

L'INTERVISTA » DOMENICO DE ROSA

"Autotrasporto italiano, un settore che si assottiglia ma non arretra". Tra chiusure, concentrazione e nuove sfide competitive, il Cavaliere Domenico De Rosa legge la trasformazione in atto e indica la rotta per il futuro.

Cavaliere De Rosa, negli ultimi anni il numero delle imprese di autotrasporto si è ridotto in modo significativo. Che cosa sta accadendo realmente al settore?

Negli ultimi dieci anni il comparto ha perso una quota rilevante di imprese attive. Non è un episodio temporaneo ma un cambiamento strutturale. Le aziende più piccole, spesso monoveicolari, faticano a sostenere l'aumento dei costi e la pressione normativa. Il tessuto imprenditoriale si sta ridisegnando.

Quali fattori stanno spingendo fuori mercato soprattutto le micro imprese?

Il punto non è solo il carburante o i pedaggi. Oggi cresce tanto ciò che tiene in piedi un camion. Manutenzioni ordinarie e straordinarie sempre più care, pneumatici, ricambi, fermo tecnico, officine saturate e tempi più lunghi. Poi le assicurazioni, che in molte aree e su certe tipologie di rischio sono diventate una voce pesantissima. E in generale la gestione del parco veicolare costa ogni anno di più. In questo quadro, per una piccola impresa parlare di rinnovamento della flotta è quasi teorico, perché i prezzi dei mezzi e il costo del capitale rendono l'investimento proibitivo.

Questa riduzione del numero di imprese significa meno trasporto su strada?

Absolutamente no. La domanda di trasporto resta elevata e la maggior parte delle merci continua a viaggiare su gomma. Il cambiamento riguarda la struttura del mercato, con una progressiva concentrazione e un aumento della dimensione media degli operatori.

Cavaliere De Rosa, quanto pesa la concorrenza internazionale sugli operatori italiani?

Pesa moltissimo. I vettori pre-

«Autotrasporto italiano in crisi? Si assottiglia, ma non arretra»

Il Cavaliere legge la trasformazione in atto e indica la rotta per il futuro



venienti da Paesi con costi del lavoro e regimi fiscali differenti operano con vantaggi competitivi evidenti. Questo squilibrio penalizza le imprese italiane, soprattutto quelle che lavorano solo sul mercato domestico.

Stanno di fronte a una crisi o a una trasformazione del settore?

Direi entrambe le cose. È una crisi per chi non riesce ad adattarsi, ma è anche una

trasformazione verso modelli più strutturali, integrazione logistica e dimensioni aziendali maggiori. Aggregazioni e reti d'impresa stanno diventando strumenti essenziali.

Quali territori risultano più colpiti da questa riduzione?

Il fenomeno è diffuso su tutto il territorio nazionale. Alcune aree registrano cali più marcati, ma il dato importante è che non si tratta di una crisi locale bensì sistemica.



Il Cavaliere Domenico De Rosa ha analizzato l'attuale stato dell'autotrasporto italiano

Cavaliere De Rosa, qual è il rischio più grande se questa tendenza dovesse proseguire?

Il rischio è perdere capillarità e resilienza. L'autotrasporto garantisce continuità alle filiere e presidio territoriale. Se il sistema si concentra troppo,

diventa meno flessibile e più vulnerabile.

Che cosa servirebbe per invertire la tendenza?

Servono condizioni compo-

sitive eque rispetto ai settori esteri, tempi di pagamento corti lungo la filiera e politiche che accompagnino la transizione industriale invece di scaricarne i costi sugli operatori più fragili.

Il futuro dell'autotrasporto italiano è davvero a rischio? Il futuro non è a rischio se il settore evolve. Le imprese che investono in tecnologia, intermodalità e integrazione logistica continueranno a cre-

scere. Ma non possiamo permetterci di perdere migliaia di piccole imprese senza una visione industriale.

In una frase, Cavaliere De Rosa, come descriverebbe questo momento storico? Non è la fine dell'autotrasporto italiano. È la fine di un modello che non regge più e l'inizio di uno nuovo che richiede visione, dimensione e coraggio imprenditoriale.

ROBERTO STROZZI