

di Pierluigi Cremona

«Margini sempre più bassi e le misure sono inefficaci»

TRASPORTI PESANTI

Stefano Storti analizza il momento del comparto, racconta le difficoltà operative e la sfida della pianificazione

Il mondo dei trasporti con l'ultimo conflitto provocato da Stati Uniti e Israele in Iran sta subendo l'ennesimo scossone economico degli ultimi anni. La guerra non solo porta con sé conseguenze sui luoghi dove accade, ma anche nell'economia europea e italiana tra aumento dei costi del carburante e delle materie prime. Tra le aziende leader nel territorio c'è la Trasporti Pesanti di Piadena Drizzona che fronteggia le difficoltà quotidiane e future con esperienza e pianificazione, come viene raccontato da **Stefano Storti**. Il manager analizza il momento dell'autotrasporto e accende i riflettori sulla fluttuazione della domanda. «L'instabilità politica globale si riflette sui mercati, generando forti oscillazioni nella domanda di trasporto: si alternano periodi di sovracapacità con veicoli fermi e difficoltà nel coprire i costi a picchi di domanda che la capacità esistente non riesce a soddisfare. Questa dinamicità rende complessa l'organizzazione del lavoro. Il Gruppo Storti gode di una relativa stabilità grazie a qualità e a clientela fidelizzata, condizione non rappresentativa dell'intero settore».

Un aspetto non di poco conto che deve fronteggiare l'azienda, e che è una conseguenza del mercato instabile è anche la carenza di autisti e di personale. «La carenza di autisti in Europa è un problema noto, aggravato da condizioni di lavoro difficili come orari stressanti e diverse da un lavoro classico, aree di sosta carenti dove un camionista possa effettuare pause di qualità e tanta burocrazia. L'instabilità del mercato come quella attuale causa stress nei picchi di periodo di massima richiesta e ferie forzate con perdita di reddito nei periodi di bassa domanda, spingendo molti a cambiare lavoro e complicando la fidelizzazione. Come azienda possiamo dire che abbiamo una gestione migliore grazie alla maggiore stabilità interna, i nostri autotrasportatori sono dipendenti diretti e nessuno è ester-



Stefano Storti della Trasporti Pesanti, azienda leader nel settore con sede a Piadena Drizzona



nalizzato o autonomo».

L'impatto dell'aumento dei costi energetici che si è verificato in questi mesi va di pari passo con la speculazione e i blandi interventi del Governo sembrano sortire poco effetto. «Pur senza una reale carenza di prodotto visto che le pompe di benzina hanno sempre erogato il carburante, la speculazione finanziaria legata ai conflitti ha spinto in alto il



costo del carburante al netto di Iva e recupero fiscale accise, per il trasportatore è aumentato del 40% marzo su febbraio, 50% aprile su febbraio. Con marginalità bassissime, le imprese non possono assorbire tali aumenti e devono trasferirli alla committenza, operazione complessa e problematica, che produce alla fine un aumento dei costi dei prodotti sul cliente finale».

Per Storti, inoltre «la frammentazione del settore e la scarsa professionalità di alcuni operatori ostacolano l'adeguamento tariffario. Molti calcolano male gli aumenti, confondendo prezzi con e senza Iva e ignorando le modifiche del recupero accise. Il Governo ha ridotto le accise alla pompa ma, parallelamente, diminuito il credito d'imposta per i trasportatori: ciò maschererà l'aumento reale per il settore e rende difficile giustificare gli adeguamenti ai clienti, che ricevono offerte più basse da concorrenti meno professionali. Chi non adegua correttamente le tariffe entra in crisi di liquidità, smette di pagare Iva, contributi, fornitori e rinuncia a rinnovare i mezzi. Questo porta a innescare un circolo vizioso che compromette sicurezza e qualità del servizio. La committenza, attirata da prezzi più bassi, sceglie opzioni meno sostenibili, mettendo in difficoltà le aziende virtuose o costringendole a rifiutare lavori».

«Caro carburante oscillazioni della domanda legate all'incertezza e le difficoltà nel reperire autisti mettono a dura prova la tenuta economica delle imprese»

Per poter pianificare con una certa tranquillità e certezza di lavoro, le imprese di autotrasporto chiedono un altro tipo di interventi, più strutturali e importanti. «Gli aiuti promessi come i crediti d'imposta sono percepiti come incerti e insufficienti rispetto agli extra-costi reali. L'azienda non può basare la contabilità su promesse future di entità e modalità sconosciute; le decisioni che un'azienda deve prendere nel quotidiano si fondano sui costi attuali. Questo approccio è necessario per la sopravvivenza in un mercato dove molti operatori meno prudenti stanno fallendo o chiudendo. Gli aumenti dei costi di trasporto, se non assorbiti, vengono scaricati lungo la filiera, alimentando l'inflazione e riducendo il potere d'acquisto. Personalmente vedo una scarsa mobilitazione di associazioni dei consumatori e sindacati su questo tema, che però è centrale: la speculazione finanziaria sta generando impoverimento generale».

Come si pianifica il lavoro in un contesto come quello attuale? «Per l'elevata volatilità e la logistica 'just-in-time' come con l'e-commerce, la pianificazione è giornaliera: carichi e scarichi si organizzano per il giorno successivo, con visione massima di due giorni. Esistono accordi di continuità con alcuni clienti, ma la programmazione puntuale di mezzi e risorse viene finalizzata all'ultimo, prassi consolidata da decenni di instabilità».