

Conto terzi e conto proprio A ciascuno il suo

Un confronto di cifre per definire ambiti e responsabilità di due comparti molto diversi, ma ancora troppo spesso confusi

Il «battitore»

La vertenza aperta dal settore dell'autotrasporto con la proclamazione del fermo previsto dal 30 giugno al 4 luglio 2008 sospeso con la sottoscrizione del protocollo d'intesa del 25 giugno u.s. ripropone ancora una volta l'interrogativo: perché il settore dell'autotrasporto che rappresenta ormai il volano dell'economia del Paese è sottoposto a continui «stop and go» sul piano del confronto politico istituzionale? Sono questi strappi che gradualmente stanno sfilacciando le larghe intese raggiunte con il Patto della Logistica, firmato a Palazzo Chigi il 1° luglio dell'anno 2005 e il successivo Piano della Logistica, elaborato dalla Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica approvato dal Cipe dopo solo sei mesi dall'approvazione del Patto. A quel progetto avevano aderito le confederazioni di settore (la committenza), le associazioni di categoria (tutte senza distinzione alcuna), l'AISCAT, l'ANAS, le Ferrovie dello Stato, Assoporti, Assoeroporti. C'erano tutti!

Non era un documento elaborato nelle stanze chiuse dei ministeri, viceversa un progetto frutto di un serrato confronto per le analisi e le valutazioni di merito con la nota distintiva che prima della firma a tutti i sottoscrittori fu richiesta una condivisione dei contenuti sia per gli impegni che venivano assunti che per le azioni prioritarie ritenute necessarie per assicurare un sistema trasportistico-logistico competitivo al nostro Paese. Il Patto e il Piano della Logistica fissavano fundamentalmente due principi:

- che il governo dei trasporti e della logistica finalmente trovava all'interno della **Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica** la sede opportuna ed univoca per definire le priorità degli interventi rispetto alle esigenze reali, abbandonando il «rito» dei tavoli episodici, che finivano sistematicamente per ritrovare posizioni di compromesso congiunturali che nel corso degli anni avevano portato il sistema logistico italiano su posizioni sempre più di retroguardia;
- che al **Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori**, con la riforma di cui alla Legge delega 32/05 e al Decreto legislativo di attuazione 284/05 venivano assegnati compiti e aree di intervento finalizzate a ritrovare misure di reale sostegno al settore quali: sicurezza e controlli; formazione ed informazione; certificazione di qualità; studi e ricerche di settore. E, non ultima, la normalizzazione delle attività per la tenuta dell'Albo.

Nel corso degli ultimi due anni, attraverso gli studi dell'Albo si è cercato di ritrovare nuovi spazi operativi per le aziende, sostenendone lo sforzo sia sul piano delle attività di formazione che di analisi e valutazioni per la sicurezza. Un dato per tutti: nelle analisi di normalizzazione è emerso che le aziende di settore «regolarmente» iscritte all'Albo sono 176.000; quelle dotate di veicoli sono circa 120.000! Riusciamo a dare una collocazione «diversa» a quelle aziende non dotate di veicoli?

Il conto proprio nel nostro Paese, inoltre, ha ancora una rilevanza notevole soprattutto sulle relazioni di breve raggio. Riusciamo a valutare realmente il peso del conto proprio?

La nostra preoccupazione è che i provvedimenti di settore «comunque» si definiscano non riusciranno a drenare problemi di inefficienza operativa dovuti ad un'offerta «virtuale» che, per una serie di vincoli di contesto quali la bassa velocità commerciale o la mancata disciplina dei tempi di carico e scarico, stanno facendo ripiegare il settore del conto terzi come un salice.

Sono vincoli che stanno rallentando fatalmente l'attività delle imprese dell'autotrasporto che sempre più si fanno carico di coprire segmenti di domanda, anche quelli che non gli sono propri, quali le lunghe e lunghissime distanze.

Queste inefficienze di contesto pesano sul settore per circa 1/3 dei maggiori costi che esse sopportano rispetto alle aziende concorrenti francesi e tedesche.

La rincorsa ai tempi supplementari non riesce a farci «giocare» una politica che richiede impegno, costanza e perseveranza per migliorare la competitività del nostro Paese su scala internazionale.

L'indice del *Connecting to Compete* calcolato dalla Banca Mondiale per rilevare la competitività della logistica nei diversi Paesi (vedi Sistemi di Logistica n. 2, aprile 2008) sottolinea che le nazioni performanti sono quelle che hanno adottato un «approccio sistemico» nell'attuazione della politica del settore e che, nella valutazione complessiva degli operatori mondiali non pesano i costi del trasporto ma l'affidabilità del sistema.

Per ritrovare il filone sistemico avviato due anni fa, basta rinfrescare la memoria a quanti erano presenti a Palazzo Chigi al momento della sottoscrizione degli impegni che si assumevano firmando il Patto della Logistica. Sono gli stessi che oggi, anche se in contesti e con compiti diversi, ricoprono un ruolo di primo piano nelle Confederazioni, nel Governo e nelle Rappresentanze di settore.

L'affidabilità, invece, è strettamente collegata ai tempi delle operazioni che caratterizzano la catena logistica, tempi che si accorciano quando c'è un bravo «battitore» capace di dare i tempi a tutti.

Rocco Giordano

SBC

Slide di Autostrade per l'Italia in una recente tavola rotonda sulla sicurezza stradale. Si parla di incidenti mortali: «Nel 45% dei casi si registra il coinvolgimento di mezzi pesanti: 19 incidenti su 100 sono direttamente provocati da mezzi pesanti e furgoni». Percentuali discutibili a parte, il Tir non fa solo paura, fa anche notizia. Anzi fa notizia perché fa paura. Perciò se fa più paura, fa più notizia. E allora, aumentiamo la percentuale, mettendo mezzi pesanti e furgoni tutti insieme. Appassionatamente.

A ciascuno il suo

Il costo di congestione e inquinamento sono determinati soprattutto dal traffico di veicoli leggeri. Il conto proprio, che ormai è il principale concorrente del conto terzi, è paradossalmente favorito dalle misure di sostegno a favore dell'autotrasporto professionale.

Lo studio sui costi del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, elaborato a partire dal 1999, è stato monitorato ogni anno, per arrivare al 1° Gennaio 2008. Non vi è dubbio che i dati e le valutazioni che ne sono scaturiti ogni anno hanno rappresentato un elemento di base per un confronto con i diversi attori che caratterizzano il settore, - ovvero committenti, spedizionieri, corrieri, vettori - al fine di definire le politiche di settore sia sul piano della gestione dei servizi, ma anche per le politiche per la sicurezza, per gli aspetti fiscali e di ordine economico-finanziario.

È stato monitorato anche quest'anno il **costo orario** che nota una tendenza al peggioramento in riferimento a due elementi: riduzione della **velocità commerciale** in rete, ma più ancora i **tempi di carico e scarico** delle merci, che restano sempre più indefiniti e che fanno peggiorare i livelli di produttività dei servizi.

Sul versante del costo orario quello che va evidenziato è che anche per il 2007 si è registrata una media delle velocità commerciali di 50 km per tutti i paesi posti a confronto, meno Francia e Germania; gli ultimi dati, in considerazione soprattutto dei tempi di carico e scarico, mostrano una tendenza al peggioramento, ovvero 45 km/h per l'Italia e 50 km/h per Germania e Francia.

Come si vince dalla tabella di sintesi del costo-km (**Tabella 1**) un elemento da sottolineare è che ormai si vanno costituendo due blocchi: i Paesi della «vecchia Europa» (Italia, Germania, Francia, Spagna, che hanno fatto registrare un incremento medio dei costi dal 1° gennaio 2007 al 1° gennaio 2008 del 3% oscillando dall'1,60% dell'Italia al 4,14% della Spagna) e i Paesi della «nuova Europa», dove si registrano tassi di incremento medio dell'ordine del 7%, con punte del 12,7% per la Romania e del 9,33% della Polonia. La crescita dei costi dell'Austria del 9,68% è dovuto soprattutto ad un incremento del pedaggio.

La crescita del traffico prevista entro il 2010, in assenza di interventi correttivi farà registrare un significativo aumento della congestione stradale ed un parallelo aumento del 142% dei costi legati a tale congestione, pari a 80 miliardi di euro per anno (ovvero l'1% circa del Pil). In assenza di politiche strutturali a livello comunitario il costo di congestione è fortemente stimabile in un raddoppio (ovvero il 2% del Pil).

Sul piano nazionale per capire quanto pesi l'(in)efficienza (sia sul piano fisico che organizzativo) dell'attuale assetto dei trasporti e della logistica sulla competitività dei sistemi economici basta mettere in relazione i valori della produzione industriale con quelli riferiti ai costi di trasporto e logistica. **Le stime operate portano ad una quantificazione di maggiori costi di 40 miliardi di euro all'anno!**

Sul piano «spaziale», tutte le diverse aree del Paese scontano un *gap* nell'orientamento dell'azione pubblica finalizzata a migliorare l'accessibilità del territorio. Tutto il territorio nazionale, dal Nord al Centro-

Tabella 1
Costo chilometrico al netto dei ristorni

PAESI	GEN. 2007	GEN. 2008	INCR.
Italia	1,499	1,523	1,60%
Germania	1,394	1,437	3,08%
Francia	1,402	1,455	3,78%
Spagna	1,136	1,183	4,14%
Polonia	0,954	1,043	9,33%
Austria	1,354	1,485	9,68%
Ungheria	0,976	1,029	5,43%
Slovenia	1,168	1,202	2,91%
Romania	0,792	0,893	12,75%

Fonte: Comitato Centrale Albo Autotrasportatori - Indagine costi e fiscalità, Giugno 2008
R. Giordano, Politica ed economia dei trasporti e della Logistica, Giordano Editore, 2007

Sud, è penalizzato da un fattore medio di impedenza del 30-35%. Ciò significa che rispetto ad una velocità commerciale media, normalizzata, per rapporti «flussi-capacità», si registra **un accrescimento dei tempi di percorrenza dell'ordine del 30-35%**.

Ma tutto questo non solo non basta a spiegare esattamente quale è il ruolo dell'autotrasporto, ma neppure a capire di quale autotrasporto stiamo parlando. I commentatori si limitano, infatti, molto spesso ad evidenziare elementi «stressati» sul piano delle interpretazioni che si basano su dati ed informazioni scarsamente rispondenti alla realtà. (Un esempio per tutti è quello riportato nell'editoriale: delle 176.000 aziende iscritte all'Albo solo 120.000 circa hanno in dotazione veicoli. E le altre 56.000?).

Le analisi delle strutture aziendali, invece, si modificano radicalmente e secondo dei due comparti di riferimento:

- 1) il 70% delle aziende con veicoli conto terzi dispone appena del 30% del parco circolante, e l'altro 30% di aziende di autotrasporto conto terzi dispone del 70% dei veicoli;
- 2) il valore del conto proprio nella maggioranza dei casi è solitamente ignorato. Eppure su circa 3.100.000 veicoli 2,5 milioni sono conto proprio compresi quelli con portata < 3,5 tonn. Il conto terzi, compreso la classe di veicoli con portata < 3,5 tonn, conta circa 635.000 veicoli;
- 3) su 74,3 miliardi di veicoli-km, 40 miliardi sono conto proprio, 33 miliardi sono conto terzi;
- 4) su 240 miliardi di tonn-km, circa 50 miliardi sono conto proprio, 190 miliardi conto terzi.

Se questi sono i valori di mercato il risultato che si ha è:

- la **congestione**, stimata utilizzando un approccio di tipo economico (che utilizza le variabili: numero di veicoli-km, e cioè l'indicatore della quantità d'uso della strada; il costo monetario unitario; il valore monetario del tempo; la velocità media; la velocità dei veicoli a flusso libero; l'elasticità della domanda d'uso della strada in relazione ai costi unitari) applicato a *cluster* rappresentativi degli 8.100 Comuni italiani (in base alla dimensione abitativa), risulta generare per il trasporto merci un costo pari a **403,83 milioni** di euro di cui: 327,67 milioni in ambito urbano e 76,16 milioni in ambito extraurbano;
- l'**incidentalità**, valorizzata quale differenza tra il costo globale per la collettività e le spese a carico degli utenti (tenendo conto che i costi monetari sono coperti in gran parte dai dispositivi assicurativi, sicché il costo «esterno» è inferiore al 10% dell'ammontare dei premi assicurativi e che i costi non monetari sono legati al valore attribuito alla vita umana e ai corrispondenti metodi di stima, tra i quali lo studio ha assunto quello del capitale umano) assume per autotrasporto l'entità di **3.593,06 milioni** di euro di cui: 3.522,06

milioni per gli incidenti che avvengono in ambito extraurbano e 71,00 milioni per quelli che avvengono in ambito urbano;

- il costo dell'**inquinamento** atmosferico e da rumore è stato stimato in **2.331,64 milioni** di euro di cui: 1.921,53 milioni in ambito urbano e 410,11 milioni in ambito extraurbano.

La **Tabella 2** riporta le valorizzazioni dei costi esterni imputabili al traffico merci per tipologia di costo, in rapporto ai veicoli-km sviluppati dalle diverse tipologie di veicoli impiegati. Tenuto conto che i 6,328 miliardi di costi esterni complessivi sono generati da un totale di 74,3 miliardi di veicoli-km, il costo esterno unitario medio è di 0,085 euro/km, che rapportato al traffico prodotto rispettivamente dal c/proprio e dal c/terzi, porta ad un'imputazione di 3,49 miliardi di euro a carico del c/proprio e di 2,84 miliardi di euro a carico del c/terzi.

In estrema sintesi si rileva che il costo esterno dell'autotrasporto, 6,328 mld di euro, è determinato:

- per il 37% dall'inquinamento;
- per il 57% dall'incidentalità;
- per il 6% dalla congestione.

Il costo dell'inquinamento e quello della congestione sono prevalentemente determinati dal traffico dei veicoli leggeri fino a 3,5 tonn, che vi contribuiscono per oltre l'80% dei relativi totali.

Il costo degli incidenti è prevalentemente determinato dal traffico pesante: gli autocarri oltre le 9 tonn (per il 37%) e gli autotreni/autoarticolati (per il 32%).

Per quanto riguarda invece l'ambito (urbano o extraurbano) in cui prevalentemente si determinano le tre diverse tipologie di costo esterno, i risultati di sintesi sono riportati nella **Tabella 3** dalla quale si rileva che:

- sul totale dei costi esterni la componente extraurbana pesa per 2/3, con 4,000 mld di euro, quella urbana per 1/3, con 2,300 mld di euro;
- i fattori di costo che giocano un ruolo preminente sono l'inquinamento in ambito urbano, che pesa per oltre il 30% del totale dei costi esterni, e gli incidenti in ambito extraurbano, che pesano per oltre il 55%.

Una riflessione conclusiva sull'argomento non può non tener conto della circostanza che se è vero che l'autotrasporto genera costi esterni

Tabella 2

Stima dei costi esterni dell'autotrasporto

PORTATA	CONGESTIONE	INCIDENTI	INQUINAMENTO
Fino a 3,5 t	327,4	71,3	1921,6
Da 3,6 a 6,0 t	11,8	545,8	63,5
Da 6,1 a 9,0 t	10,7	493,0	57,4
Da 9,1 a 18 t	29,1	1.338,5	155,8
Motrici	24,8	1.144,5	133,3
Totale veicoli	403,8	3.593,1	2.331,6
Costi esterni complessivi	6.328,5		
Costo esterno unitario	0,085 €/km		

Tabella 3

I costi esterni per tipologia e ambito

TIPO DI COSTO	TOTALE	URBANO		EXTRA	
		(Milioni di euro)	EXTRA	URBANO	EXTRA
Congestione	403,83	327,67	76,16	5,18%	1,20%
Incidenti	3.593,06	71,00	3.522,06	1,12%	55,65%
Inquinam.	2.331,64	1.921,53	410,11	30,36%	6,48%
Totale	6.328,53	2.320,20	4.008,33	36,7%	63,3%

per poco meno di 6,400 mld di euro, dallo stesso settore la collettività trae risorse di 25 miliardi di euro, corrispondenti alla cifra degli oneri fiscali di cui l'autotrasporto è gravato.

Se questo è il quadro generale, le riflessioni da fare, sono:

- **il primo concorrente del conto terzi è il conto proprio.** Questo contesto «schiaccia» il prezzo di mercato per eccesso di offerta;
- **il conto proprio genera, soprattutto nelle aree urbane costi esterni maggiori** di quelli che genera il conto terzi;
- **il settore dell'autotrasporto non riesce a migliorare il conto economico** per la scarsa velocità commerciale, i tempi di carico e scarico, il basso coefficiente di carico;
- **le misure di sostegno** di settore sussidiano il conto terzi, ma **indirettamente consentono l'utilizzo diffuso del conto proprio.**

I commenti e le valutazioni sul settore, necessitano di un quadro di riferimento statistico, economico, certo per avere manovre di settore mirate. ●

SBC

«Corriere della Sera» di giovedì 25 giugno. Intervista al sottosegretario Mino Giachino. Ecco le domande (in realtà, una domanda e tre affermazioni):

1. «Gli aumenti del gasolio si trasformeranno automaticamente in aumenti del costo del trasporto. E, con ogni probabilità, in aumenti dei prezzi dei prodotti. Camionisti contenti, ma per gli altri rischia di essere una batosta».
2. «Ma intanto, per un anno, si scarica sugli italiani il costo sopportato da una categoria».
3. «Scusi, ma parla da rappresentante dei camionisti o da sottosegretario?».
4. «Resta il fatto che avete ceduto a un ricatto e magari adesso di ricatti ne arriveranno altri».

Dunque: gli autotrasportatori (peggio, i camionisti), non sono solo dei criminali della strada, ma anche dei ricattatori che affamano gli italiani, facendo aumentare i prezzi dei generi di prima necessità.

È una semplificazione?

Dunque, se è così, fino ad oggi sono stati i camionisti (meglio, gli autotrasportatori) a far da freno all'inflazione, pagando di tasca propria gli aumenti del gasolio. Grazie per la semplificazione.

SDL NEWSLETTER

Luglio 2008

Supplemento mensile a
SISTEMI DI LOGISTICA

Direttore editoriale Rocco Giordano

Direttore responsabile Umberto Cutolo

Comitato scientifico Andrea Boitani, Giulio Erberto Cantarella, Fabrizio Dallari, Ercole Incalza, Giuseppe Moesch, Elisabetta Schietroma, Lanfranco Senn, Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione Lisa Russo

Promozione e sviluppo Loriano Signorini

Redazione

via Francesco Crispi, 94 - 80121 - Napoli
Tel. +39.081.665131, Fax +39.081.2404906
giordanoeditore@giordanoassociati.com