

UNION EUROPÉENNE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Les pme et la politique des
transports de l'UE

*Les coûts du transport routière
dans le Marché Interne*
di ROCCO GIORDANO

BRUXELLES, 19 MARZO 2009

I PAESI MONITORATI

- ITALIA
- GERMANIA
- FRANCIA
- SPAGNA
- AUSTRIA
- SLOVENIA
- UNGHERIA
- ROMANIA
- POLONIA

BENCHMARKING DEI COSTI DELL'AUTOTRASPORTO: NOTE METODOLOGICHE

- VEICOLO DI RIFERIMENTO: AUTOARTICOLATO 5 ASSI – 44 TONN
- I COSTI-KM CALCOLATI PER DISTANZE CHILOMETRICHE DI 100.000 KM
- I COSTI ORARI CALCOLATI SUL MONTE ORE-ANNUO DI ESERCIZIO
- IL MONTE ORE DI ESERCIZIO È DATO DALLE VELOCITÀ COMMERCIALI MEDIE, PARI A:
 - ✓ 55 KM/H PER FRANCIA E GERMANIA;
 - ✓ 50 KM/H PER ITALIA, AUSTRIA, SLOVENIA, SPAGNA, UNGHERIA, POLONIA, ROMANIA
- ✓ LE VELOCITÀ COMMERCIALI TENGONO CONTO:
 - a Regolamentazione tempi carico/scarico
 - b Dotazione infrastrutture stradali/autostradali
 - c Peso sistema autostradale sul totale rete

3

LE VOCI DI COSTO CONSIDERATE

1. Acquisto veicolo su strada (a netto dei pneumatici)
1.1 Acquisto Trattori Trailer
1.2 Imposte (una tantum)
Totale
2. Assicurazioni
2.1 RCA 2.2 Incendio e furto 2.3 Imposte
Totale
3. Tassazione del veicolo
3.1 Tassa di possesso 3.2 Eurovignette (**)
Totale
4. Pneumatici
4.1 Trattore 4.2 Semirimorchio
Totale
5. Costo carburante (Euro x litro) (*)
5.1 Prezzo industriale 5.2 Imposta di fabbricazione
Totale (al netto di IVA)
6. Manutenzione e Riparazione
6.1 Mano d'opera 6.2 Ricambi 6.3 Lubrificanti
Totale
7. Pedaggi autostradali (Euro / km)
Pedaggi autostradali
Totale
8. Costi Conducente
8.1 Costi conducente
Velocità commerciale km/h
TOTALE GENERALE

4

I COSTI DI ESERCIZIO AL 2008: RISULTATI DI SINTESI 1/3

COSTO CHILOMETRICO

PAESI	Gennaio 2007	Gennaio 2008	Incremento % Gennaio 07 - Gennaio 08
ITALIA	1,499	1,523	1,60%
GERMANIA	1,394	1,437	3,08%
FRANCIA	1,402	1,455	3,78%
SPAGNA	1,136	1,183	4,14%
POLONIA	0,954	1,043	9,33%
AUSTRIA	1,354	1,485	9,68%
UNGHERIA	0,976	1,029	5,43%
SLOVENIA	1,168	1,202	2,91%
ROMANIA	0,792	0,893	12,75%

5

I COSTI DI ESERCIZIO AL 2008: RISULTATI DI SINTESI 2/3

COSTO ORARIO

PAESI	Gennaio 2007	Gennaio 2008	Incremento % Gennaio 07 -Gennaio 08
ITALIA	75,795	76,949	1,52%
GERMANIA	76,238	79,064	3,71%
FRANCIA	77,119	80,113	3,88%
SPAGNA	55,214	58,083	5,20%
POLONIA	47,697	52,054	9,13%
AUSTRIA	69,934	78,730	12,58%
UNGHERIA	48,803	51,447	5,42%
SLOVENIA	58,378	60,140	3,02%
ROMANIA	39,551	44,603	

I costi orari riportati in questa tabella sono stati calcolati sulla base delle ore effettive lavorate all'anno (2000 ore corrispondenti ad una Vm= 50 Km/h e 1848 ore corrispondenti ad una Vm=55 km) per una percorrenza annua di 100.000 km.

6

I DIFFERENZIALI DI COSTO-KM TRA PAESI DELL'UNIONE EUROPEA 3/3

	2003	2004	2005	2006	2008
Italia	100	100	100	100	100
Germania	91,4	86,6	92,9	88,8	94,35
Francia	98,8	95,7	95,1	92,4	95,54
Spagna	77,1	74,5	74,2	74,3	77,68
Austria	88,4	84,7	85,5	84,8	97,50
Polonia		58	58,8	58,2	68,48
Ungheria		65,3	64,1	65,7	67,56
Slovenia	78,7	77,7	77,8	78	78,92
Romania				50,2	58,63

Vecchia UE: Nord-Nord/Ovest
Forte disallineamento
Italia vs Spagna

Nuova UE: Est
Cospicuo disallineamento
Italia vs tutti in particolare
Polonia, Ungheria, Romania

7

IL POSIZIONAMENTO DELLE IMPRESE

LE ANALISI DI BENCHMARKING OLTRE AI COSTI OPERATIVI HANNO INTERESSATO:

- I FATTURATI
- I LIVELLI DELL'IMPOSIZIONE FISCALE.

SI È POTUTO VERIFICARE IL LIVELLO DI COMPETITIVITÀ DEI SINGOLI PAESI RISPETTO AGLI OPERATORI DEGLI ALTRI PAESI.

8

LE AZIENDE PER CLASSI DIMENSIONALI

LE AZIENDE DEI DIVERSI PAESI SONO STATE RAGGRUPPATE IN QUATTRO DISTINTE CLASSI DIMENSIONALI, RISPETTIVAMENTE:

I CLASSE: IMPRESE MONOVEICOLARI (1 ADDETTO – 1 VEICOLO)

II CLASSE: IMPRESE CHE DISPONGONO FINO A 3 VEICOLI

III CLASSE: IMPRESE CHE DISPONGONO FINO A 5 VEICOLI

IV CLASSE: IMPRESE CON OLTRE 10 VEICOLI.

9

POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DELLE IMPRESE PER VALORE DI FATTURATO (GRADUATORIA IN ORDINE DECRESCENTE DI FATTURATO)

I Classe	II Classe	III Classe	IV Classe
Francia	Francia	Francia	Francia
Germania	Germania	Germania	Austria
Austria	Austria	Austria	Germania
Spagna	Italia	Italia	Italia
Italia	Spagna	Spagna	Spagna
Slovenia	Slovenia	Slovenia	Slovenia
Ungheria	Ungheria	Ungheria	Ungheria
Polonia	Polonia	Polonia	Polonia
Ucraina	Ucraina	Ucraina	Ucraina

La situazione di debolezza strutturale del settore determina uno scarso potere contrattuale nei confronti della committenza. Le forme di intermediazione finiscono per "limare" i margini di remunerazione dell'attività d'impresa.

10

POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DELLE IMPRESE PER LIVELLO DEGLI ONERI FINANZIARI (GRADUATORIA IN ORDINE CRESCENTE DI COSTI)

I Classe	II Classe	III Classe	IV Classe
Romania	Romania	Romania	Romania
Polonia	Polonia	Polonia	Polonia
Ungheria	Ungheria	Ungheria	Slovenia
Slovenia	Slovenia	Italia	Ungheria
Italia	Italia	Slovenia	Italia
Francia	Austria	Austria	Spagna
Spagna	Francia	Spagna	Austria
Austria	Spagna	Germania	Francia
Germania	Germania	Francia	Germania

11

POSIZIONAMENTO COMPETITIVO E MISURE DI SOSTEGNO ALLE IMPRESE

I Classe	II Classe	III Classe	IV Classe
Romania	Romania	Romania	Romania
Polonia	Polonia	Polonia	Polonia
Ungheria	Ungheria	Ungheria	Ungheria
Slovenia	Slovenia	Slovenia	Slovenia
Spagna	Spagna	Spagna	Spagna
Italia	Italia	Germania	Italia
Germania	Germania	Austria	Germania
Austria	Austria	Italia	Austria
Francia	Francia	Francia	Francia

La possibilità per le imprese italiane di accedere a queste deduzioni si traduce in un abbattimento dei costi tra l'9% e il 10% a secondo della classe dimensionale.

12

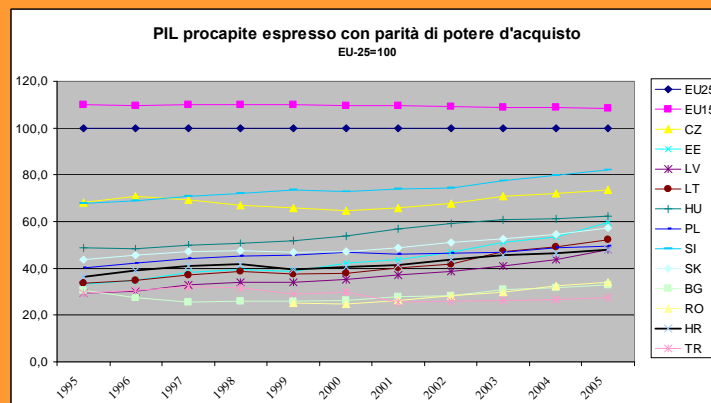
QUALE QUADRO ABBIAMO DI FRONTE 1/4

Il contesto economico: evoluzione del PIL

	Area 1000 Km ²	Popolazione milioni 1/1/2006	GDP (nominale) € bilioni 2005	Prodotto interno lordo pro capite espresso in parità di potere d'acquisto EU - 25=100											
				1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
EU25	3.974,6	461.691	10.847,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
EU15	3.236,3	387.600	10.286,3	109,9	109,6	110,1	110,0	109,9	109,7	109,6	109,3	108,9	108,6	108,2	108,2
CZ	78,9	10.251	99,7	68,3	71,0	69,2	66,8	65,9	64,7	65,8	67,7	70,7	72,1	73,7	
EE	45,2	1.345	11,1	33,3	34,8	38,4	39,3	38,7	42,1	43,7	46,8	51,2	53,4	59,8	
LV	64,6	2.295	12,8	29,3	30,2	33,0	33,9	34,0	35,3	37,1	38,7	41,2	43,6	48,0	
LT	65,2	3.403	20,6	33,5	34,7	37,2	38,8	37,4	37,9	40,1	41,9	47,1	49,0	52,1	
HU	93,0	10.007	88,8	48,6	48,5	49,8	50,9	51,7	53,9	56,9	59,1	60,8	61,3	62,5	
PL	312,7	38.157	243,8	40,4	42,1	44,2	45,1	45,8	46,7	46,1	46,3	46,9	48,7	49,7	
SI	20,3	2.003	27,6	67,7	69,0	71,0	71,9	73,6	72,7	73,9	74,5	77,4	79,9	81,9	
SK	48,8	5.389	38,1	43,7	45,5	47,4	47,6	46,9	47,4	48,7	51,0	52,8	54,4	57,1	
BG	110,9	7.719	21,4	30,6	27,4	25,6	26,0	26,0	26,5	28,0	28,3	31,0	31,8	32,9	
RO	237,5	21.610	79,3					25,3	24,9	26,2	28,1	29,9	32,6	34,1	
HR	56,5	4.443	30,9	36,4	39,2	40,9	41,7	39,6	40,8	41,4	43,6	45,6	46,5	48,0	
TR	780,6	72.520	290,5	29,5	30,6	32,3	31,9	29,2	29,8	25,6	26,1	26,2	26,8	27,6	

13

QUALE QUADRO ABBIAMO DI FRONTE 2/4



14

QUALE QUADRO ABBIAMO DI FRONTE 3/4

Principali indicatori di previsione: 2009

GENNAIO 2009

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI 1992 - 2010

(a) PIL a prezzi costanti (variazione annua in percentuale)

	media del quinquennio							Stime 2008	Previsioni 2009	Scenario politiche invariate 2010	
	1992-96	1997-01	2002-06	2004	2005	2006	2007				
BE	1.5	2.6	2.1	3.0	1.8	3.0	2.8	1.3	-1.9	0.3	BE
DE	1.4	2.1	0.9	1.2	0.8	3.0	2.5	1.3	-2.3	0.7	DE
IE	3.9	9.1	5.5	4.7	6.4	5.7	6.0	-2.0	-5.0	0.0	IE
EL	1.1	3.8	4.3	4.9	2.9	4.5	4.0	2.9	0.2	0.7	EL
ES	1.5	4.4	3.3	3.3	2.6	3.9	3.7	1.2	-2.0	-0.2	ES
FR	1.2	4.0	1.7	2.5	1.9	2.2	2.2	0.7	-1.8	0.4	FR
IT	1.2	2.0	0.9	1.5	0.6	1.8	1.5	-0.6	-2.0	0.3	IT
CY	5.5	4.2	3.3	4.2	3.9	4.1	4.4	3.6	1.1	2.0	CY
LU	2.6	6.3	4.4	4.5	5.2	6.4	5.2	1.0	-0.9	1.4	LU
MT	5.0	3.4	2.0	1.2	3.5	3.2	3.9	2.1	0.7	1.3	MT
NL	2.5	3.7	1.6	2.2	2.0	3.4	3.5	1.9	-2.0	0.2	NL
AT	1.8	2.6	2.2	2.5	2.9	3.4	3.1	1.7	-1.2	0.6	AT
PT	1.6	3.7	0.7	1.5	0.9	1.4	1.9	0.2	-1.6	-0.2	PT
SI	2.0	4.2	4.3	4.3	4.3	5.9	6.8	4.0	0.6	2.3	SI
SK	-	2.7	5.9	5.2	6.5	8.5	10.4	7.1	2.7	3.1	SK
FI	1.3	4.6	3.0	3.7	2.8	4.9	4.5	1.5	-1.2	1.2	FI
€ area	1.5	2.8	1.7	2.2	1.7	2.9	2.7	0.9	-1.9	0.4	€ area
BG	-2.8	2.0	5.7	6.6	6.2	6.3	6.2	6.4	1.8	2.5	BG
CZ	2.3	1.2	4.6	4.5	6.3	6.8	6.0	4.2	1.7	2.3	CZ
DK	2.6	2.4	1.8	2.3	2.4	3.3	1.6	-0.6	-1.0	0.6	DK
EE	-	6.6	8.4	7.5	9.2	10.4	6.3	-2.4	-4.7	1.2	EE
LV	-8.7	6.3	9.0	8.7	10.6	12.2	10.3	-2.3	-6.9	-2.4	LV
LT	-8.4	5.0	8.0	7.4	7.8	7.8	8.9	3.4	-4.0	-2.6	LT
HU	0.6	4.6	4.3	4.8	4.0	4.1	1.1	0.9	-1.6	1.0	HU
PL	4.9	4.4	4.1	5.2	5.8	6.2	6.7	5.0	2.0	2.4	PL
RO	1.4	-0.9	6.2	8.5	4.2	7.9	6.2	7.8	1.8	2.5	RO
SE	1.2	3.3	3.2	4.1	3.3	4.2	2.5	0.5	-1.4	1.2	SE
UK	2.5	3.4	2.5	2.8	2.1	2.8	3.0	0.7	-2.8	0.2	UK
EU	1.4	2.8	2.0	2.5	2.0	2.9	2.7	0.9	-1.9	0.4	EU
US	3.3	3.5	2.7	3.8	2.9	2.8	2.0	1.2	-1.8	1.7	US
JP	1.4	0.5	1.7	2.7	1.9	2.0	2.4	-0.1	-2.4	-0.2	JP

15

QUALE QUADRO ABBIAMO DI FRONTE 4/4

Principali indicatori di previsione: 2009

(b) Investimenti fissi lordi in attrezzature (variazione annua in percentuale)

	media del quinquennio							Stime 2008	Previsioni 2009	Scenario politiche invariate 2010	
	1992-96	1997-01	2002-06	2004	2005	2006	2007				
BE	-0.5	6.3	2.0	7.5	5.4	5.1	6.2	6.4	-4.2	0.3	BE
DE	-2.9	6.3	2.9	4.6	6.0	11.1	6.9	5.6	-10.0	-1.1	DE
IE	8.9	10.0	5.6	9.5	21.7	-4.5	14.1	-10.0	-20.0	3.0	IE
EL	7.4	10.9	10.7	12.7	-1.0	14.2	9.1	4.3	-1.4	0.5	EL
ES	-0.1	9.1	5.1	5.1	9.2	10.2	10.0	0.1	-12.7	-4.5	ES
FR	0.8	7.6	1.2	2.3	3.2	2.8	5.8	1.3	-7.8	-0.4	FR
IT	0.1	5.2	0.9	3.0	1.3	3.5	-0.1	-2.9	-10.2	0.3	IT
CY	-	5.3	4.3	16.1	-5.6	15.5	4.9	5.0	1.2	1.2	CY
LU	-4.2	11.0	2.2	20.8	-4.6	2.5	22.2	-10.0	-8.0	2.0	LU
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	MT
NL	5.6	6.1	2.8	-2.5	3.2	14.1	8.7	9.7	-5.6	-0.1	NL
AT	2.9	2.9	0.5	-1.8	6.9	-0.8	5.9	2.4	-6.1	-0.7	AT
PT	1.1	9.1	-0.1	5.2	1.0	7.3	6.2	3.7	-11.0	-3.0	PT
SI	9.7	11.8	8.0	9.0	5.4	15.2	9.3	5.8	-2.1	4.4	SI
SK	-	1.8	4.4	3.5	22.0	-6.3	4.2	7.2	2.3	2.5	SK
FI	-1.4	6.7	1.2	0.4	-0.2	4.1	11.5	2.3	-6.5	0.6	FI
€ area	-	6.9	2.5	3.8	-1.7	7.0	6.3	2.1	-3.2	-0.8	€ area
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	BG
CZ	17.0	5.6	3.2	5.2	1.2	8.1	5.2	4.0	1.7	1.7	CZ
DK	3.4	6.2	2.8	3.2	1.6	13.2	5.4	-0.2	-3.2	-0.1	DK
EE	-	-	-	-	-	-	-	-	-7.0	1.0	EE
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	LV
LT	-	13.5	15.2	32.1	11.5	16.8	18.3	-5.3	-9.4	-2.1	LT
HU	-	-	-	-	-	-	-	2.0	-4.0	1.5	HU
PL	-	7.1	4.8	9.0	9.9	17.1	33.3	8.1	-4.9	-1.0	PL
RO	6.2	9.3	14.7	8.9	18.9	23.5	27.1	18.0	0.7	2.2	RO
SE	5.1	5.9	5.2	3.9	12.3	9.3	10.1	4.0	-6.2	-2.0	SE
UK	4.6	8.1	2.3	7.9	1.7	4.0	9.0	-2.6	-11.1	-2.8	UK
EU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	EU

*Nota: - Come sempre, le previsioni sono condizionate, tra l'altro, dall'ipotesi tecnica di "invarianza delle politiche".
 - Cui significa che non si tiene conto di misure specifiche, specie in materia di bilancio, che non sono state ancora annunciate.
 - Di conseguenza le proiezioni per il 2010 sono essenzialmente un'estrapolazione dei trend attuali.*

16

IL MOMENTO CONGIUNTURALE

LE AZIENDE DI AUTOTRASPORTO VIVONO UN MOMENTO CONGIUNTURALE MOLTO DIFFICILE, È NECESSARIO CHE DA PARTE DELLA UNIONE EUROPEA E DEI SINGOLI PAESI SIANO PREVISTE

FORME DI AGEVOLAZIONE DI ACCESSO AL CREDITO

17

LA PROPOSTA IN ITALIA PER IL SETTORE

✓IN ITALIA È STATO PROPOSTO UN FONDO UNICO PER L'ACCESSO AL CREDITO DELLE AZIENDE DI AUTOTRASPORTO PER PROCESSI DI POTENZIAMENTO E/O TRASFORMAZIONE.

✓IL FONDO È PREVISTO DI DURATA DECENNALE CON UNA SOMMA INIZIALE DI 10 MILIONI DI EURO CHE PER UN EFFETTO MOLTIPLICATORE DI 10 DETERMINERÀ LA FORMAZIONE DI 100 MILIONI DI EURO DISPONIBILI PER IL SETTORE.

✓IL FONDO SI RAPPORTA DIRETTAMENTE ALLE IMPRESE MA SERVE A RAFFORZARE LA CAPACITÀ DEGLI ISTITUTI CHE GIÀ SVOLGONO ATTIVITÀ DI CREDITO ALLE IMPRESE.

IN ITALIA QUESTO RUOLO È SVOLTO DAI CONFIDI

18

**LE PRIORITÀ DELLA POLITICA EUROPEA DEI
TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

LE TRE PRIORITÀ SONO:

- ✓ **LOGISTICA**
- ✓ **CARBURANTI VERDI**
- ✓ **SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI**

OCCORRE UNA QUARTA PRIORITÀ

- ✓ **MISURE PER AGEVOLARE L'ACCESSO AL
CREDITO DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO**

19

**IL RAPPORTO SUI COSTI
DELL'AUTOTRASPORTO IN EUROPA È
DISPONIBILE SUL SITO:**

www.alboautotrasporto.it

20