

LA NUOVA GEOGRAFIA DEI TRAFFICI

Porti, geopolitica e la sfida di Ravenna



Inquadra il qr code
e scarica il giornale

IL MEDITERRANEO CAMBIA ROTTA

i container crescono nonostante le crisi

Guerre, tensioni sulle rotte e nuove strategie delle compagnie non fermano i traffici: cambiano però la geografia dei porti

Guerre, tensioni nel Mar Rosso e nello Stretto di Hormuz, nuove alleanze tra le compagnie di navigazione, aumento dei costi e una geopolitica sempre più presente nelle scelte logistiche non hanno fermato il Mediterraneo. Ne stanno però cambiando profondamente la geografia.

Una prima fotografia arriva dallo studio che Uniontrasporti presenterà il 22 settembre alla Fiera del Levante di Bari, dedicato ai riflessi delle crisi internazionali sul commercio e sull'economia del Mediterraneo, con particolare attenzione al Mezzogiorno. Le anticipazioni diffuse a fine agosto indicano che nel primo semestre del 2026 il traffico container nei porti mediterranei è cresciuto mediamente del 5% rispetto allo stesso periodo del 2025. La crescita è però disomogenea e tra gli scali considerati spicca Port Said, +22,9%. (unioncamere.gov.it)

È un dato significativo proprio perché arriva nel pieno di una fase caratterizzata da conflitti militari e commerciali e dalla crisi dello Stretto di Hormuz. Il Mediterraneo sta mostrando quindi una capacità di tenuta che Uniontrasporti mette al centro della propria analisi.

Ma resilienza non significa immobilità. Dietro l'aumento complessivo si stanno modificando gli equilibri tra porti, rotte e sistemi logistici.

Era una tendenza già evidente nei primi mesi dell'anno. Il Centro Studi Fedespedit aveva rilevato nel primo trimestre una crescita del 7,1% per il proprio campione di porti mediterranei non italiani, con risultati molto differenti tra uno scalo e l'altro.

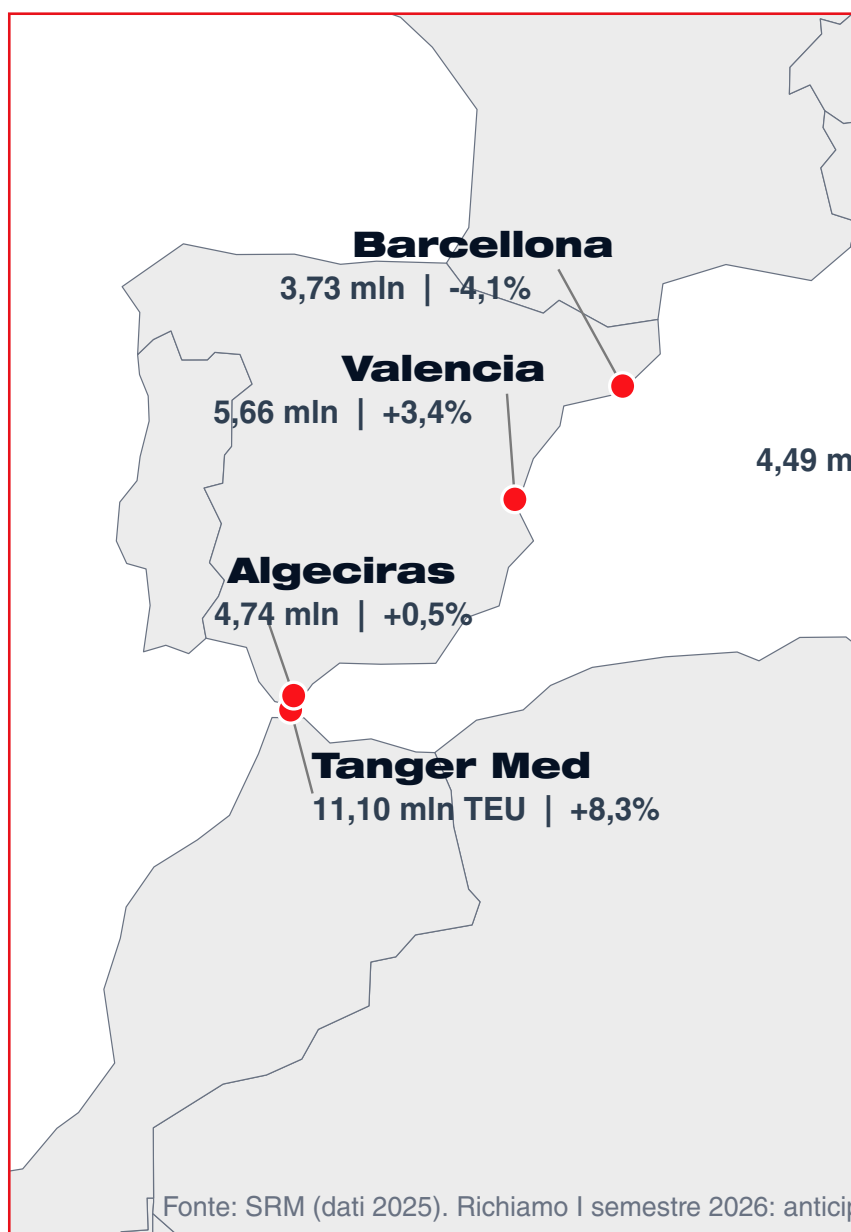
La fotografia di SRM rafforza questa lettura. Il 13° Rapporto Italian Maritime Economy sintetizza il cambiamento con una definizione particolarmente efficace: Mediterraneo "da mare di transito a mare di traffico".

Nel 2025 Tanger Med ha movimentato 11,1 milioni di TEU, Valencia 5,66 milioni, Port Said 5,57 milioni, Algeciras 4,74 milioni, Pireo 4,64 milioni e Gioia Tauro 4,49 milioni. Ma sono soprattutto le variazioni a mostrare la rapidità con cui gli equilibri possono cambiare: Port Said è cresciuto del 41,3%, Gioia Tauro del 14%, Ambarli del 13,9%, Tanger Med dell'8,3%, mentre Pireo ha perso il 3,1%.

Non cresce dunque "il Mediterraneo" nello stesso modo. Crescono alcuni Mediterranei più di altri.

E a determinare vincitori e perdenti non sono più soltanto posizione geografica e infrastrutture. Pesano le strategie delle compagnie, le alleanze armatoriali, la sicurezza delle rotte, i costi, le normative ambientali e la capacità di collegare rapidamente le banchine ai mercati finali.

Non cresce tutto il Mediterraneo allo stesso modo: rotte, alleanze, costi e ETS spostano i traffici



SRM sottolinea, ad esempio, che la crescita di Port Said rispetto all'arretramento del Pireo è collegata anche alle politiche ETS europee.

Dentro questa trasformazione c'è anche Ravenna. Non come concorrente diretto dei giganteschi hub di transhipment di Tanger Med o Port Said, ma come porto

+5%

CONTAINER MEDITERRANEO

I semestre 2026 vs 2025

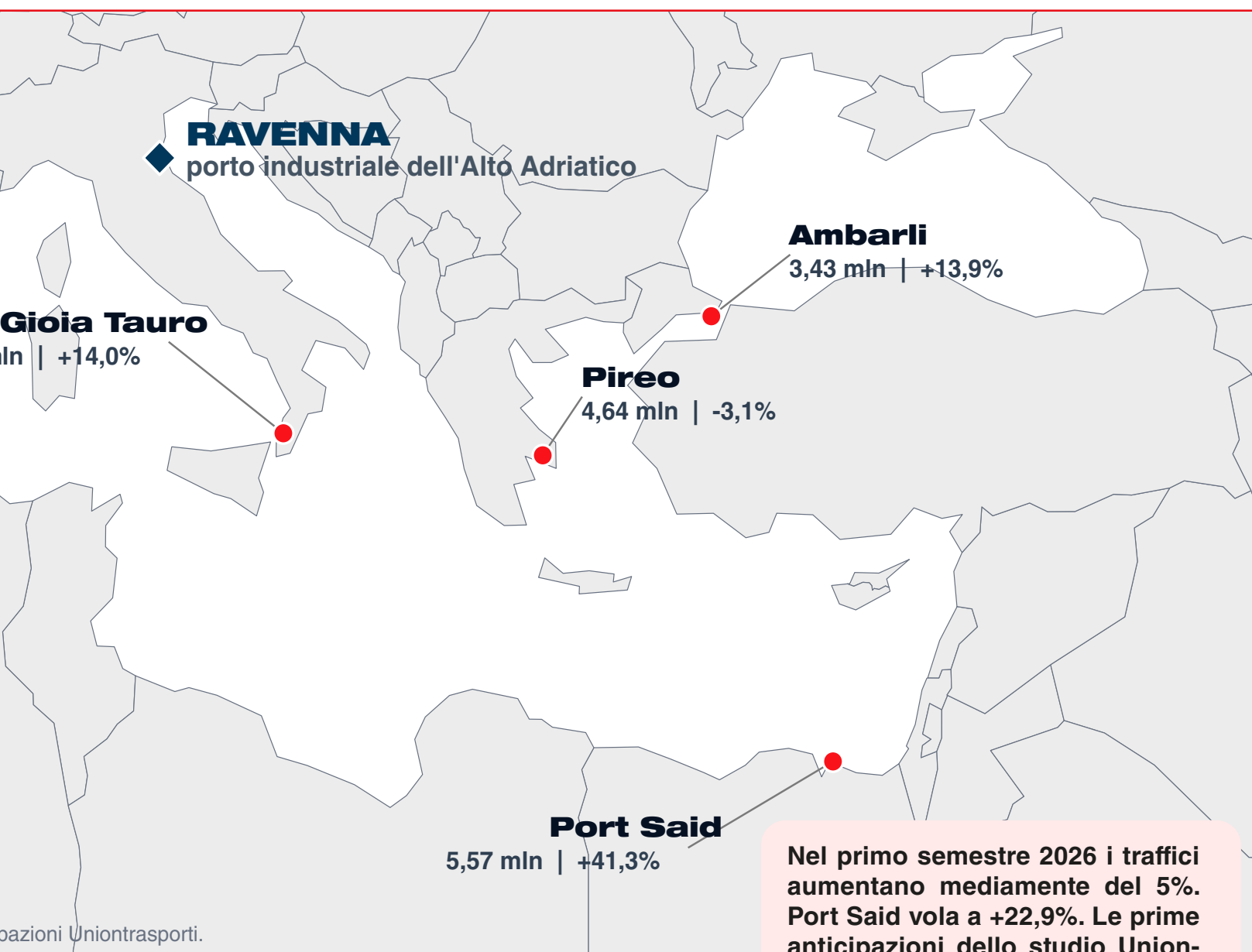
+22,9%

PORT SAID

I semestre 2026

LA NUOVA MAPPA DEI CONTAINER NEL MEDITERRANEO

Volumi 2025 e variazioni dei principali scali. Ravenna entra nella nuova geografia industriale



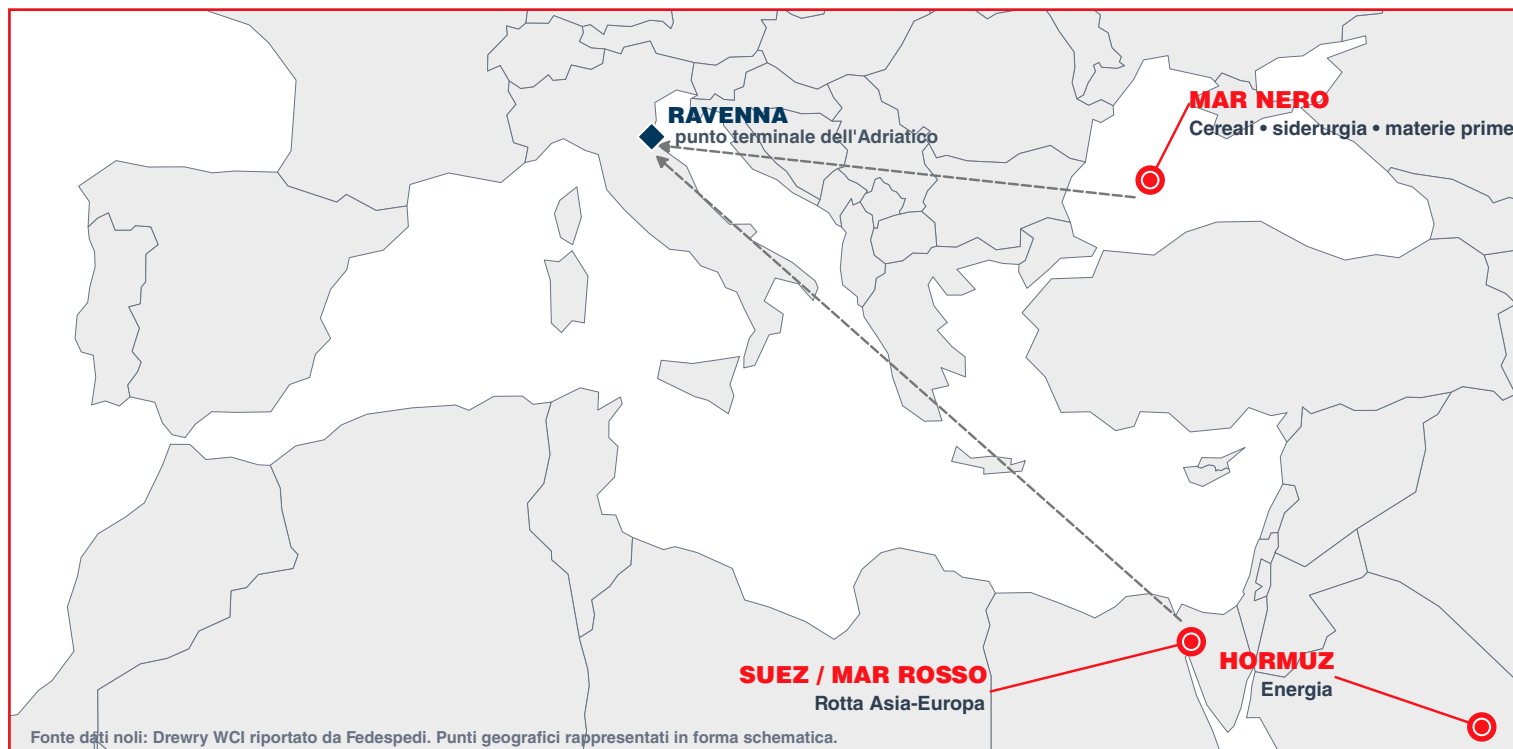
industriale collocato all'estremità settentrionale del Mediterraneo e alle porte di uno dei principali sistemi manifatturieri europei.

La questione diventa allora capire quale spazio possa conquistare Ravenna nella nuova geografia che sta emergendo.

Nel primo semestre 2026 i traffici aumentano mediamente del 5%. Port Said vola a +22,9%. Le prime anticipazioni dello studio Uniontrasporti fotografano un bacino resiliente, ma con forti differenze tra gli scali. SRM conferma una trasformazione più profonda: il Mediterraneo è sempre meno soltanto un mare di transito

DAL MAR ROSSO A HORMUZ, quando la geopolitica entra in porto

Mar Nero, Suez e Hormuz condizionano rotte, energia e materie prime. Gli shock lontani arrivano fino alle banchine dell'Adriatico



Le crisi internazionali modificano rotte, costi e approvvigionamenti. I traffici mediterranei resistono, ma aumenta la volatilità. E l'Adriatico è particolarmente esposto agli sviluppi nel Mar Nero

La geopolitica non è più soltanto lo sfondo del commercio marittimo. È diventata una delle variabili con cui compagnie, spedizionieri, industrie e porti devono confrontarsi quotidianamente.

È proprio da questa constatazione che parte lo studio Uniontrasporti: misurare i riflessi delle crisi internazionali sul commercio e sull'economia del Mediterraneo.

La prima conclusione anticipata è apparentemente sorprendente. Nonostante le tensioni, nel primo semestre 2026 i container sono aumentati mediamente del 5%. Unioncamere parla esplicitamente di un Mediterraneo che sembra dimostrarsi resiliente, a partire dalla crisi dello Stretto di Hormuz. (unioncamere.gov.it)

Resilienza, però, non significa assenza di conseguenze.

Il Mar Rosso e Suez rappresentano il collegamento più diretto tra Asia e Mediterraneo. Hormuz resta uno dei passaggi strategici dell'energia mondiale. Il Mar Nero continua a essere determinante per cereali, prodotti siderurgici e materie prime.

Ogni crisi può determinare deviazioni delle rotte, allungamento dei tempi, maggiore utilizzo delle navi e variazioni dei noli.

Tra il 26 febbraio e il 28 maggio 2026 il Drewry World Container Index riportato da Fedespedit è passato da 1.899 a 2.800 dollari per container da 40 piedi, con un aumento di circa il 47%.

Per Ravenna il Mar Nero assume una rilevanza particolare. SRM osserva che i porti adriatici e del Nord-Est risultano particolarmente esposti alle sue evoluzioni per la forte presenza di cereali, acciaio, energia e materie prime nei loro traffici.

La distanza tra geopolitica mondiale ed economia ravennate è quindi molto più breve di quanto possa apparire.

DREWRY WCI

1.899 \$

26 febbraio



2.800 \$

28 maggio

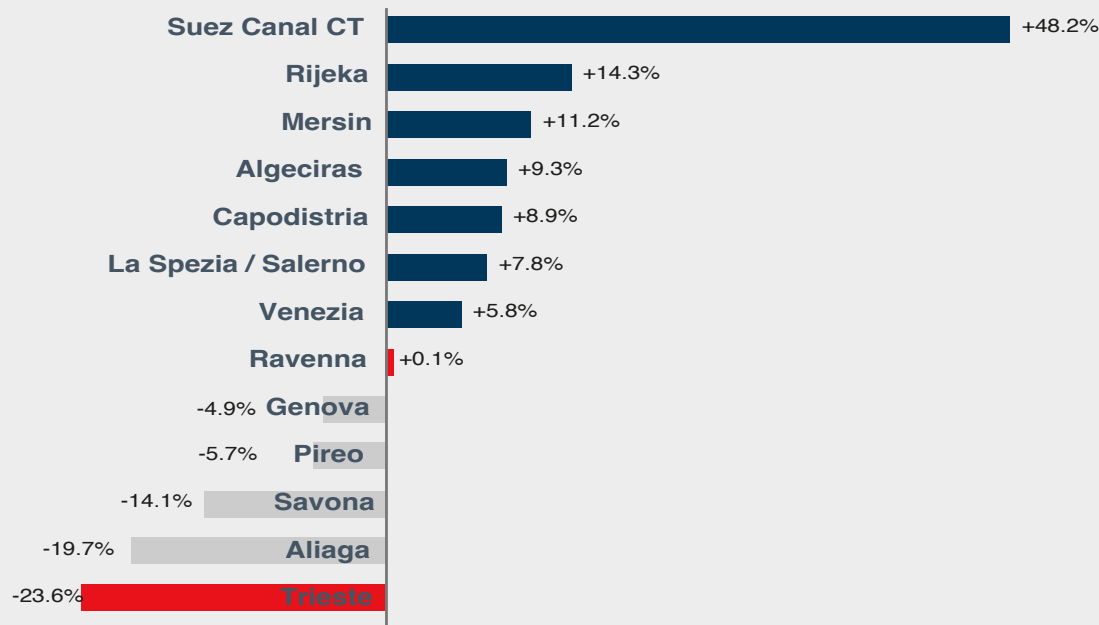
+47%

CONTAINER, NUOVI EQUILIBRI TRA I PORTI

chi cresce e chi arretra

I dati mostrano una geografia in rapido movimento. Nell'Alto Adriatico salgono Rijeka e Capodistria, Ravenna resta stabile, Trieste arretra

VARIAZIONE TEU — I TRIMESTRE 2026



Nei primi tre mesi del 2026 il campione dei porti mediterranei non italiani analizzato da Fedespedi cresce del 7,1%, mentre quello italiano perde il 4,6%.

Il Mediterraneo cresce, ma non tutti i suoi porti procedono nella stessa direzione. È probabilmente questo l'elemento più interessante che emerge dai dati disponibili in attesa dello studio completo di Uniontrasporti.

Una prima fotografia dettagliata è quella del Centro Studi Fedespedi relativa ai primi tre mesi del 2026.

Il campione dei porti italiani considerati ha movimentato complessivamente 1,58 milioni di TEU, contro 1,66 milioni del primo trimestre 2025: -4,6%.

Nello stesso periodo il campione dei principali porti mediterranei non italiani è passato da 8,20 a 8,78 milioni di TEU: +7,1%.

Ma anche queste medie nascondono differenze profonde.

Suez Canal Container Terminal registra +48,2%, Rijeka +14,3%, Mersin +11,2%, Algeciras +9,3% e Capodistria +8,9%. All'estremo opposto Aliaga perde il 19,7% e Pireo il 5,7%.

Il fenomeno interessa direttamente anche l'Italia. La Spezia e Salerno crescono entrambe del 7,8%, Venezia del 5,8%. Genova perde il 4,9%, Savona il 14,1%.

Il caso più evidente è Trieste: da 237.534 a 181.564 TEU, -23,6%. Fedespedi collega esplicitamente la flessione alla nuova organizzazione delle alleanze tra le compagnie di navigazione. Ravenna rimane invece sostanzialmente stabile, da 53.436 a 53.474 TEU, +0,1%.

Il confronto dell'Alto Adriatico è particolarmente interessante: mentre Trieste arretra, Capodistria cresce dell'8,9% e Rijeka del 14,3%.

È la dimostrazione di quanto rapidamente possano spostarsi i traffici containerizzati. Una decisione delle grandi compagnie o la riorganizzazione di un'alleanza può modificare in pochi mesi i volumi di uno scalo.

La competizione, quindi, non riguarda più soltanto porto contro porto. Riguarda sistemi logistici contro sistemi logistici.

IL CASO TRIESTE

-23,6%

237.534 → 181.564 TEU

Un arretramento che rende evidente quanto rapidamente possano cambiare gli equilibri nell'Alto Adriatico.

MERCI ED ENERGIA, IL MEDITERRANEO diventa una piattaforma strategica

Le rotte commerciali si intrecciano con quelle energetiche. Ravenna può assumere una nuova funzione anche attraverso la cattura e lo stoccaggio della CO₂

Nord Africa, Medio Oriente ed Europa tornano a formare uno spazio sempre più interconnesso.

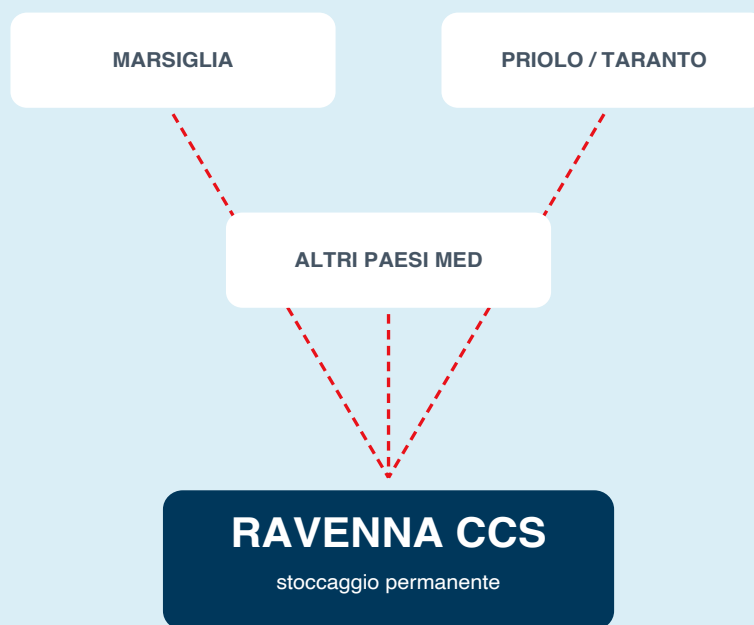
Container, energia, materie prime, infrastrutture e accesso ai mercati sono sempre più difficili da separare. È uno dei concetti attorno ai quali ruota anche la presentazione dello studio Uniontrasporti. La presidente della Camera di Commercio di Bari, Luciana Di Bisceglie, osserva che la globalizzazione sta attraversando una nuova fase nella quale energia, materie prime, logistica e infrastrutture sono sempre più legate agli equilibri geopolitici. (unioncamere.gov.it)

Il Mediterraneo dei container coincide quindi sempre più con il Mediterraneo dell'energia.

E Ravenna è già dentro entrambe le geografie.

Al ruolo storico dello scalo nell'approvvigionamento energetico si è aggiunto il rigassificatore offshore. Un'altra prospettiva è rappresentata da Ravenna CCS, il progetto Eni-Snam per la cattura e lo stoccaggio permanente dell'anidride carbonica. Francesca Zarri, responsabile Regione Italia di Eni, ha indicato per Ravenna CCS una capacità complessiva stimata di 500 milioni di tonnellate, superiore al 70% della capacità annunciata nel Mediterraneo europeo. Ma è soprattutto la dimensione geografica del progetto a essere interessante per il porto. Il

LA RETE MEDITERRANEA DELLA CO₂



trasporto navale della CO₂ consentirebbe infatti di superare il bacino industriale del Nord Italia.

«Il Mediterraneo è il mezzo che consentirà di superare i confini del Nord Italia, collegando tramite il trasporto navale il sito di stoccaggio ravennate a importanti poli industriali del Sud quali Priolo e Taranto, ma an-

che all'area di Marsiglia, in Francia, e in prospettiva ad altri Paesi affacciati sulle sue sponde».

Ravenna potrebbe così assumere una funzione nuova: non soltanto porta d'ingresso di energia e materie prime, ma nodo di una rete mediterranea legata alla decarbonizzazione dell'industria.

500 MILIONI DI TONNELLATE

CAPACITÀ COMPLESSIVA STIMATA DI STOCCAGGIO

> 70% della capacità annunciata di stoccaggio nel Mediterraneo europeo

RAVENNA, UN PORTO DIVERSO

dai grandi hub container

Primo in Italia per le rinfuse solide e strettamente collegato alle filiere produttive: è da questa specializzazione industriale più che il transhipment, a definire il ruolo dello scalo nel Mediterraneo

11,6 MILIONI t

RINFUSE SOLIDE 2025

1° IN ITALIA

oltre 1/5 del totale nazionale

LE PRINCIPALI RINFUSE SOLIDE DI RAVENNA

MINERALI



DERRATE ALIMENTARI



CEREALI



ALTRE RINFUSE



Ravenna non è Tanger Med. Non è Port Said. E leggere il suo futuro utilizzando soltanto la classifica dei TEU rischia di restituire una fotografia incompleta.

Il porto ravennate presenta una struttura profondamente diversa da quella dei grandi hub mediterranei di transhipment.

Nel 2025 è risultato primo in Italia per movimentazione di rinfuse solide, con 11,6 milioni di tonnellate: oltre un quinto del traffico nazionale del comparto.

La leadership riguarda diverse filiere. Ravenna ha movimentato 4,5 milioni di tonnellate di minerali, 2,6 milioni di derrate alimentari, 2,3 milioni di cereali e 1,7 milioni di altre rinfuse solide.

Sono numeri che raccontano il rapporto strettissimo tra porto ed economia reale.

Ceramica, metallurgia, edilizia, agroalimentare, mangimistica e trasformazione dei cereali dipendono dalle catene di approvvigionamento che attraversano lo scalo ravennate.

È questa specializzazione a indicare anche il possibile

ruolo futuro di Ravenna.

Non un mega-hub mediterraneo di transhipment, dove i container vengono trasferiti da una nave all'altra, ma un gateway industriale, nel quale le merci arrivano per alimentare direttamente il sistema produttivo e dal quale partono le esportazioni delle imprese.

IL MODELLO RAVENNA

Non un hub di transhipment, ma un porto industriale legato a materie prime, manifattura e retroterra produttivo

PAROLA CHIAVE

SPECIALIZZAZIONE

RAVENNA, LA SFIDA SI GIOCA A TERRA

Fondali, ferrovia e collegamenti con il retroporto per la competitività dello scalo

14,1
milioni di tonnellate
+5,9%
sul 2025

112.927
TEU
+1,5%
(-1.695 TEU)
sul 2025

54,640
trailer e rotabili (pe
+34,1%
sul 2025

Il 2026 restituisce per Ravenna una fotografia a due velocità.

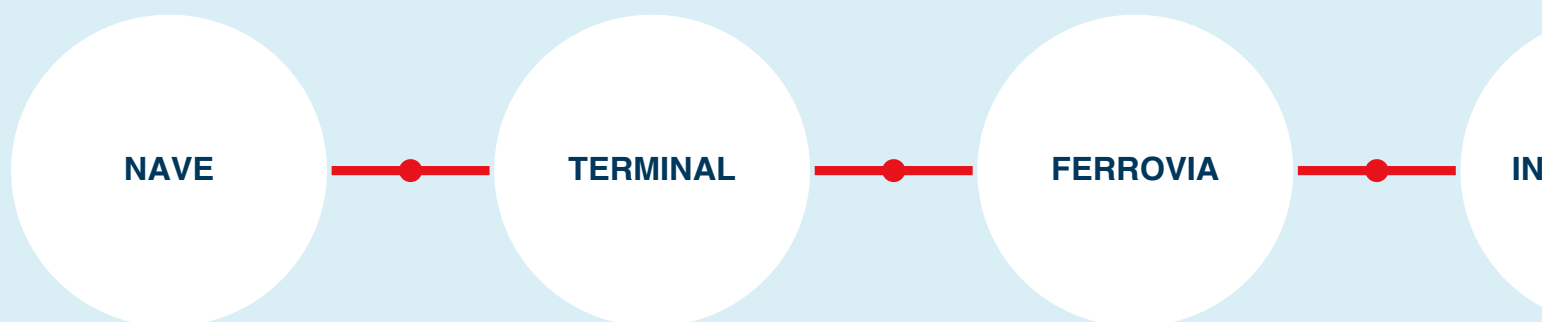
Nel primo semestre il porto ha movimentato circa 14,1 milioni di tonnellate, il 5,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2025. Ad agosto, invece, i traffici hanno registrato una brusca frenata, con una flessione di circa il 20% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Nei primi sei mesi dell'anno particolarmente forte è stata la crescita del Ro-Ro: 54.640 unità, +34,1%. Più contenuto l'andamento dei container, passati da 111.232 a 112.927 TEU, con un aumento di 1.695 unità, pari all'1,5%.

Nello stesso semestre i container dei porti mediterranei sono cresciuti mediamente del 5%.

Si tratta naturalmente di realtà differenti: la media medi-

LA CATENA CHE DEVE FUNZIONARE



RAVENNA → EMILIA-ROMAGNA → NORD ITALIA → EUROPA

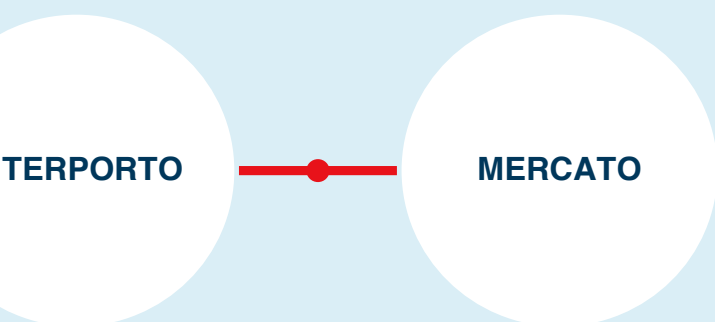
Il punto debole evidenziato dai dati è il ferro: 3.977 treni nel primo semestre 2025, 3.580 nel 2026, 397 in meno.

orto diventano decisivi



terranea comprende porti con caratteristiche molto diverse da Ravenna e grandi hub di transhipment. Il confronto non costituisce quindi una graduatoria, ma aiuta a leggere la velocità con cui stanno cambiando gli equilibri e la crescente competizione tra sistemi portuali.

Il completamento dell'Hub Portuale potrà rimuovere alcuni limiti storici dello scalo, aumentando fondali,



IL CAMPANELLO D'ALLARME

Dopo la crescita del primo semestre, agosto segna una frenata dei traffici rispetto allo stesso mese del 2025.

Agosto: -21,2%

dimensione delle navi ricevibili, banchine e disponibilità di nuove aree. Ma una maggiore capacità portuale non produce automaticamente nuovi traffici.

Le compagnie scelgono uno scalo sulla base della disponibilità del carico, dei costi, della produttività dei terminal e della capacità di raggiungere rapidamente il mercato finale. Ed è qui che la partita si sposta dal mare alla terra.

Fondali più profondi, nuove banchine e terminal più efficienti sono indispensabili, ma devono essere accompagnati dalla capacità di trasferire rapidamente le merci verso il retroterra e i mercati di destinazione.

Da questo punto di vista, il primo semestre presenta un dato in controtendenza: mentre le merci complessive aumentano del 5,9%, i treni movimentati scendono da 3.977 a 3.580, con una flessione del 10%.

Il tema diventerà ancora più importante con il completamento delle opere portuali. Più capacità sulle banchine significa infatti più merci da trasferire verso l'esterno. Senza un adeguato sviluppo del sistema terrestre, il rischio è che il collo di bottiglia venga semplicemente spostato dal mare alla terra.

Ultimo miglio ferroviario, collegamento con Bologna, integrazione con l'interporto e connessione ai grandi corridoi diventano così parte della stessa partita dei fondali. Perché la vera competizione non è più semplicemente Ravenna verso Trieste, Capodistria o gli altri porti: è catena logistica contro catena logistica.



RAVENNA 2030, le cinque sfide del nuovo Mediterraneo

Dai fondali alla ZLS, dalla ferrovia all'energia: cinque leve per consolidare il ruolo dello scalo nelle nuove rotte mediterranee

01 FONDALI

Portare avanti i dragaggi e garantire accessibilità alle navi.

02 BANCHINE

Completare e rendere pienamente operative le nuove infrastrutture.

03 FERROVIA

Aumentare la quota di merci che lascia il porto su rotaia.

04 RETROPORTO / ZLS

Integrare porto, aree produttive e logistica regionale.

05 ENERGIA

Fare di Ravenna un nodo della transizione energetica mediterranea.

LA PARTITA NON È SOLO SUL MARE

La competitività di Ravenna dipenderà dalla capacità di collegare infrastrutture portuali, industria, logistica terrestre ed energia in un unico sistema.



#Plastic-freeER

