



Prot n. 18/OS/CGA del 13 giugno 2012

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica  
Osservatorio sull'attività di autotrasporto*

**Determinazione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto (Articolo 83 bis della legge 6 agosto 2008, n. 133 di conversione del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 e s.m.i.)**

- VISTO l'art.83 bis, commi 1, 2, 4 e 4 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;
- VISTI i verbali delle riunioni dell'Osservatorio del 8 e 15 maggio, 6, 12 e 13 giugno;
- VISTA l'indagine a campione svolta ai sensi dell'art. 83 bis comma 1 del d.l. 25 giugno 2008 n.112, convertito con modifiche dalla l. 6 agosto 2008 n.133, e sue successive modifiche e integrazioni, i cui risultati sono stati inseriti nei verbali delle riunioni dall'Osservatorio quali parti integranti degli stessi;
- CONSIDERATA la necessità di procedere alla determinazione, al 15 giugno 2012, dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi, come previsto dalle sopra richiamate norme;
- RITENUTO NECESSARIO procedere, conseguentemente, alla sostituzione delle Determinazioni adottate da questo Osservatorio in data 02 novembre 2011, 14 dicembre 2011 e 21 dicembre 2011 e correlate tabelle pubblicate periodicamente dall'Osservatorio in virtù di dette Determinazioni;

**DETERMINA**

**1. PREMESSA**

L'Osservatorio è stato investito dall'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, del compito di determinare, sulla base di un'adeguata indagine a campione, il costo di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto terzi applicabile ai contratti conclusi in forma non scritta ai sensi dell'art. 6 comma 6 del d.lgs. 286/05, nonché i costi minimi di esercizio che garantiscano il rispetto dei parametri di sicurezza, da applicarsi ai contratti di trasporto scritti aventi i requisiti richiesti dall'art. 6 del d.lgs. 286/05.

L'art. 83 bis va letto nell'ottica di coniugare l'abrogazione del sistema tariffario obbligatorio 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, dunque va interpretato nel senso che il corrispettivo a favore dell'impresa di autotrasporto non possa essere convenuto in spregio all'osservanza di

parametri di sicurezza indispensabili per il corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di cose, come peraltro già specificamente disciplinato dall'art. 4, comma 2, del d.lgs. 286/05.

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, sono stati 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.

La l. 127/10 ha apportato significative modifiche all'impianto dell'art. 83 bis: intervenendo sul comma 4 della disposizione in esame, ha stabilito che *"al fine di garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti"*. Stante il rilievo pubblicistico di tali costi minimi di sicurezza e la necessità che si giungesse ad una loro determinazione, il legislatore ha delineato una chiara norma di chiusura applicabile qualora i soggetti individuati non fossero riusciti a definire detti costi minimi di esercizio (capaci di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza) nei termini prefissati. In difetto di determinazione entro detti termini, la legge prevede che i contratti in forma scritta siano equiparati, sotto il profilo puramente economico, ai contratti in forma non scritta.

Ferma restando la riferibilità al legislatore della scelta di parificare, sotto il profilo dei costi, i contratti di trasporto, si è determinato di elaborare i costi di esercizio, come richiesto dalla legge, per ciascuna tipologia di veicolo e fascia di percorrenza.

Sono stati presi in considerazione tutti gli accordi contrattuali comunque riferibili al contratto tipico di trasporto, come definito dall'art. 1678 c.c.. In particolare, sono stati valorizzati 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).

Il costo dei pedaggi autostradali è stato 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 è stato determinato sulla base di una stima delle percorrenze medie in autostrada per ciascuna classe di veicolo.

## **2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA**

Ai fini della presente determinazione, è stata presa a riferimento 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), sono stati 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, escludendo elementi spuri legati a scelte imprenditoriali antieconomiche (quali mantenere in circolazione un veicolo vetusto con alti costi di gestione e manutenzione).

Sulla base del disposto del comma 1 dell'art. 83 bis, i veicoli sono stati suddivisi in cinque macrocategorie, in relazione alla massa. Per i veicoli superiori alle 26 ton sono state individuate ulteriori macrocategorie, sulla base del loro allestimento e del loro utilizzo, che tenga conto della loro specificità ed incidenza sui costi necessari per il rispetto dei parametri di sicurezza; le sottocategorie a tutt'oggi individuate non esauriscono le possibili tipologie dei veicoli e, sulla base di ulteriori indagini, l'Osservatorio si riserva di individuare ulteriori sottocategorie anche in relazione ai veicoli di massa pari o inferiore alle 26 t.

Ove venga utilizzato un mezzo particolare o per utilizzo specifico, per il quale non sia ancora stata redatta specifica tabella di riferimento, troverà applicazione la tabella relativa al generico veicolo della corrispondente macrocategoria.

In sintesi sono stati seguiti i principi di seguito riportati:

- Costo del trattore stradale calcolato come segue:
  - Costo di acquisto per il quale viene considerato un valore convenzionale che tiene 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 calcolato come segue
  - Costo di acquisto per il quale viene considerato un valore convenzionale che tiene 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 determinato con riferimento esclusivo 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). E' stato tenuto 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

Individuato il parco veicolare di riferimento, sono stati ricavati i costi conseguenti:

- Costi per assicurazioni, revisioni e bolli, che tiene 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 determinato per chilometro di percorrenza riferito al consumo medio delle diverse classi di veicoli, sulla base delle rilevazioni rese disponibili dal Ministero dello Sviluppo Economico; in modo particolare:
  - Veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 26 ton. 3 km/litro
  - Veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 11,5 ton e pari o inferiore alle 26 ton. 4,5 km/litro
  - Veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 7,5 ton e pari o inferiore alle 11,5 ton. 5,5 km/litro
  - Veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 ton e pari o inferiore alle 7,5 ton. 7 km/litro
  - Veicoli di massa complessiva a pieno carico pari od inferiore alle 3,5 ton. 10 km/litro
- 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.

Si precisa, inoltre, che:

- a. i dati relativi al prezzo del gasolio sono riferiti all'ultima rilevazione disponibile (**mese di maggio 2012**), sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico:  
<http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/prezzimedi.asp?prodcod=2&anno=2012>
- b. per i veicoli di massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate, i dati relativi al prezzo al consumo del gasolio sono stati depurati dello sconto sull'accisa <sup>1</sup> e del valore dell'IVA <sup>2</sup>;
- c. per i veicoli di massa complessiva pari o inferiore alle 7,5 tonnellate, i dati stessi sono stati depurati della sola IVA;
- d. non si è tenuto conto dell'incidenza, sul prezzo del carburante, della fonte di rifornimento dello stesso (impianti di distribuzione ordinari, o extra-rete).

Si conferma la necessità di diversificare i costi di esercizio in relazione alle distanze percorse, distinte in cinque fasce di percorrenza, considerata la diversa incidenza dei costi in relazione alla lunghezza della tratta, intesa quale distanza chilometrica dal luogo di presa in consegna a quello di riconsegna delle merci, passando attraverso le eventuali località di carico e/o scarico intermedie.

---

<sup>1</sup> il valore dello sconto dell'accisa risulta complessivamente pari a 189,98609 euro/1000 litri per effetto delle disposizioni che, di volta in volta, hanno riconosciuto agli esercenti l'attività di autotrasporto il diritto al rimborso degli aumenti dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante.

<sup>2</sup> pari al 21% applicato all'importo derivante dalla somma del prezzo industriale e del valore dell'accisa.

Si conferma altresì la necessità di esaminare tutte le tipologie di rapporti contrattuali rientranti nel novero del contratto di trasporto. In tale ottica, è stata considerata quale particolare modalità di utilizzazione del veicolo l'attività di trasporto svolta da un'impresa di autotrasporto per conto terzi iscritta nell'apposito Albo effettuata in favore di altra impresa di autotrasporto per conto di terzi pure essa iscritta nell'apposito Albo, in quanto tale tipologia contrattuale è caratterizzata da modalità operative che consentono a tali vettori di inserirsi nell'organizzazione di altri vettori, essendo in tal modo sgravati dei costi amministrativi e generali di esercizio del veicolo.

Inoltre, sono state elaborate specifiche tabelle relative al c.d. trazionismo, fattispecie che prevede che all'interno del complesso veicolare (trattore e semirimorchio), solo il trattore sia in disponibilità del vettore effettivo, con un conseguente minor costo di esercizio.

Al fine di rendere più chiare le scelte effettuate, per ciascuna tipologia di veicolo e fascia di percorrenza, sono state elaborate tabelle in cui sono riportati i dati estrapolati dall'indagine a campione svolta.

### **3. DETERMINAZIONI**

L'Osservatorio, pertanto, delibera l'adozione delle tabelle relative ai veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 26 ton, allegate alla presente determinazione che devono intendersi parte integrale e sostanziale della stessa.

- Veicolo generico, composto da trattore e semirimorchio, ovvero da motrice e rimorchio;
- Veicolo allestito con cisterna per trasporto di prodotti in ADR;
- Veicolo allestito con cisterna per trasporto di prodotti petroliferi;
- Veicolo allestito con cisterna per trasporto di prodotti alimentari;
- Veicolo allestito con cisterna per trasporto di leganti idraulici e prodotti affini;
- Veicolo allestito con cisterna per trasporto di mangimi e prodotti affini;
- Veicolo adibito al trasporto di collettame e messaggerie;
- Veicolo allestito con cella frigorifera ed impianto di refrigerazione, per trasporto in ATP;
- Veicolo allestito con cassone ribaltabile.

I costi di esercizio sono composti dalle voci di cui ai punti d (costo km del trattore), h (costo km del semirimorchio), i (manutenzioni), m (costo km del lavoro), o (costo km delle assicurazioni), q (costo km dei pneumatici), r (costo pedaggi), s (costo km carburante), t (costi di organizzazione).

I costi di esercizio saranno pertanto dati dalla seguente formula:

Costo di esercizio = d+h+i+m+o+q+r+s+t.

L'Osservatorio, altresì, delibera l'adozione delle tabelle relative ai veicoli delle seguenti macrocategorie, allegate alla presente determinazione che devono intendersi parte integrale e sostanziale della stessa.

- Veicolo generico, di massa complessiva a pieno carico pari o inferiore alle 3,5 ton;
- Veicolo generico, di massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 ton e pari o inferiore alle 7,5 ton;
- Veicolo generico, di massa complessiva a pieno carico superiore alle 7,5 ton e pari o inferiore alle 11,5 ton;

- Veicolo generico, di massa complessiva a pieno carico superiore alle 11,5 ton e pari o inferiore alle 26 ton.

I costi di esercizio sono composti dalle voci di cui ai punti d (costo km autocarro), e (manutenzioni), g (costo km del lavoro), i (costo km delle assicurazioni), m (costo km dei pneumatici), n (costo km carburante), o (costo pedaggi), p (costi di organizzazione).

I costi di esercizio saranno pertanto dati dalla seguente formula:

$$\text{Costo di esercizio} = d+e+g+i+m+n+o+p.$$

L'Osservatorio, inoltre, determina che i costi di esercizio relativi ai servizi di trasporto svolti da un'impresa di autotrasporto per conto terzi iscritta nell'apposito Albo effettuati in favore di altra impresa di autotrasporto per conto di terzi pure essa iscritta nell'apposito Albo dovranno essere calcolati secondo la seguente formula:

$$\text{Costi di esercizio veicoli superiori alle 26 ton} = d+h+i+m+o+q+r+s$$

$$\text{Costi di esercizio veicoli pari o inferiori alle 26 ton} = d+e+g+i+m+n+o.$$

L'Osservatorio determina le tabelle relative ai costi riferibili al c.d. trazionismo, sulla base delle tabelle sotto allegate, che devono intendersi parte integrale e sostanziale della stessa.

- Trazionisti
- Trazionisti ADR

I costi di esercizio sono composti dalle voci di cui ai punti d (costo km del trattore), e (manutenzioni), g (costo km del lavoro), i (costo km delle assicurazioni), m (costo km dei pneumatici), n (costo pedaggi), o (costo km carburante).

I costi di esercizio applicabili ai servizi di trasporto svolti con complesso veicolare in cui solo il trattore sia in disponibilità del vettore devono essere calcolati secondo la seguente formula:

$$\text{Costo di esercizio} = d+e+g+i+m+n+o$$

L'Osservatorio delibera, da ultimo, che l'adeguamento mensile dei costi di esercizio, in relazione all'andamento del costo del carburante, dovrà avvenire sulla base della seguente formula:

$$\text{incidenza} = \frac{\text{costo del carburante per km}}{\text{costi diversi dal carburante} + \text{costo del carburante per km}} \times 100$$

ove per:

- **"costo del carburante per km"** si intende il costo del carburante mediamente consumato per percorrere un km (sulla base della tipologia di veicolo) estrapolato partendo dalle rilevazioni del costo del carburante rese disponibili dal Ministero dello Sviluppo Economico.
- **"costi diversi dal carburante"**: la somma delle voci di costo diverse dal carburante che concorrono a determinare i costi di esercizio
- **"incidenza"**: il rapporto espresso in percentuale fra il costo del carburante e il costo di esercizio.

L'Osservatorio, fermi restando i costi diversi dal carburante oggetto di revisione al 15 giugno ed al 15 dicembre, mensilmente aggiornerà le tabelle relative ai costi di esercizio sulla base del costo del carburante rilevato dal Ministero dello Sviluppo Economico.

La presente determinazione entra in vigore il 15 giugno 2012 e viene pubblicata in pari data sul portale web della Consulta Generale dell'autotrasporto e della logistica. A far data dalla pubblicazione della presente determinazione viene revocata ogni precedente determinazione, con particolare riferimento alle determinazioni del 02.11.11, 14.12.11 e 21.12.11, e ogni tabella di aggiornamento pubblicata in forza delle stesse.