



24 Novembre 2017

[trasporto merci](#)

In sei anni calo di oltre il 17% nel settore

Si è conclusa l'iniziativa di confronto e programmazione organizzata presso la sede nazionale della CNA Fita, nei giorni 24 e 25 novembre '17.

Focus di questo primo momento collettivo, l'autotrasporto di merci per conto di terzi; analoga iniziativa dedicata al trasporto persone si terrà entro i primi mesi dell'anno 2018.

Obiettivo finale dell'iniziativa, individuare le principali linee programmatiche di indirizzo che il Consiglio nazionale di mestiere, quale unico organo a ciò deputato, dovrà trasformare in politiche e strategie di mestiere rendendone contemporaneamente partecipe la presidenza nazionale dell'Unione CNA Fita.

I lavori del 25 Novembre 2017 si sono aperti con un intervento videoregistrato del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio che, tra le altre cose, ha dato rassicurazione circa il rientro dei 50 milioni di euro sottratti al fondo dedicato all'autotrasporto nel corso dei lavori preparatori della Legge di bilancio 2018.

Alla giornata del 25 Novembre ha partecipato la Dottoressa Maria Teresa Di Matteo, presidente del Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori nonché vice Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Ha moderato, il Dottor Massimo De Donato, Direttore di TIR, rivista mensile edita dal MIT.

Nell'ambito della due giorni, che ha visto una buona partecipazione di imprenditori e funzionari, è stato illustrato, con la collaborazione dell'ufficio politiche fiscali della CNA, il quadro dell'autotrasporto che emerge **dall'analisi dello specifico studio di settore = trasporto di merci su strada – servizi di trasloco** (UG68U – VG68U – WG68U : studi così denominati rispettivamente nei periodi 2009-2010 /2011-2012-2013/ 2014-2015) .

Dati incontrovertibili perché elaborati **dall'Ufficio Politiche fiscali di CNA**, sulla base dei numeri che le imprese di autotrasporto hanno **dichiarato all'Agenzia delle Entrate nel periodo 2009 – 2015** e che sono stati forniti dalla Società per gli studi di settore (**Sose**) su concessione **dell'Agenzia delle entrate**.

In tale contesto, il primo aspetto che viene messo in risalto è che i contribuenti di questo specifico comparto, nel **2009** erano **81.000** mentre nel **2015** sono scesi a **67.000**.

Numeri che però sono discordanti da quelli forniti recentemente **dall'Albo degli autotrasportatori**:

1. 2017 = **107.000** imprese iscritte di cui

- 96.300 con iscrizione definitiva (iscritte al **REN- Registro Elettronico Nazionale**)
- 9.300 con iscrizione provvisoria
- 2.200 con iscrizione sospesa

2. 2015 = **124.000** imprese

Un'esigenza di chiarezza che le associazioni dell'autotrasporto hanno sempre rivendicato ma che, pur essendo stati fatti notevoli passi in avanti, ancora devono riscontrare.

In ogni caso, nell'arco temporale considerato (2009-2015), il **trasporto di merci** per conto di terzi, denota una **perdita** di imprese **pari a 14.000 unità (- 17,00 % in sei anni)** .

Per comprendere correttamente gli ulteriori dati emersi dallo studio, va detto che **l'impresa** a cui si fa riferimento è costituita da un **parco veicolare medio di due veicoli** (come emerge da quanto dichiarato dai contribuenti dello specifico studio di settore).

Rimanendo in tema di congiuntura, lo studio dell'Ufficio politiche fiscali della CNA mette in risalto che, rispetto al 2009, sono **diminuite le imprese che hanno dichiarato una perdita : 2009 = 9.304 - 2015 = 5.498**

Dovuto anche al fatto che, nel corso degli anni, molte di loro hanno cessato ! .

L'ammontare medio della perdita passa però dai circa **36 mila euro/impresa del 2009** , ai **41 mila del 2015**.

Un dato che sembra confermare invece il graduale superamento della crisi , è il **costante incremento del reddito medio** dichiarato **per ogni impresa** :

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
24.395	25.218	24.649	22.670	23.633	26.850	31.017

Per dare una lettura precisa del quadro che dipingono gli studi di settore, occorre sicuramente un'attenta riflessione ; se infatti da una parte si è portati ad affermare che l'incremento dei ricavi è la logica conseguenza del fatto che diminuendo il numero delle imprese, aumenta anche la merce trasportata e di conseguenza i ricavi di quelle che rimangono , ciò non sempre è così fatalmente scontato.

Occorre tenere infatti in considerazione che grandi fette di mercato sono sottratte dalle imprese estere e le condizioni economiche di vezione sono condizionate dallo scarso potere contrattuale delle imprese italiane.

Che comunque l'autotrasporto italiano stia subendo una lenta ma sistematica trasformazione, emerge anche da altri fattori evidenziati dallo studio.

Andando in controtendenza a quanto si è abituati a supporre, in questi anni le imprese di autotrasporto italiane hanno **umentato leggermente la loro strutturazione** passando da una media di 4,1 dipendenti /impresa a **4,4 dipendenti /impresa** .

Analogamente, pur confermando la larga presenza di **imprese individuali** (2009 = 70,9% - 2015 = 64,00%), le **società di capitali hanno incrementato la loro presenza relativa del 6,5%** .

Anche il **numero medio dei veicoli in disponibilità per impresa**, seppur leggermente, **si incrementa** nel corso degli anni:

Tipologia veicoli	2009	2012	2015
Fino a 3,5 ton	1,8	2,0	2,2
Da 3,5 a 6,0 ton	1,6	1,7	1,8
Da 6,00 a 11,5 ton	1,7	1,8	1,9
Oltre 11,5 ton	2,6	2,7	2,8

Più costante risulta invece il parco veicolare delle imprese che utilizzano autotreni e autocarri :

Tipologia veicoli	2009	2012	2015
Autotreni	2,3	2,3	2,4
Autoarticolati	3,4	3,3	3,4
Rimorchi	2,1	2,1	2,2
Semirimorchi	5,0	4,8	4,8

Nell'arco temporale di cui trattasi, si è **incrementata le percentuale delle imprese che trasportano di prodotti alimentari** (2009 = 22,8% - 2015 = 23,9%), così come quella delle aziende trasportano **prodotti agricoli** (2009 = 8,8% - 2015 = 9,2%) .

Sono invece **diminuite le percentuali delle imprese** che trasportano **laterizi ed altri materiali** (2009= 13,9% - 2015 = 12,6%), **Ghiaia-sabbia-ecc.** (2009 = 10,4% - 2015 = 9,4%), **manufatti** (2009 = 12,5% - 2015= 11,3%)

Le imprese che trasportano **prodotti metallurgici** sono rimaste **costanti** nel tempo (2009 = 14,9% - 2015 = 14,9%).

È **aumentata** inoltre la percentuale delle imprese che lavorano nelle modalità **“carico completo”** (2009 = 57,8% - 2015= 59,6%) e **“raccolta e distribuzione”** (2009 = 38,8% - 2015 = 39,6%) .

In **crescita** sono le imprese i cui ricavi derivano per oltre il **50%** da un unico committente .

La maggior parte delle imprese hanno dichiarato, per **l'anno 2015**, di avere avuto come **destinazione finale** le seguenti località :

Nord	Centro	Sud	Isole	UE	Extra UE
72%	43,6 %	26,6%	10,7%	8%	3%

Le contenute percentuali delle vezioni effettuate verso l'estero, ribadiscono, se mai ce ne fosse stato bisogno, che ai trasporti internazionali va data la giusta attenzione (ben vengano quindi le agevolazioni per la decontribuzione) ma che le misure che interessano la stragrande maggioranza del panorama trasportistico italiano, sono ben altre (rimanendo in tema di agevolazioni : le deduzioni forfetarie) .

Un dato che suscita diverse riflessioni è quello relativo **all'incremento percentuale dei ricavi per impresa:**

Anni	Lombardia	E.Romagna	Campania	Calabria	Valore medio
	Euro/impresa	Euro/impresa	Euro/impresa	Euro/impresa	Euro/impresa
2009	304.244	207.200	415.054	318.272	288.117
2015	403.656	268.892	532.925	324.768	355.960
% incremento	+ 32,7%	+ 29,8%	+ 28,4%	+ 2,0%	+23,5%

Altro dato significativo che l'analisi degli studi di settore mette in risalto è quello relativo al **totale dei chilometri annui percorsi da ogni impresa** (si ricorda che **l'impresa media** presa a riferimento nello studio, è costituita da **parco veicolare di ca. 2 veicoli**) :

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
190.235	199.745	204.913	202.090	201.463	206.663	216.725

Si denota un evidente **incremento dei chilometri percorsi pari al 13,9% rispetto al 2009** ; inoltre emerge un **33% di chilometri percorsi a vuoto**.

Quello della percentuale dei **chilometri percorsi a vuoto è un dato costante anche prima del 2009**, sin dal mese di **Giugno 2004** quando il Comitato Centrale per l'albo degli autotrasportatori diffuse la seguente indagine :

Rapporto di sintesi Giugno 2004		
Percentuale dei ritorni a vuoto sul totale dei viaggi effettuati (valori %)		
Ritorni a vuoto	Monitoraggio 2004	Indagine estensiva 2000
Mai	12,3	13,4
Fino a 25%	20,6	18,0
Da 26% a 50%	23,2	10,3
Da 51% a 75%	5,3	18,1
Oltre 75%	38,6	40,2
Totale	100,0	100,0

Dai **chilometri** e dal **fatturato** medio dichiarati dalle imprese, derivano i seguenti **ricavi medi euro/chilometro** :

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1,51	1,55	1,59	1,60	1,61	1,63	1,64

Un dato quello dei ricavi medi euro/Km che, rispetto al mercato, appare sparametrato in eccesso e che potrebbe nascondere una errata indicazione dei chilometri dichiarati nello studio di settore.

Dallo studio emerge inoltre che il settore:

- **Paga 500 milioni di euro di tasse** l'anno
- Contribuisce alle casse delle **compagnie di assicurazione** per un importo pari a **500 milioni di euro/anno**

Quelli illustrati dai colleghi delle Politiche fiscali ed economiche della CNA, sono dati economici molto importanti per aiutare ad impostare correttamente le strategie future

dell'associazione ed **intervenire con cognizione di causa nelle rivendicazioni a tutela e promozione dell'autotrasporto di merci per conto di terzi.**

Il valore del contributo economico che questo settore sostiene a favore delle compagnie di assicurazioni, potrebbe-dovrebbe, ad esempio, essere utilizzato per **fare pressioni e promuovere condizioni di miglior favore per le imprese.**

In generale, con lo studio presentato nella due giorni, sono stati quantificati in maniera precisa ed inconfutabile, molti degli **impegni di spesa che sostengono le imprese di autotrasporto** e su cui si potrebbe fare leva per avviare politiche di **lobby per la riduzione dei loro costi di gestione**.

L'avvio di una **progressiva e maggiore strutturazione delle imprese**, dovrebbe far riflettere sui livelli e sulla coerenza dei **servizi offerti**, sia di tipo tradizionale che innovativi.

Il tendenziale incremento delle imprese che svolgono servizi di trasporto per alcuni comparti, come quello dei **trasporti alimentari** e dei **prodotti agricoli**, può sicuramente contribuire a meglio definire ed intervenire su misure di politica generale come, ad esempio, quelle in corso di discussione e che attengono al **“pacchetto mobilità”**.

Nel contempo, la **crisi dell'autotrasporto che svolge servizi in altri comparti dell'economia**, denota la necessità di interventi mirati a loro sostegno come, ad esempio, promuovere sinergie e ridurre i costi tramite le **“Reti d'impresa”**.

Il fatto che sono in netta crescita le aziende che dipendono da un unico committente, è molto preoccupante sia per gli effetti indotti che determinerebbe una eventuale crisi aziendale di quest'ultimo, sia per il fatto che **ci si avvicina sempre più al concetto di dipendenti camuffati da imprenditori.**

Non a caso già nel recente passato, si è cercato di promuovere regole facilitate di accesso all'attività per figure quali i **trazionisti** e, in generale, per soggetti che operino con la **sola P.IVA.**

Temi su cui si ritiene necessaria una profonda riflessione per evitare di sprofondare in un vortice che faccia sempre più precipitare le imprese di autotrasporto in qualche cosa di profondamente diverso dal **“libero svolgimento di un'attività autonoma”** e con regole e garanzie sociali sempre meno evidenti.

I dati sviluppati e sapientemente illustrati dai colleghi delle Politiche fiscali ed economiche della CNA, rappresentano un valore aggiunto di **dominio della CNA Fita** che i colleghi possono utilizzare per **miglior definire le politiche e le strategie territoriali.**

La due giorni ha dibattuto su tutte le principali criticità dell'autotrasporto e per affrontarle organicamente, si è conclusa con la costituzione di **otto gruppi di lavoro** e l'individuazione di altrettanti **coordinatori** :

- CCNL logistica, trasporto e spedizioni- coordinatore = **Barsacchi Sergio**
- Formazione – coordinatore = **Battisti Riccardo**

- Codice della strada / Trasporti eccezionali – coordinatrice = **Curigliano Rosalia**
- Innovazione e semplificazione – coordinatore = **Ciliberti Riccardo**
- Politiche del credito – coordinatore = **Cortina Giovanni**
- Piccole portate – coordinatore = **Facchinetti William**
- Porti – coordinatrice = **Codonesu Valentina**
- Politiche comunitarie – coordinatore = **Masini Riccardo**

Gli otto coordinatori hanno illustrato le principali tematiche di interesse per ogni area di riferimento – gruppo e che, **da lunedì 27 novembre in poi, saranno oggetto di approfondimento e dovranno vedere coinvolto lo specifico Consiglio nazionale di Mestiere per trasformarle in proposte e politiche sindacali del Trasporto merci .**