

# Problema. Dove è logistica, e dove è (ancora) autotrasporto...



mariosassi.it/problema-dove-e-logistica-e-dove-e-ancora-autotrasporto

Negli ultimi cinque anni il governo italiano ha destinato al settore della logistica 13 miliardi di euro attraverso 572.452 misure, con Campania e Sicilia in testa a 1,7 miliardi ciascuna, seguite da Lazio (1,5 miliardi) e Lombardia (1,4 miliardi). È un settore che vale il 9% del Pil italiano, terzo per dimensioni nell'Unione europea con una quota di mercato del 10%, e che secondo la Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali (Fiap) impiega 1,4 milioni di addetti. Il 2026, però, è un anno in salita: la guerra in Iran e le tensioni sullo Stretto di Hormuz hanno spinto in alto i prezzi dei carburanti, e il governo è corso a tamponare con il taglio delle accise sul gasolio — rinnovato ancora giovedì scorso, 17 centesimi in meno, dopo che i rinnovi precedenti erano già costati 2,7 miliardi dal 19 marzo — più un nuovo credito d'imposta partito proprio a settembre.

È una fotografia che, letta con attenzione, dice più di quanto dichiarare. Il portavoce citato per inquadrare l'intero settore è il segretario generale della Fiap, la federazione degli autotrasportatori: è lui a spiegare che delle 90mila imprese italiane della logistica solo 200-300 competono realmente con MSC, Amazon e DHL. E le misure di sostegno che accompagnano l'articolo di Italia Oggi — taglio delle accise sul gasolio, credito d'imposta legato ai costi energetici — sono, quasi per intero, misure pensate per chi mette benzina nei serbatoi, non per chi costruisce magazzini automatizzati, software di gestione delle scorte o reti di consegna Data-driven. In cinque anni gli aiuti al settore sono peraltro scesi quasi linearmente: dai quasi 5 miliardi del 2022 ai 3 miliardi del 2023, ai 2,3 miliardi del 2024, con una lieve risalita a 2,4 miliardi nel 2025 e appena 462 milioni nei primi otto mesi di quest'anno — un calo che l'articolo lega giustamente ai vincoli di finanza pubblica, con l'Italia che il 22 settembre scoprirà se uscirà dalla procedura d'infrazione per deficit eccessivo.

Il punto, però, non è solo quanto lo Stato spende, ma per cosa lo spende — e attraverso quale voce lo racconta. Fiap rappresenta gli autotrasportatori: uomini e mezzi che spostano merce su gomma, il nucleo storico e più identitario della logistica italiana, quello che affonda le radici nell'autotrasporto artigianale del dopoguerra. È una rappresentanza legittima, ma parziale, ed è significativo che sia lei — non un'associazione di operatori di magazzini automatizzati, non un consorzio di e-commerce fulfillment, non una lobby del real estate logistico — a fornire il quadro con cui la stampa economica racconta oggi un settore che vale il 9% del Pil.

Il risultato è un lessico interamente costruito attorno a gasolio, accise e crediti d'imposta legati al caro energia, mentre restano fuori dal perimetro del dibattito tre variabili che, negli ultimi anni, ho visto emergere come le vere leve di competitività della logistica in Europa: la

tecnologia degli hub automatizzati, il consumo di suolo che quegli hub comportano, e il tipo di lavoro — spesso molto diverso da quello del camionista — che vi si svolge dentro.

Le 200-300 imprese che secondo la stessa Fiap competono con MSC, Amazon e DHL non vincono quella competizione con il taglio delle accise: vincono investendo in automazione. È la stessa direzione che ho visto con Delhaize, che ha destinato 120 milioni di euro a un nuovo magazzino automatizzato costruito da WDP alle porte di Bruxelles, operativo dal 2029; è la stessa direzione in cui si muove, ad esempio Cortilia, che ha costruito il proprio hub automatico a Cassina de' Pecchi e sta valutando di vendere quella tecnologia a terzi come linea di business autonoma. Nessuna di queste operazioni compare nel tipo di sostegno pubblico raccontato dall'articolo: sono investimenti privati, spesso di aziende straniere o di scala non paragonabile alle 90mila piccole imprese di autotrasporto italiane, e restano fuori dal perimetro di ciò che lo stato, nella sua narrazione ufficiale, considera "aiuto alla logistica".

Anche il consumo di suolo, il secondo termine che uso spesso per leggere la logistica europea, non trova posto in questo quadro. In Belgio ho visto come l'eccellenza logistica fiamminga sia, in realtà, la conseguenza di aver già consumato gran parte della scarsità di terreno industriale disponibile — Halle-Vilvoorde detiene l'88,5% di quanto resta in Fiandra Occidentale. In Italia il tema è altrettanto concreto: ogni nuovo hub automatizzato, ogni dark store per l'e-commerce alimentare, ogni piattaforma logistica per l'ultimo miglio consuma suolo in un paese che non ne ha da sprecare, e la localizzazione di questi impianti — spesso in aree già congestionate di Lombardia e Lazio, non a caso tra le regioni con più aiuti — è una scelta industriale con conseguenze territoriali dirette. Ma nel dibattito pubblico raccontato da Fiap, il suolo non compare: compaiono le accise.

Il terzo termine è il lavoro, e qui la distanza tra le due culture della logistica è forse la più netta. Il 1,4 milioni di addetti censito da Fiap sono, in larga parte, autisti e personale legato al trasporto su gomma, con la sua storia contrattuale, i suoi sindacati, le sue regole. Ma la crescita degli ultimi anni si è concentrata altrove: nei magazzini automatizzati che richiedono pochi operatori molto specializzati, e nell'ultimo miglio dell'e-commerce alimentare, dove il lavoro — spesso precario, spesso gestito tramite piattaforme, spesso estraneo alla contrattazione collettiva tradizionale del trasporto — segue regole completamente diverse da quelle dell'autotrasporto.

È un tema che ho affrontato parlando della geografia dei dark store legati al food delivery: un pezzo importante dell'occupazione nella logistica italiana di oggi non passa più per un contratto da autotrasportatore, ma nessuna delle due culture — quella vecchia rappresentata da Fiap, quella nuova ancora priva di una voce altrettanto forte — sembra parlarne nello stesso tavolo. Non è un caso che i piazzali delle logistica sono frequentati da altri protagonisti e, sull'ultimo miglio, è la procura di Milano a dare la linea sostituendosi alla rappresentanza sindacale tradizionale che, anziché comprendere il nuovo che avanza

e guidarlo si limita a far da eco alla magistratura. Ovviamente solo nel raggio di competenza dei giudici. Altrove è terra di nessuno...

Resta allora una domanda che vale più del taglio delle accise di questa settimana: se le leve reali della competitività logistica europea sono tecnologia, uso del suolo e nuovi modelli di lavoro, e se in Italia sono proprio le 200-300 imprese che hanno già fatto quel salto a competere con MSC, Amazon e DHL, allora 13 miliardi di euro spesi in cinque anni parlando quasi solo il linguaggio del gasolio e delle accise sono una politica industriale per la logistica del futuro, o sono semplicemente un sostegno energetico a un settore che, nella sua rappresentanza pubblica, non si è ancora accorto di essere cambiato sotto i suoi occhi?