

AUTOTRASPORTO: CHIUSE 20.000 AZIENDE IN 10 ANNI MENO PADRONCINI E PIÙ CAMPIONI DELLA LOGISTICA



- I dati e le analisi nella nuova edizione dei **“100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità”**, edito da Federservice, realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti e presentato in anteprima oggi al Transpotec di Milano
- Crescono fusioni, acquisizioni e contratti di rete: oggi più del 30% delle imprese è una società di capitali, meno dell'1% delle aziende gestisce il 30% del parco circolante. In rialzo la redditività e la produttività nei bilanci.
- Allarme autisti: in 4 anni più di 400.000 hanno lasciato il lavoro. I giovani tornano timidamente al volante, ma non bastano a soddisfare un mercato in crescita.
- La strada in salita della transizione ambientale: la percentuale dei veicoli a gasolio supera ancora il 97%

Milano, 10 maggio 2024 – In 10 anni sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto. Dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Unioncamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate, anche frutto di fusioni e acquisizioni. Le società di capitali in questi 10 anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali (i cosiddetti padroncini) che, seppure rappresentino ancora il 46% del totale, sono diminuite del 40%. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori oggi in Italia ci sono 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli: che, pur appresentando lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana.

È quanto emerge dalla nuova edizione dei **«100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità»**, edito da Federservice (Gruppo Federtrasporti) e realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti, presentato oggi nell'ambito del Transpotec a Milano. «L'Italia deve puntare sul Mediterraneo – scrive **Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti** nella prefazione al volume – La crescita esponenziale di nuove tecnologie ci premette di puntare a un sistema di trasporto sostenibile attraverso l'innovazione. Una sostenibilità concreta e non utopistica».

Mentre **Claudio Villa, presidente di Federtrasporti**, intervenuto durante l'evento torna sulla crescita delle aziende: «La spinta verso l'aggregazione – ha detto – emerge anche dall'andamento dei contratti di rete che sono passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato».

Da padroncini a campioni della logistica, o quasi. L'evoluzione del trasporto di merci su gomma va veloce, anche trainata da crisi internazionali come la pandemia o le ostilità nel Mar Rosso che spingono le catene logistiche a riorganizzarsi e le aziende a rispondere alle nuove esigenze del mercato. Molto si deve anche all'ondata di acquisizioni e fusioni che ha interessato il settore: sono

52 le operazioni di M&A registrate dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che hanno interessato aziende di trasporto e logistica dal 2021 al 2023, mentre nel volume sono state censite altre forme aggregative, alcune capitanate da grandi realtà che poggiano su una rete di "padroncini", che condividono tecnologia, operatività e a volte anche il logo. Operazioni che si riflettono sui bilanci dove cresce la redditività e l'efficienza gestionale: secondo l'elaborazione di Infocamere, l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 è stato del 32,75%, a fronte di una crescita del 13,33% della produzione, mentre il ritorno sull'investimento passa dall'1,4% del 2012 al 5,26% nel 2022.

L'emorragia di autisti, ma i giovanissimi tornano sul camion

In questo scenario di crescita, una brusca frenata arriva dall'emergenza autisti: secondo l'IRU in Europa ne mancano 600mila e l'Italia non fa eccezione. Sono più di 400mila – secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - gli autisti che tra il 2019 e il 2024 non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente, documento indispensabile per guidare un Tir (o un autobus). Secondo l'osservatorio Unioncamere-Excelsior, un autista su due è introvabile per mancanza di candidature e scarseggiano anche altre figure professionali esperte di logistica e trasporto. Ad abbandonare il volante sono stati soprattutto i conducenti tra i 30 e i 50 anni che dopo la pandemia hanno cercato (e trovato) altre opportunità di lavoro, spesso nelle consegne in città esplose con la crescita dell'e-commerce. Nel frattempo, i giovani stanno tornando timidamente all'autotrasporto. A sorpresa gli under 25 titolari di una carta di qualificazione del conducente sono aumentati del 65,9% dal 2019 a oggi. Si tratta ancora di una fetta sottile nell'esercito degli autisti con 7.190 unità che rappresentano poco meno del 10% del totale (nel 2019 erano 4.335).

La strada in salita della sostenibilità ambientale

Oltre il 97% dei veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata è ancora alimentato a gasolio, seppure in molti casi si fanno largo i biocarburanti, come l'HVO utilizzabile nei motori diesel già in circolazione. L'elettrico tra i mezzi pesanti ancora non decolla. Secondo i dati forniti dall'Anfia nel 2023 sono stati venduti soltanto 72 camion a batteria, in crescita rispetto all'anno precedente quando le immatricolazioni si sono fermate a 17. Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Al 31 dicembre 2022, stando agli ultimi dati ACI, gli autocarri merci in circolazione erano 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano e il GNL non arrivano a superare ciascuno il punto percentuale dell'immatricolato nel 2023, probabilmente a causa dell'improvviso incremento del prezzo (di circa il 30%) determinato dal conflitto in Ucraina e altre frizioni internazionali.

Il volume è stato pubblicato grazie al sostegno di DAF Veicoli Industriali, Geotab, Giti, Maurelli Group, Multiservice, OneTrailer, Petronas, Q8, SF-Holland, Thermoking, Torello, Trackfuel, VDO, Viasat, Webfleet, Studio Legale Zunarelli.

Per ulteriori informazioni:

Deborah Appolloni deborah.appolloni@gmail.com – 3382034661

Gennaro Speranza g.speranza@uominietrasporti.it - 3355713582

Daniele Di Ubaldo, Patrizia Amaducci redazione@uominietrasporti.it

tel. 051 7093831