

La “tempesta perfetta” sul trasporto su gomma: costi più alti e meno mezzi

L'autotrasporto romagnolo sta combattendo contemporaneamente contro l'inflazione, il surplus di domanda, la crisi del mercato del lavoro e una forte tensione geopolitica

ROMAGNA

ALESSANDRO CICOGNANI

Nell'ultimo anno le immatricolazioni di mezzi pesanti sono calate di un altro 5% in Romagna – erano già crollate di oltre un 10% nel 2019 –, un pieno di gasolio è aumentato in media di 250 euro rispetto a un anno fa esatto e si stima che in Italia visia una carenza di circa 20mila autisti, a cui da venerdì nelle tre province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini se ne sono aggiunti un altro 15-20% che non vuole cedere all'obbligatorietà del green pass e che per questo preferisce rimanere a casa senza lavoro. Gli esperti l'hanno definita “la tempesta perfetta” e in effetti il mondo del trasporto su gomma romagnolo, così come nel resto d'Italia, sta combattendo contemporaneamente contro l'inflazione, il surplus di domanda, la crisi del mercato del lavoro e una forte tensione geopolitica. Insomma, quanto basta per gridare allarme rosso e per far dire a Giuseppe Montagnese, segretario Fai Romagna, la federazione degli autotrasportatori italiani che fa capo a Confrasporti, che «questa congiuntura di fattori ci preoccupa davvero molto».

Il paradosso

Le 860 aziende di autotrasporto della provincia di Ravenna, le 1.100 di Forlì-Cesena e le 740 di Rimini stanno vivendo un vero e proprio paradosso. La ripartenza economica così concentrata ha infatti generato un surplus di domanda per le aziende del settore. Esaustivi sono i dati delle merci movimentate nei primi otto mesi dell'anno nel porto di Ravenna, che hanno fatto segnare una crescita del 22,6% rispetto allo scorso anno (ben 17.728.291 tonnellate) e di un più 1,3% rispetto al periodo pre Covid, con stime incoraggianti anche per i prossimi mesi. I prodotti da movimentare in Romagna, quindi, sono in aumento, al punto che secondo Montagnese «gli autotrasportatori avrebbero bisogno di accrescere il personale in organico» e invece lottano ogni giorno con carenze di personale, per via di un lavoro che non vuole fare più nessuno. I numeri dell'ultimo rapporto elaborato da Continental su dati Acifotografano un 2020 dal segno meno sul lato delle nuove immatricolazioni di mezzi pesanti: meno 23,2% in provincia di Rimini, meno 21,2 nella provincia di Forlì-Cesena e l'Emilia Romagna in generale ha fatto segnare

un calo del 14,8%. Solo Ravenna ha terminato l'anno in positivo, passando dalle 152 immatricolazioni del 2019 alle 201 dell'anno scorso. L'anno precedente il calo era invece stato generalizzato su tutte e tre le province. Il problema è che l'85 per cento circa delle merci che arrivano in Romagna vengono poi trasportate su gomma, al punto che nelle nostre principali arterie stradali in media transitano qualcosa come 22mila mezzi pesanti al giorno. Il risultato? I tecnici ne stimano due: un disservizio in termini di ritardi nelle operazioni di ritiro e poi di consegna delle merci, a cui si agghincherà un calo del fatturato delle imprese romagnole da qui a fine anno, anche del 20%.

Costi e servizio

Più complesso è certamente ciò che si cela dietro l'aumento dei costi di gasolio ed energia che le aziende stanno affrontando da alcuni mesi. I carburanti sono un punto cruciale per il settore, perché valgono circa il 25% dei costi di un'azienda e sono giustificati da un aggiustamento dei prezzi che sta arrivando ora rispetto al mercato internazionale del greggio, esploso in estate, a cui si unisce una certa speculazione. L'inverno particolarmente freddo e l'aumento di domanda di gas da parte della Cina sono invece i motivi dietro il rincaro del costo dell'energia e del Gnl (dietro cui si potrebbe celare anche un gioco di potere della Russia, fornitrice del 40% di gas consumato nell'Ue, che spererebbe di ottenere un rapido via a Nordstream 2 per tagliare fuori Polonia e Ucraina). A pesare è infine la concorrenza spietata delle ditte straniere, che impoverendo il lavoro riescono a staccare tariffe più basse. «Abbiamo visto autisti soprattutto rumeni – spiega Marcello Santarelli, segretario Filt Cgil Ravenna – constipendi da 800 euro e il resto pagato come trasferta Italia, quindi esente da tasse». La conseguenza più ovvia di questo mix è che le imprese romagnole si stanno riorganizzando per quello che probabilmente sarà un aumento delle tariffe di trasporto per i loro clienti. Ma si tratta di una extrema ratio, perché sul piatto opposto della bilancia c'è il rischio di perdere le commesse. «Se la linea rimane questa – conclude Montagnese – il settore è fortemente a rischio, ma lo sarà l'economia in generale, perché ricordiamoci sempre che io posso produrre la cosa più innovativa del pianeta, ma se poi nessuna la consegna rimane comunque inutile».

Dopo l'aumento dei prezzi arriva una nuova spallata Con il green pass i lavoratori preferiscono l'estero

ALFONSINE

ALESSANDRO CICOGNANI

Le imprese di trasporto merci, entro il 2021, si preparano ad affrontare due problemi, da una parte gli inevitabili ritardi che ci saranno nelle consegne, visto l'innalzamento della domanda e la concomitante carenza di camionisti, dall'altra la diminuzione dei fatturati da qui alla fine dell'anno. Pietro Rambelli, presidente di Fai Romagna Confrasporti, è il titolare della “Trasporti Rambelli srl” di Alfonsine, che da venerdì scorso ha 5 camion fermi su 30 per via delle norme sul Green pass.

Partirei con lei proprio da quest'ultimo tema, che è anche il più attuale. Come ha influito sul vostro lavoro?

«Posso dirle che la nostra è una categoria che

fino ad oggi difficilmente si è fermata. Non abbiamo smesso di lavorare nemmeno l'anno scorso nei difficili mesi del contagio e abbiamo tirato la cinghia in più di una occasione. Tuttavia, questa volta sta accadendo qualcosa di grave, con l'ultima decisione del Governo si è aperta la strada a una concorrenza sleale da parte degli autotrasportatori esteri e l'Unatras pensa già a una mobilitazione. Inoltre, bisogna considerare che oggi circa il 40% dei camionisti in Romagna è di nazionalità rumena o polacca, perché nessuno più vuole fare questo mestiere, e loro non vogliono vaccinarsi. L'esito è che vanno all'estero dove il Green pass non è richiesto per lavorare e noi ne paghiamo le conseguenze».

L'anno, per il vostro settore, era partito bene. Cosa è accaduto?

«Molti la definiscono la tempesta perfetta e direi che è azzeccato. Questa ripartenza repentina ha generato un surplus di domanda di trasporti, facendo venire al pettine un vecchio nodo che riguarda la sempre maggiore carenza di camionisti. Ora, questo aumento dei prezzi del carburante ha dato un'altra spallata al settore, perché rappresenta circa il 25% dei nostri costi, a cui si aggiunge l'aumento dei costi dell'energia e ora anche il dumping dall'estero».

L'aumento nella richiesta di trasporto a fronte di un minor numero di camion in cosa si tradurrà secondo lei? In un ritardo nelle consegne?

«Sicuramente ci sarà qualche ritardo a livello di giorni. Chi ha dei contratti che non prevedono penali sta provando a spostare in avanti le date, gli altri dovranno aprire nuovamente il portafoglio».