

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Autotrasporto a rischio crisi di liquidità con il caro carburante

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 21st, 2026

Se il prezzo del diesel dovesse rimanere costantemente sopra i 2 euro al litro per tutto il 2026, una impresa su cinque dell'autotrasporto rischia di chiudere entro la fine dell'anno.

L'allarme arriva da uno studio di Cgia Mestre, che stima come delle 67.350 realtà di settore presenti in Italia, oltre 13.000 potrebbero essere costrette ad arrendersi entro la fine di quest'anno perché schiacciate dal caro-gasolio e dalla conseguente crisi di liquidità.

I meccanismi che rischiano di stritolare le imprese di settore sono stati illustrati nel dettaglio nel report, a partire dal peso del costo del carburante, che rappresenta circa il 30% dei costi operativi e che in caso di rialzi improvvisi fatica a ribaltarsi sulla clientela, dato che "l'autotrasportatore opera spesso con contratti a lungo termine o tariffe fisse negoziate mesi prima".

Nello specifico, il prezzo del diesel alla pompa in modalità self oggi – rileva l'analisi – è mediamente pari a 2,135 euro al litro, con un rincaro rispetto alla situazione pre guerra del 24% (+0,415 euro al litro) e rispetto allo scorso 31 dicembre del 30,6% (+0,50 euro al litro).

Fatti i conti, secondo la Cgia Mestre oggi il pieno a un tir costa 1.067 euro (+207 euro e +250 rispetto ai due periodi di riferimento). Nel caso in cui il costo odierno rappresentasse il dato medio 2026, il rifornimento di un mezzo pesante verrebbe a costare quest'anno 76.860 euro, ovvero quasi 17.500 più che nel 2025.

Il 'killer silenzioso' del settore è però non solo il costo elevato ma il disallineamento dei pagamenti.

Il gasolio, cioè, si paga alla pompa o con fatture a brevissimo termine (settimanali o quindicinali), mentre l'attività di autotrasporto solitamente è fatturata a 60, 90 o 120 giorni, con l'effetto di creare una "fame di liquidità" letale tra le imprese che viene solo in parte limitata da meccanismi di protezione come il fuel surcharge (calcolato su variazioni rilevate dal Ministero), sia per lo scarso potere contrattuale delle aziende – in particolare dei padroncini –, sia perché l'adeguamento scatta con un ritardo temporale rispetto alla fiammata dei prezzi.

In questo quadro, il governo – prosegue l'analisi di Cgia Mestre – ha introdotto il taglio delle accise, ma ha tenuto al palo il promesso credito d'imposta a favore delle imprese di trasporto, un provvedimento "che, ad oggi, esiste solo sulla carta e interesserà solo una piccola minoranza (circa

il 22%) dei mezzi di trasporto merci in circolazione sulle nostre strade”. In aggiunta il taglio si è rivelato un boomerang. Gli autotrasportatori, spiega il report, beneficiano infatti di un rimborso sulle accise pagate sul gasolio professionale, ma il fatto che la riduzione dell’imposta sia stata applicata a favore di tutti consumatori ha ridotto anche il rimborso spettante alla categoria, “neutralizzando il vantaggio fiscale specifico”. In aggiunta, il mercato ha rapidamente assorbito gli sconti, vanificando l’effetto sul prezzo finale.

Sull’altro fronte, a incidere è anche l’atteggiamento di molti committenti che, segnalano i vettori, spesso contestano l’applicazione della clausola di fuel surcharge o la riconoscono solo parzialmente, “scorporando arbitrariamente la quota corrispondente al taglio delle accise introdotte dal Governo”, in particolare a fronte di controparti più deboli contrattualmente. scorporando arbitrariamente la quota corrispondente al taglio delle accise introdotte dal Governo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, April 21st, 2026 at 10:15 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.