INTESA SANPAOLO

srm

Presentazione
13° Rapporto
Annuale

Italian Maritime Economy 2026

Stretti e rotte marittime nel nuovo scenario globale

La centralità del Mediterraneo tra crescente competizione e cambiamenti delle catene logistico-portuali

Massimo Deandreis

Direttore Generale SRM

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

Partner

Italian Ports Association

Autorità di Sistema Portale del Mare Adriatico centro settentrionale

Autorità di Sistema Portale del Mare di Sardegna

Autorità di Sistema Portale del Mar Ionio

Porti dello Stretto

Autorità di Sistema Portale del Mar Tirreno Settentrionale
Porti di Livorno - Piombino - Portoferraio - Rio Marina - Cavo - Capraia

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

PORTS of GENOA

Federagenti

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

CS

contship

FEDESPEDI
FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

GRIMALDI GROUP

Unione Industriali Napoli

Network nazionale e internazionale

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

ossermare
OSSERVATORIO NAZIONALE SULL'ECONOMIA DEL MARE

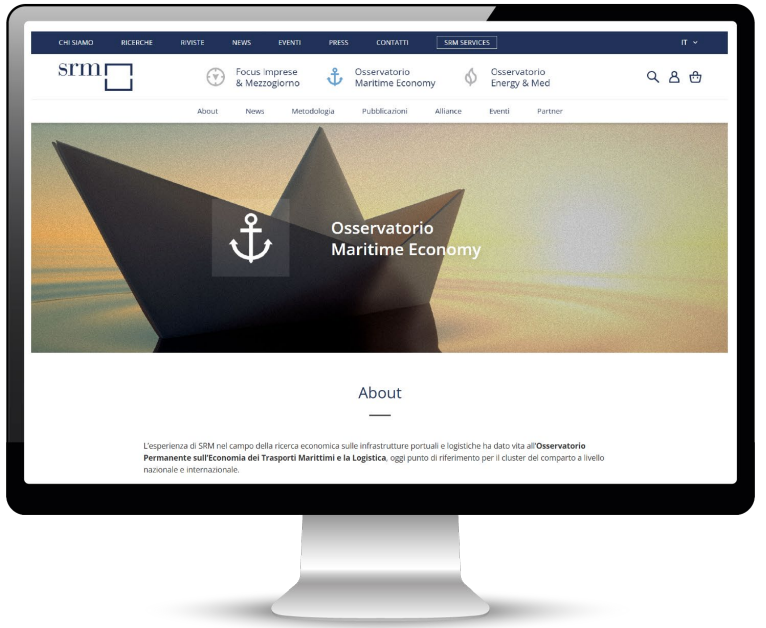
sos logistica

FREIGHT LEADERS COUNCIL

ONTM

WESTMED
blue economy initiative

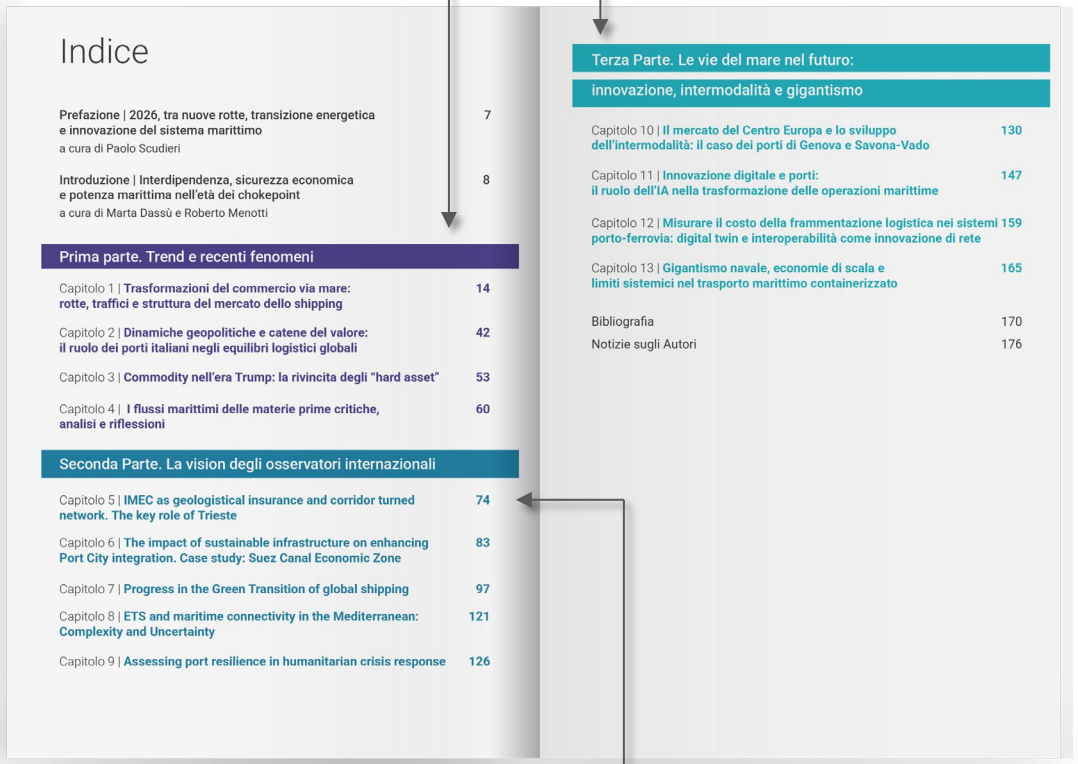
European Commission | EU Blue Economy Observatory



Il 13° Rapporto Annuale

1. Analisi di Scenario

3. Approfondimento: intermodalità e gigantismo



Indice

Prefazione | 2026, tra nuove rotte, transizione energetica e innovazione del sistema marittimo — 7
a cura di Paolo Scudieri

Introduzione | Interdipendenza, sicurezza economica e potenza marittima nell'età dei chokepoint — 8
a cura di Marta Dassù e Roberto Menotti

Prima parte. Trend e recenti fenomeni

Capitolo 1 | Trasformazioni del commercio via mare: rotte, traffici e struttura del mercato dello shipping — 14

Capitolo 2 | Dinamiche geopolitiche e catene del valore: il ruolo dei porti italiani negli equilibri logistici globali — 42

Capitolo 3 | Commodity nell'era Trump: la rivincita degli "hard asset" — 53

Capitolo 4 | I flussi marittimi delle materie prime critiche, analisi e riflessioni — 60

Seconda Parte. La vision degli osservatori internazionali

Capitolo 5 | IMEC as geologistical insurance and corridor turned network. The key role of Trieste — 74

Capitolo 6 | The impact of sustainable infrastructure on enhancing Port City integration. Case study: Suez Canal Economic Zone — 83

Capitolo 7 | Progress in the Green Transition of global shipping — 97

Capitolo 8 | ETS and maritime connectivity in the Mediterranean: Complexity and Uncertainty — 121

Capitolo 9 | Assessing port resilience in humanitarian crisis response — 126

Terza Parte. Le vie del mare nel futuro: innovazione, intermodalità e gigantismo

Capitolo 10 | Il mercato del Centro Europa e lo sviluppo dell'intermodalità: il caso dei porti di Genova e Savona-Vado — 130

Capitolo 11 | Innovazione digitale e porti: il ruolo dell'IA nella trasformazione delle operazioni marittime — 147

Capitolo 12 | Misurare il costo della frammentazione logistica nei sistemi porto-ferrovia: digital twin e interoperabilità come innovazione di rete — 159

Capitolo 13 | Gigantismo navale, economie di scala e limiti sistemici nel trasporto marittimo containerizzato — 165

Bibliografia — 170

Notizie sugli Autori — 176

2. Monografia: Sostenibilità e ETS

Cina

Belgio

Spagna

Italia

Grecia

#Meets4Future

Agenda

Il nuovo scenario

I fenomeni geopolitici che ridisegnano il commercio

4 direttrici globali

e la nuova dimensione del Mediterraneo

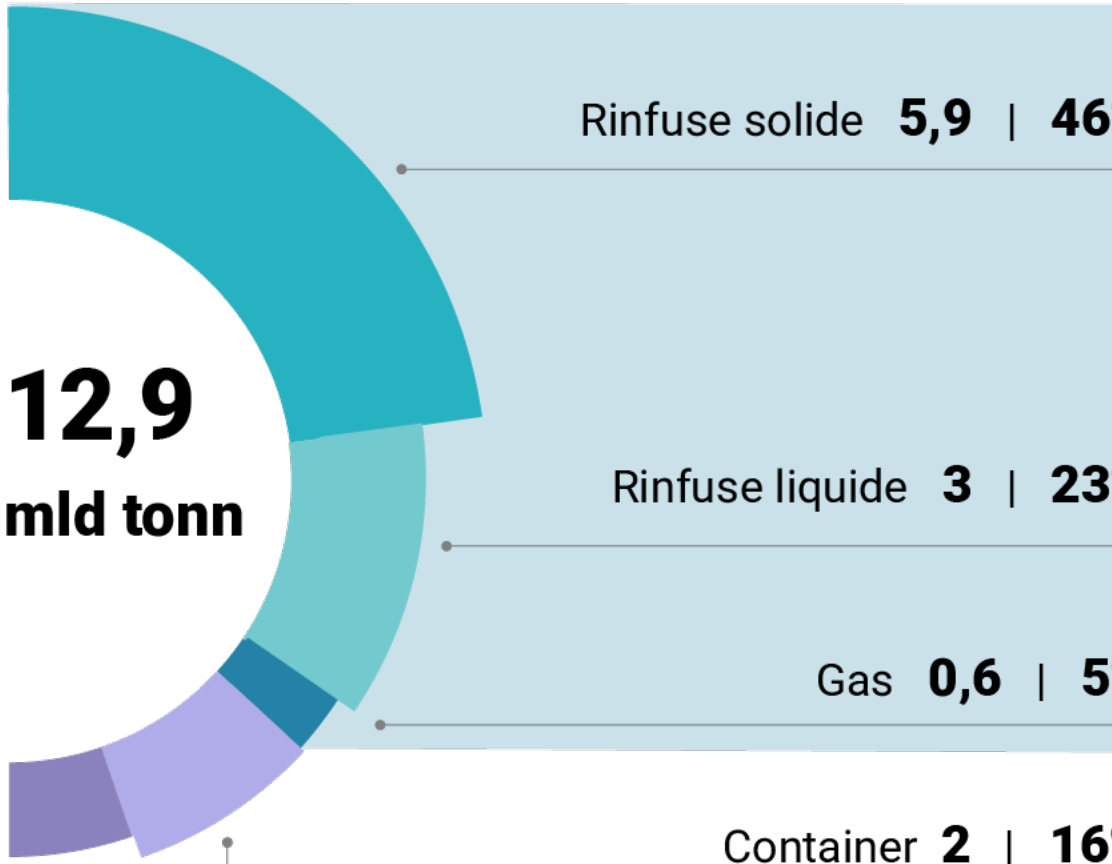
Le sfide per l'Italia

I porti protagonisti del cambiamento

srm

Cosa si muove via nave a livello globale…

…e come è strutturato il commercio mondiale in volumi



Rinfuse solide **5,9** | **46%**

Rinfuse liquide **3** | **23%**

Gas **0,6** | **5%**

Container **2** | **16%**

Altri **1,4** | **11%**

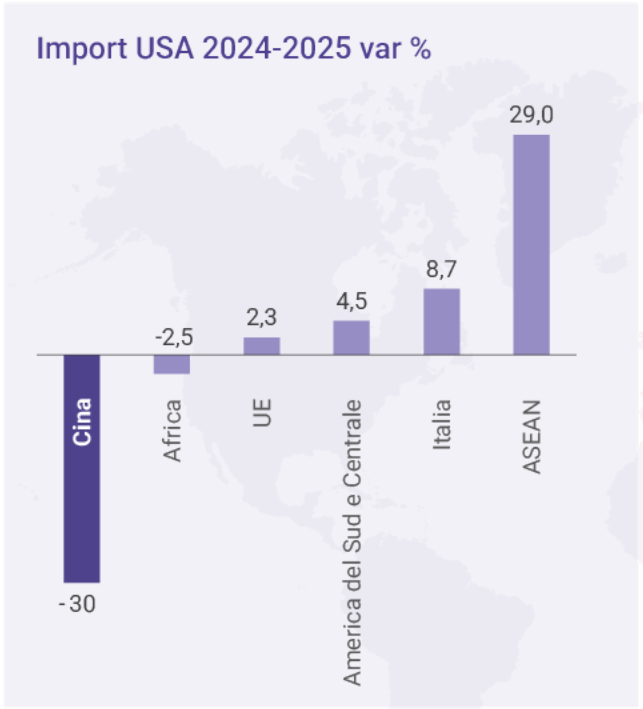
36% energy

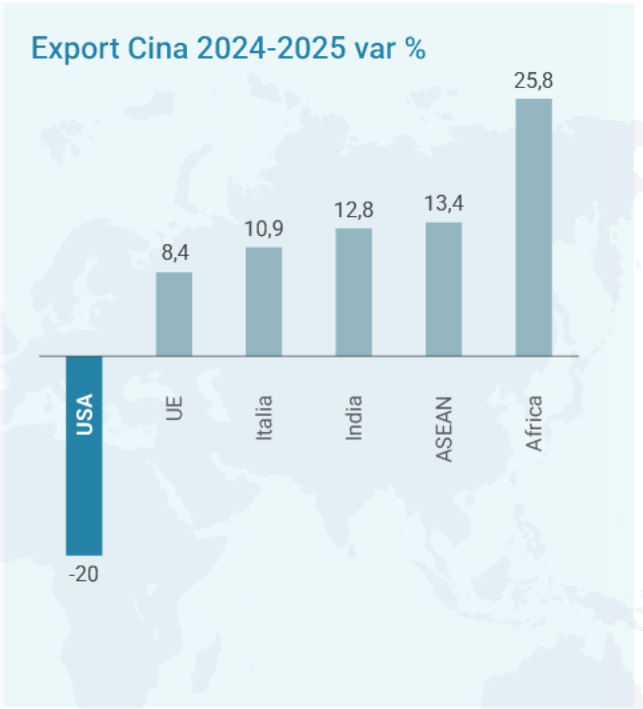
>>>>> IN VALORE tra il 50-60% del Mondo

Fonte: SRM su Clarksons

I fenomeni che ridisegnano gli scambi commerciali

La nuova geografia degli scambi

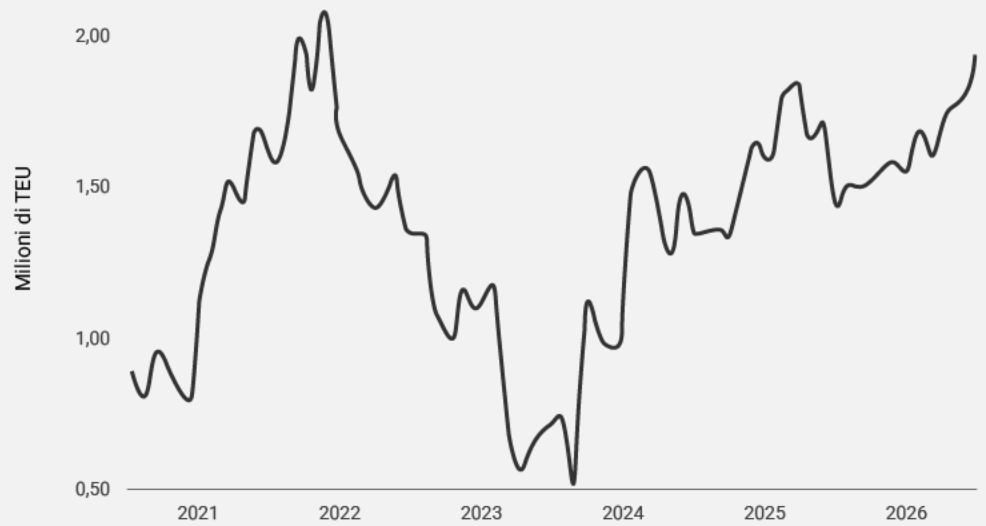




Fonte: SRM su World Bank, Census Bureau e China Customs

- Dazi
- Tensioni geopolitiche
- Crisi Atlantica
- Crisi di alcuni settori – supply chain (es. Automotive)
- Disaccoppiamento USA-CINA

Pressioni sulle supply chain: da lunghe a corte



Effetti sulle imprese

- Aumento dei costi
- Nuovi fornitori
- Ridisegno catene logistiche

La globalizzazione circolare sembra esaurirsi

Nuove dinamiche con equilibri precari

- Minore incidenza delle rotte tradizionali “equatoriali” Est-Ovest e Transatlantiche.
- Dalle supply chain lunghe ad una maggiore attenzione al **friendshoring**.
- Il Just in Time lascia il posto a **scorte e magazzini**.
- **La geopolitica entra in azienda:** le scelte sui mercati e localizzazioni produttive sono ormai strategiche e non solo economiche.

EMERGONO QUATTRO DIRETTRICI

E l’economia marittima ne è lo specchio…

1. **Frammentazione e rotte brevi**
2. **Shipping: accelera l’integrazione logistica**
3. **Rotte alternative**
4. **Mediterraneo: da mare di transito a mare di traffico** (Medioceano)

Frammentazione e rotte brevi

Le rotte regionali sono caratterizzate da una maggior intensità di traffico container

Crescono più delle altre rotte nell'ultimo anno e anche nelle previsioni

	Traffico container 2025 (mln TEU)	2024 2025	2025 2027
Principali rotte Est-Ovest	63,3	0,3%	3,5%
Nord-Sud	**39,2**	**8,3%**	**10,7%**
Intraregionale	**95,1**	**4,9%**	**6,8%**
Rotte secondarie	26,1	9,2%	6,5%
Totale 2025	223,7	4,6%	6,6%

Fonte: SRM su Clarksons

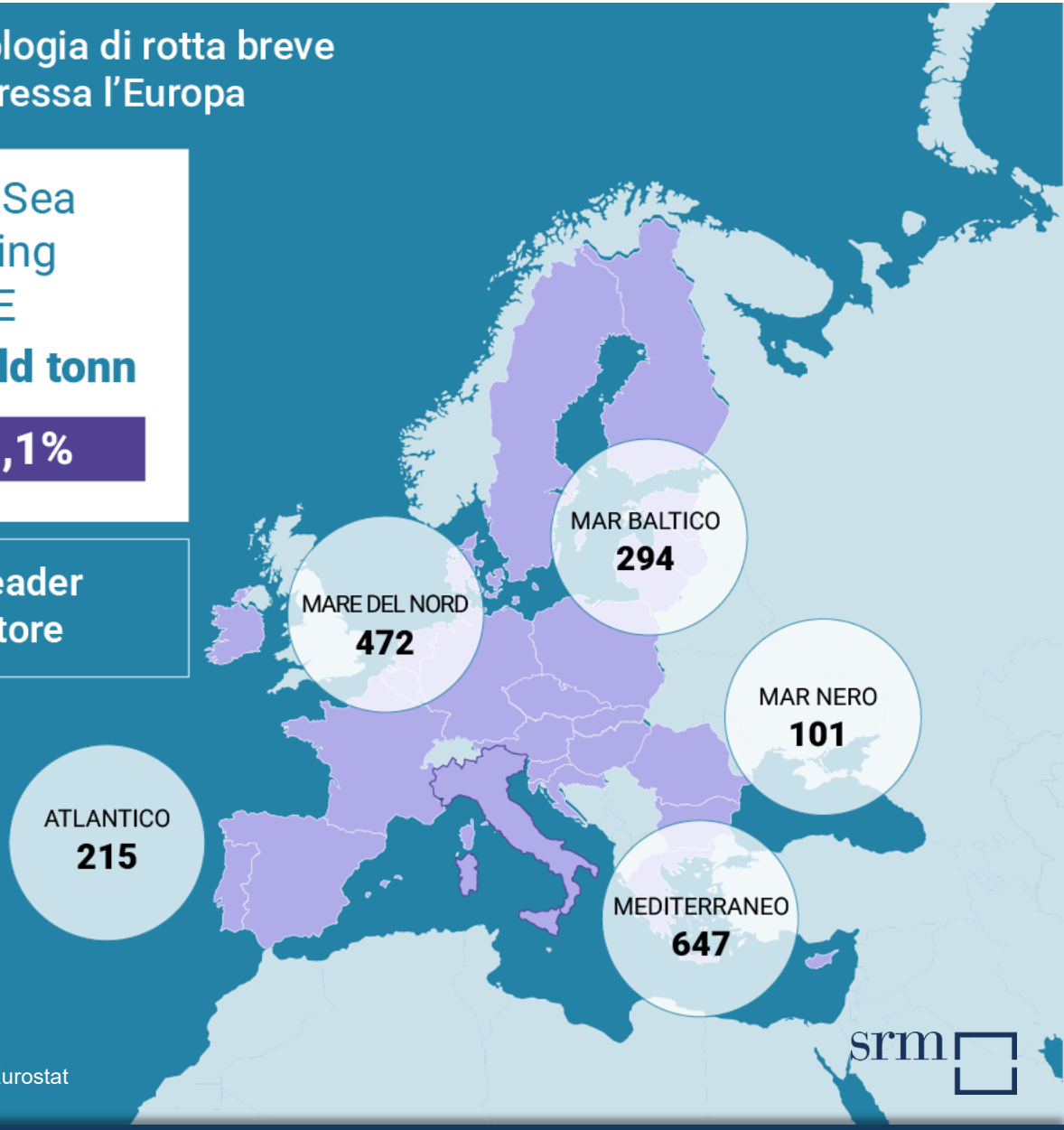
Una tipologia di rotta breve che interessa l'Europa

Short Sea Shipping nell'UE

1,6 mld tonn

+3,1%

Italia leader nel settore



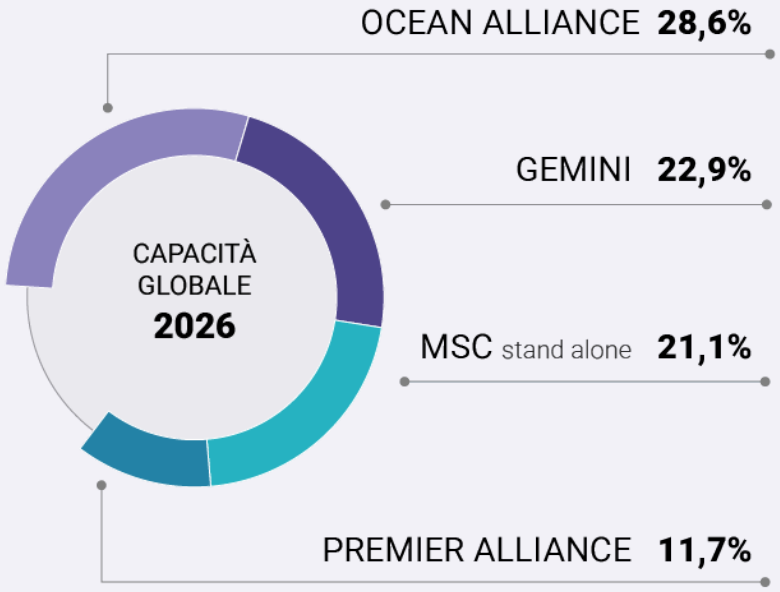
Fonte: SRM su Eurostat

Shipping. Accelera l'integrazione logistica

Integrazione orizzontale

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

+4% dal 2019



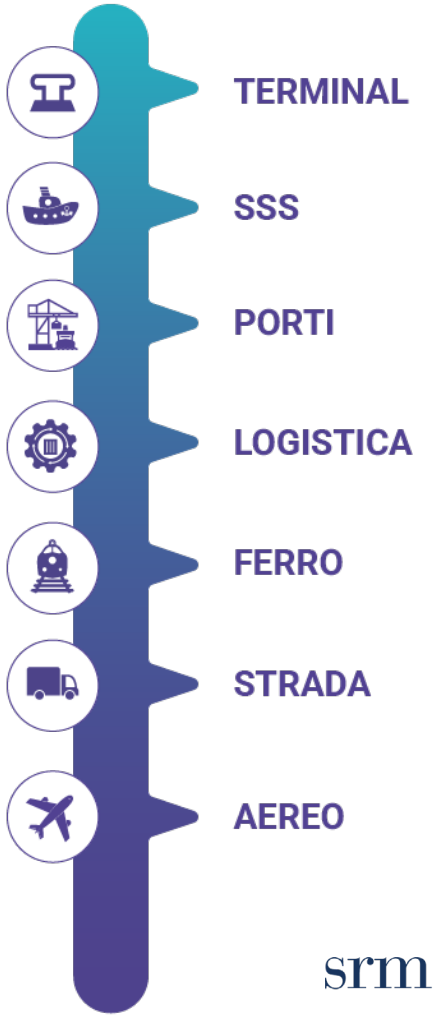
M&A: consolidamento di filiera

	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.

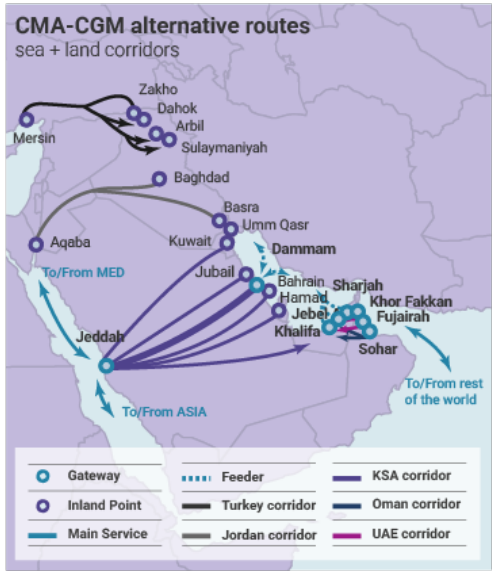
Evoluzione di processo

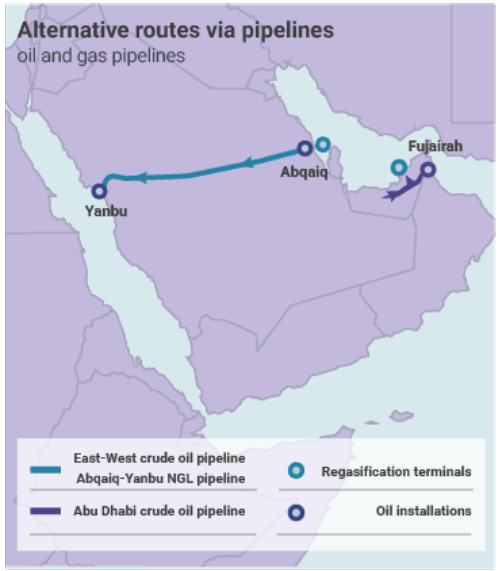


Fonte: SRM Drewry, PWC e varie

Rotte alternative

… ad Hormuz

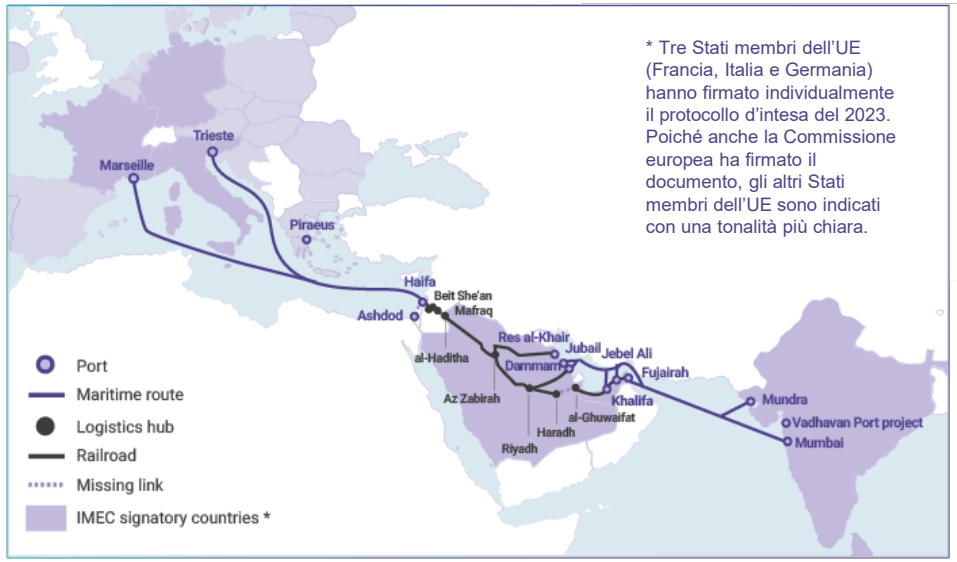




Le rotte alternative esplorano soluzioni di **intermodalità mare-ferro-strada e pipeline.**

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

La Blue Economy come elemento di crescita: la Thematic Equity

OBIETTIVI DEL REPORT

- **Perché la Blue Economy?** può essere letta come tema di investimento azionario
- **Mostrare che l'investimento tematico** è in crescita nei portafogli degli investitori istituzionali
- **Evidenziare il valore strategico della ricerca «thematic equity»** per Intesa Sanpaolo, unico broker in Italia con questo approccio.

I NUMERI CHIAVE

- **$2.500 miliardi**
  Valore stimato della Blue Economy (turnover)
- **8ª economia mondiale**
  se considerata come asset class
- **11 società italiane quotate**
  nel Basket Blue Economy

LA STRUTTURA DEL BASKET

- **4 large caps + 7 mid/small caps**
- **Paniere** diversificato **per settori**
- **Indice** costruito pesando le società per ***market cap***
- Andamento osservato negli **ultimi 3 anni**

Utili in crescita più rapida rispetto al mercato

Gli investitori premiano queste prospettive

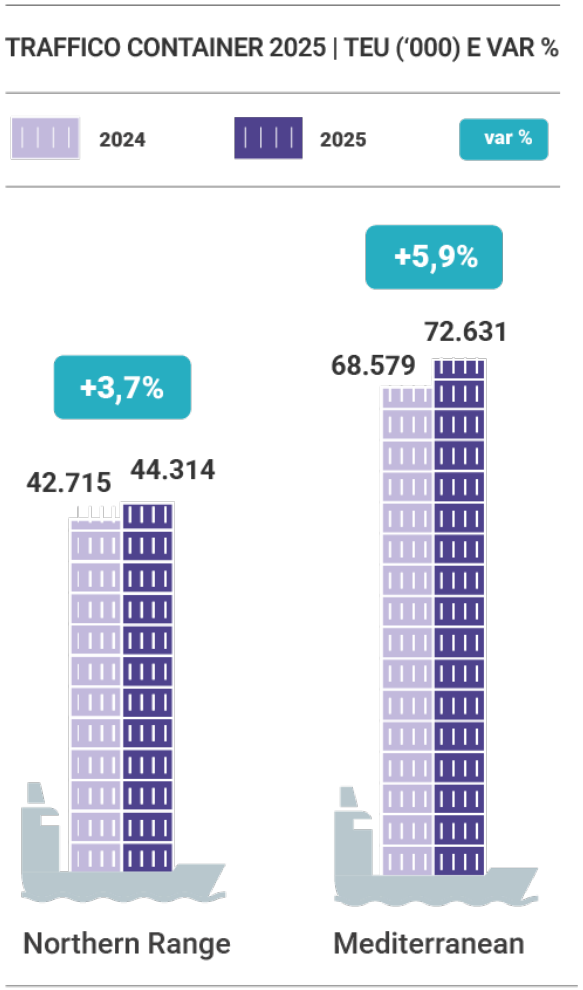
Il paniere Blue Economy ha performato meglio del listino italiano nel periodo

Trend del Basket Blue Economy e Trend del FTSE Italia All-Share

Fonte: Intesa Sanpaolo

INTESA SANPAOLO

Mediterraneo: da mare di transito a mare di traffico



72,6 milioni di TEU

+5,9% nel 2025

Il Mediterraneo movimenta più del Northern Range e cresce a ritmi maggiori

+15%

Anche nelle previsioni al 2030 il Mediterraneo crescerà più del resto del mondo.

Fonte: SRM su dati Autorità Portuali
NOTA: Per i dati degli scali Mediterranei sono stati considerati i 27 porti principali con throughput superiore a 700.000 TEU.

Top 10 Porti container Med

Rank	Porto	TEU 2025	Var. % 2024/2025	Var. I trim 2025/2026
1	**Tanger Med***	**11.100.000**	**8,3%**	**-3,8%**
2	Valencia	5.662.661	3,4%	1,3%
3	Port Said**	5.570.000	41,3%	48,2%
4	Algeciras	4.738.146	0,5%	9,3%
5	Pireo	4.641.281	-3,1%	-5,7%
6	Gioia Tauro	4.490.566	14,0%	+1,6%***
7	Barcellona	3.726.624	-4,1%	-1,8%
8	Ambarli	3.428.048	13,9%	8,6%
9	Marsaxlokk	2.868.000	0,4%	-
10	Kocaeli	2.505.678	7,9%	2,8%

*La variazione al I trim di Tanger Med si riferisce al terminal di Tangeri Eurokai.
** Per Port Said è stato considerato l'andamento del terminal gestito da COSCO.
*** I semestre.

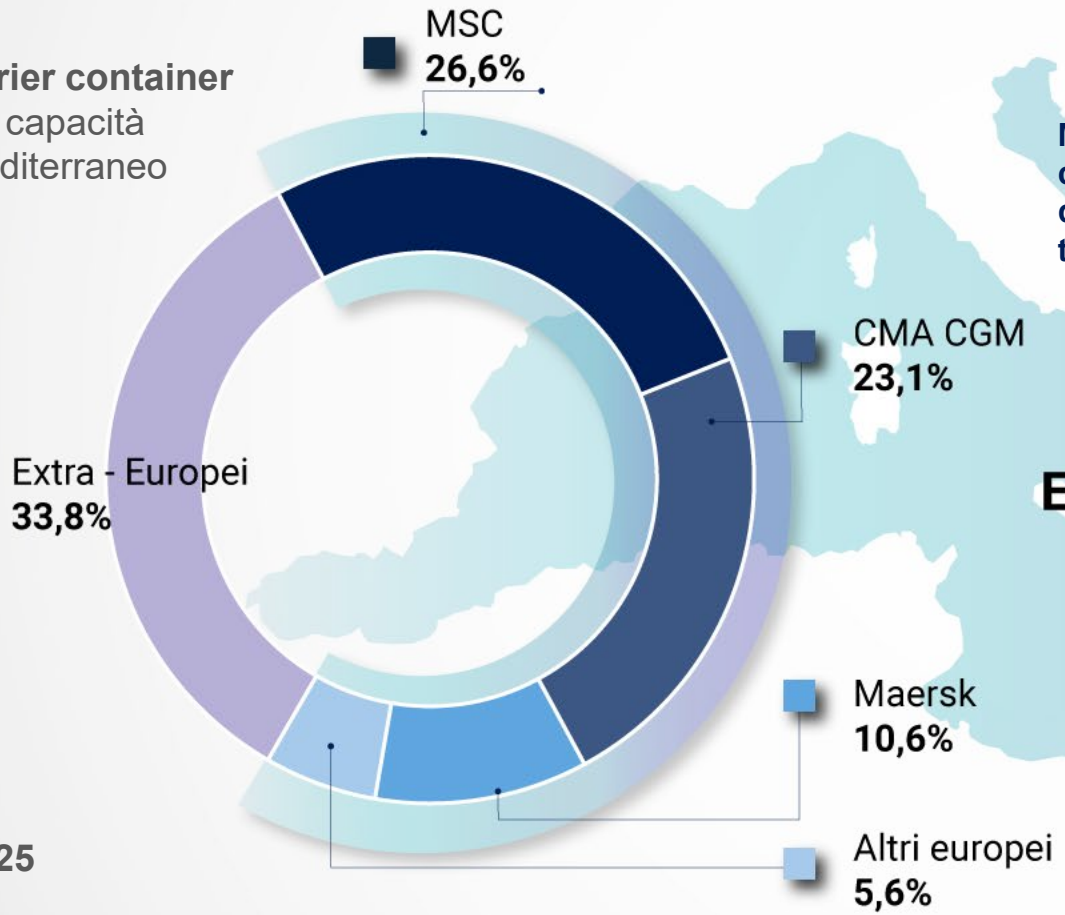
Nel I Trim 2026 i 10 principali porti Med hanno movimentato nel complesso **oltre 9 milioni di TEU**, con una crescita del **7,1%**.

La consistente crescita di Port Said che si contrappone al calo del Pireo è anche legata alle politiche dell'ETS.

Aumenta il business Intra-Mediterraneo: quote di mercato

Mercato intra-Mediterraneo: forte concentrazione nei principali operatori

Top carrier container
quota di capacità
Intra Mediterraneo



Dic 2025

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

EUROPEI 66,2%

- **Elevata concentrazione del mercato container degli operatori europei**
- 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.
- **Navi più grandi:** da 9 a 16 le unità impiegate oltre gli 8mila TEU nel 2025.

Fonte: SRM su Alphaliner

L’attualità dei chokepoint: Suez e Hormuz

SUEZ: crisi logistico-manifatturiera

AUMENTA LE TARIFFE

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

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

10% del commercio marittimo mondiale

20% del traffico containerizzato

Hormuz: crisi energetica

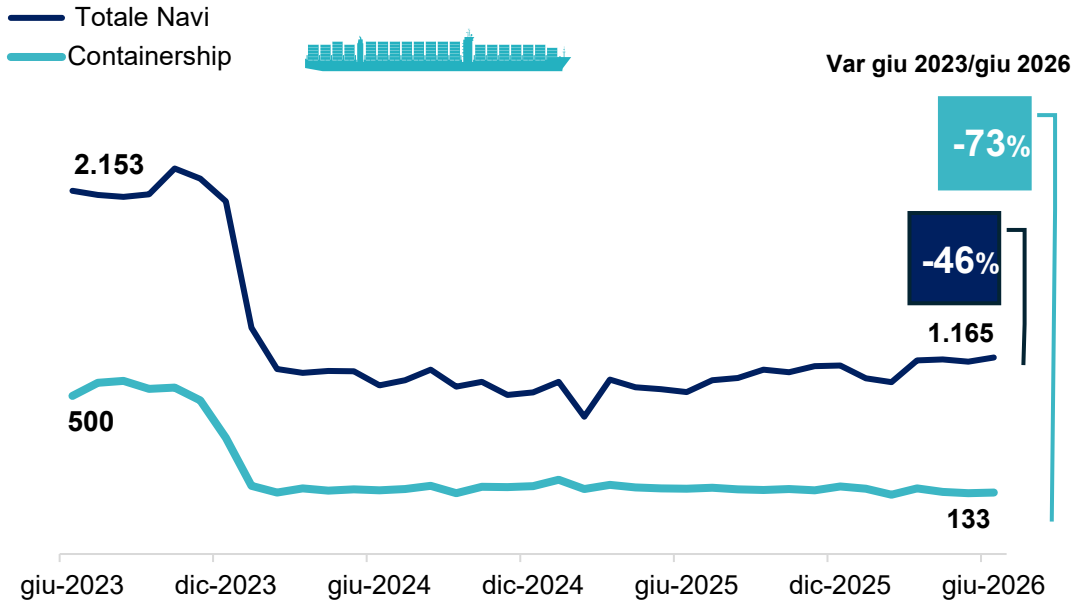
ISTITUIRÀ LE TARIFFE?

20 milioni di barili/giorno in transito

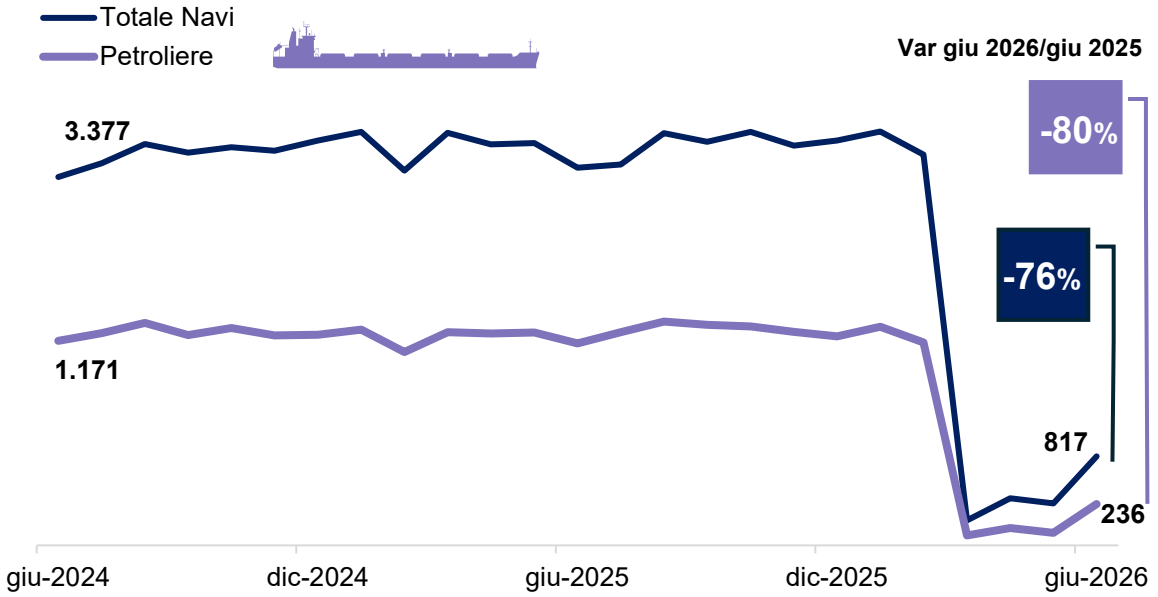
80% destinato ai mercati asiatici

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

Suez transiti mensili tutte le navi e containership



Hormuz transiti mensili tutte le navi e petroliere

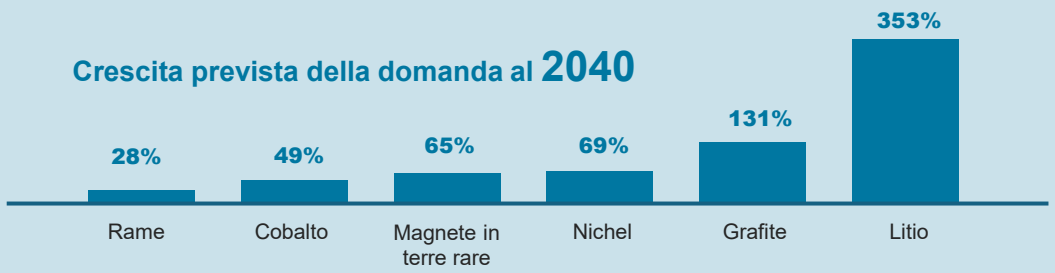


Fonte: SRM su Clarksons, SCA e varie

Le sfide per l'Italia: i porti protagonisti del cambiamento

Porti strategici per le **CRITICAL RAW MATERIAL**

- La Cina copre circa il **75%** della raffinazione globale.



Porti strategici per l'**ENERGY**

- 3 **pipeline del gas** in operatività e 1 in costruzione che toccano l'Italia e la collegano al Nord Africa e East Med
- 1 progetto di **corridoio di idrogeno** **(South$_2$ Corridor)** che collega il Paese all'Europa
- Un'intensa **rete elettrica** di 7 interconnettori operativi e 11 in costruzione che collegano l'Italia al Mediterraneo e all'Europa

Porti strategici per l'**UNDERWATER**

- Il **30%** dei cavi del mondo attraversa il Mediterraneo, valore che sale al **40%** se consideriamo solo quelli europei.
- Oltre il **90%** di tutta la capacità di traffico dati Europa Asia è trasportata da cavi che attraversano il Mar Rosso.
- **Oltre 20 cavi** collegano Asia, Europa e Africa all'Italia attraverso i **porti siciliani**. Strategici anche i nodi di **Genova, Savona e Bari**.

Porti strategici per le **IMPRESE**

225 miliardi di euro

Blue Economy Italia

+3,8%

quasi il doppio della media del sistema produttivo nazionale

2024 su 2023

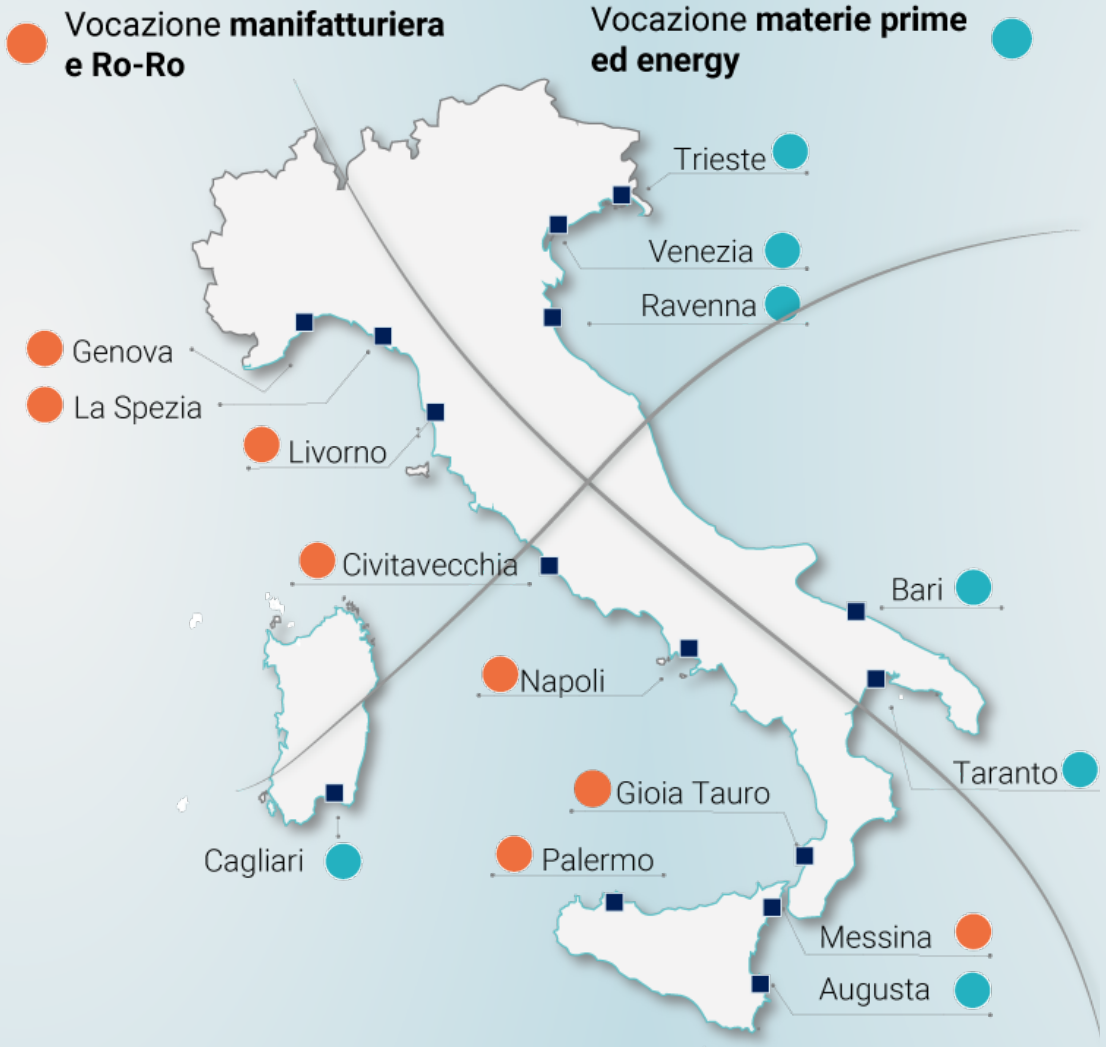
Fonte: SRM su dati vari

Effetti della geopolitica sui porti italiani

I porti indicati sono rappresentativi di AdSP

srm

Effetti della geopolitica sui porti italiani



Totale merci movimentate
2025 | 511 mln tonn
+3,5%

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

I porti indicati sono rappresentativi di AdSP

srm

Grazie per l'attenzione

srm

Scopri la versione digitale del Rapporto

sr-m.it