



Provincia
di Piacenza

**PROGETTO DI INDAGINE SULLA LOGISTICA NELLA REALTÀ PIACENTINA:
RAPPORTI CON L'ECONOMIA, LA SOCIETÀ, L'AMBIENTE E IL TERRITORIO E
INDICAZIONI DI POLICY PER GLI ENTI LOCALI – 2025**

**ANALISI DELLA CONTRACT LOGISTICS DELLA
PROVINCIA DI PIACENZA**

A cura di Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica

Provincia di Piacenza

Presidente

Monica Patelli

Responsabile del progetto

Vittorio Silva

Staff

Giovanna Baiguera, Rosella Caldini, Antonio Colnaghi, Sara Ferrari, Barbara Leoni, Vincenza Ruocco, Valeria Toscani

Contributi specialistici esterni

Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano

Silvia Arcari, Alessandra Cappiello, Selene Cremonesi, Alessandro Luè, Silvia Pezzoli, Cristina Ragazzi, Claudia Romelli, Silvia Vaghi

Fondazione ITL – Istituto sui trasporti e la logistica

*Andrea Bardi, Antonio Dallara, Daniela Mignani
con Luca Cannava e Sara Perotti (Politecnico di Milano)*

Nomisma SpA

Giulia Bassani, Cristina Bernini, Francesco Capobianco, Johnny Marzialetti, Chiara Pelizzoni, Paola Piccioni, Eleonora Spina, Elisabetta Tarroni

Politecnico di Milano - Polo territoriale di Piacenza > DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Simonetta Armondi, Stefano Di Vita, Beatrice Mosso, Silvia Ronchi, Samuele Silvestri

Università Cattolica del Sacro Cuore > LEL - Laboratorio di Economia Locale di Piacenza

*Barbara Barabaschi, Enrico Ciciotti, Paolo Rizzi, Lorenzo Turci
con Giuseppe Gambazza (Università degli Studi di Milano Statale)*



Indice

1. Introduzione	2
2. Il ruolo della contract logistics nel sistema economico locale	5
3. La numerosità degli operatori	8
3.1. La dinamica del numero degli operatori	10
3.2. La dinamica dei singoli comparti	13
4. Il fatturato	15
4.1. La crescita del fatturato	16
5. Il valore aggiunto	19
5.1. La crescita del valore aggiunto	20
5.2. Il divario tra fatturato e valore aggiunto	21
6. Gli addetti	23
6.1. La crescita del numero degli addetti	25
7. Considerazioni di sintesi	27

1. Introduzione

Il settore del trasporto e della logistica delle merci conto terzi (o contract logistics) di qualunque territorio, in genere, è composto da imprese locali, operatori nazionali e multinazionali estere che gestiscono i flussi fisici di merce in entrata, in uscita e in circolazione nel sistema locale. Sono materie prime e semilavorati impiegati dalle imprese agricole, estrattive e manifatturiere nelle varie fasi dei processi produttivi. Si tratta dei loro prodotti finiti. Come dei flussi di prodotti necessari alle imprese di servizio localizzate nelle aree urbane e non. E dei flussi di articoli acquistati dalle famiglie, spesso attraverso i canali dell'e-commerce.

Agli operatori del settore del trasporto e della logistica delle merci, infatti, le imprese agricole, manifatturiere, del commercio e dei servizi alle imprese e alla persona:

- affidano merce da trasportare;
- appaltano la gestione di magazzini;
- esternalizzano servizi a valore aggiunto (imballaggio, etichettatura, controlli di qualità, gestione dei resi e tanto altro);
- o terziarizzano l'intero processo logistico.

Quale che sia il tipo di merce gestito, la modalità di trasporto impiegata, la forma contrattuale e le clausole sottoscritte, il modello di business adottato e le competenze professionali coinvolte, comunque gli operatori della contract logistics sono accomunati tutti da un aspetto: gestiscono sempre merce "per conto terzi". Trasportano, movimentano, stoccano nei magazzini, preparano per l'invio e consegnano prodotti, manufatti, semilavorati e materie prime che sono di proprietà di altri soggetti.

Quindi lo sviluppo del settore del trasporto e della logistica delle merci è determinato da processi di terziarizzazione. Numerosi sono i motivi che inducono le imprese ad affidare ad operatori esterni specializzati queste attività. Tra i principali:

- la complessità crescente della gestione del trasporto, dei servizi logistici, della movimentazione delle merci nei magazzini e nelle piattaforme logistiche;
- la conseguente necessità di affidare queste attività ad imprese con personale specializzato e con competenze specifiche nel trasporto, nella movimentazione delle merci e in logistica;
- i livelli specializzazione del personale: competenze professionali avanzate nell'attività di trasporto e della logistica delle merci si acquisiscono prevalentemente sul campo. Le opportunità di crescita professionale per le persone assunte in imprese di trasporto e logistica sono quindi molto più elevate rispetto ad imprese della manifattura e del commercio, in cui trasporto e logistica sono attività secondarie e limitate agli articoli oggetto dell'attività produttiva;

- il costo della formazione: imprese manifatturiere e del commercio devono sostenere costi ingenti per formare ed aggiornare persone con competenze specifiche alle attività di trasporto e logistica delle merci. Con il rischio non remoto che la persona formata poi si licenzi e si sposti in altre aziende che, senza sostenere i costi della formazione, sono disposte a pagarle uno stipendio superiore.

Esternalizzando i servizi di trasporto e di logistica delle merci, l'impresa che li affida a terzi libera al proprio interno risorse da dedicare al proprio "core business", in cui la loro produttività è inevitabilmente superiore (come detto sono la produzione agricola, l'estrazione di materiale da cave, la produzione manifatturiera, la produzione di servizi alle persone e per le imprese).

Tutti gli elementi sopra richiamati e tanto altro ancora caratterizzano anche la contract logistics della provincia di Piacenza.

In questo documento si descrivono i suoi principali aspetti economici, con approfondimenti riguardanti gli operatori, il fatturato, il valore aggiunto, l'occupazione, e i trend di sviluppo.

Si illustra il ruolo del settore nel sistema economico piacentino e come è cambiato nel corso degli ultimi 10 anni. Si confronta il suo peso con quello della manifattura, del commercio e di altri settori. Si confrontano le sue dinamiche con quelle che il settore ha avuto in Emilia-Romagna e in Italia (capitolo 2).

Nel capitolo 3 si descrive la numerosità degli operatori logistici e le fluttuazioni nel tempo e all'interno dei comparti del settore (autotrasporto, gestori di magazzini, ecc.).

Nel capitolo 4 si passa al fatturato prodotto, scomposto per comparto. Si analizzano le sue dinamiche e il posizionamento relativo del settore di Piacenza rispetto al settore dell'Emilia-Romagna e dell'Italia. Analisi analoghe sono proposte per il valore aggiunto nel capitolo 5.

Il capitolo 6 è dedicato all'occupazione, in particolare agli addetti delle unità locali del settore nel piacentino, con confronti con i dati regionali e nazionali.

Note di metodo

Nelle analisi presentate in questo documento il settore della contract logistics è articolato nei seguenti comparti: autotrasporto organizzato in società, piccoli autotrasportatori, corrieri espresso, gestori di interporti, gestori di magazzini, operatori ferroviari e del trasporto combinato, spedizionieri, altri operatori logistici.

Sono gli 8 comparti definiti dall'Osservatorio Contract Logistics "[Gino Marchet](#)" del Politecnico di Milano per l'analisi del "mercato italiano dell'outsourcing delle attività logistiche a livello nazionale".

Oltre alla classificazione, dall'Osservatorio sono mutuati i criteri di selezione delle imprese, i metodi di quantificazione del numero degli operatori per comparto, i metodi di calcolo del fatturato a livello regionale.

Per il calcolo del fatturato a livello provinciale, si stima il fatturato medio per lavoratore dipendente per comparto a livello regionale. Si moltiplica questa stima per il numero degli addetti delle unità locali del medesimo comparto a livello provinciale. La medesima logica viene adottata per la stima del valore aggiunto provinciale.



Fonti

L'analisi del settore è realizzata utilizzando le informazioni raccolte nelle seguenti fonti:

- la banca dati AIDA di Moody's Analytics (che raccoglie i bilanci d'esercizio che le imprese depositano presso il Registro delle imprese delle Camere di Commercio);
- la banca dati ORBIS di Moody's Analytics;
- l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano;
- il database IstatData di Istat;
- l'archivio ASIA Unità Locali e ASIA Imprese curato dall'Istat;
- l'archivio Movimprese di InfoCamere;
- il Registro Imprese delle Camere di Commercio italiane.

2. Il ruolo della contract logistics nel sistema economico locale

Il settore del trasporto e della logistica delle merci (o contract logistics) della provincia di Piacenza è composto da 785 unità locali (magazzini, piattaforme logistiche, stabilimenti, uffici, ecc.), fattura quasi 2,2 miliardi di euro, produce un valore aggiunto¹ di 516 milioni di euro, dà lavoro a circa 12.800 addetti (Tabella 1).

Posta a confronto con il settore regionale, la contract logistics della provincia di Piacenza rappresenta: l'8% degli operatori regionali di settore, il 14% del loro fatturato, il 13% del valore aggiunto da loro prodotto, poco più del 16% degli addetti (Tabella 1).

La contract logistics è in crescita da almeno un decennio sia a livello provinciale sia a livello regionale (Tabella 1) e nazionale. Tra il 2012 e il 2023 aumentano:

- il fatturato: +67% in provincia di Piacenza, +14% in Emilia-Romagna, in termini reali;
- il valore aggiunto: +43% a Piacenza, +11% in Emilia-Romagna, in termini reali;
- l'occupazione: +54% in provincia di Piacenza e +13% in Emilia-Romagna.

Tabella 1 – Principali dimensioni economiche della contract logistics della provincia di Piacenza e dell'Emilia-Romagna (valori 2023 a prezzi correnti e variazioni % 2012-2023 in termini reali)

	anno 2023	variazioni % 2012-2023		peso % PC su ER
		PC	ER	
n. unità locali di operatori	785	-17%	-27%	8%
Fatturato (mln €)	2.190	+67%	+14%	14%
Valore aggiunto (mln €)	516	+43%	+11%	13%
n. addetti delle unità locali	12.785	+54%	+13%	16%

Nota: valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Contestualmente, cresce anche la **dimensione media** delle unità locali della contract logistics:

- da 8,7 del 2012 a 16,3 del 2023 in provincia di Piacenza;
- da 5,0 del 2012 a 7,7 del 2023 in Emilia-Romagna;
- da 6,1 del 2012 a 10,0 del 2023 a livello nazionale.

¹ Il valore aggiunto si ottiene togliendo dal fatturato i costi sostenuti per acquistare prodotti e servizi direttamente consumati nell'attività d'impresa, in questo caso servizi di trasporto e logistici. Si tratta dei costi che in "Contabilità nazionale" sono detti "consumi intermedi". Il valore aggiunto è la ricchezza che l'azienda può distribuire tra i lavoratori (come salari e stipendi), gli azionisti (dividendi), i finanziatori (interessi sui prestiti), lo Stato (imposte e tasse), oltre al re-impiego per la ricomposizione del capitale (sotto forma di ammortamenti, accantonamenti, utili a riserva).

La dimensione media delle unità locali del settore nella provincia di Piacenza è decisamente più alta della dimensione media a livello regionale e nazionale (Tabella 2).

Il maggior contributo è dato dai “**gestori di magazzini**”. Nel 2023 in media in una loro unità locale sono impiegati **73 addetti**, erano 37 nel 2012. Il valore è di molto superiore a quello regionale e nazionale, dove in media si contano circa 20 addetti per unità locale.

Al secondo posto gli “**altri operatori logistici**”, che a Piacenza contano in media **66 addetti** per unità locale, poco meno in Italia (62), molto inferiore il dato regionale con 22 addetti. Si tratta di imprese che offrono servizi logistici integrati: non solo magazzinaggio, ma anche gestione scorte, picking, confezionamento, resi, fino alla gestione integrale o parziale della supply chain dei propri clienti (Tabella 2).

Tabella 2 – Dimensione media delle unità locali (2012 e 2023)

	Piacenza		Emilia-Romagna		Italia	
	2012	2023	2012	2023	2012	2023
Autotrasporto organizzato in società (*)	9,8	11,7	13,8	13,9	10,8	13,1
Piccoli autotrasportatori (**)	2,9	3,4	1,6	1,9	1,9	2,0
Corrieri/Corrieri espresso	8,9	2,8	11,9	9,5	10,0	7,7
Gestori di interporti	0,0	0,0	16,0	25,5	9,7	42,2
Gestori di magazzini	36,7	73,5	20,6	21,7	15,5	19,6
Operatori ferroviari e trasp. combinato	8,4	15,0	4,1	14,4	19,8	24,8
Altri operatori logistici	33,9	65,9	12,8	22,6	45,6	62,2
Spedizionieri	7,1	11,9	8,0	12,2	15,1	34,0
Totale	8,7	16,3	5,0	7,7	6,1	10,0

Note: (*) società di capitali, consorzi, cooperative e tutte quelle che per legge o su base volontaristica depositano il bilancio d’esercizio presso il Registro delle Imprese; (**) sono le società di persone e le imprese individuali. Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell’Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Diminuendo, nel decennio in esame, il numero delle unità locali (rispettivamente -17% in provincia di Piacenza e -27% in Emilia-Romagna), aumenta la concentrazione del mercato ed aumenta il potere delle grandi imprese, che nella maggior parte dei casi a Piacenza hanno filiali che dipendono da quartieri generali e holding localizzate spesso in altri Paesi, in primis europei e statunitensi.

Nel 2023 la contract logistics **rafforza** la propria **posizione** nel sistema economico, in provincia, in regione e a livello nazionale:

- in provincia di **Piacenza** rappresenta il **12% di tutti gli addetti** del sistema economico (era il 9% nel 2012), la manifattura rappresenta il 25%, il commercio il 17%;
- in Emilia-Romagna è il 5% degli addetti totali (era il 4% nel 2012), la manifattura rappresenta il 27%, il commercio il 17%;
- in Italia è il 5% degli addetti totali (era il 4% nel 2012), la manifattura rappresenta il 21%, il commercio il 19%.

Le quote percentuali della contract logistics si registrano in crescita fin dal 2012.



Un altro dato (non diffuso da Istat a livello provinciale) mette ancor più in evidenza la **rilevanza** della contract logistics **nel sistema economico regionale**: mentre il fatturato della contract logistics regionale è il **13%** del fatturato del settore nazionale², il fatturato totale regionale si arresta al **10%** del fatturato totale nazionale³, tre punti percentuali in meno.

In più, se si considera il peso del fatturato di altri settori del sistema economico, emerge che:

- la manifattura realizza il 41% (162 mld €) del fatturato totale regionale;
- il commercio arriva al 27% (110 mld €) del fatturato totale regionale.

Come nel caso degli addetti delle unità locali, visto appena sopra, anche in base al fatturato sia la manifattura che il commercio sono ben superiori al peso della contract logistics (13% riportato poco sopra).

Occorre ricordare comunque che l'importanza del settore del trasporto e della logistica delle merci deriva soprattutto anche dal ruolo che assume nella gestione dei flussi di veicoli, della movimentazione degli articoli nei magazzini, nella alimentazione efficiente delle reti di fornitura e delle supply chain.

² Si ricorda che il fatturato della contract logistics della provincia di Piacenza è il 14% del fatturato del settore regionale.

³ Il fatturato totale ammonta a 400 miliardi di euro in Emilia-Romagna e a 4.191 miliardi in Italia nel 2022 (fonte: sezione "imprese, competitività" del database IstatData di Istat).

3. La numerosità degli operatori

Al termine del 2023, il settore del trasporto e della logistica delle merci (o contract logistics) in provincia di Piacenza è composto da 785 unità locali (magazzini, piattaforme logistiche, stabilimenti, uffici, ecc.).

Si tratta per la maggior parte di **autotrasportatori**, imprese dedite al trasporto di merce su strada. Rappresentano il **79%** delle unità locali **del settore**. Se ne contano circa 620. Per due terzi sono di piccole imprese individuali e di società di persone (in calo del -12% dal 2019) e per l'altro terzo sono società di capitali, cooperative e consorzi (in aumento del +8% dal 2019).

Molto meno numerose (il **restante 21%**), ma altrettanto rilevanti – per i servizi offerti, i volumi movimentati, i posti di lavoro garantiti – sono le altre categorie in cui si articola la contract logistics: i **gestori di magazzini** (in calo del -4% dal 2019), gli **spedizionieri** (in aumento del +11%), i **corrieri/corrieri espresso** (invariati), altri operatori logistici (in aumento del +6%) e gli operatori ferroviari e i gestori di terminal intermodali (che hanno perso una unità locale dal 2019, pari al -17%) (Tabella 3).

Tabella 3 – Numero delle unità locali (UL) degli operatori della contract logistics in provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna per comparto (anno 2023 e variazioni percentuali 2019-2023)

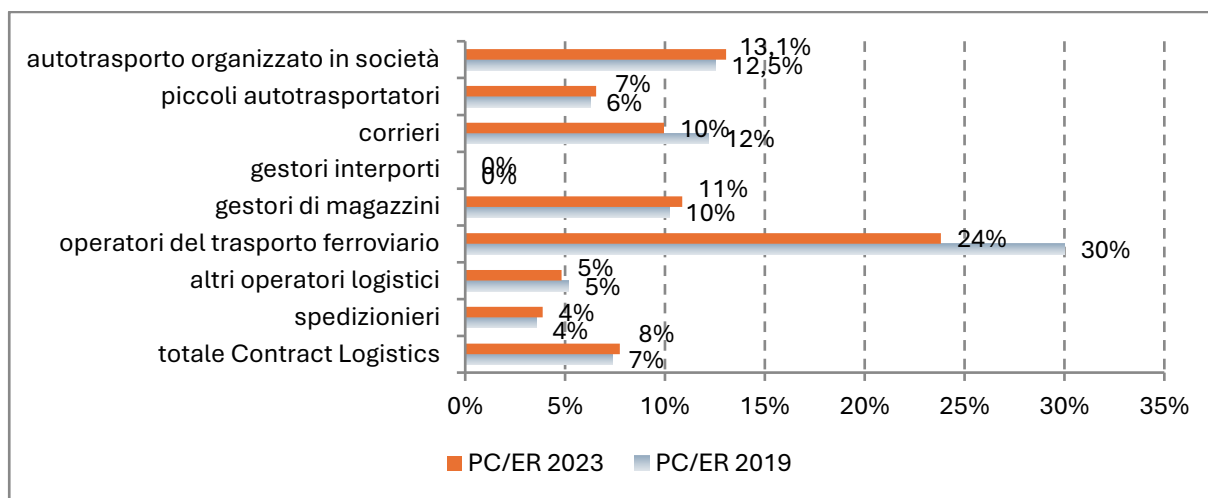
Comparti	Piacenza			Emilia-Romagna		
	n. UL	peso %	var. %	n. UL	peso %	var. %
	anno 2023		2019-23	anno 2023		2019-23
Autotrasporto organizzato in società (*)	212	27%	+8%	1.624	16%	+4%
Piccoli autotrasportatori (**)	407	52%	-12%	6.206	61%	-16%
Corrieri/Corrieri espresso	20	2%	0%	200	2%	+22%
Gestori di interporti	0	0%	0%	2	0%	0%
Gestori di magazzini	82	10%	-4%	755	8%	-10%
Operatori ferroviari e trasp. combinato	5	1%	-17%	21	0%	+5%
Altri operatori logistici	38	5%	+6%	788	8%	+13%
Spedizionieri	21	3%	+11%	541	5%	+1%
Totale	785	100%	-5%	10.137	100%	-9%

Note: (*) società di capitali, consorzi, cooperative e tutte quelle che per legge o su base volontaristica depositano il bilancio d'esercizio presso il Registro delle Imprese; (**) sono le società di persone e le imprese individuali. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA-unità locali di Istat

In **Emilia-Romagna** l'**autotrasporto** ha quasi il medesimo peso all'interno del settore in termini di unità locali: il **77%** contro il già ricordato **79%** della provincia di Piacenza (Tabella 3). Ma a **Piacenza** l'autotrasporto si caratterizza per una rilevante strutturazione imprenditoriale ed organizzativa: le unità locali delle **società di capitali**, cooperative e consorzi **dell'autotrasporto** sono il **27%** di tutte le unità locali della contract logistics della provincia, mentre in **Emilia-Romagna** raggiungono **solo il 16%** del settore (Tabella 3). E a livello nazionale si arrestano al 15%. Detto in breve: le società dell'autotrasporto hanno un peso molto più rilevante a Piacenza piuttosto che in Emilia-Romagna (Tabella 3).

In più a Piacenza gli autotrasportatori organizzati in società (di capitali, cooperative, consorzi) in anni recenti stanno acquisendo maggior rilevanza rispetto alle società dell'autotrasporto regionale. Infatti, nel **2019** gli **autotrasportatori piacentini** organizzati in società erano poco più del **12% degli autotrasportatori regionali**, nel **2023** hanno superato il **13%** (Figura 1). Si tratta di imprese che svolgono attività eterogenee, con modelli di business molto diversi le une dalle altre, con competenze professionali specifiche. Sono in rapida evoluzione grazie ai processi di internazionalizzazione in atto, alla digitalizzazione delle procedure, alla transizione ecologica a cui devono adeguare le loro strutture.

Figura 1 - Il peso del numero degli operatori in provincia di Piacenza sul totale dell'Emilia-Romagna per comparto (valori percentuali, anni 2019 e 2023)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Da quanto detto sopra, considerando i dati della Tabella 3 precedente e quelli della Figura 1 qui sopra riprodotta, emerge in modo evidente che non solo il comparto dell'autotrasporto, ma anche l'intero settore del trasporto e della logistica delle merci (**contract logistics**) della provincia di Piacenza **sta acquisendo rilevanza** rispetto a quello regionale **per il numero totale degli operatori**.

Infatti, le 785 unità locali della contract logistics della provincia di Piacenza del **2023** rappresentano l'**8%** del settore regionale, composto da poco più di 10mila unità locali. Il suo peso relativo è aumentato nel tempo: **nel 2019 era il 7%** (Figura 1).

Scorrendo i valori riportati in Figura 1 si nota che altri comparti hanno un peso considerevole. Gli **operatori ferroviari** e gestori di terminal intermodali della **provincia di Piacenza** sono un quarto (**24%**) di quelli attivi in Emilia-Romagna. I **gestori di magazzini** localizzati nella provincia di Piacenza sono l'**11%** dei gestori di magazzino presenti in **tutta l'Emilia-Romagna**. Analoga considerazione vale per i **corrieri**: quelli attivi nel piacentino rappresentano il **10%** dei corrieri dell'intera regione (Figura 1). Del 10% delle società dell'autotrasporto già si è detto più sopra.

Dopo l'autotrasporto, il comparto dei "**gestori di magazzini**" è il **più numeroso** della contract logistics della provincia di Piacenza. Con 82 unità locali rappresentano il **10%** del **settore provinciale**. Mentre in Emilia-Romagna arrivano all'8% del settore (Tabella 3 più sopra). In più stanno acquisendo anche **rilevanza**, infatti il loro **peso relativo** rispetto al medesimo

comparto (gestori di magazzino) regionale è aumentato, passando dal 10% del 2019 all'**11% del 2023**. Significa che le 82 unità locali dedicate alla “gestione di magazzini” rappresentano l'11% di tutte le unità locali appartenenti a “gestori di magazzini” presenti in Emilia-Romagna, come già detto. Il grafico a barre sopra mette bene in evidenza tutti questi aspetti (Figura 1).

3.1. La dinamica del numero degli operatori

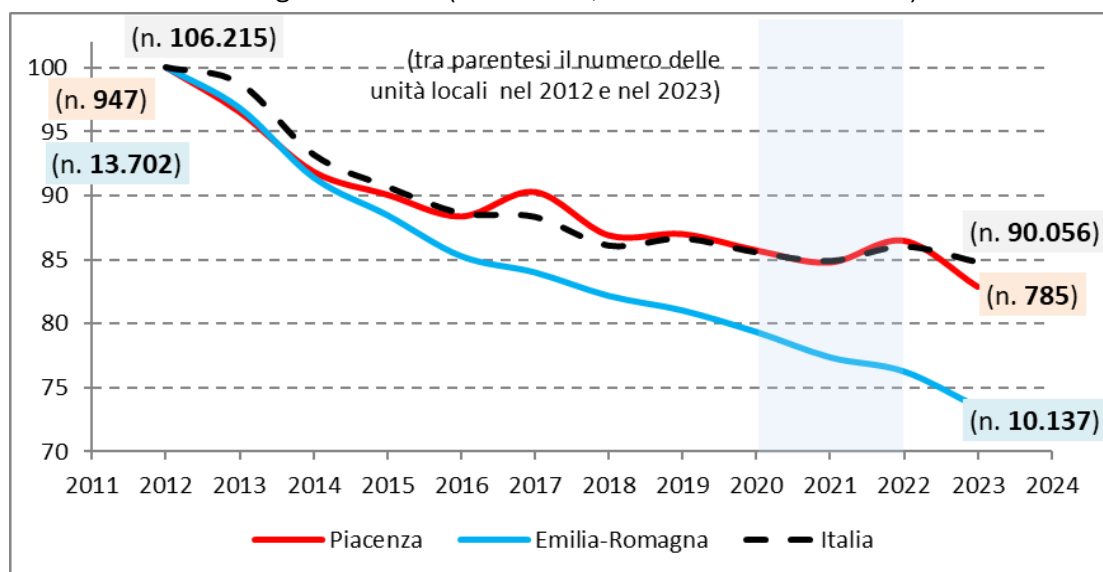
Nel medio/lungo periodo il **numero delle unità locali degli operatori della contract logistics è in diminuzione** sia in provincia di **Piacenza** sia in **Emilia-Romagna** sia in Italia (Figura 2).

Ma **nel piacentino** si osserva un calo **più contenuto** rispetto alla media regionale (curva azzurra in Figura 2), e quasi identico a quello medio nazionale. Infatti la curva rossa e quella nera tratteggiata in Figura 2 sono sovrapposte per lunghi tratti tra il 2015 e il 2023. Dalle circa 950 unità locali del 2012 si è passati alle 785 del 2023, già ricordate, con un calo complessivo del **-17%**. Mentre **in Emilia-Romagna** dalle 13.800 del 2012 si è passati a poco più di 10.100, con un calo del **-27%**. E **in Italia** da 106mila del 2012 si è scesi a 90mila del 2023 (**-15%**).

La Figura 2 sotto riprodotta mostra l'evoluzione anno per anno del numero degli operatori, mentre la Tabella 3 precedente riporta la variazione percentuale tra il 2019 e il 2023. Si nota che la distanza tra la curva della provincia di Piacenza e quella dell'Emilia-Romagna si allarga con il passare del tempo. A riprova che nel piacentino il calo è più contenuto.

In più il grafico mette in evidenza che nei due anni della pandemia da Covid-19 a Piacenza la contrazione delle unità locali si è arrestata, per riprendere nel corso del 2023, mentre in Emilia-Romagna è proseguita a ritmi costanti. Nella provincia di Piacenza gli autotrasportatori hanno contribuito maggiormente al rallentamento della contrazione: le società (di capitali, cooperative, consorzi) continuando la loro crescita e le imprese individuali e i piccoli autotrasportatori riducendo le cessazioni di attività nel 2020-22.

Figura 2 - La dinamica degli operatori della contract logistics in provincia di Piacenza, in Emilia-Romagna e in Italia (2012-2023, numeri indice 100=2012)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

La diminuzione del numero degli operatori, di cui si è detto poco sopra, non rappresenta un evento isolato, anzi è parte integrante di un **calo generalizzato** che si osserva nell'intero sistema economico nel corso dell'ultimo decennio. Non si limita al settore della contract logistics e neppure al contesto regionale. Coinvolge quasi tutti i macro-settori, dalle attività estrattive, alla manifattura, al commercio, eccetto i servizi alle imprese e alla persona, gli unici ad aumentare di numero dal 2012. Anche il settore delle costruzioni edili rappresenta un caso a sé stante: tra il 2012 e il 2019 diminuisce più degli altri, per poi riprendersi, tanto che dal 2020 è in crescita sia a livello nazionale che regionale per effetto di alcuni provvedimenti del Governo a sostegno delle ristrutturazioni.

Il box 1 riprodotto nella pagina seguente contiene prove a sostegno delle affermazioni trascritte sopra. Mostra in modo evidente la riduzione del numero delle imprese in atto dal 2012 in Emilia-Romagna e in Italia nei principali macro-settori, con le eccezioni di cui si è detto. Nella seconda parte del box 1 si mostrano le dinamiche delle imprese in forma societaria. È necessario tenerle distinte, perché, a differenza delle imprese considerate nel loro insieme, le società (di capitali, cooperative, consorzi) crescono di numero nel periodo in esame. E questo aiuta a comprendere la crescita delle società di autotrasporto all'interno della contract logistics, e non dei piccoli autotrasportatori.

Box 1 – Dinamiche contrapposte nella numerosità delle imprese

Il numero totale delle imprese attive diminuisce sia in Emilia-Romagna (ER) sia in Italia (IT) fino al 2019, l’ultimo anno prima della pandemia da Covid-19. Da allora ha ripreso a salire fino a superare i valori del 2012. In regione, dalle 378mila del 2012 si è scesi a 359mila nel 2019 (-5%), per poi risalire fino a 383mila del 2023 (+1,3% dal 2012). Ma dal 2012 al 2023 la manifattura, il commercio e le costruzioni diminuiscono. Solo i servizi alle imprese e alla persona aumentano. E il loro incremento è tale da far riprendere il totale complessivo.

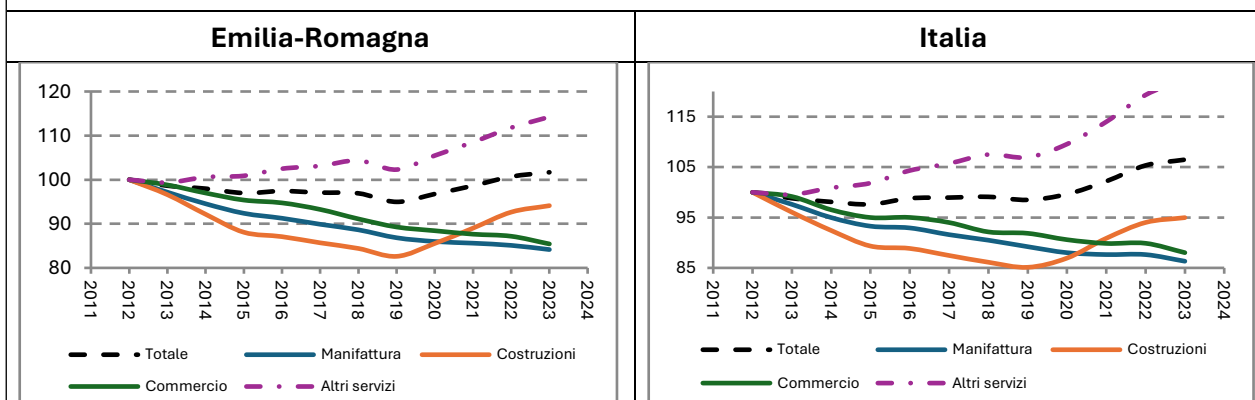
In regione nel decennio i cali sono stati più consistenti rispetto al dato medio nazionale:

- manifattura -16% in ER contro -14% in IT;
- costruzioni -6% in ER contro -5% in IT;
- commercio -15% in ER contro -12% in IT;

in contro-tendenza solo:

- altri servizi +14% in ER contro +22% in IT;

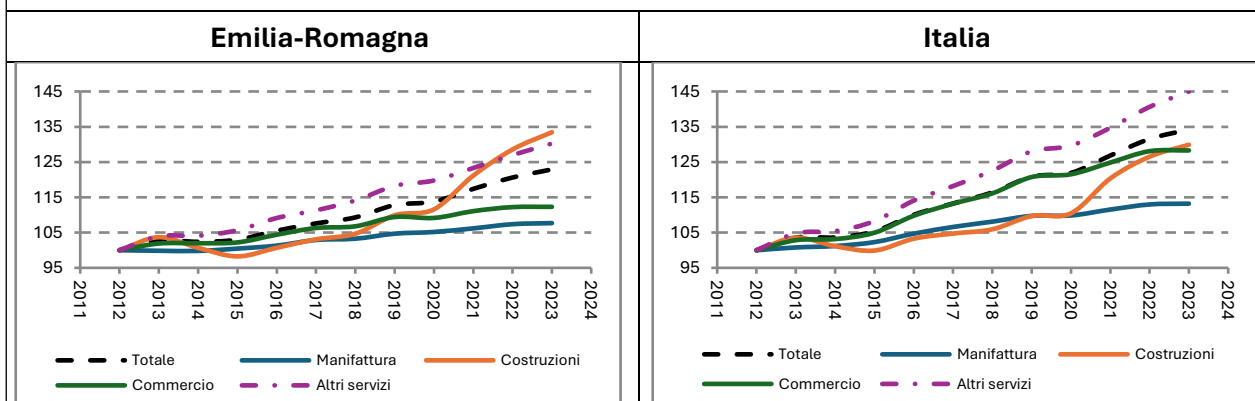
La dinamica della numerosità delle imprese (numeri indice 100=2012)



Fonte: IstatData, sezione “imprese”, “imprese e addetti per forma giuridica”

Ben diverse le dinamiche delle imprese in forma societaria e che hanno l’obbligo di legge di pubblicare il bilancio d’esercizio (tra cui: spa, srl, sapa, coop, consorzi, ecc.): crescono tutte di numero sia in ER sia in IT in tutti i principali macro-settori. Le contrazioni registrate sono quindi interamente imputabili alle imprese individuali e alle società di persone.

La dinamica della numerosità delle società di capitali e delle altre società con l'obbligo di legge di pubblicazione del bilancio d’esercizio (numeri indice 100=2012)



Fonte: IstatData, sezione “imprese”, “imprese e addetti per forma giuridica”

3.2. La dinamica dei singoli comparti

Nel sotto-paragrafo precedente si è rilevato che il numero degli operatori della contract logistics localizzati nella provincia di Piacenza è in calo da almeno un decennio.

È quanto emerge considerando il settore nel suo complesso. Come più volte detto, però, ogni comparto della contract logistics ha proprie specifiche peculiarità. Ed esse emergono evidenti anche nelle dinamiche del numero degli operatori.

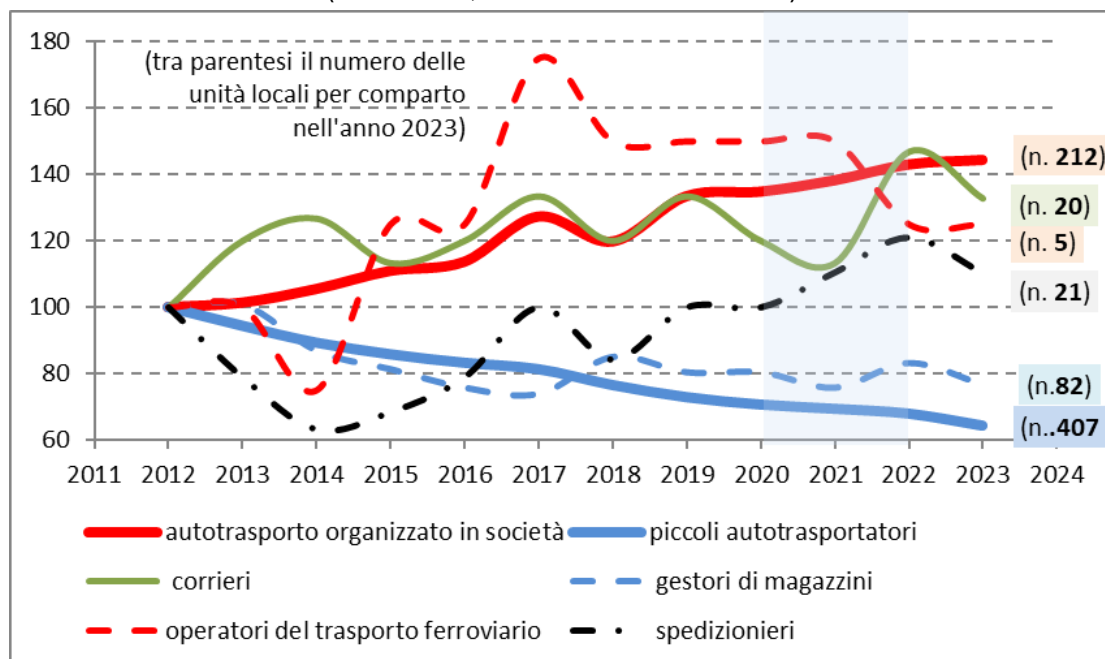
L'**autotrasporto** – il comparto più numeroso con il 79% delle unità locali di tutta la contract logistics provinciale – come detto si caratterizza per la presenza al proprio interno di due componenti ben distinte che da anni sono sottoposte a dinamiche contrapposte l'una all'altra, e che nel 2023 occupano le due posizioni estreme nella Figura 3 sotto riprodotta:

- le **società** (di capitali, cooperative, consorzi) sono **in crescita** (curva rossa);
- i **piccoli autotrasportatori** (imprese individuali e società di persone) (curva azzurra) sono **in calo**.

I **gestori di magazzini** (curva azzurra tratteggiata) sono diminuiti in modo consistente tra il 2012 e il 2017 (-26%, passando da 107 a 74 unità locali). Dal 2018 sono tornati ad aumentare di numero, ma con un andamento altalenante. Si affiancano agli “**altri operatori logistici**” (fornitori di servizi logistici integrati, non solo magazzinaggio, ma anche gestione scorte, picking & packing, gestione resi, ecc.), il cui numero è **in costante aumento** (Tabella 3).

Gli **spedizionieri** (curva rossa, punto-linea) tra il 2014 e il 2022 hanno avuto un incremento considerevole: con +91% delle unità locali sono quasi raddoppiati. Nel 2023 la crescita si è temporaneamente arrestata.

Figura 3 - La dinamica dei comparti della logistica conto terzi in provincia di Piacenza (2012-2023, numeri indice 100=2012)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione I.T.L. su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

I **corrieri** (curva verde) nel medio periodo sono stabili, nonostante fluttuazioni da un anno all'altro.

In provincia di Piacenza nel **2012** si contavano **3 unità locali** appartenenti al comparto degli “**operatori ferroviari e del trasporto combinato**” (curva rossa tratteggiata): il Terminal Piacenza Intermodale di Le Mose (partecipato da [Hupac](#)), GTS spa e la Compagnia Ferroviaria Italiana di Fiorenzuola. Negli anni successivi si sono aggiunte rappresentanze di Mercitalia Rail e Mercitalia Shunting (inizialmente SerFer), di GTS Rail, fino a contare **7 unità locali** nel **2017** (il punto più alto della curva in Figura 3). Nel **2023** le unità locali del comparto **sono 5**. Queste modifiche, che si sono succedute nel tempo, fanno fluttuare la curva nel grafico tra minimi e massimi, ma la numerosità del comparto è necessariamente molto contenuta, per la complessità operativa delle attività svolte e per l'ingente onerosità degli investimenti.

4. Il fatturato

Il fatturato realizzato nel corso del 2023 dagli operatori del settore del trasporto e della logistica delle merci della provincia di Piacenza ammonta a quasi 2,2 miliardi di euro.

La maggior parte viene prodotta da gestori di magazzini ed autotrasportatori (86%).

I **gestori di magazzini**, che in termini di numerosità rappresentano il **10%** degli operatori del settore, realizzano poco meno della metà del fatturato totale del settore, per la precisione quasi **979 milioni** di euro pari al **45% del totale** (Tabella 4).

Gli **autotrasportatori**, che invece rappresentano quasi l'80% degli operatori del settore, fatturano poco meno di **890 milioni** di euro pari al **41% del totale** settoriale.

Il restante 14% è prodotto dagli altri comparti, nell'ordine:

- gli **altri operatori logistici**: 174 milioni di euro, pari all'**8%** del totale di settore;
- gli **spedizionieri**: 88 milioni di euro, pari al **4%** del totale;
- i **corrieri**/corrieri espresso: 31 milioni di euro, pari all'**1%** del totale;
- gli **operatori ferroviari**: 29 milioni di euro, pari all'altro **1%** del totale.

A **livello regionale**, i **gestori di magazzini**, che sono l'**8%** degli operatori del settore (peso vicino a quello di Piacenza, 10%), realizzano però meno del **20%** del fatturato totale, che è **meno della metà** della percentuale di **Piacenza** (45%).

L'**autotrasporto** invece in Emilia-Romagna è ancor più preponderante sugli altri comparti, rispetto al dato provinciale, raggiungendo il **50%** del fatturato totale di settore (Tabella 4).

Tabella 4 - Il fatturato delle unità locali della contract logistics in provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna per comparto (valori 2023 a prezzi correnti; variazioni % calcolate con valori a prezzi costanti del 2015***)

Comparti	Piacenza			Emilia-Romagna		
	milioni €	peso %	var. %	milioni €	peso %	var. %
	anno 2023		2019-23	anno 2023		2019-23
Autotrasporto organizzato in società (*)	698	32%	+16%	6.151	40%	+10%
Piccoli autotrasportatori (**)	191	9%	-17%	1.584	10%	-21%
Corrieri/Corrieri espresso	31	1%	+16%	1.066	7%	+16%
Gestori di interporti	0	0%	0%	24	0%	-38%
Gestori di magazzini	979	45%	+25%	2.883	19%	-7%
Operatori ferroviari e trasp. combinato	29	1%	+25%	158	1%	+59%
Altri operatori logistici	174	8%	+71%	1.266	8%	+23%
Spedizionieri	88	4%	+133%	2.369	15%	+82%
Totale	2.190	100%	+21%	15.501	100%	+10%

Note: (*) società di capitali, consorzi, cooperative e tutte quelle che depositano il bilancio d'esercizio presso il Registro delle Imprese; (**) sono le società di persone e le imprese individuali; (***) valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

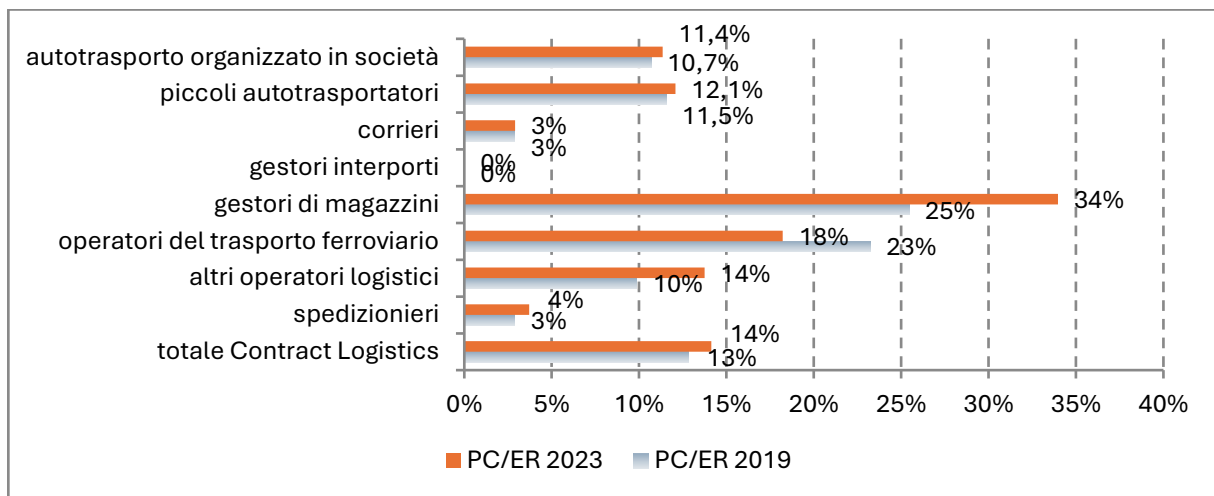
Considerando i dati della Tabella 4 sopra riprodotta e quelli della Figura 4 seguente, emerge in modo evidente che il settore del trasporto e della logistica delle merci (**contract logistics**) della provincia di Piacenza **sta acquisendo rilevanza** rispetto al settore regionale per:

- 1) la **crescita del fatturato totale (+21%** in termini reali tra il 2019 e il 2023, Tabella 4)
- 2) il **peso relativo** del fatturato provinciale su quello prodotto dalla contract logistics in Emilia-Romagna (Figura 4).

Infatti, le 785 unità locali della contract logistics della provincia di Piacenza nel 2023, con i **2,2 miliardi** di euro poco sopra ricordati, hanno prodotto il **14%** del **fatturato** del settore **regionale** (15,5 miliardi). E il **peso** del settore regionale rispetto a quello nazionale è **umentato**: nel 2019 era il 13%.

In più, si sottolinea che il comparto provinciale dei “**gestori di magazzini**” – che, come detto, produce la quota di **fatturato maggiore** della contract logistics provinciale (il **45%**) – **sta acquisendo considerevole rilevanza** a livello regionale. Infatti, il loro **peso relativo** in termini di fatturato rispetto ai “gestori di magazzini” regionali è aumentato in modo rilevante: producono il 34% del fatturato dei gestori di magazzini di tutta l’Emilia-Romagna, era il 25% nel 2019 (Figura 4).

Figura 4 - Il peso del fatturato della contract logistics della provincia di Piacenza sul totale dell’Emilia-Romagna per comparto (valori percentuali, anni 2019 e 2023)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell’Archivio ASIA Unità Locali di Istat

4.1. La crescita del fatturato

Nel medio/lungo periodo, tra il 2012 e il 2023, il **fatturato** della **contract logistics** della provincia di Piacenza **in termini reali** (al netto dell’inflazione) **crece**. Fatto pari a 100 il suo valore del 2012, nel 2023 ha raggiunto i 167 punti percentuali (Figura 5), facendo registrare così una crescita in termini reali del **+67%** nel periodo.

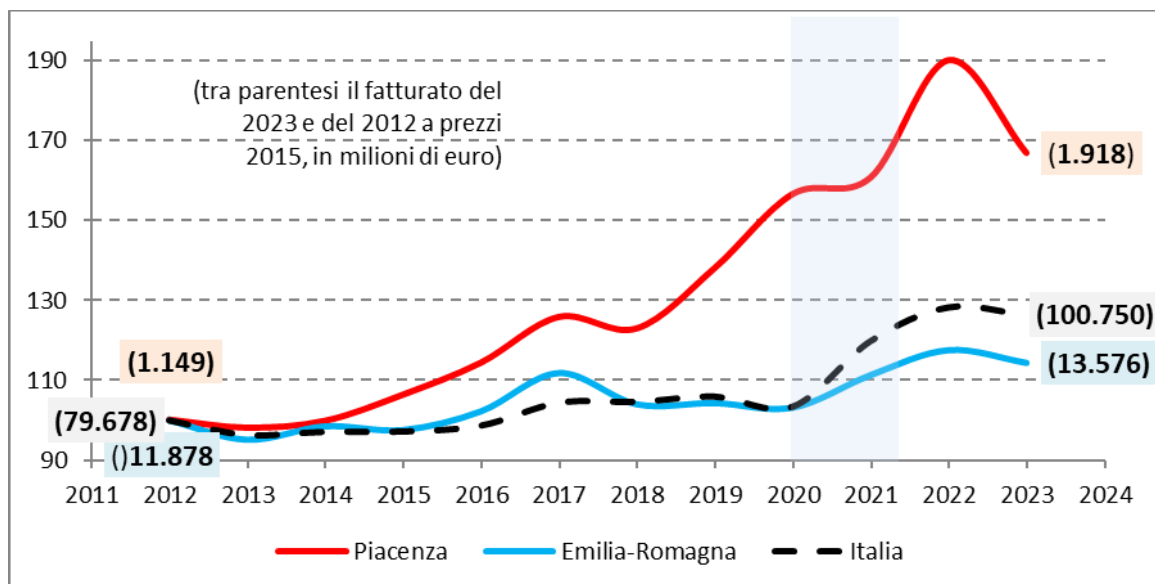
Anche in Emilia-Romagna il fatturato di settore cresce tra il 2012 e il 2023, ma cresce meno, arrestandosi al **+14%**. E il suo incremento è inferiore sia rispetto a Piacenza sia rispetto alla media nazionale (**+26%**).

In più si nota che a livello regionale e nazionale l'incremento tra il 2012 e il 2023 non è stato sufficiente per colmare la perdita di potere di acquisto della moneta avutasi in anni recenti, in particolare tra il 2021 e il 2022.

Fino al 2014 il settore a Piacenza, in Emilia-Romagna e in Italia presenta dinamiche di crescita molto simili (nella Figura 5 sotto riprodotta le curve sono quasi sovrapposte). Dal 2015 Piacenza però cresce via via sempre di più fino al 2022. E di conseguenza il divario con le altre due curve si allarga velocemente. Mentre Emilia-Romagna e Italia crescono più lentamente fino al 2020. Anno in cui i ritmi accelerano per entrambe, ma la media nazionale è più rapida della media regionale (la curva nera tratteggiata è al di sopra della curva azzurra, Figura 5).

Nel 2023 si registra una flessione rilevante per il fatturato del settore della provincia di Piacenza, più contenuta in regione e in Italia ma di entità non trascurabile. Infatti le tre curve, nella Figura 5 sotto riprodotta, flettono verso il basso nell'ultimo tratto, tra il 2022 e il 2023.

Figura 5 - La dinamica del fatturato della contract logistics in provincia di Piacenza, Emilia-Romagna e Italia (2012-2023; numeri indice 100=2012 calcolati con valori a prezzi costanti del 2015)



Nota: valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

La crescita della contract logistics si inserisce in uno scenario complessivo dinamico e in espansione. Infatti, tra il 2012 e il 2022 (ultimo anno disponibile a dicembre 2025), anche il sistema economico regionale considerato nel suo insieme registra una crescita del fatturato del **+23%** in termini reali, passando da 299 a 368 miliardi di euro (a prezzi 2015). Aumenta la manifattura (+28% in termini reali), il commercio (+9%), i servizi alle imprese e alla persona (+40%) (approfondimenti nel Box 2 seguente).

Ma occorre sottolineare che l'aumento della contract logistics regionale, con il suo +14% in termini reali, è inferiore sia alla crescita media dell'intero sistema regionale sia ai principali macro-settori appena elencati, ad eccezione del commercio.

Nota: alla fine di dicembre 2025, i dati più recenti, pubblicati da Istat nelle [statistiche regionali](#) della "Competitività", sono del 2022. Istat non pubblica il fatturato dei settori economici a livello provinciale.

Box 2 – La dinamica del fatturato nei macro-settori

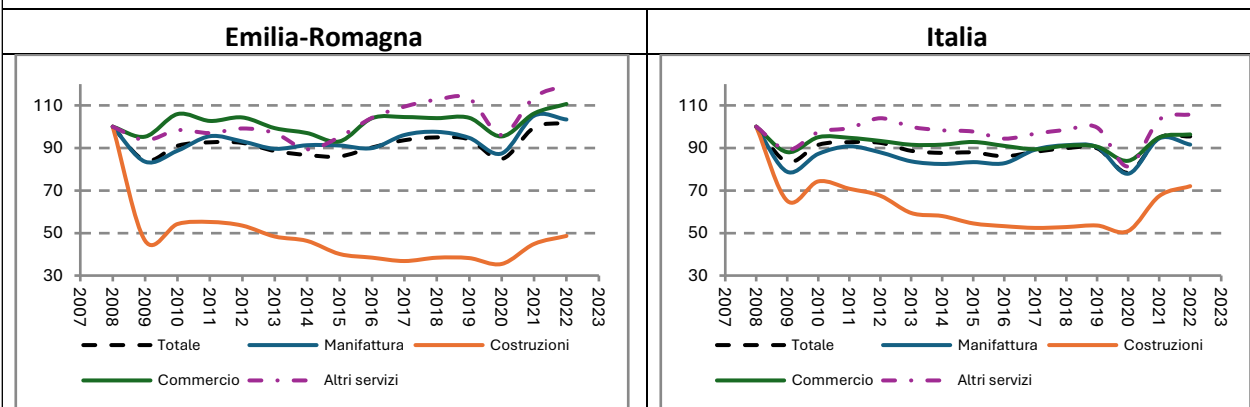
Nel corso dell’ultimo decennio il fatturato totale prodotto dall’intero sistema produttivo (esclusa l’agricoltura e la Pubblica amministrazione) è tornato a crescere sia in Emilia-Romagna (ER) sia in Italia (IT). In regione, dai 299 miliardi di euro del 2012 si è passati ai 368 miliardi del 2022 (+23% in termini reali, valori espressi a prezzi 2015). Aumentano la manifattura, il commercio e i servizi alle imprese e alla persona, mentre le costruzioni rimangono stabili.

Se si amplia l’orizzonte temporale, si nota che in ER – posto pari a 100 il fatturato del 2008, anno della grave crisi finanziaria internazionale –, solo a partire dal 2021-22 il fatturato dei principali macro-settori misurato in termini reali torna al di sopra dei 100 punti.

Dal 2008, in ER gli incrementi sono stati superiori a quelli medi nazionali (in termini reali), a parte il settore delle costruzioni:

- manifattura +19% in ER contro +7% in IT;
- costruzioni -45% in ER contro -18% in IT;
- commercio +14% in ER contro +4% in IT;
- altri servizi +39% in ER contro +37% in IT.

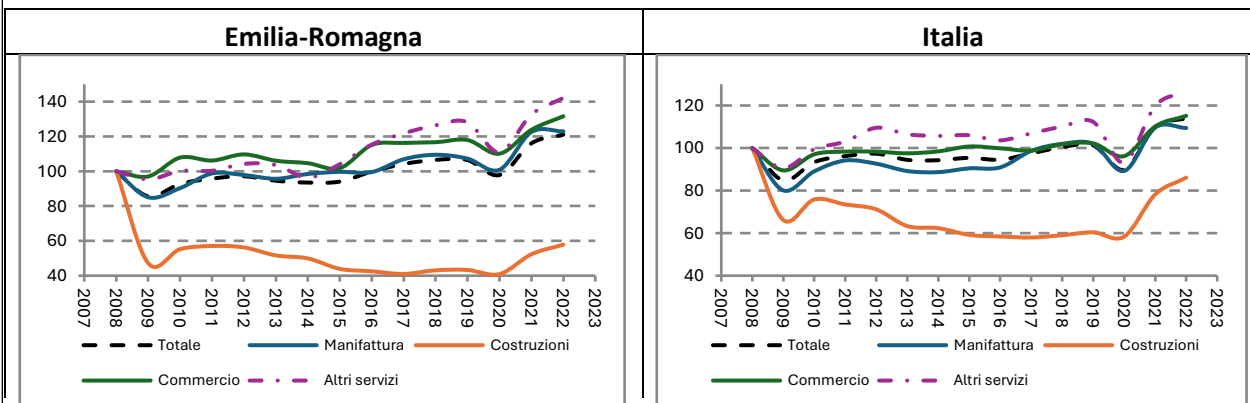
La dinamica del fatturato (valori a prezzi costanti, numeri indice 100=2008)



Fonte: IstatData, sezione “imprese”, “competitività e risultati economici delle imprese”, sezione “conti nazionali”

A differenza dei valori al netto dell’inflazione visti sopra, nel 2022 in ER i numeri indice dei fatturati a prezzi correnti dei macro-settori (ottenuti ponendo pari a 100 il fatturato del 2008) sono superiori ai 130 punti percentuali, con la sola eccezione del settore delle costruzioni. Mentre in IT i numeri indice dei macro-settori si arrestano al di sotto dei 130 punti, fatta eccezione per gli “altri servizi a imprese e famiglie” (grafici sotto).

La dinamica del fatturato (valori a prezzi correnti, numeri indice 100=2008)



5. Il valore aggiunto

Il **valore aggiunto** prodotto nel corso del **2023** dagli operatori del settore del trasporto e della logistica delle merci della provincia di **Piacenza** ammonta a **516 milioni** di euro. È in aumento del **+21%** rispetto al 2019, l'anno prima della pandemia da Covid-19 (Tabella 5).

In gran parte è realizzato dai **gestori di magazzini**: circa 230 milioni di euro, pari al **45%** del totale. Producono anche il 45% del fatturato del settore, seppur rappresentino solo il 10% degli operatori logistici del territorio.

Al secondo posto si collocano gli **autotrasportatori** con 177 milioni di euro, pari al **36%** del valore aggiunto totale del settore. Realizzano anche il 41% del fatturato e rappresentano il 79% degli operatori del settore piacentino.

Gli altri comparti della contract logistics producono il restante 19%, poco meno di 100 milioni di euro, che però è in rapido aumento (Tabella 5).

Anche a **livello regionale** il valore aggiunto prodotto dal settore è in crescita, ma meno di Piacenza, limitandosi a **+13%** in termini reali dal 2019 (al netto dell'inflazione). L'autotrasporto è il comparto principale (con il 48% del totale), seguito a distanza dai gestori di magazzino (20%), a loro volta quasi affiancati da spedizionieri e altri operatori logistici (ciascuno con il 15% del valore aggiunto del settore) (Tabella 5).

Tabella 5 - Il valore aggiunto delle unità locali della contract logistics in provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna per comparto (valori 2023 a prezzi correnti; variazioni % calcolate con valori a prezzi costanti del 2015^{***})

Comparti	Piacenza			Emilia-Romagna		
	milioni €	peso %	var. %	milioni €	peso %	var. %
	anno 2023		2019-23	anno 2023		2019-23
Autotrasporto organizzato in società (*)	159	31%	+27%	1.400	41%	+20%
Piccoli autotrasportatori (**)	28	5%	-18%	232	7%	-22%
Corrieri/Corrieri espresso	3	1%	-15%	119	3%	-15%
Gestori di interporti	0	0%	0%	5	0%	-29%
Gestori di magazzini	232	45%	+7%	682	20%	-20%
Operatori ferroviari e trasp. combinato	6	1%	+31%	35	1%	+64%
Altri operatori logistici	72	14%	+115%	521	15%	+55%
Spedizionieri	16	3%	+192%	428	13%	+127%
Totale	516	100%	+21%	3.422	100%	+13%

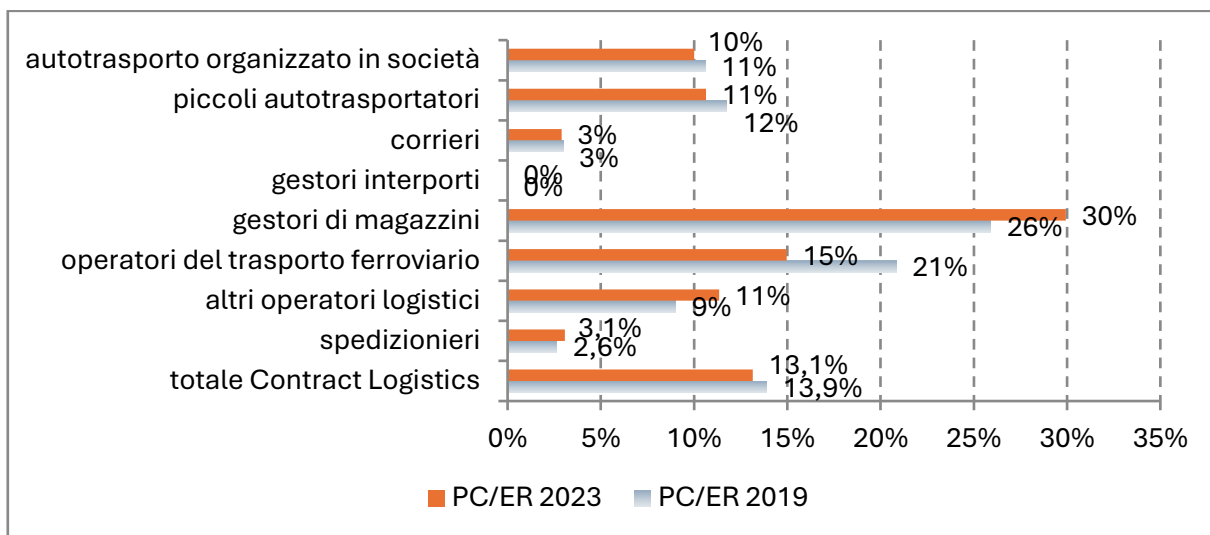
Note: (*) società di capitali, consorzi, cooperative e tutte quelle che depositano il bilancio d'esercizio presso il Registro delle Imprese; (**) sono le società di persone e le imprese individuali; (***) valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Tra il 2019 e il 2023, il valore aggiunto è diminuito per i piccoli autotrasportatori e i corrieri a Piacenza e mediamente in tutta la regione. Mentre è cresciuto per i **gestori di magazzino** di Piacenza (+7% al netto dell'inflazione) e con dinamiche molto rilevanti è cresciuto anche per gli **spedizionieri** (+192%) e per gli **"altri operatori logistici"** (+115%) (come già detto, sono fornitori di servizi logistici integrati: oltre a magazzinaggio e movimentazione della merce, offrono gestione scorte, picking, confezionamento, gestione dei resi, servizi di distribuzione).

Nonostante la crescita significativa registrata in anni recenti (+21% tra il 2019 e il 2023, al netto dell'inflazione), il **valore aggiunto** prodotto dalla contract logistics di Piacenza è il **13%** del valore aggiunto del settore regionale. Rispetto al 2019 il suo peso è **diminuito di 1 punto percentuale** (era il 14% nel 2019) (Figura 6).

Figura 6 - Il peso del valore aggiunto della contract logistics della provincia di Piacenza sul totale dell'Emilia-Romagna per comparto (valori percentuali, anni 2019 e 2023)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

5.1. La crescita del valore aggiunto

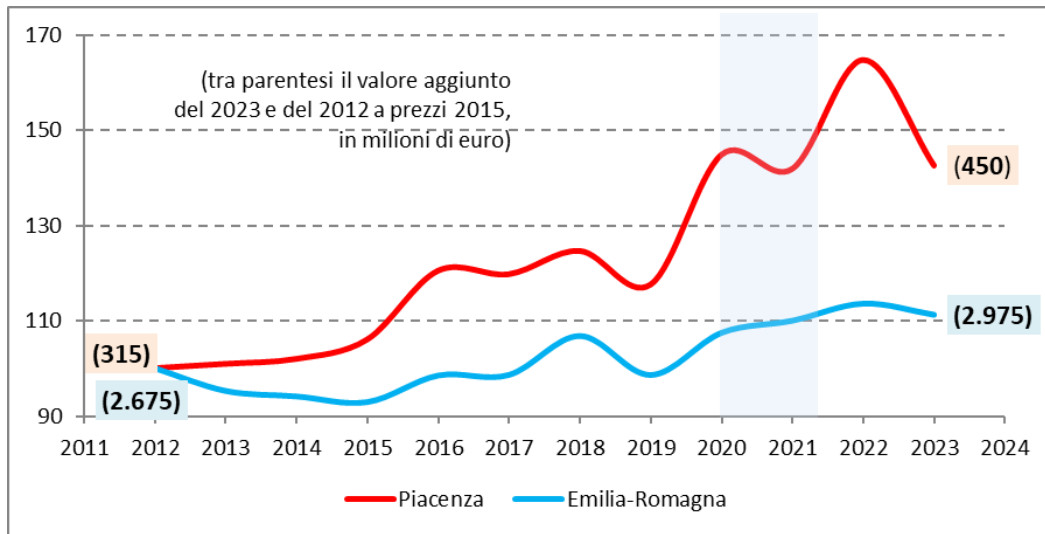
Anche nel medio/lungo periodo, tra il 2012 e il 2023, il **valore aggiunto** della **contract logistics** della provincia di Piacenza **in termini reali** (al netto dell'inflazione) **cresce**. Fatto pari a 100 il suo valore del 2012, nel 2023 ha raggiunto i 143 punti percentuali (Figura 7), facendo registrare così un incremento del **+43%** nel periodo.

In Emilia-Romagna la crescita del valore aggiunto della **contract logistics** tra il 2012 e il 2023 è minore e si arresta al **+11%**.

La Figura 7 sotto riprodotta mette bene in evidenza queste dinamiche, e a riprova di ciò: la curva rossa di Piacenza si trova sempre al di sopra della curva azzurra dell'Emilia-Romagna, nell'intero arco temporale in esame.

Nell'ultimo anno, durante il 2023, si osserva una flessione dei valori sia in provincia sia in regione. Ma a Piacenza è decisamente più marcata.

Figura 7 - La dinamica del valore aggiunto della contract logistics in provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna (2012-2023; numeri indice 100=2012 calcolati con valori a prezzi costanti del 2015)



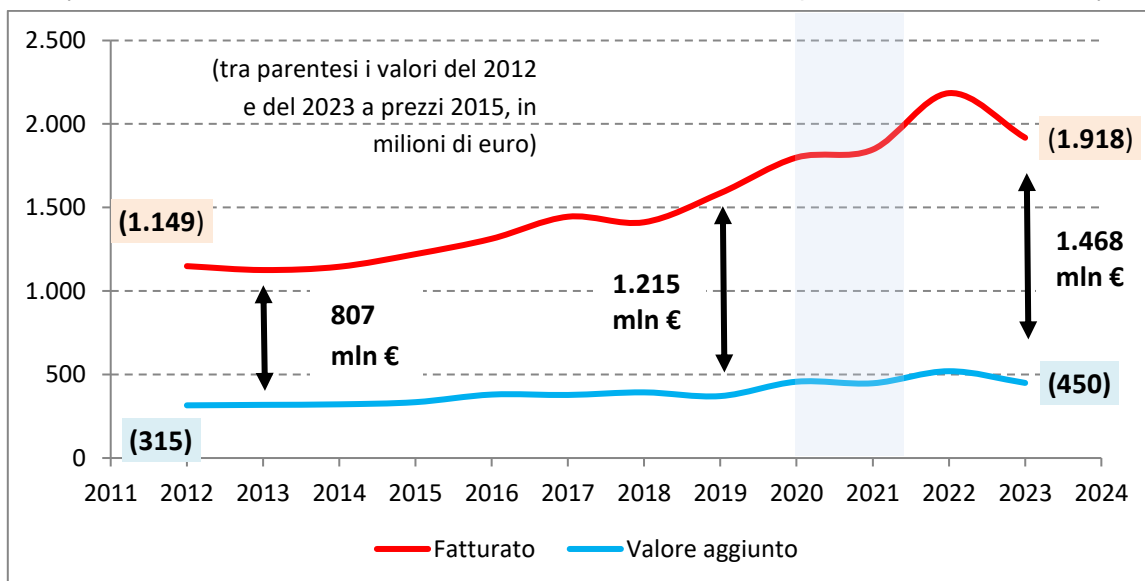
Nota: valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

5.2. Il divario tra fatturato e valore aggiunto

Il **fatturato** della contract logistics in provincia di Piacenza tra il 2012 e il 2023 registra una crescita superiore a quella del **valore aggiunto**, rispettivamente: +67% e +43% in termini reali (al netto dell'inflazione).

Figura 8 - Il divario tra fatturato e valore aggiunto della contract logistics in provincia di Piacenza (2012-2023; numeri indice 100=2012 calcolati con valori a prezzi costanti del 2015)



Nota: valori deflazionati con l'indice dei prezzi alla produzione dei servizi Ateco 49-53 di Istat.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA di Moody's Analytics e su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Fino al 2015 fatturato e valore aggiunto sono aumentati con ritmi molto simili e la distanza tra le due curve nella Figura 8 sopra riprodotta si è mantenuta sostanzialmente invariata, compresa tra 810 e 880 milioni di euro (a prezzi 2015).

In seguito, la **differenza** tra le due variabili si è via via fatta **sempre più grande**: dagli 807 milioni del 2013 si è passati a 1,2 miliardi di euro del 2019, fino a 1,4 miliardi nel 2023 (al netto dell'inflazione) (Figura 8). A causa dell'**aumento dei costi** d'esercizio.

Poiché per definizione contabile il valore aggiunto si ottiene sottraendo dal fatturato i **costi diretti di esercizio**⁴ (sostenuti per acquistare prodotti e servizi direttamente consumati nella produzione d'impresa, in questo caso servizi di trasporto e logistici), **il divario** tra le due variabili, visualizzato nella Figura 8 sopra riprodotta, è la **misura dei costi diretti** sostenuti dagli operatori della contract logistics di Piacenza.

L'ampliarsi del divario attesta l'incremento che in particolare negli anni più recenti si è verificato nelle seguenti voci di spesa: carburanti, olii e lubrificanti, ricambi e manutenzioni, canoni di locazione dei magazzini, canoni di leasing di mezzi, noli, sub-vezioni, personale da cooperative, da società "s.r.l." e agenzie interinali, ed altro ancora. Senza tener conto la perdita del potere d'acquisto subito dalla moneta, avendo usato valori al netto dell'inflazione, misurati a prezzi 2015.

Quindi proporzionalmente con il passare del tempo si è via via sempre più ridotta la ricchezza prodotta dalla contract logistics e ridistribuita ai lavoratori (per salari e stipendi), agli azionisti (per dividendi), ai finanziatori (interessi sui prestiti), allo Stato (imposte e tasse), oltre al re-impiego per la ricomposizione del capitale (sotto forma di ammortamenti, accantonamenti, utili a riserva).

⁴ Detti anche "**consumi intermedi**" in Contabilità nazionale.

6. Gli addetti

Nel **2023**, il settore del trasporto e della logistica delle merci (contract logistics) della provincia di **Piacenza** ha dato lavoro a circa **12.800 addetti**. Sono in aumento rispetto al 2019, l'ultimo anno prima della pandemia da Covid-19 (+11%, Tabella 6).

Presso i “**gestori di magazzini**” si trova quasi **la metà** degli addetti del settore (47%). Si dedicano allo stoccaggio e alla movimentazione della merce all'interno dei magazzini. Sono in lieve contrazione rispetto al 2019 (-5%), come nel resto del Paese (-6%). Ben diversi i dati del comparto a livello regionale: gli addetti sono un quinto della contract logistics (21%) e nel corso degli ultimi 5 anni sono diminuiti di un terzo (-34%, Tabella 6).

Un **quinto** degli addetti del settore a Piacenza è impiegato presso gli “**altri operatori logistici**”. Salgono al 23% in regione. È un comparto dinamico, in forte crescita. A Piacenza i loro addetti sono raddoppiati dal 2019, pur essendo quasi invariato il numero delle loro unità locali. In Emilia-Romagna sono aumentati del +38%, in Italia del +28%. Sono fornitori di servizi logistici integrati: offrono servizi di magazzinaggio, gestione scorte e inventari, picking & packing, confezionamento, gestione dei resi, servizi di distribuzione.

Gli **autotrasportatori**, che a Piacenza rappresentano il 79% degli operatori, il 41% del fatturato, il 36% del valore aggiunto settoriale, in termini occupazionali arrivano a poco meno di **un terzo** dell'intero settore della contract logistics provinciale (**30%**, Tabella 6). Per **il 19%** sono addetti di autotrasportatori organizzati in società (di capitali, cooperative, consorzi), sono in crescita del +20% dal 2019, sono aumentati più della regione (che si arresta a +16%), meno della media nazionale (+22%). Per **l'altro 11%** sono impiegati presso piccoli autotrasportatori e società di persone, in calo del -9%, come in regione, ma meno che in Italia (-12%).

Tabella 6 - Gli addetti delle unità locali (UL) della contract logistics in provincia di Piacenza e in Emilia-Romagna per comparto (anno 2023; variazioni % 2019-23)

Comparti	Piacenza			Emilia-Romagna		
	n. add. UL	peso %	var. %	n. add. UL	peso %	var. %
	anno 2023		2019-23	anno 2023		2019-23
Autotrasporto organizzato in società (*)	2.482	19%	+20%	22.536	29%	+16%
Piccoli autotrasportatori (**)	1.393	11%	-9%	12.083	16%	-9%
Corrieri/Corrieri espresso	56	0%	-5%	1.892	2%	-8%
Gestori di interporti	0	0%	0%	51	0%	-2%
Gestori di magazzini	6.028	47%	-5%	16.410	21%	-34%
Operatori ferroviari e trasp. combinato	75	1%	+2%	303	0%	-5%
Altri operatori logistici	2.503	20%	+97%	17.773	23%	+38%
Spedizionieri	248	2%	+75%	6.627	9%	+35%
Totale	12.785	100%	+11%	77.675	100%	0%

Note: (*) società di capitali, consorzi, cooperative e tutte quelle che depositano il bilancio d'esercizio presso il Registro delle Imprese; (**) sono le società di persone e le imprese individuali.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

Considerando i dati della Tabella 6 sopra riprodotta e quelli della Figura 9 seguente, emerge chiaramente che, in termini di addetti, l'intero settore della **contract logistics** della provincia di Piacenza nel corso dei 5 anni compresi tra il 2019 e il 2023 **ha conservato** le **posizioni** che aveva rispetto al settore regionale. Infatti gli addetti impiegati nel settore provinciale nel **2023** sono poco più del **16%** degli addetti del settore regionale, come nel 2019 (Figura 9).

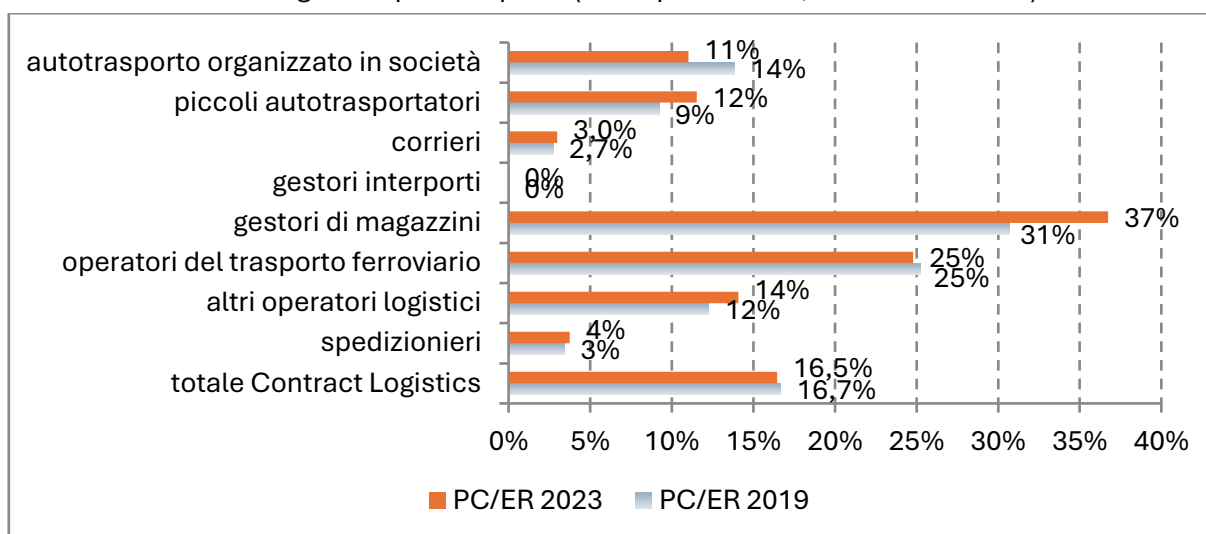
Passando ai singoli comparti, si nota che alcuni sono più rilevanti in regione rispetto al 2019, altri lo sono di meno.

Dal canto loro, gli addetti del comparto dei “**gestori di magazzini**” della provincia di Piacenza nel 2023 rappresentano il **37%** dei gestori di magazzini dell'Emilia-Romagna, erano il 31% nel 2019. Grazie alla relativa stabilità del numero degli operatori (solo -5%), grazie alla crescita del fatturato, del valore aggiunto prodotto e dell'occupazione questo comparto si è rafforzato nel corso degli anni dopo la pandemia da Covid-19. E il loro ruolo assume ancor maggior rilievo se considerato in abbinamento al comparto degli “altri operatori logistici”, che accoglie al proprio interno imprese che offrono servizi logistici integrati: non solo magazzinaggio, ma anche gestione scorte, picking, confezionamento, resi, fino alla gestione integrale o parziale dalla supply chain dei propri clienti.

Dall'altra parte, la **crescita** occupazionale degli “**autotrasportatori organizzati in società**” di Piacenza è stata **inferiore** alla crescita degli “autotrasportatori organizzati in società” dell'Emilia-Romagna: rispettivamente +19% e +29%, Tabella 6. E ciò ha fatto sì che il **peso** relativo **del comparto** di Piacenza sia **diminuito** vistosamente: 11% nel 2023, contro il 14% del 2019 (Figura 9).

Mentre nel caso dei “piccoli autotrasportatori” a livello provinciale e a livello regionale si registra la medesima contrazione (-9%), e questo ha fatto aumentare sensibilmente il peso relativo del comparto di Piacenza: 12% nel 2023, contro il 9% nel 2019 (Figura 9).

Figura 9 - Il peso degli addetti delle unità locali della contract logistics della provincia di Piacenza sul totale regionale per comparto (valori percentuali, anni 2019 e 2023)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

6.1. La crescita del numero degli addetti

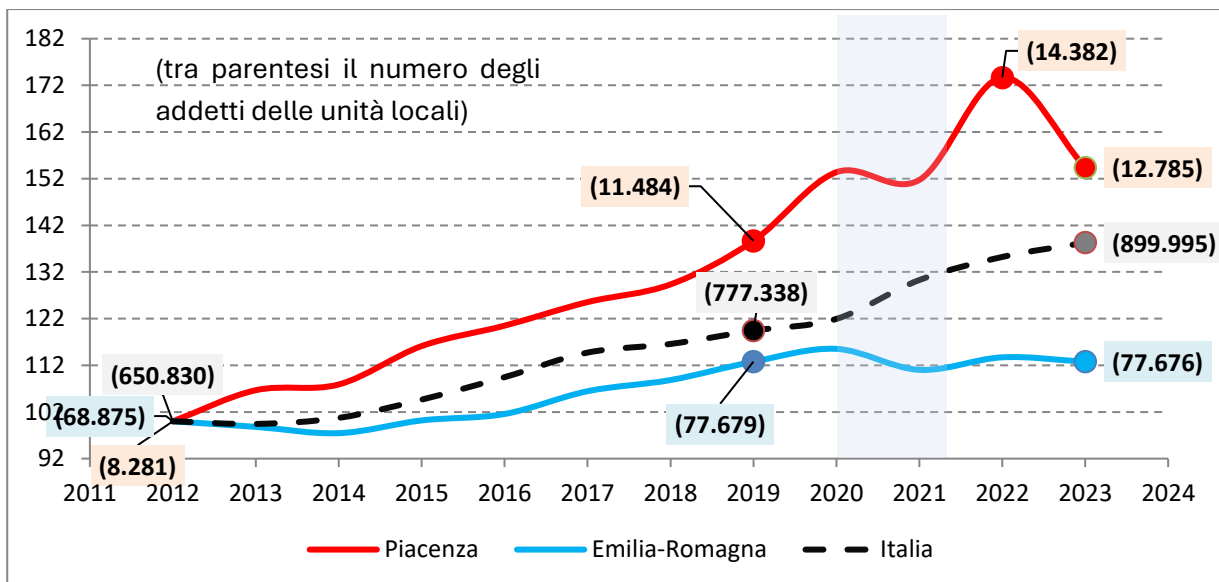
Nel medio/lungo periodo, tra il **2012** e il **2023**, il numero degli **addetti** della **contract logistics** della provincia di **Piacenza** è cresciuto del **+54%**. Fatto pari a 100 il loro numero del 2012, nel 2023 ha raggiunto i 154 punti percentuali. La tendenza di fondo che emerge dalla lettura della serie storica rivela un processo di **espansione in atto da tempo**, però con evidenti segni di **rallentamento** nell'ultimo periodo (Figura 10). Se la pandemia da Covid-19 arrestò temporaneamente la crescita, **nel corso del 2023** si è osservato un calo molto marcato a Piacenza.

Comunque la crescita nel medio/lungo periodo registrata nel piacentino, non si osserva né in regione né a livello nazionale. Le curve del grafico sotto riprodotto (Figura 10) mettono bene in evidenza questo fenomeno: la curva rossa di Piacenza è collocata al di sopra della curva azzurra dell'Emilia-Romagna e di quella nera tratteggiata dell'Italia per tutto l'arco temporale.

In **Emilia-Romagna**, nel medesimo periodo (2012-23), l'occupazione nel settore è aumentata del **+13%**, passando da 69mila a quasi 78mila addetti nelle unità locali.

In **Italia** la crescita è stata più contenuta rispetto a Piacenza ma ben al di sopra della media regionale: **+38%**, passando da 651mila a 900mila addetti nelle unità locali (Figura 10).

Figura 10 - La dinamica degli addetti della contract logistics in provincia di Piacenza, in Emilia-Romagna e in Italia (2012-2023; numeri indice 100=2012)



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

La crescita occupazionale di medio/lungo non è circoscritta alla contract logistics, ma appartiene ad uno scenario complessivo dinamico e in evoluzione. Infatti nel periodo in esame, tra il 2012 e il 2023, anche il **sistema economico provinciale** considerato nel suo complesso⁵ registra una crescita del numero degli addetti delle unità locali del **+12%**, passando da quasi 93mila a poco più di 104mila.

Aumentano la manifattura (+9%, da quasi 24mila a 26mila) e i servizi privati alle imprese e alla persona (+26%, da 40mila a 51mila). Diminuiscono l'edilizia (-6%, da 8mila a 7.600) e il commercio (-5%, da 19mila a 18mila) (Tabella 7).

Come il **sistema economico** provinciale, anche quello **regionale** considerato nel suo insieme⁶, tra il 2012 e il 2023, cresce, registrando un incremento del numero degli addetti delle unità locali del **+9%**, da quasi 1,6 milioni a poco più di 1,7 milioni.

Aumentano la manifattura (+4%, da 449mila a 468mila) e i servizi privati alle imprese e alla persona (+19%, da 673mila a 803mila). Diminuiscono l'edilizia (-4%, da 133mila a 128mila) e il commercio (-3%, da 298mila a 289mila) (Tabella 7).

Quindi ancora una volta emerge la **dinamicità del sistema logistico**, in particolare nella provincia di **Piacenza**: Il numero degli addetti della contract logistics aumenta di più degli addetti dell'intero sistema economico e dei principali macro-settori (Tabella 7).

Tra il 2012 e il 2023, in provincia di Piacenza il settore del trasporto e della logistica delle merci cresce del +54% mentre l'occupazione nel sistema locale si ferma a +12%. In Emilia-Romagna le variazioni sono molto più contenute: la contract logistics cresce del +13% mentre l'intero sistema economico aumenta del +9%. In Italia i valori sono rispettivamente: +38% e +11%.

Tabella 7 - La crescita degli addetti delle unità locali nel medio/lungo periodo
(variazioni % 2012-23)

	Piacenza	Emilia-Romagna	Italia
Manifattura	+9%	+4%	+1%
Edilizia	-6%	-4%	+4%
Commercio	-5%	-3%	+1%
Servizi privati alle imprese e alla persona	+26%	+19%	+23%
Contract logistics	+54%	+13%	+38%
Intero sistema economico	+12%	+9%	+11%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati dell'Archivio ASIA Unità Locali di Istat

⁵ Sono escluse le attività agricole e la Pubblica amministrazione, rispettivamente le lettere A ed O dell'Ateco2007. I dati utilizzati nel testo sono dell'Archivio Asia Unità Locali, disponibili nella sezione "Imprese-struttura" della banca dati IstatData di Istat.

⁶ Sono escluse le attività agricole e la Pubblica amministrazione, rispettivamente le lettere A ed O dell'Ateco2007. I dati utilizzati nel testo sono diffusi annualmente dall'Istat con la pubblicazione "Rapporto sulla competitività dei settori produttivi"

(<https://www.istat.it/it/archivio/rapporto+competitivit%C3%A0>).

7. Considerazioni di sintesi

Nel 2023 il settore del trasporto e della logistica delle merci (contract logistics) in provincia di Piacenza è composto da 785 unità locali, che hanno realizzato un fatturato di circa 2,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 516 milioni di euro, hanno dato lavoro a poco meno di 12.800 addetti.

La **dimensione media** delle unità locali di Piacenza è il **doppio** di quella del settore dell'Emilia-Romagna. La causa principale va ricercata nella presenza di magazzini logistici, relativamente più concentrati a Piacenza rispetto al resto del territorio regionale. E nei magazzini occorre di solito più forza lavoro che in altri comparti del settore.

La dimensione media delle unità locali del settore è aumentata a Piacenza, in Emilia-Romagna e in Italia tra il 2012 e il 2023.

Il peso nel settore regionale

La contract logistics piacentina rappresenta **un sesto** della **contract logistics** dell'Emilia-Romagna, in termini di fatturato (14%) e di occupazione (16%).

Negli anni più recenti il suo peso nel settore regionale è in evoluzione: è **aumentata la quota di unità locali** localizzate a Piacenza (dal 7% all'8% tra il 2019 e il 2023) e la **quota di fatturato** prodotta localmente (dal 13% al 14%).

La crescita

Nel decennio compreso tra il 2012 e il 2023 il **fatturato** e gli **addetti** della contract logistics della provincia di Piacenza hanno mostrato una **tendenza** di fondo ampiamente **espansiva**. E sono cresciuti di più che in regione e in Italia.

Il **fatturato** delle unità locali è aumentato del **+67%** in termini reali (al netto dell'inflazione), mentre in Emilia-Romagna cresceva del +14% e in Italia del +26%.

Il **valore aggiunto** è cresciuto del **+43%** in termini reali, 4 volte di più dell'Emilia-Romagna, dove si è fermato al +11% tra il 2012 e il 2023.

L'**occupazione** nelle unità locali è cresciuta del **+54%**, contro il +13% dell'Emilia-Romagna e il +38% dell'Italia.

Gli addetti della contract logistics di Piacenza aumentano di più di tutti gli altri macro-settori (manifattura, commercio, costruzioni edili, servizi alle imprese e alla persona). Medesima considerazione vale per l'Italia, non per l'Emilia-Romagna. In regione la contract logistics è il secondo settore per crescita dell'occupazione (+13%), dopo il settore dei "servizi alle imprese e alla persona", che aumenta del +19% tra il 2012 e il 2023.

I comparti di rilievo

L'**autotrasporto** è il primo comparto della contract logistics della provincia di Piacenza per numero di unità locali (620 delle 785 totali, pari al 79%), realizza il 41% del fatturato del settore dando lavoro al 30% degli addetti (quasi 3.900 dei 12.800). Aumentano le società di



autotrasporto, diminuiscono i piccoli autotrasportatori. Queste due dinamiche hanno contribuito nel tempo all'incremento della dimensione media delle unità locali del comparto. In seconda posizione per numero di unità locali si trova il comparto dei **“gestori di magazzini”**. Ma è primo per fatturato prodotto e per occupazione. Considerato insieme al comparto **“altri operatori logistici”** (imprese che offrono servizi logistici integrati: non solo magazzinaggio, ma anche gestione scorte, picking, confezionamento, resi, fino alla gestione integrale o parziale dalla supply chain dei propri clienti), realizzano il 53% del fatturato e occupano il 67% dei lavoratori della contract logistics della provincia di Piacenza.