

Definire il punto : correre, spostare merci, persone perché?

La trasformazione sociale nel tempo è sempre stata dettata dal lato economico e quindi politico da cui dipendeva una nazione.

Un assunto facile da capire. Siamo “evoluti” dal passato contadino al sistema industriale in pochi secoli e la storia non si è più fermata.

Mentre gli spostamenti antichi erano lenti, oggi l'accelerazione è forzata da un'economia diventata globale. Le relazioni degli stati, le aree di influenza (dopo il periodo coloniale mondiale) ha scolpito linee guida di strade, percorsi, itinerari da percorrere trasversalmente in ogni continente.

La caratteristica del momento (pandemia a parte) è data dalla concentrazione sia della popolazione in grandi agglomerati, sia di merci con proprietà di poche potenze finanziarie e commerciali che vanno oltre il bisogno specifico dei vari territori, anzi si basano sullo sfruttamento esercitato in altre aree del mondo.

In pochi decidono cosa produrre e poi si creano spazi e infrastrutture per imporne i passaggi con l'aiuto della politica dei partiti. Le masse sono in equilibrio precario fra i loro bisogni locali e l'accettazione imposta del teorema produci, consuma, crepa.

Occupiamoci soprattutto del sistema regionale Ligure, che però è ovvio ha le caratteristiche di dipendenza di tutta l'Italia e del suo ruolo nel mondo.

La mobilità in Liguria è da tempo uno dei problemi principali ed è difficoltà importante più di altre regioni stretta fra mare e montagna e chiusa da frontiere molto attive più facili da passare con l'indiretto aiuto della catena montuosa delle Alpi.

Il sito regionale della regione Liguria ha i dati relativi ai trasporti fermi al 2013 e quei pochi, datati, sono resi in forma molto complessa da capire, quindi inutile. Non serve dire altro.

Perché correre, spostare merci e persone nel periodo presente dominato dalla finanza, dalle grandi aziende è una domanda retorica?

Si insegue lo spostamento dalla campagna alla città, dalla montagna alla città poiché i piccoli centri ed i borghi da tempo sono stati colti da crisi di lavoro, sociali irreversibili con l'attuale sistema e con una programmata demolizione di risorse.

Il bilancio di pareggio applicato ai comuni, le concentrazioni ospedaliere per la sanità con la demolizione della medicina territoriale, la chiusura o l'aumento delle quote di scuole, asili, la rarefazione, l'invecchiamento evidente dei paesi, quando non la chiusura delle linee di trasporto pubblico sono alcune delle cause di questa mobilità impazzita

Dalle grandi industrie alle piccole /medie aziende de-localizzate dove prima vi erano possibilità di incentivi statali, europei per zone a rischio economico nelle periferie, nei paesini, nei borghi nascosti i cui terreni sono stati sfruttati e abbandonati dopo averli resi tossici (vedi Afga di Cairo).

E' la logica di fare produzioni dove ci sono possibilità di trasporto efficace e quindi economico.

Il decentramento produttivo spesso nascondeva possibilità per le aziende che lo praticavano dagli anni 70 di produrre senza controllo e inquinare l'ambiente. Profitti privati, spese pubbliche.

Mentre le piccole imprese, gli artigiani vanno in crisi perché legati ai territori come produttori di servizi e anche come consumatori, le grandi strutture industriali, finanziarie e mercantili hanno dettato il passaggio.

Autotrasporto

Le nostre autostrade ancora gestite dai Benetton nonostante la tragedia del Morandi non visualizzano dati o meglio li danno solo a pagamento (quanti automezzi, da dove e per quali destinazioni). Così possiamo solo andare a stima. Ho trovato dati generali tramite federazioni di autotrasporto nazionali, ma da cui è impossibile estrapolare dati specifici liguri per capirne cosa determina questa domanda

Ci attraversano migliaia di autotrasporti transnazionali e una quota nazionale provenienti dall'Africa, dalla Spagna, dal Portogallo e dalla Francia in massima parte diretti verso Torino, Milano, verso Trieste e l'est Europa, Bologna o nel sud Italia superiori alle 35 tonnellate, mentre in genere quelli sotto le 35 tonnellate hanno una funzione più compatibile con rifornimenti alle nostre province

La chiusura di molte imprese industriali a Genova, Savona, ecc ha modificato pure la composizione del trasporto persone che assieme alla necessità del lavoro (vado dove trovo), al Campus di Savona avevo prof a contratto che venivano da Milano e partivano alle 6 per fare 3-4 ore qui e poi ritornare, il tempo ormai alle spalle del consumismo indotto degli anni 80/90, ha costruito situazioni di seconde case e di turismo indotto dal Nord Italia.

Che cosa viaggia su quei camion si può supporre, senza certezze, ma ne parlerò nella parte dedicata al trasporto marittimo che ha alcune innegabili equivalenze.

Alcune merci che non si fermano in Liguria (personalmente stimo almeno il 50%,) ma a cui serve il passaggio regionale ha elementi simili al sistema complessivo di trasporti.

Dettano legge le grandi aziende

Il 67,5% degli autocarri per trasporto merci in circolazione in Liguria è stato immatricolato fino al 2009. ne consegue che solo il 32,5 % in Liguria è stato immatricolato negli ultimi 10 anni

IL 17% delle imprese iscritte non possiedono un solo automezzo. Stiamo parlando di 16.877 aziende, su un totale di 98.070 iscritte, secondo i dati del Centro elaborazione del ministero dei Trasporti.

Dati NAZIONALI

L'Albo ha diffuso alcune **statistiche sulla composizione delle imprese iscritte**. Quasi la metà resta di dimensione artigianale, con 22.099 mono-veicolari e 32.825 con una flotta da due a cinque veicoli. Questa resta la dimensione preponderante, ma quella tra sei e venti veicoli sta avvicinandosi ai mono-veicolari, con 18.902 imprese. Salendo di dimensione, la quota si assottiglia: 5125 imprese hanno un parco tra 21 e 50 veicoli, 1410 tra 51 e 100 veicoli e 832 possiedono più di cento veicoli.

Un altro punto di vista fornito dall'Albo Autotrasporti riguarda la **tipologia di veicoli**, in base alla loro massa complessiva. Al netto delle 16.877 aziende senza veicoli, emerge che la maggior parte delle società iscritte all'Albo (50.628) ha veicoli pesanti, ossia con massa complessiva da 16 a 44 tonnellate, cui si aggiungono 1373 imprese con veicoli oltre le 44 tonnellate, adatti all'autotrasporto eccezionale. Dalle statistiche dell'Albo emerge che ben 61.902 imprese di autotrasporto svolgono

trasporti a temperatura controllata usando 126.359 veicoli certificati Atp, mentre 5996 svolgono trasporto di merci pericolose con 42.630 veicoli certificati Adr.

Dallo scorso anno uno spedizioniere, Savino Del Bene, guida questa speciale graduatoria con un fatturato di 1,55 miliardi di euro (in crescita rispetto a 1,48 miliardi di un anno prima) e un utile di 28,9 milioni (in calo da 33 milioni). Al secondo posto si conferma un operatore logistico completo come il gruppo tedesco Dhl, il cui fatturato nel 2018 è salito in Italia a 1,53 miliardi di euro (da 1,42 miliardi) mentre il risultato netto è stato pari a 36,8 milioni (in crescita da 28,1 milioni). In terza posizione il corriere espresso Brt che può vantare un volume d'affari pari a 1,41 miliardi (da 1,37 miliardi dodici mesi prima) e un utile di 21,1 milioni (in discesa da 28,6 milioni).

Sul piano globale, a creazione di merci anche da nazioni con economie modeste si unisce a quelle più moderne e performanti per creare tracce di spedizioni per ogni dove con l'unico obiettivo di rifornire chi deve venderle per profitto. Nessuna programmazione e progettazione ha modificato questo obbligo indotto e neppure se ne vede fine. La Grande Distribuzione, per altro anch'essa in crisi ovunque, sfrutta la capacità acquisita per allargare le sue mani su prodotti dall'altro capo del mondo.

L'economia cinese è entrata in collisione con il resto delle nazioni già in area atlantica per sfruttare questa necessità, alla politica nazionale il compito di renderla continuativa e controbilanciata da atlantismo ed europeismo commerciale. Siamo prigionieri di scelte economiche che hanno da tempo distolto gli occhi dai singoli territori. La piana di Albenga con le sue coltivazioni, l'intera filiera, spesso virtuosa dei contadini liguri è in collisione con interessi economici e potenze strutturate europee e non solo, le scelte agricole dell'EU fanno il filtro.

Le singole cittadine sono prigioniere di una rete stradale inadeguata e poco mantenuta dove complicati passaggi e dissesto idrogeologico segnano la depressione a vista. In molti posti per fare 30 km viaggi un'ora solo per andare e disincentivano ogni comunicazione.

La consegna ai privati di molte linee di autobus date in concessione dalla regione hanno fatto sì che vengano mantenute solo quelle che rendono. Chiudere una linea pubblica da un paese verso la città è condannare l'intero territorio a grossi limiti, tagliandone il cordone ombelicale e disincentivare l'abitare nei piccoli centri con tutto quello che ne consegue per reddito e lavoro, mentre le grandi città senza un piano urbanistico serio si sono espanse senza spazi di parcheggio e la Liguria ne è l'evidenza di cementificazione.

Il trasporto su FERRO

Non ha molta diversità lo sviluppo del traffico merci anche su ferrovia, lasciata colpevolmente senza risorse e investimenti mirati.

A Ventimiglia c'è un parco ferroviario esteso su cui era già stato fatto oltre vent'anni fa un progetto per caricare camion in arrivo e spedirli via ferrovia. Mai andato in porto, tutto abbandonato.

Se andare all'Università di Savona da Genova o da Imperia dura un'ora media e lo stesso per chi deve spostarsi per lavoro ormai concentrato in poche zone oltre al microcosmo di mezzi in moto c'è una cattiva qualità dell'aria e stress da traffico.

A Savona -Vado hanno fatto un porto nuovo prima di avere un accesso autostradale o ferroviario serio senza programmazione e sono in crisi.

A Genova stessa cosa, con molte più merci in movimento senza un supporto ferroviario, mentre si discute di TAV e di nuova diga foranea con investimenti miliardari abbiamo un solo binario di ingresso/uscita dal porto e la maggioranza riparte per autotrasporto con tutti i problemi legati.

Il trasporto Marittimo

Qui un po' di dati si trovano nell'Autorità Portuale e esaminarli si può sintetizzare in questo modo:

A novembre il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -10,6%, mentre a Savona - Vado è cresciuto del +9,0%

Nei primi undici mesi del 2020 i due scali liguri hanno movimentato 53,3 milioni di tonnellate di carichi (-15,0%)

inforMARE - A novembre 2020, così come consecutivamente dallo scorso febbraio, il volume di traffico delle merci movimentato dal porto di Genova è risultato in calo, mentre quello movimentato dal porto di Savona - Vado Ligure, anch'esso amministrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha segnato un incremento così come avvenuto nel mese precedente. Complessivamente lo scorso mese i due porti hanno totalizzato un traffico di 4,89 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -6,0% sul novembre 2019.

Nel solo porto di Genova il traffico totale è stato di 3,56 milioni di tonnellate (-10,6%). Le merci varie sono ammontate a 2,71 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 1,90 milioni di tonnellate di merci in container (-0,3%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 208mila teu (+4,2%) e 815mila tonnellate di merci convenzionali (-5,6%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 602mila tonnellate (-33,6%), quello dei prodotti chimici di 35mila tonnellate (-26,0%) e quello degli oli vegetali e del vino di 14mila tonnellate (-26,7%). In forte contrazione il traffico delle rinfuse solide nel comparto commerciale che ha totalizzato 33mila tonnellate (-33,6%), mentre nel comparto industriale la riduzione è stata meno accentuata essendo state movimentate 112mila tonnellate (-4,8%).

Gli effetti della pandemia di Covid-19 continuano ad avere inoltre un notevolissimo impatto negativo sul traffico dei passeggeri che lo scorso mese è stato di 28mila persone (-84,5%), di cui 5mila crocieristi (-96,3%) e 23mila passeggeri dei traghetti (-53,0%).

Lo scorso mese a Savona - Vado Ligure il traffico si è attestato globalmente a 1,32 milioni di tonnellate, con un rialzo del +9,0% sul novembre 2019 determinato dall'incremento del +35,6% delle merci varie che sono salite a 604mila tonnellate grazie agli aumenti dei volumi di merci containerizzate (206mila tonnellate, +346,8%), prodotti forestali (19mila tonnellate, +111,0%) e frutta (30mila tonnellate, +12,6%) che hanno compensato i cali dei traffici di rotabili (346mila tonnellate, -3,1%) e acciai (3mila tonnellate, -58,9%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 539mila tonnellate (-5,0%), di cui 512mila di petrolio grezzo (-3,0%), 20mila di prodotti petroliferi raffinati (-39,4%) e 6mila di altri carichi liquidi (+8,8%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 180mila tonnellate (-10,6%), incluse 85mila tonnellate di carbone (+23,6%), 31mila di cereali e semi oleosi (-59,0%),

14mila di minerali (-18,0%)
e 49mila di altre rinfuse solide (+28,5%).

#ripetiamo, tale valutazione su porto Vado è assolutamente inattendibile, fatta ad arte#

Il traffico dei passeggeri è risultato composto da meno di 2mila crocieristi (-96,3%) e 201 passeggeri dei traghetti (-91,6%).

Nei primi undici mesi di quest'anno i due porti liguri hanno movimentato complessivamente 53,32 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -15,0% sul corrispondente periodo del 2019, di cui 41,09 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Genova (-16,6%) e 12,17 milioni di tonnellate dal porto di Savona - Vado Ligure (-8,8%).

Nei due scali i crocieristi sono stati complessivamente 204mila (-89,6%) e i passeggeri dei traghetti 1,31 milioni (-46,6%).

Cosa importiamo/esportiamo?

Importiamo fra Genova e Vado L. :

- Rinfuse solide (carbone, minerali vari, prodotti forestali, grano, prodotti di ortofrutta ecc)
- Rinfuse liquide (oli combustibili raffinati ed altri, prodotti chimici, vino, oli vegetali, ecc)
- Frutta e verdura (soprattutto semi oleosi, ma anche frutta esotica aranci, banane, pesce, ecc.)
- Containers generici commerciali soprattutto provenienti dal Medio Oriente o dalla Cina (abbigliamento, minuterie, scarpe, attrezzi, ecc)
- Acciai vari

Esportiamo :

Armi e sistemi elettronici militari

Parti di cantieristica

Auto di lusso (Maserati e Ferrari)

Intorno al 15-20 % del traffico container è dato da vuoti di ritorno o fermi per guasti parcheggiati ad eternum

Cosa significano queste merci trasportate?

Che del totale di cui si legge delle merci in arrivo/partenza, SOLO IL 30 % CIRCA DEI MATERIALI E' INDISPENSABILE COME NAZIONE e ancor più sul territorio Ligure.

Il restante 70% circa è finalizzato a specifiche attività imprenditoriali di penetrazione sul mercato, non indispensabili alla collettività, ma con profitto esclusivo di poche società.

Di alcuni prodotti anzi si può dire che sono inquinanti e nocivi(carbone e fossili in generale) e contro le stesse direttive UE e il PNIEC del governo Italiano.

Il carbone nonostante la chiusura della centrale della Tirreno Power che lo utilizzava per produrre energia transita sul territorio in pieno centro cittadino a Savona con circa 700 camion/giorno creando una marea di problemi di traffico già intasato e disastri alle strade.

Aggiungiamo che far arrivare frutta esotica e verdura dall'estero(Africa , America Latina, Medio Oriente, ecc) non aiuta di sicuro le miriadi di piccole aziende agricole della piana di Albenga e tutti i piccoli produttori/allevatori sparsi in regione, ma non solo con una concorrenza sleale.

Mentre le merci cinesi a basso costo sono un oscuro futuro sul commercio stesso regionale, ma non solo, poiché distrugge il valore del lavoro artigianale di chi lavora qui, pagando tasse e rispettando diritti con paghe dignitose che non può essere concorrenziale.

Quindi la mobilità è stata modellata ad uso e consumo evidente di un ordine economico oggi già in crisi di se stesso poiché non può essere un aumento esponenziale eterno, ma è finito.

Spostare merci e anche persone oggi non ha ritorno nei territori, ma anzi ne è il motore del depauperamento spinto e chi dovrebbe cambiare questo equilibrio sta da una sola parte .

A volte come in certe zone vedi Savona, ci si chiede perché non c'è nessun cambiamento, c'è una stasi assoluta un'inerzia ad ogni modifica, mentre in zone come Genova ci sono, ma ancora in favore di grandi costruttori e cementificatori (Gronda, TAV, diga foranea, ecc) poiché i fondi europei e nazionali favoriscono chi si è strutturato per impossessarsene al di là del senso dell'investimento.

Quindi parlare di un diverso modello di sviluppo territoriale e sociale nella mobilità deve partire da questa "fotografia" della situazione che evidenzia:

- la natura dispersiva del trasporto aereo che è un lusso che va a discapito di strutture come le ferrovie o metropolitane che potrebbero essere potenziate dando miglior struttura ad alcuni centrali, non ad aeroporti ovunque finanziati a pioggia pubblicamente e gestiti privatamente (7 grandi aeroporti nel solo Nord Italia)

- il trasporto su ferro decisivo e programmabile deve avere un cambiamento di utilità. La mancanza di infrastrutture di carico / scarico veloce di containers o automezzi deve avere spazi adeguati e pubblici, parlare di retroporto di Genova ad Alessandria è un modo che deve essere riprogettato sia per la quantità e qualità di merci davvero utili(il resto può arrivare ma deve avere una tassazione maggiorata perché è un danno per i cittadini produttori italiani). Così come il polo ferroviario di Ventimiglia può essere un elemento per togliere traffico sulle strade se ricondizionato.

- il trasporto passeggeri deve andare verso una forma autofinanziata gratuita pubblica costante e diffusa perché fa parte di un bene comune indispensabile per i territori decentrati, anche per disincentivo al traffico privato, con beneficio all'intero ambiente.

Il trasporto marittimo ormai in mano quasi totale ad una quota di grandi armatori con la supervisione delle Autorità Portuali in mano ai partiti, deve riconvertirsi e riconsiderare proprio a partire dall'utilità per i territori delle merci, tornare ad essere un servizio in primis agli italiani. Abbiamo il mare e non viene usato per navette di trasporto continuativo regionale che avrebbe solo un effetto benefico nel togliere anche qui traffico dalle strade merci e passeggeri, ma occorre strutturare porti così come sono oggi sono inservibili ad un uso sociale con concessioni a privati trentennali e riconsiderare la tipologia di traghetti utili e veloci facendo lavorare i cantieri invece che producono ormai solo grandi navi e navi militari.

La **Regione Liguria**, in qualità di **capofila del Progetto Mobimart Plus**, ha collaborato attivamente con **Regione Toscana e comune di Genova** rispettivamente capofila e *partner* di Mobimart, e con **l'Università di Aveiro e TTS-Italia**, capofila e *partner* di PriMaaS, per l'organizzazione dell'evento che mira ad incentivare e diffondere obiettivi e risultati dei tre progetti, coinvolgendo *partners* e *stakeholders* dell'intera area di cooperazione coperta dai due programmi.

Mobimart - MOBilità Intelligente MARE Terra è un progetto che vede la partecipazione di un'ampia *partnership italo-francese* composta da 11 enti pubblici.

Cuore delle attività, la **realizzazione di una piattaforma integrata con servizi intelligenti** per l'interoperabilità dei **collegamenti multimodali** (nave, bus, treno, aereo) nella zona di cooperazione, con particolare attenzione ai collegamenti transfrontalieri.

Perché non progettare di adeguare Marsiglia e scambiare con Genova o Savona o La Spezia traffico di merci e persone?

Su questa linea vanno completamente stravolti i piani attuali di traffico merci/passeggeri in un'ottica meno climalterante e di SERVIZIO pubblico a cui le imprese possono ovviamente accedere.

Dentro a questa logica i singoli territori devono affrontare con obiettivi di risparmio energetico e di salubrità ambientale oltre che personale delle comunità, incentivando percorsi ciclopedonabili dentro e fuori alle città oltre a zone allargate di spazi auto-free.

Progettare mobilità sulla base di un'idea diversa di società con al centro le persone e le loro esigenze non un pozzo infinito di espansione forzata di PIL.

Regione Liguria, in qualità di **capofila del Progetto Mobimart Plus**, ha collaborato attivamente con **Regione Toscana** e **comune di Genova** rispettivamente capofila e *partner* di Mobimart, e con **l'Università di Aveiro** e **TTS-Italia**, capofila e *partner* di PriMaaS, per l'organizzazione dell'evento che mira ad incentivare e diffondere obiettivi e risultati dei tre progetti, coinvolgendo *partners* e *stakeholders* dell'intera area di cooperazione coperta dai due programmi.

- **Mobimart - MOBilità Intelligente MARE Terra** è un progetto che vede la partecipazione di un'ampia **partnership italo-francese** composta da 11 enti pubblici. Ha l'obiettivo di realizzare un unico strumento di **infomobilità** per consentire a cittadini, turisti e pendolari di viaggiare nelle regioni dell'area di cooperazione, pianificare gli spostamenti ed essere informati in tempo reale. Cuore delle attività, la **realizzazione di una piattaforma integrata con servizi intelligenti** per l'interoperabilità dei **collegamenti multimodali** (nave, bus, treno, aereo) nella zona di cooperazione, con particolare attenzione ai collegamenti transfrontalieri. Nella visione di Mobimart, l'utente che intende muoversi all'interno dell'area di cooperazione viene assistito sia nella fase di pianificazione del viaggio, attraverso lo sviluppo di un *travel planner* (pianificatore di viaggio) fruibile in modalità *multidevice*, sia durante lo spostamento, potendo ricevere informazioni in tempo reale sulla viabilità, sia sui trasporti.
- **Mobimart Plus - Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra** è la naturale prosecuzione degli obiettivi di Mobimart. Intende studiare e sperimentare un **servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera** a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni e con le isole. Tutto ciò per **migliorare la connettività dei nodi secondari e terziari alle reti Ten-T**, permettendo di superare l'attuale scarsa integrazione dei sistemi di trasporto esistenti sui territori, consentendo a cittadini, pendolari e turisti di spostarsi all'interno dello spazio transfrontaliero utilizzando le diverse modalità di trasporto. Per tali ragioni, Mobimart Plus intende trovare **soluzioni alternative per il miglioramento dei collegamenti dei nodi terziari** a quelli secondari della Rete Ten-T mediante la **cooperazione regionale**, sfruttando il ruolo di *governance* territoriale delle Regioni.

- **PriMaaS** è il progetto basato sul concetto di **MaaS - Mobility-as-a-Service**, il cui obiettivo principale è cambiare il modo di viaggiare e di usufruire dei servizi di mobilità. La visione principale di PriMaaS è promuovere l'integrazione delle tradizionali modalità di trasporto collettivo con quelle personali e innovative, creando **servizi di mobilità equi, sostenibili e realmente focalizzati sulle esigenze dei cittadini**. PriMaaS mira quindi a promuovere eventi tematici regionali e interregionali di scambio di esperienze al fine di aumentare la collaborazione tra diverse istituzioni e a coinvolgere i principali *stakeholders* pubblici e privati.

Dati nazionali

Il 67,5% degli autocarri per trasporto merci in circolazione in Liguria è stato immatricolato fino al 2009. ne consegue che solo il 32,5 % in Liguria è stato immatricolato negli ultimi 10 anni

IL 17% delle imprese iscritte non possiedono un solo automezzo. Stiamo parlando di 16.877 aziende, su un totale di 98.070 iscritte, secondo i dati del Centro elaborazione del ministero dei Trasporti.

L'Albo ha diffuso alcune **statistiche sulla composizione delle imprese iscritte**. Quasi la metà resta di dimensione artigianale, con 22.099 mono-veicolari e 32.825 con una flotta da due a cinque veicoli. Questa resta la dimensione preponderante, ma quella tra sei e venti veicoli sta avvicinandosi ai mono-veicolari, con 18.902 imprese. Salendo di dimensione, la quota si assottiglia: 5125 imprese hanno un parco tra 21 e 50 veicoli, 1410 tra 51 e 100 veicoli e 832 possiedono più di cento veicoli.

Un altro punto di vista fornito dall'Albo Autotrasporti riguarda la **tipologia di veicoli**, in base alla loro massa complessiva. Al netto delle 16.877 aziende senza veicoli, emerge che la maggior parte delle società iscritte all'Albo (50.628) ha veicoli pesanti, ossia con massa complessiva da 16 a 44 tonnellate, cui si aggiungono 1373 imprese con veicoli oltre le 44 tonnellate, adatti all'autotrasporto eccezionale. Dalle statistiche dell'Albo emerge che ben 61.902 imprese di autotrasporto svolgono trasporti a temperatura controllata usando 126.359 veicoli certificati Atp, mentre 5996 svolgono trasporto di merci pericolose con 42.630 veicoli certificati Adr.

Questa edizione si basa sui **dati di bilancio del 2108 comparati a quelli del 2017**.

Dallo scorso anno uno spedizioniere, Savino Del Bene, guida questa speciale graduatoria con un fatturato di 1,55 miliardi di euro (in crescita rispetto a 1,48 miliardi di un anno prima) e un utile di 28,9 milioni (in calo da 33 milioni). Al secondo posto si conferma un operatore logistico completo come il gruppo tedesco Dhl, il cui fatturato nel 2018 è salito in Italia a 1,53 miliardi di euro (da 1,42 miliardi) mentre il risultato netto è stato pari a 36,8 milioni (in crescita da 28,1 milioni). In terza posizione il corriere espresso Brt che può vantare un volume d'affari pari a 1,41 miliardi (da 1,37 miliardi dodici mesi prima) e un utile di 21,1 milioni (in discesa da 28,6 milioni).

A lunga distanza insegue in quarta posizione il gruppo altoatesino Fercam che a livello consolidato ha generato un fatturato pari a 814 milioni di euro (in aumento da 754 milioni) e un risultato netto pari a 9,3 milioni (dai 7,8 milioni di un anno prima). Al quinto posto è salita Arcese Trasporti con 687 milioni di fatturato (da 667 milioni) e un risultato netto positivo di 19,3 milioni (da 18,6 milioni), superando Ups Italia il cui volume d'affari è sceso da 713 milioni a 684 milioni mentre l'utile è salito da 13,8 a 22,1 milioni di euro. Scambio di posizioni anche fra Dsv e Schenker Italiana: quest'ultima è salita al settimo posto con quasi 677 milioni di euro di fatturato (da 631 milioni dell'anno precedente) e un utile sostanzialmente stabile a 7,2 milioni di euro. Costante è

rimasto anche il volume d'affari di Dsv in ottava posizione con 663,5 milioni di euro di fatturato e un risultato netto in crescita a 24,4 milioni, da 17,2 di un anno prima.

Al nono posto della classifica dei mille si conferma Kuehne Nagel con poco meno di 643 milioni di fatturato (da 622 milioni) e un utile in calo a 8,2 milioni di euro (da oltre 12 milioni). Il vertice dei primi dieci degli operatori della logistica merci in Italia si chiude con Gls Italy (che scala ben tre posizioni scalzando B Cube Holding dai primi dieci) che nel 2018 ha ottenuto un fatturato di 552 milioni (da quasi 473 milioni) e un significativo utile di 74 milioni (dai 62,5 dell'anno prima) che la rende la società con il migliore risultato netto in assoluto fra le prime dieci.

lpssst@gmail.com	Comitato pendolari Ponente ligure
--	-----------------------------------

omitatodtvso@libero.it	Comitato pendolari Acqui Terme Genova
comitatodtvso@gmail.com	Comitato difesa trasporti valli Stura e Orba
pendolarisvge@gmail.com	Comitato pendolari Savona Genova

Lega ambiente dossier

<https://www.conftrasporto.it/news/13785-autostrada-dei-fiori-a6-torino-savona-a10-savona-ventimiglia.html>

<https://www.riviera24.it/2021/02/in-liguria-aumentano-i-passeggeri-sui-treni-ma-il-servizio-peggiora-il-rapporto-pendolaria-675669/>

<https://www.regione.liguria.it/homepage/infrastrutture-e-trasporti/trasporti.html>