

Ritardi e attese nei depositi penalizzano le imprese di trasporto, tenendo fermi camion e autisti

Autotrasporto: i costi delle attese al carico e scarico merce raggiungono i 3 miliardi di euro

- Non c'è solo il caro carburante a gravare sui costi delle aziende di trasporto. A incidere è anche l'insopportabile tempo medio (4,35 ore al giorno) che si perde per le operazioni di carico/scarico merce. Un camion è infatti uno strumento produttivo che fattura 140.000 euro all'anno e potrebbe produrne il 15% in più senza le attese. In più ci sono da considerare i costi del personale viaggiante, 25 euro all'ora da moltiplicare per il monte ore perse a causa delle attese
- Il problema si annida nei luoghi deputati allo scarico, dove fabbriche e magazzini logistici lavorano su archi d'impiego limitati
- Il presidente di Federtrasporti Claudio Villa: «Sarei disposto a rinunciare a qualche punto percentuale della tariffa, in cambio di un allungamento delle finestre di aperture dei depositi»

Bologna, 01 marzo 2022 – 3 miliardi di euro. È questo il costo complessivo che grava sulle imprese di autotrasporto italiane a causa dei lunghi tempi di attesa nel passaggio delle merci dai depositi logistici ai camion (e viceversa). Questo dato è stato calcolato sulla base di uno studio di **Districtò**, il database del **Centro studi Federtrasporti**, attraverso rilevazioni effettuate su 82.792 giornate lavorative di operatori delle imprese associate al Gruppo Federtrasporti, incrociando le registrazioni dei GPS con quelle dei tachigrafi digitali.

Lo studio ha rilevato che gli autisti trascorrono al volante solo poco più della metà della loro giornata lavorativa: in media 6,18 ore in un arco d'impegno di 11,28 ore (il 54,9% del tempo). Delle rimanenti 5,10 ore (il 45,1%), se si tolgono i 35 minuti in media dedicati ad altre pause (prevalentemente per mangiare), ne restano 4,35 di attese. E anche se si sottraggono i circa 40-50 minuti per le operazioni di carico e scarico (alle quali spesso finiscono per essere costretti a collaborare, anche se non spetta a loro), il risultato è che circa quattro ore al giorno l'autista le trascorre «girando i pollici» in attesa di poter ripartire per fare il mestiere per cui è pagato: guidare il camion.

L'impegno degli autisti – Si guida poco, si attende tanto

Settore	Ore di impegno giornaliero	Ore effettive di guida	% ore di guida su impegno	Ore di attese	Altre pause	Giornate analizzate
Cassonato	11:56	6:32	54,7%	04:48	00:36	8.058
Cisternato	11:29	6:19	55,0%	04:34	00:36	68.349
Container	11:04	5:52	53,0%	04:25	00:47	5.438
Altro	11:31	6:29	56,3%	04:33	00:29	947
TUTTI	11:28	6:18	54,9%	04:35	00:35	82.792

Fonte: Districtò 2022, Federtrasporti

Lo studio disaggrega anche i dati per tipologia di mezzi (e dunque di merci trasportate), che però si discostano di poco dalla media. Come mostra la tabella, le differenze più rilevanti riguardano la percentuale

di impegno alla guida nel trasporto container che scende a 5,52 ore (e le attese si abbassano a 4,25 ore) e il tempo d'attesa nel cassonato che supera leggermente la media (4,48 ore).

Ma, al di là delle piccole differenze, resta il problema delle circa **quattro ore di tempo perdute**. Se si moltiplicano infatti queste ore di attesa per le 82.792 giornate esaminate da Districò, significa una dispersione di 331.169 ore di lavoro, pari a 42.000 giornate di guida di 8 ore giornaliere. Se si considera che un autista costa all'azienda intorno ai 50.000 euro l'anno, il costo totale di queste attese è valutabile in circa 10 milioni di euro.

A questa cifra va poi aggiunto il costo dell'**improduttività dei mezzi**. Perché un camion è uno strumento produttivo che genera mediamente 140.000 euro di fatturato all'anno. Senza le attese, questo fatturato potrebbe crescere di almeno il 15% (stime Federtrasporti). Un incremento che deriverebbe dalla possibilità di effettuare un secondo viaggio in giornata o di portare a termine il primo. Una criticità tanto più rilevante alla luce della situazione di emergenza che sta vivendo l'autotrasporto, alle prese con una grave carenza di autisti e messo in ginocchio dall'inarrestabile ascesa del prezzo del gasolio. Facendo una stima approssimativa, l'**incremento di fatturato** che potrebbe produrre l'intero settore dell'autotrasporto, rispetto ai 45 miliardi generati attualmente, si aggira intorno ai **3 miliardi di euro**.

Infine, seppure non entri nella voce «costi», bisogna prendere in considerazione anche l'**aspetto umano**: ritardi e attese generano infatti un notevole impatto sulla **salute psicofisica dell'autista**, a causa dello stress per dover ricalcolare i tempi di guida, dell'ansia di recuperare che porta a consumare i riposi durante il carico, del senso di indeterminatezza per non sapere quando poter rientrare a casa, dell'esposizione a costi maggiori. Non deve stupire, quindi, che un lavoro in cui si rimane per così tanto tempo in una pausa temporale ingiustificata e in cui si mina l'autostima di chi rimane in attesa, finisca per essere poco attrattivo. Non a caso sempre meno persone hanno interesse a praticarlo.

Le ragioni di questa situazione sono tante. Una, però, appare più impattante: i tempi di apertura dei luoghi deputati allo scarico merce sono vistosamente ridotti. Solo uno su cinque di quelli attivi nella GDO, per esempio, è aperto oltre le 13, ma la situazione è analoga anche nella maggior parte dei magazzini e nei centri di distribuzione. All'estero, tanto per sottolineare come ci si possa organizzare diversamente, le stesse infrastrutture sono aperte tra le 20 e le 24 ore al giorno.

Il presidente di Federtrasporti, **Claudio Villa**, di fronte a una situazione di questo tipo, ha lanciato una provocazione che suona un po' come una sfida: *«Io sarei disposto a rinunciare a qualche punto percentuale della tariffa in cambio di un allungamento delle finestre temporali di apertura di depositi e magazzini. Se potessimo caricare e, quindi, riorganizzare l'attività con due o tre ore in più riusciremmo più produttivi e a recuperare ampiamente una tariffa appena appena ridotta. Ma l'intero sistema ne trarrebbe grande giovamento»*.

La rivista **Uomini e Trasporti**, edita da Federservice (società di servizi del Gruppo Fedetrasporti), ha dedicato a questo tema l'intero numero di marzo con uno speciale di 68 pagine, in distribuzione in questi giorni e pubblicato online su www.uominietrasporti.it.

Federtrasporti nasce nel 1971 e oggi rappresenta una rilevante realtà di gruppo che riunisce una cinquantina di enti – in maggior parte consorzi e cooperative – dislocati sull'intero territorio nazionale, che operano nella logistica e nel trasporto

merci in conto terzi. Scopo fondamentale di Federtrasporti è quello di realizzare un gruppo societario basato sui principi dell'associazionismo e della mutualità, fornito di tutti gli strumenti imprenditoriali per potersi muovere sul mercato globale come protagonista. Un gruppo unitario nell'elaborazione delle strategie, nel marketing, negli acquisti, nell'elaborazione di progetti logistici e formativi; ricco e articolato in fase di realizzazione, dispone di un potenziale di 5.500 veicoli e di oltre 7.000 allestimenti, 100 mila mq di magazzini e 500 mila mq di piazzali.

Per ulteriori informazioni:

Area Editoriale e Comunicazione

Tel. 051 7093831

Email: redazione@uominietrasporti.it