La competitività dei porti italiani negli attuali scenari marittimi



Napoli, 28 Ottobre 2026

Dario RUGGIERO

SRM – Maritime Economy Dept.

Agenda

1

Scenario globale

I fenomeni che ridisegnano il trasporto marittimo e le supply chain

2

La competitività dei porti

I principali fattori che consentono a un porto di essere più competitivo di altri

3

La competitività dei porti italiani

Analisi dei porti italiani e loro possibilità di sviluppo

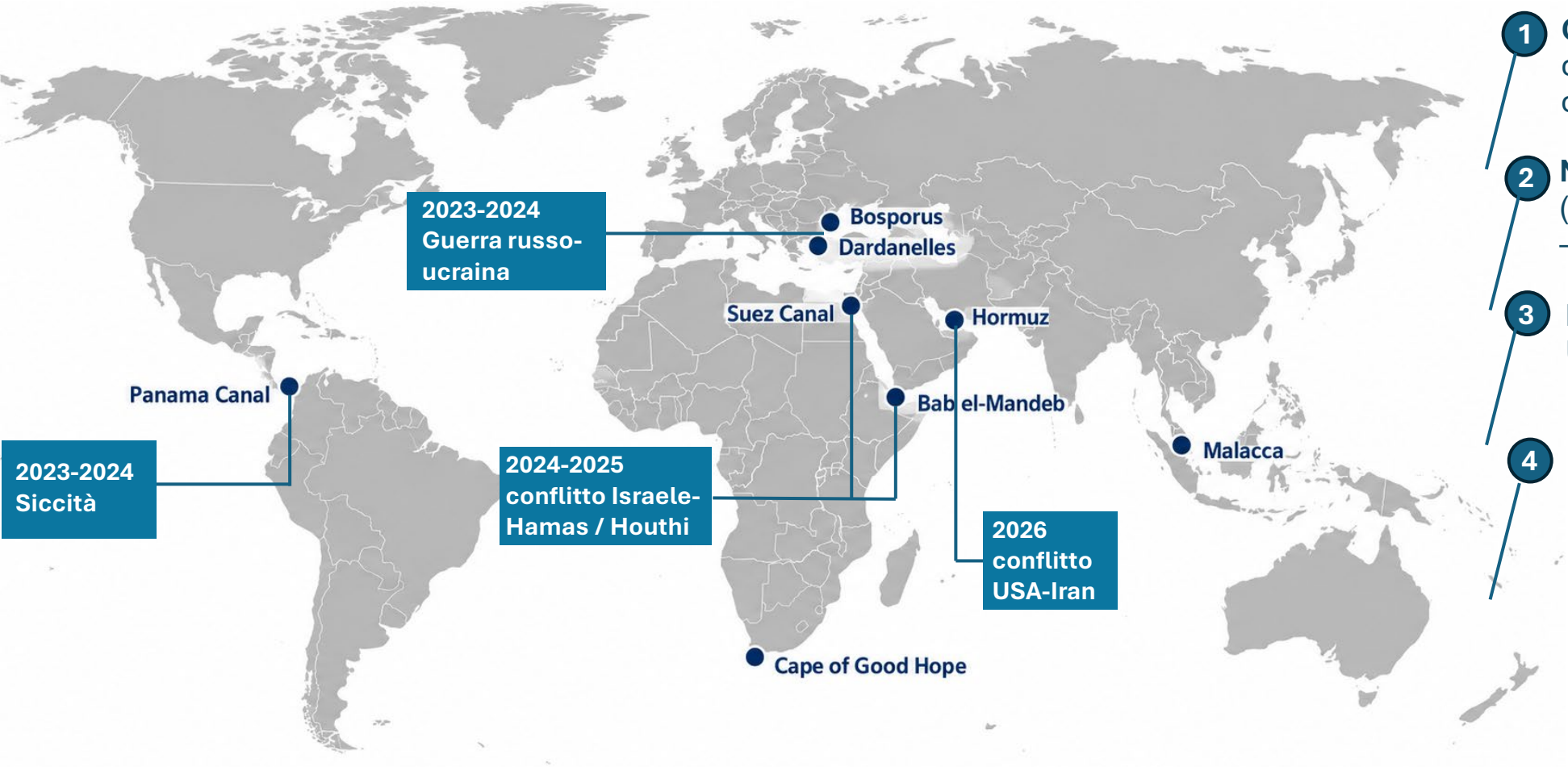
4

Conclusioni

srm

Lo scenario globale

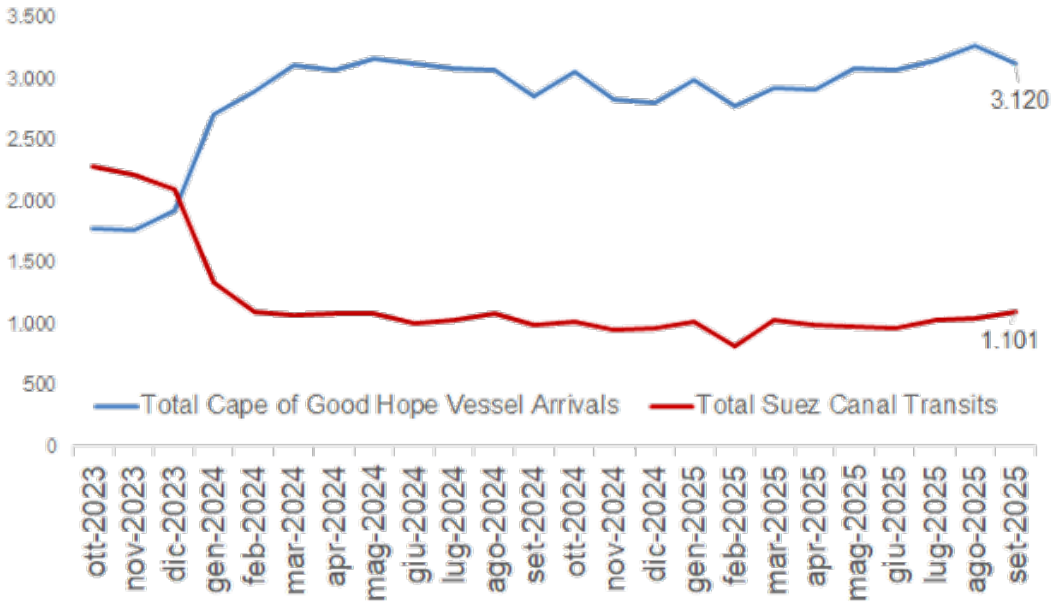
Un quadro geopolitico complesso



1. **Chokepoint**: effetti su rotte, tempi, costi (energia) e modelli di gestione delle supply chain
2. **Nuove vie di trasporto**: via mare (Artico), misto (IMEC), via terra (BRI – treni Cina-Europa)
3. **Protezionismo**: dazi e decoupling USA-Cina
4. **Evoluzione dei modelli operativi**: gigantismo, intermodalità, sostenibilità

Fonte: SRM su dati vari

Lo scenario globale: l'impatto di Suez



- **In piena operatività: 10%** del commercio mondiale e **20%** del traffico containerizzato
- **Transiti: 12.758** nel 2025 (-52% sul 2023). **9.298** in gen-ago 2026 (+18% su 2025)

Rotta Shanghai-Rotterdam

	Suez	Capo di Buona Speranza
Distanza *Migiia nautiche*	**10.700**	**13.850 (+29%)**
Giorni	**28**	**36 (+8)**
Costi *Costo bunker in $m*	**2,24**	**2,89 (+0,65)**

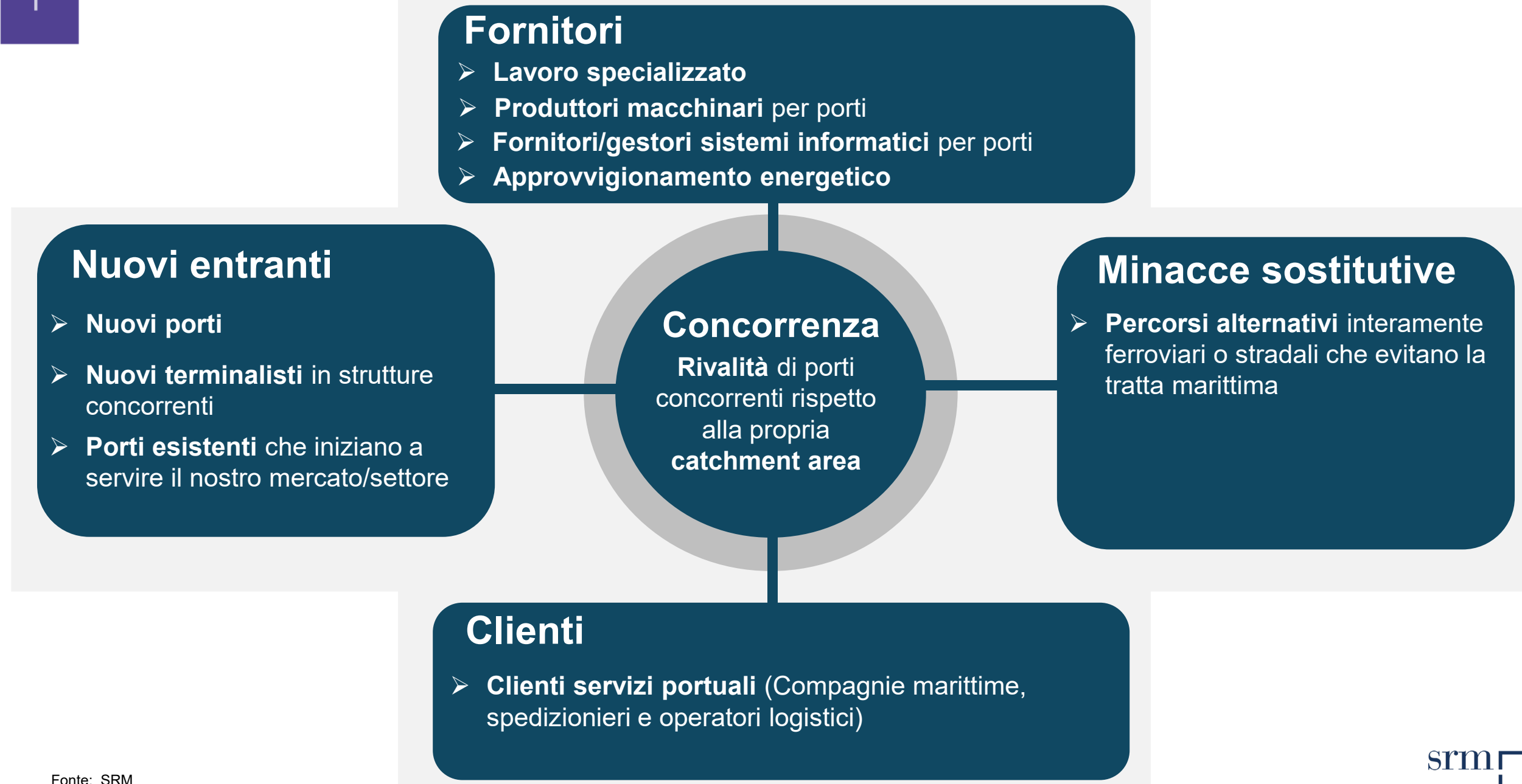
Impatto (traffico)

- **Negativo**: sui porti adriatici e del Mediterraneo Orientale (Pireo: -5,8% nel 2024)
- **Positivo**: sugli scali più occidentali (Tanger Med +18,8% nel 2024)

srm

Fonte: SRM su Clarksons e dati vari

Le forze competitive per i sistemi portuali



Fonte: SRM

Diverse catchment area / diversi concorrenti

Anversa



- Complessivamente questi porti hanno gestito circa **45 milioni di TEU** nel 2025
- In media il **70% è traffico gateway**

Koper



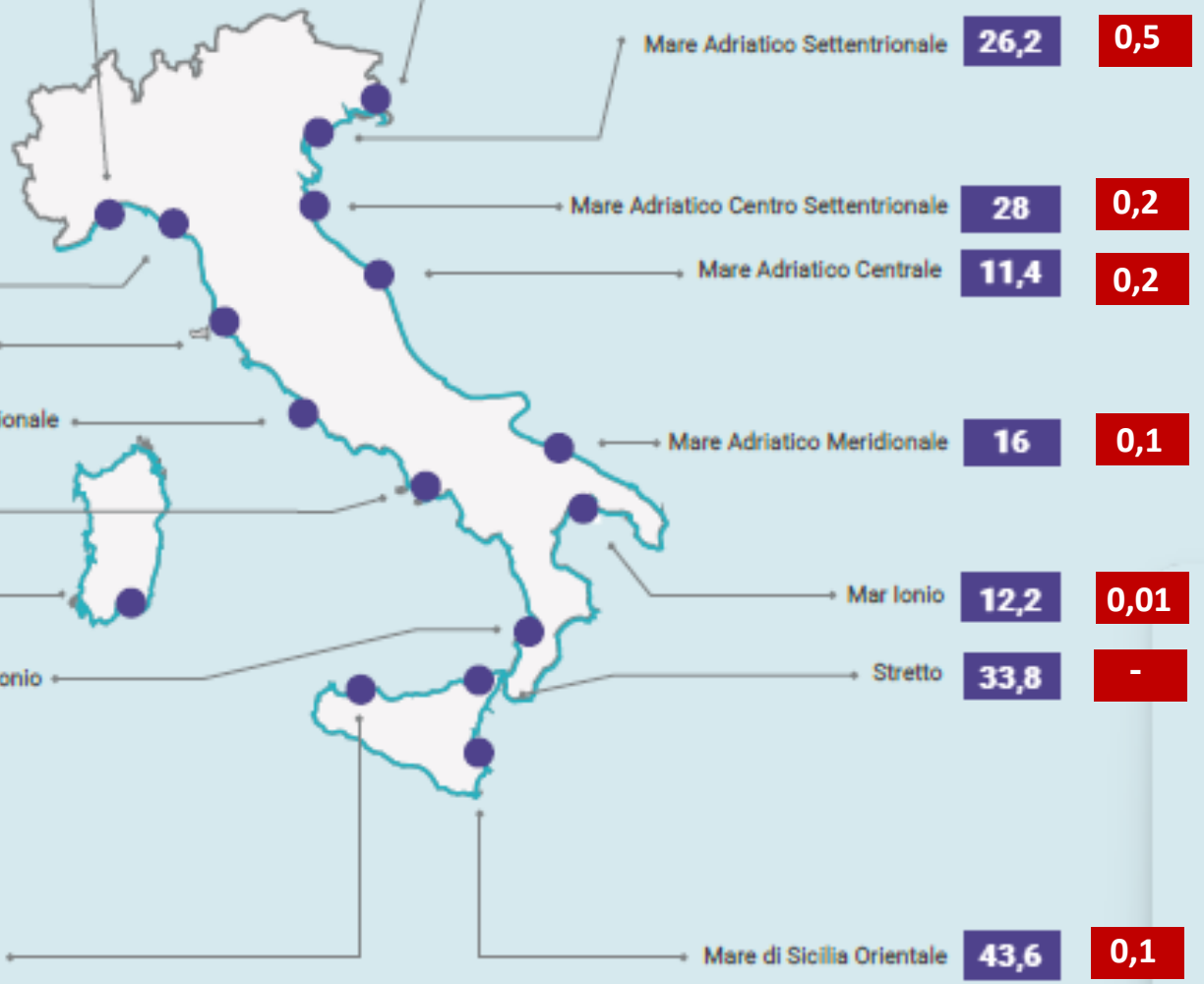
- Complessivamente hanno gestito circa **3 milioni di TEU** nel 2025, con potenzialità di ulteriore crescita
- Tra il **79% e il 98% è traffico gateway**

Nota: i TEU indicati rappresentano la somma dei volumi movimentati nel 2025 dai porti considerati. Non costituiscono una stima della domanda della catchment area, ma forniscono un'indicazione della dimensione del mercato competitivo di riferimento

Fonte: SRM su dati vari

Alcuni dati sui porti italiani

12,7	510,9	Totale Italia (2025)
+7,1%	+3,5%	Var. 2025/2024
+13,3%	+6,1%	Var. 2025/2021



Fonte: SRM su Assoporti

Dati in milioni di TEU

Dati in milioni di tonnellate.

Catchment area per i porti italiani: Genova e Napoli

Genova



- Complessivamente questi porti hanno gestito circa **6 milioni di TEU** nel 2025
- La quota di traffico **gateway** varia tra il **79% e il 100%**

Napoli



- Complessivamente questi porti (escluso Gioia Tauro) hanno gestito oltre **1 milione di TEU** nel 2025
- La quota di traffico **gateway** varia **tra il 70% e il 100%**

Fonte: SRM

Le forze competitive per i porti italiani: Genova e Napoli

Genova

Rivalità e catchment area

- **Catchment molto ampia** (Lombardia, Piemonte, N-Est, estendibile a Svizzera, Germania meridionale e Austria)
- **Concorrenza alta** (La Spezia, Livorno, Trieste e Venezia)

Potere clienti

- **Molti carrier** (MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd) ma con **elevata scala**, possibilità di **spostare call** e disponibilità di **scali alternativi**

Potere fornitori

- **Ecosistema portuale molto articolato,** che limita la dipendenza da un singolo fornitore. Esistono più terminal e numerosi operatori logistici e ferroviari

Nuovi entranti e sostituti

- La minaccia viene da **nuova capacità nei porti esistenti**
- Sostituzione relativamente **debole**

Napoli

Rivalità e catchment area

- **Catchment più concentrata** (Campania, estensione a parte di Lazio, Basilicata, Molise, Puglia e Calabria)
- **Concorrenza media** (Salerno - principale competitor - Bari, Civitavecchia etc…)

Potere clienti

- **Minore diversificazione dei carrier** (MSC, Maersk, CMA CGM) con **elevato potere e** possibilità di **spostare call** su Salerno

Potere fornitori

- **Ecosistema portuale concentrato,** e integrazione verticale. Potere medio-alto.

Nuovi entranti e sostituti

- Le barriere all'ingresso sono elevate. La minaccia viene da **nuova capacità nel porto di Salerno**
- Sostituzione relativamente **debole**

Fonte: SRM su autorità portuali, Clarksons e varie

srm

Le forze competitive per il sistema portuale italiano

Rivalità e catchment area

- **Catchment ben definita con possibile estensione all'estero:** Il sistema portuale italiano basa gran parte delle proprie attività sulla domanda interna (industria e consumatori). Alcuni porti del Nord riescono a raggiungere la domanda estera, ma per ulteriori sviluppi occorrono investimenti in infrastruttura di collegamento
- **Concorrenza medio-alta:** il sistema italiano ha **molti porti**, ma la conformazione geografica del Paese favorisce la **specializzazione geografica** rispetto alle diverse catchment area. La concorrenza gateway aumenta nelle catchment area contendibili con i porti transalpini. Maggiore concorrenza nel transhipment per la più facile trasferibilità dei volumi.

Potere clienti

- **Potere dei carrier: medio-alto nel gateway, alto nel transhipment:** nel **gateway** la conformazione italiana riduce in parte il potere dei carrier. Nel **transhipment** il carrier ha più libertà decisionale. Principali carrier che operano nei porti italiani: MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, COSCO / OOCL etc…

Potere fornitori

- **Ecosistema portuale molto articolato:** non c'è un singolo supplier capace di condizionare l'intero sistema nazionale. Il problema maggiore è piuttosto **la disomogeneità degli asset infrastrutturali ferroviari e di accesso** (vincoli urbani; spazi limitati; fondali; dragaggi; congestione stradale; ultimo miglio ferroviario).

Nuovi entranti e sostituti

- **La minaccia di entranti è media**: riguarda ampliamento di porti italiani esistenti e aumento concorrenza interna. Nuovi terminal esteri potrebbero danneggiare la nostra attività di transhipment.
- **Minaccia sostituti bassa sulle lunghe rotte**

Fonte: SRM

Conclusioni: Industria, consumatori e porti, tre componenti di uno stesso sistema

- La crescita del sistema portuale italiano è connessa strettamente a **due fattori**: 1. **La domanda interna** industriale e dei consumatori; 2. **la capacità dei porti** stessi di supportare la propria industria. Un sistema logistico efficiente rende la nostra industria più efficiente e più competitiva nella supply chain internazionale. Un'industria competitiva favorisce lo sviluppo dei porti.

- Qualsiasi intervento di **regolamentazione e di governance** nel sistema logistico e portuale italiano deve tenere conto del **particolare ambiente competitivo** che caratterizza il nostro sistema e della forte connessione porto-industria per favorire lo sviluppo di entrambi i settori.

- Ciò assume ancora maggiore rilevanza in un **contesto competitivo crescente**, caratterizzato da un **quadro geopolitico sempre più dinamico** e dall'evoluzione della **regolamentazione ambientale.**

Fonte: SRM

Grazie per l’attenzione



Dario Ruggiero

d.ruggiero@sr-m.it

ARRIVEDERCI A

Napoli, 29 ottobre 2026

Evento sugli Scenari dei Container e le rotte intraMed alla Naples Shipping Week

Koper, 12 novembre 2026

Rapporto Economia Marittima in Slovenia

Roma, 24 novembre 2026

Rapporto Underwater