

LA FATTURA ITALIA
dei servizi logistici
e del trasporto merci

a cura del
CENTRO STUDI CONFETRA

SOMMARIO

Premessa	Pag.	3
A. Le catene del sub trasporto – La sub-vezione	“	4
	“	
B. Il calcolo della <i>fattura Italia</i>	“	7
<i>B.1 L'indagine dell'Ufficio Italiano dei Cambi</i>	“	7
<i>B.2 La fattura ferroviaria</i>		9
<i>B.3 La fattura marittima</i>	“	9
<i>B.4 La fattura per la navigazione interna</i>		9
<i>B.5 La fattura per le condotte</i>	“	9
<i>B.6 La fattura aerea</i>	“	10
<i>B.7 La fattura dell'autotrasporto</i>	“	10
<i>B.8 La fattura logistica (senza trasporto)</i>	“	12
<i>B.9 Riepilogo della fattura Italia per i servizi logistici e di trasporto merci</i>	“	15
<i>B.9.1 La fattura Italia dell'autotrasporto</i>	“	15
<i>B.9.2 Terziarizzazione della fattura Italia</i>	“	16
<i>B.9.3 Quota nazionale ed internazionale della fattura Italia terziarizzata</i>	“	17

PREMESSA

Legislatori, governanti, pianificatori, così come i responsabili delle strategie aziendali, hanno necessità di conoscere dati e valori del settore che intendono regolamentare, o nel quale operano, per orientare le proprie scelte.

Per il trasporto delle merci questa necessità non è soddisfatta. Del settore si conosce pochissimo e gli scarsi dati esistenti sono poco attendibili.

Ecco allora che - in occasione della presentazione del Libro Bianco sulla logistica e sul trasporto con il quale Confetra ha formulato le proprie proposte sugli interventi necessari per allineare la regolamentazione del mercato italiano con quella del mercato europeo - il Centro Studi della Confetra ha elaborato una metodologia per fotografare la situazione nazionale utilizzando, anziché i soliti parametri in tonnellaggio movimentato e chilometri percorsi, il suo valore economico.

E' stata in tal modo calcolata, in ordini di grandezza, la *fattura Italia* dei servizi logistici e del trasporto merci, intesa quale prezzo che le merci prodotte e consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica.

Il costo logistico - esclusa la quota dei trasporti - è riferito soltanto a quanto accade all'interno delle frontiere italiane; per il trasporto, invece, la ricerca ha tentato di individuare anche la quota della *fattura* che le merci importate o esportate pagano ai vettori esteri.

La valutazione del costo logistico e della sua componente per il trasporto dovrebbe anzitutto indicare su quali settori convenga indirizzare prioritariamente gli interventi di aiuto o di razionalizzazione. Può inoltre fornire elementi utili per individuare l'importanza del mercato dei servizi logistici terziarizzabili, la loro quota già terziarizzata e - per il trasporto - le incidenze degli importi realizzati dalle imprese straniere, con le pesanti conseguenze che ne derivano per la nostra bilancia commerciale.

A. LE CATENE DEL SUB-TRASPORTO. LA SUB-VEZIONE

Per *fattura Italia* dei servizi logistici e di trasporto intendiamo il prezzo che le merci prodotte o consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica.

Per valutare l'ammontare di tale *fattura*, evitando duplicazioni, occorre tener conto di come si sviluppano le catene logistiche; in particolare occorre non far apparire nel fatturato dei trasporti valori che si ripetono tra vettori e sub-vettori, specie nell'autotrasporto.

A tale scopo, per definire il fatturato prodotto dall'attività di trasporto - intesa come mero trasferimento delle cose - ci si è riferiti quanto più possibile al prodotto calcolato per ogni singolo veicolo piuttosto che al fatturato delle aziende.

Un'interessante indagine è stata condotta dalla società di ricerca Synopsis, per conto dei concessionari IVECO, sulla ripartizione del mercato dell'autotrasporto italiano tra imprese ed autoveicoli, in conto proprio e in conto terzi (tab. A.1 e figura 1 allegata).

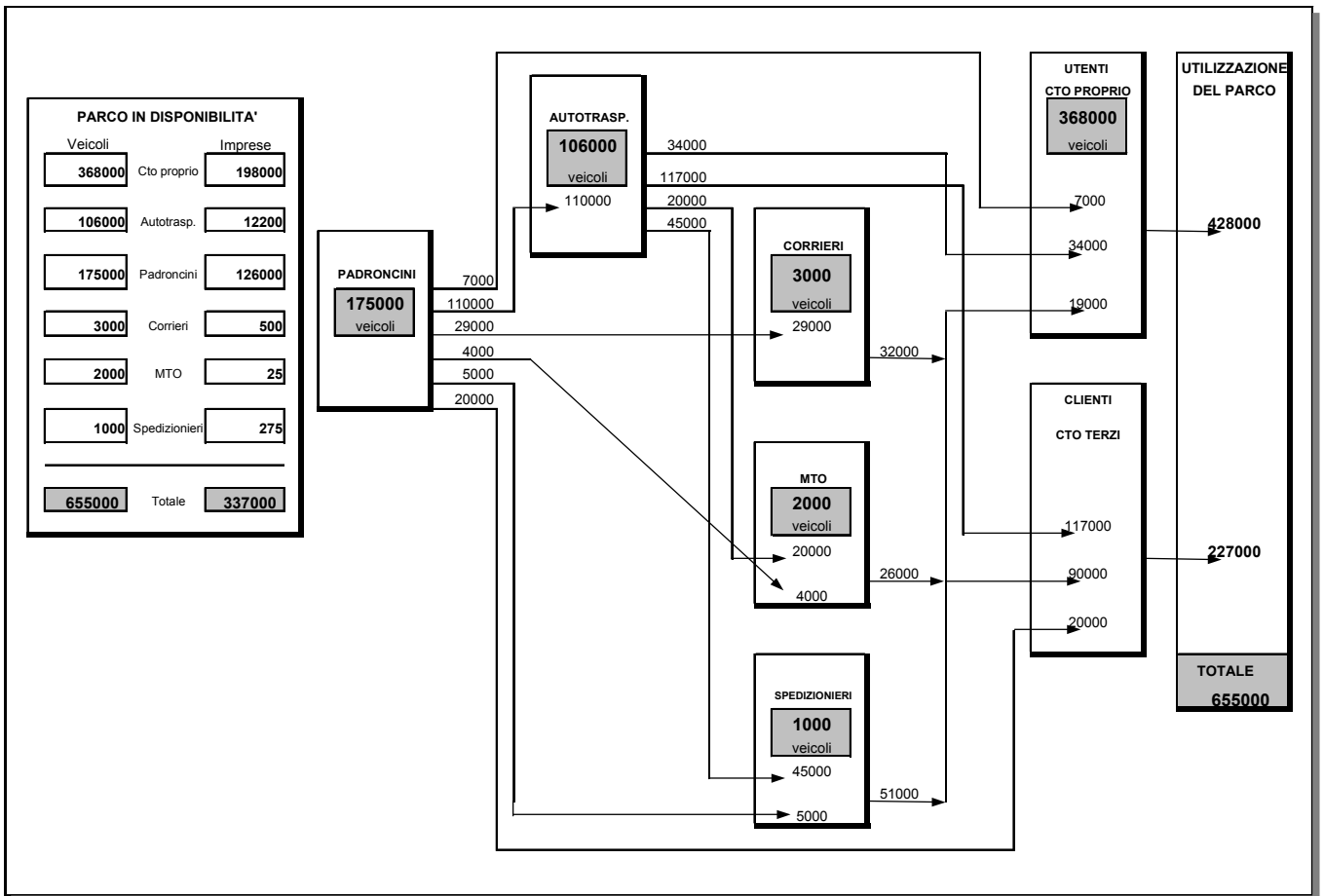
Le imprese dotate di autoveicoli sarebbero 337.000 (198.000 in conto proprio e 139.000 in conto terzi) ed i veicoli 655.000 (368.000 in conto proprio e 287.000 in conto terzi; di questi ultimi 175.000 - cioè il 61% - in proprietà di padroncini).

Dall'indagine Synopsis risulta che poco più del 15% dei veicoli in proprietà dei padroncini (27.000 veicoli su 175.000) opera con rapporti contrattuali diretti con i proprietari delle merci, mentre il restante 85% esegue trasporti in sub-vezione

La tabella A.2, riepilogativa dello schema A.1, e la figura 2 allegata, mostrano che:

- gli autotrasportatori non padroncini soddisfano il 52,6% della domanda di trasporto terziarizzata dei proprietari delle merci. Il 51% dei veicoli in disponibilità di detti autotrasportatori sono però di padroncini che effettuano sub-vezione per conto dei primi;
- il 26,8% della domanda terziarizzata di trasporto su strada è soddisfatta da spedizionieri ed MTO, che utilizzano per l'84% veicoli di autotrasportatori non padroncini, per il 12% veicoli di padroncini e per il 4% veicoli in proprietà;
- l'11,2% della domanda è soddisfatta da corrieri, che utilizzano per il 91% veicoli di padroncini e per il 9% veicoli in proprietà⁽¹⁾;
- soltanto il 9,4% della domanda terziarizzata di autotrasporto è soddisfatta direttamente dai veicoli di padroncini, senza sub-vezione (27.000 veicoli su di un totale di disponibilità del conto terzi di 287.000 veicoli).

(1) I corrieri hanno analoghe percentuali di ripartizione anche per i veicoli inferiori a 3,5 t di peso complessivo.



Fonte: Synopsis

Tab. A.1

UTILIZZO AUTOVEICOLI CONTO TERZI oltre 3,5 t di peso complessivo 1993						
	PADRONCINI	ALTRI AUTOTRA- SPORTATORI	MTO E SPEDIZIONIERI	CORRIERI	PROPRIETARI MERCE	QUOTE PARTECIPAZIONE
VEICOLI PROPRIETA'	175.000	106.000	3.000	3.000		
UTILIZZO VEICOLI PADRONCINI	175.000	110.000	9.000	29.000	27.000	9,4%
UTILIZZO VEICOLI AUTOTRASPORT.		216.000	65.000		151.000	52,6%
UTILIZZO VEICOLI MTO e SPEDIZ.			77.000		77.000	26,8%
UTILIZZO VEICOLI CORRIERI				32.000	32.000	11,2%
TOTALE VEICOLI					287.000	100,0%

Fonte: Elaboraz. dati Synopsis

Tab. A.2

B. IL CALCOLO DELLA *FATTURA ITALIA*

Per *fattura Italia* - come già si è detto - intendiamo il prezzo che le merci prodotte e consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica.

Il costo logistico puro della *fattura* (esclusa la quota dei trasporti) è riferito soltanto a quanto accade all'interno delle frontiere italiane; per il trasporto, invece, si è tentato di individuare anche la quota parte della fattura che le merci esportate o importate pagano a vettori esteri.

B.1 L'indagine dell'Ufficio Italiano dei Cambi

Dal 1998 l'Ufficio Italiano dei Cambi (UIC), nell'ambito delle regole del 5° Manuale del Fondo Monetario Internazionale sul calcolo della Bilancia dei Pagamenti, effettua annualmente un'indagine per definire le incidenze del costo dei trasporti sulle merci importate ed esportate a/da l'Italia. Con i risultati di tale indagine viene poi definita da Bankitalia la bilancia dei noli.

Per il 2000 l'ammontare del costo dei servizi di trasporto internazionale è indicato nella tabella B.1.1.

Costo dei servizi di trasporto merci – 2000									
(miliardi di lire)									
Modalità	Esportazione			Importazione			Totale		
	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale
Strada	2.659	2.566	5.225	1.714	2.259	3.973	4.373	4.825	9.198
Nave	6.642	5.047	11.689	4.281	4.434	8.715	10.923	9.481	20.404
Aereo	889	484	1.373	285	353	638	1.174	837	2.011
Ferrovia	1.005	-	1.005	95	-	95	1.100	-	1.100
Totale	11.195	8.097	19.292	6.375	7.046	13.421	17.570	15.143	32.713

Fonte: UIC

Tab. B.1.1

Le indagini UIC definiscono anche l'evoluzione delle quote di mercato degli operatori italiani (Tabella B.1.2) evidenziando una significativa differenza tra esportazioni ed importazioni per i modi stradali e navali, con un maggior peso dei vettori italiani nelle esportazioni. Nel caso delle importazioni i vettori stranieri sono decisamente maggioritari. È importante osservare che, soprattutto nel caso delle esportazioni via strada, anche quando il trasporto è organizzato da soggetti italiani si verifica comunque una rilevante subvezione da parte di operatori stranieri.

La serie storica delle quote di mercato degli operatori italiani negli scambi commerciali con l'estero evidenzia per tutti i modi di trasporto, sia in esportazione che in importazione, un andamento decrescente, in alcuni casi anche sensibile.

Evoluzione quote mercato vettori italiani							
		1990	1992	1994	1996	1998	2000
Strada	Imp.	44%	45%	40%	38%	41%	39%
	Exp.	62%	62%	55%	48%	55%	37%
Nave	Imp.	38%	36%	24%	19%	20%	19%
	Exp.	47%	40%	32%	30%	34%	21%
Aereo	Imp.	52%	48%	58%	45%	44%	32%
	Exp.	71%	67%	60%	45%	44%	33%

Fonte: UIC

Tab. B.1.2

L'UIC, nella prima indagine del 1998, ha definito le clausole maggiormente utilizzate per esportazioni ed importazioni.

La maggior parte delle spedizioni in export sono effettuate con clausola di tipo FOB, mentre l'import è ricevuto molto più frequentemente con clausole di tipo CIF. Tale comportamento viene considerato come un indice di debolezza del sistema logistico italiano (Tabella B.1.3).

Distribuzione delle clausole di trasporto per modalità			
Modo prevalente di trasporto	% spedizioni FOB	% spedizioni CIF	Totale
Export			
Strada	69%	31%	100%
Nave	62%	38%	100%
Aereo	59%	41%	100%
Media del campione	61%	39%	100%
Import			
Strada	37%	63%	100%
Nave	26%	74%	100%
Aereo	n.d.	n.d.	n.d.
Media del campione	33%	67%	100%

Fonte: UIC

Tab. B.1.3

B.2 La fattura ferroviaria

Per l'anno 2000 il fatturato delle FS per il trasporto di merci in conto terzi ammonta a 1.411 miliardi di lire (620 nazionali e 791 internazionale).

Si può quindi sintetizzare la tabella che segue.

Fattura Italia trasporto merci ferroviario – 2000 (miliardi di lire)	
Fatturato vettore italiano per trasporti nazionali	620
Fatturato vettore italiano per la tratta nazionale dei trasporti internazionali	791
Fatturato vettori esteri per tratta non italiana dei trasporti internazionali (Tab. B.1.1.)	1.100
Totale generale	2.511

Tab. B.2.1

B.3 La fattura marittima

Il Conto Nazionale Trasporti, relativamente all'anno 2000, indica in 46.034 milioni di tkm il traffico in cabotaggio. Fissandone a 27 lire/tkm la tariffa, il fatturato per il trasporto marittimo nazionale merci 2000 è pari a 1.245 miliardi di lire.

Per l'internazionale si sono assunti i valori indicati nella precedente tabella B.1.1.

Fattura Italia modalità marittima - 2000 (miliardi di lire)		
Nazionale	Internazionale	Totale
1.245	20.404	21.649

Tab. B.3.1.

B.4 La fattura per la navigazione interna

Le imprese che si dedicano alla navigazione interna per le merci sono poche decine.

Gran parte di esse svolgono attività in conto proprio per il trasferimento dei propri prodotti o delle materie prime loro necessarie (siderurgia, mangimi, granaglie, materiali da costruzione, etc.).

Il fatturato del settore è stato valutato per il conto terzi come sommatoria dei fatturati delle varie aziende, ottenendoli tramite banca dati del Cerved. Per il conto proprio si sono effettuate stime.

Relativamente all'anno 2000 sono risultati 30 miliardi di lire per il conto terzi e 70 miliardi per il conto proprio.

B.5 La fattura per le condotte

Per la *fattura Italia* 2000 abbiamo assunto il valore di 220 miliardi.

B.6 La fattura aerea

L'indagine UIC indica in 2.011 miliardi di lire l'ammontare della fattura aerea merci per il 2000. Per contro il servizio marketing dei vettori aerei, comprendendo la quota delle nostre merci che sbarcano o si imbarcano presso gli scali non italiani, fornisce il valore di 3.800 miliardi, 1.300 dei quali realizzati da vettori italiani.

B.7 La fattura dell'autotrasporto

Per la valutazione del fatturato relativo al trasporto su strada delle merci con origine o destinazione in territorio italiano, ricordiamo anzitutto le osservazioni formulate al capitolo A sulle catene del sub-trasporto: nella definizione del fatturato occorre evitare il rischio di duplicazioni sommando al fatturato dei primi vettori quello dei sub-vettori che effettuano materialmente il trasporto per conto dei primi; bisogna inoltre depurare i fatturati da eventuali operazioni accessorie che si aggiungano a quelle del puro trasferimento delle merci dal luogo di origine a quello di destinazione.

Pertanto occorre utilizzare una metodologia di indagine che si riferisca esclusivamente al prodotto dei singoli veicoli, trascurando il fatturato delle aziende.

A tal fine è necessario procedere anzitutto alla valutazione del parco veicolare. Interpretando i valori delle varie fonti, anche alla luce di valutazioni presso le imprese, riteniamo sufficientemente attendibile la tabella che segue.

Stima Confetra parco veicoli merci circolante - 2000			
Categorie dei veicoli	Conto terzi	Conto proprio	Totale
<i>Autocarri isolati</i>			
sino 3,5 t di peso complessivo	75.000	2.355.000	2.430.000
oltre 3,5 sino 6,0 t	50.000	103.000	153.000
oltre 6,0 sino 11,5 t	77.000	193.000	270.000
oltre 11,5 t	87.000	98.000	185.000
<i>Totale autocarri isolati</i>	289.000	2.749.000	3.038.000
<i>Autotreni ed autoarticolati</i>	125.000	37.000	162.000
Totale autoveicoli	414.000	2.786.000	3.200.000

Tab. B.7.1

Riprendendo la stima del parco veicolare della tabella B.7.1, riteniamo congrue le valorizzazioni indicate nella tabella B.7.2, ove i veicoli circolanti (A), la percorrenza media per veicolo (B), il trasportato unitario (C) e il fatturato per veicolo (D) sono stimati alla luce delle esperienze aziendali e delle realtà di mercato,

Per quanto concerne gli autocarri leggeri del conto proprio, valutati nella tabella B.7.1 in numero di 2.430.000, ne sono stati presi in considerazione soltanto 1.150.000 poiché i restanti sono stati stimati strumentali per le attività di servizio di chi li possiede (aziende di installazione impianti, di manutenzione, etc.) e non destinati al trasporto di merci.

Il fatturato stimato si riferisce ai soli veicoli immatricolati in Italia, con i quali si eseguono trasporti sia nazionali che internazionali.

Al fine di ripartire il fatturato stimato in nazionale ed internazionale e di definire il fatturato dei vettori non residenti, per le loro attività di autotrasporto aventi origine/destinazione in Italia, il dato cui riferirsi è quello del traffico che hanno realizzato.

Per l'anno 2000, risulta dai rilevamenti dei trasporti stradali attraverso le Alpi un tonnellaggio transitato pari a 99,4 milioni di tonnellate.

Secondo ISTAT, per lo stesso periodo, i vettori italiani hanno trasferito in transito alpino 31 milioni di tonnellate, ovvero il 31% del totale. Se si assume come valore del costo del trasporto internazionale quello indicato nella tabella B.1.1 - cioè circa 9.200 miliardi di lire - risulterebbe che i veicoli italiani ne hanno realizzato il 31% - cioè 2.850 miliardi - e gli stranieri la restante parte, ovvero 6.350.

Stima prodotto autotrasporto italiano merci - 2000									
	Veicoli circolanti n°	Percorr. media per veic. Km/anno	Trasportato unitario veic. tonn	Fatturato per veicolo mio lit	Percorr. globali mio km/anno	Prodotto mld lit/anno	Fatturato chilometri (lire/km)	Traffico mio t x km	Tariffa media lit/(t x km)
	A	B	C	D	E = A x B	F = A x D	G = F/E	H = C x E	I = F/H
CONTO TERZI									
Autocarri leggeri sino 3,5 t	75.000	21.000	0,5	84	1.575	6.300	4.000	788	7.995
sino 6 t	50.000	39.000	2,0	97	1.950	4.850	2.487	3.900	1.244
Autocarri medi sino 11,5	77.000	50.000	3,3	116	3.850	8.932	2.320	12.705	703
Autocarri pesanti	87.000	68.000	5,3	150	5.916	13.050	2.206	31.355	416
Autotreni ed autoarticolati	125.000	85.000	11,8	175	10.625	21.875	2.059	125.375	174
Totale	414.000	-	-	-	23.916	55.007	-	174.123	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	289.000	-	-	-	20.391	43.857	-	169.435	-
CONTO PROPRIO									
Autocarri leggeri sino 3,5 t	1.150.000	10.000	0,4	36	11.500	41.400	3.600	4.600	9.000
sino 6 t	103.000	18.000	1,3	62	1.854	6.386	3.444	2.410	2.650
Autocarri medi sino 11,5	193.000	27.000	1,8	94	5.211	18.142	3.481	9.380	1.934
Autocarri pesanti	98.000	38.000	2,8	142	3.724	13.916	3.737	10.427	1.335
Autotreni ed autoarticolati	37.000	48.000	7,7	175	1.776	6.475	3.646	13.675	473
Totale	1.581.000	-	-	-	24.065	86.319	-	40.492	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	328.000	-	-	-	10.711	38.533	-	33.482	-
CONTO TERZI + CONTO PROPRIO									
Autocarri leggeri sino 3,5 t	1.225.000	-	-	-	13.075	47.700	-	5.388	-
sino 6 t	153.000	-	-	-	3.804	11.236	-	6.310	-
Autocarri medi sino 11,5	270.000	-	-	-	9.061	27.074	-	22.085	-
Autocarri pesanti	185.000	-	-	-	9.640	26.966	-	41.782	-
Autotreni ed autoarticolati	162.000	-	-	-	12.401	28.350	-	139.050	-
Totale	1.995.000	-	-	-	47.981	141.326	-	214.615	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	617.000	-	-	-	31.102	82.390	-	202.917	-

Fonte: Centro Studi Confetra

Tabella B.7.2

Riepilogando, se si differenzia il mercato dell'autotrasporto in quattro fasce, in funzione della tipologia dei veicoli e se si assumono i dati della tabella B.7.2 integrati con il prodotto dei vettori esteri come esso risulta dai dati UIC, ipotizzando che il fatturato internazionale dei vettori italiani sia tutto realizzato con autotreni ed autoarticolati in conto terzi, risulta la tabella B.7.3.

Fattura Italia dell'autotrasporto merci - 2000 (miliardi di lire)									
Fascia mercato	Conto terzi		Conto proprio		Totale		Incidenza		
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	Conto terzi	Conto proprio	Totale
	A		B		C=A+B				
Mercato urbano e locale (autocarri leggeri)	6.300	10,3%	41.400	48,0%	47.700	32,3%	13,2%	86,8%	100%
Mercato regionale (autocarri medi e pesanti)	26.832	43,7%	38.444	44,5%	65.276	44,2%	41,1%	58,9%	100%
Mercato interregionale (autotreni e autoarticolati)	19.025	31,0%	6.475	7,5%	25.500	17,3%	74,6%	25,4%	100%
Mercato internazionale (autotreni ed autoarticolati)									
vettori esteri	6.350	10,3%	-	-	6.350	4,3%	100%	-	100%
vettori italiani	2.850	4,6%	-	-	2.850	1,9%	100%	-	100%
Totale	61.357	100,0%	86.319	100,0%	147.676	100,0%	41,5%	58,5%	100%

Tab. B.7.3

B.8 La fattura logistica (senza trasporto)

La valorizzazione dei vari mercati sin qui indicati fornisce importi riferiti al puro trasferimento delle merci. Quando il servizio non si limita al semplice trasporto, agli importi suddetti occorre aggiungere il fatturato relativo alle attività di organizzazione della semplice vezione, nonché tutta una serie di servizi necessari per il completamento della catena logistica. Indicheremo tale opera di organizzazione (ancor oggi impropriamente definita degli ausiliari del traffico) - che comprende le attività svolte da corrieri, spedizionieri, MTO, operatori portuali, operatori logistici, etc. - con il termine di *servizio logistico*, avendo presente che questo, nella definizione comune, comprende anche il trasporto.

Per la determinazione del costo logistico si osservino anzitutto le indicazioni di autori vari sulle sue incidenze rispetto ai prezzi di vendita nei principali settori manifatturieri (tabella B.8.1).

Incidenza costi logistici industriali sui prezzi di vendita - 1993			
Settore	Logistica (compreso trasporto)	Trasporto	Logistica (escluso trasporto)
Alimentari	31%	10%	21%
Chimica	21%	8%	13%
Tessile/abbigliamento	23%	8%	15%
Edilizia	25%	7%	18%
Commerciale	27%	7%	20%
Carta/Gomma	19%	5%	14%
Agricoltura	13%	3%	10%
Mezzi di trasporto	13%	3%	10%
Farmaceutica	16%	3%	13%
Elettronica	12%	2%	10%
Media	20%	6%	14%

Fonti: Varie (Leonida, Ponti, Pugno, Russo Frattasi, etc.)

Tab. B.8.1

Assologistica dettaglia i costi logistici come segue

Dettaglio costi logistici rispetto prezzi vendita dei prodotti	
Logistica in entrata	2 ÷ 2%
Movimentazione interna	1 ÷ 2%
Perdite, obsoleti, danni	2 ÷ 4%
Altri oneri finanziari	1 ÷ 2%
Altri costi di struttura	2 ÷ 3%
Logistica in uscita (compreso scorte)	2 ÷ 10%
Totale logistica industriale	10 ÷ 23%
Costi logistici nei materiali acquistati	4 ÷ 9%
Logistica distributiva	
Totale	19 ÷ 37%

Fonti varie

Tab. B.8.2

E' con l'insieme di questi valori che abbiamo calcolato a suo tempo la fattura Italia per la logistica 1993⁽¹⁾. Nel frattempo i servizi logistici - anche grazie alla terzizzazione - si sono fortemente ottimizzati⁽¹⁾ e nuove ricerche sono state sviluppate.

(1)

Evoluzione costi logistici su ricavi imprese industriali UE					
	Carico materiale	Amministrazione	Magazzinaggio	Trasporto	Totale
1987	3,2%	2,0%	2,6%	3,3%	11,1%
1992	2,9%	1,9%	2,3%	3,0%	10,1%
1997	2,5%	1,7%	2,1%	2,8%	9,1%

Fonte: European Logistics - Quality Productivity

Tabella B.8.3

L'Associazione Europea di Logistica (ELA), cui aderisce l'italiana Ailog, ha patrocinato un'indagine svolta in sette paesi europei, presso 600 aziende manifatturiere, valutando, tra l'altro, l'incidenza dei costi logistici come percentuale dei ricavi per l'anno 1995. I risultati sono raccolti nella tabella B.8.4.

Costi logistici in percentuale dei ricavi - 1995						
Stato	Scorte	Amministr.az.	Magazzinaggio	Trasporto	Imballaggi	Totale
Spagna	1,2%	2,8%	2,6%	2,7%	0,3%	9,6%
Francia	1,0%	0,9%	1,5%	3,4%	0,2%	7,0%
Olanda	0,8%	1,5%	2,0%	2,1%	0,5%	6,9%
Germania	1,1%	1,2%	1,0%	2,3%	0,4%	6,0%
Regno Unito	0,9%	0,8%	1,2%	1,2%	0,2%	4,3%
Belgio	0,9%	0,6%	1,0%	0,9%	0,8%	4,2%
Italia	0,7%	1,1%	1,0%	0,9%	0,1%	3,8%
Media	1,0%	1,2%	1,6%	1,8%	0,2%	5,8%

Fonte: ELA

Tab. B.8.4.

La ricerca ELA, per due soli settori, fornisce l'incidenza della fase commerciale (tabella B.8.5) oltre che della fase produttiva.

Costi logistici in percentuale dei ricavi - 1995							
Settore		Scorte	Ammin.	Magazz.	Trasporto	Imballaggi	Totale
Alimentari e bevande	Produzione	1,23%	2,13%	1,05%	2,36%	0,58%	7,35%
	Ingresso	0,79%	0,46%	0,74%	2,80%	0,21%	5,01%
	Dettaglio	0,46%	0,59%	1,42%	0,94%	0,18%	3,59%
Beni di largo consumo	Produzione	1,04%	1,76%	0,96%	1,76%	0,25%	5,77%
	Ingresso	1,23%	2,13%	1,05%	2,36%	0,58%	7,35%
	Dettaglio	0,65%	1,22%	1,57%	1,26%	0,32%	5,03%

Fonte: ELA

Tab. B.8.5

Un'ulteriore fonte di dati è il Database Herbert W-Davis, che fornisce l'incidenza media dei costi logistici per alcuni Stati europei (tabella B.8.6).

Incidenza dei costi logistici sul fatturato aziendale - 1997						
Settore	Trasporti	Magazzino	Amministr.	Inventari	Totale	Incidenza Trasporto
Italia	3,9%	2,0%	1,2%	1,2%	8,3%	47%
Francia	2,5%	2,4%	1,1%	1,7%	7,7%	32%
Germania	3,1%	3,3%	1,4%	1,9%	9,7%	32%
Inghilterra	2,3%	1,8%	0,6%	1,4%	6,1%	38%
Svezia	3,4%	3,1%	2,0%	1,4%	9,9%	34%
USA	4,2%	2,3%	0,8%	1,7%	9,0%	47%

Fonte: Herbert W. Davis

Tab. B.8.6

Tutte queste indagini (tranne quella ELA per gli alimentari ed i beni di largo consumo) sono esclusivamente mirate alla valutazione dei costi logistici che incidono sulla produzione (logistica industriale). La nostra "Fattura logistica Italia" intende valutare invece tutti i costi inclusi nelle merci e sopportati dal consumatore finale, aggregando quindi alla logistica industriale tutte le fasi logistiche della distribuzione commerciale all'ingrosso e al dettaglio (costi per filiera).

Per valutare, quindi, il costo logistico complessivo senza trasporto riprendiamo i valori utilizzati per il 1993 (tabella B.8.1) che indicano un'incidenza nel fatturato di detto costo del 14%.

Abatteremo al 9% tale valore (- 35%) per tener conto dell'ottimizzazione logistica avvenuta.

Il fatturato di base utilizzato da Bankitalia per definire l'andamento degli indici destagionalizzati dalla produzione industriale è quello elaborato da ISTAT per il 1995 (pari a 1.587.000 miliardi di lire). Attualizzando tale valore al 2000 tramite l'indice pubblicato da Bankitalia (107,7) risultano 1.709.200 miliardi di lire dai quali, applicando l'incidenza del 9% stimato, si ottiene per il costo logistico senza trasporto il valore di 153.800 miliardi di lire.

B.9 Riepilogo della fattura Italia per i servizi logistici e di trasporto merci

Riepilogando i valori definiti nei precedenti paragrafi risulta la tabella B.9.1 conclusiva

Fattura Italia 2000 dei servizi logistici e di trasporto merci (miliardi di lire)		
Autotrasporto	147.676	44,80%
Mare	21.649	6,60%
Aereo	3.800	1,20%
Ferrovia	2.511	0,80%
Condotte	220	0,07%
Navigazione interna	100	0,02%
Totale trasporto	175.956	53,40%
Logistica senza trasporto	153.800	46,60%
Logistica totale	329.756	100,00%

Tab. B.9.1

L'ammontare della *fattura Italia* per la logistica delle merci (FIL), nel 2000, è pari a circa 330.000 miliardi di lire.

La *fattura* per il puro trasporto merci (FIT) è ammontata a circa 176.000 miliardi. Quella logistica senza trasporto a 154.000 miliardi.

L'incidenza del trasporto sul costo logistico totale è molto elevata, oltre il 53%, in conseguenza della caratterizzazione della struttura industriale italiana, trasformatrice di materie prime o di semilavorati importati (oltreché di energia) e della struttura fortemente polverizzata dei consumi.

La prima caratteristica determina la rilevanza della fattura marittima di trasporto (6,6% del costo logistico complessivo) mentre dalla seconda deriva l'importanza della fattura stradale (44,8%).

Per quest'ultima osserviamo infatti che per le piccole imprese produttive italiane il costo della logistica si identifica con il costo dei trasporti (prevalentemente stradali). La situazione è esasperata dalla contemporanea polverizzazione dei punti di utilizzo/consumo delle cose prodotte.

Le modalità che più contano sono l'autotrasporto ed il mare, le cui incidenze salgono rispettivamente all'83,9% ed al 12,3% se riferite al solo totale dei trasporti.

L'importo della *fattura* per le altre modalità è assai ridotto; pesa solo per l'1,2% nel caso dell'aereo e per lo 0,8% nel caso della ferrovia.

Insignificanti sono i valori per le condotte e per la navigazione interna.

B.9.1 La fattura Italia dell'autotrasporto

Richiamando i valori della tabella B.7.3, la *fattura Italia* dell'autotrasporto può essere ripartita in quattro attività, come riporta la tabella B.9.2.

Fattura Italia autotrasporto - 2000 (miliardi di lire)		
Mercato	v.a.	incidenze su autotrasporto
Urbano	47.700	32,3%
Regionale	65.276	44,2%
Interregionale	25.500	17,3%
Internazionale	9.200	6,2%
Totale	147.676	100,0%

Tab. B.9.2

L'autotrasporto a breve raggio rappresenta oltre il 76% della *fattura* stradale (44,2% il regionale e 32,3% l'urbano).

L'autotrasporto sulle lunghe distanze è limitato al 24% della *fattura* stradale (17,3% nazionale e 6,2% internazionale).

B.9.2 Terziarizzazione della fattura Italia

Nella tabella B.9.3 è indicata la quota terziarizzata della FIL.

Terziarizzazione fattura Italia 2000 (miliardi di lire)					
Modalità	Totale A	Conto proprio B	Conto terzi C	Terziarizz. D = C/A	Incidenza (C)
Autotrasporto					
Urbano e locale	47.700	41.400	6.300	13,2%	5,6%
Regionale	65.276	38.444	26.832	41,1%	23,7%
Interregionale	25.500	6.475	19.025	74,6%	16,8%
Internazionale	9.200	-	9.200	100,0%	8,0%
Autotrasporto totale	147.676	86.319	61.357	41,5%	54,1%
Mare	21.649	-	21.649	100,0%	19,1%
Aereo	3.800	-	3.800	100,0%	3,4%
Ferrovia	2.511	-	2.511	100,0%	2,2%
Condotte	220	-	220	100,0%	0,2%
Navigazione interna	100	70	30	30,0%	-
Totale trasporto	175.956	86.389	89.567	50,9%	79,0%
Logistica senza trasporto	153.800	129.950	23.850	15,5%	21,0%
Logistica totale	329.756	216.339	113.417	34,4%	100,0%

Tab. B.9.3

Per quanto attiene la terziarizzazione della logistica senza trasporto, dall'indagine che Confetra svolge annualmente sulle imprese leader del settore è risultato - per l'anno 2000 - un prodotto di circa 23.850 miliardi di lire (8.300 dagli operatori multimodali, 3.750 dai corrieri, 5.300 dalle Case di spedizione, 4.500 degli operatori logistici e 2.000 dai courier).

Risulterebbe che il 15,5% della logistica italiana è terziarizzata. Il trasporto invece è terziarizzato per quasi il 51%.

La terziarizzazione è totale per le modalità aerea, ferroviaria, marittima e per le condotte; per l'autotrasporto è pari al 41,5%.

Per il trasporto su strada l'analisi deve però essere fatta per settore; infatti il conto proprio domina nell'urbano (87%) ed è forte nel regionale (59%), mentre cala nell'interregionale (25%) ed è praticamente assente nell'internazionale.

Il trasporto in conto proprio è realizzato quasi esclusivamente con la modalità stradale.

Nel trasporto in conto terzi (89.567 miliardi) il business maggiore è quello stradale: 61.357 miliardi, seguito dal marittimo pari a 21.649 miliardi di lire. Sono assai ridotte, al confronto, le quote del trasporto aereo (3,4%) e ferroviario (2,2%). Insignificanti quelle della navigazione interna e delle condotte.

Nell'autotrasporto sono importanti le attività sulle lunghe distanze (24,8% di cui 16,8% nel traffico nazionale e 8% in quello internazionale) e quello regionale (23,7%), mentre è marginale l'autotrasporto urbano (6,5%).

B.9.3. Quote nazionali e internazionali della fattura Italia terziarizzata

La tabella B.9.4 indica la ripartizione tra servizi nazionali ed internazionali della *fattura Italia* terziarizzata.

Ripartizione in servizi nazionali ed internazionali della <i>fattura Italia</i> terziarizzata 2000				
<small>(miliardi di lire)</small>				
Modalità	Conto terzi Totale A	Conto terzi servizi intern. B	Incidenza C= B/A	Incidenza (B)
Autotrasporto	61.357	9.200	15,0%	26,1%
Mare	21.649	20.404	94,2%	57,8%
Aereo	3.800	3.800	100,0%	10,8%
Ferrovia	2.511	1.891	75,3%	5,4%
Condotte	220	-	-	-
Navigazione interna	30	-	-	-
Totale trasporto	89.567	35.295	39,4%	100,0%
Logistica senza trasporto	23.850	-	-	-
Logistica totale	113.417	35.295	31,1%	100,0%

Tab. B.9.4

Quasi il 40% della FIT terziarizzata è relativa a servizi internazionali.

A questo settore sono quasi esclusivamente dedicate la modalità marittima e quella aerea.

Anche la ferrovia ha forte vocazione internazionale, mentre l'autotrasporto in conto terzi è per quasi l'85% rivolto al mercato domestico.

Nel business internazionale terziarizzato domina il mare (57,8%), seguito da strada (26,1%), aereo (10,8%) e rotaia (5,4%).