



Mediterraneo, Adriatico, **rotte e porti**

Alessandro Panaro

Head of Maritime & Energy Department, SRM



1 ottobre 2026



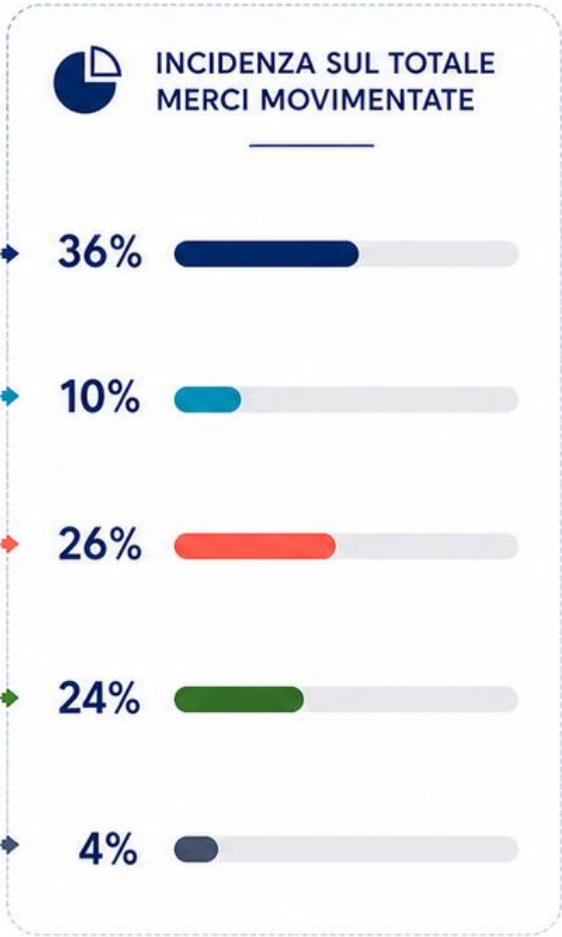
Trieste, Stazione Marittima - Sala Oceania



Agenda

- Traffico e competitività dei porti italiani
- Le tensioni geopolitiche e le nuove rotte del commercio marittimo
- Il Mediterraneo e l'Alto Adriatico come piattaforme strategiche
- Le sfide future: intermodalità, innovazione, sostenibilità e intermodalità

La performance dei porti italiani nel 2025



Fonte: SRM su Assoporti

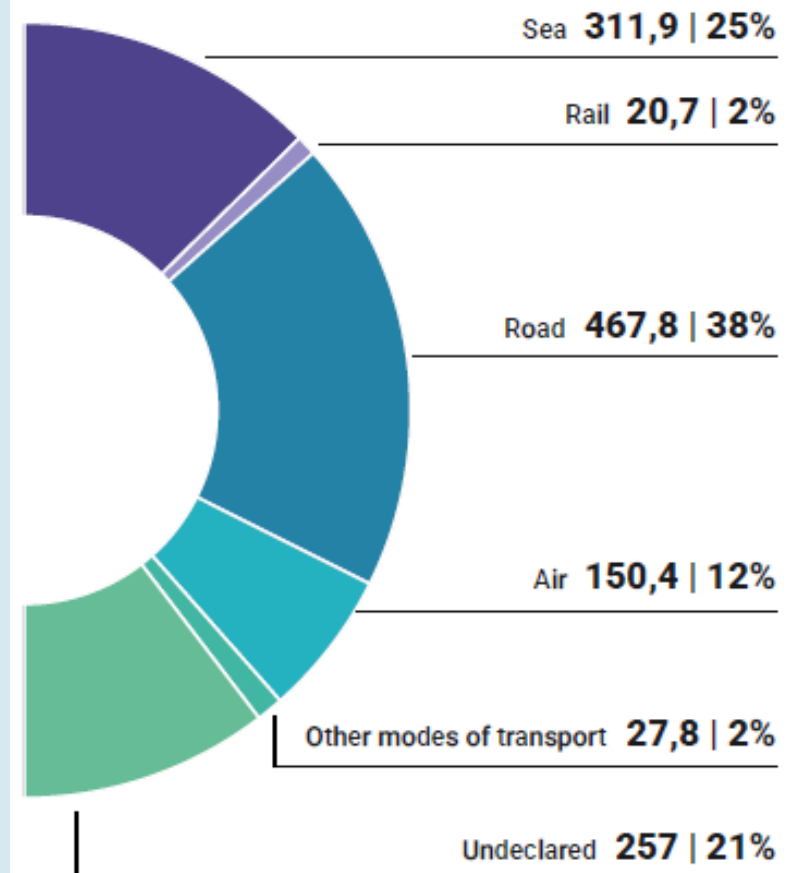


Porti italiani centrali per l'economia del Paese

Merci gestite dalle Autorità di Sistema Portuale nel 2025 – milioni di tonnellate

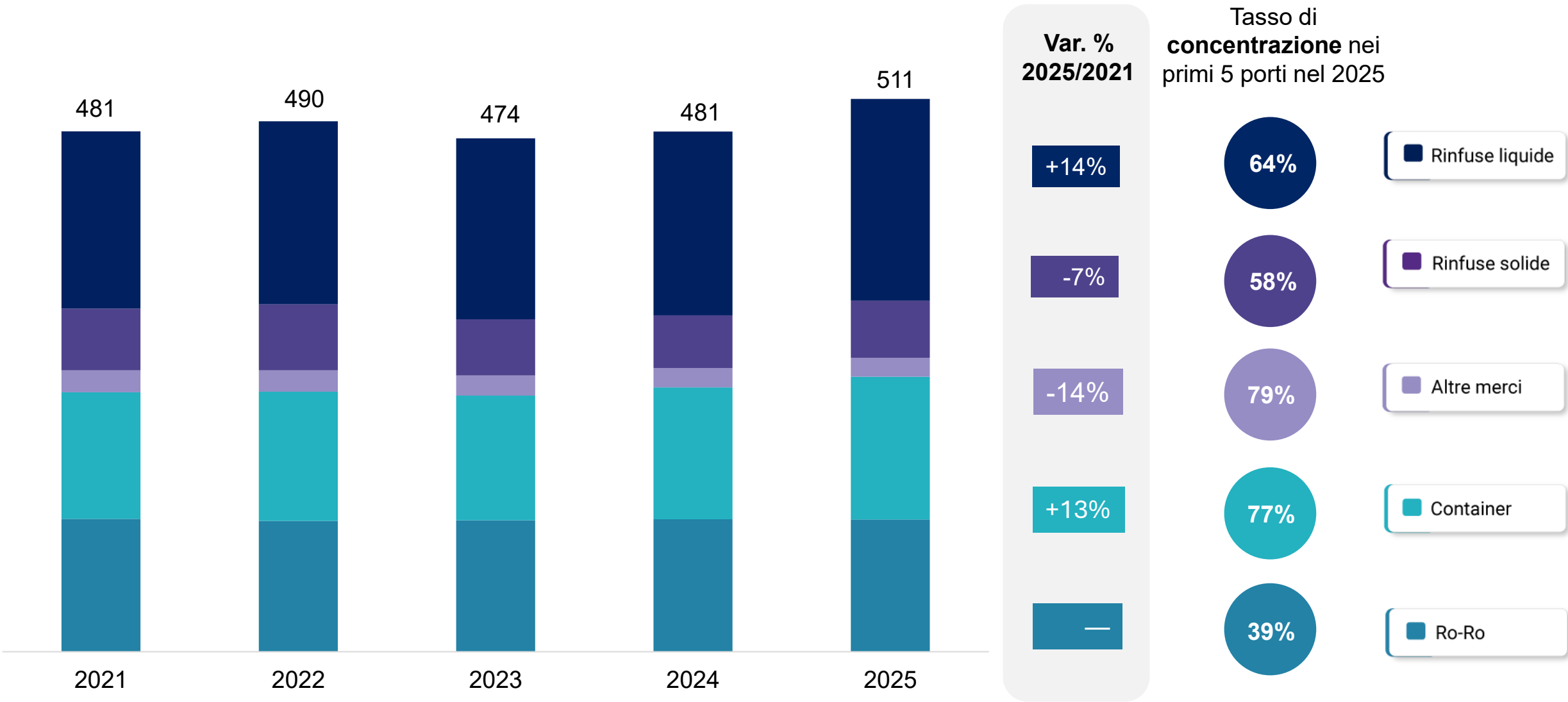


Import-Export Italia per modo di trasporto in miliardi di euro nel 2025



Fonte: SRM su Assoporti e ISTAT

Il sistema portuale italiano conferma la sua solidità



Fonte: SRM su 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

L'attualità dei chokepoint: Suez e Hormuz

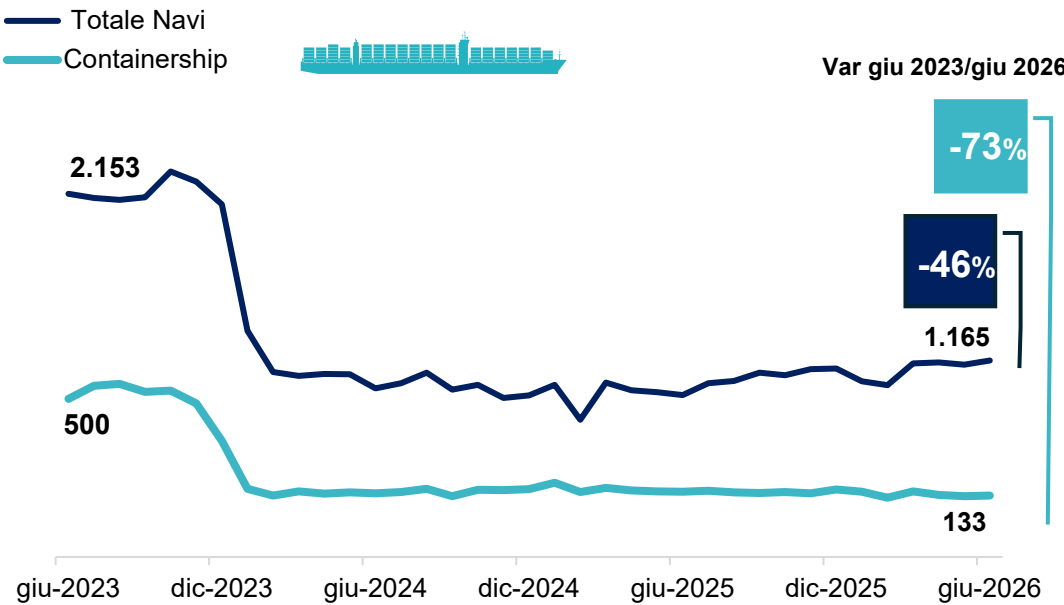
SUEZ: crisi logistico-manifatturiera

AUMENTA LE TARIFFE

9.298 navi Gen-Ago 2026
(+18% su Gen-Ago 2025)
(-45,1% su Gen-Ago 2023)

10-12% del commercio marittimo mondiale
20% del traffico containerizzato

Suez transiti mensili tutte le navi e containership



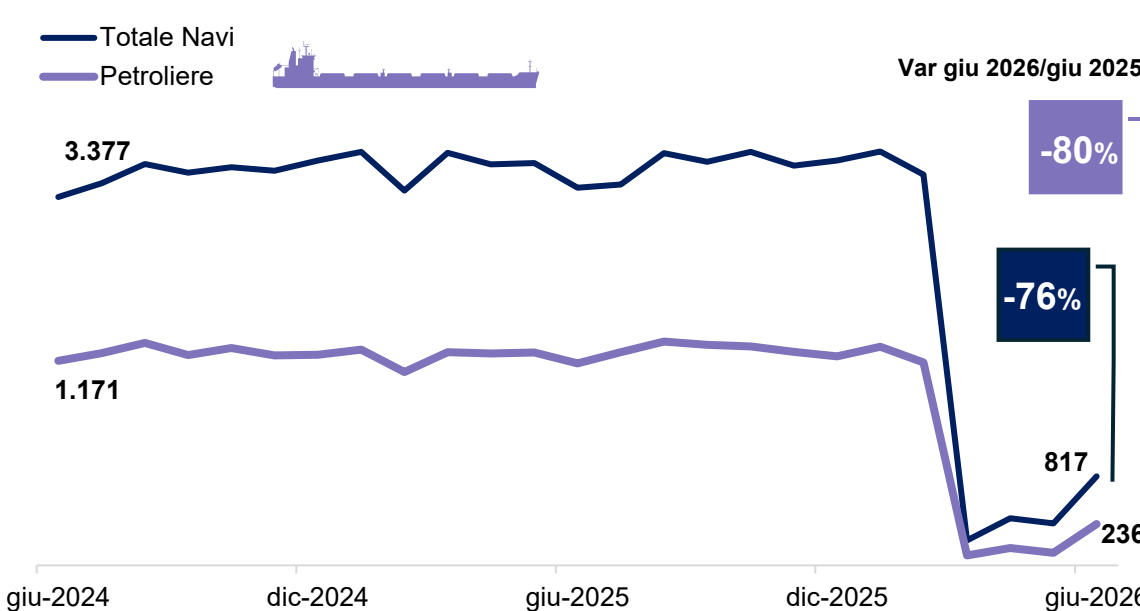
Hormuz: crisi energetica

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 Clarkson's, SCA e varie

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

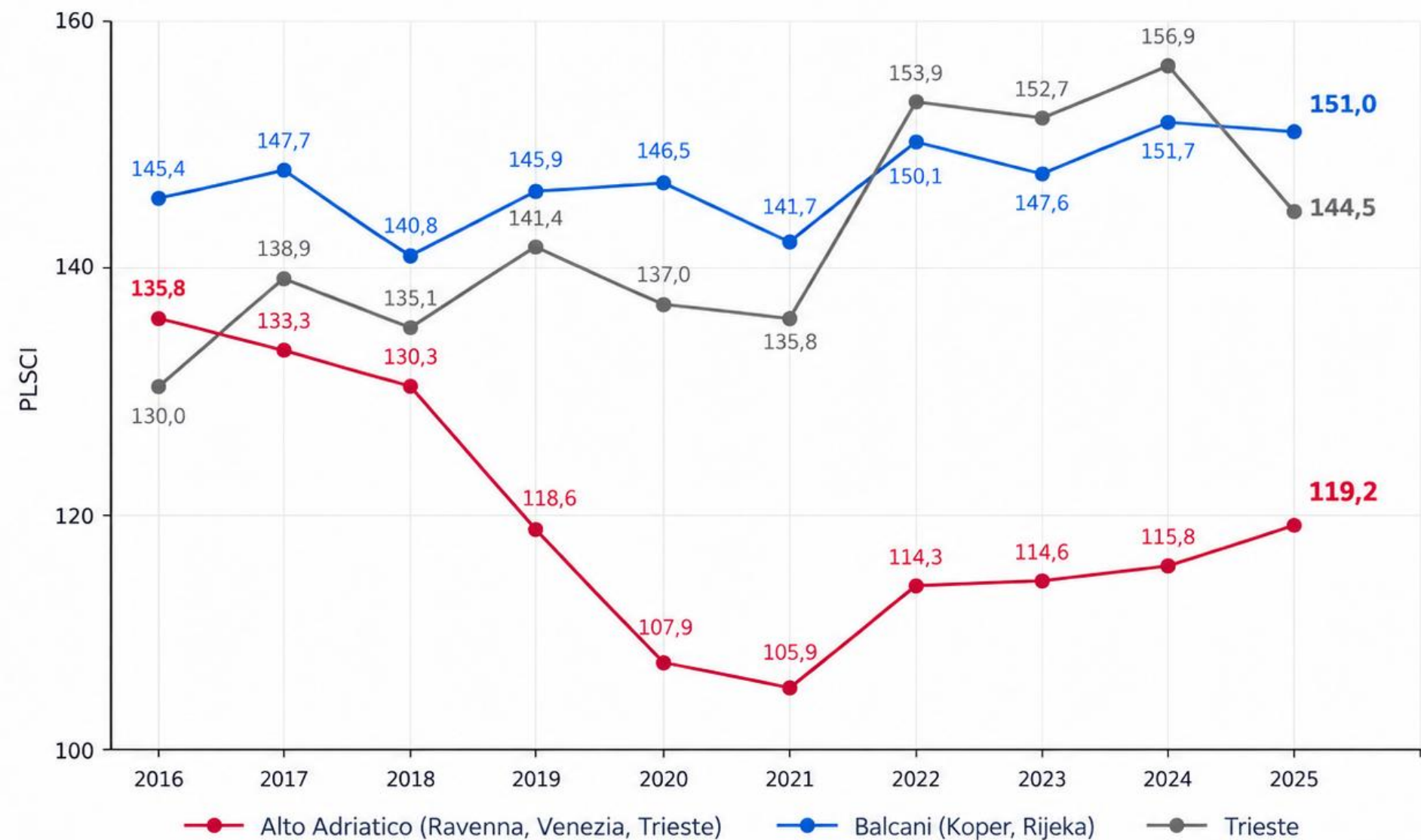
- Hormuz:** esposizione a petrolio, energia e rinfuse liquide
- Suez:** esposizione a rotte Asia-Mediterraneo e catene containerizzate
- Russia-Ucraina:** esposizione a cereali, rinfuse solide, energia e materie prime
- ETS:** esposizione a costi marittimi su container, Ro-Ro, passeggeri e traffici extra-UE
- 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.

PLSCI: confronto tra Alto Adriatico, Balcani e Trieste

Media annuale dei valori trimestrali | 2016-2025



Trieste in rafforzamento

+11,2%

tra 2016 e 2025

Cresce del +11,2% tra 2016 e 2025. Dopo il salto del 2022, tocca un picco di 156,9 nel 2024 e chiude il 2025 a 144,5.



Cluster Balcani stabile

+3,8%

tra 2016 e 2025

Koper e Rijeka mostrano una dinamica resiliente (+3,8% nel periodo) e si mantengono sopra il cluster Alto Adriatico in 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 leggermente ma resta sotto i livelli iniziali.

La movimentazione di rinfuse liquide nei porti europei

UE27



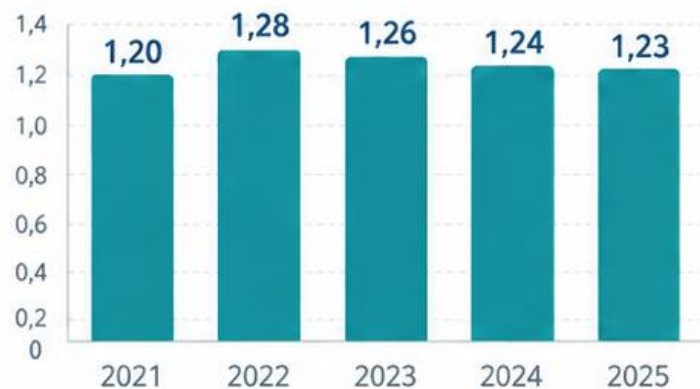
1.234 mln tonn.
2025



Peso delle rinfuse
liquide sul totale merci
movimentate nei porti UE

Trend 2021-2025 movimentazione rinfuse liquide nell'UE

mln tonn.



Var. 21/25: +3%

Var. 24/25: -0,2%

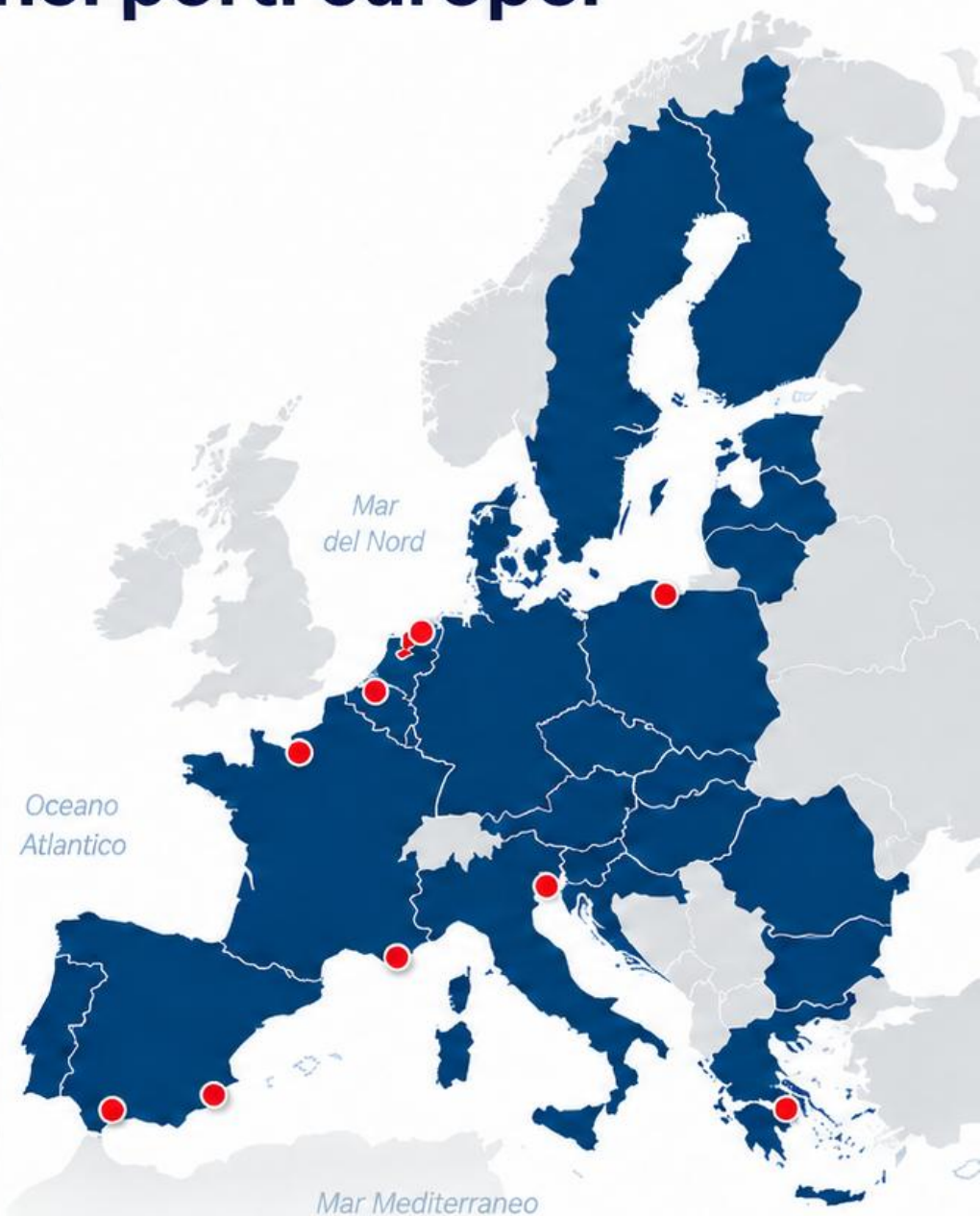
Top 10 porti UE

1 trimestre 2026

(mln tonn.)

1	Rotterdam	49,3
2	Antwerp-Bruges	18,5
3	Marseille	11,1
4	Trieste	10,6
5	Amsterdam	10,2
6	Le Havre-Rouen	9,7
7	Gdansk	9,0
8	Cartagena	6,7
9	Algeciras	6,2
10	Agioi Theodoroi	6

Fonte: SRM su Eurostat



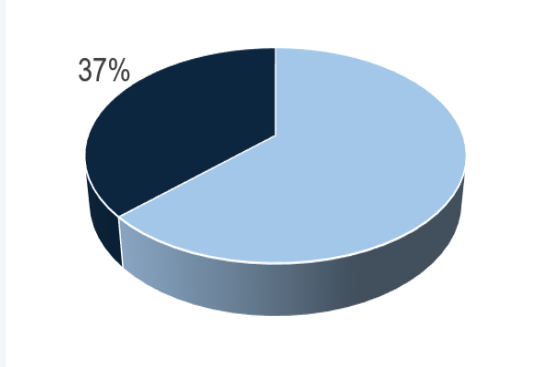
La movimentazione Short Sea nei porti europei

Il ruolo chiave di Trieste

Rank	Porto	SSS (in mln di tonn)
1	Rotterdam	160,7
2	Anversa-Bruges	121,5
3	Danzica	58,8
4	Trieste	44,1
5	Algeciras	41,7
6	Amsterdam	40,7
7	Genova	38,4
8	Constanza	35,9
9	Amburgo	35,5
10	Gioia Tauro	35,1



Quota dei TOP 10 Porti SSS su totale UE27



Quota SSS su totale traffico portuale

Area Geografica	SSS	Deep sea
UE 27	58,3%	41,7%
Italia	78,4%	21,6%
Trieste	83,5%	17,5%

Fonte: SRM su Eurostat – dati al 2024

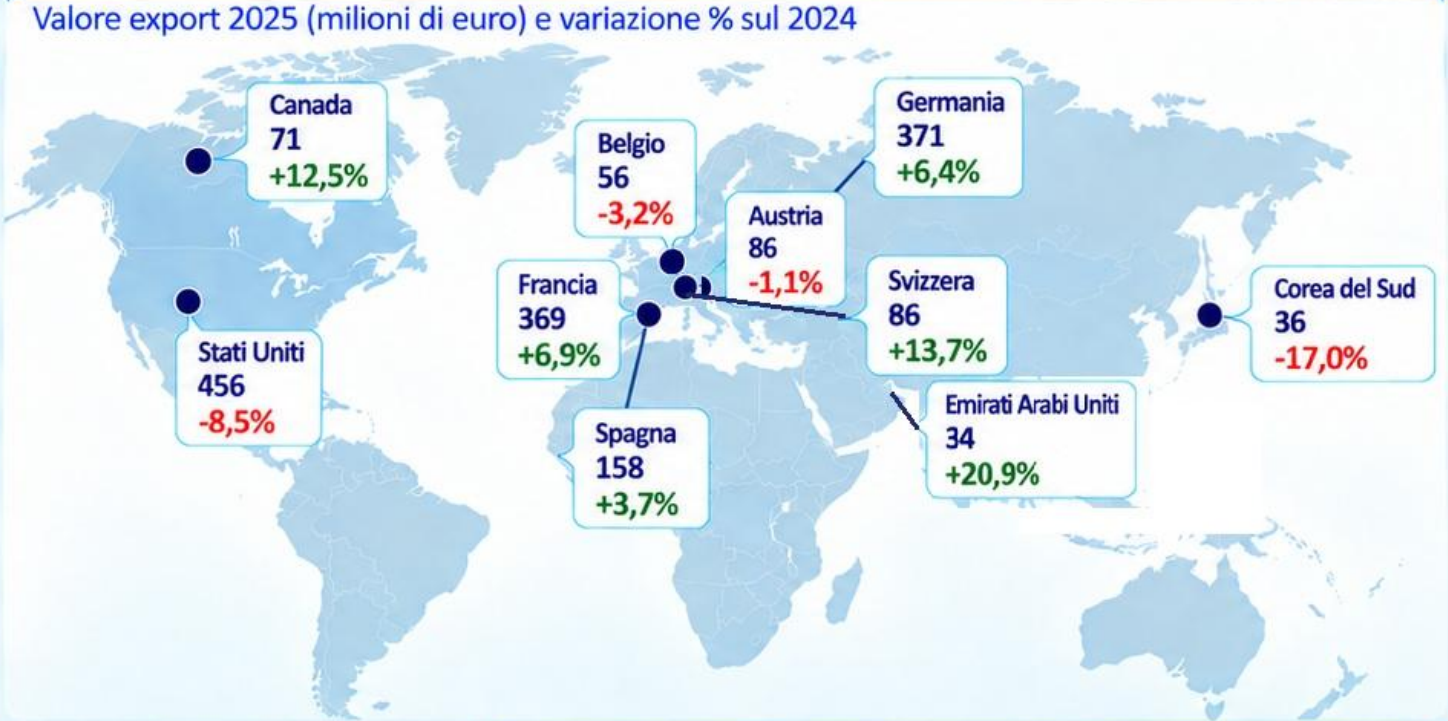
I distretti industriali del Nord Est e il ruolo del Friuli Venezia Giulia

Export dei distretti industriali del Nord Est – 2025

Valore e quota sull'Italia



Top 10 mercati di sbocco dei distretti industriali del Friuli Venezia Giulia



Export dei distretti FVG per Paese

Var. % 2025 sul 2024

Paesi	Var. % 2025
Stati Uniti	-21,7%
Germania	-1,3%
Francia	-3,0%
Spagna	-4,8%
Austria	-4,2%
Canada	-6,8%
Svizzera	-13,5%
Belgio	-10,7%
Corea del Sud	-46,2%
Emirati Arabi Uniti	-22,2%

Friuli Venezia Giulia – Settore agro-alimentare

 Tot. agro-alimentare 689 milioni di euro		Var. % 2025/2024 +10,1%	Var. % 1° trim. 2026/ 1° trim. 2025 +1,6%
Principali comparti	Valore 2025 (milioni di euro)	Var. % 2025/2024	Var. % 1° trim. 2026/ 1° trim. 2025
 Caffè di Trieste	385	+14,4%	+4,3%
 Vini e distillati del Friuli	264	+7,0%	+2,8%
 Prosciutto e altre carni conservate di Udine	40	-6,5%	-27,7%

Friuli Venezia Giulia – Sistema casa

 Tot. sistema casa 2.415 milioni di euro		Var. % 2025/2024 +5,3%	Var. % 1° trim. 2026/ 1° trim. 2025 -5,6%
Principali comparti	Valore 2025 (milioni di euro)	Var. % 2025/2024	Var. % 1° trim. 2026/ 1° trim. 2025
 Sedie e complementi di arredo di Udine	1.515	+7,7%	-5,9%
 Elettrodomestici di Pordenone	588	+0,4%	-2,8%
 Mobile e pannelli di Pordenone	312	+3,8%	-9,0%

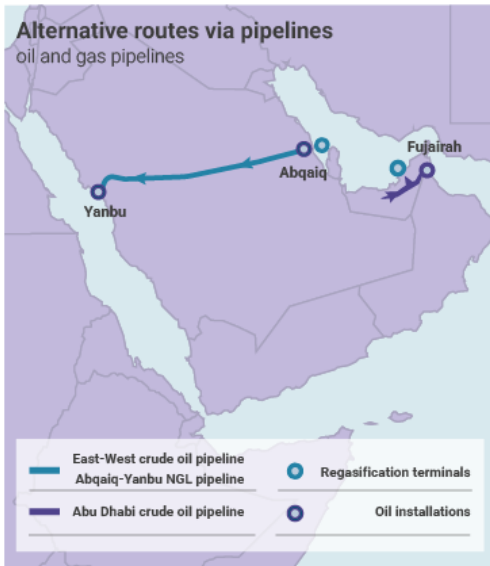
Messaggi chiave

-  Il Nord Est si conferma primo polo italiano per l'export dei distretti industriali, con **63 miliardi di euro** nel 2025 (40% del totale Italia).
-  Gli Stati Uniti rappresentano il principale mercato di destinazione del FVG (24,8% del totale), seguiti da Germania e Francia.
-  Nel 1° trimestre 2026 il Sistema Casa registra una contrazione, parzialmente compensata dal buon andamento dell'Agroalimentare, in particolare del Caffè.



Rotte alternative

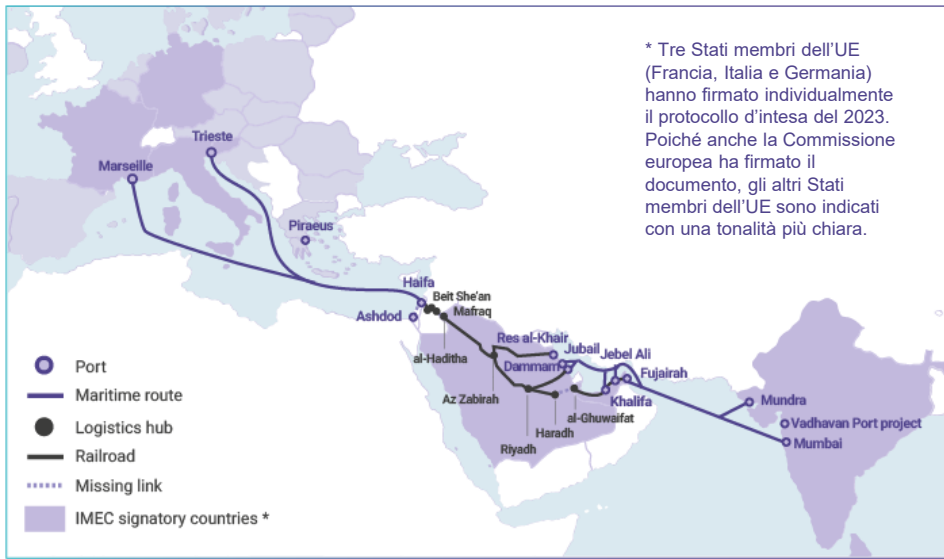
... ad Hormuz



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

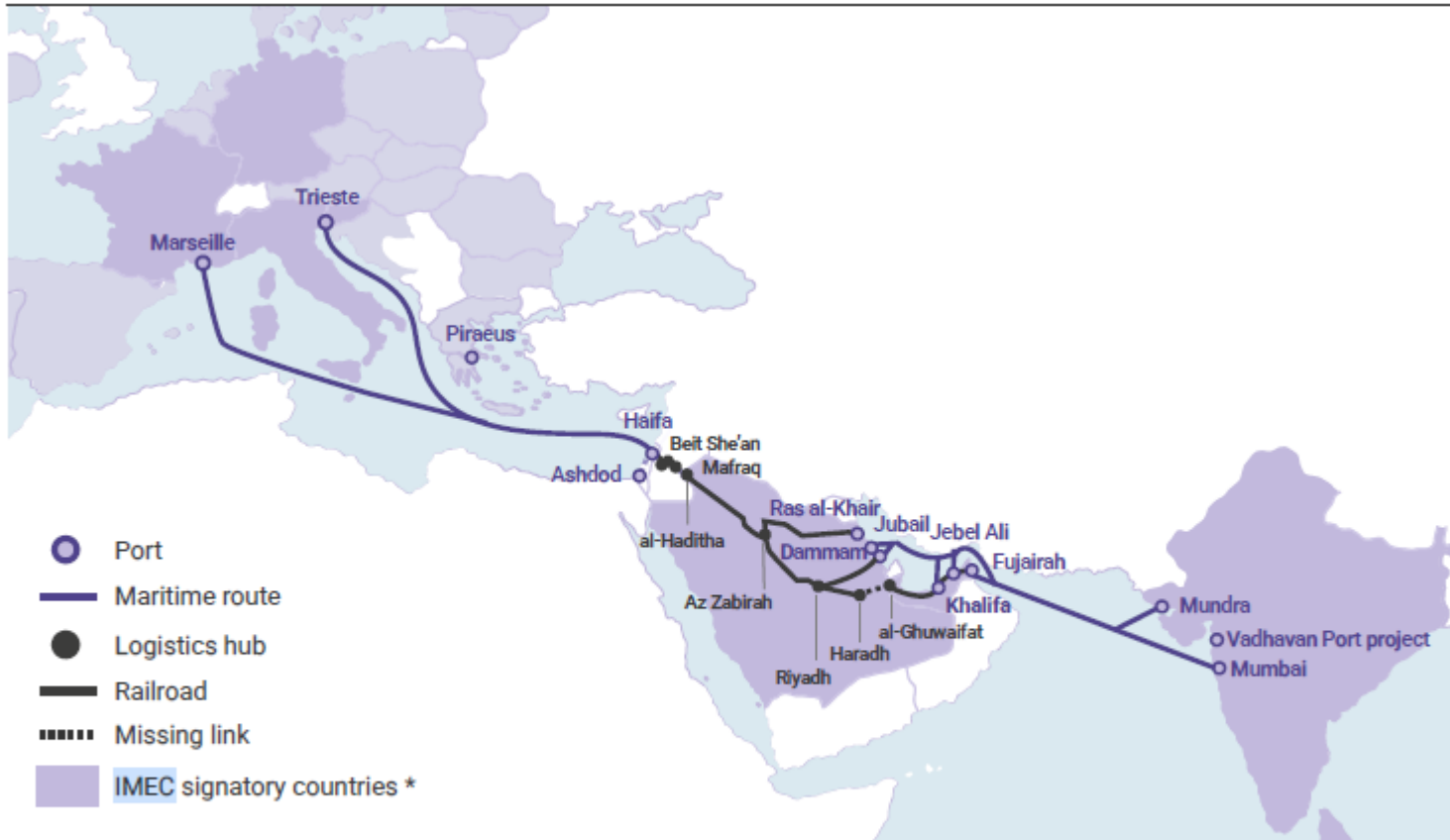


* Tre Stati membri dell'UE (Francia, Italia e Germania) hanno firmato individualmente il protocollo d'intesa del 2023. Poiché anche la Commissione europea ha firmato il documento, gli altri Stati membri dell'UE sono indicati con una tonalità più chiara.

€170 mld
potenziale
valore dei flussi
lungo la rotta



Nuove rotte: il corridoio IMEC



* Tre Stati membri dell'UE – Francia, Italia e Germania – hanno firmato individualmente il protocollo d'intesa del 2023. Poiché anche la Commissione europea ha firmato il documento, gli altri Stati membri dell'UE sono indicati con una tonalità più chiara.

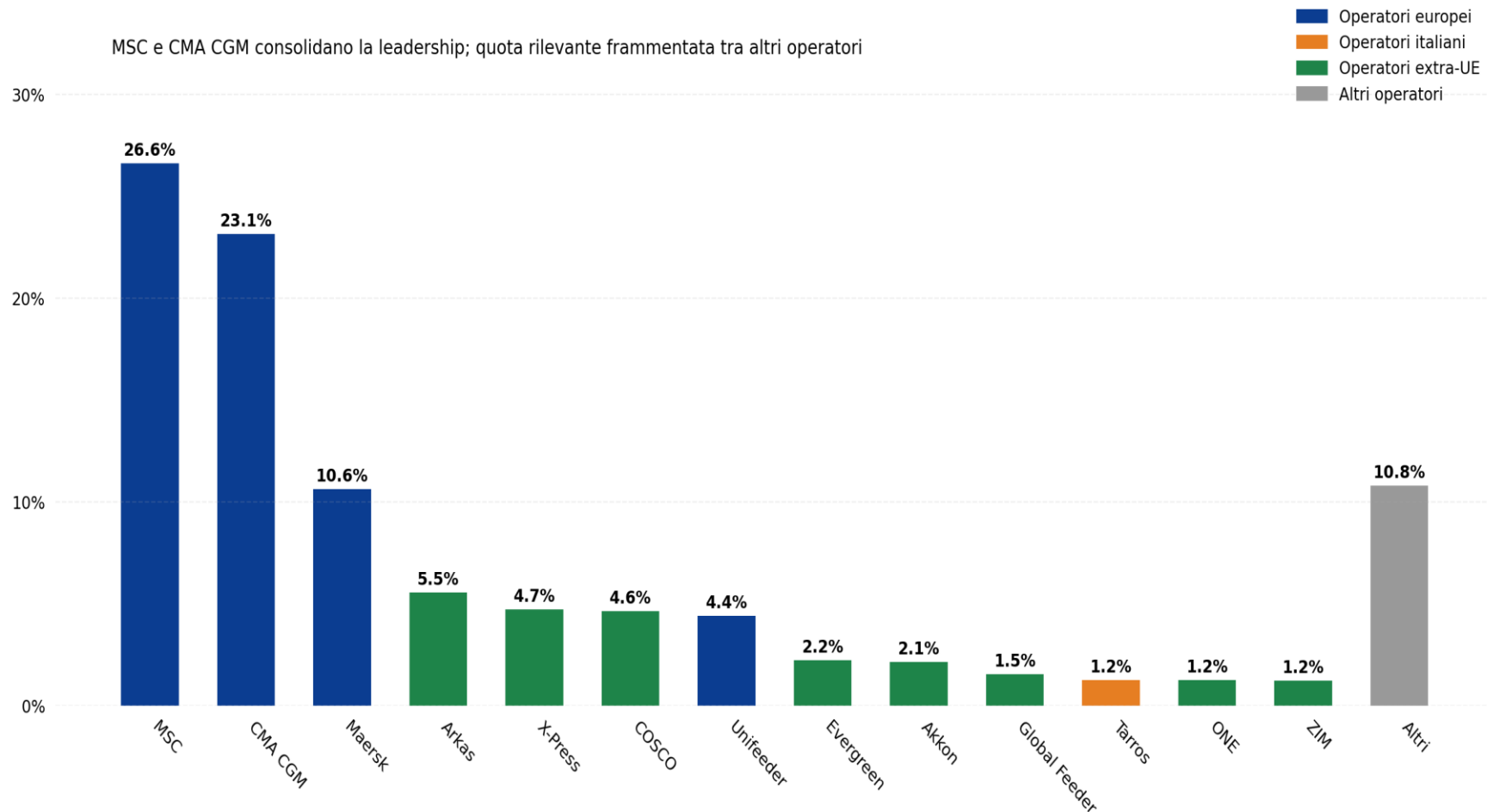
Fonte: SRM su ISPI

- Sebbene il progetto sia ancora in fase di realizzazione, **l'Arabia Saudita ha già investito circa 20 miliardi di dollari**
- Secondo stime SRM, **il corridoio potrebbe intercettare a regime – tra Far East ed Europa – flussi per circa 170 miliardi di euro.**
- Il corridoio permetterebbe di **bypassare lo Stretto di Hormuz**

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.



Traffico container intra-Med al 2025

Flussi export intra-mediterranei

	TEU	Crescita %
Turchia	1.035.846	0,7
Egitto	502.344	12,0
Spagna	467.544	19,3
Italia	371.965	5,7
Francia	196.299	-5,6
Grecia	179.134	13,7
Slovenia	109.454	-0,1
Israele	96.861	-4,2
Marocco	65.084	3,3
Tunisia	53.364	68,0
Romania	46.566	-8,3
Algeria	22.456	25,5
Libano	21.091	12,5
Bulgaria	18.525	-2,0
Georgia	15.160	-16,4
Libia	14.467	78,5
Cipro	6.240	3,1

Flussi import intra-mediterranei

	TEU	Var %
Turchia	486.907	2,9
Israele	387.354	2,3
Marocco	369.461	10,9
Algeria	289.364	8,5
Spagna	266.491	2,1
Italia	257.906	5,1
Egitto	211.112	6,3
Francia	202.537	6,3
Grecia	165.036	-3,4
Libia	140.744	8,6
Libano	104.670	36,1
Tunisia	103.840	31,4
Cipro	99.758	21,6
Slovenia	70.932	-6,3
Romania	28.784	-5,3
Georgia	22.543	-13,8
Bulgaria	14.961	23,4

- ❑ Traffici containerizzati intra-med 2025: oltre 3,3 milioni di TEU (+6,3%).
- ❑ Rilevante il ruolo della Turchia, Egitto e Marocco.
- ❑ Sebbene tali volumi rappresentino una quota minoritaria rispetto ai throughput complessivi dei singoli sistemi portuali — pari a circa l'11% per la Turchia e al 5% per Italia e Spagna mediterranea — essi assumono un significato strategico rilevante.
- ❑ I traffici Intra-Med generano flussi regolari e ricorrenti garantendo maggiore continuità operativa e rafforzando la resilienza del sistema portuale del Mediterraneo.

Fonte: SRM su CTS

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 (bettolina)

 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.

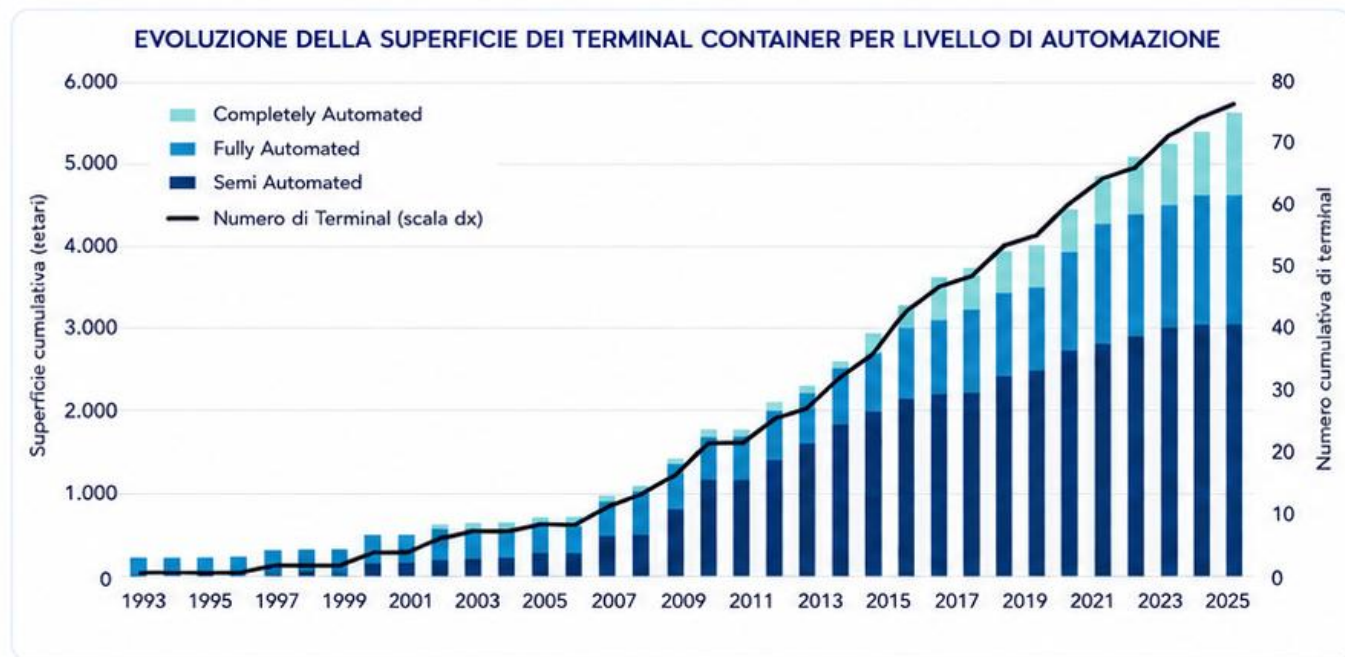


La digitalizzazione non è solo tecnologia: è il **motore per porti più intelligenti**, competitivi e sostenibili, pronti alle sfide globali di oggi e di domani.



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.

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**.



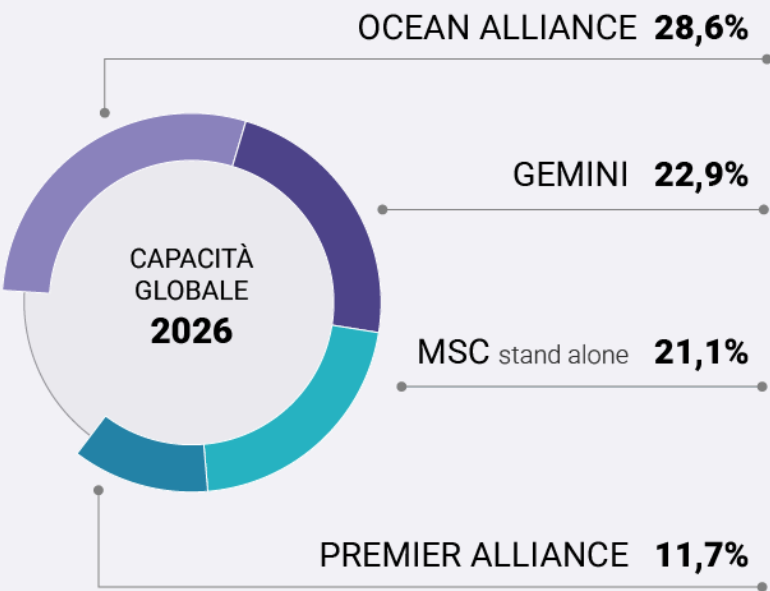


Integrazione verticale e orizzontale della logistica in pieno slancio

Integrazione orizzontale

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

+4% dal 2019



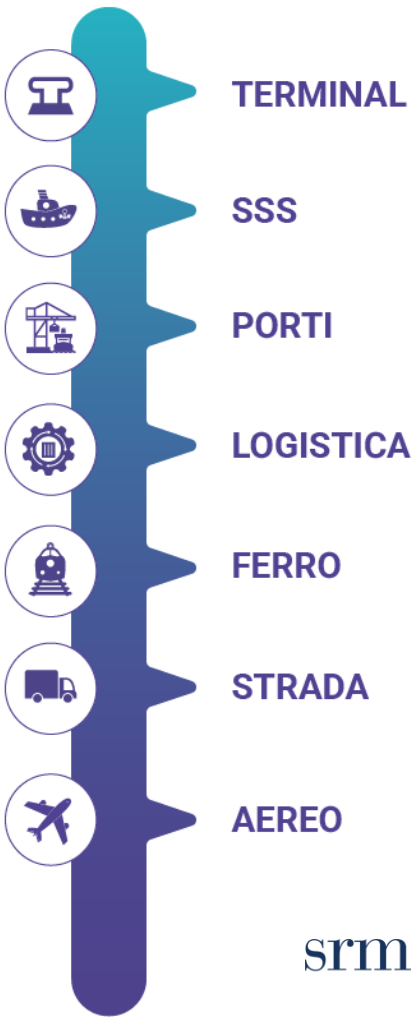
M&A: consolidamento di filiera

	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





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.



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

In Italia due strumenti territoriali per attrarre investimenti: ZES e ZLS

Due modelli diversi, una stessa logica: semplificare, rendere più conveniente investire, rafforzare la competitività dei territori.

ZES Unica

Zona Economica Speciale



1 sola ZES
10 Regioni



8 Regioni del Mezzogiorno
+ Marche e Umbria



Un'unica governance nazionale
Dipartimento per il SUD presso la
Presidenza del Consiglio dei Ministri

ZLS

Zone Logistiche Semplificate



8 ZLS istituite
Centro-Nord



Imperniate sui sistemi portuali e logistici

Comprendono aree portuali, retroporti, interporti, aree produttive e aree funzionalmente connesse (anche aeroportuali).



Governance regionale
con il coordinamento nazionale

Una finalità comune



Attrarre nuovi investimenti
anche internazionali



Rafforzare la competitività delle imprese esistenti
e stimolare nuova iniziativa imprenditoriale



Semplificare i processi amministrativi
e rendere più efficiente il sistema logistico-produttivo



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 e le rotte intraMed alla Naples Shipping Week**
- **Koper, 12 novembre 2026 – Rapporto Economia Marittima in Slovenia**
 - **Roma, novembre 2026 – Rapporto Underwater**