

## Perché gli autotrasportatori scioperano? Il caro gasolio, gli aiuti in ritardo e le ragioni della protesta di Massimiliano Jattoni Dall'Asén

Dalla crisi di Hormuz ai blocchi sulle autostrade. Il carburante pesa fino al 40% sui costi delle imprese, ma le tariffe non tengono il passo. La protesta rientra in Sicilia e Calabria, continua in Campania. Ecco che cosa è successo e perché la crisi non è risolta

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 22 ottobre 2026)



Per alcuni autotrasportatori continuare a viaggiare rischia ormai di costare più di quanto renda. Il gasolio ha superato i 2,25 euro al litro, assorbe fino al 40% dei costi di esercizio e non sempre gli aumenti possono essere trasferiti ai clienti. **Chi possiede e guida il proprio camion, i cosiddetti «padroncini», si trova stretto tra carburante, pedaggi, traghetti e tariffe che non crescono allo stesso ritmo.** A questo si aggiungono gli aiuti pubblici arrivati in ritardo. È da qui che nasce la protesta dei tir che ha paralizzato buona parte del Mezzogiorno, svuotato gli scaffali di molti supermercati e fermato alcune fabbriche. **Ma per capire perché il gasolio sia diventato così caro bisogna guardare fino allo Stretto di Hormuz.**

### Perché il gasolio è diventato così caro

La crisi comincia il 28 febbraio, quando [Stati Uniti e Israele attaccano l'Iran](#). Teheran risponde ostacolando il traffico marittimo nello [Stretto di Hormuz](#), da cui passa normalmente un quinto del petrolio e del gas naturale liquefatto mondiale. A marzo il Brent sale di oltre il 60%. Secondo la Svimex, circa il 17% del petrolio importato dall'Italia transita da quello stretto.

Ma il gasolio non segue soltanto il prezzo del greggio. **Pesano anche la scarsità di prodotto raffinato, le restrizioni russe alle esportazioni e le difficoltà degli impianti in Medio Oriente.**

Reuters ha documentato margini di raffinazione del diesel a livelli record negli Stati Uniti e, secondo l'agenzia americana Eia, nel terzo trimestre quelli sui distillati sono stati quasi tripli rispetto a un anno prima.

Secondo l'ultima rilevazione disponibile del ministero delle Imprese, il 21 ottobre il gasolio self service costava in media 2,259 euro al litro e 2,294 in autostrada. E anche se il prezzo è sceso rispetto ai picchi precedenti, all'inizio del mese resta ancora superiore di oltre 50 centesimi rispetto a prima della guerra, secondo il Codacons.

**A complicare il quadro è arrivata la scadenza degli sconti fiscali.** Dal 19 marzo il governo aveva ripetutamente tagliato le accise, ma [l'ultima riduzione sul gasolio, pari a 5 centesimi al litro, è scaduta il 5 ottobre senza essere sostituita dal meccanismo delle accise mobili](#). Dieci giorni dopo è cominciato il fermo dei camion. Un nesso temporale, non necessariamente causale, ma che mostra come la pressione sui costi sia cresciuta proprio nelle settimane precedenti alla protesta.

### **Quanto costa mantenere un camion**

Il problema non è soltanto il prezzo del carburante, ma **quanto di quel rincaro le imprese riescono a recuperare dai clienti.** Secondo Assotir, prima della crisi il gasolio rappresentava il 27% dei costi aziendali; oggi pesa per il 35-40%. Per compensare gli aumenti, le tariffe avrebbero dovuto salire almeno del 15%, ma nella maggioranza dei rapporti commerciali, sostiene l'associazione, non è successo.

Le tabelle pubblicate il 19 ottobre dal ministero delle Infrastrutture aiutano a capire le dimensioni del problema: **per un camion oltre le 26 tonnellate il costo indicativo del gasolio varia da 54 mila a quasi 94 mila euro ogni 100 mila chilometri**, cui si aggiungono circa 17 mila euro di pedaggi, oltre a personale, manutenzione e acquisto del mezzo. Sono valori di riferimento, non spese uguali per tutti.

In teoria, quando aumentano i costi, si ritoccano le tariffe. **Nella pratica gli autotrasportatori lavorano spesso con contratti già concordati e poco potere contrattuale.** Alzare i prezzi significa rischiare di perdere clienti, mantenerli invariati vuol dire assorbire i rincari. **A soffrire sono soprattutto le piccole imprese familiari**, con pochi camion e riserve finanziarie limitate.

**In Sicilia pesano anche i traghetti.** Salvatore Bella, coordinatore del Comitato trasporto siciliano, denuncia **tariffe aumentate di circa 700 euro rispetto a due anni fa**, con un aggravio complessivo vicino ai mille euro. Il viceministro Edoardo Rixi ha annunciato oltre 150 milioni di risorse, tra crediti d'imposta e misure legate al sistema europeo Ets, anche per compensare l'aumento dei noli marittimi.

**C'è poi la questione dei contributi pubblici**, rimasti per mesi in attesa di erogazione. Paolo Uggè, presidente di Unatras, aveva denunciato il ritardo di centinaia di milioni promessi a maggio. **Per chi deve pagare subito carburante e fornitori, un rimborso che arriva mesi dopo non risolve il problema di liquidità.** Assotir chiede perciò anche l'applicazione delle clausole che consentono di

**adeguare le tariffe al costo del gasolio. Chi trasporta ha poco potere di prezzo, ma deve sostenere immediatamente tutti i costi.**

### **Perché alcuni blocchi sono continuati**

La protesta, cominciata a metà ottobre, non ha una regia unica. Accanto alle associazioni nazionali si muovono comitati locali e piccoli imprenditori che non sempre si riconoscono negli accordi raggiunti dalle organizzazioni maggiori.

Appena una settimana prima dell'inizio del fermo, l'8 e il 9 ottobre, le undici associazioni di categoria si erano riunite a Roma per gli Stati generali dell'autotrasporto, conclusi con un documento unitario sulle priorità del settore. Ma pochi giorni dopo la protesta è esplosa fuori dal loro controllo, costringendo il governo a confrontarsi con i comitati autonomi.

Il 20 ottobre Matteo Salvini incontra le rappresentanze del settore e annuncia lo sblocco di risorse.

**Ma il fermo non rientra ovunque.** In Sicilia, dopo una prima intesa contestata dall'Aias, la svolta arriva il 21 ottobre: l'associazione revoca i blocchi dopo le rassicurazioni ricevute in Prefettura a Catania sulla partecipazione ai tavoli nazionali. In Calabria la Fedralog sospende il fermo, mentre in Campania il 22 ottobre le proteste proseguono e sulla A30 resta chiusa l'uscita di Nocera-Pagani. In Puglia il rientro è parziale.

**Le richieste vanno dai contributi straordinari sul gasolio alla sospensione dei versamenti contributivi, dagli incentivi per i mezzi alle tutele per i piccoli operatori.** Ma c'è anche un problema di rappresentanza: le undici associazioni nazionali dell'autotrasporto chiedono di rimuovere i presidi, mentre parte dei manifestanti non si riconosce nelle loro decisioni. **Con chi si tratta, se chi blocca non è chi firma?**

E la fine dei blocchi dei camion non coincide con quella delle proteste. In Calabria il Movimento Territorio e Agricoltura, guidato da **Matteo Talarico**, ha annunciato la prosecuzione di presidi pacifici, senza impedimenti alla circolazione, contestando la mancanza di risposte soddisfacenti dalle istituzioni.

### **Dagli scaffali vuoti alle fabbriche ferme**

**In Italia circa l'80% delle merci viaggia su strada**, una quota che raggiunge l'88% per gli alimentari. Quando si fermano i camion, la crisi raggiunge rapidamente produttori e consumatori.

Nel Casertano le consegne del latte ai caseifici hanno ostacolato la produzione di **mozzarella di bufala Dop**, che richiede il rispetto delle 60 ore previste dal disciplinare. Si è interrotta la raccolta della **mela annurca** e in molte regioni meridionali sono rimasti vuoti gli scaffali dei supermercati.

**Il pastificio Rummo ha fermato la produzione per mancanza di materie prime**, La Molisana ha segnalato il rischio di uno stop e il gruppo dei surgelati Gias ha sospeso le linee, con possibili conseguenze per centinaia di lavoratori.

I disagi hanno coinvolto anche aeroporti, consegne postali e distribuzione dei medicinali, questa rimasta comunque sotto controllo secondo **Farindustria**, che sottolinea come i manifestanti

abbiano «finora complessivamente dimostrato senso di responsabilità riservando una corsia preferenziale ai farmaci». Certo è che «se il blocco dovesse perdurare, potrebbero determinarsi disagi più significativi, come rallentamenti e ritardi nelle consegne».

**Intanto, si sono registrati rincari al dettaglio:** a Roma pomodori e zucchine sono arrivati in alcuni casi a 10 euro al chilo, mentre secondo Ismea le quotazioni all'origine di diversi ortaggi erano rimaste stabili o in calo. **Uno squilibrio che può favorire anche speculazioni.**

È la contraddizione più difficile da risolvere: **gli autotrasportatori protestano perché non riescono più a sostenere i costi, ma fermando le consegne danneggiano proprio le imprese che sono spesso i loro clienti.** Coldiretti ha chiesto di interrompere i blocchi, avvertendo anche del rischio che la grande distribuzione sostituisca stabilmente i fornitori italiani con quelli esteri.

### **Gli aiuti del governo: quanto arriva davvero**

**Il governo ha annunciato lo sblocco di oltre un miliardo di euro, ma la cifra comprende risorse con destinazioni e tempi diversi.** Circa 480 milioni riguardano i crediti d'imposta sul gasolio, già stanziati e rimasti fermi per mesi, con circa 32 mila imprese in attesa. Una prima tranche di pagamenti vale circa 306 milioni, mentre ulteriori erogazioni, fino a circa 437 milioni complessivi, sono previste entro novembre. Il credito riconosce fino al 70% della maggiore spesa per il carburante sostenuta tra marzo e agosto rispetto ai prezzi di febbraio.

Il 22 ottobre il Consiglio dei ministri ha approvato un nuovo decreto legge con misure per autotrasporto, agricoltura e pesca. **Per gli agricoltori è previsto un contributo a fondo perduto pari al 20% della spesa per carburante sostenuta dal 1° settembre al 5 ottobre, fino a 45 centesimi al litro e nel limite complessivo di 60 milioni di euro. Per la pesca il sostegno è del 10% della spesa sostenuta tra il 1° giugno e il 15 ottobre, con uno stanziamento massimo di 10 milioni. Per l'autotrasporto sono stati inoltre annunciati nuovi interventi sul caro gasolio, mentre restano previsti 590 milioni per il rinnovo dei mezzi, utilizzabili dal 2027, e misure sui noli marittimi.** Non si tratta dunque di un miliardo già arrivato alle imprese.

Salvini ha aperto anche alla possibilità di un tetto al prezzo del gasolio. Sul fronte dell'ordine pubblico, il Viminale ha comunicato 1.339 identificazioni, 71 denunce e 242 sanzioni amministrative nei presidi, oltre alla scorta di circa 500 tir in Campania.

Le ragioni economiche della protesta non cancellano però i danni provocati dai blocchi a imprese e cittadini. **E gli aiuti possono offrire liquidità, ma non cambiano da soli i rapporti economici della filiera: se il gasolio resta caro e le tariffe non si adeguano, il problema rischia di ripresentarsi.**

### **Quando finirà la protesta**

In Sicilia e Calabria sono riprese le consegne e nei supermercati stanno arrivando i primi rifornimenti, anche se serviranno giorni per tornare alla normalità. In Campania restano criticità, mentre una parte degli agricoltori continua la mobilitazione. **Il prossimo appuntamento è il 27**

**ottobre, quando le organizzazioni dell'autotrasporto torneranno a confrontarsi con il governo.**

Per evitare che si fermino di nuovo non basterà aspettare che il gasolio torni a costare meno.