

Scenari del trasporto marittimo nel contesto internazionale

Alessandro Panaro

Capo Servizio Trasporti e Logistica, SRM



10 SETTEMBRE 2026



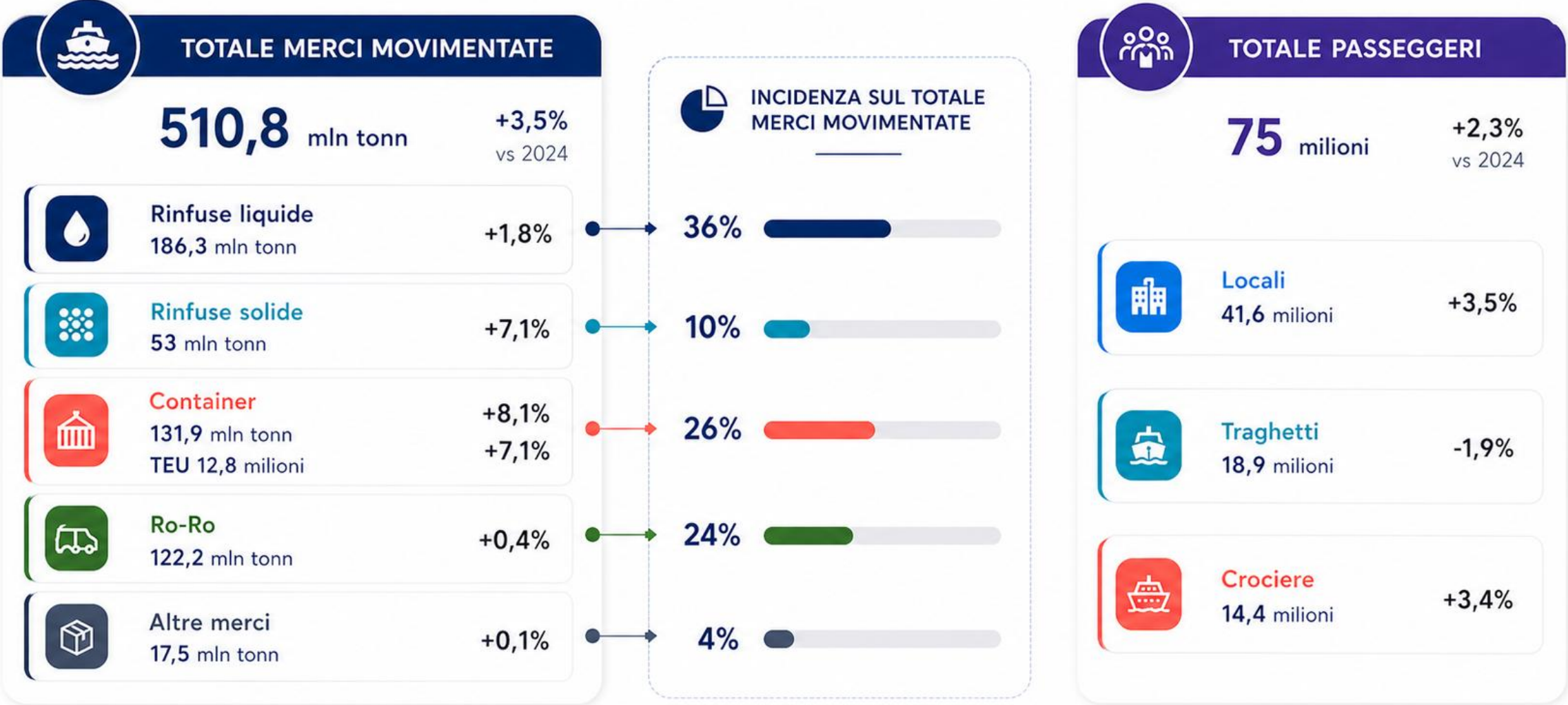
SIET Firenze



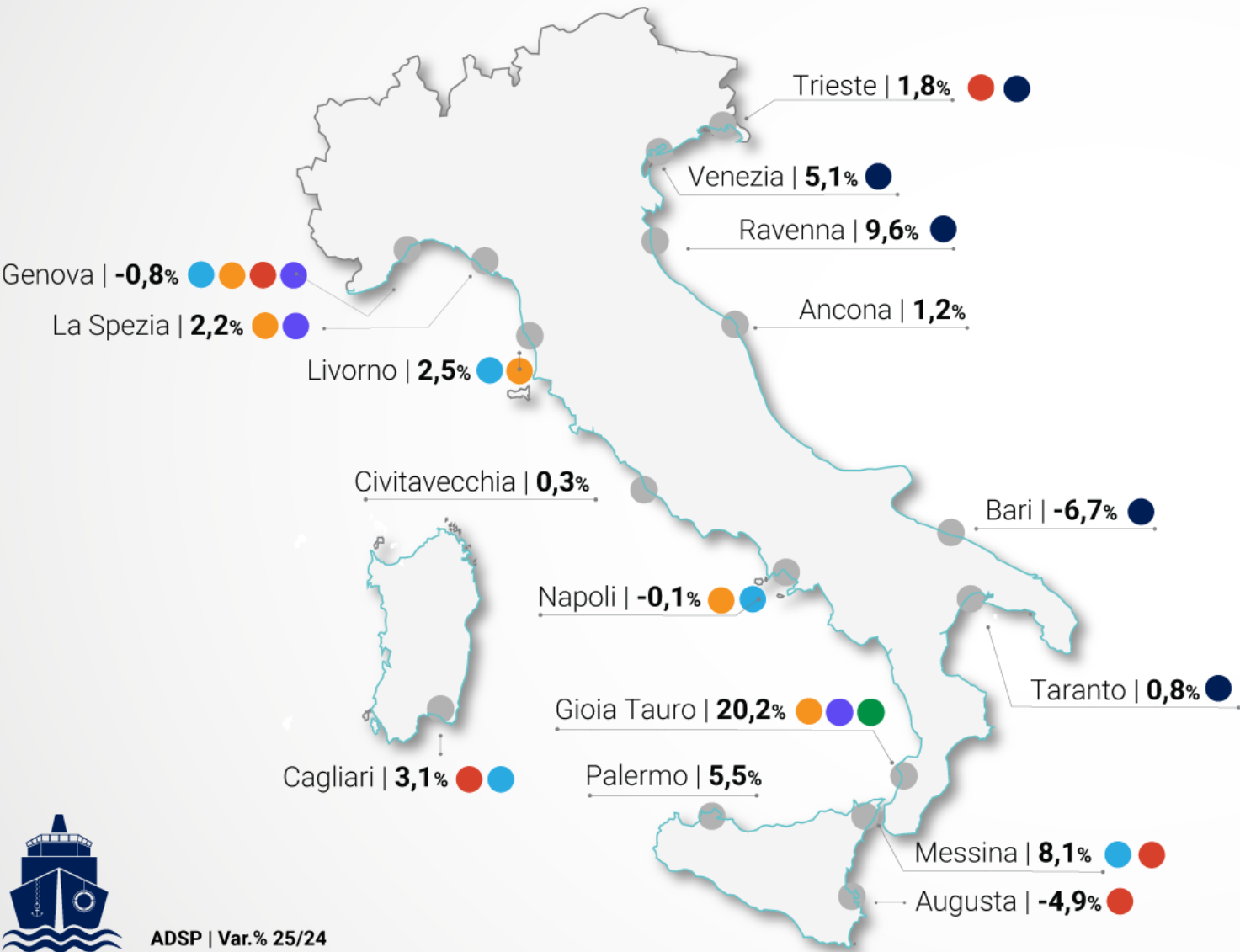
Agenda

- La **competitività dei porti italiani** e delle filiere industriali
- Le nuove tensioni **geopolitiche** e il commercio marittimo
- Il Mediterraneo come **piattaforma strategica** globale
- Le **sfide future**: innovazione, sicurezza e resilienza

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



La geopolitica dei porti italiani



- Porti sensibili allo Stretto di Hormuz
- Porti sensibili al Mar Nero
- Porti sensibili ai Dazi USA
- Porti sensibili al Canale di Suez
- Porti di cabotaggio sensibili all'ETS
- Porto di Transhipment



Import-Export via Mare 2025
Circa **312 mld €**



Totale merci movimentate 2025
511 mln tonn

+3,5%
sul 2024



47% rinfuse
DI CUI 36% LIQUIDE



ADSP | Var. % 25/24
In evidenza il porto di riferimento dell'Autorità di Sistema

L'attualità dei chokepoint: Suez e Hormuz

SUEZ: crisi logistico-manifatturiera

AUMENTA LE TARIFFE

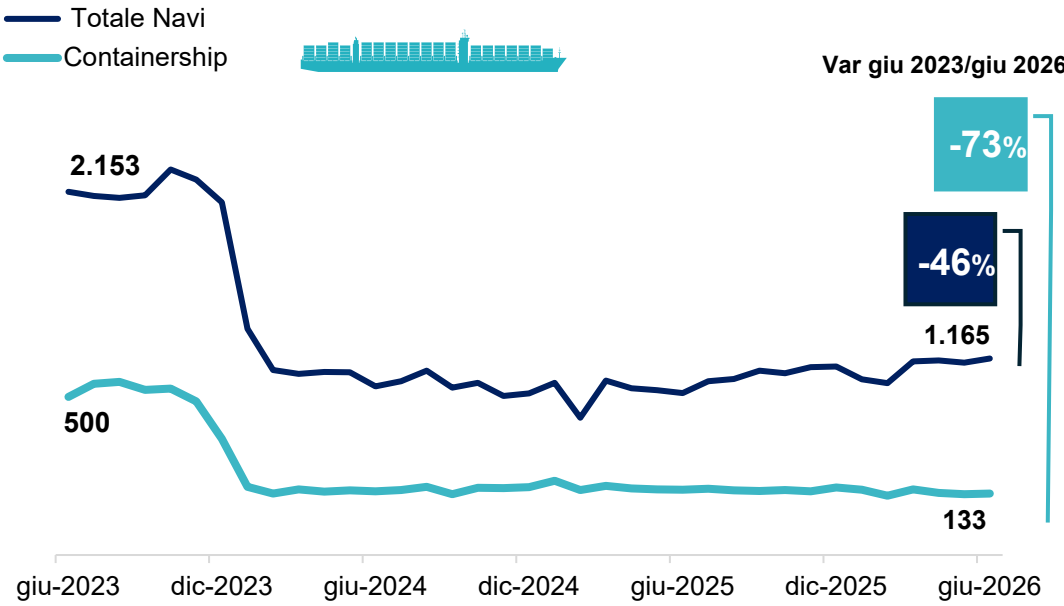
12.313 navi transitate nel 2025 (-52% sul 2023)

10% del commercio marittimo mondiale

3.324 navi al I trim. 2026 (+12% su I trim 2025)

20% del traffico containerizzato

Suez transiti mensili tutte le navi e containership



Hormuz: crisi energetica

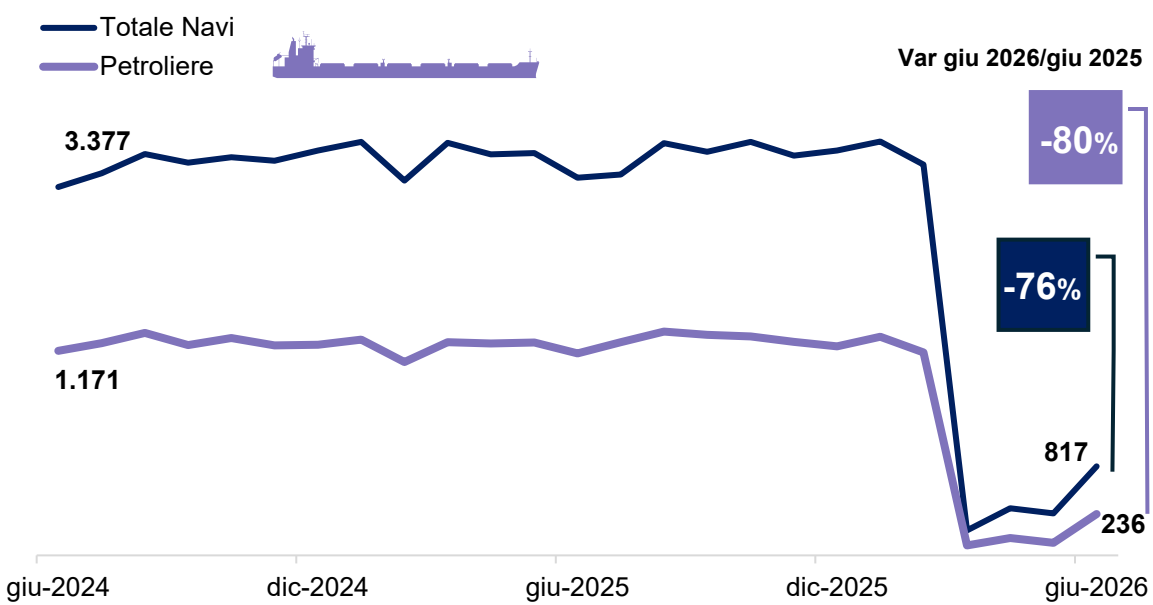
ISTITUIRÀ LE TARIFFE?

20 milioni di barili/giorno in transito

80% destinato ai mercati asiatici

Bloccati flussi pari al 10% della produzione mondiale di petrolio e al 5% di quella di gas

Hormuz transiti mensili tutte le navi e petroliere

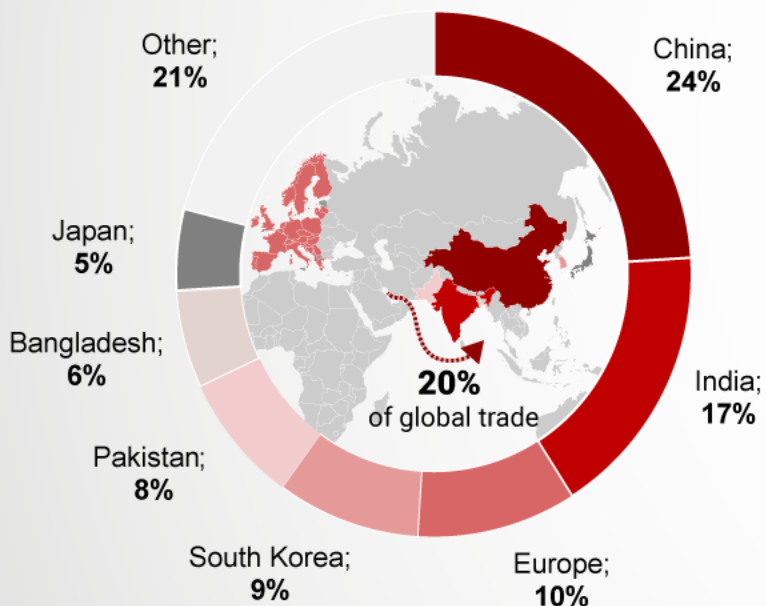


Fonte: SRM su Clarksons, SCA e varie

Hormuz, i flussi di Oil&Gas. Su chi impattano le mancate importazioni

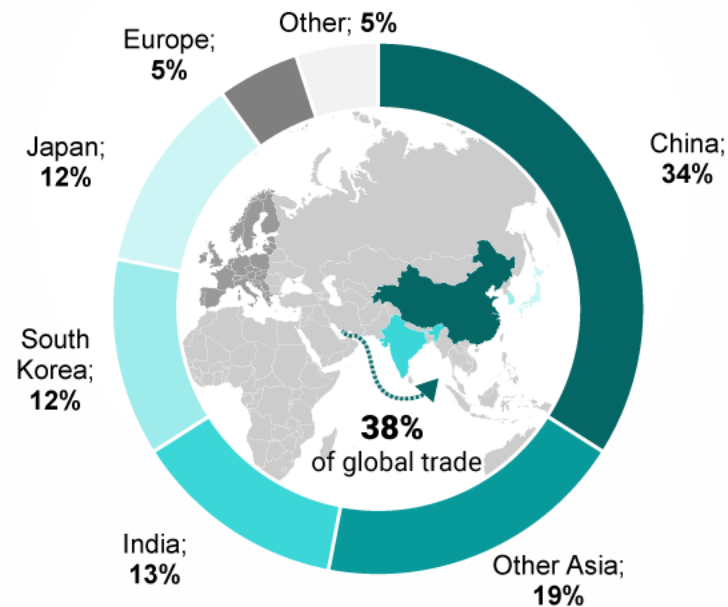
Importer Share via the Strait of Hormuz

of LNG Exports



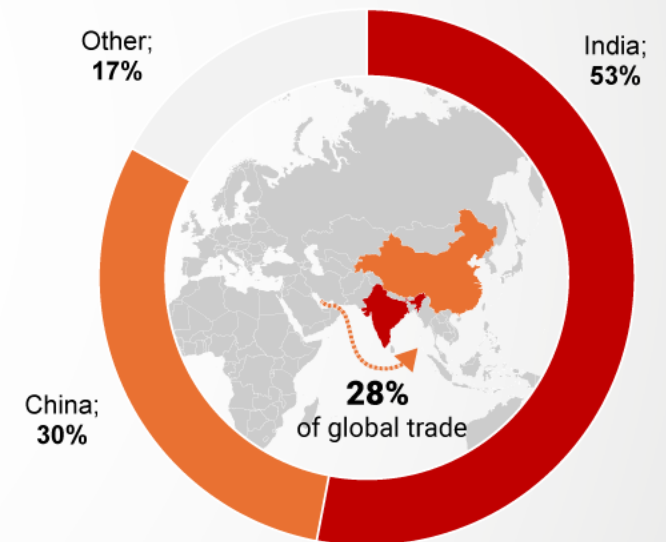
Asia esposta alle interruzioni delle forniture di GNL, inclusi i principali attori dell'Asia orientale ma anche le economie dell'Asia meridionale.

of Crude Exports



Le importazioni di greggio sono distribuite tra vari acquirenti asiatici, con una quota cinese particolarmente rilevante; anche Giappone, Corea del Sud e India sono importanti importatori.

of LPG Exports



L'India rimane il principale acquirente di GPL mediorientale (nonostante nel 2025 abbia importato più carichi dagli Stati Uniti); anche la Cina rappresenta un importatore significativo.

Fonte: SRM su Clarksons

L'attualità dei chokepoint: Suez

SUEZ: crisi logistico-manifatturiera

12.313 navi transitate nel 2025 (-52% sul 2023)

7.963 navi Gen-Lug 2026 (+17% su Gen-Lug 2025)

10% del commercio marittimo mondiale

20% del traffico containerizzato

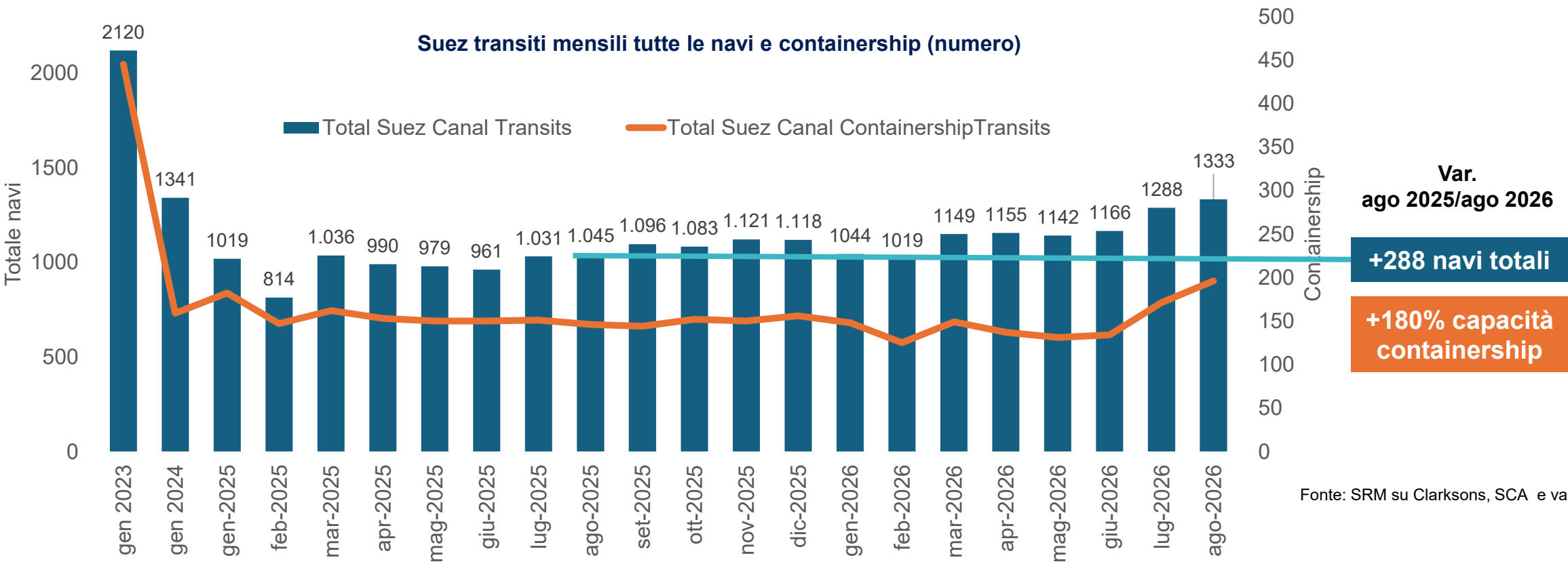
AUMENTA LE TARIFFE

CAUTO OTTIMISMO?



+23% ricavi nell'anno fiscale 25/26 pari a **4,6 mld\$**

Oltre a CMA CGM, che non ha mai sospeso i transiti, da Luglio 2026 anche Maersk e MSC hanno ripreso il passaggio



DREWRY WORLD CONTAINER INDEX (WCI)

L'INDICE GLOBALE DEI NOLI CONTAINER

Il Drewry WCI misura l'andamento medio dei noli spot per il trasporto di un container da 40 piedi (FEU) sulle principali rotte marittime globali.



ULTIMO AGGIORNAMENTO
AGOSTO 2026

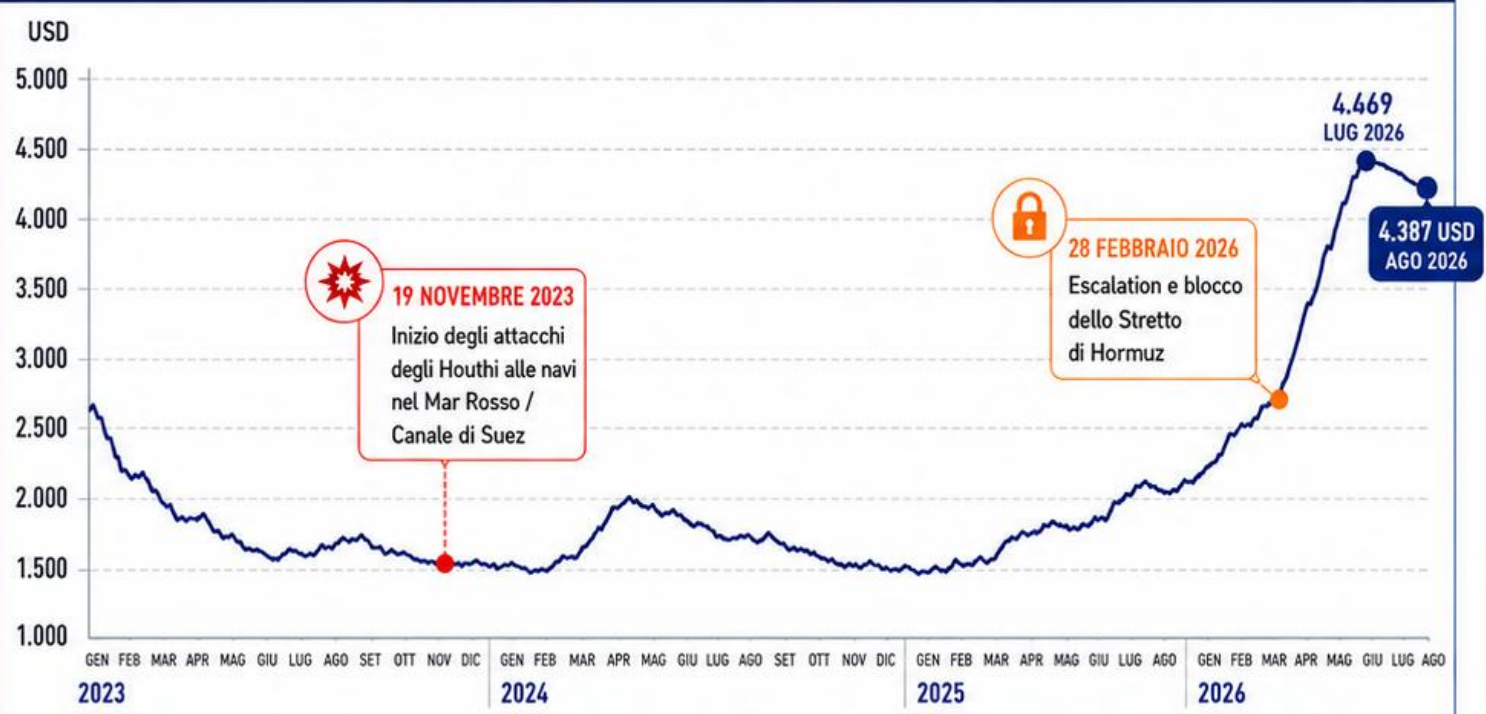
4.387 USD

per container da 40 piedi

▲ +92%
vs agosto 2025

LIVELLI ANCORA ELEVATI

ANDAMENTO DEL DREWRY WORLD CONTAINER INDEX (USD PER CONTAINER DA 40 PIEDI)



COSA SPIEGA L'ANDAMENTO NEL 2023-2026



1 FORTE RIPRESA DEI NOLI CONTAINER

Dopo la ripresa iniziata a fine 2024 e accelerata nel 2025, l'indice ha raggiunto livelli molto elevati nell'estate 2026: dopo il picco di luglio a 4.469 USD/FEU, nell'agosto 2026 si è mantenuto su livelli elevati a 4.387 USD/FEU.



2 DOMANDA CONTROLLATA

I vettori mantengono una capacità controllata con cancellazioni di partenza e surcharge, sostenendo i noli.



3 PROSPETTIVE ANCORA RIALZISTE

Domanda sostenuta sulle principali rotte (Asia-Europa e Transpacifico), deviazioni delle rotte e ulteriori aumenti tariffari annunciati dai carrier potrebbero mantenere i noli su livelli elevati nelle prossime settimane.



Il Drewry World Container Index è un indicatore settimanale calcolato da Drewry sulla base di noli spot reali e contrattuali raccolti da spedizionieri e carrier globali. Offre una misura rappresentativa dell'andamento dei costi di trasporto marittimo containerizzato a livello mondiale.

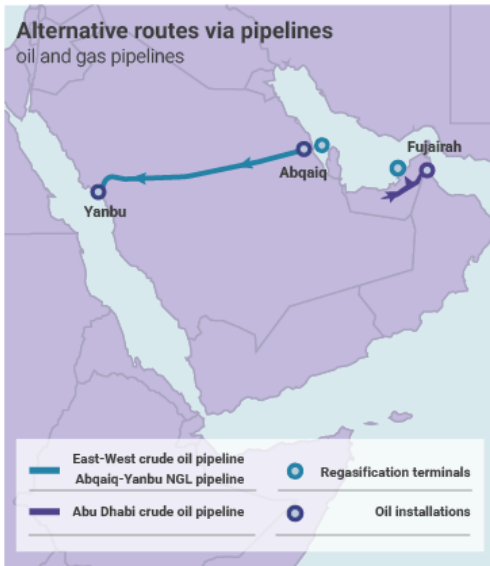
Fonte: Drewry
www.drewry.co.uk





Rotte alternative

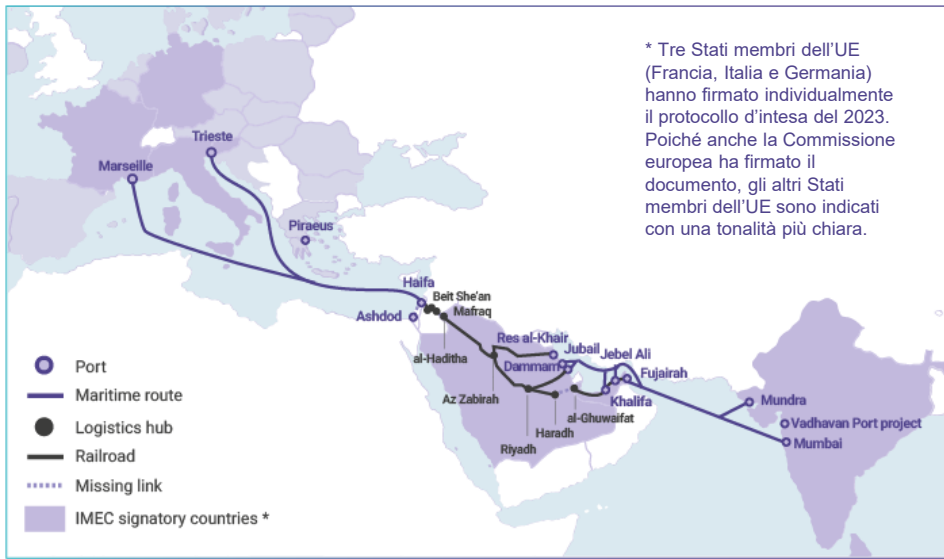
... ad Hormuz



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



LA ROTTA ARTICA E LA ROTTA "INVISIBILE"

Una nuova frontiera per il trasporto marittimo globale



LA ROTTA ARTICA – NORTHERN SEA ROUTE (NSR)



Collega l'Asia orientale al Nord Europa

attraverso l'Artico, riducendo i tempi di navigazione.

08.10.25



UK FELIXSTOWE
17.10.25

RUSSIA

CHINA

NINGBO
22.09.25



TEMPI DI TRANSITO
FINO A **-40%**



RIDUZIONE DISTANZA
FINO A **-30%**



EMISSIONI CO₂
FINO A **-25%**

Fonte: CHNL



LA ROTTA "INVISIBILE" – VIA GOLFO DI ADEN



La CMA CGM *Benjamin Franklin* (IMO: 9706891) è entrata nel Mar Arabico dopo aver riattivato il proprio AIS in prossimità dell'ingresso del Golfo di Aden il **7 novembre**, a seguito di un blackout durato sei giorni.



SPEGNIMENTO AIS
per motivi di sicurezza



ALTO RISCHIO
di attacchi



BLACKOUT DURATO 6 GIORNI

SUEZ CANAL

GOLFO DI ADEN
Blackout AIS
7 novembre

Fonte: Lloyd's List Intelligence / SeaSearcher



**DUE DINAMICHE,
UN UNICO IMPATTO
STRATEGICO**



1. DIVERSIFICAZIONE È RESILIENZA

Avere alternative di rotta riduce l'esposizione a rischi geopolitici, interruzioni e congestioni, garantendo continuità e affidabilità delle supply chain.



2. SICUREZZA E INTELLIGENCE

Monitoraggio in tempo reale, condivisione dei dati e cooperazione internazionale sono essenziali per proteggere navi, equipaggi e merci in scenari instabili.



3. SOSTENIBILITÀ COME VANTAGGIO

Rotte più brevi ed efficienti significano meno emissioni, minori costi operativi e una logistica più sostenibile e competitiva nel lungo termine.

1956-
PRIME PORTACONTAINER
500 – 800 TEU



1970-
PORTACONTAINER FULLY CELLULARI
1.000 – 2.500 TEU



1980-
PANAMAX
3.000 – 3.400 TEU



1985-
PANAMAX MAX
3.400 – 4.500 TEU



1988-
POST PANAMAX I
4.400 – 6.000 TEU



2000-
POST PANAMAX II
6.000 – 8.500 TEU



2006-
VLCS
11.000 – 15.000 TEU



2014-
NEW-PANAMAX
12.500 TEU



2013-
ULCS
18.000 – 21.000 TEU



2019-
MGX-24
21.000 – 25.000 TEU



EVOLUZIONE DELLE PORTACONTAINER

DAL 1956 AL 2019 E OLTRE

Sessant'anni di innovazione,
capacità e scala:
la crescita delle navi portacontainer
che ha trasformato il commercio mondiale.



CAPACITÀ
500 → 25.000 TEU



CRESCITA
x50



PERIODO
1956 → 2019+



TECNOLOGIE, SOSTENIBILITÀ E VELOCITÀ: QUALI RELAZIONI



PROIEZIONE DELLA CRESCITA DELLA FLOTTA DI ULTRA LARGE CONTAINERSHIP

(gennaio 2026; solo navi >15.000 TEU; in mln TEU; dopo slippage e demo)



DUE MESSAGGI STRATEGICI



1. CRESCITA STRUTTURALE DELLA CAPACITÀ

La flotta di navi sopra i 15.000 TEU continuerà a crescere rapidamente nei prossimi anni, con un incremento atteso di oltre **+40%** tra il 2025 e il 2028. Le economie di scala spingono verso unità sempre più grandi e performanti.



2. INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ COME FATTORE ABILITANTE

Navi più grandi ed efficienti, alimentate con tecnologie a basse emissioni (LNG, metanolo, ammoniaca), sono la chiave per conciliare crescita dei volumi e obiettivi ambientali. **Innovazione tecnologica e sostenibilità sono ormai inseparabili** per mantenere competitività e resilienza.



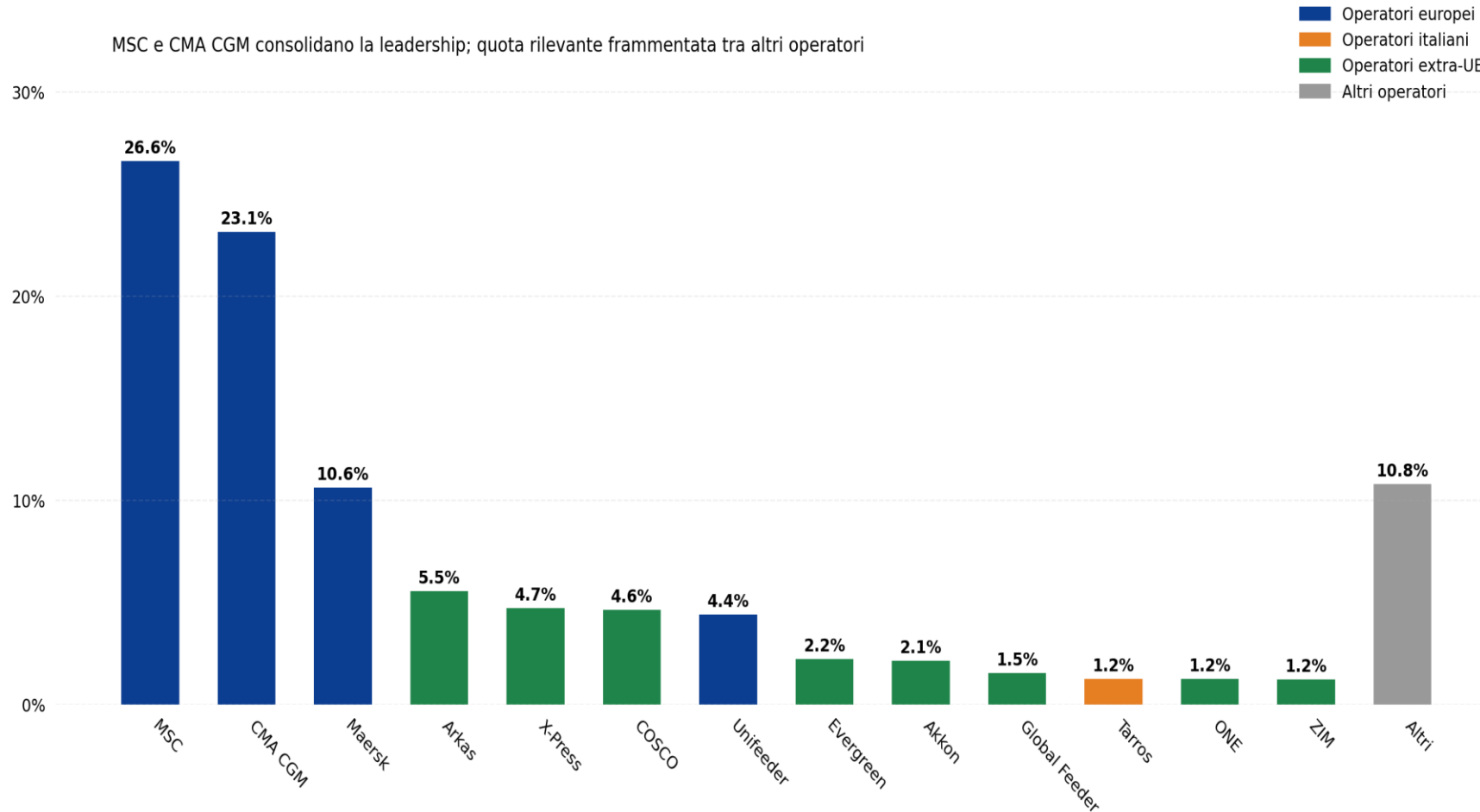
NUOVI SCENARI, NUOVE SFIDE PER I PORTI: infrastrutture, fondali, intermodalità e digitalizzazione devono evolvere alla stessa velocità per accogliere le **navi del futuro** e restare **competitivi**.



Aumentano le rotte Intramed: quote di mercato

Mercato intra-Mediterraneo: forte concentrazione nei principali operatori

MSC e CMA CGM consolidano la leadership; quota rilevante frammentata tra altri operatori



Quote calcolate sulla capacità totale intra-Mediterranea (Dic 2025)

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.

Short Sea Shipping: l'Italia leader in UE

304 milioni di tonnellate di merci trasportate via Short Sea Shipping



Short Sea Shipping nel Mar Mediterraneo

[dati in migliaia di tonnellate]

1	Italia	257.794	11	Bulgaria	13.749
2	Türkiye	168.461	12	Germania	13.232
3	Spagna	117.996	13	Croazia	11.079
4	Grecia	89.744	14	Slovenia	10.625
5	Francia	45.577	15	Lituania	6.790
6	Belgio	31.496	16	Norvegia	6.476
7	Paesi Bassi	29.339	17	Cipro	4.996
8	Romania	22.351	18	Svezia	3.780
9	Polonia	17.810	19	Malta	3.683
10	Portogallo	16.104	20	Finlandia	2.524
			21	Danimarca	2.054
			22	Montenegro	1.590
			23	Lettonia	1.483
			24	Irlanda	0.767
			25	Estonia	0.520



1. L'Italia è leader in Mediterraneo

Con **304 milioni** di tonnellate trasportate via Short Sea Shipping, l'Italia è il primo Paese dell'UE e un hub strategico dei traffici marittimi.



2. Un volano per sostenibilità e competitività

La Short Sea Shipping riduce emissioni, congestione e costi logistici, rafforzando il ruolo dell'Italia nelle catene di valore europee.



IL MODELLO GREEN PORT

17 PILASTRI PER UN PORTO SOSTENIBILE, RESILIENTE E COMPETITIVO

1



TRANSIZIONE MODELE

- ✓ Promozione di ferrovia e vie d'acqua
- ✓ Riduzione del traffico stradale
- ✓ Minori emissioni e congestione

2



BANCHINE RESILIENTI

- ✓ Adattamento ai cambiamenti climatici
- ✓ Protezione da eventi estremi
- ✓ Infrastrutture sicure e resilienti
- ✓ Continuità operativa

3



COLD IRONING

- ✓ Elettificazione delle banchine
- ✓ Navi alimentate da terra durante la sosta
- ✓ Riduzione di emissioni e rumore nei porti

4



ENERGIE RINNOVABILI ED EFFICIENZA ENERGETICA

- ✓ Produzione e utilizzo di energia pulita
- ✓ Fotovoltaico, eolico e smart grid
- ✓ Ottimizzazione dei consumi
- ✓ Maggiore indipendenza energetica

5



DIGITALIZZAZIONE

- ✓ Porto intelligente e connesso
- ✓ Automazione dei processi
- ✓ Monitoraggio in tempo reale
- ✓ Data-driven decision making

6



DECARBONIZZAZIONE E COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

- ✓ Riduzione dell'impronta carbonica
- ✓ LNG, idrogeno, ammoniaca, biofuel
- ✓ Obiettivi Net Zero
- ✓ Allineamento al Green Deal

7



ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI SOSTENIBILI

- economico e competitività
- ✓ Green finance
- ✓ SEZ e Sustainable Logistics Zones
- ✓ Nuove opportunità industriali



Un porto **green** è un porto che guarda al futuro:



SOSTENIBILE
per l'ambiente



RESILIENTE
per le sfide



COMPETITIVO
per il mercato

LA DISTRIBUZIONE DEL GNL IN ITALIA

La rete italiana del GNL comprende terminali di rigassificazione, depositi costieri, depositi di stoccaggio e infrastrutture logistiche strategiche per l'approvvigionamento e la distribuzione sul territorio nazionale.

LEGENDA

-  In esercizio
-  In fase di sviluppo
-  Terminale GNL (rigassificazione)
-  Deposito di stoccaggio
-  Liquefattore
-  Nave rigassificatrice
-  Bunker vessel (battolona)

 FSRU = Floating Storage Regasification Unit (Unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione)

-  In esercizio
-  In fase di sviluppo



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.

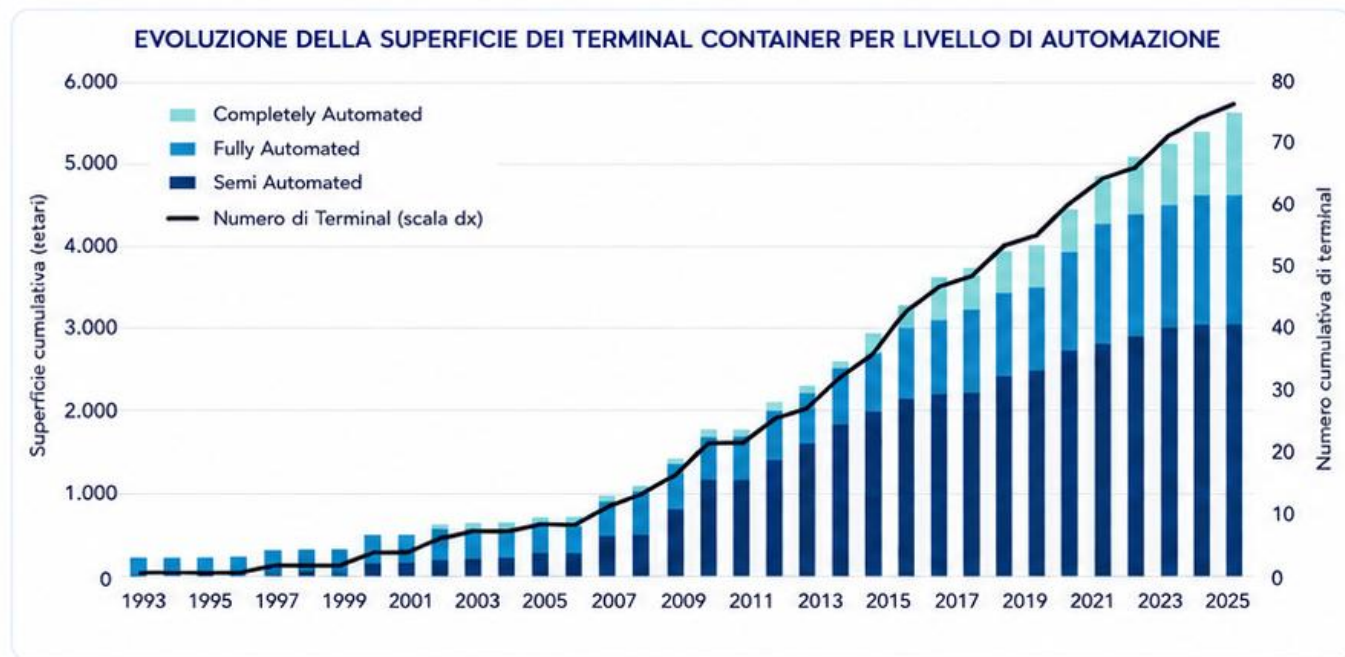


La digitalizzazione non è solo tecnologia: è il **motore per porti più intelligenti**, competitivi e sostenibili, pronti alle sfide globali di oggi e di domani.



AUTOMAZIONE DEI TERMINAL CONTAINER: INVESTIMENTI IN MERCATO AUMENTO

Crescita costante della superficie automatizzata e del numero di terminal negli ultimi tre decenni



I NUMERI CHIAVE (2025)

77
TERMINAL
completamente, totalmente
o semi-automatizzati

5.670
ETTARI
di superficie automatizzata
cumulativa

+2.000 ha
AUMENTO SUPERFICIE
(2015-2025)

- Nel 2025 risultano automatizzati 77 terminal, per una superficie superiore a 5.670 ettari, che rappresentano comunque **meno del 10%** di tutti i principali terminal container.
- Sebbene** i terminal **semi-automatizzati** siano i più diffusi, la loro crescita ha rallentato negli ultimi anni, mentre la quota dei terminal completamente e totalmente automatizzati è aumentata progressivamente.
- Dal 2021, i **terminal completamente automatizzati** rappresentano il segmento con la **crescita più rapida**. È probabile che la diffusione dell'automazione nei terminal container continui anche nel prossimo decennio.



COSA SI INTENDE PER LIVELLO DI AUTOMAZIONE

SEMI-AUTOMATIZZATO
Alcune operazioni automatizzate (es. gru di banchina), ma con presenza significativa di operatori e mezzi tradizionali.

TOTALMENTE AUTOMATIZZATO
Le principali operazioni orizzontali (es. trasporto container) sono automatizzate; possono essere presenti operatori a terra.

COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO
Tutte le operazioni, sia orizzontali che verticali (banchina e piazzale), sono eseguite con sistemi automatizzati senza intervento umano diretto.

PRINCIPALI DRIVER DELL'AUTOMAZIONE

Aumento delle economie di scala e delle dimensioni delle navi

Riduzione dei costi operativi e aumento della produttività

Maggiore sicurezza e migliore utilizzo degli spazi

Obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni

Integrazione digitale e controllo dei processi in tempo reale

PROSPETTIVE

La tendenza all'automazione dei terminal container è strutturale e destinata a proseguire. Nei prossimi anni è attesa una crescita della quota di terminal completamente automatizzati, trainata dagli investimenti e dall'evoluzione tecnologica.



INTERMODALITÀ MARE-FERRO NEI PORTI ITALIANI

Treni merci con origine/destinazione nei porti italiani (N.)



Stazione RFI	2021	2022	2023	2024	2025	25 vs 22
Trieste Campo Marzio	9,269	9,334	8,617	7,647	7,673	-17.8%
Nodo La Spezia	8,665	7,948	7,237	7,608	7,416	-6.7%
Ravenna	7,674	7,608	6,981	7,253	6,750	-11.3%
Venezia Marghera	4,786	4,601	4,404	4,577	4,421	-3.9%
Genova Voltri	5,558	5,932	5,743	5,661	4,074	-31.3%
Livorno Calandrone	3,214	3,108	2,737	2,746	3,187	+2.5%
Genova Marittima	3,130	3,328	2,939	2,574	2,994	-10.0%
Monfalcone	1,314	1,510	1,896	1,848	2,239	+48.3%
Savona Parco Doria	863	2,069	2,149	2,341	2,235	+8.0%
San Ferdinando	179	791	703	811	1,063	+34.4%
Altri	1,972	2,049	2,070	2,222	2,100	+2.5%
Totale	46,624	48,278	45,476	45,288	44,152	-8.5%

Fonte: Fermerci su dati RFI



RETE SEMPRE PIÙ STRATEGICA

Nel 2025 oltre **44.000 treni merci** collegano i porti italiani alla rete ferroviaria, confermandone un **ruolo chiave** nella logistica nazionale ed europea.



SEGNALI DI CRESCITA IN ALCUNI HUB

Importanti progressi per Monfalcone (+48,3%), San Ferdinando (+34,4%) e Savona Parco Doria (+8,0%), a dimostrazione del potenziale di sviluppo di diversi porti del sistema.



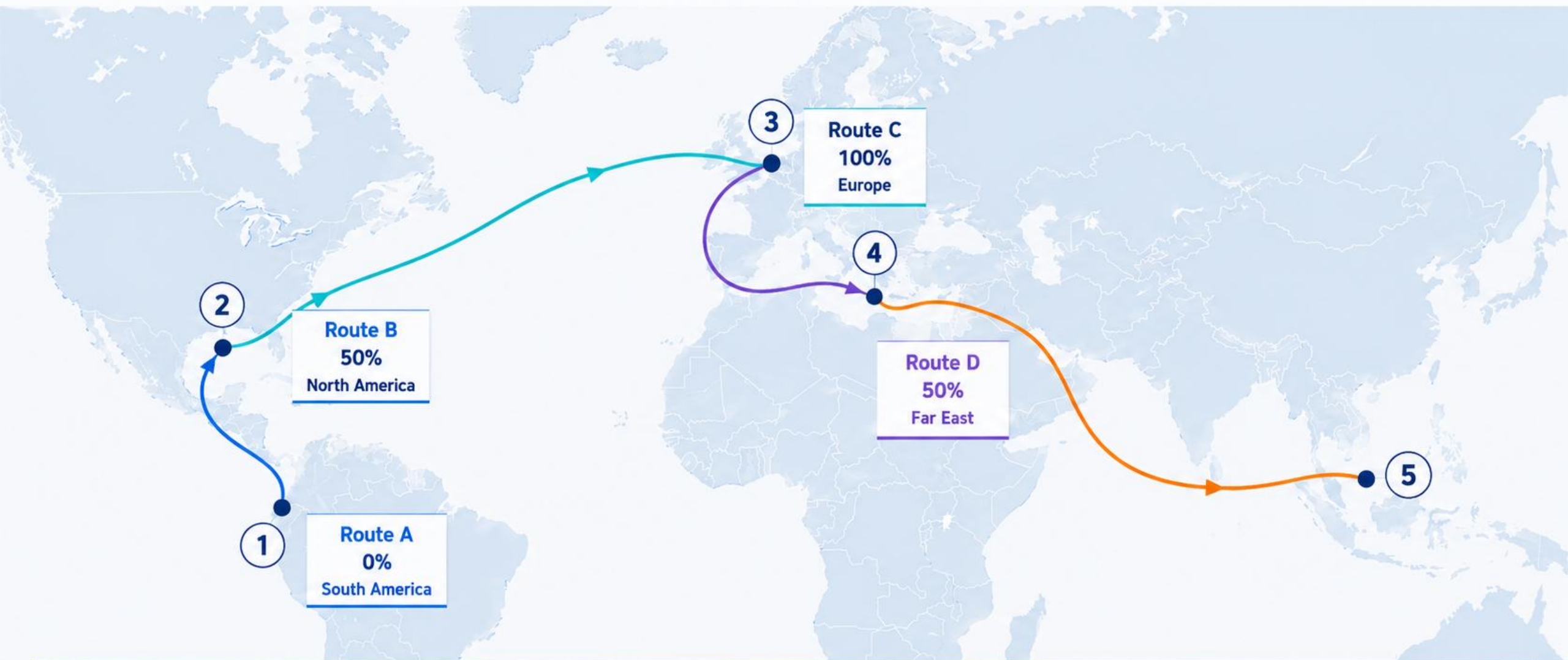
VERSO UNA LOGISTICA PIÙ SOSTENIBILE

L'intermodalità mare-ferro contribuisce alla **riduzione delle emissioni** e al decongestionamento stradale, in linea con gli obiettivi di **transizione ecologica** e competitività del Paese.



Esempi di applicazione dell'EU ETS nel trasporto marittimo

Schema esemplificativo delle quote di emissioni soggette all'EU ETS lungo una catena di trasporto marittimo internazionale



Fonte: elaborazione su normativa EU ETS

La sostenibilità genera anche costi e nuovi equilibri competitivi: l'ETS

Vessels in main ports, 2013-2023 (number)

TOCCATE NAVALI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI (numero)	2013	2019	2020	2021	2022	2023	Change 23/22 %	Change 23/13 %
 EU27	2.016.989	2.285.183	1,950.794	1.993.219	2.148.042	2.178.453	+1,4	+8,0
 Grecia	466.727	515.899	362.036	424.557	448.495	477.322	+6,4	+2,3
 Italia	411.167	472.540	505.968	381.820	431.112	454.440	+5,4	+10,5
 Danimarca	344.186	322.427	323.819	328.192	313.607	322.230	+2,7	-6,4
 Croazia	202.537	285.456	198.116	246.266	274.255	283.068	+3,2	+39,8
 Spagna	141.044	204.514	136.661	159.416	199.957	177.667	-11,1	+26,0
 Germania	118.586	110.374	104.925	106.307	117.120	116.006	-1,0	-2,2



NOTA METODOLOGICA

Sono considerati i Paesi europei con **oltre 100mila toccate nave annue** in arrivo. I porti considerati sono quelli che movimentano **oltre 1 milione di tonnellate di merci o 200mila passeggeri annui**.



L'ITALIA È IL SECONDO PAESE EUROPEO PER TRAFFICO MARITTIMO

Con circa 454 mila toccate navali annue nei principali porti (2023), seconda solo alla Grecia e ben davanti a Paesi come Germania, Spagna e Danimarca.



L'ELEVATA CENTRALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

Rende il Paese particolarmente esposto ai costi della decarbonizzazione, poiché qualsiasi aumento dei costi di trasporto marittimo impatta direttamente su competitività, commercio e logistica.



L'ETS PERSEGUE OBIETTIVI AMBIENTALI CONDIVISIBILI

Ma in un settore strategico come quello marittimo può generare costi economici significativi e distorsioni competitive, colpendo in particolare l'Italia, che è tra i Paesi europei più dipendenti dal traffico navale.

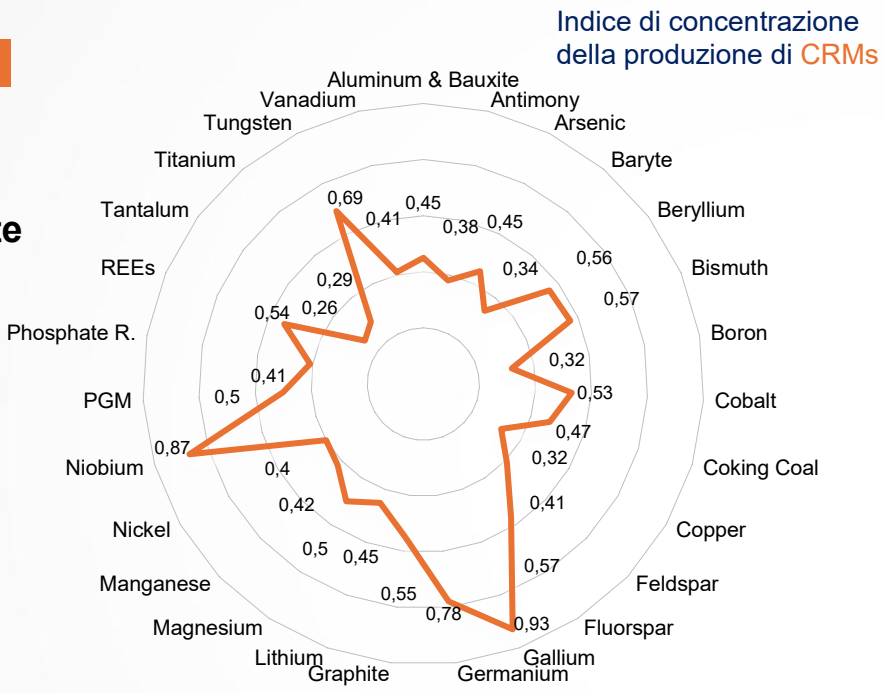
Fonte: Eurostat

La dimensione Marittima essenziale anche per Energia e Connessioni

tra potenziamento delle infrastrutture marittimo-portuali e cavi underwater

I porti hub strategici per le Critical Raw Materials

- Oltre il 90% della bauxite via mare proviene da Guinea e Australia ed è destinata quasi interamente alla Cina.
- La Cina copre circa il 75% della raffinazione globale.
- Strategico il porto cinese di Yantai.



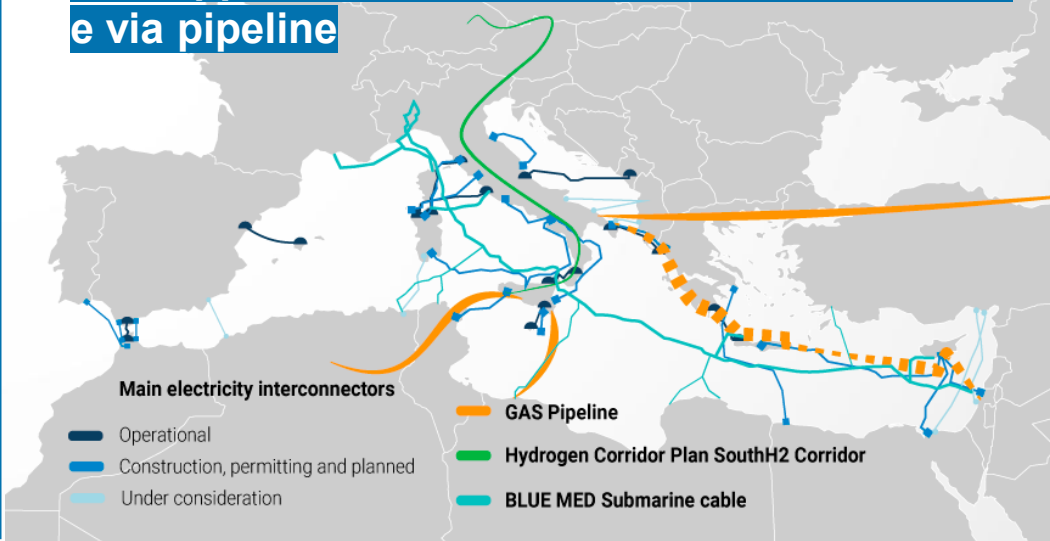
I porti strategici anche per l'Underwater: il ruolo dei cavi

- Il 30% dei cavi del mondo attraversa il Mediterraneo.
- Oltre il 40% di quelli europei attraversa il Bacino.
- Oltre il 90% di tutta la capacità di traffico dati Europa Asia vi è trasportata nel Mar Rosso.
- Oltre 20 collegano Asia, Europa e Africa ai porti siciliani. Strategici anche Genova, Savona e Bari.

Italia: Gateway energetico e underwater per il Mediterraneo

- Infrastrutture energetiche:** ponte tra Europa e Nord Africa.
- Connessioni:** rete elettrica, pipeline e cavi sottomarini.
- Transizione energetica:** sviluppo rinnovabili e eolico off-shore.

La mappa italiana delle connessioni elettriche e via pipeline



Fonte: ENEMED e varie

Il posizionamento negli indicatori internazionali: confronto tra Italia e Spagna

INDICATORI DI EFFICIENZA: CONFRONTO ITALIA SPAGNA



Container import dwell time (giorni)

ITALIA

5,5

(58°)

SPAGNA

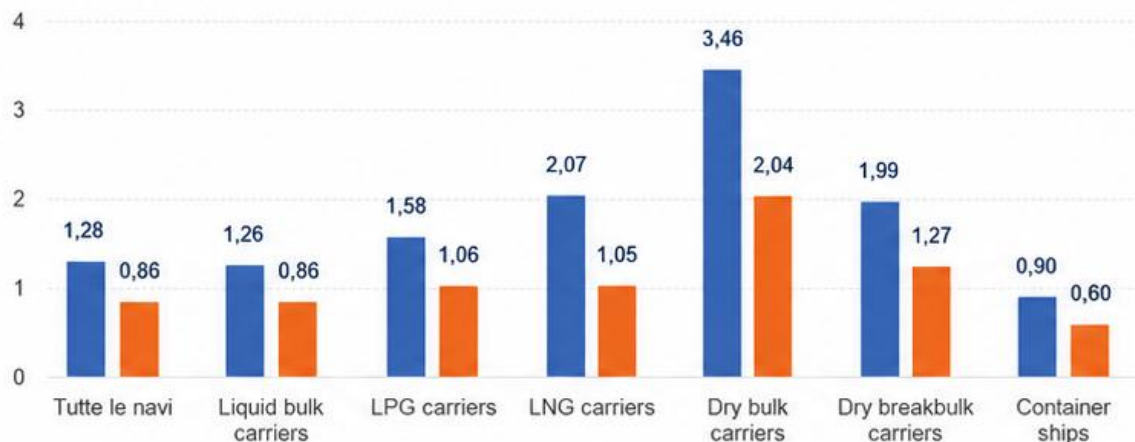
6,2

(71°)



Tempo in porto (giorni)

■ Italia ■ Spagna



Fonte: World Bank, UNCTAD

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ: CONFRONTO ITALIA SPAGNA



Liner Shipping Connectivity Index

18

ITALIA

8

SPAGNA



Port Liner Shipping Connectivity Index

44

GENOVA

30

VALENCIA



Liner Shipping Bilateral Connectivity Index

1° Spagna

2° Belgio

3° Cina

ITALIA

1° UK

2° Belgio

3° Paesi Bassi

SPAGNA