

Nell'Unione Europea (UE), i costi dei pedaggi sono in aumento, poiché il continente cerca di incentivare gli operatori a passare a soluzioni di trasporto merci su strada più rispettose dell'ambiente. Sebbene questo obiettivo sia sostenuto da molti enti regolatori e Paesi europei, ci sono stati casi in cui le modifiche ai sistemi di riscossione dei pedaggi —che si tratti di vignette o di altri metodi— hanno generato incertezza operativa per tutte le parti coinvolte.

Aumento dei costi dei pedaggi e loro impatto più ampio

I pedaggi rappresentano una parte significativa del costo di una spedizione. Girteka stima che le spese legate ai pedaggi costituiscano circa il 14% dei costi di trasporto e circa il 23% dei costi di un singolo viaggio, influenzando aree come la pianificazione, l'ottimizzazione della rete, gli approvvigionamenti e la definizione dei prezzi.

I fornitori di servizi logistici (LSP) con reti e copertura di trasporto paneuropee devono monitorare costantemente i pedaggi e qualsiasi cambiamento a essi correlato, poiché un'unità di bordo obsoleta —o la sua mancanza— può comportare multe. Anche i pagamenti doppi o errati possono incidere sui costi operativi, motivo per cui perfino i reparti finanziari devono tenere costantemente sotto controllo la situazione.

Secondo la ricerca di Transport Insight (Ti), Upply e International Road Transportation Union (IRU), nel secondo trimestre del 2025 i costi legati ai pedaggi sono aumentati in numerosi Paesi, con la sola eccezione della Lettonia.

Lo studio ha stimato che, in tutta Europa, gli aumenti sono variati dall'1,8% su base annua in Italia al 20% su base annua in Bulgaria. Tuttavia, la ricerca più recente ha anche evidenziato che sono state apportate modifiche ai sistemi di pedaggio in Europa. Ad esempio, Paesi Bassi, Lussemburgo e Svezia ora includono le emissioni di CO₂ nelle loro formule di pedaggio basate sul tempo, aumentando così i prezzi del 2% per i veicoli pesanti EURO 6 (HGV). Questi tre Paesi europei, insieme alla Slovacchia, stanno passando a tariffe digitali basate sulla distanza, il che potrebbe comportare un ulteriore aumento dei costi di pedaggio per gli operatori.

Modifiche ai pedaggi in tutta Europa: sfide politiche e pratiche

Ulteriori cambiamenti sono senza dubbio in arrivo.

Nel 2022, l'Unione Europea ha rivisto la direttiva Eurovignette. Secondo il rapporto del Parlamento Europeo (PE) sulle modifiche, le vignette per i veicoli pesanti (HGV) **dovranno essere eliminate gradualmente in tutta la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T) entro il 2030**, sostituite da "tariffe basate sulla distanza", che "dovrebbero contribuire a rendere la tariffazione stradale più equa ed efficiente".

In sostanza, le modifiche alla direttiva sono state introdotte per riflettere meglio i principi del "chi inquina paga" e del "chi usa paga", che dovrebbero anche incentivare i fornitori di servizi logistici (LSP) a passare a veicoli più ecologici, inclusi i camion a emissioni zero. Ciò è evidente nelle modifiche proposte dalla Commissione Europea (CE) alla direttiva Eurovignette, **che estendono l'esenzione dei veicoli pesanti a emissioni zero dai pedaggi stradali dal 31 dicembre 2025 al 30 giugno 2031**.

L'IRU ha sottolineato che si tratta di "un passo importante per mantenere lo slancio verso la decarbonizzazione del trasporto stradale di merci e passeggeri", ma ha anche osservato che il sistema di esenzione volontaria potrebbe "non essere sufficiente per promuovere un'adozione diffusa di veicoli più puliti".

Allo stesso tempo, poiché i camion elettrici e a idrogeno si trovano ancora nelle prime fasi della loro maturità tecnologica, molte aziende di logistica —in particolare le piccole e medie imprese (PMI)— faticano con questa transizione, con conseguente aumento significativo dei pedaggi, specialmente per i camion diesel e a gas, secondo Volvo.

Il problema principale legato ai camion elettrici o ad altre alternative è la loro autonomia limitata e la rete infrastrutturale. Tuttavia, grazie alle competenze tecniche, alcuni fornitori di servizi logistici, tra cui Girtaka, sono riusciti a far funzionare il sistema, offrendo ai propri clienti una soluzione ecologica per trasportare merci in tutta Europa.

"Offriamo camion completamente elettrici ai clienti, inclusi progetti di prova e persino simulazioni di consegne con camion elettrici, prima che prendano una decisione. Tutto è pronto per procedere e sperimentare. Tuttavia, se guardiamo alla domanda odierna, semplicemente non esiste su scala ampia. La maggior parte dei clienti è ancora cauta nell'integrare i BEV nei propri flussi regolari", **afferma Mark Mulder, Chief Commercial Officer di Girtaka Logistics**.

Classificazioni dei pedaggi in Europa

La Germania è stato il primo Paese ad aggiornare i propri pedaggi, noti come LKW-Maut, nel dicembre 2023, aumentando le tariffe da 0,16 €/km a 0,34 €/km.

Nel frattempo, l'Associazione Europea della Logistica dei Veicoli (ECG), nel suo [ultimo aggiornamento](#) sulla direttiva Eurovignette dell'agosto 2025, ha sottolineato che gli Stati membri dell'UE possono essere suddivisi in tre diverse categorie in base ai loro sistemi di pedaggio:

1. La prima è il pedaggio digitale basato sulla distanza, che include Austria (AT), Belgio (BE), Bulgaria (BG), Repubblica Ceca (CZ), Germania (DE), Ungheria (HU), Polonia (PL), Portogallo (PT) e Slovacchia (SK).
2. Il secondo gruppo è composto da Croazia (HR), Francia (FR), Grecia (EL), Irlanda (IE), Italia (IT), Slovenia (SI) e Spagna (ES), che utilizzano un approccio basato sulla distanza con barriere fisiche (caselli autostradali).
3. Il terzo gruppo — Danimarca (DK), Estonia (EE), Lettonia (LV), Lituania (LT), Lussemburgo (LU), Romania (RO), Svezia (SE) e Paesi Bassi (NL) — utilizza un sistema di pedaggio basato sul tempo.
4. Secondo l'ECG, Cipro (CY), Finlandia (FI) e Malta (MT) sono Paesi a status speciale.

Pedaggio digitale basato sulla distanza	Approccio basato sulla distanza (con barriere fisiche)	Sistema di pedaggio basato sul tempo
L'“utente” paga per la distanza percorsa; è richiesto un dispositivo di bordo	L'“utente” paga per la distanza; i pagamenti possono essere effettuati ai caselli	L'“utente” paga per una vignetta che dura da un giorno a un anno (a seconda del Paese)

Tabella 1: Classificazione dei modelli di pedaggio europei

Prossimi cambiamenti nei pedaggi stradali: prospettive per il 2026

I Paesi Bassi passeranno da un sistema di pedaggio basato sul tempo a un sistema basato sui chilometri a partire **dal 1° luglio 2026**. La fonte ufficiale sottolinea che la modifica si applicherà “a quasi tutte le autostrade e ad alcune strade provinciali e comunali” e che, quanto più ecologico sarà il veicolo, “tanto più basso sarà il costo per chilometro”.

In base alle informazioni disponibili oggi:

1. Verrà applicata una tariffa media stimata di 0,195 EUR per chilometro.
2. Le tariffe finali potranno variare a seconda della classe di emissioni, dell'età e del peso del veicolo.
3. Alcuni veicoli saranno esenti, ad esempio i camion elettrici.

Il nuovo sistema sostituirà l'attuale Eurovignetta, che costa 1.250 EUR per camion all'anno e sarà abolita **il 30 giugno 2026**. Al suo posto verrà introdotta una tariffa basata sulla distanza, riscossa tramite un'unità di bordo (OBU), seguendo un modello simile al sistema tedesco LKW-Maut Toll Collect.

Il governo olandese (Ministero delle Infrastrutture e della Gestione delle Acque) ha avvertito che gli operatori di veicoli, compresi i camion pesanti (HGV), dovranno essere dotati di un'OBU, specificando che dal 1° luglio 2026 i camion senza questa unità non potranno circolare sulle strade del paese.

Questi nuovi sviluppi influenzeranno anche i costi del trasporto merci, sia per le operazioni di carico e scarico nei Paesi Bassi, sia per i carichi in transito attraverso il paese.

Esempio di riforma del pedaggio in Danimarca: impatto sui costi (2025)

Uno degli esempi di transizione è stato il passaggio della Danimarca a un pedaggio basato sui chilometri per i camion, che include tariffe legate alle emissioni di CO2, introdotto il 1° gennaio 2025. Secondo il sito ufficiale dedicato al nuovo sistema, esso "garantisce che i costi socio-economici derivanti dal traffico dei camion, in termini di usura delle infrastrutture, incidenti, rumore, inquinamento atmosferico e contributo alla congestione del traffico, siano coperti in misura maggiore rispetto al passato."

L'attuazione è stata complessa e ha avuto un impatto su molte aziende di trasporto.

"Questi cambiamenti ci hanno portato molti ostacoli, poiché disponiamo di una vasta flotta di camion e abbiamo avuto poco tempo per formulare un piano d'azione chiaro. Sebbene siamo riusciti a gestire il cambiamento, le nuove normative danesi sono rimaste poco chiare per settimane, con il governo danese che non è riuscito a fornire informazioni dettagliate sulla modifica, generando incertezza operativa," **ha commentato Oksana Tomaševičienė, Team Lead della sezione Carburante e Pedaggi presso Girteka Transport.**

L'incertezza derivava dal fatto che i camion richiedevano un nuovo dispositivo, un processo complesso per grandi imprese come Girteka, che possiede oltre 6.000 camion EURO 6 nella sua flotta, e che altrimenti avrebbe rischiato multe.

"Siamo riusciti a completare la transizione affrontando grandi sfide, ma con successo. La situazione ha messo in evidenza che chiarezza, informazioni tempestive da parte delle

istituzioni governative e tempo di adattamento sono fattori fondamentali per i trasportatori quando i paesi introducono nuove normative sui pedaggi,” **ha aggiunto Oksana Tomaševičienė.**

Il sito dedicato alla tariffazione stradale ha inoltre mostrato che, da quando la Danimarca è passata al nuovo sistema, gli operatori hanno affrontato situazioni di incertezza che hanno portato a multe. Nel gennaio 2025, il numero di veicoli multati è stato di 8.928, suddivisi tra 5.579 registrati all'estero e 3.349 nazionali, con un tasso di multa pari all'1,23%.

Sebbene il tasso non sia elevato, considerando il numero di camion che entrano ed escono dalla Danimarca - con oltre 159,2 milioni di chilometri soggetti a pedaggio solo nel mese di gennaio - mostra comunque come la mancanza di informazioni tempestive possa costringere i fornitori di servizi logistici (LSP) a sopportare un pesante impatto economico dovuto ai cambiamenti legislativi.

Il mancato pagamento del pedaggio corretto comporta ancora una multa di 9.000 DKK (€1.205). Un camion può essere multato una volta al giorno, con una nuova multa emessa ogni 24 ore se il veicolo non è ancora dotato dell'apparecchiatura richiesta o di un biglietto KmToll, un'alternativa all'installazione del dispositivo a bordo che può essere acquistata digitalmente.

A settembre 2025, il tasso di multa è sceso allo 0,20%. Allo stesso tempo, si è registrata una netta differenza tra operatori stranieri e nazionali nel pagamento dei nuovi pedaggi: 76,8 milioni di chilometri sono stati percorsi da camion stranieri con biglietti KmToll, contro soli 5,3 milioni di chilometri percorsi da camion danesi con lo stesso sistema.

I KmToll sono utilizzati principalmente dai veicoli pesanti (HGV): 56,7 milioni di chilometri sono stati percorsi da veicoli con peso superiore a 32 tonnellate, rispetto a 24,9 milioni percorsi da veicoli tra 18 e 32 tonnellate, e 0,5 milioni da veicoli tra 12 e 17,9 tonnellate, che utilizzano il biglietto singolo per entrare in Danimarca ed evitare la pesante sanzione.

Esempio dell'aumento dei pedaggi in Germania (2023)

Tuttavia, ci sono stati casi in cui l'attuazione delle modifiche ai pedaggi è avvenuta senza difficoltà. Come già menzionato, in Germania i pedaggi sono aumentati alla fine del 2023, passando da 0,16 €/km a 0,34 €/km, con un impatto sia sui fornitori di servizi logistici (LSP) che sui clienti.

Grazie alla disponibilità anticipata delle informazioni, “Girteka ha gestito molto bene gli

adeguamenti dei prezzi. Ne eravamo a conoscenza con largo anticipo, quindi non è stato qualcosa di improvviso per noi. Questo ci ha permesso di informare e preparare i nostri clienti per i prossimi cambiamenti”, **ha dichiarato Karolis Gavėnas, responsabile dell’Unità di Previsione e Definizione dei Prezzi presso Girtaka Logistics.**

Gavėnas ha sottolineato che, per essere considerati affidabili dai propri clienti, i LSP devono comunicare in modo aperto e anticipato, motivo per cui la transizione in Germania è stata un esempio di successo nella gestione del cambiamento normativo.

Lacune nelle normative dell’UE

Tuttavia, l’IRU ha evidenziato una delle principali lacune legate alle normative europee sui pedaggi stradali, in particolare nella proposta più recente, che collega le tariffe dei pedaggi alle emissioni di CO2.

“Questo approccio ignora le alternative a basse emissioni di carbonio e a emissioni neutre di CO2, penalizza gli operatori che investono in veicoli riconvertiti, a doppio carburante o speciali, e lascia irrisolte questioni di lunga data, come il trattamento dei rimorchi secondo il sistema VECTO”, ha dichiarato l’associazione.

L’olio vegetale idrotrattato (HVO), ad esempio, è stato una delle soluzioni più semplici ed economicamente vantaggiose per ridurre le emissioni del trasporto stradale di merci, poiché non richiede modifiche ai camion alimentati a diesel, consentendo agli operatori di adottare questo carburante alternativo in modo immediato e offrirlo ai propri clienti.

“Carburanti alternativi come l’HVO100 sono dove vediamo una domanda più elevata e molta più flessibilità per i clienti. È un’opzione più ecologica che può essere integrata immediatamente senza sacrificare efficienza o capacità,” **sottolinea Mark Mulder, Chief Commercial Officer di Girtaka Logistics.**

Allo stesso tempo, come evidenziato nello [studio](#) trimestrale “*The European Road Freight Rate Development Benchmark*” per il secondo trimestre del 2025, l’aumento della disponibilità di HVO ha portato a una riduzione dei prezzi nelle stazioni di servizio europee, con un calo del 6% su base annua (YoY) nello stesso trimestre. Tuttavia, il carburante mantiene un sovrapprezzo medio del 20% rispetto al diesel nell’UE e nel Regno Unito.

Compensare tale sovrapprezzo con pedaggi più bassi, se basati sulle emissioni reali di CO2 e non sulle prestazioni teoriche dei veicoli, potrebbe incentivare un numero maggiore di operatori ad adottare e offrire miscele di HVO ai caricatori, mentre l’industria europea del

trasporto su strada punta alla transizione dai motori a combustione interna (ICE) a soluzioni a emissioni zero.

Tuttavia, l'attuazione di tali compensazioni potrebbe rappresentare un onere burocratico, richiedendo il contributo di tutti gli attori coinvolti nella catena di approvvigionamento, per garantire un approccio pragmatico ed economicamente sostenibile che non ricada unicamente su vettori e/o spedizionieri.

Dalla regolamentazione all'esecuzione: gestire il cambiamento su strada

Qualunque sia il caso, la modifica delle regole sui pedaggi in tutta l'Unione Europea richiede attenzione costante e monitoraggio continuo da parte dei fornitori di servizi logistici (LSP), per evitare che i costi aumentino in modo esponenziale a causa del mancato rispetto delle normative.

Edvinas Markuckas, Transport Process Project Manager presso Girteka Logistics, sottolinea che l'azienda utilizza strumenti come [FleetHand](#), AI Planner e Fleet Operator per ottimizzare i trasporti Full Truck Load (FTL), che nel 2025 hanno superato le 700.000 spedizioni annuali, garantendo consegne puntuali e conformi alle normative.

"Il nostro obiettivo è stato e rimane sempre quello di trovare il percorso più ottimale dal punto A al punto B, garantendo una consegna efficiente delle merci dei nostri clienti, indipendentemente dai cambiamenti normativi," **afferma Edvinas Markuckas**.

AI Planner e Fleet Operator consentono a Girteka di individuare le rotte più economiche in tutta Europa, assicurando una pianificazione ottimale, l'allineamento con le esigenze dei clienti e con i requisiti specifici del carico, come il parcheggio sicuro per merci di alto valore. Allo stesso tempo, monitorano costantemente le strade in tempo reale per evitare ingorghi e garantire un trasporto efficiente e affidabile.

"I pedaggi rappresentano solo una parte del processo di trasporto su strada, e poiché la situazione cambia continuamente, dobbiamo rimanere agili, e i nostri autisti devono essere sempre informati per assicurarci di mantenere le promesse fatte ai nostri clienti," **aggiunge Edvinas Markuckas**.

Rimanere agili: la strada da percorrere

Con l'evoluzione del sistema dei pedaggi in Europa, la capacità di adattarsi rapidamente è diventata un fattore determinante nel settore logistico. L'aumento delle tariffe stradali e il continuo cambiamento dei quadri normativi richiedono maggiore precisione nella pianificazione, trasparenza nella comunicazione con i clienti e flessibilità nell'esecuzione.

Mentre la transizione verso un trasporto più sostenibile accelera a livello normativo, trovare l'equilibrio tra obiettivi ambientali ed efficienza operativa continuerà a rappresentare sia una sfida costante sia una grande opportunità per l'intero settore.

© riproduzione riservata pubblicato il 3 / 11 / 2025