

Stretti e rotte marittime nel nuovo scenario globale

La centralità del Mediterraneo tra
crescente competizione e cambiamenti
delle catene logistico-portuali



I 5 messaggi strategici del Rapporto Italian Maritime Economy 2026

Chokepoint, rotte e corridoi logistici influenzano sempre più commercio, investimenti e catene globali del valore.

La globalizzazione cambia geografia: crescono i collegamenti tra grandi aree regionali e si rafforzano nuove direttrici commerciali tra Asia, Mediterraneo, Europa e Africa.

Il Mediterraneo consolida il proprio ruolo di piattaforma strategica per i traffici globali e per l'integrazione economica tra tre continenti.

Porti e shipping sono sempre più centrali per la competitività dei sistemi produttivi e per la crescita del commercio internazionale.

La sfida si sposta dalla movimentazione delle merci all'efficienza delle reti: intermodalità, infrastrutture e logistica integrata saranno i principali fattori competitivi dei prossimi anni.

Le crisi geopolitiche ridefiniscono il commercio mondiale: porti, shipping e logistica assumono un ruolo sempre più strategico per la crescita e la sicurezza economica

- Le tensioni in Medio Oriente, gli attacchi nel Mar Rosso e la crisi dello Stretto di Hormuz hanno riportato al centro dell'attenzione **il ruolo strategico delle rotte marittime e la necessità di catene logistiche globali sempre più resilienti**.
- Prima della crisi, attraverso lo Stretto di Hormuz transitavano **il 37% del commercio mondiale di greggio**, il 28% del GPL, il 19% del GNL, il 19% dei prodotti raffinati, il 13% dei prodotti chimici e il 9% dei veicoli, confermandone il ruolo di **uno dei principali chokepoint del commercio globale**.
- Il Golfo resta inoltre **un hub strategico** per fertilizzanti, elio, zolfo, metanolo e **materie prime critiche indispensabili** per numerose filiere industriali, dall'energia all'agroalimentare fino alla manifattura avanzata. un terzo dell'offerta mondiale di elio e fertilizzanti azotati (urea e ammoniaca) proviene dall'area del Golfo, mentre per altre materie prime supera il 50%.
- La chiusura quasi totale dello Stretto ha interrotto il transito di volumi equivalenti a circa **il 10% della produzione mondiale di petrolio** e al **5% di quella di gas**, coinvolgendo inoltre l'1,4% della flotta container globale. L'impatto si è tradotto in **un aumento dei costi energetici, dei premi assicurativi e dei noli marittimi**.
- Per garantire **la continuità delle supply chain**, le compagnie di navigazione hanno reagito rapidamente con **deviazioni di rotta**, un maggiore ricorso al transhipment e **soluzioni intermodali** che combinano trasporto marittimo e terrestre, come i servizi mare-strada sviluppati da MSC e CMA CGM. Gli effetti più immediati della crisi si sono riflessi anche sugli hub logistici degli Emirati Arabi Uniti.
- Con il graduale superamento della crisi, **una parte significativa dei traffici** potrebbe progressivamente tornare a utilizzare **le rotte tradizionali attraverso Hormuz**.

Il commercio mondiale non si riduce, si riorganizza: decoupling, regionalizzazione e nuove alleanze stanno ridisegnando rotte, mercati e catene del valore globali

- Il commercio marittimo mondiale continua a **crescere e a riorganizzarsi**. Le materie prime, dai fertilizzanti al grano fino ai prodotti energetici trasportati come dry e liquid bulk, rappresentano **il 73% dei volumi movimentati via mare**, mentre il traffico container concentra circa **il 66% del valore degli scambi globali**.
- Tra i diversi segmenti dello shipping, il GNL (LNG) si conferma **il più dinamico**, con una crescita media annua del **5% nel periodo 2005-2025**, sostenuta dalla crescente domanda energetica e dai processi di transizione.
- Dopo il progressivo rientro osservato nel 2024, gli indicatori internazionali di stress delle supply chain hanno registrato nel 2025 e nella prima parte del 2026 **una nuova fase di volatilità**, alimentata dalle tensioni geopolitiche che interessano **i principali chokepoint marittimi**. Negli ultimi due l'indicatore Supply Chain Stress Index è aumentato del 28% (marzo 2026 su marzo 2024).
- Il decoupling tra Stati Uniti e Cina sta accelerando **la riorganizzazione delle catene globali del valore**. Nel 2025 le importazioni statunitensi dalla Cina si sono ridotte del **30%**, mentre quelle provenienti dai Paesi ASEAN sono aumentate del **29%**, favorendo **una riallocazione delle attività produttive verso Vietnam, Thailandia e Cambogia**.
- La Cina ha compensato la contrazione degli scambi con gli Stati Uniti rafforzando **la propria presenza in altri mercati**, con esportazioni in crescita verso **l'Africa (+25,8%) e il Sud-Est asiatico (+13,4%)**.
- Anche l'Unione Europea sta perseguendo **una strategia di diversificazione commerciale** attraverso nuovi accordi con India, ASEAN e Mercosur. In questo contesto assume particolare rilevanza il corridoio **India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)**, destinato a collegare India, Penisola Arabica ed Europa e potenzialmente in grado di intercettare flussi commerciali per circa **170 miliardi di euro**.
- Parallelamente, **la rotta artica** continua a svilupparsi soprattutto come **corridoio energetico per il trasporto di GNL russo**, pur non rappresentando ancora un'alternativa strutturale al Canale di Suez.
- In questo scenario, prosegue **il consolidamento del settore container**. Nel 2026 Hapag-Lloyd ha annunciato **l'acquisizione di ZIM per circa 4,2 miliardi di dollari**, rafforzando ulteriormente uno dei principali operatori mondiali.
- Il mercato container globale è oggi organizzato attorno a **quattro grandi poli** – Ocean Alliance, Gemini Cooperation, Premier Alliance e MSC – che controllano complessivamente **oltre l'84% della capacità mondiale**.
- Il settore continua quindi a mostrare **elevati livelli di concentrazione**, sostenuti da fusioni, acquisizioni ed economie di scala. Nel 2025 le operazioni di M&A nello shipping sono state **39 per un valore complessivo di 38 miliardi di dollari**, più che raddoppiato rispetto all'anno precedente. In termini di valore, lo shipping rappresenta circa **il 22% del totale delle operazioni** concluse nel comparto dei trasporti.

Il Mediterraneo rafforza la sua centralità negli scambi globali e si conferma piattaforma strategica di integrazione tra Europa, Africa e Asia

- Nonostante le tensioni geopolitiche e il ridotto utilizzo del Canale di Suez, **il Mediterraneo continua a rafforzare il proprio ruolo strategico nel commercio mondiale**. Nel 2025 i principali porti container dell'area hanno movimentato **oltre 72 milioni di TEU**, con una crescita complessiva del **5,9%**.
- Lo spazio Euro-Mediterraneo rappresenta circa **il 31% del commercio mondiale**, per un valore vicino a **7.600 miliardi di dollari**, confermandosi **una delle aree economiche più rilevanti del pianeta**.

- Gli scambi all'interno dell'area Euro-Med superano i **4.400 miliardi di dollari**, di cui circa **500 miliardi trasportati via mare**, a testimonianza della **crescente integrazione economica e logistica regionale**.
- Si rafforzano **le integrazioni produttive tra Europa, Nord Africa, Turchia ed East Med**, sostenute dalla crescita di **poli industriali e logistici** come Tanger Med e la Suez Canal Economic Zone.
- In questo contesto, **il traffico container intra-mediterraneo continua a espandersi**: nel 2025 i volumi sono cresciuti del **6,3%** rispetto all'anno precedente, superando i **3,2 milioni di TEU**.
- I collegamenti intra-mediterranei hanno svolto **un ruolo fondamentale** nel garantire **continuità alle catene logistiche** durante le crisi che hanno interessato il Canale di Suez e il Mar Rosso, rafforzando **la resilienza del sistema marittimo regionale**.
- Tanger Med si conferma **il principale porto container del Mediterraneo**, con **11,1 milioni di TEU** movimentati nel 2025 e una crescita del **18,8%**.
- I principali carrier mondiali controllano ormai circa **il 70% della capacità dei servizi container intra-mediterranei**, evidenziando **una crescente concentrazione del mercato** anche a livello regionale.
- Le previsioni al 2030 indicano **una crescita del traffico container mediterraneo del 15%** nel quinquennio, pari a **un tasso medio annuo del 2,8%**, superiore alla media mondiale.
- In tale scenario, **intermodalità e connessioni ferroviarie** assumono un ruolo sempre più strategico per ampliare **gli hinterland portuali**, migliorare **la competitività degli scali** e ridurre **i costi logistici**.

I porti italiani crescono oltre la media europea e consolidano il loro ruolo di infrastruttura strategica per commercio, industria e Blue Economy

Economia marittima e commercio estero

- L'Italia si conferma **una delle economie più aperte al mondo** e nel 2025 si colloca **al settimo posto a livello globale** per valore delle esportazioni.
- Il commercio estero italiano ha raggiunto i **1.235,6 miliardi di euro (+3,2%)**, con esportazioni pari a **643 miliardi** e importazioni pari a **592 miliardi**.
- Il trasporto marittimo continua a rappresentare **una componente essenziale dell'interscambio nazionale**, incidendo per **il 25% sul commercio estero in valore** e per **il 49% in quantità**.
- La Blue Economy genera **76,6 miliardi di euro di valore aggiunto** e occupa **oltre un milione di persone**, confermandosi **uno dei principali motori dell'economia italiana**.

Performance dei porti italiani

- Nel 2025 le Autorità di Sistema Portuale hanno movimentato complessivamente **511 milioni di tonnellate di merci (+3,5%)**. Le rinfuse liquide si confermano la principale categoria con **186 milioni di tonnellate**, seguite dai container con **132 milioni di tonnellate** e dal traffico Ro-Ro con **122 milioni di tonnellate**; tutti i principali segmenti risultano **in crescita**.
- Il traffico container ha raggiunto i **12,8 milioni di TEU (+7,1%)**, sostenuto soprattutto dalla **forte crescita delle attività di transhipment (+13,3%)**.
- Tutte le principali alleanze mondiali del trasporto container hanno confermato **la presenza dei porti italiani** nelle rispettive reti di servizio, rafforzandone **il ruolo nei traffici internazionali**.
- L'Italia si conferma **leader europeo nello Short Sea Shipping** con **304 milioni di tonnellate movimentate** e una quota di mercato pari al **15,6%**.
- I principali partner marittimi del Paese restano prevalentemente **mediterranei (Turchia e Spagna ai primi due posti per movimentazione di merci)**, a conferma della **crescente importanza dei traffici regionali** e della **centralità del Mediterraneo** per il sistema logistico nazionale.

Geopolitica e nuove sfide per i porti italiani

- La geografia dei porti italiani coincide sempre più con quella delle **principali aree di crisi globali**. In particolare, gli scali dell'Adriatico e del Nord-Est risultano **maggiormente esposti agli sviluppi nell'area del Mar Nero**, che influenzano gli scambi di **cereali, prodotti siderurgici, energia e materie prime**.
- I porti maggiormente integrati nei **traffici transatlantici** e nelle **catene del valore manifatturiere** risentono più direttamente degli effetti delle **politiche commerciali statunitensi** e delle **tensioni internazionali**.
- Anche le nuove **normative ambientali europee**, tra cui **ETS e FuelEU Maritime**, avranno un impatto crescente sul **sistema portuale e armatoriale**, interessando in particolare **i traffici di cabotaggio e lo short sea shipping**.

Intermodalità e infrastrutture sono la nuova frontiera della competitività: investimenti e connessioni ferro-mare diventano determinanti per la crescita dei porti italiani

- L'intermodalità ferro-mare continua a rappresentare **una delle principali leve di competitività** del sistema logistico italiano e **una delle sfide più rilevanti** per migliorare l'integrazione tra **porti, reti ferroviarie e mercati europei**.
- Per sostenere il trasferimento delle merci verso **modalità di trasporto più sostenibili ed efficienti**, sono stati rafforzati **gli incentivi all'intermodalità per il periodo 2023-2028**, con una dotazione di circa **130 milioni di euro per il Sea Modal Shift** e di circa **122 milioni di euro per il Ferrobonus**.
- Parallelamente, il sistema portuale italiano può contare su **oltre 13 miliardi di euro di investimenti programmati**, destinati a migliorare **l'accessibilità marittima**, potenziare **i collegamenti dell'ultimo miglio**, accelerare **la digitalizzazione degli scali** e rafforzare **la resilienza climatica**.

Le tensioni nei principali chokepoint marittimi aumentano l'esposizione dell'economia italiana e rendono strategica la diversificazione delle rotte e delle fonti di approvvigionamento

- L'area del Golfo rappresenta **un mercato sempre più strategico per l'economia italiana**, grazie alla **forte crescita delle relazioni commerciali** con Emirati Arabi Uniti e Arabia Saudita con un incremento dell'export di oltre il 50% nell'ultimo triennio.
- Nel 2025 gli scambi marittimi tra l'Italia e i Paesi del Golfo hanno raggiunto un valore di circa **21 miliardi di euro**, confermando **la crescente integrazione economica** tra le due aree.
- Il Golfo riveste inoltre **un ruolo cruciale per la sicurezza energetica nazionale: il 21% delle importazioni marittime italiane di petrolio e gas** transita attraverso lo Stretto di Hormuz.
- Eventuali interruzioni o tensioni nell'area potrebbero avere **ripercussioni significative su diverse filiere produttive italiane**, in particolare sugli **approvvigionamenti energetici** e sui comparti della **chimica e metallurgia**, dell'**automotive**, dell'**agroalimentare**, della **meccanica** e della **manifattura avanzata**.