

## AUMENTO DEL PREZZO DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE - RIFLESSI SUL TRASPORTO DELLE MERCI E POSSIBILI MISURE

Francesco Del Vecchio

La recente crisi internazionale Russia-Ucraina sta avendo inevitabili riflessi tra l'altro sui prodotti energetici, anche di quelli non direttamente legati alle aree del conflitto.

Per un paese come l'Italia, che è fortemente dipendente dall'estero per il rifornimento dei prodotti energetici, questo significa aumento della bolletta energetica e sbilanci crescenti sulla bilancia commerciale italiana.

C'è il gas chiaramente, prodotto direttamente coinvolto nella crisi. Ma anche il petrolio, che inevitabilmente risente in maniera diretta o indiretta di questa congiuntura.

Petrolio significa anche – essenzialmente – carburanti per autotrazione.

In Italia il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare, negli anni e negli ultimi mesi, l'andamento mostrato in tabella.

<b>GASOLIO AUTO</b>	
Andamento del prezzo medio annuale (euro/1000 lt)	
ANNO	PREZZO
14/03/2022	2.154,63
28/02/2022	1.740,00
21/02/2022	1.722,36
gennaio 2022	1.632,10
2021	1.487,03
2020	1.316,71
2019	1.479,52
2018	1.488,29
2017	1.384,40
2016	1.282,11
Fonti: MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA, MISE, CONFETRA, ANITA	

Fino a gennaio 2022 il costo del carburante per autotrazione merci (gasolio) aveva fatto registrare andamenti abbastanza

normali. Nel primo trimestre del 2022 i prezzi dell'energia hanno subito una forte impennata (tabella 1). In questo periodo il costo del carburante è cresciuto del 32%.

C'è da ritenere che, anche se dovessero scendere, i prezzi si assesteranno comunque su un livello ben superiore a quello in essere fino a gennaio 2022. In ogni caso, questa crisi e questi aumenti insegnano che il mercato delle fonti energetiche può variare anche in maniera significativa in dipendenza di eventi i più disparati ripercuotendosi pesantemente sugli equilibri economici delle aziende e sui prezzi dei prodotti finali.

Questo si ripercuote direttamente sul costo chilometrico dei veicoli pesanti. Prendendo a riferimento la struttura dei costi fornita dal Ministero per le Infrastrutture e Mobilità sostenibili (MIMS), sulla base di alcune semplici elaborazioni, si è stimato che nel periodo Novembre 2020- Gennaio 2022 la voce "energia" è passata da un'incidenza del 17,3% ad una del 22% rispetto al totale dei costi chilometri del veicolo.

Il costo chilometrico di un automezzo con portata superiore a 26 tonnellate era a novembre 2020 di euro 2,14. il carburante incideva per il 17,3% dei costi totali. Assumendo la costanza degli altri costi e incrementando il costo chilometrico del solo costo del carburante, a gennaio 2022 il costo chilometrico era salito a 2,30 euro, a marzo 2022 era ulteriormente aumentato a 2,45 euro, portando l'incidenza del costo del carburante sui costi totali chilometrici al 26%.

In definitiva, il costo complessivo chilometrico dei veicoli per autotrasporto merci è aumentato sensibilmente nell'ultimo periodo a causa del rincaro delle fonti energetiche e probabil-

**1. AUMENTO DEL PREZZO DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE - RIFLESSI SUL TRASPORTO DELLE MERCI E POSSIBILI MISURE**

**2. ROMA INFRASTRUTTURE PER IL GIUBILEO 2025**

**3. L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN ARABIA SAUDITA**

**4. L'UE SI RISVEGLIA ALLA DEFLAGRAZIONE DELLA GUERRA IN UCRAINA**

mente è destinato a crescere ulteriormente nel prossimo futuro.

Questo si ripercuoterà inevitabilmente sul costo del trasporto delle merci su strada in generale, che potrà avere due conseguenze:

la prima, il trasferimento di tale aumento sul prezzo dei prodotti semilavorati e/o di quello dei prodotti finali pagati dai consumatori;

la seconda – nella misura in cui quanto sopra non sarà possibile, consistente in un aumento dei costi di produzione per le aziende di autotrasporto, con possibili crisi aziendali, conseguenti fallimenti, acquisti/vendite di aziende, in breve ristrutturazioni del settore con conseguenze sull'offerta e sulla manodopera occupata).

Ci sono possibili misure che consentano di fronteggiare questi possibili scenari?

Sicuramente a livello congiunturale, come misure di breve periodo, il Governo potrà dare dei ristori alle aziende, sia diretti sia nella forma di riduzione delle accise applicati ai carburanti (ciò che ha fatto in questi giorni e per un periodo limitato).

Non si tratta comunque di una soluzione ottimale, che risolve e salvaguarda da ulteriori incertezze sul fronte dei costi dei prodotti energetici.

Una misura strutturale di lungo periodo, che potrebbe contribuire a limitare i danni derivanti dal mutevole e sempre più imprevedibile andamento dei costi delle materie prime energetiche, nel settore dei trasporti è senz'altro ravvisabile in una riconversione del sistema nel suo complesso verso l'intermodalità, o meglio verso un suo rafforzamento anche dove oggi domina il tutto strada. Il trasporto delle merci domestico sulle lunghe distanze nord-sud e viceversa è oggi prevalentemente appannaggio del tutto strada.

Nonostante anni, decenni di studi, pareri di esperti, annunci e programmi politici, non si mai riusciti a dare una reale svolta al sistema nel senso della riduzione del costo globale del trasporto, valorizzando le peculiarità, le vocazioni delle diverse modalità.

Si tratta in pratica di applicare il criterio suggerito dagli esperti trasportisti di utilizzare le diverse modalità di trasporto secondo le rispettive ottimali vocazioni. Il mare e il ferro sulle lunghe distanze, la strada sulle brevi-medie. Il ferro ed anche la modalità marittima, riescono, come è noto, a sfruttare al meglio le economie di scala sulle lunghe distanze. Una nave può trasportare decine di unità di carico (container o casse mobili), ma anche veicoli interi, come già ampiamente viene fatto con le navi Ro-Ro e Ro-pax. Ci sono consolidate tecniche in questo settore.

La modalità ferroviaria – più vocata verso unità di carico non accompagnate – container e casse mobili – può assolvere al suo ruolo laddove le quantità e le O/D la rendono in maniera ottimale impiegabile.

---

## ROMA INFRASTRUTTURE PER IL GIUBILEO 2025

Antonio Castellucci

Roma si prepara per il Giubileo 2025. Gli impegni sono tanti ed i tempi sono ristretti, specie per i lavori infrastrutturali. Il Ministro delle Infrastrutture e per la Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ritiene che gli investimenti del Pnrr ( Piano di ripresa e resilienza) possano dare un forte sostegno per far ripartire la Capitale. Il Ministro ed il neo Sindaco di Roma Roberto Gualtieri, entrambi romani, pare agiscano in piena sintonia e questo è molto importante perché Roma ha bisogno di massicci investimenti per superare il degrado dei trasporti.

Negli ultimi dieci anni la situazione è precipitata, si sono accentuate le diseguaglianze sociali tra centro e periferie, c'è stata una scarsa cura degli spazi pubblici specie dei parchi e dei servizi dei trasporti, urbani ed extraurbani.

Il Consiglio dei Ministri ha nominato il Sindaco di Roma Commissario straordinario per il Giubileo 2025 che, in tale veste, dovrà assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica. La parte religiosa sarà seguita dal Monsignore Rino Fisichella su incarico del Papa.

Per la città di Roma e per il suo vasto territorio sono previsti investimenti per 8,2 miliardi di euro derivanti dalla legge finanziaria ultima, dal fondo per lo sviluppo e coesione e dal Pnrr.

Per il trasporto sono previsti investimenti per 3,7 miliardi di euro di cui circa 2 miliardi per il settore ferroviario e circa 1,7 miliardi per le infrastrutture stradali.

Tra gli impegni prioritari rientra il miglioramento del trasporto pubblico urbano ed interurbano anche per ridurre il numero delle auto private, troppo elevato; a Roma ci sono circa 62 auto ogni 100 abitanti. A tal fine, per quanto riguarda gli autobus, è previsto il rinnovo con mezzi più ecologici "bus green".

Il Ministro delle Infrastrutture ha dato assicurazioni per il finanziamento di 188 milioni di euro per un maggiore impegno al fine di realizzare la nuova linea tramviaria (TVA) Termini-Vaticano-Aurelio.

L'assessore alla mobilità di Roma Eugenio Patanè ritiene siano necessari forti interventi per le linee metro A e B-B1, il cui costo è però piuttosto oneroso, circa 1,2 miliardi di euro.

Per il proseguimento della "metro C" fino a piazzale Clodio, i cui lavori sono restati fermi per lungo tempo, per difficoltà tecniche e per problemi giudiziari, nei giorni scorsi l'architetto Maria Lucia Conti, già dirigente presso il Ministero delle Infrastrutture, è stata nominata Commissario straordinario. In una audizione alla Camera dei Deputati la neo Commissaria ha annunciato che per i complessi lavori per la realizzazione della stazione Venezia-Fori Imperiali, l'opera non potrà essere completata per il Giubileo 2025, ma che sarà forse possibile rendere operative le fermate Amba Aradam e Colosseo.

Il Sindaco di Roma ha assicurato che già dalla prossima Estate saranno avviati lavori straordinari di manutenzione delle strade con un costo considerevole, circa 500 milioni di euro, il più grande investimento in merito. A tal fine sono in corso trattative con la Banca europea per gli Investimenti per il finanziamento.

## L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN ARABIA SAUDITA

Francesco Del Vecchio

Più di 28mila candidate di nazionalità saudita si sono iscritte in un solo mese alle prove di selezione indette dalla filiale Renfe (Spagna) in Arabia Saudita, per l'assunzione di 30 macchiniste, le prime nella storia del Paese che studieranno questa professione. Le prescelte guideranno il treno che collega le città sante della Mecca e Medina, il primo treno ad alta velocità costruito in Medio Oriente.

La Spagna sta avendo un ruolo importante – tramite il Consorzio Spagnolo Alta Velocità Mecca-Medina – nella realizzazione e gestione dell'importante collegamento ferroviario (alla quale peraltro hanno partecipato in una prima fase anche compagnie cinesi e francesi).

Inoltre, la filiale Renfe in Arabia Saudita ha assunto e formato più di 400 sauditi per i dipartimenti Commerciale (stazioni e di bordo) e Operazioni.

In totale, in questo momento la società operativa di Haramain High Speed Railway, a cui partecipa anche Adif (gestore dell'infrastruttura spagnolo), ha al proprio servizio più di 1.300 lavoratori diretti, la maggioranza di nazionalità saudita.

Il servizio è iniziato il 4 ottobre 2018, effettuato con materiale Talgo ad alta velocità a 300 km all'ora, per coprire il tragitto di 450 chilometri - attraverso il deserto – tra le città di Mecca e Medina e passando per Jeddah, sul Mar Rosso.

L'Haramain High Speed Railway è stata realizzata con un investimento di 7,8 miliardi di dollari, e lancia l'Arabia Saudita nel trasporto su ferro ad alta velocità, considerato dal governo di Riyadh uno strumento essenziale per dare una spinta al turismo religioso.

Anche l'Italia è stata protagonista in questo sviluppo dell'AV in Arabia Saudita.

Italferr e Italcertifer (riferimento in Italia per le attività di certificazione nel settore ferroviario) hanno effettuato le attività di certificazione degli standard di sicurezza e qualità della nuova linea Alta Velocità Medina-Mecca.

Inoltre Italferr si è aggiudicata la gara, bandita dal Public Investment Fund per conto della Saudi Railway Company (SAR), per la progettazione preliminare e di dettaglio della nuova linea ferroviaria tra Riyadh e Jeddah, per poi sottoscrivere un addendum per l'estensione del progetto di dettaglio della linea che collega il porto di Jeddah ad Al Jubail.

**Per il 2022**  
**la quota di adesione**  
**a DT è di almeno €20,00**  
**da intestare a**  
**DIMENSIONE TRASPORTI**  
**c/c postale 61369252**  
**IBAN**  
**IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

## L'UE SI RISVEGLIA ALLA DEFLAGRAZIONE DELLA GUERRA IN UCRAINA

Antonio Dentato

Scrive Machiavelli nel XXIV capitolo del "Principe": «*E' comune defetto degli uomini, non fare conto, nella bonaccia, della tempesta*». Ma chi legge, ormai, Machiavelli? Un classico della letteratura politica che dovrebbe essere consultato spesso dagli uomini che guidano le sorti delle nazioni. Non solo in Italia. Perché la situazione in cui si trova ora l'Ue, coinvolta sia pure in modo indiretto, in una guerra alle sue porte dell'est, è frutto di erronee valutazioni politiche ed economiche che risalgono ai primi anni del nuovo secolo. Quando l'Europa occidentale fu resa dipendente dalla fornitura del gas russo. Oggi, quale che siano le sanzioni applicate, sul breve termine queste risultano quantomeno poco influenti ai fini del "cessate il fuoco" nella martoriata Ucraina e di un immediato trasferimento sul piano del confronto a tavolino delle ragioni dell'una e dell'altra parte. Rispetto ad ogni decisione sanzionatoria è la questione energetica a farla da padrona. I fornelli del gas, in casa, e le industrie manifatturiere non possono farcela senza quella fornitura.

Aspre furono le critiche all'avvio del progetto di costruzione del gasdotto Germania-Russia: il Nord Stream 1. Ancora più aspre quando il governo tedesco decise di raddoppiare, nonostante le proteste dell'Ucraina, della Polonia e dei Paesi baltici preoccupati di essere emarginati rispetto ai vicini tedeschi e russi. In una conferenza tenuta in Francia, nel mese di Marzo scorso, il premio Nobel per l'economia (2001) Joseph Stiglitz ha criticato aspramente la decisione dell'allora governo tedesco (2005) per aver messo la Germania alle dipendenze del gas russo, con conseguenze assai peggiori a danno dei Paesi del sud Europa meno sviluppati. Operazione duplicata, come detto (Nord Stream 2, 1230 Km.), dal successivo governo, nonostante la fratricida guerra nel Donbass, l'annessione, nel 2015, della Crimea da parte della Russia, e l'inasprimento della legislazione repressiva in Russia. Niente.

E' così anche quando la stampa nazionale e internazionale riferisce su: "L'unità storica di russi e ucraini". Un articolo del 12 luglio 2021 firmato dal Presidente della Federazione Russa Vladimir Vladimirovič Putin. Sulla base di un lungo excursus storico, ribadisce l'unità umana e territoriale della Russia e dell'Ucraina. Afferma, nelle conclusioni (nostra la traduzione): " *I nostri legami spirituali, umani e di civiltà sono stati intrecciati per secoli, risalgono alle stesse fonti, sono stati induriti da prove, conquiste e vittorie comuni. La nostra parentela si trasmette di generazione in generazione. È nei cuori, nella memoria delle persone che vivono nella Russia moderna e in Ucraina, nei legami di sangue che uniscono milioni di nostre famiglie. Insieme, siamo sempre stati e saremo molto più forti e di maggior successo. Perché siamo un solo popolo.*" (V. [https://france.mid.ru/fr/presse/russes\\_ukrainiens/](https://france.mid.ru/fr/presse/russes_ukrainiens/)).

Una ricostruzione che, per quanto oggetto di ampie critiche, non poteva far presagire un conflitto ai confini orientali dell'Ue. Perfino uno storico russo come Boris Akounine (ha scritto una storia della Russia in 9 volumi) e conoscitore profondo della politica russa (ha lasciato la Russia dopo l'annessione della Crimea), nonostante l'ammasso di armamenti ai confini dell'Ucraina, 10 giorni prima che si scatenasse il conflitto, affermava in una intervista in Francia, che Putin non si sarebbe mai avventurato in una guerra.

Una serie di valutazioni storiche erronee e mancanze di analisi di geopolitica che, solo a conflitto bellico ormai esplosivo, hanno aperto gli occhi sulla realtà.

Ed ecco allora l'Ue ricompattarsi e stabilire di decidere su questioni che, invece, domandavano di essere seriamente considerate, affrontate e risolte molti anni prima.

Dalla documentazione acquisita online, segnaliamo le seguenti, fra le più rilevanti.

1. L'UE dà corpo a misure di solidarietà – nella misura e con criteri mai visti prima- nei confronti dall'Ucraina sotto attacco. Paese alle porte dell'Unione. La sua protezione è anche protezione dei Paesi centrali.
2. Emergono con sempre maggiore evidenza le responsabilità relative alle scelte di politiche energetiche che hanno reso più dipendenti dal gas russo i Paesi delle aree periferiche dell'UE. In particolare e soprattutto, hanno indebolito sul piano politico i Paesi centrorientali. Vanno ricordate, al riguardo, le proteste dell'Ucraina, della Polonia e dei Paesi baltici quando, per effetto di queste scelte, si vedevano tagliati fuori dal resto del mondo.
3. Le due crisi parallele, sanitaria e bellica, costringono a revisioni di linee politiche incompatibili con l'evidenza della realtà.
4. Pertanto, l'idea di «adottare misure incisive, a tutela di tutti gli Stati membri» dell'Ue, volte a costruire «una gestione comune del mercato dell'energia», è ribadita con forza e attiva progetti concreti.
5. Nel frattempo il Consiglio europeo ha approvato formalmente lo "Strategic Compass", il documento che definisce il percorso per una politica militare dell'Ue. Con questo atto, dopo anni di fumose discussioni e reticenze, gli intenti volti a realizzare un piano strategico per una difesa unitaria del territorio Ue diventano sempre più concreti.