

Diesel alle stelle, +20% in due mesi: stangata da 1,5 miliardi di euro sull'autotrasporto di Massimiliano Jattoni Dall'Asén

Il caro diesel erode i margini del settore: tariffe basse al Sud, viaggi a vuoto e pagamenti fino a 120 giorni mettono a rischio la tenuta delle imprese, mentre si avvicina il fermo di fine maggio (Fonte: <https://www.corriere.it/> 25 aprile 2026)



Due mesi sono bastati a cambiare gli equilibri. Dallo scoppio della guerra nel Golfo, il **prezzo del diesel** ha imboccato una traiettoria ascendente che non lascia margini: da 1,676 a 2,005 euro al litro. Quasi il 20% in più, [certifica l'Ufficio studi della Cgia di Mestre](#). Un aumento che, nonostante il taglio di 20 centesimi sulle accise introdotto dal governo il 19 marzo, si traduce in **un conto salato per l'autotrasporto merci: circa 1,5 miliardi di euro di extracosti**.

Se si allarga lo sguardo, il quadro appare ancora più teso. In analisi diffuse nelle settimane scorse, lo stesso Ufficio studi della Cgia aveva stimato che rispetto alla fine del 2025 il **diesel è salito di circa 50 centesimi al litro**, oltre il 30 per cento, con un aggravio che, nella gestione quotidiana, si traduce in centinaia di euro in più per ogni pieno di un mezzo pesante.

I settori fragili

Il rincaro colpisce un settore già fragile, dove **soprattutto nel Mezzogiorno** le tariffe restano compresse – tra 1,10 e 1,40 euro al chilometro – e la redditività si assottiglia. A pesare è anche l'asimmetria dei flussi: i camion partono dal Nord a pieno carico, ma spesso tornano vuoti. Un'anomalia che non è soltanto logistica, ma economica. **Perché dietro il divario Nord-Sud si**

nasconde una questione più profonda: continuità del lavoro, equilibrio dei traffici, sostenibilità delle imprese.

Sono soprattutto le realtà più piccole, meno strutturate, a trovarsi esposte. Ai rincari si sommano criticità croniche, a partire dai ritardi nei pagamenti: incassi che arrivano dopo 90, talvolta 120 giorni, soprattutto nelle filiere più lunghe e nei rapporti con i grandi committenti. Una tensione finanziaria che riduce ulteriormente la capacità di assorbire l'aumento dei costi.

Sistema sbilanciato

Il quadro che emerge è quello di un sistema sbilanciato. Il Nord concentra la gran parte dei flussi, mentre Sud e Isole restano ai margini. **Il Mezzogiorno fatica a inserirsi nei principali corridoi logistici nazionali**, segno di una debolezza infrastrutturale e produttiva che si riflette sull'intero comparto. Le direttrici forti restano poche e concentrate, più che diffuse lungo una rete realmente integrata.

Lo sciopero di maggio

Intanto cresce la pressione sul governo. **Le principali associazioni di categoria hanno proclamato un fermo nazionale dal 25 al 29 maggio.** Nei giorni scorsi si è aperto un confronto con il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi. **Lo sciopero resta confermato**, ma dal tavolo è arrivato un primo segnale: l'impegno a studiare misure che sostengano la liquidità delle imprese e compensino almeno in parte i rincari.

Il tempo, però, è una variabile sempre più stretta. Senza interventi rapidi, il rischio – avverte la Cgia – è concreto: mezzi fermi nei piazzali non per protesta, ma per mancanza di carburante. Una crisi che potrebbe arrivare prima ancora dello sciopero annunciato.

CGIA di Mestre: [Tir: dopo 2 mesi di guerra, il caro gasolio è costato 1,5 miliardi in più](#)