



UNIONTRASPORTI

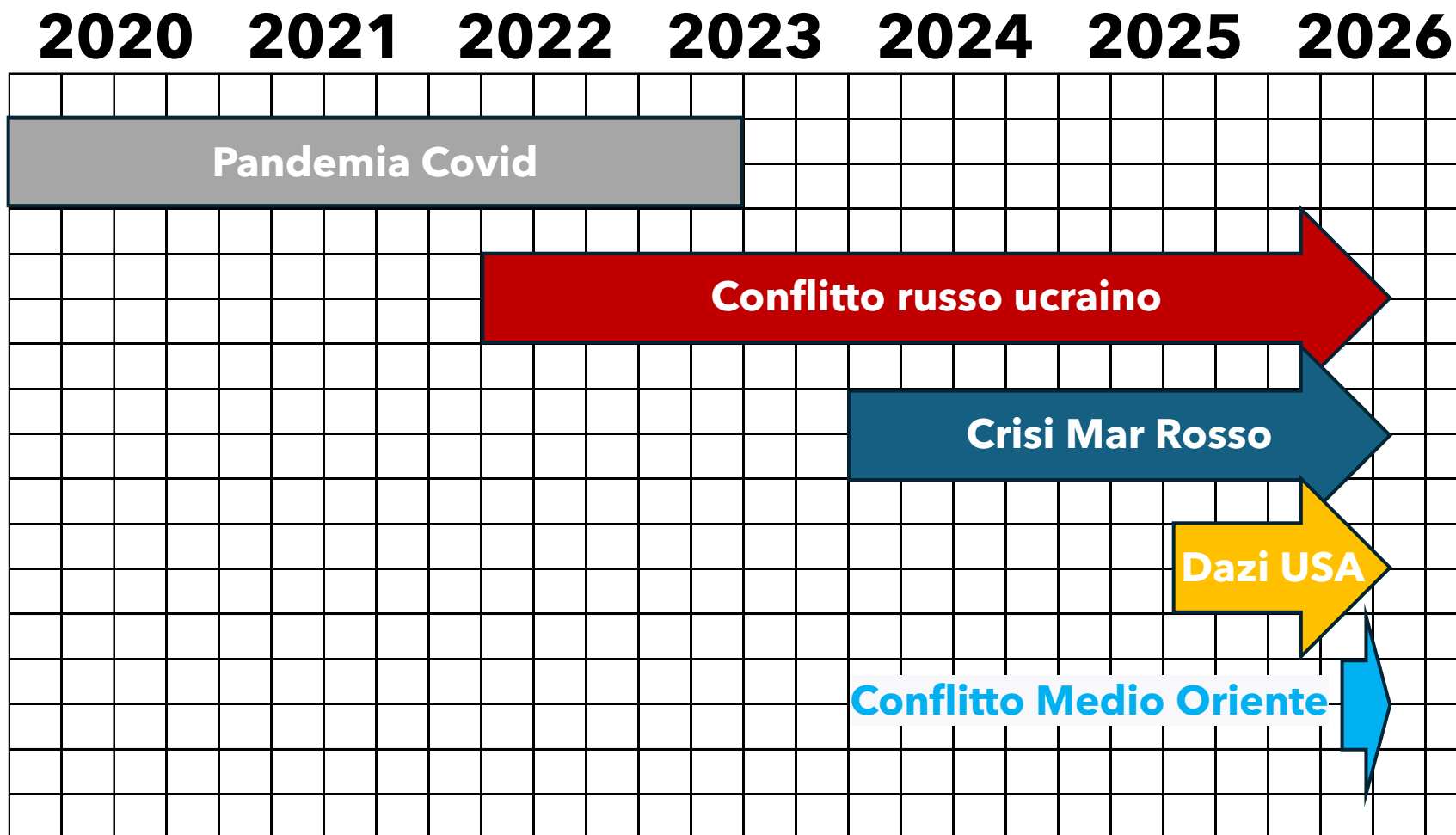
Traffici, quali complessità



**La nuova logistica in tempi di guerra e di
cambiamenti climatici - Focus Medio Oriente**

**Trieste - CCIAA Venezia Giulia
26.05.2026**

Il contesto geopolitico/economico degli ultimi anni



Ci troviamo in un momento particolarmente critico per l'intera economia mondiale, caratterizzata in questi ultimi **6 anni da importanti eventi di diversa natura**. Dopo 3 anni di pandemia Covid (gennaio 2020 - maggio 2023), nel febbraio 2022 è iniziato il conflitto Russo Ucraino, a cui si è aggiunta la Crisi del Mar Rosso (ottobre 2023) con gli attacchi degli Houti alle navi che transitavano per il Canale di Suez. Dopo i dazi americani (aprile 2025), a febbraio 2026, è iniziato il conflitto in Medio Oriente con la prolungata chiusura dello Stretto di Hormuz.

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

1196,9

2024

1235,6

2025

Import-export Italia 2024-2025

Dati in €mld

Italia 7° per export di beni nel **Mondo**.

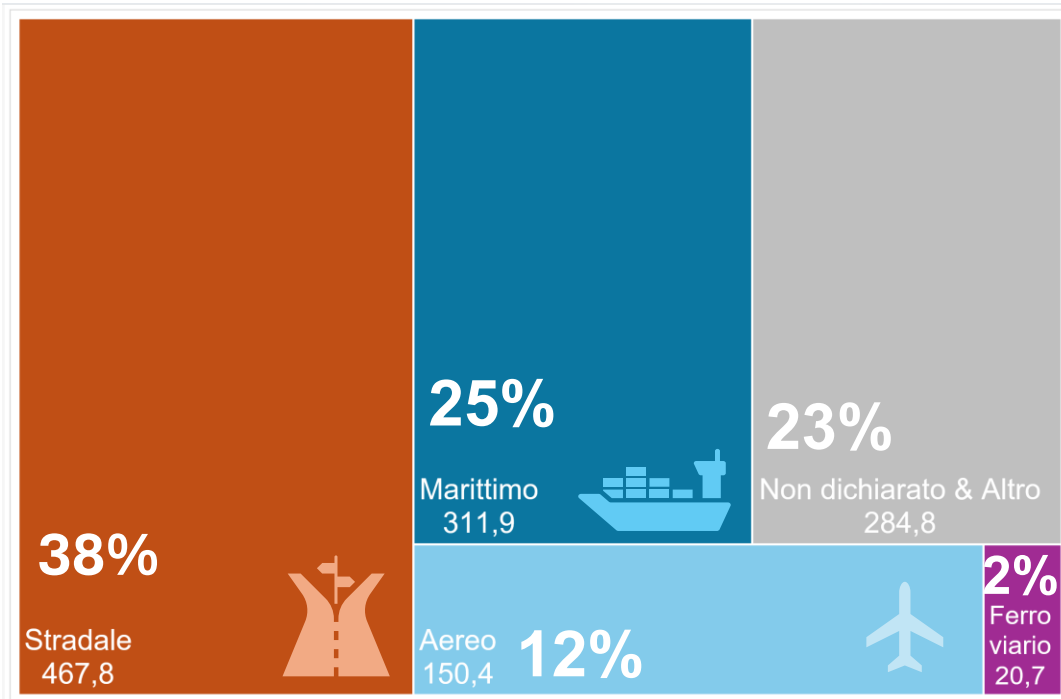
2025 import-export oltre **1.200 mld €** (592 import e 643 export) **+3,2% sul 2024**.

Usa: 2° Paese per export (dopo la Germania) per circa **70 mld € (11% dell'export)**.

Cina: 2° Paese per import (dopo la Germania) per circa **61 mld € di valore (10% dell'import)**.

Import&Export Italia per modo di trasporto - 2025

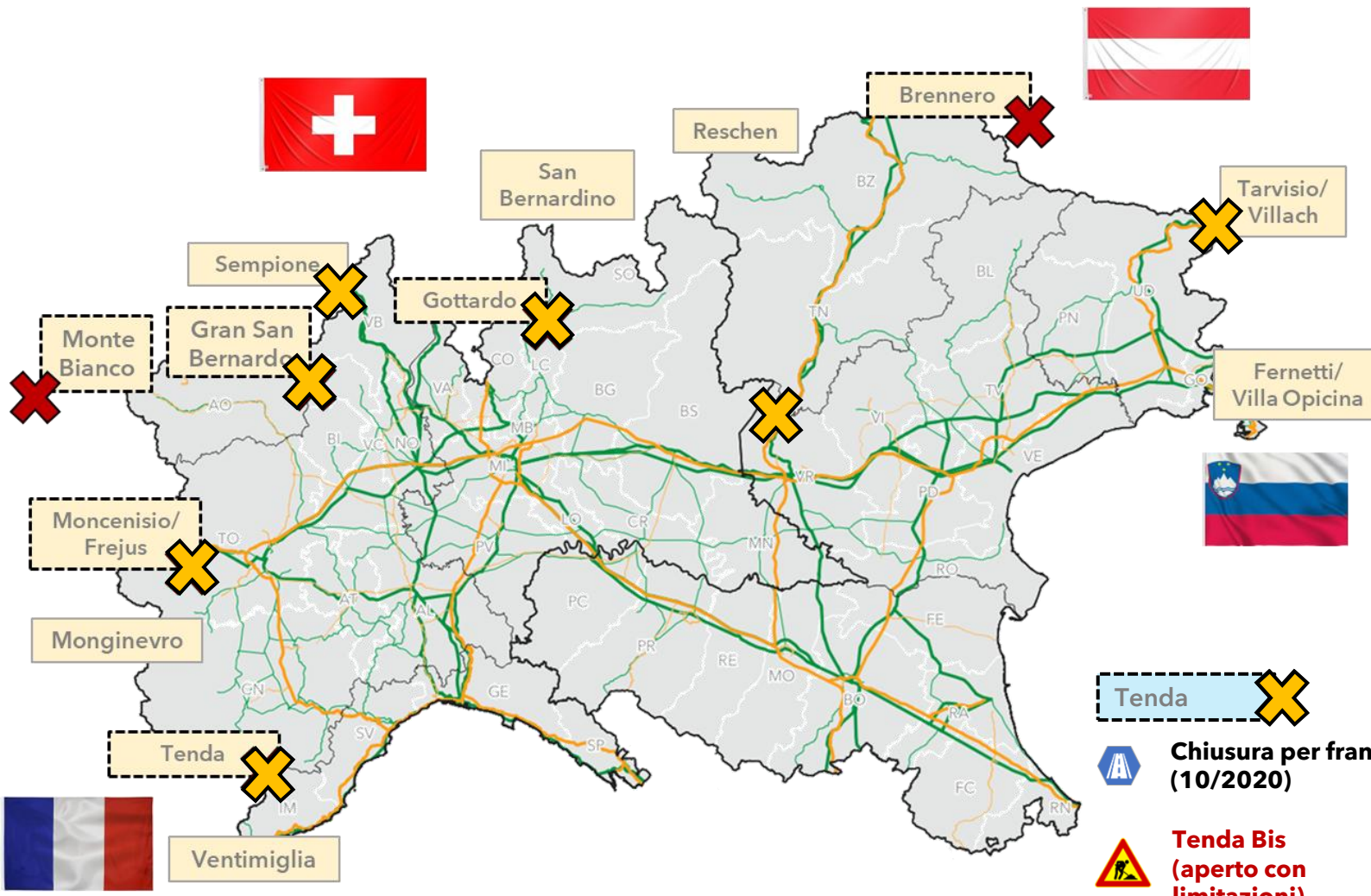
Dati in €mld e %



Fonte: SRM su Istat

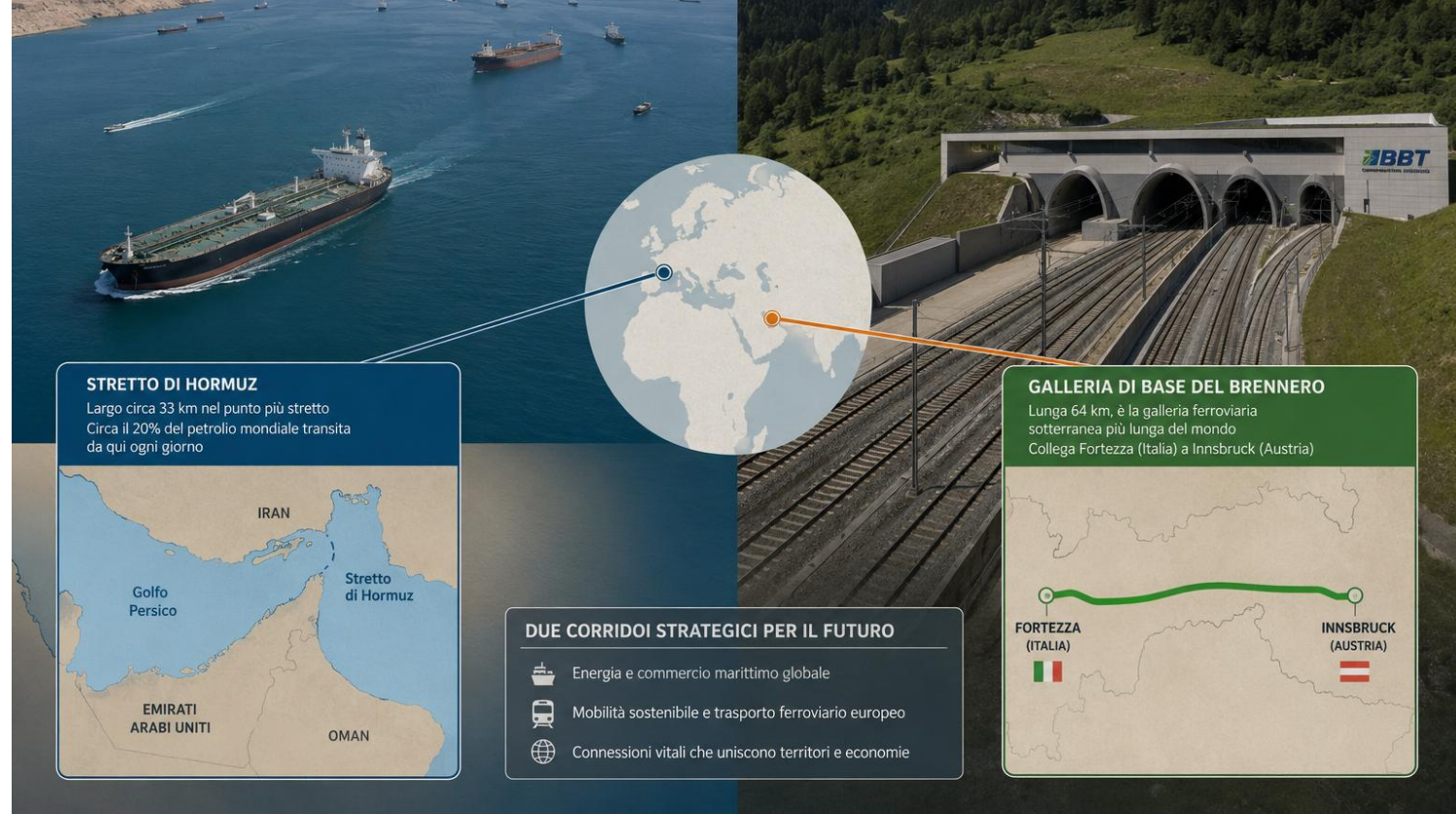
In prevalenza gli scambi avvengono via strada (38%), seguiti da quelli via mare che coprono un quarto del trasportato (25%) mentre l'aereo (12%) registra una quota inferiore e il ferroviario (2%) resta marginale.

Quasi 500 miliardi di euro di interscambio passano attraverso i valichi alpini



- Moncenisio/Frejus**
 - Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a marzo 2025
 - Senso unico alternato (10/2024)
- Monte Bianco**
 - Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni)
- Gran San Bernardo**
 - Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)
- Gottardo**
 - Chiusura per deragliamenti (08/2023) e previsione sostituzione rotaie 2032/2034
 - Chiusura per danni alla soletta (09/2023)
- Tenda**
 - Chiusura per frana (10/2020)
- Brennero**
 - Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)
 - Manutenzione Ponte Lueg (1/2025 - 12/2028)
- Torino-Lione (12/2033)**
- Sempione**
 - Chiusura estiva nel 2026 e interruzioni fino al 2028
- Tarvisio/Villach**
 - Limitazioni A10 del Tauri
- Raddoppio tunnel Gottardo (2029)**
- Galleria di Base BBT (2032?)**

Possibili ritardi negli appalti lavori per l'attrezzaggio tecnologico, dall'armamento alla linea di trazione elettrica, dal sistema di segnalamento a quello di sicurezza



- Osservando nodi cruciali come Suez, Hormuz e Panama, appare chiaro che non siamo più di fronte soltanto a **passaggi obbligati della geografia marittima mondiale**. Questi punti sono diventati **indicatori della fragilità del commercio globale**. Quando uno di essi rallenta, si blocca o diventa instabile, l'effetto arriva direttamente nei terminal, nelle filiere produttive, nei costi industriali, nei noli, nell'energia e nella capacità dei Paesi di garantire continuità ai propri scambi.
- La stessa fragilità che caratterizza il **nostro sistema dei valichi**, punto di attraversamento di buona parte del nostro export verso l'Unione europea e dell'approvvigionamento di determinate merci. Una fragilità che può costarci **fino a 1,5 miliardi di euro all'anno** (esiti dello studio sulla resilienza dei valichi alpini).

Da penisola a «isola»...

La centralità del Mediterraneo che potrebbe essere un'opportunità anche per l'Italia è però minata da altre criticità: il **nostro Paese rischia di diventare un'isola** a causa della scarsa permeabilità del sistema dei valichi alpini.

Parallelamente, il percorso di transizione energetica europeo, guidato anche dal **sistema EU ETS**, introduce ulteriori elementi di complessità. L'inclusione del trasporto marittimo nel meccanismo di scambio delle emissioni comporta nuovi costi per gli operatori. A questi fattori, si aggiunge la **politica dei dazi americani** che hanno colpito anche importanti settori del nostro Made in Italy, senza infine dimenticare le **conseguenze dei cambiamenti climatici**.

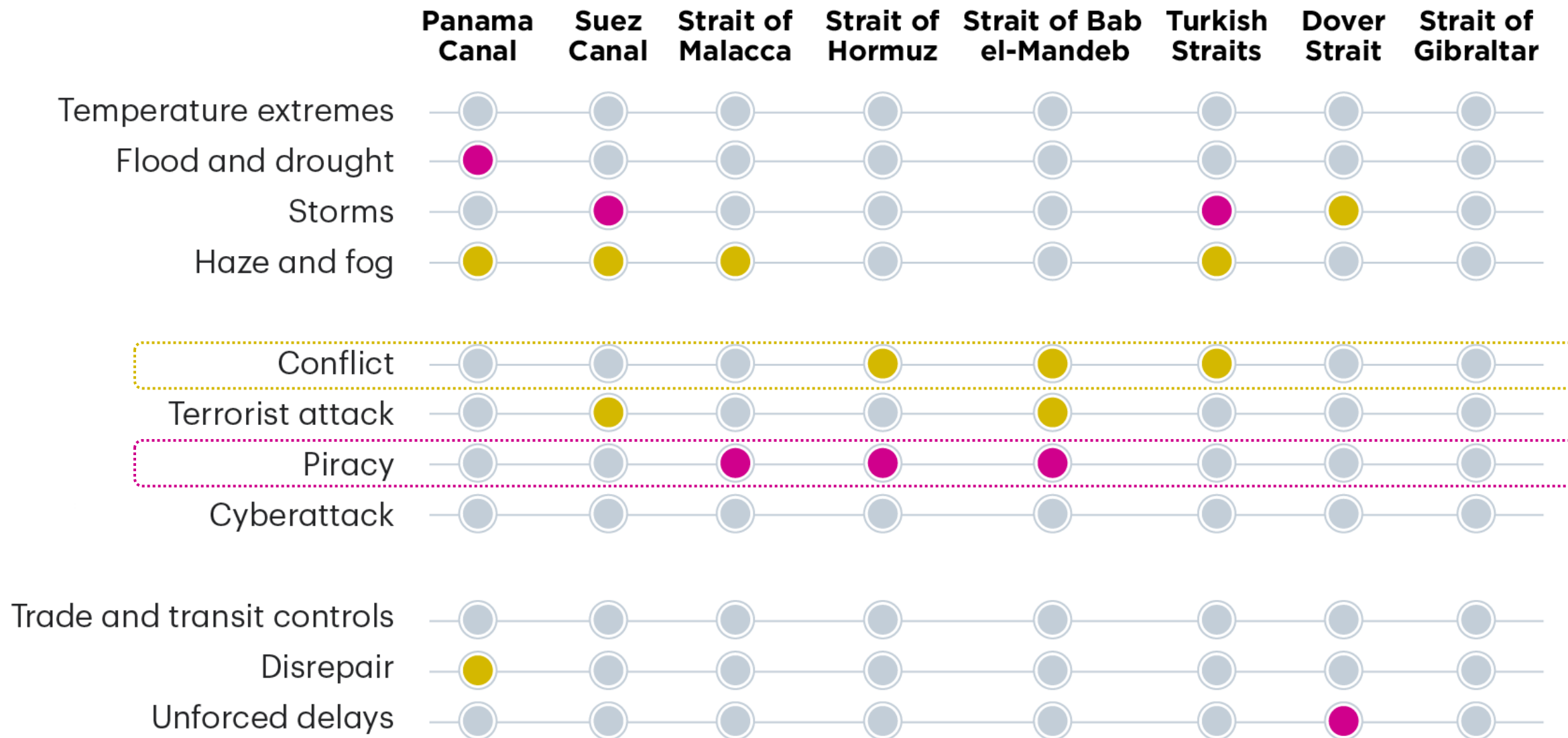


Gli «stretti» nel mondo



Valutazione dei rischi per singolo nodo (pubblicata nel 2021)

● High Risk
 ● Medium Risk
 ● Low Risk



Le sette porte d'oro

Stretto del Bosforo

TRAFFICO

Ucraina verso Nordafrica e Medio Oriente
Russia verso Cina e altri Paesi asiatici

PASSAGGIO

Il governo turco ha facoltà di incassare una tassa in base alla stazza

Stretto di Hormuz

TRAFFICO

Dai Paesi del Golfo Persico a Paesi asiatici e Unione europea

PASSAGGIO

Libero fino al 28 febbraio 2026

Oggi: bloccato

Gli iraniani impongono un pedaggio (fino a 2 milioni di \$) da pagare in yuan o in criptovalute

Una nave cargo ancorata nello Stretto di Hormuz al largo di Bandar Abbas

Stretto di Gibilterra

TRAFFICO

Fra Europa, Nordafrica, Medioriente, Stati Uniti, America Latina e Asia

PASSAGGIO libero

Stretto di Malacca

TRAFFICO

Dall'Asia verso i mercati occidentali e viceversa

PASSAGGIO libero

Il ministro delle finanze indonesiano ha ventilato l'idea di un pedaggio

Stretto di Bab el-Mandeb e Canale di Suez

TRAFFICO

Dai Paesi asiatici verso l'Europa e viceversa

PASSAGGIO

Stretto di Bab el-Mandeb: **libero**

Gli Houthi per 2 anni hanno attaccato i mercantili. Ora minacciano pedaggi per 5 milioni di dollari a nave

Canale di Suez: **pedaggio all'Egitto**

Petroliere e portacontainer: **1 milione di \$**
Mercantili: **circa 300 mila \$**

Canale di Panama

TRAFFICO

Stati della costa Est Usa verso l'Asia e viceversa e Sudamerica

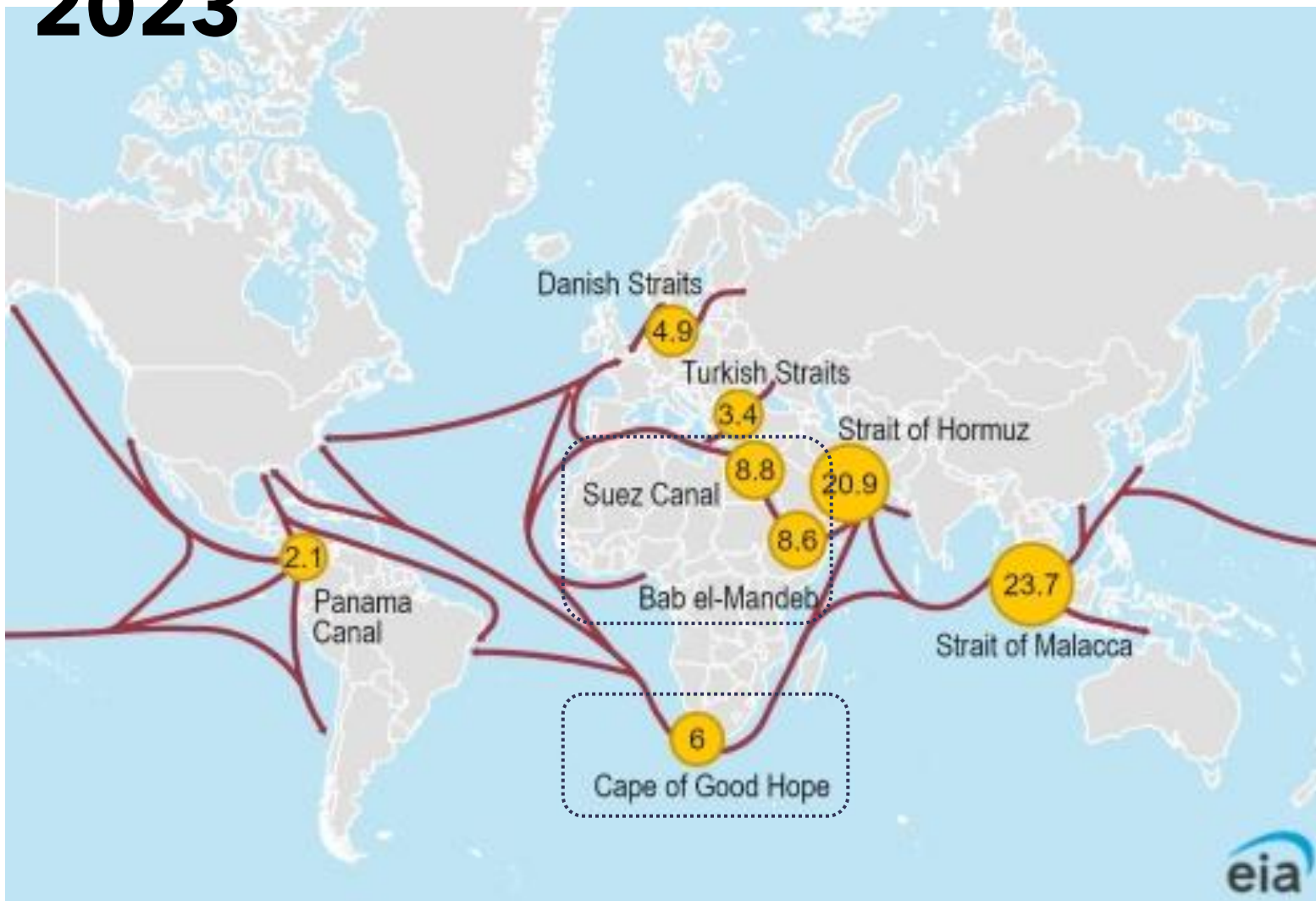
PASSAGGIO

Pedaggio all'autorità panamense

A seconda della stazza, da 475 mila \$ a 1 milione e 125 mila \$

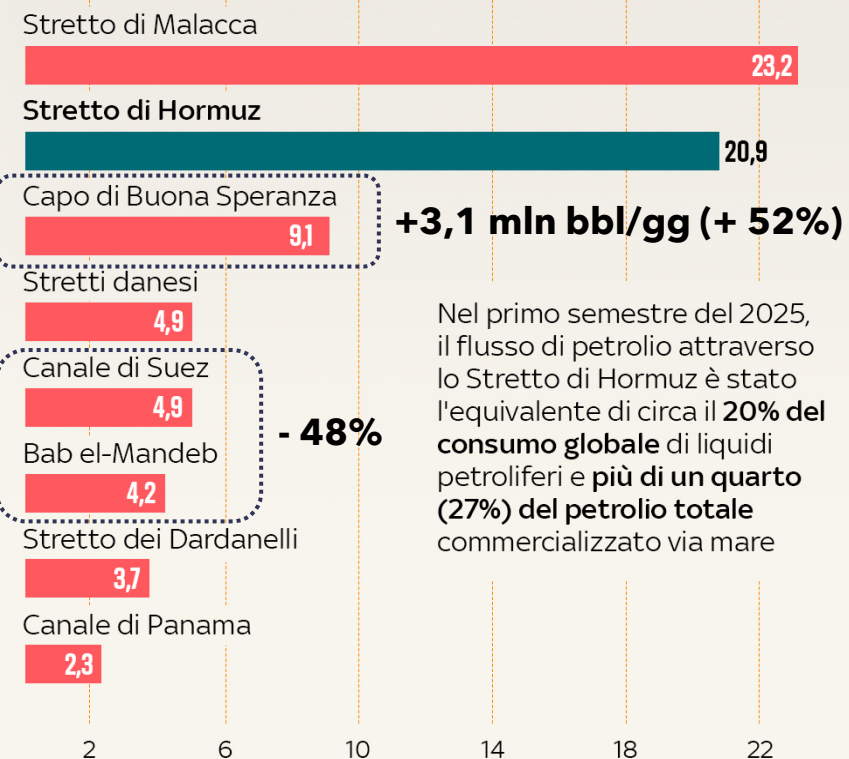
Transito giornaliero di risorse petrolifere nei principali chokepoint: variazioni dal 2023 alla prima metà del 2025 (mln bbl/gg)

2023



PETROLIO, PERCHÉ LO STRETTO DI HORMUZ È COSÌ IMPORTANTE PER L'ECONOMIA MONDIALE

Petrolio in transito nella prima metà del 2025 (milioni di barili giornalieri)



Nel primo semestre del 2025, il flusso di petrolio attraverso lo Stretto di Hormuz è stato l'equivalente di circa il 20% del consumo globale di liquidi petroliferi e più di un quarto (27%) del petrolio totale commercializzato via mare

Fonte: U.S Energy Information Administration

2025

ROTTTE 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

+11% circa da inizio 2025 ad aprile 2026

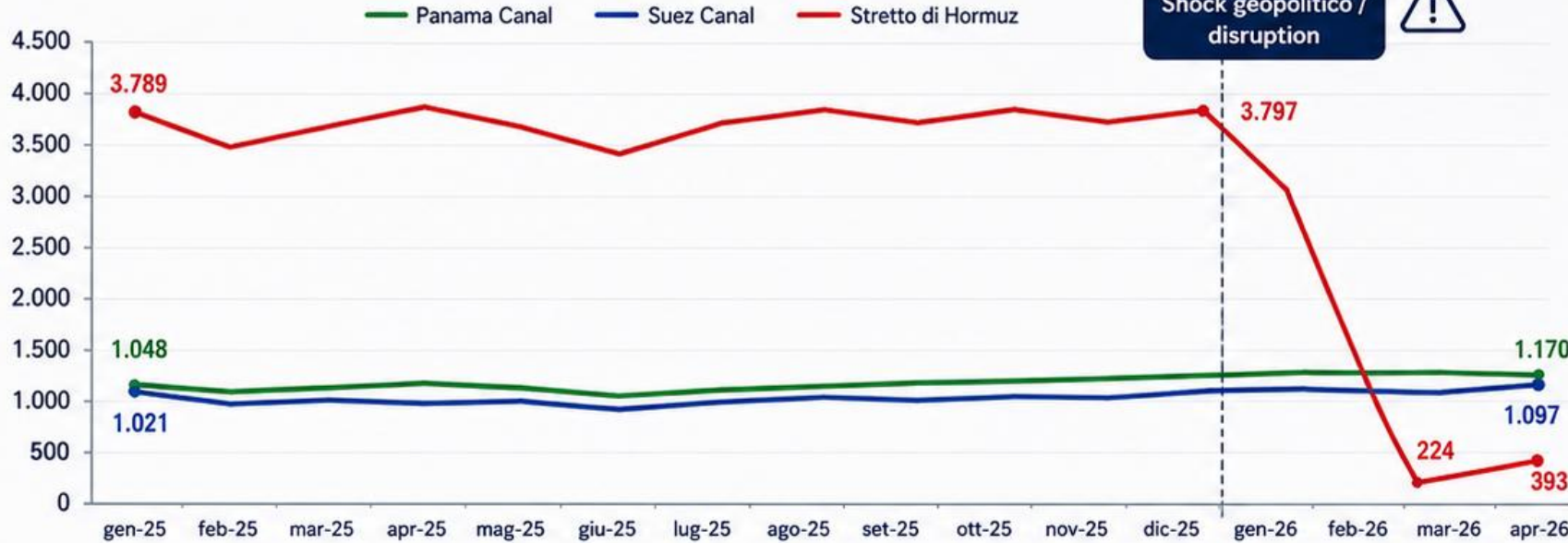


CANALE DI SUEZ

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.

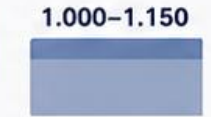
NOVEMBRE 2023

OLTRE 2.200
TRANSITI
MENSILI
>2.200



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 SRM su dati forniti

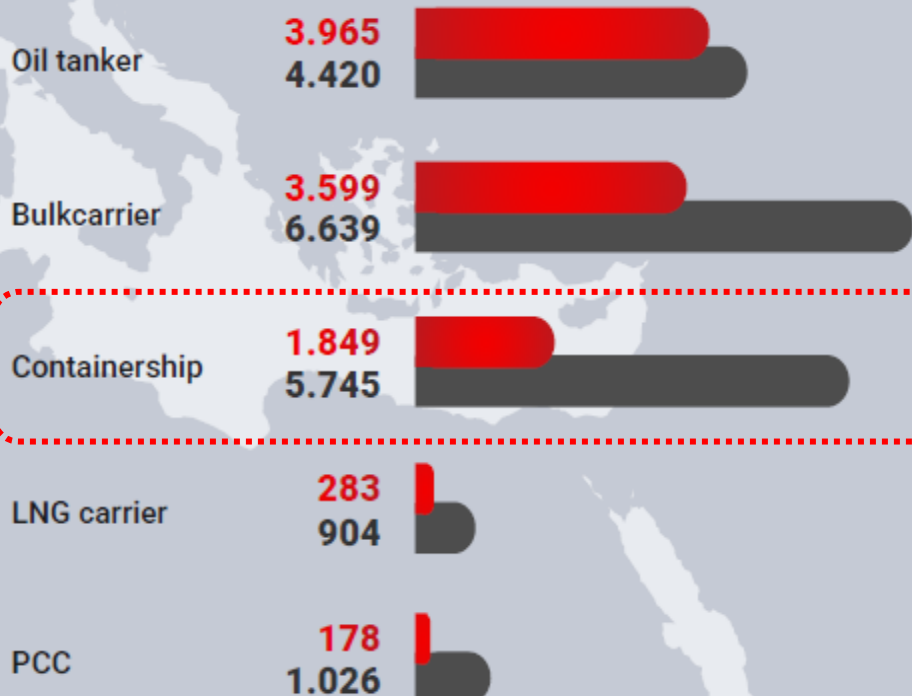
Canale di Suez: variazione flussi 2025 vs 2022 e incremento dei costi «via Buona Speranza»

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

12.313 navi nel 2025

-48% sul 2022

PRINCIPALI CATEGORIE DI NAVI



2025 ■ 2022 ■

Gli impatti sul trasporto marittimo assorbiti dalle supply chain globali

Rotta sul Capo di Buona Speranza

Nuovi mercati

Più navi impiegate

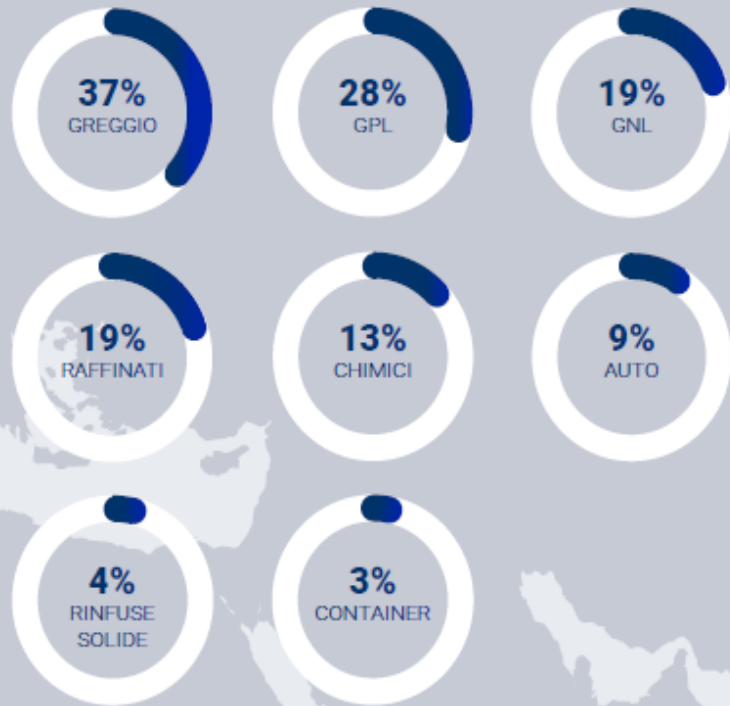
Rotta	Viaggio di una tanker dal Medio Oriente / Golfo all'Europa Base Basra-Fos Suezmax 12,5 nodi			Viaggio di una containership dal Far East all'Europa Base Shanghai-Rotterdam Mega-Containership 16 nodi		
	Suez	Capo di Buona Speranza		Suez	Capo di Buona Speranza	
Distanza miglia nautiche	5.020	11.140	+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

Stretto di Hormuz: rilevanza e impatti sul settore marittimo e non solo

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

128

febbraio

14

aprile

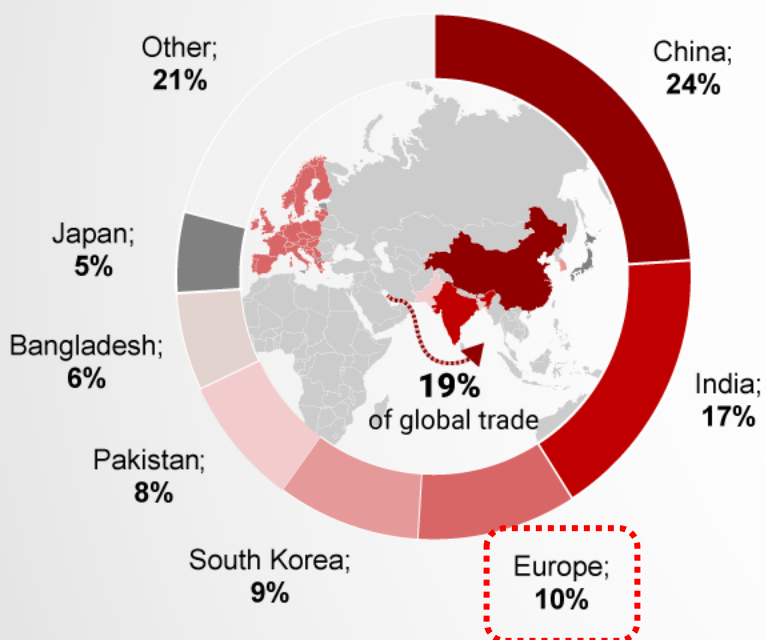
-89%

- Impatto energetico per l'Europa stimato in **500 mln di euro/giorno**. Quindi ad oggi, il costo energetico per l'UE vale **oltre 40 miliardi di euro**.
- Il forte aumento dei costi energetici ha portato alla crescita dei costi di trasporto, ridotto la disponibilità di materie prime, interrotto o modificato catene di approvvigionamento e rotte commerciali essenziali.
- **L'impatto non riguarda solo petrolio e gas**, ma interessala logistica, il settore delle costruzioni (62% calcare alta purezza), il petrolchimico, l'agricoltura con i fertilizzanti, la filiera agroalimentare, il mondo dell'aviazione (60% del Jet Fuel passa da Hormuz).

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

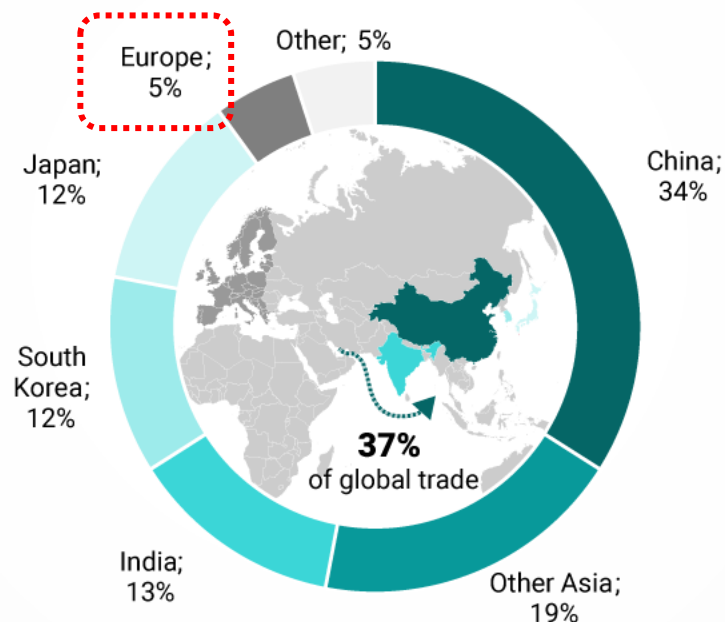
Importer Share via the Strait of Hormuz

of LNG Exports



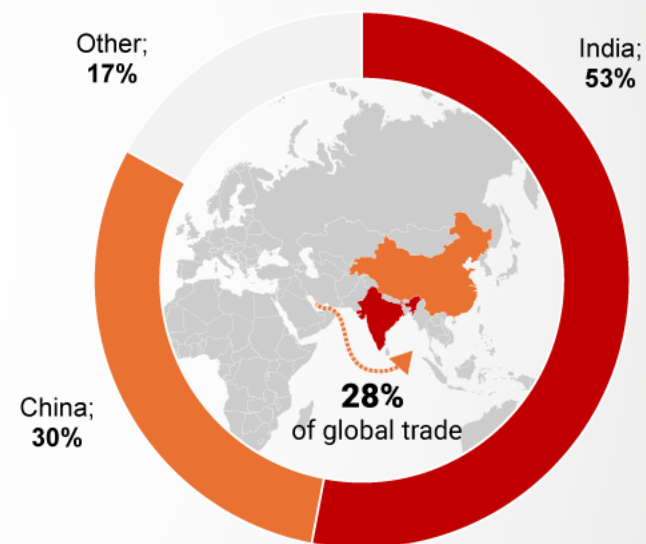
Asia esposta alle interruzioni delle forniture di GNL, inclusi i principali attori dell'Asia orientale ma anche le economie dell'Asia meridionale.

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.

Impatto sul nostro interscambio commerciale

EVENTO	LOCALIZZAZIONE	IMPORT	EXPORT
CRISI DEL MAR ROSSO	CANALE DI SUEZ	Prodotti metalmeccanici (pari a quasi il 30% degli acquisti marittimi da quell'area), componenti elettronici, semilavorati industriali per la manifattura e prodotti tessili provenienti dalla Cina	I macchinari industriali, l'agroalimentare e i beni di consumo del Made in Italy diretti in Asia e Oceania subiscono forti ritardi e un drastico aumento dei costi di spedizione dei container
CONFLITTO IN MEDIO ORIENTE	STRETTO DI HORMUZ	Il Qatar è il secondo fornitore italiano di Gas Naturale Liquefatto (GNL) , mentre dai paesi del Golfo arriva oltre il 13% del fabbisogno totale di petrolio greggio e raffinato.	I mercati principali come Emirati Arabi Uniti (oltre 9 miliardi €) e Arabia Saudita (circa 6,3 miliardi €) assorbono grandi quote di tecnologie meccaniche, mezzi di trasporto, gioielleria, farmaceutica e abbigliamento.

Riflessioni conclusive

- **La geopolitica non è più un fattore esterno alla portualità**, ma è ormai entrata nelle rotte, nei terminal, nei costi energetici, nei tempi di navigazione e nella capacità dei porti di restare affidabili dentro un mercato sempre più esposto.
- La **centralità geografica del Mediterraneo e in particolare dell'Italia non basta più**. Non può essere più considerata come un vantaggio acquisito o interpretata come una rendita geografica.
- Oggi a fare la differenza sono i **tempi decisionali, la qualità della governance, la certezza normativa, la digitalizzazione, l'affidabilità dei terminal, la continuità dei servizi e la capacità di leggere in anticipo i segnali del mercato**.
- I **porti italiani non sono esposti tutti allo stesso modo ai rischi geopolitici e regolatori**. Un porto energetico vive fragilità diverse da uno scalo container. Un porto ro-ro affronta pressioni differenti rispetto a un porto specializzato nelle rinfuse. Un porto crocieristico è esposto ad altre variabili ancora.

La **nuova competizione portuale mediterranea si giocherà** qui: non soltanto tra porti grandi e porti piccoli, tra Nord e Sud, tra Adriatico, Tirreno e Ionio, ma **tra sistemi capaci di anticipare e sistemi costretti a rincorrere**.