



Trasportounito: Tir costretti a fermarsi Aziende di autotrasporto a secco di liquidità

La soluzione in un decreto d'emergenza che adegui settimanalmente il costo del trasporto ai rincari del gasolio

Una misura di necessità nazionale, indispensabile per garantire la sopravvivenza dell'autotrasporto e, attraverso di essa, la continuità dell'intero sistema economico, produttivo e logistico del Paese

Camion fermi per assenza di gasolio? Non è un'ipotesi così remota e non tanto per la crisi, pur in atto, nelle importazioni di petrolio e prodotti da parte dell'Italia, quanto per una crisi finanziaria di magnitudo senza precedenti storici che si è abbattuta sulle imprese di autotrasporto. La fotografia della situazione attuale è che in assenza di regolari adeguamenti delle Tariffe di trasporto dovuti per l'aumento del prezzo del gasolio, ogni mese vengono a mancare 250 milioni di euro dalle casse delle Imprese di Autotrasporto.

A denunciarlo è Trasportounito che chiede al governo una vera e propria inversione di marcia: non più ristori a mesi di distanza o crediti di imposta seppure importanti; la carenza ormai emergenziale di liquidità che ha colpito l'autotrasporto è di tale gravità da rendere ormai altamente probabile una reazione a catena di blocco dei servizi di trasporto su gomma.

“Un'emergenza nazionale - afferma Giulio Stoppa, Segretario Generale di Trasportounito - in grado di paralizzare l'intero sistema produttivo e distributivo del Paese. Un'emergenza che richiede immediate soluzioni non per fronteggiare il rincaro del gasolio, ma per impedire che questo si traduca in una iniezione letale per le imprese di autotrasporto”.

E la soluzione a fronte anche di plafond delle carte carburante che non sono stati adeguati all'escalation nel prezzo del gasolio - secondo Trasportounito - può essere oggi una sola: l'immediata approvazione di un decreto-legge urgente sul fuel surcharge, che intervenga sulla disciplina prevista nell'articolo 83 bis proprio sul fuel surcharge rendendo automatico, pubblico, verificabile e obbligatorio l'adeguamento

del corrispettivo del trasporto.

“L’obiettivo non è introdurre un nuovo contributo pubblico, ma è quello – sottolinea ancora Giulio Stoppa – di fare in modo che il mercato riconosca automaticamente la variazione di un costo oggettivo e verificabile come quello del carburante”.

La proposta di Trasportounito prevede un sistema basato su pochi elementi chiari.

Il Ministero deve stabilire e pubblicare un prezzo base annuale del gasolio, valido come riferimento per i contratti sottoscritti nel corso dell’anno. Il dato deve essere successivamente aggiornato sulla base delle rilevazioni ufficiali del prezzo del carburante, con una periodicità quindicinale.

A questo parametro deve essere applicata una percentuale di incidenza del carburante sul costo del trasporto fissata dalla legge nella misura del 30%, evitando che ogni singolo rapporto commerciale diventi una nuova trattativa sulla percentuale da riconoscere.

La variazione del prezzo del gasolio deve quindi produrre automaticamente la corrispondente variazione del corrispettivo del trasporto, sia in aumento sia in diminuzione.

L’adeguamento dovrà inoltre essere esposto separatamente in fattura, in modo che vettore, committente e organi di controllo possano verificare immediatamente il parametro utilizzato e il calcolo effettuato. Sono attribuite specifiche funzioni di controllo all’Agenzia delle Entrate e all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, secondo le rispettive competenze.

L’alternativa? Per l’Associazione dell’autotrasporto non esiste. Se non quella, a fronte di affidamenti bancari, plafond per le carte carburante e linee di credito che non crescono coerentemente con il rincaro del gasolio, di assistere passivamente al prosciugamento della liquidità di un’azienda di autotrasporto dopo l’altra e quindi, con il blocco dei mezzi, alla paralisi logistica del sistema economico del Paese.