

Roma, 21 ottobre 2026

Dati presentati oggi a Roma all'11° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio

## **TRASPORTI E LOGISTICA: COSTI IN AUMENTO E INFRASTRUTTURE CONGESTIONATE FRENANO LA COMPETITIVITÀ**

- **Nonostante un fatturato delle imprese di trasporto salito a 96 miliardi di euro, la redditività è cresciuta meno a causa dell'aumento dei costi operativi: dal 2019 al 2026 +73% per l'energia elettrica, +30% per il gasolio e +18% per la manodopera**
- **La congestione stradale costa quasi 5 miliardi di euro l'anno e nell'autotrasporto si stima una carenza di oltre 30mila conducenti nei prossimi anni**
- **Nel primo semestre del 2026 il traffico ferroviario merci è diminuito dell'8%, soprattutto per le interruzioni e i rallentamenti della circolazione dovuti ai cantieri di ammodernamento della rete**
- **Dall'impiego delle tecnologie digitali per il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture possibili risparmi per quasi 7 miliardi di euro; dalla digitalizzazione dei trasporti e delle procedure logistiche ulteriori benefici economici stimati fino a 18 miliardi nei prossimi anni. La digitalizzazione delle operazioni logistico-portuali potrebbe inoltre consentire risparmi per circa 160 milioni di euro l'anno**

Trasporti e logistica sono settori strategici per la competitività dell'economia italiana, ma l'aumento dei costi energetici, la congestione delle infrastrutture e le tensioni internazionali stanno mettendo sempre più sotto pressione le imprese, riducendone i margini e la capacità competitiva. È quanto emerge **dall'Osservatorio Freight Insights, istituito dal MOST e dalla Fondazione CSELI, presentato oggi a Roma in occasione dell'11° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio.**

Secondo lo studio, nonostante la crescita del fatturato delle imprese di trasporto, che ha raggiunto i 96 miliardi di euro, la redditività non è aumentata nella stessa misura. A pesare sono soprattutto i maggiori costi operativi: tra il 2019 e il 2026 il costo del denaro è cresciuto del 111%, quello dell'energia elettrica del 73%, del gasolio del 30% e della manodopera del 18%.

“Mai come quest'anno – **afferma Pasquale Russo, presidente di Conftrasporto e vicepresidente di Confcommercio** – emerge con forza il ruolo strategico di trasporti e logistica per la competitività e lo sviluppo dell'intero sistema economico. Il caro energia, l'ETS, la congestione infrastrutturale, i ritardi nella digitalizzazione e le incertezze geopolitiche richiedono interventi su due fronti: da un lato, affrontare le emergenze; dall'altro, programmare politiche di sistema coordinate e di lungo periodo a sostegno degli operatori e dell'intero Paese”.

## **1. Trasporto stradale**

Nonostante un contesto macroeconomico complesso, il trasporto stradale continua a garantire la flessibilità operativa necessaria a soddisfare le esigenze del sistema produttivo italiano. Nel 2025 il traffico ha superato i 31 miliardi di tonnellate-chilometro, confermando il ruolo centrale di questa modalità nella movimentazione delle merci.

Restano tuttavia rilevanti le pressioni sui costi operativi. Tra il 2019 e il 2026 il prezzo del gasolio è aumentato di circa il 30%, con un incremento superiore al 15% tra il 2025 e il 2026. Anche i carburanti alternativi hanno registrato rincari nello stesso periodo: +4,1% per il CNG e +3,4% per l'LNG.

A queste criticità si aggiunge la crescente saturazione della rete stradale. Il 90% dei veicoli percorre meno di 300 chilometri al giorno, con una prevalenza di trasporti regionali e interregionali che limita le possibilità di trasferimento delle merci verso altre modalità.

La congestione stradale in Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna determina per i mezzi pesanti un costo operativo superiore a 1 miliardo di euro l'anno. Su scala nazionale, il costo complessivo della congestione per tutti i veicoli, leggeri e pesanti, raggiunge quasi 5 miliardi di euro annui.

Rimane inoltre strutturale la carenza di conducenti professionali, stimata in oltre 30mila unità nei prossimi anni, anche a causa di un sistema formativo non ancora adeguato alle esigenze del settore.

## **2. Trasporto marittimo**

Il trasporto marittimo rappresenta un settore strategico per l'Italia. Gli scali nazionali si collocano al secondo posto in Europa, dopo quelli olandesi, per movimentazione complessiva delle merci, con un contributo rilevante dei container e delle rinfuse. Il traffico Ro-Ro mostra invece segnali di rallentamento.

Le tensioni geopolitiche e le deviazioni delle rotte commerciali, legate anche al mancato attraversamento del Canale di Suez, allungano di circa due settimane i tempi di navigazione verso i porti italiani. Questa situazione accresce il rischio di perdita di centralità degli scali nazionali a vantaggio dei porti del Nord Europa e di altre rotte esterne al Mediterraneo.

Sul mercato interno, il traffico Ro-Ro ha registrato nel 2025 una flessione di circa l'1% rispetto al 2024, dopo una crescita complessiva del 12% nel periodo 2018-2025.

Sui costi dei collegamenti marittimi pesa anche l'ETS applicato al settore. Il costo del carburante, comprensivo degli oneri ETS, arriva a incidere per oltre il 50% sui costi operativi dei collegamenti insulari, incentivando il ricorso al trasporto interamente stradale e penalizzando la competitività delle soluzioni marittime.

## **3. Trasporto ferroviario e aereo**

Il trasporto ferroviario costituisce una leva fondamentale per migliorare la ripartizione modale delle merci e ridurre la pressione sulla rete stradale. Tuttavia, i cantieri per l'ammodernamento delle infrastrutture e le rigidità operative del settore hanno contribuito ad accentuare la tendenza negativa registrata negli ultimi anni.

Gli effetti positivi degli incentivi al trasporto ferroviario risultano più che compensati dalle ricadute dei cantieri sulla circolazione. Nel primo semestre del 2026 si registra una riduzione dell'8% dei treni-chilometro rispetto allo stesso periodo del 2025, a fronte di un volume di traffico indicato in circa 23 milioni di treni-chilometro per il 2026.

Di segno positivo l'andamento complessivo del trasporto aereo delle merci, con un aumento delle tonnellate movimentate e la crescita di alcuni scali a vocazione cargo, tra cui Roma, Brescia e Bergamo. In controtendenza Malpensa, che registra una flessione che lo studio collega all'annuncio della tassa sui pacchi di basso valore.

#### **4. Congestione infrastrutturale e digitalizzazione**

La rete infrastrutturale italiana ha dimostrato una significativa capacità di sostenere i flussi di merci e passeggeri, ma persistono criticità strutturali che rischiano di tradursi in uno svantaggio competitivo per il Paese. I problemi sono particolarmente evidenti nei nodi strategici e nei valichi alpini, dove saturazione delle arterie, rallentamenti e blocchi compromettono la regolarità dei collegamenti commerciali.

Anche il sistema portuale presenta squilibri nella distribuzione dei traffici: accanto a scali esposti al rischio di sovracapacità, permangono infrastrutture sottoutilizzate rispetto ai volumi movimentati e alle scelte degli operatori.

Una parte dei costi e dei ritardi potrebbe essere contenuta attraverso un impiego più esteso delle tecnologie digitali per il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture, con risparmi potenziali stimati in quasi 7 miliardi di euro complessivi.

Ulteriori benefici potrebbero derivare dalla digitalizzazione dei documenti di trasporto, delle pratiche amministrative e delle operazioni logistiche, con risparmi stimati in 18 miliardi di euro nei prossimi anni per il sistema economico italiano.

Infine, l'informatizzazione delle procedure portuali potrebbe generare risparmi per circa 160 milioni di euro all'anno, riducendo gli oneri amministrativi e migliorando l'efficienza delle operazioni.