



**Modalità di gestione dei contratti di trasporto e
logistica e verifica delle coperture assicurative**

**Gli scenari geopolitici e gli impatti sui trasporti
marittimi e la logistica**

Alessandro Panaro

Capo Servizio Trasporti e Logistica, SRM

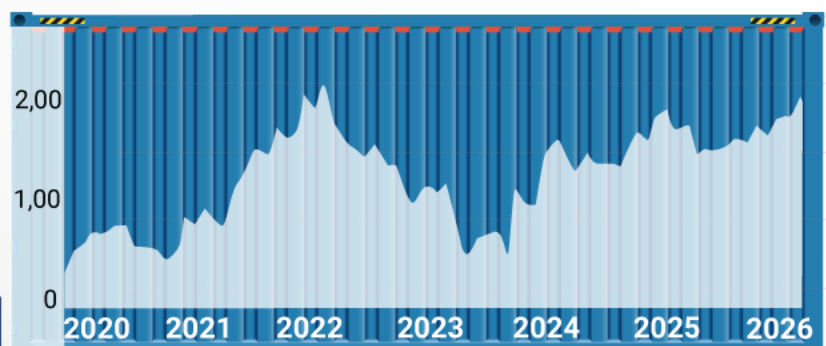
Webinar ASSOLOMBARDA, 28 maggio 2026

Agenda

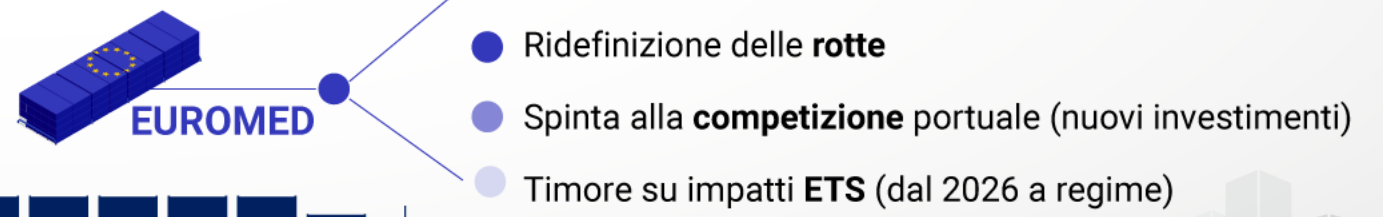
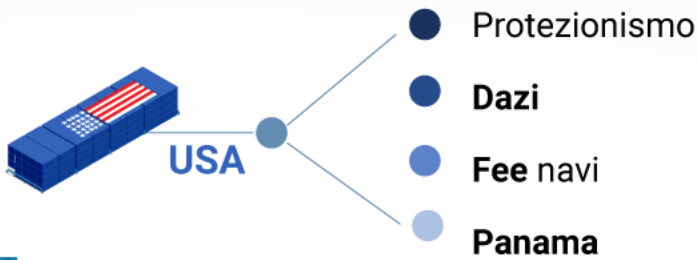
- Geopolitica e nuove rotte del commercio globale
- Suez, Hormuz e i risvolti per supply chain ed energia
- Porti e terminal italiani tra resilienza, crescita e competitività
- Le sfide future della logistica nel Mediterraneo

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



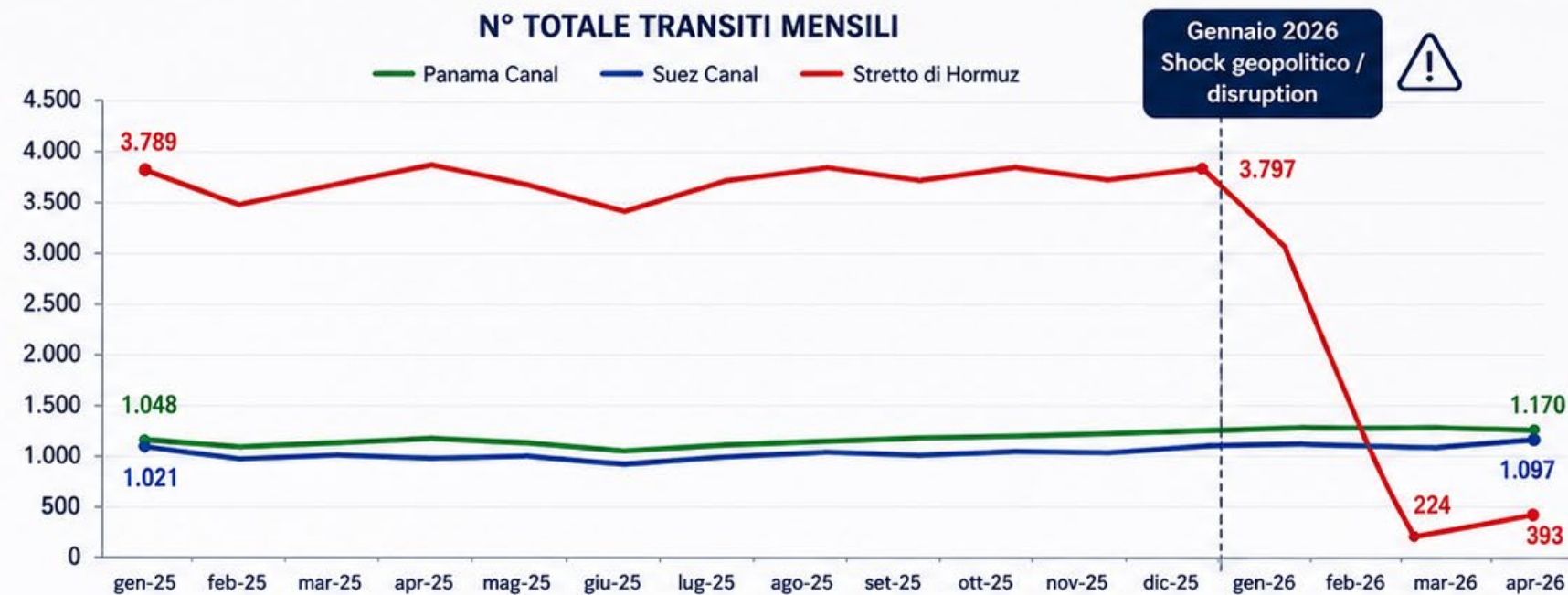
STRETTO DI HORMUZ
CROLLO DRASTICO NEL 2026
Riduzione di ~90% dei transiti da gennaio a aprile 2026



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



FOCUS CANALE DI SUEZ

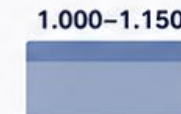
Dopo il forte calo causato dagli attacchi Houthi, i transiti si sono assestati.

NOVEMBRE 2023
OLTRE 2.200
TRANSITI
MENSILI
>2.200



CROLLO
POST ATTACCHI
HOUSHI

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.

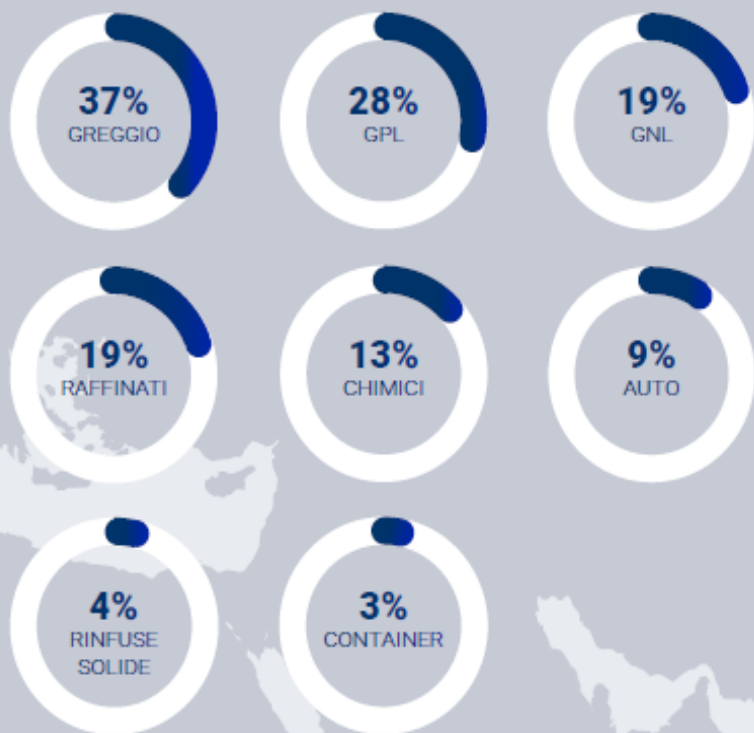


Fonte: elaborazione su dati forniti

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%**

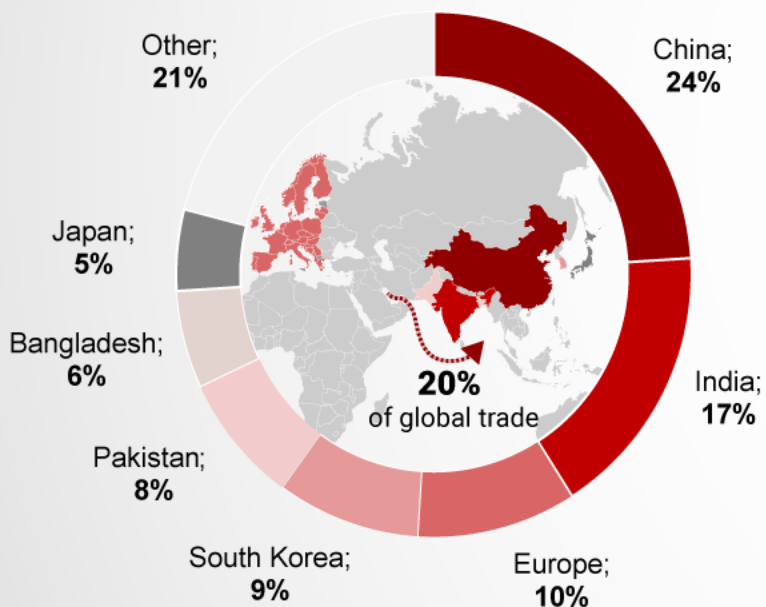
* Stima in base alla rilevazione AIS. Dal totale sono escluse le navi offshore e altre navi non rilevabili.
Fonte: SRM su Clarksons

Quota su tonnellaggio globale **%**

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

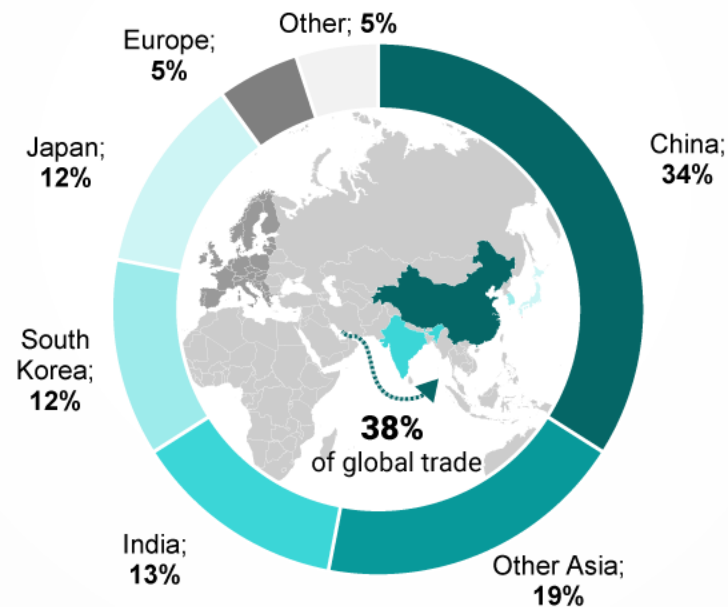
Importer Share via the Strait of Hormuz

of LNG Exports



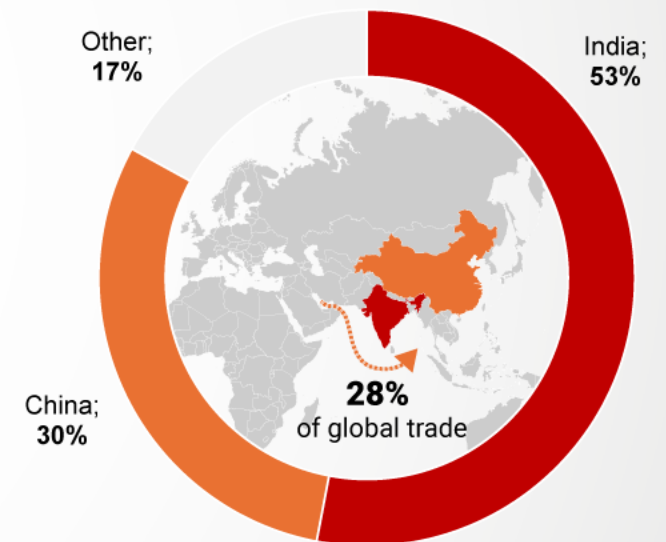
Asia esposta alle interruzioni delle forniture di GNL, inclusi i principali attori dell'Asia orientale ma anche le economie dell'Asia meridionale.

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

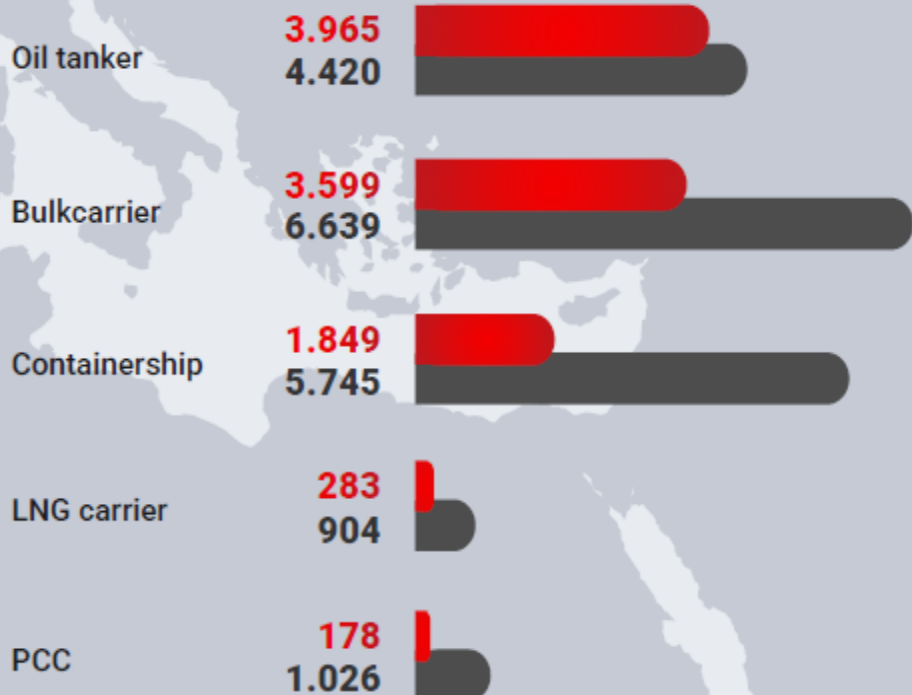
Canale di Suez: transiti e ridefinizione delle rotte

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

12.313 navi nel 2025

-48% sul 2022

PRINCIPALI CATEGORIE DI NAVI



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

Rotte marittime globali e chokepoint strategici

COMMERCIO GLOBALE

Il **90%** del in volume (13 miliardi di tonnellate) e il **70%** in valore (\$12,3 trilioni) viaggia via mare.

MEDITERRANEO

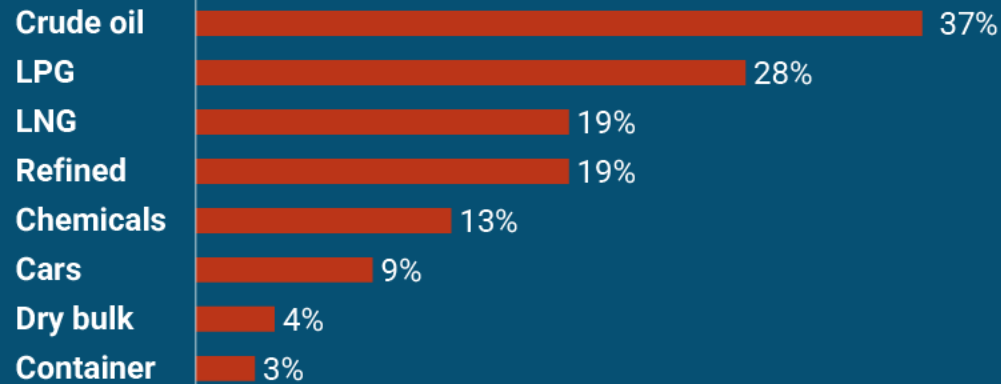
Il **12-20%** del commercio marittimo mondiale attraversa il bacino.

SUEZ

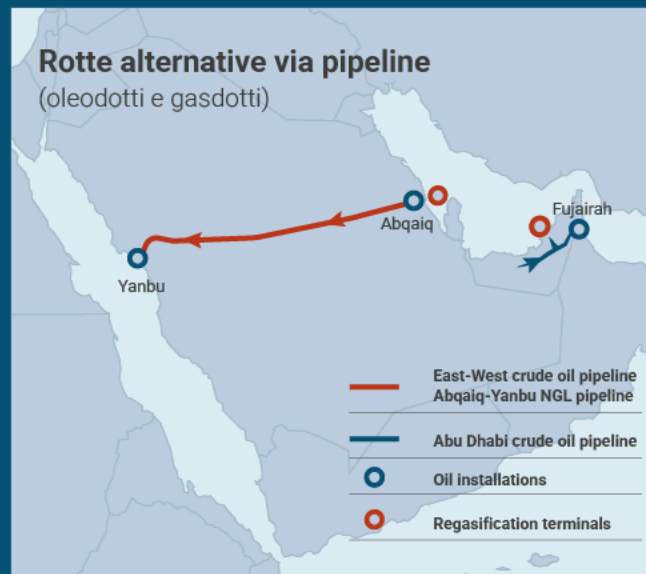
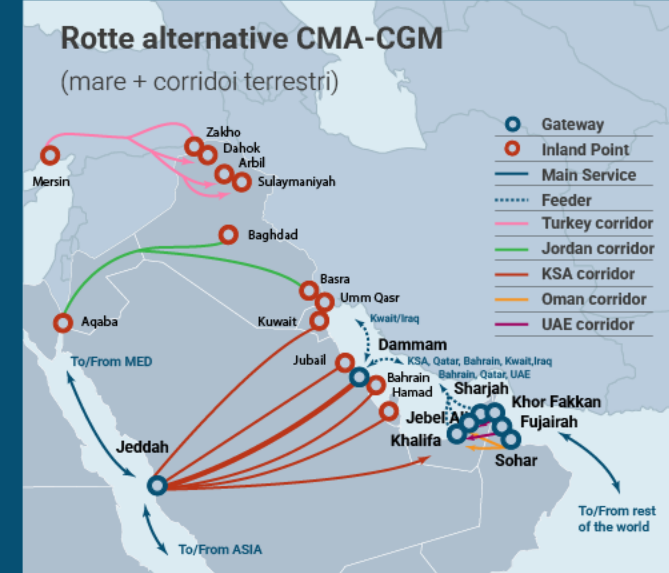
12.313 navi nel 2025 (-52% sul 2023).

HORMUZ

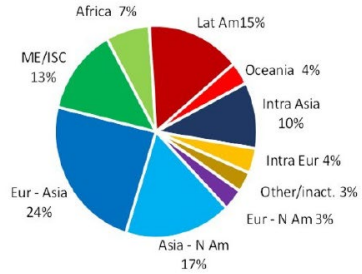
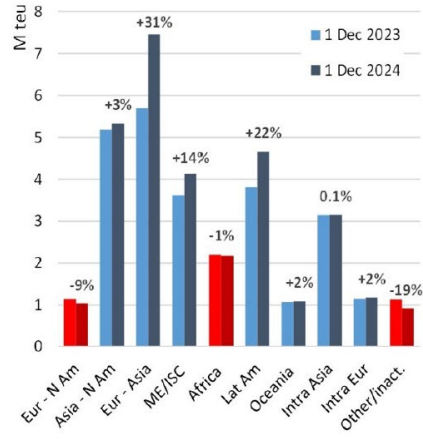
128 media transiti al giorno a febbraio 2026 e **14** ad aprile 2026 (-89%).



Fonte: SRM su fonti varie

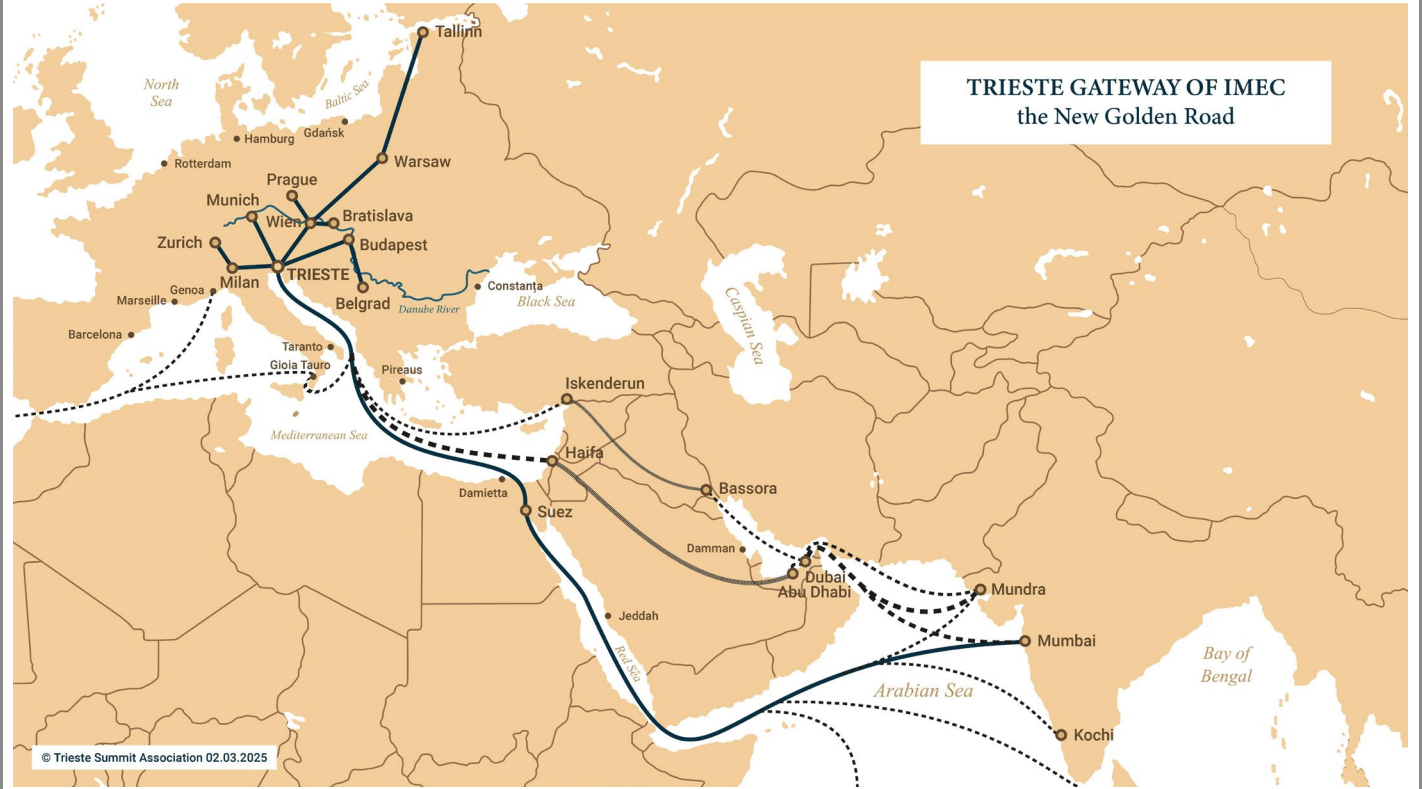


Global fleet deployment by trade (Mteu)

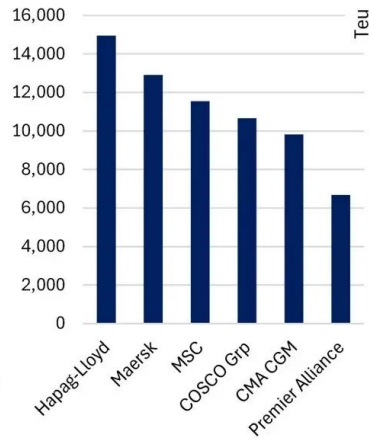
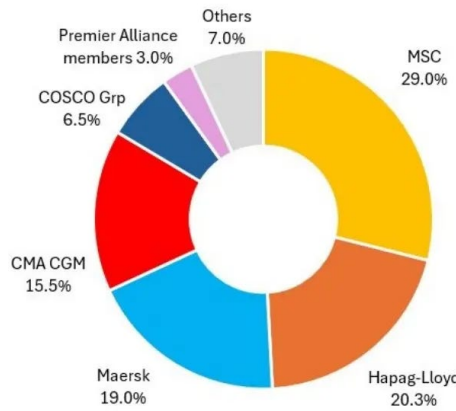


ALPHALINER

I network intercontinentali: IMEC



LH: Carrier market share on Europe-India loops* RH: Projected average ship size



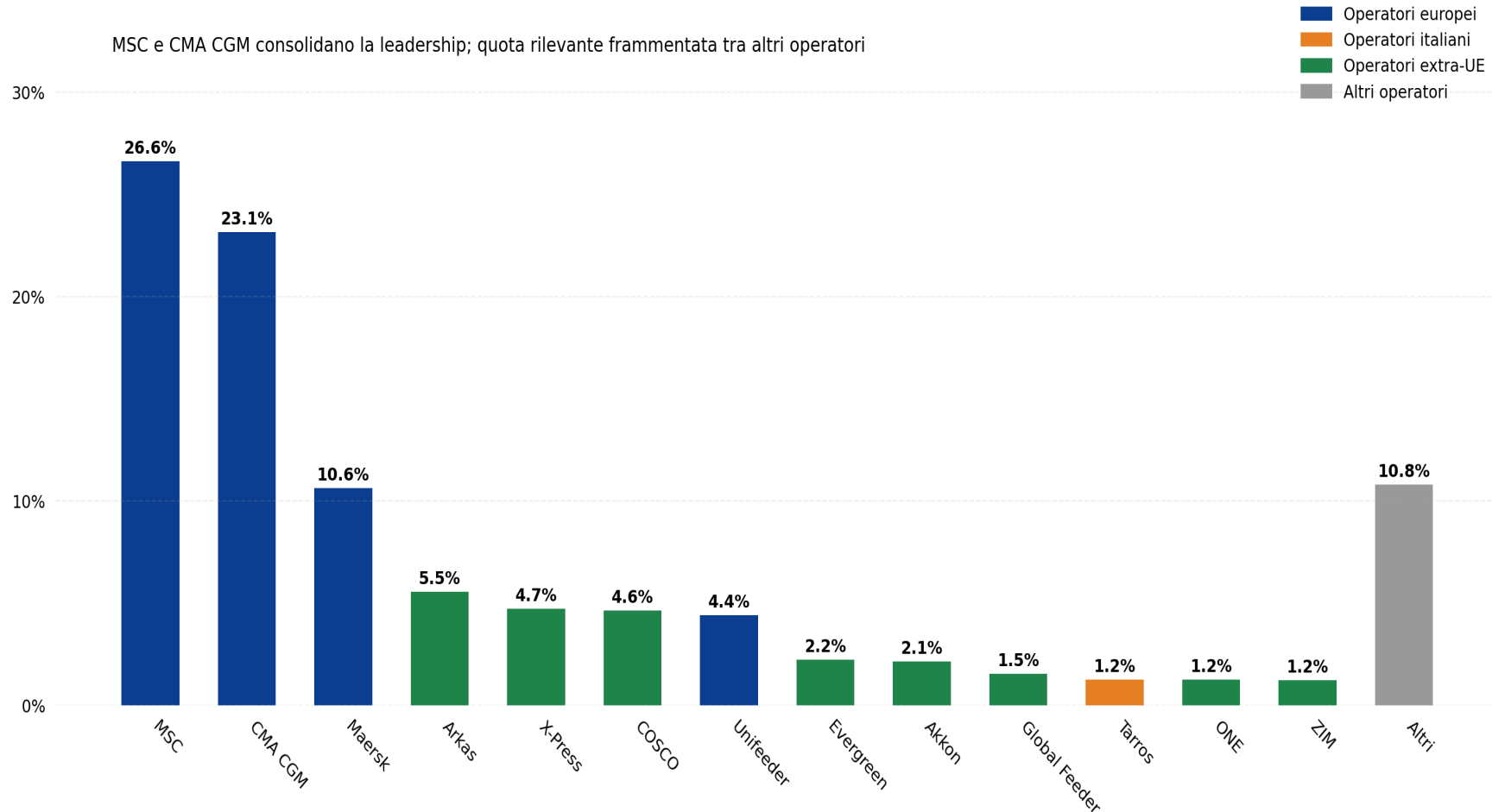
ALPHALINER

*Dedicated loops. Premier Alliance members: ONE, HMM, Yang Ming

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.

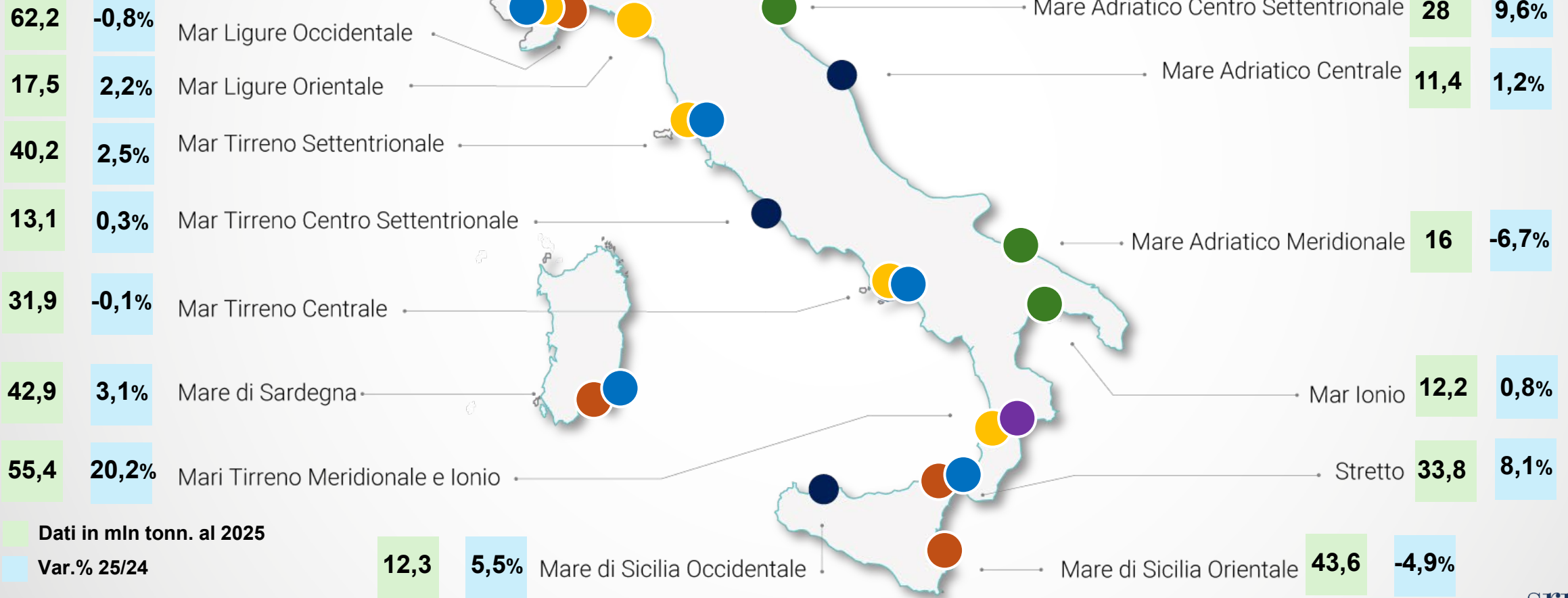
La performance dei porti italiani nel 2025: un sistema sempre solido



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



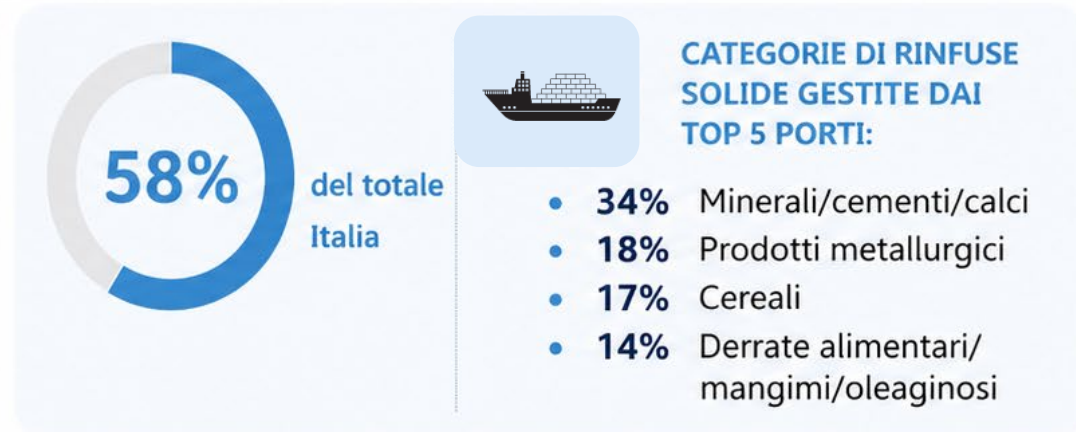
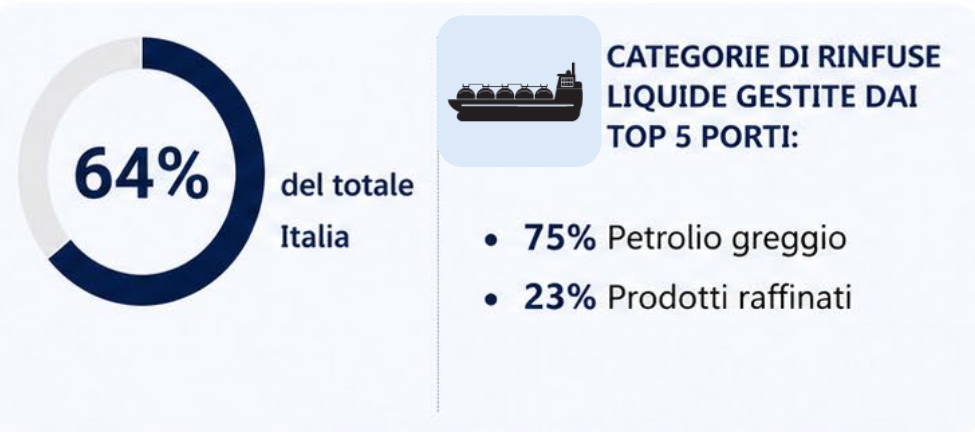
■ Dati in mln tonn. al 2025
■ ■ Var.% 25/24

Fonte: Assoport

Materie prime: i principali porti italiani per movimentazione di rinfuse

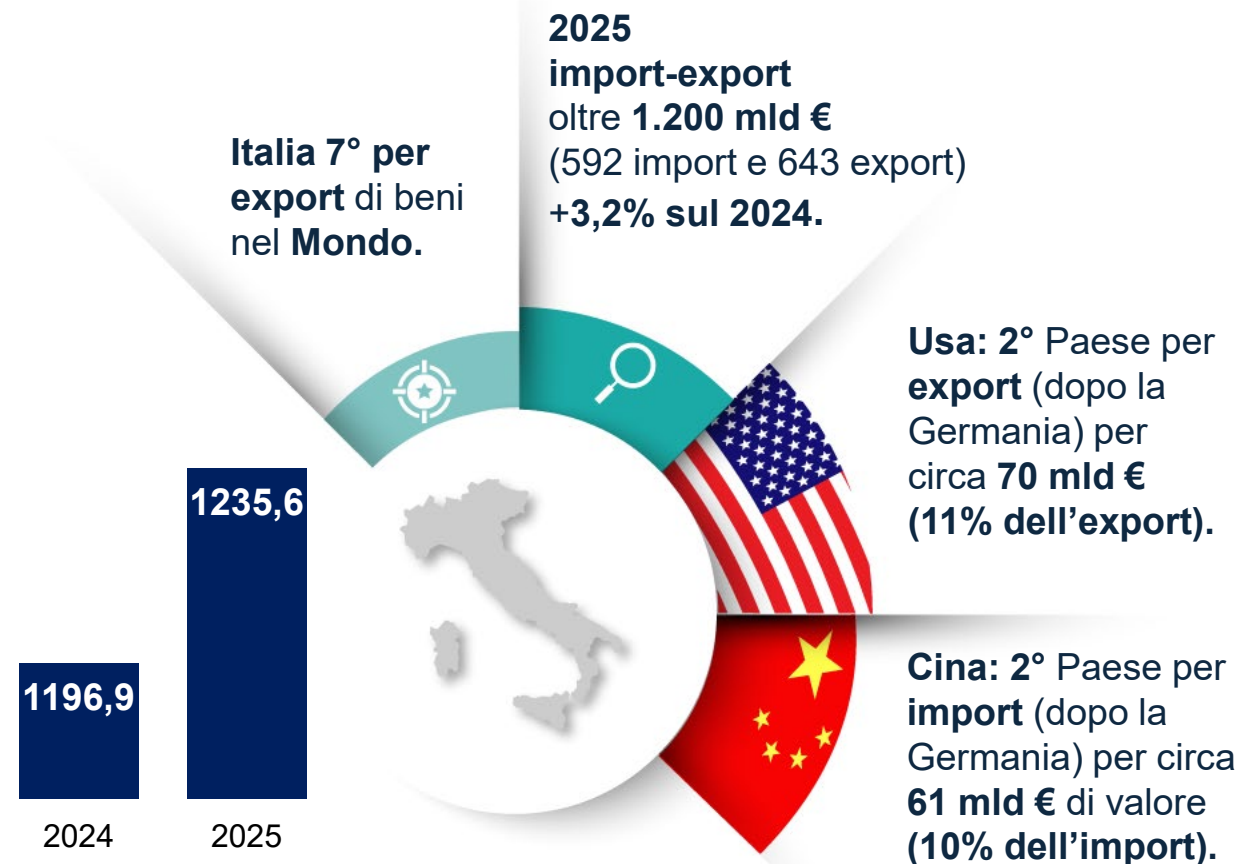
TOP 5 PORTI RINFUSE LIQUIDE		Mln tonn
1	Trieste	43,1
2	Cagliari-Sarroch	23,7
3	Augusta	20,8
4	Milazzo	19,1
5	Genova	12,5

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

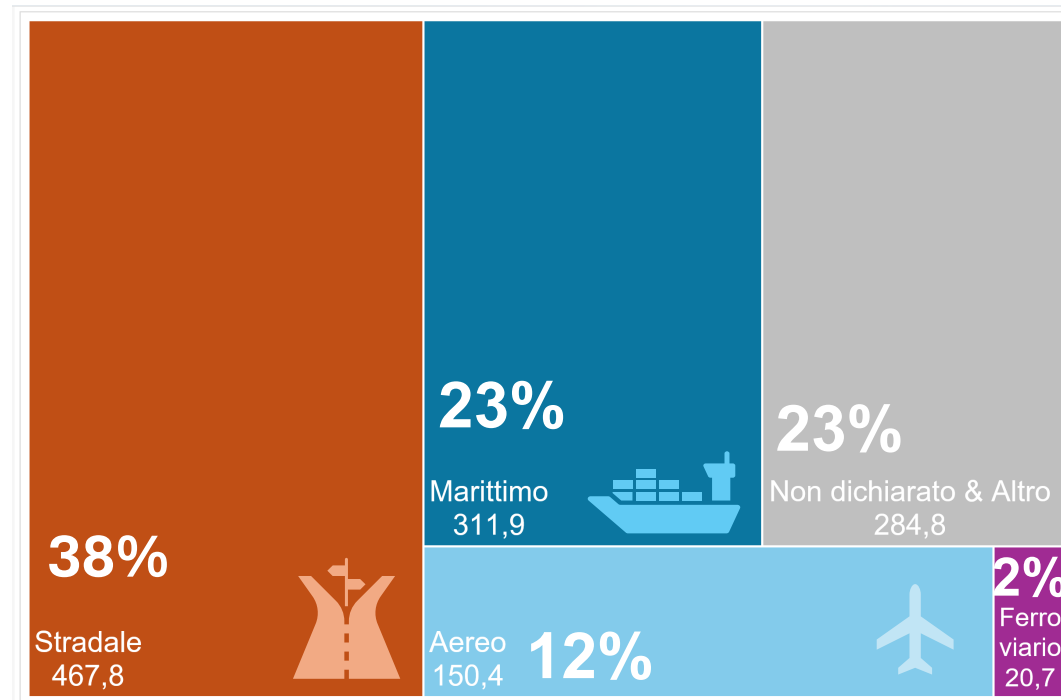


Import-export Italia 2024-2025

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 (23%) mentre l'aereo (12%) registra una quota inferiore e il ferroviario (2%) resta marginale.

La sostenibilità genera anche costi e nuovi equilibri competitivi: l'ETS

	2013	2019	2020	2021	2022	2023	Change 23/22 %	Change 23/13 %
EU27	2.016.989	2.285.183	1.950.794	1.993.219	2.148.042	2.178.453	1,4	8,0
Greece	466.727	515.899	362.036	424.557	448.495	477.322	6,4	2,3
Italy	411.167	472.540	505.968	381.820	431.112	454.440	5,4	10,5
Denmark	344.186	322.427	323.819	328.192	313.607	322.230	2,7	-6,4
Croatia	202.537	285.456	198.116	246.266	274.255	283.068	3,2	39,8
Spain	141.044	204.514	136.661	159.416	199.957	177.667	-11,1	26,0
Germany	118.586	110.374	104.925	106.307	117.120	116.006	-1,0	-2,2
Sweden	78.262	81.991	67.915	68.379	72.853	66.785	-8,3	-14,7
France	46.444	63.003	41.967	51.099	58.939	53.806	-8,7	15,9
Malta	22.882	30.202	31.676	39.611	43.569	45.967	5,5	100,9
Netherlands	35.452	43.022	39.628	41.177	41.885	40.209	-4,0	13,4
Estonia	30.504	30.774	28.730	31.335	32.091	31.605	-1,5	3,6
Finland	32.673	31.968	25.297	26.213	26.641	23.997	-9,9	-26,6
Belgium	25.000	25.726	23.679	24.707	23.079	22.303	-3,4	-10,8
Poland	14.716	17.725	15.599	17.211	16.732	16.811	0,5	14,2
Portugal	12.004	14.189	12.002	12.153	12.710	12.904	1,5	7,5
Ireland	11.229	12.384	11.428	12.346	12.147	11.797	-2,9	5,1
Romania	4.593	4.123	4.100	5.232	5.356	5.211	-2,7	13,5
Latvia	6.638	6.428	5.824	5.629	5.740	5.025	-12,5	-24,3
Lithuania	4.418	5.075	5.033	5.123	4.484	4.410	-1,7	-0,2
Bulgaria	3.620	3.451	3.161	3.101	3.257	2.855	-12,3	-21,1
Cyprus	2.366	2.263	1.833	1.818	2.201	2.275	3,4	-3,8
Slovenia	1.941	1.649	1.397	1.527	1.812	1.760	-2,9	-9,3
Montenegro	na	614	510	595	977	908	-7,1	na
Norway	72.195	59.442	60.953	64.389	71.189	71.354	0,2	-1,2
Türkiye	65.831	55.081	48.685	51.031	57.792	59.869	3,6	-9,1

Vessels in main ports, 2013-2023 (number)

L'Italia in termini di toccate è il secondo Paese Europeo con quasi **450mila navi** all'anno, seconda solo alla Grecia.

Si pensi che dopo l'Italia vi è la Danimarca con 322mila toccate.

L'intensa attività navale è specchio di quanto sia importante **prendere decisioni strategiche adeguate** quando si deve pensare ad un meccanismo di decarbonizzazione.

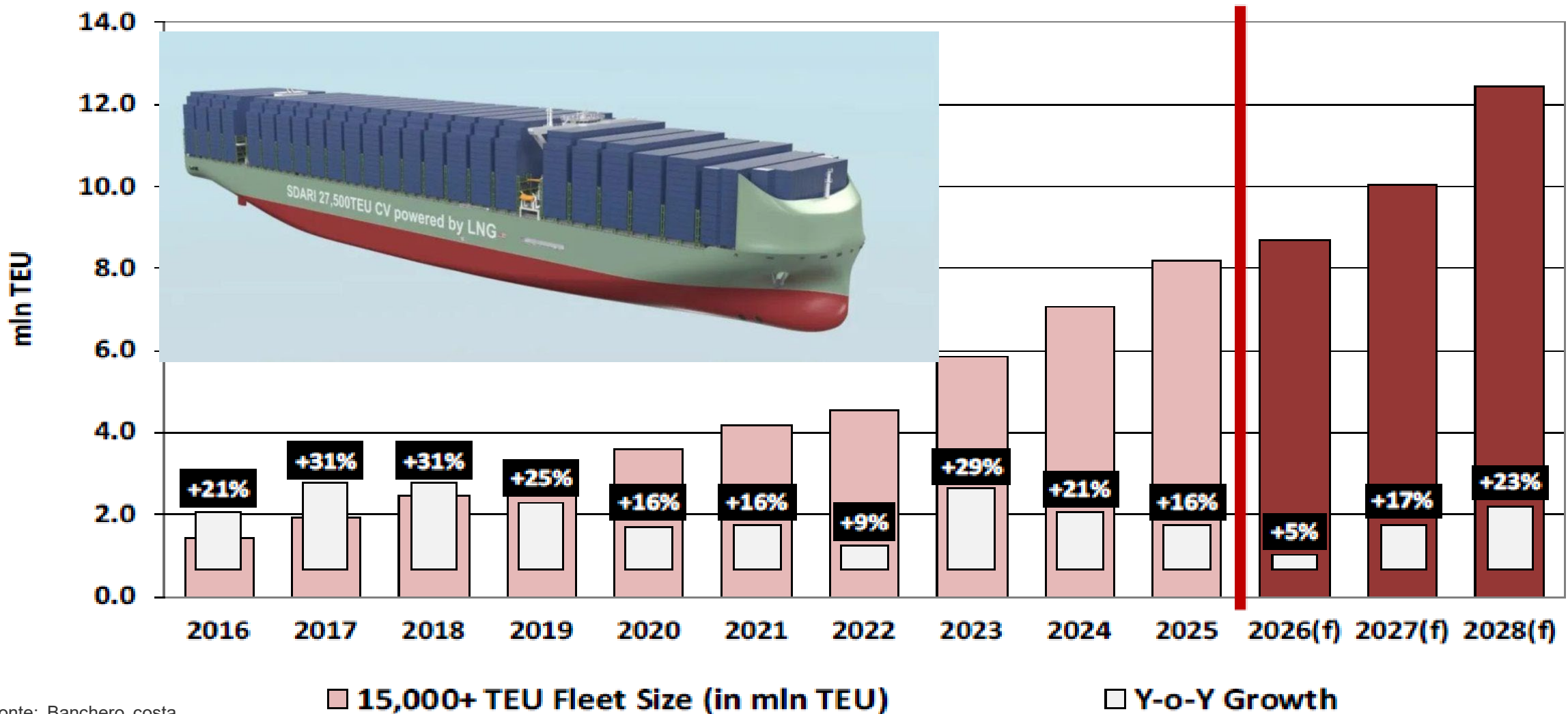
Fonte: Eurostat

Note: main ports are ports handling more than one million tonnes of goods or 200 000 passengers annually. Data are based on inward declarations. Break in time series from 2015 due to methodological improvement in the data reported by the Netherlands.

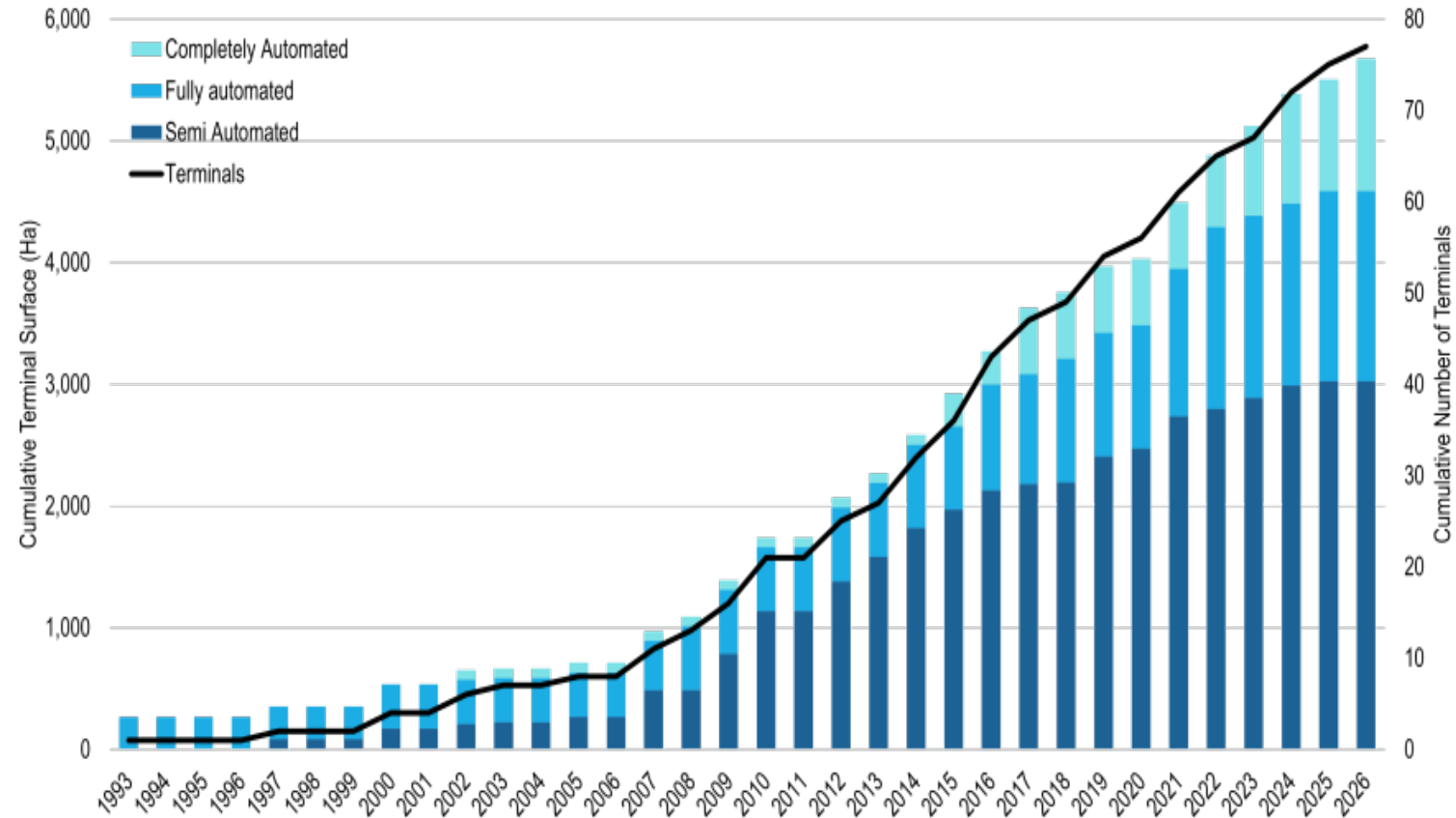
Tecnologie, sostenibilità e velocità: quali relazioni

Projected Ultra Large Containership Fleet Growth

(jan 2026 ; only units over 15,000 TEU ; in mln TEU ; after assuming slippage and demo)



Automazione molto spinta dei terminal container: investimenti in mercato aumento



- 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.

Il posizionamento negli indicatori internazionali: confronto tra Italia e Spagna

INDICATORI DI EFFICIENZA: CONFRONTO ITALIA SPAGNA



Container import dwell time (giorni)

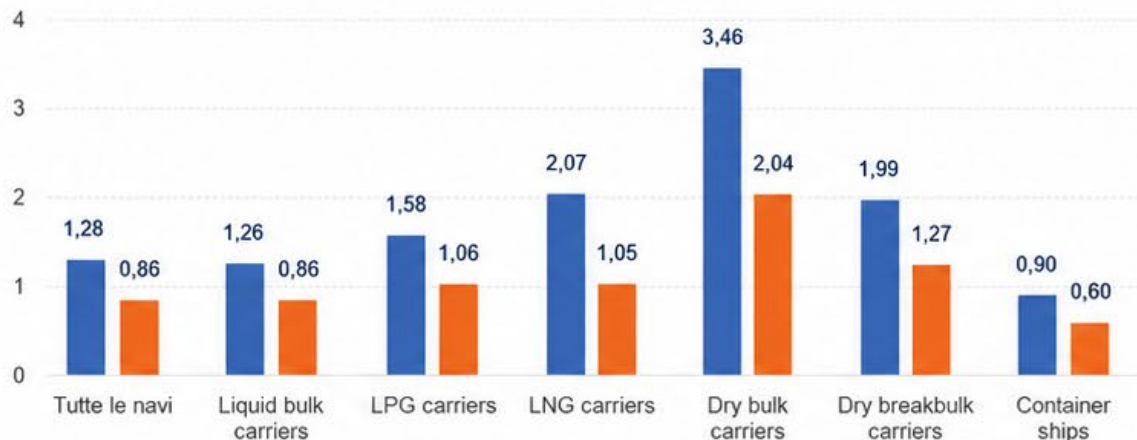
ITALIA
5,5
(58°)

SPAGNA
6,2
(71°)



Tempo in porto (giorni)

■ Italia ■ Spagna



Fonte: World Bank, UNCTAD

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ: CONFRONTO ITALIA SPAGNA



Liner Shipping Connectivity Index

18
ITALIA

8
SPAGNA



Port Liner Shipping Connectivity Index

44
GENOVA

30
VALENCIA



Liner Shipping Bilateral Connectivity Index

1° Spagna
2° Belgio
3° Cina

ITALIA

1° UK
2° Belgio
3° Paesi Bassi

SPAGNA

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
Assolombarda**

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

sr-m.it

