

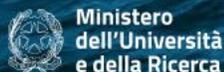
INTESA  SANPAOLO

SRM 

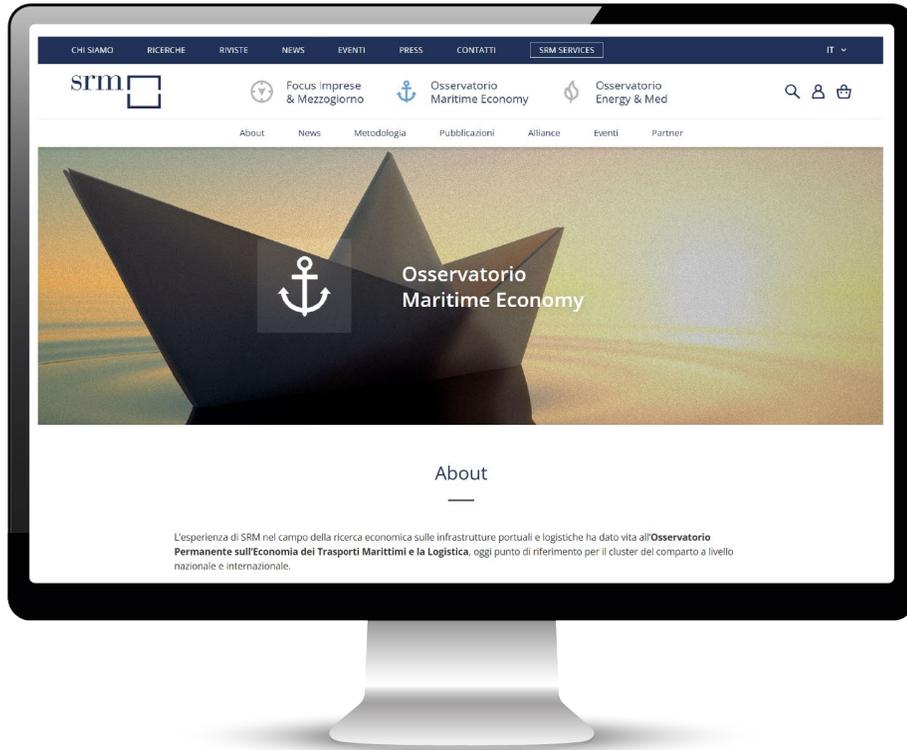
# Presentazione del 12° Rapporto Annuale Italian Maritime Economy

Gallerie  
d'Italia  
Napoli  
& online  
Venerdì  
4 luglio  
2025

**Massimo Deandreis**  
Direttore Generale SRM



# L'Osservatorio sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica e i suoi Partner



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale  
Porti di Venezia e Chioggia



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ionio



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Tirreno Centrale  
Porto di Napoli  
Porto di Salerno  
Porto di Castellammare di Stabia



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica



**contship**



**FEDESPEDI**  
FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE  
IMPRESSE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



# Il 12° Rapporto Annuale

## 1. Analisi di Scenario

## 3. Approfondimento: il trasporto intermodale



Indice	
Prefazione   2025, i dazi USA impattano sul commercio internazionale via mare a cura di Paolo Scudieri	7
Introduzione   Lo scenario mondiale: un'equazione geopolitica a più incognite a cura di Paolo Magri	9
<b>Prima parte. Trend e recenti fenomeni</b>	
Capitolo 1   <b>Impatto delle politiche commerciali protezionistiche degli USA sul commercio marittimo mondiale</b>	15
Capitolo 2   <b>Porti italiani: traffici e impatto della Trade War</b>	45
Capitolo 3   <b>Materie prime, fra rischi commerciali e geopolitici</b>	61
Capitolo 4   <b>Porti come hub energetici: analisi dei chokepoint e delle infrastrutture</b>	69
<b>Seconda Parte. La vision degli osservatori internazionali</b>	
Capitolo 5   <b>The impact of sustainable infrastructure on enhancing Port City integration. Case study: Suez Canal Economic Zone</b>	79
Capitolo 6   <b>Energy transition and the Mediterranean ports. Opportunities and challenges</b>	88
Capitolo 7   <b>Status of merchant shipping on the way towards carbon neutrality</b>	92
Capitolo 8   <b>The application status and development trends of alternative marine fuels</b>	98
<b>Terza Parte. Il trasporto intermodale come driver di sviluppo dei porti e dell'economia</b>	
Capitolo 9   <b>Il trasporto ferroviario merci nei porti italiani. Vantaggi e opportunità per la logistica nazionale</b>	109
Capitolo 10   <b>I corridoi intermodali container delle industrie manifatturiere</b>	122
Capitolo 11   <b>La digitalizzazione dell'appuntamento intermodale e il caso del Porto di Genova</b>	128
Capitolo 12   <b>AdSP del Mar Ligure Orientale: un caso di eccellenza dove intermodalità e innovazione sono sinonimo di sostenibilità</b>	139
Capitolo 13   <b>Il caso di Trieste, snodo intermodale europeo: infrastrutture, governance e sfide del futuro</b>	147
Bibliografia	161
Notizie sugli Autori	168

## 2. Monografia: Sostenibilità e Carburanti alternativi

#NEST

#GSTTA

#Cina

#Egitto

#Germania

#Italia

#Spagna

# #10 parole chiave

**#Geopolitica**

**#Commercio**

**#Energia**

**#Chokepoint**

**#USA**

**#Protezionismo**

**#Connettività**

**#Mediterraneo**

**#ShortSeaShipping**

**#Porti**

# Lo scenario globale

Un quadro geopolitico complesso

#Geopolitica

## Stati Uniti

Rilancio industria  
Rilancio cantieristica

Panama

3% seaborne trade

## Area Euro-Med

Green e Digitale  
2 guerre

Suez

9-12% seaborne trade

## Area Golfo

1 guerra

Hormuz

27% oil trade

## India

IMEC

Potenzialità:  
€170/200 mld

## Cina

Dazi USA

30%

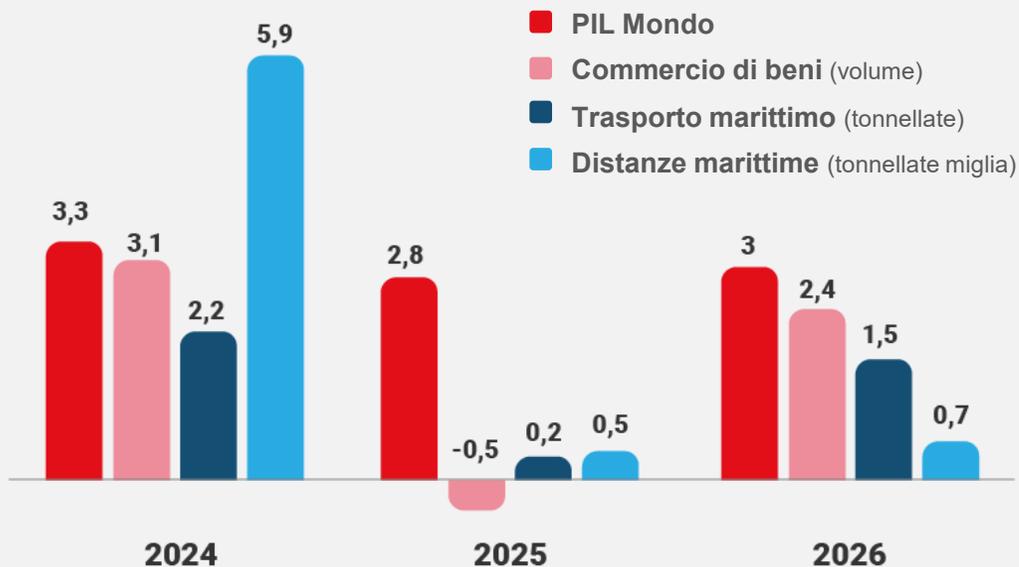
# L'economia mondiale e il trasporto marittimo continuano a crescere

#Commercio

## Ma permane uno scenario di incertezza

### La crescita mondiale ha ritmi più bassi

Trasporto marittimo 2024: +2,2%  
raggiungendo 12,7 miliardi di tonnellate.



6

var. % a/a | Fonte: SRM su IMF, WTO, Clarksons

### Regionalizzazione della globalizzazione

ma i grandi player (US, UE, Cina, ASEAN, India)  
mantengono interdipendenza reciproca.

### Disaccoppiamento

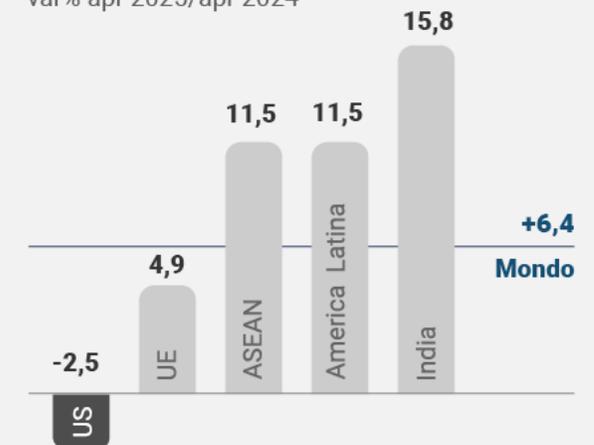
**Vera sfida tra Cina e USA:**  
meno traffici diretti,  
aumentano quelli intermediati  
da ASEAN e Cina  
verso Europa e Golfo.

**Rotte container regionali 2021-2026**  
crescono del 7,3%  
contro una media del 6,1%.

**Traffici intra-Asia: 8,5%**

### CINA EXPORT

var% apr 2025/apr 2024



Fonte: SRM su China Customs

# Cosa viaggia via mare? in volume

#Energia

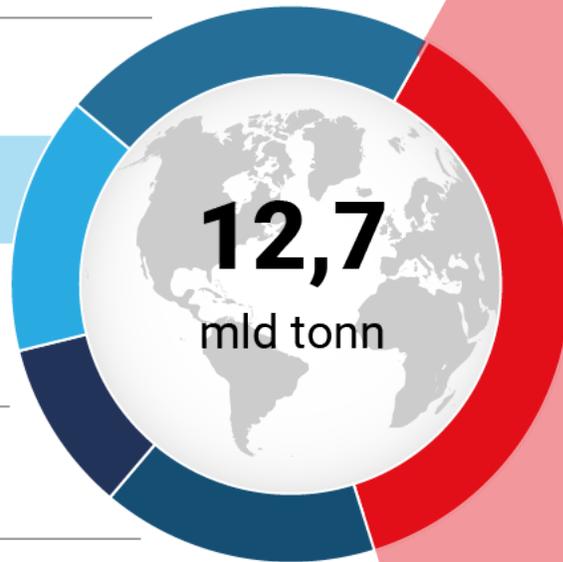
**22%** **Metalli** 2,8 mld tonn

**15%** **Container** 1,9 mld tonn

in valore tra il 50-60% del mondo

**10%** **Agricoltura** 1,3 mld tonn

**16%** **Altro** 2 mld tonn



**il 37% è Energia**

**4,6** miliardi di tonnellate

# Suez, Hormuz e gli effetti dei noli

#Chokepoint

## SUEZ

Alcune compagnie hanno confermato la ripresa dei transiti

**-66% TRANSITI**  
(n. navi)

Gen '24-Giu '25 su  
Gen '22 - Giu '23

(12.423 navi)

**7 mld \$**

minori entrate del Canale  
a causa degli Houthi



## HORMUZ

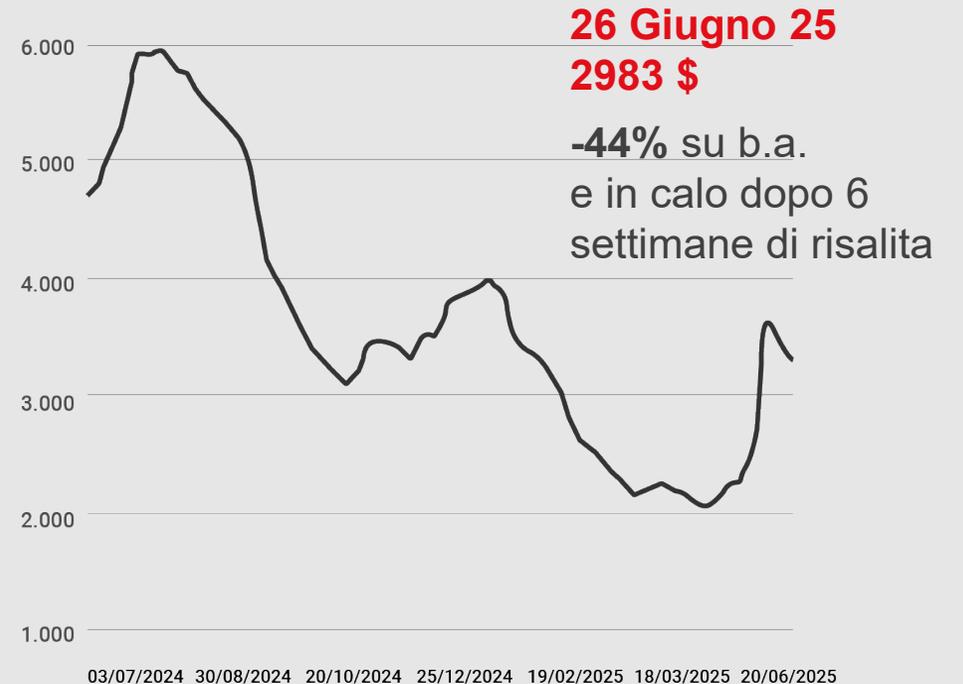
**11%** del totale seaborne  
**27%** oil del mondo

**880 mln tonn** caricate sulle tanker  
**3.700 navi** al mese in transito

**Paesi coinvolti:** Cina, India e Giappone top 3 importer, Emirati, ma anche i paesi mediterranei e l'**ITALIA**.

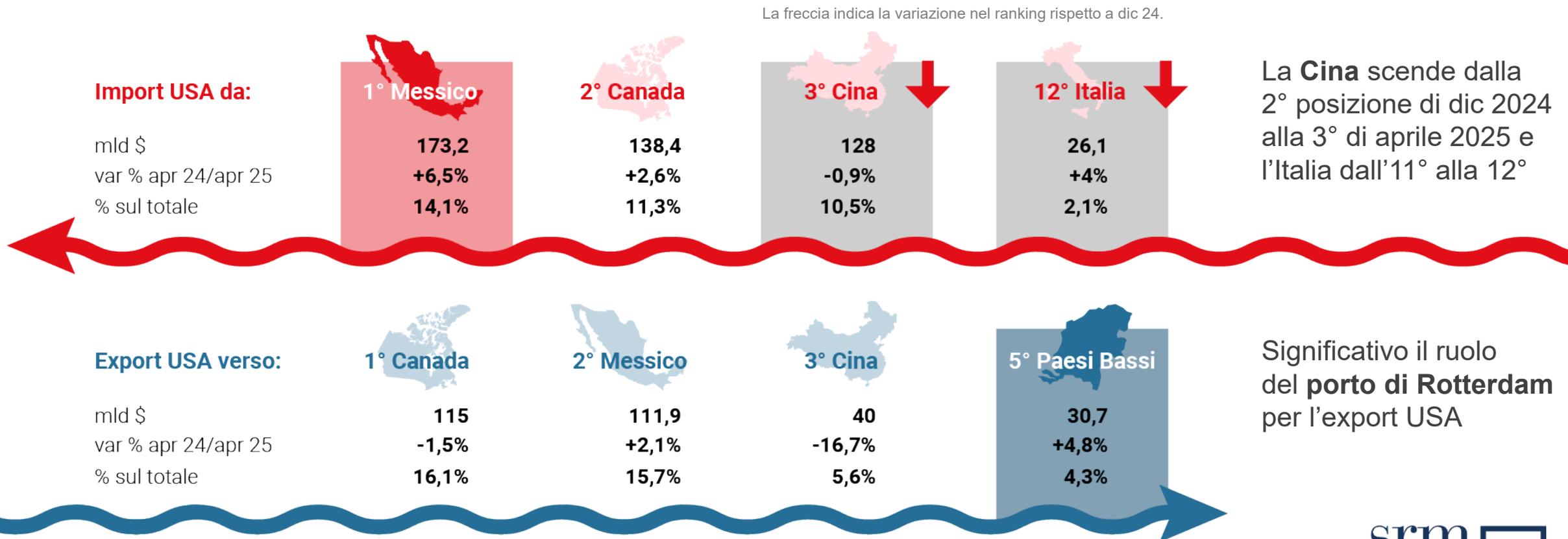


Drewry World Container Index US\$/40ft



# I dazi USA impatteranno sulle dinamiche e sulla struttura dei traffici

Gli USA primo importatore mondiale (\$3,3 tn al 2024) e secondo esportatore (\$2,1 tn)



# SHIPS for America Act

#Protezionismo

## Il contributo richiesto per le navi “cinesi”

**1. Navi di operatori o armatori cinesi che scalano nei porti statunitensi**

Dal 14 ottobre, tassa pari a **50\$** per tonnellata netta dell'unità navale, progressiva in tre anni: **salirà da 80\$ dal 17 aprile 2026, a 110 dollari dal 17 aprile 2027 e a 140\$ dal 17 aprile 2028.** Questa tassa sarà addebitata sino a **cinque volte all'anno** per ciascuna nave.

**2. Operatori (esclusi quelli USA purché facenti capo a cittadini statunitensi almeno al 75%) di navi costruite in Cina**

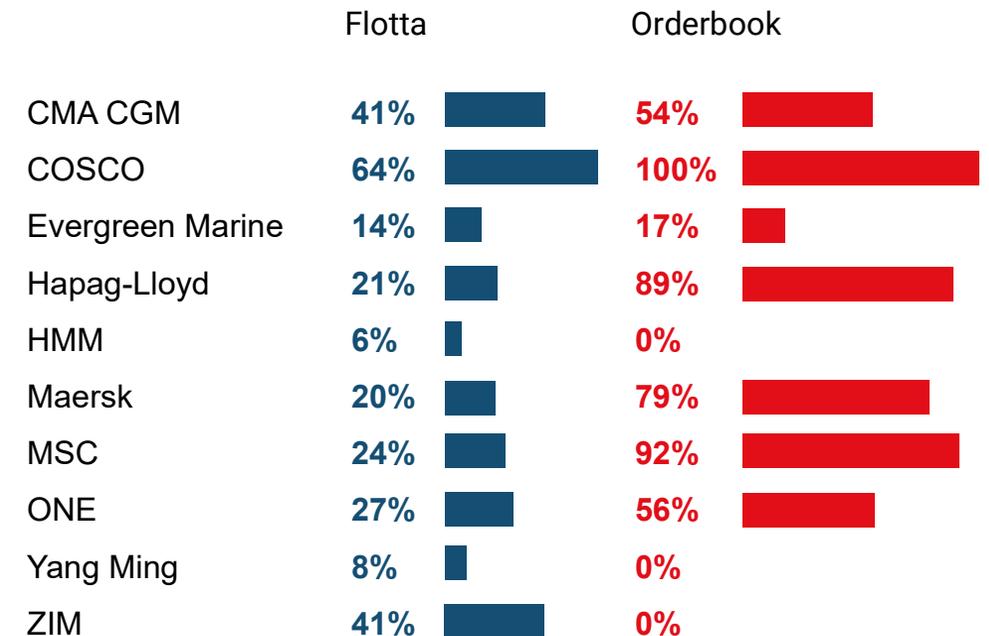
La cifra più alta fra: **18\$ per tonnellata netta oppure 120\$ per container scaricato; le cifre saliranno ogni sei mesi** fino ad arrivare ad **aprile 2028** rispettivamente a **33\$ per tonnellata netta o 250\$ per container scaricato.**

**3. Operatori di Car Carrier e Ro-Ro costruiti all'estero**

A queste navi sarà imposto per ogni scalo un dazio di **\$14/net ton (nuova proposta rispetto a 150 per CEU).**

**Il 7-9% degli scali negli USA sarà soggetto a tale misura**

## Quota di Containership di costruzione cinese nelle flotte e negli orderbook dei Carrier



Fonte: SRM su CNBC

# Le vere risorse degli USA: competitività e connettività

#Connettività

I porti container degli USA sono tra i più connessi al mondo sia verso l'Asia sia verso l'Europa, una ricchezza sia per gli Stati Uniti sia per lo shipping e l'economia in generale.

Anche se gli USA non hanno grandi carrier di bandiera

Nel Mondo:

## USA

4° Liner Shipping Connectivity index  
17° Logistics Performance index

## CINA

1° Liner Shipping Connectivity index  
19° Logistics Performance index

## Italia

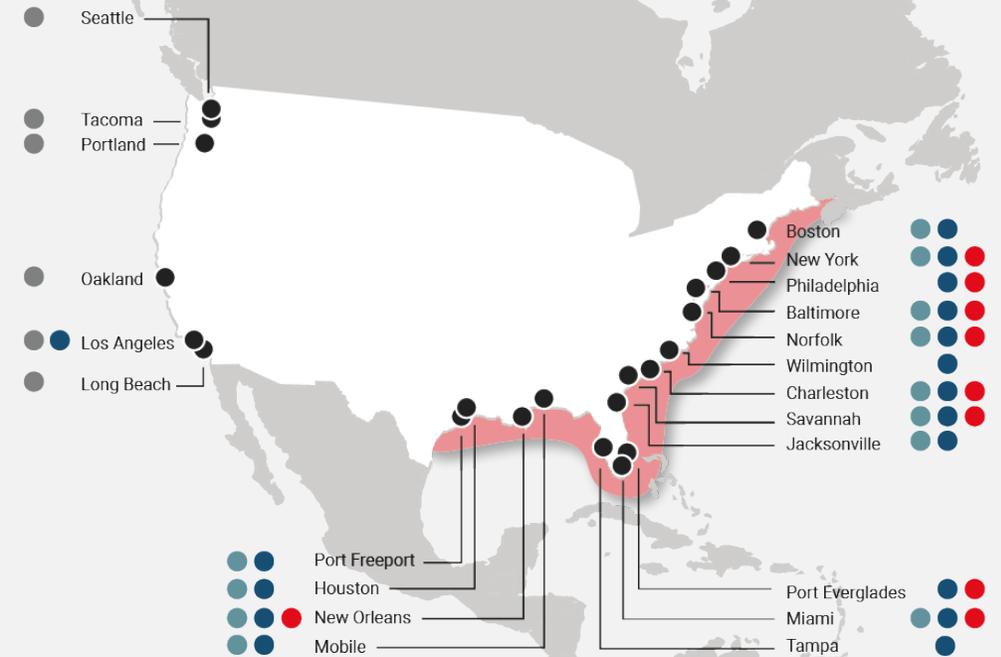
18° Liner Shipping Connectivity index  
19° Logistics Performance index

## Olanda

11° Liner Shipping Connectivity index  
3° Logistics Performance index

Fonte: SRM su UNCTAD, WB

Oltre 80 servizi settimanali  
210 call fornite dalle principali Alleanze



Fonte: SRM su Drewry



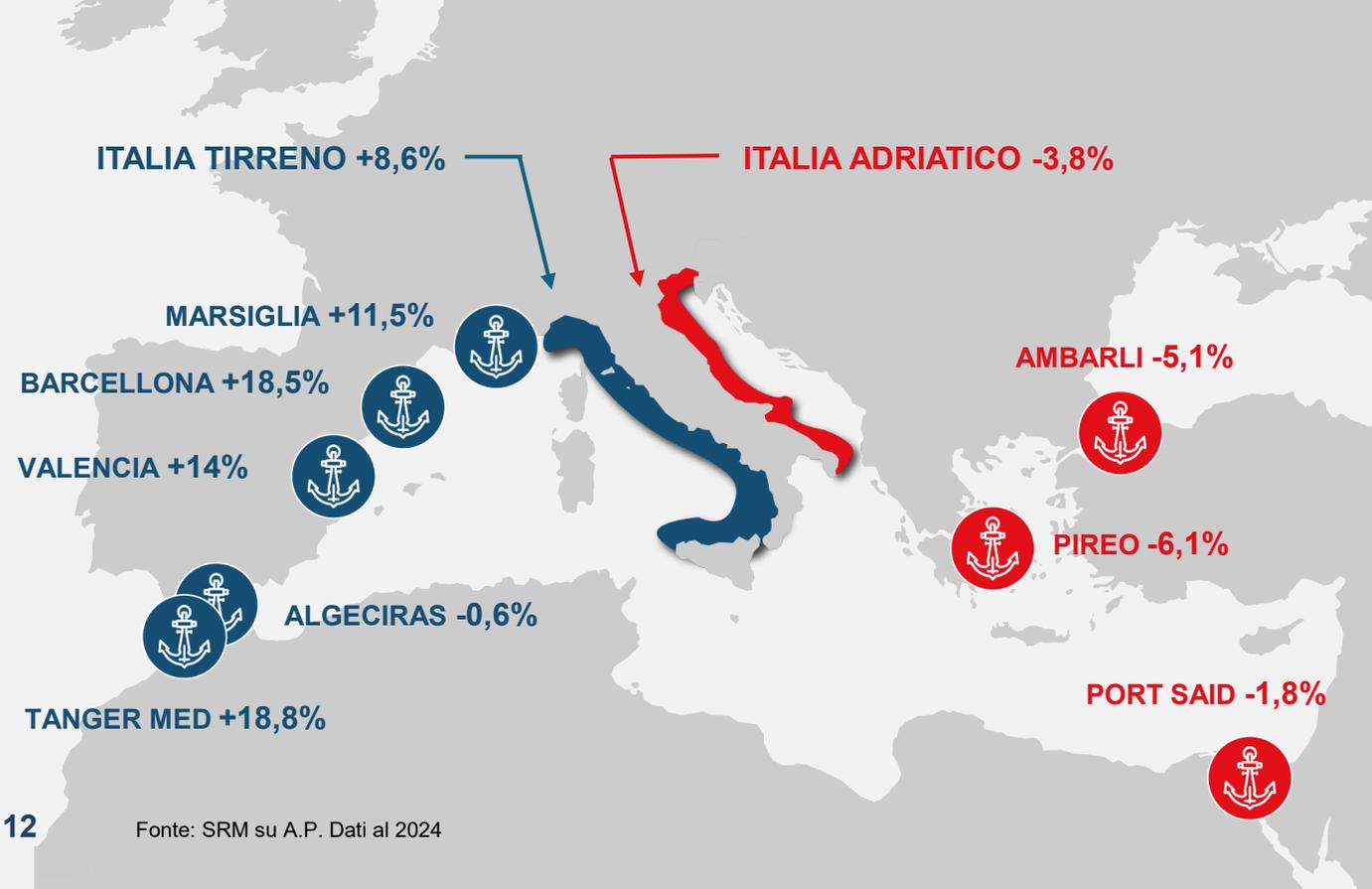
# Il Med mantiene la sua centralità

#Mediterraneo

I top 25 porti mediterranei continuano a crescere:

**62 milioni di TEU +5,1% sul 2023**

## Il traffico nei porti container Med



Navi più grandi si spostano sulla Far East-Med e anche sul West-Africa e sulla rotta del continente indiano

## Rotte per maggior dimensione media di navi container (var %)

RANKING	ROTTA	DIMENSIONE MEDIA NAVE	VAR %
1°	Far East-North Europe	18.000 TEU	-1,9%
2°	Far East -Med	15.000 TEU	5,3%
3°	Far East USEC	11.000 TEU	1,6%
5°	Europe - Middle East _ISC	10.000 TEU	15,9%
9°	Far East-West Africa	9.000 TEU	28,1%

# Italia leader nel Mediterraneo e in Europa

#ShortSeaShipping

SSS Italia  
**302 milioni**  
di tonnellate  
**16% UE-27**

**Mare del Nord**

**8,1 milioni**  
di tonnellate

**Baltico**

**4,1 milioni**  
di tonnellate

**Atlantico**

**6 milioni**  
di tonnellate

**Mar Nero**

**23,9 milioni**  
di tonnellate

**Mediterraneo**

**259 milioni**  
di tonnellate

**40% UE-27**

**Altro**

**0,9 milioni**  
di tonnellate

Fonte: SRM su Eurostat. Dati al 2023

SRM 

# Hub energetici protagonisti del cambiamento

#Porti

● **Primi 5 Porti Oil** (Rinfuse liquide Italia: **35%** del totale merci movimentate)

● **3 Terminal Gas**    ● **2 Rigassificatori (FSRU)**    — **GAS Pipeline**

● **Primo Parco Eolico Offshore** (a fine 2024 nuove richieste per 86 GW)

↔ **Principali interconnessioni elettriche**

**Non dimentichiamo le Hydrogen Valley:**  
61 iniziative approvate, da realizzare entro fine 2026 (PNRR).



## I porti poli di sviluppo:

**Attrattori di attività industriale e produttiva import/export oriented**

soprattutto nell'alimentare, abbigliamento automotive, aerospazio.

**In connessione con gli interporti spostano la dimensione del porto molto più avanti**

Es. collegamenti ferroviari Gioia Tauro con Verona e Nola, che si aggiungono ai precedenti.

**Anche attraverso la ZES/ZLS**

**ZES UNICA:** circa 7.000 imprese per un totale attivazione risorse pubbliche e private pari a **8,3\* miliardi €**.

# #10 parole chiave, #4 traiettorie per lo sviluppo del Paese

- 1** Migliorare gli indici di performance: **Logistica e Competitività.**
- 2** Investire in **digitalizzazione e innovazione tecnologica.**
- 3** **Governance:** grande appuntamento per raggiungere una maggiore efficienza.

- 4** **Underwater:** prevenire i rischi, cogliere le opportunità.

**NUOVA AREA DI STUDIO**



# Grazie per l'attenzione

Proseguiamo con...

**#Portiitaliani**

**#Container**

**#Intermodalità**

