

# L'INTERVISTA » DOMENICO DE ROSA

Cavaliere Domenico De Rosa, il caro carburante tornò al centro del dibattito. È una dinamica già vista o c'è qualcosa di diverso oggi?

Oggi c'è qualcosa di molto diverso. Non è una semplice tensione sui prezzi, è una distorsione strutturale. Il carburante arriva a pesare fino al 40% del costo complessivo di un trasporto. Parliamo quindi della voce dominante. Eppure questo elemento essenziale viene ancora lasciato alla dinamica commerciale tra trasportatore e committente, anche in presenza di clausole di adeguamento automatico. Questo significa che il rischio resta in capo all'impresa di trasporto. Ed è un'impostazione che non regge più.

Sia dicendo che il problema non è solo il prezzo del carburante ma il modo in cui viene gestito? Esattamente. Il tema centrale è che un costo così rilevante non può essere trattato come una variabile negoziale ordinaria. Se rappresenta fino al 40% del costo totale, deve essere riconosciuto come componente strutturale e gestito con meccanismi automatici, certi e tempestivi. Oggi invece resta esposto a rischi, connessioni e squilibri contrattuali. E questo scarta tensioni finanziarie su tutta la filiera.

Perché si parla di rischio blocco della logistica? Perché queste distorsioni generano un effetto cumulativo. Le imprese anticipano costi elevatissimi, inascessibili a distanza di mesi e non riescono a trasferire integralmente gli aumenti. A questo si aggiungono nuovi oneri. È a quel punto il sistema entra in sofferenza finanziaria. Il blocco non è una sberleffiata. È l'oscuolo di un equilibrio che salta.

Tra questi nuovi oneri c'ha speso l'ETS europeo. Che impatto ha avuto?

L'ETS rappresenta un ulteriore elemento di pressione. È una tassazione introdotta con una logica ideologica che



La premier Giorgia Meloni, il vice premier Matteo Salvini ed il ministro Giancarlo Giorgetti



## «Caro carburante fuori controllo Così si rompe la logistica italiana»

Il Cavaliere: «Non è una semplice tensione di prezzi, è una distorsione strutturale»

non tiene conto delle condizioni reali in cui operano le imprese. Nel concreto si traduce in un costo aggiuntivo lungo la filiera del trasporto, soprattutto nelle componenti marittime e intermodali. È in un contesto già critico, questo costo non è neutro. È una zavorra.

**Quindi il sistema sta subendo una doppia pressione?**

Esattamente. Da un lato un costo primario come il carburante, che pesa fino al 40% e non è strutturalmente riconosciuto. Dall'altro nuove impostazioni come l'ETS, che aumentano ulteriormente il carico senza offrire strumenti compensativi adeguati. Il risultato è una compressione

» L'ETS europeo aggiunge costi ideologici a un sistema già al limite. Il risultato è una compressione dei margini insostenibile

dei margini che diventa insostenibile.

**Quanto pesa tutto questo sul sistema economico nel suo complesso?**

In modo determinante. La logistica è la spina dorsale del Paese. La quasi totalità delle merci viaggia su strada. Se

» Questo significa che il rischio resta in capo all'impresa di trasporto. Ed è chiaramente una impostazione che non regge più

metti sotto pressione questo sistema, metti sotto pressione l'intera economia reale. E quando la logistica perde equilibrio, non si ferma solo il trasporto, si ferma la produzione, la distribuzione, la competitività.

Le misure adottate finora

sono sufficienti?

No, perché non affrontano il nodo strutturale. Serve un riconoscimento chiaro e automatico del peso del carburante nel costo del trasporto. Serve certezza nei meccanismi di adeguamento. E serve una riflessione seria sull'impatto di strumenti come l'ETS, che oggi vengono introdotti senza una reale valutazione delle conseguenze industriali.

**Qual è il rischio più grande se non si interviene?**

Che il sistema si deteriori progressivamente fino al punto di rottura. Non sarà un evento improvvisabile, ma un indebolimento continuo delle imprese, della capacità operativa e della tenuta complessiva

della filiera. Il grande questo accade, ricostruire è molto più difficile che intervenire in tempo.

**In sintesi, qual è il messaggio al decisore pubblico?**

Che la logistica non può essere trattata come una variabile residuale. Se il carburante pesa fino al 40%, va riconosciuto come costo strutturale e gestito di conseguenza. E ogni nuova impostazione, come l'ETS, deve essere valutata per il suo impatto reale sull'economia, non solo per la sua coerenza teorica. Altrimenti il rischio è semplice. Compromettere la tenuta del sistema senza accorgersene in tempo.