la Polonia, che ha prodotto 745 ktoe di biocarburanti nel 2014. Nel complesso è il biodiesel a essere maggiormente prodotto e consumato in Europa, mentre il bioetanolo riveste un ruolo marginale.



## 5.4. Generazione platooning

**I**l 6 aprile 2016 sei diverse case automobilistiche hanno messo i propri veicoli pesanti in viaggio verso Rotterdam partendo da altrettante città d'Europa: sei convogli, composti dai due ai tre veicoli connessi tra loro in modalità di guida semi autonoma, hanno percorso centinaia di chilometri su strade pubbliche attraversando diversi confini. La meta era l'European Truck Platooning, una manifestazione organizzata durante il semestre Ue a guida olandese, che per la prima volta ha acceso i riflettori della politica europea su questa tecnologia, riconoscendone non solo i vantaggi ambientali e logistici, ma anche l'inevitabile ruolo che ricoprirà nel prossimo futuro.

Al test hanno partecipato le case costruttrici. DAF, in particolare, vi ha preso parte attraverso il Consorzio EcoTwin, costituito insieme a NXP (che si occupa dei sistemi di comunicazione wireless all'avanguardia tra i veicoli mediante l'uso di videocamere, sensori, radar e Wifi-P), Ricardo (che fornisce consigli per quanto riguarda la sicurezza funzionale dei sistemi), TNO (che apporta un contributo tramite i software e la sinergia di tutte le nuove tecnologie). Secondo Ron Borsboom, membro del Consiglio di amministrazione di DAF Trucks, il test «dovrebbe spianare la strada ai produttori di veicoli e consentire loro di eseguire ulteriori test di questa su strade pubbliche per acquisire sempre più esperienza». Non nasconde però che «è necessario ancora un notevole sviluppo prima di poter introdurre il convoglio come nuova tecnologia sul mercato». Quanto tempo occorrerà? Secondo Borsboom è «un processo che non potrà essere completato prima del 2020. Ci sono ancora diverse questioni da affrontare in tema di legislazione, affidabilità e approvazione». Come a dire che, a prescindere dall'evoluzione tecnica, più o meno matura, «spetta alla classe politica rendere tutto questo possibile».

I vantaggi del plotone non si limitano solo al versante ambientale, di cui risultati raggiunti sono importanti in virtù dell'abbattimento della resistenza aerodinamica del convoglio. In termini di sicurezza, il platooning garantisce un maggiore controllo dei veicoli attraverso la loro connessione, mentre dal punto di vista dell'utilizzo delle infrastrutture permette di ottimizzare gli spazi, garantendo inoltre condizioni di lavoro migliori agli autisti.

Lo spazio di arresto in caso di frenata, per esempio, si riduce di molto, perché se il veicolo di testa frena, il comando viene trasmesso automaticamente alle vetture che lo seguono in un tempo inferiore a quello che servirebbe a un autista. Questo permette di sfruttare meglio anche lo spazio su strada, perché a queste condizioni la distanza di sicurezza potrebbe passare dai 150 metri attualmente richiesti a 80 metri, scongiurando inoltre l'effetto fisarmonica che in condizioni di traffico intenso produce code e ingorghi.

Tuttavia ci sono ancora alcune barriere a frenare la diffusione di questa modalità di trasporto in Europa. Barriere che non hanno niente a che vedere con la tecnologia, che come dimostrato a Rotterdam ha raggiunto una fase di test avanzata. Piuttosto sono le differenti legislazioni degli Stati che ne limitano la diffusione su larga scala, impedendo anche ai convogli di svolgere le adeguate sperimentazioni. Per questo, in seguito al raduno di Rotterdam, è stata sottoscritta la Dichiarazione di Amsterdam in cui gli stati membri dell'Ue si impegnano a rimuovere gli ostacoli normativi e infrastrutturali per la diffusione del platooning. Il tutto in proiezione del 2019, l'anno in cui secondo quanto riportato dalla Dichiarazione si inizieranno ad effettuare test transfrontalieri in Europa.

Più in generale all'attenzione dell'Europa ci sono, oltre al platooning, altri sistemi di trasporto intelligenti (Its) che prevedono la connessione dei veicoli tra loro e con le infrastrutture circostanti. Semafori e cartelli stradali capaci





di scambiare informazioni con i veicoli, preparando la strada alla diffusione della guida autonoma. Tutto questo è parte del piano Cooperative Intelligent Transport System (C-Its) adottato dall'Europa con la Comunicazione 766, che vede nel 2019 l'anno del debutto in fase sperimentale, in concomitanza con la produzione in serie di veicoli intelligenti prevista per la stessa data. La strategia, tra le altre cose, si pone l'obiettivo di ottimizzare al massimo la sicurezza informatica, aspetto sensibile in uno scenario tutto digitale, e garantire l'interoperabilità dei sistemi nei diversi paesi, coordinando le singole normative e promuovendo lo sviluppo e la ricerca nel settore.

I vantaggi della diffusione dei C-Its sono trasversali e interessano diverse priorità oggi all'attenzione dell'Unione europea, come ricorda la stessa Commissione: dalla riduzione di emissioni e dei consumi di energia alla digitalizzazione dell'industria, fino all'interessante potenziale di mercato, che viene stimato in decine di miliardi di euro all'anno, mentre i posti di lavoro creati potrebbero raggiungere le centinaia di migliaia. Per questo la commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc, ha dichiarato che per sviluppare il piano C-Its sono previsti investimenti che supereranno i tre miliardi di euro.

Nei prossimi 15 anni gli Its cambieranno l'aspetto del sistema dei trasporti così come lo conosciamo oggi. Rendendo i viaggi più semplici, con i conducenti sempre connessi e aggiornati sulle condizioni del traffico e sulle situazioni di pericolo. Ma anche più sicuri, perché "le tecnologie digitali contribuiscono alla riduzione dell'errore umano, di gran lunga la principale causa di incidenti nel settore dei trasporti", ricorda la Commissione europea.

Secondo uno studio di Ertico Its Europe la riduzione delle emissioni attesa nei veicoli commerciali che utilizzano supporti di ecodriving va dal 4% al 10%. Per i veicoli pesanti i vantaggi crescono fino al 25% in specifiche situazioni, come ad esempio in prossimità di incroci e semafori, in condizioni di traffico normale. Ma l'elenco è lungo: dai sensori di parcheggio alla prenotazione degli spazi di consegna, che potrà essere effettuata da remoto così da trovare subito posto per scaricare le merci. Le tecnologie sono molteplici, non resta che applicarle il prima possibile per evitare che diventino obsolete, come raccomanda di fare la Commissione europea nella sua Comunicazione.

Anche l'Italia sta puntando sulle smart road: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato a metà del 2016 un grande progetto per arrivare alla digitalizzazione delle infrastrutture, un passo fondamentale per la diffusione di veicoli connessi o a guida autonoma che devono dialogare con le strade. Il percorso è stato promosso dal ministro Graziano Delrio e introdotto da Ennio Cascetta, coordinatore della Struttura Tecnica di Missione, con la partecipazione di esperti, stakeholder e operatori del settore. Oltre alla sensibilizzazione sul tema e allo scambio di esperienze, l'obiettivo è quello di avviare un processo di "stakeholders engagement", per giungere all'individuazione degli standard minimi da applicare alla digitalizzazione delle infrastrutture stradali. Un processo in linea con l'investimento da 160 milioni di euro che Anas sta facendo per portare nel presente le strade del futuro. L'azienda guidata da Gianni Vittorio Armani ha investito 20 milioni di euro per l'implementazione della Salerno-Reggio Calabria (ora denominata A2 Autostrada del Mediterraneo) che diventerà la prima strada intelligente in Italia: i primi tratti dovrebbero essere inaugurati nella seconda metà del 2018. Inoltre, sulla Gazzetta Ufficiale del 14 novembre 2016 sono stati pubblicati altri quattro bandi di gara telematici, del valore complessivo di 140 milioni di euro, per una procedura di accordo quadro, attualmente in iter di aggiudicazione, relativa alla fornitura ed installazione di sistemi tecnologici avanzati Smart Road per circa 2.500 km di rete Anas distribuiti su tutto il territorio nazionale. Nel dettaglio, i quattro bandi di gara prevedono un investimento di 60 milioni di euro per l'implementazione tecnologica di circa 1.500 km distribuiti su tutta la rete Anas, a cui si aggiungono – fino ad arrivare ad una copertura di circa 2.500 km – 30 milioni di euro per gli interventi sul Grande Raccordo Anulare di Roma e sull'Autostrada A91 Roma-Fiumicino; 30 milioni di euro per la dotazione tecnologica lungo l'itinerario "Orte – Mestre" della E45 ed E55 e 20 milioni di euro per quella dell'Autostrada A19 "Palermo-Catania".





Intervista a Paolo Starace,  
Amministratore Delegato di DAF Veicoli Industriali

### «IL PLATOONING? ECCO A COSA SERVIRÀ»

**Le aziende di autotrasporto hanno cambiato pelle. Sono meno, ma sono meglio organizzate e strutturate. Di fatto esprimono nuove esigenze. Di fronte a queste come cambia l'offerta di un costruttore di veicoli?**

Come costruttori siamo partiti innanzi tutto da un'evoluzione di prodotto dettata da due fattori: da un lato, una normativa stringente che ci obbligava in quella direzione; dall'altro, le richieste del mercato rispetto a un taglio dei consumi e delle emissioni. Ma questa evoluzione non era sufficiente a soddisfare le nuove esigenze. È stato necessario anche elaborare nuovi servizi e, in particolare, delle offerte a pacchetto finalizzate ad andare incontro a una richiesta di certezze sul lato costi. Perché se la crisi porta ad avere incertezze sul lato ricavi, molti hanno preteso

costi certi, espressi sotto forma di rata mensile con cui acquisire non soltanto un veicolo con una determinata configurazione, ma anche una manutenzione e tanto altro. Poi siamo andati oltre includendo in quest'offerta di servizi anche i pacchetti di connettività, vale a dire quello che serve per integrare il veicolo all'interno dei processi dell'azienda non solo dal punto di vista fisico – lo spostamento delle merci da A a B – ma anche rispetto ai processi a valle del cliente. E quindi si parla di gestione della logistica, di manutenzione predittiva, di ricerca dell'efficienza degli autisti oltre che del veicolo per arrivare a fornire tutto quello che serve per ottimizzare l'uptime.

**Questo sul fronte delle ottimizzazioni delle attività. E rispetto al contenimento dei costi necessari a competere su un mercato allargato?**

Qui per rispondere bisogna provare a gettare lo sguardo in avanti, seguendo le traiettorie rese possibili dalle evoluzioni tecnologiche. Prendiamo il platooning, che è proprio il tentativo di abbattere in maniera sensibile uno dei principali elementi che fanno la differenza in termini competitivi, vale a dire il costo del lavoro. Semplificando, il platooning ti consente di muovere due o tre veicoli con un solo autista. E se domani alcune autostrade riusciranno a implementare alcuni sensori per la guida autonoma, sarà sufficiente portare il veicolo all'imbocco dell'autostrada e andarlo a riprendere all'uscita. La tecnologia da qui a 10 anni porterà ad avere rispetto al costo autista una risposta. Se a questo si aggiunge una possibile armonizzazione della fiscalità europea o una realizzazione dell'Europa a due velocità, forse tra qualche anno quei fattori discriminanti che oggi favoriscono le imprese dell'Est potrebbero sparire. Infine, i costi si contengono anche facendo massa critica. Non è pensabile che una grande industria si rivolga a un trasportatore da 3 macchine. E questo è un altro grande aspetto discriminante dell'Italia rispetto al mercato del Nord o dell'Est Europa, dove ci sono state grosse concentrazioni. Ma questa però è un'attività che non spetta a noi costruttori...

**Vogliamo specificare che questi apporti tecnologici riducono il costo del lavoro, ma non cancellano i posti di lavoro?**

Certamente. Tant'è vero che noi, come Unrae, abbiamo promosso un'iniziativa proprio per avvicinare i giovani a questo lavoro. Però è molto probabile che quel tipo di lavoro si evolverà. Accadrà, mi si passi il paragone, quanto è avvenuto per il meccanico: prima lavorava con cacciavite e martello,

*La tecnologia da qui a 10 anni porterà ad avere rispetto al costo autista una risposta. Se a questo si aggiunge una possibile armonizzazione della fiscalità europea o una realizzazione dell'Europa a due velocità, forse quei fattori discriminanti che oggi favoriscono le imprese dell'Est potrebbero sparire.*

*adesso senza un pc non va da nessuna parte. E anche il conducente, oltre a saper guidare, dovrà fare altro. Se lavora nell'internazionale, per esempio, il fatto di sapere più lingue sarà un valore aggiunto. È un esempio, ma ce ne sono tanti altri.*

**Abbiamo parlato di servizi di connettività. Ma oggi ogni trasportatore dispone di software propri o di committenti con cui si relaziona. Come si fa a gestire in modo virtuoso questa frantumazione informatica?**

*Questo è un punto su cui si giocherà il futuro. DAF è un marchio in crescita, guadagna quote di mercato e, come tutti i marchi in crescita, appropria nuove realtà. Per crescere non soltanto vende nuovi veicoli ai passati clienti, ma ne acquisisce di nuovi, che magari dispongono di altri veicoli e di altre piattaforme informatiche. Ecco perché abbiamo sviluppato la nostra piattaforma open source in modo da consentire non soltanto di importare i dati da altri veicoli e di gestirli con un'unica app, ma anche di*

*esportarli su altre piattaforme. Poi si tratterà di capire se le altre piattaforme sono predisposte ad accettare dati esterni. Però, la nostra scelta è questa e sono convinto che tutti dovranno seguire questa strada perché il costruttore che dispone di piattaforma chiusa rischia di essere tagliato fuori. A quel punto un domani potrà succedere – è una mia visione – che ci saranno aggregatori, un po' come avviene oggi con i siti in cui trovi tutta l'offerta relativa agli alberghi e poi filtri in base alle tue esigenze. Così come non escludo che dopodomani il settore potrebbe suscitare interesse anche all'esterno, per esempio rispetto a grandi gestori di informazioni. Voglio dire: perché Google è interessata a creare un'auto a guida autonoma? Perché se domani sarà in grado di prendere una persona e di portarla in ufficio sollevandola dall'onere di guidare, sarà in grado di dedicarsi ad altro. Potrà leggere, andare su internet, fare altro. Fare cioè tutte quelle cose che oggi un conducente professionale non può fare e che domani potrebbe fare, seguendo le disposizioni del datore di lavoro.*

**Lo scorso decennio come anche il successivo saranno quindi decisivi per le evoluzioni del veicolo e della professione. Ma rispetto all'acquisto del veicolo o al suo finanziamento ci sono e ci saranno evoluzioni?**

*L'evoluzione c'è stata ed è anche importante ma limitatamente alle captive, le finanziarie dei costruttori. Le banche generaliste, invece, sono per anni uscite dall'autotrasporto avendo limitate capacità finanziarie per investire in determinati settori, specie se ad alto rischio. E questo ha aiutato le captive a sviluppare offerte che le banche non hanno mai fatto: inglobare una serie di servizi sia interni che esterni (leasing, assicurazione, manutenzione, ecc) in un'unica fatturazione e un unico RID. Senza dimenticare che siccome le captive hanno leva negoziale nei confronti, per esempio, delle assicurazioni, i premi che riescono a scontare sono sicuramente più contenuti di quelli che può ottenere un padroncino. Ma nel tempo il ruolo delle captive andrà anche oltre. Oggi per esempio si parla sempre di più di noleggio come evoluzione di quello che un tempo era il full leasing o di nuove soluzioni collegate alla connettività, come per esempio il pay per use ovvero variare il canone mensile in base all'utilizzo e alle percorrenze. Ma torniamo sempre al concetto già espresso: proporre al trasportatore di pagare una somma inclusiva di tutti i servizi quantificata in maniera flessibile sulla base dell'andamento della propria attività. Da ultimo ci sarà un'evoluzione dal punto di vista degli strumenti di pagamento funzionale a facilitare l'operatore, specie se è piccolo. Voglio dire: chi è oggi che può recarsi presso uno sportello fisico di una banca per pagare una rata?*



## 5.5. La sfida dell'intermodalità

Una delle parole nel futuro (prossimo) dell'autotrasporto e della logistica è intermodalità. A dire il vero non è un concetto nuovo: è stato evocato nella programmazione dei trasporti fin dagli anni '80, spessissimo propagandato, ma mai veramente attuato fino in fondo. Nell'ultimo anno sono arrivati segnali positivi in questo senso. In primis, gli incentivi varati con la legge di Stabilità del 2016 e poi la riforma del sistema portuale italiano che dovrebbe aprire la strada al salto tecnologico di tutta la filiera della logistica italiana. Lo scopo del Governo Renzi che ha varato gli aiuti è quello di spostare “almeno il 50% delle merci – come ha ribadito più di una volta il ministro ai Trasporti Graziano Delrio – dalla strada alla rotaia o sulle navi” per bilanciare un equilibrio modale un po' troppo spostato verso il trasporto su gomma. È difficile avere dati precisi sulla ripartizione modale, ma per esempio stando alle rilevazioni Eurostat, la quota del trasporto ferroviario per le merci nel 2014 in Italia si è attestata al 14,6%, sotto la media Ue che è del 18% e lontana dal risultato di Germania (23,4%), Austria (43,6%) e Francia (15,6%). La strada invece, sempre secondo le statistiche Ue, continua a detenere una quota modale del 85,4%, dieci punti superiore alla media europea.

Per ora però gli aiuti sono partiti lentamente: c'è voluto quasi un anno di tempo e un lungo braccio di ferro per avere il via libera da Bruxelles che è arrivato solo il 24 novembre 2016 per il Ferrobonus e il 19 dicembre 2016 per il Marebonus. L'ok dell'Unione Europea agli incentivi garantisce all'Italia la possibilità di spendere quasi 400 milioni di euro, ripartiti in 255 milioni per il regime di sostegno del trasporto merci su rotaia e 138 milioni per il Marebonus nel triennio 2016 – 2018.



## FAST CORRIDOR STRADALI ATTIVATI

ORIGINE	DESTINAZIONE	ATTIVAZIONE
Genova1	Piacenza	4 aprile 2015
La Spezia	Piacenza	8 aprile 2015
Genova 2	Piacenza	31 luglio 2015
La Spezia	Piacenza	25 settembre 2015
Livorno	Interporto di Livorno	12 ottobre 2015
Livorno	Prato	22 ottobre 2015
Ravenna	Interporto di Bologna	24 dicembre 2015
Porto di Livorno	Interporto Toscano A. Vespucci di Collesalveti (LI)	21 gennaio 2016
Porto di Genova1 (società Spinelli)	Piacenza (società Ikea)	05 febbraio 2016
Porto di La Spezia (società Cepim)	Parma (società Cepim)	22 febbraio 2016

(Agenzia delle Dogane)

## FAST CORRIDOR FERROVIARI ATTIVATI

ORIGINE	DESTINAZIONE	ATTIVAZIONE
La Spezia	Melzo	19 giugno 2015
Genova Voltri	Interporto di Rivalta Scrivia	23 ottobre 2015
La Spezia	Interporto di Rivalta Scrivia	16 dicembre 2015
La Spezia	Interporto di Padova	28 dicembre 2015
Porto di La Spezia (società Cepim)	Parma (società Cepim)	22 febbraio 2016
Porto di Genova (società Voltri Terminal Europa)	Magazzino T.C. della Società Terminal Rubiera di Rubiera (RE)	23 maggio 2016
Porto di La Spezia (società La Spezia Container Terminal)	Magazzino T.C. della Società Terminal Rubiera di Rubiera (RE)	23 maggio 2016

(Agenzia delle Dogane)



Questi incentivi andranno a coprire i costi che il passaggio da una modalità all'altra comporta, agevolando un trend già in atto in particolare tra le aziende di autotrasporto più strutturate che stanno guardando al mare o alla rotaia come una possibilità di far viaggiare merce senza trasportarla sulla strada, con modalità più green, ma soprattutto a volte economicamente più vantaggiose perché in grado di salvaguardare da sanzioni, usura dei mezzi, stress del personale e dando la possibilità di inviare anche carichi più pesanti o diversi da quelli che possono entrare in un Tir.

L'altro tassello per vincere la sfida dell'intermodalità si chiama «innovazione tecnologica» e sembra essere il filo conduttore della rivoluzione che sta investendo l'entrata e l'uscita delle merci dal nostro paese. La riforma dei porti, varata con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 31 agosto scorso), oltre a ridisegnare competenze e geografia delle Autorità portuali sotto il segno della semplificazione, ha ampliato le competenze dello Sportello Unico doganale, già messo in campo dall'Agenzia delle Dogane. Il nuovo strumento dovrebbe accogliere tutte le competenze e le verifiche connesse all'entrata e all'uscita delle merci dal territorio nazionale.

È il cosiddetto Sportello Unico DOganale e dei COntrolli (Sudoco) che include, oltre al coordinamento dell'Agenzia delle Dogane sui procedimenti derivanti dall'applicazione delle norme, già previsti nello sportello unico doganale, anche quelli disposti da altre amministrazioni o organi dello Stato che hanno competenza a qualsiasi titolo sugli spostamenti delle merci. Il Sudoco però non è ancora

una realtà: si attende la definizione di un Dpcm che regoli il nuovo strumento. Intanto però l'Agenzia delle Dogane sta cercando attraverso vari sistemi di arrivare alla piena digitalizzazione della supply chain, applicando l'«Internet of Things» alle merci (IoG - Internet of Goods). Sono, infatti, pienamente operative le procedure telematiche che garantiscono la tracciabilità delle movimentazioni di merci che attraversano i confini nazionali con ogni modalità di trasporto. La chiave di volta della digitalizzazione della supply chain è l'e-manifest, alla base delle procedure dello sdoganamento in mare e in volo, che presto si estenderà al sistema ferroviario. La declinazione del paradigma IoG ha dato impulso ai corridoi controllati su gomma e ferro, i cosiddetti «fast corridor», attivati nel biennio 2015-2016. Le merci inoltrate nei fast corridor si muovono dal punto di sbarco fino al luogo di destinazione finale scelto dall'importatore, senza ulteriori formalità doganali, in ragione della maggiore sicurezza garantita dal monitoraggio fisico dei mezzi su cui viaggiano le merci. I fast corridor hanno contribuito e contribuiscono a decongestionare le aree portuali e a ridurre i tempi di inoltro e di sdoganamento. Inoltre, l'importatore può monitorare in real time il percorso della merce e integrare il proprio ciclo logistico aziendale con le procedure doganali.

Tuttavia oggi non esiste l'obbligo di usare la telematica e parte del mondo industriale preferisce ancora la documentazione cartacea. Anche se da quando esiste, lo sportello unico doganale ha prodotto delle efficienze incontestabili.

### PORTI CHE HANNO ATTIVATO LO SDOGANAMENTO

(Agenzia delle Dogane)

UFFICIO DOGANALE	ATTIVAZIONE
La Spezia	20/02/2014
Genova 2	20/02/2014
Genova 1	20/02/2014
Savona	04/08/2014
Vado Ligure	04/08/2014
Ravenna	01/09/2014
Venezia	01/09/2014
Trieste	02/09/2014
Civitavecchia	10/09/2014
Livorno	01/10/2014
Taranto	22/10/2014
Bari	22/10/2014
Napoli 1	15/12/2014
Salerno	15/01/2015
Ancona	16/02/2015
Palermo	16/02/2015
Gioia Tauro	05/11/2015

## FAST CORRIDOR INTERMODALI

ORIGINE	NODO LOGISTICO DI SCAMBIO MODALE	DESTINAZIONE	ATTIVAZIONE
Porto di La Spezia	Melzo	Piacenza	22/02/2016
Genova	Rivalta Scrivia	Piacenza	22/02/2016

(Agenzia delle Dogane)

Le autorizzazioni di sdoganamento con controllo automatico sono la maggior parte e sempre in crescita: dal 97,33% del 2014 (a cui si aggiungono 1,59% di controllo documentale, 1,04% di controllo fisico e 0,04% di controllo scanner) al 97,45% del 2015. Da segnalare nei primi sei mesi del 2016 una leggera inversione di tendenza da ricondurre all'allarme sicurezza legato al terrorismo che ha prodotto il 97,36% di controlli automatici (con l'1,53% di controllo documentale, l'1,06% di controllo fisico e lo 0,04% di controllo con scanner).

Anche i tempi si sono notevolmente ridotti: un ulteriore salto di qualità in questo senso è stato fatto con il nuovo codice doganale che ha dato il via alla Dogana 4.0 e introdotto il fascicolo elettronico, ovvero la possibilità di inviare tutta la documentazione utile per il controllo doganale attraverso un file. Nel 2014 l'82,71% degli sdoganamenti ha impiegato tra i 12 secondi e i 5 minuti su 17 milioni di dichiarazioni. Nel 2015 la percentuale è cresciuta all'84,07% su 18 milioni di dichiarazioni, nei primi 4 mesi 2016 all'84,23%, mentre a maggio e giugno, quindi dopo l'introduzione del fascicolo elettronico, la percentuale è salita al 90,2%. Casi particolari sono i porti di Gioia Tauro e Cagliari. Nel primo, fino all'introduzione del fascicolo elettronico gli sdoganamenti entro i 5 minuti erano lo 0,02%, dopo sono saliti al 44,67%. Stesso trend a Cagliari che prima si fermava al 26,54%, dopo ha raggiunto il 64,02%.



## 5.6. Logistica sempre più smart

**L**a logistica italiana non può definirsi ancora completamente “smart”, ma la rivoluzione tecnologica è avviata e lo sguardo sul futuro è sempre più interessato alle nuove soluzioni hi-tech.

App su smartphone e tablet in grado di creare una relazione costante tra vettore e committente, di registrare una mole di dati talmente ampia da consentire non solo di ottimizzare gli spostamenti o geolocalizzare i mezzi, ma di confermare le consegne in real-time e in caso di contenzioso, mettere a disposizione la prova visiva dello stato della merce alla consegna, di intrattenere contatti con piattaforme collaborative “molti a molti”, ovvero composte da diversi soggetti (potenzialmente anche enti pubblici) con l’obiettivo di condividere dati e informazioni sul trasporto, come per esempio la prenotazione di uno slot per la consegna o lo sdoganamento e ritiro delle merci. Infine, il salto nella “dematerializzazione” o, se vogliamo, nel digitale: niente più documenti cartacei, ma tutto consegnato ad un file, tracciato e archiviato.

Sono queste le soluzioni tecnologiche che stanno interessando il settore e che verranno sempre più richieste nel futuro, almeno stando all’indagine condotta dall’Osservatorio della Contract Logistics del Politecnico di Milano che ha selezionato 8 soluzioni innovative ritenute particolarmente interessanti da una vasta platea di operatori logistici e committenti, alcune già ampiamente utilizzate, altre meno, ma comunque un mix in grado di far cambiare il volto alla nostra logistica, meglio se con il coinvolgimento dell’intera supply chain. Attualmente l’adozione di queste tecnologie risulta ancora poco estesa nel mondo della logistica, ma secondo i ricercatori del Politecnico è spiegabile con i grandi cambiamenti anche organizzativi che molte innovazioni portano all’interno dei processi produttivi e gestionali, in linea con quello che sta accadendo in altre realtà. L’elemento importante che emerge dallo studio del Politecnico è “la grande spinta innovativa di committenti e vettori, anche grazie a fattori sempre più determinanti nel mondo della logistica, come per esempio il tasso di esternalizzazione dei servizi che continua a crescere, ma soprattutto il trend legato all’eCommerce che sta completamente cambiando ritmi e sistemi di lavoro.





Il ruolo dell’operatore logistico – secondo lo studio – può essere davvero determinante, portatore di innovazione soprattutto per le aziende committenti che esternalizzano una parte rilevante del processo logistico. Inoltre, l’innovazione può facilitare e rafforzare la relazione tra azienda committente di servizi logistici e fornitore. L’attenzione delle aziende si sta concentrando in particolare sulla visibilità dell’intero processo di distribuzione, una delle sfide storiche della logistica oggi resa possibile da soluzioni che permettono di ottenere maggiore tempestività per il 50% dei rispondenti e tracciabilità delle informazioni per il 24%, oltre a migliorare efficienza (50%) e qualità (27%) del processo di distribuzione. Senza tralasciare i benefici per l’immagine aziendale (29% per le Logistics App) e la conformità normativa (15% per la dematerializzazione e digitalizzazione documentale). Le “piattaforme collaborative mobile” (e più in generale i mobile device) invece sono le tecnologie più promettenti per lo scambio di informazioni in tempo reale. Ma cresce l’interesse anche verso soluzioni che estendono il ruolo del Wms (il sistema di gestione del magazzino) dalla gestione informativa dei processi, alla pianificazione, controllo e ottimizzazione fino all’integrazione con il Tms (il sistema di gestione dei trasporti).

In termini temporali, sono le Logistics App e i sistemi di dematerializzazione quelli che promettono una maggiore diffusione nel breve periodo. Si tratta delle soluzioni più facili da adottare, anche per le piccole società di autotrasporto, tecnologie semplici, ma in grado di integrare la comunicazione lungo tutta la filiera. Collegati a sistemi di dematerializzazione e alle piattaforme collaborative “molti a molti”. Infine, sempre guardando all’autotrasporto, tra le tecnologie più attraenti, il load building, ovvero un’evoluzione dei sistemi tecnologici di pianificazione del viaggio con aggiunta di moduli in grado di calcolare l’ingombro volumetrico degli ordini utile non solo per i servizi urbani ed eCommerce ma anche per i grandi carichi e i pallet in grado di portare ulteriore ottimizzazione al trasporto.





*Intervista ad Alberto Di Mase,  
Country Marketing Manager di Visirun*

## **LA SEMPLICITÀ COME VALORE**

***Quale supporto possono fornire la tecnologia, il tracciamento dei veicoli, il controllo gestionale della flotta per aiutare a contenere i costi di gestione di un'azienda di autotrasporto?***

*Negli ultimi anni, i progressi tecnologici nei settori come il cloud e le applicazioni mobile hanno aperto nuove possibilità per le realtà di ogni dimensione nel settore della logistica e dei trasporti, che oggi possono contare su software molto efficienti per la localizzazione satellitare, il tracciamento dei veicoli e la gestione delle flotte. Si tratta di sistemi efficaci che consentono di controllare i veicoli della flotta da remoto, in modo da poter avere sempre un quadro completo e dettagliato della situazione dei mezzi.*

*Con Visirun, per esempio, è possibile monitorare la flotta da PC, smartphone o tablet, ottenendo informazioni praticamente in tempo reale su chilometri percorsi, consumi, velocità media, posizione, orari di partenza, di arrivo e di sosta. Il nostro punto di forza è la semplicità: pur essendo la nostra una soluzione tecnologicamente molto evoluta, è intuitiva e facile da utilizzare. Non sono richiesti corsi di formazione, non è necessaria nessuna installazione o aggiornamento locale sui computer aziendali. Basta accedere al portale [Visirun.com](http://Visirun.com) per cominciare a utilizzare il servizio. I vantaggi sono evidenti: i clienti possono verificare lo stato della flotta e rispondere alle richieste della loro clientela in modo proattivo. Il software calcola tempi e distanze tenendo sotto controllo la situazione del traffico, segnala se un mezzo è fermo, in movimento o con il motore acceso e indica eventuali sprechi di carburante. I nostri clienti possono gestire la loro flotta in modo più efficiente, ottimizzando tempi e costi. Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione riguarda la sicurezza: Visirun è predisposto per l'impostazione di oltre 40 tipi di allarmi personalizzabili, che comprendono, per esempio, il superamento dei limiti di velocità, il movimento con motore spento, la sosta imprevista, l'allontanamento dal percorso stabilito e il superamento delle ore di guida consentite. Ci sono anche allarmi silenti per rapina a mano armata, traino a mezzo spento, accesso non autorizzato al veicolo. Il sensore di crash detection rileva e ricostruisce eventuali incidenti e fornisce un dettaglio grafico delle decelerazioni che precedono l'urto insieme a un indicatore di gravità del sinistro. È un modo importante per proteggere l'incolumità degli autisti e tutelare mezzi e merci.*

*È possibile sapere tra quanto tempo il veicolo effettuerà la consegna, qual è il percorso che sta compiendo o il livello di carburante presente nel serbatoio, da quante ore l'autista sta guidando. In questo modo si può decidere quale mezzo può effettuare un'altra consegna durante il tragitto di rientro.*

***Il controllo dei veicoli può contribuire a ottimizzare la capacità di carico e a minimizzare quella criticità tipica del trasporto merci rappresentata dai ritorni a vuoto?***

*Certamente. Il controllo da remoto permette di conoscere con certezza l'intero percorso dei mezzi: è possibile sapere tra quanto tempo il veicolo effettuerà la consegna, qual è il percorso che sta compiendo o il livello di carburante presente nel serbatoio, da quante ore l'autista sta guidando. In questo modo si può decidere quale mezzo può effettuare un'altra consegna durante il tragitto di rientro. Grazie alla geolocalizzazione è infatti possibile anche individuare il veicolo più vicino a un determinato punto di interesse, per chiedere una deviazione e prelevare un nuovo carico.*

***Un altro "nemico" storico dell'autotrasporto e in generale di molta imprenditoria nazionale è costituito dalla burocrazia: quanto un servizio di reportistica estremamente semplificato può aiutare a combatterlo?***

*Il servizio di reportistica semplice e dettagliato può facilitare di molto la gestione della burocrazia: per esempio, si possono controllare in modo veloce e automatico i dati relativi al tachigrafo grazie al download da remoto, per determinare le effettive ore di guida di uno o più autisti, che verranno poi corrisposte in busta paga. Si possono poi compilare report con gli orari di utilizzo e il percorso effettuato dai singoli mezzi e impostare degli alert per programmare la manutenzione dei singoli veicoli e la sostituzione degli pneumatici.*



**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.

**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.

Scrive 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.

#### Supplemento gratuito

al n.328-giugno 2017 di Uomini e Trasporti  
Mensile di informazione politica e tecnica  
Pubblicazione dell'Associazione professionale  
di categoria Organo del Gruppo Federtrasporti

#### Copia distribuita 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

#### Stampa

Casma Tipolito  
Via B. Provaglia,3 - Bologna

#### STAMPATO A MAGGIO 2017

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

La pubblicazione è disponibile sul sito

[www.uominietrasporti.it](http://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

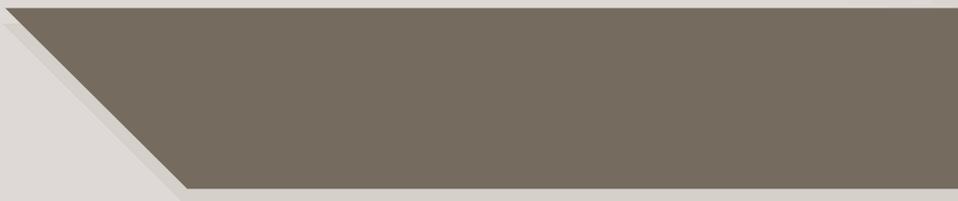
- ▶ Sicurezza sui luoghi di lavoro
- ▶ Periodi di guida e di riposo e uso del tachigrafo
- ▶ Trasporti ADR, HACCP, Rifiuti
- ▶ Gestione delle emergenze
- ▶ Sistemi di gestione, QHSE

### 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](http://www.uominietrasporti.it)
- ▶ Newsletter
- ▶ GuidaInPratica
- ▶ Diario di Bordo



***Uomini  
e Trasporti***