

Trend macroeconomici e impatti sulla Logistica

Una fotografia sinottica
dei principali indicatori

CONSORZIO
dafne

CENTRO STUDI

2023

Introduzione

Partendo dall'iniziale obiettivo di promuovere la digitalizzazione del ciclo dell'ordine tra gli attori della filiera, oggi il Consorzio Dafne si propone di contribuire alla realizzazione di un ecosistema healthcare sempre più interconnesso, digitale e sostenibile, favorendo la diffusione di buone pratiche e la condivisione di approcci collaborativi virtuosi.

Questa ambizione, unita alla consapevolezza di operare in un contesto in dinamica evoluzione, porta il Consorzio a interrogarsi su nuovi modi per aiutare l'ecosistema della Salute a comprendere un contesto mutevole, sottoposto a sollecitazioni anche dirimpenti. In parte congiunturali e imprevedibili, ma in parte strutturali e ormai impossibili da ignorare.

Un'analisi oggettiva, per quanto sintetica, può rappresentare un punto di partenza per innescare riflessioni originali e confronti costruttivi, che aprono allo sviluppo di azioni capaci di generare impatti concreti su uno scenario diversamente destinato a ripresentarsi, conservando le proprie fragilità strutturali.

In chiave prospettica, le tensioni sui costi dei fattori produttivi — di recente esasperatesi a livelli forse mai sfiorati prima — non potranno far passare stabilmente in secondo piano le istanze della sostenibilità — ambientale, certo, ma anche economica e sociale, non dimentichiamolo — che anzi si faranno sempre più cogenti.

È indubbiamente vero che il comparto Healthcare — in termini relativi, rispetto ad altri settori - gode nel suo complesso di marginalità ancora interessanti, ma è altrettanto vero che le stesse non sono ripartite uniformemente tra tutti gli anelli della catena distributiva: una difformità che si è ulteriormente esasperata nell'ultimo periodo, facendo innalzare inesorabilmente il rischio di arrivare a un punto di rottura.

Restiamo convinti che per affrontare queste sfide con il coraggio necessario a vincerle è imprescindibile attivare un dialogo capace di coinvolgere tutti gli attori della filiera (aziende healthcare, provider logistici, distributori intermedi, vettori, ...) poiché solo attraverso la condivisione delle diverse prospettive è possibile valicare i limiti imposti dalla combinazione di prassi stratificate e procedure consolidate, delineando nuovi paradigmi: indispensabile preludio alla possibilità di trovare soluzioni nuove ed efficaci.

Daniele G. Marazzi
Consigliere Delegato



Premessa **4**

Il contesto generale **5**

Gli impatti su Logistica e Trasporto **7**

Il costo del carburante **8**

Il costo del lavoro **8**

Il rischio di cessazione **9**

Gli interventi in materia di trasporto merci **11**

La clausola «fuel surcharge» **11**

L'aggiornamento dei costi minimi **11**

Premessa

Il presente documento presenta una fotografia dei principali indicatori che rappresentano il contesto macroeconomico in cui ci troviamo, provando a declinare in particolare gli impatti sul comparto della logistica e trasporto merci, anello fondamentale delle catene distributive. E questo è vero anche con riferimento alla filiera Healthcare, un settore caratterizzato da trend e cambiamenti significativi dove la logistica rappresenta un elemento chiave per garantire livelli di servizio e sostenibilità necessari.

Oggi, uno dei principali temi sul tavolo dei decision maker aziendali è senza dubbio l'incremento dei costi. I dati analizzati confermano un trend chiaro, a livello generale, rispetto all'ultimo triennio: tutti gli indicatori fotografano una crescita anche importante del costo dei fattori produttivi. Non certo immediato è declinare questo scenario in termini di impatti sul comparto della Logistica e Trasporto merci, nel suo complesso e con particolare riferimento alla filiera della Salute. Analoga riflessione si può fare rispetto alle previsioni in merito all'andamento prospettico dell'inflazione, sulle cui previsioni si interrogano e dibattono eminenti economisti ma che richiedono di trovare traduzione nelle ripercussioni attese anche sulle dinamiche specifiche della filiera healthcare.

Il Centro Studi Dafne si propone di provare a fornire strumenti concreti per aiutare a comprendere un contesto mutevole e sottoposto a notevoli sollecitazioni. Anche la vista sinottica sviluppata da Carry Consulting, confluita nel presente whitepaper, si innesta in questo percorso, cercando di mettere ordine tra alcuni dei principali indicatori con l'obiettivo di fotografare i trend in atto e di offrire elementi di valutazione oggettivi, nonché qualche spunto di riflessione, agli operatori del settore.

A cura di:

- **Martina Cozzoni**, CEO di Carry Consulting



Carry Consulting è diventata nel corso degli anni tra le più accreditate società di consulenza nell'ambito della supply chain e della logistica integrata.

Carry, dopo lunga esperienza maturata nell'ambito degli Operatori Logistici, ha conquistato direttamente la fiducia delle Aziende mandanti, che oggi si fanno assistere nei propri progetti logistici.

Il contesto generale

Partiamo dall'analisi dell'indice Istat dei prezzi al consumo per le rivalutazioni monetarie. Per adeguare periodicamente i valori monetari, per esempio i canoni di locazione, si utilizza l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) al netto dei tabacchi, pubblicato in Gazzetta Ufficiale e calcolabile tramite uno strumento messo a disposizione dall'Istituto Nazionale di Statistica sul proprio sito (www.istat.it).

Confrontando l'andamento dell'indice FOI (Figura 1) nel triennio che va da gennaio 2020 a dicembre 2022, che ha fatto registrare un incremento complessivo pari a circa +15%, con quello relativo al solo ultimo anno del periodo considerato (gennaio 2022-dicembre 2022), emerge chiaramente che il fenomeno di inflazione impatta principalmente sui dodici mesi del 2022: l'incremento in questo intervallo, infatti, risulta essere stato pari a circa +10%.

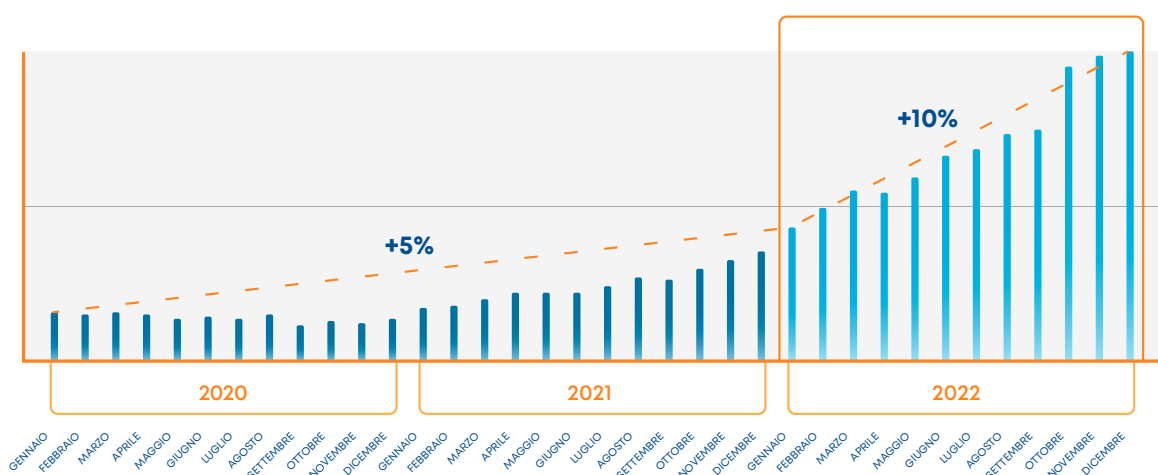


Figura 1.

Andamento mensile dell'indice FOI (Fonte: Istat)

Riprendendo direttamente quanto riportato dall'Istituto Nazionale di Statistica, «nel 2022 i prezzi al consumo registrano una crescita in media d'anno di +8,1%, segnando l'aumento più ampio dal 1985 (quando fu pari a +9,2%), principalmente a causa dall'andamento dei prezzi dei Beni energetici (+50,9% in media d'anno nel 2022, a fronte del +14,1% del 2021). Al netto di questi beni, nell'anno che si chiude, la crescita dei prezzi al consumo è pari a +4,1% (da +0,8% del 2021)».

Le rilevazioni sui dati storici costituiscono un elemento fondamentale anche delle proiezioni future prodotte dalla stessa Istat, che afferma: «in base alle stime preliminari l'inflazione acquisita, o trascinarsi, per il 2023 (ossia la crescita media che si avrebbe nell'anno se i prezzi rimanessero stabili fino al prossimo dicembre) è pari a +5,1%, ben più ampia di quella osservata per il 2022, quando fu pari a +1,8%».

I costi energetici rappresentano una componente trainante questo incremento dell'indice FOI. Per apprezzarne il contributo, si propone di analizzare l'andamento del prezzo di riferimento all'ingrosso dell'energia elettrica acquistata sul mercato della Borsa Elettrica Italiana (IPEX - Italian Power Exchange), espresso dall'indice sintetico PUN (Prezzo Unico Nazionale).

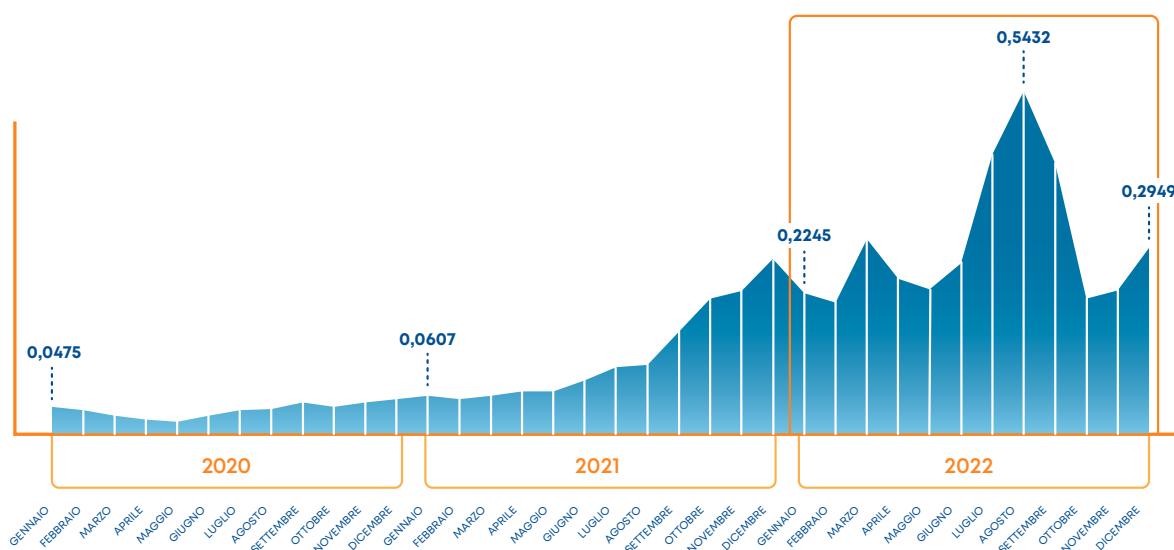
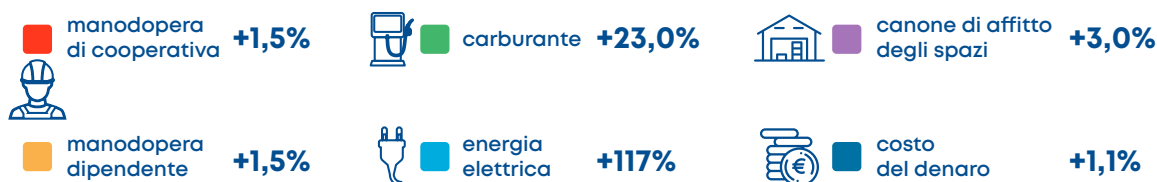
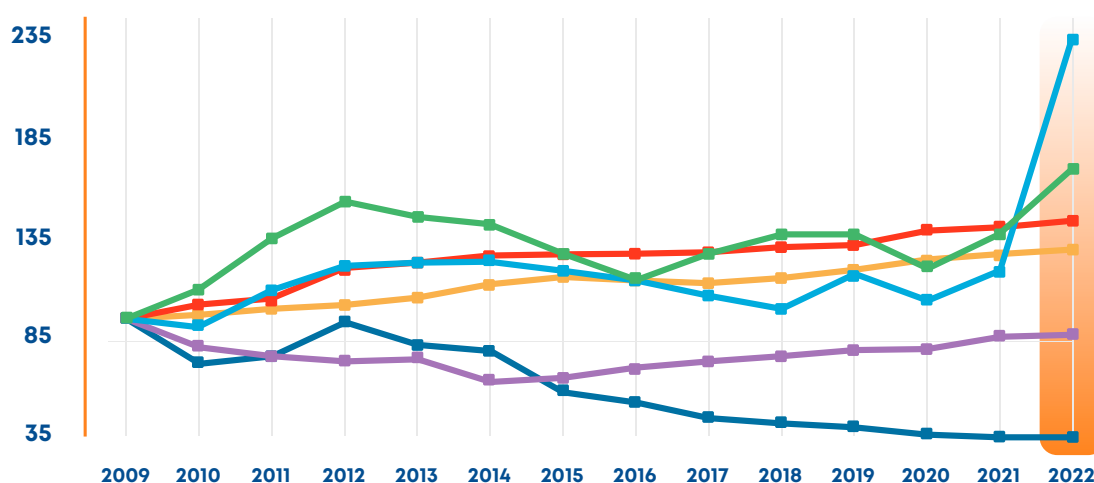


Figura 2. Andamento mensile del PUN monorario espresso in €/KWh (Fonte: IPEX)

Come evidenziato in Figura 2, il PUN a dicembre 2022 ha assunto un valore pari a 5,21 volte quello di tre anni prima: 0,2949 €/KWh contro 0,0475 €/KWh a gennaio 2020 (+521%). Il PUN ha fatto registrare, rispetto al benchmark di gennaio 2020, picchi superiori anche al +1000% nel mese di agosto 2022 (0,5432 €/KWh).

Gli impatti su Logistica e Trasporto

Per delineare un quadro generale sul settore della Logistica si riprende quanto presentato dall'Osservatorio Contract Logistics «Gino Marchet» del Politecnico di Milano in occasione del convegno “Investimenti e Collaborazione: la Logistica guida la sfida della capacità” del 16 novembre 2022. Il costo dei fattori produttivi (Figura 3) ha fatto registrare una risalita importante nel 2021, che si è accentuata in particolare a causa delle voci Energia e Carburanti nel corso del 2022.



Fonte dati: Elaborazione Oss. Contract Logistics a partire da dati MISE, ARERA, World Capital e ABI
*stime basate sui dati disponibili al 31/10/2022

variazioni in termini nominali rispetto al 2021

Figura 3. Andamento del costo dei fattori produttivi della Logistica (Fonte: Osservatorio Contract Logistics «Gino Marchet»)

Dopo un 2020 in controtendenza rispetto agli anni precedenti, infatti, nel 2021 sono tornate a crescere tutte le voci di costo della Logistica, fatta eccezione per il costo del denaro. La vera emergenza in termini di impatto sulla sostenibilità economica del comparto, tuttavia, si è verificata nel 2022, con l'energia elettrica che ha più che raddoppiato il suo valore e il prezzo del carburante cresciuto di oltre il 20%. I carburanti a minor impatto ambientale hanno presentato crescite addirittura più significative, aumentando le difficoltà per chi ha cercato di trovare il corretto equilibrio tra scelte di sostenibilità ambientale ed economica.

Il costo del carburante

Nel 2022 il prezzo del diesel ha raggiunto, alla pompa, picchi pari a 1,97 €/litro (due volte, a marzo e giugno). Questo ha generato non pochi disagi nel corso dell'anno, innescando proteste e contestazioni, ma soprattutto mettendo in ginocchio il mondo del trasporto su gomma: in particolare in ambito healthcare, un comparto già fragile e con marginalità risicate.

Ancor più critico è il dato relativo al prezzo medio rilevato nel corso del 2022 confrontato con quello relativo ai due anni precedenti (Figura 4). Si è passati infatti da circa 1,4 €/litro a oltre 1,8 €/litro nel 2022, ossia un incremento pari al 30%.

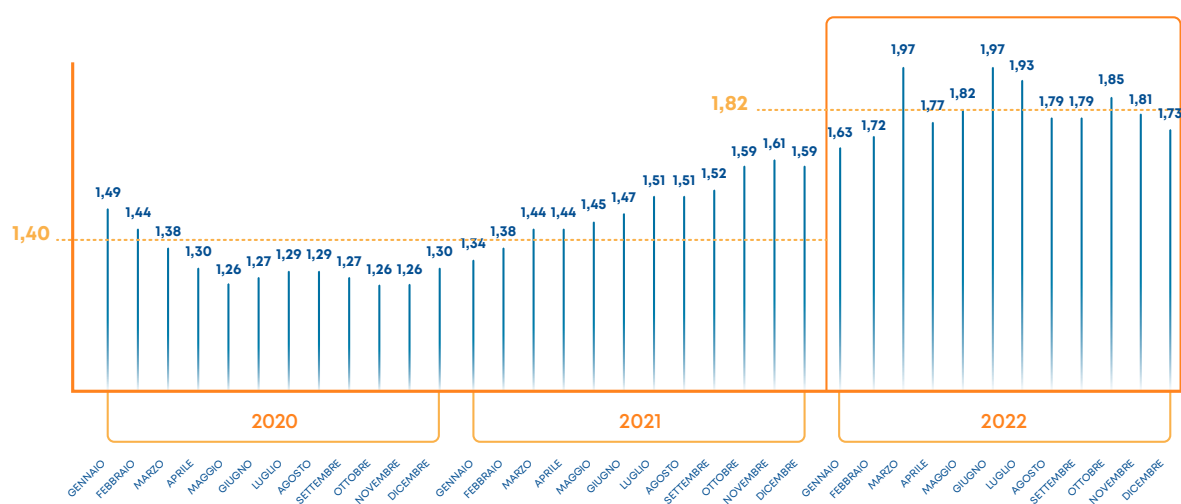


Figura 4. Andamento mensile del prezzo del carburante (diesel) espresso in €/litro (Fonte: MISE)

Il costo del lavoro

Secondo il report Eurostat, nel terzo trimestre del 2022, il costo orario del lavoro in Italia è aumentato dell'1,8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente (Figura 5). Nonostante il dato sia inferiore alla media dell'area Euro, che ha registrato un incremento pari al 2,9%, e a quello delle altre principali economie europee (+4,3% in Francia e +2,3% in Spagna) a eccezione della Germania (+0,1%), si è comunque registrato un impatto decisamente non trascurabile sul costo complessivo dei fattori produttivi.

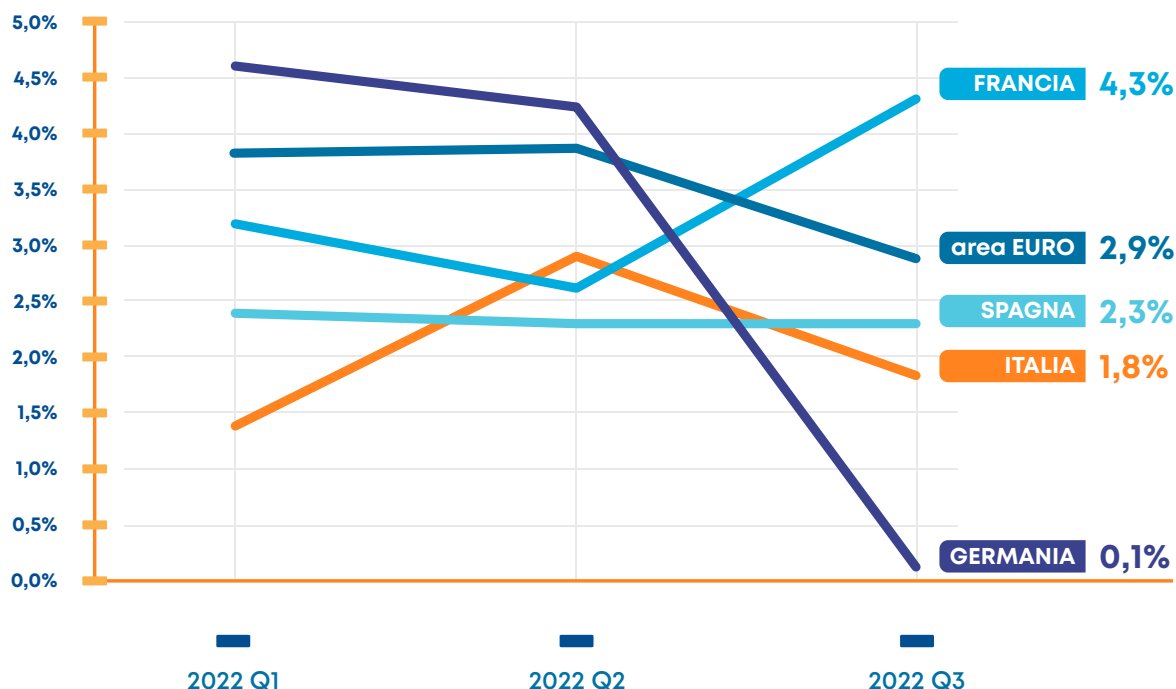


Figura 5. Variazione trimestrale del costo orario (nominale) del lavoro rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente (Fonte: Eurostat)

Provando a declinare questo indicatore generale sul comparto della Logistica (sia distributiva sia di magazzino), è necessario considerare i recenti interventi delle Autorità su questo settore, che hanno innescato un significativo cambiamento nella gestione del personale, con conseguenti ripercussioni molto rilevanti anche sul costo del lavoro. In particolare, si pensi alla tendenza crescente verso la conversione in rapporti di lavoro dipendente di prestazioni in precedenza configurate come forniture di servizi erogati da cooperative esterne. L'impatto che si genera sul costo del lavoro, in questi casi, può tradursi in un incremento anche del 50%.

Il rischio di cessazione

Lo scenario complessivo si innesta su una fragilità strutturale del settore trasporto merci. A rappresentare questa situazione, si prende in esame un indicatore sintetico: il Failure Score Cribis D&B. In particolare, questo indicatore esprime il rischio di cessazione (volontaria o giudiziale, in presenza di obbligazioni non pagate) di un'impresa nei successivi 12 mesi secondo una scala che va dal valore 1 (massima probabilità di cessazione) al valore 100 (minima probabilità di cessazione).

Come emerge chiaramente dalla Figura 6, oltre il 77% delle circa 71 mila aziende di questo comparto a cui è stato possibile attribuire un valore per questo indicatore presenta un rischio elevato, ossia una probabilità di dover cessare l'attività entro l'anno (valore assegnato di Failure Score Cribis D&B compreso tra 1 e 50).

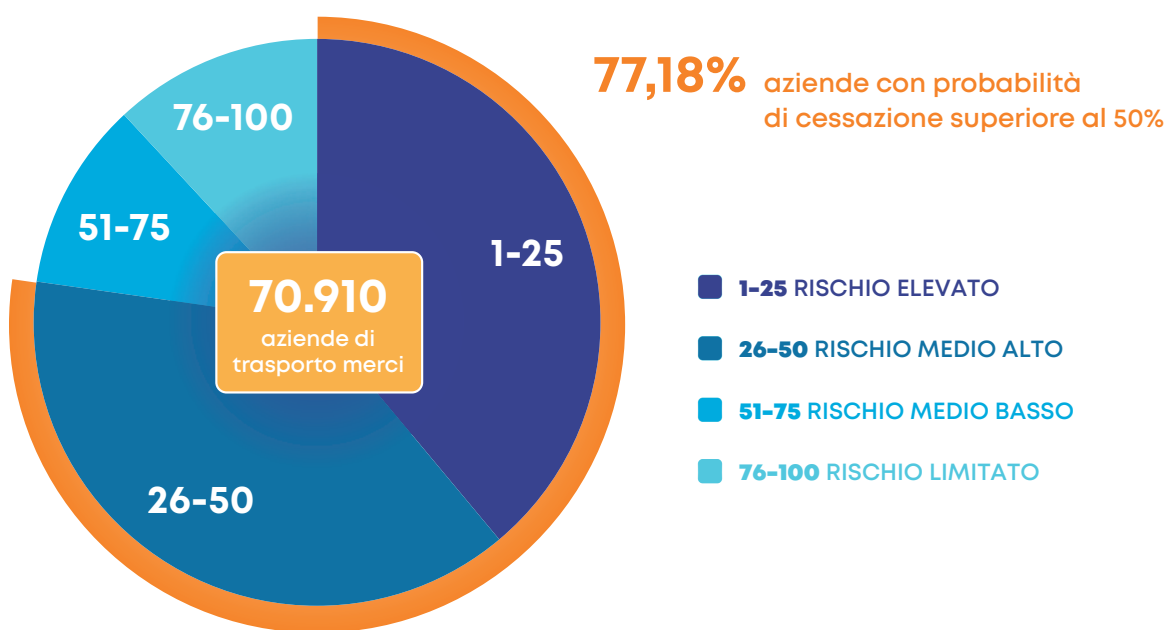


Figura 6. Segmentazione delle aziende di trasporto merci per classe di rischio (Fonte: Cribis D&B, anno 2022)

Gli interventi in materia di trasporto merci

Diversi sono stati i contributi introdotti dal Governo per cercare di tamponare le problematiche che hanno investito il settore del trasporto merci, sotto forma di incentivi o agevolazioni.

In particolare, due interventi sono di particolare rilevanza come evidenziato anche dal professor Michele Palumbo nell'intervento durante il Convegno "Logistica Healthcare: nuovi equilibri per vincere la sfida della capacità" dello scorso 27 gennaio 2023, organizzato dall'Osservatorio Contract Logistics «Gino Marchet» del Politecnico di Milano in collaborazione con il Consorzio Dafne.

Si tratta di decisive prese di posizione del Ministero in merito al tema caldo dei rincari sul trasporto:

- l'inserimento della clausola di adeguamento dei corrispettivi sulla base dell'andamento del costo del carburante, ossia l'applicazione del cosiddetto «fuel surcharge», affinché il contratto abbia forma scritta;
- l'aggiornamento della tabella dei costi minimi.

La clausola «fuel surcharge»

Il Decreto Legge 21 marzo 2022, pubblicato in Gazzetta Ufficiale e in vigore dal 22 marzo 2022, affronta alcuni ambiti d'interesse per il comparto del trasporto merci. In particolare, nel box si riporta il testo dell'Art. 14 "Clausola di adeguamento corrispettivo", che introduce modifiche all'Art. 6 del precedente Dlgs 286 del 21 novembre 2005.

a) al comma 3, lettera d), dopo le parole «modalità di pagamento» sono inserite le seguenti: «, nonché clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato»

b) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente: «6-bis. Al fine di mitigare gli effetti conseguenti all'aumento dei costi del carburante per autotrazione incentivando, al contempo, il ricorso alla forma scritta nella stipulazione in caso di contratti di trasporto di merci su strada, il corrispettivo nei contratti di trasporto di merci su strada conclusi in forma non scritta, si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 1, comma 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

L'aggiornamento dei costi minimi

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato, lo scorso marzo 2022, l'aggiornamento dei valori indicativi di riferimento per i costi di esercizio delle imprese italiane attive nell'autotrasporto merci in conto terzi (Figura 7).

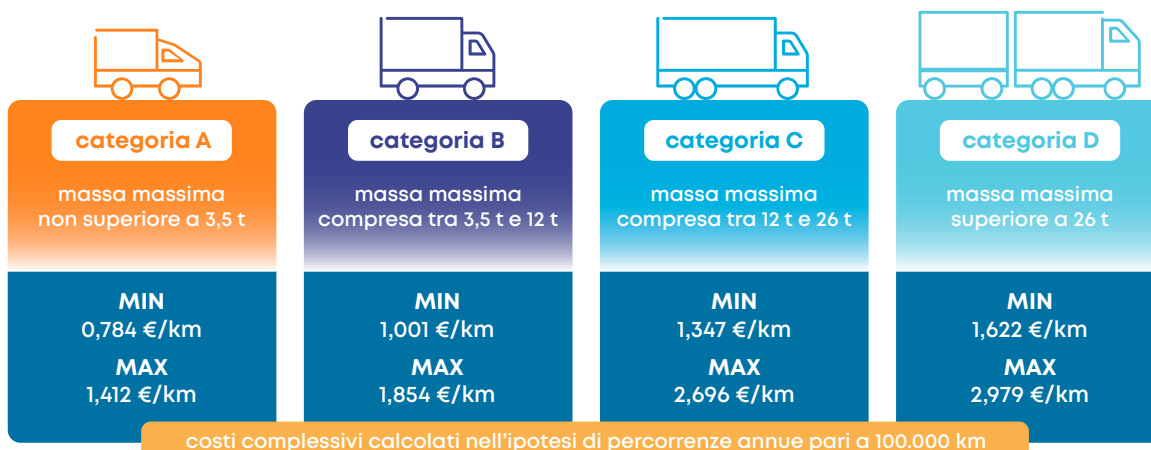


Figura 7. Costi chilometrici massimi e minimi per l'attività di autotrasporto merci, dettaglio per categoria di mezzi (Fonte: MIT)

Il professor Michele Palumbo ha mostrato la significativa sensibilità del costo chilometrico al prezzo del carburante (Figura 8), rimarcando che «dal punto normativo sono stati forniti buona parte dei criteri per valutare la sostenibilità delle attività logistiche e distributive della filiera: vista la sensibilità degli operatori agli effetti prodotti dalla crisi energetica, sembra ragionevole adottare un approccio proattivo per evitare il ripetersi di fenomeni di discontinuità nella catena di fornitura».

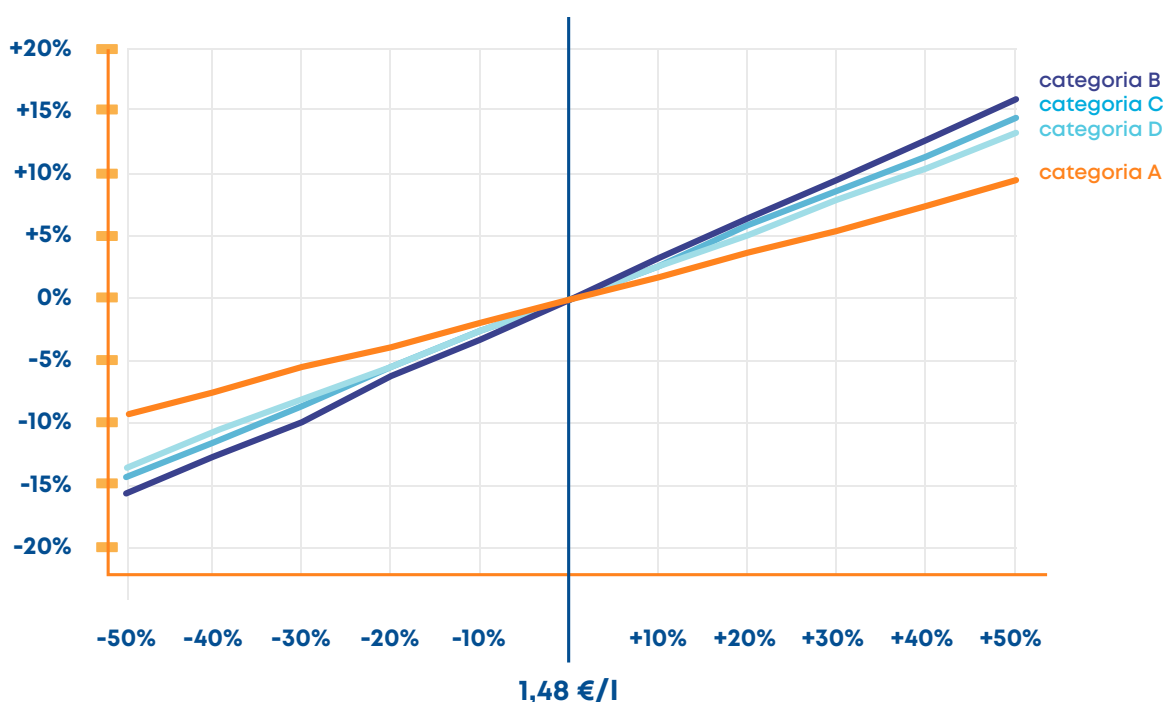


Figura 8. Analisi di sensibilità del costo chilometrico al variare del prezzo del carburante (Fonte: Michele Palumbo)

Sede Legale

c/o LTA Studio | Via G. Leopardi 7 | 20123 Milano

C.F. 01997160120 | P.IVA 04883250484 | consorziodafne@legalmail.it | info@consorziodafne.com

