

# Sistemi di Logistica

## la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

### SISTEMI DI LOGISTICA

#### la newsletter

Supplemento a

**SISTEMI DI LOGISTICA**

Anno XIII - n. 6

**Settembre 2020**

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

#### Direttore editoriale

Rocco Giordano

#### Direttore responsabile

Umberto Cutolo

#### Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

#### Segretaria di Redazione

Anna Crispino

#### Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39 081 8332871

Fax +39 081 3951646

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

#### Editore

Giordano Editore

via Santa Brigida, 6

80132 Napoli

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

## Le ragioni del NO

*Il Prof. Piero Sandulli ci ha fatto pervenire le motivazioni giuridiche in ordine al referendum costituzionale sul quale saremo chiamati ad esprimere il nostro voto.*

*La Rivista Sistemi di Logistica ha ritenuto di pubblicare la nota pervenuta in quanto esprime, senza "sbavature" giuridiche, motivazioni che riguardano espressamente il profilo costituzionale del voto.*

\*\*\*

Il referendum costituzionale, sul quale saremo chiamati ad esprimere il nostro voto il prossimo 20 settembre, merita un'approfondita riflessione che possa consentire, a tutti, una meditata valutazione su una importante consultazione della quale, però, non siamo sufficientemente informati.

**Vale, pertanto, la pena di fornire, al riguardo, alcuni elementi per consentire una consapevole espressione di voto:**

1) Il referendum, in oggetto, è di natura confermativa; pertanto, non ha necessità di quorum, ma esso sarà valido con qualsiasi percentuale di votanti.

2) Conseguenza della non necessaria maggioranza dei votanti, essenziale nei referendum abrogativi, è che l'astensione non dà luogo ad una valutazione utile circa il voto (non si può, in sostanza, invalidare la consultazione per mancanza del quorum).

3) La consultazione riguarda il numero dei nostri parlamentari, numero che i padri costituenti hanno inserito nella Costituzione, a sancire l'importanza della rappresentatività del Parlamento (articoli 56 e 57). E' sintomatico, al riguardo, che non sia stato, invece, costituzionalizzato il sistema elettorale, quasi a voler affermare che la garanzia di democraticità del Parlamento è costituita dal numero dei parlamentari e non dalla modalità con la quale essi vengono eletti.

4) Il sistema di elezione del Senato, su base regionale (art. 57, comma 3, della Carta costituzionale), appare legato a due essenziali profili: a) la rappresentatività regionale; b) il numero dei senatori eletti in ciascuna regione. Tale numero è, necessariamente, coordinato con quello totale dei membri eletti, al fine di garantire la corretta rappresentatività nel rispetto della dialettica parlamentare tra maggioranza e minoranza.

5) La riduzione del numero dei parlamentari produce un irrilevante vantaggio economico, che qualcuno ha calcolato in un valore rapportabile a meno di un caffè all'anno per ogni cittadino, ma rischia di rappresentare un preoccupante vulnus per la democrazia del nostro Paese.

**Rese queste prime informazioni è necessario ripercorrere, brevemente, la storia di questa modifica costituzionale spinta dal vento dell'antipolitica, che ebbe a spirare forte a seguito del risultato elettorale del 2018.**

Invero, alla base di essa vi era (e vi è) il desiderio di esautorare il Parlamento della sua funzione di mediazione democratica, trasferendo le decisioni importanti, per il Paese, su piattaforme mediate sulla base di quesiti rivolti direttamente ai cittadini. Detti quesiti, però, sono facilmente influenzabili dalle modalità di formulazione degli stessi e sono privi di ogni valutazione di opportunità e di concretezza, essendo privati del necessario approfondimento, ma basandosi sulla sola emotività.

In tal modo, si dà, al cittadino, la sensazione di essere protagonista di tutte le decisioni, rendendolo, invece, l'inconsapevole avallatore di scelte effettuate a monte da chi formula i quesiti con "riposta unica" e spesso predeterminata.

Fu il cosiddetto Esecutivo "giallo verde", con il quale avviò la presente legislatura, a dar vita alla riforma costituzionale (doppia lettura delle due Camere). Per ben tre volte la votazione si realizzò sotto l'egida e la spinta di quell'Esecutivo, per il quale la riduzione dei parlamentari costituiva uno dei punti del "contratto" stipulato per formare il governo.

Nell'estate del 2019 (dopo il risultato delle elezioni europee, che capovolsse le percentuali interne all'Esecutivo) al governo gialloverde si sostituì un Esecutivo cinque stelle/partito democratico (cosiddetto giallo rosso) che aveva tra i punti del "programma di governo (anche la terminologia dimostra l'assuefazione e l'affezione al potere di chi si manifestava ed aveva raccolto voti, quale elemento antisistema); ad esso spettò, dunque, il completamento dell'iter della Legge costituzionale per la riduzione dei parlamentari. Va, però, sul punto, ricordato che nel programma di governo era anche prevista la modifica della legge elettorale, modifica condizionante il consenso del P.D., che avrebbe dovuto essere avviata (e trovare completamento), prima della chiusura dell'intero percorso della legge integrante la modifica del numero dei parlamentari (art. 138 Cost.).

Della modifica della legge elettorale (l'attuale prevede rilevanti premi di maggioranza che con la diminuzione del numero dei parlamentari divengono preoccupanti) non vi è, al momento, nessuna traccia, mentre, al contrario, il 20 e 21 settembre prossimo la legge costituzionale potrebbe, sulla base del "referendum confermativo", completare il suo percorso, senza il bilanciamento in senso democratico di una nuova legge elettorale, idonea a garantire rappresentatività ai territori e voce alle minoranze.

**Spetta, quindi, ai cittadini operare, in forma di sussidiarietà sul tema, dove hanno fallito sia l'Esecutivo, che il Parlamento.**

E' necessario votare (l'astensione, come detto, non ha alcun valore) per evitare al Paese, per il futuro, una riforma destinata a limitare, preoccupantemente, la rappresentatività del Parlamento e la possibilità, per esso, di esprimere le diverse territorialità e voci. Evitando una modifica mossa solo da uno spirito antisistema, che non vuole modificare lo stesso in senso positivo, ma soltanto appropriarsi del potere godendo dei vantaggi e non limitandoli. Sono sintomatiche, al riguardo, le vicende delle alleanze politiche e del doppio mandato, con le quali sono stati traditi gli elettori a cui si era fatto intravedere un nuovo sistema di gestione della Cosa pubblica.

Solo la bocciatura della riduzione del numero dei parlamentari potrà poi consentire, in futuro, un'ampia e condivisa (tra tutte le forze politiche di maggioranza ed opposizione) riforma elettorale e del Parlamento, con il superamento del bipolarismo perfetto tra Camera dei Deputati e Senato della Repubblica. Se, al contrario, dovesse affermarsi il sì, confermando il numero ridotto dei parlamentari, il Paese rischierebbe di essere, per lungo tempo, bloccato da un perverso meccanismo che limita il dialogo democratico e non garantisce la piena rappresentatività dei territori, meccanismo che maschera per democrazia ciò che è, in concreto, demagogia.

**PIERO SANDULLI**

*segreteria@studiolegalepierosandulli.it*

## I costi dell'autotrasporto

Il confronto sul tema del riconoscimento dei costi per il settore dell'autotrasporto avvia una nuova discussione impegnativa sia sul piano formale che sostanziale.

Sul piano formale il tema tecnico rappresentato al Governo vede un riposizionamento da parte di tutti gli attori presenti sul mercato ed ha rappresentato negli anni passati un "passaggio" importante per un riassetto del settore dell'autotrasporto. Un punto che va chiarito subito è:

"il tavolo con la committenza è il primo passo per la svolta verso lo sviluppo" questo era previsto dall'accordo del 17 giugno dell'anno di riforma del settore 2005 e poi ripreso nel 2010...

Gli sviluppi hanno dato vita a contenuti normativi collegati ad aspetti che riguardano termini di pagamento, disciplina dei tempi di attesa di carico e scarico, accertamento delle responsabilità che non può definire il rapporto tra la committenza e operatori.

Il dibattito che si è aperto ha molto enfatizzato la tesi della reintroduzione delle tariffe obbligatorie registrando anche un intervento di tutti gli organi competenti nazionali ed europei con dichiarazioni che possono essere così sintetizzate: "la previsione di accordi volontari volti alla individuazione di costi minimi di esercizio finisce per tradursi nella fissazione di tariffe minime"... Le analisi e i confronti tra le parti sono state molte volte influenzate da posizioni pre-concette che nulla hanno a che fare con politiche di settore. Il nostro compito è quello di dare un contributo di merito che può essere così esplicitato.

Le tariffe obbligatorie con la Legge 298/74 e regolamento attuativo del 1982 erano state stabilite e definite su un livello di costo medio di un'azienda che aveva 7 veicoli di portata non inferiore a 20 tonn. e 10 dipendenti.

Una azienda "tipo" presa a riferimento, che di fatto non esisteva, dal momento che la dimensione media era di 2,5 veicoli e 3 dipendenti.

Risultava che il costo medio preso a riferimento per calcolare le tariffe a forcina con la forbice del 23% non aveva nessun riscontro nella realtà se non quella di cautelare l'autotrasportatore con l'apertura di un "ombrello" legale che gli consentisse, in caso di controversia, di vedersi riconosciuto molto più di quanto era disposto ad accettare secondo la logica del mercato, i cui corrispettivi allora erano mediamente inferiori del 30% rispetto alle tariffe stabilite.

Nel caso in discussione ci troviamo di fronte ad una regolamentazione che non ha nulla a che vedere con le tariffe, ma che cerca di stabilire quali debbano essere i parametri per fissare il livello dei costi-corrispettivo- sulla base della tipologia del servizio, in relazione alla tipologia del veicolo, fascia di distanza del viaggio e tempo di viaggio.

Occorre precisare che i costi minimi o di riferimento non sono disgiunti da quelli di esercizio, essi rappresentano una parte di essi; rappresentano la soglia minima per esercitare un servizio in "condizioni di sicurezza" e sono riferiti al veicolo, al conducente ed al carburante. Parametri che normalmente sono fissati in modo standard, in condizione di sana ed efficiente gestione, ma che necessa-

riamente vanno differenziati per portata del veicolo, per filiera e per condizioni di relazione che influenzano la variabile del tempo.

Il punto da discutere è:

- a) Quali parametri vanno presi a riferimento;
- b) Come gli stessi vengono valorizzati nel calcolo del costo di un servizio;
- c) Come questi parametri vanno inseriti nei cosiddetti costi minimi o costi di riferimento ecc.

Il primo parametro che a nostro avviso va preso a riferimento è il costo del veicolo (il costo di ammortamento in relazione all'età del veicolo, il costo di manutenzione, anch'esso in relazione all'età del veicolo, la tassa di possesso, l'assicurazione).

Il secondo parametro è il costo del conducente, nella misura da stabilire tenendo conto anche dei ristorni che comunque vengono riconosciuti alle imprese (Inail, indennità di trasferta, ecc).

Il terzo parametro è il costo del carburante secondo le variazioni di mercato che saranno monitorate.

E la certezza sta solo nel fatto che non abbiamo un sistema di regole e controlli che fissano le procedure di sicurezza. In questa direzione continueremo il dibattito ma sarà vano ogni tentativo di dialogo fra le parti!

## Una metodologia disponibile

Nel corso degli anni abbiamo provveduto a mettere a punto un sistema di valorizzazione economica dei servizi in grado di evidenziare i costi diretti che le imprese di trasporto sostengono per l'erogazione stessa dei servizi di trasporto. La funzione di costo definita per il calcolo tiene conto di alcuni elementi fondamentali quali le risorse specificamente utilizzate per l'erogazione del servizio di trasporto (autista, veicolo, conducente).

Il modello infatti non considera i costi indiretti di produzione del servizio (ricovero mezzi, rifornimenti, programmazione dei servizi di trasporto, gestione delle risorse dirette, ecc), i costi amministrativi, i costi commerciali ed i costi generali (ciascuno dei quali comprende - come accade peraltro anche per i costi diretti di produzione - costi del personale, di ammortamento delle strutture e risorse impiegate).

La scelta adottata si collega al fatto che i costi indiretti sopra richiamati hanno dimensioni estremamente diversi da azienda ad azienda e non si prestano, perciò, ad essere stimati sulla base di funzioni. Basti pensare quanto è diversa da caso a caso la numerosità degli addetti rispetto alle diverse attività di struttura. È sui costi indiretti che si gioca l'efficienza di una azienda!

Tuttavia, un metodo sintetico attraverso cui le singole imprese possono sviluppare la stima del "costo pieno" di uno specifico servizio consiste nel sommare i costi indiretti e quelli diretti derivati dal modello e rapportarli ai costi aziendali. Una proxy adeguata di tale rapporto può essere derivata dal conto economico, che, a seconda delle prassi aziendali, può essere quello dell'esercizio precedente

l'epoca in cui si realizza la stima, quello oggetto della più recente rivelazione sub-annuale o un budget adeguatamente predisposto per l'esercizio in corso.

### **Le caratteristiche del metodo di valorizzazione: adattabilità e flessibilità**

Lo sviluppo di una serie di simulazioni operate dal sottoscritto negli anni, quale Consulente del Ministero dei Trasporti, Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori nelle attività di studi, ricerca e sicurezza, hanno consentito di evidenziare che, nell'ambito delle risorse e dei relativi costi considerati nel modello messo a punto, le variabili che mostrano i più elevati livelli di impatto sul costo diretto dei servizi di trasporto sono: il costo del carburante ed i relativi consumi; il costo annuo ed il numero di ore annue di servizio effettivo il cui costo è funzione del tempo: autisti e veicoli; la velocità del veicolo; i tempi di attesa e di carico/scarico.

***Al di là delle singole voci, il modello di stima dei costi presenta due caratteristiche fondamentali che possono essere definite di adattabilità e flessibilità tale da consentire la personalizzazione dei costi.***

***La prima caratteristica è che il modello può fornire sia stime basate su dati "standard" che stime del costo dei servizi di trasporto basate su dati "personalizzati" diversi da quelli standard.***

***Le stime "standard" utilizzano informazioni anch'esse qualificabili come "standard" sia per quanto riguarda gli autisti sia per ciò che riguarda i veicoli utilizzati, sia, infine, per ciò che riguarda il rapporto autisti/mezzi impiegati nel servizio, con specificazioni per filiere.***

***I dati "standard" sono infatti diversi a seconda della filiera e della dimensione del mezzo in termini di tonnellate di portata. Le stime "personalizzate", invece, possono essere ottenute inserendo nelle diverse schede del modello i dati relativi alle risorse specificamente impiegate. Tali dati riguardano, in particolare, i dati di base dell'autista impiegato nel servizio (livello retributivo, scatti di anzianità, straordinario forfettizzato, ecc.) ed i dati elementari relativi al veicolo utilizzato nel servizio (costo di acquisto netto d'iva, vita programmata ecc.). La seconda caratteristica del modello (flessibilità) riguarda il dettaglio delle informazioni riguardanti le diverse risorse impiegate. Il modello, infatti, non si basa su valori intermedi, quali potrebbero essere, ad esempio, il costo orario dei dipendenti o il costo annuo di un mezzo (la cui stima richiederebbe all'utente delle analisi esterne al modello e precedenti al suo impiego), ma considera per entrambe le risorse tutti i dati elementari da cui dipende il costo, quali possono essere, per i primi, paga base, scatti di anzianità, numero di ore e giorni di straordinario, ecc. e, per i secondi, costo di acquisto, vita media in anni e chilometri, oneri annuali, chilometri percorsi con un treno di gomme, ecc.***

In considerazione della durata del servizio specificamente considerato, dal modello vengono stimate, sulla base degli accordi contrattuali, le soste dell'autista ed i relativi costi relativi allo stesso autista



ed al mezzo; ma possono essere inserite dall'utente le informazioni specifiche riguardanti l'impiego eventuale di un secondo autista ed i dati specifici relativi all'uso di infrastrutture a pagamento (pedaggi, costi di accesso, ecc.)

Il modello di stima dei costi dei servizi di trasporto, infine, proprio per il numero particolarmente elevato di informazioni elementari di input consente di sviluppare anche delle simulazioni, per l'ipotesi frequente in cui l'operatore voglia verificare, prima di realizzare un servizio specifico, le condizioni di convenienza dell'offerta ricevuta o il prezzo da richiedere sotto diverse condizioni di espletamento del servizio (veicolo impiegato, autista dedicato al servizio, tempi massimi di attesa al carico/scarico, ecc.). In tali casi il costo diretto rappresenta un minimo assoluto che non consente di coprire i costi di struttura dell'azienda; per ottenere un prezzo che copra anche questi ultimi costi (di struttura), al dato emergente dal modello dovrà essere opportunamente aggiunta una percentuale di ricarico volta a stimare il costo pieno.

## Le dinamiche del trasporto su strada nel periodo del Covid

Il costo di trasporto di riferimento europeo del trasporto su strada era di € 1.083 nel secondo trimestre del 2020, sulle relazioni di lunga distanza > 500 km.

I Dati di Verizon Connect che studia le letture dei tachigrafi mostrano il tempo di impiego, ovvero le ore di funzionamento totali del conducente che sono diminuite in media del 50% in tutta Europa da metà febbraio a inizio aprile.

Praticamente tutte le aree di attività sono state danneggiate, anche se sembra che i volumi nel settore sanitario/farmaceutico ed e-commerce sono stati sostenuti.

I vettori sono stati in grado di utilizzare i programmi di sostegno del governo e/o ridurre gli orari di lavoro per i conducenti. Ciò significa che la capacità effettiva disponibile è diminuita drasticamente, ovviamente anche i costi ed i ricavi.

Dal lato dei costi, i vettori hanno dovuto affrontare un aumento di alcuni costi operativi, a causa di fattori quali controlli alle frontiere e investimenti in più sulla sicurezza sanitaria. Al contrario, i prezzi del diesel in tutta Europa sono diminuiti dell'8,2%. Ciò ha attenuato il forte squilibrio di bilancio, ovvero il rapporto ricavi/costi.

### Tariffe per chilometro

I committenti hanno pagato una tariffa mediamente di 1,58 €/km per i servizi di trasporto merci su strada nel secondo trimestre del 2020. Ovviamente la variazione di questo costo tra le diverse tratte dipende in gran parte dalla lunghezza della tratta stessa e dalle tipologie di servizio.

Percorsi più lunghi creano efficienze sui costi, diminuendo l'importanza dei costi fissi e variabili associati alle operazioni di trasporto su strada e all'abbassamento dei prezzi €/km. Per percorsi più bre-

vi è vero l'opposto. Il mercato dei servizi del trasporto su strada, ritenuto stabile e definito per le diverse relazioni.

## **Tasso di sviluppo sulle principali rotte commerciali europee: alcuni casi di studio**

### **Francia-Spagna**

Le tariffe sulla tratta commerciale Madrid-Parigi hanno mostrato continui cali nel corso degli ultimi trimestri.

Il commercio continua ad essere debole.

Un sondaggio della Confederazione spagnola del trasporto merci (CETM) sottolinea che il 18% dei lavoratori dei trasporti delle merci erano stati direttamente colpiti dalla pandemia, circa la metà sotto forma di regimi governativi (compresi licenziamenti) e metà attraverso modifiche o sospensione dell'attività lavorativa. I trasportatori spagnoli rappresentano circa l'80% dei volumi trasportati su questa tratta, la riduzione della capacità utilizzabile ha contribuito a mantenere il livello di efficienza dei servizi disponibili.

### **Polonia-Germania**

Le tariffe di nolo Polonia-Germania sono risultate elevate per tutto il secondo trimestre 2020. Questa relazione commerciale ha visto un aumento dei controlli imposti alla frontiera, Sembra che i vettori abbiano reagito spingendo verso l'alto i prezzi.

Lo shock per l'economia polacca è stato più lieve se confrontato con molti dei paesi occidentali europei. La domanda è momentaneamente stabile per le merci importate dalla Germania. Prendendo a riferimento alcune relazioni, queste hanno subito un aumento dei prezzi dei servizi.

Sulle relazioni Duisburg-Lille le tariffe rilevate sono più alte (+7,5%) ma meno rispetto alle relazioni con la Germania.

Tuttavia, l'attività di esportazione rimane molto debole e sembra essersi ridotta rispetto all'inizio dell'anno.

### **Volatilità**

Il panorama molto diverso nel trasporto merci su strada europeo nel secondo trimestre del 2020 è stato relativamente modesto di impatto sui prezzi a livello europeo. Tuttavia, gli effetti collaterali della domanda e dell'offerta hanno portato all'aumento della volatilità dei prezzi del trasporto stradale su un numero di tratte molto significative.

### **Effetti collaterali dell'offerta**

Le restrizioni imposte a causa di COVID-19 hanno portato un forte calo della domanda, ma la dinamica in termini di capacità è stata complessa.

La capacità disponibile in tutta Europa è aumentata solo in alcuni settori mentre pochi settori hanno la domanda pari o superiore ai livelli pre-COVID, il che implica che la maggior parte della flotta europea di merci su strada è stata sottoutilizzata.



L'aumento della capacità disponibile è stato un fattore che ha visto i prezzi calare su una serie di rotte commerciali nel corso del trimestre. Sulla tratta Milano-Varsavia, le tariffe hanno subito un calo del 9,2% a maggio e di un ulteriore 3,3% a giugno. Sulla tratta Lille-Anversa, la tariffa è scesa inizialmente del 9,2% per poi recuperare leggermente. La tratta Duisburg-Lille, le tariffe inizialmente sono rimaste stabili, ma alla fine ha perso il 7,8% in valore a maggio.

Tuttavia, la questione di quanta capacità disponibile ci fosse sul mercato è risultato una analisi complicata. I programmi dei Governi hanno consentito alle aziende di licenziare i conducenti, eliminando la capacità dal mercato. Le stesse aziende hanno scelto di ridurre l'orario di lavoro degli autisti, mentre alcuni dipendenti, soprattutto orientali, sono stati licenziati.

Oltre ai ritardi alle frontiere che comportano costi aggiuntivi ed un aumento dei tempi, i vettori non sono disposti a perdere oltre i loro margini già sottili.

### **Prezzi e tariffe del carburante**

L'ultimo trimestre ha visto i prezzi del petrolio scendere a minimi storici. Il 1° maggio, l'OPEC ha registrato il prezzo del paniere di petrolio a soli \$ 13,36 il barile, in calo di circa l'80% rispetto ai livelli di gennaio. Il trasporto merci su strada, guardando i dati storici, mostra una correlazione ragionevolmente forte tra i prezzi del diesel e tariffe di nolo. Confrontando i set di dati, il coefficiente  $R^*$  che misura tale correlazione è 0,70. Ne consegue che un calo dei prezzi del diesel tende a portare a un calo delle tariffe.

Una parte significativa della fascia alta del mercato acquista carburante su contratti futuri, limitandone la capacità di trasferire le tariffe ai caricatori. Inoltre, mentre i prezzi del diesel sono una parte fondamentale del costo del trasporto merci su strada (tipicamente 20% -40%), i fattori di domanda e offerta giocano un ruolo importante nella definizione del prezzo. Nel secondo trimestre, la capacità del lato dell'offerta di reagire al calo della domanda sembra essere stato il fattore chiave che ha influenzato i prezzi.

Abbiamo riportato alcuni dati elaborati per evidenziare la estrema fragilità di un settore, che è il trasporto merci su strada. Nei momenti di maggiore crisi per il Covid-19 ha dimostrato tutta la sua forza. Per anni abbiamo studiato analiticamente il settore, utilizzando il linguaggio medico, abbiamo fatto una diagnosi precisa e attenta del settore con una visione precisa nei paesi della “vecchia e nuova” Europa.

Quello che è certo è che le “terapie” politiche, non sono state all'altezza delle esigenze del settore che ha sostenuto la economia del Paese!

\* I dati sono stati elaborati da Ti & Upply European Road Freight Benchmark - Tariffe medie europee del trasporto stradale.