

Aumento prezzo gasolio, autotrasporto in ginocchio

30 maggio 2018

93



Trasportounito non esclude la mobilitazione del settore e chiede il rispetto delle norme per l'adeguamento delle tariffe

Situazione fuori controllo per le imprese italiane di autotrasporto che rischiano di dover cessare l'attività in conseguenza dell'**aumento di oltre il 10% nel prezzo del carburante**; secondo **Trasportounito** la situazione è ormai deteriorata a tal punto da non poter escludere una mobilitazione di categoria e l'apertura di specifiche vertenze sia di filiera sia nelle singole realtà aziendali. Ciò confermando, tuttavia, l'urgenza e la necessità di avviare un confronto con istituzioni, confederazioni e associazioni del settore. L'incremento del costo del gasolio nell'ultimo anno ha generato forti tensioni sui bilanci delle imprese di autotrasporto molte delle quali, in assenza dei necessari adeguamenti tariffari, rischiano di chiudere l'attività, con gravi conseguenze anche in termini occupazionali oppure, ancor più grave, di scaricare sulla strada tutta la propria debolezza contrattuale e strutturale determinando rischi incontrollabili per la sicurezza stradale.



Trasportounito
Associazione Nazionale Autotrasportatori Professionali

I numeri della crisi e le attuali soluzioni normative per l'autotrasporto

Il costo del gasolio per autotrazione è in continua crescita. Le imprese di autotrasporto in poco più di **12 mesi** (ultimo dato pubblicato dal **MiSE**) hanno dovuto sostenere un incremento netto del **10,10%**. L'incremento record del costo industriale del gasolio avrebbe dovuto spingere le imprese di autotrasporto a chiedere e ottenere l'adeguamento della tariffa di trasporto delle merci, sulla base della **c.d. Clausola di Salvaguardia (art. 5 L. 133 del 6 agosto 2008)** che tiene conto dell'aumento del costo medio del gasolio e delle autostrade. Purtroppo le aziende sono subordinate alla dominanza economica della committenza, a causa dello scarso o inesistente potere contrattuale che rende difficile, rischioso e complicato, procedere all'applicazione dei dovuti adeguamenti. Secondo i dati ministeriali **il costo del gasolio (tenuto conto dello scorporo dell'IVA e del rimborso valore ACCISE) è passato da 0,882 euro a 0,971 euro da luglio 2017 ad aprile 2018**. Una variazione che vale circa il 10%. Il gasolio incide sui costi diretti di trasporto e quindi di valore tariffario per il 28% (dati MIT); ne consegue che per il solo aumento del costo del gasolio le tariffe devono essere aumentate del 2,8%. Considerato che 1 km di percorrenza di un veicolo pesante dovrebbe essere pagato in media 1,5 euro (ultimi dati pubblicati dal MIT per le medie percorrenze con riferimento ai costi della sicurezza) il costo al km dovrebbe aumentare di 0,04 euro ovvero dovrebbe essere 1,540 euro/km. Un camion percorre circa 10.000 km al mese, quindi l'autotrasportatore oggi dovrebbe incassare, ogni mese, rispetto a luglio 2017, **400 euro in più per ogni camion**. Per comprendere la dimensione del problema un'azienda media di 100 camion, che non ha ottenuto l'adeguamento dei corrispettivi da luglio 2017, avrà perdite economiche annuali di quasi 500.0000 euro. Si tenga conto poi che dall'aprile 2018 (ultimo dato ufficiale del MiSE sopra considerato) ad oggi abbiamo avuto un ulteriore incremento di circa il 5% del costo del gasolio. Ovvero in quasi due mesi la necessità di un nuovo incremento tariffario importante. E si sta tenendo conto solo degli aumenti del costo del gasolio (c.d. fuel surcharge) e non anche degli aumenti dei costi autostradali (aumento medio 2,73% ma in alcune tratte oltre al 10%) e degli adeguamenti contrattuali del costo del lavoro (ultimo rinnovo 3 dicembre 2017). Le attuali disposizioni normative (art. 5 L. 133 del 6 agosto 2008), pur non prevedendo sanzioni a carico del committente, dispongono che in caso di oscillazione del costo medio del carburante e dei costi autostradali per circa il 2%, debba essere fatta valere la clausola di adeguamento della tariffa di trasporto. E nello stesso articolo è esplicitamente stabilito che "è esclusa qualsiasi diversa pattuizione fra le parti ...". Trasportounito ricorda poi che l'impresa può anche rifarsi al Codice Civile (art. 1339), in materia di inserzione automatica di clausole nel contratto, in funzione della tutela di interessi preminenti dell'ordinamento (prevalenti sulla volontà delle parti) qual è sicuramente quello della tutela della sicurezza stradale. Fra l'altro vi sono settori, come quello del Trasporto Container, e non solo, nel quale le tariffe sono ferme allo scorso Secolo (1996). In Paesi come Francia e Germania i vettori hanno già ottenuto gli adeguamenti tariffari. Altro esempio è il fuel surcharge applicato di recente dalle grandi compagnie di navigazione o strutturalmente da parte delle compagnie aeree.

