

Trasporti e logistica, Sud tra ritardi e potenzialità: i dati dell'Osservatorio Freight Insights

Autore: economysicilia

Data: 16 Luglio 2025



ROMA – 16 luglio 2025 – Si è svolta a Palazzo Madama la presentazione del primo Rapporto dell'Osservatorio *Freight Insights*, promosso dalla Fondazione Confrtrasporto e dal Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile – MOST. L'evento ha rappresentato un momento di confronto fondamentale per analizzare numeri, dinamiche e scenari futuri della logistica italiana, con un focus sempre più urgente sul ruolo e le criticità del Mezzogiorno.



I numeri della logistica italiana: segnali positivi, ma il Sud resta indietro

Dai dati presentati da **Vittorio Marzano** (Università di Napoli Federico II) e **Damiano Frosi** (Politecnico di Milano), emerge un'Italia a due velocità. Se a livello nazionale il trasporto stradale segna un incremento delle percorrenze (+2,1% per i veicoli industriali nel 2023) e una crescita del volume trasportato (+2,2% in autostrada e +2,1% su rete stradale), il Mezzogiorno soffre ancora un'evidente carenza infrastrutturale e una minore densità logistica.

I flussi rilevati lungo le direttrici **Sud – Nord e Sicilia – Centro Italia** sono significativamente sbilanciati, con carichi spesso vuoti al ritorno e una saturazione della capacità ancora sotto la media nazionale. I dati raccolti da 320 aziende di trasporto merci su strada mostrano che:

- Il **Sud e la Sicilia** rappresentano meno del 20% dei flussi FTL (Full Truck Load) nazionali;
- I **fattori di riempimento** nei viaggi di ritorno sono inferiori al 50%, segno di inefficienze logistiche;
- La **localizzazione prevalente delle operazioni di carico/scarico** resta concentrata nel Nord-Ovest.

Porti del Sud: alta potenzialità, bassa connettività

Nel settore marittimo, l'Italia conferma il terzo posto in Europa per tonnellaggio movimentato via mare, ma ancora una volta i porti del Mezzogiorno soffrono di scarsa integrazione logistica.

Secondo il rapporto:

- Solo il **12,9% delle merci via mare in Europa** passa da porti italiani, e gran parte di questo traffico è concentrato su **Liguria, Veneto e Lazio**;
- I porti di **Gioia Tauro, Cagliari, Taranto e Palermo** mostrano un andamento disomogeneo, con **diminuzioni a doppia cifra nei traffici tra il 2018 e il 2024**, in parte compensate dall'aumento del traffico *Ro-Ro* e container in specifici scali;
- La **connettività marittima** dei porti del Sud è ancora bassa, con poche partenze settimanali e una rete poco integrata con il sistema ferroviario retroportuale.

Un dato su tutti: nella rete di collegamenti *Ro-Ro/Ro-Pax*, i porti del Sud hanno meno partenze settimanali rispetto ai principali hub del Nord, compromettendo le possibilità di sviluppo dell'intermodalità.

Intermodalità debole: il gap ferroviario penalizza il Sud

Il trasporto ferroviario delle merci, che potrebbe rappresentare una valida alternativa sostenibile alla gomma, mostra un andamento altalenante. Tra il 2011 e il 2024, le tonnellate/km a livello nazionale sono cresciute solo dell'1,2%, ma:

- Il trasporto **nazionale** è in calo del **-25,5%**, un dato che colpisce soprattutto le regioni meridionali, dove mancano hub intermodali efficienti;
- Il traffico **internazionale** è cresciuto (+58,5% rispetto al 2011), ma i benefici sono stati assorbiti principalmente dal Nord Italia, lasciando il Sud ai margini delle grandi direttrici europee.

Trasporto aereo merci: Sud penalizzato dall'aviocamionato

Il trasporto aereo di merci è un altro punto debole del Mezzogiorno: gli aeroporti meridionali movimentano una quota minima del traffico nazionale, mentre i grandi volumi di *aviocamionato* (merci trasportate su gomma verso aeroporti del Nord o esteri) si aggirano tra le 600.000 e 1.000.000 tonnellate/anno.

Questa tendenza non solo penalizza la competitività del Sud, ma aumenta anche le emissioni di CO₂ e i costi per le imprese locali.

Le richieste delle imprese: servono investimenti mirati

L'Osservatorio ha coinvolto un campione di 100 imprese italiane committenti di servizi logistici: le aziende del Sud chiedono **maggiore accessibilità, modernizzazione delle infrastrutture e digitalizzazione dei processi**.

Tra le priorità espresse:

- Rilancio dei collegamenti ferroviari e intermodali nel Mezzogiorno;
- Maggiore trasparenza sui tempi di sosta, carico e scarico;
- Incentivi per il rinnovamento della flotta con veicoli a basse emissioni;
- Semplificazione burocratica per le imprese del settore.

Intelligenza artificiale: un'opportunità anche per il Sud

Il dato forse più promettente arriva dal fronte tecnologico: secondo il rapporto, il 76% delle imprese italiane considera l'integrazione dell'AI nei sistemi di gestione dei trasporti *molto rilevante*. Tra le applicazioni già attive o in fase di test:

- Ottimizzazione dei percorsi e dei carichi;
- Previsione dei ritardi e gestione delle emergenze;
- Booking automatico dei piazzali di carico nei porti;
- Analisi predittive sulle performance logistiche.

L'AI può rappresentare **una leva strategica per colmare il digital divide** del Mezzogiorno, a condizione che siano previsti investimenti pubblici mirati alla formazione e alla diffusione di piattaforme intelligenti.

Conclusioni: il Mezzogiorno non è il problema, ma parte della soluzione

Il Rapporto Freight Insights lancia un messaggio chiaro: **senza il Sud, non c'è logistica nazionale efficiente**. La resilienza dell'intero sistema Paese passa dalla valorizzazione delle sue periferie logistiche, che devono diventare nuove centralità produttive.

“Non possiamo permetterci un'Italia logistica a due velocità – ha dichiarato il senatore Eitelwardo Sigismondi –. Serve una strategia che rimetta al centro il Mezzogiorno: infrastrutture moderne, tecnologie avanzate e un'alleanza tra pubblico e privato”.

Riferimento articolo: <https://www.economysicilia.it/trasporti-e-logistica-sud-tra-ritardi-e-potenzialita-i-dati-dellosservatorio-freight-insights/>

Generato il 12/06/2026