



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità

Pubblicazione valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi (articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 – Legge di stabilità 2015)

1. PREMESSA

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015) è tenuto a pubblicare e ad aggiornare nel proprio sito internet *"valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto per conto di terzi"*.

Il comma 4 dell'art. 83 bis del d.l. 25 giugno 2008 n.112, convertito con modifiche dalla l. 6 agosto 2008 n.133, e sue successive modifiche e integrazioni prevede che i prezzi e le condizioni nel contratto di trasporto – anche in forma non scritta - di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, *"tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale"*, mentre lo stesso decreto legislativo 286/2005, all'articolo 4, comma 2, prevede che *"sono nulle le clausole dei contratti di trasporto che comportino modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale"*.

Le norme sopra citate coniugano l'abrogazione di qualsiasi sistema tariffario obbligatorio o di *"costi minimi di esercizio"* (fino al 2012 determinati dall'Osservatorio costituito presso la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica e successivamente, fino all'agosto 2014, dalla Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ed il conseguente riemergere di una libertà di negoziazione del corrispettivo del trasporto, con l'esigenza di garantire che le operazioni di trasporto si svolgano nel rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale e sociale.

Nello stesso tempo, dall'insieme delle norme stesse il contratto di trasporto -e le relative disposizioni condizioni ed istruzioni- assume un'importanza centrale.

2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

Sulla base dell'ambito applicativo, e della *ratio* sottesa alle scelte del legislatore, i costi sono quelli inscindibilmente collegati a profili di sicurezza, e costituiscono la parte più rilevante dei costi di un'impresa di autotrasporto per conto terzi. Conseguentemente, alla luce del dato normativo,

vanno posti al centro dell'analisi quei costi incomprimibili che possono avere una diretta e reale incidenza sulla sicurezza della circolazione stradale quale, a titolo esemplificativo, il costo (retributivo e contributivo) del lavoratore mobile, il costo dell'assicurazione dei veicoli, il costo per eventuali riparazioni e per la manutenzione degli stessi.

Trattandosi di garantire anche la sicurezza sociale va tenuto in considerazione il fattore tempo e le prescrizioni comunitarie in materia di tempi di guida e di riposo (Regolamento CE 561/2006). Va pertanto considerata la velocità commerciale media, le necessarie pause dei tempi di guida e di conseguenza la percorrenza annua del veicolo. Considerato che le ore di guida a settimana non possono superare le 45, valutando una velocità commerciale sulle medie e lunghe percorrenze pari a circa 60 km/ora, per 46 settimane la percorrenza complessiva annua consentita può essere stimata intorno ai 124.000 km.

Ovviamente fondamentale è anche il costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali. Al riguardo si dovrà tenere conto, oltre che del consumo che varia a seconda del veicolo, degli sconti sull'accisa per i veicoli superiori a 7,5 tonnellate, nonché della incidenza, sul prezzo del carburante, della fonte di rifornimento dello stesso (impianti di distribuzione ordinari, o extra-rete).

Altresì il costo delle tariffe autostradali va compreso nel novero dei costi di esercizio, riconoscendo che l'utilizzo di strade generalmente più sicure e con maggior velocità commerciale consente una maggior competitività delle imprese di autotrasporto ed il rispetto delle norme in tema di tempi di guida e di riposo, strettamente intrecciate alla sicurezza della circolazione stradale. Il costo dei pedaggi va determinato sulla base di una stima delle percorrenze medie in autostrada a seconda delle diverse classi di veicolo.

Quanto sopra considerando anche che tali costi (carburante e tariffe autostradali) sono ritenuti rilevanti dal legislatore per l'adeguamento dei corrispettivi nel contratto di trasporto di durata che supera i trenta giorni (articolo 83 bis, comma 5, del d.l. 25 giugno 2008 n.112, convertito con modifiche dalla l. 6 agosto 2008 n.133, e sue successive modifiche e integrazioni).

Vanno anche tenuti in considerazione gli accordi contrattuali comunque riferibili al contratto tipico di trasporto, come definito dall'art. 1678 c.c.. In particolare considerando i profili di diversità presenti nella prassi applicativa sia sotto l'aspetto della tipologia di veicolo utilizzato per l'esecuzione dei servizi di trasporto, sia in relazione alla diversa posizione soggettiva delle parti contraenti (committente non iscritto all'albo e vettore; committente iscritto all'albo e vettore).

Ai fini della identificazione di costi di riferimento va individuata la tipologia di imprese a cui si riferiscono: imprese artigiana, impresa media o strutturata, con dipendenti, capacità di un'efficiente ottimizzazione delle risorse ecc..

Quanto al parco veicolare si deve tenere conto delle regole di accesso al mercato (che impongono l'acquisto di veicoli Euro 5 o superiori), ma anche del parco rotabile effettivo (considerata la notevole anzianità del parco effettivamente circolante in Italia).

A seconda dell'anzianità del veicolo, ovviamente, cambiano ed aumentano i costi di manutenzione (ordinaria prestabilita) i consumi di carburante, mentre diminuisce –fino ad azzerarsi– il valore del veicolo stesso in considerazione della vita media del veicolo e del relativo ammortamento.

Va tenuto conto, in particolare per i veicoli pesanti, l'allestimento e l'utilizzo, che per la loro specificità hanno diversa incidenza sui costi necessari.

In sintesi vanno presi a riferimento i principi di seguito riportati:

- Costo del trattore stradale:

- Costo di acquisto (per il quale considerare un valore che tenga conto del valore medio dei prezzi di listino dei principali produttori e della scontistica mediamente applicata)
- Ammortamento in sei anni con un valore residuo medio di mercato
- Costo del semirimorchio:
 - Costo di acquisto (per il quale considerare un valore –a seconda dell’allestimento– che tenga conto del valore medio dei prezzi di listino dei principali produttori e della scontistica mediamente applicata)
 - Ammortamento in dieci anni con un valore residuo medio di mercato
- costo del lavoro (con riferimento ad autisti dipendenti sulla base del CCNL vigente riferito al livello previsto nella scala classificatoria per la guida delle specifiche classi di veicolo -4°, 3° e 3° super-, tenendo in considerazione il costo del lavoro medio comprensivo di tredicesima, quattordicesima, trasferte e fuori orario)
- Manutenzione (costi determinati in base alle operazioni normalmente previste dalle case costruttrici nell’arco temporale della vita utile delle differenti tipologie di veicolo e dei relativi allestimenti).

In base al parco veicolare di riferimento, vanno ricavati i costi conseguenti:

- Costo per assicurazioni, revisioni e bolli (che tenga conto dei livelli medi di costo per le assicurazioni obbligatorie -RC Auto-, dell’importo per la tassa di proprietà e degli oneri di revisione del veicolo e dei relativi allestimenti)
- Costo per pneumatici (determinato considerando un costo unitario medio per pneumatico nuovo di fabbrica, la durata media dello stesso e tenuto conto del numero dei pneumatici a seconda della classe di veicolo)
- Costo del carburante (riferito al consumo medio delle diverse classi di veicoli, determinato per chilometro di percorrenza sulla base delle rilevazioni rese disponibili dal Ministero dello Sviluppo Economico, depurato dell’IVA e, per i veicoli superiori a 7,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico, dello sconto sulle accise¹)
- Costo dei pedaggi autostradali (determinato sulla base di una stima delle percorrenze medie in autostrada per ciascuna classe di veicolo).
- Costi di organizzazione (determinati tenendo conto di un’impresa correttamente organizzata ed efficiente possono essere stimati tra il 6% ed il 10% del fatturato annuo e semplificando del fatturato riferito allo specifico servizio di trasporto).

3. VALORI DI RIFERIMENTO

In considerazione della impostazione metodologica sopra delineata – peraltro corrispondente a quanto a suo tempo definito in sede di Osservatorio sull’attività dell’autotrasporto ed in seguito fatto proprio dall’Amministrazione – appare evidente che i costi effettivi dei servizi di trasporto di merci per conto di terzi sono suscettibili di variare notevolmente a seconda della tipologia di impresa (monoveicolare, artigiana o strutturata), della tipologia del veicolo (massa, allestimento, vetustà) e della tipologia di trasporto (generico, merci pericolose, refrigerato, ecc.).

¹ Il valore dello sconto dell’accisa risulta, al 31.01.2015, pari complessivamente a 214,18609 euro/1000 litri.

In base al dettato normativo riepilogato in premessa, pertanto, scopo della presente pubblicazione non può essere che quello di fornire gli elementi, all'impresa di autotrasporto ed al committente, utili per la individuazione dei costi di riferimento del servizio di trasporto ed agevolare così l'incontro tra domanda ed offerta a prezzi e condizioni adeguate e che consentano il rispetto delle norme in materia di sicurezza sociale e della circolazione stradale.

Resta fermo che con l'applicazione della metodologia di cui al punto precedente, i costi di riferimento potranno essere calcolati dagli interessati tenendo conto della tipologia di contratto, di veicolo, di trasporto, di impresa interessata, ecc.

Alla luce di quanto sopra, per fornire un'esemplificazione indicativa, si prende in considerazione solo il caso di un veicolo generico, composto da trattore e semirimorchio, di massa complessiva a pieno carico superiore a 26 tonnellate.

Tale tipologia di veicolo, infatti, per la percorrenza annua possibile nel rispetto delle norme sui tempi di guida e di riposo (circa 120.000 km per trasporti di media e lunga percorrenza) e per i costi di gestione, si colloca in posizione mediana tra i veicoli più leggeri (fino a 26 tonnellate) e gli altri veicoli pesanti con allestimenti particolari (cisternato, frigorifero, ecc.).

Resta fermo, ovviamente, che la percorrenza varia non solo a seconda del tipo di veicolo e di trasporto, ma anche sulla base della capacità dell'impresa di ottimizzare i costi (sfruttando al massimo le potenzialità del proprio parco veicolare e degli autisti dipendenti, anche con possibili economie di scala in relazione anche alla durata, alle modalità di svolgimento ed al valore del contratto).

Sulla base della metodologia, per definire valori di riferimento dei costi, a mero titolo indicativo, viene presa in considerazione un'impresa mediamente strutturata, con dipendenti, capace di un'efficiente ottimizzazione delle risorse ed in grado di operare in sicurezza, onde evitare uno sfalsamento dei risultati legato a costi derivanti da una gestione imprenditoriale antieconomica.

Quanto al parco veicolare, tenuto anche conto delle nuove regole di accesso al mercato (che impongono l'acquisto di veicoli Euro 5 o superiori), vengono presi in considerazione veicoli di nuova costruzione. Tale scelta, oltre ad essere coerente col quadro normativo attuale, consente la definizione di costi effettivi, calcolati su una manutenzione ordinaria prestabilita, su minori consumi di carburante e sulla vita media del veicolo.

Ove si volesse tenere in considerazione l'ipotesi della sub-vezione (definita dall'articolo 2 del decreto legislativo 286/2005 - impresa di autotrasporto per conto terzi iscritta nell'apposito Albo che effettua servizi in favore di altra impresa di autotrasporto per conto di terzi pure essa iscritta nell'apposito Albo) i costi di esercizio sarebbero calcolati senza i costi di organizzazione in quanto si può ritenere che la stessa (intesa come rapporti con il committente, magazzino, logistica, ecc.) resta a carico del primo vettore.

Ove si volesse tenere in considerazione l'ipotesi del c.d. trazionismo, ovvero dei servizi di trasporto svolti con complesso veicolare in cui solo il trattore sia in disponibilità del vettore, i costi di esercizio sarebbero composti dalle voci: costo trattore), manutenzioni, costo del lavoro, costo assicurazioni, costo pneumatici), costo pedaggi, costo carburante.

I valori di riferimento dei costi di un'impresa di trasporto di merci su strada per conto di terzi possono essere riepilogati, in base alla metodologia adottata, nella seguente tabella:

4. AGGIORNAMENTO DEI VALORI DI RIFERIMENTO

L'adeguamento dei valori di riferimento dei costi di esercizio di cui al punto precedente, con pubblicazione sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sarà effettuato con cadenza mensile in relazione all'andamento del costo del carburante ricavato partendo dalle rilevazioni del costo del gasolio rese disponibili dal Ministero dello Sviluppo Economico.

Per l'aggiornamento dei costi diversi dal carburante si procederà, ove necessario, con cadenza annuale.