



**UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BERGAMO**  
**Facoltà di Economia**  
**Corso di Laurea in Economia e**  
**Commercio**

## **CAPITOLO 1**

### **La Logistica**

#### **1.1 Problematiche generali del trasporto merci**

Il trasporto delle merci viene spesso definito come “l'ultimo anello della catena logistica”. La sua importanza deriva anche dal fatto che i suoi costi rappresentano spesso quasi la metà di tutti i costi logistici.

Il **primo principio** che regola il trasporto sostiene che il mezzo deve viaggiare il più possibile con carico pagante. Infatti, se si esamina la struttura dei costi, si vede che una gran parte degli stessi è data da costi fissi, fino anche a percentuali del 70-80% del totale. Pertanto, non ha nessun senso tenere il mezzo fermo, ma lo stesso deve viaggiare il più possibile, non a vuoto ma con un carico che dia un ricavo e che concorra così alla copertura dei costi fissi. Questi costi, che nel trasporto stradale comprendono gli aspetti finanziari, ammortamento e interessi, le spese generali di azienda, l'assicurazione e la tassa circolazione e infine il costo del personale, possono corrispondere a circa due terzi del totale, mentre solo un terzo riguarda variabili come gasolio, lubrificanti, pneumatici e manutenzione. Percentuali ancora maggiori di costi fissi si possono avere nel caso degli altri tipi di trasporto, come la ferrovia, il trasporto marittimo e aereo.

Il **secondo principio** da tenere presente: il mezzo di trasporto deve sfruttare opportunamente sia le tratte di andata che quelle di ritorno. Infatti, i percorsi avvengono, in genere, per cicli chiusi e ripetitivi (in relazione ai quali il trasportatore è attrezzato tecnicamente e commercialmente per la gestione): occorre, quindi, avere un carico pagante sia in andata che al ritorno per poter ottenere un ricavo che copra i costi fissi e dia dei margini. In realtà sarà difficile che i traffici siano esattamente bilanciati tra andata e ritorno: in genere vi sarà una tratta con maggior quantità di merce da trasportare e l'altra con quantità inferiori. Nelle tratte di andata è prevalente la domanda, e sarà possibile per il vettore ottenere tariffe interessanti, mentre nel ritorno è prevalente l'offerta e sarà necessario darsi da fare per assicurarsi qualcuno degli scarsi carichi di ritorno.

Nella pratica, se si indica con 100 il ricavo totale del ciclo di andata e ritorno, può anche accadere che il carico, in una direzione, paghi 60-70 mentre nell'altra solo 40-30 e cioè, circa la metà; quando possibile il vettore tenderà ad aumentare il prezzo del carico in andata proprio per compensare qualche inevitabile ritorno a vuoto.

Come esempio di traffici sbilanciati ricordiamo che nel traffico tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale il nord-sud rappresenta la tratta di andata; però per l'influenza dei prodotti stagionali quali, ad esempio, i prodotti agricoli, in certi periodi dell'anno lo sbilanciamento può ridursi o invertirsi.

Il discorso è perfettamente analogo per le altre modalità di trasporto; intermodale, navale e aereo. Se su una percorrenza c'è merce da trasportare solo in andata, inesorabilmente questi carichi dovranno

pagare il costo dell'intero ciclo di andata e ritorno.

In conclusione, il corretto comportamento per ottenere un trasporto efficiente e redditizio deve essere: **da parte del trasportatore**, far viaggiare il mezzo il più possibile con un carico pagante, ridurre al minimo i tempi di sosta e inattività, in particolare i tempi di carico e scarico,

<sup>2</sup> **da parte dell'utente**, verificare tutte le possibilità offerte dai percorsi di ritorno, tendere in ogni caso alla saturazione delle portate dei mezzi, rispettivamente come peso o come volume, a seconda che si tratti di merci pesanti piuttosto che di merci voluminose.

Se poi utente e trasportatore volessero lavorare in un'ottica di collaborazione per migliorare il prodotto, e non nella solita ottica di contrapposizione volta solo a combattere sul prezzo, avrebbero molto da fare nel campo della programmazione dei trasporti. L'utente potrebbe cercare di fare una programmazione delle proprie necessità di trasporto plurigiornaliera o plurisettimanale, perché questa agevolerebbe il trasportatore nella ricerca dei carichi di ritorno. Inoltre una programmazione dettagliata e accurata degli orari di presentazione dei mezzi per il carico e lo scarico potrebbe concorrere a ridurre i tempi di inattività dei mezzi e di conseguenza i costi dei trasporti.



