



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"**

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA & MANAGEMENT

PROVA FINALE

**"IL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO IN ITALIA: ANALISI
DELLE PROBLEMATICHE E DELLE SFIDE DI POLITICA
INDUSTRIALE"**

RELATORE:

CH.MO PROF. LUCIANO GRECO

LAUREANDA: LUISA TOLUSSO

MATRICOLA N. 1043612

ANNO ACCADEMICO 2014 – 2015

“Non possiamo più permetterci palliativi a fronte dell'evidente difficoltà del modello dell'autotrasporto italiano rispetto alla realtà competitiva dell'Europa. Dobbiamo affrontarne fino in fondo i nodi strutturali. Per farlo abbiamo bisogno di una rivisitazione complessiva, che fornisca soluzioni per l'assetto dell'intero comparto, recuperando una competitività reale, sia delle imprese di autotrasporto che di quelle committenti.

Conosciamo tutti i driver di questa ristrutturazione di sistema da cui far ripartire il mercato dell'autotrasporto.

A partire da alcuni aspetti fondamentali per la regolazione del settore, sui quali esiste già un consenso di massima di importanti rappresentanze dell'industria, della logistica e dell'autotrasporto.

Una più efficace disciplina dell'accesso al mercato.

Una maggiore trasparenza ed un accorciamento della filiera della logistica e del trasporto.

Una più incisiva considerazione dei profili di regolarità e legalità delle imprese.

La responsabilizzazione della committenza riguardo alla regolarità dei vettori nazionali o esteri e al contrasto dell'abusivismo.”

SQUINZI, G., 2014. In: ANITA, 2014. *Settantenario ANITA*. Roma, 06/11/2014.

INDICE

	<i>pag.</i>
Introduzione	V
1. Dallo studio alla struttura di mercato	1
1.1 Lo studio.....	1
1.2 Il mercato.....	6
2. Problematiche del settore: l'Italia e l'Europa.....	11
2.1 Costi	14
2.2 Pressione Fiscale	19
2.3 Logistica	22
2.4 Burocrazia (cenni)	25
3. Obiettivi e sviluppi di mercato	27
4. Conclusioni	31
Appendice	33
Riferimenti Bibliografici	37
Ringraziamenti	41

INTRODUZIONE

Questo elaborato si sviluppa a partire da uno studio empirico condotto tramite questionario telefonico, redatto in collaborazione con l'Unione Provinciale Artigiani di Padova. L'idea nasce dalla collaborazione del professore dell'Università degli Studi di Padova Luciano Greco e il Delegato per il Veneto di Confartigianato Trasporti Michele Varotto. Il questionario che ne è derivato si propone di fornire un'analisi del mercato dell'autotrasporto nella Provincia di Padova per poi condurre un'indagine più ampia a livello nazionale.

Il mercato dei trasporti in Italia sta vivendo una fase di grave recessione. Se si considera che circa l'85,9%¹ (Confartigianato imprese 2015) delle merci viaggia su gomma è opportuno concentrare il focus dell'analisi sul mercato dell'autotrasporto. Negli ultimi anni tale mercato è stato segnato da un'evoluzione piatta, anche dovuta al fatto che il baricentro commerciale del trasporto delle merci si sta progressivamente spostando verso est. Inoltre si è dimostrata (ANFIA, ACI 2013) un'elevata correlazione tra l'andamento del traffico merci in Italia e l'andamento del Prodotto Interno Lordo ai prezzi di mercato (Coefficiente di correlazione 0,85). Il mercato del trasporto su strada vede oggi la partecipazione di poco meno di 100.000 imprese che coinvolgono 316.206 addetti diretti (Confartigianato imprese 2015).

Uno studio condotto da GIPA Italia per UNRAE (2015) ha fatto emergere la situazione dell'autotrasporto in Italia nell'arco temporale 2008-2013. La sofferenza del settore è evidente: il trasporto merce su strada ha registrato una diminuzione del 33% in termini di tonnellate trasportate, una flessione del 37% del consumo di gasolio per autotrazione, 197.526 posti di lavoro persi, di cui quasi 90.000 padroncini che non hanno trovato negli ammortizzatori sociali uno strumento adeguato di sostegno. Di conseguenza, se dovesse perdurare questa fase di "soffocamento" del settore, il Paese ne risentirebbe profondamente sia dal punto di vista prettamente economico sia da quello previdenziale e occupazionale.

Vista la capitale importanza di tale mercato, studi di questo tipo sono volti a condurre un'analisi delle principali cause della crisi caratterizzante il settore a partire da informazioni di tipo strutturale. Una volta inquadrato il settore all'interno di una determinata struttura di mercato è possibile analizzare anche le relative problematiche ed eventualmente fornire spunti per possibili risoluzioni e sviluppi in futuro.

Nel Capitolo 1 si raccolgono i risultati del questionario telefonico condotto nella Provincia di Padova per conto dell'Unione Provinciale Artigiani di Padova per poi ampliare

¹ Dato espresso in tonnellate/km

l'analisi a livello nazionale e pervenire alla struttura di mercato caratterizzante l'autotrasporto in Italia.

Nel Capitolo 2 si procede con l'analisi delle problematiche del settore principalmente riconducibili a costi, pressione fiscale, logistica e burocrazia sulla base di precedenti studi svolti fornendo anche, quando possibile, un raffronto tra la situazione dell'Italia e il contesto europeo sottolineandone la minore competitività in termini economici.

Nel Capitolo 3, infine, si accenna agli obiettivi da perseguire nel ridisegno della politica dei trasporti tramite soluzioni che possano fornire al mercato italiano gli strumenti necessari per perseguire l'efficienza del settore.

Questo lavoro si propone quindi di fornire uno strumento utile a una rielaborazione futura e a un possibile sviluppo dell'indagine per far sì che il settore dell'autotrasporto possa avviare un processo di riposizionamento in termini di competitività internazionale e contribuire così al benessere e allo sviluppo economico del Paese.

CAPITOLO 1. DALLO STUDIO ALLA STRUTTURA DI MERCATO

1.1 Lo studio

Nei mesi di Aprile, Maggio e Giugno 2015 ho potuto avvicinarmi al tema dell'autotrasporto conducendo un questionario telefonico per conto dell'Unione Provinciale Artigiani di Padova (UPA) al fine di svolgere un'indagine sul flusso dati delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi nella Provincia di Padova.

La fattispecie “trasporto merci in conto terzi” si produce nel momento in cui avviene la prestazione di un servizio, eseguita professionalmente non in maniera strumentale ad altre attività, che consiste nel trasferimento di cose di terzi, siano esse materiali sfusi e non, su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo. Imprese individuali, società, consorzi e cooperative a proprietà divisa possono quindi esercitare attività di autotrasporto (detto anche “trasporto su gomma”) di merci di proprietà di un soggetto terzo (si veda Morelli Logistica & Servizi Srl 2012).

Il campione osservato nel presente studio è riferito al *database* fornito dall'Unione Provinciale Artigiani di Padova contenente unicamente i propri associati. L'oggetto dell'indagine è quindi la categoria artigiana dell'autotrasporto merci.

La nozione di piccola impresa si desume dall'art.2083 del Codice Civile: sono piccoli imprenditori i coltivatori diretti del fondo, gli artigiani, i piccoli commercianti e coloro che esercitano un'attività professionale organizzata prevalentemente con il lavoro proprio e dei componenti della famiglia. Le tre figure delineate si caratterizzano per la prevalenza del lavoro del titolare sugli altri fattori produttivi, che è da intendersi in senso qualitativo e non quantitativo. L'apporto lavorativo del titolare deve costituire cioè un fattore essenziale e imprescindibile nel processo produttivo sottostante ed essere quindi infungibile; senza tale contributo il processo produttivo non potrebbe o completarsi o pervenire ad un certo specifico risultato produttivo (Cetra *et al.* 2013, p.56).

Il legislatore è altresì intervenuto nella definizione dei criteri per l'individuazione dell'impresa artigiana con la L. 8 agosto 1985, n. 443 (cosiddetta “Legge-quadro per l'artigianato”). È imprenditore artigiano colui che esercita personalmente, professionalmente e in qualità di titolare, l'impresa artigiana, assumendone la piena responsabilità con tutti gli oneri ed i rischi inerenti alla sua direzione e gestione e svolgendo in misura prevalente il proprio lavoro, anche manuale, nel processo produttivo (si veda art.2, co.1). Si fissa inoltre (art.4, co.1, lett. *d*) al numero di 8 dipendenti il limite dimensionale dell'impresa artigiana di autotrasporto. Si ritiene (Cetra *et al.* 2013, p.61) infine che l'impresa artigiana sia nella realtà un fenomeno più ampio rispetto al fenomeno che si configurava ai tempi in cui il codice civile

è stato scritto: un'impresa artigiana può essere una piccola impresa ma può essere anche eccedente la piccola impresa.

Il questionario, riportato qui di seguito, si compone di quattro differenti parti rispettivamente riferite a:

- 1) Natura e tipologia dei mezzi utilizzati
- 2) Analisi del committente
- 3) Analisi dell'impresa del vettore
- 4) Analisi dei pagamenti

Il *database* fornito dall'UPA consiste in una lista di 529 Associati, di questi:

- 200 hanno compilato il questionario
- 38 hanno cessato l'attività nell'ultimo anno
- 213 sono risultati non contattabili per mancanza di numero, numero inesistente o non risposta all'invio del questionario via mail
- 78 hanno rifiutato la partecipazione al questionario

Escludendo dall'analisi le imprese che in definitiva non sono state contattate (213) risulta che di 316 agenti economici presenti sul mercato artigiano Provinciale, il 12% abbia cessato l'attività nell'ultimo anno. Anche nella realtà economica Provinciale si rileva che l'autotrasporto sta vivendo un periodo di depressione economica consistente.

Di seguito viene riportata la prima parte del documento riassuntivo dei dati raccolti tramite il questionario.

<i>A) NATURA E TIPOLOGIA DEI MEZZI UTILIZZATI</i>							
<i>Numero di mezzi posseduti dall'Associato</i>	1	da 2 a 5	da 6 a 10	da 11 a 15	da 16 a 20	più di 20	TOT
<i>Numero di Associati</i>	97	62	26	9	2	4	200
<i>Percentuale sul totale</i>	49%	31%	13%	5%	1%	2%	100%
<i>Utilizzo di veicoli di massa complessiva a pieno carico da:</i>	Somma	%					
Fino a 3,5 ton	109	14%					
3,5 ton-7,5 ton	84	11%					
7,5 ton-11,5 ton	50	7%					
11,5 ton-26 ton	117	15%					
Sup a 26 ton	408	53%					
Totale complessivo	768	100%					
<i>Natura del trasporto commissionato</i>	Media in %						
Solo trazione	3						
Collettame e Messaggerie	24						
Refrigerato	6						
Leganti idraulici sfusi in cist.	1						
Cisternato alimentare	4						
Prodotti petroliferi	2						
Trasporto merci pericolose	3						
Trasporto mangimi in cisterna	0						
Container	9						
Trasporti eccezionali	2						
Traslochi	4						
Altro - specificare	44						

Tipologia di allestimento	Somma	%
Cisterna	15	6%
Cassone Ribaltabile	52	22%
Centinato	68	29%
Cassone Metallo	41	18%
Refrigerato	23	10%
Rotocella e valvola dosatrice per prodotti sfusi	1	0%
Per trasporto COILS	4	2%
Altro - specificare	30	13%
Totale complessivo	234	100%
B) ANALISI DEL COMMITTENTE		
Tipologia del cliente	Media in %	
Logistica	18	
Cliente diretto(impresa)	58	
Altro autotrasportatore	14	
Agenzia di spedizione	6	
Borsa carichi online (transpobank, timocom etc)	1	
Consorzio	3	
Tipologia dell'impresa diretta	Media in %	
Privato	31	
Industria	33	
Impresa artigiana	30	
P.A. (Comuni, Ospedali etc)	4	
Tipologia del trasporto commissionato	Media in %	
Trasporto continuo e giornaliero	54	
Trasporto continuo e notturno	5	
Trasporto completo	9	
Trasporto groupage	6	
Trasporto commissionato di giorno in giorno	28	
Tipologia di servizi richiesti dal committente	Somma	%
Solo Trasporto	88	41%
Attività di carico e scarico merce	101	47%
Attività di logistica (custodia merce) o movimentazione	27	13%
Totale complessivo	216	100%
Con che percentuale i suoi camion viaggiano a vuoto?	31	(in %)

Il 49% degli intervistati possiede un solo mezzo. Si parla in questo caso di Padroncini per intendere singoli autotrasportatori che possiedono il mezzo che guidano, in sostanza di ditte individuali senza dipendenti autisti. Il 31% possiede da due a cinque mezzi. Si può dedurre quindi che dominano i piccoli agenti economici.

Per quanto riguarda invece la dimensione dei mezzi circolanti, si tratta per la maggior parte (53%) di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 26 tonnellate

(autocarri). Si osserva una percentuale del 15% di mezzi dalle 11,5 tonnellate alle 26 tonnellate e seguono poi i veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate con una percentuale del 14%. La categoria dei mezzi di misura intermedia non costituisce invece una parte del mercato rilevante. L'autotrasporto infatti, come sarà approfondito in seguito, si caratterizza per la presenza degli estremi in termini di dimensione dei mezzi e dell'impresa.

Riguardo alla natura del trasporto commissionato è utile sottolineare una nota metodologica. Come si può vedere dalla struttura del questionario la domanda poteva accogliere soluzioni miste, espresse in percentuale, che coinvolgessero più di una categoria. Di conseguenza le medie riportate nelle tabelle riassuntive rappresentano il risultato del calcolo della media di ogni singola categoria calcolata sulla base delle risposte dei singoli partecipanti al questionario (motivo per cui la somma delle medie può non equivalere a 100%). La stessa nota metodologica è valida per tutte le sezioni del questionario che riportano i dati in media (tipologia del cliente, dell'impresa diretta e del trasporto commissionato).

Chiarito questo punto, per quanto concerne la natura del trasporto commissionato risulta prevalente la categoria "Altro" (44%) che coinvolge:

- Trasporto di materiali inerti: utilizzati nell'ambito dell'edilizia sono quei materiali (per es., sabbia, ghiaia, pietrisco) che non subiscono alcuna modificazione chimica durante il fenomeno della presa e dell'indurimento del legante, secondo la definizione del vocabolario di lingua italiana Treccani
- Trasporto di cereali non tramite utilizzo di cisterna o container
- Trasporto di macchinari per l'edilizia e materiale da lavoro in generale
- Trasporto di liquame derivante da spurgo di pozzi neri: miscuglio liquido formato da sostanze grossolane, grassi, fanghi di fogna, sospensioni colloidali, sostanze disciolte, in parte organiche (feci e urine) e in parte inorganiche, che viene raccolto dalla rete di fognature, sempre riferendosi alla definizione fornita dal vocabolario Treccani
- Trasporto di animali
- Trasporto di rifiuti
- In misura minore trasporto di serramenti, mobili, materiale bancario e ottico, medicinali, ferro, pneumatici etc.

Segue la categoria "Collettame e Messaggerie", presente in media per un 24%. Il collettame è un particolare tipo di trasporto che consiste nello svolgere con un unico veicolo la consegna di merci destinata a clienti differenti. Il carico del mezzo viene effettuato con piccole partite per più destinatari e questo non consente di utilizzare a pieno la capacità del mezzo di trasporto, come diversamente accade per il trasporto completo

che prevede invece un unico punto di carico ed un unico punto di scarico (Pelizzoni 2004, p.36). La messaggeria è altresì il trasporto tipico dell'ambito editoriale nel quale prevale la vendita di merce all'ingrosso.

La tipologia di allestimento dei veicoli è svariata e prevale il centinato, particolarmente utilizzato nel trasporto di merci pesanti.

Si può riassumere quanto detto finora affermando che il mercato studiato si caratterizza per la presenza di piccoli agenti economici che utilizzano veicoli adatti al trasporto di merci, principalmente pesanti e di diversa natura, e appositamente allestiti in questo senso.

Per quanto riguarda la tipologia della committenza si può notare come prevalgano i clienti diretti. Imprese primariamente del settore industriale o artigiano sono così i principali motori della domanda di autotrasporto.

Il trasporto avviene essenzialmente di giorno e spesso è commissionato di giorno in giorno secondo le esigenze del committente e la disponibilità dell'autotrasportatore.

I servizi richiesti dal committente sono principalmente di carico e scarico merce e spesso anche di solo trasporto.

Il 31% dei mezzi viaggia scarico. Tale percentuale indica che circa un terzo dei veicoli sulla strada non contiene merci e il trasporto avviene "a vuoto". Una buona efficienza del mercato vorrebbe una bassa percentuale di tale tipologia di trasporto in quanto indica per l'autotrasportatore una perdita in termini di profitto (più il veicolo viaggia a vuoto, meno merce trasporta, meno viene pagato e più aumentano i costi) e per le infrastrutture una minore velocità commerciale (maggiore congestionamento delle strade non finalizzato al traffico merci).

La seconda parte del questionario si concentra sull'analisi dell'impresa del vettore e dei pagamenti.

<i>C) ANALISI IMPRESA VETTORE</i>					
<i>Tipologia dell'impresa del vettore</i>	Somma	%			
Monoveicolare	124	62%			
Impresa con dipendenti autisti	76	38%			
Totale complessivo	200	100%			
<i>Numero di dipendenti autisti</i>	1	da 2 a 5	da 6 a 10	>11	TOT
<i>Numero di aziende</i>	19	33	15	9	76
<i>Percentuale sul totale</i>	25%	43%	20%	12%	100%
<i>D) ANALISI PAGAMENTI</i>					
<i>Tempi di pagamento</i>	Somma	%			
Pagamento a 60 gg data fattura	118	57%			
Pagamento a 90 gg data fattura	60	29%			
Pagamento oltre 90 gg data fattura	29	14%			
Totale complessivo	207	100%			
<i>Tipologia di pagamento</i>	Somma	%			
RI.BA	54	23%			
Bonifico	165	69%			
Bonifico anticipato con factoring	1	0%			
Altro - specificare	18	8%			
Totale complessivo	238	100%			

Da questa analisi si trova conferma di un dato ormai consolidato: le imprese artigiane sono in prevalenza “monoveicolari” e quindi senza dipendenti autisti. Più volte a questa domanda la risposta è stata: “un dipendente mi costerebbe troppo”. Data la sua centrale importanza all'interno delle problematiche del settore dell'autotrasporto merci, il tema del costo del lavoro sarà discusso in seguito.

Per quanto concerne le imprese con dipendenti autisti si può notare che principalmente (complessivamente per circa il 70% dei casi) i dipendenti sono da uno a cinque. Trattandosi infatti di imprese artigiane, le dimensioni del personale sono ridotte. È utile sottolineare infine che 60 delle 76 imprese con dipendenti autisti (79%) hanno da 1 a 8 dipendenti autisti e rientrano quindi effettivamente nella categoria artigiana.

1.2 Il mercato

La domanda di servizi di trasporto si caratterizza per il coinvolgimento di viaggiatori e merci che svolgono il trasporto da un'area-origine verso un'area-destinazione in un determinato arco temporale. Lo spostamento non rappresenta quasi mai un'attività fine a se stessa ma scaturisce dal bisogno di soddisfare altre domande, per tale motivo possiamo considerare la domanda di trasporto “derivata” rispetto alla domanda di beni generata dal

complesso dei processi industriali di produzione e conseguente distribuzione (Pelizzoni 2004, p.25).

Si utilizzano le classificazioni dello studio condotto da Pelizzoni (2004, p.25) in materia di tipologia dei soggetti coinvolti nelle diverse fasi del processo decisionale riguardante l'eventualità, la tempistica e la tipologia dello spostamento merci. All'interno del mercato del trasporto merci si assiste all'interazione di tre tipologie distinte di operatori:

- “le aziende di produzione”: responsabili della spedizione di beni che vengono poi immessi sul mercato;
- “le aziende di spedizione”: addette al collegamento tra i luoghi della produzione e quelli del consumo tramite organizzazione della spedizione e della relativa modalità mediante spedizioniere (azienda specializzata) o attraverso un reparto specifico dell'azienda;
- “i vettori”: protagonisti del trasporto effettivo del bene in risposta alla domanda di trasporto generata direttamente dalle aziende di spedizione.

L'analisi di tale mercato è resa complessa dalla molteplicità degli agenti operanti. In aggiunta a tale fattore si inseriscono una serie di fattori tipici che rendono l'analisi del trasporto merci ancora più difficoltosa (Pelizzoni 2004 in Orzutar e Willumsen 1995).

- “fattori localizzativi delle imprese”: la diversa localizzazione delle imprese che producono materie prime o semilavorati rispetto alle imprese che utilizzano tali *input* nell'ambito del processo produttivo
- “fattori merceologici”: l'elevata numerosità e varietà dei beni utilizzati come *input* e del relativo *output*
- “fattori tecnici”: l'eterogeneità di caratteristiche, qualità e dimensioni dei veicoli utilizzati per il trasporto merci
- “fattori operativi delle imprese”: l'influenza importante delle caratteristiche operative delle aziende sulla scelta delle strategie di scelta della modalità di trasporto e di spedizione
- “fattori localizzativi della popolazione”: la dipendenza delle strategie di distribuzione dell'*output* finale rispetto alla densità demografica e alla distribuzione territoriale della popolazione
- “fattori dinamici”: i cambiamenti delle preferenze dei consumatori e la stagionalità della domanda che influenzano la struttura della movimentazione delle merci
- “fattori di prezzo”: il prezzo derivante da negoziazione e accordi contrattuali sulla base di circostanze soggette a cambiamenti rispetto alla tipologia del trasporto effettuato.

Il lato dell'offerta di trasporto si compone invece di due sistemi: il primo di gestione dell'infrastruttura e il secondo di gestione dei veicoli. Le seguenti considerazioni valgono per la gestione dei veicoli, mentre nel Capitolo 2.3 verrà approfondita la logistica del trasporto.

Una volta definita la struttura della domanda e dell'offerta caratterizzante il mercato del trasporto merci sarebbe utile inquadrare lo stesso all'interno di una forma di mercato.

Il mercato dei trasporti si caratterizza per la mancanza di un bene riproducibile e di un meccanismo di fissazione del prezzo che permetta il raggiungimento dell'equilibrio tra domanda e offerta. Per tale motivo non sembrerebbe possibile ricondurre il suddetto mercato a una delle strutture fornite dall'economia classica. Il bene vendibile "trasporto" è infatti soggetto a una serie di variazioni dovute a caratteristiche dell'oggetto trasportato e del soggetto responsabile del trasporto. Questo ampio spettro di possibilità fa sì che si generino una serie di definizioni di beni e di conseguenza di mercati (Pelizzoni 2004, p.31).

D'altro canto è possibile affermare con certezza che l'autotrasporto, in quanto a tipologia multimodale di servizio, si presenta in forma tendenzialmente concorrenziale. Il mercato non si distingue infatti per l'elevata concentrazione dal lato dell'offerta tipica delle forme monopolistiche.

E' utile a tal proposito fornire dati indicativi sulla struttura dell'offerta. Stando ai dati del 2014 (Confartigianato imprese 2015) le imprese di trasporto merci su strada sono 99.802 di cui 61.568 sono imprese artigiane. La categoria artigiana rappresenta quindi il 61,7% del totale delle forze economiche presenti sul mercato. Il settore del trasporto stradale in Italia, a differenza di altri paesi, è per l'appunto caratterizzato dalla presenza di operatori di dimensioni contenute, in termini sia di fatturato sia di numero di addetti e per questo flessibili ai cambiamenti dell'ambiente economico circostante. Le quote di mercato vengono così distribuite fra una moltitudine di soggetti e il mercato risulta di conseguenza molto frammentato. Come emerge dai risultati dell'analisi di bilancio e dell'analisi econometrica il mercato risulterà fisiologicamente ripartito tra grandi-grandissimi operatori e piccoli operatori, mentre le medie imprese stenteranno a trovare un'identità che vada oltre alla loro presenza in nicchie specializzate (Pelizzoni 2004, p.33-34).

La dimensione dell'impresa è un fattore fondamentale nell'analisi della produttività e della redditività del settore. Nel mercato dell'autotrasporto oltre certe soglie dimensionali si è soliti ricorrere al contratto di "subvezione" diffuso nella prassi ma mancante di una definizione giuridica specifica. Tale pratica consiste nell'affidamento del trasporto stradale, da parte di imprese maggiori, a soggetti esterni chiamati appunto sub-vettori che sono primariamente artigiani o monoveicolari. Si stabiliscono uno o più livelli di subvezione che

favoriscono la nascita di un sistema di fornitura di servizi di autotrasporto considerevolmente frammentata.

Come sostengono Pastori *et al.* (2014, p.14) è in atto una sia pur lenta tendenza a una maggiore concentrazione su operatori più strutturati, che svolgono attività maggiormente diversificate anche sul fronte dei servizi logistici. Una parte significativa del mercato è occupata da grandi operatori logistici (i cosiddetti 3PL, *third party logistic providers*), i quali non effettuano direttamente il trasporto ma hanno maggior potere contrattuale nei confronti della committenza industriale.

L'*outsourcing* delle attività logistiche dei produttori rappresenta in tal modo un minor costo rispetto al lavoro dipendente e un'importante possibilità di arricchimento delle attività di base. Si perviene però alla polverizzazione dell'assetto delle imprese nel settore. Le imprese artigiane sono quindi destinate a svolgere mansioni accessorie commissionate da pochi grandi aziende di logistica e trasporto che "conducono il gioco".

CAPITOLO 2. PROBLEMATICHE DEL SETTORE: L'ITALIA E L'EUROPA

Lo studio di Bella *et al.* per Confcommercio (2014) permette di introdurre l'analisi delle problematiche del settore dell'autotrasporto merci fornendo in via previa una panoramica del contesto economico in cui si inserisce attualmente il traffico merci italiano.

Il seguente grafico mostra la significativa e costante riduzione dei volumi trasportati osservata a partire dal 2009.



Fonte: Bella *et al.* 2014, p.4

Come si può evincere dal precedente grafico, il trasporto merci si rivela come un indicatore dall'elevata elasticità rispetto al Prodotto Interno Lordo. Se consideriamo ad esempio la contrazione del PIL osservata nel 2011, è chiara la drastica risposta in senso negativo del trasporto merci. Analizzando il periodo che va dal 2007 al 2013, sulla base dei dati forniti da Confcommercio (2014), si assiste ad una riduzione del PIL in termini reali dell'8,6% seguita da una contestuale flessione del trasporto merci di oltre 20% (all'incirca due volte e mezzo la variazione del PIL).

Sempre in riferimento al grafico si potrebbe inoltre dedurre che la domanda di traffico complessivo di merci sembra anticipare l'andamento generale dell'economia. Tale tendenza si può riscontrare sia nel periodo che va dal 2005 al 2007, che vede una flessione del traffico merci seguita da una decrescita a partire dal 2007 del Pil; sia nell'andamento decrescente del traffico merci tra 2010 e 2011 seguito poi dal Pil tra 2011 e 2012.

Si può inoltre valutare la distribuzione della mobilità del trasporto merci in considerazione dei differenti percorsi possibili. Nella tabella che segue i dati sono suddivisi secondo: percorrenze interne al territorio del Paese (I-I, in termini di PIL), quelle entranti dall'estero (E-I, riferite alle importazioni) e quelle in uscita verso l'estero (I-E, in termini di esportazioni).

Tab. B - Trasporto di merci per percorso

	quote % e livelli assoluti			
	2003	2007	2012	2015
I-I	51,9	52,4	51,4	51,2
E-I	34,2	32,5	31,8	31,5
I-E	13,8	15,0	16,8	17,2
totale	100,0	100,0	100,0	99,8
totale livelli in miliardi di t-km	373,4	417,5	341,1	334,8

Elaborazioni e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Eurostat

Fonte: Bella *et al.* 2014, p.5

In Italia il crollo dei consumi degli ultimi anni si è riflesso in un calo delle importazioni che ha contestualmente ridotto il peso del traffico entrante dall'estero sul totale del trasporto merci effettuato.

Nello specifico possiamo vedere che il trasporto su gomma è la modalità che maggiormente risente di tale contrazione:

Tab. C - Trasporto di merci per modalità

	var. % e v.m.a. % di periodo				
	2004-2007	2008-2012	2013	2014	2015
gomma	2,5	-5,7	-2,2	-0,3	0,4
ferro	5,6	-4,3	-5,2	-0,5	0,6
mare	2,8	-2,1	-2,4	-0,3	1,5
aereo	4,4	-3,1	0,3	-0,2	0,1
totale	2,8	-4,0	-2,5	-0,3	1,0
totale livelli in miliardi di t-km	406,4	383,4	332,7	331,6	334,8
var. % Pil	1,6	-1,4	-1,9	0,5	0,9

Elaborazioni e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Eurostat

Fonte: Bella *et al.* 2014, p.6

Secondo le previsioni per il 2015, infatti, il trasporto su gomma è la modalità che riscontrerebbe la minore ripresa rispetto alle altre, dopo il trasporto aereo.

Presentiamo ancora un dato significativo riguardante la dinamica di natalità e mortalità delle imprese operanti nel settore del trasporto merci su strada.

Tab. H - Demografia d'impresa nel settore del trasporto merci su strada

	2012			2013		
	iscritte	cessate	saldo	iscritte	cessate	saldo
Trasporto passeggeri	899	1.289	-390	938	1.457	-519
Trasporto merci	1.170	6.280	-5.110	637	6.006	-5.369
- trasporto su strada	1.168	6.274	-5.106	635	6.003	-5.368
Totale trasporto passeggeri e merci	2.069	7.569	-5.500	1.575	7.463	-5.888

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati mensili Movimprese

Fonte: Bella *et al.* 2014, p.9

Il dato riferito alla cessazione delle attività può essere ricondotto a una sorta di selezione naturale dell'economia che ha voluto che soltanto le imprese più efficienti sopravvivessero alla fase di contrazione della domanda di questi ultimi anni. Il dato preoccupante è invece il crollo delle iscrizioni delle imprese nel mercato che peggiora di molto il saldo. Tale situazione è probabilmente riconducibile agli impedimenti in ambito fiscale e legislativo in Italia che non si riscontrano invece nei principali *competitor* europei.

Tab. I - Parametri di competitività di contesto

anno 2013

	Italia	Germania	Polonia	Romania
Pressione fiscale (%)	44,1	40,2	32,3	28,4
Δ pressione fiscale 2000-2014 (p. p. assoluti)	+2,3	-2,7	-0,1	-1,9
Tempi di pagamento delle 3 principali imposte (ore/anno)	269	218	286	200
Attesa della sentenza per far rispettare un contratto (giorni)	1185	394	685	512
Tempi di pagamento della PA (giorni)	170	36	38	45

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati AMECO-Commissione Europea, Banca Mondiale, European Payment Index 2013-Intrum Justitia

Fonte: Bella *et al.* 2014, p.10

Il confronto tra Italia, Germania, Polonia, Romania condotto da Bella *et al.* (2014) chiarisce la situazione del contesto competitivo italiano. Il nostro Paese presenta la maggiore pressione fiscale e i valori riferiti alle tempistiche riconducibili a processi burocratici risultano nettamente superiori alla media.

La principale conseguenza di tale ambiente economico sfavorevole è il fenomeno del *dumping*. Con questo termine si intende “il prezzo adottato per conquistare o dominare un mercato estero eliminando imprese o gruppi di imprese concorrenti” (Dumping e Antidumping 2015). Tramite un sistema di prezzi più bassi di quelli praticati sul mercato interno da parte di imprese già operanti, concorrenti prevalentemente dell'Est europeo

ottengono quote di mercato importanti sottraendole agli operatori italiani. Esiste poi il fenomeno del “*dumping sociale*”, inteso come esportazione della merce a prezzi notevolmente inferiori alla media nazionale grazie a un costo del sistema di sicurezza sociale e del lavoro molto più basso.

Le imprese che scelgono di operare in Italia sono così inserite in un contesto in cui non vige il pieno rispetto della correttezza professionale e di conseguenza si instaura una guerra di prezzi difficilmente sostenibile. Molte altre imprese vedono quindi nella delocalizzazione forzata della loro attività all'estero una possibilità per la ricerca di condizioni di mercato più favorevoli; in tal modo si assiste ad un graduale depauperamento delle forze economiche presenti nel Paese.

A tal proposito si inserisce l'analisi delle cause che implicano il basso livello di competitività del mercato italiano rispetto alla concorrenza europea.

L'analisi delle problematiche del settore è tracciata secondo il seguente schema:

- 1) Costi
- 2) Pressione fiscale
- 3) Logistica
- 4) Burocrazia

2.1 Costi

Per quanto concerne l'analisi della struttura e dell'entità dei costi del trasporto su strada si richiama l'”*Indagine campionaria sui costi dei trasporti internazionali: metodi e risultati*” (Pastori *et al.* 2014) condotta dalla Banca d'Italia dal 1999 ed aggiornata annualmente. Tale studio econometrico si propone di rilevare i costi unitari di trasporto (espressi in tariffe per tonnellata) delle differenti tipologie di spedizione che vengono presentate in base alla modalità di trasporto scelta, alla distanza tra area geografica di origine e di destinazione della merce, al tipo di carico e alla direzione del flusso delle merci.

Nell'arco di tempo esaminato, dal 1999 al 2012, si è potuto osservare un cambiamento nella composizione delle importazioni, per le quali si registra un considerevole aumento della porzione relativa ai trasporti su strada e via ferrovia.

Nello specifico il settore stradale dei veicoli italiani presenta la quota di mercato, in termini di volumi trasportati, più elevata nel contesto della ripartizione dei volumi di interscambio commerciale delle merci importate ed esportate in e dall'Italia tra vettori italiani ed esteri secondo le diverse modalità di trasporto.

Nel 2012 il 27% del trasporto internazionale complessivo di merci viene effettuato dall'Italia via strada (quota in significativa diminuzione rispetto al decennio scorso, calcolata

come media ponderata con i volumi trasportati). Il comparto stradale ha inoltre registrato in questo ultimo decennio un incremento sostanzioso del 4% dei costi rispetto al valore delle merci, mentre le altre modalità di trasporto hanno presentato diminuzioni considerevoli.

È stato formulato (Pastori *et al.* 2014, p.18) un modello generale applicabile ad ogni modalità di trasporto m a partire da una relazione funzionale, nella quale compaiono le principali variabili esplicative, che permetta di stimare CT_{pm} , definito come costo medio unitario:

$$(1) CT_{pm} = f(D_{pm}, G, IN_{pt}, L_p, P_p, C_t, F_t, E_t, FL_{tm}) \quad (p=1, \dots, n), \quad (m=1A, \dots, 4), \quad t = \text{tempo}$$

La suddetta formula riassume la relazione tra il costo medio unitario del trasporto e le relative variabili che sono raggruppabili in due tipologie:

- 1) Descrizione della tipologia di spedizione, modo di trasporto e direzione del flusso:
 - D_{pm} : distanza tra Italia e paese partner p (che può essere destinatario dell'esportazione o responsabile dell'importazione)
 - G : categoria merceologica del trasporto effettuato
 - IN_{pt} : *Logistic Performance index* (indice di competitività logistica che verrà descritto in seguito nel Capitolo 2.3)
 - L_p : variabile qualitativa (*dummy*) binaria che assume valore 1 se il paese partner p non dispone dello sbocco al mare e 0 viceversa
 - P_p : prossimità del confine con l'Italia
- 2) Dinamica temporale della struttura del trasporto
 - C_t : indicatore del ciclo economico internazionale
 - F_t : indice del costo del carburante
 - E_t : tasso di cambio del dollaro/euro
 - FL_{tm} : capacità di carico della flotta mondiale (rilevante unicamente per il trasporto navale)

Per ogni modalità di trasporto viene poi condotta una regressione tramite interpolazione dei dati rilevati mediante l'indagine della Banca d'Italia al fine di evincere le variabili rilevanti per l'analisi della tipologia in questione.

I trasporti terrestri in genere (sia su strada che su ferrovia) sono trattati in questo studio in una sezione a sé stante in quanto presentano caratteristiche peculiari: una forte sostituibilità modale, la limitazione geografica all'area europea e i flussi di merci spesso di origine manifatturiera con carichi frequentemente di piccole dimensioni (soprattutto per la strada e la ferrovia container).

In aggiunta a tali fattori, il settore dei trasporti terrestri è caratterizzato da una minore presenza di economie di scala rispetto alle altre tipologie di trasporto poiché il costo medio del trasporto non diminuisce significativamente all'aumentare della distanza coperta, come avviene invece ad esempio per il trasporto marittimo.

Per questo motivo la distanza è una buona *proxy* (approssimazione) dei costi del trasporto terrestre.

Il trasporto stradale si qualifica per l'ampia variabilità delle distanze che possono essere percorse, pertanto si ricava (Pastori *et al.* 2014, p.23) la seguente formula:

$$(2) CT_{pt} = \beta_0 + \beta_1 D_p + u_{pt}$$

In cui:

- CT_{pt} indica il costo del trasporto in euro di un'unità di carico in un determinato anno t verso il paese partner p che può essere importatore o esportatore nei confronti dell'Italia
- D_p individua nella distanza tra l'Italia e il paese partner p la variabile esplicativa rilevata nell'indagine
- u_{pt} indica la variabile che misura l'elemento di disturbo nella rilevazione dei dati (*random disturbance*)

Viene inoltre condotta una regressione sul modello dell'equazione (1) grazie ai dati rilevati dall'indagine della Banca d'Italia per verificare l'effettiva influenza delle diverse componenti di costo nel periodo 1999-2012 su un campione di 906 osservazioni, espressa in termini formali:

$$(3) CT_{pt} = \beta_0 + \beta_1 D_p + \beta_2 IN_{pt} + \beta_3 P_p + \beta_4 C_t + \beta_5 F_t + u_{pt} (\forall p; p=1, \dots, n)$$

Il modello stimato² è:

$$(4) CT_{pt} = 1,11 + 0,51 D_p - 0,50 IN_{pt} - 0,01 P_p + 0,67 C_t + 0,12 F_t$$

Le variabili (tranne la prossimità del confine) sono state trasformate in logaritmi naturali ed è possibile apprezzarne quindi le proprietà espresse in termini di elasticità.

Si evidenzia un'elasticità rispetto alla distanza del 51%, indice che ad un aumento della distanza percorsa i costi aumentano di conseguenza (a conferma dell'assenza di economie di scala nel trasporto stradale). Appare evidente anche un'elevata sensibilità all'andamento del ciclo economico europeo (per il quale è stato utilizzato un indice dei volumi di import ed export nell'area euro). L'elasticità rispetto ai costi del carburante (12%) non è particolarmente elevata ed è da ricollegare al forte grado di concorrenza riscontrato nel settore. La contiguità con l'Italia è trascurabile. Infine la relazione negativa tra indice di competitività logistica e

²Per i dati della regressione cfr. tabella presente in Appendice 1.1

costi indica che una buona *performance* della logistica permette di pervenire a un sistema efficiente di trasporto che abbatta i costi.

Il presente modello di natura teorica fornito dalla Banca d'Italia è indicativo per l'individuazione delle variabili che interagiscono nella determinazione dei costi dell'autotrasporto ma è utile anche cercare di fornire un'idea della misura quantitativa di tali costi. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisce ed aggiorna mensilmente i “*Valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto per conto di terzi*” (2015b).³

A partire dal 2012 si è assistito all'abrogazione del sistema di tariffe obbligatorio dei “costi minimi di esercizio”. Il corrispettivo del trasporto è ora frutto di una libera negoziazione tra le parti e i valori indicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in tale documento dovrebbero fungere da *benchmark* per la determinazione dello stesso.

I dati forniti sono da imputare a un veicolo generico comprendente trattore e semirimorchio di massa complessiva a pieno carico superiore a 26 tonnellate e con dipendenti autisti, capace di condurre un'efficiente utilizzo delle risorse senza ricadere in una gestione imprenditoriale antieconomica. La scelta di tale tipologia di veicolo deriva dalla sua collocazione in posizione mediana tra i veicoli leggeri di massa inferiore alle 26 tonnellate e quelli pesati con allestimenti specifici.

Ad Aprile 2015 il prezzo al consumo del gasolio per autotrazione comprendente l'IVA (attualmente al 22%) e l'accisa, espresso in euro per 1000 litri, è di 1.447,72 euro. Si procede poi al calcolo del prezzo mensile del consumo del carburante espresso in euro per litro (dividendo per mille) detratta l'IVA (dividendo per 1,22). Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 7,5 tonnellate non si tiene conto degli sconti degli eventuali maggiori oneri delle accise e si ottiene così un valore di 1,186 euro per litro di Gasolio. Per i veicoli di massa superiore alle 7,5 tonnellate si decurta invece lo sconto per le accise ottenendo 0,972 euro per litro di Gasolio (MIT 2015a).

Per quanto concerne i valori indicativi del costo del lavoro, sono calcolati tenendo conto delle ore di guida nel rispetto della prescrizione sui tempi di riposo (45 ore settimanali), della velocità commerciale (circa 60 km/h) e della percorrenza del veicolo annuale (120.000 km). La retribuzione lorda di un conducente professionale, inquadrabile nel livello 3° S, è pari ad euro 1667,65/mese, corrisposta per 14 mensilità, con un costo del lavoro annuo a carico dell'azienda pari ad euro 33.819,92. L'orario di lavoro ordinario è pari a 47 ore settimanali, usufruibili, al netto delle assenze per ferie, permessi e festività, per 46 settimane/anno, con un totale di ore di lavoro ordinario pari a 2162/anno. Il costo del lavoro orario di un conducente,

³ La tabella aggiornata a Febbraio 2015 è riportata nell'Appendice 1.2

determinato sulle ore di effettiva prestazione, è, di conseguenza, pari ad euro 15,64. L'effettivo costo del lavoro deve, in ogni caso, tenere conto di due ulteriori fattori: il lavoro straordinario e l'indennità di trasferta (MIT 2015b, Allegato1).

Il settore dell'Autotrasporto si caratterizza per essere *labour intensive*. Con questo termine si fa riferimento a tipologie di industrie o processi industriali all'interno delle quali la porzione maggiore dei costi totali è rappresentata dal costo del lavoro. Il processo produttivo sottostante si distingue quindi per la preminenza del lavoro sul capitale (Cetra *et al.*, p.61). L'incidenza del costo del lavoro sul totale dei costi di un'impresa di autotrasporto si attesta infatti attorno al 30% (Pastori *et al.* 2014, p.23). A tal proposito si è osservata la tendenza delle imprese all'affitto di manodopera interinale straniera che permetta di diminuire i costi del personale.

In ultima analisi si propone una comparazione della situazione italiana con i principali *competitor* europei. Il dato fornito è il costo chilometrico comprendente l'acquisto del veicolo, le assicurazioni, la tassazione del veicolo, pneumatici, il costo del carburante al netto di IVA, i costi di manutenzione e riparazione, dei pedaggi autostradali e del conducente (Confartigianato imprese 2015, p.18)⁴.

L'Italia è attualmente (Gennaio 2013) al quarto posto nella classifica dei 9 Paesi europei coinvolti nella comparazione con un costo di 1,478 euro/km. Non costituisce quindi il primato che è detenuto dall'Austria con 1,568 euro/km (+6,1% rispetto al nostro Paese). Ciò nonostante l'Italia risulta ben lontana dagli standard dell'Est europeo che viaggiano con costi inferiori a quelli italiani in media del 25%. Sebbene quindi la posizione dell'Italia sia in linea con paesi europei come Austria, Germania e Francia possiamo vedere come sia fortemente svantaggiata rispetto a Ungheria, Polonia e specialmente Romania, Paesi che, come abbiamo più volte sottolineato, costituiscono la minaccia strategica principale per il mercato italiano.

Per quanto concerne il costo del gasolio è possibile affermare (Confartigianato imprese 2015, p.18)⁵ che i valori italiani si posizionano superiori alla media dell'Eurozona per circa il 4% nel periodo 2010-2014.

Considerando questi fattori si delinea una situazione di forte svantaggio per l'Italia in termini di costi che ha portato in questi ultimi anni a un decentramento del mercato verso l'Est europeo. Questo ha comportato in aggiunta un cambiamento nella tipologia della spedizione delle merci che è passata dall'essere "a porto assegnato" ad essere più spesso "a

⁴ L'Appendice 1.3 presenta la tabella riassuntiva dei valori considerati in seguito.

⁵ Grafico illustrativo mostrato nell'Appendice 1.4

porto franco”. Il mittente di origine straniera preferisce quindi farsi carico del trasporto perché altrimenti, se lo svolgesse l’impresa italiana, i costi sarebbero notevolmente superiori.

2.2 Pressione fiscale

Un ulteriore elemento fondamentale nell’ambito dell’analisi delle problematiche relative al mercato dell’autotrasporto è rappresentato dalla misura e dall’incidenza del carico tributario che grava sui costi di gestione delle imprese operanti. In un contesto economico di riduzione dell’attività prestata e, conseguentemente, del fatturato, gli oneri fiscali che gravano sulle imprese hanno contribuito a rendere sempre più difficile la tenuta delle aziende sul mercato (Bella *et al.* 2014, p.39).

Procederemo al calcolo del contributo del trasporto merci su gomma in conto terzi al gettito fiscale entrante nelle casse dello Stato tramite l’analisi delle forme di imposizione indiretta fornita da Bella *et al.* in “*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*” (2014, p.39 Tab.23).

È importante ricordare che l’imposta indiretta è collegata alla cosiddetta *ability to pay* del soggetto al tributo e non colpisce quindi direttamente l’oggetto della tassa ma bensì agisce in modo appunto indiretto.

La prima forma di imposizione indiretta nel mercato dell’autotrasporto è rappresentata dall’imposta sul carburante (gasolio). Tale imposizione contribuisce al gettito fiscale sia tramite l’IVA da gasolio, sia tramite le accise sul consumo di gasolio. Per le seconde si tiene conto del rimborso previsto per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate che ammonta a 0.2142 centesimi al litro. Una volta calcolato l’onere chilometrico di queste due forme di imposizione si è proceduto alla moltiplicazione per il totale del parco veicoli corrispondente alla classe di carico considerata. Da tale misurazione è risultato che il gettito annuo che deriva dall’imposizione sul carburante ammonta a un totale di circa 7,4 miliardi annui riconducibili per oltre 4 miliardi di euro all’accisa e per quasi 3 miliardi di euro all’IVA sul gasolio. Tale forma di imposizione rappresenta la parte prevalente (circa il 94%) del gettito fiscale generato dalle imprese di autotrasporto.

Una seconda forma di imposizione risiede nell’IVA sull’acquisto del mezzo che genera un gettito di circa 177 milioni di euro annui.

In aggiunta, partecipano alla composizione del gettito fiscale il bollo e IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione, applicata anche sul costo del passaggio di proprietà del veicolo) che contribuiscono nella misura di 167 milioni di euro annui. Si specifica che quest’ultimo dato è stato elaborato da Confcommercio sulla base della sola regione Lombardia a causa

delle differenze date dal territorio considerato e dal tipo di veicolo (secondo la classe di carico) che rendono il dato non aggregabile a livello nazionale.

Vi è infine il complesso degli oneri fiscali riconducibili alle assicurazioni, e principalmente al Sistema Sanitario Nazionale, che ammontano a 122 milioni di euro annui.

Concludendo è possibile affermare che l'autotrasporto merci genera un ammontare di imposte indirette pari a 7,9 miliardi di euro annui. Tale gettito fiscale rappresenta il 6,2% di incidenza sul totale delle entrate fiscali del Paese.

A un tale significativo peso delle imposte indirette sul totale delle imposte versate non corrisponde però una pari incidenza del valore aggiunto generato dal settore e dall'occupazione nel suo complesso rispetto al totale del sistema economico.

Bella *et al.* (2014, p.45-46) propongono a tal proposito uno studio dell'incidenza del valore aggiunto del trasporto merci nel periodo 2008-2011 sul totale dell'economia. L'autotrasporto si attesta attorno a valori di poco inferiori all'1%.

Trova conferma di tale incidenza il dato riguardante le unità di lavoro (Ula) totali, elaborato ancora da Bella *et al.* (2014, p.46-48). Questo indicatore è utilizzato dall'Istat per misurare il volume di lavoro generato dalle differenti posizioni lavorative. Si calcola considerando le unità di lavoro a tempo pieno, convertendo i valori unitari delle posizioni lavorative a tempo parziale in corrispondenti unità equivalenti a tempo pieno e successivamente sommando l'insieme delle unità di lavoro totali (Istat 2011). L'incidenza sul totale dell'economia delle Ula del comparto trasporto merci su strada, sempre nel periodo 2008-2011, si aggira attorno all'1%.

Come risulta dall'analisi del valore aggiunto e delle unità di lavoro, la *performance* economica del settore dell'autotrasporto è significativamente meno incisiva rispetto alla contribuzione del settore in termini fiscali.

Si possono tuttavia riportare le considerazioni del documento ufficiale "*Road Haulage Charges and Taxes*", redatto dall'OECD (*Organisation for Economic Co-operation and Development*) nel 2013. La *discussion paper* n.2013-8 fornisce una sintesi quantitativa della comparazione tra 29 Paesi europei sulla forma e la misura della pressione fiscale riferita al trasporto merci relativa ai dati raccolti nel 2012.

Tale documento assume rilevanza nell'ambito di un processo di armonizzazione fiscale promosso dalla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2011/76/UE del 27 Settembre 2011 in materia di tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada. Il fine ultimo è la convergenza delle politiche fiscali vigenti nei Paesi comunitari in materia di autotrasporto verso modalità che promuovano il pieno rispetto delle risorse

naturali, del territorio e della salute dei cittadini. Si favorisce così la creazione di un mercato che si caratterizzi per equilibrio competitivo tra i differenti sistemi di trasporto europei.

Dall'analisi dello studio condotto dall'OECD emerge, come specificato in seguito, che l'Italia si colloca nella fascia medio-bassa rispetto alla media europea in materia di tassazione. Il nostro Paese risulterebbe così per la prima volta in linea con l'Europa sebbene negli ultimi anni si sia distinto per un ingente incremento della pressione fiscale con l'obiettivo di risanare la finanza pubblica.

Innanzitutto è utile specificare la metodologia con la quale sono stati raccolti i dati di questo studio. Tramite questionario affidato ai Ministeri dei Trasporti dei differenti Paesi coinvolti si è proceduto all'analisi delle tasse sul possesso del veicolo, alle accise sul carburante e alle tasse d'esercizio (suddivise in bolli e pedaggi). Per gli oneri fiscali sono inoltre state raccolte le seguenti informazioni:

- Base imponibile (veicolo, carburante o esercizio)
- Importo pagato (per anno, per km e per litro)
- Tipo di pagamento (periodo di tempo e tratto di strada)
- IVA sul gasolio e sui pedaggi
- Rimborsi, sconti e altre esenzioni ottenibili

Il veicolo standard scelto per la comparazione tra Paesi di quest'analisi è un semirimorchio a 3+2 assi che pesa 40 tonnellate con standard di emissioni Euro 4. Il *database* include i seguenti Paesi: Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Russia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera e Regno Unito. Per rendere possibile la comparazione tra differenti strutture fiscali si ottiene la tassazione netta tramite deduzione di rimborsi, sconti ed esenzioni.

Per ognuna delle tre categorie di tassazione lo studio specifica i criteri economici e territoriali che hanno guidato l'analisi. La tassa sul possesso del veicolo è calcolata per il proprietario del veicolo nel suo Paese di registrazione secondo un criterio territoriale. Le accise sul carburante hanno un debole legame con il criterio territoriale in quanto un autotrasportatore potrebbe decidere di rifornirsi in un Paese e viaggiare in un altro. Le tasse d'esercizio sono analizzate sulla base di un criterio economico di prezzo fisso per quanto concerne i bolli (poiché non collegati a una quantità) mentre i pedaggi sono fortemente connessi allo specifico territorio nel quale sono applicati.

La tassa media sul possesso del veicolo tra i Paesi è di 1.417 euro/anno. Tuttavia tale valore è frutto di osservazioni con forte variabilità che vanno dai 4.833 euro/anno registrati in

Irlanda all'assenza totale di tale tassa in Slovenia. In Svizzera, Germania e Italia tale tassa è calcolata su base regionale. In particolare nel nostro Paese è di 825 euro/anno, di molto inferiore quindi alla media europea.

La tassa sul carburante è regolata dalla Direttiva del Consiglio Europeo 2003/96 del 27 Ottobre 2003 in materia di tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità che fissa un minimo di 0,33 euro/litro ma non fornisce un limite massimo. Tale onere fiscale varia nei Paesi mediamente nell'intervallo che va da 0,40 euro/litro e 0,50 euro/litro. Restano fuori dal suddetto *range*: Lussemburgo, Lituania e Romania con una tassa pari a 0,30 euro/litro, mentre Regno Unito e Svizzera registrano un picco massimo con 0,72 e 0,63 euro/litro rispettivamente. In Italia tale accisa è di 0,44 euro/litro, in pieno accordo quindi con la media europea.

La tassazione sui pedaggi autostradali era originariamente stata introdotta in Spagna, Italia e Francia. In seguito ad una considerevole espansione di tale contributo, ad oggi si può trovare anche in Portogallo, Slovacchia, Slovenia, Polonia e Austria. Mediamente in tali Paesi si osserva un valore di 0,20 euro/km a veicolo. La Svizzera presenta un pedaggio di 0,75 euro/km mentre Lussemburgo, Lettonia, Lituania e Romania si affermano attorno agli 0,11 euro/km. L'Italia, con 0,13 euro/km, si colloca in definitiva nella fascia bassa di tali valori (*International Transport Forum* 2012).

Il risultato ultimo dello studio condotto dall'OECD fornisce una comparazione tra i livelli di tassazione netta dei Paesi. In media una compagnia di autotrasporto paga un contributo di 84 euro per trasporto nel Paese di registrazione. Romania, Lettonia e Lituania si distinguono per il picco minimo di 44 euro mentre Austria, Svizzera, Repubblica Ceca, Germania e Regno Unito si posizionano intorno ai 100 euro per singolo carico. L'Italia si mostra ancora nettamente in linea con la media europea in quanto registra un valore di 84 euro per trasporto (*International Transport Forum* 2012).

2.3 Logistica

Le problematiche relative alla logistica del settore dell'autotrasporto si inseriscono in un più ampio contesto di inefficienza del Trasporto italiano. Tenendo presente la preferenza in Italia per la modalità dell'autotrasporto nel trasporto delle merci, le considerazioni sulla logistica del Trasporto sono da riferire anche e soprattutto a tale settore. L'analisi sarà condotta innanzitutto in termini quantitativi e successivamente qualitativi.

Le infrastrutture di trasporto sono caratterizzate in Italia da una scarsa accessibilità, definita come facilità di raggiungere un territorio senza sovraccarico di costi. Tra il 2000 e il 2012 si stima una perdita di prodotto lordo pari a 24 miliardi di euro ai prezzi attuali (Bella *et*

al. 2014, p.3). L'accessibilità rappresenta infatti un fattore chiave per lo sviluppo delle infrastrutture che possa favorire un incremento del benessere economico del Paese.

La ricerca di Establish (2013), condotta dal 1974, fornisce un'approfondita analisi della rilevanza e della composizione dei costi di logistica nel contesto mondiale. Nel 2013 il settore dei Trasporti incide per un 46% sul totale dei costi della logistica, costituendone quindi la parte rilevante (seguita nell'ordine da magazzinaggio, inventario, servizi al cliente e amministrazione).

Nel documento di Kearney (2010) "*Scenario della logistica in Italia-Sintesi delle evidenze*" si possono trovare i risultati della ricerca condotta per Confetra nel 2009 riportati di seguito.

La "logistica tradizionale" (intesa come somma di trasporto mezzi, magazzinaggio e servizi logistici a valore aggiunto) incide sul PIL più della media europea ma si caratterizza per un tasso di crescita minore. Negli ultimi anni (1987-2013) si è osservato un *trend* crescente dell'incidenza del settore logistico sul PIL principalmente riconducibile a una crescita della domanda di servizi a valore aggiunto ma anche ad un aumento dei costi unitari. Di conseguenza si assiste a una sempre maggiore esigenza di un miglioramento nell'efficienza logistica che possa contrastare la saturazione delle vie di trasporto ed eliminarne i "colli di bottiglia".

Il peso del costo della logistica "tradizionale" sul fatturato industriale, in Italia, è superiore alla media europea. Il differenziale è di circa 11% e si traduce in un totale di 12 miliardi di euro che per il nostro Paese rappresentano un extra-costo e quindi un *gap* di competitività del sistema logistico rispetto all'Europa.

Il valore del solo trasporto stradale (comprensivo di trasporto su strada leggero e pesante) incide per circa il 63% sul totale del costo logistico totale contro la media europea del 50% circa. Questo sbilanciamento in favore della modalità stradale vede inoltre nel trasporto leggero la componente di maggior peso. Le percorrenze dei veicoli leggeri in Italia sono all'incirca l'81% dei casi mentre la media europea (tra Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna) è del 26%. I fattori rilevanti del suddetto squilibrio sono principalmente riferiti a:

- 1) Caratteristiche orografiche: l'Italia è un Paese sviluppato in lunghezza e percorso da catene montuose che creano una disomogeneità del traffico tra Nord e Sud
- 2) Caratteristiche industriali: il tessuto industriale italiano si caratterizza per un'elevata frammentazione
- 3) Caratteristiche infrastrutturali: si registra una carenza di infrastrutture adeguate al traffico di veicoli pesanti senza incorrere in congestionamenti

Si introduce ora un'analisi di tipo qualitativo secondo le indicazioni fornite dal *Logistic Performance Index* del 2014. Tale indice è elaborato dalla *World Bank* sulla base di un sondaggio condotto in 160 Paesi. Si tratta di uno strumento utilizzato ai fini della comparazione in materia di competitività del settore logistico del Paese nel contesto mondiale.

I criteri di riferimento di tale indice logistico sono (*World Bank* 2015):

- *Customs*: efficienza delle dogane e gestione dei confini
- *Infrastructure*: qualità del commercio e delle infrastrutture di trasporto (anche tramite sistemi di *information technology*)
- *International shipments*: capacità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi
- *Quality of logistics services*: competenza e qualità dei servizi di logistica
- *Tracking and tracing*: capacità di monitorare e tracciare le spedizioni
- *Timeliness*: frequenza con la quale le spedizioni rispettano i tempi di consegna previsti

L'analisi di queste determinanti fornisce poi un indice di "competitività logistica" espresso in un *range* che va da 1 a 5.

L'Italia, nel 2014, si posiziona al 20° posto nella classifica mondiale dopo molti dei principali Paesi europei con un punteggio complessivo di 3,69.



Fonte: World Bank 2014. "Country Score Card: Italy 2014".

Nel grafico precedente è rappresentata una sintesi dei valori italiani: *Customs* (3,36), *Infrastructure* (3,78), *International Shipments* (3,54), *Logistics Competence* (3,62), *Tracking & Tracing* (3,84) e *Timeliness* (4,05). Le maggiori criticità italiane derivano dall'inefficienza delle dogane e dalla scarsa puntualità nelle consegne che si posizionano rispettivamente al

ventinovesimo e ventiduesimo posto nel *rank* mondiale. Nell'ottica fornita da tale indice un valido programma di ristrutturazione della logistica italiana dovrebbe far leva su queste variabili.

In questo senso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha redatto in via definitiva nel Luglio 2012 il “*Piano nazionale della logistica 2012-2020*” che propone un'indagine approfondita sulla mobilità italiana e ne individua le cause dell'emergenza logistica: il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, l'assenza di un'organizzazione efficiente della distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini (MIT 2012, p.7). Il fine ultimo è quello di proporre interventi concreti (sono previste 51 azioni che seguono 10 linee strategiche di intervento distinte) volti alla rimozione degli impedimenti alla logistica e aumentarne infine la competitività per soddisfare la crescente e sempre più diversificata domanda di trasporto.

2.4 Burocrazia (cenni)

La persona fisica o giuridica intenzionata ad avviare un'attività di autotrasporto si vede costretta ad interfacciarsi con una pluralità di strutture al fine di adempiere alle differenti previsioni normative in termini di modulistica, processo che risulta essere quindi complesso ed articolato.

L'iter burocratico previsto è distinto a seconda che si costituisca un'impresa individuale e in generale una società di persone o un'impresa strutturata e quindi una società di capitali.

Nel primo caso è necessaria la comunicazione alla Camera di Commercio competente che certifichi la nascita dell'impresa. Viene così costituita una neo-impresa che temporaneamente risulta in uno stato di inattività in quanto, per essere autorizzata ad esercitare l'attività di trasporto, deve adempiere alla verifica dei requisiti di onorabilità, capacità tecnica ed idoneità finanziaria al fine di essere iscritta all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. In seguito all'acquisizione dell'attestato di capacità professionale l'impresa, non ancora operativa, deve recarsi presso la Motorizzazione Civile e formalizzare la prima parte dell'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN). Una volta ottenuta la licenza e in seguito alla messa in strada dell'autocarro, l'impresa potrà completare l'iscrizione al REN e comunicare la sede operativa (tale adempimento è chiamato “quarto requisito” dello stabilimento). Finalmente, previa comunicazione riguardo all'inizio dell'attività alla Camera di Commercio, la nuova impresa potrà operare (Studio Legale di Malaguti & Partners 2014).

Nel secondo caso, di costituzione di una società di capitali, vi sono adempimenti burocratici aggiuntivi. La costituzione infatti deve avvenire con atto pubblico e vi è l'onere della prova dei requisiti di capacità professionale ed onorabilità a carico dell'amministratore, di un consigliere delegato o di un dipendente di primo o secondo livello. Infine è necessaria l'individuazione di un gestore interno o esterno alla società.

Si delinea in tal modo una notevole complessità burocratica che potrebbe essere superata, come sarà spiegato nel capitolo seguente, tramite la razionalizzazione e semplificazione delle strutture responsabili dei differenti adempimenti finalizzati all'avviamento dell'attività di autotrasporto.

CAPITOLO 3. OBIETTIVI E SVILUPPI DI MERCATO

L'analisi finora condotta sottolinea l'urgenza di rinnovo e rinascita del sistema dell'autotrasporto tramite l'allineamento della *performance* italiana alla media europea.

A tal proposito ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e ACI (Automobile Club d'Italia) propongono in “*Trasporto merci su strada-Analisi economico-statistica delle potenzialità e criticità di un settore strategico per lo sviluppo sostenibile*” (2013) una serie di obiettivi volti a garantire un sistema di trasporto merci italiano efficiente e competitivo che riassumiamo in seguito.

In primo luogo è essenziale favorire la crescita della competitività delle aziende di autotrasporto. Tale obiettivo è perseguibile tramite lo sviluppo di una logica gestionale orientata alla produttività e alla professionalità del personale; l'estensione della dimensione delle imprese tramite anche forme di aggregazione che sconfiggano l'individualismo e contrastino la polverizzazione del mercato causata da fenomeni come la subvezione; l'aumento dell'attenzione al mercato che si esplica nell'apertura di sedi periferiche, nella creazione di *joint-ventures* e nell'incremento degli investimenti nell'area commerciale.

In secondo luogo è di fondamentale importanza accrescere la domanda potenziale di veicoli di produzione italiana in Italia e nel mondo. Tramite cioè l'ottimizzazione dei costi di progettazione e costruzione si potrebbe ottenere un sistema di produzione integrato tra rimorchi e semirimorchi. Di conseguenza l'Italia potrebbe affermarsi come *competitor* d'eccellenza in grado di sostenere la concorrenza delle principali marche straniere e superare la fase di calo di vendita dei veicoli. Si creerebbe infine un modello di offerta diversificata che permetterebbe anche di entrare in nuovi mercati europei.

In aggiunta, risulta centrale la questione legata all'efficienza ambientale da perseguire tramite politiche di rinnovo del parco veicolare, incentivate anche a livello statale, e di facilitazione dell'accesso al credito e a forme di garanzia che favoriscano gli investimenti in nuovi veicoli. Si giungerebbe così a una riduzione dei costi di esercizio attraverso la piena applicazione del principio “chi inquina paga” e “chi utilizza paga”.

Migliorare il sistema di sicurezza stradale risulta essenziale per assicurare il pieno adempimento di norme riguardanti i controlli su strada e del veicolo nello specifico. La promozione di investimenti nel dipartimento di Ricerca e Sviluppo permetterebbe l'individuazione di sistemi di moderne tecnologie che fungerebbero da supporto al tema della sicurezza stradale, intesa come prevenzione di incidenti e migliore gestione del rischio stradale, ma anche allo sviluppo del sistema di tracciabilità delle merci. Una soluzione interessante è rappresentata, ad esempio, dal dispositivo di chiamate di emergenza “*e-Call*”.

Nel caso di incidente stradale tale dispositivo attiva in automatico la procedura di chiamata di emergenza al numero europeo 112 assicurando una maggiore tempestività di intervento in caso di incidente.

È, concludendo, di cruciale importanza perseguire l'efficienza logistica del sistema-trasporti italiano tramite una migliore distribuzione sul territorio nazionale delle imprese operanti che possano quindi lavorare in condizioni organizzative migliorate limitando i viaggi a vuoto e assicurando un'alta velocità commerciale. A garanzia di tale aspetto il Delegato per il Veneto di Confartigianato Trasporti Michele Varotto propone l'adozione di una "Carta Servizi" fornita dalle autostrade che possa rappresentare una forma di assicurazione contro imprevisti che rallentino la consegna della merce. Destinatario di tale misura sarebbe l'autotrasportatore stesso che godrebbe così di una forma di garanzia e che potrebbe pienamente rispettare le tempistiche di viaggio e di riposo previste dalla normativa vigente.

Riguardo alla tematica dell'eccessiva burocratizzazione dell'autotrasporto lo Studio Legale Malaguti & Partners di Verona (2014) si esprime affermando che la profonda crisi economica che ormai da anni attanaglia l'intero Continente (e con particolare veemenza il nostro Paese), la quasi totale assenza di interventi legislativi mirati, l'articolata e, per diversi aspetti obsoleta, normativa di settore, nonché il macchinoso ed arcaico iter burocratico, rappresentano il greve fardello che il mondo dell'autotrasporto merci è costretto a "trainare" quotidianamente.

Emerge in questo contesto una necessità di sburocratizzazione dell'autotrasporto ai fini dell'ottenimento di un beneficio per l'utenza in termini di semplificazione ma soprattutto un considerevole risparmio di spesa pubblica. È a tal proposito che nasce il progetto "*Studio per la razionalizzazione del trasporto merci in Italia*" curato dallo Studio Legale Malaguti & Partners di Verona e monitorato costantemente da Confartigianato Marca Trevigiana. All'interno di tale indagine si studiano una serie di innovazioni che porterebbero ad un alleggerimento del processo burocratico e a una conseguente maggiore celerità ottenuta tramite un ridimensionamento degli organi competenti.

Si propone innanzitutto la soppressione dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori di cose per conto terzi e del relativo Comitato Centrale al fine di attribuire le corrispondenti funzioni alla Motorizzazione Civile in materia di accertamento dei requisiti di onorabilità, capacità tecnica ed idoneità finanziaria strumentali al rilascio dell'attestato di capacità professionale.

In secondo luogo si propone lo scorporamento delle funzioni dell'ACI (Automobile Club d'Italia) tra Motorizzazione Civile, limitatamente alla tenuta del Pubblico Registro

Automobilistico, e Agenzia delle Entrate in materia di riscossione dell'Imposta erariale di trascrizione e delle Tasse automobilistiche.

In aggiunta si sottolinea la necessità di rendere pubblico il REN e di rendere esplicita l'indicazione dei requisiti fondamentali e funzionali all'attività di autotrasporto per consentire alla Motorizzazione una verifica immediata del regolare possesso di tali requisiti.

È inoltre proposta l'introduzione di una comunicazione unica per consentire che l'autotrasportatore possa procedere all'indicazione dei requisiti alla Motorizzazione Civile, all'iscrizione al REN e all'iscrizione presso la competente Camera di Commercio nello stesso momento. Tale possibilità appare concretizzabile anche alla luce del fatto che sussiste già presso le Camere di Commercio lo strumento della "ComUnica", cosiddetta comunicazione unica, che consente ad un'impresa di inviare, con un'unica comunicazione, una medesima pratica al Registro Imprese, all'Albo Imprese Artigiane, all'INPS, all'INAIL e all'Agenzia delle Entrate (Studio Legale Malaguti & Partners di Verona 2014).

Tramite lo sviluppo di un servizio informatizzato aggiornato e contenente le imprese che rispondono ai requisiti necessari, si giungerebbe a una verifica immediata sicura della regolarità e legittimità delle imprese.

Infine si è proposta la costituzione di uno "Sportello Unico" presso la Motorizzazione Civile dotato di personale appositamente formato al fine di fornire uno strumento univoco e dedicato al settore dell'autotrasporto ed ovviare al problema della proliferazione di uffici differenti per gli utenti.

In tal modo si perverrebbe ad una concreta semplificazione dell'iter burocratico tramite una razionale riduzione degli organi competenti e quindi l'individuazione della Motorizzazione Civile come unico organismo omni-competente in materia di autotrasporto.

CAPITOLO 4. CONCLUSIONI

L'obiettivo perseguito dal presente elaborato è quello di ricondurre i risultati emersi dal questionario telefonico condotto per conto dell'Unione Provinciale Artigiani ad una più ampia analisi del settore dell'autotrasporto in Italia allo scopo di rilevarne le cause del malfunzionamento e proporre soluzioni di politica industriale.

L'impresa artigiana, con personale dipendente limitato o più spesso in assenza dello stesso, si conferma come protagonista delle dinamiche di tale mercato. I risultati evidenziati dal questionario sono confermati e più volte integrati dalle statistiche nazionali di enti preposti a tale tipologia di indagine come Istat, Confcommercio e Confartigianato. La rassegna dei risultati ottenuti dai numerosi studi precedentemente condotti in materia, ha permesso di fornire una panoramica generale sulla situazione presente all'interno del mercato dell'autotrasporto in Italia. Si è scelto di selezionare i dati interessanti ai fini dell'analisi condotta non affrontando il tema ambientale, anche se questo costituisce un fattore rilevante di arretratezza e ritardo dell'Italia nel contesto europeo.

Un mercato che in prima analisi si presenta in forma concorrenziale, e quindi predisposto al pieno funzionamento secondo i normali meccanismi di interazione strategica, ha evidenziato invece problematiche insite nella sua stessa struttura che ne compromettono l'ottimale funzionamento.

Dall'analisi emerge una struttura dei costi e un livello di pressione fiscale che penalizzano le imprese italiane e il più ampio contesto economico nel quale esse si inseriscono, determinando un circolo vizioso di delocalizzazione delle imprese verso mercati considerati più favorevoli. I Paesi dell'Est europeo, grazie ai vantaggi in termini di costi e di pressione fiscale, sono così meta di imprese che in Italia non riescono a sopravvivere e rappresentano una fonte di personale interinale a basso costo. Si assiste pertanto ad un impoverimento progressivo del tessuto industriale italiano a favore di questi *competitor* stranieri.

L'autotrasporto italiano, già inserito in un mercato dalle evidenti difficoltà strutturali, subisce gli effetti di un'elevata inefficienza logistica che interessa l'intero sistema. Istituzioni di riferimento, come ad esempio la Banca Mondiale, si occupano da tempo di fornire gli strumenti adeguati che permettono ai Paesi di analizzare la propria *performance* logistica fornendo un'utile comparazione con il resto del mondo. In questo ambito si inserisce il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012) che prevede un allineamento della competitività logistica nazionale agli standard europei.

Il settore, caratterizzato da evidenti imperfezioni di mercato, viene ulteriormente penalizzato da una pesantezza burocratica che determina la lentezza e la complicazione delle procedure previste per l'avviamento e la gestione dell'attività di autotrasporto. In questo senso nasce il progetto dello Studio Legale Malaguti & Partners di Verona (2014) in materia di sburocratizzazione e volto a una razionalizzazione degli organi competenti in materia di autotrasporto.

Si è proposto infine un breve inquadramento delle soluzioni proposte da ANFIA e ACI (2013) per sviluppare il trasporto merci italiano in termini di efficienza e competitività. Si ritiene essenziale il superamento della frammentazione delle imprese con forme di aggregazione che permettano di ridurre la polverizzazione che attualmente si osserva ed un graduale rinnovo del parco veicolare con mezzi di trasporto efficienti e rispettosi della tutela ambientale. Inoltre, il potenziamento dell'efficienza logistica con mezzi circolanti che evitino di viaggiare a vuoto e il miglioramento del sistema di sicurezza stradale, potrebbero rappresentare possibili soluzioni per un cambiamento di tipo strutturale. In questo modo il sistema del trasporto italiano potrebbe raggiungere una sostenibilità economica ed un vantaggio competitivo, necessari per sopravvivere nell'ambiente europeo.

Si sono indicate quindi le aree di possibile intervento politico per riportare il settore dell'autotrasporto italiano sulla via dell'efficienza e del corretto funzionamento.

Attraverso l'analisi delle problematiche del settore dell'autotrasporto si è cercato di descrivere il funzionamento del mercato, evidenziandone le criticità (seguendo l'approccio di Cabral (2000, p.3) che vede la politica industriale come indagine della "*economics of imperfect competition*") e ricercando possibili soluzioni.

APPENDICE

1.1 Dati regressione determinanti costo del trasporto internazionale

Tavola 20

Determinanti del costo del trasporto internazionale - strada e ferrovia

Variabili	STRADA	FERROVIA CONTAINER	FERROVIA BULK
Intercetta	1,110*	0,9910	-4,685***
	0,645	1,084	1,111
Distanza	0,512***	0,390***	0,462***
	0,045	0,055	0,054
Competitività logistica	-0,502***	-0,0200	0,1360
	0,157	0,109	0,102
Commercio internazionale	0,672***	1,158***	1,479***
	0,130	0,300	0,298
Petrolio	0,115***	-0,478***	-0,368***
	0,030	0,059	0,059
Appartenenza all'UME	-0,0180	-0,209***	-0,161***
	0,058	0,050	0,048
Contiguità di confine		-0,230***	-0,118*
		0,059	0,062
N° osservazioni	906	854	870
R ²	0,6046	0,7052	0,6397

Errori standard in corsivo: livelli di significatività: <0.01 *** <0.05 ** <0.1 *.

Per la ferrovia bulk la variabile dipendente è il costo in euro per una tonnellata di merce trasportata, mentre per la strada e la ferrovia container è il costo in euro per una unità di carico trasportata; dai noli sono esclusi i costi ausiliari (e per la ferrovia anche la trazione stradale). Le regressioni sono a effetti *random* per paese e direzione del flusso con errori standard robusti e clusterizzati secondo le medesime variabili (78 cluster per la strada, 76 per la ferrovia bulk e container). Le variabili sono tutte trasformate in logaritmi naturali, tranne le *dummy* "appartenenza UME" e "contiguità". Il periodo esaminato va dal 1999 al 2012 (dati annuali). Il commercio internazionale è di fonte CPB (Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis) ed è il numero indice dei volumi di interscambio commerciale relativi all'area UME. La distanza è in km ed è di fonte indagine campionaria, CEPH e <http://www.seamtes.com/referenc/portaisance>. Il prezzo del petrolio è una media di tre qualità di greggio (Brent, WTI e Dubai). L'indice sulla competitività logistica è di fonte Banca Mondiale (*Logistics Performance Index*).

Fonte: Pastori *et al.* 2014, p.52

1.2 Valori indicativi di riferimento costi impresa di Autotrasporto in conto terzi

VALORI INDICATIVI DI RIFERIMENTO COSTI IMPRESA DI AUTOTRASPORTO IN CONTO TERZI

veicoli generici con massa complessiva a pieno carico superiore a 26 ton	euro	note	
costo acquisto trattore	95.000	*	
valore residuo dopo 6 anni	20.000		
costo trattore da considerare	75.000	ammortamento 6 anni	
Valore indicativo annuo del costo (ammortamento)	12.500	per i primi 6 anni di vita	A
costo di acquisto semirimorchio	30000	*	
valore residuo dopo 10 anni	6000		
costo semirimorchio da considerare	24000	ammortamento 10 anni	
Valore indicativo annuo del costo (ammortamento)	2.400	per i primi 10 anni di vita	B
Valore indicativo annuo del costo per manutenzioni	10.000	**	C
costo del lavoro annuo di un conducente 3° livello super	33.820		
Valore indicativo orario del costo del lavoro	15,64	Cfr. Allegato 1	D
Valore indicativo costo orario lavoro straordinario	20,33	Cfr. Allegato 1 per dettagli	D1
Valore indicativo costo giorno trasferta territorio nazionale	41,00	Cfr. Allegato 1 per dettagli	D2
Valore indicativo annuo del costo di assicurazioni e bollo	4.300	***	E
costo medio 12 pneumatici	4.200	circa 350 euro a pneumatico	
Valore indicativo km del costo pneumatici	0,035	Utilizzo circa 120.000 km	F
Valore indicativo tariffa km media autostrade	0,17863	****	G
Valore riferimento del costo litro gasolio autotrazione	0.922	Gennaio 2015 (Allegato 2)	H
costo organizzazione	-----	Valore di riferimento non stimabile - dipendente da tipologia impresa	I

* Costi medi indicativi ricavati da dati in possesso della Direzione Generale. Per i valori di mercato dei veicoli industriali può essere consultato – tra gli altri ed a mero titolo esemplificativo - il seguente link: http://www.motornet.it/portale/Home/veicoli_industriali/nuovo_veicoli.html

** Definito in ragione di una percorrenza annua di 120.000 km e come media annua dei costi di manutenzione sostenuti nel periodo di ammortamento (sei anni).

*** Definito considerando costo per bollo trattore (euro 700) e spese assicurative medie (RCA, polizza merci, infortuni, ecc. -euro 3.600). Eventuale copertura aggiuntiva Kasco (circa euro 1.000)

**** Tariffa media 2015 pesata sul traffico 2013 (Classe 3 euro 0,10666, Classe 4 euro 0,16105, Classe 5 euro 0,19155) – **Fonte AISCAT**

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015, p.5

1.3 Costo chilometrico del trasporto in 9 Paesi europei

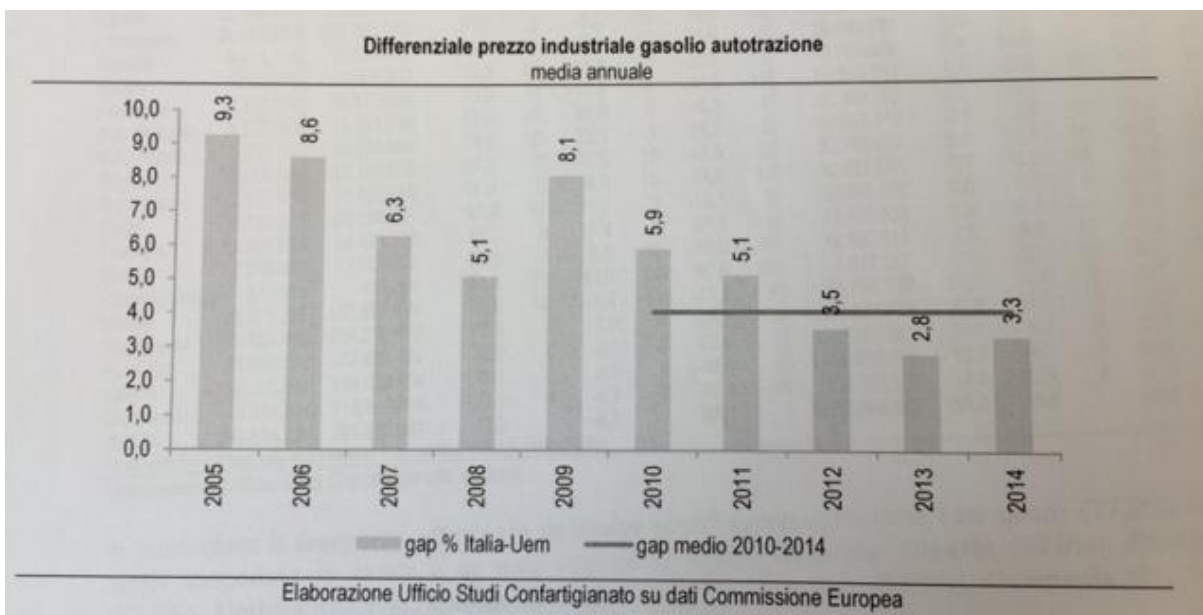
Costo* chilometrico del trasporto in 9 paesi europei
Gennaio 2013-valori in euro decrescenti, gap % e var. rispetto gennaio 2010

Paese	Euro/km	Gap % con Italia	Var. % su gennaio 2010	Rank
Austria	1,568	6,1	7,8	1
Germania	1,549	4,8	1,2	5
Francia	1,520	2,8	0,1	7
Italia	1,478	-	-6,4	9
Slovenia	1,262	-14,6	2,9	3
Spagna	1,219	-17,5	1,1	6
Ungheria	1,080	-26,9	-0,8	8
Polonia	1,071	-27,5	2,3	4
Romania	0,926	-37,3	4,4	2

* Comprende Acquisto veicolo su strada (al netto dei pneumatici), Assicurazioni, Tassazione del veicolo, Pneumatici, Costo del carburante al netto di IVA, Manutenzione e riparazione, Pedaggi autostradali (euro/km) e Costi del conducente
Elaborazione Ufficio Studio Confartigianato su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Fonte: Confartigianato Imprese 2015, p.18

1.4 Differenziale prezzo industriale gasolio autotrazione



Fonte: Confartigianato Imprese 2015, p.18

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI:

A.T. KEARNEY, 2010. *Scenario della logistica in Italia-Sintesi delle evidenze*. Milano: Confetra. Disponibile su
<http://www.confetra.it/it/primopiano/doc_html/ASSEMBLEA%202011/Ricerca%20ATKearney-CSCConfetra.pdf> [Data di accesso: 10/06/2015]

ANFIA, ACI, a cura di., 2013. *Trasporto merci su strada-Analisi economico-statistica delle potenzialità e criticità di un settore strategico per lo sviluppo sostenibile*. ANFIA - Miriam Gangi. Disponibile su
<http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/dati_statistiche/trasportomercisu strada.pdf> [Data di accesso: 09/06/2015]

BELLA, M., et al., 2014. *Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*. Confcommercio- Imprese per l'Italia. Disponibile su
<<http://www.confcommercio.it/documents/10180/4988560/rapporto+integrale.pdf/7f0a6827-7175-4fc1-99f6-0644f9501480>> [Data di accesso: 09/06/2015]

CABRAL, L., 2000. *Introduction to Industrial Organization*. Cambridge, Massachusetts: the MIT Press, pp. 3-11

CETRA, A., et al., 2013. *Diritto commerciale, volume I*. Torino: G. Giappichelli Editore, pp.54-62.

CONFARTIGIANATO IMPRESE, 2015. *Elaborazione Flash-Alcuni dati chiave sul settore Autotrasporto*. Roma: Ufficio Studi Confartigianato Imprese.

Codice Civile, Libro V, Titolo II, Capo I, Sezione I, Art 2083 *Piccoli imprenditori*. Disponibile su <<http://www.altalex.com/documents/news/2014/11/27/del-lavoro-nell-impresa>> [Data di accesso: 16/06/2015]

Direttiva del Consiglio Europeo 2003/96/CE del 27 Ottobre 2003 in materia di tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. Disponibile su <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:IT:PDF>> [Data di accesso: 11/06/2015]

Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2011/76/UE del 27 Settembre 2011 sulla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture. Disponibile su <<http://eur->

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:269:0001:0016:IT:PDF> [Data di accesso: 11/06/2015]

DUMPING e ANTIDUMPING, 2015 (s.n.). Disponibile su <<http://antidumping.it/>> [Data di accesso: 09/06/2015]

ESTABLISH, 2013. *CSCMPS Annual Global Conference*. Denver, 20-23/10/2013, pp.11-13. Disponibile su <<http://www.establishinc.com/wp-content/uploads/2013/11/Establish-Davis-Logistics-Cost-and-Service-Presentation-2013a.pdf>> [Data di accesso: 09/06/2015]

HYLÉN, B., KAUPPILA, J., CHONG, E., 2013. *Road Haulage Charges and Taxes-Summary analysis and data tables 1998-2012*, discussion paper n.2013-08. OECD. Disponibile su <<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201308.pdf>> [Data di accesso: 09/06/2015]

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, 2012. *Access the data*. Disponibile su <<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/taxation/index.html>> [Data di accesso: 09/06/2015]

ISTAT, 2011. “Glossario”. Disponibile su <http://www3.istat.it/dati/dataset/20110620_00/glossario.pdf> [Data di accesso: 11/06/2015]

L. 8 agosto 1985, n. 443: “Legge-quadro per l’artigianato”. Disponibile su <<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1985;443>> [Data di accesso: 11/06/2015]

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, 2015a. *Allegato 2-Costo per litro del gasolio per autotrazione al netto di IVA e/o dello sconto del maggior onere delle Accise - Mese di riferimento APRILE 2015* Disponibile su <http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22788> [Data di accesso: 11/06/2015]

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, 2015b. *Pubblicazione di valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell’impresa di autotrasporto per conto di terzi*. Disponibile su <http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22119> [Data di accesso: 09/06/2015]

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI-CONSULTA GENERALE PER L’AUTOTRASPORTO E PER LA LOGISTICA, 2012. *Il Piano Nazionale della*

Logistica 2012-2020-Bozza finale. Disponibile su

<http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12968> [Data di accesso: 09/06/2015]

MORELLI LOGISTICA & SERVIZI SRL, 2015. “*Trasporto conto terzi*”. Disponibile su

<<http://www.morellitrasporti.it/trasporto-terzi.html>> [Data di accesso: 08/06/2015]

PASTORI, E., et al., 2014. *Questioni di Economia e Finanza - L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati*, no 223. Banca d'Italia

Eurosistema. Disponibile su <<http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2014-0223/QEF-223.pdf>> [Data di accesso: 09/06/2015]

PELIZZONI, C., 2004. “*La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto merci-Impatto sulla performance del settore e previsioni sull'assetto futuro*”. Milano: Franco Angeli

PELIZZONI, C., 2004. La liberalizzazione del mercato dell'Autotrasporto merci, impatto sulla performance del settore e previsioni sull'assetto futuro. *In: J. de D. ORZUTAR, L. G. WILLUMSEN, 1995. Modelling Transport*. England: Wiley and sons.

STUDIO LEGALE MALAGUTI & PARTNERS DI VERONA, 2014. *Progetto “Studio per per la razionalizzazione del trasporto merci in Italia” – Relazione finale*. Confartigianato Marca Trevigiana.

STUDIO LEGALE MALAGUTI & PARTNERS DI VERONA, 2014. *Progetto “Studio per per la razionalizzazione del trasporto merci in Italia”*. Confartigianato Marca Trevigiana, pp.83-88

SQUINZI, G., 2014. *In: ANITA, 2014. Settantenario ANITA*. Roma, 06/11/2014. Disponibile su <<https://www.youtube.com/watch?v=FuHe4tUdApY>> [Data di accesso: 10/06/2015]

THE WORLD BANK. “*Logistics Performance Index-International LPI*” Disponibile su <<http://lpi.worldbank.org/international>> [Data di accesso: 11/06/2015]

TRECCANI, disponibile su <<http://www.treccani.it/vocabolario/inerte/>> [Data di accesso: 10/06/2015]

TRECCANI, disponibile su <<http://www.treccani.it/vocabolario/liquame/>> [Data di accesso: 10/06/2015]

UNRAE, 2015. *Conferenza stampa: L'esodo dell'autotrasporto dall'Italia e l'impatto sull'economia della filiera*. Modena, 31/03/2015. Disponibile su http://www.unrae.it/files/02%20Studio%20GIPA%20L_esodo%20dell_autotrasporto_551a830a65438.pdf [Data di accesso: 08/06/2015]

WORLD BANK, 2014. "*Country Score Card: Italy 2014*". Disponibile su <http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/ITA/2014#chartarea> [Data di accesso: 11/06/2015]

RINGRAZIAMENTI:

La stesura del presente elaborato e il percorso accademico perseguito fino ad oggi hanno richiesto alla mia persona e a coloro che mi sono rimasti accanto un notevole impegno e una considerevole dose di pazienza. Per questo sono sinceramente interessata a ringraziare ciascuno dei protagonisti di tale percorso.

Ringrazio la mia famiglia, principale motrice della motivazione che mi ha portata fino a qui, che mi ha sempre sostenuta nei momenti di sconforto e che sempre sarà fonte di incoraggiamento e riconoscenza inesauribile.

Un grazie speciale va a Giorgia, compagna instancabile di studi e presenza costante nei successi e nelle sconfitte. Da lei ho imparato la perseveranza e la forza d'animo essenziale nello studio quanto nella vita.

A Chiara, compagna unica e inarrestabile, presenza ferma e positiva. In lei ho trovato serenità e bontà d'animo, fondamentali nel confronto con se stessi e con gli altri.

Grazie a Irene e Francesco, amici di una vita e supporto quotidiano, sorgente di forza e positività inimmaginabili. A loro devo la fiducia in me stessa e la pace ottenuta durante le tempeste.

Grazie anche a Nicolò, che negli anni ha saputo darmi la stabilità e la disponibilità necessarie per gestire una vita accademica a pieno.

Sono riconoscente ad amici e amiche, che nel tempo hanno creduto in me sostenendomi sempre nelle scelte fatte. Fonte continua di ispirazione e ammirazione, hanno fatto di me la persona che sono.

Vorrei sinceramente ringraziare Matteo, il signor Varotto e il professor Greco, senza i quali questo lavoro non sarebbe mai stato possibile.

Concludendo, posso dirmi piacevolmente stupita e soddisfatta per aver portato a termine un percorso accademico che difficilmente avrei creduto possibile, ma soprattutto speranzosa in un avvenire che possa riservarmi altrettante soddisfazioni.

Numero di parole: 10.147 (esclusi frontespizio, riferimenti bibliografici e ringraziamenti)