

# Appendice alla Nota Congiunturale Anno 2025

*a cura dell' Ufficio Studi Confetra*



# Uno sguardo al 2026...

La presente nota congiunturale si riferisce all'andamento del 2025; tuttavia, non è possibile prescindere da una valutazione degli effetti determinati dalla crisi mediorientale, in particolare della chiusura dello stretto di Hormuz, esplosa alla fine del mese di febbraio, le cui ripercussioni stanno incidendo in maniera significativa sugli equilibri economici e logistici globali.

Prima del conflitto, attraverso Hormuz transitavano quotidianamente 84 navi, di cui il 52,3% petroliere; successivamente, il traffico si è ridotto a sole 7 unità giornaliere. Analogamente, i volumi movimentati sono passati da 3,4 milioni di tonnellate metriche — di cui il 69% riferibile a petroliere — a 201 mila tonnellate.

Attraverso lo Stretto di Hormuz transitava circa il 20% dei flussi mondiali di petrolio, rendendo il tema dell'approvvigionamento energetico centrale negli equilibri economici globali. L'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA) ha definito l'attuale scenario come "la più grande interruzione dell'approvvigionamento nella storia del mercato petrolifero globale". Anche l'offerta mondiale di gas naturale liquefatto (GNL) ha subito una riduzione di circa il 20%.

L'11 marzo i Paesi membri dell'IEA hanno concordato all'unanimità il più grande rilascio di scorte petrolifere d'emergenza mai effettuato dall'Agenzia, con l'obiettivo di mitigare gli effetti delle interruzioni del mercato.

I flussi di greggio e petrolio attraverso lo Stretto di Hormuz sono passati da circa 20 milioni di barili al giorno precedenti al conflitto a poco più di 2 milioni di barili al giorno nel mese di marzo. Le esportazioni attraverso rotte alternative — in particolare dalla costa occidentale dell'Arabia Saudita e dal porto di Fujairah negli Emirati Arabi Uniti — sono aumentate da 3,9 milioni di barili/giorno a febbraio a una media di 6,4 milioni. Tuttavia, il forte ridimensionamento dei transiti attraverso lo Stretto, la limitata capacità delle rotte alternative e il progressivo riempimento degli stoccaggi hanno determinato una riduzione della produzione petrolifera dei Paesi del Golfo superiore a 14 milioni di barili al giorno.

In questo contesto la logistica rappresenta uno dei primi anelli della catena del valore a subire gli effetti delle instabilità geopolitiche. Il settore si è trovato nuovamente chiamato a reagire con rapidità per garantire la continuità degli approvvigionamenti. In particolare, in questa occasione, ha dovuto trovare soluzioni al blocco del traffico aereo nell'area mediorientale — si consideri che Qatar Airways Cargo ed Emirates SkyCargo figurano tra le prime cinque compagnie cargo mondiali — nonché alla chiusura dello Stretto di Hormuz. Gli spedizionieri marittimi hanno dovuto affrontare la gestione delle merci già in transito, individuando soluzioni alternative per il completamento delle consegne o, in alcuni casi, per il rientro delle stesse.

Superata la fase iniziale dell'emergenza, il sistema logistico ha progressivamente ritrovato un equilibrio, seppur fragile, con impatti rilevanti soprattutto sul fronte dei costi operativi.

Il blocco dello Stretto di Hormuz ha avuto immediato impatto sul trasporto marittimo, le principali compagnie di navigazione stanno progressivamente aggirando l'area di Hormuz attraverso nuovi corridoi logistici.



# Uno sguardo al 2026...

Tale strategia consente di garantire la continuità delle catene di approvvigionamento, ma comporta capacità ridotte e costi più elevati, oltre agli aumenti già determinati dai carburanti e dalle assicurazioni. Alcuni porti stanno assumendo un ruolo strategico, tra cui Gedda e il porto King Abdullah sul Mar Rosso, infrastrutture che tuttavia non risultano attualmente in grado di assorbire integralmente i volumi di traffico aggiuntivi, con conseguenti fenomeni di congestione.

I noli marittimi per container da 40 piedi hanno raggiunto i 2.286 dollari, rispetto ai 1.899 dollari registrati a febbraio, con un incremento del 20%. Sulla tratta Shanghai-Genova, l'aumento si è attestato all'8,8%.

L'indice relativo all'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie di navi dry bulk cargo evidenzia un incremento del 40% rispetto al mese di febbraio e del 130% rispetto all'anno precedente, raggiungendo quota 2.832 dollari.

Nonostante tutto la domanda di trasporto marittimo continua a crescere (+3%), sostenuta principalmente dalla dinamica dell'economia asiatica, trainata dalla Cina che continua a perseguire la sua strategia iper produttiva.

Il trasporto aereo, come accennato, è stato quello maggiormente colpito sia in termini di capacità globale che di costi. Su quest'ultimo aspetto, ai maggiori costi del carburante si aggiungono i maggiori consumi derivanti dall'allungamento delle rotte necessarie per evitare le aree interdette al traffico, oltre a una riduzione della capacità disponibile: tragitti più lunghi richiedono infatti maggiori quantità di carburante a bordo, riducendo conseguentemente lo spazio destinabile alle merci.

Il prezzo del jet fuel ha raggiunto i 181,22 dollari al barile, risultando sostanzialmente raddoppiato rispetto all'anno precedente (+101,3%). Contestualmente, il crack spread — ovvero il differenziale tra il prezzo del greggio e quello del prodotto raffinato — è aumentato del 197% su base annua, evidenziando il forte incremento dei costi di raffinazione.

Le tariffe risultano aumentate del 38% rispetto a febbraio, a fronte di una capacità ridotta dell'1% su base annua e del 13% nell'area mediorientale. Parallelamente, la domanda è cresciuta del 9% con ulteriore impatti sui noli.

Per far fronte a questa situazione, tra i vettori europei si sta registrando uno spostamento dei flussi verso gli hub europei accompagnato da un incremento della capacità diretta sulle rotte a lungo raggio, con una conseguente riduzione della dipendenza dagli hub del Golfo.

A tali criticità si aggiunge il tema dell'approvvigionamento energetico, considerato che una quota significativa non solo dei prodotti petroliferi ma anche di quelli raffinati, in primis il jet fuel, è prodotto nella penisola arabica. Ma le limitazioni legate alla disponibilità di carburante dovrebbero incidere prevalentemente sulle operazioni domestiche, mentre i flussi a lungo raggio risultano, allo stato attuale, meno esposti a significative interruzioni.

Infine nel settore stradale l'aumento del costo del gasolio sta determinando un incremento significativo dei costi operativi.



# Uno sguardo al 2026...

Il prezzo del gasolio in Italia ha raggiunto i 2.045,6 euro per 1.000 litri, valore superiore dell'1,4% rispetto alla media dell'Area euro, del 29% rispetto a un anno fa e del 20% rispetto a febbraio 2026. Considerando che i costi energetici rappresentano circa il 30% dei costi operativi delle imprese di autotrasporto, ciò implica un incremento complessivo dei costi aziendali pari al 9% su base annua e del 6% rispetto a tre mesi fa.

Lo sconto delle accise pari a 20 centesimi — con aliquota ridotta a 472,90 euro anziché 672,90 euro per 1.000 litri — non produce effetti concreti per il comparto dell'autotrasporto, in quanto le imprese beneficiano già di un'aliquota agevolata pari a 403,22 euro per 1.000 litri. Centrale risulta invece il tema del credito d'imposta sul differenziale di costo pre e post conflitto, per il quale si è ancora in attesa del relativo decreto interministeriale.

La situazione è estremamente delicata e già si registrano i primi effetti inflazionistici, infatti, il tasso di inflazione ad aprile 2026, secondo le stime preliminari, sale a +2,8%, valore mai raggiunto da settembre 2023.

La Banca d'Italia ha fornito delle prime stime sulla crescita nei prossimi anni.

Nello scenario base ipotizza:

- una crescita del PIL dello 0,5 per cento sia quest'anno sia il prossimo a causa dell'indebolimento della domanda interna, frenata dal repentino rincaro dell'energia, dall'ulteriore aumento dell'incertezza e dal deterioramento della fiducia;
- che l'inflazione al consumo aumenti al 2,6 per cento nel 2026, principalmente per effetto del brusco rialzo dei prezzi delle materie prime, per poi tornare poco al di sotto del 2,0 per cento nel biennio 2027-28..

Nota: I dati riportati nella presente Appendice sono aggiornati al 10 maggio 2026.

Data l'incertezza del contesto, però, fornisce anche delle stime rispetto ad uno scenario avverso, nel caso del perdurare del conflitto e dei suoi effetti. In tale ipotesi valuta che la crescita del prodotto possa risultare inferiore di circa mezzo punto percentuale nell'anno in corso e per circa un punto nel prossimo e l'inflazione al consumo risulterebbe più elevata per oltre 1,5 punti percentuali all'anno nel 2026 e nel 2027.

