

Container, nel Mediterraneo traffici su nonostante le crisi

Raoul de Forcade

Nonostante i traffici nello Stretto di Hormuz si siano ridotti del 95% e la situazione geopolitica in Medioriente pesi anche sui traffici di Suez, la movimentazione di merci in container nel Mediterraneo aumenta ed è prevista in crescita almeno fino al 2030.

È quanto emerge dal Rapporto italian maritime economy 2026 di Srm, il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Lo studio è stato presentato a Napoli e mette in luce, tra l'altro, che, a dispetto delle tensioni geopolitiche e del ridotto utilizzo del Canale di Suez, il Mare Nostrum «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 (unità di misura pari a un container da 20 piedi), con una crescita complessiva del 5,9%». Anche «il traffico container intramediterraneo continua a espandersi: nel 2025 i volumi sono cresciuti del 6,3% rispetto all'anno precedente, superando i 3,2 milioni di teu». Peraltro, pur con l'andamento tutt'altro che incoraggiante della situazione a Hormuz, «le previsioni al 2030 - sottolinea il report di Srm - indicano una crescita del traffico container mediterraneo del 15% nel quinquennio, pari a un tasso medio annuo del 2,8%, superiore alla media mondiale». Quanto ai porti italiani, «nel 2025 le Autorità di sistema portuale hanno movimentato complessivamente 511 milioni di tonnellate di merci (+3,5%)», con tutti i principali segmenti di traffico in crescita (rinfuse liquidi, contenitori e ro-ro). Il traffico container, poi, «ha raggiunto i 12,8 milioni di teu (+7,1%), sostenuto soprattutto dalla forte crescita delle attività di

transshipment (+13,3%)». Secondo Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, i porti italiani e mediterranei continuano a crescere più della media «perché le tensioni geopolitiche non stanno fermando il commercio marittimo, ma lo stanno riorganizzando. In questa fase, il Mediterraneo sta rafforzando la propria centralità come piattaforma di connessione tra Europa, Asia, Africa e Medioriente. Le imprese e i carrier cercano rotte più resilienti, maggiore diversificazione e porti capaci di garantire continuità operativa. I porti italiani e mediterranei crescono perché sono dentro questa nuova geografia: non sono solo punti di transito, ma infrastrutture strategiche per la sicurezza economica, l'energia, l'industria e le catene logistiche europee. Lo dimostra anche il confronto con il Northern range: oggi i porti container del Mediterraneo movimentano più dei grandi scali del Nord Europa. Dieci anni fa sarebbe stato molto meno scontato». Riguardo alla situazione in Medioriente, Deandreis sottolinea che, «prima della crisi, Hormuz era uno dei principali snodi energetici del mondo: vi transitavano il 37% del greggio, il 28% del Gpl e il 19% del Gnl via mare, mentre, per i container, la quota era più contenuta: intorno al 3%. Oggi, quanto a volumi, siamo in una fase di forte volatilità; ma il punto centrale è evidenziare che i transiti nello Stretto si sono ridotti di circa il 95% rispetto alla normalità. È un dato che mostra la fragilità dei chokepoint: anche quando il peso container è limitato, l'impatto su energia, costi, assicurazioni, rotte e noli può propagarsi rapidamente all'intera economia marittima globale. Allo stesso tempo, i grandi carrier stanno reagendo con rapidità, attivando percorsi alternativi e soluzioni intermodali che integrano mare, strada e ferrovia, soprattutto nella Penisola Arabica. È un segnale chiaro: nella nuova logistica globale l'efficienza passa dalla capacità di diversificare rotte, nodi e modalità di trasporto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA