



Carburanti, Cgia accoglie sconto Eni ma avverte: «Rincari record, intervenga la Ue»•

Descrizione

(Adnkronos) «La Cgia saluta con soddisfazione lo sconto che le aree di servizio Eni applicheranno sul prezzo di benzina e diesel, ma ricorda che la situazione resta comunque molto critica. Rispetto al giorno precedente allo scoppio della guerra tra Usa e Iran, il 27 febbraio 2026, sottolinea lâ'associazione, chi farÃ il pieno nei prossimi giorni presso i distributori Eni pagherÃ comunque il 19,2 % in piÃ¹ per la benzina e il 27,3 % in piÃ¹ per il diesel. Aumenti che, comunque, rischiano di minare la tenuta finanziaria di famiglie, pendolari e parecchie categorie economiche che da domani decideranno di fare il pieno presso i distributori Eni.

Certo, sono incrementi piÃ¹ contenuti rispetto ai prezzi medi applicati sulla rete nazionale in modalitÃ self dalle altre compagnie, rileva la Cgia segnalando che rispetto al 27 febbraio scorso, oggi gli aumenti si attestano sul +29% per la benzina e sul +36% per il gasolio. Ecco perchÃ© lâ'associazione sostiene la Cgia «Ã¨ necessario un intervento di Bruxelles che permetta agli stati membri una maggiore flessibilitÃ sui conti pubblici, affinchÃ© possano ridurre le componenti fiscali sul prezzo alla pompa; cosÃ¬ come si fece nel 2022, allâ'indomani dellâ'invasione dellâ'Ucraina da parte della Russia.

Gli aumenti di benzina e diesel sino ad ora non hanno pesato solo sulle tasche di famiglie e pendolari, ma anche su chi usa lâ'auto ogni giorno per lavoro o possiede un autocarro per trasportare delle merci. Le categorie professionali piÃ¹ colpite sono i camionisti, i tassisti e gli agenti di commercio. Per queste due ultime categorie la situazione Ã¨ particolarmente difficile, si evidenzia: non possono scaricare lâ'aumento dei costi sui clienti o sulla filiera, e quindi finiscono per assorbirlo interamente. I camionisti, invece, possono farlo raramente e contare sul credito dâ'imposta pensato per compensare il caro-carburante. Ma non tutti ne hanno diritto: restano esclusi quelli che possiedono mezzi pesanti sotto le 7,5 tonnellate, oppure mezzi piÃ¹ pesanti che perÃ² non rientrano nelle categorie ambientali piÃ¹ green, come gli Euro V e gli Euro VI. In Italia il 40 per cento circa delle imprese di autotrasporto non dispone di mezzi con massa superiore alle 7,5 tonnellate.

Il caro-carburante ha spinto il governo Meloni ad agire piÃ¹ volte per aiutare famiglie e imprese. Dal 19 marzo scorso a oggi, lâ'esecutivo ha varato ben 13 provvedimenti con un obiettivo preciso: ridurre le accise, cioÃ¨ quelle tasse «nascoste» che pesano sul prezzo di benzina e gasolio ogni volta che li

mettiamo nel serbatoio. Questa scelta ha avuto un costo importante per lo Stato: 2,1 miliardi di euro. Ma il sostegno non si è fermato qui. Il governo ha pensato anche a chi, per lavoro, dipende in modo particolare dal carburante: come gli autotrasportatori, gli agricoltori e i pescatori. A questi settori sono stati destinati altri 500 milioni di euro circa, sotto forma di crediti d'imposta, uno sconto fiscale che permette alle aziende di recuperare parte delle spese sostenute per il gasolio.

In totale, quindi, la manovra anti caro-carburante messa in campo dal governo negli ultimi 6,5 mesi supera i 2,6 miliardi di euro, tra tagli diretti alle accise e agevolazioni fiscali mirate ai settori più esposti. Ricordiamo che da sabato 26 settembre il taglio delle accise sul diesel scende da 12,2 a 6,1 centesimi per litro. Questo sconto rimarrà in vigore fino al prossimo 5 ottobre.

Nel marzo 2022, subito dopo l'invasione russa dell'Ucraina, l'Unione Europea concesse agli Stati membri maggiore flessibilità sui vincoli di bilancio, in considerazione della straordinaria pressione esercitata sui prezzi dell'energia e sui bilanci pubblici. Il Governo Draghi ne approfittò tagliando, tra le altre cose, le accise sui carburanti per otto mesi consecutivi, con una spesa complessiva di 7,3 miliardi di euro, nel tentativo di contenere l'impatto del caro-carburante su famiglie e imprese. Si è trattato di un intervento quasi triplo rispetto a quello messo in campo dal Governo Meloni in 6,5 mesi del 2026, a fronte di uno scenario economico in parte diverso ma non privo di tensioni analoghe. Il confronto tra le due cifre, sottolinea la Cgia, solleva dunque un aspetto tutt'altro che marginale: sarebbe possibile, e opportuno, che Bruxelles la finisse di girarsi dall'altra parte e concedesse agli Stati membri un margine di flessibilità simile a quello garantito 4 anni fa in quella fase di emergenza.

I camionisti da sempre devono fronteggiare costi immediati e ricavi differiti. Il gasolio, i pedaggi autostradali, la manutenzione dei mezzi, le assicurazioni e il personale devono essere pagati subito o a brevissimo termine. Al contrario, i tempi di incasso delle fatture possono arrivare anche a 90 o addirittura 120 giorni, soprattutto nei rapporti con grandi committenti o nella filiera logistica più complessa. Per arginare questa prassi, purtroppo trasversale all'intero sistema produttivo italiano, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è intervenuto nell'ottobre 2025 con una circolare perentoria. Il provvedimento richiama i committenti al rispetto dei termini di pagamento nei confronti dei vettori, prevedendo sanzioni severe fino al 10 per cento del fatturato annuo irrogate dall'Autorità garante per la concorrenza (Agcom). In definitiva, la morsa tra l'impennata dei costi del carburante e la carenza di liquidità sta minando la stabilità finanziaria di numerose imprese di autotrasporto, soprattutto di piccola dimensione.

Le tariffe che i tassisti applicano all'utenza sono di natura amministrativa, cioè stabilite per delibera dai Comuni che hanno rilasciato le licenze. Ovviamente, il tassametro non può essere manomesso: significa che ogni aumento del prezzo di benzina, gasolio o GPL registrato in questi mesi si è tradotto in un costo aggiuntivo che il tassista non può scaricare sul cliente, né compensare a breve con altre misure. A differenza di altre categorie di trasportatori, che in linea di massima possono adeguare i propri listini in base all'andamento dei costi, i tassisti restano vincolati a tariffe bloccate fino alla successiva delibera comunale, un processo spesso lento e che non tiene il passo con la volatilità dei prezzi energetici.

Il risultato è una progressiva erosione dei margini: a fronte di un carburante che pesa in modo significativo sui costi di esercizio quotidiani, l'incasso resta invariato, riducendo di fatto il guadagno netto per ogni corsa effettuata. Questa rigidità tariffaria espone la categoria a una doppia pressione: da un lato l'aumento dei costi operativi, dall'altro l'impossibilità di traslarli immediatamente

sull'utenza. Per questo le associazioni di categoria, in particolar modo la Cgia, chiedono da tempo meccanismi di adeguamento automatico delle tariffe, che permettano di reagire più rapidamente alle oscillazioni del mercato energetico, senza dover attendere i tempi burocratici delle delibere comunali.

I rappresentanti di commercio costituiscono una delle categorie professionali più penalizzate dal rincaro dei carburanti, per una ragione strutturale legata alla natura stessa del loro lavoro: percorrere ogni giorno centinaia di chilometri in auto per visitare clienti, presentare prodotti e mantenere vivi i rapporti commerciali sul territorio. A differenza di molti altri lavoratori, per un rappresentante l'automobile non è un mezzo accessorio, ma lo strumento primario e insostituibile dell'attività. Questo comporta un consumo di carburante particolarmente elevato rispetto alla media, spesso con percorrenze annue che superano mediamente i 30-40 mila chilometri. Ogni aumento del prezzo alla pompa si traduce quindi in un incremento immediato e consistente dei costi fissi di gestione, che gli agenti di commercio non possono scaricare sul mandante né, spesso, sui clienti finali, vincolati da provvigioni e accordi commerciali già definiti. A questo si aggiunge la rigidità delle provvigioni, che restano invariate indipendentemente dall'andamento dei costi di trasferta, erodendo progressivamente il margine reale guadagnato per ogni visita commerciale effettuata. Il risultato è una compressione del reddito netto che colpisce in modo sproporzionato una categoria già esposta alle oscillazioni del mercato e priva delle tutele tipiche del lavoro dipendente.

In Italia le imprese attive nei tre comparti presi in esame in questo report ammontano complessivamente a 303.814 unità: 203.742 sono agenti di commercio, 68.482 operano nell'autotrasporto e 31.590 sono suddivise tra taxisti e Ncc. A livello regionale, segnala l'Ufficio studi della Cgia, la Lombardia si conferma la prima regione per numero di attività, con 49.333 imprese, davanti al Lazio con 29.018 e al Veneto con 28.913. Scendendo a livello provinciale, la Città Metropolitana di Roma Capitale occupa il primo posto, con 22.468 imprese, seguita da Milano con 19.374 e Napoli con 15.613. In fondo alla classifica si collocano, invece, Gorizia con 460 aziende, Aosta con 341 e Isernia con appena 280.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Settembre 27, 2026

Autore

redazione

default watermark