

Autotrasporto, il caro gasolio azzerava i margini delle imprese

Allarme diesel. Gli extracosti derivanti dalla crisi mediorientale costringono moltissimi operatori a lavorare in perdita: proclamato il fermo nazionale

Marco Morino

1 di 2



Autotrasporto in ginocchio a causa del caro gasolio, aumentato di circa il 20% in poche settimane, mentre il taglio temporaneo delle accise deciso dal governo non è bastato a contrastare l'emergenza. Il timore è che il prezzo del diesel resti inchiodato sopra i due euro al litro per tutto l'anno, prosciugando la liquidità delle imprese. Gli extracosti della crisi energetica, esplosa in seguito al conflitto in Medio Oriente, costringono già oggi moltissimi operatori a lavorare in perdita. Nell'autotrasporto merci, i margini netti sono assai risicati, intorno al 3-5% e i rincari record del gasolio rischiano di mandare fuori controllo i costi operativi (il diesel incide per il 30-35% sui costi totali di un'impresa). E nelle prime otto settimane di conflitto militare l'autotrasporto avrebbe già sostenuto un extracosto di circa 1,5 miliardi di euro.

La dimensione dello shock va oltre le capacità di risposta nazionale. È necessaria un'azione immediata e coordinata da parte dell'Europa, per scongiurare il tracollo finanziario degli autotrasportatori e l'interruzione delle catene di approvvigionamento. Senza ristori e credito d'imposta, il trasporto su strada italiano, composto per oltre il 70% di piccole e microimprese, rischia un aumento strutturale dei costi, l'azzeramento dei margini e l'espulsione dal mercato degli operatori più piccoli. Ma si tratta di interventi che devono necessariamente essere collocati in un quadro europeo. Unatras, il

coordinamento unitario delle federazioni italiane dell'autotrasporto, ha già proclamato il fermo nazionale dei Tir per cinque giorni, dal 25 al 29 maggio prossimi, salvo revoche.

Una finestra temporale che il governo può sfruttare per avviare un confronto serio con il settore (lo ha già fatto, convocando le categorie lo scorso 22 aprile) e studiare misure concrete a sostegno della liquidità delle imprese. Il primo banco di prova è dietro l'angolo: il 1° maggio scadrà la proroga del taglio alle accise sui carburanti. Senza sconti, il prezzo del gasolio potrebbe addirittura salire oltre i 2,3 euro al litro. Un'ulteriore stangata alla tenuta dell'autotrasporto. Ma non c'è solo l'allarme carburante. Sul futuro del settore, colonna portante della logistica nazionale, premono altre sfide decisive: il rinnovo del parco circolante, la questione alpina e l'estensione del sistema europeo di tassazione del carbonio anche al trasporto stradale (Ets2).

Il rinnovo delle flotte è la sfida più urgente. L'età media dei veicoli pesanti che circolano in Italia sfiora i 15 anni e oltre il 96% dei mezzi viaggia con motori diesel, mentre l'Europa punta a ridurre, entro il 2040, le emissioni inquinanti dell'autotrasporto del 90% rispetto ai valori del 1990. Il governo, con una misura senza precedenti, ha stanziato 590 milioni di euro per sostenere la transizione verso mezzi più moderni ed efficienti: elettrici, ibridi o endotermici di ultima generazione. Il fondo copre il periodo 2027-2031, con la seguente ripartizione: 100 milioni nel 2027; 100 milioni nel 2028; 50 milioni nel 2029; 150 milioni nel 2030; 190 milioni nel 2031. Con un nuovo decreto, il governo definirà i criteri operativi per accedere ai finanziamenti. Un primo click-day di prenotazione degli incentivi potrebbe essere previsto già la prossima estate. Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari), auspica che «gli incentivi statali includano anche alimentazioni alternative come Hvo (biodiesel) e bio-Lng (biometano)».

Un secondo fronte riguarda l'attraversamento dei valichi alpini, corridoi sensibili per logistica ed export. Due le emergenze: i divieti alla libera circolazione dei Tir imposti dall'Austria lungo l'asse del Brennero e le chiusure prolungate del traforo del Monte Bianco per i lavori di manutenzione. Entro fine anno è attesa la decisione della Corte di Giustizia europea sul ricorso presentato dall'Italia contro i blocchi austriaci. La sentenza potrebbe modificare in modo significativo l'accessibilità del principale corridoio terrestre tra Italia ed Europa centrale, influenzando costi, tempi di consegna e strategie logistiche di imprese esportatrici e autotrasportatori.