

CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

LA FATTURA ITALIA
dei servizi logistici
e del trasporto merci

a cura del
CENTRO STUDI CONFETRA

QUADERNO N. 98/1 - SETTEMBRE 1999

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).

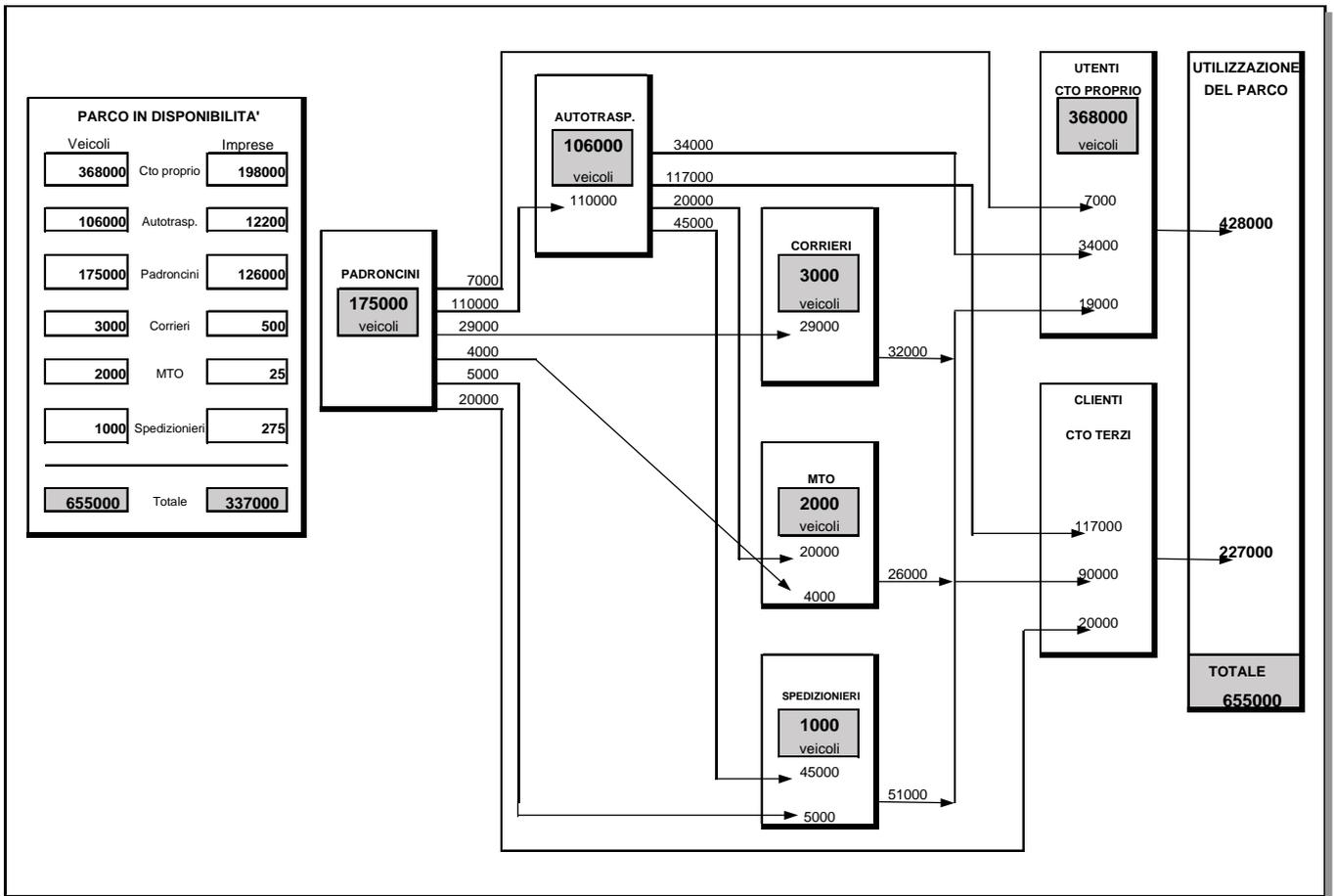
Le imprese dotate di autoveicoli sarebbero 337.000 (198.000 in conto proprio e 139.000 in conto terzi) ed i veicoli 655.000 (368.000 in conto proprio e 287.000 in conto terzi; di questi ultimi 175.000 - cioè il 61% - in proprietà di padroncini).

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*

Nel 1998 l'Ufficio Italiano dei Cambi (UIC), nell'ambito delle regole del 5° Manuale del Fondo Monetario Internazionale sul calcolo della Bilancia dei Pagamenti, ha effettuato 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 è stata poi definita da Bankitalia la bilancia dei noli, con valori significativamente inferiori a quelli finora stimati, specie per il trasporto marittimo.

Per il 1998 l'ammontare del costo dei servizi di trasporto internazionale è indicato nella tabella B.1.1.

Costo dei servizi di trasporto merci - 1998									
(miliardi di lire)									
Modalità	Esportazione			Importazione			Totale		
	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale	Trasporto puro	Servizi ausiliari	Totale
Strada	4.295,3	2.396,9	6.692,2	2.766,7	1.543,9	4.310,6	7.062,0	3.940,9	11.002,9
Nave	4.516,9	3.198,6	7.715,5	6.123,0	3.771,2	9.894,2	10.639,9	6.969,8	17.609,7
Aereo	1.096,8	329,1	1.425,9	430,0	129,0	559,0	1.526,9	458,1	1.985,0
Ferrovia	1.273,9	251,5	1.525,4	2.447,7	625,2	3.072,9	3.721,5	876,6	4.598,1
Totale	11.182,9	6.176,1	17.359,0	11.767,4	6.069,3	17.836,7	22.950,3	12.245,4	35.195,7

Fonte: UIC

Tab. B.1.1

L'indagine UIC ha anche definito 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 far 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									
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1998
Imp. Strada	40%	44%	42%	45%	48%	40%	47%	38%	41%
Exp. Strada	61%	62%	63%	62%	66%	55%	52%	48%	55%
Imp. Nave	42%	38%	37%	36%	28%	24%	20%	19%	20%
Exp. Nave	51%	47%	43%	40%	36%	32%	33%	30%	34%
Imp. Aereo	51%	52%	40%	48%	44%	58%	47%	45%	44%
Exp. Aereo	78%	71%	77%	67%	60%	60%	64%	45%	44%

Fonte: UIC

Tab. B.1.2

Ai fini della ricerca si sono definite 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

Infine UIC ha determinato l'incidenza del costo del trasporto (internazionale) sul valore della merce. L'incidenza maggiore è provocata dal trasporto navale (5,6%), il che è correlato al valore mediamente basso delle merci trasportate se confrontato a quello degli altri modi; ciò è vero in particolare per le importazioni, che consistono in larga parte in materie prime il cui costo è relativamente basso. Basti infatti pensare che in termini quantitativi circa la metà delle importazioni italiane è costituita da petrolio greggio.

L'aereo è invece il modo di trasporto il cui costo incide meno sul valore della merce (3,1%) in conseguenza dell'elevato valore medio delle merci (in genere manufatti) trasportate con questa modalità.

Incidenza del costo del trasporto sul valore della merce - 1998			
Modo	Esportazioni	Importazioni	Totale
Strada	3,7%	3,7%	3,7%
Nave	5,2%	6,0%	5,6%
Aereo	3,9%	2,1%	3,1%
Ferrovia	2,6%	5,1%	4,0%
Totale	4,2%	4,7%	4,4%

Fonte: UIC

Tab. B.1.4

B.2 La fattura ferroviaria

Per l'anno 1998 il bilancio delle FS indica un fatturato di 1.365 miliardi per il trasporto di merci in conto terzi (605 per trasporti nazionali e 760 per trasporti internazionali).

Da valutazioni interne delle FS risulta che l'ammontare del fatturato attribuibile a compagnie estere, per trasporti internazionali di merci con origine/destinazione Italia, corrisponde all'incirca al fatturato FS internazionale.

Si può quindi sintetizzare con la tabella che segue.

Fattura Italia trasporto merci ferroviario - 1998 (miliardi di lire)	
Fatturato vettore italiano per trasporti nazionali	605
Fatturato vettore italiano per la tratta nazionale dei trasporti internazionali	760
Fatturato vettori esteri per tratta non italiana dei trasporti internazionali	760
Totale generale	2.125

Tab. B.2.1

B.3 La fattura marittima

Il Conto Nazionale Trasporti, relativamente all'anno 1997, indica in 40.476 milioni di tkm il traffico in cabotaggio. Fissandone per il 1998 l'ammontare a 41.000 mio t ed a 25 lire/tkm la tariffa il fatturato per il trasporto marittimo nazionale merci 1998 è pari a 1.025 miliardi di lire.

Per l'internazionale si sono assunti i valori indicati nel precedente paragrafo B.1.

Fattura Italia modalità marittima - 1998 (miliardi di lire)					
	Nazionale	Internazionale			Totale
		Export	Import	Totale	
Vettori italiani	1.025	2.623,0	1.980,0	4.603,0	5.628
Vettori esteri	-	5.092,5	7.914,2	13.006,7	13.007
Totale	1.025	7.715,5	9.894,2	17.609,7	18.635

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 1998 sono risultati 25 miliardi di lire per il conto terzi e 50 miliardi per il conto proprio.

B.5 La fattura per le condotte

Il Conto Nazionale Trasporti indica in 194 miliardi il fatturato 1996 per questa modalità di trasporto (tutta conto terzi)

Per la *fattura Italia* 1998 abbiamo assunto il valore di 200 miliardi.

B.6 La fattura aerea

L'indagine UIC indica in 2.000 miliardi di lire l'ammontare della fattura aerea merci per il 1998. 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 subtrasporto: 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 - 1998			
Categorie dei veicoli	Conto terzi	Conto proprio	Totale
<i>Autocarri isolati</i>			
sino 3,5 t di peso complessivo	62.500	2.100.000	2.162.500
oltre 3,5 sino 6,0 t	41.500	88.500	130.000
oltre 6,0 sino 11,5 t	68.000	175.000	243.000
oltre 11,5 t	78.000	87.500	165.500
<i>Totale autocarri isolati</i>	250.000	2.451.000	2.701.000
<i>Autotreni ed autoarticolati</i>	112.000	35.000	147.000
Totale autoveicoli	362.000	2.486.000	2.848.000

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 2.100.000, ne sono stati presi in considerazione soltanto 1.050.000 poichè 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 1998, risulta dai rilevamenti dei trasporti stradali attraverso le Alpi un tonnellaggio transitato pari a 85,25 milioni di tonnellate.

Secondo ISTAT, per lo stesso periodo, i vettori italiani hanno trasferito in transito alpino 23,0 milioni di tonnellate, ovvero il 27% del totale. Se si assume come valore del costo del trasporto internazionale quello indicato nella tabella B.1.1 - cioè 11.003 miliardi di lire - risulterebbe che i veicoli italiani ne hanno realizzato il 27% - cioè 2.970 miliardi - e gli stranieri la restante parte, ovvero 8.033.

Tale ripartizione (27% veicoli italiani e 73% veicoli esteri) è ben lontana da quella definita dall'UIC nella sua indagine (tabella B.1.2) sulla quale risulta che i vettori italiani hanno quote di mercato pari al 41% nell'import e al 55% nell'export. Applicando tali quote alla tabella B.1.1 risulterebbe che i veicoli italiani realizzano 3.681 miliardi per trasporti in esportazione e 1.767 per trasporti in importazione.

In definitiva i trasportatori italiani fatturerebbero complessivamente - nell'internazionale - 5.448 miliardi ed i trasportatori esteri 5.555.

Stima prodotto autotrasporto italiano merci - 1998									
	Veicoli circolanti n°	Percorr. media per veic. Km/anno	Trasportato unitario veic. tonn	Fatturato per veicolo mio lit	Percorr. globali mio km/anno	Prodotto trasportato mld lit/anno	Fatturato km veicolo (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	62.500	21.000	0,5	78	1.312	4.875	3.716	656	7.431
sino 6 t	41.500	39.000	2,0	90	1.619	3.734	2.308	3.237	1.153
Autocarri medi sino 11,5	68.000	50.000	3,3	108	3.400	7.344	2.160	11.220	655
Autocarri pesanti	78.000	68.000	5,3	140	5.304	10.920	2.059	28.111	388
Autotreni ed autoarticolati	112.000	90.000	11,8	170	10.080	19.040	1.889	118.944	160
Totale	362.000	-	-	-	21.715	45.913	-	162.168	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	258.000	-	-	-	18.784	37.304	-	158.275	-
CONTO PROPRIO									
Autocarri leggeri sino 3,5 t	1.050.000	10.500	0,4	34	11.025	35.700	3.238	4.410	8.095
sino 6 t	88.500	19.000	1,4	58	1.681	5.133	3.053	2.353	2.181
Autocarri medi sino 11,5	175.000	28.000	1,9	88	4.900	15.400	3.143	9.310	1.654
Autocarri pesanti	87.500	40.000	3,0	135	3.500	11.812	3.375	10.500	1.125
Autotreni ed autoarticolati	35.000	50.000	8,0	165	1.750	5.775	3.300	14.000	412
Totale	1.436	-	-	-	22.856	73.820	-	40.573	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	297.500	-	-	-	10.150	32.987	-	33.810	-
CONTO TERZI + CONTO PROPRIO									
Autocarri leggeri sino 3,5 t	1.112.500	11.089	0,41	37	12.337	40.575	3.389	5.066	8.009
sino 6 t	130.000	25.385	1,74	68,2	3.300	8.867	2.687	5.590	1.587
Autocarri medi sino 11,5	243.000	34.156	2,58	93,6	8.300	22.744	2.740	20.530	1.108
Autocarri pesanti	165.500	53.196	4,45	137	8.804	22.732	2.582	38.611	589
Autotreni ed autoarticolati	147.000	80.476	11,45	169	11.830	24.815	2.098	132.944	187
Totale	1.798.000	-	-	-	44.571	119.733	-	202.741	-
Tot senza autocarri leggeri e medi sino 6 t	555.500	-	-	-	28.934	70.291	-	192.085	-

Tab. 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 - 1998 (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)	4.875	9,5%	35.700	48,4%	40.575	32,4%	12,0%	88,0%	100%
Mercato regionale (autocarri medi e pesanti)	21.998	42,7%	32.345	43,8%	54.343	43,4%	40,5%	59,5%	100%
Mercato interregionale (autotreni e autoarticolati)	13.590	26,4%	5.775	7,8%	19.365	15,5%	70,2%	29,8%	100%
Mercato internazionale (autotreni ed autoarticolati)									
vettori esteri	5.555	10,8%	-	-	5.555	4,4%	100,0%	-	100%
vettori italiani	5.450	10,6%	-	-	5.450	4,3%	100,0%	-	100%
Totale	51.468	100,0%	73.820	100,0%	125.288	100,0%	41,1%	58,9%	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

Assologica 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	5 ÷ 5%
Logistica distributiva	4 ÷ 9%
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 terziarizzazione - si sono fortemente ottimizzati 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.

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 industriale più recente indicato da ISTAT è quello relativo al 1995, pari a 1.587.000 miliardi di lire. Attualizzando tale valore al 1998 tramite il deflatore 98/95 indicato da Bankitalia (5,6%), ed applicando ad esso l'incidenza del 9% stimato, si ottiene per il costo logistico senza trasporto il valore di 150.750 miliardi.

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 1998 dei servizi logistici e di trasporto merci (miliardi di lire)		
Autotrasporto	125.288	41,60%
Mare	18.635	6,20%
Aereo	3.800	1,30%
Ferrovia	2.125	0,70%
Condotte	200	0,07%
Navigazione interna	75	0,02%
Totale trasporto	150.123	49,90%
Logistica senza trasporto	150.750	50,10%
Logistica totale	300.873	100,00%

Tab. B.9.1

L'ammontare della *fattura Italia* per la logistica delle merci (FIL) è stato pari a circa 300.000 miliardi di lire, nel 1998.

La *fattura* per il puro trasporto merci (FIT) è ammontata a circa 150.000 miliardi. Quella logistica senza trasporto a 150.750 miliardi.

L'incidenza del trasporto sul costo logistico totale è molto elevata, quasi il 50%, in conseguenza della caratterizzazione della struttura industriale italiana, trasformatrice di materie prime o di semilavorati importati (oltrechè di energia) e della struttura fortemente polverizzata dei consumi.

La prima caratteristica determina la rilevanza della fattura marittima di trasporto (6,2% del costo logistico complessivo) mentre dalla seconda deriva l'importanza della fattura stradale (41,6%).

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'83,5% ed al 12,2% se riferite al solo totale dei trasporti.

L'importo della *fattura* per le altre modalità è assai ridotto; pesa solo per l'1,3% nel caso dell'aereo e per lo 0,7% 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 - 1998 (miliardi di lire)		
Mercato	v.a.	incidenze su autotrasporto
Urbano	40.575	32,4%
Regionale	54.343	43,4%
Interregionale e internazionale	19.365	15,5%
Internazionale	11.005	8,7%
Totale	125.288	100,0%

Tab. B.9.2

L'autotrasporto a breve raggio rappresenta il 76% della *fattura* stradale (43,4% il regionale e 32,4% l'urbano).

L'autotrasporto sulle lunghe distanze è limitato al 24% della *fattura* stradale (15,5% nazionale e 8,7% internazionale).

B.9.2 Terziarizzazione della fattura Italia

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

Terziarizzazione fattura Italia 1998 (miliardi di lire)					
Modalità	Totale A	Conto proprio B	Conto terzi C	Terziarizz. D = C/A	Incidenza (C)
Autotrasporto					
Urbano e locale	40.575	35.700	4.875	12,0%	5,0%
Regionale	54.343	32.345	21.998	40,5%	22,6%
Interregionale	19.365	5.775	13.590	70,2%	14,0%
Internazionale	11.005	-	11.005	100,0%	11,3%
Autotrasporto totale	125.288	73.820	51.468	41,1%	52,9%
Mare	18.635	-	18.635	100,0%	19,2%
Aereo	3.800	-	3.800	100,0%	3,9%
Ferrovia	2.125	-	2.125	100,0%	2,2%
Condotte	200	-	200	100,0%	0,2%
Navigazione interna	75	50	25	33,3%	-
Totale trasporto	150.123	73.870	76.253	50,8%	78,4%
Logistica senza trasporto	150.750	129.750	21.000	13,9%	21,6%
Logistica totale	300.873	203.620	97.253	32,3%	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 1997 - un prodotto di circa 16.500 miliardi di lire (6.750 dagli operatori multimodali, 4.050 dai corrieri, 2.500 dalle Case di spedizione, 1.900 degli operatori logistici e 1.300 dai courier). Attualizzando la fattura al 1998 e tenendo conto delle poche aziende non comprese tra quelle leader, la fattura terziarizzata della logistica è all'incirca pari a 21.000 miliardi.

Risulterebbe che soltanto il 14% 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%.

Per il trasporto su strada l'analisi deve però essere fatta per settore; infatti il conto proprio domina nell'urbano (88%) ed è forte nel regionale (60%), mentre cala nell'interregionale (30%) ed è praticamente assente nell'internazionale.

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

Nel trasporto in conto terzi (76.253 miliardi) il business maggiore è quello stradale: 51.500 miliardi, seguito dal marittimo pari a 18.635 miliardi di lire. Sono assai ridotte, al confronto, le quote del trasporto aereo (3,9%) e ferroviario (2,2%). Insignificanti quelle della navigazione interna e delle condotte.

Nell'autotrasporto sono importanti le attività sulle lunghe distanze (25,3% di cui 14% nel traffico nazionale e 11,3% in quello internazionale) e quello regionale (22,6%), mentre è marginale l'autotrasporto urbano (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 1998 (miliardi di lire)				
Modalità	Conto terzi Totale A	Conto terzi servizi intern. B	Incidenza C= B/A	Incidenza (B)
Autotrasporto	51.468	11.005	21,4%	32,4%
Mare	18.635	17.610	94,5%	51,9%
Aereo	3.800	3.800	100,0%	11,2%
Ferrovia	2.125	1.520	71,5%	4,5%
Condotte	200	-	-	-
Navigazione interna	25	-	-	-
Totale trasporto	76.253	33.935	44,5%	100,0%
Logistica senza trasporto	21.000	-	-	-
Logistica totale	97.253	33.935	34,9%	100,0%

Tab. B.9.4

Quasi il 45% 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 il 79%, rivolto al mercato domestico.

Nel business internazionale terziarizzato domina il mare (51,9%), seguito da strada (32,4%), aereo (11,2%) e rotaia (4,5%).

B.9.4. Quote imprese estere della fattura Italia terziarizzata

La tabella B.9.5 illustra la partecipazione delle aziende straniere alla FIL terziarizzata.

Partecipazione delle aziende estere alla fattura Italia terziarizzata - 1998 (miliardi di lire)				
Modalità	Conto terzi totale A	Conto terzi aziende ital. B	Conto terzi aziende estere C	Incidenza esteri D = C/A
Autotrasporto				
Urbano e locale	4.875	4.875		
Regionale	21.998	21.998		
Interregionale	13.590	13.575	15	0,0%
Internazionale	11.005	5.450	5.555	50,5%
Autotrasporto totale	51.468	45.898	5.570	10,8%
Mare	18.635	5.628	13.007	69,8%
Aereo	3.800	1.300	2.500	65,8%
Ferrovia	2.125	1.365	760	35,8%
Condotte	200	200	-	
Navigazione interna	25	25	-	
Totale trasporto	76.253	54.416	21.837	28,6%
Logistica senza trasporto	21.000	21.000	-	
Logistica totale	97.253	75.416	21.837	22,5%

Tab. B.9.5

Dall'analisi delle tabelle B.9.4 e B.9.5 emerge che il mercato del trasporto su strada è dominato dai nostri vettori grazie ai traffici nazionali; sull'internazionale, pur di pochissimo, prevalgono gli stranieri.

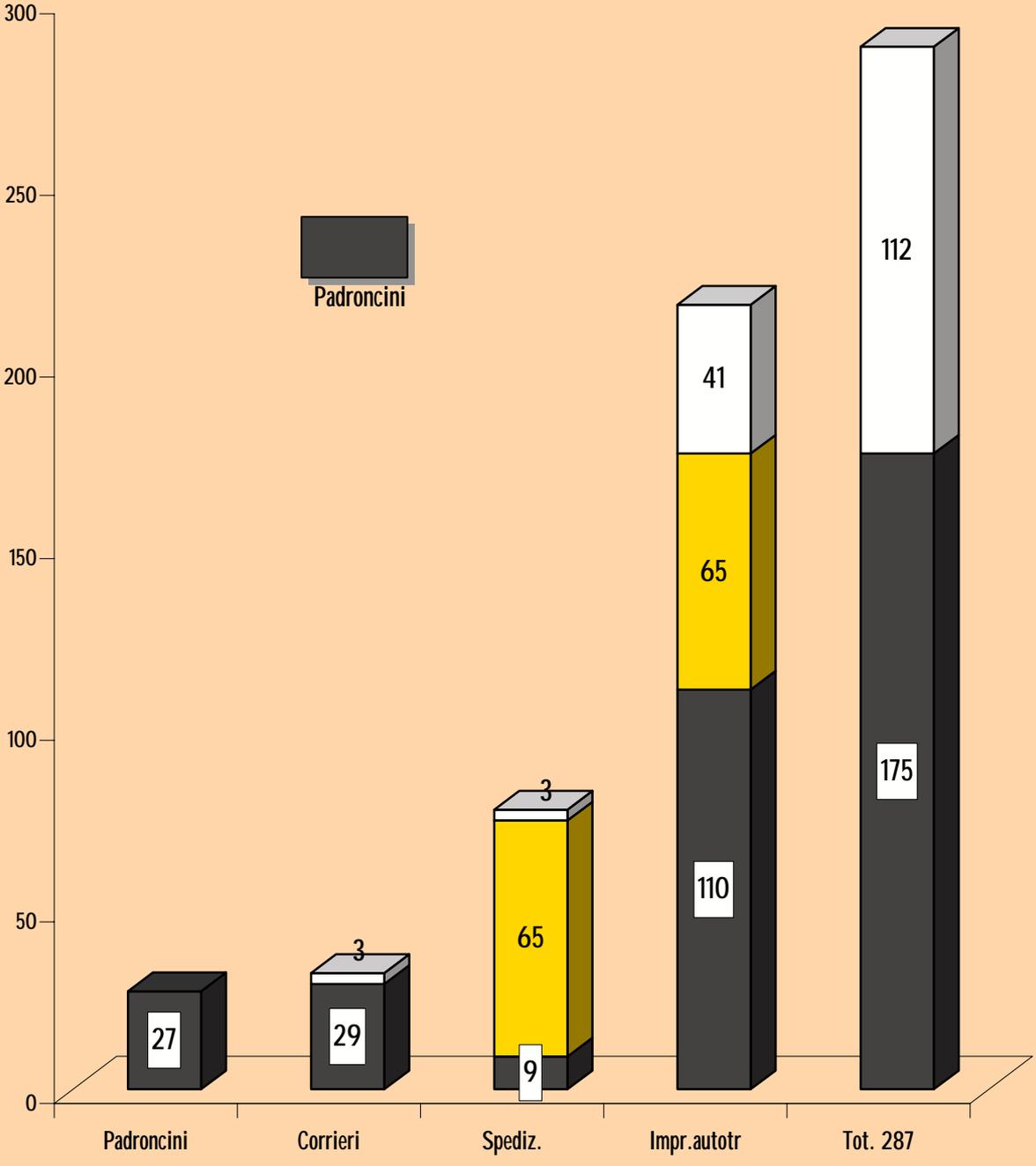
Il mercato marittimo è essenzialmente internazionale, ed anche gli armatori italiani si rivolgono ad esso, dove però gli stranieri li sovrapanzano.

Per il mercato aereo valgono le stesse considerazioni svolte per il marittimo.

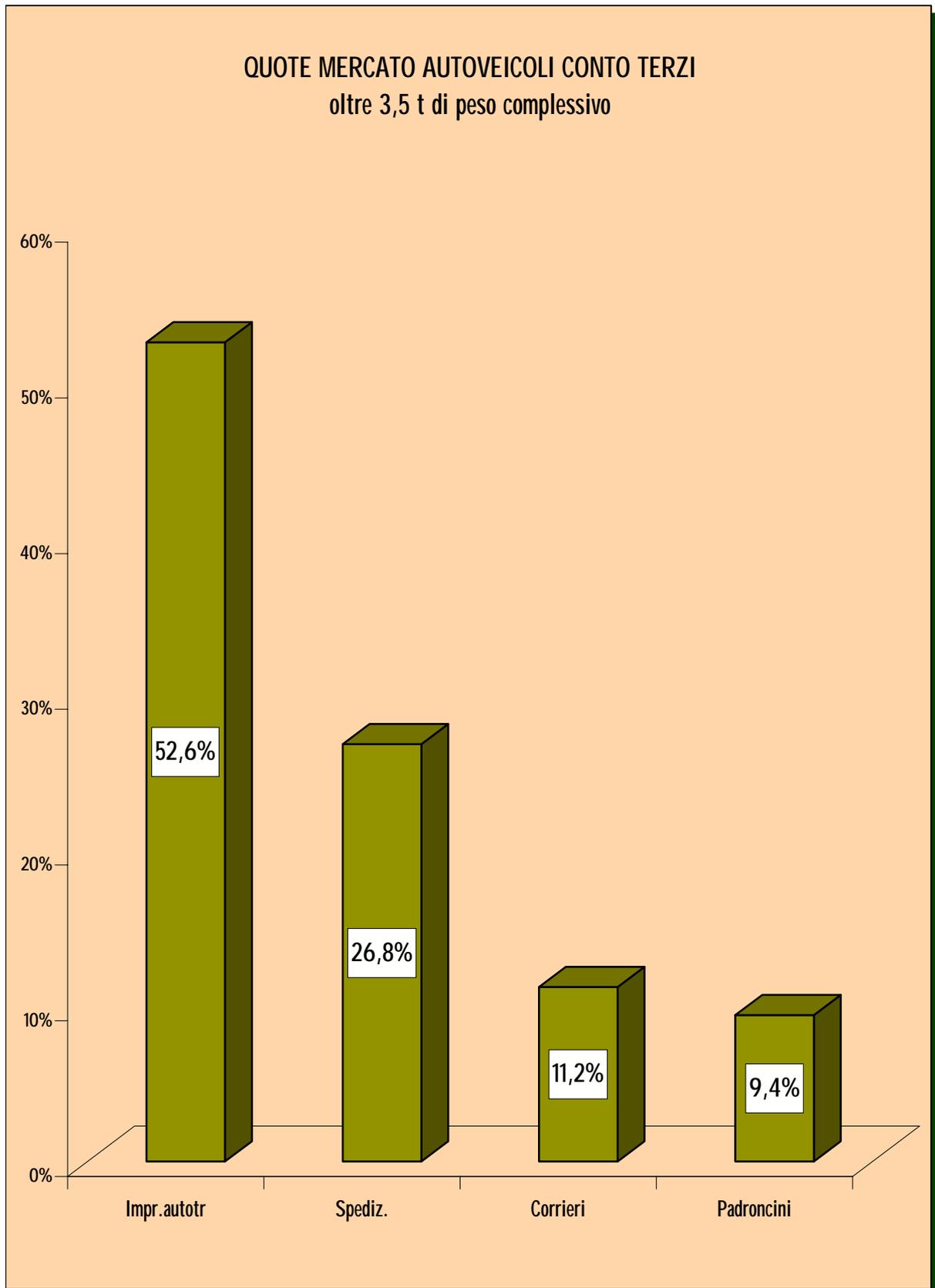
Per la ferrovia la ripartizione del mercato è in tre parti, due delle quali del vettore italiano.

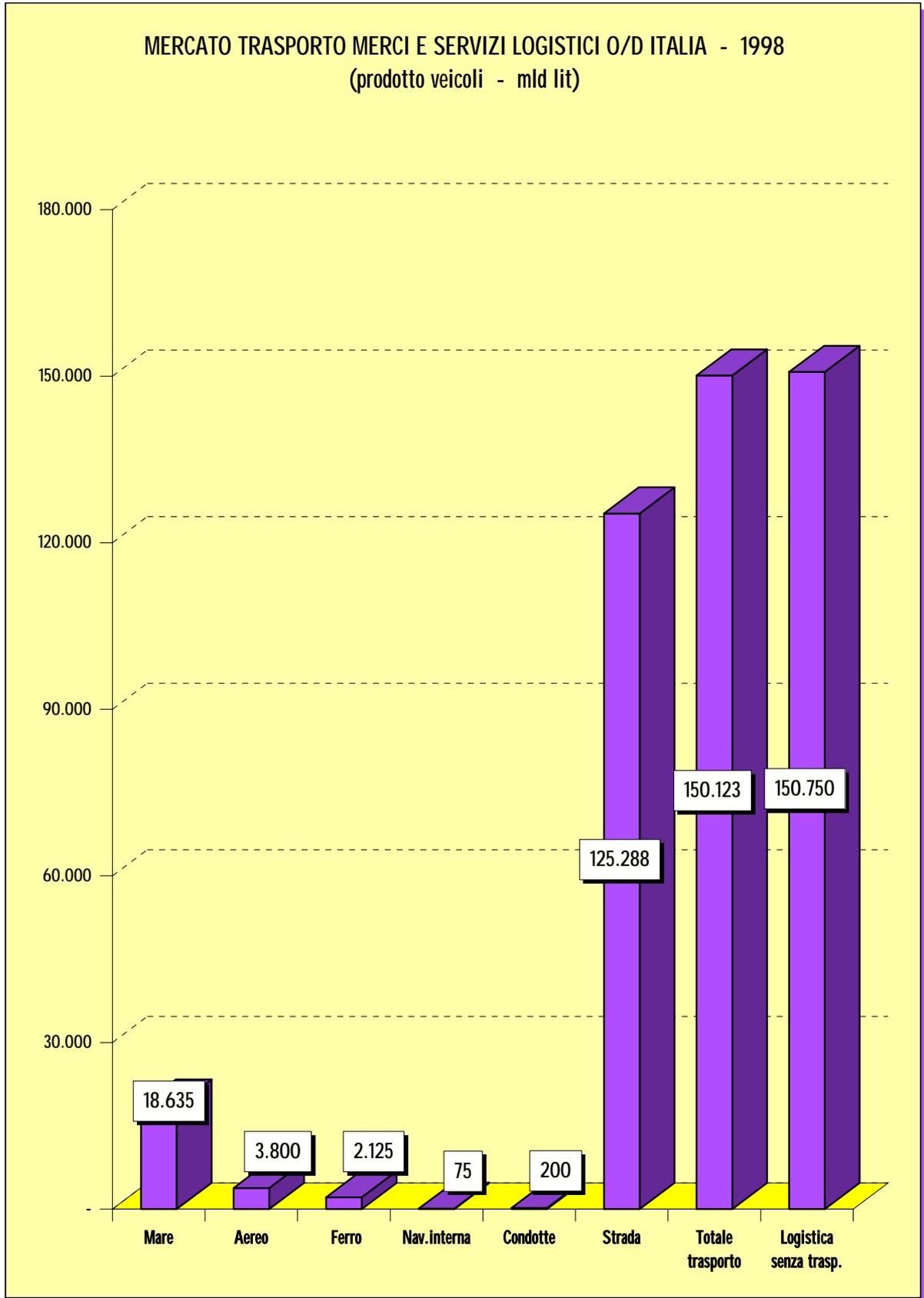
ALLEGATI

UTILIZZO AUTOVEICOLI CONTO TERZI
oltre 3,5 t di peso complessivo
(migliaia di veicoli)

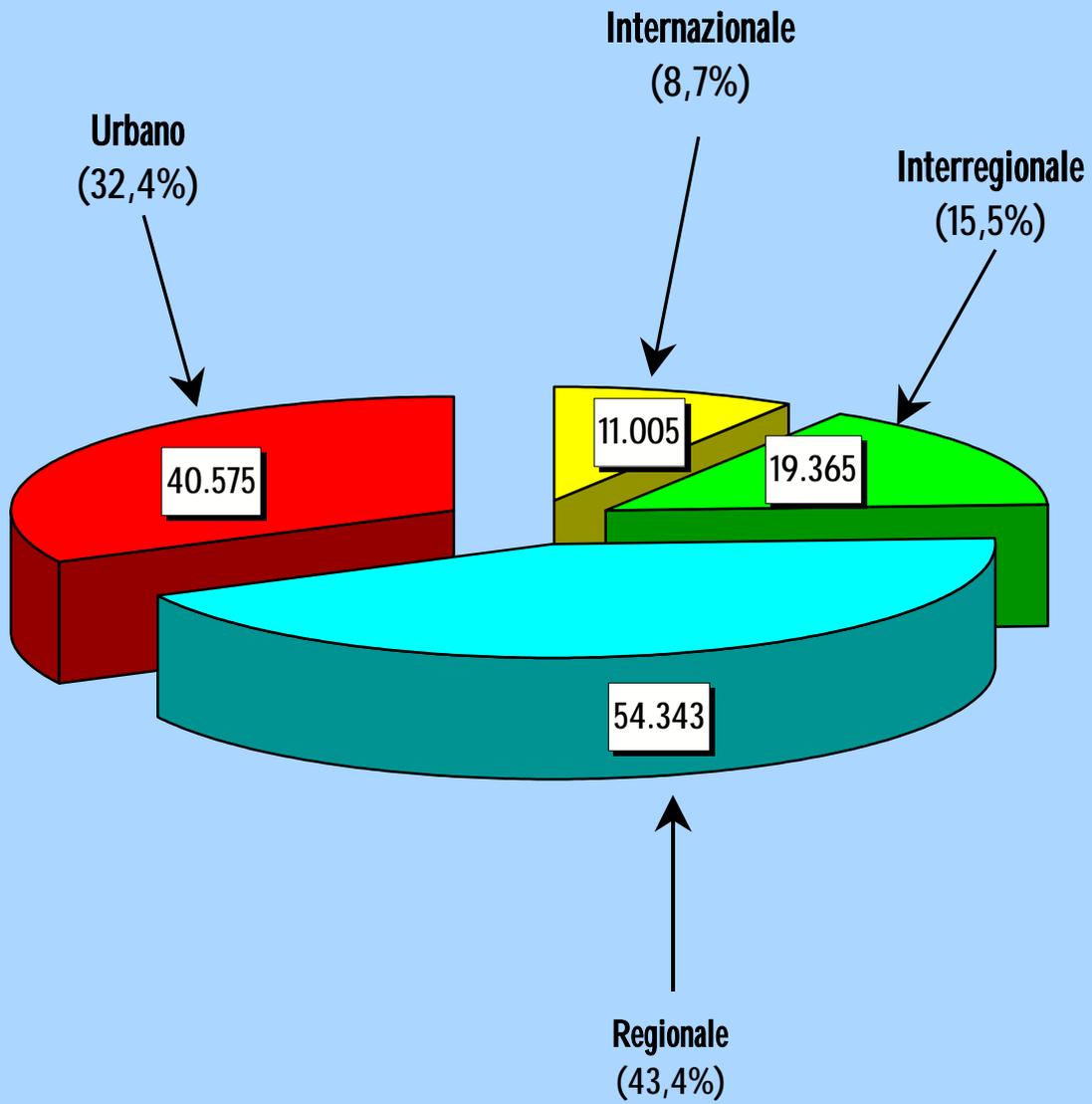


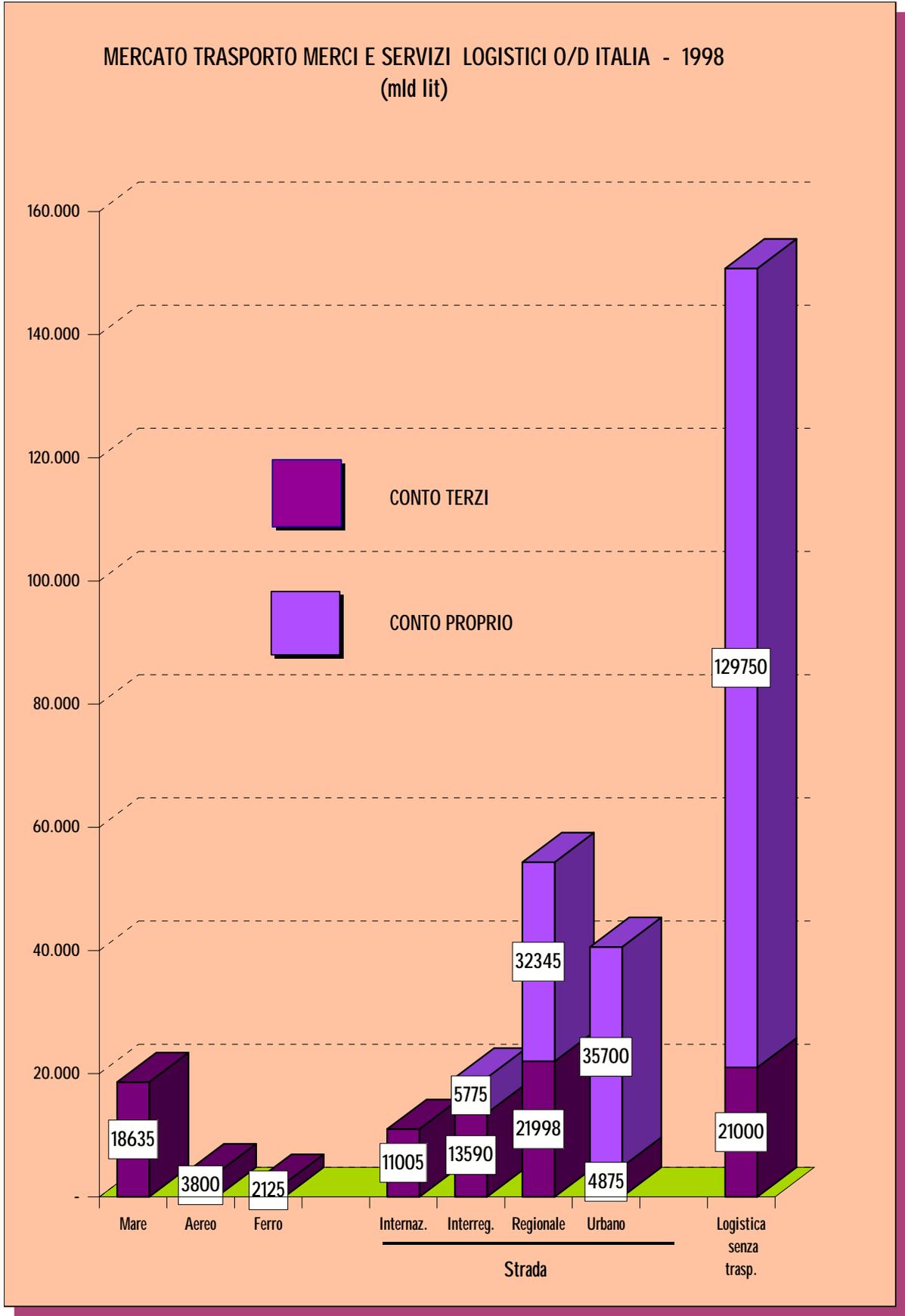
QUOTE MERCATO AUTOVEICOLI CONTO TERZI
oltre 3,5 t di peso complessivo





FATTURA ITALIA AUTOTRASPORTO - 1998
(mld lire)





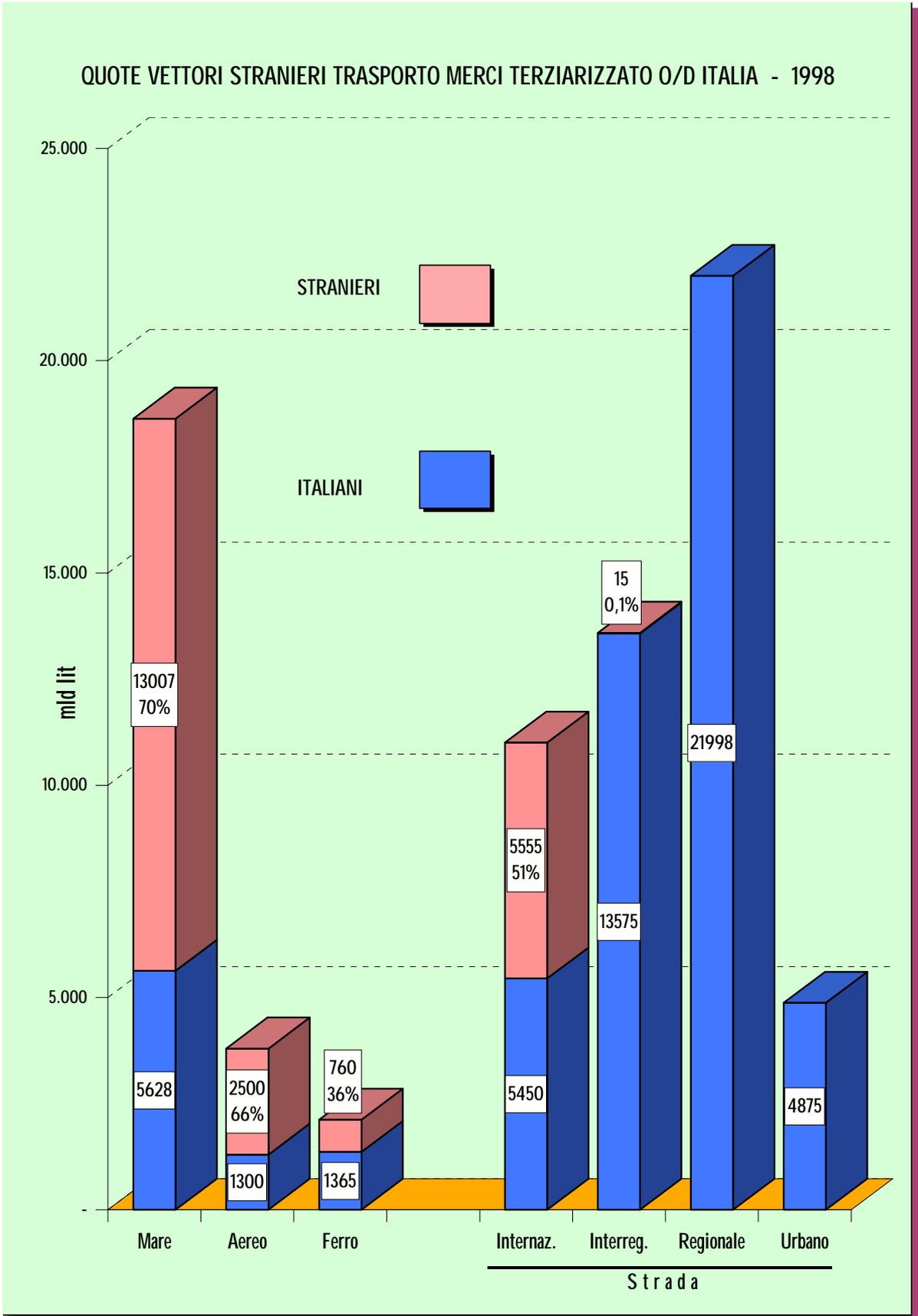


Figura 6

RIPARTIZIONE SERVIZI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI - 1998
(mld lit)

