

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Quanto vale (112 miliardi nel 2025) e come evolve la logistica conto terzi in Italia

Nicola Capuzzo · Thursday, November 13th, 2025

Dopo la contrazione registrata nel 2023, dovuta in larga parte alle dinamiche delle tariffe di trasporto internazionale, il fatturato della logistica conto terzi in Italia è tornato a crescere nel 2024 (+1,7% in termini nominali) e nel 2025 (+1,9%), per toccare secondo le previsioni un valore di 112,4 miliardi di euro. Nella “contract logistics” si contano oggi circa 79.000 aziende, con una sostanziale stabilizzazione dopo le contrazioni degli anni precedenti. Continuano le operazioni straordinarie, con 24 casi di M&A di aziende italiane, ricercando il posizionamento in mercati strategici e l’acquisizione di competenze specifiche. Prosegue anche l’integrazione verticale degli operatori logistici: crescono i dipendenti diretti e si accorcia la filiera di fornitura, con la quota del costo dei servizi (la voce in cui rientrano l’acquisto di attività di magazzino e trasporto da altri operatori) che scende dal 71,9% al 68,9% del fatturato. A rivelarlo sono i risultati dell’ultima ricerca dell’Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano appena presentata.

Il settore della contract logistics è tornato a crescere nel 2024 e nel 2025, con tassi moderati, in un contesto ancora di rallentamento delle attività produttive e industriali. Il fatturato preconsuntivo per il 2024 è stimato a 110,3 miliardi di euro, +1,7% in termini nominali e 0,7% in termini reali. Per il 2025 si prevede leggera crescita, +1,9% in termini nominali e +0,3% in termini reali, raggiungendo i 112,4 miliardi di euro. Analizzando i dati a consuntivo relativi al 2023, il numero di aziende italiane della logistica conto terzi si attesta a circa 79.000 (-0,8%). Tra le tipologie di operatori, si osserva un leggero incremento dei gestori di magazzino, mentre continua la diminuzione delle aziende di autotrasporto, 734 in meno. Si osserva un calo di operatori logistici (-21 aziende), una lieve riduzione degli spedizionieri (-9) e una crescita dei corrieri (+15), mentre aumentano leggermente gli operatori di trasporto ferroviario (+2) e i gestori di interporti/terminal intermodali (+2). Crescono i dipendenti diretti degli operatori logistici. Analizzando un campione di 43 operatori logistici classificati come top player, i dipendenti diretti sono passati da 30.700 nel 2022 e a 34.600 nel 2023, con un aumento del costo medio per addetto da 46.234 euro nel 2022 a 46.451 euro nel 2023.

A proposito dell’intelligenza artificiale nella logistica, da una survey su 7.187 aziende committenti di servizi logistici in Italia emerge che oggi quasi un terzo (30%) ha già avviato almeno un progetto di AI nei processi logistici. Le attività logistiche in cui si riscontra un maggior ricorso all’uso dell’AI sono quelle che vedono coinvolti i colletti bianchi in attività di ufficio (26%),

rispetto a quelle operative svolte dai camici blu (16%). In particolare, i tassi di adozione più alti sono relativi alla gestione degli ordini (14%) e alla previsione della domanda e riordino dei materiali (14%), evidenziando come l'AI sia vista soprattutto come supporto in attività predittive e di elaborazione documenti. Nella gestione dei fornitori, l'AI è adottata dal 10% delle aziende per attività di pianificazione e monitoraggio dei processi. Per i blue collar, l'AI è impiegata in mansioni di magazzino (12%), come quelle svolte da carrellisti e pickeristi, oltre a quelle di trasporto che coinvolgono direttamente gli autisti (7%).

Si confermano gli sforzi della logistica per la transizione green, anche se con un ritmo più lento rispetto al passato, a causa dell'aumento della complessità, dell'evoluzione delle normative e della difficoltà di trovare un equilibrio tra sostenibilità ambientale ed economica.

Infine dall'analisi di 14.000 contratti di servizi logistici si osserva un aumento di elementi indicizzati nel 74% dei contratti di trasporto e nel 68% dei contratti di magazzino, e una maggiore accuratezza nell'indicizzazione nel 52% dei contratti di trasporto e nel 68% dei contratti di magazzino. Quasi tutti i contratti di trasporto (96%) prevedono l'indicizzazione per il costo del carburante. Altri elementi di indicizzazione rilevanti riguardano gli adeguamenti Istat e ai minimi salariali previsti dal Ccnl. Se fino ad alcuni anni fa erano quasi esclusivamente i committenti a prevedere clausole di recesso anticipato, oggi anche i fornitori la richiedono in caso di inadempienze del cliente (57% dei casi, rispetto al 63% relativo alle clausole delle aziende committenti). Crescono strumenti di tutela come polizze assicurative (presenti nel 46% dei contratti) e fideiussioni a carico del fornitore (41%). Si osserva una leggera riduzione della durata dei contratti di magazzino e di "strategic outsourcing" (rispettivamente da 3,4 a 3 anni e da 3,8 a 3,4 anni dal 2017 a oggi) e una sostanziale stabilità della durata dei contratti di trasporto (da 1,7 a 1,6 anni).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Manca una settimana a CONTAINER ITALY: oltre 150 partecipanti, 6 main topics e 20 speaker

This entry was posted on Thursday, November 13th, 2025 at 12:30 pm and is filed under [Market report](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.