ARSI 80 1946-2026
ASSOCIAZIONE RAVENNATE SPEDIZIONIERI INTERNAZIONALI

80° ANNIVERSARIO
Associazione Ravennate
Spedizionieri Internazionali



Il ruolo dell'Alto Adriatico nei nuovi equilibri dei traffici mediterranei

Alessandro Panaro
Capo Servizio Maritime & Energy
SRM

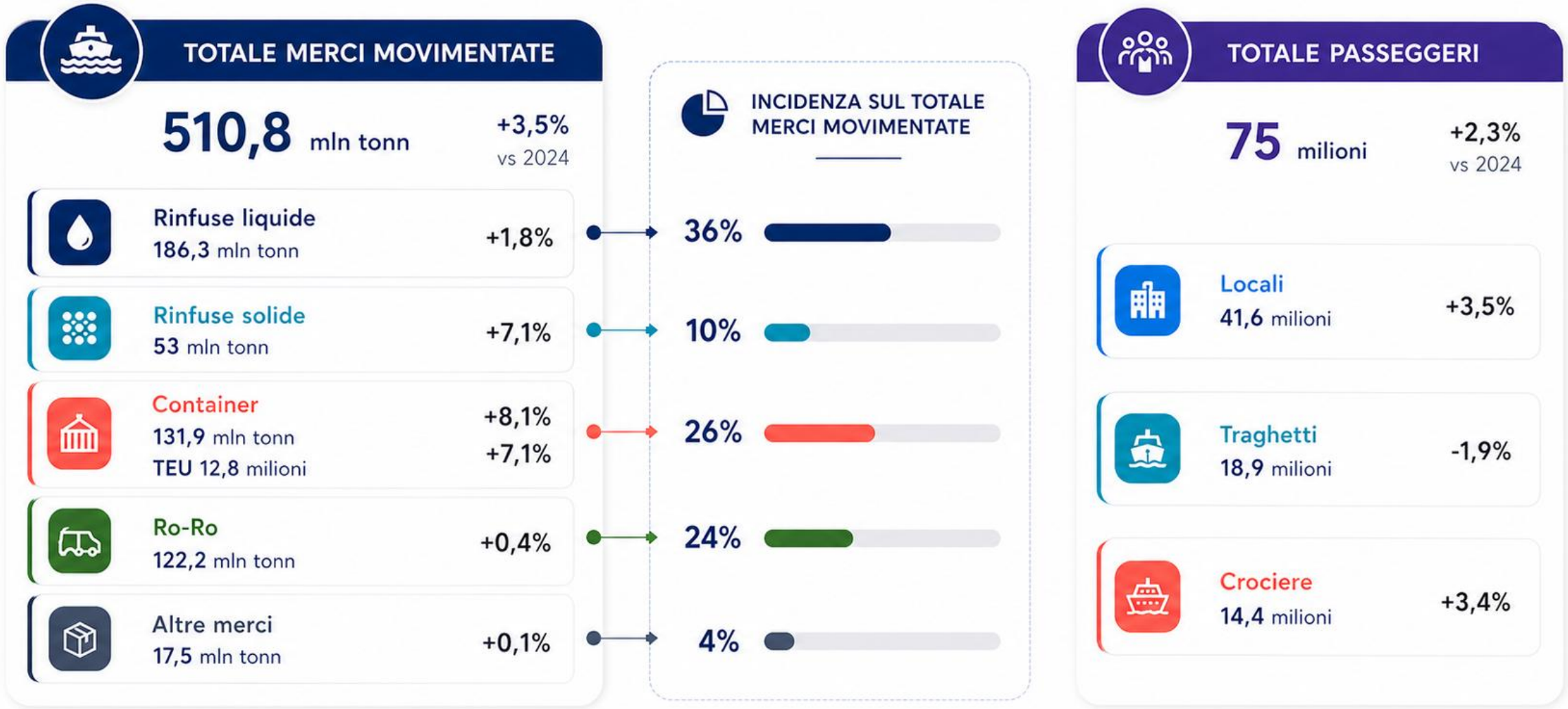
12 ottobre 2026 | Ore 19:00 | Museo Classis, Ravenna

srm

Agenda

- **La competitività dei porti italiani e il posizionamento dell'Alto Adriatico**
- Geopolitica, chokepoint e nuove rotte del commercio marittimo
- Ravenna, materie prime e filiere industriali del territorio
- Le leve future della competitività: energia, intermodalità, digitalizzazione e ZLS

La performance dei porti italiani nel 2025: un sistema sempre solido



Fonte: SRM su Assoporti

Porti dei sistemi portuali italiani dell'Alto Adriatico: traffici 2025

Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste e Monfalcone

TOTALE MERCI MOVIMENTATE

118,47 mln tonn — +4,3% vs 2024

			INCIDENZA SUL TOTALE MERCI MOVIMENTATE
Rinfuse liquide	56,16 mln tonn	+5,6%	47,4%
Rinfuse solide	23,44 mln tonn	+9,5%	19,8%
Container	14,89 mln tonn TEU 1,427 mln	-6,3% -6,3%	12,6%
Ro-Ro	13,74 mln tonn	+10,1%	11,6%
Altre merci	10,24 mln tonn	-4,0%	8,6%

TOTALE PASSEGGERI

1,412 mln — -3,5% vs 2024

Locali	47,8 mila	+11,3%
Traghetti	73,2 mila	+2,7%
Crociere	1,291 mln	-4,3%

Merci movimentate per sistema portuale (mln tonn):	Ravenna	28,01	Venezia–Chioggia	26,19	Trieste–Monfalcone	64,27
Passeggeri per sistema portuale:	Ravenna	248 mila	Venezia–Chioggia	735 mila	Trieste–Monfalcone	429 mila

srm

Fonte: SRM su dati Assoporti

Peso dei traffici dei porti dell'Alto Adriatico sul totale nazionale

Sistemi portuali di Ravenna, Venezia-Chioggia e Trieste-Monfalcone – anno 2025

Merci in mln tonnellate

Rinfuse liquide



quota sul totale Italia

Alto Adriatico: **56,15** mln tonn

Italia: **186,27** mln tonn

Rinfuse solide



quota sul totale Italia

Alto Adriatico: **23,44** mln tonn

Italia: **53,02** mln tonn

Container



quota sul totale Italia

Alto Adriatico: **14,89** mln tonn

Italia: **131,87** mln tonn

Ro-Ro



quota sul totale Italia

Alto Adriatico: **13,74** mln tonn

Italia: **122,18** mln tonn

Alto Adriatico = Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone

Fonte: SRM su dati Assoporti

srm

Porti dell'Alto Adriatico | situazione competitiva 2025

Quote di mercato nei 5 scali/sistemi considerati

Ravenna, Trieste–Monfalcone, Venezia–Chioggia, Koper, Rijeka



Container (tonnellate)



#	Porto / Sistema	Quota	Volume
1	Koper	36,7%	10,98 mln t
2	Trieste–Monfalcone	22,5%	6,73 mln t
3	Venezia–Chioggia	18,7%	5,59 mln t
4	Rijeka	14,3%	4,27 mln t
5	Ravenna	7,9%	2,36 mln t
	Totale categoria	100,0%	29,93 mln t

Container (TEU)

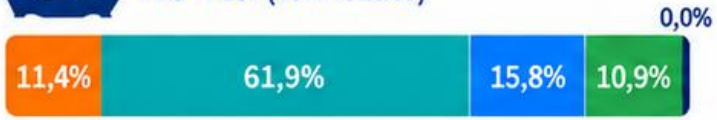


#	Porto / Sistema	Quota	Volume
1	Koper	39,6%	1.272.161
2	Trieste–Monfalcone	21,3%	682.170
3	Venezia–Chioggia	16,6%	532.778
4	Rijeka	15,9%	509.692
5	Ravenna	6,6%	212.421
	Totale categoria	100,0%	3.209.222

Lettura rapida

1. **Koper è il leader dei container:** 36,7% in tonnellate e 39,6% in TEU.
2. **Trieste–Monfalcone domina** Ro-Ro e rinfuse liquide, entrambe oltre il 60%.
3. **Ravenna** guida le rinfuse solide, mentre Venezia–Chioggia mostra il profilo più bilanciato.

Ro-Ro (tonnellate)



#	Porto / Sistema	Quota	Volume
1	Trieste–Monfalcone	61,9%	9,28 mln t
2	Venezia–Chioggia	15,8%	2,37 mln t
3	Ravenna	11,4%	1,70 mln t
4	Koper	10,9%	1,63 mln t
5	Rijeka	0,0%	0,00 mln t
	Totale categoria	100,0%	14,98 mln t

Rinfuse solide (tonnellate)



#	Porto / Sistema	Quota	Volume
1	Ravenna	33,1%	11,56 mln t
2	Venezia–Chioggia	23,7%	8,28 mln t
3	Rijeka	18,6%	6,49 mln t
4	Koper	14,2%	4,96 mln t
5	Trieste–Monfalcone	10,3%	3,60 mln t
	Totale categoria	100,0%	34,89 mln t

Rinfuse liquide (tonnellate)



#	Porto / Sistema	Quota	Volume
1	Trieste–Monfalcone	61,2%	43,06 mln t
2	Rijeka	14,0%	9,83 mln t
3	Venezia–Chioggia	9,9%	6,99 mln t
4	Ravenna	8,7%	6,11 mln t
5	Koper	6,2%	4,36 mln t
	Totale categoria	100,0%	70,35 mln t

Nota: per Trieste e Venezia sono stati sommati i porti del sistema (Monfalcone; Chioggia). Per Koper il Ro-Ro è rappresentato dal segmento cars/vehicle terminal. Per Rijeka il Ro-Ro non risulta valorizzato separatamente nelle statistiche 2025.

Fonte: AdSP Sistema, Sistemi Portuali 2025; AdSP Mare Adriatico Coper 2025, Port of Mare Chioggia-Adriatico, 2025; Luce Koper, Port of Koper 2025, Port of Rijeka; Luce Rijeka, Ufficio 2025.

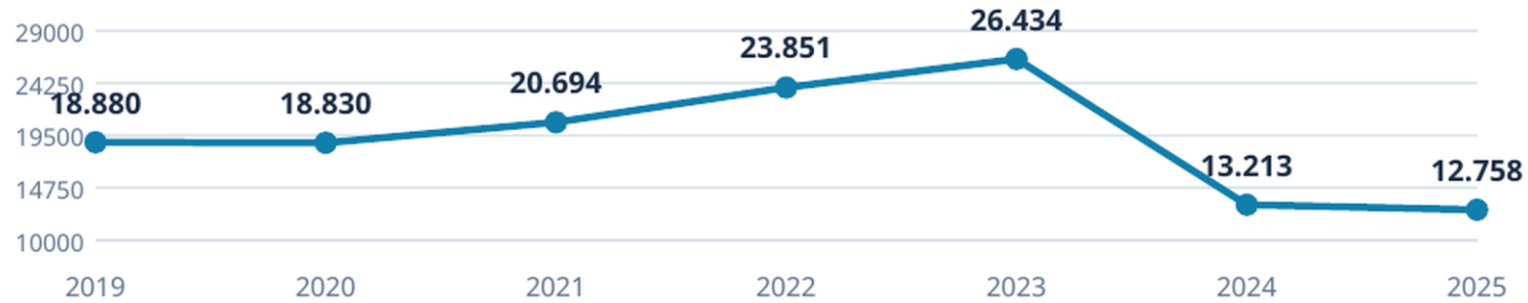
Agenda

- La competitività dei porti italiani e il posizionamento dell'Alto Adriatico
- **Geopolitica, chokepoint e nuove rotte del commercio marittimo**
- Ravenna, materie prime e filiere industriali del territorio
- Le leve future della competitività: energia, intermodalità, digitalizzazione e ZLS

CANALE DI SUEZ | Transiti e stazza netta, 2019–2026

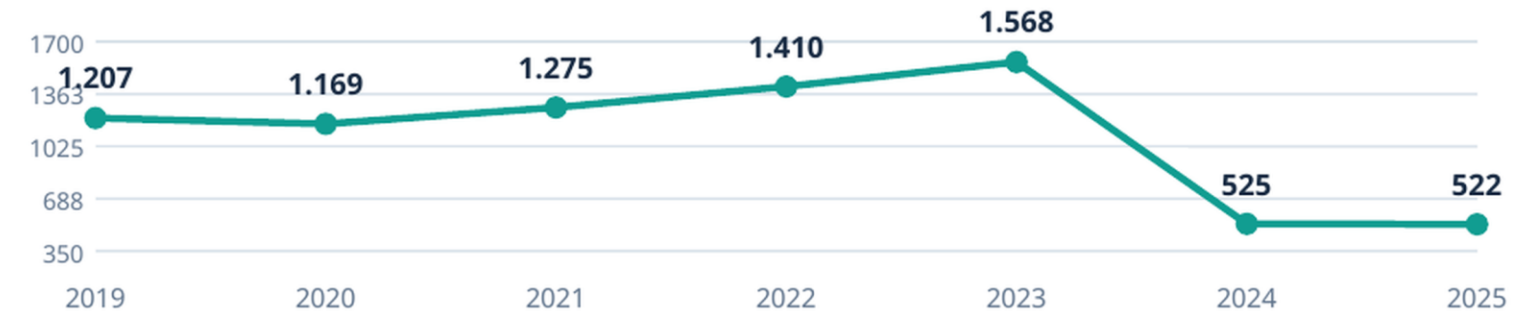
Serie annuale 2019–2025; confronto gennaio–agosto 2026 separato. Variazioni % sull'anno precedente.

Numero di navi transitate



Scala verticale ridotta: 10.000–29.000 navi

Stazza netta (milioni di tonnellate SCNT)



Scala verticale ridotta: 350–1.700 mln SCNT

CRISI HOUTHI | EFFETTI

- 2024/2023: transiti −50,0%; stazza netta −66,5%. Il calo di capacità è più intenso di quello delle navi.
- Rerouting via Capo di Buona Speranza: maggiori miglia percorse, transit time e tonnellate-miglio.
- Più giorni di viaggio assorbono capacità nave; effetti sui noli dipendono anche da domanda e offerta.
- 2025: 12.758 transiti (−3,4%); 522,1 mln SCNT (−0,5%).

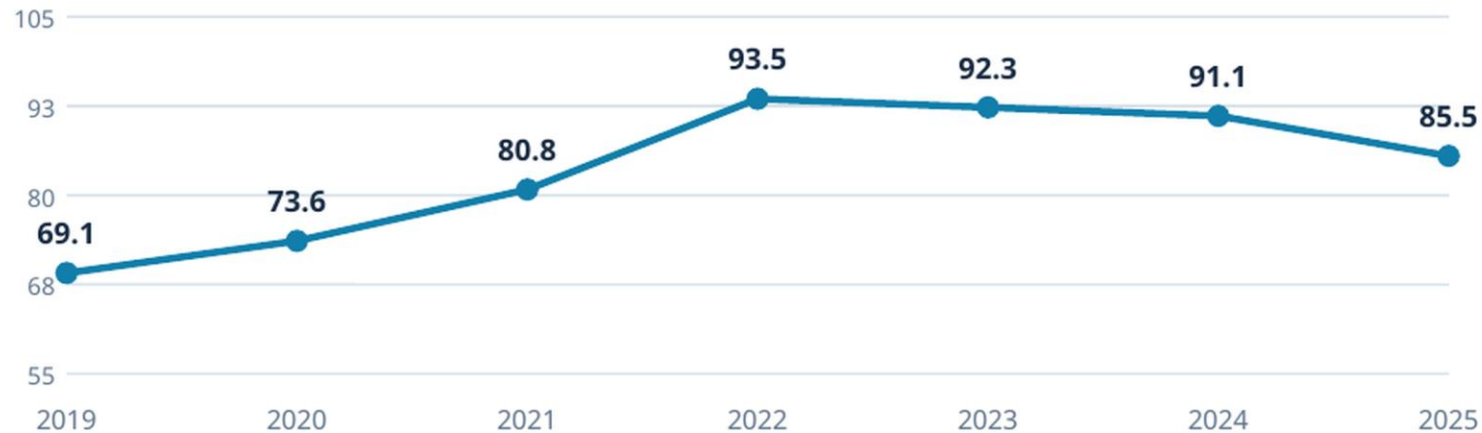
GEN–AGO 2026 9.602 navi (+17,4% a/a) | 437,93 mln SCNT (+33,4% a/a)

Fonti: Suez Canal Authority, statistiche annuali 2019–2025 e dati gen–ago 2026. Scala degli assi troncata e dichiarata.

STRETTO DI HORMUZ | Transiti navali, 2019–2026

Serie AIS: transiti medi giornalieri 2019–2025; dettaglio mensile 2026. Non equiparabile alla stazza SCNT di Suez.

Transiti medi giornalieri, 2019–2025



Scala verticale ridotta: 55–105 transiti/giorno

2026 | transiti medi giornalieri

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO
58,5	78,3	3,2	7,1	3,9	12,9	10,2	4,7

CRISI IRAN–USA | EFFETTI

- Marzo 2026: 3,2 transiti/giorno contro 78,3 in febbraio (−95,9% m/m).
- Agosto 2026: 4,7 transiti/giorno, contro 85,5 nella media 2025 (−94,5%; non a/a).
- Rischio per flussi di greggio, prodotti e GNL: attese, riprogrammazione delle rotte e minore affidabilità.
- Noli tanker e premi assicurativi war risk sono costi distinti: non sommare percentuali.

2025/2024: −6,1% | AGO 2026 vs media 2025: −94,5% (confronto indicativo)

Fonte: IMF PortWatch (AIS), serie storica ripresa da hormuz.now/traffic; consultazione settembre–ottobre 2026.

Vulnerabilità geopolitica dei porti dell'Alto Adriatico

Lettura porto–territorio: specializzazione dei traffici e filiere servite – anno 2025

Porto	Crisi di Hormuz	Crisi di Suez	Guerra Russia-Ucraina	Sensibilità ETS	Sensibilità ai dazi USA	Profilo sintetico
Ravenna	3	2	5	3	3	3,2 Medio-alto
Venezia	3	3	3	4	3	3,2 Medio-alto
Chioggia	1	1	2	2	1	1,4 Basso
Trieste	5	3	2	4	3	3,4 Medio-alto
Monfalcone	1	1	4	2	2	2,0 Medio-basso
Alto Adriatico complessivo	4	3	4	4	3	3,6 Alto

Chiave di lettura

Hormuz: esposizione a petrolio, energia e rinfuse liquide
Suez: esposizione a rotte Asia–Mediterraneo e catene containerizzate
Russia-Ucraina: esposizione a cereali, rinfuse solide, energia e materie prime
ETS: esposizione a costi marittimi su container, Ro-Ro, passeggeri e traffici extra-UE
Dazi USA: esposizione delle filiere esportatrici del territorio servito dal porto

Nota metodologica

Valutazione qualitativa SRM costruita considerando specializzazione dei traffici portuali 2025, mercati serviti e dipendenza del territorio retrostante dai principali shock geopolitici.

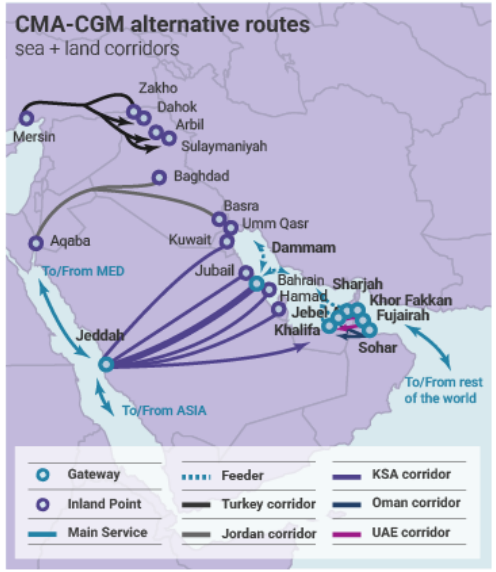
Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti e lettura delle filiere territoriali

srm

Rotte alternative

... ad Hormuz





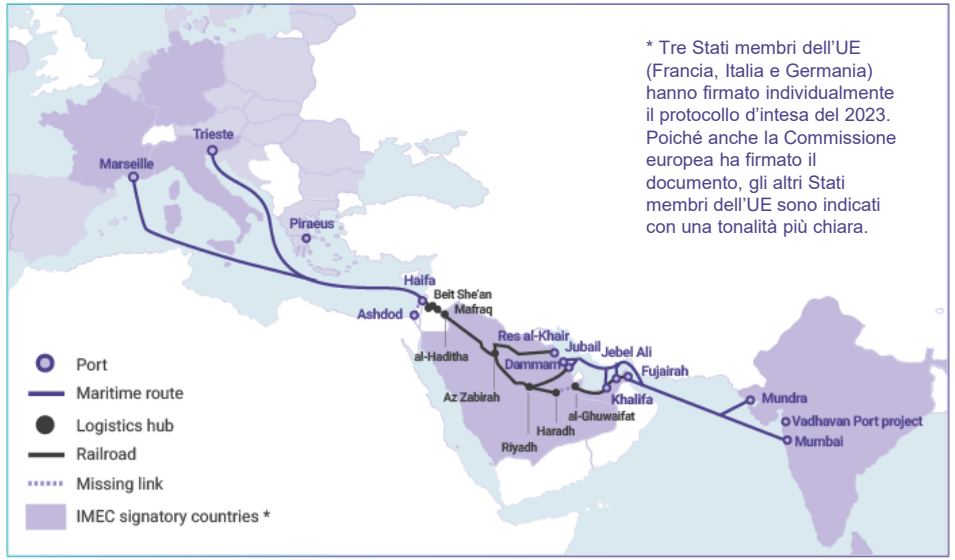




Le rotte alternative esplorano soluzioni di **intermodalità mare-ferro-strada e pipeline.**

Sono rese operative anche grazie all'attività dei grandi container carrier

Il corridoio IMEC



€170 mld
potenziale valore dei flussi lungo la rotta

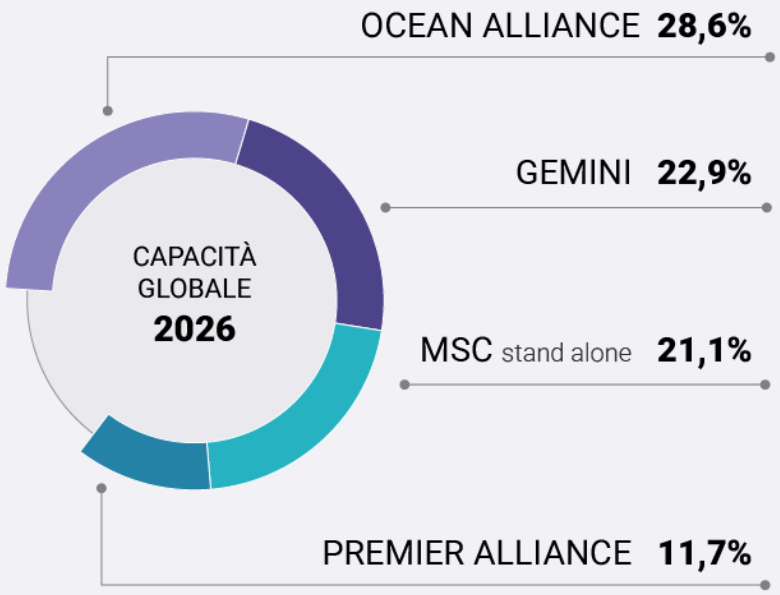
Fonte: SRM su dati vari

Integrazione verticale e orizzontale della logistica in pieno slancio

Integrazione orizzontale

L'**84,3%** della capacità mondiale container è controllata da **4 network operativi**

+4% dal 2019



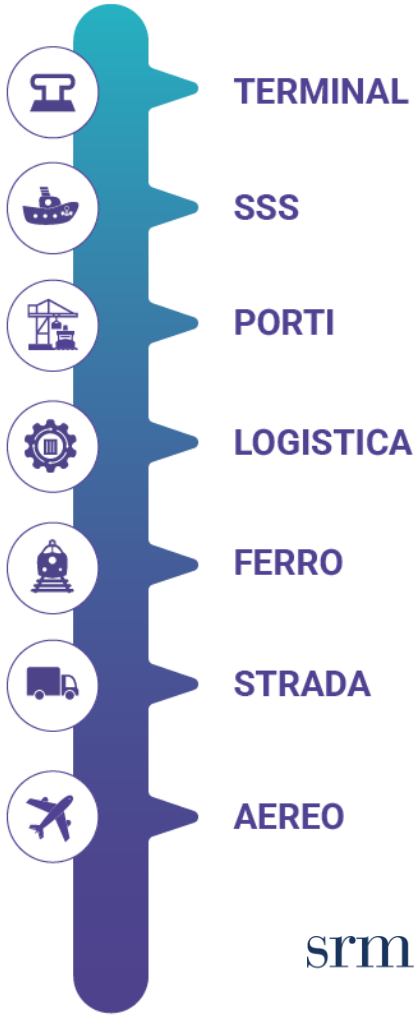
M&A: consolidamento di filiera

	124 deal	$59,9 miliardi
SHIPPING	24	7,6
PORTI	15	30,4
LOGISTICA	85	21,9

Elevata attività di M&A lungo tutta la catena del valore dallo shipping, alle infrastrutture portuali, alla logistica.

Esempio recente: MSC acquisisce anche il 49% del porto di Vizhinjam in India.

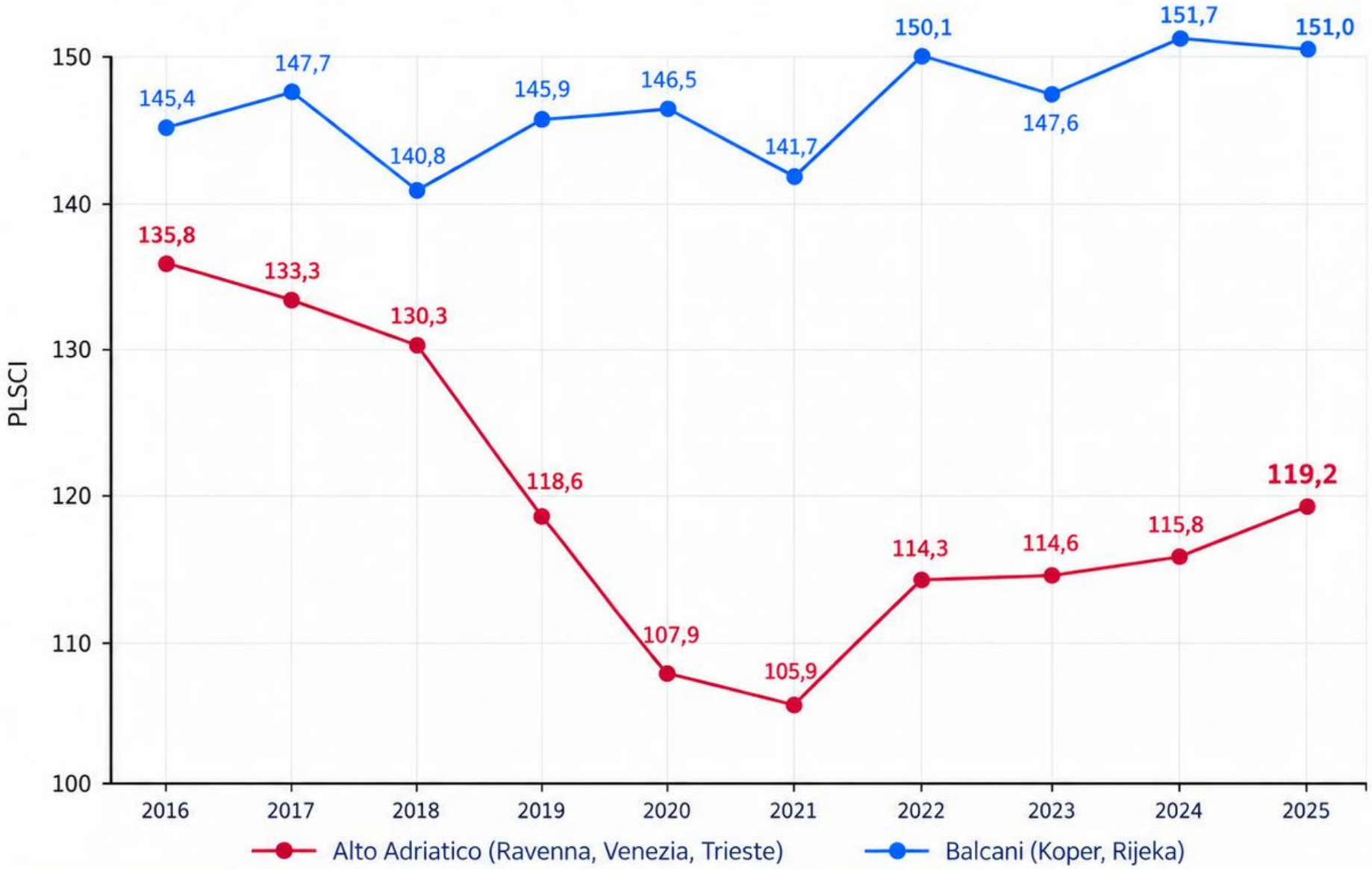
Evoluzione di processo



Fonte: SRM Drewry, PWC e varie

PLSCI: confronto tra Alto Adriatico e Balcani

Media annuale dei valori trimestrali | 2016–2025



Cluster Balcani stabile

+3,8%

tra 2016 e 2025

Koper e Rijeka mostrano una dinamica resiliente (+3,8% nel periodo) e si mantengono su livelli medi superiori al cluster Alto Adriatico lungo tutto il decennio.

Recupero solo parziale

-12,2%

tra 2016 e 2025

Il cluster perde il 12,2% nel 2016–2025, Dopo il minimo del 2021 (105,9), recupera moderatamente ma resta sotto i livelli iniziali.

Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD – Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI). **Nota:** cluster Balcani = media di Koper e Rijeka; cluster Alto Adriatico = media di Ravenna, Venezia e Trieste. Valori superiori a 150 eccedono il limite massimo dell'asse.

Agenda

- La competitività dei porti italiani e il posizionamento dell'Alto Adriatico
- Geopolitica, chokepoint e nuove rotte del commercio marittimo
- **Ravenna, materie prime e filiere industriali del territorio**
- Le leve future della competitività: energia, intermodalità, digitalizzazione e ZLS

La movimentazione di rinfuse solide nei porti europei

UE27

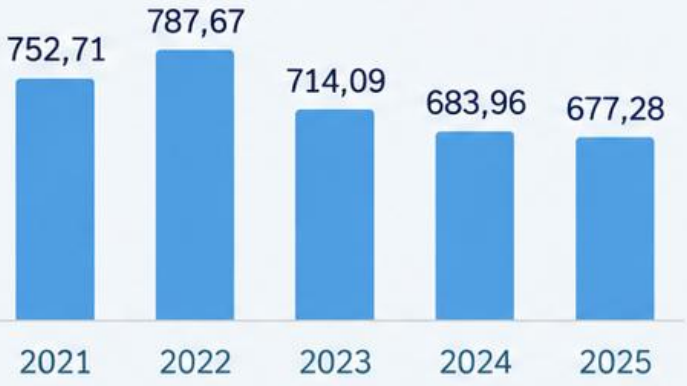
678 mln tonn.

2025



Peso delle rinfuse solide sul totale merci movimentate nei porti UE

Trend 2021-2025 movimentazione rinfuse solide nell'UE (mln. tonn.)



Var. 21/25: -10%

Var. 24/25: -1%

Top 10 porti UE

1 trimestre 2026

		(mln tonn.)
1	Rotterdam	15,3
2	Amsterdam	9,6
3	Zeeland Seaports	4,8
4	Gent (Ghent)	4,4
5	Dunkerque	4,3
6	Gdansk	3,7
7	Le Havre and Rouen	3,4
8	Antwerp-Bruges	3,4
9	**Ravenna**	**2,9**
10	**Venezia**	**2,4**

Fonte: SRM su Eurostat



I porti chiave per le materie prime

Top 5 Porti

Rinfuse liquide

mln tonn.	
43,1	Trieste
23,7	Cagliari - Sarroch
20,8	Augusta
19,1	Milazzo
12,5	Genova

64% del totale Italia

Rinfuse solide

mln tonn.	
11,6	Ravenna
7,8	Venezia
5,6	Taranto
3,5	Monfalcone
2,3	Bari

58% del totale Italia

Merci Italia



- 57% petrolio greggio
- 34% prodotti raffinati
- 5% gas
- 2% prodotti chimici
- 2% altro



- 33% minerali/cementi
- 18% prodotti metallurgici
- 15% cereali
- 10% derrate alimentari
- 8% carbone e lignite
- 3% prodotti chimici
- 13% altro

I porti leader per ciascuna categoria



mln tonn.		
Trieste	42,0	Petrolio greggio
Monfalcone	3,2	Prodotti metallurgici
Venezia	1,2	Prodotti chimici
Ravenna	4,5	Minerali
	2,6	Derrate alimentari
	2,3	Cereali
	1,7	Altre rinfuse solide
	1,2	Altre rinfuse liquide
Taranto	1,3	Carbone
Augusta	12,1	Prodotti petroliferi raffinati

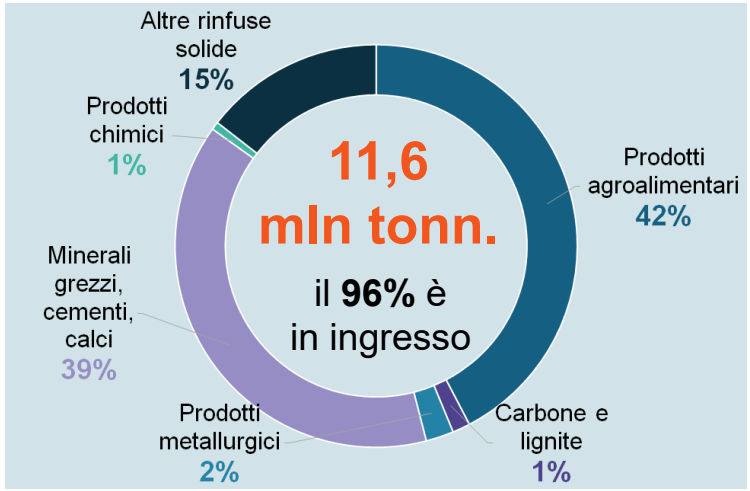
Dati 2025. Fonte: SRM su Assocostieri e Assoporti

srm

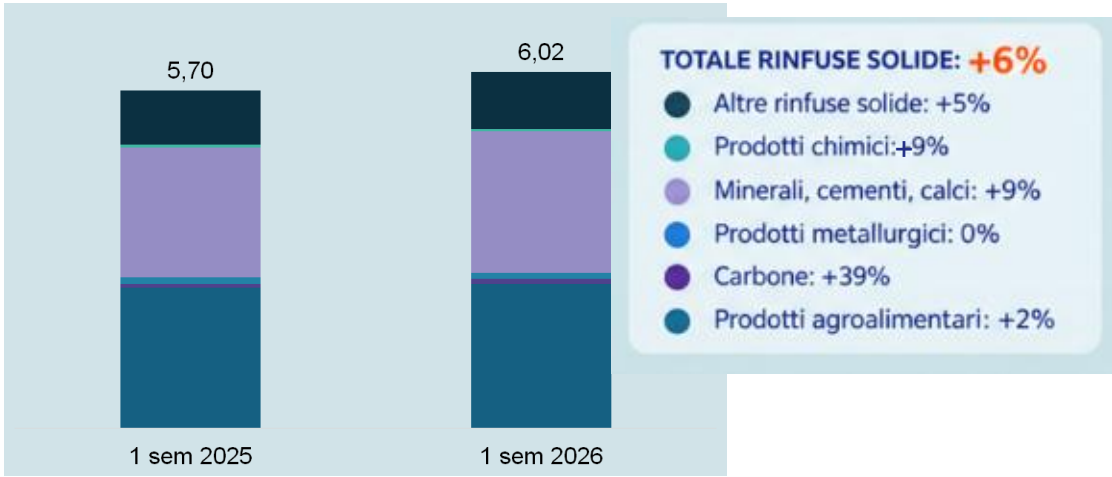
Il porto di Ravenna: focus sulle materie prime

Le rinfuse solide gestite da Ravenna nel 2025

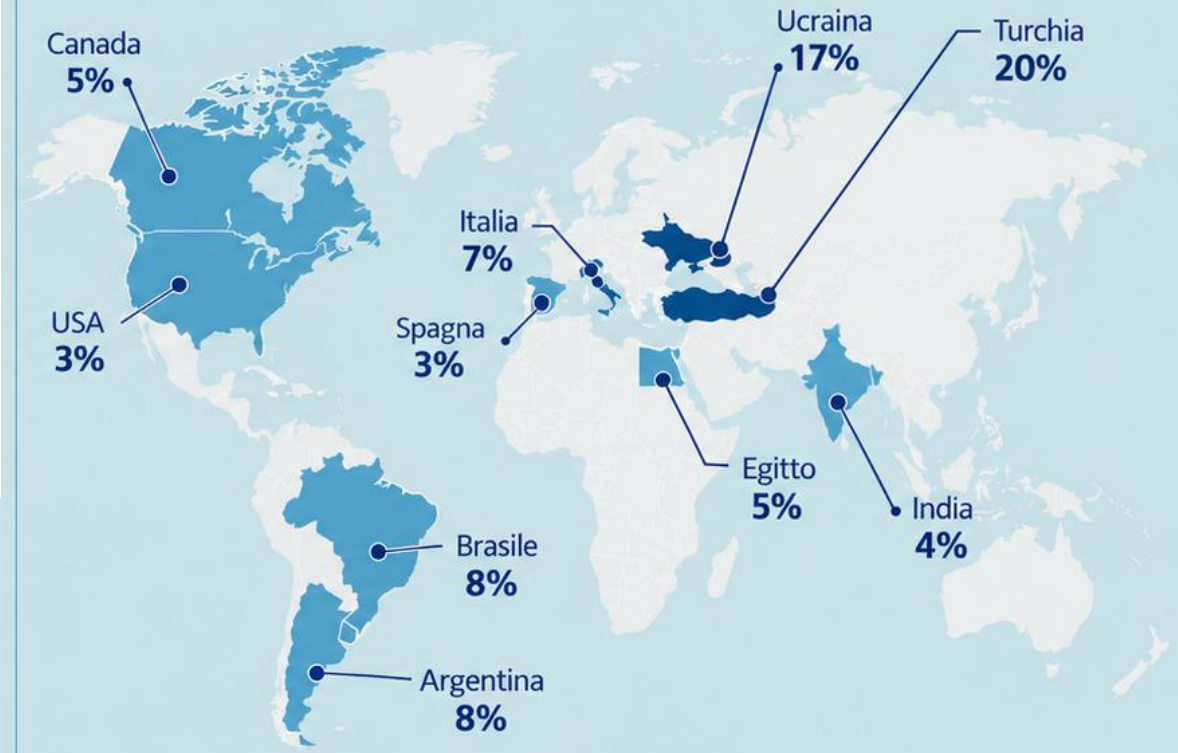
41% delle merci complessive del porto



Trend 1° semestre 2025-2026 (mln tonn.)



Paesi fornitori delle rinfuse solide in entrata nel porto di Ravenna nel 2025



Fonte: SRM su ADSP MACS e Eurostat

Il commercio estero del Nord Est ed Emilia Romagna via mare

Italia. Quota marittimo sul totale: 25%

NORD EST

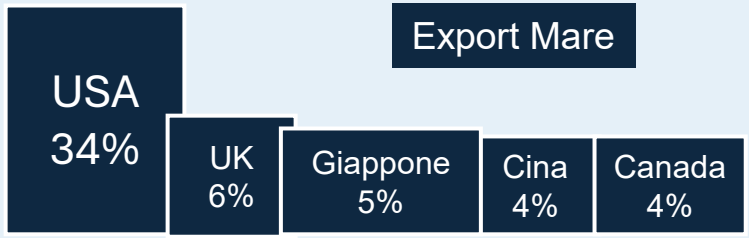
L'import-export complessivo del Nord Est vale **173 mld€ di cui il 24,4% via mare**.

42,2 mld € (-1,3% b.a.)

Export MARE **23,8 mld€**

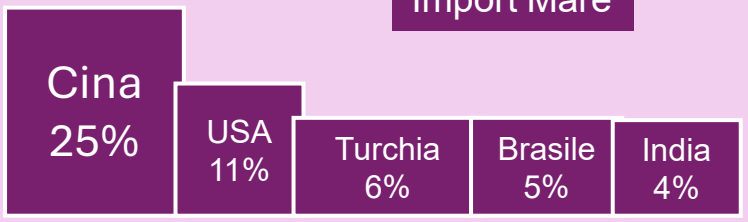
Import MARE **18,4 mld€**

Export Mare



- **Macchinari 38%**
- Mezzi di trasporto 18%
- Alimentari e bevande 14%

Import Mare



- **Macchinari 18%**
- Metalli 16%
- Abbigliamento 12%

EMILIA ROMAGNA

L'import-export complessivo dell'Emilia Romagna vale **70,3 mld€** di cui il **28% via mare**.

19,7 mld€ (-2,2% b.a.)

Export MARE **12,4 mld€**

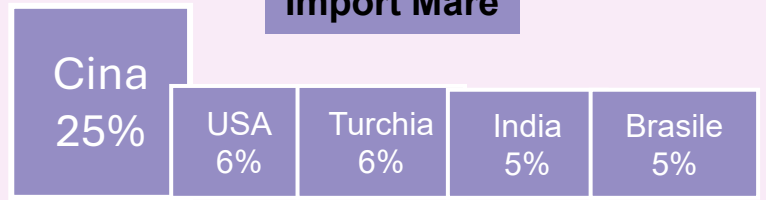
Import MARE **7,3 mld€**

Export Mare



- **Macchinari 37%**
- Mezzi di trasporto 24%
- Alimentari e bevande 16%

Import Mare



- **Macchinari 18%**
- Metalli 17%
- Alimentari e bevande 14%

Dati al primo semestre 2026
Fonte: SRM su ISTAT

srm

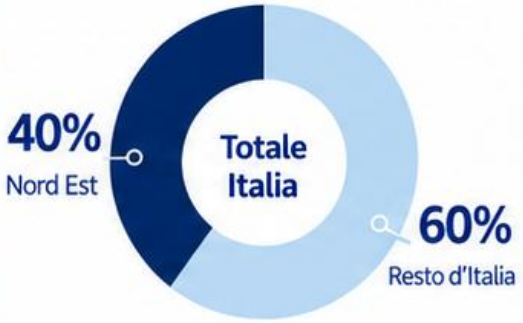
I distretti industriali del Nord Est e il ruolo dell'Emilia Romagna

Export dei distretti industriali del Nord Est – 2025

Valore e quota sull'Italia

63 miliardi di euro

1° in Italia



Il **Nord Est** genera il **40%** dell'export dei distretti industriali italiani, pari a **63 miliardi di euro** nel 2025.

Top 10 mercati di sbocco dei distretti industriali dell'Emilia Romagna

Export 2025 (milioni di euro) e variazione % sul 2024

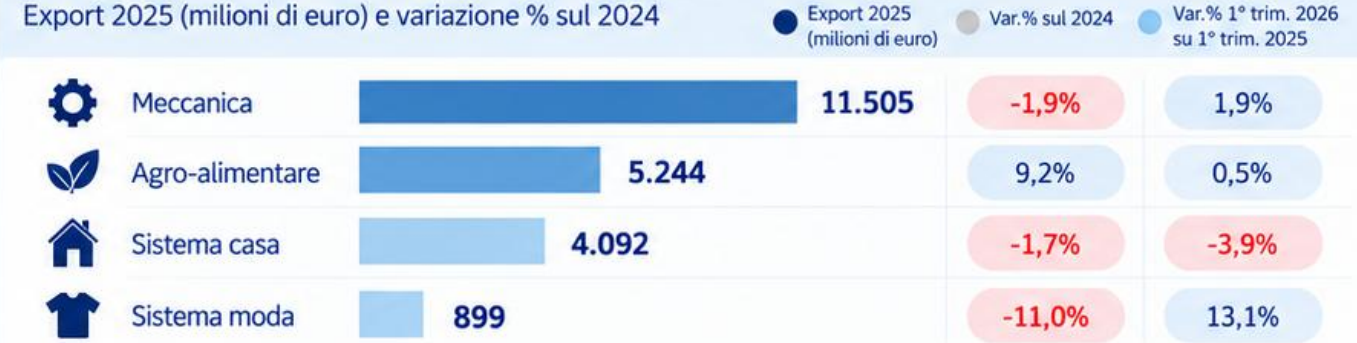


Var.% 1° trim. 2026 su 1° trim. 2025

Francia	-0,3%
Germania	-0,2%
Stati Uniti	0,7%
Spagna	11,6%
Regno Unito	14,7%
Polonia	1,2%
Belgio	5,9%
Paesi Bassi	5,8%
Austria	1,7%
Turchia	-33,5%

Export dei distretti dell'Emilia Romagna per macrosettore

Export 2025 (milioni di euro) e variazione % sul 2024

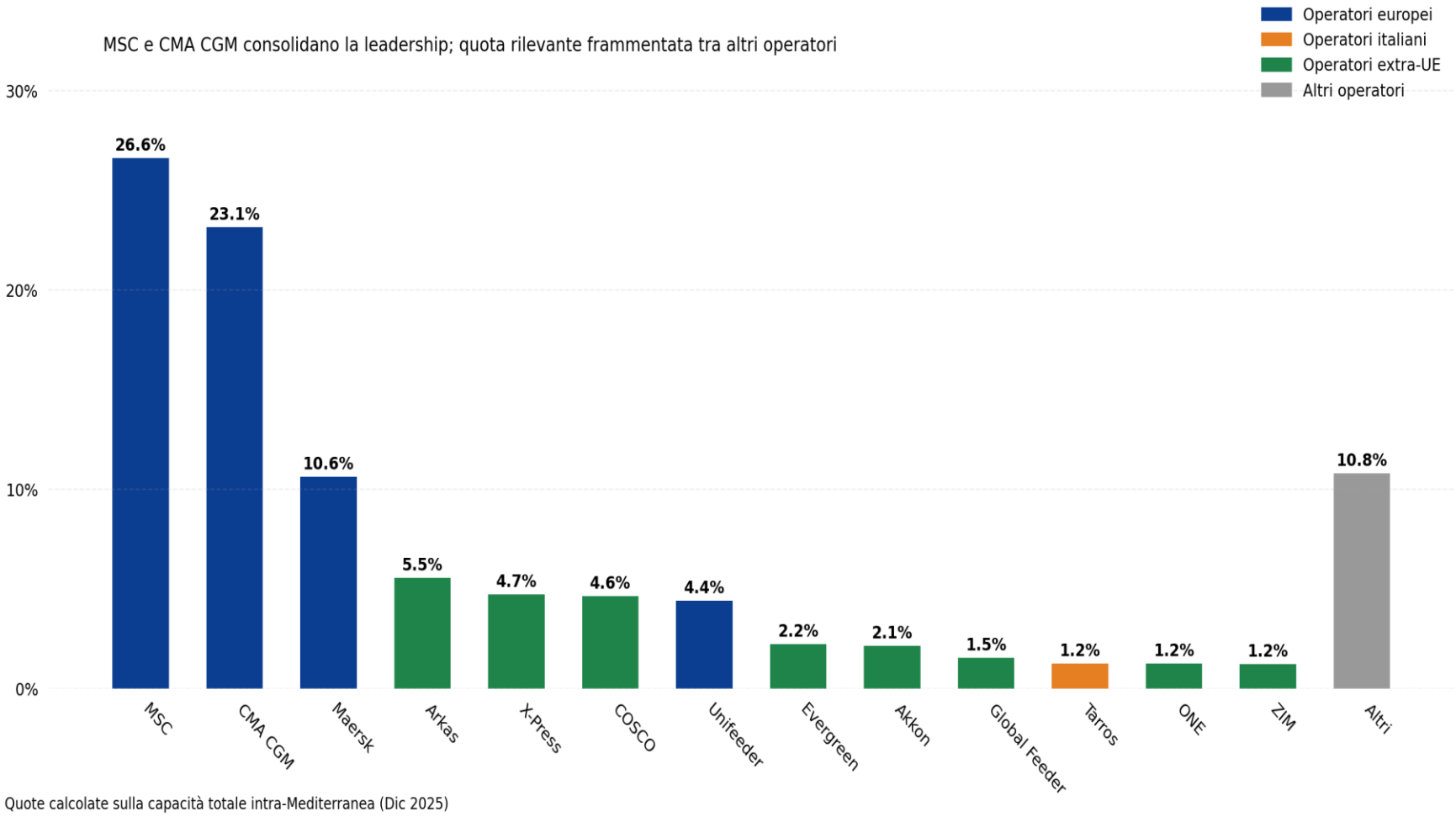


Messaggio chiave

Le tensioni nell'area del Golfo hanno rallentato i flussi verso alcuni mercati. In questo contesto, diversificazione geografica e rafforzamento dei segmenti a più alto valore aggiunto restano leve strategiche per i distretti.

srm

Aumentano le rotte Intramed: quote di mercato



Fonte: SRM su Alphaliner

- **Elevata concentrazione del mercato**: MSC, CMA CGM e Maersk rappresentano circa **60% della capacità totale** e registrano **una crescita di circa +13%** su base annua, rafforzando la loro leadership.

- **Contrazione degli operatori extra-UE**: gli operatori non europei registrano una riduzione della capacità di circa -13% su base annua, segnalando un ridimensionamento relativo nel mercato intra-Mediterraneo.

- **Presenza diversificata per area geografica**: il mercato intra-Mediterraneo vede la coesistenza di player europei dominanti e operatori extra-UE, con dinamiche competitive sempre più articolate.

Agenda

- La competitività dei porti italiani e il posizionamento dell'Alto Adriatico
- Geopolitica, chokepoint e nuove rotte del commercio marittimo
- Ravenna, materie prime e filiere industriali del territorio
- **Le leve future della competitività: energia, intermodalità, digitalizzazione e ZLS**

LA RETE DEL GNL IN ITALIA

Terminali, depositi e infrastrutture logistiche

La rete italiana del GNL comprende terminali di rigassificazione onshore e offshore, terminali FSRU, depositi costieri e infrastrutture logistiche per il bunkeraggio, a supporto della sicurezza energetica e della transizione energetica nei trasporti marittimi e pesanti.





Fonte: elaborazione SRM su fonti pubbliche e comunicati aziendali (Snam, OLT, Adriatic LNG, GNL Med, DIG/PIR, HIGAS, Edison, Ionio Fuel, Axpo, MASE, Regione Sardegna).

Concentrazione dei traffici intermodali nel Nord Italia

Confronto tra Alto Adriatico e Arco Ligure + Livorno – treni merci con origine/destinazione nei porti italiani, 2025 (N.)



Dettaglio per porto/stazione – 2025	Treni (N,)
Sistema Alto Adriatico	
Trieste Campo Marzio	7.673
Ravenna	6.750
Venezia Marghera	4.421
Monfalcone	2.239
Totale Alto Adriatico	**21.083**
Arco Ligure + Livorno	
Nodo La Spezia	7.416
Genova Voltri	4.074
Livorno Calambrone	3.187
Genova Marittima	2.994
Savona Parco Doria	2.235
Totale Arco Ligure + Livorno	**19.906**

Confronto tra i due sistemi – 2025

Treni merci con origine/destinazione nei porti italiani (N. e quota % sul totale)

Sistema Alto Adriatico — **21.083** treni — **51,4%**

Arco Ligure + Livorno — **19.906** treni — **48,6%**

Vantaggio Alto Adriatico: **+1.177 treni**

Totale dei due sistemi: **40.989 treni**

I due sistemi concentrano complessivamente **40.989 treni** merci portuali nel 2025.

L'Alto Adriatico esprime una leggera prevalenza, con il **51,4%** del totale considerato.

Il confronto evidenzia due poli intermodali di **dimensione comparabile** nel Nord Italia.

Fonte: elaborazioni SRM su dati Fermerci-RFI, 2025.

Per Alto Adriatico: Trieste, Monfalcone, Venezia Marghera, Ravenna. Per Arco Ligure + Livorno: La Spezia, Genova Voltri, Genova Marittima, Savona Parco Doria, Livorno Calambrone.

srm

Un altro key driver è la digitalizzazione

Tecnologie e dati connessi per porti più efficienti, sicuri e sostenibili

Sdoganamento dei container (pre-clearing)

Dati anticipati e verifiche preventive per ridurre tempi di attesa e congestioni.

MENO ATTESE, PIÙ FLUIDITÀ

Automazione dei terminal

Automazione di gru, mezzi e processi per aumentare produttività, precisione e sicurezza.

PIÙ PRODUTTIVITÀ, MENO ERRORI

Dematerializzazione dei documenti

Documenti digitali e interoperabili per processi più rapidi, trasparenti e tracciabili.

ZERO CARTA, MASSIMA TRASPARENZA

Safety & Security

Piattaforme digitali e controlli integrati per proteggere persone, merci e infrastrutture.

PIÙ SICUREZZA, MENO RISCHI

Sistemi di tracking satellitare

Tracciamento in tempo reale di navi, container e merci lungo tutta la supply chain.

VISIBILITÀ TOTALE, DECISIONI MIGLIORI

Cavi sottomarini digitali

Infrastrutture digitali globali per connettività, resilienza e gestione dei dati strategici.

CONNETTIVITÀ GLOBALE, RESILIENZA

DUE MESSAGGI STRATEGICI

EFFICIENZA OPERATIVA E COMPETITIVITÀ

La digitalizzazione riduce tempi, costi e complessità operative, migliorando la qualità del servizio e l'attrattività dei porti.

SOSTENIBILITÀ E RESILIENZA

Processi digitali e dati intelligenti abilitano scelte più sostenibili, resilienti e orientate al lungo termine.



La digitalizzazione non è solo tecnologia: è il **motore per porti più intelligenti,** competitivi e sostenibili, pronti alle sfide globali di oggi e di domani.

ZLS VENETO, EMILIA-ROMAGNA E FVG

Confronto strategico delle linee di sviluppo

Veneto

Comuni: 20

Fulcro
Porti di Venezia e Chioggia, con asse logistico Venezia-Rovigo e ruolo centrale di Porto Marghera.

Territorio
Integrazione tra aree portuali, aree produttive, interporto di Rovigo e collegamenti stradali, ferroviari e fluviali.

Sviluppo
Riqualificazione di aree industriali e logistiche e maggiore connessione porto-retroporto.

Filiere
Logistica, manifattura, attività portuali, cantieristica e comparti export-oriented del territorio.

Leve
Semplificazioni amministrative, incentivi e sostegno a transizione green e digitale.

Emilia-Romagna

Comuni: 28

Fulcro
Porto di Ravenna come porta marittima del sistema produttivo regionale.

Territorio
Rete tra porto, nodi intermodali e aree produttive diffuse lungo i principali corridoi regionali.

Sviluppo
Potenziamento di accessibilità, intermodalità e connessioni logistiche regionali.

Filiere
Agroalimentare, meccanica, ceramica, chimica e logistica, con forte orientamento all'export.

Leve
Semplificazione amministrativa, strumenti doganali e attrazione di nuovi investimenti.

Friuli Venezia Giulia

Comuni: 26

Fulcro
Sistema integrato Trieste-Monfalcone-Porto Nogaro, con logica di regione-porto.

Territorio
Connessione tra porti, interporti, ferrovia e piattaforme logistiche regionali.

Sviluppo
Proiezione internazionale verso Centro-Est Europa e rafforzamento dei corridoi logistici.

Filiere
Logistica, industria manifatturiera, siderurgia, navalmeccanica ed energia.

Leve
Semplificazioni, corridoi doganali, governance integrata e servizi avanzati.

Chiave strategica

Veneto:
integrazione porto-retroporto e riuso produttivo.

Emilia-Romagna:
connessione tra Ravenna e sistema produttivo regionale.

FVG:
piattaforma logistica internazionale regione-porto.

Alto Adriatico: 4 evidenze strategiche

Messaggi conclusivi

Gateway industriale europeo

La forza dell'Alto Adriatico deriva dall'integrazione con sistemi manifatturieri export-oriented e con i mercati dell'Europa centrale e orientale.

Intermodalità e connessioni

Il vantaggio competitivo si gioca nell'integrazione tra porto, ferrovia, retroporti, corridoi TEN-T e filiere produttive.

Geopolitica e nuove rotte

Le crisi di Suez e Hormuz accrescono la vulnerabilità delle catene globali; nuove rotte e traffici intra-Med rafforzano il ruolo strategico del Mediterraneo.

Competizione tra ecosistemi

La sfida non è solo portuale: innovazione, sostenibilità, ZLS, digitalizzazione e attrazione degli investimenti definiscono la competitività futura.

GRAZIE e seguiteci su www.sr-m.it

- Napoli, 29 ottobre 2026 – Evento sugli Scenari dei Container Intramed alla Naples Shipping Week
- Koper, 12 novembre 2026 – Rapporto Economia Marittima in Slovenia
- Roma, 24 novembre 2026 – Rapporto Underwater