



OSSERVATORIO FREIGHT INSIGHTS

REPORT 2026

CONFERENZA STAMPA

21 OTTOBRE 2026

FORUM CONFTRASPORTO



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero
dell'Università
e della Ricerca



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA



OSSERVATORIO FREIGHT INSIGHTS

Strumento strategico di supporto a **pianificazione** e **governance** del sistema logistico e di trasporto merci nazionale, rispondendo in modo strutturato alle esigenze di resilienza, sostenibilità e adattabilità del settore.



- ing. Gianmarco Montanari
- ing. Fabrizio Meroni
- dott.ssa Eleonora Muzzolon



Fondazione CSELI
(Centro Studi Economia della
Logistica e delle Infrastrutture)

*Con il coinvolgimento delle strutture
tecniche (AISCAT, Confcommercio,
Conftrasporto, Ferrovie dello Stato)*

Direttore scientifico: **prof. ing. Vittorio Marzano (UNINA)**



- prof. ing. Vittorio Marzano
- prof. ing. Fiore Tinessa
- prof. ing. Fulvio Simonelli
- ing. Dario Aponte
- ing. Francesco Grasso
- ing. Leonardo Sasso
- ing. Alireza Motalebi
- ing. Carmine Maio
- ing. Damiano Frosi
- dott. Paolo Giacobbe
- ing. Giuseppe de Leo
- ing. Luca Furlani
- prof. ing. Gianfranco Fancello
- ing. Daniel Mark Vitiello

REPORT 2026



Aggiornamento dei traffici per modalità di trasporto

Stima del costo della congestione stradale

Focus su incentivo *Ferrobonus*

Fatturato e costi della logistica

Diffusione e stima dell'impatto del digitale nella logistica

GEOPOLITICA, ECONOMIA E LOGISTICA

INCERTEZZA GLOBALE E DI CONTESTO

SUPPLY CHAIN



1,81

Global Supply Chain Pressure Index della Federal Reserve NY
massimo ultimi 4 anni (gennaio 2026: 0,41)

1,60

indice di volatilità GEP *supply chain* (S&P Global PMI), aprile 2026
luglio 2025: -0,4

FONDAMENTALI MACROECONOMICI ITALIA



+0.7%

previsione crescita PIL 2026 (ISTAT, giugno 2026)

+3,1%

inflazione acquisita 2026 (ISTAT, settembre 2026)

+0,6%

aumento volume esportazioni giugno 2026 vs. giugno 2025
(+3,1% in valore) (ISTAT, luglio 2026)

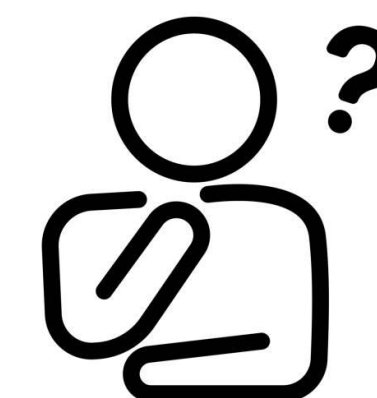
93,5

indice produzione industriale giugno 2026 (ISTAT, luglio 2026)
gennaio 2025: 94; gennaio 2021: 100

111,4

vendite commercio al dettaglio giugno 2026 (ISTAT, luglio 2026)
gennaio 2025: 108,9; gennaio 2021: 100

«Si rileva una **debolezza della domanda**. I conflitti internazionali, incidendo sui **costi dell'energia** e del carburante, **riducono la capacità di spesa dei consumatori** in altri ambiti»



«La **domanda** rimane **poco prevedibile**, spesso caratterizzata da ordini *last minute*. La visibilità sul medio periodo risulta limitata»

I NUMERI DELLA LOGISTICA E TRASPORTI

FATTURATO E COSTI

FATTURATO
E
REDDITIVITÀ



96
miliardi di €

fatturato totale *contract logistics*
2026 (preconsuntivo)

+131%
+44%

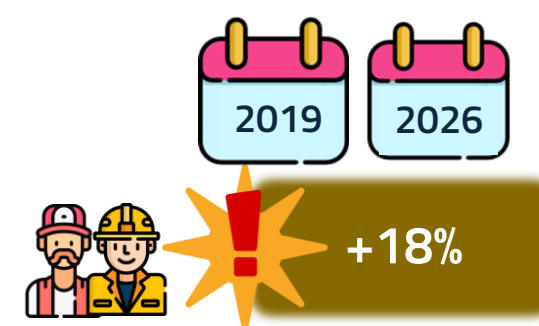
rispetto al 2009

rispetto al 2019

5,9%

redditività* media ultimi tre anni

* EBITDA/fatturato



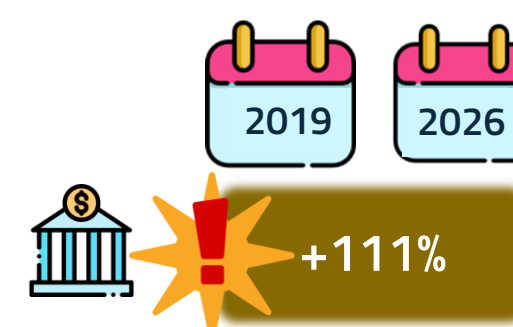
MANODOPERA



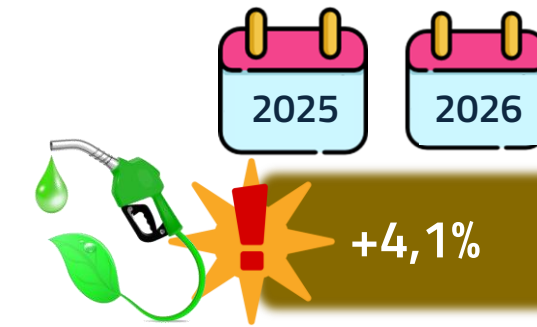
SPAZI



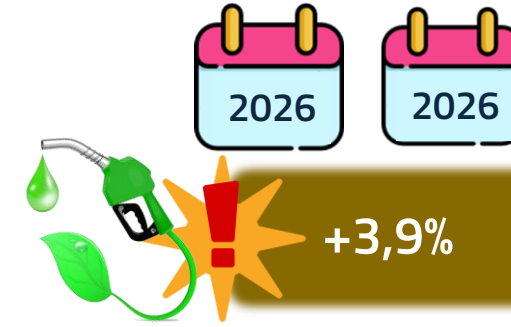
ENERGIA ELETTRICA



DENARO

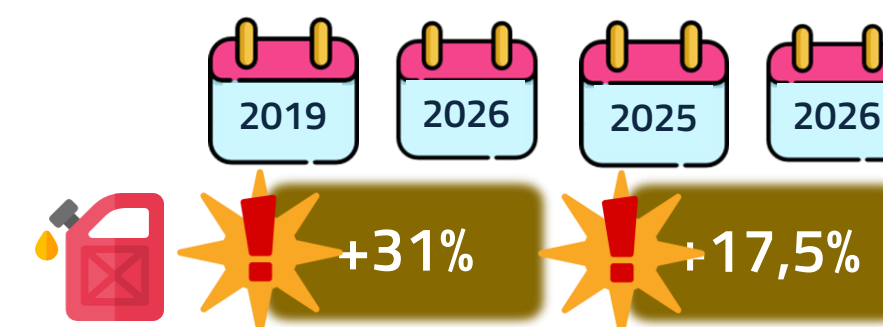


CNG



LNG

CARBURANTI ALTERNATIVI



DIESEL

Fonte dati: Elaborazione Oss. Contract Logistics a partire da dati ABI, ARERA, Eurostat, GSE, MASE, WCG-World Capital Group

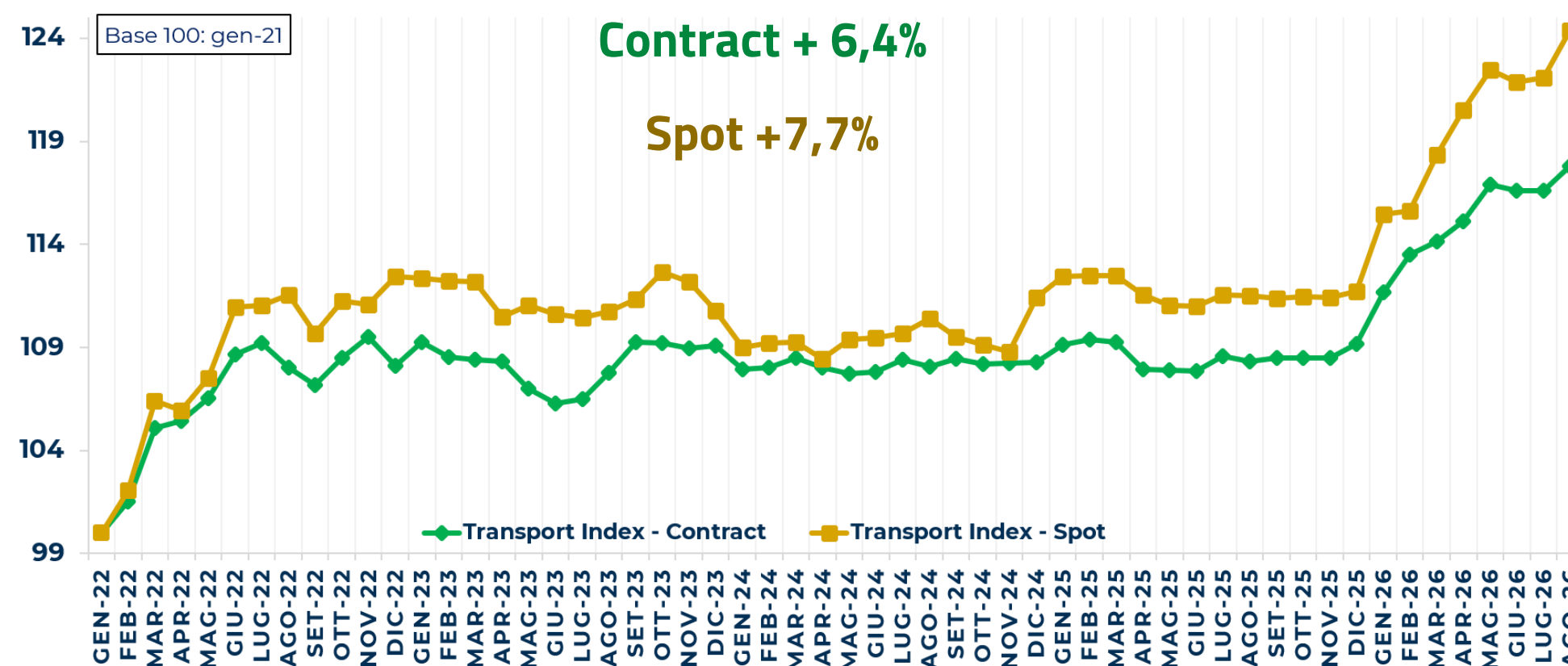
*Stime basate sui dati disponibili al 31.08.2026

I NUMERI DELLA LOGISTICA E TRASPORTI

TRANSPORT INDEX



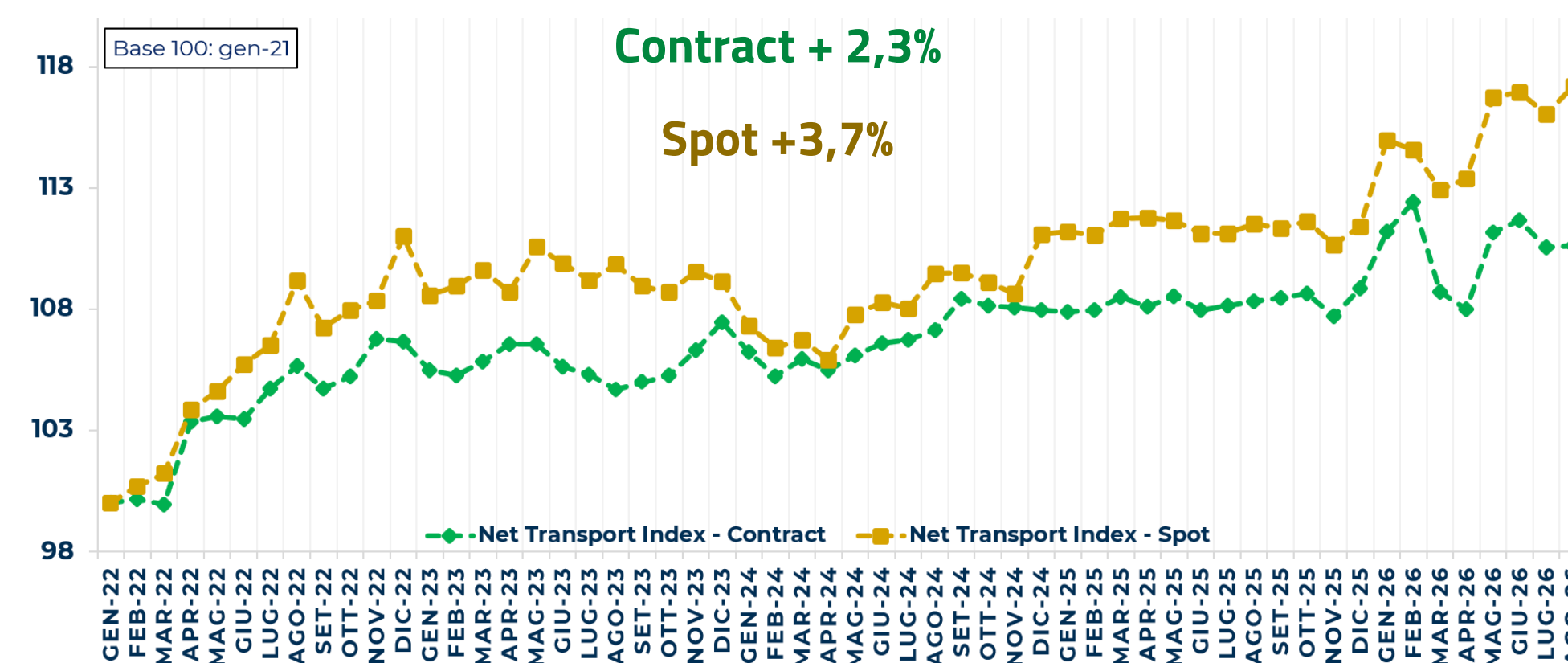
2026 vs. 2025



«Il mercato del **trasporto** risulta complessivamente in **equilibrio**, ma rimane altamente **vulnerabile** ai **picchi periodici della domanda** e all'incertezza legata al costo del gasolio»

NET TRANSPORT INDEX

2026 vs. 2025

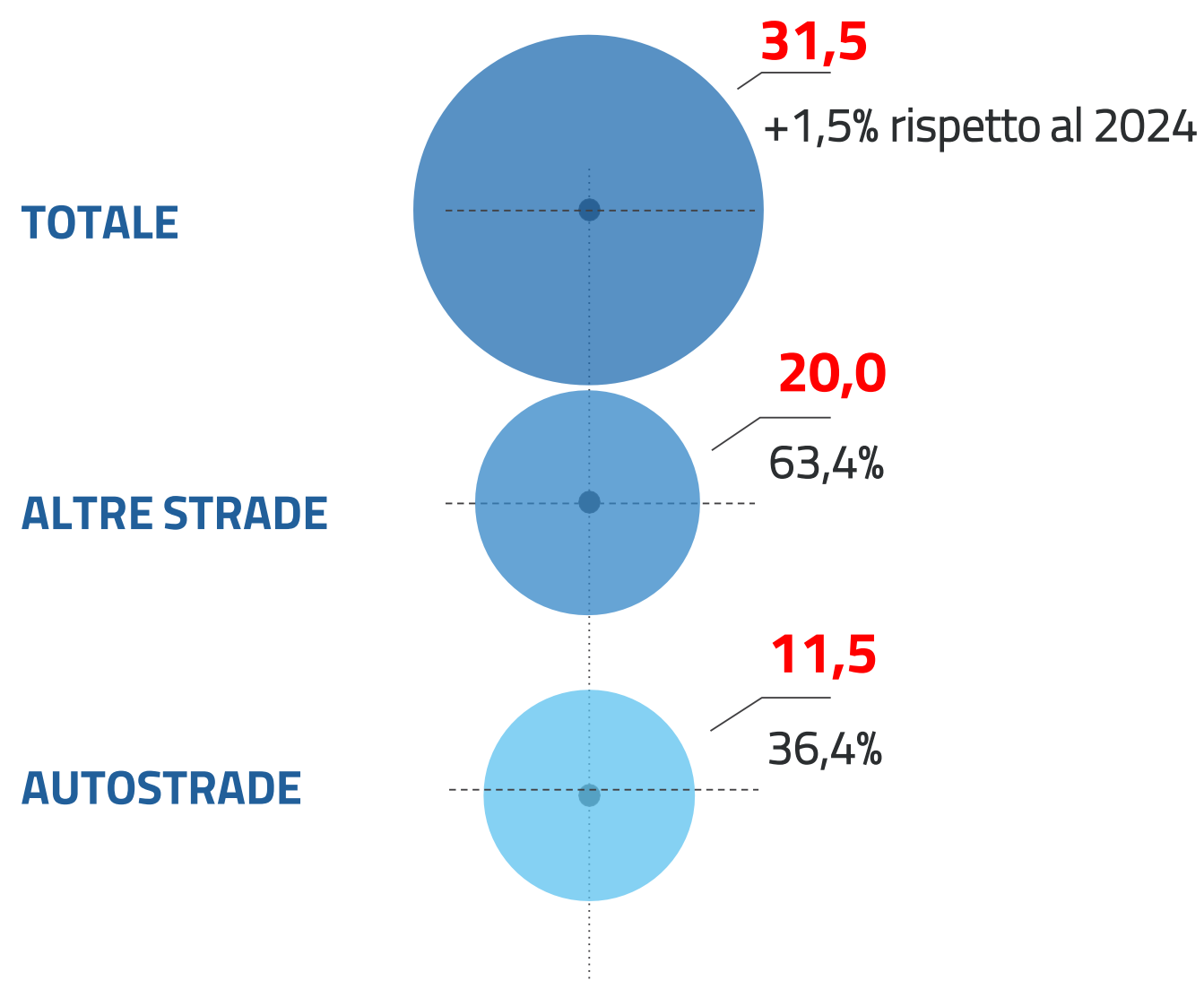


«Si rilevano **criticità** nella **disponibilità di vettori** sulle tratte di **trasporto internazionale**, soprattutto per le esportazioni verso aree e Paesi caratterizzati da una minore vivacità produttiva, dove i trasportatori incontrano maggiori difficoltà nel reperire carichi di ritorno»

TRASPORTO STRADALE MERCI

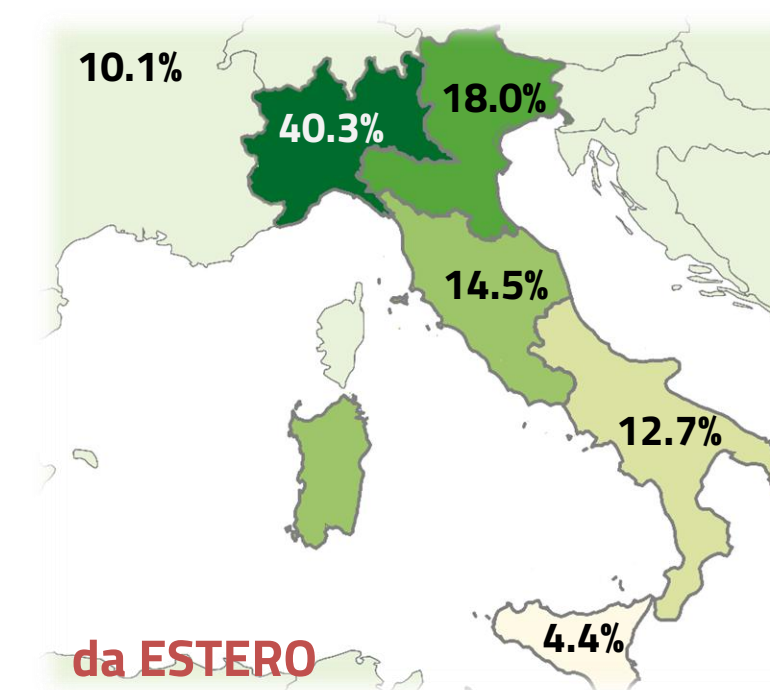
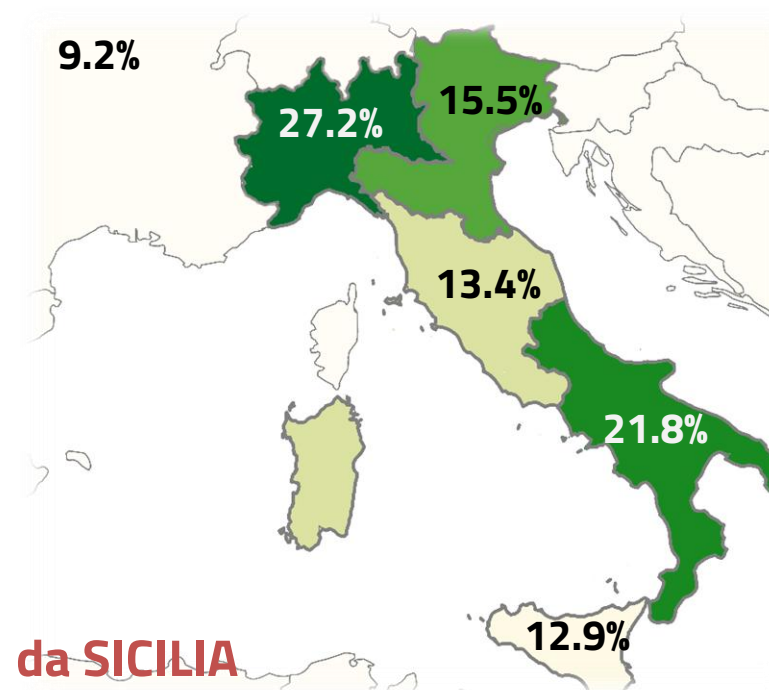
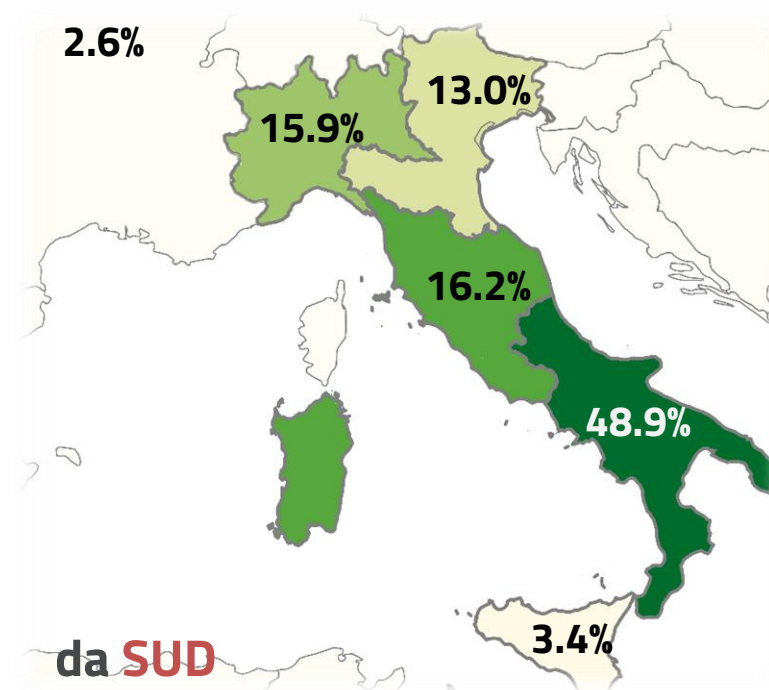
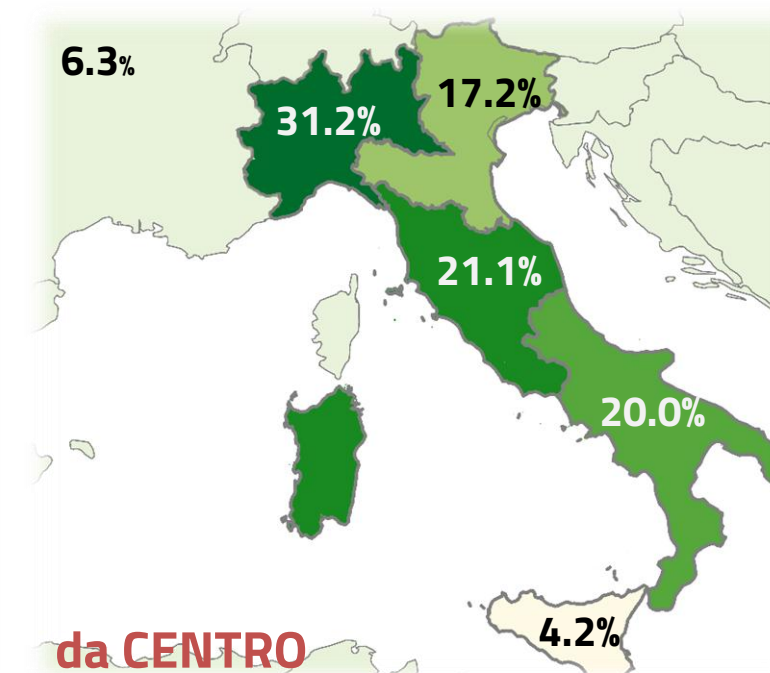
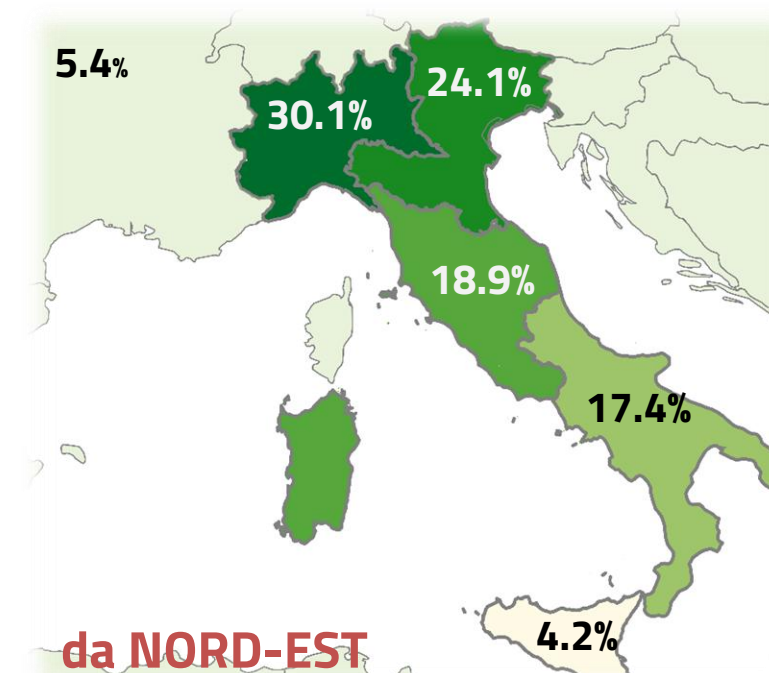
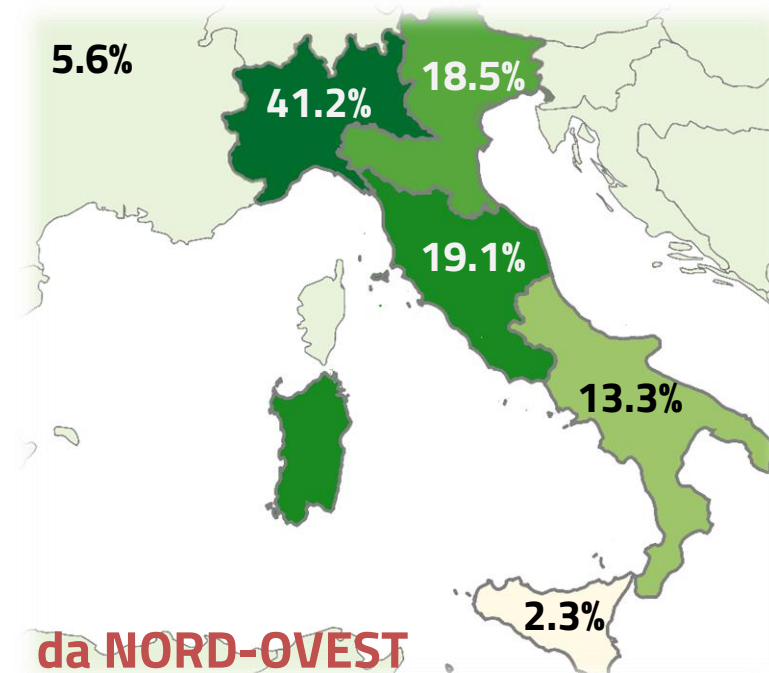
VOLUMI COMPLESSIVI E DISTANZE MEDIE

miliardi di veicoli-km (veicoli industriali)



83,1%

dei veicoli industriali nel campione percorre meno di 200 km/giorno



TRASPORTO STRADALE MERCI

EFFETTI DELLA CONGESTIONE SUL SISTEMA PAESE (2025)



4,86 miliardi di €

costo da congestione annuo
per il sistema logistico e
economico Italia

VEICOLI INDUSTRIALI



2,03
miliardi di €

VEICOLI COMMERCIALI



2,83
miliardi di €



8,4%



9,9%

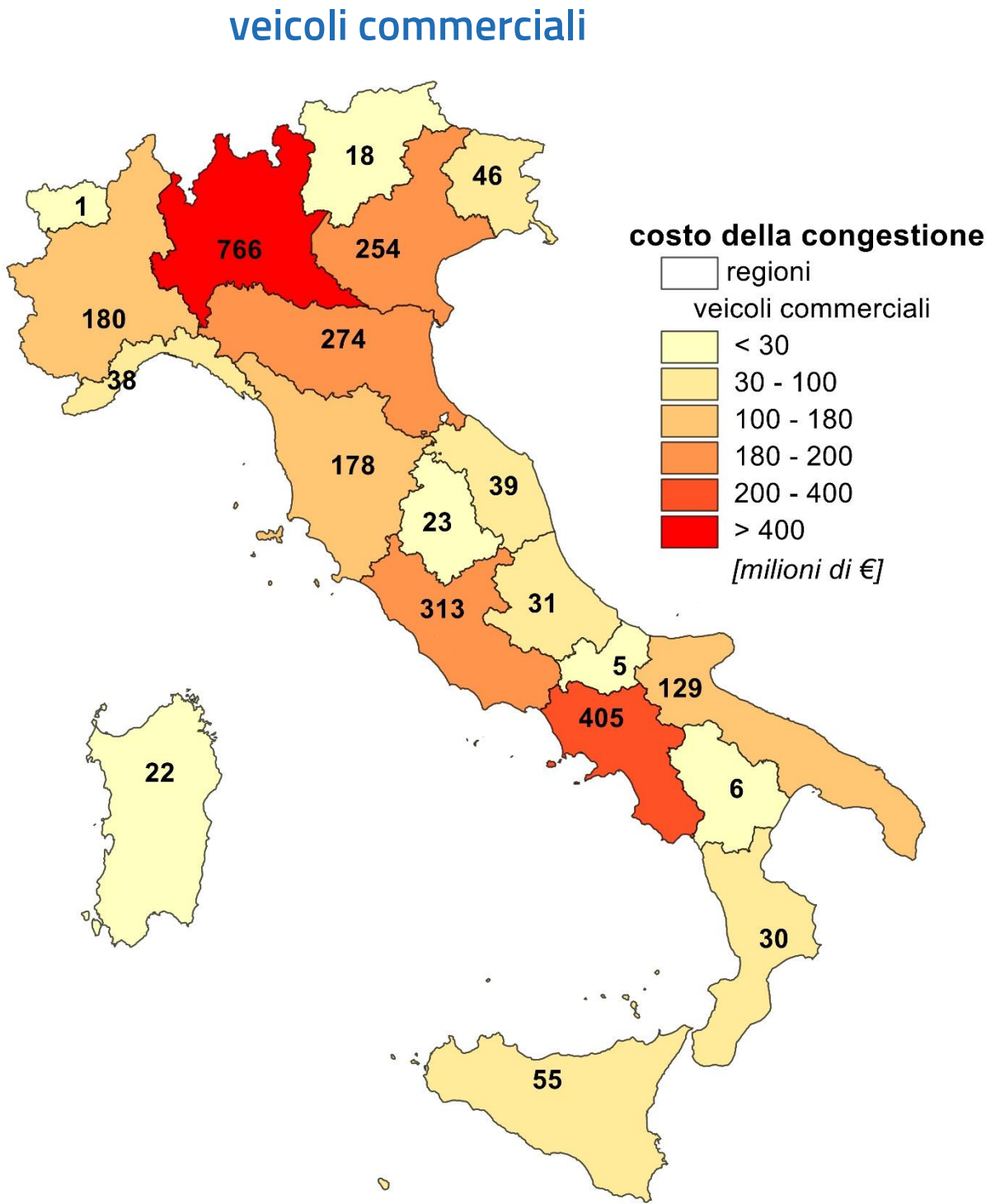
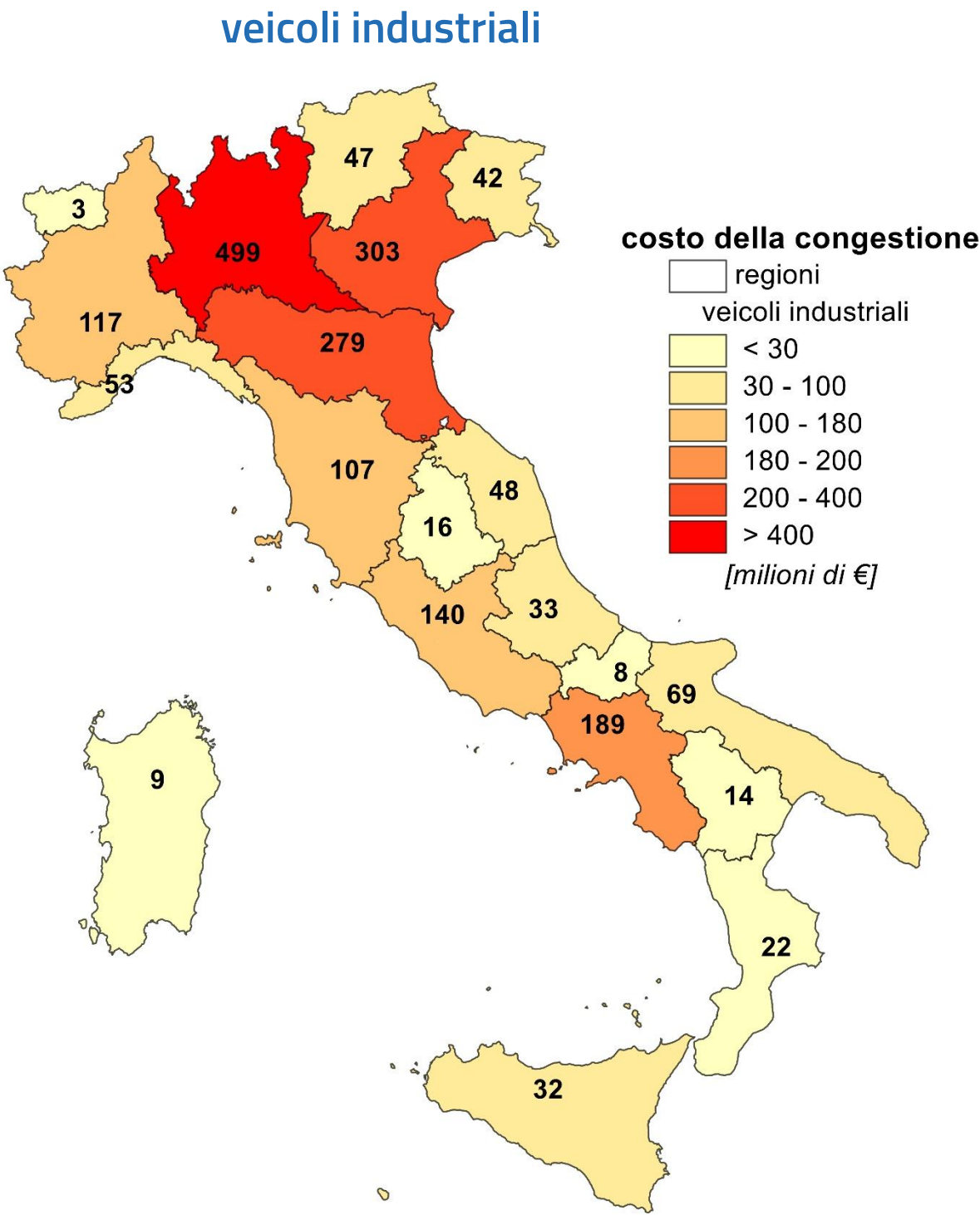


percentuale di imprese che subisce
un ritardo medio superiore a 30
minuti per raggiungere nodi
multimodali

TRASPORTO STRADALE MERCI

COSTO DELLA CONGESTIONE: 2025

COSTO DELLA CONGESTIONE PER REGIONE [MILIONI DI €/ANNO]



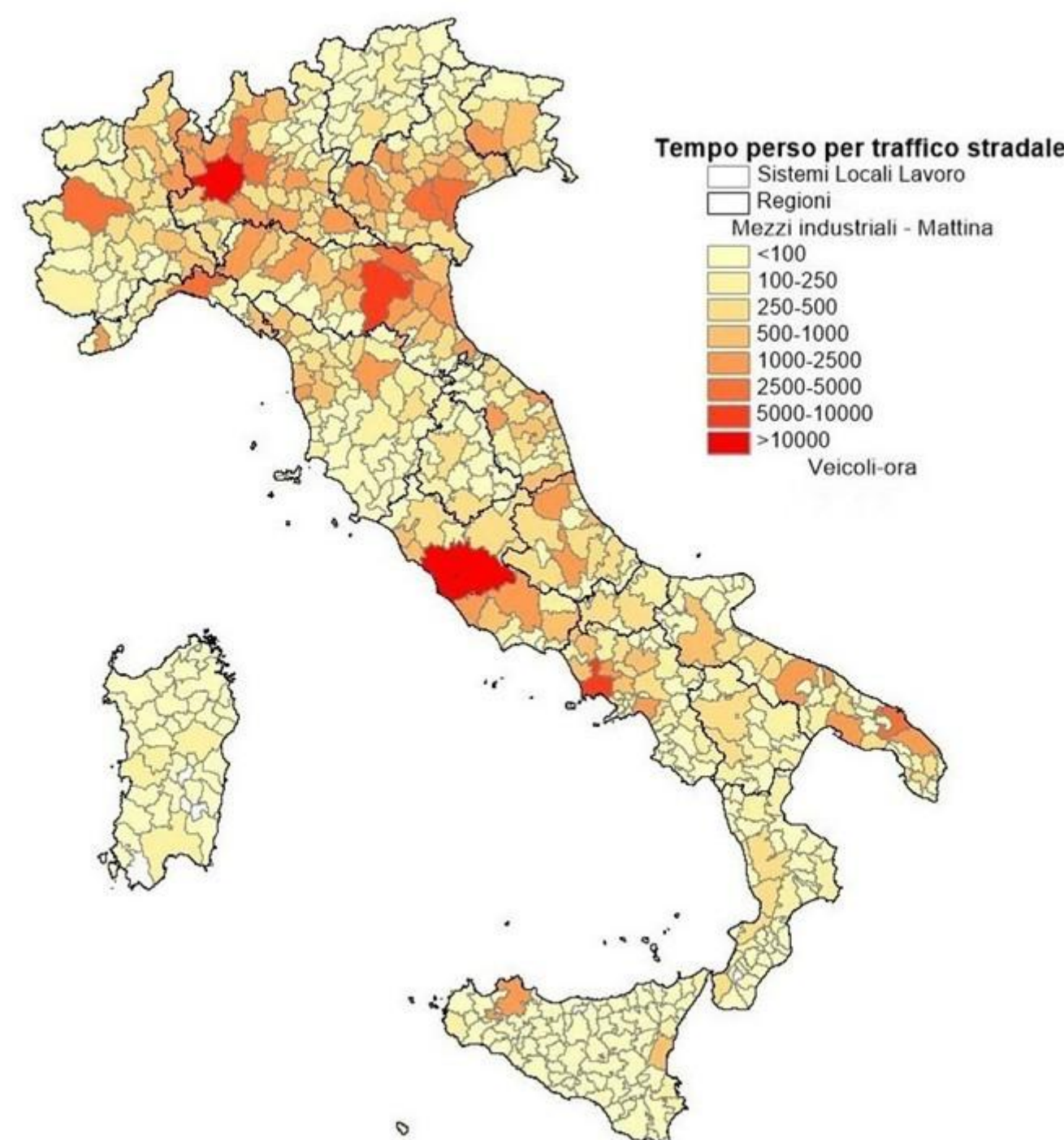
Fonte: elaborazioni Logitlab UNINA. Elaborazioni su floating car data. Stima basata su VTTS di 28,41 €/h per mezzi industriali e 21,41 €/h per mezzi commerciali.

TRASPORTO STRADALE MERCI

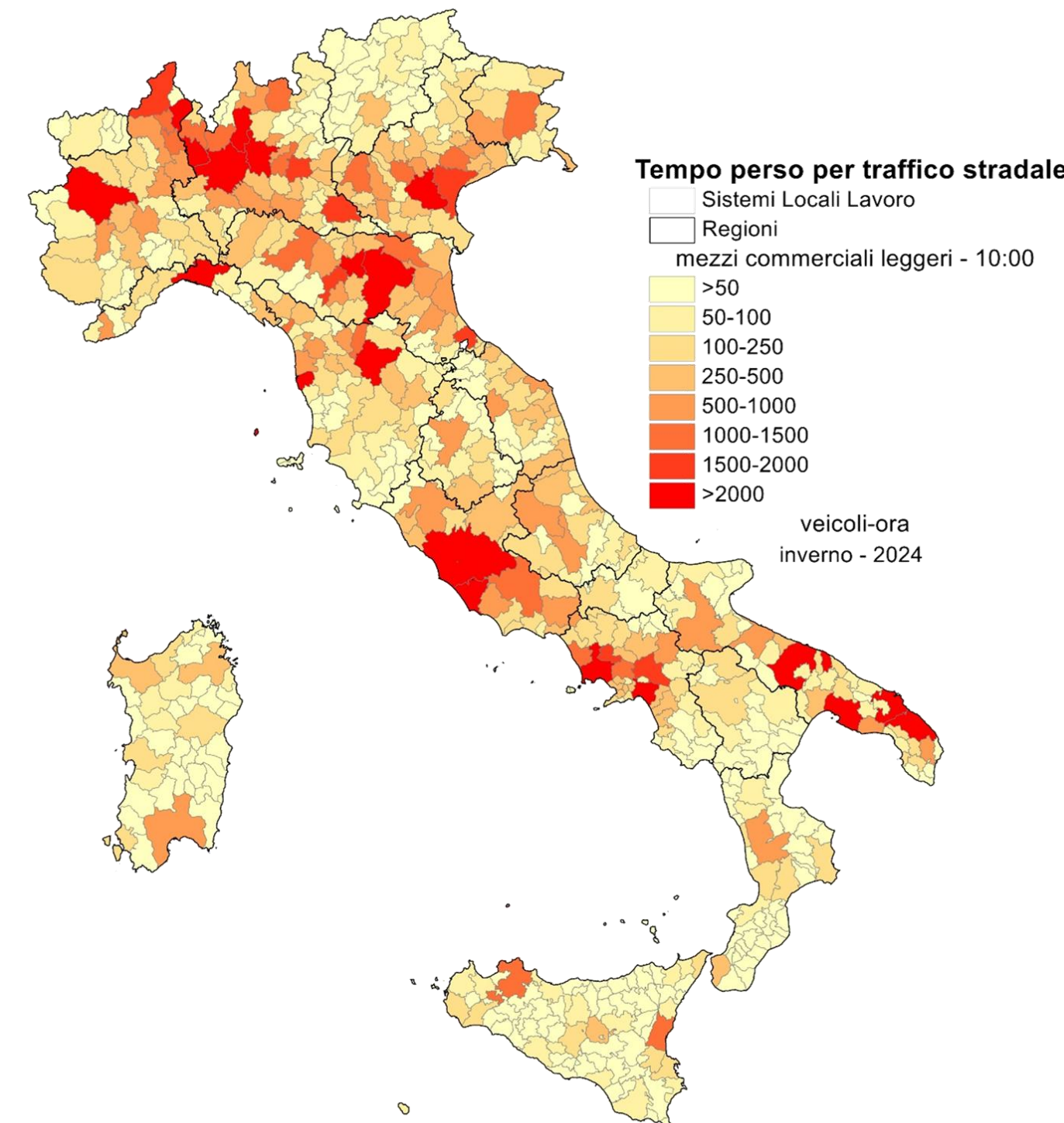
EFFETTI DELLA CONGESTIONE: TEMPO PERSO E *GAP* ACCESSIBILITÀ

Stima del tempo perso complessivo nella punta mattina/pomeriggio del giorno feriale invernale medio

VEICOLI INDUSTRIALI



VEICOLI COMMERCIALI



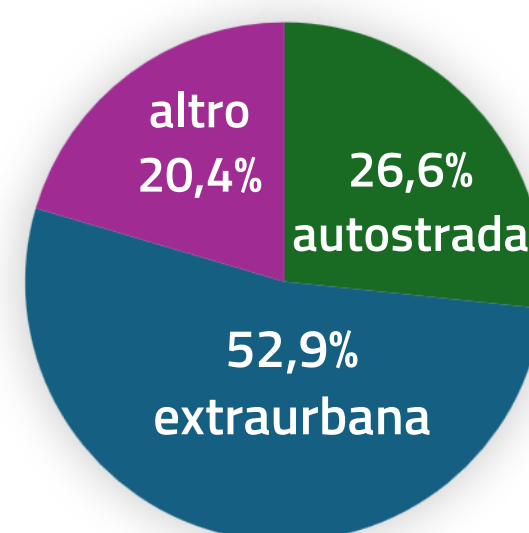
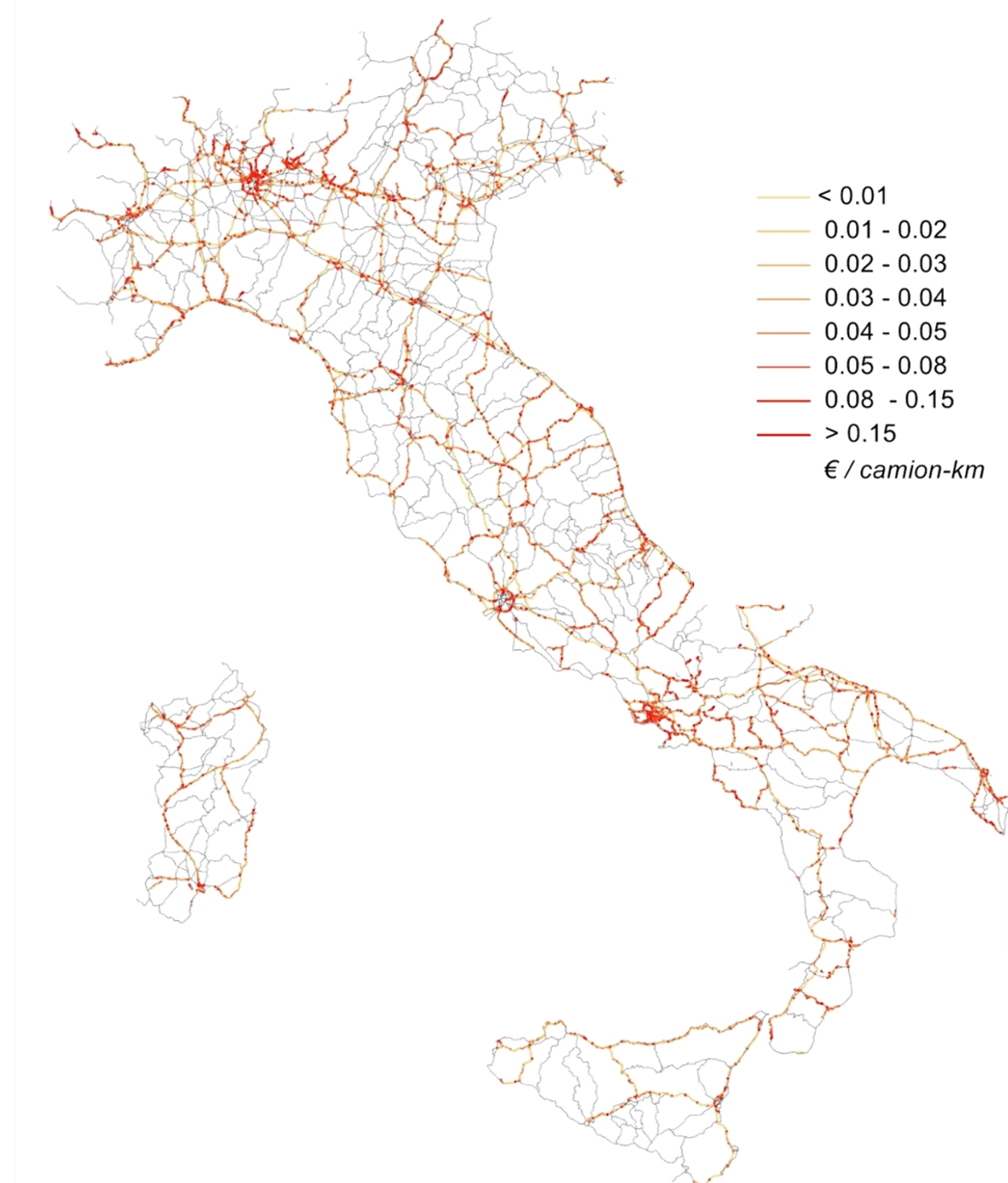
Fonte: elaborazioni Logitlab UNINA

TRASPORTO STRADALE MERCI

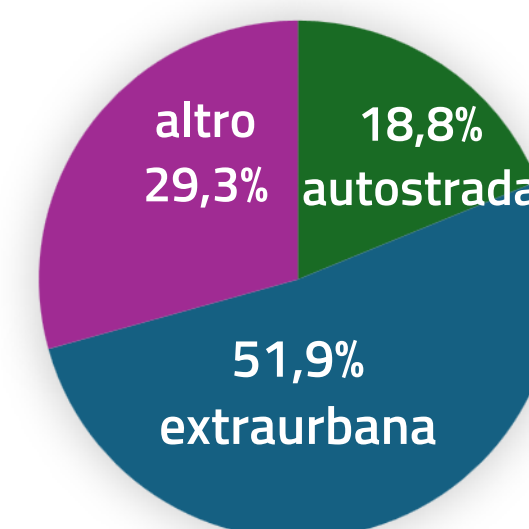
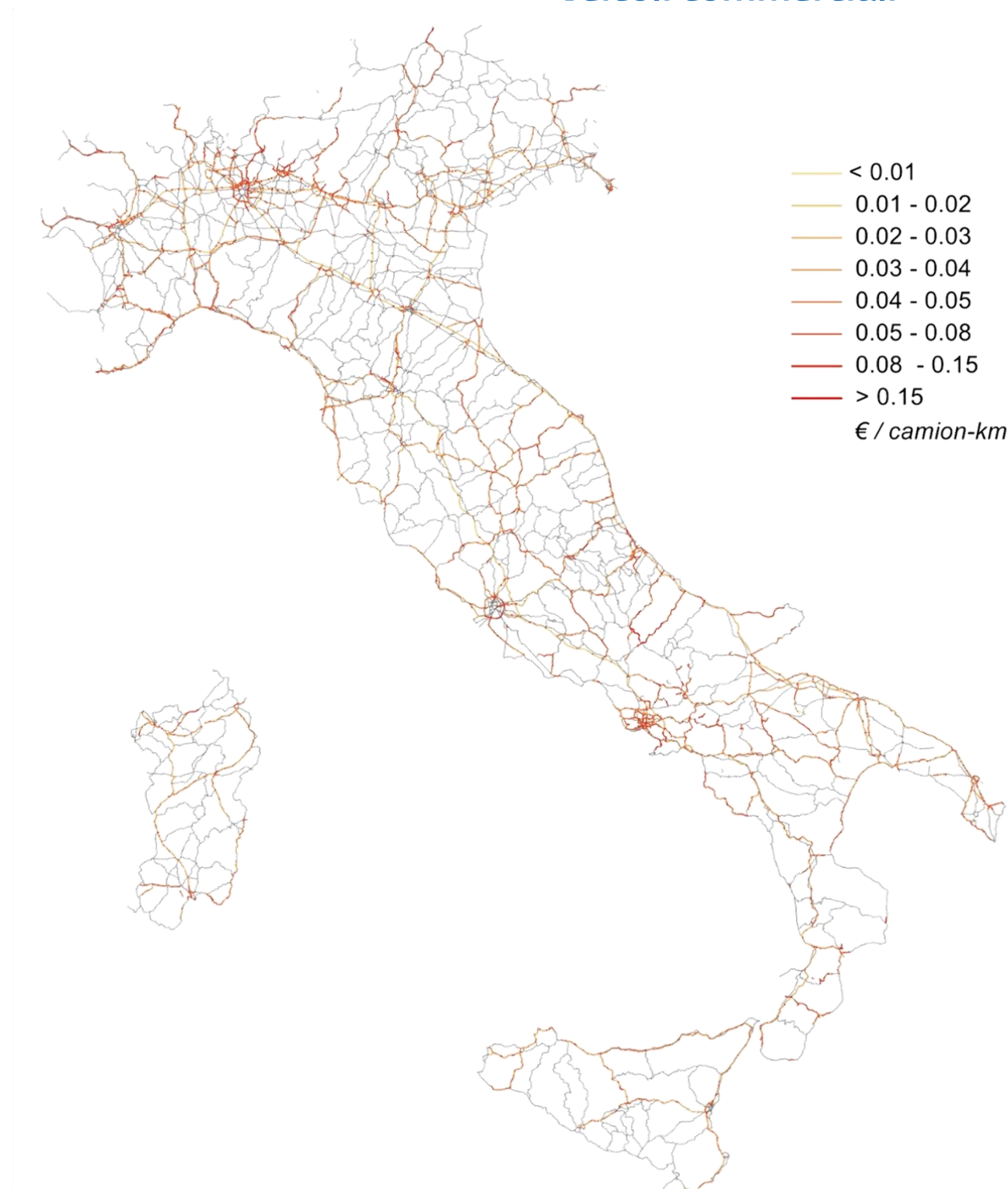
COSTO DELLA CONGESTIONE: 2025

COSTO DELLA CONGESTIONE PER TIPO DI STRADA [%] E EXTRAPEDAGGIO [€/veicolo·km]

veicoli industriali



veicoli commerciali

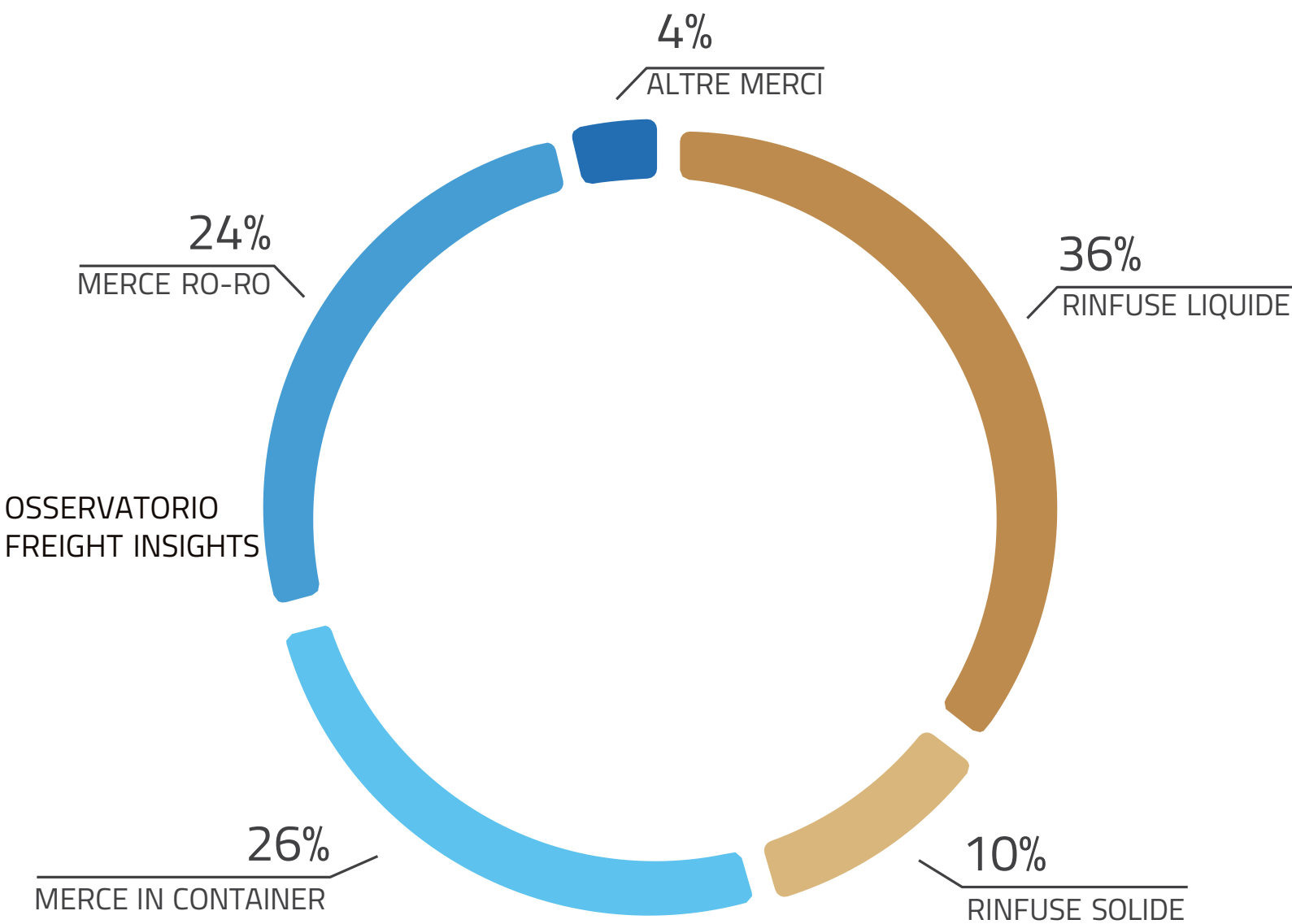


Fonte: elaborazioni Logitlab UNINA

TRASPORTO MARITTIMO MERCI

VOLUMI COMPLESSIVI

TRAFFICI PORTUALI ITALIA 2025



14,7%

tonnellate via mare in Europa
passa per un porto italiano

Italia stabilmente **terza in Europa per traffici totali**
(dopo Olanda e Turchia)

Portualità italiana in aumento **grazie a container e rinfuse**,
nonostante il rallentamento del segmento Ro-Ro

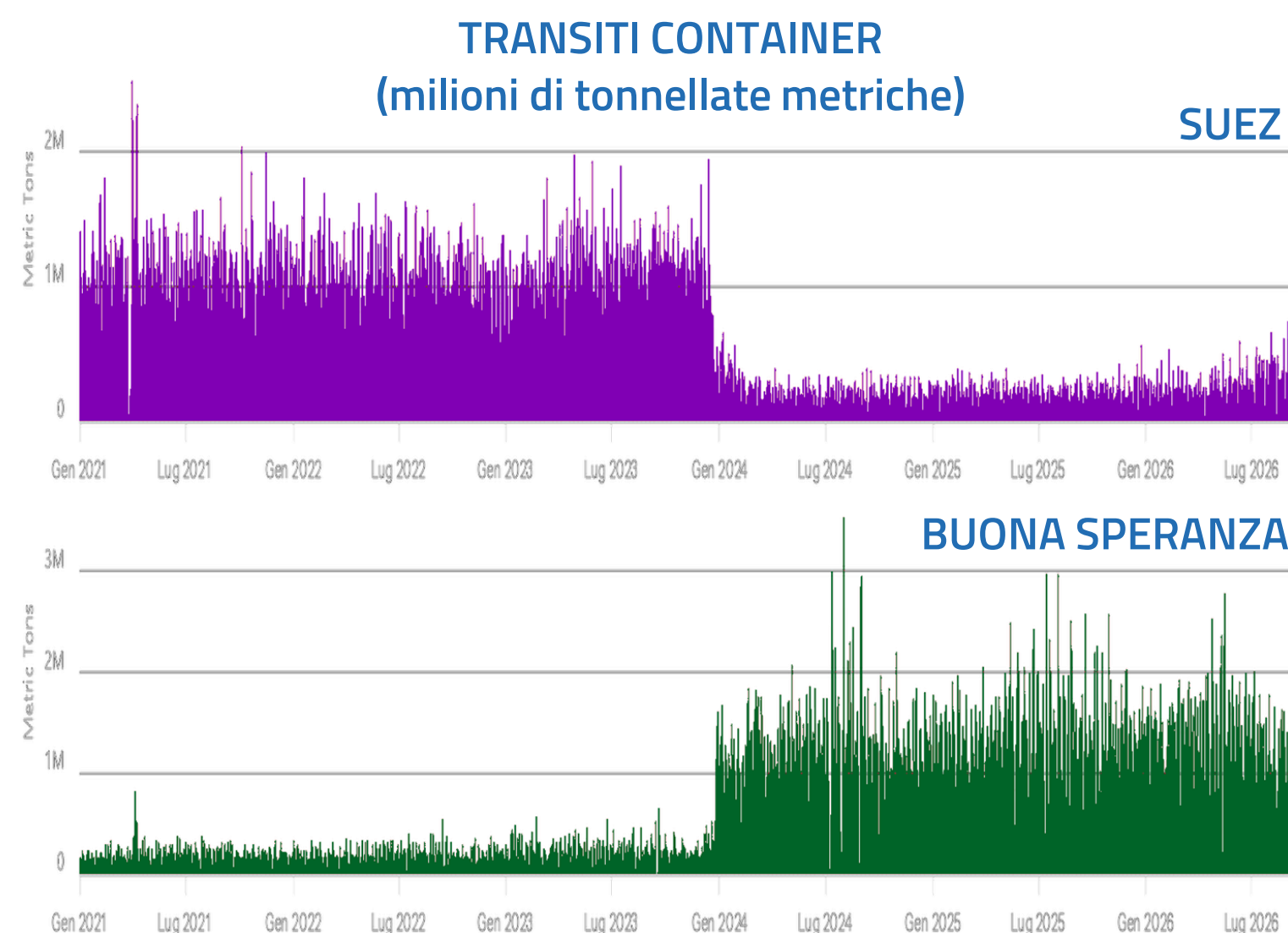
Andamento primo trimestre* 2026:
-rinfuse liquide: -4,6%
-rinfuse solide: +4,9%
-Ro-Ro: +2,3%
-container (TEU): +1,1%

Tipologia	Var.% 2025 vs. 2024	Var.% 2025 vs. 2018	CAGR 2018-2025
Rinfuse liquide	9,67%	1,23%	0,18%
Rinfuse solide	8,66%	-19,17%	-2,99%
Container	8,28%	18,72%	2,48%
Ro-Ro	-0,21%	11,99%	1,63%
Altre merci	-2,17%	-19,26%	-3,01%
Totale	6,26%	3,95%	0,56%

*Calcolato su dati AdSP Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mare Adriatico Centro Settentrionale, Mar Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale, Mar Tirreno Centro Settentrionale e Mar Tirreno Centrale

TRASPORTO MARITTIMO MERCI

FOCUS CONTAINER SUEZ vs. BUONA SPERANZA



1.9

settimane in media di allungamento
dei *transit time* per i porti Italiani

49.9%

affidabilità degli orari servizi
container a livello globale

2.0

giorni medi di ritardo delle *call* a
livello globale

6.81

giorni medi di ritardo delle *call* in
ritardo

+2.00

giorni medi di ritardo delle *call* in
ritardo

3 MTEU

capacità persa per ritardi

TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

VOLUMI COMPLESSIVI



I semestre 2026 VS. 2025

23,7 milioni treni·km
-8,1% treni·km

Fonte: Ufficio Federale di Trasporto (BAV) Svizzera

+3,1%

volumi merci trasportate su
rotaia in Svizzera

+7,5%

volumi merci trasportate su
gomma in Svizzera

+8,4%

asse ferroviario del San
Gottardo (circa 780.000
tonnellate in più)

-15,3%

asse del Lötschberg-
Sempione (circa 410.000
tonnellate in meno)

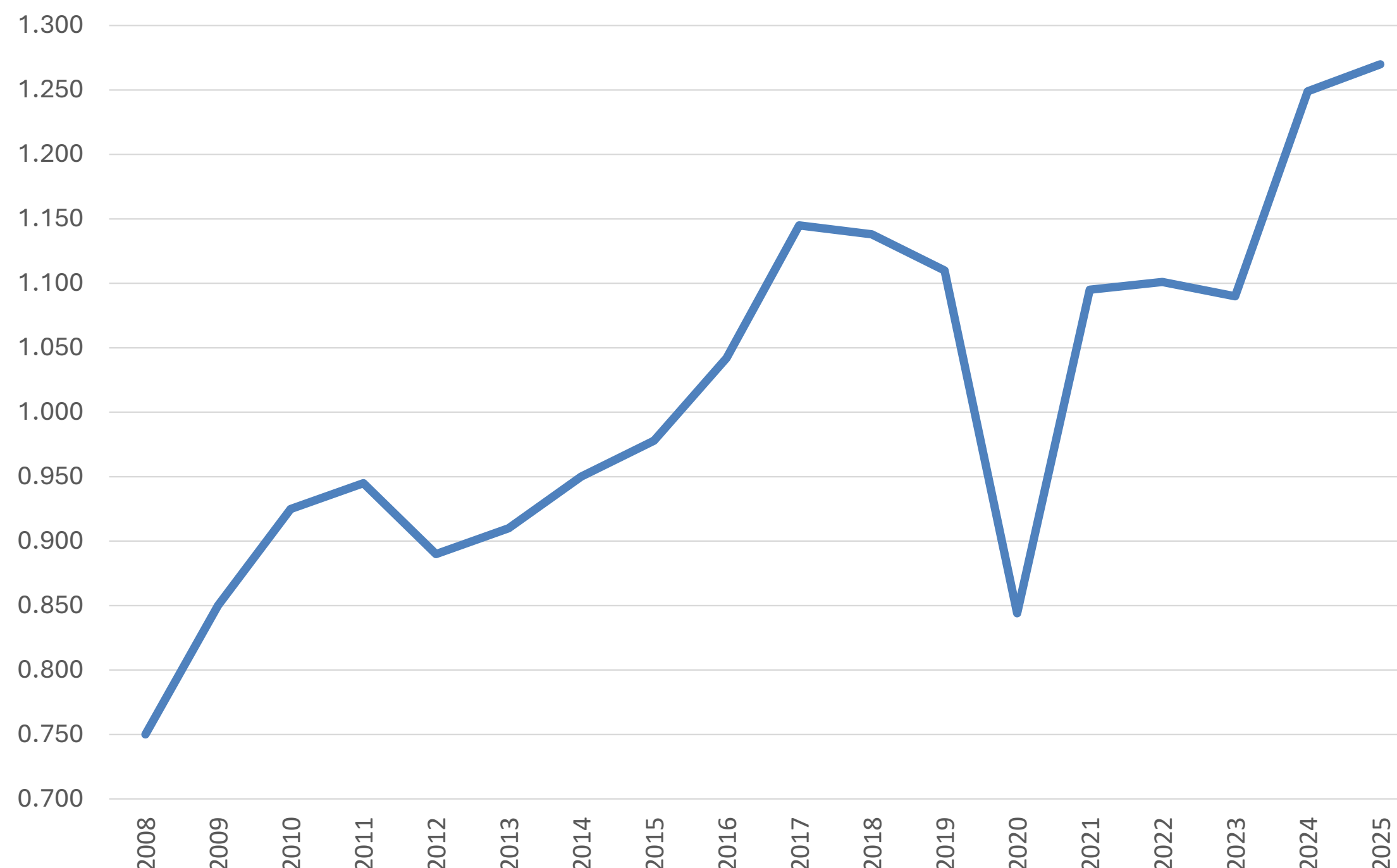
Svizzera: crescita per lieve miglioramento della situazione economica e per continui problemi di capacità e di qualità del trasporto ferroviario transalpino, che spingono a trasferire nuovamente su strada i trasporti più sensibili ai tempi e alla qualità

ridotta disponibilità dell'infrastruttura a causa di cantieri (soprattutto all'estero) e dalla conseguente scarsa affidabilità del servizio

TRASPORTO AEREO MERCI

VOLUMI COMPLESSIVI

TRAFFICO CARGO AEROPORTI (milioni di tonnellate)



+1,7%

tonnellate 2025 vs. 2024

- 1,0%

tonnellate
gennaio-luglio 2026 vs. 2025

gennaio-luglio 2026 vs 2025:

Malpensa **-6,2%**

Roma Fiumicino **+6,4%**

Venezia **-1,7%**

effetti negativi «tassa pacchi extra UE»: Malpensa **-50%**
traffico import *e-commerce* nel primo trimestre 2026

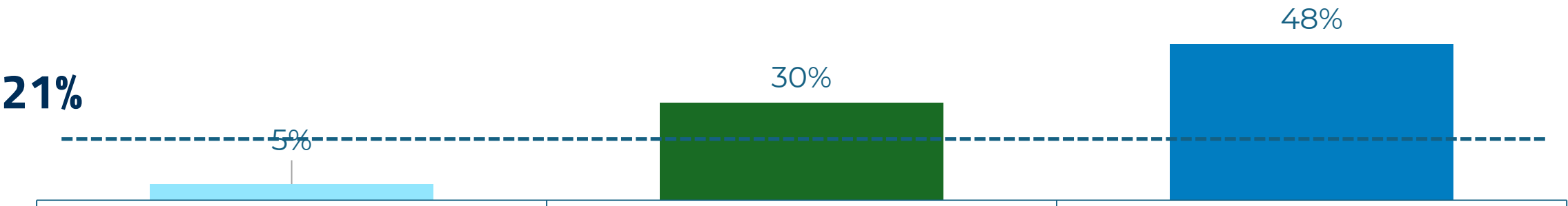
segnali positivi da aprile
con crescita soprattutto di Roma, Brescia, Bergamo
(tassa in vigore non prima di agosto 2026)

LO STATO DELLA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA IN ITALIA

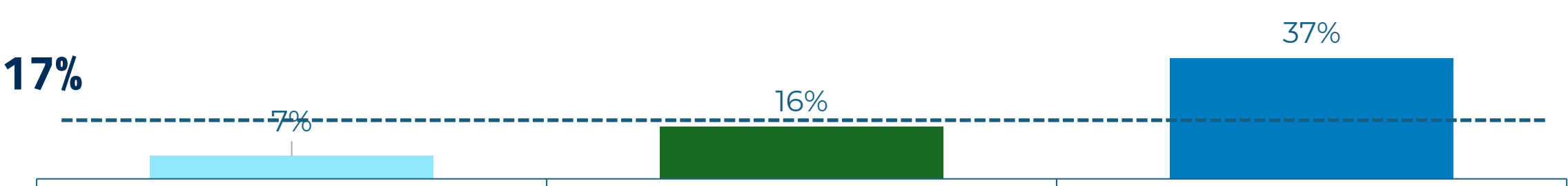
Quali tecnologie digitali per la gestione della Logistica adotta attualmente la sua azienda? (più risposte possibili)



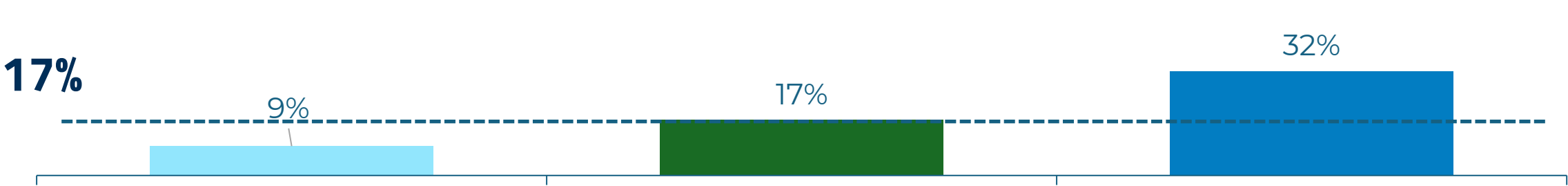
SOFTWARE DI
BUSINESS INTELLIGENCE



SOFTWARE DI
GESTIONE DEL TRASPORTO

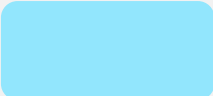


SOFTWARE DI
GESTIONE DEL PERSONALE
(magazzino)



LEGENDA: — — — Dati medi

FATTURATO IMPRESE:

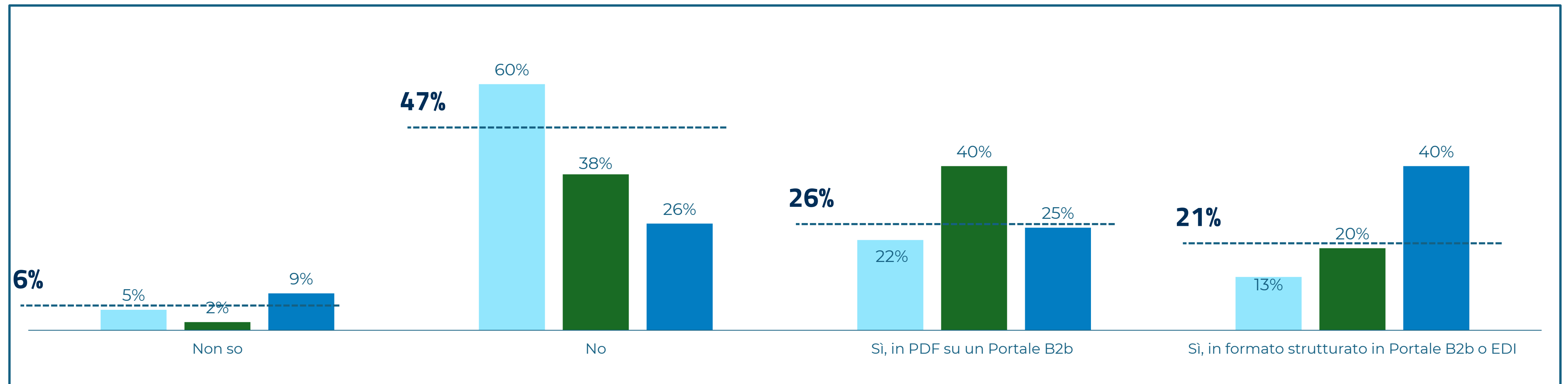
10-49 mln €	50-249 mln €	>= 250 mln €
		

A livello di adozione di soluzioni digitali, **si registra un importante digital divide in funzione della dimensione aziendale**. Il gap è particolarmente marcato nell'adozione di software di Business Intelligence (48% per le grandi aziende vs 5% per le piccole)

Base: 800 aziende committenti

LO STATO DELLA DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA IN ITALIA

La sua azienda adotta i DdT in formato digitale per il trasporto su strada nazionale (escludendo il trasporto a collettame)?



LEGENDA: — — — Dati medi



FATTURATO IMPRESE:

10-49 mln €

50-249 mln €

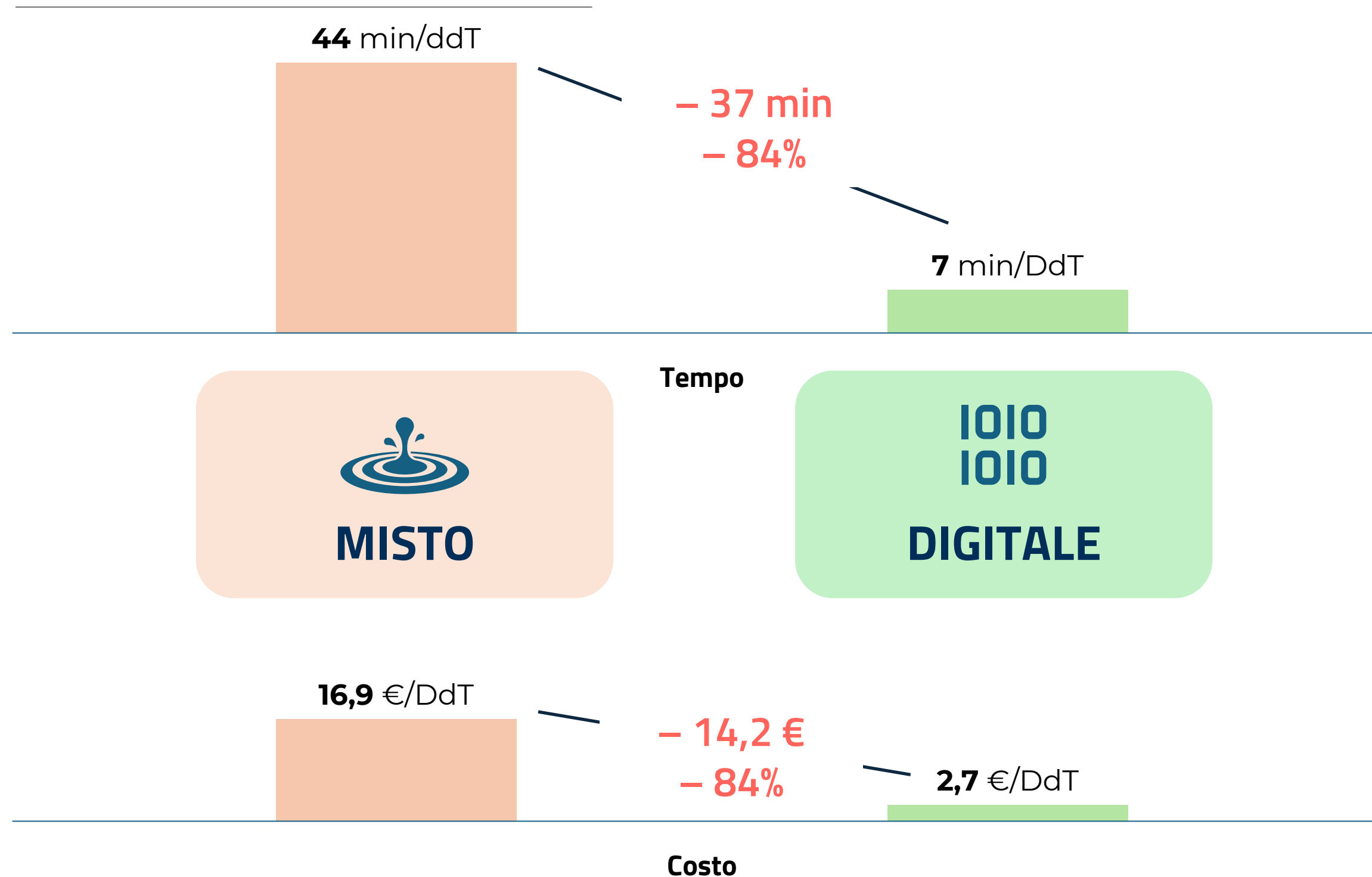
>= 250 mln €

A livello di adozione di soluzioni digitali, **si registra un importante digital divide in funzione della dimensione aziendale.** Il 40% delle grandi aziende utilizza portali B2B o EDI per la trasmissione e ricezione dei DdT, contro il 13% delle piccole

Base: 800 aziende committenti

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

I DDT



1,2 miliardi di
DdT in Italia

NB: per MISTO si intende un flusso semi digitale, con la presenza del DdT cartaceo a bordo mezzo e con la gestione manuale delle eccezioni. Per DIGITALE si intende un flusso completamente digitale, con gestione automatica delle eccezioni

La completa digitalizzazione dei DdT trasforma un processo ancora manuale in un flusso dati interoperabile, **riducendo tempo e costo per documento**
di circa l'84% e generando fino a **18 miliardi di €** di benefici potenziali

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

I PONTI

Scenario	 Costi diretti residui [€]	 Costi utenza residui [€]	 Costo rischio residuo [€]	 Costo SHM [€]	 Costo totale [€]
AS IS	200.000	1.000.000	225.000	-	1.425.000
TO BE Livello massimo*	140.000 -30%	550.000 -45%	135.000 -40%	335.000	1.100.000 - 1.160.000 -21%

La **sensorizzazione** abilita una **gestione predittiva dell'infrastruttura**, riducendo interventi reattivi, chiusure, deviazioni e impatti sull'utenza, con un beneficio stimato **fino a 7 miliardi di €**

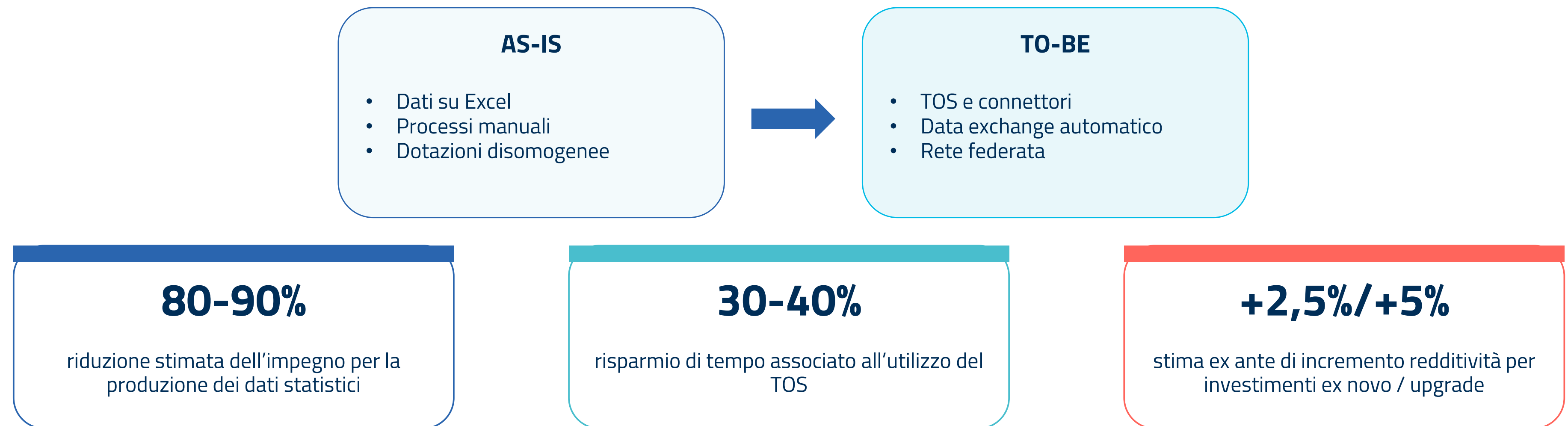
*Configurazione avanzata con **rete sensoriale distribuita**, **piattaforma dati** e **supporto decisionale**. Abilita gestione predittiva del rischio, interventi tempestivi e riduzione degli impatti sull'utenza

PCS, Corridor Management Platform, pre-clearing e preavviso arrivi consentono di anticipare informazioni e procedure, alleggerendo il nodo prima che si saturi



Il digitale può aumentare la capacità effettiva del porto senza consumare nuovo suolo.
L'effetto stimato per le autorità portuali si attesta intorno ai 190 milioni di euro

Negli interporti il valore nasce dalla federazione: sistemi, dati e standard comuni permettono a nodi diversi di operare come una rete più integrata



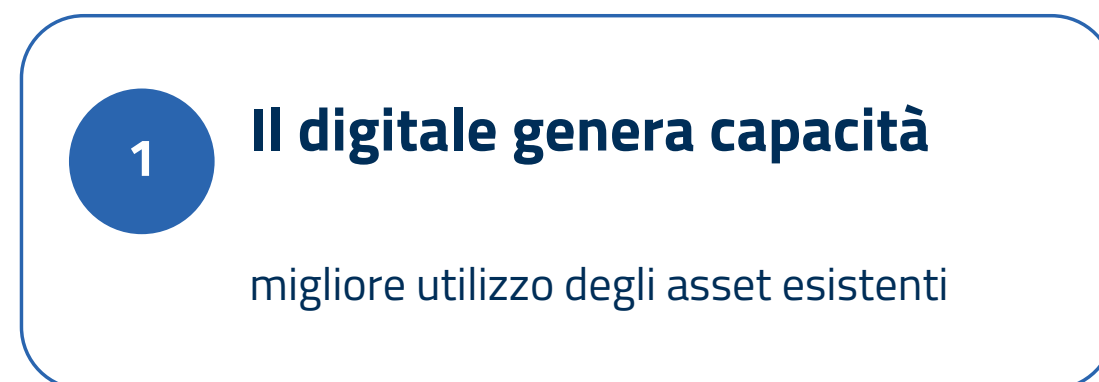
Il digitale può automatizzare attività amministrative ed operative riducendo manualità e tempi a basso valore aggiunto.

L'effetto economico stimato si attesta intorno ai 65 milioni di euro

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

IL VALORE DELLA SINCRONIZZAZIONE

Un nodo più digitale non genera valore solo al proprio interno: riduce attriti e incertezza per tutti gli attori che dipendono da quel nodo



La digitalizzazione della logistica non è solo automazione: è sincronizzazione della filiera

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

LE BARRIERE DEL DIGITALE

Quali sono le principali barriere all'introduzione di tecnologie digitali?



Nonostante i diversi benefici riscontrati dalle aziende che hanno introdotto soluzioni digitali, **permangono ancora delle barriere**, legate soprattutto a **ragioni economiche (55%)** e al **personale (48%)**

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

I RISCHI LEGATI ALLA CYBERSECURITY

Ad oggi, **le aziende non** si sentono **abbastanza pronte** ad affrontare le **criticità di Cybersecurity** e all'introduzione dell'**Artificial Intelligence**,

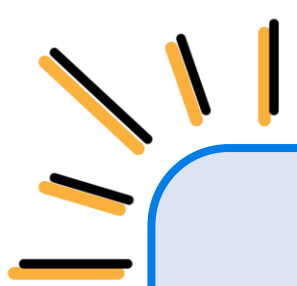
5,3

per le competenze in
ambito Cybersecurity

5,0

per le competenze in ambito
Artificial Intelligence

Su una scala da 1 a 10



1 azienda su 5
dichiara di aver avuto
esperienza di attacchi
informatici

Un attacco cyber può trasformarsi in fermo operativo: nei casi analizzati, il ritorno alla normale operatività ha richiesto fino a

14 giorni, con **costi stimati** fino a **50 milioni di €**

IL DIGITALE NELLA LOGISTICA

RISPARMIO ANNUALE

Ordine di grandezza dei benefici annuali nei quattro ambiti analizzati



DdT



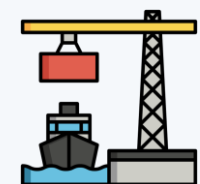
900 M€/anno



Ponti



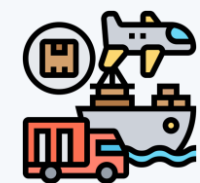
350 M€/anno



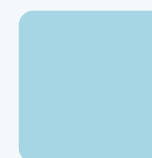
Porti



190 M€/anno



Interporti



65 M€/anno

La digitalizzazione genera benefici economici misurabili ogni anno, con ordini di grandezza diversi lungo la filiera.

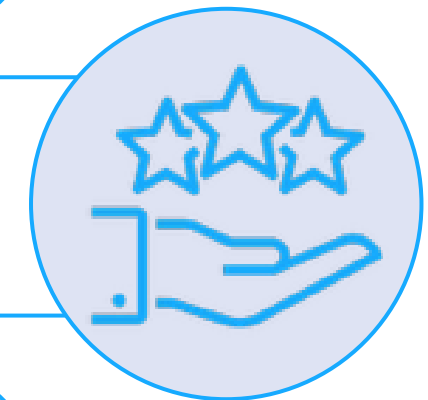
Nota: I benefici economici di DdT e ponti sono stati annualizzati considerando un orizzonte di 20 anni; quelli di porti e interporti già espressi su base annua.

Come le istituzioni possono favorire la digitalizzazione?



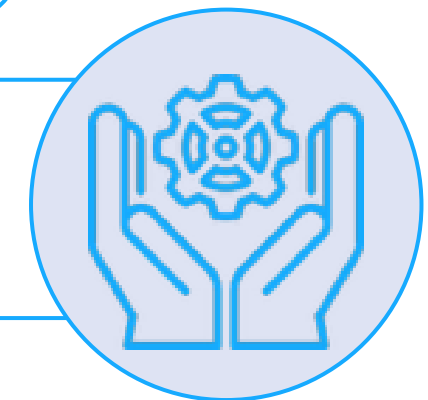
Definizione e armonizzazione di norme e di standard

Investimenti diretti



Incentivi per la digitalizzazione

Strumenti per la misurazione e benchmark dei benefici



OSSERVATORIO FREIGHT INSIGHTS

Strumento strategico di supporto a **pianificazione** e **governance** del sistema logistico e di trasporto merci nazionale, rispondendo in modo strutturato alle esigenze di resilienza, sostenibilità e adattabilità del settore.



- ing. Gianmarco Montanari
- ing. Fabrizio Meroni
- dott.ssa Eleonora Muzzolon



Fondazione CSELI
(Centro Studi Economia della
Logistica e delle Infrastrutture)

*Con il coinvolgimento delle strutture
tecniche (AISCAT, Confcommercio,
Conftrasporto, Ferrovie dello Stato)*

Direttore scientifico: **prof. ing. Vittorio Marzano (UNINA)**



- prof. ing. Vittorio Marzano
- prof. ing. Fiore Tinessa
- prof. ing. Fulvio Simonelli

- ing. Dario Aponte
- ing. Francesco Grasso
- ing. Leonardo Sasso
- ing. Alireza Motalebi
- ing. Carmine Maio



- ing. Damiano Frosi
- dott. Paolo Giacobbe
- ing. Giuseppe de Leo
- ing. Luca Furlani



- prof. ing. Gianfranco Fancello
- ing. Daniel Mark Vitiello

REPORT 2026





OSSERVATORIO FREIGHT INSIGHTS

REPORT 2026

CONFERENZA STAMPA

21 OTTOBRE 2026

FORUM CONFTRASPORTO



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero
dell'Università
e della Ricerca



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

