

Per l'autotrasporto rincari di 80 milioni in una settimana

Riccardo Ferrazza Flavia Landolfi



La bolletta si aggira intorno agli 80 milioni di extracosti. È il conto pagato dagli autotrasportatori italiani al conflitto nel Golfo in una sola settimana, da quando cioè si è registrato il primo rallentamento diventato poi un blocco vero e proprio dei traffici nello stretto di Hormuz, arteria centrale per il passaggio delle petroliere e snodo sensibile per il mercato energetico globale. A mettere in fila i numeri è la Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali), guidata dal segretario generale Alessandro Peron, che ha elaborato una prima valutazione dell'impatto economico prodotto dall'impennata dei carburanti sul trasporto merci su gomma. Un impatto che secondo gli operatori rischia di allargarsi rapidamente. Se la tensione nell'area dovesse prolungarsi, avverte Fiap, e il prezzo del gasolio stabilizzarsi intorno ai 30 centesimi in più al litro, l'effetto economico smetterebbe di essere un picco temporaneo per trasformarsi in un costo strutturale per tutta la filiera del trasporto su strada. «Ma non solo, perché gli extracosti rischiano di essere scaricati sull'intera filiera industriale - dice Peron - per poi impattare sulle tasche dei consumatori». In questo scenario il sistema dell'autotrasporto merci italiano si troverebbe ad assorbire oltre 6 miliardi di euro di spese aggiuntive ogni anno.

L'impatto complessivo vale circa lo 0,3% del Pil nazionale, segno di quanto il settore del trasporto su strada resti esposto alle oscillazioni dei mercati energetici internazionali e alle tensioni geopolitiche nelle principali rotte del petrolio. Il carburante rappresenta infatti una delle voci più pesanti nei bilanci delle imprese di autotrasporto,

dipendente dall'energia. Il risultato è una pressione crescente su tutto il sistema logistico europeo, destinata a propagarsi lungo le intere filiere produttive e sui prezzi delle merci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

con un'incidenza che in molti casi supera il 30% dei costi operativi. Se l'aumento dovesse consolidarsi, il contraccolpo non riguarderebbe solo gli operatori della logistica ma l'intera catena dei prezzi, con effetti destinati a propagarsi lungo tutta la catena dell'economia reale.

In questo scenario la notizia di un intervento del governo sulle accise preoccupa il popolo dei Tir. «Bisogna fare attenzione a questo tipo di operazioni - spiega ancora Peron - perché rischiano di sterilizzare il recupero delle accise per l'autotrasporto e di rendere non azionabile la fuel surcharge che dal 2022 è norma obbligatoria nei contratti con la committenza creando un ulteriore danno al comparto».

Le stime elaborate da Fiap riguardano soltanto la fase iniziale della crisi, precisa l'associazione. Un aumento dei costi di questa entità peserebbe su un comparto che in Italia vale circa 120 miliardi di euro l'anno e che è formato in gran parte da piccole e medie imprese. Molte aziende non dispongono di una forza contrattuale sufficiente per trasferire subito gli aumenti ai committenti, con il rischio di tensioni finanziarie e, nei casi più difficili, di uscite dal mercato. La normativa prevede strumenti di adeguamento automatico dei corrispettivi di trasporto all'andamento del carburante, ma nella pratica restano poco utilizzati, lasciando scoperta una larga parte del settore, avvisa Fiap.

Nel frattempo le ripercussioni della crisi nel Golfo stanno emergendo anche negli altri comparti della logistica. Nel trasporto marittimo, secondo le proiezioni della federazione, stanno aumentando rapidamente i premi assicurativi "war risk": in diversi casi risultano raddoppiati o triplicati, con rincari che per una grande nave possono valere centinaia di migliaia di dollari a viaggio. Le tensioni nell'area stanno inoltre rallentando i transiti nel Canale di Suez, rotta da cui passa circa il 12% del commercio mondiale, spingendo diverse compagnie a circumnavigare il Capo di Buona Speranza con tempi più lunghi e costi maggiori. Risultato: nel traffico container si registra già una contrazione degli scambi che oscilla tra il 10% e il 15%.

Anche il cargo aereo è coinvolto: le limitazioni nello spazio aereo mediorientale e l'aumento del jet fuel stanno costringendo le compagnie a deviare i voli tra Europa, Asia e Medio Oriente, con consumi più elevati. Se la tensione dovesse riflettersi anche sui prezzi dell'elettricità, avverte Fiap, potrebbero risentirne il trasporto ferroviario merci e la logistica a temperatura controllata, fortemente