

12° Rapporto
Annuale
**Italian
Maritime
Economy
2025**



SINTESI

Si intravede anche nel 2025 un quadro geopolitico complesso: oltre le guerre anche le politiche protezionistiche USA

- L'**economia mondiale è ancora in crescita ma è caratterizzata dall'incertezza**. Si prevede, infatti, un aumento del PIL mondiale del **+3,3% nel 2024 con un calo al +2,8% nel 2025 e un +3% al 2026** con un **commercio globale** che vede le sue stime **al -0,2% nel 2025** per poi crescere del +2,5% nel 2026.
- **Permane uno scenario di incertezza, anche per il commercio marittimo**. Il trasporto via mare ha ancora una volta mostrato la sua **resilienza: nel 2024 con 12,6 miliardi** di tonnellate ha fatto registrare un +2,1%. In linea con il commercio globale, le **prospettive del trade marittimo globale restano in un range tra lo 0,2% al 2025 e +1,5% al 2026**, mentre le tonnellate miglia resteranno sostanzialmente stabili nel 2025 (+0,5%) e aumenteranno lievemente nel 2026 (+0,7%) ma senza i picchi dei due anni passati con un mercato che avrà dunque riassorbito le deviazioni per Buona Speranza.
- **La vera sfida è il decoupling ed il cambiamento nelle "geografie produttive"**. I timori di dazi applicati a un'ampia gamma di beni potrebbero costringere gli importatori a riorganizzare le loro catene di approvvigionamento. Si prevede che il calo degli scambi commerciali tra Stati Uniti e Cina innescherà una significativa deviazione del *trade*. Le esportazioni di merci cinesi sono aumentate ad aprile 2025 sul 2024 dal 4% al 16% in tutte le regioni al di fuori del Nord America e in particolare verso ASEAN e l'India.
- **La globalizzazione si trasforma orientandosi alla regionalizzazione**. Il *trend* del cambiamento è confermato anche dalla **crescita delle rotte regionali container** che tra il 2021 e il 2026 crescono del 7,3% contro una media mondiale del 6,1%. Le rotte intra-Asia si intensificano ancora di più (8,5%).
- **Migliora la qualità dei servizi marittimi nel 2024 anche se non ha ancora recuperato i livelli del 2023**. Nel 2024 le navi arrivate in orario sono state in media il 53% circa, contro il 62% del 2023, con un ritardo di 5,4 giorni, contro i 4,8 dell'anno precedente.
- **Vi sono effetti anche sui noli**. Dopo aver registrato a maggio 2025 una riduzione annuale del 39%, nell'ultimo mese sono in ripresa a seguito della parziale sospensione dei dazi (per 90 giorni). La tendenza continua a interessare anche le **tratte transpacifiche, le più esposte** alle politiche **protezionistiche** su cui i liner già stanno intervenendo con blank sailing (cancellazioni) correttivi e operazioni di surcharge (sovrapprezzo).
- **I nuovi impatti disruptive della geopolitica hanno inciso sulle alleanze/principali carrier; Gemini Cooperation** (Maersk – Hapag-Lloyd), **Premier Alliance** (HMM – ONE – Yang Ming), **Ocean Alliance** (Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e OOCL) e **MSC** si sono adattati alle mutate esigenze in parte regionalizzando alcuni percorsi, in parte rafforzandosi su alcune rotte. Le alleanze hanno ripreso le rotte pacifiche e reso strutturali i passaggi per Buona Speranza confermando la loro elasticità al mercato.

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

- **Il PIL USA continua a crescere (+2,8% nel 2024) anche se ad un livello più basso della media mondiale (3,3%).**
- **Gli annunci dei dazi condizionano i mercati.** I dazi impatteranno su **circa 500 milioni di tonnellate all'anno di merci via mare, pari al 4% del totale** mondiale.
- Nonostante i fenomeni di regionalizzazione, **quello che accade in Nord America si riverbera sull'economia mondiale.** Essa è la **3° area del mondo per volume di traffico container** dopo Asia ed Europa e rimarrà tale anche nei prossimi anni.
- **Oltre i dazi...** alcune **misure protezionistiche** influenzano l'economia marittima. Il 17 aprile 2025, l'*United States Trade Representative (USTR)* ha introdotto misure (a partire dal 14 ottobre 2025) per **rilanciare la cantieristica** e ridurre il dominio cinese in questo settore. Sono previste tasse sugli scali nei porti statunitensi delle navi di proprietà, gestite o costruite in Cina.
- Sono inoltre previste misure specifiche per le metaniere e *Car Carrier*. **Il 9% degli scali negli Stati Uniti** da parte di navi che effettuano traffici internazionali **sarà soggetto alla nuova misura.** Questo provvedimento porterebbe a generare entrate **pari a circa 12 miliardi di dollari nel 2026**, che potrebbero salire a **18 miliardi di dollari nel 2028.**
- **La politica degli Usa condiziona il traffico mondiale.** Sempre a causa dei dazi e delle misure protezionistiche, per il **settore container in Nord America per quest'anno si stima una crescita del 4,8% (dal 7,9% iniziale)**, superiore a quella dell'Europa e dell'Asia e più del doppio di quella mondiale, pari al 2,3%. La regione nordamericana ha continuato a sovraperformare il mercato globale per il forte aumento delle importazioni volto ad anticipare l'effetto dazi.
- **Gli Stati Uniti** hanno un **ruolo strategico nelle rotte marittime globali** in quanto sono il primo importatore mondiale (con 3,3 tn \$) e il secondo esportatore (con 2,1 tn \$).
- In termini di **competitività** gli Usa sono 4 al mondo nel Liner Shipping Connectivity Index dell'UNCTAD; 17 nell'indice logistico LPI-Logistics Performance Index della World Bank.
- Gli USA sono uno dei maggiori partecipanti al **commercio mondiale via mare**: nel 2023, l'80% del volume e il 43% del valore delle merci in entrata è costituito da commercio marittimo.
- **Cambiano gli assetti commerciali.** Nel 2024 gli Stati Uniti hanno importato principalmente dal Messico, seguito dalla Cina e dal Canada. La Cina ha perso la sua posizione di primo esportatore verso gli USA nel 2023, ponendo fine a un primato durato 17 anni. Le importazioni cinesi sono in calo negli ultimi 10 anni del 9%, mentre nello stesso periodo quelle dal Messico, dal Vietnam e da Taiwan sono in aumento.
- **Stati Uniti pivot di traffico. Le quattro principali alleanze/operatori container (Ocean**

Alliance, Gemini, Premier e MSC) scalano i porti statunitensi con oltre 80 servizi settimanali e oltre 200 toccate a settimana.

- **Ruolo di primo piano nelle rotte East-West. Gli USA sono crocevia sia della transpacificca**, la rotta marittima est-ovest più trafficata al mondo, che ha raggiunto 32 milioni di TEU nel 2024, **sia della transatlantica** rotta storica che connette il Nord America all'Europa e al **Mediterraneo**.
- **Panama** resta al centro di un grande dibattito internazionale per la sua valenza; per il **4° chokepoint** mondiale è previsto un investimento totale di 1,2 miliardi di dollari, con i lavori che inizieranno nel 2027 e dureranno quattro anni per assicurare maggiore fluidità di traffico.
- **Un grande “ma” all'interno delle principali alleanze** di trasporto marittimo **non sono presenti operatori statunitensi**. Inoltre, La flotta statunitense si classifica al 10° posto per “proprietà”, ma solo al 23° per “bandiera”, dimostrando che gli Stati Uniti oramai **non dispongono più di una potente flotta a “Stelle e Strisce”**.

Il Mediterraneo mantiene la sua centralità nel contesto geoeconomico

- **I porti del Mediterraneo continuano a crescere.** Al 2024, i principali 25 porti del Mediterraneo hanno movimentato 62 milioni di TEU con un incremento del 5,1%. La scelta di passare per il **Capo di Buona Speranza** non ha generato una marginalizzazione del Mediterraneo.
- I flussi del Mediterraneo, già coinvolti dalle dinamiche geopolitiche ed economiche, **sono influenzati anche dalla normativa sulla sostenibilità** dei trasporti marittimi. Oltre alla estensione dal 2024 del sistema ETS ai trasporti marittimi che potrebbe avere un impatto sui porti UE di transhipment, il Mediterraneo dal maggio 2025 è diventato la **quinta Area di controllo delle emissioni (ECA) al mondo**.
- **Le tensioni geopolitiche ridisegnano la geografia dei traffici.** I benefici riguardano soprattutto i porti del **West Med** più vicini allo Stretto di Gibilterra come **Tanger MED** con la sua Free-Zone (specializzata in automotive). Il porto ha raggiunto il primato nel Mediterraneo con 10,2 milioni di container movimentati.
- **La flessione dei traffici attraverso SUEZ prosegue anche nel 2025.** Da gennaio a maggio si rileva una riduzione complessiva del 18% (in volume) rispetto al 2024 e del 70% sul 2023, particolarmente accentuato nel segmento container e car carrier (rispettivamente -88% e -91% sul 2023). Calo confermato anche nella riduzione dei passaggi di nave di -15% tra gennaio-maggio 2025 su anno precedente e del -55% sul 2023.
- **Tuttavia, la ripresa dei passaggi attraverso il Canale di Suez da parte di alcune compagnie di navigazione** – dopo i recenti segnali di distensione – è un ottimo indicatore che lascia prospettare un rilancio dei traffici.
- **Cresce la rilevanza dello Short Sea Shipping.** I recenti fenomeni rendono il Mediterraneo rilevante non solo in relazione ai grandi flussi transoceanici (deep sea),

ma anche un'area leader per il traffico marittimo a corto raggio (short sea), con il dato più alto di sempre pari a **628 milioni di tonnellate**, la maggiore intensità di scambi in questa **modalità a livello europeo**.

- **Il timore del decoupling spinge anche la ricerca di vie alternative di transito. Il corridoio IMEC (India–Middle East–Europe Economic Corridor), promosso dagli USA e a cui anche l'Italia aderisce**, che parte dall'India, raggiunge la penisola arabica e si inserisce nel Mediterraneo è un progetto di investimento marittimo-ferroviario che si propone come alternativa alla via della Seta.
- Il corridoio mira ad essere un elemento di connettività tra paesi in friendshoring rappresentando uno strumento per diversificare le rotte logistiche. Secondo le stime di SRM il corridoio IMEC potrebbe intercettare un traffico tra Europa, India e paesi Asean pari a 170/200 miliardi di euro annui. **L'accesso multiplo al Mediterraneo è vantaggio strategico per l'Europa e l'Italia.**

L'Italia conferma la sua strategica rilevanza nel commercio internazionale e la leadership nel traffico a corto raggio in area Mediterranea

- **L'Italia è uno tra i maggiori esportatori a livello mondiale** ed è, tra i grandi Paesi, uno di quelli con la più elevata incidenza del rapporto export+import/Pil (54,3% nel 2024), dimostrando così un alto livello di apertura.
- **Gli Stati Uniti sono diventati nel 2024 il secondo mercato di sbocco dei nostri prodotti.** L'Italia, collocandosi nel 2024 al **11° posto tra i fornitori degli USA e uno di quelli che ha il maggior attivo commerciale (44 mld\$)**, è un obiettivo della politica daziaria (come più in generale l'intera Unione Europea).
- **Nel dettaglio del commercio via mare, gli Stati Uniti rappresentano il nostro primo partner**, come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 mld€ – il 24% dell'export via mare complessivo – e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 mld€.
- **I prodotti del Made in Italy più esportati via mare negli USA sono** automobili, bevande e liquori, macchinari e mobili il cui valore è pari a circa 11 mld di euro nel 2024 con un 30% di quota di mercato del totale esportato via mare negli USA. Mentre l'Italia importa via mare dagli USA principalmente combustibili (circa il 50% dell'import pari a 5 mld).
- **L'Italia vanta anche una leadership indiscussa nello Short Sea Shipping (SSS).** È il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a **302 milioni di tonnellate**, con una **quota di mercato pari al 16%**. Inoltre, è una tipologia di traffico che favorisce la sostenibilità trasferendo traffico dalla strada al mare.

- **I porti italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti. In totale hanno movimentato 481 milioni di tonnellate (+0,7%).** La principale categoria di merci gestite dai porti continua ad essere quella delle rinfuse liquide con 170 milioni di tonnellate (+1,6%), seguita dal Ro-Ro, pari a 122 milioni (+0,2%). In calo le rinfuse solide e le merci varie.
- **A performare è stato principalmente il segmento dei container.** Sono stati gestiti 11,7 milioni di TEU (+6,5%) ma a crescere in modo importante è stato il **transhipment (+17,5%)** che ha compensato la lieve riduzione (-0,4%) del gateway. In generale, i porti del sistema ligure e tirrenico hanno registrato un andamento positivo; la dorsale adriatica ha invece evidenziato una riduzione rispetto al 2023 (-3,8%).
- **Le grandi alleanze container hanno confermato i porti del nostro Paese nei loro servizi.** La Premier Alliance, scala Genova, La Spezia e Gioia Tauro. La nuova alleanza Gemini Cooperation tra Maersk e Hapag Lloyd tocca i porti di Genova e Vado, La Spezia e Livorno. MSC, scala prevalentemente 4 porti italiani: Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Trieste.

Porti sempre più orientati a diventare hub energetici e a cambiare modello di gestione; sostenibilità, innovazione e intermodalità drivers fondamentali

- Il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, richiede risorse economiche considerevoli: è stimato un fabbisogno di investimenti **di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050.**
- **Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch è notevole.** La scelta prioritaria è ancora il **GNL con il 36,8%** del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il GPL con il 2% e il 3,4% le altre forme di carburante alternativo. **Nel mondo vi sono 207 porti attivi e 68 pianificati.**
- **I porti** divengono **cruciali per il funzionamento del mercato energetico, terminali di pipeline e centri di produzione di rinnovabili.**

In **Italia gli investimenti previsti per il Cold Ironing** sono di **quasi un miliardo di euro**. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di Onshore Power Supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3.000 navi.

I porti, inoltre, ospitano sempre più spesso anche impianti di produzione di energia sostenibile come eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti.

Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia. **Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro.**

- Anche la **digitalizzazione** rappresenta un **imperativo crescente per i porti**. Sforzi significativi in tale ambito sono stati posti in essere dall'Agenzia delle Dogane per

favorire lo sdoganamento delle merci a mare. Molti porti poi individualmente si stanno attrezzando per digitalizzare le proprie attività.

- Lo sviluppo dell'**intermodalità** e delle connessioni mare-ferro su cui il paese sta investendo soprattutto nel potenziare l'ultimo miglio sarà l'elemento principale per garantire la fluidità dei traffici.

Nel complesso, il **numero di treni merci** rilevati presso le stazioni RFI collocate all'interno dei **porti italiani** è stato, nel 2024, pari a oltre **45.000 unità**, con una sostanziale stabilità (-0,4%) rispetto all'anno precedente.

L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei 20 porti italiani connessi alla rete ferroviaria nazionale (RFI) mostra la maggiore rilevanza degli scali di **Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri**.

Va anche evidenziato che – come risulta da una survey SRM condotta per il Nord Italia – **il 12%-15% delle aziende manifatturiere utilizza l'intermodale**.

Investimenti indispensabili per migliorare l'efficienza dei porti italiani

- Per tutelare e rafforzare la competitività dei porti italiani in un mercato complesso quale quello del Mediterraneo, sono programmati diversi investimenti infrastrutturali per ammodernare e conseguire maggiore efficienza logistica, anche con il supporto dei fondi del PNRR.
 - **sono indicati nel DEF 2025 progetti per 12,1 miliardi di euro**; di questi sono stati già stanziati 809 milioni dai Decreti Ministeriali; 534 milioni dal PNRR; 2,6 miliardi dal Piano Nazionale Complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il piano occorrerebbero 3,4 miliardi di euro.
 - **Gli investimenti serviranno a rafforzare:**
 - la resilienza e la capacità di attrarre traffici (accessibilità e aumento selettivo) che sono di primaria rilevanza coprono oltre la metà degli investimenti;
 - gli investimenti nell'ultimo miglio ferroviario per **migliorare l'intermodalità**.