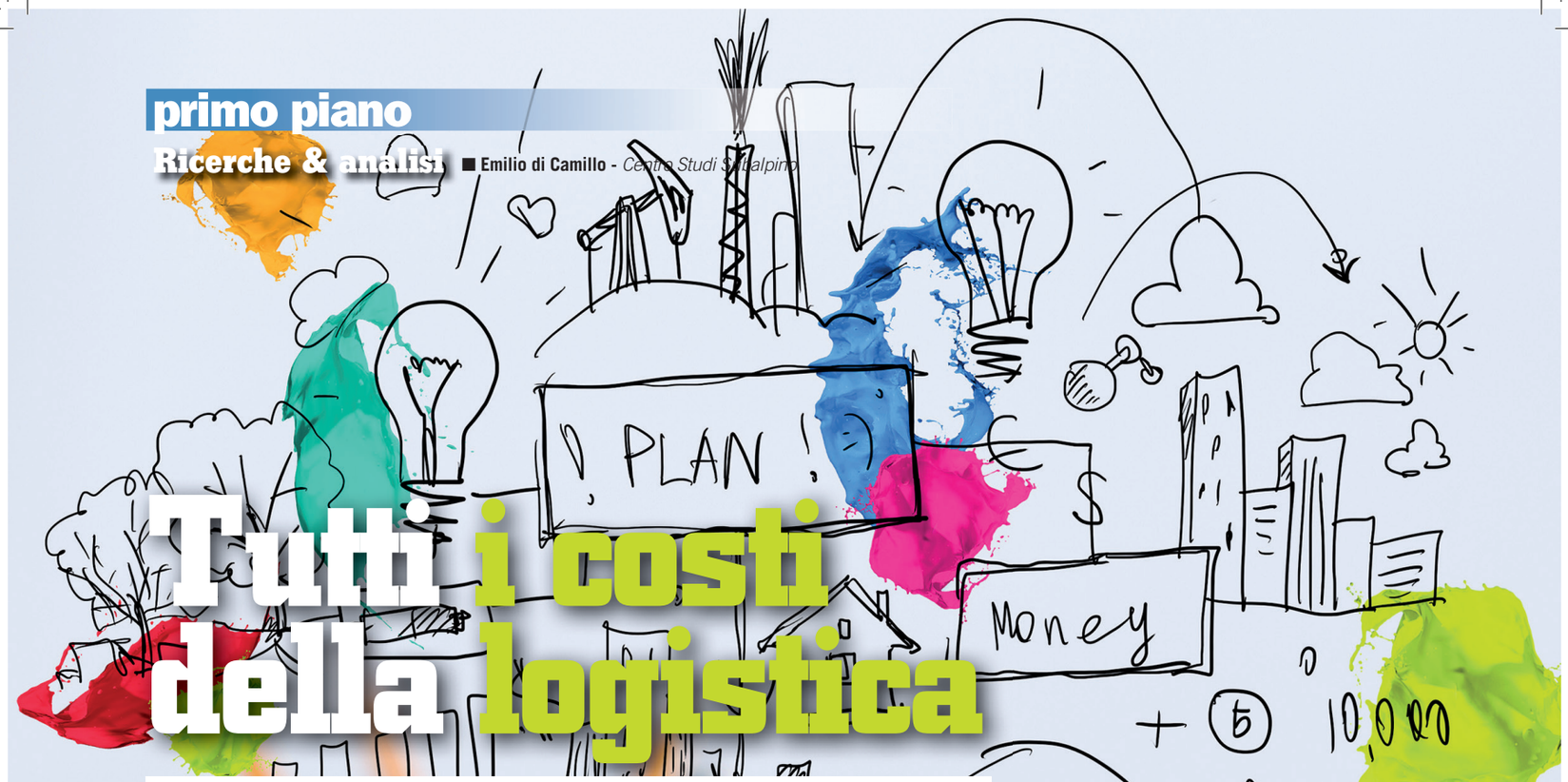
■ Emilio di Camillo - *Centro Studi Sistalpino*



Tutti i costi della logistica

Oneri per il trasporto, scorte, magazzino e amministrativi: queste sono le voci che, tutte insieme ma con percentuali diverse, vanno a comporre il costo logistico. L'analisi in queste pagine ne illustra le dinamiche e le evoluzioni nel tempo.

Parlando di logistica ci si riferisce sempre a una vasta gamma di attività, ben oltre il semplice trasporto, e l'esigenza del loro svolgimento su base integrata. E' evidente comunque come il trasporto, nelle sue varie forme, abbia un ruolo fondamentale in tutte le fasi del processo logistico, come documentato dalle ricerche di due note società internazionali che fanno rilevazioni periodiche dei costi logistici. La più nota è la Establish/Davis, che basa le sue rilevazioni su di vasto universo di aziende, a livello internazionale e il cui data-base ha più di 35 anni di vita (ha iniziato le sue rilevazioni nel 1974). L'ultima rilevazione risale allo scorso anno e i dati riportati in Figura 1 e in Figura 2 sono tratti dalla presentazione della Establish-Davis al Council of Supply Chain Management Professional (CSCMPS - "Annual Global Conference, San Antonio (Texas) 21/23 Settembre 2014.
Secondo questa rilevazione il costo della logistica è salito al 9,34% del fatturato rispetto all''8,41% del 2013, con un aumento dell'11%, dopo l'incremento del 7% tra 2013 e 2012, soprattutto per la maggior incidenza dei costi di trasporto, delle scorte e dei costi amministrativi.
Nel corso del tempo, come indicato in Figura 1 e 2, tale valore si è mantenuto in media negli ultimi tredici anni su livelli attorno all'8%, con varie fluttuazioni legate alle diverse fasi del ciclo economico mondiale, ma è nuovamente decollato dal 2013 sui valori del periodo antecrisi da cui era progressivamente disceso negli anni successivi, fino al 2012. Tra i vari costi (vedi Figura 3) il più importante è indubbiamente quello del trasporto che nel 2014 ha contribuito a quasi la metà della fattura logistica. Indubbiamente l'andamento del prezzo del petrolio (vedi Figura 4, a pagina 15) ha influito non poco sui costi del trasporto, soprattutto nel periodo tra il 2003 e il 2008, e poi dal 2010 allo scorso autunno, dato che i consumi di carburante incidono, secondo uno studio di qualche anno fa di Iveco e Confetra, per il 30% sui costi del trasporto, più dei costi del lavoro(26%) e in linea con ammortamenti, manutenzione e pneumatici (32%). Dato l'aumento dei prezzi dei carburanti, specialmente dalla fine del 2011 e il 2013 e nella prima parte dello scorso anno è giustificato l'aumento dell'incidenza del trasporto nell'ultimo anno. Va sottolineato che gli inputs per

l'analisi della Establish-Davis del 2014 sono stati inviati prima del crollo del prezzo del petrolio dello scorso autunno.

Gli Studi Europei

L'altra società attiva in questo settore è l'AT Kearney, che nel suo studio più recente di cui disponiamo, era arrivata per il 2011 ad un valore di circa il 7,7% (molto vicino al dato Establish-Davis per quell'anno), riferito all'Europa dei 15, dal 5,9% che era stato previsto per il 2008, secondo i dati elaborati da quella Società per il Piano della Logistica del 2006. Nonostante le grandi efficienze realizzate nei precedenti quindici anni essa rappresentava quindi nel 2006 ancora circa il 6% del fatturato delle aziende, come media dell'Europa dei 15, e la tendenza mostrava che su questi livelli si sarebbe mantenuta anche nell'immediato futuro. La dinamica economica mondiale ed europea, con la gravissima crisi del 2008/9, e la sempre maggiore incidenza dei costi del trasporto, dato che il prezzo dei carburanti è cresciuto vertiginosamente in tutto il mondo fino all'autunno dello scorso anno. Hanno invece fatto lievitare questi costi, e non sembra imprudente pensare che si superino oggi anche i valori pubblicati dalla Establish Davis.

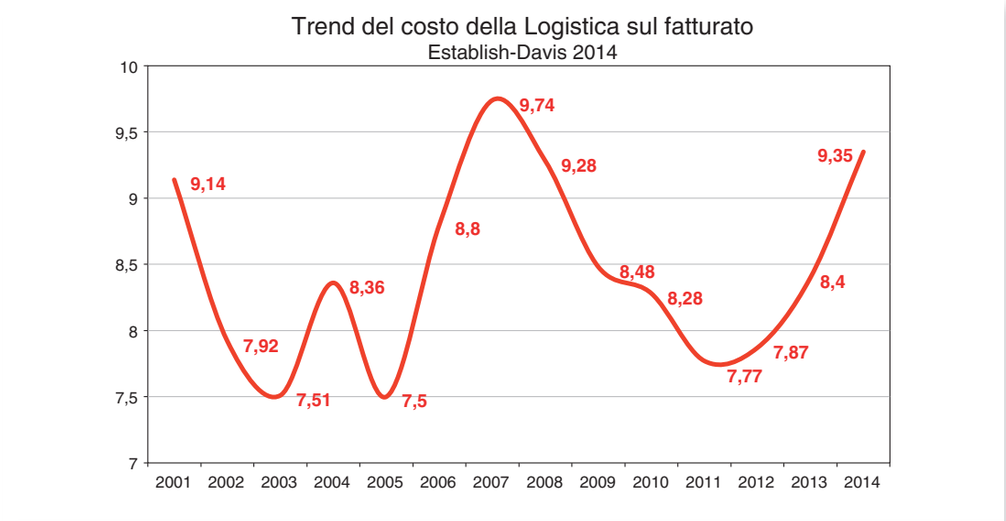


Figura 1

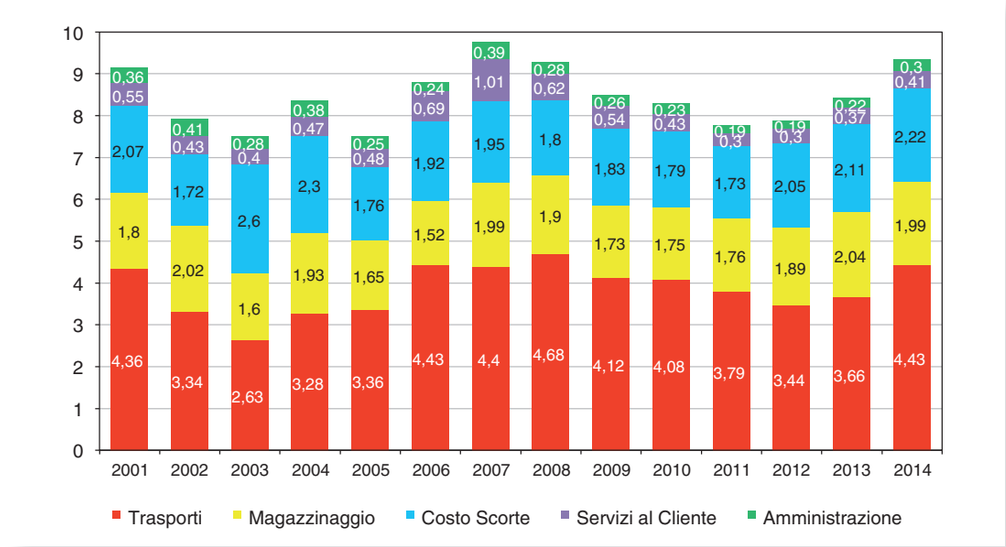


Figura 2

Incidenza della logistica sul valore dei prodotti

Se si guarda al costo di produzione, sempre secondo la stima fatta da AT Kearney per il Piano Generale dei trasporti del 2006, (vedi Figura 5 a pag. 16), in Europa la somma dei costi del trasporto e della logistica incideva per il 16% sulla produzione industriale, mentre in Italia tali costi erano addirittura del 20,5%*.

Ciò poteva dipendere in parte dalla diversa composizione merceologica delle produzioni italiane, e in parte da una minore efficienza del ciclo logistico del Paese rispetto ai Paesi di confronto. Una logistica inefficiente ostacola anche la produttività perché allunga i tempi di consegna e rende più complessi i rapporti di fornitura e sub-fornitura tra imprese e l'integrazione a valle con la filiera della distribuzione commerciale. L'inefficienza logistica del nostro Paese assommava quindi a 40 miliardi di euro, una vera e propria tassa sul nostro sistema economico e produttivo. La maggior parte degli osservatori ritiene che tale gap rispetto alla media europea non si sia modificato negli ultimi anni. Se si riuscisse quindi ad abbassare di un solo punto percentuale l'incidenza del costo della

Costi	%
Trasporti	48
Magazzinaggio	21
Servizi ai clienti	4
Amministrazione	3
Scorte	24
Totale	100

Figura 3

LO_2015_006_INT@015-019.indd 16 08/06/15 15:58

logistica e dei trasporti sul valore della produzione, si otterrebbe già un risparmio di circa 10 miliardi l'anno.

Indice di efficienza logistica (LPI)

La World Bank ha recentemente costruito un indice denominato LPI (Logistic Performance Index), che prende in considerazione numerosi indicatori relativi a sei aree: efficienza delle dogane; qualità delle infrastrutture di trasporto e di information technology; possibilità di organizzare spedizioni competitive dal punto di vista del prezzo; competenza e qualità dell'"industria logistica" locale; tracciabilità e monitorabilità delle spedizioni; frequenza con la quale le spedizioni raggiungono il destinatario entro i tempi originariamente previsti. Sulla base dei giudizi in merito a questi fattori viene elaborato un indice di "competitività logistica", che consente di attribuire un rank a ciascun paese. L'indice LPI colloca l'Italia al 20° posto nel mondo, dopo quasi tutti gli altri principali paesi dell'Eurozona. La tavola illustra il posizionamento del paese nei confronti dei principali partners mondiali per ciascuno dei sei sub-profili identificati. La classifica stilata dalla World Bank per il 2014 (vedi Figura 6) è guidata dalla Germania, seguita da altri tre paesi della UE, (6 in tutto tra i primi 10) tutti in miglioramento sulla rilevazione precedente. In rosso sono indicati i paesi che peggiorano il loro ranking rispetto alla precedente rilevazione. L'Italia è salita dal 24° al 20° posto.
La Figura 7 illustra in particolare il posizionamento del nostro paese nei confronti dei principali partners Europei e mondiali per ciascuno dei

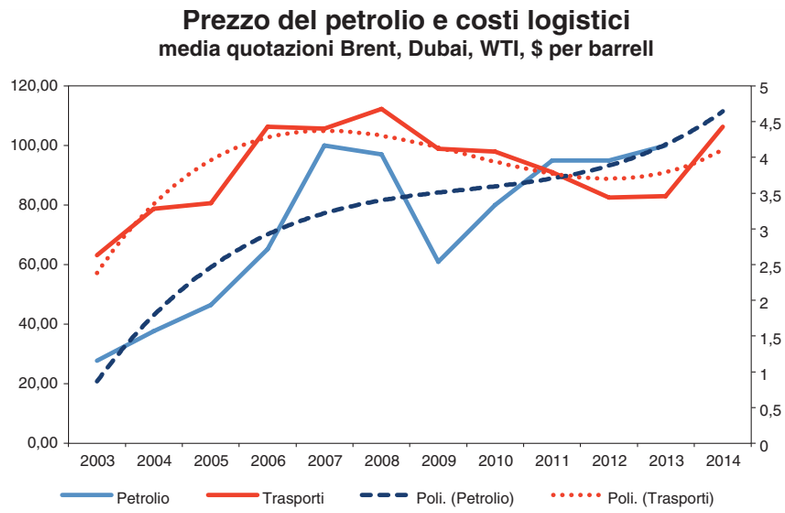
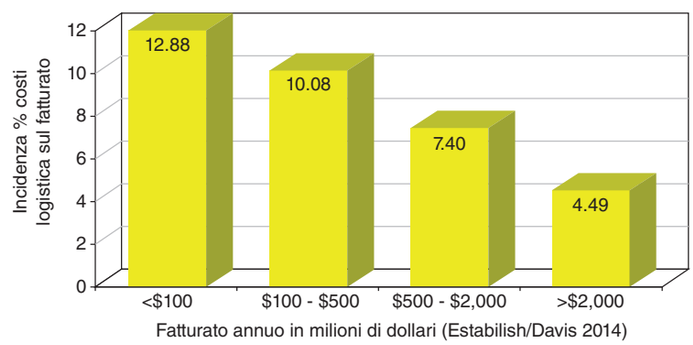


Figura 4

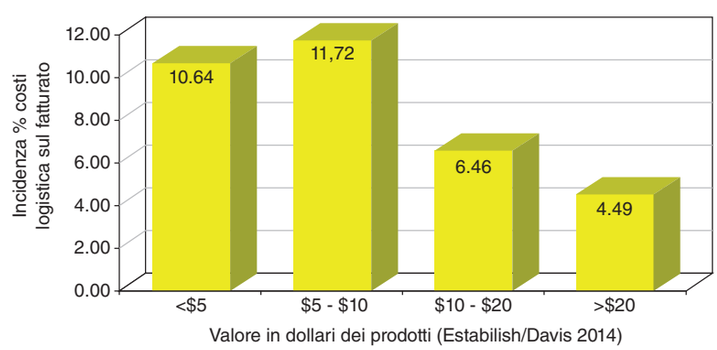
Spunti di riflessione

Questi grafici evidenziano alcune tra le conclusioni più interessanti della presentazione della Ricerca Establish 2014

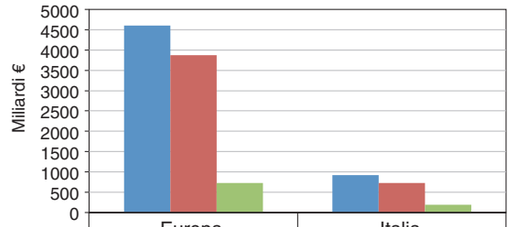
Le imprese minori (< 100 milioni US $ di fatturato) hanno una percentuale di costi logistici sul fatturato tripli di quelle con dimensioni maggiori, e la forbice si è molto allargata rispetto alla precedente rilevazione (2013)



Le imprese i cui prodotti hanno un valore unitario inferiore ai 10$ continuano ad avere una incidenza sul fatturato dei costi logistici fino a 2,5 volte quelle con prodotti a maggior valore



Logistica e trasporti - Incidenza logistica sul valore della produzione - Dati AT Kearney 2006 EU15



	Europa	Italia
Totale	4600	920
Costo Produzione	3870	732
Logistica e Trasporti	730	188

Figura 5

sei sub-profili identificati: il rank attribuito al profilo delle Dogane appare particolarmente negativo, seguito dalle competenze logistiche e dalla affidabilità nei tempi. Purtroppo l'Italia, pur avendo migliorato rispetto alla precedente rilevazione, è solo al 20° posto nella graduatoria dell'efficienza logistica. L'inefficienza logistica del nostro Paese, come più sopra indicato, assomma almeno a 40 miliardi di euro, una vera e propria tassa sul nostro sistema economico e produttivo. Muovendo dalla considerazione della complessiva debolezza del comparto logistico nazionale, che condiziona la competitività del sistema-Italia, uno studio condotto da Enrico Beretta, Alessandra Dalle Vacche e Andrea Migliardi nel 2010 e pubblicato sul sito di Banca d'Italia aveva preso in considerazione i diversi aspetti che ne sono alla base, sulla scorta di un'indagine svolta presso un selezionato campione di spedizionieri. Le principali indicazioni che ne erano emerse appaiono valide tutt'oggi: "Per quanto attiene alle infrastrutture, gli operatori ritengono utile il completamento degli assi ferroviari in grado di connettere il paese alle principali direttrici di traffico europee, nonché di assicurare un efficace collegamento fra il Nord e il Sud del paese, ma anche un potenziamento dei raccordi locali con altri tipi di vettori, specie quello marittimo. Le altre modalità di trasporto risentono di diverse criticità che però – oltre a essere di per sé meno gravi e più gestibili – sarebbero riscontrabili diffusamente anche all'estero. Problemi generalmente rilevati sono quello degli allacci delle aree portuali alla viabilità ordinaria e quello dell'insoddisfacente funzionamento dei nessi intermodali tra le diverse forme di trasporto.
I centri logistici vengono ritenuti nel complesso sufficienti, anche se si riscontrano problemi circa l'eccessiva frammentazione e la distribuzione sul territorio. Tariffe del trasporto, durata e prevedibilità dei tempi, efficienza e affidabilità degli operatori sarebbero nel complesso sufficienti, a eccezione del comparto

Country	LPI Rank	Previous rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Germania	1	4	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Olanda	2	5	4,05	3,96	4,23	3,64	4,13	4,07	4,34
Belgio	3	7	4,04	3,80	4,10	3,80	4,11	4,11	4,39
U.K.	4	10	4,01	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,33
Singapore	5	1	4,00	4,01	4,28	3,70	3,97	3,90	4,25
Svezia	6	13	3,96	3,75	4,09	3,76	3,98	3,97	4,26
Norvegia	7	22	3,96	4,21	4,19	3,42	4,19	3,50	4,36
Lussemburgo	8	15	3,95	3,82	3,91	3,82	3,78	3,68	4,71
U.S.A.	9	9	3,92	3,73	4,18	3,45	3,97	4,14	4,14
Giappone	10	8	3,91	3,78	4,16	3,52	3,93	3,95	4,24
Irlanda	11	25	3,87	3,80	3,84	3,44	3,94	4,13	4,13
Canada	12	14	3,86	3,61	4,05	3,46	3,94	3,97	4,18
Francia	13	12	3,85	3,65	3,98	3,68	3,75	3,89	4,17
Svizzera	14	16	3,84	3,92	4,04	3,58	3,75	3,79	4,06
H.K. Cina	15	2	3,83	3,72	3,97	3,58	3,81	3,87	4,06
Danimarca	17	6	3,78	3,79	3,82	3,65	3,74	3,36	4,39
Spagna	**18**	**20**	**3,72**	**3,63**	**3,77**	**3,51**	**3,83**	**3,54**	**4,07**
Italy	**20**	**24**	**3,69**	**3,36**	**3,78**	**3,54**	**3,62**	**3,84**	**4,05**
Austria	22	11	3,65	3,53	3,64	3,26	3,56	3,93	4,04
Finlandia	24	3	3,62	3,89	3,52	3,52	3,72	3,31	3,80
Portugal	26	28	3,56	3,26	3,37	3,43	3,71	3,71	3,87
Cina	28	26	3,53	3,21	3,67	3,50	3,46	3,50	3,87
Turchia	30	27	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
Grecia	44	66	3,20	3,36	3,17	2,97	3,23	3,03	3,50

Fonte: dati World Bank

Legenda
Customs (efficienza procedure di sdoganamento dogane)
Infrastructure (qualità delle infrastrutture e ITC)
International shipments (facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo)
Logistics competence (competenza e qualità dei servizi logistici)
Tracking & tracing (tracciabilità delle spedizioni)
Timeliness (frequenza con la quale le spedizioni raggiungono il destinatario entro i tempi orginariamente previsti.

Figura 6

	Germania	Olanda	Belgio	U.K.	Svezia	Norvegia	Francia	Giappone	USA	Italia
Indice LPI Complessivo	1	2	3	4	6	7	13	10	9	20
Dogane	2	4	11	5	15	1	18	14	16	29
Infrastrutture	1	3	8	6	9	4	13	7	5	19
Spedizioni Internazionali	4	11	2	12	3	30	7	19	26	17
Competenze logistiche	3	2	4	5	6	1	15	11	7	23
Tracciabilità Spedizioni	1	6	4	5	7	31	12	9	2	14
Affidabilità tempi	4	6	2	7	8	5	13	10	14	22
Fonte World Bank 2015										

Figura 7

LO_2015_006_INT@015-019.indd 18 08/06/15 15:58

ferroviario. I problemi di quest'ultimo, rendendone di fatto in molti casi poco attraente l'utilizzo, costringerebbero a un uso del trasporto stradale superiore a quello desiderabile.
Un altro problema rilevato da quasi tutti gli intervistati risiede nelle pratiche doganali, che risultano lente, onerose e diversificate sul territorio, con risvolti negativi per la competitività internazionale del settore logistico".

I trasporti e il PIL in Italia

Secondo i dati più recenti, pubblicati dall'ultima edizione del Conto Nazionale Trasporti, uscita alla fine dello scorso anno con i dati aggiornati al 2012(vedi Figura 8), in Italia i settori connessi al trasporto mantengono un peso complessivo, diretto e indiretto, stimabile attorno al 15% circa del PIL Esso include anche le attività di deposito delle merci, la movimentazione interna alle aziende e il controllo dei flussi informativi che le accompagnano (nel caso nostro abbiamo considerato il 15% dei costi informativi e delle comunicazioni la percentuale del totale delle attività logistiche sul PIL).
Tutti questi servizi, che talora vengono curati direttamente dagli stessi produttori dei beni, sono inclusi entro l'industria manifatturiera e la distribuzione commerciale nella classificazione dei conti nazionali. L'andamento dal 2000 mostra scostamenti contenuti, dopo il picco del 2007, anche a causa della crisi globale del 2008/9, che si è riflessa pesantemente sull'attività di trasporto. In progressivo aumento solo i servizi informativi e di comunicazione e le spese di alloggio e ristorazione.

Limitandoci alla cosiddetta Logistica tradizionale, che comprende sostanzialmente trasporto e magazzinaggio, essa rappresenta il 7,4% del PIL (vedi Figura 10). Queste nostre analisi sono indirettamente confermate dallo Studio AT Kearney per Confetra del 2011 che stimava attorno al 14% del PIL, il peso della logistica, compreso l'"indotto" logistico e a poco più del 7% quello della Logistica "Tradizionale".
Il costo del trasporto e magazzinaggio è lo stesso della nostra tabella sui Costi Intermedi connessi al trasporto. Secondo lo Studio di cui sopra il gap competitivo rispetto all'Europa, limitato alla logistica tradizionale, è di circa € 12 miliardi.

Conclusioni

Dall'analisi della curva della Establish-Davis (vedi Figura 10) sembrerebbe logico trarre due conclusioni: l'incidenza sul fatturato dei costi di logistica aumenta nei periodi di crisi economica (2007-2008 e 2012-2013) dato che in quei periodi diminuisce sensibilmente il fatturato mentre alcuni dei costi hanno scarsa elasticità rispetto al volume di affari.
La fattura logistica aumenta all'aumentare dei costi di trasporto, legati in buona misura al prezzo del petrolio (aumenti 2005-2008 e 2012-2014).Una possibile previsione per il futuro è per una prossima discesa della curva dei costi della logistica data la prevista ripresa economica in buona parte delle aree economiche, Europa compresa, e della permanenza di un basso prezzo del petrolio, prevista durare almeno fino alla fine del prossimo anno. Quanto all'efficienza logistica del nostro paese, che continua ad avere un costo della logistica superiore di oltre 4 punti al resto d'Europa, non si prevede purtroppo a breve nessun sostanziale miglioramento, dato il permanere di una pesante burocrazia, che impedisce lo snellimento delle pratiche commerciali e amministrative, di una grave carenza di investimenti pubblici nelle infrastrutture di trasporto, di gravi ritardi dei progetti
già avviati (vedi la Torino-Lione) e di scarsa "Cultura Logistica" presso le Istituzioni politiche e la Pubblica Amministrazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Costi Intermedi	2000	2007	2012
Fabbricazione autoveicoli	37.979	49.447	33.000
Commercio veicoli,riparazioni	21.423	25.063	20.000
Trasporti e magazzinaggio	100.728	112.494	103.393
Alloggio e ristorazione	43.448	47.344	44.578
Servizi Informatici e Comunicazioni	7.327	9.600	9.000
Totale attività connesse al trasporto	**210.905**	**243.948**	**209.971**
Totale PIL	**1.367.801**	**1.492.671**	**1.391.000**

Figura 8 - Costi intermedi per settori connessi al trasporto - CNT 2013 (Valori concatenati - anno di riferimento 2005) milioni di €

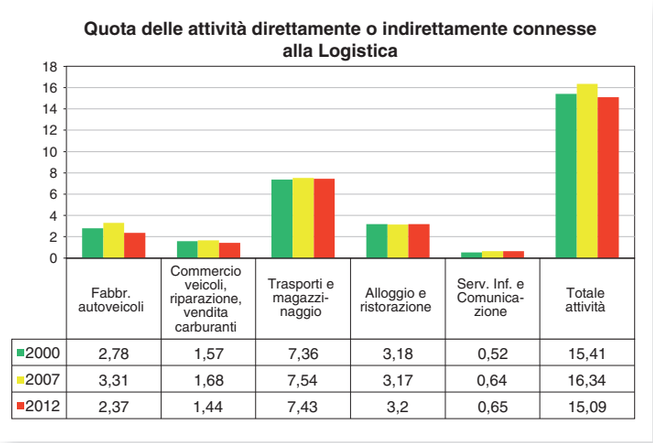


Figura 9

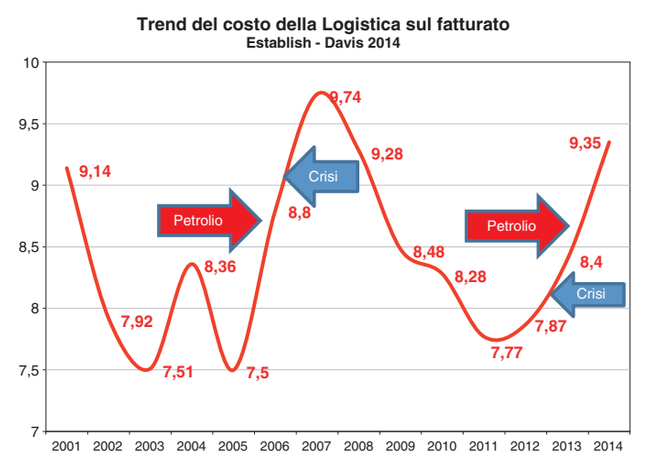


Figura 10