

● **SPECIALE LOGISTICA E TRASPORTI**

Trasporto su gomma pilastro dell'economia nazionale

Lo spostamento merci su strada muove l'85% dei prodotti ma soffre tra costi, autisti e regole UE

**Flotte vecchie
e costi elevati
frenano il settore,
spina dorsale
della logistica
del Paese**

**Servono nuovi autisti
e incentivi
per mezzi green:
senza camion,
tutto rischia
di fermarsi**

Nel grande mosaico dell'economia italiana, il trasporto su gomma rappresenta una colonna portante. Nonostante l'attenzione crescente verso la sostenibilità e la transizione ecologica, la realtà dei numeri è chiara: oltre l'85% delle merci che circolano in Italia viaggia su strada (fonte: MIT, ISTAT). Una dipendenza che riflette la struttura produttiva del Paese — fatta di distretti manifatturieri diffusi, piccole e medie imprese e catene logistiche frammentate — e che rende il settore un termometro preciso dello stato di salute dell'economia nazionale.

Eppure, dietro questa apparente solidità, si celano fragilità strutturali che rischiano di compromettere la competitività del comparto. La prima è il costo: secondo FAI-Confindustria, il trasporto merci su gomma in Italia è mediamente più caro del 10-15% rispetto ai principali Paesi europei. Una differenza che deriva non solo dal prezzo del carburante — tra i più alti del continente — ma anche dal peso della burocrazia, dai pedaggi autostradali e da un sistema infrastrutturale che presenta ancora molte strozzature, in particolare nel Mezzogiorno. Altro nodo cruciale è la carenza

di autisti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stima un fabbisogno di circa 20.000 conducenti all'anno per coprire le necessità del comparto, ma i nuovi ingressi nel settore non superano le 5.000 unità. Un problema che ha radici profonde: il lavoro è impegnativo, i salari spesso non competitivi e il ricambio generazionale rallenta.

Nel frattempo, le aziende di autotrasporto devono fare i conti con la sfida del rinnovo delle flotte. Secondo le ultime rilevazioni ANFIA, su un totale di oltre 4,5 milioni di autocarri per il trasporto delle merci, circa la metà è stato immatricolato prima del 2008. Una flotta vecchia significa più emissioni, maggiore consumo di carburante e minore efficienza. Negli ultimi anni sono stati introdotti incentivi per favorire la rottamazione e l'acquisto di mezzi a minore impatto ambientale ma la transizione procede a rilento. Il costo dei mezzi a zero emissioni resta elevato e le infrastrutture di ricarica o rifornimento alternative sono ancora insufficienti.

In questo scenario si inserisce anche l'azione dell'Unione Europea, che spinge per una mobilità sempre più sostenibile. Le nuove norme sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti,

approvate nel 2024, prevedono obiettivi stringenti: -45% entro il 2030 e -90% entro il 2040. Una sfida ambiziosa, che rischia di mettere in difficoltà le piccole imprese di autotrasporto italiane, spesso a conduzione familiare, che rappresentano oltre il 70% del settore.

Il trasporto su gomma resta però, oggi più che mai, la spina dorsale del sistema produttivo italiano. È il motore silenzioso che collega le fabbriche ai porti, i centri di distribuzione alle città, le filiere agroalimentari ai mercati internazionali. Secondo l'ISTAT, nel 2024 il volume complessivo delle merci trasportate su strada è cresciuto del 2,8% rispetto all'anno precedente, un segnale positivo che conferma la ripresa dell'attività economica. Ma la crescita rischia di essere effimera se non si affrontano le questioni strutturali: infrastrutture, competitività, sostenibilità.

In fondo, il futuro del trasporto su gomma italiano si gioca su un equilibrio delicato: continuare a garantire la forza logistica che sostiene l'industria, senza perdere il passo della transizione ecologica. Perché senza camion, l'Italia si ferma. Ma senza innovazione, rischia di restare indietro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



