



PROFESSIONE | PRESENTATA LA TERZA EDIZIONE DI «100 NUMERI PER CAPIRE L'AUTO



di Elisa Bianchi

IL DOPPIO RIFLESSO DI UN SETTORE ALLO SPECCHIO

Dai dati illustrati nel volume emerge come nel comparto dell'autotrasporto sia in atto un consolidamento organizzativo e strutturale che obbliga necessariamente a ripensare anche procedure, processi e quadro normativo del nostro Paese. Ne abbiamo parlato nel corso della presentazione del volume insieme agli ospiti Francesco Florio, Massimo Campailla, Claudio Villa, Massimo Marciani e Paolo A. Starace



Alcune flotte hanno fatto una scelta per noi sorprendente, optando per i veicoli più grandi e accessoriati proprio per attirare e mantenere gli autisti

Paolo A. Starace,
amministratore delegato
di DAF Veicoli Industriali

La terza edizione del volume «100 numeri per capire l'autotrasporto. Storie in movimento», edito Federservice - Uomini e Trasporti, è stata presentata lo scorso 13 maggio nella cornice di Transpotec Logitec. Il libro è un ritratto in cifre dell'autotrasporto in cui, attraverso lo studio dei dati statistici, viene messo a fuoco un settore dai molteplici volti e in continua evoluzione: da un lato, sempre più maturo ed evoluto dal punto di vista tecnologico, in grado di assecondare processi vorticosi come quello del commercio elettronico; dall'altro, un settore che continua a essere caratterizzato da un parco veicolare tra i più vecchi d'Europa (14 anni è l'età media dei veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata), un'età media sempre più elevata (51,6 è la media di età delle patenti C attive nel 2021, in aumento di 0,66 anni rispetto al 2019) e da imprese di piccole dimensioni, nonostante i numeri indichino come oggi sia in corso un consolidamento organizzativo e strutturale del com-

Un hashtag di successo

100 NUMERI PER CAPIRE L'AUTOTRASPORTO? LETTA!

Enrico Letta è stato il primo, quello che ha aperto le danze e ci ha indirettamente suggerito di inaugurare l'hashtag: **#ancheioleggoi100numeri**. A quel punto è stato un fiume in piena: nei giorni successivi alla presentazione la nostra mail e le nostre pagine social hanno ricevuto e ospitato foto di politici, rappresentanti di categoria, imprenditori o autisti che si sono fatti un selfie con il volume dalla copertina arancione. Tra gli altri, potete riconoscere il segretario generale di Fiap, Alessandro Peron, il presidente dell'associazione europea UETR, lo spagnolo Julio Villaescusa. Dopo il tam tam del social nei giorni a seguire, ci sono arrivate le richieste di tanti trasportatori non presenti a Milano, ma desiderosi di ricevere una copia.



TRASPORTO»



Una cultura consortile e cooperativistica garantisce ai suoi associati la dignità, dal momento che una struttura aggregata e organizzata riesce a colloquiare alla pari con la committenza, ma anche con le imprese multinazionali e con il mondo politico e sindacale ai massimi livelli

**Claudio Villa,
 presidente
 Federtrasporti**

parto, evidenziato dal crescente spazio occupato dalle società di capitali che crescono in cinque anni del +22,7%. Proprio quest'ultimo dato è stato confermato da **Francesco Florio**, Responsabile Mercato, Imprese e PA InfoCamere che, intervenuto nel corso della presentazione, ha sottolineato come «nel primo trimestre del 2022 si assiste a un ulteriore lieve calo delle imprese individuali e la loro progressiva trasformazione in realtà più strutturate, come società di capitali e di persone. Un trend confermato anche dalla contrazione degli addetti familiari, controbilanciata dall'aumento degli addetti con contratti

subordinati, mentre aumentano fenomeni quali fusioni, acquisizioni e incorporazioni. Sintomo – ha spiegato Florio – della forte pressione esercitata sul mondo dei trasporti, soprattutto nell'era pandemica, che spinge le aziende più strutturate in grado di dialogare con la committenza a inglobare le società più piccole, così come avviene già in altri settori».

UNA NORMATIVA DA DIVERSIFICARE

Un fenomeno che però richiede un necessario ripensamento del settore anche dal punto di vista normativo. «Ci troviamo



In sala ad assistere alla presentazione del volume anche diverse presenze illustri, espressione di ambiti diversi. Tra queste Irene Tinagli, presidente della Commissione Affari economici e monetari del Parlamento Europeo, e Domenico De Rosa, CEO del gruppo Smet.



di fronte a un fenomeno partito da lontano – ha spiegato **Massimo Campailla**, Professore di Diritto dei Trasporti e della Logistica presso l'Università degli Studi di Ferrara – ma che sta arrivando a un punto d'accordo. Fino a pochi anni fa lo scenario era dell'85% del mercato dell'autotrasporto rappresentato da imprese composte da 1 a 6 veicoli. Da questa realtà ci siamo spostati nella direzione descritta nel volume. Oltre alla massa delle imprese sembrerebbe in crescita anche il livello di professionalizzazione e di capacità di stare sul mercato, elemento fondamentale per mettere le imprese nelle condizioni di padroneggiare quello che è il sempre più complesso controllo normativo nel mondo del trasporto. Oggi, però, serve iniziare a ragionare sul fatto che le regole che disciplinano questi aspetti potrebbero essere diverse. Sarà compito della politica e degli organi rappresentativi immaginare un contesto che risponda dal punto di vista del quadro regolatore alle esigenze delle

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile



PROFESSIONE | PRESENTATA LA TERZA EDIZIONE DI «100 NUMERI PER CAPIRE L'AUTO



Oggi la logistica è considerata un costo da minimizzare e non come una leva di marketing fondamentale per le aziende, come insegna invece il mondo dell'eCommerce in cui la logistica diviene motivo per cui un cliente sceglie una piattaforma invece di un'altra

**Massimo Marciani,
presidente Freight
Leaders Council**

diverse tipologie di società, così che anche il mondo dell'autotrasporto possa andare incontro al futuro, già attuato in altri settori, tutelando due mondi che non sono antitetici, ma devono essere sinergici, soprattutto in questo momento storico».

LA DIGNITÀ GARANTITA DALL'AGGREGAZIONE

L'esigenza da parte delle imprese di aggregarsi sarebbe inoltre giustificata secondo **Claudio Villa**, Presidente del Gruppo Federtrasporti, dalla necessità di non accontentarsi, ma di ambire a qualcosa di meglio, occupando spazi e cogliendo nuove opportunità che si creano oggi, così come si sono create in passato. «Una cultura consortile e cooperativistica – ha spiegato Villa – garantisce ai suoi associati la dignità, dal momento che una struttura aggregata e organizzata riesce a colloquiare alla pari con la committenza, ma anche con le imprese multinazionali e con il mondo politico e sindacale ai massimi livelli». Prendendo come esempio Federtrasporti, Villa ha sottolineato come

«negli anni si sia voluto far crescere i propri uomini e le proprie donne istituendo corsi formativi per la crescita, la formazione e l'informazione degli operatori. Un'attività non fine a sé stessa, ma mirata a migliorare la condizione dell'intera categoria degli autotrasportatori».

UNA COMMITTEZZA DA RESPONSABILIZZARE

Tema, quello della dignità, ripreso anche da **Massimo Marciani**, Presidente del **Freight Leaders Council**, che ha enfatizzato come «l'autotrasporto svolge un servizio per la committenza, la quale negli anni ha però agito per i suoi interessi, portando all'attuale situazione di balcanizzazione del settore. Ad oggi la logistica è infatti considerata ancora un costo da minimizzare e non come una leva di marketing fondamentale per le aziende, come insegna invece il mondo dell'eCommerce in cui la logistica diviene motivo per cui un cliente sceglie una piattaforma invece di un'altra». Che cosa fare dunque per ristabilire gli equilibri? «In primo luogo – ha proseguito Marciani – occorre che la committenza si faccia carico della consegna, preoccupandosi anche di quanto accade tra i subvettori. Altresì, per creare un vero ecosistema, anche i contratti devono essere prolungati, così da garantire agli imprenditori la possibilità di compiere investimenti in varie direzioni come, per esempio, l'acquisto di nuovi veicoli».

VEICOLI ACCESSORIATI PER ATTIRARE AUTISTI

Quest'ultimo punto – vale a dire dotarsi di camion più sicuri e confortevoli – si rivela inoltre essere per **Paolo A. Starace**, Amministratore delegato di DAF Veicoli Industriali, una leva in grado di attirare e mantenere gli autisti, la cui carenza oggi raggiunge – secondo i calcoli della stessa viceministra **Teresa Bellanova**, intervenuta in video – le 18mila unità. «Alcune flotte – ha spiegato Starace – hanno fatto una scelta per noi sorprendente, optando per i veicoli più grandi e accessoriati proprio per queste ragioni. Inoltre, in questi ultimi anni siamo stati chiamati a produrre e sviluppare non solo veicoli, ma anche servizi in grado di rispondere al cosiddetto *Uptime* e alla necessità di non far mai fermare il veicolo».

Un'esigenza che risulta quasi compensativa dei lunghi tempi di attesa al carico e scarico delle merci che, come evidenziato nel volume, raggiungono in media le 4 ore e 35 minuti. Ore di improduttività che impediscono di generare profitti del

settore per circa 3 miliardi all'anno, «oltre che danneggiare l'intera economia sotto il profilo della competitività a livello internazionale», ha ricordato **Massimo Campailla** sottolineando la necessità di «prendere spunto da altri Paesi europei come Spagna e Portogallo che si sono dotati di leggi in cui si prevede che i caricatori debbano comunicare lo slot in cui il camion verrà recepito con un certo anticipo rispetto alla presentazione del camion stesso. Superata la soglia di franchigia, scattano non soltanto indennizzi, ma vere e proprie pesanti sanzioni in capo a chi non è stato in grado di organizzare il processo e che quindi crea un danno non soltanto per l'autotrasporto, ma per l'intero sistema». Oltre che dal punto di vista economico, il problema è però insostenibile anche dal punto di vista sociale, considerando le importanti ricadute sullo stress e sullo stato di salute psico fisico complessivo del trasportatore, derivante sia dai tempi morti che dall'ansia di dover recuperare e riallinearsi alla tabella di marcia. Per questo motivo, **Claudio Villa** ha lanciato la proposta di «rinunciare all'1 o al 2% della



Sarà compito di politica e organi rappresentativi immaginare un contesto normativo che risponda alle esigenze delle diverse tipologie di società, così che anche il mondo dell'autotrasporto possa andare incontro al futuro tutelando due mondi non antitetici, ma sinergici

**Massimo Campailla,
professore diritto
dei trasporti e
della logistica, UniFe**



TRASPORTO»



La forte pressione esercitata sul mondo dei trasporti, soprattutto nell'era pandemica, spinge le aziende più strutturate in grado di dialogare con la committenza a inglobare le società più piccole

**Francesco Florio,
responsabile mercato,
imprese e PA InfoCamere**



Pasquale e Marco Mancini, rispettivamente padre e figlio titolari di uno studio di commercialisti che segue Federtrasporti fin dalla fondazione, leggono con interesse i «100 Numeri» e si segnalano parti diverse.

tariffa, pari a un contributo rispettivamente di 450 milioni e 900 milioni calcolato sui 45 miliardi di fatturato del settore, per garantire slot più ampi per il carico e lo scarico delle merci».

Anche la digitalizzazione potrebbe correre

in soccorso in tal senso, «anche se – ha concluso Massimo Marciari – non rappresenta la soluzione al problema. Occorre ripensare le procedure e i processi per garantire l'ottimizzazione e non far ricadere gli svantaggi sull'intera collettività». ■