



Il quadro geopolitico e gli impatti su porti, terminal e rotte navali

Alessandro Panaro
Capo Servizio Trasporti e Logistica, SRM

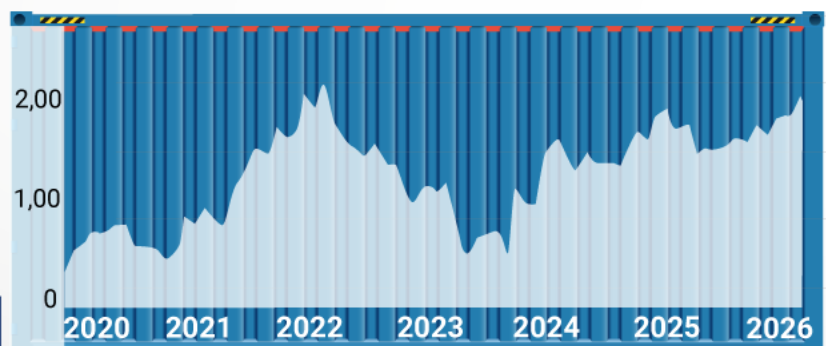
Roma, 12 maggio 2026

Agenda

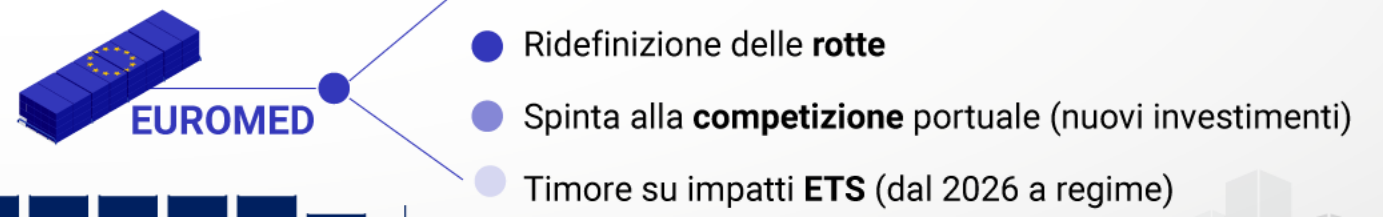
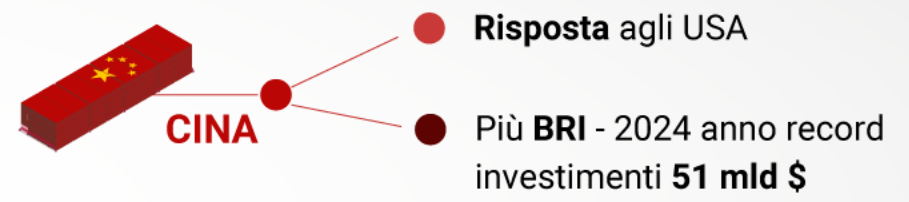
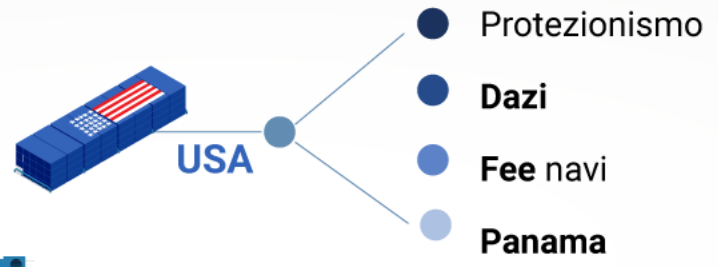
- Geopolitica e nuove rotte del commercio globale
- Suez, Hormuz e i risvolti per supply chain ed energia
- Porti e terminal italiani tra resilienza, crescita e competitività
- Le sfide future della logistica nel Mediterraneo

Un periodo di trasformazioni, opportunità e sfide

Global Supply Chain Stress Index (GSCSI)
Jan 1st 2020 to Mar 1st 2026, million TEUs



Fonte: elaborazione SRM su World Bank (2026)



● Nuovi corridoi, nuove opportunità

- IMEC: 200 mld€ verso UE
- Aumento Treni Cina +19.000 (+136% SUL 2019)
- Rotta Artica
- Rotte Intramed

● Trasformazione nuovi modelli

- Gigantismo/Overcapacity
- Cambio modelli portuali (Green & Smart)
- Più intermodalità
- Spinta all'efficienza logistica

ROTTHE MARITTIME GLOBALI

TREND DEI TRANSITI: HORMUZ, SUEZ E PANAMA

Gennaio 2025 – Aprile 2026



CANALE DI PANAMA



CANALE DI SUEZ



STRETTO DI HORMUZ



STRETTO DI HORMUZ
CROLLO DRASTICO NEL 2026
Riduzione di ~90% dei transiti da gennaio a aprile 2026

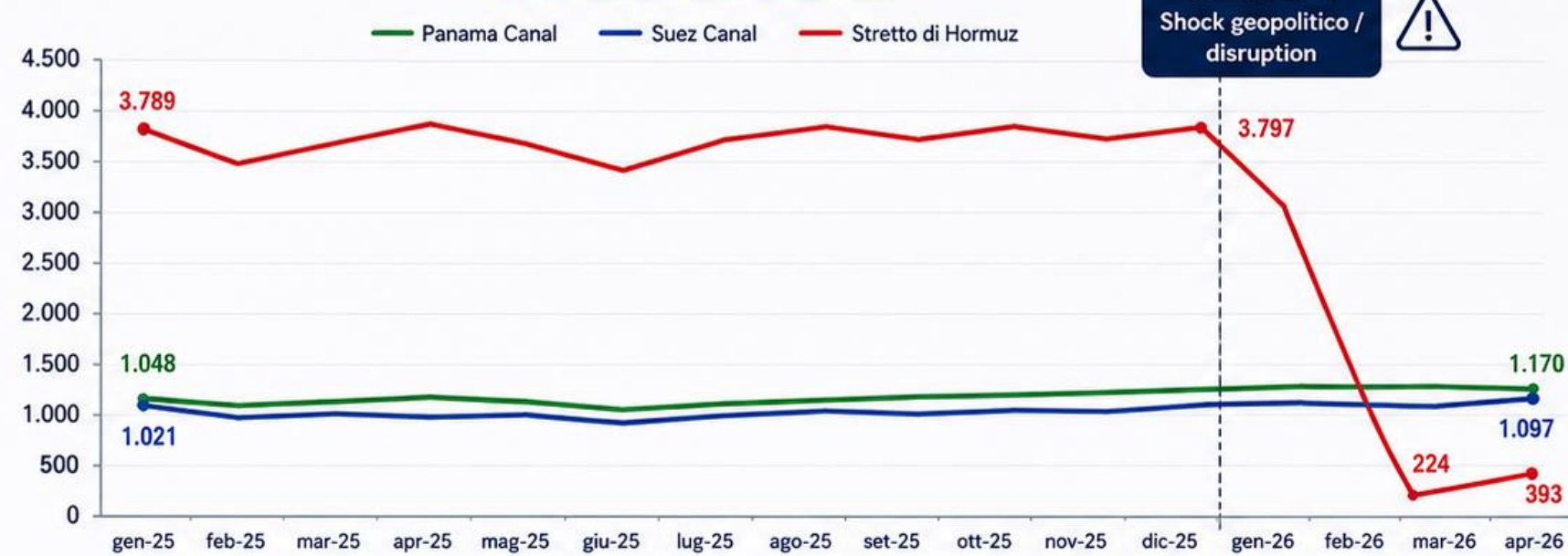


CANALE DI PANAMA
TREND IN CRESCITA
+20% circa da inizio 2025 a aprile 2026



CANALE DI SUEZ
DOPO IL FORTE CALO, SI È ASSESTATO
Transiti stabili nel range 1.000-1.150 da metà 2024, dopo il crollo post attacchi Houthi

N° TOTALE TRANSITI MENSILI



FOCUS CANALE DI SUEZ

Dopo il forte calo causato dagli attacchi Houthi, i transiti si sono assestati.

NOVEMBRE 2023
OLTRE 2.200
TRANSITI
MENSILI
>2.200



CROLLO
POST ATTACCHI
HOUTHI

DA METÀ 2024
A OGGI
ASSESTAMENTO
SU ~1.000-1.150
TRANSITI MENSILI



La rotta di Suez mantiene un ruolo strategico chiave e mostra resilienza, nonostante il contesto geopolitico complesso.



STRETTO DI HORMUZ

- Crollo senza precedenti nel 2026
- Rischi geopolitici elevati e insicurezza
- Impatto significativo sulle forniture energetiche globali



CANALE DI PANAMA
Lieve crescita dei transiti
Rotta alternativa



CANALE DI SUEZ

- Forte calo da fine 2023 a metà 2024 a causa degli attacchi Houthi
- Da allora, i transiti si sono assestati in un range stabile



Ridistribuzione dei flussi marittimi globali:
declino di Hormuz, crescita di Panama e stabilizzazione di Suez. Le dinamiche geopolitiche stanno ridisegnando le rotte strategiche del commercio mondiale.

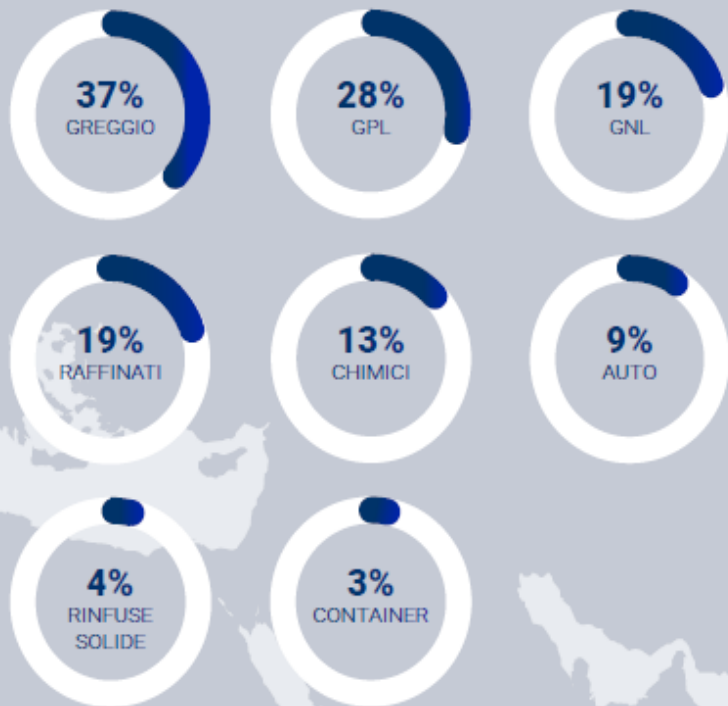


Fonte: elaborazione su dati forniti

Stretto di Hormuz: rilevanza e situazione dei traffici

Snodo energetico globale e non solo

Quota% del commercio marittimo mondiale in transito attraverso Hormuz



L'Asia è il principale mercato di importazione degli input energetici.

Il blocco delle navi genera volatilità lungo le catene di approvvigionamento

Boom dei costi

Prezzi dei carburanti
Premi assicurativi
Costo del trasporto



Impatti sul settore marittimo

Crescita distanze marittime.
Rotte alternative per gli input energetici (pipeline) e per i container (terrestri).
Aumento dei transiti del canale di Panama.
Diversificazione dei fornitori di materie prime.

Media transiti al giorno



Totale navi bloccate nel Golfo*

dati al 01.05.26

977

2%

Valore: 23,7 miliardi \$

183 Product tanker	3%	176 Bulkcarrier	1%	111 Crude tanker	6%
97 Containership	1%	37 LPG carrier	2%	17 LNG carrier	2%
15 Car carrier	2%	1.288 Offshore	18%		

* Stima in base alla rilevazione AIS. Dal totale sono escluse le navi offshore e altre navi non rilevabili.
Fonte: SRM su Clarksons

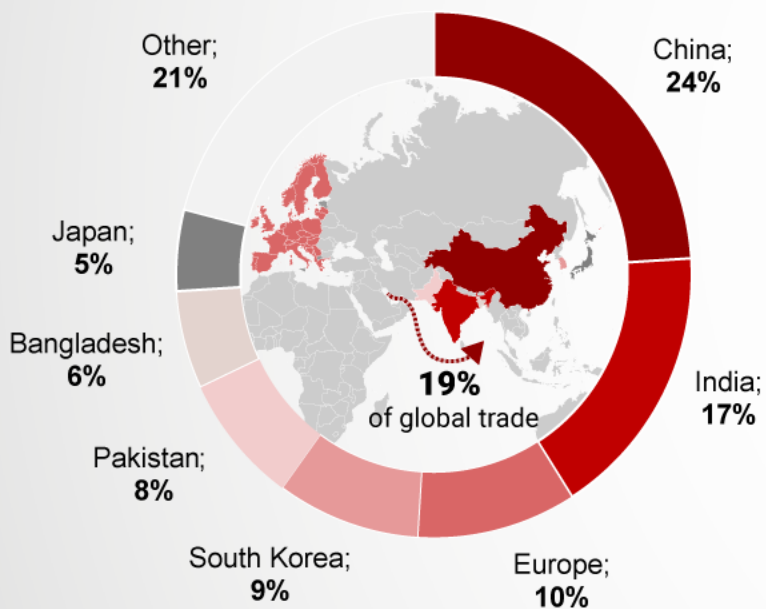
Quota su tonnellaggio globale

%

Hormuz, i flussi di Oil&Gas. Su chi impattano le mancate importazioni

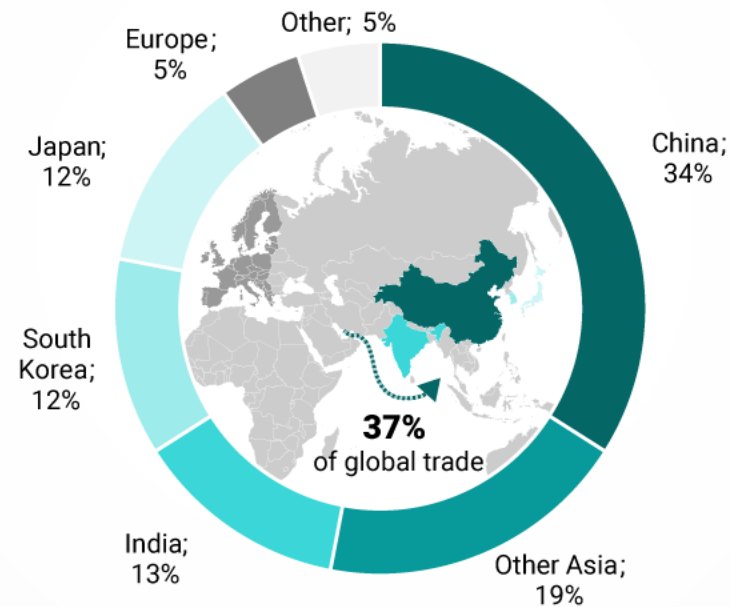
Importer Share via the Strait of Hormuz

of LNG Exports



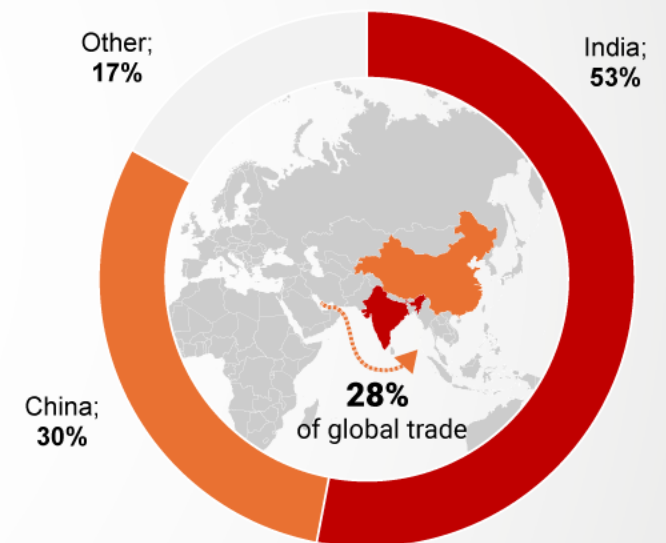
Asia esposta alle interruzioni delle forniture di GNL, inclusi i principali attori dell'Asia orientale ma anche le economie dell'Asia meridionale.

of Crude Exports



Le importazioni di greggio sono distribuite tra vari acquirenti asiatici, con una quota cinese particolarmente rilevante; anche Giappone, Corea del Sud e India sono importanti importatori.

of LPG Exports



L'India rimane il principale acquirente di GPL mediorientale (nonostante nel 2025 abbia importato più carichi dagli Stati Uniti); anche la Cina rappresenta un importatore significativo.

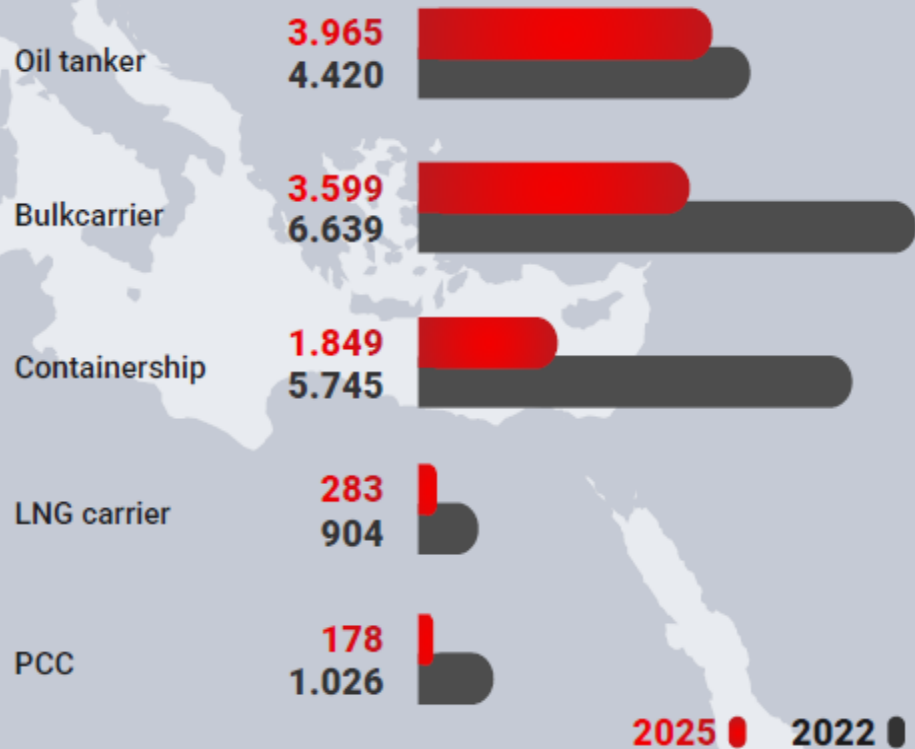
Fonte: SRM su Clarksons

Canale di Suez: transiti e ridefinizione delle rotte

Snodo logistico tra Asia e Europa.
Transiti ancora bassi, ma ormai stabili

12.313 navi nel 2025 **-48% sul 2022**

PRINCIPALI CATEGORIE DI NAVI



Gli impatti sul trasporto marittimo assorbiti dalle supply chain globali

Rotta sul Capo di Buona Speranza

Nuovi mercati

Più navi impiegate

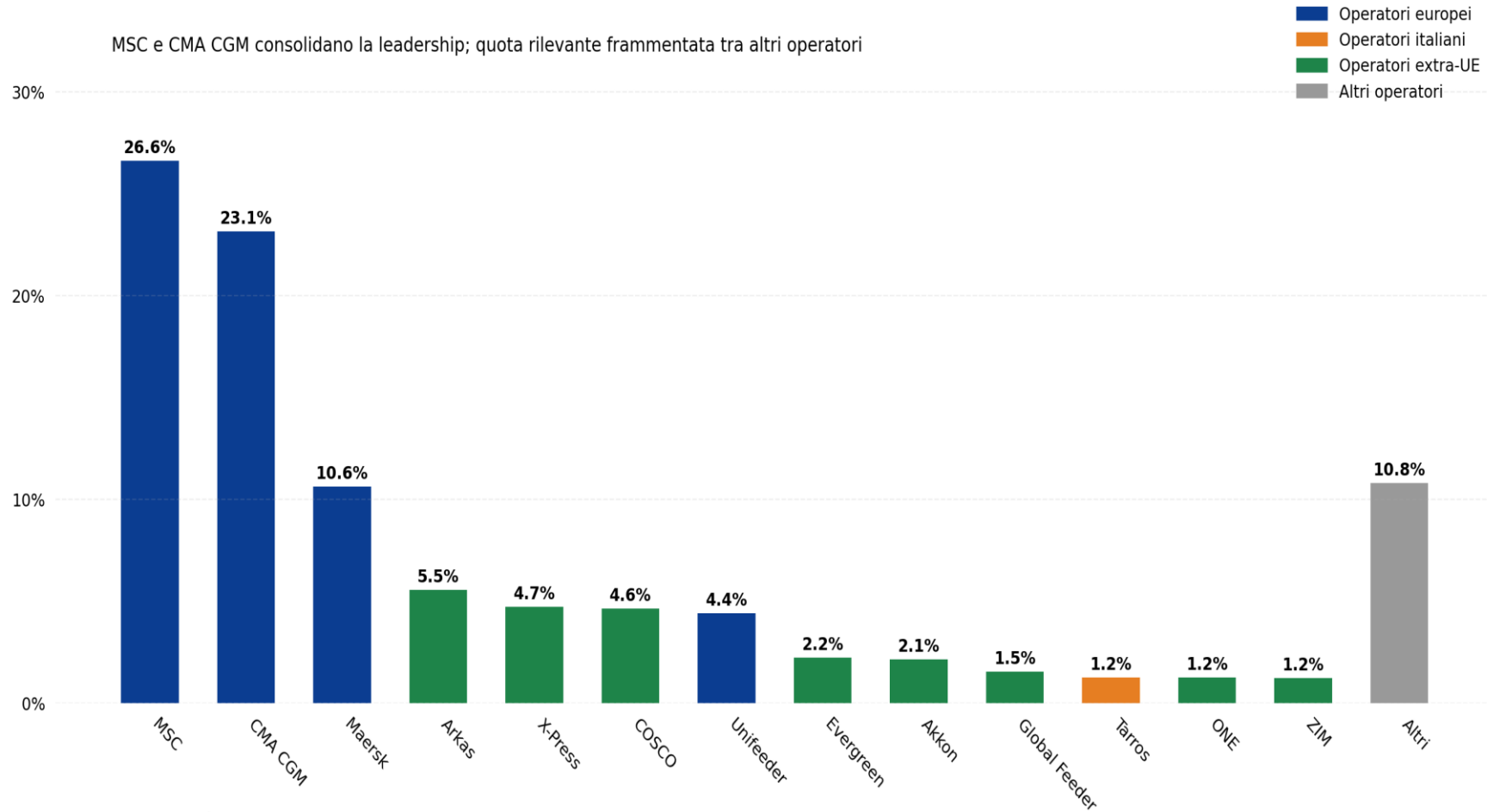
Rotta	Viaggio di una tanker dal Medio Oriente / Golfo all'Europa Base Basra-Fos Suezmax 12,5 nodi			Viaggio di una containership dal Far East all'Europa Base Shanghai-Rotterdam Mega-Containership 16 nodi		
	Suez	Capo di Buona Speranza		Suez	Capo di Buona Speranza	
Distanza miglia nautiche	5.020	11.140	+120%	10.700	13.850	+29%
Giorni numero	16	36	+20	28	36	+8
Costo del bunker mln \$	0,54	1,20	+0,66	2,24	2,89	+0,65
Costo Extra del Bunker		+5 \$/t (tonn. cargo)			+48 \$/TEU (slot TEU)	

Fonte: SRM su Clarksons

Aumentano le rotte Intramed: quote di mercato

Mercato intra-Mediterraneo: forte concentrazione nei principali operatori

MSC e CMA CGM consolidano la leadership; quota rilevante frammentata tra altri operatori

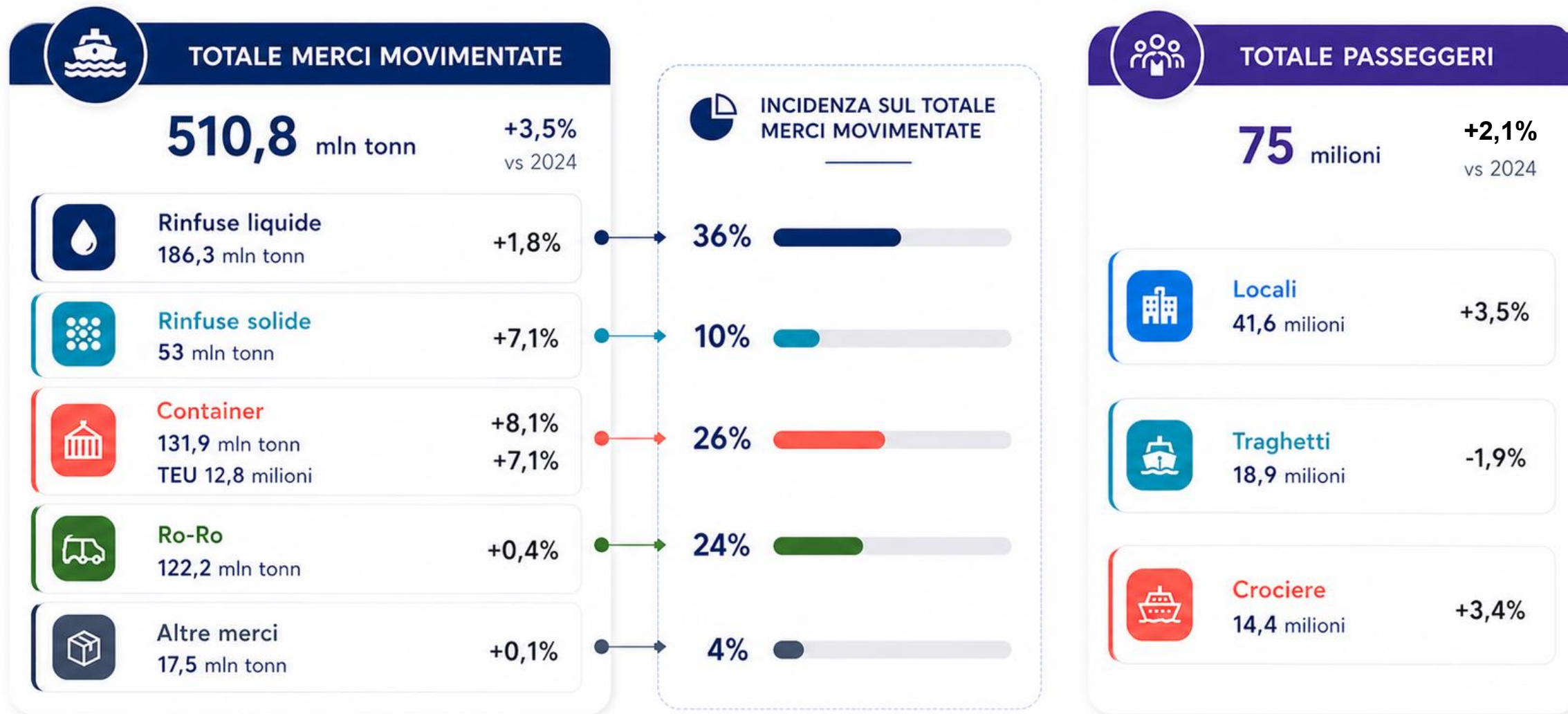


Quote calcolate sulla capacità totale intra-Mediterranea (Dic 2025)

Fonte: SRM su Alphaliner

- **Elevata concentrazione del mercato:** MSC, CMA CGM e Maersk rappresentano circa **60% della capacità totale** e registrano una crescita di circa **+13%** su base annua, rafforzando la loro leadership.
- **Contrazione degli operatori extra-UE:** gli operatori non europei registrano una riduzione della capacità di circa **-13%** su base annua, segnalando un ridimensionamento relativo nel mercato intra-Mediterraneo.
- **Presenza diversificata per area geografica:** il mercato intra-Mediterraneo vede la coesistenza di player europei dominanti e operatori extra-UE, con dinamiche competitive sempre più articolate.

La performance dei porti italiani nel 2025: un sistema sempre solido



Fonte: SRM su Assoport

La movimentazione di merci nei porti italiani e le sensibilità

- Porti sensibili allo Stretto di Hormuz
- Porti sensibili al Mar Nero
- Porti sensibili ai Dazi USA
- Porti di cabotaggio sensibili all'ETS

62,2 **-0,8%**

Mar Ligure Occidentale

17,5 **2,2%**

Mar Ligure Orientale

40,2 **2,5%**

Mar Tirreno Settentrionale

13,1 **0,3%**

Mar Tirreno Centro Settentrionale

31,9 **-0,1%**

Mar Tirreno Centrale

42,9 **3,1%**

Mare di Sardegna

55,4 **20,2%**

Mari Tirreno Meridionale e Ionio

12,3 **5,5%**

Mare di Sicilia Occidentale

Mare Adriatico Orientale **64,3** **1,8%**

Mare Adriatico Settentrionale **26,2** **5,1%**

Mare Adriatico Centro Settentrionale **28** **9,6%**

Mare Adriatico Centrale **11,4** **1,2%**

Mare Adriatico Meridionale **16** **-6,7%**

Mar Ionio **12,2** **0,8%**

Stretto **33,8** **8,1%**

Mare di Sicilia Orientale **43,6** **-4,9%**

Dati in mln tonn. al 2025

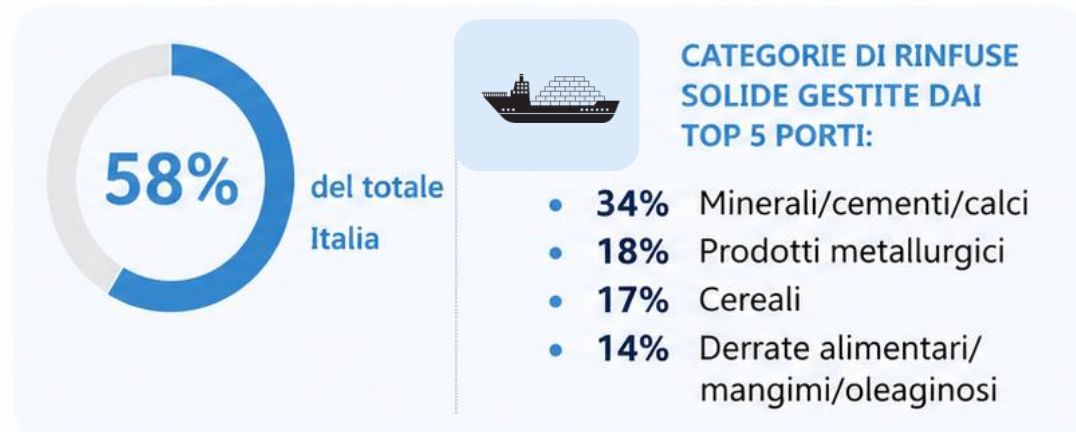
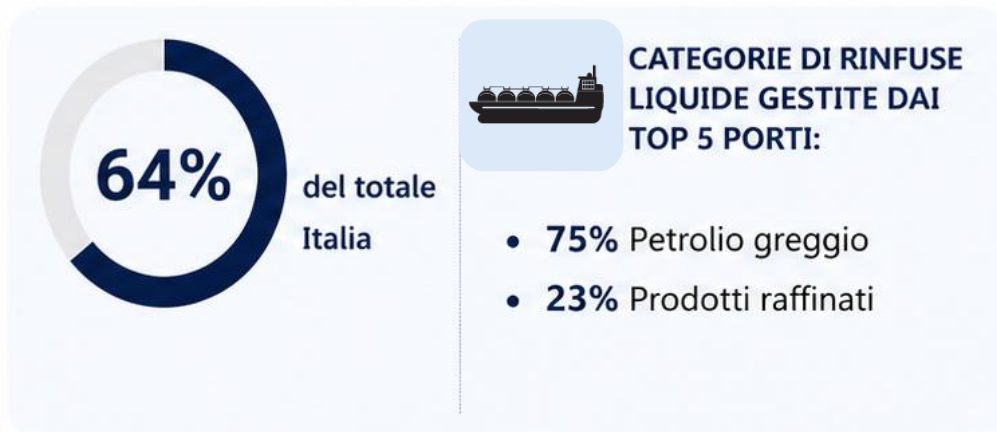
Var.% 25/24

Fonte: Assoport

Materie prime: i principali porti italiani per movimentazione di rinfuse

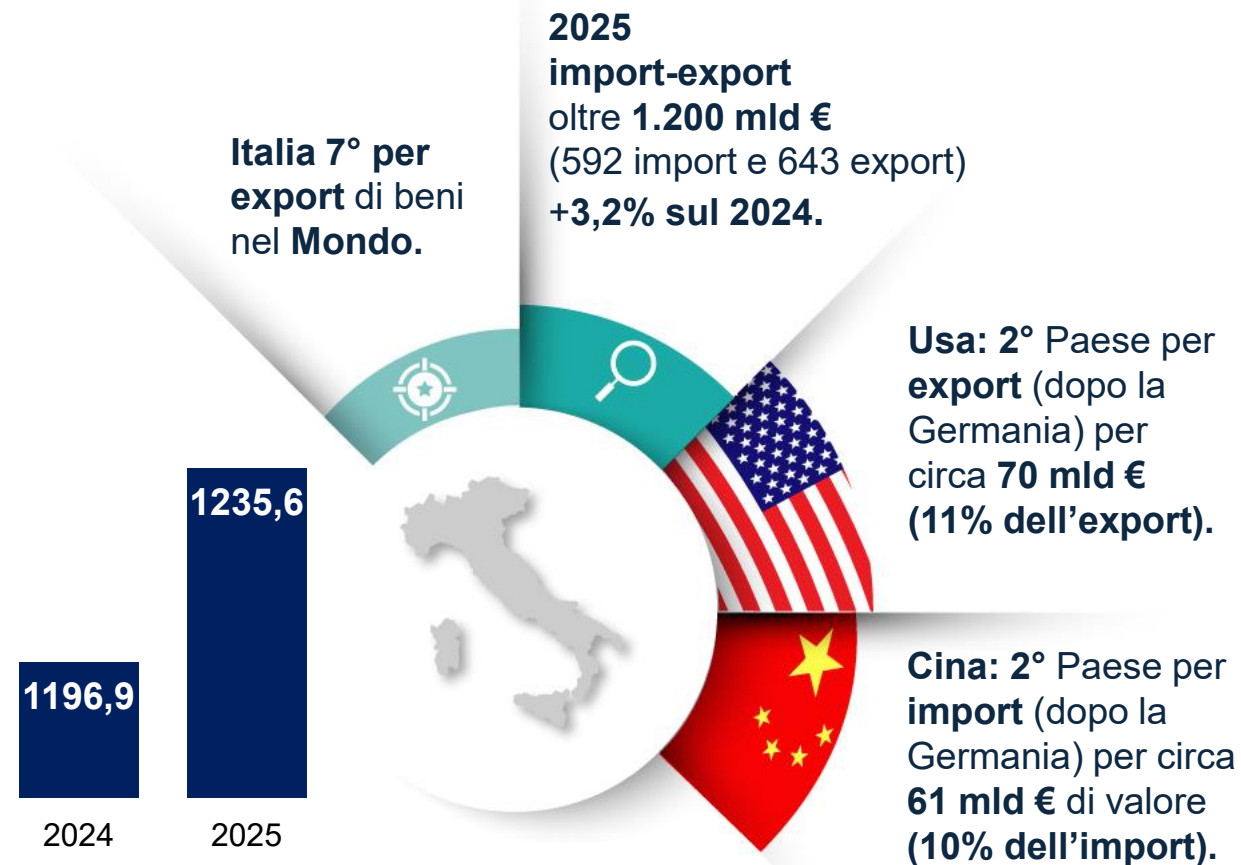
 TOP 5 PORTI RINFUSE LIQUIDE		Mln tonn
1	Trieste	43,1
2	Cagliari-Sarroch	23,7
3	Augusta	20,8
4	Milazzo	19,1
5	Genova	12,5

 TOP 5 PORTI RINFUSE SOLIDE		Mln tonn
1	Ravenna	11,6
2	Venezia	7,8
3	Taranto	5,6
4	Monfalcone	3,5
5	Bari	2,3



Dati al 2025
Fonte: Assoport

Il commercio estero dell'Italia mostra una crescita seppur non alta

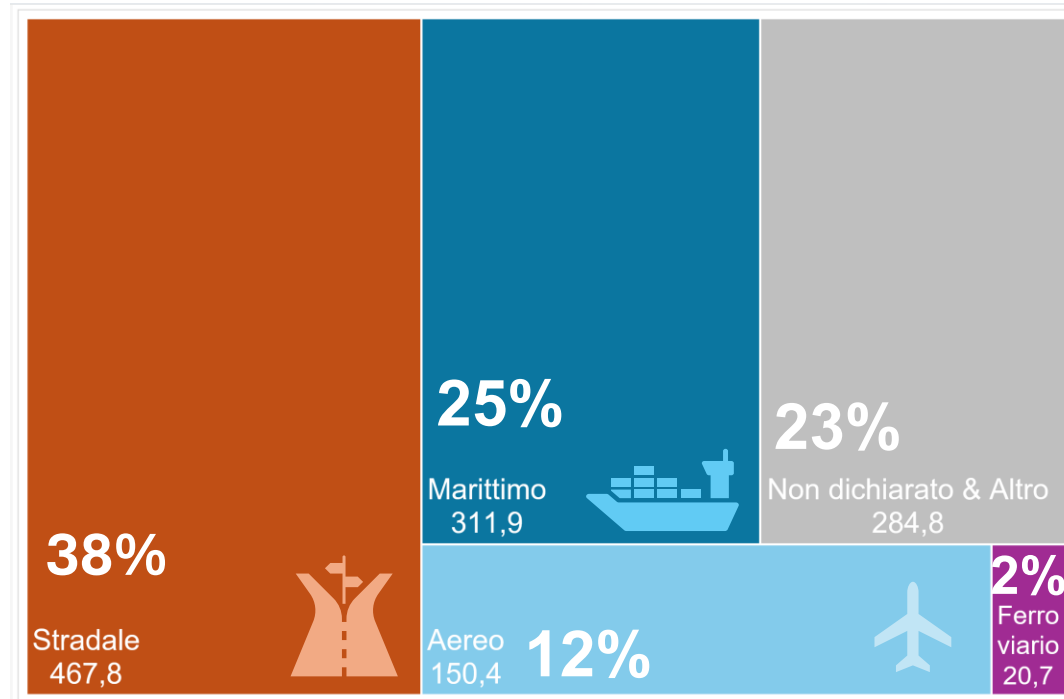


Import-export Italia 2024-2025

Dati in €mld

Import&Export Italia per modo di trasporto – 2025

Dati in €mld e %

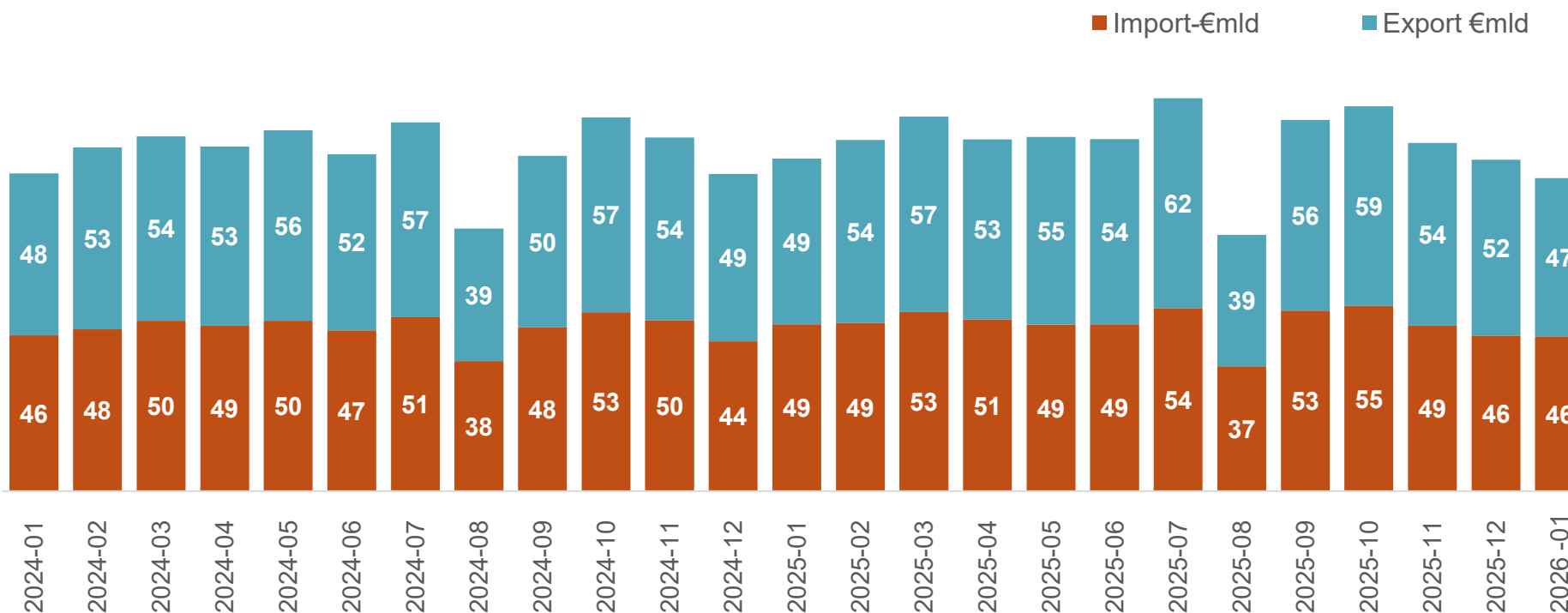


Fonte: SRM su Istat

In prevalenza gli scambi avvengono via strada (38%), seguiti da quelli via mare che coprono un quarto del trasportato (25%) mentre l'aereo (12%) registra una quota inferiore e il ferroviario (2%) resta marginale.

La bilancia commerciale è sempre attiva

Import&Export Italia – 2024 - 2025 - Gennaio 2026
Dati mensili in €mld



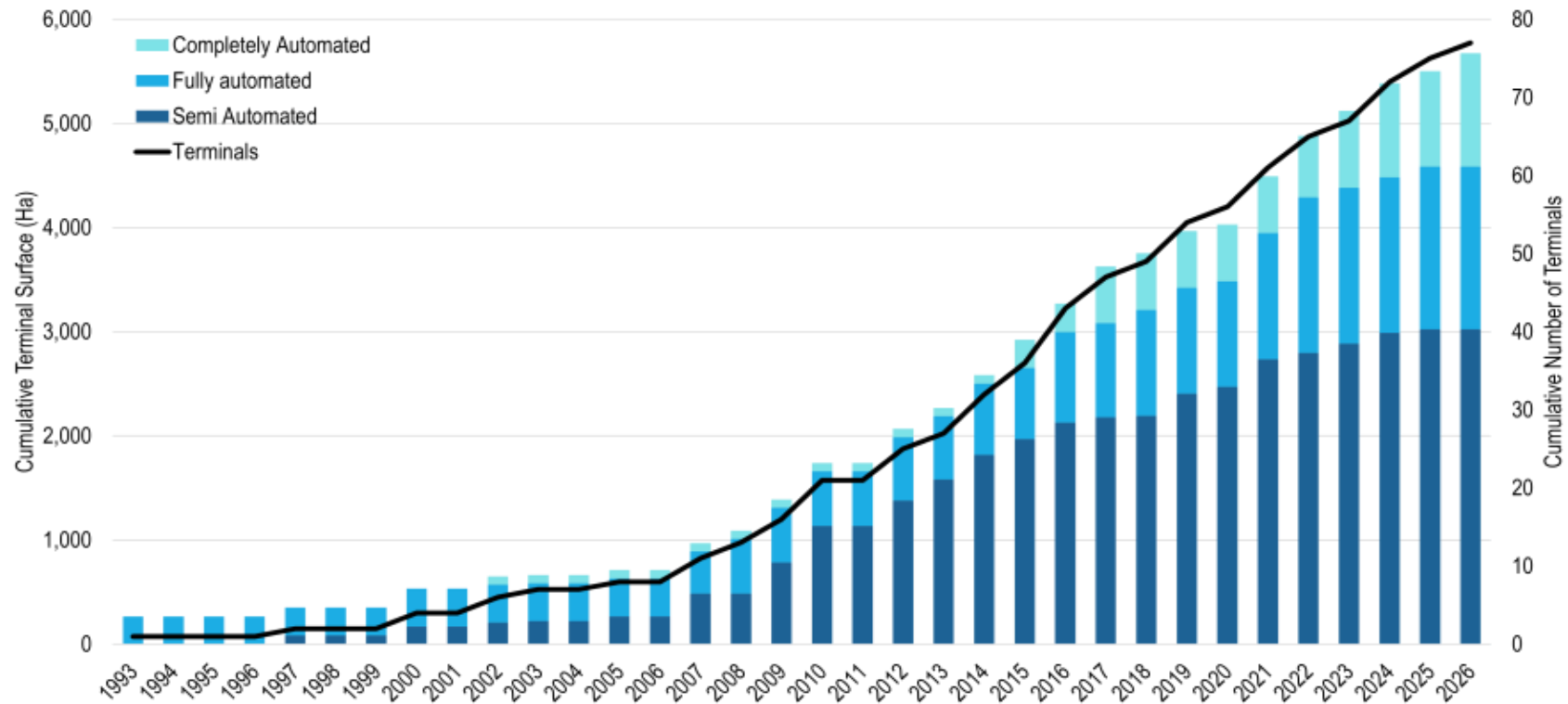
Nel periodo 2024–inizio 2026 si osserva un andamento moderatamente crescente ma volatile, con un calo ripetuto ad agosto per la stagionalità.

L'export prevale sistematicamente sull'import in tutti i mesi, indicando un saldo commerciale positivo stabile.

Negli ultimi mesi del 2025 ed a gennaio 2026 si segnala un calo.

Fonte: SRM su Istat

Automazione molto spinta dei terminal container: investimenti in mercato aumento



Fonte: SRM su PORTECONOMICS

- Nel 2025 risultano automatizzati 77 terminal, per una superficie superiore a 5.670 ettari, che rappresentano comunque meno del 10% di tutti i principali terminal container. Sebbene i **terminal semi-automatizzati siano i più diffusi**, la loro crescita ha rallentato negli ultimi anni, mentre la quota dei terminal completamente e totalmente automatizzati è aumentata progressivamente.
- Dal 2021, i **terminal completamente automatizzati rappresentano il segmento con la crescita più rapida**. È probabile che la diffusione dell'automazione nei terminal container continui anche nel prossimo decennio. Rimane tuttavia incerto se essa interesserà un numero elevato di terminal container oppure se resterà un'applicazione di nicchia e legata a specifiche circostanze.

Conclusioni

- La geopolitica sta ridisegnando rotte, tempi e costi del commercio globale.
- Il Mediterraneo resta centrale ma sempre più esposto a instabilità e volatilità.
- I porti italiani confermano solidità e capacità di adattamento competitivo.
- Innovazione decisiva per aumentare l'efficienza logistica.



Grazie per l'attenzione e grazie ad Assiterminal

**Arrivederci a tutti alla presentazione del
Rapporto di SRM il 10 luglio a Napoli !!**

sr-m.it

