

TIR IN GINOCCHIO PERCHE' SENZA LIQUIDITA'

Rispetto al 2025, quest'anno il rincaro del prezzo del diesel per ogni Tir potrebbe sfiorare i 17.500 euro

L'annuncio del fermo dell'autotrasporto, arrivato ieri, è solo l'ultimo campanello d'allarme di un settore in affanno, dove la protesta non è più episodica, ma il sintomo di una crisi profonda e persistente. E nei prossimi mesi, la situazione potrebbe addirittura peggiorare. Secondo le stime dell'Ufficio studi della CGIA, infatti, un'impresa su cinque rischia di chiudere entro la fine dell'anno, schiacciata da una crisi di liquidità sempre più soffocante. Se il prezzo del diesel dovesse rimanere costantemente sopra i 2 euro al litro sino alla fine del 2026, non c'è speranza. Molti piccoli padroncini saranno costretti a gettare definitivamente la spugna.

I numeri sono impietosi: a fronte di 67.350 imprese del settore dell'autotrasporto presenti in Italia, oltre 13.000 di queste potrebbero essere costrette ad arrendersi entro la fine di quest'anno, lasciando i propri automezzi fermi nei piazzali, come carcasse silenziose di un settore in affanno. Non si tratta solo di camion che si fermano, ma di un intero sistema che rischia di implodere, con ripercussioni a catena sull'economia reale e sulla tenuta di migliaia di famiglie.

- **Perché il caro-gasolio mette in ginocchio l'autotrasporto**

Per chi osserva il mondo della logistica dall'esterno, l'aumento del prezzo del carburante alla pompa sembra un fastidio gestibile: un costo che si "ribalta" semplicemente sul cliente finale. Ma per un'impresa di autotrasporto, la realtà è radicalmente diversa. Non è solo una questione di rincari, è una crisi di sostenibilità finanziaria. In un'azienda di trasporto media, il gasolio rappresenta circa il 30 per cento dei costi operativi totali. Insieme al costo del personale, è la voce di spesa più pesante. Quando il prezzo del gasolio subisce impennate repentine, questo equilibrio si spezza istantaneamente. A differenza di altri settori produttivi, l'autotrasportatore opera spesso con contratti a lungo termine o tariffe fisse negoziate mesi prima. Se il carburante aumenta del 24 per cento come è successo dall'inizio del conflitto nel Golfo, questo costo extra viene assorbito interamente dal trasportatore.

- **Diesel: il rincaro boom del prezzo alla pompa**

Il prezzo del diesel alla pompa in modalità self oggi è mediamente pari a 2,135 euro al litro. Nonostante il taglio delle accise deciso dal governo Meloni e prorogato fino al prossimo inizio di maggio, rispetto all'inizio della guerra nel Golfo l'incremento di prezzo è stato del 24 per cento (+0,415 euro al litro). Ma se il confronto lo facciamo con il 31 dicembre scorso, il rincaro è stato addirittura del 30,6 per cento (+0,50 euro al litro). Considerato che un serbatoio di un mezzo pesante contiene circa

500 litri di gasolio, oggi ad un autotrasportatore fare il pieno al proprio Tir costa 1.067 euro, 207 euro in più rispetto ad un mese e mezzo fa e 250 euro in più se la comparazione viene eseguita con la fine dell'anno scorso¹ (vedi Tab. 1). Ipotizzando che il prezzo del diesel odierno rappresenti il dato medio del 2026, quest'anno per rifornire un mezzo pesante il proprietario dovrebbe spendere 76.860 euro, praticamente quasi 17.500 euro in più di quanto ha speso nel 2025².

- **Il problema del "cash flow" e l'effetto asimmetrico**

Tuttavia, il vero killer silenzioso non è solo il prezzo del diesel in sé, ma lo sfasamento temporale tra pagamenti e incassi:

- pagamento immediato: il gasolio si paga alla pompa o con fatture a brevissimo termine (settimanali o quindicinali);

¹ Ricordiamo che su richiesta dell'UE, dal 1° gennaio 2026 c'è stato l'allineamento delle accise dei carburanti che ha comportato una riduzione di 4,05 centesimi di euro al litro per la benzina e un aumento dello stesso importo per il diesel.

² Si è ipotizzato che il prezzo medio nel 2026 del diesel sia di 2,135 euro/litro: importo medio alla pompa pagato ieri in modalità self service (Fonte: Staffetta Quotidiana). Si è quindi ritenuto che il taglio delle accise introdotto nel mese scorso dal Governo sia prorogato per tutto l'anno. Non si è conteggiato l'effetto economico della riduzione del credito di imposta previsto sempre dall'Esecutivo per i mesi di marzo, aprile e maggio 2026. Si è stimato che l'autocarro in esame percorra quest'anno 120.000 Km con un consumo medio di poco superiore ai 3 Km/litro; pertanto, il mezzo consumerà 36.000 litri di diesel all'anno. Ricordiamo che l'anno scorso il prezzo medio del diesel alla pompa in modalità self è stato di 1,650 euro al litro (Fonte: Staffetta Quotidiana). Segnaliamo, infine, che solo i mezzi di trasporto di peso superiore alle 7,5 tonnellate e di categoria Euro 5 o superiore possono beneficiare dei crediti di imposta previsti per legge. Con il totale pari a 100, in Italia gli autocarri che non possono ricorrere al credito di imposta sono il 78 per cento.

- incasso differito: le fatture per i servizi di trasporto vengono pagate agli autotrasportatori a 60, 90 o addirittura 120 giorni.

Questo crea una "fame di liquidità" letale. L'autotrasportatore si ritrova ad anticipare cifre enormi per permettere ai camion di viaggiare, sperando di recuperare quei soldi mesi dopo. Se il capitale circolante non è solido, l'azienda si ferma non per mancanza di lavoro, ma per l'impossibilità fisica di riempire il serbatoio.

Esistono meccanismi di protezione, come il cosiddetto *fuel surcharge*³, che permette di adeguare le tariffe in base alle variazioni del prezzo del gasolio rilevate dal Ministero. Tuttavia, l'applicazione non è automatica né universale:

- potere contrattuale. I piccoli padroncini faticano a imporre l'adeguamento ai grandi committenti;
- ritardo normativo. Spesso l'adeguamento scatta con un ritardo temporale rispetto alla fiammata dei prezzi, lasciando il trasportatore scoperto nel momento di massima crisi.

- **La "beffa" del taglio delle accise**

Le difficoltà degli autotrasportatori non si esauriscono nella fiammata del prezzo del gasolio; il nodo centrale è una strategia politica che, nei fatti, finisce per penalizzare la categoria anziché sostenerla. Il

³ Supplemento carburante.

riferimento critico va alle misure adottate dal Governo negli ultimi mesi. Se da un lato è stato introdotto il taglio delle accise, dall'altro è rimasto 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 per cento) dei mezzi di trasporto merci in circolazione sulle nostre strade. Paradossalmente, proprio il taglio delle accise — presentato come un sollievo immediato — si è rivelato un autentico boomerang. Per legge, infatti, gli autotrasportatori beneficiano di un rimborso sulle accise pagate sul gasolio professionale. Nel momento in cui il Governo riduce temporaneamente l'imposta per tutti i consumatori, quella stessa riduzione viene decurtata dal rimborso spettante alla categoria. In sintesi: lo sconto alla pompa neutralizza il vantaggio fiscale specifico. Se a questo aggiungiamo che il mercato ha rapidamente assorbito il taglio, vanificando l'effetto sul prezzo finale, il quadro è completo: gli autotrasportatori perdono il rimborso senza ottenere un calo strutturale dei costi. Una beffa in piena regola.

- **Committenti inadempienti**

A complicare lo scenario si aggiunge l'atteggiamento di molti committenti. Numerosi vettori, specialmente i più piccoli, stanno ricevendo comunicazioni dai propri committenti in cui viene contestata l'applicazione della clausola di *fuel surcharge*.

Questa clausola contrattuale dovrebbe garantire l'adeguamento automatico delle tariffe quando il prezzo del gasolio oscilla oltre il 2 per cento rispetto ai valori di riferimento. Eppure, la realtà odierna racconta una storia diversa: da un lato c'è qualche committente che nega *tout court* l'adeguamento e, dall'altro, chi lo riconosce solo parzialmente, scorporando arbitrariamente la quota corrispondente al taglio delle accise introdotte dal Governo.

- **In 10 anni perse 19mila ditte. Situazione critica in Valle d'Aosta, Marche e Lazio**

Come dicevamo più sopra, le difficoltà del settore vengono da lontano. Negli ultimi 10 anni, ad esempio, lo stock complessivo delle imprese attive di autotrasporto⁴ presenti in Italia è diminuito di ben 19.241

⁴ Sono dati camerali e riferiti al Codice Ateco 49.41.00 (anno 2025) che include le attività di trasporto di merci su strada. Ovvero:

- Trasporto di legname;
- Trasporto di bestiame;
- Trasporto refrigerato;
- Trasporti pesanti;
- Trasporto di prodotti sfusi, incluso trasporto in autocisterna e raccolta di latte nelle fattorie;
- Trasporto di autovetture;
- Trasporto di rifiuti e materiali di scarto effettuato da imprese che non svolgono attività di raccolta o smaltimento;
- Trasporto di merci su strada, per conto di unità postali o corrieri, non connesso ad altre attività postali o di corriere;
- Trasporto o spostamento di oggetti tra due unità distinte, ad esempio tra edifici, magazzini, su base remunerativa o contrattuale (per conto terzi);
- Trasporto su strada di opere d'arte, ad esempio in automezzi monitorati, con controllo climatico e sospensioni pneumatiche;
- Noleggio di veicoli per il trasporto di merci con conducente;
- Trasporto di merci mediante veicoli trainati da persone o animali;
- Noleggio di autobetoniere (autocarri betoniera) con conducente (trasporto con autobetoniera);
- Consegna di mobili, incluse eventuali operazioni di disimballaggio e installazione connesse ai servizi di trasporto.

unità. Se nel 2015 erano 86.590, nel 2025 sono scese a 67.349 (-22,2 per cento). A livello regionale le situazioni più critiche si sono verificate in Valle d'Aosta con una contrazione del 34,1 per cento (in valore assoluto pari a -29), nelle Marche del 33,4 (-1.062), nel Lazio del 32,5 (-2.238), in Friuli Venezia Giulia del 30,5 (-449) e in Sardegna del 30,2 (-722). Per contro, l'unica regione che può contare su un saldo positivo è il Trentino Alto Adige con il +12,1 per cento (+165) (vedi Tab. 2). Sicuramente le crisi economiche⁵ che si sono succedute in questo periodo hanno contribuito in misura determinante a ridurre la platea delle imprese di questo settore. Senza contare che soprattutto nel Nord si è fatta sentire la concorrenza dei vettori stranieri, in particolare quelli provenienti dai paesi dell'Europa dell'est. Tuttavia, un contributo importante a questo ridimensionamento è ascrivibile anche all'elevato numero di aggregazioni e acquisizioni che si sono verificate in questo ultimo decennio, provocando, in particolare, una forte decurtazione del numero delle imprese monoveicolari. Un cambiamento non del tutto

Sono escluse, invece, le seguenti attività:

- Trasporto di tronchi all'interno di boschi connesso alle attività di taglio degli alberi;
- Distribuzione di acqua tramite autocarri;
- Trasporto di rifiuti effettuato da imprese che svolgono attività di raccolta di rifiuti;
- Servizi di trasloco;
- Gestione di terminal per la movimentazione merci;
- Servizi di imballaggio per il trasporto;
- Movimentazione merci in siti industriali, in genere con mezzi di trasporto non adatti al trasporto su strade aperte al traffico pubblico;
- Ritiro delle merci e raggruppamento per la spedizione;
- Attività postali e di corriere;
- Attività di trasporto con automobili e veicoli blindati.

⁵ Da debito sovrano (2012/2013) e da Covid (2020/2022).

negativo. Anzi. Grazie agli effetti delle crisi e a questi processi di unione aziendale, la dimensione media delle imprese è aumentata e, conseguentemente, è cresciuto anche il livello di produttività dell'intero sistema logistico.

- **A Napoli, Milano e Roma il maggior numero di imprese di autotrasporto. A Imperia, invece, la moria più importante**

Sempre nel 2025, la realtà provinciale dove si registra il maggior numero di imprese del settore dell'autotrasporto è Napoli con 3.984 attività. Seguono Milano con 3.102, Roma con 2.854, Torino con 2.153 e Salerno con 1.724. In queste cinque realtà scorgiamo oltre il 20 per cento del totale delle imprese attive di autotrasporto presenti in Italia che l'anno scorso ha toccato complessivamente le 67.349 unità. Imperia, infine, è stata la realtà provinciale che tra il 2015 e il 2025 ha subito la contrazione più pesante pari al -40,2 per cento (in valore assoluto pari a -90). Seguono Roma con il -39,4 (-1.854) e Ancona con il -39,3 (-354). Tra le 102 province monitorate in questa indagine, le uniche che nell'ultimo decennio hanno subito un incremento sono state Caserta con il +5,2 per cento (+56), Palermo con il +12,9 (+123) e Bolzano con il +35,7 (+213) (vedi Tab. 3).

Tab. 1 - Prezzo medio del diesel in modalità self service (€/litro)

31 dicembre 2025	27 febbraio 2026*	17 aprile 2026	Var. % 17 aprile su 31 dicembre	Var. % 17 aprile su 27 febbraio
1,635	1,720	2,135	+30,6 (pari a +0,50 €/l)	+24,0 (pari a +0,415 €/l)

Elaborazione Ufficio studi CGIA su dati di Staffetta Quotidiana

*giorno che precede l'attacco militare degli USA all'Iran

Tab. 1 - Sedi di imprese attive dell'autotrasporto – dati regionali

Rank	Regioni e ripartizioni	2015	2025	Var. ass. 2025-2015	Var. % 2025/2015
1	VALLE D'AOSTA	85	56	-29	-34,1
2	MARCHE	3.184	2.122	-1.062	-33,4
3	LAZIO	6.893	4.655	-2.238	-32,5
4	FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.473	1.024	-449	-30,5
5	SARDEGNA	2.387	1.665	-722	-30,2
6	PIEMONTE	5.868	4.123	-1.745	-29,7
7	LIGURIA	2.093	1.476	-617	-29,5
8	TOSCANA	4.912	3.532	-1.380	-28,1
9	EMILIA ROMAGNA	9.711	7.088	-2.623	-27,0
10	UMBRIA	1.461	1.078	-383	-26,2
11	VENETO	8.808	6.666	-2.142	-24,3
12	ABRUZZO	1.763	1.341	-422	-23,9
13	LOMBARDIA	13.334	10.193	-3.141	-23,6
14	BASILICATA	953	768	-185	-19,4
15	PUGLIA	5.411	4.535	-876	-16,2
16	MOLISE	533	460	-73	-13,7
17	CALABRIA	2.584	2.253	-331	-12,8
18	SICILIA	5.778	5.263	-515	-8,9
19	CAMPANIA	7.990	7.517	-473	-5,9
20	TRENTINO - ALTO ADIGE	1.369	1.534	+165	+12,1
ITALIA		86.590	67.349	-19.241	-22,2
	NORD OVEST	21.380	15.848	-5.532	-25,9
	NORD EST	21.361	16.312	-5.049	-23,6
	CENTRO	16.450	11.387	-5.063	-30,8
	MEZZOGIORNO	27.399	23.802	-3.597	-13,1

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati camerali

Tab. 2 - Sedi di imprese attive dell'autotrasporto – dati provinciali

Rank per var. %	Province (*)	2015	2025	Var. ass. 2025-2015	Var. % 2025/2015
1	IMPERIA	224	134	-90	-40,2
2	ROMA	4.708	2.854	-1.854	-39,4
3	ANCONA	900	546	-354	-39,3
4	FIRENZE	1.233	770	-463	-37,6
5	GORIZIA	151	98	-53	-35,1
6	PRATO	318	209	-109	-34,3
7	BOLOGNA	2.138	1.407	-731	-34,2
8	AOSTA	85	56	-29	-34,1
9	VARESE	817	539	-278	-34,0
10	BELLUNO	215	142	-73	-34,0
11	SAVONA	316	210	-106	-33,5
12	TRIESTE	196	131	-65	-33,2
13	LECCO	429	289	-140	-32,6
14	SIENA	339	229	-110	-32,4
15	RIETI	179	121	-58	-32,4
16	TORINO	3.173	2.153	-1.020	-32,1
17	MACERATA	592	403	-189	-31,9
18	LA SPEZIA	234	160	-74	-31,6
19	FERMO	285	195	-90	-31,6
20	ASTI	316	217	-99	-31,3
21	FERRARA	700	483	-217	-31,0
22	PESARO E URBINO	988	683	-305	-30,9
23	BIELLA	144	100	-44	-30,6
24	PESCARA	580	404	-176	-30,3
25	TREVISO	1.562	1.094	-468	-30,0
26	CUNEO	948	666	-282	-29,7
27	ASCOLI PICENO	419	295	-124	-29,6
28	UDINE	651	459	-192	-29,5
29	PORDENONE	475	336	-139	-29,3
30	REGGIO EMILIA	1.140	807	-333	-29,2
31	ROVIGO	536	381	-155	-28,9
32	LODI	288	205	-83	-28,8
33	VENEZIA	1.233	879	-354	-28,7
34	LUCCA	593	426	-167	-28,2
35	SONDRIO	327	237	-90	-27,5
36	AREZZO	460	334	-126	-27,4
37	MASSA-CARRARA	356	259	-97	-27,2
38	RIMINI	679	495	-184	-27,1
39	PERUGIA	1.171	861	-310	-26,5
40	GENOVA	1.319	972	-347	-26,3
41	GROSSETO	212	157	-55	-25,9
42	RAVENNA	877	650	-227	-25,9
43	MILANO	4.166	3.102	-1.064	-25,5
44	PADOVA	2.018	1.504	-514	-25,5
45	TERNI	290	217	-73	-25,2
46	MONZA-BRIANZA	1.035	776	-259	-25,0
47	VITERBO	345	259	-86	-24,9
48	VICENZA	1.453	1.093	-360	-24,8
49	BARLETTA-ANDRIA-TRANI	618	466	-152	-24,6
50	PAVIA	744	562	-182	-24,5
51	LECCE	612	463	-149	-24,3
52	BERGAMO	1.543	1.169	-374	-24,2
53	ALESSANDRIA	612	464	-148	-24,2
54	FORLI'-CESENA	1.140	867	-273	-23,9
55	TERAMO	426	325	-101	-23,7

56	PIACENZA	735	562	-173	-23,5
57	VERBANO-CUSIO-OSSOLA	115	88	-27	-23,5
58	MODENA	1.599	1.227	-372	-23,3
59	NOVARA	371	285	-86	-23,2
60	MANTOVA	704	546	-158	-22,4
61	RAGUSA	535	416	-119	-22,2
62	POTENZA	629	491	-138	-21,9
63	SIRACUSA	307	241	-66	-21,5
64	PISTOIA	398	314	-84	-21,1
65	CATANZARO	423	334	-89	-21,0
66	L'AQUILA	291	230	-61	-21,0
67	VERCELLI	189	150	-39	-20,6
68	COSENZA	594	473	-121	-20,4
69	BARI	1.987	1.594	-393	-19,8
70	ENNA	206	167	-39	-18,9
71	CHIETI	466	382	-84	-18,0
72	COMO	778	638	-140	-18,0
73	LIVORNO	489	404	-85	-17,4
74	CREMONA	509	422	-87	-17,1
75	PARMA	703	584	-119	-16,9
76	PISA	514	430	-84	-16,3
77	FROSINONE	880	738	-142	-16,1
78	CAMPOBASSO	421	355	-66	-15,7
79	MESSINA	681	577	-104	-15,3
80	BENEVENTO	329	279	-50	-15,2
81	MATERA	324	277	-47	-14,5
82	BRESCIA	1.994	1.706	-288	-14,4
83	LATINA	781	683	-98	-12,5
84	CATANIA	1.701	1.489	-212	-12,5
85	TRAPANI	481	422	-59	-12,3
86	VERONA	1.791	1.573	-218	-12,2
87	VIBO VALENTIA	176	155	-21	-11,9
88	SALERNO	1.908	1.724	-184	-9,6
89	BRINDISI	480	436	-44	-9,2
90	TARANTO	643	585	-58	-9,0
91	FOGGIA	1.071	985	-86	-8,0
92	AVELLINO	433	399	-34	-7,9
93	REGGIO CALABRIA	1.071	990	-81	-7,6
94	ISERNIA	112	105	-7	-6,3
95	TRENTO	772	724	-48	-6,2
96	NAPOLI	4.246	3.984	-262	-6,2
97	AGRIGENTO	457	429	-28	-6,1
98	CROTONE	320	301	-19	-5,9
99	CALTANISSETTA	456	445	-11	-2,4
100	CASERTA	1.074	1.130	+56	+5,2
101	PALERMO	954	1.077	+123	+12,9
102	BOLZANO	597	810	+213	+35,7
ITALIA		86.590	67.349	-19.241	-22,2

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati camerali

(*) Le province sarde non sono state incluse nell'analisi in quanto nel tempo hanno subito numerose variazioni. La somma delle province può risultare inferiore di qualche unità rispetto al totale regionale per alcuni dati non territorializzati.