

# Logistica24

## Un settore che vale il 9% del Pil

### AUTOTRASPORTO: NEL 2025 IMPRESE STABILI A 99MILA



È stabile su base annua, sopra quota 99mila, il numero delle imprese italiane di autotrasporto attive mentre, guardando al medio periodo, si nota che quelle con un numero contenuto di veicoli (fino a 5) tendono a diminuire ed è in atto un costante trend di crescita per le aziende con almeno 21 mezzi che si accentua ulteriormente per quelle con oltre 100. Sono le ultime statistiche dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, elaborate in collaborazione con il CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicate dalla rivista ufficiale TIR. I dati a fine dicembre segnalano 99.321 imprese attive (+0,01%). Oltre 52mila hanno massa complessiva di 16-44 tonnellate, 16mila tra 1,5-3,5 t, 8500 circa tra 7 e 16 t, 1500 oltre 44 t, 1300 tra 3,5 e 7 t, 1100 fino a 1,5 t.

#### Crescono le aziende più strutturate

Pur rimanendo le due classi più numerose, le imprese monoveicolari (22% del totale) e quelle con 2-5 mezzi (32%) sono in lieve flessione sul 2024, rispettivamente -1,7% e -0,5%. Lievissima ripresa per la fascia da 6 a 20 veicoli, che conta quasi 19400 aziende, mentre i tassi di aumento sono decisamente maggiori per le altre tre fasce: con 21-50 mezzi ci sono quasi 5700 aziende, con 51-100 circa 1600, oltre i 100 si contano 1068 aziende per una variazione di +8% sul 2024. I dati dell'ultimo anno sono intonati alla tendenza di medio periodo.

>>> continua a pagina 3

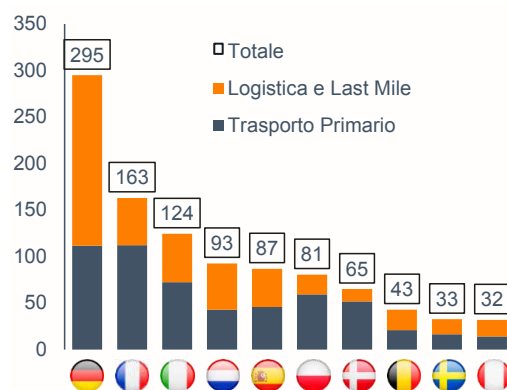
Italia 3<sup>a</sup> in Ue per dimensioni, 19<sup>a</sup> nell'indice World Bank

La logistica italiana è la terza per dimensione in Europa, dove si colloca dietro a Germania e Francia e rappresenta oltre il 10% del mercato a livello Ue, e ha un fatturato stimabile in oltre 120 miliardi di euro (dato Cdp su dati 2023 Prometeia-Eurostat) impiegando circa 1 milione e 400mila lavoratori (dato Confindustria 2023). Il giro d'affari del settore viene calcolato in 112 miliardi di euro da Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che non tiene conto dei vettori marittimi e aerei.

#### L'effetto moltiplicatore per l'economia

Numeri rilevanti che fanno della filiera, è la definizione di Cdp, "un perno fondamentale per la competitività e lo sviluppo del Paese" con un'incidenza del 9% circa sul Pil (stima Osservatori Polimi considerando in-house e conto terzi) e con un importante effetto amplificatore in termini di ricadute per l'intera economia nazionale. Per le imprese - dice il report 2026 di Contship e SRM Intesa Sanpaolo sui "Corridoi ed efficienza logistica dei territori - l'importanza dei fattori logistici sulla loro competitività è stimata a un valore di 8,46 su 10 nel periodo 2019-25 con servizi e costi a rappresentare le due voci più rilevanti. Secondo l'indagine "La nuova via della logistica: sfide e opportunità" elaborata da Cassa Depositi e Prestiti a inizio anno, un milione di euro investi-

### Fatturato della logistica nell'UE (mld, 2023)



Fonte: elaborazioni CDP su dati Prometeia e Eurostat.  
Da Cdp Brief "La nuova via della logistica: sfide e opportunità"

to nel settore è in grado di generare 2,1 milioni di euro di produzione complessiva aggiuntiva se si considerano sia gli impatti diretti (nel trasporto terrestre, marittimo e aereo e nelle attività di supporto) sia gli impatti indiretti (costruzione di mezzi di trasporto, apparecchiature, fornitura di energia e infrastrutture).

>>> continua a pagina 2

### ALL'INTERNO

**Contratti della logistica: come cambiano**

>>> a pagina 3

**Merci, oltre il 90% trasportate su gomma**

>>> a pagina 4

**Dall'intermodalità al digitale, le sfide del settore**

>>> a pagina 4

>>> segue da pagina 1 - Un settore che vale il 9% del Pil

## PER LE AZIENDE È FATTORE CHIAVE DI COMPETITIVITÀ

Il Logistics Performance Index della Banca Mondiale colloca l'Italia al 19esimo posto a livello globale per il suo sistema di logistica. La graduatoria è guidata da Singapore, Finlandia e Danimarca. I parametri considerati sono l'efficienza del sistema doganale, la qualità delle infrastrutture (porti, ferrovie, strade, piattaforme informatiche), la facilità nello spedire a prezzi competitivi, la qualità dei servizi offerti, il tracciamento, la puntualità.

### Più trasporto che servizi

Sulla base delle banche dati e delle ricerche disponibili, è piuttosto complesso indicare un numero puntuale delle aziende italiane della logistica. I dati basati sui codici Ateco portano a circa 85mila imprese di trasporto merci, magazzinaggio e corrieri, mentre un'analisi più nel dettaglio degli Osservatori Polimi si ferma a quota 79mila. L'Albo dell'Autotrasporto indica invece oltre 99mila trasportatori. Le banche dati Istat, basate sugli Ateco, contano 22 gruppi di trasporto ferroviario merci, 20 di trasporto aereo merci, quasi 57mila aziende di trasporto merci su strada (di cui 30mila individuali, 18mila srl e 5 mila snc), 900 imprese di trasporto merci marittimo e costiero (oltre a un centinaio di trasporto per vie d'acqua interne), 23mila aziende attive nel magazzinaggio (1700) e nel supporto ai trasporti (gestione parcheggi, spedizioni, intermediari, movimentazione merci). A queste si aggiungono quasi 4mila corrieri. Il settore, proprio perché più spostato sul trasporto primario che sui servizi logistici (a differenza della Germania che ha una situazione più in equilibrio), è caratterizzato sotto il profilo delle aziende - dice l'analisi Cdp - da un forte dualismo dimensionale con pochi grandi gruppi nazionali e internazionali e una moltitudine di micro e piccole imprese concentrate in particolare nel trasporto su strada.

### La terziarizzazione vale il 45%

Il 45% delle attività logistiche non è svolto internamente dalle aziende produttrici ma affidata all'esterno: le pmi terziarizzano innanzi tutto il trasporto mentre le grandi aziende si rivolgono a operatori professionali anche per altre attività logistiche. L'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, che esamina la logistica per conto terzi, attribuisce a questo settore un valore di 66,6 miliardi di euro nel 2023 se lo considera al netto

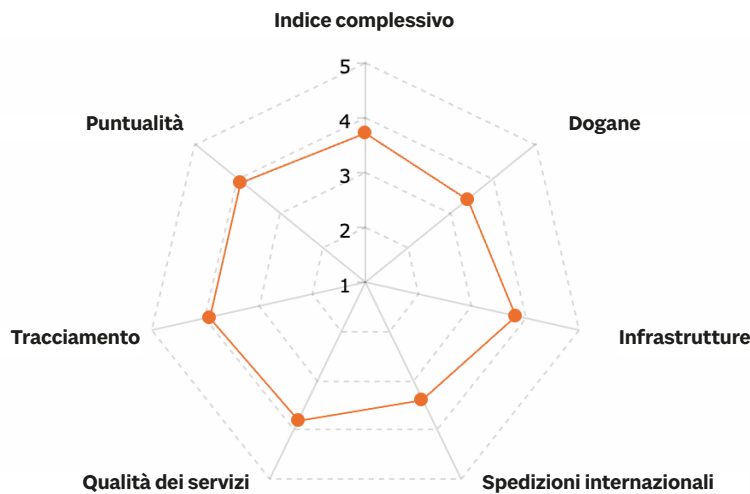
degli scambi interni alla filiera. Dopo un 2023 in frenata il settore è tornato a crescere nel 2024 e nel 2025 in termini di fatturato, anche se a tassi moderati (meno del 2% all'anno).

### I costi dei fattori produttivi

In parallelo però è proseguito l'incremento dei principali fattori produttivi. In particolare, la manodopera, aumentata di oltre il 4%, nell'ultimo anno è stata influenzata dagli aspetti legati al rinnovo del contratto collettivo nazionale sia in termini di incrementi retributivi sia su benefit, flessibilità e criteri di affidabilità dei fornitori. Il prezzo dell'energia elettrica, che si fa sentire sia sulla gestione del magazzino sia sui trasporti con mezzi elettrici, è salito dell'8%. I canoni d'affitto degli immobili logistici hanno registrato un incremento medio annuo del 3,5%. In discesa invece il costo del diesel (ma in aumento quello di gpl e metano) e il costo del denaro per la

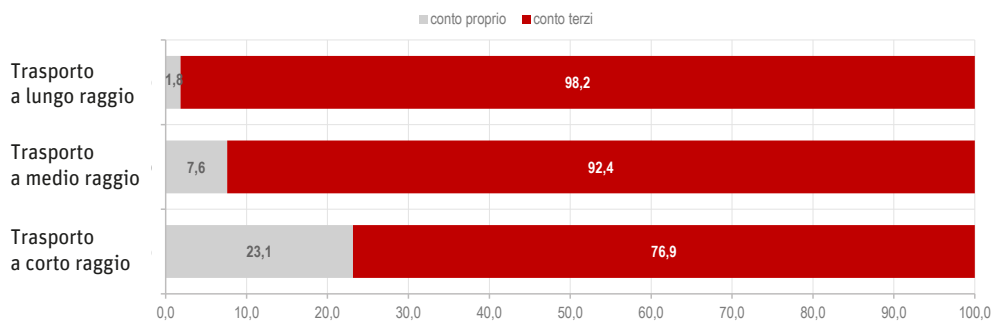
riduzione dei tassi di interesse nell'area dell'euro. Queste variazioni non tengono ancora conto del mutamento di scenario avvenuto con l'avvio della guerra in Iran a fine febbraio: ad esempio, nel primo trimestre 2026, che ha subito la prima parziale reazione dei prezzi alla crisi mediorientale, i prezzi medi del gasolio sono stati superiori dell'8% rispetto alla media del 2025 e nelle settimane successive c'è stata una ulteriore fiammata. Nel medio periodo, per esempio confrontandoli con il 2019 pre-Covid, queste voci di costo dei fattori produttivi - segnala l'Osservatorio del Polimi - hanno tutte registrato incrementi significativi: la manodopera è aumentata del 16%, l'energia elettrica del 46%, i canoni d'affitto del 12% e il costo del denaro è più che raddoppiato (+116%).

## Logistics Performance Index: Italia 19esima



Fonte: World Bank, 2023

## Merci trasportate su strada in Italia (% su valore in tonnellate)



Fonte: Istat, "Il trasporto di merci su strada e su ferrovia", 2024

>>> segue da pagina 1 - Autotrasporto: nel 2025 imprese stabili a 99mila

## NEL CONTO TERZI UNA FLOTTA DI 900MILA MEZZI

Secondo l'Albo, rispetto al 2020, la fascia delle monoveicolari ha perso 500 imprese (-2,5%) e la fascia 2-5 mezzi oltre mille (-3,3%); la fascia 6-20 è aumentata di quasi 500 unità (+2,5%) ma dopo uno scatto nel 2021 ha avuto un andamento debole. Le fasce di maggiori dimensioni hanno tassi di crescita numerica in doppia cifra: 500 aziende in più rispetto al 2020 con un parco di 21-50 mezzi, 200 in più per quelle 51-100 e 230 in più (+28% sul 2020) per quelle con oltre 100 mezzi.

### Parco veicoli più ampio per ATP e ADR

L'analisi di TIR mette la lente anche sulle imprese specializzate: le aziende ATP, con certificazioni per trasporto merci deperibili a temperatura controllata, avvicinano quota 65mila (+0,9%

sull'anno precedente) e soprattutto hanno decisamente ampliato il proprio parco di veicoli circolanti che a fine anno sono arrivati a 184mila, il 10% in più rispetto a dodici mesi prima; le ADR, autorizzate al trasporto di merci pericolose, restano sui livelli del 2024 (circa 6300) ma anch'esse hanno allargato il numero dei veicoli che sono vicini a 51mila unità (+2,4% annuo).

### Flotta contoterzisti a oltre 900mila

È proseguito anche nel 2025 l'ampliamento delle flotte circolanti delle aziende di trasporto conto terzi che contano oltre 900mila unità. Il parco complessivo - dicono i numeri dell'Albo degli Autotrasportatori - è di quasi 904mila mezzi, in aumento del 4% circa nell'ultimo anno e di quasi il 14% nell'ultimo

quinquennio: in cinque anni quindi i veicoli circolanti sono aumentati di oltre 100mila. La fotografia a fine 2025 indica che il 60% del totale è costituito da autocarri, il 39% sono rimorchi e semirimorchi mentre motoveicoli e motocarri sono lo 0,2% (circa 1600 mezzi). Consideran-

do solo i circa 550mila autocarri, 6 su 10 sono di classe euro 6, a conferma del rinnovamento in atto, mentre i veicoli elettrici, pur restando una quota sul totale ancora inferiore all'1%, sono praticamente raddoppiati rispetto all'anno precedente arrivando a 3500 nel 2025. ■

### Autotrasporto in Italia - 2025



Fonte: TIR - Albo nazionale Autostraporto

## COSTI, RISCHI, DURATA: COME CAMBIANO I CONTRATTI

**GIACOBBE:**  
**«L'INDICIZZAZIONE È PIÙ FREQUENTE E PIÙ ACCURATA: CARBURANTE, ISTAT E CCNL LE VARIABILI PRINCIPALI, MA ANCHE ENERGIA ED ETS»**

Indicizzazione dei costi, gestione dei rischi, durata, collaborazione strutturata: i contratti siglati tra aziende produttrici o retailer e trasportatori od operatori della logistica riflettono le molte incertezze del contesto economico e la centralità che la logistica assume. Paolo Giacobbe, ricercatore dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", ne ha analizzato gli elementi chiave.

### Quali fattori influenzano oggi l'impostazione dei contratti?

La crescita dei costi, spesso imprevedibile; la flessibilità, attenuata da pianificazione e scambio di informazioni, ma necessaria per la richiesta dei consumatori di consegne tempestive; la crescente rilevanza di compliance e trasparenza della filiera.

### Le variabili di costo come vengono affrontate?

Innanzitutto con l'indicizzazione: al crescere di alcuni costi cresce la tariffa contrattua-



Paolo Giacobbe,  
 Osservatorio  
 Contract Logistics

le. Negli ultimi anni il numero di elementi indicizzati è aumentato nel 74% dei contratti di trasporto e nel 68% di quelli di magazzino. Tutti i contratti di trasporto (il 96%) indicizzano il costo del carburante, non solo gasolio ma anche Lng e Cng; frequenti sono gli adeguamenti Istat (70%) e il costo del lavoro in base al contratto nazionale (39%). Per i servizi di magazzino Istat e Ccnl, sono inseriti rispettivamente dal 79% e dal 74% dei contratti, poi c'è il costo dell'energia (19%) che sta crescendo di importanza. Altri elementi sono gli Ets caricati dal vettore marittimo sul trasportatore nel Ro-Ro. Le

indicizzazioni sono oggi anche più accurate: indicate con più precisione nei contratti e aggiornate di frequente.

### E i rischi sul rapporto committente-fornitore?

Ci sono clausole di gestione del rischio: quelle di recesso anticipato ora sono richieste anche dal fornitore perché la sostenibilità economica di una fornitura dipende sia dai termini economici sia dalla collaborazione operativa tra le parti. Altri strumenti di tutela sono le polizze assicurative (nel 46% dei contratti), le fidejussioni (41%), la certificazione del contratto (16%) come tutela per entrambe le parti. Aumenta però (77%) la richiesta di condividere le informazioni, ad esempio sulle previsioni future dei volumi di vendita dell'azienda o sulla capacità disponibile di trasportatori e operatori logistici.

### La durata media dei contratti scende: 3 anni per il magazzino, 3,4 per lo strategic outsourcing. Perché?

È un trend chiaro ma con molte differenziazioni. Se i contratti lunghi consentono maggiori possibilità di investimento per il fornitore, ad esempio nell'automazione, d'altra parte la minore durata favorisce l'adattamento ai cambiamenti del contesto. ■

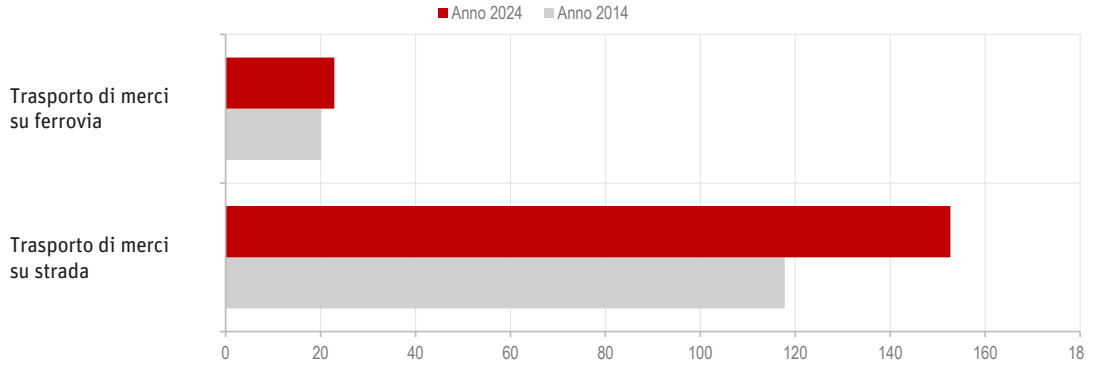
# MERCI, 1200 MILIONI DI TONNELLATE TRASPORTATE IL 92% SU GOMMA, L'INTERMODALE RESTA CONTENUTO

**I**l trasporto terrestre di merci ha movimentato nel 2024 circa 1200 milioni di tonnellate, di cui il 92% su strada e l'8% su ferrovia. Secondo l'ultimo rapporto Istat disponibile, il trasporto ferroviario è rimasto stabile rispetto all'anno precedente con 94 milioni di tonnellate, di cui il 38% internamente e il resto a livello internazionale; il trasporto merci, pari a 1100 milioni di tonnellate, è avvenuto quasi interamente sul territorio nazionale crescendo del 5%. Il diverso ritmo di sviluppo tra ferro e gomma emerge anche nel medio periodo: negli ultimi dieci anni, guardando le tonnellate/km, il primo è cresciuto del 14%, il secondo del 30%. Il trasporto intermodale ferroviario, con 56 milioni di tonnellate nel 2024, vale quasi il 60% del totale su ferro.

## L'Italia e l'Ue

Nel confronto europeo, l'Italia ha una quota del 6,1% sul trasporto ferroviario di merci totale (quarta

## Evoluzione trasporto merci strada e ferrovia 2014-24 (t/km in miliardi)



Fonte: Istat, "Il trasporto di merci su strada e su ferrovia", 2024

dopo Germania, Polonia e Francia) a fronte di una dotazione infrastrutturale di 5,6 km di linee ferroviarie ogni 100 km quadrati (inferiore a Germania e Polonia ma superiore alla Francia), mentre nel trasporto su strada ha una quota dell'8,2% (quinta dopo Polonia, Germania, Spagna e Francia) a fronte di una rete autostradale di 2,5 km per ogni 100 km quadrati di superficie, inferiore a quella di Germania e Spagna.

## Conto terzi vale 87% volumi

Il traffico merci domestico su gomma è in gran parte affidato a imprese che operano in conto terzi, mentre il conto proprio (aziende che trasportano beni propri o prodotti nell'ambito della propria attività) rappresenta circa un decimo dei volumi. Nel 2024 l'87% delle tonnellate di merci movimentate ha riguardato il conto terzi e il 13% il conto proprio. Considerando come parametro le ton-

nellate/Km, il conto terzi costituisce oltre l'86% del mercato sul territorio nazionale e la quasi totalità (98%) a livello internazionale. «Le imprese – osserva Istat a commento dell'accentuazione della tendenza negli ultimi 20 anni – tendono a esternalizzare i servizi di trasporto, affidando a operatori professionali la gestione dell'intera supply chain, servizi di magazzino e logistica compresi, con l'obiettivo di conseguire un contenimento dei costi interni di movimentazione dei prodotti». La scelta degli operatori professionali sale progressivamente in funzione della distanza percorsa: nel 2024, il conto proprio movimentava quasi un quarto delle merci nel corto raggio (fino a 50 km) ma crolla come incidenza nel medio raggio (7,5%) e viene quasi azzerato per le consegne oltre i 300 km.

## Categorie di merci trasportate

Quali tipologie di merci si trasportano? Su ferro la differenziazione è bassa: le "merci non individuabili", in cui rientrano container e casse mobili, sfiora il 60%, seguita dai metalli (13%) e dai prodotti agricoli, legname e pesca (7%). Su strada il quadro è più eterogeneo: alimentari, bevande e tabacchi sono al 14%, ma contano almeno il 10% anche i metalli, i prodotti di minerali non metalliferi e i rifiuti urbani. Nell'intermodale prevalgono container e casse mobili, in crescita il ricorso a semirimorchi non accompagnati. ■

## DALL'INTERMODALITÀ ALLA DIGITALIZZAZIONE: LE SFIDE DEL SETTORE

Intermodalità, digitalizzazione e consolidamento sono alcune delle sfide della filiera logistica a cui si aggiungono quelle della geopolitica e della sostenibilità.

L'intermodalità è adottata in modo contenuto dalle imprese italiane: in media negli ultimi cinque anni – per il sondaggio Contship-SRM tra 400 manifatturiere di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna – solo l'11% ha puntato sul sistema strada-ferro nell'export (magazzino-porto) e solo il 15% nell'import (porto-magazzino). Nel 2025 Genova è stato il porto di riferimento per l'export via mare, Ravenna per l'import. Il quadro è migliore per gli operatori logistici: il 23% utilizza l'intermodale dal cliente al porto di spedizione, il 43% per il percorso inverso. Tra i motivi per continuare a optare per il trasporto su strada, i minori costi sono la prima voce (42%) seguita dalla maggiore affidabilità e sicurezza su consegne, livello del servizio e tracciabilità (31%).

Digitalizzazione e intelligenza artificiale sono altri due ambiti importanti in prospettiva futura. Per Contship-SRM il 50% degli operatori logistici del campione dichiara un livello alto o molto alto di digitalizzazione e il 37% vi investe più del 5% del fatturato annuo: oltre 6 aziende su 10 aumenteranno le risorse nei prossimi cinque anni. Secondo un rapporto Cdp la digitalizzazione può incidere sulla pianificazione, grazie all'analisi di dati in tempo reale e all'uso di sistemi come il Tms che consentono di programmare percorsi e carichi più precisi (potenziale -30% dei tempi di attesa) ma anche sull'esecuzione: in questo ambito i sistemi di gestione del magazzino, dicono le analisi degli Osservatori PoliMi – possono aumentare la produttività del 10-30%. Sull'AI si è solo all'inizio: in media solo il 2% delle imprese italiane con almeno 3 addetti – segnalano i dati Istat – adottano soluzioni AI per la gestione logistica.

Nella struttura dell'industria della logistica, basata su decine di migliaia di imprese di dimensioni micro, emergono tre tendenze: un processo di razionalizzazione (-30mila imprese attive in una ventina di anni) per la selezione competitiva a favore di quelle più strutturate; una maggiore integrazione verticale: i top player della logistica, dice l'analisi degli Osservatori PoliMi, vedono ridurre la quota di acquisti di servizi sul fatturato (da 71,9% a 68,9%) e aumentano i dipendenti diretti e l'incidenza del costo del personale sul fatturato; un numero importante di aggregazioni tra gli attori della logistica per perseguire economie di scala: 260 le operazioni registrate in Italia nei primi dieci mesi del 2025.