

100 numeri per capire l'autotrasporto



edizione 2026

TUTTI SOTTO PRESSIONE DAVANTI AI CAMBIAMENTI



UOMINI e TRASPORTI

100 numeri per capire l'autotrasporto

TUTTI SOTTO PRESSIONE DAVANTI AI CAMBIAMENTI

INDICE

PREFAZIONI

Neutralità tecnologica, non dogma del solo elettrico: la rotta per l'autotrasporto <i>di V. Gava, viceministro dell'Ambiente</i>	8
«Per l'autotrasporto non risparmiamo risorse: il metodo vincente è l'ascolto» <i>di S. Deidda, presidente Commissione Trasporti Camera</i>	10
Autotrasporto al bivio: nodi da sciogliere, futuro da costruire <i>D. Serracchiani, segreteria PD</i>	12

INTRODUZIONI

La cooperativa? Un anticorpo, non un'anomalia <i>C. Villa, presidente Federtrasporti</i>	14
La distanza che pesa <i>D. Di Ubaldo, direttore di UeT</i>	16

Capitolo 1: IL SETTORE ALLO SPECCHIO: IMPRESE E CRESCITA IN ITALIA

I NUMERI	18
1.1 Verso il dualismo dimensionale	20
1.2 Le avversità e la resilienza	28
1.3 Fusioni e acquisizioni: il motore delle concentrazioni	30
1.4 Chi sono e cosa fanno i big dell'autotrasporto	34
FORUM I SONDAGGI DI UET	«I logistici globali cambiano le regole del gioco» 38
	La concentrazione? Per i due terzi del settore è «inevitabile» 40

Capitolo 2: IL SETTORE ALLO SPECCHIO: NODI E CRITICITÀ IN EUROPA

I NUMERI	42
2.1 Il malessere del Tir	44
2.2 Costi in crescita, autisti in calo	44
2.3 Il peso dell'Europa	45
2.4 Tutta la crisi, Paese per Paese	46
2.5 La decarbonizzazione in attesa	48
2.6 Il cronotachigrafo per tutti	49
2.7 Il nodo dei furgoni	50
2.8 Si chiamano Adas e... sono delicati	50

Capitolo 3: UNA FILIERA ALLA SBARRA: IL PREZZO DELLA LEGALITÀ

I NUMERI	52
3.1 Il prezzo dell'invisibile	54
3.2 Le malattie del sistema: tender ed esternalizzazione a cascata	54
3.3 Come si comprimeva il costo del lavoro	55
3.4 La degenerazione penale e i reati contestati	56
3.5 Dietro le inchieste: il «metodo Storari»	57
3.6 L'arsenale sanzionatorio	57
3.7 I numeri prodotti dalle inchieste	58
3.8 La fine dell'appalto «al buio» e la nuova compliance contrattuale	59
3.9 Appalto vs trasporto: il sottile confine della Cassazione	59
3.10 Come si seleziona un fornitore	60
3.11 L'esame della flotta e della dotazione informatica	61
3.12 I KPI fissati nei nuovi tender	62
3.13 Indizi contrattuali: come cambia la durata	63
3.14 Indicizzazione e flessibilità: il nuovo ritmo dei contratti	64
3.15 Recesso e coperture assicurative: il contratto come scudo	64
3.16 La copertura del rischio: assicurazioni e fidejussioni	65
3.17 Il cambio organizzativo delle aziende colpite dalle inchieste	66
3.18 Tariffe in rialzo: quanto e perché	67
	Quando il trasporto diventa appalto: la nuova frontiera del diritto della logistica 68
FORUM	«Le inchieste hanno acceso i riflettori su un problema già esistente» 70
	Il paradosso del controllo: la logistica tra lavoro e rischio d'impresa 72
I SONDAGGI DI UET	Contratti: per il 36,7% regole ancora «a misura di cliente» 74



100 numeri per capire l'autotrasporto

**TUTTI SOTTO PRESSIONE
DAVANTI AI CAMBIAMENTI**



Capitolo 4: PERSONE E LAVORO

I NUMERI		76
4.1	Una forza lavoro con mezzo secolo sulle spalle	78
4.2	La bomba demografica mondiale: l'Europa punta sul Marocco	79
4.3	La fuga continua: un lavoro pericoloso e poco sexy	80
4.4	È più l'attesa che l'impresa: la lunga giornata di un autista	81
4.5	Eppure la busta paga è più pesante	82
4.6	La voce degli autisti: tra frustrazione e invisibilità	83
4.7	Come cambia tra spazio e tempo il lavoro su strada	85
4.8	Da responsabile acquisti a buyer: come cambiano i logistici	87
	«Svecchiare l'immagine e cambiare la narrazione». I due pilastri del modello francese	88
FORUM	«Professionisti ibridi e re-skilling permanente: così l'Università risponde alla logistica che cambia»	89
I SONDAGGI DI UET	1 autista su 3 indica le attese al carico come priorità da risolvere nell'autotrasporto	90

Capitolo 5: LA FORZA DISRUPTIVE DELL'AI E DEI DATI

I NUMERI		92
5.1	Metà della logistica usa già l'AI. Il resto deve ancora partire	94
5.2	Rimodellare i processi per contenere i costi	94
5.3	Da esecutori a controllori	95
5.4	Ecco cosa fa l'AI nella logistica (per il momento)	96
5.5	L'effetto PNRR per la digitalizzazione della logistica	98
5.6	eCMR: autisti da convincere, la committenza già ci crede	99
5.7	Dematerializzazione: in Italia è ancora un test	101
	«I robot nella logistica sempre più presenti, ma in collaborazione con l'uomo»	103
FORUM	Dati, efficienza e minori attese: così 17 porti diventano digitali	104
I SONDAGGI DI UET	IA, fiducia alta, adozione bassa: il 74,6% delle aziende non la usa	106

Capitolo 6: LA GIOSTRA DELLE TECNOLOGIE: VIETARE SBAGLIARE

I NUMERI		108
6.1	Trasformare il camion: la corsa verso un ecosistema che non esiste ancora	110
6.2	Tecnologia, mercato, normativa: un mondo a tre velocità	111
6.3	Il ruolo normativo: spinta e contraddizione	112
6.4	Cosa manca all'elettrico	114
6.5	Reti di ricarica: cosa cambia per le flotte	114
6.6	Batterie allo stato solido	115
6.7	L'elettrico con la pila a idrogeno	117
6.8	Il «cervello» autonomo: efficienza oltre l'umano	119
6.9	SDV, quando il software sorpassa la meccanica	124
6.10	VaaS: il camion che diventa un servizio	125
	Il futuro della mobilità: innovazioni, sfide e opportunità	126
FORUM	Camion elettrici, ricarica e tachigrafo: il nuovo equilibrio tra tecnologia e tempi di guida	128
I SONDAGGI DI UET	Il camion del futuro? Per il 42% degli autisti la priorità è la sicurezza	130

Capitolo 7: GLI EFFETTI DEI CONFLITTI IN MEDIO ORIENTE SULLA SUPPLY CHAIN

I NUMERI		132
7.1	Alla ricerca del corridoio perduto	134
7.2	Il vizio del dazio	136
7.3	Tutto dipende dal Mediterraneo	138
7.4	Cercasi mercato anti-dazi	140
FORUM	Il Mediterraneo regge, l'India avanza e l'Italia regala la logistica all'estero	142
I SONDAGGI DI UET	Guerre e tensioni globali: costi su per il 78,5% delle imprese	144

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA, NON DOGMA DEL SOLO ELETTRICO: LA ROTTA PER L'AUTOTRASPORTO



Considerare le istanze degli operatori del settore non è un'opzione, ma la condizione perché la transizione ecologica sia percepita come un'opportunità e non solo come un obbligo

I tempi attuali

ci impongono di confrontarci con cambiamenti profondi, in parte inattesi, che richiedono una revisione strutturale dei modelli fin qui adottati. Le sfide ambientali, le tensioni geopolitiche e la necessità di innovare e modernizzare il sistema produttivo rappresentano passaggi complessi, ma non più rinviabili.

Ogni transizione deve però misurarsi con la realtà economica e territoriale in cui si inserisce. Considerare le istanze degli operatori del settore non è un'opzione, ma la condizione perché la transizione ecologica sia percepita – anche sul piano culturale – come un'opportunità e non solo come un obbligo. Diversamente, si rischia di compromettere intere filiere e la stessa efficacia del processo di trasformazione.

L'autotrasporto è un pilastro del sistema economico nazionale: movimentata oltre l'80% delle merci in un Paese che è il secondo manifatturiero d'Europa e fonda sulla qualità e sull'export la propria forza.

Per queste ragioni, non possono essere ignorate le difficoltà che il settore sta attraversando, a partire dal ritorno della guerra in Europa fino alla crisi in Medio Oriente. Serve un impegno condiviso tra istituzioni, imprese, ricerca e territori, capace di unire riforme strutturali e misure di sostegno immediate.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica accompagna e sostiene questo percorso,

soprattutto in una fase così complessa. È l'Amministrazione che ha contribuito in misura significativa al finanziamento delle misure di contrasto al caro carburanti e ai relativi effetti su imprese e cittadini, proseguendo al contempo nelle azioni già avviate: dallo sviluppo della filiera dei carburanti alternativi all'attuazione degli interventi del PNRR per modernizzare il settore e rafforzarne le infrastrutture.

Parallelamente, stiamo portando avanti con determinazione una politica di revisione della normativa UE sui motori endotermici, con l'obiettivo di perseguire la neutralità tecnologica valorizzando soluzioni alternative sostenibili, quali i biocarburanti, contro il dogma del «solo elettrico».

Abbiamo anche intensificato l'attività diplomatica per diversificare il mix energetico e consolidare i corridoi di approvvigionamento. L'obiettivo è chiaro: rafforzare la sicurezza energetica, che significa stabilità per gli operatori, competitività per le imprese e solidità per l'intero sistema produttivo del Paese.

Vannia Gava

viceministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

«PER L'AUTOTRASPORTO NON RISPARMIAMO RISORSE:
IL METODO VINCENTE È L'ASCOLTO»



**Non temiamo
il confronto
né ignoriamo
le problematiche.
Il metodo di lavoro
più efficace è quello
basato sull'ascolto
e sulla collaborazione**

Il settore *dell'autotrasporto svolge da sempre un ruolo di primaria rilevanza, fondamentale per la nostra economia. Per questo motivo, desidero ringraziare sentitamente tutte le imprese, i lavoratori e le associazioni di categoria che operano in questo comparto.*

Siamo pienamente consapevoli del momento estremamente critico che gli operatori stanno attraversando a causa del caro-gasolio. Il rischio concreto è che molte realtà non abbiano più la forza di riprendersi, con il conseguente pericolo di un blocco dei mezzi pesanti e di gravi ripercussioni sulla logistica nazionale.

Non temiamo il confronto né ignoriamo le problematiche. Abbiamo già dimostrato che il metodo di lavoro più efficace è quello basato sull'ascolto e sulla collaborazione con tutti i soggetti coinvolti; spetta poi alla politica il compito di trovare soluzioni equilibrate tra i diversi interessi in gioco.

Il Governo sta lavorando senza sosta: il Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, si è recata nei Paesi del Golfo per incontrare i leader di Arabia Saudita, Qatar ed Emirati Arabi Uniti, al fine di garantire all'Italia gli approvvigionamenti energetici necessari.

L'Esecutivo non ha risparmiato risorse per venire incontro alle esigenze generali e, nello specifico, a quelle dell'autotrasporto.

Monitoriamo quotidianamente l'evoluzione di un quadro internazionale mutevole, pronti a intervenire ulteriormente qualora questa crisi dovesse produrre effetti troppo duraturi.

In parallelo, abbiamo incontrato più volte il Vicepresidente Esecutivo della Commissione Europea, Raffaele Fitto, per confrontarci sulle problematiche strutturali della logistica e dell'autotrasporto ai valichi alpini - dal Brennero al Monte Bianco - e sulla questione dell'onerosità dei trasporti marittimi da e per le Isole. In quest'ottica, stiamo definendo la prossima strategia proprio per le Isole, finalizzata a salvaguardare il futuro del settore.

Sul piano interno, infine, resta aperto il dialogo per ottenere uniformità sulla questione delle patenti e della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), per richiedere la revisione della normativa ETS1 ed ETS2 e per promuovere l'utilizzo dei biocarburanti come opzione complementare alla transizione elettrica, convinti che possa funzionare come una tutela per le piccole e medie imprese italiane.

Salvatore Deidda

presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

AUTOTRASPORTO AL BIVIO: NODI DA SCIOGLIERE, FUTURO DA COSTRUIRE



Apriamo questo

2026 e questa nuova preziosa edizione dei «100 Numeri per capire l'autotrasporto» con un senso di déjà vu e con una preoccupazione del tutto nuova. Molti dei problemi che affliggono l'autotrasporto e con cui ci confrontiamo da decenni sono quasi endemici, sembrano un fil rouge che accompagna implacabilmente la categoria. Il mondo e la crisi in cui siamo precipitati ci dicono con assoluta chiarezza che un cambiamento è inevitabile. O meglio: se non cambia qualcosa in questa essenziale catena della logistica nazionale, un prezzo lo pagheremo tutti, non solo i fastidiosi camionisti che solcano strade e autostrade.

Da quanto tempo parliamo dell'aumento costante dei costi fissi, della pressione della committenza, della sempre più grave carenza di autisti e delle loro critiche condizioni di lavoro, delle politiche di incentivo per l'intermodalità ancora troppo poco efficaci, della carenza di parcheggi attrezzati e sicuri, della liquidità che si assottiglia, dei tempi di attesa che snervano. O anche di una transizione ecologica ed energetica lenta, difficile quando non apertamente contrastata, tanto che le recenti disposizioni legislative anticrisi hanno rivelato contraddizioni punitive tra strumenti e obiettivi. Sono nodi da sciogliere, non solo attraverso interventi emergenziali, ma nell'approccio industriale complessivo del Paese verso il comparto.

Vorrei aggiungere il tema di una persistente "timidezza"

dell'autotrasporto nel riuscire a far percepire al Paese il protagonismo della categoria, che sconta ancora un'immagine del tutto sconnessa dalla realtà: quella di un soggetto protagonista dell'economia e del benessere collettivo. L'attrattività della professione di autista ne patisce, i giovani non vengono e le donne sono pochissime. Sia di buon auspicio «Pronti Partenza Via», il primo e unico asilo aziendale in Italia nato all'interno di una ditta di autotrasporti di Udine, inaugurato di recente.

Il deficit di visibilità esterna - salvo quando si arriva allo strumento estremo del fermo - è il portato di una insufficiente capacità di aggregazione delle imprese, che si riflette anche sulla frammentazione della rappresentanza e, quindi, sulla forza e sulla credibilità dell'interlocuzione con le istituzioni, sia governative che legislative, e con gli altri attori economici e sociali. Insostituibile il lavoro dell'Albo, passi avanti sono stati fatti, ma stiamo arrivando tardi: l'Intelligenza Artificiale entra in cabina e la competizione internazionale galoppa.

Possiamo essere d'accordo sul fatto che la crisi energetica esplosa in modo dirompente con la guerra e il blocco di Hormuz non è un evento passeggero destinato a tornare al «come prima», ma un fenomeno di natura strutturale che cambierà a fondo l'attuale modello operativo. Un cataclisma che accelera i processi e che chiede alla politica di occuparsi dell'autotrasporto finalmente con competenza, lungimiranza e determinazione, almeno con la stessa dignità riservata all'automotive, al «bianco», all'acciaio, alla stessa energia. Forse serve un Piano Autotrasporto 5.0, che parta dai «numeri», che parli con le imprese e pensi alle persone.

Debora Serracchiani

Segreteria nazionale Partito Democratico
e già componente della Commissione Trasporti del Parlamento UE

**Se non cambia qualcosa
in questa essenziale catena
della logistica nazionale,
un prezzo lo pagheremo
tutti, non solo i "fastidiosi"
camionisti che solcano
strade e autostrade**

LA COOPERATIVA? UN ANTICORPO, NON UN'ANOMALIA



33,8%. Tra i 100 e più numeri che popolano la quinta edizione di questo fortunato volume, è quello che più mi colpisce: quantifica la flessione del numero di cooperative registrata in appena due anni. È una percentuale troppo alta per non imporre una riflessione che vada oltre la cronaca giudiziaria.

È innegabile, infatti, che le inchieste milanesi sulla logistica abbiano contribuito a tale emorragia, proiettando sulla forma cooperativa un'ombra di sospetto: quella di uno schermo opaco dietro cui nascondere evasione fiscale e sfruttamento di manodopera vulnerabile, spesso straniera e disperata. Ma fermarsi a questa fotografia significherebbe confondere il sintomo con la malattia e soprattutto rinunciare a uno strumento che, nella sua natura autentica, potrebbe rivelarsi decisivo proprio nell'attuale congiuntura di mercato.

Penso in particolare a un altro trend delineato dal volume: la concentrazione in corso nell'autotrasporto italiano, tale per cui l'1% delle imprese genera almeno un terzo del fatturato di settore. È una polarizzazione che comprime i margini dei

piccoli operatori, riduce la concorrenza, consegna il potere negoziale a pochi grandi attori.

In questo scenario, la cooperativa non è un residuo ideologico del Novecento, ma un potenziale anticorpo strutturale. Là dove il mercato tende a concentrare, la cooperativa diffonde: distribuisce potere economico tra soci-lavoratori, frammenta il controllo, tiene viva una pluralità di imprese che altrimenti verrebbe fagocitata. Non è un caso che la forma cooperativa nasca storicamente come risposta a squilibri di forza e che oggi, di fronte a un oligopolio strisciante, torni a essere pertinente.

C'è poi una funzione della cooperativa troppo spesso trascurata, oscurata dal clamore delle degenerazioni: quella di incubatore imprenditoriale. Per un autista – spesso straniero, spesso privo di rete, di competenze gestionali, di capitale – il salto dalla cabina all'impresa individuale è un salto nel vuoto. La cooperativa costruisce il ponte: trova clienti, cura la contabilità, garantisce sicurezza giuridica, negozia con i committenti. E tramite gli acquisti collettivi – carburante, pneumatici, assicurazioni – abbatte quei costi fissi che per un singolo sarebbero insostenibili. Trasforma l'ostacolo del capitale iniziale in un passaggio graduale verso la condizione di imprenditore-socio.

Non è assistenzialismo: è una cornice protettiva che consente a chi parte svantaggiato di accumulare esperienza, competenze, risorse e poi, eventualmente, camminare da solo. È mobilità sociale applicata a un mestiere, in un Paese che di mobilità sociale ha sempre più bisogno.

Sul versante del lavoro, la cooperativa risponde a un'altra emergenza che questo volume documenta: la difficoltà crescente a reperire autisti. In un settore dove le vocazioni si estinguono, l'età media si impenna ma la domanda di trasporto non arretra, la cooperativa offre un canale di reclutamento e stabilizzazione altrimenti inesistente. Permette a energie nuove – spesso, anche qui provenienti da percorsi migratori – di entrare in un mercato ostico ma strutturato, con tutele e prospettive.

Lo dico in modo pragmatico: se il settore fatica a trovare braccia e volanti, non può permettersi di demolire l'unico modello organizzativo capace di intercettare chi altrimenti resterebbe ai margini.

È qui che la riflessione si fa urgente. Prima che qualcuno – legislatore, autorità fiscale, opinione pubblica – decida di punire la forma cooperativa con nuovi paletti normativi (cosa in parte già avvenuta), occorre rimettere a fuoco la sua vera natura. Distinguere con nettezza le patologie dalle fisiologie. Riconoscere che le cooperative fraudolente non sono cooperative: sono truffe che abusano di una veste giuridica e come tali vanno perseguite. Ma la risposta non può essere l'estinzione del modello.

La cooperativa autentica non è un espediente per abbattere costi illecitamente. È uno strumento di democrazia economica, di redistribuzione del rischio, di accesso all'imprenditorialità per chi non ha altre strade. In un mercato che si polarizza, in un settore che invecchia, in un'economia che esclude, la cooperativa è – e può essere – un antidoto.

I numeri di questo volume feriscono, ma indicano una direzione. Suggesto di percorrerla.

Claudio Villa
presidente del Gruppo Federtrasporti

LA DISTANZA CHE PESA



**La distanza tra ciò
che il settore sa e
ciò che fa è il suo vero
problema strutturale**

Da quasi dieci

anni questo volume offre al settore della logistica e dell'autotrasporto uno specchio in cui guardarsi. Non per celebrarsi, ma per capire dove si trova e dove sta andando.

Quest'anno, però, lo specchio restituisce un'immagine più scomoda. Il titolo - «Tutti sotto pressione davanti ai cambiamenti» - non descrive solo una fase. Descrive una condizione permanente: quella di chi deve decidere mentre tutto si muove.

Il mercato si concentra. Il lavoro invecchia. I rapporti tra vettori e committenti si rinnovano, anche sotto il peso delle inchieste giudiziarie. La geopolitica destabilizza, la tecnologia accelera, le filiere si riscrivono. Persino i costruttori, per reggere la transizione, sono costretti a fare squadra con i concorrenti.

E intanto, al centro di tutto, cambia il veicolo. La sua non è una trasformazione lineare, ma una rottura: alimentazioni diverse, convivenze forzate, automazione crescente, software che prende il sopravvento sulla meccanica. Il mezzo non è più un bene da consumare, ma una piattaforma da aggiornare.

Ma questo è soltanto il futuro. Il presente si muove decisamente altrove. Il parco circolante resta vecchio, il gasolio domina, il ricambio generazionale non c'è. L'età media sale,

quella delle imprese come quella dei conducenti. Il settore procede a due velocità: una parte racconta il cambiamento, un'altra continua a rimandarlo. La distanza tra ciò che il settore sa e ciò che fa è il suo vero problema strutturale.

Aggravato dal fatto che questa distanza, quando si fa un passo indietro, non è un'anomalia, ma un riflesso. Perché è l'economia italiana a funzionare spesso così: di fronte ai cambiamenti, non li governa, ma li rinvia. Alimenta la paura e poi la compensa. Sussidi al posto di strategia, protezioni al posto di trasformazioni.

Veronica De Romanis l'ha definita «Economia della paura»: un equilibrio che difende il presente e consuma il futuro. Il copione è sempre lo stesso. Si amplificano i rischi per legittimare la richiesta di tutela. Si moltiplicano le eccezioni per evitare decisioni. Balneari, tassisti, evasione: problemi noti, mai davvero affrontati.

Nel breve periodo, sembra che funzioni. Nel lungo, presenta il conto.

Anche nel trasporto. Anche nella logistica. Dove si continua a tamponare, rinviare, proteggere.

Ma un settore che vive di efficienza non può permettersi di restare fermo. Né per colpa della politica, né per scelta propria.

Questo volume, allora, non è una fotografia.

È una linea di pressione.

Perché il punto non è adattarsi lentamente, è decidere se stare dentro il cambiamento o subirlo.

E chi resta fermo mentre tutto intorno si muove non difende ciò che ha. Lo perde definitivamente.

Daniele Di Ubaldo

direttore responsabile di Uomini e Trasporti

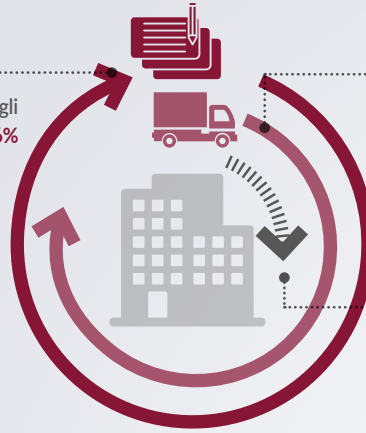
IL SETTORE ALLO SPECCHIO:

IL SETTORE



99.321

sono le aziende iscritte all'Albo degli autotrasportatori a fine 2025, l'1,6% in meno rispetto al 2023.
(MIT)



76.083

sono le imprese di trasporto merci su strada registrate nel sistema camerale a dicembre 2025, oltre 20mila in meno rispetto a dieci anni fa.
(Unioncamere-Infocamere)



4.604

sono le imprese di trasporto merci chiuse negli ultimi due anni.
(Unioncamere-Infocamere)



46,1%

è la crescita delle società di capitali nel settore tra il 2015 e il 2025.
In contrazione tutte le altre forme societarie.
(Unioncamere-Infocamere)



903.990

sono i veicoli commerciali e industriali in circolazione a fine 2025, il 5,9% in più rispetto al 2023.
(MIT)



I VOLUMI

1,11 mld/ton

è la merce trasportata su strada da vettori italiani nel 2024, di cui 1,08 miliardi di traffico interno.
(Istat)



29,6%

è la crescita dei volumi di merce trasportata su gomma tra il 2014 e il 2024.
(Istat)

è la quota di tonnellate di merci trasportate in Italia che viaggia su strada - 86,9% in termini di tonnellate-chilometro.
(Istat)

92,1%

5,5%

è la crescita del trasporto in conto terzi tra il 2006 e il 2024.
(Istat)



IMPRESE E CRESCITA IN ITALIA

LA CONCENTRAZIONE

1.068

sono le aziende con più di 100 camion a fine 2025, il 10,1% in più rispetto al 2023.
(MIT)



293.550

sono i veicoli in dotazione alle aziende con più di 100 mezzi, cresciuti del 12,8% in due anni, con una media di 275 camion per impresa.
(MIT)

60 mld/€

è il fatturato stimato dell'autotrasporto nel 2025, a partire dai 57 miliardi del 2023.
(MIT)



112,4 mld/€

è il fatturato della contract logistics in Italia nel 2025, in crescita dell'1,9% rispetto al 2024.
(Osservatorio Contract Logistics, PoliMi)

175

sono le operazioni di M&A nel settore censite tra il 2015 e il 2025, di cui il 40% concentrate negli ultimi due anni.
(Osservatorio Contract Logistics, PoliMi)



1.057

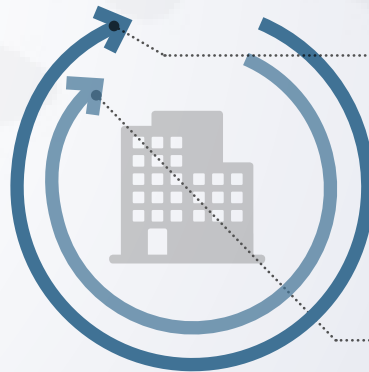
sono le aziende di trasporto merci su strada coinvolte in un contratto di rete nel 2025, cresciute di sei volte in dieci anni.
(Unioncamere-Infocamere)

28.486

sono gli imprenditori tra i 30 e i 55 anni che hanno lasciato il settore in dieci anni.
(Elaborazione su dati Unioncamere-Infocamere)



CHI GUIDA LE IMPRESE



9.737

sono le imprese gestite da imprenditori stranieri nel 2025, cresciute del 28,9% in dieci anni.
(Unioncamere-Infocamere)



8.782

sono le imprese gestite da donne nel 2025, in crescita del 2,9% dal 2015.
(Unioncamere-Infocamere)



55,4 anni

è l'età media di chi ricopre una carica in un'impresa di trasporto merci su strada nel 2025.
(Elaborazione su dati Unioncamere-Infocamere)

C'è un numero che vale più di mille analisi: l'1,08% delle aziende iscritte all'Albo degli autotrasportatori possiede il 32,5% del parco mezzi e produce circa il 29% del fatturato dell'intero comparto.

Un dato che, da solo, racconta la trasformazione in corso meglio di qualsiasi curva di tendenza.

In due anni, i grandi del settore – quelli con più di 100 mezzi – sono aumentati di oltre il 10%: erano 970 nel 2023, sono 1.068 a fine 2025. Il parco che gestiscono è cresciuto di pari passo, da 260.338 a 293.550 veicoli (+12,8%), con una media di 275 camion per azienda.

Numeri che acquistano un peso diverso se letti accanto al fatturato: i 60 miliardi stimati per il 2025 nell'autotrasporto si distribuiscono in modo tutt'altro che uniforme.

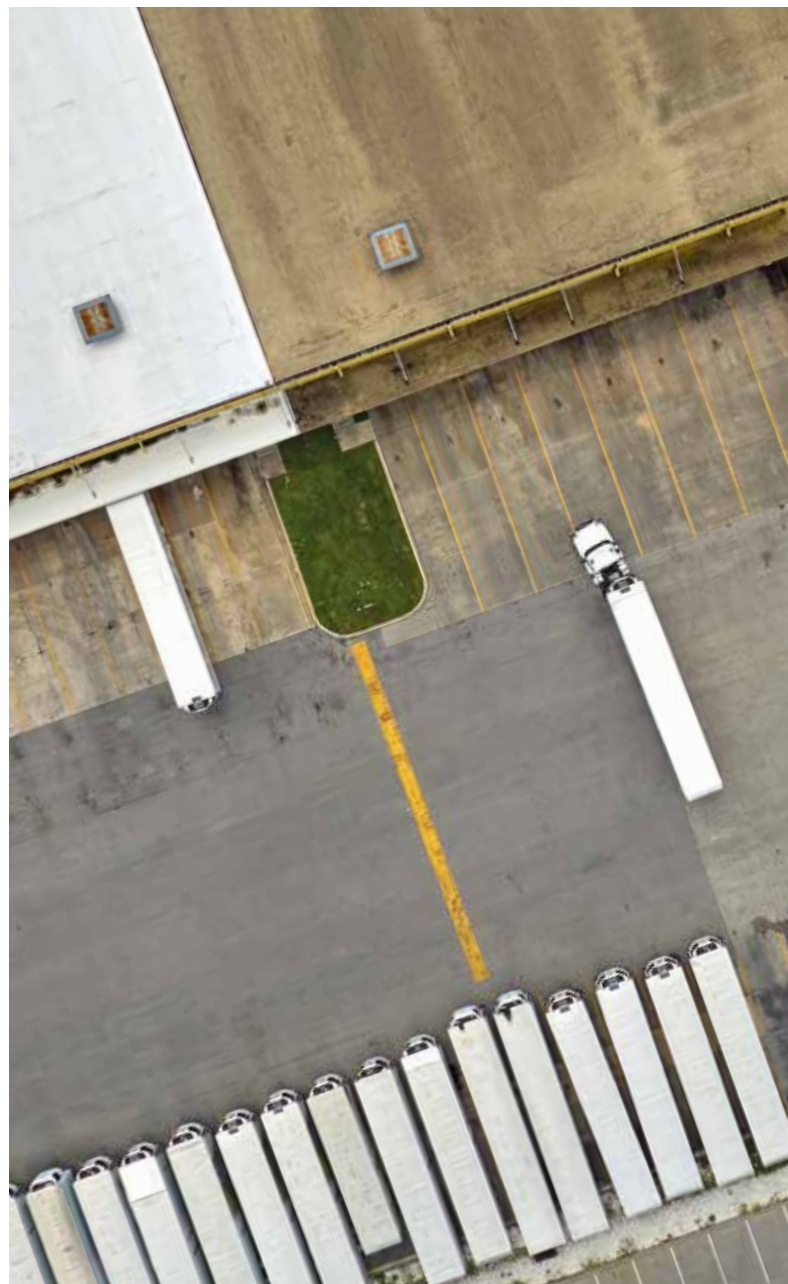
Di questi, circa 17,4 miliardi finiscono nelle casse di 1.068 aziende; i restanti 42,6 miliardi vengono spartiti tra 98.253 realtà, con un giro d'affari medio di 433mila euro ciascuna, contro i 16,3 milioni dei grandi. Il divario non ha bisogno di commenti.

Va detto che il calcolo si basa su fonti e rielaborazioni diverse e va quindi letto come stima di tendenza più che come fotografia contabile.

Ma la tendenza è chiara – e non è nuova. Dalla prima edizione di *100 numeri per capire l'autotrasporto* (2017) in poi, il settore corre verso un dualismo dimensionale sempre più marcato: da un lato un'élite di operatori strutturati, spesso inseriti in gruppi internazionali, con flotte consolidate e capacità di investimento; dall'altro una moltitudine di realtà piccole, che sopravvivono con margini ridotti all'osso e che, sempre più spesso, non sopravvivono affatto.

I dati di Unioncamere-Infocamere lo confermano senza ambiguità: in dieci anni sono scomparse oltre 20mila imprese.

A pagare il prezzo più alto sono stati i padroncini – le im-



IL PESO CRESCENTE DI QUELL'1%

	2023	2025	% diff
PARCO CIRCOLANTE	853.937	903.990	5,86
IMPRESE ATTIVE	100.908	99.321	-1,57
FLOTTA DELLE IMPRESE CON > 100 VEICOLI	260.338	293.550	12,76
NUMERO DI IMPRESE CON > 100 VEICOLI	970	1.068	10,1
% di imprese con parco > 100 Veicoli	0,96	1,08	
% di parco in uso alle imprese con > 100 Veicoli	30,49	32,47	
CAMION PER IMPRESA	268	275	

(Elaborazione di UeT su dati MIT)



prese individuali – diminuiti di 22.554 unità tra il 2015 e il 2025, con quasi 4.000 chiusure solo negli ultimi due anni. Soffrono, sia pure in misura minore, anche le altre forme giuridiche.

Con un'eccezione significativa: le società di capitali, che nello stesso decennio sono cresciute del 46,1%, da 19.613 a 28.433, con quasi 2.000 nuove iscrizioni solo negli ultimi due anni. Chi riesce a strutturarsi in forma societaria regge; chi non ci riesce, spesso cede.

Un caso a parte meritano le cooperative: dal 2023 hanno subito un crollo del 33,8% in soli due anni, scendendo da 4.346 a 2.878. Un tonfo difficile da spiegare senza richiamare le inchieste della Procura di Milano, che in più di un'occasione hanno preso di mira proprio le forme cooperative attive nella logistica (si veda il Capitolo 3).



Demografia su ruote

ANCHE GLI IMPRENDITORI INVECCHIANO. IN AUMENTO SOLO GLI STRANIERI

C'è un indicatore che nessun bilancio registra ma che pesa quanto un conto economico: l'età di chi guida le aziende. Nell'autotrasporto, quell'età media è oggi 55,4 anni. Dieci anni fa era 52,8. Non è un invecchiamento fisiologico: è il segnale di una categoria che non riesce ad attrarre nuove energie e che vede uscire, senza rimpiazzo, la fascia più produttiva della sua classe imprenditoriale.

I numeri del sistema camerale sono eloquenti. Tra il 2015 e il 2025, le cariche registrate nelle imprese di trasporto merci sono diminuite di 21.022 unità (-15,6%). Di chi si è allontanato, 28.486 avevano tra i 30 e i 55 anni: non pensionati, non titolari in uscita per fine carriera – imprenditori nel pieno dell'attività che hanno scelto di fare altro. Ancor più netto il crollo tra i titolari di imprese individuali: 23.071 in meno in dieci anni, il 41% del totale, di cui 21.298 nella fascia 30-60 anni. A fare da contraltare, una curiosità che dice molto sullo stato del settore: restano alla guida delle loro aziende 1.218 imprenditori e 231 titolari ultranovantenni. Il ricambio non è arrivato, così ci si tiene stretti chi c'è.

Le imprese giovanili – quelle con la maggioranza di proprietà o gestione under 35 – sono 4.219, in calo del 27,2% rispetto al 2015. Le imprese femminili si fermano a 8.782, poco più del 10% del totale, cresciute di appena il 2,9% in un decennio. Due segmenti che il settore non è riuscito né ad attrarre né a trattenere.

L'unica eccezione sono gli imprenditori stranieri. Le 9.737 imprese in mano a titolari non italiani sono cresciute del 28,9% in dieci anni – erano 7.556 nel 2015. In cima alla classifica non ci sono più i marocchini ma i rumeni, con 1.050 aziende; seguono albanesi, moldavi e pakistani (vedi tabella a p. 24). E anche qui il cambiamento strutturale è evidente: le nuove imprese straniere nascono soprattutto come società di capitali (+303,6%), ma crescono anche consorzi (+215,2%) e cooperative (+200%). Non sono più semplici padroncini: stanno costruendo strutture imprenditoriali articolate, con un'ambizione dimensionale che il resto del settore fatica ad esprimere.



PADRONCINI, SEMPRE MENO SEMPRE PIÙ ANZIANI

Classe di età	2025	2015	variaz.	variaz %
da 18 a 24 anni	163	249	-86	-34,5%
da 25 a 29 anni	609	804	-195	-24,3%
da 30 a 34 anni	1.039	1.822	-783	-43,0%
da 35 a 39 anni	1.705	3.957	-2.252	-56,9%
da 40 a 44 anni	2.420	6.757	-4.337	-64,2%
da 45 a 49 anni	3.660	9.114	-5.454	-59,8%
da 50 a 54 anni	4.871	9.964	-5.093	-51,1%
da 55 a 59 anni	5.961	9.340	-3.379	-36,2%
da 60 a 64 anni	5.682	6.702	-1.020	-15,2%
da 65 a 69 anni	3.420	3.751	-331	-8,8%
da 70 a 74 anni	1.675	1.601	74	4,6%
da 75 a 79 anni	997	1.176	-179	-15,2%
da 80 a 89 anni	763	841	-78	-9,3%
>= 90 anni	231	189	42	22,2%
Totale	33.196	56.267	-23.071	-41,0%

GLI AUTORI



Deborah Appolloni

Giornalista professionista dal 2006, ha lavorato per il Sole 24 Ore e altre testate, tra cui Uomini e Trasporti con cui collabora dal 2015.

Ha ricoperto incarichi nella comunicazione istituzionale e associativa.

È autrice di diversi libri sull'autotrasporto e la logistica, si occupa di economia e trasporti, sperimentando anche nuovi modi di fare giornalismo.

Ha curato i capitoli 1, 4, 5



Umberto Cutolo

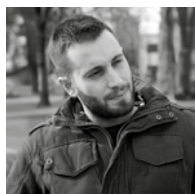
Giornalista professionista dal 1968, ha lavorato per AGI, Il Messaggero e Panorama.

Ha diretto l'agenzia AdnKronos e i mensili dell'ACI. È stato capo ufficio stampa dei ministeri dei Trasporti e del Mezzogiorno e docente di Comunicazione presso l'Istituto Diplomatico.

Collabora con Uomini e Trasporti dal 2004.

È autore di saggi storici (uno dedicato al primo piano nazionale dei trasporti), della serie noir I delitti della Costiera e di un saggio-biografico sulle ebbrezze.

Ha curato i capitoli 2 e 7



Gennaro Speranza

Giornalista con oltre dieci anni di esperienza, ha raccontato temi diversi usando strumenti differenti: dalla cultura alla cronaca, dalla musica al mondo della mobilità.

Dal 2021 fa parte della redazione di Uomini e Trasporti gestendone la comunicazione sui social media, compresa la parte multimediale: produzione e montaggio di video, reel e podcast.

Ha condotto i sondaggi di tutti i capitoli



TUTTI SOTTO PRESSIONE DAVANTI AI CAMBIAMENTI



Laura Broglio

Camionista dal 2015, dal 2019 racconta tramite il mondo del trasporto con un punto di vista interno.

Nel 2021 raccoglie in un e-book («Siamo carichi») le sue esperienze quotidiane.

Nello stesso anno inizia a collaborare con Uomini e Trasporti, curando varie rubriche e prestando il suo volto a prodotti video.

Ha realizzato un vocabolario in formato reel sull'autotrasporto («Truckani») in 26 episodi, visto da 1,5 milioni di persone, e una serie video («Al lavoro con...») giunta alla quinta stagione con oltre un milione di visualizzazioni.

Nel 2026 ha relazionato al TEDx Vasto parlando di fretta.

Ha curato i paragrafi 4.6 e 4.7



Daniele Di Ubaldo

È direttore responsabile della rivista Uomini e Trasporti dal 2012.

Ha scritto di cinema su MYmovies e collaborato con diverse testate su argomenti eterogenei.

È autore di testi dedicati al trasporto e alla logistica, di volumi scolastici di educazione civica e diritto, di un volume sul Novecento raccontato tramite le prime pagine del Corriere della Sera e di un saggio sull'uso dei cocktail nelle arti.

Ha curato i capitoli 3 e 6

Supplemento

al numero 408 di Uomini e Trasporti
Bimestrale di informazione politica e tecnica
Organo del Gruppo Federtrasporti

Copia disponibile anche separatamente

Direttore Responsabile

Daniele Di Ubaldo

Redazione

Gennaro Speranza

Marketing e pubblicità

Matteo Carretti

Editore

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

Grafica e illustrazioni

Lorenzo de Angelis - Ldart.it

Stampa

Casma Fotolito
Via B. Provaglia,3 - Bologna

STAMPATO A MAGGIO 2026

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

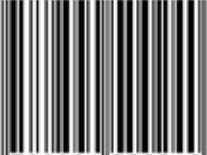
La pubblicazione è disponibile sul sito www.uominietrasporti.it nell'area riservata agli abbonati.





■ UOMINI e TRASPORTI

ISBN 978-88-945002-4-C



9 788894 500240

20,00 euro