



contship

IN PARTNERSHIP WITH



Analisi dei corridoi FTL internazionali

Studio dei punti critici della rete camionistica
e opportunità per il trasporto intermodale

Lo studio “Analisi dei corridoi FTL internazionali”, realizzato da Contship sulla base dei dati forniti da Transporeon (società del gruppo Trimble), offre una panoramica completa dei principali corridoi FTL in Europa.

Il report analizza in dettaglio volumi, tempi di transito, capacità, costi e prezzi del trasporto stradale tra l'Italia e i principali hub industriali europei, fornendo una base dati solida per comprendere le dinamiche di mercato e supportare decisioni strategiche nella gestione della logistica internazionale.

Coordinatore del Progetto

Cristiano PIERAGNOLO (Contship)

Team del Progetto

Edoardo COSTANTIN (Contship)

Piccarda TATTINI (Contship)

Christian DOLDERER (Trimble)

Tutte le infografiche presenti in questa pubblicazione sono fonte Contship-Trimble, salvo dove diversamente indicato.

Progetto editoriale e grafico curato da Contship e SRM.



contship



Prefazione

Negli ultimi anni, i principali corridoi europei hanno sperimentato una significativa volatilità del mercato del trasporto su strada, con impatti diretti sull'efficienza e sulla competitività delle catene logistiche. In questo contesto, come Contship abbiamo voluto realizzare uno studio per mettere a confronto in modo sistematico i dati sui principali corridoi FTL stradali con le soluzioni intermodali, con l'obiettivo di offrire un quadro completo delle dinamiche operative e dei fattori economici che influenzano la logistica tra l'Italia e i principali hub industriali europei. Il progetto si concentra quindi sull'analisi delle performance di trasporto stradale e delle tendenze di mercato tra il Nord Italia e le principali regioni dell'Europa settentrionale (Germania, Benelux e Regno Unito). Sono analizzati in dettaglio volumi, tempi di transito, capacità e costi, evidenziando come la disponibilità di camion e le pressioni sui prezzi stiano influenzando la performance dei trasporti.

I dati mostrano che, sebbene la maggior parte delle consegne FTL venga completata entro 48 ore, la capacità disponibile ha subito forti oscillazioni, con picchi di rifiuto dei carichi in alcuni corridoi strategici. Queste dinamiche rendono sempre più urgente valutare strategie multimodali in grado di garantire efficienza, affidabilità e sostenibilità dei trasporti. Lo studio sottolinea inoltre come l'aumento dei costi stradali, legato a carburante, pedaggi, salari dei conducenti e nuove normative ambientali, rafforzi l'argomento economico a favore dell'intermodalità.

Guardando al futuro, nonostante l'incertezza legata al contesto geopolitico ed economico, prevediamo una crescita del mercato spot. Dal nostro punto di vista, sarà sempre più cruciale **integrare soluzioni stradali, ferroviarie e a basse emissioni** per mantenere competitività, ottimizzare i flussi e affrontare le sfide poste dalla crescente complessità del mercato europeo e globale.

Buona lettura!

Cristiano Pieragnolo

Chief Commercial Officer – Contship



Analisi e struttura del campione

350.000 viaggi annui
Totale FTL analizzati

Periodo di analisi
2021-2025

Analizzati **3 corridoi strategici**
che rappresentano **circa il 10%**
del mercato europeo del trasporto su strada FTL.

NORD ITALIA ⇌ BENELUX

NORD ITALIA ⇌ GERMANIA

NORD ITALIA ⇌ REGNO UNITO

L'analisi prende in considerazione l'andamento dei volumi, i tempi di transito, la capacità di trasporto e i costi del trasporto camionistico tra l'Italia e i principali hub industriali europei.

I dati si basano sui trasporti gestiti tramite la piattaforma Transporeon. Con oltre 30 milioni di trasporti all'anno, la piattaforma rappresenta il più ampio dataset di trasporti in Europa, offrendo un quadro rappresentativo di circa il 10% del mercato europeo FTL su strada.



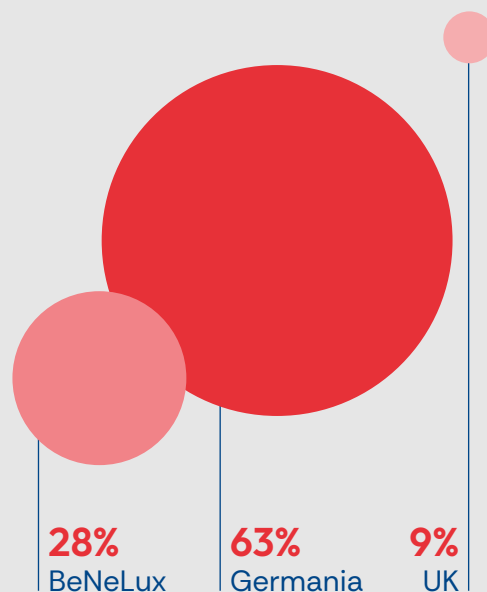
Volumi

NORD ITALIA $\rightleftharpoons$ BENELUX
100.000 + FTL/anno

NORD ITALIA $\rightleftharpoons$ GERMANIA
220.000 + FTL/anno

NORD ITALIA $\rightleftharpoons$ REGNO UNITO
30.000 + FTL/anno

Quote 2024-2025



- La Germania e i Paesi del BeNeLux sono i principali partner commerciali per l'Italia. I corridoi merci più strategici collegano l'Italia Nord-Est e Nord-Ovest con la Germania meridionale/occidentale e il Benelux.
- Questi corridoi sono caratterizzati da un'elevata intensità di trasporto e da tratte a lunga percorrenza (800–1.200 km).
- I volumi della produzione industriale in Germania hanno registrato un rallentamento, riflettendo la flessione dell'attività manifatturiera e una più ampia incertezza economica nell'Eurozona.

Transit Times

41%

dei volumi stradali analizzati ha transit time superiore a 48h

- Questi volumi risultano particolarmente **idonei allo shift modale**, contribuendo a ridurre la dipendenza dal trasporto su strada e a migliorare la resilienza rispetto a interruzioni della supply chain e criticità operative.
- Rappresentano circa **143.000 trasporti FTL all'anno**, su un totale di 350.000 FTL analizzati nel nostro dataset.
- Le tratte verso il Regno Unito evidenziano tempi di transito mediamente più lunghi, principalmente a causa delle complessità logistiche legate all'attraversamento della Manica e alle procedure doganali introdotte a seguito della Brexit.

TRATTA	<48h	48-96h	>96h
NORD ITALIA ⇄ BENELUX	60%	40%	0%
NORD ITALIA ⇄ REGNO UNITO	23%	64%	13%
NORD ITALIA ⇄ NORD GERMANIA	49%	51%	0%
NORD ITALIA ⇄ SUD GERMANIA	77%	23%	0%

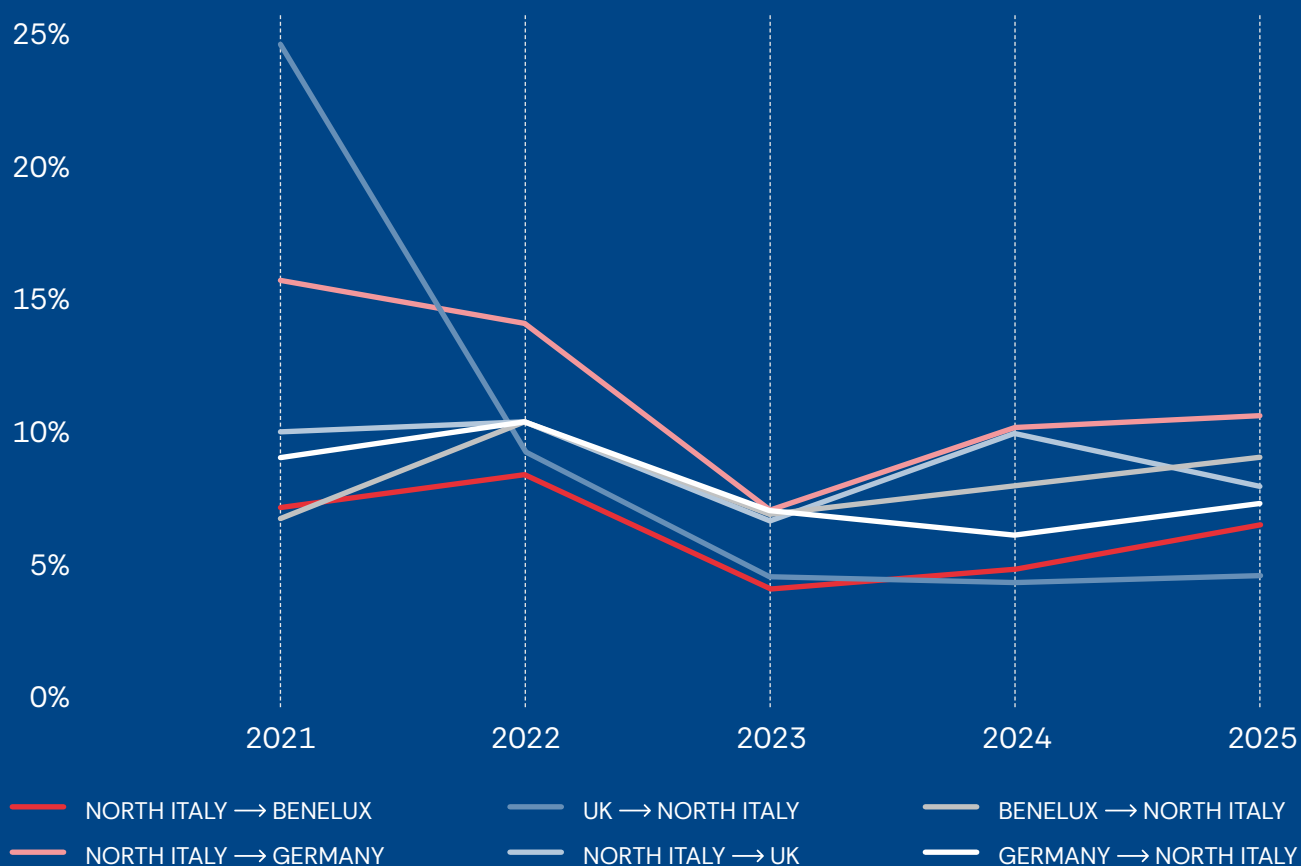
Rejection dei carichi

Utilizziamo le rejection di carico contrattualizzati come principale KPI di capacità per il trasporto su strada in Europa; forniscono infatti un'indicazione diretta della disponibilità e dei vincoli presenti nel mercato dei trasporti.

Perché utilizziamo le rejection dei carichi contrattualizzati come indicatore della capacità dei camion?

- Una percentuale elevata di rejection indica una capacità camion limitata, con possibili ritardi nelle consegne, riprogrammazioni dei carichi e pressioni sui costi operativi
- Bassi tassi di rejection segnalano che la capacità disponibile è adeguata alla domanda, permettendo una gestione più fluida dei carichi e favorendo una maggiore concorrenza tra gli operatori stradali, con potenziali benefici su prezzi e livelli di servizio garantiti
- L'aumento delle rejection spinge i volumi verso il mercato spot, dove la disponibilità di camion è più limitata e i prezzi di trasporto tendono a salire, influenzando la pianificazione contrattuale e i margini operativi
- I tassi di rejection sono dinamici e soggetti a molteplici variabili, tra cui cicli economici, stagionalità ed eventi straordinari. Una gestione efficace richiede monitoraggio costante e analisi predittiva per ottimizzare la capacità e contenere i costi.

CORRIDOI	2021	2022	2023	2024	2025	
NORD ITALIA → BENELUX	8,5%	9,6%	5,9%	6,6%	8,0%	↑
NORD ITALIA → REGNO UNITO	11%	12%	8%	11%	11%	
NORD ITALIA → NORD GERMANIA	16%	15%	8%	10%	9%	
BENELUX → NORD ITALIA	8,3%	12%	8,2%	9,3%	10,4%	↑
REGNO UNITO → NORD ITALIA	25%	11%	6%	6%	6%	
GERMANIA → NORD ITALIA	10%	12%	8%	8%	9%	↑



Trend di mercato

- **Volatilità strutturale.** La capacità limitata osservata nel 2021–2022 si è temporaneamente allentata nel 2023, ma il nuovo irrigidimento avvenuto nel 2024–2025 evidenzia vincoli persistenti nella capacità del trasporto stradale con possibili impatti su costi e affidabilità.
- **Situazione attuale.** Il mercato è passato da una forte carenza a un equilibrio parziale, ma la pressione sulla capacità è nuovamente in aumento richiedendo una gestione attenta dei flussi e dei contratti.

Esempi di corridoi

- **Alta volatilità.** I corridoi Germania–Italia mostrano una forte esposizione ai cicli manifatturieri. Ad esempio, il corridoio Italia Nord Est → Germania Est ha raggiunto un picco del 29,5% di rejection sottolineando un’instabilità ciclica e stagionale.
- **Pressione permanente.** Le tratte Nord Italia ⇌ Regno Unito mostrano livelli di rejection costantemente elevati (8–15%). Sulle rotte sbilanciate, il solo trasporto su strada rischia di non assorbire la crescita della domanda, rendendo necessario considerare strategie alternative come la multimodalità.

Evoluzione del TCO

Il **modello di Total Cost of Ownership (TCO)** è uno strumento finanziario completo, progettato per simulare e riflettere i calcoli dei costi utilizzati dai vettori nel trasporto su strada.

Il modello considera **tutti i costi diretti e indiretti** legati al trasporto di un carico completo (FTL), inclusi salari dei conducenti, pedaggi, carburante, costi del materiale rotabile, servizi e manutenzione. Questo modello viene spesso utilizzato per la **pianificazione strategica** e le **negoziazioni tariffarie**, poiché evidenzia il divario tra l'evoluzione dei costi e quella delle tariffe, soprattutto in condizioni di mercato volatili.

Le tratte dall'Italia verso la Germania o i Paesi del Benelux hanno registrato negli ultimi quattro anni forti aumenti dei costi stradali, con **incrementi intorno al 25% o superiori**.

2021/2025 VARIAZIONI PIÙ ALTE

ITALIA NORD-OVEST ⇌ GRAN BRETAGNA SUD **+16,6%**

ITALIA NORD-EST ⇌ GRAN BRETAGNA CENTRALE **+16,8%**

Aumento di salari, carburante e costi dei veicoli

ITALIA NORD EST ⇌ BENELUX **+32,6%**

ITALIA NORD EST ⇌ GERMANIA NORD **+27,9%**

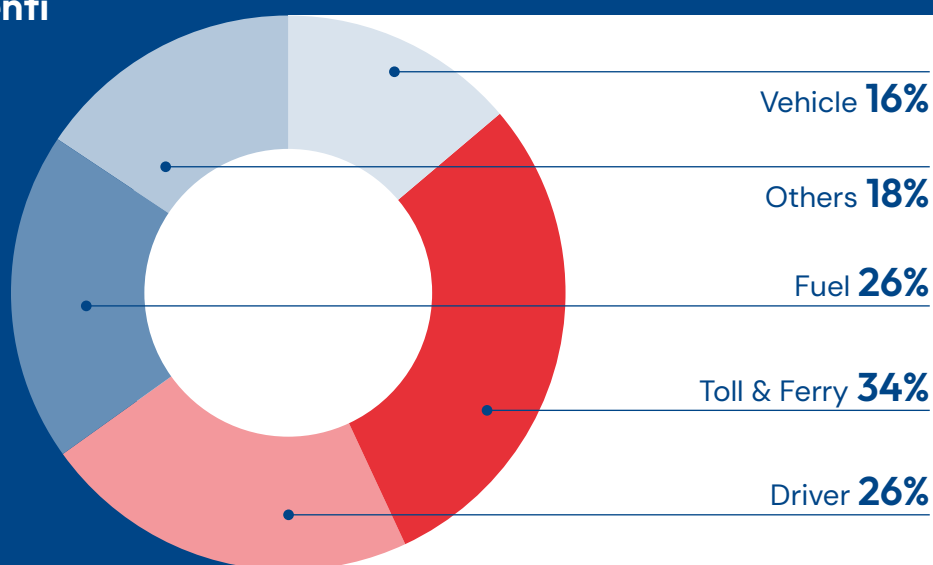
Aumento di salari, carburante, costi dei veicoli e forte aumento dei pedaggi stradali in Germania, Austria e Svizzera

CORRIDOI	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2021-25
NORD ITALIA → BENELUX	17%	2,3%	5,7%	2,3%	29,5%
NORD ITALIA → REGNO UNITO	10,8%	2,8%	2%	1,3%	17,7%
NORD ITALIA → NORD GERMANIA	14%	1,4%	7,5%	2,2%	27,1%
NORD ITALIA → SUD GERMANIA	13,4%	1,5%	4,4%	2,8%	23,6%

Componenti di costo

La volatilità del trasporto stradale – determinata dall’aumento dei costi e dalla capacità limitata – rafforza il ricorso a soluzioni intermodali su corridoi specifici, combinando guadagni di efficienza e scalabilità con minori emissioni.

Variazioni componenti di costo dal 2021 al 2025



- I soli pedaggi e traghetti hanno rappresentato un aumento dei costi del 34%.
- L’incremento relativamente inferiore di carburante e costi dei veicoli è attribuibile principalmente al forte e sproporzionato aumento dei pedaggi, determinato in larga misura dall’introduzione di nuovi sistemi basati sulla CO₂ nell’UE.
- Le soluzioni intermodali beneficiano di una minore pressione dei costi legati ai pedaggi e ai salari degli autisti, in particolare nelle operazioni transalpine. Per il trasporto stradale, questi costi sono destinati ad aumentare ulteriormente al di sopra della media.
- Tutte le tratte dall’Italia verso la Germania o i Paesi del Benelux hanno registrato negli ultimi quattro anni forti aumenti dei costi stradali, intorno al 25% o superiori, evidenziando un significativo vantaggio per il trasferimento modale. Si prevede che questa tendenza continui anche nei prossimi anni.

Highlights

ITALIA NORD EST → BENELUX

Corridoio con elevata pressione sui costi a vantaggio dello shift modale.

- L'aumento del TCO del +32,6% e i crescenti tassi di rifiuto indicano un irrigidimento della capacità del trasporto stradale.
- Tempi di transito frequentemente >48h su corridoi di circa 1.000 km**, con riduzione dell'affidabilità.
- L'intermodale tramite corridoi ferroviari alpini offre vantaggi strutturali: minore esposizione a pedaggi e costi del lavoro (≈60% delle variazioni dei costi stradali) e significativa riduzione della CO₂.

ITALIA NORD OVEST → GERMANIA OVEST

Corridoio industriale con opportunità intermodale strutturale.

- Trend in aumento dei tassi di rifiuto e dei costi stradali (26%+ dal 2021) indicano capacità in riduzione e condizioni difficili del mercato stradale.
- Affidabilità dei tempi di transito in peggioramento, con una quota crescente di spedizioni oltre le 48h.
- Particolarmente adatto per distanze >800 km, riducendo l'esposizione alla carenza di autisti e alla volatilità della capacità.

NORD ITALIA → SUD REGNO UNITO

Corridoio di nicchia con benefici di stabilità dall'intermodale.

- I volumi post-Brexit restano strutturalmente più bassi, ma i prezzi sono in aumento (+18,8%) a causa dei costi di traghetto e normativi.
- Tempi di transito >48h comuni a causa della complessità logistica dell'attraversamento della Manica.
- La capacità stradale resta volatile e poco attrattiva per l'elevata esposizione a dogane, carburante e interruzioni dei traghetti.
- Le soluzioni intermodali ferro-traghetto possono migliorare la stabilità dei prezzi e l'efficienza nella gestione doganale.



contship

Contship è il partner d'eccellenza nell'offerta di servizi integrati di logistica portuale e trasporto intermodale.

Il Gruppo è impegnato nel fornire soluzioni integrate e personalizzate per le esigenze logistiche dei clienti, con un punto di forza derivante dalla gestione diretta degli asset. I tratti distintivi dell'offerta logistica comprendono una forte spinta alla digitalizzazione, alla sostenibilità e all'integrazione verticale dei servizi.

contshipitalia.com



Trimble è un'azienda tecnologica globale.

Nel settore logistico, offre piattaforme per la gestione flotte, pianificazione percorsi, visibilità della supply chain e compliance normativa, supportando mittenti, spedizionieri e trasportatori con strumenti di automazione e analisi dati. Tra le sue soluzioni, **Transporeon** rappresenta una piattaforma cloud di gestione dei trasporti che collega mittenti, spedizionieri, trasportatori e retailer in un'unica rete digitale. Fondata nel 2000 e oggi parte del gruppo Trimble, Transporeon è una delle principali piattaforme logistiche cloud a livello globale.