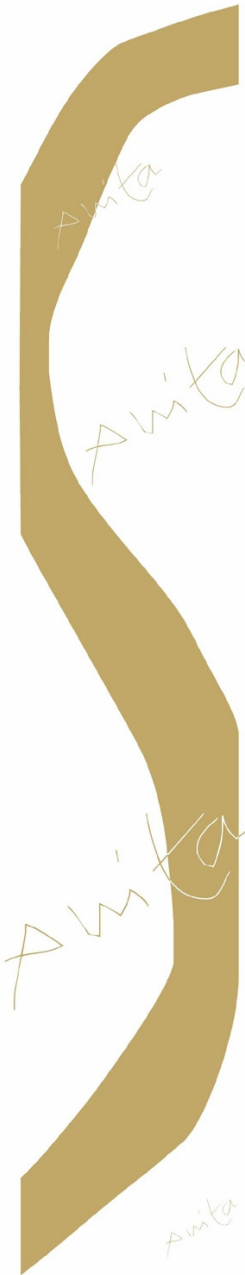


**Centro Studi & Ricerche**



**L'AUTOTRASPORTO MERCI IN ITALIA  
L'economia del settore e  
l'economia delle aziende:  
un modello di lettura  
di lungo periodo**

**NEWSLETTER  
Settembre-Ottobre 2008**

*Responsabile*  
**Dott. Domenico Barricelli**

Via Oglio n°9 Roma  
Tel. 06/8550263  
fax 06/8554066  
[www.anita.it](http://www.anita.it)  
[centrostudi@anita.it](mailto:centrostudi@anita.it)



La prima riflessione da effettuare è che un'analisi di lungo periodo è il punto di partenza necessario per comprendere sia la struttura che la dinamica di un settore. Nell'ambito dell'autotrasporto merci forse l'unica ricerca di questo tipo (anche se la prima edizione risale al 2004) è il libro di Chiara Pellizzoni<sup>1</sup> della Facoltà di Economia dell'Università di Parma, dal titolo: "La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto merci".

Il lungo periodo esaminato è il decennio 1989-1998, ed ovviamente sarebbe molto interessante (e necessario) immaginare che qualcuno stia aggiornando la ricerca al successivo decennio 1998-2008.

Un secondo elemento strategico (e raro), è che l'analisi strutturale microeconomica viene condotta attraverso la comparazione di segmenti dimensionali, o categorie dimensionali di imprese relativamente omogenei<sup>2</sup>.

Infatti, il quadro italiano presenta una struttura dell'offerta estremamente frazionata, con una maggioranza schiacciante di microimprese e con una ridotta fascia superiore di grandi e medie imprese. Secondo recenti stime di Confetra le aziende di autotrasporto con un solo addetto (il titolare) rappresentano il 66,6% delle imprese del settore e quelle con due il 23,2%; il che equivale a dire che le aziende con un numero massimo di due addetti rappresentano circa il 90% del totale.

Questa configurazione dell'offerta, peraltro simile a quella spagnola, sollecita notevole attenzione nella lettura di dati statistici medi del settore, ma è anche alla base di un modello e di una dinamica sicuramente attuali: la fascia dimensionale medio-grande, ovvero il 10% delle aziende si impegna sempre più nella logistica e nella terziarizzazione del trasporto, settori con più elevato valore aggiunto,

*Le medie e grandi imprese di trasporto sono sempre più centrate sulla logistica e terziarizzazione insita nel settore, che esprimono un più elevato valore aggiunto.*

---

<sup>1</sup> Chiara Pellizzoni, "La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto merci", F. Angeli editore, Milano 2004.

<sup>2</sup> Nell'analisi effettuata dalla Pellizzoni, si prendono in considerazione (per il periodo di riferimento temporale 1989/1998) le prime 100 imprese di trasporto per volume di fatturato, che corrispondono in sostanza alle grandi e medie imprese.

*Le microimprese (ovvero gli autotrasportatori: i "c.d. padroncini") nonostante i limiti legati alla concorrenza, ai critici rapporti con i committenti, alla concentrazione del traffico nel nord del Paese ed ai ritorni a vuoto, riescono ancora a sopravvivere, sia pure in una condizione di marginalità instabile e difficile rapporto con il credito*

mentre delega alle microimprese il trasporto vero e proprio. Queste ultime imprese, in prevalenza corrispondenti agli autotrasportatori in senso stretto, nonostante una serie di limiti (numero di concorrenti, occasionalità del rapporto con le imprese appaltanti, concentrazione del traffico nell'area settentrionale del Paese, ritorni a vuoto, regolamentazioni sempre più dettagliate e severe sulla durata e qualità delle prestazioni di lavoro) sono, comunque, riuscite non solo a sopravvivere, ma anche ad aumentare annualmente il fatturato, sia pure in una situazione di marginalità instabile e di difficile rapporto con il credito.

Tutto ciò è stato possibile, fino ad oggi, per vari ragioni:

- a) il minor costo dell'autista indipendente rispetto a quello dipendente (secondo Confetra il costo orario dell'autista dipendente è superiore del 67% rispetto a quello di un "padroncino", a causa dei maggiori oneri aziendali contributivi);
- b) la politica pubblica dei supporti al settore sotto forma di rimborsi aziendali;
- c) una sorta di "protezione naturale" del mercato italiano, rispetto alla concorrenza estera e, sostanzialmente, anche in riferimento al cabotaggio, nonostante la liberalizzazione europea del 2005 (fattore sul quale torneremo più avanti).

I principali risultati dell'analisi effettuata da Chiara Pellizzoni riferite al decennio 1989/1998, ma che da alcuni sintomi potrebbero persistere anche nel decennio successivo, sono:

- 1) (con riferimento alle 482 aziende leaders considerate nella studio dell'autrice) grave carenza di liquidità, massiccio ricorso al credito e finanziamento delle immobilizzazioni con passivo corrente;
- 2) assenza di relazioni significative fra dimensione d'impresa e redditività, ma registrazione di picchi produttivistici in aziende con un numero di addetti compreso fra 20 e 50;
- 3) la lista delle prime 100 imprese del 1998 contiene tutte le imprese straniere, ma solo la metà delle imprese italiane del 1989: le imprese

*La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto non sembra avere un effetto rilevante, dato che le imprese leader sono già abituate alla concorrenza e i piccoli autotrasportatori sono dentro un contesto di "protezione naturale", derivante da un ridotto mercato di cabotaggio data la morfologia territoriale, la carenza di infrastrutture e l'estrema polverizzazione delle imprese minori.*

italiane scomparse si devono ipotizzare retrocesse per minore efficienza in termini di gestione dei carichi, o di reperimento dei carichi di ritorno, scarso ricorso alla subvezione (ovvero le imprese più tradizionali che non hanno implementato l'attività logistica); in queste graduatorie si osserva, quindi, una maggiore stabilità delle imprese estere che operano in Italia rispetto alle imprese italiane;

4) rispetto alle imprese estere quelle italiane risultavano caratterizzate (sia nell'89 che nel '98) da valori inferiori di fatturato e da un minor costo del lavoro.

Infine, il richiamo dello stesso titolo del libro della Pellizzoni: quali effetti avrà la liberalizzazione europea? (di cui siamo alla vigilia nel 2004). Secondo l'autrice nessun effetto importante avrà la liberalizzazione europea, né per le aziende leader, né per i meri trasportatori, ovvero i famosi "padroncini". Infatti, le imprese leader sono già abituate alla concorrenza, mentre i meri trasportatori sono protetti ("protezione naturale") dal giudizio delle multinazionali estere: "un cattivo mercato di cabotaggio per la morfologia del territorio, la carenza di infrastrutture, l'estrema diffusione di imprese di media e piccola dimensione".

Per quanto riguarda l'evoluzione del segmento dei meri trasportatori nel decennio esaminato, la ricerca afferma che "non ha risentito di una maggiore concorrenza del mercato, non ha quindi applicato tariffe più competitive e, pur non presentando variazioni significative in termini di reperimento dei carichi, ha assistito ad un aumento di redditività".

Preso atto delle previsioni, non resta che giudicare sulla loro fondatezza complessiva in base dei risultati percepiti dagli stessi operatori tre anni dopo l'entrata in vigore della liberalizzazione, un compito a cui ha provveduto il Comitato Centrale dell'Albo autotrasportatori, attraverso una recente indagine<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Rif. Comitato Centrale dell'albo autotrasportatori, "L'autotrasporto: una radiografia del settore dopo la 32/2005, Roma 7 maggio 2008."

Le risposte alla domanda di un giudizio complessivo sulla riforma di settore si sono così distribuite su quattro valutazioni (Tab. 1).

**Tab. 1** *Esiti dell'impatto della riforma relativa alla liberalizzazione del settore*

1) <i>Un sistema di prezzi e tariffe disordinato e incontrollato</i>	35,8%
2) <i>Un aumento di livelli di concorrenzialità</i>	29,4%
3) <i>Un aumento della concorrenzialità ancora insufficiente</i>	15,0%
4) <i>Non ha indotto alcun effetto degno di nota</i>	19,8%

Tolto un 30% che si limita a riconoscere la direzione in cui operano gli interventi, ma senza esprimere alcuna valutazione sull'intensità degli effetti voluti e sollecitati, tutti gli altri tre gruppi, ovvero il 70% degli intervistati, optano per un'efficacia nulla, o ridotta dei provvedimenti introdotti. La maggioranza relativa dei rispondenti (35,8%) lamenta la nascita di un sistema disordinato ed incontrollato dei prezzi; ma tale è il sistema di qualsiasi libero mercato, tanto più se fa seguito ad un precedente sistema di prezzi imposti, così com'è avvenuto su scala generale nei Paesi dell'Europa Orientale dopo il crollo del sistema comunista. Un impatto limitato è, comunque, indirettamente ma più sicuramente avvertibile dall'andamento del fatturato nel passato triennio di prima applicazione della riforma (2005/2008) e dalle previsioni di andamento del successivo triennio di applicazione (2008/2011). Peraltro andamento del triennio passato e previsioni del futuro convergono, salvo un lieve miglioramento delle previsioni. Quasi la metà delle risposte (43%), sia nel caso di andamento del passato, che di prospettiva, si attesta sulla stabilità del fatturato, mentre due gruppi opposti di simile consistenza, ovvero di circa il 30%, optano (il primo) per l'aumento e (l'altro) per la diminuzione dei ricavi. Nel caso delle prospettive vi è addirittura una prevalenza di visione ottimista: il 26% soltanto prevede una riduzione, contro il 30% che anticipa un fatturato in crescita.

Il dualismo strutturale dell'offerta italiana di autotrasporto merci con un andamento diversificato, sia dei risultati finanziari, che delle prospettive di sviluppo, è contemporaneamente ed autorevolmente riproposto dal rapporto per gli anni 2006-2007 dal Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti (CNIT) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Da una parte un gruppo leader di medie imprese, inferiori per dimensioni, capitali e capacità d'intervento intermodale ai gruppi leader della logistica di altri Paesi europei, ma comunque referente logistico per le imprese manifatturiere, un gruppo che subappalta agli autotrasportatori in senso stretto (i c.d. "padroncini") il vero e proprio servizio di trasporto e riesce a praticare un prezzo relativamente basso alla committenza, proprio per la concorrenza esasperata esistente a "valle", ed ulteriormente sfruttata da un'intermediazione "parassitaria".

Il documento, peraltro, riconosce che la scelta dei vettori è largamente operata con contratti di natura occasionale e che a questa precarizzazione delle aziende debbano essere ascritte anche la scarsa organizzazione della logistica ed i limiti degli investimenti.

In ogni caso la condizione degli spedizionieri appare abbastanza soddisfacente nel riassunto del rapporto ministeriale proposto da Lucandrea Massaro<sup>4</sup>: "Tra il 2004 ed il 2006, sia il numero di addetti, sia il fatturato degli spedizionieri è cresciuto; il 52,5% degli spedizionieri ha visto crescere il fatturato, mentre il 31,3% ha mantenuto il livello degli anni pregressi. Ed il futuro sembra ancor più allettante. Dall'indagine eseguita su un campione di aziende è emerso che per il 63,2% degli intervistati il giro d'affari aumenterà. Possiamo dubitare un analogo tasso di ottimismo tra i vettori".

D'altra parte si deve ritenere che le condizioni dei "padroncini", certamente lungi da quelle degli spedizionieri, ma ad esse correlate per il semplice fatto che questi ultimi possono mantenere prezzi relativamente bassi grazie al numero, alla disponibilità estrema ed alla volontà di resistenza di questi ultimi, non siano peggiorate al punto da

diminuire significativamente le possibilità di sopravvivenza con una diminuzione significativa del loro numero.

*Incertezza e instabilità finanziaria sono le condizioni quotidiane da affrontare per le microimprese di autotrasporto, che rischiano di trasferirsi all'intero settore dell'autotrasporto*

In ogni caso, è però vero che incertezza ed instabilità finanziaria sono le condizioni quotidiane delle microimprese di autotrasporto merci e che l'instabilità si trasferisce attraverso i meccanismi descritti all'intero settore.

Una riflessione su questi circuiti economici, oltre alle considerazioni di fondo sui vantaggi che, comunque, sono connessi alla scelta di cooperazioni, anziché conflitto, fra grande e piccola impresa ispira la scelta di fondo di ANITA, riconducibile alla trasformazione di rapporti occasionali e precari in attività di "tutoraggio prolungato" di un gruppo scelto di microimprese che cresce, sia nella professionalità della subvezione, che nella gestione manageriale.

*Il miglioramento progressivo nella gestione finanziaria degli autotrasportatori, potrà dar luogo alla loro stabilità e quella del mercato, in senso più ampio, con un conseguente "ragionevole" aumento del prezzo medio del trasporto*

Il miglioramento progressivo della gestione finanziaria degli autotrasportatori, in senso stretto, e quindi la loro stabilità, a sua volta condizione della stabilità del mercato, comporterà probabilmente un ragionevole aumento di prezzo medio del trasporto, oltre ad impegni ed incentivi pubblici, ma sicuramente "il gioco vale la candela", anche nella prospettiva dei cambiamenti economici possibili, e già in atto, dei quali ci avverte l'ultimo scorcio del 2008.

E' peraltro ovvio che l'altra leva della stabilità finanziaria è rappresentata da uno sviluppo adeguato della "consorzialità", la cui estensione però resta al di sotto delle speranze e delle evidenti esigenze. Queste considerazioni strutturali, sin qui fatte, sono il primo flash di una attenta e puntuale analisi che proseguirà in due successive newsletter, attraverso un'analisi dei punti deboli delle aziende di trasporto, in quanto tali, e sulle avvisaglie di una nuova fase congiunturale contrassegnata da fattori trainanti diversi dal passato.

***Ha collaborato alla stesura della newsletter Angelo Nascenzi, Responsabile Trasporti Internazionali ANITA***

---

<sup>4</sup> Rif. Lucandrea Massaro, "Piccoli ma dinamici", in TIR n. 109, 2008