

## «Il trasporto su strada penalizzato dai costi»

L'imprenditore della logistica: «Senza infrastrutture e con un eccesso di regolamentazione sistema produttivo italiano a rischio»

Cavaliere De Rosa, l'indagine della Banca d'Italia evidenzia un incremento di circa il 10% dei costi del trasporto stradale internazionale nel 2025, mentre il trasporto ferroviario è rimasto sostanzialmente stabile. È un dato che la sorprende? Assolutamente no. È la conferma di una realtà che il settore vive quotidianamente. Le imprese di autotrasporto stanno affrontando un aumento costante dei costi legati al lavoro, ai carburanti, ai pedaggi, agli investimenti ambientali e agli adempimenti normativi. La Banca d'Italia fotografa semplicemente ciò che gli operatori denunciano ormai da anni.

La stabilità del trasporto ferroviario può rappresentare un'opportunità?

Sì, ma soltanto se accompagnata da investimenti concreti. La ferrovia rappresenta uno straordinario strumento di competitività quando è realmente integrata con il trasporto stradale e con i porti. L'intermodalità non deve restare un principio teorico, ma diventare una scelta industriale sostenuta da infrastrutture moderne, collegamenti efficienti e una programmazione di lungo periodo. Cavaliere, il rapporto eviden-



Il Cavaliere Domenico De Rosa

zia anche una forte variabilità delle tariffe nel trasporto marittimo. Come interpreta questo dato?

È una caratteristica fisiologica del trasporto via mare, dove incidono fattori internazionali, geopolitici e commerciali. Tuttavia il mare continua a rappresentare una risorsa strategica per un Paese come l'Italia. Occorre però evitare che nuovi

costi regolatori, come quelli derivanti dall'ETS, finiscano per ridurre la competitività.

Qual è oggi il principale problema del settore?

Il problema non è la capacità delle imprese italiane, che continuano a investire in mezzi, tecnologia, sostenibilità e qualità del servizio. Il vero problema è che il sistema continua a scaricare sulle aziende una



Il trasporto su strada è penalizzato dall'aumento dei costi

quantità crescente di costi che nulla hanno a che vedere con l'efficienza operativa. In questo modo si riduce progressivamente la competitività del nostro tessuto produttivo.

Cavaliere De Rosa, quanto pesa oggi la regolamentazione europea?

Pesa moltissimo. L'Europa ha prodotto negli ultimi anni un numero crescente di obblighi

e vincoli senza accompagnarli con una vera politica industriale. La transizione ecologica è un obiettivo condivisibile, ma deve essere compatibile con la sostenibilità economica delle imprese. Se aumentano continuamente i costi senza aumentare la produttività, il sistema entra inevitabilmente in difficoltà.

Quali interventi ritiene prio-

ritarli?

Bisogna investire nelle infrastrutture ferroviarie, nei porti, nelle connessioni intermodali e nella digitalizzazione della logistica. Allo stesso tempo è necessario ridurre il peso burocratico e costruire regole che favoriscano la competitività invece di limitarla. L'Italia possiede una posizione geografica unica nel Mediterraneo e deve sfruttarla fino in fondo.

Cavaliere Domenico De Rosa, qual è il messaggio più importante che emerge dall'indagine della Banca d'Italia?

Che la logistica è ormai uno degli elementi decisivi per la crescita economica del Paese. I dati dimostrano che non possiamo più limitarci a gestire le emergenze. Serve una visione di lungo periodo che metta al centro investimenti, infrastrutture, innovazione e intermodalità. La competitività dell'industria italiana dipenderà sempre di più dalla capacità del nostro sistema logistico di essere efficiente, sostenibile e integrato. La Banca d'Italia ci offre una fotografia molto chiara. Adesso spetta alla politica trasformare questi numeri in scelte concrete.