



RASSEGNA ECONOMICA MENSILE

Analisi giugno 2026

CENTRO STUDI
ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO



Costi stabili nei trasporti internazionali, con dinamiche diverse modalità

Secondo l'ultima indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci [1] il peso dei **costi di trasporto** sull'interscambio commerciale italiano nel 2025 è rimasto **sostanzialmente stabile**. L'incidenza dei costi logistici sulle esportazioni si è confermata al +2,6%, mentre sulle importazioni è scesa lievemente dal +4,2% al +4,1%, segnale di un equilibrio complessivo che, tuttavia, cela **andamenti molto diversi tra le varie modalità di trasporto**.

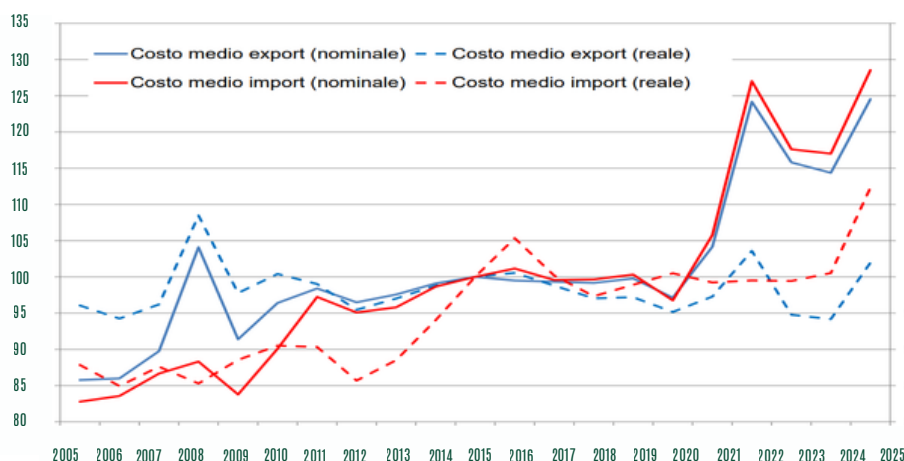
Il **comparto stradale** ha registrato le variazioni più significative. Nel 2025 i costi medi per tonnellata sono aumentati di circa il **+10% sia all'importazione sia all'esportazione**, raggiungendo i livelli del 2022.

Il rincaro è riconducibile sia all'**aumento dei volumi movimentati** che alla **crescita dei costi operativi**, tra cui l'incremento delle retribuzioni collegato alla persistente carenza di autisti che ha determinato una riduzione della capacità disponibile.

Anche i **noli** hanno seguito la stessa tendenza, con aumenti superiori al **+6%** per i carichi completi e del **+11%** per le spedizioni parziali (groupage).

Fig.1 Costi medi del trasporto stradale nel 2025

INDICI DEI COSTI MISURATI IN EURO/TON 2025=100



Fonte: Banca d'Italia su dati ISTAT

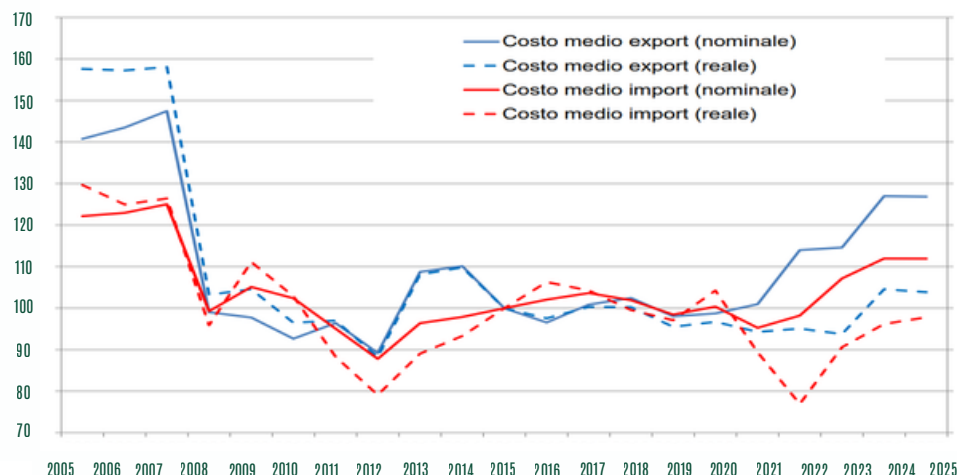
Più stabile, invece, il **trasporto ferroviario**. I **costi medi** per tonnellata, al netto della trazione stradale, sono rimasti nel complesso **invariati** rispetto al 2024, seppur con andamenti differenti. I costi sono aumentati moderatamente nel traffico container, mentre sono diminuiti nel trasporto delle rinfuse.

Il **ridimensionamento dei flussi ferroviari con la Cina** riflette il ritorno di **maggiore competitività del trasporto marittimo**, dopo che i forti rincari dei noli navali registrati nel 2024 avevano temporaneamente favorito uno spostamento delle merci verso la ferrovia.

[1] Banca d'Italia, "Indagine sui trasporti internazionali di merci" giugno 2026.

Fig.2 Costi medi del trasporto ferroviario nel 2025

MEDIE PONDERATE PER FLUSSO DEI TRASPORTI CONTAINER E BULK, INDICI DEI COSTI MISURATI IN EURO/TON 2015=100

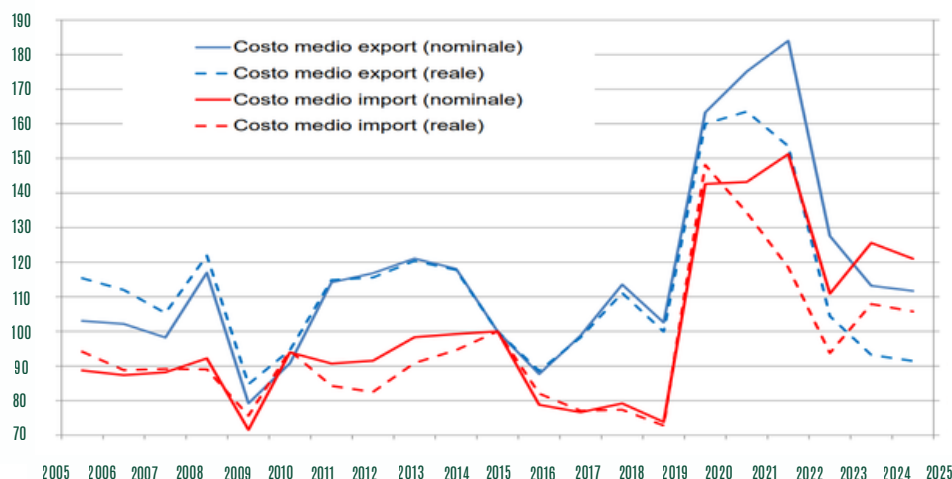


Fonte: Banca d'Italia su dati ISTAT

Nel 2025 il **trasporto aereo** ha registrato una **riduzione dei costi medi sia per le esportazioni sia per le importazioni**, grazie al calo dei costi operativi. I noli reali all'export hanno continuato a diminuire, attestandosi su livelli storicamente contenuti, mentre quelli all'import hanno proseguito la flessione, pur con un'intensità inferiore rispetto al periodo 2021-2023.

Fig.3 Costi medi del trasporto aereo nel 2025

MEDIE PONDERATE PER FLUSSO, INDICI DEI COSTI MISURATI IN EURO/TON, 2015=100



Fonte: Banca d'Italia su dati ISTAT

Nel **trasporto marittimo** il quadro appare ancora **più articolato**. Dopo le eccezionali tensioni del 2024, provocate dagli attacchi nel Mar Rosso e dalla deviazione delle rotte attraverso il Capo di Buona Speranza, il comparto **container** ha beneficiato dell'espansione della capacità di stiva e del rallentamento della domanda mondiale. I noli, espressi in dollari per TEU, sono così diminuiti del **-26% per le importazioni** e del **-13% per le esportazioni**, ma questa dinamica si è **tradotta solo parzialmente in una riduzione dei costi complessivi per tonnellata**, frenata dall'aumento dei servizi accessori e dal minor riempimento medio dei container.

Anche il trasporto delle **rinfuse**, sia liquide sia solide, ha beneficiato della **maggiore disponibilità di stiva** e del **rallentamento della domanda**, con una riduzione dei noli rispetto ai livelli eccezionalmente elevati dell'anno precedente.

Di segno opposto, invece, l'andamento del **segmento Ro-Ro**, fondamentale per i collegamenti nel Mediterraneo, dove **i costi sono cresciuti** sensibilmente per effetto della **maggiore domanda** e dell'entrata in vigore delle nuove misure europee sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo, come l'**EU-ETS**, che incidono in misura particolare sulle rotte di corto raggio.

Fig.4 Costi medi del trasporto Ro-Ro nel 2025

MEDIA DI ESPORTAZIONI E IMPORTAZIONI (INCLUSI SERVIZI AUSILIARI) ANNO 2025
PESI BASATI SUI VOLUMI MOVIMENTATI

AREA GEOGRAFICA	Euro/ton	Variazione % sul 2024
Balcani	48,9	+28%
Francia	19,5	+36%
Grecia	78	-3,3%
Nord Europa	269,5	+68%
Nord Africa (Tunisia esclusa)	157,5	+28%
Spagna	62,3	-22,5%
Tunisia + Malta	54,1	+8,8%
Turchia	103,7	+5,3%
altri paesi	277,3	+64,8%
MEDIA PONDERATA	138,7	+27,8%

Fonte: Banca d'Italia su dati ISTAT

I dati evidenziano come l'aumento dei costi abbia interessato quasi tutte le principali direttrici. Nel 2025 il costo medio del trasporto Ro-Ro si è attestato a 138,7 euro per tonnellata, in crescita del **+27,8% rispetto al 2024**.

Gli incrementi più marcati hanno riguardato i collegamenti con il Nord Europa (+68%) e la Francia (+36%), mentre aumenti in linea con la media si sono registrati anche sulle rotte con i Balcani (+28%) e il Nord Africa, esclusa la Tunisia (+28%).

Fanno **eccezione** i traffici con la **Spagna**, che nel 2025 registrano costi in diminuzione del **-22,5%** e, in misura più contenuta, quelli con la **Grecia**, che segnano una riduzione di costi pari al **-3,3%**, uniche aree in cui i costi sono diminuiti rispetto all'anno precedente.

Variabili economiche globali

Il tasso di crescita e d'inflazione

L'analisi delle prospettive economiche condotta dall'OCSE [2] delinea uno **scenario** internazionale fortemente **condizionato dall'evoluzione del conflitto in Medio Oriente**, individuando due possibili traiettorie per l'economia mondiale.

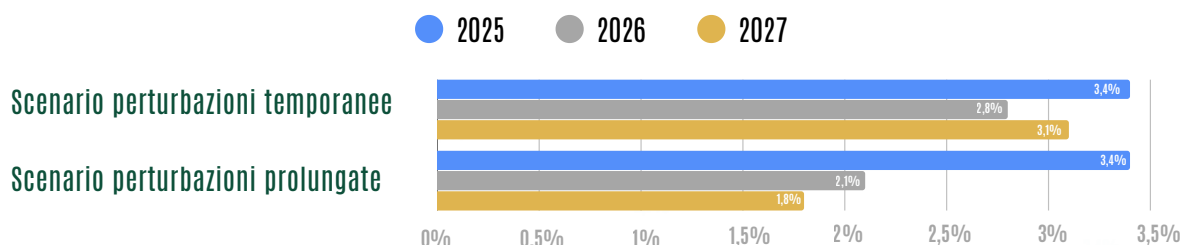
Nello scenario caratterizzato da **perturbazioni temporanee** e da una progressiva normalizzazione dei mercati energetici grazie a un accordo di pace, la **crescita globale** rallenterebbe dal **+3,4% del 2025** al **+2,8% nel 2026**, per poi risalire al **+3,1% nel 2027**.

Contestualmente, l'**inflazione** nei Paesi del G20 aumenterebbe dal +3,4% al **+4,0% nel 2026**, per poi ridursi al **+3,1% nel 2027**, mentre le banche centrali manterrebbero i **tassi di interesse invariati** nel corso del 2026, rinviando eventuali riduzioni all'anno successivo.

Di contro, uno scenario di **perturbazioni prolungate**, con il protrarsi delle difficoltà nelle esportazioni energetiche del Golfo fino al secondo semestre del 2027, avrebbe effetti significativamente più pesanti. In tale ipotesi la crescita del **PIL mondiale** si fermerebbe al **+2,1% nel 2026** e al **+1,8% nel 2027**, con **diverse economie in recessione** o prossime ad entrarvi.

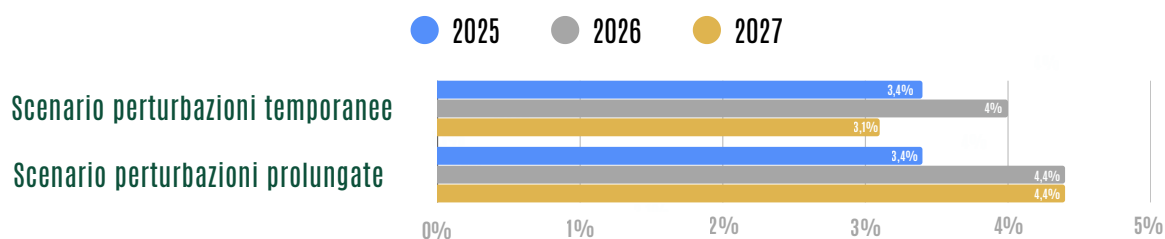
L'**inflazione globale** aumenterebbe ulteriormente del **+0,4% nel 2026** e del **+1,3% nel 2027**, mentre le banche centrali sarebbero costrette ad operare un **aumento dei tassi di interesse di 50-75 punti base** per contenere le pressioni sui prezzi, prima di avviare un graduale allentamento monetario.

Fig.5 Prospettive di crescita PIL globale nel biennio 2026-2027



Fonte: OCSE

Fig.6 Prospettive di variazione del tasso d'inflazione nel biennio 2026-2027



Fonte: OCSE

[2] Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), "Prospettive economiche dell'OCSE, Volume 2026, Numero 1" giugno 2026.

Lo scenario economico italiano

Secondo l'ISTAT [3] l'**economia italiana** dovrebbe mantenere un **ritmo di crescita moderato ma stabile nel biennio 2026-2027**.

Dopo l'aumento del +0,5% registrato nel 2025, il **PIL** è atteso crescere del **+0,7% sia nel 2026 sia nel 2027, sostenuto esclusivamente dalla domanda interna**, che contribuirà per il +0,9% nel 2026, compensando il peso negativo del -0,2% della domanda estera, e per il +0,5% nel 2027. A sostenere l'attività economica saranno soprattutto i **consumi delle famiglie**, favoriti dall'aumento del reddito disponibile e dalla tenuta del mercato del lavoro, oltre agli investimenti legati all'attuazione del PNRR e delle opere infrastrutturali, destinati tuttavia a rallentare nella seconda parte del 2026 per effetto dell'aumento dei costi energetici e finanziari e del permanere dell'incertezza internazionale.

Fig.7 Previsione di crescita del PIL e dell'inflazione media in Italia nel biennio 2026-2027



Fonte: ISTAT

Il **tasso d'inflazione**, dopo l'accelerazione osservata nei mesi di aprile e maggio a seguito del rialzo dei prezzi energetici, è atteso crescere in media del **+2,9% nel 2026**, per poi ridursi al **+2% nel 2027**. L'aumento dei prezzi è alimentato principalmente dai **beni energetici** e dagli alimentari.

Secondo l'ISTAT, l'evoluzione dell'inflazione nel prossimo biennio dipenderà in larga misura dalla durata delle tensioni geopolitiche e dalla conseguente dinamica delle quotazioni delle materie prime energetiche, ancora influenzate dalle difficoltà del traffico marittimo nello Stretto di Hormuz.

Fig.8 Previsione sull'andamento del tasso di disoccupazione in Italia nel biennio 2026-2027



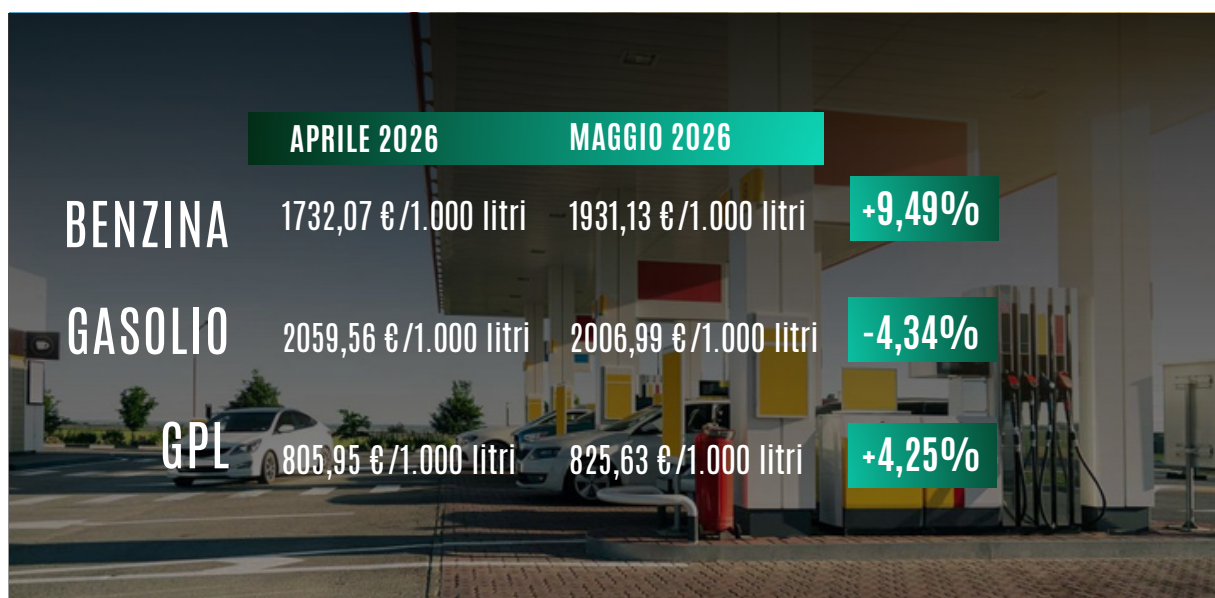
Fonte: ISTAT

Per il mercato del lavoro si prevede ancora un **miglioramento occupazionale, sebbene con ritmi meno sostenuti** rispetto agli ultimi anni. Il **tasso di disoccupazione** è previsto in ulteriore diminuzione al **+5,5% nel 2026**, dal +6,1% del 2025, per poi **stabilizzarsi nel 2027**.

[3] ISTAT, "Le prospettive per l'economia italiana nel 2026-2027" giugno 2026.

Prezzi medi mensili dei carburanti

Fig.9 Prezzi medi mensili dei carburanti



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - statistiche energetiche e minerarie - maggio 2026

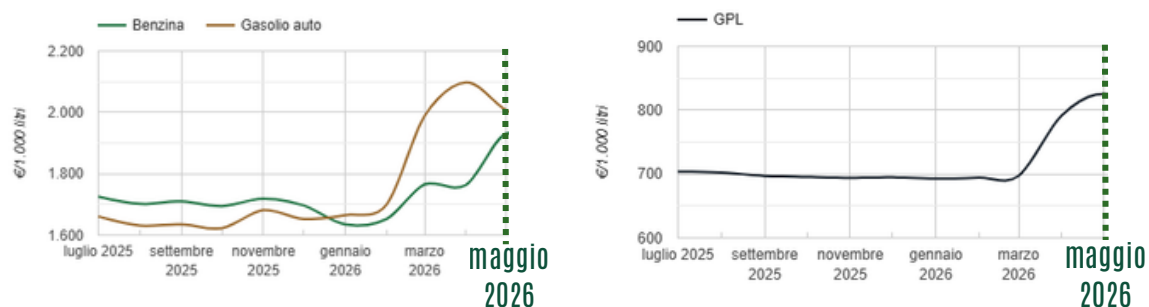
A **maggio 2026** la dinamica dei prezzi dei carburanti presenta un andamento non uniforme, con aumenti per benzina e GPL e una flessione del gasolio

Nel dettaglio, la **benzina** inverte la dinamica del mese precedente e segna un sensibile **incremento del +9,49%**, passando da 1.732,07 a 1.931,13 euro per 1.000 litri.

Il **gasolio**, invece, registra una diminuzione pari al **-4,34%**, con il prezzo medio che scende da 2.059,56 a 2.006,99 euro per 1.000 litri.

Il **GPL** torna a crescere, seppur con un'intensità più contenuta rispetto alla benzina, evidenziando un aumento del **+4,25%**, passando da 805,95 a 825,63 euro per 1.000 litri.

Fig.10 Variazione dei prezzi medi mensili dei carburanti da luglio 2025 a maggio 2026



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - statistiche energetiche e minerarie - maggio 2026

