



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 della 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. Ne consegue il ruolo centrale che assume il contratto di trasporto e le relative disposizioni condizioni ed istruzioni.

2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

Sulla base dell'ambito applicativo, e della *ratio* sottesa alle scelte del legislatore, assumono particolare rilevanza i costi collegati a profili di sicurezza, correlati al necessario rispetto delle norme del Codice della Strada.

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 120.000 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 nel novero dei costi di esercizio va compreso il costo delle tariffe autostradali, 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. Il costo dei pedaggi va determinato sulla base di una stima delle percorrenze medie in autostrada a seconda delle diverse classi di veicolo ed a seconda dei costi delle diverse tratte autostradali.

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 valori di riferimento dei costi va individuata poi la tipologia di impresa a cui si riferiscono: impresa 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 veicolare 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 (rilevante ai fini del calcolo del costo).

Va tenuto conto, in particolare per i veicoli pesanti, dell'allestimento e dell'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
 - Ammortamento in sei anni (con un valore residuo medio di mercato)

- Costo del semirimorchio:
 - Costo di acquisto
 - 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)
- Costo manutenzione (con riferimento 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 delle 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 il 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 (determinato per litro di gasolio 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, calcolato in relazione al consumo delle diverse tipologie di veicoli)
- Costo dei pedaggi autostradali (determinato sulla base di una stima delle percorrenze in autostrada per ciascuna classe di veicolo).
- Costi di organizzazione (tenendo conto di un'impresa correttamente organizzata ed efficiente si potrebbero stimare tra il 6% ed il 10% del fatturato) considerando che i costi stessi variano moltissimo a seconda della tipologia di impresa.

3. VALORI DI RIFERIMENTO

In considerazione della impostazione metodologica sopra delineata 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.).

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

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

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

Nello stesso tempo è opportuno definire valori – sia pure di mero riferimento - il più possibile dettagliati tenendo conto delle diverse voci di costo, nonché metodi di calcolo affinché i costi possano essere più agevolmente quantificati dagli interessati.

Stante la necessità di dare tempestiva attuazione a quanto previsto dalla Legge di stabilità 2015 si procede alla presente pubblicazione, fatti salvi ulteriori sviluppi e ampliamenti a seguito di analisi aggiuntive o dell'acquisizione di ulteriori elementi di riferimento da parte dell'Amministrazione.

Alla luce di quanto sopra, per fornire un'esemplificazione indicativa, per i costi relativi al veicolo 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, 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 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 seguenti voci: costo trattore, manutenzioni, costo del lavoro, costo assicurazioni, costo pneumatici, costo pedaggi autostradali, 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:

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**

4. AGGIORNAMENTO DEI VALORI DI RIFERIMENTO

L'adeguamento dei valori di riferimento di cui al punto precedente sarà effettuato, con cadenza mensile, con pubblicazione sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'**Allegato 2** alla presente aggiornato 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, fatti salvi eventuali sviluppi e ampliamenti dei valori di riferimento a seguito di analisi aggiuntive e dell'acquisizione di ulteriori elementi da parte dell'Amministrazione.

ROMA, 24 Febbraio 2015

Publicazione valori indicativi di riferimento costi di esercizio impresa di autotrasporto per conto di terzi

Valori indicativi Costo del lavoro.

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 (vedi tabella 1).

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, 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 (tabella 2).

Il lavoro straordinario, se dovuto, deve essere corrisposto con le seguenti maggiorazioni:

- lavoro straordinario feriale + 30%
- lavoro straordinario reso dopo le ore 13.00 del sabato + 50%
- lavoro straordinario festivo + 65%
- lavoro straordinario notturno festivo + 75%

Tabella 1.

Livello	Retribuzione lorda	RAL	Costo Azienda
1° Livello	2.009,15	28.128,09	40.745,54
2° Livello	1.844,57	25.824,04	37.407,96
3° Livello Super	1.667,65	23.347,08	33.819,92
3° Livello J	1.623,83	22.733,62	32.931,27
4° Livello S	1.544,51	21.623,20	31.322,75
4° Livello J	1.505,52	21.077,28	30.531,95
5° livello	1.416,68	19.833,52	28.730,27
6° livello S	1.323,17	18.524,38	26.833,89
6° livello J	1.217,56	17.045,84	24.692,12

Tabella 2.

<i>Trasferte</i>	<i>Territorio nazionale</i>	<i>Territorio estero</i>
dalle 6 alle 12 ore	21,80	29,94
dalle 12 alle 18 ore	33,02	43,05
dalle 18 alle 24 ore	41,16	60,49

Costo per litro del gasolio per autotrazione al netto di IVA e/o dello sconto del maggior onere delle Accise - mese di riferimento **GENNAIO 2015**

Prezzi Medi Nazionali Mensili del 2015 (Fonte M.I.S.E.)

GASOLIO AUTO

I valori indicati sono espressi in Euro per 1000 litri.

Mese	Prezzo Industriale	Iva	Accisa	Prezzo al Consumo
Gennaio	519,70	250,16	617,40	1.387,26

VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO FINO A 7,5 TONNELLATE

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.387,26) è espresso, dal M.I.S.E., in euro per 1.000 litri. Lo stesso valore può essere espresso in euro per litro dividendolo per mille. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%.

Nel caso specifico dei veicoli sotto le 7,5 tonnellate non si tiene conto degli sconti degli eventuali maggiori oneri delle accise. Perciò il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.387,26 / 1000 = 1,38726$

Valore del costo unitario per litro del Gasolio = $1,38726 / 1,22 = 1,137098 = \mathbf{1,137}$

(arrotondato alla 3°cifra)

VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO SUPERIORE A 7,5 TONNELLATE

In questo caso si deve tener conto anche degli sconti degli eventuali maggiori oneri delle accise. Poiché l'accisa nel mese di Gennaio 2015, pari a 617,40 euro per 1000 litri, è tornata (come risulta da nota prot. 147797 – RU del 31.12.2014 dell'Agenzia delle Dogane) al valore precedente di Febbraio 2014, ne consegue che lo sconto delle accise per litro torna ad essere pari a 0,21418609 euro per litro, come stabilito dalla Determinazione dell'Agenzia delle Dogane prot. RU-114075 del 27 settembre 2012. Pertanto, nel caso in questione, il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Valore del costo unitario per litro del Gasolio = $(1,38726/1,22) - 0,21418609 = 0,92291227065 = \mathbf{0,922}$ (arrotondato alla 3°cifra)