

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I numeri e i progetti di Trasporti Pesanti per ridurre l'impatto della logistica

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 24th, 2026

Trasporti Pesanti (Gruppo Storti), azienda cremonese attiva nella logistica e nel trasporto merci su strada e intermodale con circa 800 mezzi di proprietà, ha diffuso una nota dove individua e suggerisce leve operative in grado di incidere sulle inefficienze strutturali del comparto.

L'analisi esordisce riportando dati Ispra – Commissione Europea ricordando che il trasporto merci rappresenta uno dei nodi strutturali della transizione ambientale; in Italia incide per il 28,3% delle emissioni complessive di gas serra, nell'Unione europea intorno al 29%. La modalità stradale concentra circa il 77% delle emissioni da trasporto e i mezzi pesanti generano oltre un quarto (27%) di quelle stradali, pari a circa il 6% del totale europeo

Secondo Trasporti Pesanti le rilevazioni di mercato indicano che in Europa circa il 20% dei chilometri dei mezzi pesanti è percorso senza carico; in Italia, anche per la polverizzazione del settore, la quota si colloca tra il 23% e il 25%. Secondo l'Osservatorio Logistics 4.0 del Politecnico di Milano (2025), l'impiego di algoritmi di AI può ottimizzare rotte e carichi riducendo i chilometri a vuoto del 15–20%. L'analisi dei dati interni dell'azienda lombarda evidenzia però che l'integrazione tra pianificazione avanzata, telematica di bordo e sistemi di analisi consente un miglioramento della saturazione media e un calo delle percorrenze improduttive del 10–12% sulle tratte a maggiore intensità.

Anche la componente comportamentale ha ricadute rilevanti: gli approfondimenti di settore evidenziano che la guida predittiva può diminuire i consumi del 5–10%, mentre il programma interno di TP – Trasporti Pesanti Ecodrive, supportato da monitoraggio continuo, determina riduzioni medie del 6–7% per veicolo, con effetti misurabili sull'efficienza operativa.

Anche la congestione delle principali direttrici stradali italiane (A4, Brennero, nodi di Milano e Bologna) genera costi stimati in diversi miliardi di euro ogni anno, con effetti su produttività e competitività del sistema Paese. Secondo studi di settore e principali operatori energetici, l'utilizzo di carburanti Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil) può ridurre le emissioni di CO2 fino al 90% sull'intero ciclo di vita, in funzione delle materie prime e dei processi produttivi. Le analisi interne di TP – Trasporti Pesanti indicano che l'impiego di HVO su parte della flotta comporta diminuzioni operative tra il 60% e il 70%, in relazione alle tratte e alle condizioni di esercizio; rientra tra le leve anche l'uso di mezzi per trasporti eccezionali che, pur con emissioni

chilometriche superiori, riducono l'intensità emissiva per unità di carico.

In ottica futura decisivo sarà il ricambio della flotta. In un contesto nazionale con un'età media del parco mezzi prossima ai 15 anni, la riduzione dell'età media della flotta in TP – Trasporti Pesanti sotto i cinque anni consente risparmi di consumo per chilometro stimati nell'ordine dell'8–12% rispetto a mezzi di generazione precedente.

Capitolo a parte merita il trasporto su ferro. In Italia la quota ferroviaria nel trasporto merci si colloca tra il 12,4% e il 12,6%, contro una media europea prossima al 17% (fonte: FerMerci 2025). Studi comparativi evidenziano che il trasporto ferroviario può ridurre le emissioni tra il 65% e l'80% rispetto al tutto-strada sulle tratte medio-lunghe (Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile; RSE). Secondo l'azienda cremonese, che nel 2025 ha movimentato circa 2.000 treni, l'integrazione modale consente riduzioni emissive nell'ordine del 40–50% sulle tratte a lunga percorrenza rispetto a soluzioni esclusivamente stradali.

Ulisse Albertazzi, direttore generale di TP – Trasporti Pesanti, commenta questi numeri sottolineando che “il trasporto merci presenta limiti strutturali. Non si tratta solo di sostenibilità, ma di costi sociali. In Italia, secondo Sima (Società Italiana di Medicina Ambientale), i costi legati a traffico e inquinamento ammontano a 34 miliardi l'anno, mentre l'Ue stima i costi esterni dei trasporti (incidenti, emissioni, congestione) in 1.000 miliardi annui, pari al 7% del PIL europeo. I dati mostrano dove si concentrano le inefficienze. Occorre intervenire su ciò che può essere misurato e migliorato nel tempo: digitalizzazione, flotta, energia e intermodalità. Per questo abbiamo costituito un team dedicato alla sostenibilità, con l'obiettivo di integrare indicatori ambientali ed efficienza operativa in una strategia progressiva”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, February 24th, 2026 at 7:30 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.