

AUTOTRASPORTO, IN 6 ANNI CHIUSE 17MILA AZIENDE: SEMPRE MENO PADRONCINI, PIÙ SPA, CONSORZI E COOP

Rassegna Stampa

Comunicato 15 giugno 2017
(12lug17)

STANDO A UNO STUDIO FEDERTRASPORTI CIRCA 17 MILA AZIENDE HANNO CHIUSO NEGLI ULTIMI SEI ANNI

Così è cambiato l'autotrasporto

In Italia ci sono sempre meno padroncini e sempre più consorzi e cooperative. Ma dall'Europa, soprattutto quella dell'Est, arrivano nuove minacce. Il ministro Delrio: i diritti vengono prima delle liberalizzazioni

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza dei vettori dell'Est Europa. Tutti fattori che hanno inciso profondamente sul comparto: dal 2010 sono scomparse quasi 17 mila aziende (pari al 15% di quelle iscritte all'Albo degli autotrasportatori) e il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (20 mila in meno), mentre sono cresciute spa e le aggregazioni come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai mostrato prima: il mondo dei padroncini (gli autotrasportatori proprietari del mezzo con cui lavorano) si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male. Il quadro emerge dal volume *Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto* scritto da Debo-

rah Appolloni (edito da Federservice) e presentato a Roma nei giorni scorsi alla presenza delle maggiori associazioni del settore (Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop).

Nel panorama europeo l'autotrasporto italiano appare claudicante e negli ultimi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate soprattutto verso l'Est Europa. L'unico Paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto il dato italiano è il più depresso, avendo perso il nostro Paese più della metà delle immatricolazioni. La Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (dati Eurostat), 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. In

Europa occidentale lo scenario è diametralmente opposto: solo la Spagna ha fatto segnare un misero +1%, per il resto l'Italia fa registrare un -51%, come la Francia, il Belgio un -46% e la Germania si attesta a -40%.

Una delle cause principali di questa situazione è l'impennata del cabotaggio stradale, vale a dire l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro dell'Ue. Questo fenomeno ha preso il largo soprattutto in Germania dove tra il 2006 e il 2015 è aumentato del 186%, seguita dal Belgio (+80%) e dall'Italia (67,2%). In questa competizione i vettori dell'Est hanno un vantaggio determinante, rappresentato dal basso costo del lavoro: il volume di Federservice spiega infatti che un contratto da autista italiano costa otto volte più di quello bulgaro. Ciò ha favorito l'emigrazione delle imprese di autotrasporto italiane verso l'Est Europa con l'apertura di filiali proprie, che a volte sono vere e

proprie imprese di autotrasporto internazionale, ma spesso rappresentano un modo per abbassare i costi d'esercizio facendo lavorare autisti stranieri sulle strade italiane. Recentemente la Commissione Ue ha varato Europa in Movimento, un'iniziativa finalizzata a ridisegnare nel prossimo futuro le regole del settore del trasporto su strada a livello comunitario. A fronte di obiettivi generici (traffico più sicuro, sistemi di pedaggio più equi, riduzione delle emissioni, della congestione del traffico, degli oneri burocratici ecc.) non è ancora stata presentata una vera e propria proposta normativa.

A fronte però dei timori espressi dai sindacati dei lavoratori e dalle associazioni di categoria dell'autotrasporto, il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha immediatamente precisato che «non ci devono essere ulteriori liberalizzazioni se non si rispettano le regole di sicurezza, riposo e salario uguale per chi svolge lo stesso lavoro nello stesso Paese. Prima i diritti, poi le liberalizzazioni». (riproduzione riservata)



Alcuni camion in attività a Genova

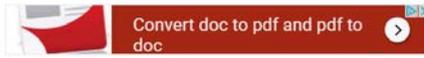


da qualsiasi
dispositivo
mobile
o desktop.



A RUOTA LIBERA/ Rubrica (n.130) di LUCIO DE SANCTIS

© 21 giugno 2017



di LUCIO DE SANCTIS -

Analisi del Salone - Il Salone dell'Auto di Torino Parco Valentino 2017 ha registrato la presenza di un pubblico di 700.000 persone che, nei 5 giorni di manifestazione, hanno visitato l'esposizione e gli oltre 15 eventi collaterali che hanno dato vita a un'edizione del Salone diffusa, che ha interessato oltre a via di

Autotrasporto, tutti i numeri - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di *Uomini e Trasporti*), presentato questa mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui **Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop**

da qualsiasi
dispositivo
mobile
o desktop.



Autotrasporto, tutti i numeri - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di *Uomini e Trasporti*), presentato questa mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui **Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop**

AUTOTRASPORTO IN CRISI IN ITALIA: IN 7 ANNI CHIUSE QUASI 17 MILA AZIENDE

Inserito: martedì 20 giugno 2017



Dal 2010 sono scomparse in Italia quasi 17mila aziende di autotrasporto, circa il 15% del totale. E' quanto emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni, pubblicato da Federservice. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20mila unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre

aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona.

La difficoltà del confronto con le aziende europee è tutta nei numeri: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il peggiore: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, mentre la Francia si è fermata a -23% e la Germania a -9%.

(Fonte: Informazionimarittime)



Società Agricola Cooperativa



NEWS FROM WEB

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER!

IL MIO ACCOUNT



Esempio di widget

Questo è un widget di esempio che mostra l'aspetto predefinito della barra laterale Sinistra. Puoi aggiungere dei widget personalizzati dalla pagina di configurazione dei widget nel pannello di amministrazione. Se aggiungi widget personalizzati, essi sostituiranno il widget predefinito.

News from web

Autotrasporto, dal 2010 in Italia sparite 17mila imprese

20 giugno 2017 FreshPlaza.it

Dal 2010 sono scomparse in Italia quasi 17mila aziende di autotrasporto, circa il 15% del totale. E' quanto emerge in sintesi dal volume Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto di Deborah Appolloni, pubblicato da Federservice. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali.....

Autotrasporto, in 6 anni chiuse 17.000 aziende

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

E' stato presentato giovedì scorso a Roma presso il Ministero dei Trasporti, il volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", scritto da **Deborah Appolloni**, direttore di Uomini e Trasporti, con la collaborazione di **Maria Carla Sicilia**, editato da Federservice - Uomini e Trasporti.

"L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi" si legge nella nota stampa.

Al convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, tra gli altri, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, Clara Ricozzi, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

"Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità" - si legge nel comunicato - È il caso del distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni".



Sparite 17mila aziende di autotrasporto in sei anni

Un libro di Federservice evidenzia il calo delle imprese individuali negli ultimi sei anni

19/06/2017

Il bilancio dell'**autotrasporto** degli ultimi sei anni evidenzia la **scomparsa di 17mila aziende**, soprattutto individuali, con l'aumento invece di quelle strutturate, come Spa e forme aggregative.

Lo riporta il libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" pubblicato da Federservice.

Il testo, redatto da **Deborah Apolloni** con la collaborazione di Maria Carla Sicilia, mostra che dal 2010 al 2016 è sparito circa il 15% delle aziende iscritte all'Albo degli Autotrasportatori, con la diminuzione di 20mila padroncini e l'aumento delle società per azioni e dalle aggregazioni, quali **cooperative e consorzi**.

Secondo il libro, l'autotrasporto sta affrontando un periodo critico a causa della forte **concorrenza internazionale**: basti pensare che il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera e proviene principalmente dai Paesi dell'Est. Tra i vari dati segnalati nel libro compaiono anche quelli Eurostat sui **traffici di merci su strada**, che individuano la crescita dal 2006 al 2014 di imprese bulgare, ungheresi, slovacche e slovene, registrando nello stesso periodo un calo pari al 51% del traffico delle aziende italiane.

Come si legge sul sito di Trasporto Italia, un'altra tra le cause di tale situazione è l'**aumento del cabotaggio stradale**.

Il libro della Federservice, inoltre, spiega che gli alti costi del contratto per gli autisti italiani ha portato molte aziende nazionali di autotrasporto a trasferirsi all'Est.



Disoccupazione: i lavoratori stranieri trovano lavoro più facilmente rispetto agli italiani



Roma, 19 giu – Aumentano i lavoratori stranieri nei primi tre mesi del 2017. A dircelo è un recente studio dell'Istat. Secondo l'Istituto, il tasso di disoccupazione è diminuito dello 0,7% per gli stranieri, mentre tra gli italiani si è registrato un aumento dello 0,1%. Questi numeri, però, non vanno letti come dati congiunturali. Difatti, dal 2014 ad oggi **il tasso di occupazione dei lavoratori stranieri residenti nel nostro Paese è cresciuto a un ritmo più sostenuto di quello degli italiani**. Inoltre la crisi ha colpito maggiormente gli strati più deboli della società italiana. Infatti, tra il 2005 e il 2015, i dati assoluti Istat rivelano che gli stranieri che

hanno trovato lavoro sono aumentati di 1,2 milioni (di cui 623 mila donne e 578 mila uomini), mentre un milione e centomila italiani sono rimasti a spasso.

Anche i numeri del fisco confermano questo trend. Dal 2010 al 2016 il gettito Irpef degli stranieri è aumentato del 13,4% mentre quello degli italiani è diminuito dell'1,6%, senza contare che la gran parte dei lavoratori stranieri è sconosciuta al fisco. C'è da dire che questi dati riguardano maggiormente i lavori meno qualificati nell'edilizia e nei servizi. Si tratta di quei settori dove la precarietà del lavoro è più alta e la concorrenza al ribasso rischia di creare nuove sacche di povertà nei ceti più deboli. Facciamo un esempio: l'impresa edile che ha bisogno di un muratore lo cercherà tra quelli si accontentano di una paga più bassa ed è normale che il lavoratore allogeno accetterà qualsiasi condizione pur di portare a casa qualche decina di euro, con buona pace dei diritti sociali.

Purtroppo, però, non è solo il lavoro dipendente ad essere danneggiato dalla concorrenza sleale degli allogeni. **Si è già detto degli esercenti**, ma c'è di più. Per esempio, nel settore dell'autotrasporto negli ultimi sei anni sono scomparse diciassette aziende. Questo è quanto emerge dal libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Secondo questa ricerca dal 2010 ad oggi sono state chiuse il 15% delle aziende italiane di autotrasporto mentre sono cresciute Spa, cooperative e consorzi: "Il mondo dei padroncini – spiega la Appolloni nel libro – si ritrova più debole mentre aziende più strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse in cui l'Europa fa da padrona nel bene o nel male". Il mercato si sposta verso i paesi dell'Est Europa il costo del lavoro di un autista assunto con contratto bulgaro costa otto volte di meno di quello di un autista con contratto italiano.

Sulla base di quanto si è detto è facile desumere che **molti italiani saranno costretti ad accettare condizioni di lavoro peggiori rispetto a quelli dei loro padri**. Il tutto avviene con la complicità dei sindacati e delle cosiddette forze progressiste e democratiche. Le sinistre che chiedono un numero maggiore di migranti dimostrano di aver dimenticato Marx, il filosofo di Treviri che, nel primo libro del Capitale, sostiene espressamente che il capitale vive di una sovrappopolazione di lavoratori. L'eccesso di forza lavoro pronta ad essere integrata nella filiera della produzione serve ad esercitare una pressione al ribasso sui contratti dei lavoratori. Insomma, in ogni sistema capitalistico è necessario che ci sia sempre qualcuno disposto a svolgere la stessa mansione con una paga più bassa. Oggi questa funzione è svolta dai **lavoratori stranieri che ormai rappresentano il nuovo "esercito industriale di riserva"**.

Salvatore Recupero



Menu

[Foto gallery](#)[Links](#)[Brochure aziendale](#)[Sponsoring](#)

News

19/06/2017 Sparite 17mila aziende di autotrasporti in sei anni

01/06/2017 Le aziende investono sempre di più nell'IT

News

[Home](#) > [News](#) > [News Generiche](#)

19/06/2017 Sparite 17mila aziende di autotrasporti in sei anni

19-06-2017 10:32 - News Generiche

Il bilancio dell'autotrasporto degli ultimi sei anni evidenzia la scomparsa di 17mila aziende, soprattutto individuali, con l'aumento invece di quelle strutturate, come Spa e forme aggregative.

Lo riporta il libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" pubblicato da Federservice.

Il testo, redatto da Deborah Apolloni con la collaborazione di Maria Carla Sicilia, mostra che dal 2010 al 2016 è sparito circa il 15% delle aziende iscritte all'Albo degli Autotrasportatori, con la diminuzione di 20mila padroncini e l'aumento delle società per azioni e dalle aggregazioni, quali cooperative e consorzi.

Secondo il libro, l'autotrasporto sta affrontando un periodo critico a causa della forte concorrenza internazionale: basti pensare che il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera e proviene principalmente dai Paesi dell'Est.

Tra i vari dati segnalati nel libro compaiono anche quelli Eurostat sui traffici di merci su strada, che individuano la crescita dal 2006 al 2014 di imprese bulgare, ungheresi, slovacche e slovene, registrando nello stesso periodo un calo pari al 51% del traffico delle aziende italiane.

Come si legge sul sito di Trasporto Italia, un'altra tra le cause di tale situazione è l'aumento del cabotaggio stradale.

Il libro della Federservice, inoltre, spiega che gli alti costi del contratto per gli autisti italiani ha portato molte aziende nazionali di autotrasporto a trasferirsi all'Est.

[successivo >>](#)

19/06/2017 Sparite 17mila aziende di autotrasporti in sei anni

19-06-2017 10:32 - News Generiche

Il bilancio dell'autotrasporto degli ultimi sei anni evidenzia la scomparsa di 17mila aziende, soprattutto individuali, con l'aumento invece di quelle strutturate, come Spa e forme aggregative.

Lo riporta il libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" pubblicato da Federservice.

Il testo, redatto da Deborah Apolloni con la collaborazione di Maria Carla Sicilia, mostra che dal 2010 al 2016 è sparito circa il 15% delle aziende iscritte all'Albo degli Autotrasportatori, con la diminuzione di 20mila padroncini e l'aumento delle società per azioni e dalle aggregazioni, quali cooperative e consorzi.

Secondo il libro, l'autotrasporto sta affrontando un periodo critico a causa della forte concorrenza internazionale: basti pensare che il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera e proviene principalmente dai Paesi dell'Est.

Tra i vari dati segnalati nel libro compaiono anche quelli Eurostat sui traffici di merci su strada, che individuano la crescita dal 2006 al 2014 di imprese bulgare, ungheresi, slovacche e slovene, registrando nello stesso periodo un calo pari al 51% del traffico delle aziende italiane.

Come si legge sul sito di Trasporto Italia, un'altra tra le cause di tale situazione è l'aumento del cabotaggio stradale.

Il libro della Federservice, inoltre, spiega che gli alti costi del contratto per gli autisti italiani ha portato molte aziende nazionali di autotrasporto a trasferirsi all'Est.



News - 19/06/2017 inserita da GALLUZZO MARCO 085449306

Newsletter n.22/2017 - Trasporto e Logistica

In allegato il ventiduesimo numero della Newsletter Trasporto e Logistica

Di seguito l'indice degli argomenti trattati e disponibili per intero nella Newsletter Trasporto e Logistica allegata:

INTERNAZIONALE

Accordo di Parigi: il Parlamento adotta nuovi limiti CO2 e discute il ritiro degli USA

Busitalia Simet: servizio Busitalia Fast collegamenti europei mercato bus lunga percorrenza

Aeroporti: in Europa 100 saranno carbon neutral entro il 2030. Malpensa e Linate neutrali già dal 2010

Bombardier Transportation: l'azienda investe 8 milioni di dollari per l'Industry 4.0, competitiva e moderna

AD FS Mazzoncini incontra a Londra il management c2c. Meeting per rafforzare collaborazione SNCF: 50 startup all'interno di Viva Technology per discutere della rivoluzione digitale ferroviaria

RFI in Ungheria per lo sviluppo della rete europea. Incontro tra i CEO dei gestori delle infrastrutture

ITALIA

ANFIA: a maggio bene mercato autocarri e rimorchi. Segnato +71,6% per gli autobus

Anas: presentata campagna di comunicazione per valorizzazione turistica nuova A2

La norma anti-FlixBus diventa legge mentre il TAR sancisce la piena legittimità del modello FlixBus

MIT: Dibattito pubblico per le grandi opere, Delrio licenzia il Decreto. Sembrava impossibile in Italia, oggi è realtà

Connettere l'Italia: Cascetta, mobilità efficiente pre-condizione per lo sviluppo. Piano infrastrutture utili

Connettere l'Italia: Mazzoncini, le FS italiane strumento di attuazione delle politiche del Governo

Elezioni Presidenza ANITA: confermato Thomas Baumgartner

Assemblea annuale ANITA 'Benvenuto Futuro' Il trasporto e la logistica nell'era della rivoluzione digitale

Anci: Decaro, accelerare su rinnovo mezzi e occuparsi del gap infrastrutturale che penalizza il sud

TramTreno 2017: Delrio, ora risolvere enorme problema TPL. Stanziare risorse, il ruolo delle città metropolitane

TramTreno 2017: Molinaro (Mit), lo spread della mobilità sostenibile. L'analisi comparata dei sistemi tramviari in Europa

TramTreno 2017: Cascetta, rivoluzione copernicana nel Tpl. Investimenti, costi e ricavi standard

TramTreno 2017: Vignaroli (Minimetrol), Perugia città protagonista di scelte della mobilità coraggiose

Italo: prevenzione e sicurezza a 300 km all'ora. Dal 12 giugno agenti della polfer a bordo treno

Alitalia apre store specializzato su Alibaba. On line sul portale cinese Alitrip

Italo torna in Cilento e nel Vallo di Diano. Al via Cilento Blu in partnership con Regione Campania

Roma: Italo presenta Fast Track, un varco "prioritario" dedicato ai suoi viaggiatori

FlixBus: arriva la prima libreria digitale che viaggia in autobus con la tecnologia iBeacon

Porti: Delrio, siglata al MIT l'intesa quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro

Trentino e mobilità: arriva il pacchetto degli incentivi. La Provincia investe 21 milioni di euro

Trenitalia: attivo da ieri con l'orario estivo il nuovo Frecciarossa 1000 in doppia composizione

ABB: lo stabilimento di Bergamo ospita la quarta tappa del tour "eMobility Pioneer"

Arcese introduce il primo mezzo totalmente elettrico per la consegna in centro città

Treni Puglia-Roma: Emiliano incontra AD Morgante. Sistema pugliese ancora sotto shock per incidente

Novità per gli abbonati AV: incontro fra Trenitalia e Associazioni dei Consumatori

Il gruppo Laghezza diventa il primo spedizioniere doganale nazionale. Aperte le sedi di Venezia e Ancona

Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto". Il libro di Deborah Appolloni

REGIONE LAZIO

Subiaco (RM): rinnovata la flotta Cotral con 13 bipiano da 97 posti a basse emissioni

Ferrovie Roma-Fiumicino: Zingaretti, in 5 mesi 2,5 mln di passeggeri. Record che premia nostri sforzi

Lazio: domenica 18 giugno apertura nuova fermata Prima Porta su Roma-Viterbo

ROMA CAPITALE

Roma: Meleo, al via il 26 giugno lavori alla stazione Pigneto. Illustrato il progetto al quartiere

Roma: Piano urbano della mobilità sostenibile, individuate le invariati infrastrutturali "punti fermi"

Roma: Meleo, abbiamo i nostri punti fermi da inserire nel Piano urbano della mobilità sostenibile

Roma: Meleo incontra sindacati su temi della mobilità nella Capitale. Corsie per mezzi senza conducente

AGENDA

Su questo tema:

- Documenti riservati Sezione Infrastrutture
- Gruppo Tecnico Infrastrutture per i Trasporti e la Logistica
- Progetto LOGECO
- Sezione Infrastrutture
- Sezione Trasporto e Logistica

Tags

Rome Low
 Roma
 Sviluppo itlc
 Logeco
 Mobilità
 Newsletter

Altri Canali Tematici

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 giugno al 19 giugno 2017

Per il 2017 il gruppo Laghezza si attende quindi una conferma del trend di crescita sia del fatturato che nel 2016 aveva raggiunto e superato i 30 milioni di euro con un incremento dell'11% rispetto al 2015, ma anche nel numero delle operazioni doganali e dei trasporti via camion gestiti.

Acquisita con l'apertura e l'entrata in servizio delle nuove sedi, una capacità di copertura nazionale del servizio e delle consulenze doganali, il gruppo Laghezza punta ora su una sempre più stretta integrazione informatica con la clientela. Già oggi le operazioni possono essere svolte su tutti i maggiori porti, interporti e aeroporti italiani anche attivando i CAD Laghezza presso i magazzini dei clienti. La filosofia è quella di offrire un servizio di alta qualità e professionalità su tutte le sedi, con tariffe competitive e il più possibile standardizzate, proponendosi, ove possibile, come interlocutore unico dei suoi clienti per i servizi doganali in Italia.

Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto". Il libro di Deborah Appolloni

(FERPRESS) – Roma, 16 GIU -" L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15 per cento). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male".

È quanto emerge in sintesi dal volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di *Uomini e Trasporti*), presentato ieri a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato – secondo quanto si legge in una nota – le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, Deborah Appolloni e al direttore di *Uomini e Trasporti*, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, Clara Rizzo, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60 per cento dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23 per cento, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9 per cento. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare sono cresciute del 164 per cento tra il 2006 e il 2014, del 54 per cento in Ungheria e Slovacchia, del 45 per cento in Slovenia. A Ovest c'è tutta

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 giugno al 19 giugno 2017

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

Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo Eurostat, la Germania ha visto aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio del 186,6 per cento, il Belgio dell'80 per cento, la Francia del 21,5 per cento. Il nostro paese ha toccato l'apice nel 2014 con 7,8 milioni di tonnellate, il 67,2 per cento in più rispetto al 2006, tornando poi nel 2015 a un valore pari a quello di dieci anni fa. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini ADR sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

MA SI TRATTA DI UNA TENDENZA EUROPEA

AUTOTRASPORTI: LA POLITICA DEGLI ULTIMI GOVERNI SACRIFICA I PADRONCINI E PRIVILEGIA CONSORZI E COOP

DI CAMILLO CIPRIANI - DOMENICA, 18 GIUGNO 2017 19:44 - CRONACA, ECONOMIA, LENTE D'INGRANDIMENTO, POLITICA



Tir in circolazione

Le politiche degli ultimi governi (da Monti a Renzi e Gentiloni) e l'applicazione di nuove norme europee hanno provocato un'ampia rivoluzione nel mondo dell'autotrasporto italiano, che sta cambiando radicalmente volto. La crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei padroncini si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confttrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%.

Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

Si tratta di un dato non molto positivo. L'autotrasporto è un settore fondamentale e vitale in un paese come il nostro nel quale per via fluviale e per ferrovia viaggia solo una piccola parte delle merci, tanto che gli autotrasportatori hanno dimostrato a più riprese che un loro blocco può mettere in ginocchio l'economia del paese. Occorre porre rimedio e rilanciare il settore, ma sembra che politica e governi siano in tutt'altre faccende affaccendati.



18 Giu Presentato A Roma "Un Ritratto In Cifre: 100 Numeri Per Capire L'autotrasporto", Il Libro Di Deborah Appolloni

Posted at 06:02h in Autotrasporto by staff



L'**autotrasporto italiano** sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume "**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**" di **Deborah Appolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da **Federservice** (editore di Uomini e Trasporti), presentato ieri mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, Deborah Appolloni e al direttore di Uomini e Trasporti, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, Clara Ricosci, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli **autotrasportatori dell'Est** ha prima eroso fette di mercato

consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di “restare a galla” attraverso sistemi più o meno legali con l’obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l’**autotrasporto italiano** appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L’unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno + è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

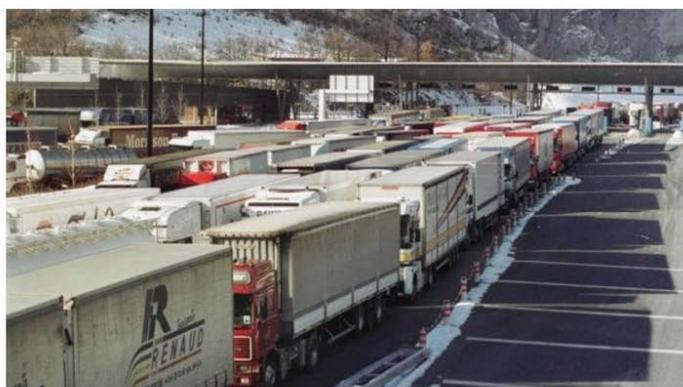
Tra il 2006 e il 2015 il **cabotaggio stradale internazionale** è esploso. Sempre secondo **Eurostat**, la Germania ha visto aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio del 186,6%, il Belgio dell’80%, la Francia del 21,5%. Il nostro paese ha toccato l’apice nel 2014 con 7,8 milioni di tonnellate, il 67,2% in più rispetto al 2006, tornando poi nel 2015 a un valore pari a quello di dieci anni fa. Le aziende dell’Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell’Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all’estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del **distacco internazionale**, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la **digitalizzazione** dei processi e l’industria 4.0. L’intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all’insostituibile flessibilità che la caratterizza.

Sorgente notizia: <http://www.trasporti-italia.com> Vai al post originale

Autotrasporto, la fine dei "padroncini": in sei anni scomparse 17 mila aziende



Aumentano cooperative e consorzi per combattere il mercato dell'Est dove il costo del lavoro è meno caro

di GERARDO ADINOLFI

17 giugno 2017

Diciassettemila aziende scomparse negli ultimi sei anni. Migliaia e migliaia di imprese individuali chiuse che stanno segnando l'indebolimento del mondo dei "padroncini". E una grande fetta di mercato che si è spostata verso Est, dove negli ultimi anni sono aumentate le immatricolazioni di tir venduti. E dove il costo del lavoro di un autista assunto con contratto bulgaro costa 8 volte di meno di quello di un autista con contratto italiano. La crisi economica, l'apertura delle frontiere e la concorrenza da parte dei vettori dell'Est stanno cambiando, e hanno già cambiato, l'autotrasporto italiano. Un volto nuovo, fatto di numeri con segno meno davanti e di nuove strategie di impresa raccontato in uno studio di Uomini e Trasporti nel libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Secondo l'analisi dal 2010 ad oggi sono state chiuse il 15% delle aziende italiane di autotrasporto mentre sono cresciute Spa, cooperative e consorzi: "il mondo dei padroncini – dice Appolloni nel libro -si ritrova più debole mentre aziende più strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse in cui l'Europa fa da padrona nel bene o nel male".

Il panorama italiano dell'autotrasporto, confrontato con il resto d'Europa, appare claudicante. Sulle autostrade sono sempre più presenti i tir con targa straniera, quelli che varcano i valichi alpini sono il 60%. "L'invasione degli autotrasportatori dell'Est – dice lo studio – ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di restare a galla attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia". Un contratto italiano, infatti, costa 8 volte di più di uno bulgaro. E sono più bassi anche i costi di gestione. Secondo uno studio della Cgia di Mestre le tariffe dei vettori italiani si aggirano tra 1,10-1,20 euro a chilometro mentre i colleghi dell'Est "spesso in violazione delle norme sui tempi di guida – dice l'analisi -delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro".

Il gap principale, insomma, riguarda il costo del lavoro. "LA risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione – spiega Appolloni nello studio – con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali". E chi è rimasto in Italia? "Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità – si legge – è il caso del distacco internazionale, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia ma non

per andare incontro a un futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un upgrade professionale da parte delle aziende e degli autisti”.

In questo scenario l'Italia, tra il 2008 e il 2015 ha così più che dimezzato le immatricolazioni dei tir. La Francia invece si è difesa con un -23%, la Germania è a -9% mentre l'unica nazione col segno + è la Polonia passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Anche per quanto riguarda

i traffici, secondo i dati Eurostat 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. In Italia invece il calo è stato del 51%, come la Francia e poco più di Germania e Belgio.



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



(Teleborsa) - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male. È quanto emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

2017-06-16 19:15:01

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni

Publicato il 16/06/2017

Ultima modifica il 16/06/2017 alle ore 18:42 **TELEBORSA**



L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%).** Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), **mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e**

consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: **il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole,** mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui **l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.**

È quanto emerge in sintesi dal volume **"Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), **presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 **le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia,** passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, **il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni,** la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

The image shows a screenshot of the SNAV website. At the top, there is a navigation bar with categories like 'VIRGILIO', 'NOTIZIE', 'SPORT', 'ECONOMIA', etc. Below this, the SNAV logo is visible along with the text 'Goditi l'estate nelle più belle perle del Mediterraneo a partire da 20€!' and a 'PRENOTA ORA' button. The main content area features the 'QuiFinanza' logo and a search bar. A navigation menu lists various financial topics such as 'FINANZA', 'LAVORO', 'TASSE', etc. The main article headline reads: 'Autotrasporto: in 6 anni chiuse 17mila aziende. Sempre meno “padroncini”, più consorzi e coop'. To the right of the article is a black box with white text: 'SE LA SOLUZIONE È GENIALE, CONDIVIDERLI È NATURALE'. At the bottom left of the article, there is a 'Condividi su Facebook' button.

16 Giugno 2017 - (Teleborsa) – L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei “padroncini” si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume “Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto” di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.



Crisi Autotrasporto: in sei anni hanno spento i motori 20mila padroncini

giugno 16, 2017 Giovanni Rinzivillo

Dal 2010 al 2016 il bilancio dell'autotrasporto mostra un deficit di 17mila aziende, pagato soprattutto dalle imprese individuali, mentre crescono quelle strutturate.

I padroncini lasciano sul campo 20mila unità, solo in parte recuperate dalla crescita delle società per azioni e dalle aggregazioni, ossia cooperative e consorzi.

La principale sfida che l'autotrasporto italiano sta affrontando è la **concorrenza internazionale**: il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera, soprattutto dei Paesi dell'Est. Basti pensare che nella sola Polonia dal 2008 al 2015, ossia in piena crisi, le immatricolazioni di veicoli industriali sono aumentate da 16.401 a 20.586, mentre nel resto dell'Europa calavano e in Italia precipitavano.

I dati dimostrano una crescita impressionante delle tonnellate per chilometri prodotte dal 2006 al 2014 dalle imprese di autotrasporto bulgare (+164%), ungheresi e slovacche (+54%) e slovene (+45%). Nello stesso periodo, il traffico prodotto dalle imprese italiane è crollato del 51%, ma non è andata meglio alla Francia e Belgio (-46%) o alla ricca Germania (-40%).

Una causa di questa situazione è l'impennata del **cabotaggio stradale**, subito soprattutto dalla Germania, dove tra il 2006 e il 2015 è aumentato del 186%, seguita dal Belgio (+80%) e dall'Italia (+67,2%). In questa competizione, i vettori orientali hanno un asso: il basso costo del lavoro.

Il libro da cui vengono tratte le preziose informazioni: "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" è pubblicato da Federservice, ossia la società di servizi del Gruppo Federtrasporti, che riunisce decine di consorzi d'autotrasporto italiani.

Shipping Movements Data&Report Eventi Blog Video&Audio Archivio ITA ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

Cerca

HOME SHIPPING **TRANSPORT** MARKETS INTERVIEWS MED ROUTES GREEN&TECH

Ports Sea Transport Short Sea **Road, Rail, Air** Intermodal&Logistics

ROAD, RAIL, AIR

Autotrasporto, in meno di sette anni sparite 17.000 aziende

Roma - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: alla crisi economica si è sommata l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

MAGAZINE



LEGGI L'ULTIMO NUMERO

PUBBLICAZIONI

Roma - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: alla crisi economica si è sommata l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi.** Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei «padroncini» si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male. È quanto emerge in sintesi dal volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni.

Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i **Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi**



alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di «restare a galla» attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia. Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, **la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%.**

Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%. **Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso.** Sempre secondo 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%. 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. **Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi.**

Stando a uno studio della Cgia di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro. Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costa

quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. **La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.** Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini ADR sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, **su veicoli con guida assistita** o autonoma che richiedono un upgrade professionale di aziende e autisti.

100 numeri per capire l'autotrasporto



Mattea Guantieri | il 16, giu 2017

Come sta cambiando il settore dell'autotrasporto? A Roma è stato presentato «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» libro di Deborah Appolloni, edito da Federservice

«Uno scenario in movimento», come lo ha definito l'autrice, che ha ridisegnato e continua a disegnare un mondo che ha riscoperto aggregazioni fra imprese sconosciute in passato, in un settore centrale dell'economia mondiale nel quale vecchie figure di imprenditoria individuale lasciano sempre più il posto a gruppi e aggregazioni più competitivi. L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male. Il volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» è stato presentato ieri a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia. Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo 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%. 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. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est,

spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro. Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro.

Unasca
@unasca.it

Home
Informazioni
Foto
Eventi
Video
Post
Comunità

[Crea una Pagina](#)

UNASCA

Mi piace Segui Consiglia

[Guarda il video](#)

Unasca
16 giugno alle ore 12:44 · 🌐

100 numeri per capire l'autotrasporto - [ILTergicristallo.it](#) | Leggi di più: Come sta cambiando il settore dell'autotrasporto? A Roma è stato presentato «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» libro di Deborah Appolloni, edito da Federservice "Uno scenario in movimento", come lo ha definito l'autrice, che ha ridisegnato e continua a diseg...

100 numeri per capire l'autotrasporto
Come sta cambiando il settore dell'autotrasporto? A Roma è stato presentato «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» libro di Deborah Appolloni, edito da Federservice "Uno scenario in...
ILTERGICRISTALLO.IT

Mi piace Commenta Condividi

Scuola guida a Roma

Comunità [Mostra tutto](#)

- [Invita i tuoi amici](#) a mettere "Mi piace" a questa Pagina
- Place a 2419 persone
- Seguito da 2394 persone
- Mi piace o visite: [Alessandro Peron](#)

Informazioni [Mostra tutto](#)

- ☎ 06 5422 1986
- 🌐 [www.unasca.it](#)
- 📍 Scuola guida - Organizzazione - Consulente automobilistico

[Home](#)>[Autotrasporto](#)>

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", il libro di Deborah Appolloni

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", il libro di Deborah Appolloni

VENERDÌ 16 GIUGNO 2017 11:08:04



L'**autotrasporto italiano** sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume "**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**" di **Deborah Appolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da **Federservice** (editore di Uomini e Trasporti), presentato ieri mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, Deborah Appolloni e al direttore di Uomini e Trasporti, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, Clara Riconzi, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli **autotrasportatori dell'Est** ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'**autotrasporto italiano** appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno + è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

Tra il 2006 e il 2015 il **cabotaggio stradale internazionale** è esploso. Sempre secondo **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%. 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. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del **distacco internazionale**, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la **digitalizzazione** dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata

Vuoi essere sempre aggiornato sulle ultime notizie che riguardano articoli?
[Iscriviti gratis alla newsletter settimanale di Trasporti-Italia.com e le riceverai direttamente nella tua casella di posta elettronica](#)

Leggi anche

- [Razza padroncina, un libro-viaggio nel mondo dell'autotrasporto](#)

• EN 6 AÑOS HAN DESAPARECIDO 20 MIL CONDUCTORES DE CAMIONES Y 17 MIL EMPRESAS

• Posted on 16 junio, 2017 by Redacción



- Desde el 2010 al 2016, el presupuesto de transporte por carretera presenta un déficit de 17 mil empresas, pagado principalmente por las empresas en particular, a medida que crecen las estructuras.
- Es una de las cien figuras ilustradas en un libro publicado por Federservice.
- El colapso de las empresas de transporte por carretera no es un misterio, como tampoco lo es la compañía de una crisis individual, pero los datos contenidos en el libro “Un retrato en números: 100 números para entender el transporte por

carretera”, escrito por Deborah Apolloni con colaboración de Maria Carla Sicilia, certifica la desaparición de 17 mil empresas en los últimos seis años, el 15% de los inscritos en los registros de transporte. Los propietarios-operadores dejan 20 mil unidades, sólo se recuperaron parcialmente del crecimiento, las sociedades anónimas y las agrupaciones, es decir, las cooperativas y consorcios.

El libro señala que el principal desafío que el transporte por carretera italiana se enfrenta es la competencia internacional, como se muestra por otro número: el 60% de los camiones que cruzan los Alpes tiene placas extranjeras, especialmente de Europa del Este.

- Basta con decir que sólo en 2008-2015 Polonia, que está en crisis, las matriculaciones de vehículos comerciales aumentaron de 16.401 a 20.586, mientras que en el resto de Europa y en Italia bajó.
- El libro también contiene datos de Eurostat sobre el tráfico de carga en la carretera, que revelan un aumento impresionante en toneladas por kilómetro producido desde 2006 hasta 2014 por las empresas de transporte de Bulgaria (+ 164%), Hungría y Eslovaquia (+ 54%) y Eslovenia (+ 45%). En el mismo período, el tráfico producido por las empresas italianas se redujo en un 51%, pero no le fue mejor en Francia y Bélgica (-46%) o la rica Alemania (-40%).
- Una de las causas de esta situación es el aumento de cabotaje, sufrido sobre todo de Alemania, donde entre 2006 y 2015 aumentó en un 186%, seguido por Bélgica (+ 80%) e Italia (+ 67,2%) . En esta competencia, las compañías de Oriente tienen un as: el bajo costo de la mano de obra: el libro de Federservice explica que un contrato de un conductor italiano cuesta ocho veces más que el de Bulgaria. Esto ha estimulado la emigración de las compañías de camiones italianos hacia el Este, con la apertura de sucursales, que a veces son compañías de transporte internacionales reales, otras veces son “buzones”, es decir fachadas para trabajar en los conductores extranjeros Italia.
- El libro “Un retrato en números: 100 números para entender el” transporte por carretera es una publicación de Federservice (que también publica los hombres mensuales y Transporte), que es la empresa de servicios Federtrasporti grupo, que reúne a decenas de italianos de los consorcios de transporte por carretera. Se puede descargar en línea desde el sitio web del periódico.

16/06/2017

autotrasporto, libri

Autotrasporto, dal 2010 sparite 17mila imprese



Dal 2010 sono scomparse in Italia quasi 17mila aziende di autotrasporto, circa il 15% del totale. È quanto emerge in sintesi dal volume *Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto* di Deborah Appolloni, pubblicato da Federservice. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20mila unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona.

La difficoltà del confronto con le aziende europee è tutta nei numeri: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di «restare a galla» attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia. Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il peggiore: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, mentre la Francia si è fermata a -23% e la Germania a -9%.



Presentato libro 'Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto'

di Redazione

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato questa mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, Deborah Appolloni e al direttore di Uomini e Trasporti, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract Logistics del Politecnico di Milano, Clara Ricozzi, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.



Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%. Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo 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%. 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. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro. Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzi locali. Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

Il volume è stato pubblicato grazie al sostegno di: DAF, TimoCom, Bridgestone, Visirun, Freight Leaders Council, Studio Zunarelli, Q8, Palletways, Viberti, Air1.

Redazione - 16 giugno 2017

[Commenta "Presentato libro 'Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto'" sul forum...](#)



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

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

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni

[commenta](#) ▼ [altre news](#) ▶

Economia, Trasporti · 16 giugno 2017 - 18.42



(Teleborsa) - **L'autotrasporto italiano sta cambiando volto**: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%)**. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), **mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi**. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai

dato prima: **il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole**, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui **l'Europa fa da padrona nel bene e nel male**.

È quanto emerge in sintesi dal volume **"Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto"** di Deborah Apolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), **presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 **le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia**, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, **il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni**, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.



“Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto”. Il libro di Deborah Appolloni

(FERPRESS) – Roma, 16 GIU -” L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15 per cento). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei “padroncini” si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male”.

È quanto emerge in sintesi dal volume «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di *Uomini e Trasporti*), presentato ieri a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato – secondo quanto si legge in una nota – le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, Deborah Appolloni e al direttore di *Uomini e Trasporti*, Daniele di Ubaldo, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), Damiano Frosi, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, Clara Ricozzi, Vicepresidente del Freight Leaders Council e Paolo Starace, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60 per cento dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di “restare a galla” attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23 per cento, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9 per cento. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare sono cresciute del 164 per cento tra il 2006 e il 2014, del 54 per cento in Ungheria e Slovacchia, del 45 per cento in Slovenia. A Ovest c'è tutta un'altra musica: solo la Spagna porta a casa un magro +1 per cento, per il resto l'Italia fa registrare un -51 per cento come la Francia, il Belgio un -46 per cento e la Germania si attesta a -40 per cento.

Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo Eurostat, la Germania ha visto aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio del 186,6 per cento, il Belgio dell'80 per cento, la Francia del 21,5 per cento. Il nostro paese ha toccato l'apice nel 2014 con 7,8 milioni di tonnellate, il 67,2 per cento in più rispetto al 2006, tornando poi nel 2015 a un valore pari a quello di dieci anni fa. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

<http://www.teleborsa.it/News/2017/06/16/autotrasporto-in-6-anni-chiuse-17mila-aziende-sempre-meno-padroncini-piu-consorzi-e-coop-227.html>



NOTIZIE TELEBORSA – ECONOMIA

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

(Teleborsa) - **L'autotrasporto italiano sta cambiando volto**: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%)**. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), **mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi**. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: **il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole**, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui **l'Europa fa da padrona nel bene e nel male**.

È quanto emerge in sintesi dal **volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da *Federservice* (editore di Uomini e Trasporti), **presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 **le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia**, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, **il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni**, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

http://finanza.repubblica.it/News_Dettaglio.aspx?code=227&dt=2017-06-16&src=TLB

la Repubblica | Mobile | Facebook RTE LE INCHIESTE | L'Espresso | Network

R.it | **ECONOMIA & Finanza** con Bloomberg® RICERCA TITOLO CERCA

Home | Finanza con Bloomberg | Lavoro | Calcolatori | Finanza Personale | **AFFARI & FINANZA** ▶ Listino ▶ Portafoglio

Overview | Borse | Borsa Italia A-Z | Valute | Obbligazioni: Italia - Europa | Fondi | ETF | Sedex | Warrant | Futures | Materie prime | News | Calendario | After hours

IMPRESA Italia in collaborazione con INTESA SANPAOLO

Passione e creatività del made in Italy.

NOTIZIE

Tutte | Repubblica.it | **Teleborsa** | Bloomberg

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

16/06/2017 18.42.33



NOTIZIE

Tutte | Repubblica.it | **Teleborsa** | Bloomberg

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

16/06/2017 18.42.33

(Teleborsa) - **L'autotrasporto italiano sta cambiando volto**: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%)**. Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), **mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi**. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: **il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole**, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui **l'Europa fa da padrona nel bene e nel male**.

È quanto emerge in sintesi dal **volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da *Federservice* (editore di Uomini e Trasporti), **presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 **le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia**, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, **il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni**, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

<http://finance.themeditelegraph.com/News/2017/06/16/autotrasporto-in-6-anni-chiuse-17mila-aziende-sempre-meno-padroncini-piu-consorzi-e-coop/MjI3XzlwMTctMDYtMTZfVExC>



The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with a navigation menu including 'HOME', 'SHIPPING', 'TRANSPORT', 'MARKETS', 'INTERVIEWS', 'MED ROUTES', and 'GREEN&TECH'. The main article headline is 'Autotrasporto: in 6 anni chiuse 17mila aziende. Sempre meno "padroncini", più consorzi e coop'. Below the headline, it says 'Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni'. The source is 'TELEBORSA' and the publication date is '16/06/2017'.

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

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni

TELEBORSA
Pubblicato il 16/06/2017



L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più

debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

<http://finanza.ilsecoloxix.it/News/2017/06/16/autotrasporto-in-6-anni-chiuse-17mila-aziende-sempre-meno-padroncini-piu-consorzi-e-coop/Mjl3XzlwMTctMDYtMTZfvExC>

The screenshot shows the website 'ECONOMIA IL SECOLO XIX'. At the top, there are navigation links for 'Radio TV', 'METEO', 'ANNUNCI', 'REGISTRATI', and 'ACCEDI'. The main header features the site's logo and social media icons. Below the header is a navigation menu with categories like 'HOME', 'GENOVA', 'LEVANTE', 'SAVONA', 'IMPERIA', 'LA SPEZIA', 'BASSO PIEMONTE', 'ITALIA', 'MONDO', and 'SPORT'. A search bar is located on the right. The main content area displays the headline: 'Autotrasporto: in 6 anni chiuse 17mila aziende. Sempre meno "padroncini", più consorzi e coop'.

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

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni

Pubblicato il 16/06/2017

Ultima modifica il 16/06/2017 alle ore 18:42 **TELEBORSA**



L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%).** Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), **mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi.** Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: **il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole,** mentre aziende

strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui **l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.**

È quanto emerge in sintesi dal **volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni** (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), **presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le **vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia,** passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, **il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni,** la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

<http://quifinanza.it/finanza/autotrasporto-in-6-anni-chiuse-17mila-aziende-sempre-meno-padroncini-piu-consorzi-e-coop/126852/>



Cerca in QuiFinanza

CERCA

26 mila

Mi piace

FINANZA LAVORO TASSE SOLDI PMI VIDEO ASSICURAZIONI PRESTITI MUTUI LUCE E GAS STRUMENTI

STRUMENTI: CAMBIA VALUTE CALCOLA IBAN CALCOLA CODICE FISCALE SCADENZE FISCALI ETÀ PENSIONABILE CALCOLA PENSIONE CONTATTI

Finanza

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



16 Giugno 2017 - (Teleborsa) – L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est.

Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute SpA e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei “padroncini” si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume “Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto” di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato a Roma nell'ambito di un convegno presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno più è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

In sei anni spariti 20mila padroncini

Giovedì 15 Giugno 2017 16:07



Dal 2010 al 2016 il bilancio dell'autotrasporto mostra un deficit di 17mila aziende, pagato soprattutto dalle imprese individuali, mentre crescono quelle strutturate. È una delle cento cifre illustrate in un libro pubblicato da Federservice.

Il crollo delle imprese di autotrasporto non è un mistero, come non lo è neppure la crisi dell'azienda individuale, ma il dato contenuto nel libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", redatto da Deborah Apolloni con

la collaborazione di Maria Carla Sicilia, certifica la **sparizione di 17mila aziende negli ultimi sei anni**, pari al 15% di quelle iscritte all'Albo degli Autotrasportatori. I padroncini lasciano sul campo 20mila unità, solo in parte recuperate dalla crescita delle società per azioni e dalle aggregazioni, ossia cooperative e consorzi.

Il libro sottolinea che la principale sfida che l'autotrasporto italiano sta affrontando è la **concorrenza internazionale**, mostrata da un altro numero: il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera, soprattutto dei Paesi dell'Est. Basti pensare che nella sola Polonia dal 2008 al 2015, ossia in piena crisi, le immatricolazioni di veicoli industriali sono aumentate da 16.401 a 20.586, mentre nel resto dell'Europa calavano e in Italia precipitavano. Il libro riporta anche i dati Eurostat sui **traffici merci su strada**, che rivelano una crescita impressionante delle tonnellate per chilometri prodotte dal 2006 al 2014 dalle imprese di autotrasporto bulgare (+164%), ungheresi e slovacche (+54%) e slovene (+45%). Nello stesso periodo, il traffico prodotto dalle imprese italiane è crollato del 51%, ma non è andata meglio alla Francia e Belgio (-46%) o alla ricca Germania (-40%).

Una causa di questa situazione è l'impennata del **cabotaggio stradale**, subito soprattutto dalla Germania, dove tra il 2006 e il 2015 è aumentato del 186%, seguita dal Belgio (+80%) e dall'Italia (+67,2%). In questa competizione, i vettori orientali hanno un asso: il basso costo del lavoro: il libro della Federservice spiega che un contratto d'autista italiano costa otto volte più di quello bulgaro. Ciò ha favorito l'emigrazione delle imprese di autotrasporto italiane verso l'Est, con l'apertura di filiale, che a volte sono reali imprese di autotrasporto internazionale, altre volte sono "cassette delle lettere", ossia facciate per far lavorare autisti stranieri in Italia.

Il libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" è pubblicato da Federservice (che pubblica anche il mensile Uomini e Trasporti), ossia la società di servizi del Gruppo Federtrasporti, che riunisce decine di consorzi d'autotrasporto italiani. Si può scaricare online dal sito web del giornale.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it



15 giugno 2017
 di Francesco Stazi
 tag: [Attualità e Mercato](#)

Cento numeri per capire l'autotrasporto

Publicato il volume di Deborah Appolloni, edito da Federtrasporti, che fotografa in numeri la realtà italiana

L'autotrasporto italiano sta cambiando, ma in che modo ce lo raccontano i numeri raccolti nel volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" scritto da Deborah Appolloni (con il contributo di Maria Carla Sicilia) ed edito da Federtrasporti. Quello che emerge è un **quadro non proprio edificante**, ma con segni di ripresa. La crisi economica ha inciso in maniera pesante nel settore e se a questa si aggiungono l'apertura delle frontiere e l'arrivo della concorrenza da parte dei paesi dell'est Europa il quadro risulta quantomeno **complesso**. Dal 2010 a oggi sono **scomparse quasi 17mila aziende (-15%)**. E se, da un lato, sono state decimate le imprese individuali (-20mila unità), dall'altro sono nate nuove realtà aggregate come S.p.A. e cooperative e consorzi. Un fatto "straordinario" per una realtà che si reggeva sui cosiddetti "padroncini", ma anche necessario per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa detta le regole.

UNA CONCORRENZA CHE VIENE DALL'EST

Proprio il **confronto** con le aziende europee è stata, secondo i "facts" descritti nel libro, la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. La Concorrenza della **manodopera dell'est**, da un lato, ha messo in crisi il mercato, dall'altro, ha stimolato la "creatività" dei nostri imprenditori per rendersi competitivi con l'imperativo di "abbassare i costi". L'est Europa e in particolare la **Polonia** (dal 2008 al 2015 sempre col segno +) sono i luoghi dove il mercato ha meno risentito della crisi. Di contro è proprio **l'Italia** quella che ne ha fatto le spese maggiori con un **dimezzamento delle immatricolazioni** a cui si aggiunge anche un vistoso calo delle quantità di merci trasportate che, manco a dirlo, a Est non c'è stato.

ITALIA TERRA DI CABOTAGGIO

Se parliamo di cabotaggio stradale internazionale l'Italia è ancora terra di conquista: secondo **Eurostat**, nel 2014 ha registrato **7,8 milioni di tonnellate**, il 67,2% in più rispetto al 2006, calando poi nel 2015 a un valore pari a quello di dieci anni fa. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le **tariffe dei vettori italiani** si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'est, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro, ma muovendosi quantomeno al **limite delle regole**. Quasi tutta la competitività delle imprese italiane si gioca però sul **costo del lavoro**: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi **8 volte di più** rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

NON SI TRATTA SOLO DI SOLO ABBASSARE I COSTI

Tutti GLI escamotage per **tagliare costi e burocrazia**, servono, certo, nel breve periodo per tamponare alla bene e meglio la situazione, ma sicuramente non per **andare incontro al futuro**. Un futuro che, da un lato, richiede sforzi per **ridurre le emissioni** nocive, puntando su carburanti alternativi, su veicoli con guida assistita o autonoma e, dall'altro, preme per una maggiore attenzione al mondo del commercio elettronico. Due situazioni che richiedono che richiedono una **crescita professionale** da parte delle aziende e degli autisti, vettori sempre più aperti alle **sperimentazioni** e alla specializzazioni (il vettore 2.0), una digitalizzazione dei processi e una crescita dell'industria 4.0 e dell'intermodalità.



Marchionne, "le indagini sul diesel non hanno danneggiato FCA"

Secondo il CEO del gruppo FCA, il piano industriale per il 2018 non è in pericolo

LEGGI >



Renault Koleos, la sfida alle concorrenti inizia così

Il nuovo SUV Renault punta molto sul prezzo, che parte da 31.000 euro

LEGGI >

Giulia

100,000 KM

€14,000

4 | SUZUKI Vitara

15,000 KM

€21,500

motorsport.com



Camier: "Sono contento di queste prove ma la gara è un'altra cosa". Arrivare ad un passo da strappare la quarta posizione, anche solo alla fine della prima giornata di prove, ad uno degli "inavvicinabili", ma soprattutto, chiudere solo a poco più di tre decimi dal miglior tempo, è una sensazione che quest'anno in pochissimi

>

OmniMoto.it



Honda scatenata al Wheels & Waves di Biarritz, Presenza con 6 moto che richiamano il passato ed il presente della Casa di Tokyo

>

Novità Prove Turismo Listino

OmniFurgone.it



Cento numeri per capire l'autotrasporto, Pubblicato il volume di Deborah Appolloni, edito da Federtrasporti, che fotografa in numeri la realtà italiana

>

Novità Test Guide Listino

OmniAuto.it
motor 1.com



Speciale Salone di Ginevra 2017

>

15 Giu 2017



Presentato a Roma «un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto»

Un volume edito per delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana.

ROMA - L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di *Uomini e Trasporti*), presentato questa mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui **Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop**. I lavori sono stati aperti da **Luigi Tarquini**, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da **Enrico Finocchi**, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, **Deborah Appolloni** e al direttore di *Uomini e Trasporti*, **Daniele di Ubaldo, Claudio Villa**, Presidente Federtrasporti, **Massimo Campailla**, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), **Damiano Frosi**, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, **Clara Ricozzi**, Vicepresidente del Freight Leaders Council e **Paolo Starace**, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo 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%. 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. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

Il volume è stato pubblicato grazie al sostegno di: DAF, TimoCom, Bridgestone, Visirun, Freight Leaders Council, Studio Zunarelli, Q8, Palletways, Viberti, Air1.

PRESENTAZIONE DEL VOLUME

Roma, 15 giugno 2017
ore 10,00

Sala Parlamentino MIT

Ministero Infrastrutture e Trasporti



Un ritratto in cifre “100 numeri per capire l’autotrasporto” – oggi è stato presentato il volume

Publicato in con tag dsumping socialeil trasporto in 100 numeri in 15 giugno 2017 da N Colautti

Cento numeri per capire l'autotrasporto. Frede cifre che restituiscono però un ritratto indispensabile per orientare la rotta delle aziende, dare supporto alle decisioni politiche e informare l'opinione pubblica. È questo l'obiettivo di «un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto» firmato da Deborah Appolloni (con la collaborazione di Maria Carla Sicilia) ed edito da Federservice, editore di *Uomini e Trasporti*, che sarà presentato il 15 giugno a Roma, dalle ore 10, presso la sala Parlamentino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (piazzale Porta Pia, 1). All'incontro, insieme all'autrice Deborah Appolloni e al direttore responsabile di *Uomini e Trasporti*, Daniele Di Ubaldo, ci saranno Maria Teresa Di Matteo (Presidente dell'Albo degli Autotrasportatori), Claudio Villa (Presidente di Federtrasporti), Massimo Campailla (Professore di diritto dei Trasporti e della Logistica, Università D'Annunzio (Pe-Ch), Damiano Frosi (Project Manager Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano), Clara Ricosci (Vicepresidente del Freight Leaders Council), Paolo Starace (Amministratore Delegato DAF Veicoli Industriali). A seguire i rappresentanti delle principali associazioni di categoria analizzando i dati presenti nel volume, si confronteranno sul tema: «I numeri di oggi per comprendere il lavoro di domani». Al termine, a tirare le file, sarà Enrico Finocchi, Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il volume si snoda in 5 capitoli per seguire le evoluzioni di questo mondo: dalle conseguenze della crisi e dai cambiamenti delle aziende passando per le relazioni con l'Europa e il rapporto con la committenza, fino all'analisi delle infrastrutture e dei trend futuri. La prima edizione della pubblicazione è nata con il duplice scopo di mettere insieme la maggior parte di numeri possibili per il settore, sempre molto eterogenei per via delle fonti, ma anche decisamente “tardivi” per i lunghi tempi di elaborazione. Quando si parla di conseguenze della crisi, di concorrenza dei vettori dell'Est e di futuro, spessissimo ci si affida a luoghi comuni e a convinzioni non supportate dai numeri. Esempio: la crisi. Durissima con tanti (**in particolare circa 20.000 padroncini**), per altri ha significato l'opportunità per crescere e consorzarsi. Oppure, prendiamo l'Europa: per molti è fonte di concorrenza sleale, per altri invece costituisce la possibilità di abbassare diversi costi, delocalizzando le attività o di affacciarsi su nuovi mercati. Perfino il futuro, dove l'intermodalità potrebbe diventare uno strumento operativo sempre più diffuso, dovrà pur sempre fare i conti con la gomma e con quell'elasticità che soltanto il camion riesce a garantire, in particolare sulle brevi e medie distanze. I primi elementi del ritratto dicono che l'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente la concorrenza da parte dei vettori dell'Est e l'aumento del gap di competitività rispetto ai colleghi europei. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: **dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%)**. Il maggior tributo, come detto, è stato pagato dalle imprese individuali, mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei “padroncini” si ritrova più debole, ma le aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa la fa da padrona nel bene e nel male. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni. Non soltanto perché ha innalzato la concorrenza sul mercato internazionale con un'offerta di trasporto più economica. Ma anche perché le aziende dell'Est, dopo l'allargamento dell'Europa, sono entrate anche nel mercato nazionale. **Lo dicono i volumi perduti dal nostro autotrasporto: mentre le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare crescevano tra il 2006 e il 2014 del 164% e quelle delle ungheresi e delle slovacche del 54%, a Ovest solo la Spagna portava 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%. Ma lo dice pure la crescita delle operazioni di cabotaggio (comprese quelle illegali). Tra il 2006 e il 2015 mentre, secondo Eurostat, Germania e Francia vedevano aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio rispettivamente del 186,6 e del 21,5%, il nostro paese toccava 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 buon segnale che potrebbe trovare una spiegazione nell'introduzione dell'obbligo dell'onere della prova in caso di controlli su strada, varato con la lo Sblocca Italia a fine 2014. Infine lo dice pure il moltiplicarsi sulle nostre autostrade dei **Tir con targa straniera. Secondo uno studio condotto dall'Albo degli autotrasportatori e dall'Associazione mondiale della strada (AIPCR) oltre il 60% dei camion che varcano i valichi alpini ha targa non italiana, i più numerosi sono romeni, ma ci sono alte percentuali anche di croati, sloveni e turchi.** Ma non è tutto, perché i vantaggi di cui godevano molti autotrasportatori dell'Est hanno fatto balenare anche a molte imprese italiane tanti trucchi (più o meno legali) a cui ricorrere per abbassare i costi e "restare a galla". Il primo metodo si chiama «delocalizzazione»: nel 2016 il 10% delle aziende interpellate da Gipa ha dichiarato di avere una filiale all'estero. Nel 2015 erano l'8%, nel 2013 il 5%. 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 sono valutate anche altre soluzioni come l'avvio di nuove società, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali. Chi è rimasto in Italia, per continuare a competere si affida a tutto: distacco internazionale, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini ADR sloveni. Ma tutto questo fa male non soltanto all'autotrasporto, ma anche ai mercati limitrofi dei fornitori. Le immatricolazioni di veicoli pesanti, per esempio, sono cadute a picco, anche perché almeno un veicolo su tre tra quelli venduti viene immatricolato altrove. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di camion hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso tra i paesi considerati significativi nell'indagine Gipa-Unrae presentata a fine 2016: l'Italia, come pure la Francia, ha perso più della metà delle immatricolazioni, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Ma a far male è la progressiva erosione dei margini operativi. **Oggi, stando a uno studio ripreso nel volume, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10 e 1,20 euro a chilometro e non sempre riescono a coprire interamente i costi o ad assicurare un guadagno sufficiente. Invece, i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.** Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro. Secondo un altro studio realizzato dal Comité National Routier (Cnr), **l'osservatorio nazionale francese del mercato del trasporto delle merci su strada, un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro.** A fronte dei **1642,37 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 il 22,8% della Romania, il quadro è abbastanza completo per capire la profondità del gap competitivo. Problematiche da risolvere, magari anche in sede comunitaria. Tanto meglio se prima che l'autotrasporto si misurerà con la sfida di andare incontro al futuro, di ridurre le emissioni nocive puntando su carburanti alternativi come Gpl o biocarburanti, di adottare i veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro: comunque la gomma conserverà comunque un ruolo centrale grazie all'insostituibile flessibilità che la caratterizza

FINECO BANK
APRI SUBITO IL CONTO. 50 TRADES GRATIS.
 LA BANCA CHE SEMPLIFICA LA BANCA.
SCOPRI

NEWS 15/06/2017 08:00 [TUTTE LE NEWS](#) [INDIETRO](#)

MF DOW JONES

L'agenda di oggi

Scopri Lione con la tua famiglia a prezzo magico!
 Con TGV, i bambini viaggiano a soli 5€! Prenota subito le tue vacanze estive in treno. Sponsorizzato da SNCF

[f](#) [t](#) [g+](#) [in](#) [v](#) [A](#) [A](#) VOTA ★★★★★ 5 VOTI



UniCredit Investimenti
 Fondi comuni di investimento, anche in forma di PAC, polizze e altri strumenti

MILANO (MF-DJ)—Questi gli appuntamenti economici, finanziari e politici più rilevanti di oggi: Giovedì 15 giugno FINANZA Milano 11h00 **Unipol** presenta il primo Bilancio Integrato del Gruppo unendo le informazioni finanziarie e di sostenibilità del Gruppo per contribuire al conseguimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dalle Nazioni Unite. Saranno presenti, tra gli altri, Raffaele Jerusalem, Amministratore Delegato Borsa Italiana; Franco Biscaretti di Ruffia, Segretario Generale AIAF e Carlo Cimbrì, Amministratore Delegato Gruppo Unipol. Presso Una Hotel Scandinavia (Via Fauche', 15), CDA -- ASSEMBLEE Milano 10h30 Assemblea annuale di ANIE dal titolo 'Citta', lavoro, talenti e futuro: la tecnologia, un bene per tutti'. Intervengono Roberto Maroni, Presidente Regione

Lombardia; Vincenzo Boccia, Presidente Confindustria. Presso l'Hotel Excelsior Gallia, Piazza Duca d'Aosta, 9. ECONOMIA POLITICA Roma 08h30 Alitalia - informativa con commissari (Fiumicino) Roma 08h30 Palazzo San Macuto Commissioni Bicamerale e di inchiesta - Enti Gestori: audizione del Presidente dell'INAIL, Massimo De Felice e del Direttore Generale dell'INAIL, Giuseppe Lucibello Roma 09h30 Camera - Nuova Aula dei Gruppi parlamentari - convegno organizzato dalla Delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare della Nato, in collaborazione con il Centro studi americani, 'Il pericolo corre in rete - La nuova frontiera della minaccia cibernetica'. Saluti di Andrea Manciuoli, presidente della Delegazione, Paolo Messa, direttore del Centro. Conclude la ministra della difesa, Roberta Pinotti. Roma 10h00 Presentazione del volume 'Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto' di Deborah Appolloni. Sala Parlamentino, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, piazzale di Porta Pia, 1 Milano 10h30

Fai dell' Europa la tua destinazione del trading **IFOREX**

Germania 30
 12752 + 3.0%
 Leva fino a 1:200

Impara di più

Il capitale è a rischio. Le quote sono solo a scopo illustrativo

immobiliare.it
 cerca case e appartamenti
 inserisci comune **TROVA**

- Le News più lette** Tutte
1. Niente cedola per la figlia e la vedova di Caprotti 22/06/2017
 2. Monitoraggio sul protezionismo di Trump 22/06/2017
 3. PseMib future: stanti operativi per giovedì 22



Le news

Novità su normative del settore

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", il libro di Deborah Appolloni



L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato ieri mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui Anita, Assotr, Confartigianato Trasporti, Fal-Contrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop. I lavori sono stati aperti da Luigi Tarquini, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da Enrico Finocchi, direttore generale per il



«Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto», appuntamento il 15 giugno a Roma

Data / Ora

Date(s) - 15 giugno 2017
12:00 am

Luogo

Sala del Parlamentino (2° piano) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Categorie

- PRESENTAZIONE



(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Giovedì 15 giugno, alle ore 10:00, presso la Sala Parlamentino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in piazzale di Porta Pia 1, a Roma verrà presentato il volume «Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto».

Il volume, pubblicato da Federservice, editore di Uomini e Trasporti, intende fornire una radiografia dettagliata del settore dell'autotrasporto, resasi necessaria dopo gli stravolgimenti provocati dalla crisi economica e dalla concorrenza dei vettori dell'Est Europa.

Una radiografia che, sarà valutata direttamente da personalità accademiche, dirigenti ministeriali, esperti di settore e rappresentanti delle associazioni di categoria presenti all'interno del Comitato Centrale dell'Albo.

Consulta il [programma della giornata](#)



CARAVAGGIO
Cambia il trasporto regionale



Hitachi Rail Italy SpA

HITACHI
Inspire the Next

Login

Nome utente

Password

Ricordami

Login →

Password persa

ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

DAILYLETTER

GOOGLE TRANSLATE

ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DI GIOVEDI' 15 GIUGNO -4-

ECONOMIA - Torino: Cerimonia ufficiale del Cinquantenario della Fondazione Agnelli e inaugurazione della sede. Ore 16,45. Alle ore 10,30 conferenza stampa per la presentazione dei progetti del prossimo futuro. Partecipano, tra gli altri, Sergio Mattarella, Presidente della Repubblica; John Elkann, vice presidente della Fondazione Agnelli; Michael Bloomberg, Imprenditore. Via Giacosa, 38

- Torino: presentazione del libro "La vita soltanto " di Andrea Munari. Ore 18,30. Partecipa, fra gli altri, Vincenzo Boccia, presidente Confindustria. Centro Congressi Unione Industriale Torino

- Venezia: cerimonia di premiazione della dodicesima edizione di European Inventor Award. Ore 11,00. Partecipa, tra gli altri, Carlo Calenda, ministro per lo Sviluppo economico. Presso l'Arsenale di Venezia

- Udine: convegno "Le soluzioni alla sottocapitalizzazione delle aziende familiari", organizzato da Confindustria Udine e Ubs. Ore 17,30. Partecipa, fra gli altri, Alberto Baban, vice presidente di Confindustria e presidente P.I

di Confindustria. Largo Carlo Melzi, 2

- Roma: presentazione del volume "Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni

Ore 10,00. Presso ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, piazzale di Porta Pia, 1

- Roma: la sottosegretaria alla Presidenza del Consiglio, Maria Elena Boschi e la ministra per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia, illustrano la direttiva sul lavoro agile. Ore 10,30. Palazzo Chigi

Kairos » Media center » Live » Economia e finanza: gli avvenimenti di GIOVEDI' 15 giugno -3-

Economia e finanza: gli avvenimenti di GIOVEDI' 15 giugno -3-

12/06/2017 - 19.43

ECONOMIA

- Roma: presentazione del volume "Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Appolloni

Ore 10,00. Presso Sala Parlamentino, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, piazzale di Porta Pia, 1

- Roma: presentazione del libro "Bruno Trentin - I diari 1988-1994". Ore 11,00. Partecipano, fra gli altri, Laura Boldrini, presidente Camera dei Deputati; Romano Prodi,

Cambia Paese

Italia

Area Clienti

Newsletter per Operatori Professionali

Iscriviti qui >

Il Rosso e il Nero Settimanale di strategia

Archivio >

Il Terziario.info

news, commenti e approfondimenti sul terziario italiano

Friday Jun 16m Text size + <

NEWS SERVICE INDUSTRY NEWS MILANO EXPO 2015 WORLD NEWS TECNOLOGIA TECH NEWS ALL MEDIA INFO TURISMO LAST MINUTE CHRISTMAS PRIVACY CERCA

IN AUTO LA TUA PROTEZIONE CON UN CLICK

ridefiniamo gli standard

Home » Privacy » News » Presentato a Roma "Un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto", il libro di Deborah Appolloni

Presentato a Roma "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", il libro di Deborah Appolloni

VENERDI' 16 GIUGNO 2017 11:37

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%).

Posted: 2017-06-16 11:37:00

Leggi tutto

ATTENZIONE: Il titolo, il nome dell'autore e dell'editore sono menzionati seguendo il link qui sopra che rimanda all'intero articolo. Con l'invio di commenti agli articoli online, l'utente acconsente alla pubblicazione del proprio nome e del testo del commento (eventualmente riportante anche altri dati personali, qualora siano essi inseriti appositamente nel testo del commento dall'autore stesso), alla raccolta e conservazione di tutti i dati inseriti e del numero di IP di provenienza al fine di poter identificare l'autore dei commenti stessi in caso di violazione delle leggi in vigore. I dati personali non pubblicati sono trattati con strumenti automatizzati e conservati fino alla rimozione dell'articolo e/o del relativo commento e non verranno in nessun modo divulgati a terzi, tranne nel caso di richiesta scritta ai sensi di legge da parte delle autorità.

ATTENZIONE: insulti o messaggi diffamatori verso persone, società, enti, partiti, movimenti o organizzazioni di qualsiasi genere **NON** verranno pubblicati.

PIÙ LETTI ENGLISH

LIQUAMI GETTATI IN MARE: CINQUE ARRESTI, 60 INDAGATI

Abrogate pure l'articolo 18 ma senza costose tutele [La giornata]

«Faccio pagare io le tasse "ai italiani"»

CARSTAR(R) Canada Selects Audatex North America, Inc. as Preferred Online Lean Training Provider

Cerca

Main Menu

News

- Commercio
- B2B
- Distribuzione
- Logistica e trasporti

IL NUOVO

Malwarebytes Anti-Malware Premium

SCONFIGGE I MALWARE PRIMA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

1^a Agenda – 9 giugno 2017

www.confitarma.it

UNIONE EUROPEA

Estonia
Luglio - Dicembre 2017

Presidenza di turno
Malta
Gennaio - Giugno 2017

Slovacchia
Luglio - Dicembre 2016

IN PRIMO PIANO

• **Emissioni:** a seguito della decisione degli USA di ritirarsi dall'accordo di Parigi sul clima, in un comunicato congiunto ICS ed Ecsa incoraggiano l'Unione europea e la Repubblica popolare di Cina ad intensificare la cooperazione per il raggiungimento di un accordo globale sul clima per lo shipping. Indicazioni in merito a tale cooperazione sono emerse nel corso del 19° vertice UE-Cina tenutosi a Bruxelles la scorsa settimana, nel corso del quale i leader cinesi e dell'UE hanno riaffermato il loro impegno ad attuare l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici annunciando anche un incontro insieme al Canada nel mese di settembre per far avanzare l'attuazione dell'accordo di Parigi e accelerare la transizione energetica pulita. Il comunicato stampa congiunto di Ecsa e ICS è disponibile nella sezione Primo Piano del sito www.confitarma.it.

• **United Nations Ocean Conference:** dal 5 al 9 giugno si tiene a New York la Conferenza dell'ONU sugli oceani "Our oceans, our future: Partnering for the implementation of Sustainable development Goal 14". Il 6 giugno l'ICS ha spiegato che lo shipping mondiale è fortemente impegnato per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU per la protezione degli oceani e che la decisione del Presidente Trump di cancellare gli Usa dall'accordo di Parigi sul clima non avrà nessun impatto sull'impegno assunto dallo shipping per la riduzione delle emissioni di CO₂.

• **Pirateria:** il 6 giugno a Londra, Lazarus Ombai Amayo, Alto Commissario del Kenya nel Regno Unito, e rappresentante permanente presso l'Imo, ha depositato lo strumento di ratifica all'emendamento di Jedda al Codice di Condotta di Gibuti, strumento sviluppato in ambito Imo e adottato dai paesi dell'Oceano Indiano occidentale e del Golfo di Aden, per la lotta alla pirateria e rapina a mano armata in tale regione. Il Kenya è quindi il 13° paese firmatario insieme a Arabia Saudita, Comore, Emirati Arabi Uniti, Etiopia, Gibuti, Giordania, Madagascar, Maldive, Mozambico, Seychelles, Tanzania e Yemen.

• **Bimco:** il 6 giugno, Anastasios Papagiannopoulos, CEO di Common Progress, è stato nominato nuovo presidente del BIMCO.



• **United Nations Ocean Conference:** dal 5 al 9 giugno si tiene a New York la Conferenza dell'ONU sugli oceani "Our oceans, our future: Partnering for the implementation of Sustainable development Goal 14". Il 6 giugno l'ICS ha spiegato che lo shipping mondiale è fortemente impegnato per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU per la protezione degli oceani e che la decisione del Presidente Trump di cancellare gli Usa dall'accordo di Parigi sul clima non avrà nessun impatto sull'impegno assunto dallo shipping per la riduzione delle emissioni di CO₂.

APPUNTAMENTI

- 13-15 giugno, Londra, *LNG Shipping Conference*
- 14-15 giugno, Oxford, *Commodity and Energy Markets Annual Meeting 2017*
- 14-17 giugno, Gibilterra, *50th MedCruise General Assembly*
- 15-16 giugno, Valencia, *Maritime and Port applications Workshop* organizzato da Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking in collaborazione con Port authority di Valencia, Valencia Port Fundacion e Joint Research Centre of the European Commission
- 19-20 giugno, Londra, *Port Security Technology 2017*
- 20 giugno, Londra, *European Maritime Cyber Risk Management Summit2*
- 23 giugno, Parigi presso la sede di Armateurs de France, Convegno "Brexit means Brexit: la parole aux professionnels du transport maritime"
- 25 giugno, IMO DAY OF THE SEAFARER "Seafarers Matter"
- 27-29 giugno, Amsterdam, *TOC Europe*
- 15-16 luglio, Teheran, *1st Iran International Logistics & Transportation Forum*, organizzato da *Iran Logistics and Transportation Federation*
- 26-27 luglio, Singapore, *5th Ship Recycling Congress*, organizzato da *ACI*
- 23-25 agosto, Jakarta (Indonesia), *The 7th INAMARINE 2017 The Indonesia's Largest & Most Influential Trade Show for Maritime & Offshore Industry 2017*
- 11-15 settembre, Londra, *London International Shipping Week*
- 13 settembre, Londra, *ICS International Shipping Conference*

ITALIA

IN PRIMO PIANO

• **Economia italiana:** secondo la nota mensile dell'Istat, in un contesto globale caratterizzato dal rallentamento dell'economia statunitense e dal consolidamento della crescita dell'area euro, l'economia italiana accelera trainata dai consumi e dalla crescita dei settori dei servizi. Il mercato del lavoro migliora segnando un aumento degli occupati e una significativa diminuzione della disoccupazione. I prezzi risultano in decelerazione. L'indicatore anticipatore mantiene una intonazione positiva. In particolare, Nel primo trimestre 2017 il prodotto interno lordo espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2010, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, ha segnato un aumento dello 0,4% sul trimestre precedente, in accelerazione rispetto al quarto trimestre 2016 (+0,3%). La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito positivamente per 0,3 punti percentuali alla crescita del Pil; l'apporto della domanda estera netta è stato negativo (-0,2 punti percentuali), con aumenti sia delle importazioni di beni e servizi (+1,6%) che delle esportazioni (+0,7%). Dal lato della domanda, alla crescita congiunturale dei consumi finali nazionali (+0,5%) è corrisposta una riduzione degli investimenti fissi lordi (-0,8%), che hanno interrotto la fase positiva iniziata nel terzo trimestre 2014. Il rallentamento degli investimenti è stato determinato da diminuzioni della spesa per macchine, attrezzature e altri prodotti (-2,2%) e per mezzi di trasporto (-0,8%), mentre gli investimenti in costruzioni sono cresciuti (+0,6%). Il valore aggiunto dell'industria in senso stretto è diminuito nei primi tre mesi dell'anno (-0,5%), segnando una pausa dopo l'andamento vivace dei due trimestri precedenti (+0,9% per entrambi i trimestri). Per quanto riguarda le prospettive, nello stesso periodo, gli ordinativi misurati in valore sono aumentati (+1,5% rispetto al trimestre precedente), caratterizzati dall'andamento favorevole dei mercati esteri (+6,1%). Il valore aggiunto delle costruzioni e quello dei servizi hanno mostrato un miglioramento (rispettivamente +0,5% e +0,6% la variazione congiunturale nel primo trimestre del 2017). La crescita nei servizi è stata guidata dall'aumento nelle attività professionali e di supporto alle imprese (+1,3%), nelle attività finanziarie e assicurative (+1,1%, dopo 4 trimestri di rallentamento) e nelle attività del commercio, trasporto e alloggio (+0,8%). I comparti dei servizi di informazione e comunicazione e degli altri servizi hanno invece evidenziato una diminuzione del valore aggiunto (rispettivamente -0,5% e -0,2%).

• **Confindustria e Conferenza delle Regioni:** il 7 giugno a Roma, Stefano Bonaccini, Presidente della Conferenza delle Regioni, è intervenuto alla riunione del Consiglio delle Rappresentanze Regionali di Confindustria presieduto dal Presidente Stefan Pan e da Natale Mazzuca, Presidente del Comitato per la Coesione territoriale. Al centro del dibattito il futuro delle politiche di coesione in vista dell'apertura del negoziato sul bilancio europeo dopo il 2020. Confindustria e Conferenza delle Regioni hanno condiviso l'esigenza di fare sistema nei confronti delle Istituzioni europee, per sostenere una politica che considerano strategica per la competitività delle imprese e dei territori, soprattutto su temi come l'innovazione, l'occupazione e il capitale umano. L'idea comune è di proporre al Governo la costruzione di una proposta condivisa sul futuro delle politiche regionali e di coesione territoriale, in una cabina di regia aperta alle parti sociali. "Non possiamo giocare in difesa" spiega Stefan Pan, Vice Presidente di Confindustria- dobbiamo avere la capacità di fare proposte in grado di affrontare le criticità che la politica di coesione ha incontrato finora, promuovendo una robusta semplificazione che la renda sempre più fruibile e vicina alle imprese". "Le Regioni, come mostrano i dati 2007-2013, hanno migliorato la loro capacità di spesa - sostiene Stefano Bonaccini, Presidente della Conferenza delle Regioni - devono ora attrezzarsi per consolidare i risultati ottenuti: l'autorevolezza del nostro Paese nel negoziato dipenderà, infatti, sia da quanto sapremo essere efficaci ed efficienti nell'utilizzo dei fondi attualmente a disposizione, sia dalla capacità del Paese di fare squadra".

APPUNTAMENTI

- 13 giugno, Roma, *Assemblea biennale Assonime 2017*
- 14 giugno, Roma, "Connettere l'Italia. Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità" organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'intervento del Ministro Graziano Delrio
- 14 giugno, Milano, *Assemblea ALSEA-Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori "Milano e la Lombardia motori d'Italia anche nella logistica e nei trasporti"*
- 14 giugno, Roma, convegno seminariale "Rischi e responsabilità d'impresa: le sfide globali della sicurezza, la tutela degli interessi nazionali all'estero e la centralità del security manager-Il punto sull'applicazione del Dlgs 231/2001", organizzato dalla Fondazione ICSA-Intelligence Culture and Strategic Analysis
- 14 giugno, Roma, Conferenza Istat *Il Censimento permanente delle Istituzioni pubbliche: primi risultati*
- 15 giugno, Roma, Presentazione del libro "100 numeri per capire l'autotrasporto" di Deborah Apolloni
- 15-16 giugno, Roma, Convegno "Immigrazione, Marginalizzazione, Integrazione" organizzato dall'Università di Roma, Tor Vergata (programma disponibile nella sezione Agenda del sito www.confitarma.it)
- 17 giugno, Venezia, *Assemblea annuale ANITA*
- 21 giugno, Napoli, presentazione della IV edizione del Rapporto Annuale SRM "Italian Maritime Economy" nell'ambito del convegno *Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta*
- 21-22 giugno, Cagliari, *G7 Trasporti*
- 26 giugno-1 luglio, Genova, III edizione della *Genoa Shipping Week*, organizzata da Assagenti e ClickutlityTeam con il patrocinio di Confitarma, all'interno della quale si terranno numerosi eventi, in particolare: dal 28 al 30 giugno la 9° edizione di *PORT&SHIPPINGTECH*, Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo e il 28 giugno la Open Session del *MED SECURITY SUMMIT*. Per registrarsi e consultare l'agenda dei lavori collegarsi al sito www.goswec.it e al sito www.confitarma.it
- 27 giugno, Roma, *Assemblea Unione Petroliera "Al centro della transizione"*
- 28 giugno, Roma, Scenari Economici CSC "La ripresa globale si consolida. Italia in coda. Europa: integrazione o disaffezione"
- 30 giugno, Genova, *14° Shipbrokers and Shippers Dinner*
- 12 luglio, Roma, *Assemblea degli Associati dell'Associazione Bancaria Italiana (ABI)*
- 17 luglio, Napoli, Conferenza "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermediale sostenibile" organizzata da ALIS, realtà che in pochi mesi si è imposta sul panorama associativo nazionale aggregando numerose compagnie di trasporto combinato e di logistica, terminalisti, autotrasportatori, spedizionieri e interporti, che con questo evento intende proporre in relazione alle tematiche di attualità nel settore dei trasporti intermodali per contribuire ad un importante rilancio delle imprese del Meridione d'Italia
- 6 ottobre, Palermo, *Italian Cruise Day 2017* ideato e organizzato da Risposte Turismo. In tale occasione verranno premiati due laureati tra il 1° giugno 2016 e il 31 maggio 2017 con tesi sulle crociere. Informazioni su <http://www.italiancruiseday.it>

CONFITARMA

IN PRIMO PIANO

• **Commissione Education:** il 7 giugno, sotto la presidenza di Mario Mattioli, si è riunita la Commissione Education di Confitarma. Rosalba Bonanni della Direzione generale per gli ordinamenti scolastici e la valutazione del sistema nazionale di istruzione del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca è stata invitata a partecipare alla riunione al fine di approfondire le tematiche connesse a criticità e opportunità dell'alternanza scuola-lavoro nel settore marittimo nonché quelle inerenti al percorso formativo per accedere alle nuove figure professionali. In particolare, si è discusso delle novità per gli allievi ufficiali di coperta e di macchina e per l'abilitazione di ufficiale di coperta e di macchina, e di situazione attuale e prospettive per gli allievi ufficiali elettrotecnici. La Commissione ha poi espresso alcune valutazioni sull'entrata in vigore degli Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione STCW e sui corsi di formazione per gli ufficiali che svolgono funzioni direttive.

APPUNTAMENTI

- 12 giugno, Roma, Cerimonia di consegna dei *Mare Nostrum Awards 2017*, premio giornalistico internazionale bandito dalla rivista Grimaldi Magazine
- 20 giugno, Roma-presso il Comando Generale della Guardia Costiera, Presentazione del libro "Il cuore in Porto. Storia di baccan e camalli, di navi e armatori" di Bruno Musso, edito da Mursia. Per Confitarma interviene il Vice Direttore Generale Luca Sisto
- 28-30 giugno: 9° edizione di *PORT&SHIPPINGTECH*. Confitarma ha collaborato all'organizzazione della I sessione "Co2 ed efficienza energetica", che sarà presieduta da Umberto D'Amato, Vice Presidente Commissione Gestione Tecnica Navi, e della III sessione "Nuovi carburanti e tecnologie emergenti per la riduzione del tenore di zolfo"
- 29 giugno, "Safety of life at sea nel Canale di Sicilia", Seminario sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile organizzato da Gruppo Giovani Federagetti, Gruppo Giovani Armatori e YoungshipItalia. Per Confitarma interviene Valeria Novella, Past President GGA
- 8 settembre, Roma, *SEAL - Safety Excellence and Leadership Forum* organizzato da Azimuth Strategic Consulting con il patrocinio di Confitarma. Scopo del convegno è quello di diffondere best practice, nuove competenze che definiscono il ruolo della Leadership e la sua influenza sulla prevenzione dei rischi e degli infortuni e sullo sviluppo delle imprese marittime. Ulteriori informazioni sul sito <http://www.sealforum.it/>.

20 giugno 2017
ASSEMBLEA CONFITARMA - Sessione privata
Elezioni del Consiglio Confederale



LIBRI / 100 numeri per capire l'autotrasporto

Lunedì, 5 Giugno 2017



“100 numeri per capire l'autotrasporto” è un lavoro di Deborah Appolloni, che sarà presentato a Roma il 15 giugno alle ore 10 presso la Sala Parlamentino Ministero Infrastrutture e Trasporti. I lavori vedranno l'intervento di Daniele di Ubaldo, Direttore Uomini e Trasporti, Deborah Appolloni, Autrice del volume, Maria Teresa Di Matteo, Presidente Albo degli Autotrasportatori, Claudio Villa, Presidente Federtrasporti, Massimo Campailla, Professore diritto dei Trasporti e della Logistica, Università D'Annunzio (Pe-Ch), Damiano Frosi, Project manager Osservatorio Contract Logistics Politecnico di Milano, Clara Riconzi, Vicepresidente Freight Leaders Council, Paolo Starace, Amministratore delegato DAF Veicoli Industriali. Seguirà la Tavola Rotonda con il tema “I numeri di oggi per comprendere il lavoro di domani”, con interventi di Giuseppina Della Pepa, Segretario generale Anita, Claudio Donati, Segretario generale T.I. Assotir,

Amedeo Genedani, Presidente Confartigianato Trasporti – Unatras, Paolo Uggè, Presidente FAI-Confrtrasporto, Enzo Solaro, Segretario generale Fedit, Silvio Faggi, Segretario generale Fiap, Cinzia Franchini, Presidente CNA Fita, Alberto Armuzzi, Segretario generale Legacoop Servizi. Le conclusioni saranno affidate a Enrico Finocchi, Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



In sei anni spariti 20mila padroncini

Home » Attestazioni di Capacità Finanziaria » In sei anni spariti 20mila padroncini

Dal 2010 al 2016 il bilancio dell'autotrasporto mostra un deficit di 17mila aziende, pagato soprattutto dalle imprese individuali, mentre crescono quelle strutturate. È una delle cento cifre illustrate in un libro pubblicato da Federservice.



Il crollo delle imprese di autotrasporto non è un mistero, come non lo è neppure la crisi dell'azienda individuale, ma il dato contenuto nel libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto", redatto da Deborah Apolloni con la collaborazione di Maria Carla Sicilia, certifica la sparizione di 17mila aziende negli ultimi sei anni, pari al 15% di quelle iscritte all'Albo degli Autotrasportatori. I padroncini lasciano sul campo 20mila unità, solo in parte recuperate dalla crescita delle società per azioni e dalle aggregazioni, ossia cooperative e consorzi.

Il libro sottolinea che la principale sfida che l'autotrasporto italiano sta affrontando è la concorrenza internazionale, mostrata da un altro numero: il 60% dei veicoli industriali che attraversano le Alpi ha targa straniera, soprattutto dei Paesi dell'Est. Basti pensare che nella sola Polonia dal 2008 al 2015, ossia in piena crisi, le immatricolazioni di veicoli industriali sono aumentate da 16.401 a 20.586, mentre nel resto dell'Europa calavano e in Italia precipitavano.

Il libro riporta anche i dati Eurostat sui traffici merci su strada, che rivelano una crescita impressionante delle tonnellate per chilometri prodotte dal 2006 al 2014 dalle imprese di autotrasporto bulgare (+164%), ungheresi e slovacche (+54%) e slovene (+45%). Nello stesso periodo, il traffico prodotto dalle imprese italiane è crollato del 51%, ma non è andata meglio alla Francia e Belgio (-46%) o alla ricca Germania (-40%).

Una causa di questa situazione è l'impennata del cabotaggio stradale, subito soprattutto dalla Germania, dove tra il 2006 e il 2015 è aumentato del 186%, seguita dal Belgio (+80%) e dall'Italia (+67,2%). In questa competizione, i vettori orientali hanno un asso: il basso costo del lavoro: il libro della Federservice spiega che un contratto d'autista italiano costa otto volte più di quello bulgaro. Ciò ha favorito l'emigrazione delle imprese di autotrasporto italiane verso l'Est, con l'apertura di filiali, che a volte sono reali imprese di autotrasporto internazionale, altre volte sono "cassette delle lettere", ossia facciate per far lavorare autisti stranieri in Italia.

Il libro "Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto" è pubblicato da Federservice (che pubblica anche il mensile Uomini e Trasporti), ossia la società di servizi del Gruppo Federtrasporti, che riunisce decine di consorzi d'autotrasporto italiani. Si può scaricare online dal sito web del giornale.

Presentazione del volume: 100
NUMERI PER CAPIRE
L'AUTOTRASPORTO

Autore: Staff Astarte

Data: 5 giugno 2017

Commenti disabilitati su Presentazione del
volume: 100 NUMERI PER CAPIRE
L'AUTOTRASPORTO

Condividi su



Apertura dei lavori

Daniele di Ubaldo, Direttore Uomini e Trasporti

Deborah Appolloni, Autrice del volume

Maria Teresa Di Matteo, Presidente Albo degli Autotrasportatori

Claudio Villa, Presidente Federtrasporti

Massimo Campalla, Professore diritto dei Trasporti e della Logistica, Università D'Annunzio (Pe-Ch)

Damiano Frosi, Project manager Osservatorio Contract Logistics Politecnico di Milano

Clara Ricozzi, Vicepresidente Freight Leaders Council

Paolo Starace, Amministratore delegato DAF Veicoli Industriali

Tavola Rotonda

I numeri di oggi per comprendere il lavoro di domani

Giuseppina Della Pepa, Segretario generale Anita

Claudio Donati, Segretario generale T.I. Assotir

Amedeo Genedani, Presidente Confartigianato Trasporti – Unatras

Paolo Uggè, Presidente FAI-Contrasporto

Enzo Solaro, Segretario generale Fedit

Silvio Faggi, Segretario generale Fiap

Cinzia Franchini, Presidente CNA Fita

Alberto Armuzzi, Segretario generale Legacoop Servizi

Moderata da Deborah Appolloni e Daniele di Ubaldo

Conclusioni

Enrico Finocchi, Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità
ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per l'ingresso in Sala è necessario accreditarsi entro il 12 giugno

Per informazioni e accrediti: Federservice, Tel. 051 7093831 – redazione@uominietrasporti.it

[Scarica la locandina](#)

Tags: Autotrasporti, Volume

11 Mag 2017

L'autotrasporto cambia: 100 numeri dicono come



Workshop 19 maggio, ore 14.30 Castel Maggiore (Bo).

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto. La crisi economica è stata uno schiaffo violentissimo in pieno viso. Alla congiuntura economica s'è aggiunta quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere, l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est e l'aumento del gap di competitività rispetto ai colleghi europei. Tutti fattori che hanno segnato profondamente un tessuto imprenditoriale già sfibrato: dal 2010 sono scomparse quasi 17mila aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20mila unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" sta vacillando, aziende più strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa, nel bene e nel male, la fa da padrona.

Questo «scenario in movimento» è il filo conduttore di **«Ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto»** firmato da Deborah Appolloni, giornalista di Uomini e Trasporti con la collaborazione di Maria Carla Sicilia (giornalista esperta sui temi dell'energia) ed edito da Federservice, società che Federtrasporti ha votato a tutti i servizi, compresi quelli editoriali. Volume che verrà **presentato in anteprima il prossimo 19 maggio a Castel Maggiore (Bo) nel corso del workshop «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative»**.

Un ritratto che, per essere il più possibile obiettivo, adotta un punto di vista netto, quasi matematico: più di 100 numeri – posti in apertura di ogni capitolo - estratti da fonti diverse e (bisogna ammetterlo) a volte anche contrastanti, forniscono le radici a una foresta di dati incrociati tra i quali si intravedono in modo evidente i cambiamenti in corso o quelli in via di definizione. In alcuni casi, in realtà, è stato possibile mettere in luce processi già abbastanza consolidati: come per esempio il nuovo rapporto tra l'autotrasporto italiano e l'Europa dell'Est, non più solo terra di concorrenti e di nemici, ma anche via di fuga per chi è alla ricerca di costi contenuti. Aziende che delocalizzano, si "rumenizzano", immatricolando i veicoli in quei paesi e assumono (attraverso il distacco internazionale) autisti bulgari con buste paga più che dimezzate.

Per altri fenomeni il libro mette in risalto contorni ancora accennati, ma comunque promettenti. È il caso, per esempio, dei trend futuri. Il parco circolante è ancora vetusto, ma alcuni segnali lasciano intravedere un rinnovato interesse della categoria per la sostenibilità ambientale, per i nuovi carburanti, per il risparmio energetico, per le tecnologie avanzate che porteranno alla guida assistita e autonoma con una conseguente evoluzione della professione e delle competenze richieste. Un futuro non troppo lontano con il quale l'autotrasporto si troverà presto a fare i conti, passando anche attraverso un rinnovato rapporto con la committenza. Insomma, un mercato in cambiamento, sempre più competitivo, nel quale rimane fondamentale la conoscenza obiettiva (documentata dai numeri) dei fenomeni.

IL 19 MAGGIO: LA PRIMA USCITA DEI «100 NUMERI»

Il volume «Un ritratto in cifre - 100 numeri per capire l'autotrasporto» sarà presentato in anteprima il 19 maggio, dalle ore 14.30, presso la sede Federtrasporti, in via Di Vittorio 21 b/1 a Castelmaggiore (Bo) in occasione del convegno «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative». Il volume, **realizzato grazie al sostegno di Air1, Bridgestone, DAF, Freight Leaders Council, Palletways Italia, Q8, Studio Zunarelli, TimoCom, Viberti e Visirun**, sarà disponibile sul nostro sito, nell'area riservata, dal prossimo mese di giugno, dopo la presentazione ufficiale a Roma (data al momento in via di definizione).

In allegato il programma dell'evento.

NOTIZIE RECENTI

> Autotrasporto: ministri europei sulle modifiche Ue 9 giugno 2017

> pacchetto Ue: le associazioni dell'autotrasporto prendono posizione 7 giugno 2017

> distacco: La Spagna recepisce la direttiva europea, si allineano sostanzialmente anche Francia e Austria 6 giugno 2017

10

MAG

0

0

autotrasporto: in uscita il libro di Deborah Apolloni sul settore

Roma 10 maggio: "Ritratto in cifre.100 numeri per capire l'autotrasporto" è il libro/ ricerca che la giornalista di Uomini e Trasporti Deborah Apolloni ha scritto in collaborazione con la collega Maria Carla Sicilia su quello che è stato l'autotrasporto in questi ultimi anni segnati da crisi sistemiche e difficoltà. "Uno scenario in movimento", come lo ha definito l'autrice, che ha ridisegnato e continua a disegnare un mondo che ha riscoperto aggregazioni fra imprese sconosciute in passato, in un settore centrale dell'economia mondiale nel quale vecchie figure di imprenditoria individuale lasciano sempre più il posto a gruppi e aggregazioni più competitivi. Il lavoro della Apolloni verrà presentato il prossimo 19 maggio a Castel Maggiore nel corso del workshop "Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative" e successivamente a Roma.

10
MAG

autotrasporto: in uscita il libro di Deborah Apolloni sul settore

Roma 10 maggio: "Ritratto in cifre.100 numeri per capire l'autotrasporto" è il libro/ ricerca che la giornalista di Uomini e Trasporti Deborah Apolloni ha scritto in collaborazione con la collega Maria Carla Sicilia su quello che è stato l'autotrasporto in questi ultimi anni segnati da crisi sistemiche e difficoltà. "Uno scenario in movimento", come lo ha definito l'autrice, che ha ridisegnato e continua a disegnare un mondo che ha riscoperto aggregazioni fra imprese sconosciute in passato, in un settore centrale dell'economia mondiale nel quale vecchie figure di imprenditoria individuale lasciano sempre più il posto a gruppi e aggregazioni più competitivi. Il lavoro della Apolloni verrà presentato il prossimo 19 maggio a Castel Maggiore nel corso del workshop "Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative" e successivamente a Roma.



Autotrasporto, in 6 anni chiuse 17mila aziende: sempre meno padroncini, più Spa, Consorzi e Coop

15 giugno 2017

Presentato a Roma «Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice – Uomini e Trasporti

Roma, 15 giugno 2017. L'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata molto pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere e l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, mentre aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa fa da padrona nel bene e nel male.

È quanto emerge in sintesi dal volume «**Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'autotrasporto**» di Deborah Appolloni (ha collaborato Maria Carla Sicilia), edito da Federservice (editore di Uomini e Trasporti), presentato questa mattina a Roma nell'ambito di un convegno presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui hanno partecipato le maggiori associazioni del settore, tra cui **Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fedit, Fiap e Legacoop**. I lavori sono stati aperti da **Luigi Tarquini**, segretario dell'Albo degli autotrasportatori e chiusi da **Enrico Finocchi**, direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro hanno partecipato, oltre all'autrice, **Deborah Appolloni** e al direttore di Uomini e Trasporti, **Daniele di Ubaldo, Claudio Villa**, Presidente Federtrasporti, **Massimo Campailla**, Avvocato e Professore di diritto dei trasporti e della logistica Università d'Annunzio (Pescara), **Damiano Frosi**, Project Manager dell'Osservatorio della Contract logistics del Politecnico di Milano, **Clara Ricoszi**, Vicepresidente del Freight Leaders Council e **Paolo Starace**, Amministratore delegato di DAF Veicoli industriali.

Il volume, scaricabile dall'area riservata del sito www.uominietrasporti.it, parte da numeri e statistiche per tentare di delineare l'evoluzione di questo settore fondamentale per l'economia italiana. Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni: i Tir con targa straniera sono sempre più presenti sulle autostrade italiane e rappresentano il 60% dei veicoli in transito dai valichi alpini. L'invasione degli autotrasportatori dell'Est ha prima eroso fette di mercato consistenti, poi ha fatto balenare diverse possibilità di "restare a galla" attraverso sistemi più o meno legali con l'obiettivo di abbassare i costi, troppo alti in Italia.

Nel panorama europeo, l'autotrasporto italiano appare claudicante. In questi anni le immatricolazioni e le quote di mercato si sono spostate a Est. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di Tir hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso: la Penisola ha perso più della metà delle immatricolazioni, la Francia si è difesa con un -23%, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%. Per quanto riguarda i traffici (analizzando i dati Eurostat), 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%.

Tra il 2006 e il 2015 il cabotaggio stradale internazionale è esploso. Sempre secondo 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%. 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. Le aziende dell'Est hanno scatenato in Occidente una potente battaglia a colpi di ribassi sulle tariffe, partendo da un vantaggio di base: costi di gestione molto più bassi. Stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10-1,20 euro a chilometro (già sottocosto), mentre i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui

tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro: un autista assunto con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. La risposta di molte aziende è stata la delocalizzazione con avvio di nuove società all'estero, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terziari locali. Chi è rimasto in Italia, le sta provando tutte pur di rimanere a galla, per continuare a competere in un mercato dove i margini si restringono sempre di più. Le trovate sono diverse, quasi sempre al limite della legalità. È il caso del distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patenti Adr sloveni. Insomma, tutti escamotage per tagliare costi e burocrazia, ma sicuramente non per andare incontro al futuro che vede in primo piano lo sforzo per ridurre le emissioni nocive, puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, su veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro lasciando alla gomma un ruolo centrale dovuto all'insostituibile flessibilità che la caratterizza.

Il volume è stato pubblicato grazie al sostegno di: DAF, TimoCom, Bridgestone, Visirun, Freight Leaders Council, Studio Zunarelli, Q8, Palletways, Viberti, Air1.

Il libro è consultabile nell'[area riservata del sito](#) digitando le proprie credenziali.





Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica?
Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

EDITORE FEDERSERVICE
DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE
Via G. Di Vittorio, 21/b1
40013 Castelmaggiore - Bologna
Partita Iva: 03498360373
Tel. 0517093831 - Fax 0517093861
redazione@uominietrasporti.it
© Uomini e Trasporti – Riproduzione riservata



Il 15 giugno la presentazione dei 100 numeri per capire l'autotrasporto

9 giugno 2017

Cento numeri per capire l'autotrasporto. Frede cifre che restituiscono però un ritratto indispensabile per orientare la rotta delle aziende, dare supporto alle decisioni politiche e informare l'opinione pubblica. È questo l'obiettivo di «un ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto» **firmato da Deborah Appolloni** (con la collaborazione di Maria Carla Sicilia) ed **edito da Federservice**, editore di *Uomini e Trasporti*, che sarà **presentato il 15 giugno a Roma**, dalle ore 10, presso la **sala Parlamentino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (piazzale Porta Pia, 1). All'incontro, insieme all'autrice Deborah Appolloni e al direttore responsabile di *Uomini e Trasporti*, Daniele Di Ubaldo, ci saranno **Maria Teresa Di Matteo** (Presidente dell'Albo degli Autotrasportatori), **Claudio Villa** (Presidente di Federtrasporti), **Massimo Campailla** (Professore di diritto dei Trasporti e della Logistica, Università D'Annunzio (Pe-Ch)), **Damiano Frosi** (Project Manager Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano), **Clara Ricozzi** (Vicepresidente del Freight Leaders Council), **Paolo Starace** (Amministratore Delegato DAF Veicoli Industriali).

A seguire i rappresentanti delle principali associazioni di categoria (**Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, FAI-Conftrasporto, Fedit, Fiap,**

CNA-Fita), analizzando i dati presenti nel volume, si confronteranno sul tema: «I numeri di oggi per comprendere il lavoro di domani».

Al termine, a tirare le file, sarà **Enrico Finocchi**, Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

CAPIRE PER AGIRE

Il volume si snoda in 5 capitoli per seguire le evoluzioni di questo mondo: dalle conseguenze della crisi e dai cambiamenti delle aziende passando per le relazioni con l'Europa e il rapporto con la committenza, fino all'analisi delle infrastrutture e dei trend futuri. La prima edizione della pubblicazione è nata con il duplice scopo di mettere insieme la maggior parte di numeri possibili per il settore, sempre molto eterogenei per via delle fonti, ma anche decisamente "tardivi" per i lunghi tempi di elaborazione. Quando si parla di conseguenze della crisi, di concorrenza dei vettori dell'Est e di futuro, spessissimo ci si affida a luoghi comuni e a convinzioni non supportate dai numeri. Consideriamo la crisi. Durissima con tanti (in particolare circa 20.000 padroncini), per altri ha significato l'opportunità per crescere e consorziarsi. Oppure, prendiamo l'Europa: per molti è fonte di concorrenza sleale, per altri invece costituisce la possibilità di abbassare diversi costi, delocalizzando le attività o di affacciarsi su nuovi mercati. Perfino il futuro, dove l'intermodalità potrebbe diventare uno strumento operativo sempre più diffuso, dovrà pur sempre fare i conti con la gomma e con quell'elasticità che soltanto il camion riesce a garantire, in particolare sulle brevi e medie distanze.

DA EST NIENTE DI BUONO

I primi elementi del ritratto dicono che l'autotrasporto italiano sta cambiando volto: la crisi economica è stata pesante ed è arrivata quasi contemporaneamente la concorrenza da parte dei vettori dell'Est e l'aumento del gap di competitività rispetto ai colleghi europei. Tutti fattori che hanno inciso profondamente: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo, come detto, è stato pagato dalle imprese individuali, mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" si ritrova più debole, ma le aziende strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa la fa da padrona nel bene e nel male.

Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni. Non soltanto perché ha innalzato la concorrenza sul mercato internazionale con un'offerta di trasporto più economica. Ma anche perché le aziende dell'Est, dopo l'allargamento dell'Europa, sono entrate anche nel mercato nazionale. Lo dicono i volumi perduti dal nostro autotrasporto: mentre le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare crescevano tra il 2006 e il 2014 del 164% e quelle delle ungheresi e delle slovacche del 54%, a Ovest solo la Spagna portava 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%.

Ma lo dice pure la crescita delle operazioni di cabotaggio (comprese quelle

illegali). Tra il 2006 e il 2015 mentre, secondo Eurostat, Germania e Francia vedevano aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio rispettivamente del 186,6 e del 21,5%, il nostro paese toccava 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 buon segnale che potrebbe trovare una spiegazione nell'introduzione dell'obbligo dell'onere della prova in caso di controlli su strada, varato con la lo Sblocca Italia a fine 2014.

Infine lo dice pure il moltiplicarsi sulle nostre autostrade dei Tir con targa straniera. Secondo uno studio condotto dall'Albo degli autotrasportatori e dall'Associazione mondiale della strada (AIPCR) oltre il 60% dei camion che varcano i valichi alpini ha targa non italiana, i più numerosi sono romeni, ma ci sono alte percentuali anche di croati, sloveni e turchi. Ma non è tutto, perché i vantaggi di cui godevano molti autotrasportatori dell'Est hanno fatto balenare anche a molte imprese italiane tanti trucchi (più o meno legali) a cui ricorrere per abbassare i costi e "restare a galla". Il primo metodo si chiama «delocalizzazione»: nel 2016 il 10% delle aziende interpellate da Gipa ha dichiarato di avere una filiale all'estero. Nel 2015 erano l'8%, nel 2013 il 5%. 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 sono valutate anche altre soluzioni come l'avvio di nuove società, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzisti locali.

I MALI? MAI DA SOLI

Chi è rimasto in Italia, per continuare a competere si affida a tutto: distacco internazionale, esteroinvestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini Adr sloveni.

Ma tutto questo fa male non soltanto all'autotrasporto, ma anche ai mercati limitrofi dei fornitori. Le immatricolazioni di veicoli pesanti, per esempio, sono cadute a picco, anche perché almeno un veicolo su tre tra quelli venduti viene immatricolato altrove. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di camion hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso tra i paesi considerati significativi nell'indagine Gipa-Unrae presentata a fine 2016: la Penisola, come pure la Francia, ha perso più della metà delle immatricolazioni, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%.

Ma a far male è la progressiva erosione dei margini operativi. Oggi, stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10 e 1,20 euro a chilometro e non sempre riescono a coprire interamente i costi o ad assicurare un guadagno sufficiente. Invece, i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro. Secondo uno studio realizzato dal Comité National Routier (Cnr), l'osservatorio nazionale francese del mercato del trasporto delle merci su strada, un autista assunto

con contratto italiano costerebbe quasi 8 volte di più rispetto al collega con contratto bulgaro. A fronte dei 1642,37 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 il 22,8% della Romania, il quadro è abbastanza completo per capire la profondità del gap competitivo.

Problematiche da risolvere, magari anche in sede comunitaria. Tanto meglio se prima che l'autotrasporto si misuri con la sfida di andare incontro al futuro, di ridurre le emissioni nocive puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, di adottare i veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro. Ma niente paura: la gomma conserverà comunque un ruolo centrale grazie all'insostituibile flessibilità che la caratterizza. Almeno su questo si può stare tranquilli.

PER INFO E ACCREDITI: redazione@uominietrasporti.it entro il 12 giugno pv

un ritratto in cifre



100 numeri per capire l'autotrasporto

Deborah Appolloni

**Uomini
e Trasporti**

Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica?
Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

EDITORE FEDERSERVICE
DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE
Via G. Di Vittorio, 21/b1
40013 Castelmaggiore - Bologna
Partita Iva:03498360373
Tel. 0517093831 - Fax 0517093861
redazione@uominietrasporti.it
© Uomini e Trasporti – Riproduzione riservata



L'autotrasporto cambia: 100 numeri dicono come. In uscita un volume di UeT

5 maggio 2017

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto. La crisi economica è stata uno schiaffo violentissimo in pieno viso. Alla congiuntura economica s'è aggiunta quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere, l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est e l'aumento del gap di competitività rispetto ai colleghi europei. Tutti fattori che hanno segnato profondamente un tessuto imprenditoriale già sfibrato: dal 2010 sono scomparse quasi 17mila aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20mila unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" sta vacillando, aziende più strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa, nel bene e nel male, la fa da padrona.

Questo «scenario in movimento» è il filo conduttore di **«Ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto»** firmato da Deborah Appolloni, giornalista di Uomini e Trasporti con la collaborazione di Maria Carla Sicilia (giornalista esperta sui temi dell'energia) ed edito da Federservice, società

che Federtrasporti ha votato a tutti servizi, compresi quelli editoriali. Volume che verrà **presentato in anteprima il prossimo 19 maggio a Castel Maggiore (Bo) nel corso del workshop «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative»**.

Un ritratto che, per essere il più possibile obiettivo, adotta un punto di vista netto, quasi matematico: più di 100 numeri – posti in apertura di ogni capitolo - estratti da fonti diverse e (bisogna ammetterlo) a volte anche contrastanti, forniscono le radici a una foresta di dati incrociati tra i quali si intravedono in modo evidente i cambiamenti in corso o quelli in via di definizione. In alcuni casi, in realtà, è stato possibile mettere in luce processi già abbastanza consolidati: come per esempio il nuovo rapporto tra l'autotrasporto italiano e l'Europa dell'Est, non più solo terra di concorrenti e di nemici, ma anche via di fuga per chi è alla ricerca di costi contenuti. Aziende che delocalizzano, si "rumenizzano", immatricolando i veicoli in quei paesi e assumono (attraverso il distacco internazionale) autisti bulgari con buste paga più che dimezzate.

Per altri fenomeni il libro mette in risalto contorni ancora accennati, ma comunque promettenti. È il caso, per esempio, dei trend futuri. Il parco circolante è ancora vetusto, ma alcuni segnali lasciano intravedere un rinnovato interesse della categoria per la sostenibilità ambientale, per i nuovi carburanti, per il risparmio energetico, per le tecnologie avanzate che porteranno alla guida assistita e autonoma con una conseguente evoluzione della professione e delle competenze richieste. Un futuro non troppo lontano con il quale l'autotrasporto si troverà presto a fare i conti, passando anche attraverso un rinnovato rapporto con la committenza. Insomma, un mercato in cambiamento, sempre più competitivo, nel quale rimane fondamentale la conoscenza obiettiva (documentata dai numeri) dei fenomeni.

IL 19 MAGGIO: LA PRIMA USCITA DEI «100 NUMERI»

Il volume «Un ritratto in cifre - 100 numeri per capire l'autotrasporto» sarà presentato in anteprima il 19 maggio, dalle ore 14.30, presso la sede Federtrasporti, in via Di Vittorio 21 b/1 a Castelmaggiore (Bo) in occasione del convegno «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative». Il volume, **realizzato grazie al sostegno di Air1, Bridgestone, DAF, Freight Leaders Council, Palletways Italia, Q8, Studio Zunarelli, TimoCom, Viberti e Visirun**, sarà disponibile sul nostro sito, nell'area riservata, dal prossimo mese di giugno, dopo la presentazione ufficiale a Roma (data al momento in via di definizione).

In allegato: [programma](#)

Per informazioni e accrediti: segreteria@gruppfedertrasporti.it

Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica? Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

EDITORE FEDERSERVICE
DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE
Via G. Di Vittorio, 21/b1
40013 Castelmaggiore - Bologna
Partita Iva:03498360373
Tel. 0517093831 - Fax 0517093861
redazione@uominietrasporti.it
© Uomini e Trasporti – Riproduzione riservata

L'AUTOTRASPORTO CAMBIA: 100 NUMERI DICONO COME

La crisi, la concorrenza straniera, le dinamiche economiche competitive a livello internazionale hanno letteralmente stravolto il trasporto merci su gomma nel nostro paese. In che modo? Uomini e Trasporti ha cercato di rispondere affidando a Deborah Appolloni una sfida precisa: realizzare un volume in cui per delineare il "nuovo" ritratto del settore si utilizzassero soltanto numeri. 100 numeri...

L'autotrasporto italiano sta cambiando volto. La crisi economica è stata un schiaffo violentissimo in pieno viso. Alla congiuntura economica, s'è aggiunta quasi contemporaneamente l'apertura delle frontiere, l'avvento della concorrenza da parte dei vettori dell'Est e l'aumento del gap di competitività rispetto ai colleghi europei. Tutti fattori che hanno segnato profondamente un tessuto imprenditoriale già sfibrato: dal 2010 sono scomparse quasi 17.000 aziende (-15%). Il maggior tributo è stato pagato dalle imprese individuali (-20.000 unità), mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. Un segnale di coesione che l'autotrasporto non aveva mai dato prima: il mondo dei "padroncini" sta vacillando, aziende più strutturate si fanno largo per affrontare situazioni più complesse, in cui l'Europa, nel bene e nel male, la fa da padrona. Questo «scenario in movimento» è il filo conduttore di «Ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto» firmato da **Deborah Appolloni**, giornalista di Uomini e Trasporti con la collaborazione di Maria Carla Sicilia (giornalista esperta sui temi dell'energia) ed edito da Feder-service, società che Federtrasporti ha votato a tutti i servizi, compresi quelli editoriali. Un ritratto che, per essere il più possibile obiettivo, adotta un punto di vista netto, quasi matematico: più di 100 numeri - posti in apertura di ogni capitolo - estratti da fonti diverse e (bisogna ammetterlo) a volte anche contrastanti, forniscono le radici a una foresta di dati incrociati tra i qua-

li si intravedono in modo evidente i cambiamenti in corso o quelli in via di definizione. In alcuni casi, in realtà, è stato possibile mettere in luce processi già abbastanza consolidati: come per esempio il nuovo rapporto tra l'autotrasporto italiano e l'Europa dell'Est, non più solo terra

IL 19 MAGGIO A BOLOGNA

LA PRIMA USCITA DEI «100 NUMERI»

Il volume «Un ritratto in cifre - 100 numeri per capire l'autotrasporto» sarà presentato in anteprima il 19 maggio, dalle ore 14.30, presso la sede Federtrasporti, in via Di Vittorio 21 b/1 a Castelmaggiore (Bo) nel corso del convegno «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative». Il volume, realizzato grazie al sostegno di DAF, Timocom, Bridgestone, Studio Zunarelli, Freight Leaders Council, Visirun, Viberti, Palletways e Air1, sarà disponibile sul sito della nostra rivista gratuitamente per gli abbonati. A giugno ci sarà la presentazione ufficiale a Roma. Vi daremo maggiori dettagli sul prossimo numero.



di concorrenti e di nemici, ma anche via di fuga per chi è alla ricerca di costi contenuti. Aziende che delocalizzano, si "rumenizzano", immatricolando i veicoli in quei paesi e assumono (attraverso il distacco internazionale) autisti bulgari con buste paga più che dimezzate.

Per altri fenomeni il libro mette in risalto contorni ancora accennati, ma comunque promettenti. È il caso, per esempio, dei trend futuri. Il parco circolante è ancora vetusto, ma alcuni segnali lasciano intravedere un rinnovato interesse della categoria per la sostenibilità ambientale, per i nuovi carburanti, per il risparmio energetico, per le tecnologie avanzate che porteranno alla guida assistita e autonoma con una conseguente evoluzione della professione e delle competenze richieste. Un futuro non troppo lontano con il quale l'autotrasporto si troverà presto a fare i conti, passando anche attraverso un rinnovato rapporto con la committenza. Insomma, un mercato in cambiamento, sempre più competitivo, nel quale rimane fondamentale la conoscenza obiettiva (documentata dai numeri) dei fenomeni. È anche questo lo scopo del volume che verrà presentato il prossimo 19 maggio a Bologna nel corso del convegno «Il trasporto in Europa: come armonizzare costi e normative» (vedi box). ■

UN SETTORE ALLO SPECCHIO



Anche Mario Draghi, ormai, sostiene che la crisi è alle nostre spalle. E se lo dice lui bisognerà crederci. Quello che non è chiaro è il bilancio di questi anni di buio ciclo economico, aggravato rispetto all'auto-transporto da una concorrenza crescente dei vettori dell'Est. *Uomini e Trasporti* ha provato a fare chiarezza e ha ordinato i numeri di questo bilancio in un volume a firma di Deborah Appolloni. Il 15 giugno sarà presentato a Roma all'interno del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Venite a scoprirlo

Il 15 giugno a Roma la presentazione del volume



100 NUMERI AL MINISTERO

15 giugno: segnatevi questa data. Perché è quella in cui, dalle 10 alle 13, verrà presentato ufficialmente a Roma, all'interno della Sala Parlamentino del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in piazzale Porta Pia 1, il volume *Un ritratto in cifre - 100 numeri per capire l'autotrasporto*. All'incontro, insieme all'autrice Deborah Appolloni e al direttore responsabile di *Uomini e Trasporti*, Daniele Di Ubaldo, ci saranno:

- Maria Teresa Di Matteo - Presidente dell'Albo degli Autotrasportatori
- Massimo Campailla - Professore di diritto dei Trasporti e della Logistica, Università D'Annunzio (Pe-Ch)
- Damiano Frosi - Project Manager Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano
- Clara Ricozzi - Vicepresidente del Freight Leaders Council
- Claudio Villa - Presidente di Federtrasporti
- Paolo Starace - Amministratore Delegato DAF Veicoli Industriali

A seguire i rappresentanti delle principali associazioni di categoria (Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, FAI-Confrtrasporto, Fedit, Fiap, CNA-Fita), analizzando i dati presenti nel volume, si confronteranno sul tema: «I numeri di oggi per comprendere il lavoro di domani».

Al termine, a tirare le file, sarà Enrico Finocchi, Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Cento numeri per capire l'autotrasporto. Freddi cifre che restituiscono però un ritratto indispensabile per orientare la rotta delle aziende, dare supporto alle decisioni politiche e informare l'opinione pubblica. È questo l'obiettivo di «Ritratto in cifre. 100 numeri per capire l'autotrasporto» firmato da **Deborah Appolloni** (con la collaborazione di **Maria Carla Sicilia**) e pubblicato da **Federservice**, editore di *Uomini e Trasporti*. Il volume si articola in 5 capitoli nei quali vengono delineate le evoluzioni di questo mondo: dalle conseguenze della crisi e dai cambiamenti delle aziende, passando per le relazioni con l'Europa e il rapporto con la committenza, fino all'analisi delle infrastrutture e dei trend futuri. La prima edizio-

ne della pubblicazione è nata con il duplice scopo di mettere insieme la maggior parte di numeri possibili per il settore, sempre molto eterogenei per via delle fonti, ma anche decisamente "tardivi" per i lunghi tempi di elaborazione. Quando si parla di conseguenze della crisi, di concorrenza dei vettori dell'Est e di futuro, spessissimo ci si affida a luoghi comuni e a convinzioni non supportate dai numeri. Consideriamo la crisi. Durissima con tanti (in particolare circa 20.000 padroncini), per altri ha significato l'opportunità per crescere e di consorziarsi. Oppure, prendiamo l'Europa: per molti è fonte di concorrenza sleale, per altri invece costituisce la possibilità di abbassare diversi costi, delocalizzando le attività o di affacciarsi su nuovi



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)

20%

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



10%

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



1 su 3

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



+2,7%

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



60%

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



-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)

+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)



mercati. Perfino il futuro, dove l'intermodalità potrebbe diventare uno strumento operativo sempre più diffuso, dovrà pur sempre fare i conti con la gomma e con quell'elasticità che soltanto il camion riesce a garantire, in particolare sulle brevi e medie distanze.

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

Il confronto con le aziende europee è stata forse la sfida più difficile di questi anni. Non soltanto perché ha innalzato la concorrenza sul mercato internazionale con un'offerta di trasporto più economica. Ma anche perché le aziende dell'Est, dopo l'allargamento dell'Europa, sono entrate anche nel mercato nazionale. Lo dicono i volumi perduti dal no-

stro autotrasporto: mentre le tonnellate/km trasportate dalle ditte bulgare crescevano tra il 2006 e il 2014 del 164% e quelle delle ungheresi e delle slovacche del 54%, a Ovest solo la Spagna portava 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%.

>>>



450€ 

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

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)



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)

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)



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).



+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%.

25,9%

è l'incidenza del sommerso nel settore de «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)





Ma lo dice pure la crescita delle operazioni di cabotaggio (comprese quelle illegali). Tra il 2006 e il 2015 mentre, secondo Eurostat, Germania e Francia vedevano aumentare le tonnellate trasportate in regime di cabotaggio rispettivamente del 186,6 e del 21,5%, il nostro paese toccava 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 buon segnale che potrebbe trovare una spiegazione nell'introduzione dell'inversione dell'onere della prova in caso di controlli su strada, varato con la lo Sblocca Italia a fine 2014.

Infine lo dice pure il moltiplicarsi sulle nostre autostrade dei Tir con targa straniera. Secondo uno studio condotto dall'Albo degli autotrasportatori e dall'Associazione mondiale della strada (ALPCR) oltre il 60% dei camion che varcano i valichi alpini ha targa non italiana, i più numerosi sono romeni, ma ci sono alte percentuali anche di croati, sloveni e turchi. Ma non è tutto, perché i vantaggi di cui godevano molti autotrasportatori dell'Est hanno fatto balenare anche a molte imprese italiane tanti trucchi (più o meno legali) a cui ricorrere per abbassare i costi e "restare a galla". Il primo metodo si chiama «delocalizzazione»: nel 2016 il 10% delle aziende interpellate da Gipa ha dichiarato di avere una filiale all'estero. Nel 2015 erano l'8%, nel 2013 il 5%. 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 sono valutate anche altre soluzioni come l'av-

vio di nuove società, acquisizioni di aziende locali o trasformazioni in intermediari, in partnership con vettori terzi locali.

Chi è rimasto in Italia, per continuare a competere si affida a tutto: distacco internazionale, esterovestizione, targhe bulgare, società rumene o patentini ADR sloveni.

Tutto questo fa male non soltanto all'autotrasporto, ma anche ai mercati limitrofi dei fornitori. Le immatricolazioni di veicoli pesanti, per esempio, sono cadute a picco, anche perché almeno un veicolo su tre tra quelli venduti viene immatricolato altrove. L'unico paese dove tra il 2008 e il 2015 le vendite di camion hanno registrato il segno «+» è la Polonia, passata da 16.401 a 20.586 immatricolazioni. Per il resto, il dato italiano è il più depresso tra i paesi considerati significativi nell'indagine Gipa-Unrae presentata a fine 2016: la Penisola, come pure la Francia, ha perso più della metà delle immatricolazioni, mentre la Germania è riuscita a limitare i danni a un -9%.

Ma a far male è la progressiva erosione dei margini operativi. Oggi, stando a uno studio della CGIA di Mestre, le tariffe dei vettori italiani si aggirerebbero tra 1,10 e 1,20 euro a chilometro e non sempre riescono a coprire interamente i costi o ad assicurare un guadagno sufficiente. Invece, i colleghi dell'Est, spesso in violazione delle norme sui tempi di guida, delle disposizioni sul cabotaggio e con costi fissi inferiori, arrivano a viaggiare a 80-90 centesimi al chilometro.

Buona parte del gap competitivo si basa sul costo del lavoro. Secondo uno studio realizzato dal Comité National Routier (Cnr), l'osservato-

rio nazionale francese del mercato del trasporto delle merci su strada, 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 il 22,8% della Romania, il quadro è abbastanza completo per capire la profondità del gap competitivo.

Problematiche da risolvere, magari anche in sede comunitaria. Tanto meglio se prima che l'autotrasporto si misuri con la sfida di andare incontro al futuro, di ridurre le emissioni nocive puntando su carburanti alternativi come Gnl o biocarburanti, di adottare i veicoli con guida assistita o autonoma che richiedono un up-grade professionale da parte delle aziende e degli autisti. Il mondo sta virando verso il commercio elettronico che richiede un vettore sempre più aperto alle sperimentazioni e alla specializzazione (il vettore 2.0), ma anche verso la digitalizzazione dei processi e l'industria 4.0. L'intermodalità, in parte già nel presente, sarà uno degli elementi più importanti per il trasporto futuro. Ma niente paura: la gomma conserverà comunque un ruolo centrale grazie all'insostituibile flessibilità che la caratterizza. Almeno su questo si può stare tranquilli. ■