

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fedespedi festeggia 80 anni a Genova: “L’effetto Iran sui traffici in Italia si sente”

Nicola Capuzzo · Friday, June 5th, 2026

L’onda lunga del conflitto in Iran inizia a raggiungere anche l’Italia secondo quanto vedono gli spedizionieri italiani dal loro punto d’osservazione del mercato. Lo dicono i nuovi dati diffusi dal Centro Studi di Fedespedi (Federazione nazionale imprese di spedizioni internazionali) in occasione dell’annuale assemblea pubblica tenutasi quest’anno a Genova in occasione dell’80° anniversario della Federazione che rappresenta una rete di circa 1.650 imprese, con un fatturato aggregato di 24,9 miliardi di euro e oltre 60.000 addetti.

Non a caso il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto, ha sottolineato come “le imprese di spedizioni rappresentano un osservatorio privilegiato sull’evoluzione del commercio internazionale. I dati presentati oggi mostrano gli effetti delle tensioni geopolitiche sui traffici globali, ma anche la resilienza di un settore abituato a operare in contesti in continua trasformazione”.

Proprio nel corso dell’assemblea pubblica sono stati presentati i nuovi dati del Centro Studi di Fedespedi sui traffici import-export e sulla movimentazione portuale e aeroportuale relativi al primo trimestre 2026 e, come detto, le analisi evidenziano i primi effetti delle tensioni internazionali sui flussi di merci verso l’Italia e delineano il possibile sviluppo di nuove direttrici commerciali. Da gennaio a fine marzo la movimentazione di container nei porti italiani ha registrato una flessione del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 2025; il rallentamento si concentra in particolare sul versante adriatico, dove spicca la contrazione di Trieste (-23,6%), e investe anche alcuni scali tirrenici, da Savona (-14,1%) a Genova (-4,9%). Anche il porto di Napoli registra una leggera flessione (-3,5%). In controtendenza, segnano una crescita il Terminal LSCT di La Spezia (+7,8%), Salerno (+7,8%) e Venezia (+5,8%), mentre Ravenna resta sostanzialmente stabile (+0,1%).

Fedespedi precisa che il dato italiano va contestualizzato nell’ambito delle dinamiche riscontrate nel Mediterraneo, dove crescono complessivamente i traffici di transhipment – come Port Said Suez Canal (+48,2%), Algeciras (+9,3%) – tengono sostanzialmente i porti spagnoli del Mediterraneo occidentale più vicini allo sbocco di Gibilterra – Barcellona (-1,8%) e Valencia (+1,3%) – e registrano un calo i porti del Mediterraneo centrale, compreso il Pireo (-5,7%). Fa da contraltare la crescita dei porti turchi, in particolare di Mersin spinta dalla ricerca di alternative mare-gomma alla chiusura dello stretto di Hormuz.

La contrazione dei volumi container appare dunque un fenomeno specifico del sistema portuale nazionale, in un contesto in cui l'export italiano continua a crescere, sia pure a un ritmo più contenuto (+1,3% nel primo trimestre, contro il +3,3% registrato nel 2025).

Il rallentamento coinvolge anche il trasporto aereo delle merci. Nel primo trimestre del 2026 gli aeroporti italiani hanno movimentato circa 279,5 mila tonnellate di merce, con una flessione del 2,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La contrazione interessa i due principali scali cargo del Paese: Malpensa, in calo del 4,5%, e Fiumicino, in flessione del 2,1%. “Sul risultato incidono congiuntamente il quadro internazionale, le difficoltà del traffico aereo in un'area nevralgica e di transito come il Medio Oriente e alcune misure di carattere regolatorio, tra cui la nuova imposta di due euro sui pacchi in arrivo dalla Cina” dicono gli spedizionieri.

Il caso di Trieste merita un'attenzione particolare. Sul fronte dei container, lo scalo giuliano sconta la riorganizzazione delle alleanze tra le compagnie di navigazione (in particolare la sperazione fra Maersk e Msc che erano soci nella 2M), che ha ridisegnato le rotte e ridotto i volumi in transito. Sul fronte dei traffici rotabili, tuttavia, il porto registra un segnale di segno opposto: nel primo trimestre del 2026 la movimentazione ro-ro proveniente dalla Turchia è cresciuta del 6,4%, passando da 77.618 a 82.554 veicoli industriali.

“È ancora prematuro stabilire un nesso diretto con il conflitto in Iran; resta tuttavia plausibile che parte di questi flussi rifletta il tentativo di aggirare lo Stretto di Hormuz attraverso soluzioni alternative via terra, lungo la direttrice che attraversa la Turchia e l'Iraq. In questo quadro Trieste conferma la propria centralità di soglia strategica dell'Alto Adriatico, punto di intersezione tra le rotte del Mediterraneo, della Mitteleuropa e dei Balcani, e snodo privilegiato per i traffici rotabili tra il Mediterraneo e l'Europa centrale” è il commento del Centro studi di Fedespediti. Secondo cui sullo sfondo si delinea così l'ipotesi di una rotta commerciale alternativa che assegna alla Turchia un ruolo crescente di snodo tra Asia ed Europa, capace di intercettare i flussi dirottati dalle aree di crisi.

“La Turchia si afferma oggi come partner sempre più rilevante nel Mediterraneo. In uno scenario nel quale si aprono nuove rotte e gli equilibri logistici sono in continua evoluzione, è necessario consolidare rapporti commerciali sempre più solidi con questo Paese e promuovere alleanze strategiche in grado di agevolare il flusso delle merci” ha concluso Pitto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**





This entry was posted on Friday, June 5th, 2026 at 3:00 pm and is filed under [Market report](#), [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.