

Più lavoro ma più costi: e mancano anche gli autisti

Per la prima volta da decenni, gli autotrasportatori si trovano a dover rimandare almeno il 10 per cento dei viaggi previsti su base giornaliera, in maniera sistematica. «Solo ora stiamo ritoccando le tariffe»

RAVENNA

ANDREA TARRONI

Il lavoro non manca, anzi. Per la prima volta da decenni, gli autotrasportatori si trovano a dover rimandare almeno il 10 per cento dei viaggi previsti su base giornaliera, in maniera sistematica. Solo che il carburante è cresciuto del 30 per cento in un semestre. E solo ora le aziende iniziano ad applicare un aggravio nei confronti della clientela, contenuto al 5 per cento.

Il mondo della logistica contiene la gran parte delle contraddizioni di questa ripresa. Un aumento in alcuni casi spasmodico della richiesta. Un barcamenarsi nel gestire la mancanza cronica (ora amplificata dalla pressione sul settore) di autisti disponibili, con una frazione (percentualmente residuale) non vaccinata. Non di meno, come per tutti i settori, una parte è a casa in quarantena. E ora mancano anche i mezzi: al di là della grande maggioranza detenuti in proprietà, quelli che le aziende di autotrasporto affittavano occasionalmente sono tutti presi.

Franco Ventimiglia, referente ravennate della Fita Cna, testimonia come «succeda ormai da un mese, strutturalmente, che una quota di circa un decimo dei viaggi non viene assolto in giornata – spiega il segretario della sigla di settore interna all'associazione di categoria -. È un fenomeno che non si era mai verificato prima. Normalmente si riesce a far fronte alla consegna in tre o quattro giorni». Con un elemento che costituisce ansia per ogni camionista del Ravennate: «Talvolta il ritardo lambisce la giornata di carico della nave – spiega ancora Ventimiglia – e lì si ingenera un problema enorme che, fortunatamente, nella stragrande maggioranza dei casi si riesce a sventare». È ancora Ventimiglia ad aggiungere che «difficilmente i rincari sui beni di consumo finora riscontrati sono da attribuirsi al ramo trasporti. Noi solo ora stiamo ritoccandole le tariffe, perché le spese stavano portandoci a viaggiare in perdita. E i rincari sono contenuti fra il 5%. Per gestire questa fase – chiude il rappresentante Fita – è necessario un taglio alle imposte sul carburante. Fare il pieno di un Tir costa 9.300 euro in più all'anno». Il rincaro viene confermato da Pier Nicola Ferri di Concoop, che spiega come «prima l'incidenza dei costi del gasolio fosse del 33 per cento del fatturato. Ora è cre-



sciuto al 42 per cento, con un aumento su quel bene di quasi un terzo. E la situazione è da definirsi drammatica su chi aveva fatto l'investimento, incentivato dallo Stato, dell'acquisto di un tir a Gnl. Per loro i rincari sono insostenibili. Sono almeno doppi rispetto per chi ha un mezzo a gasolio». Se quindi, il carburante è cresciuto di quasi di 10mila euro per ogni autotrasportatore, per coloro i quali hanno comprato un tir a Gnl il rincaro annuo è di quasi 20mila euro. La problematica è confermata da Andrea De Murtas, responsabile del comparto per la Confartigianato: «I problemi maggiori li sconta chi aveva investito sui camion a gnl per l'aumento inaccessibile dei costi del gas che richiama ancora una volta alla necessità, che come Confartigianato di Ravenna non smetteremo mai di chiedere, dell'utilizzo responsabile delle risorse di gas presenti nel nostro territorio». Per questo, secondo il rappresentante dell'associazione di viale Berlinguer «i continui rincari dei prodotti energetici rappresentano uno dei problemi più grandi che sta attraversando il sistema Paese e che come Confartigianato seguiamo con estrema preoccupazione per i risvolti negativi che ha sulle imprese, sulle famiglie e che mina la ripresa economica – conclude De Murtas -. Il continuo aumento dei carburanti, per quanto riguarda l'autotrasporto merci, si inserisce in un momento di difficoltà strutturale del settore alla ricerca di nuova forza di trazione in grado di soddisfare le richieste del mercato. Per questo spingiamo sempre nuove iniziative per formare autisti, ma l'aumento continuo del carburante non può certamente essere assorbito dalle imprese di trasporto ma riguarda tutta la filiera logistica».

Il carburante è cresciuto del 30 per cento in un semestre. Difficile poi gestire la mancanza cronica (ora amplificata dalla pressione sul settore) di autisti disponibili, con una frazione non vaccinata