



# NEWSLETTER NR. 04\_2025

## I PORTI NORD ADRIATICI E LA CRISI DEL MAR ROSSO

Nella nostra Newsletter nr.2 di febbraio 2024 avevamo analizzato le possibili conseguenze sull'andamento del traffico dei porti del Nord Adriatico determinate dalla crisi del Mar Rosso e dalle deviazioni delle linee via Capo di Buona Speranza da parte dei principali operatori marittimi sulla rotta Far-East- Europa, anche alla luce delle opinioni pubblicate sui media specializzati da parte di alcuni noti esperti del ramo, che avevano ipotizzato addirittura una completa marginalizzazione del Mediterraneo e in particolare dell'Adriatico.

La nostra analisi di allora si era focalizzata su di un aspetto che caratterizza i porti Nord Adriatici del versante orientale e che a nostro avviso rappresenta un indiscutibile punto di forza a sostegno della funzione di transito dei flussi dell'inter-

scambio via mare dei paesi emergenti del Centro-Est Europa: i collegamenti ferroviari intermodali, che negli ultimi anni hanno avuto un considerevole sviluppo.

L'offerta di inoltro ferroviario da e per i principali paesi del mercato Centro-europeo dei tre porti di Trieste, Koper e Rijeka nel 2024 risultava in media pari a circa 20.000 treni/anno, con una capacità di trasporto intorno a 1,2 Milioni di Teu/anno, un pacchetto regolare e affidabile di servizi da e per l'interland cui le compagnie avrebbero difficilmente potuto rinunciare, considerata anche la difficoltà a reperire nel breve termine analoghe alternative di collegamento con il mercato, in particolare con i mercati emergenti dell'Est Europa.

Una attenta analisi dei dati del traffico dei porti del Centro Nord

### SOMMARIO

I Porti Nord Adriatici e la crisi del Mar Rosso.....1-4

Anche il Mediterraneo è area SE-CA.....5

I canali strategici sono sempre più strategici.....6-8

Bussola, overview dello scenario macroeconomico.....9-11

Trasporto marittimo - via libera di Bruxelles al regime italiano di aiuti di stato.....12

### NOTIZIE FLASH

Interreg Italia-Croazia - terzo invito a presentare domande.....13

Regione F.V.G. - valorizzare l'Italia che innova.....13

## I PORTI NORD ADRIATICI.....SEGUE

Adriatico ci consente ora di formulare alcune concrete considerazioni su come la crisi del Mar Rosso abbia influenzato l'andamento del traffico, nel dato complessivo e in quello del traffico specializzato contenitori e Ro-Ro.

Le tabelle che seguono riassumono i principali dati di traffico dei sei porti considerati, i tre del Nord Est Adriatico e i tre del versante Ovest:

TABELLA 1 – TRAFFICO COMPLESSIVO

PORTI NORD ADRIATICO	COMPLESSIVO - TON			
	ANNO	2023	2024	diff.%
TRIESTE		55.571.920	59.540.505	7,1%
KOPER		22.267.525	23.009.335	3,3%
RIJEKA		12.809.186	15.707.307	22,6%
<b>EAST CORNER</b>		<b>90.648.631</b>	<b>98.257.147</b>	<b>8,4%</b>
VENEZIA		22.271.129	24.104.354	8,2%
RAVENNA		25.503.131	25.553.603	0,2%
ANCONA		9.486.967	9.517.903	0,3%
<b>WEST CORNER</b>		<b>57.261.227</b>	<b>59.175.860</b>	<b>3,3%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>147.909.858</b>	<b>157.433.007</b>	<b>6,4%</b>

Nei dati del traffico complessivo il range dei porti considerati registra nel 2024 una crescita del +6,4%, ripartita in misura del +8,4% nei tre porti del quadrante orientale e del 3,3% in quelli del quadrante occidentale.

Nei dati del traffico complessivo il range dei porti considerati registra nel 2024 una crescita del +6,4%, ripartita in misura del +8,4% nei tre porti del quadrante orientale e del 3,3% in quelli del quadrante occidentale. Tale risultato è dovuto prevalentemente alla ripresa del traffico petrolifero e delle altre rinfuse liquide, in particolare a Trieste, Rijeka e Venezia, dove tale tipologia di carico è aumentata rispettivamente del +10,64%, del 42,02% e del 7,15%, mentre il traffico del carico generale ha mantenuto più o meno le posizioni consolidate.

TABELLA 2 – TRAFFICO CONTENITORI

PORTI NORD ADRIATICO	CONTENITORI - TEU			
	ANNO	2023	2024	diff.%
TRIESTE		852.195	841.867	-1,2%
KOPER		1.066.093	1.133.340	6,3%
RIJEKA		522.938	501.497	-4,1%
<b>EAST CORNER</b>		<b>2.441.226</b>	<b>2.476.704</b>	<b>1,5%</b>
VENEZIA		491.118	478.837	-2,5%
RAVENNA		216.981	201.776	-7,0%
ANCONA		173.152	151.660	-12,4%
<b>WEST CORNER</b>		<b>881.251</b>	<b>832.273</b>	<b>-5,6%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>3.322.477</b>	<b>3.308.977</b>	<b>-0,4%</b>

Il traffico dei contenitori nell'insieme ha registrato una lieve contrazione dello 0,4%, determinata in gran parte dai dati negativi del versante occidentale con un -5,6%, mentre il versante orientale in sostanza ha tenuto, con un +1,5%, grazie all'incremento di Koper. Il risultato parzialmente negativo di Trieste, -1,2%, in sostanza è da attribuire al calo dei container vuoti, con un -12,65%, mentre nei pieni si è registrata una crescita del +4,02%, ripartita al +9,2% nel transhipment e al +1,24% nell'hinterland.

I porti del versante occidentale, e Rijeka per quello orientale, hanno invece registrato tutti e quattro una sensibile contrazione, come evidenziato in tabella, fatto dovuto al calo dei traffici da e per il mercato interno.



## I PORTI NORD ADRIATICI.....SEGUE

TABELLA 3 – TRAFFICO RO-RO

PORTI NORD ADRIATICO	RO.RO UNITS - UTI			
	ANNO	2023	2024	diff.%
TRIESTE		298.570	295.386	-1,1%
KOPER		-	-	-
RIJEKA		-	-	-
<b>EAST CORNER</b>		<b>298.570</b>	<b>295.386</b>	<b>-1,1%</b>
VENEZIA		103.509	107.779	4,1%
RAVENNA		78.298	70.458	-10,0%
ANCONA		134.933	130.618	-3,2%
<b>WEST CORNER</b>		<b>316.740</b>	<b>308.855</b>	<b>-2,5%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>615.310</b>	<b>604.241</b>	<b>-1,8%</b>

Il traffico delle unità di carico trasportate con navi Ro-Ro, casse mobili, semi-trailer e contenitori carrellati, ha registrato una contrazione in tutti i porti considerati, più accentuata a Ravenna, con l'esclusione di Venezia, che viceversa ha registrato un incremento; in questa analisi non viene considerato il traffico particolare delle autovetture nuove sulle Car-carrier che scalano solamente il porto di Koper e che nel 2024 ha registrato una contrazione del -3%.

Pertanto, dai dati sopra esposti, si può concludere che la crisi del Mar Rosso, con le conseguenti deviazioni del traffico marittimo via Capo di Buona Speranza, nell'insieme non ha provocato per i porti Nord Adriatici quella catastrofe inizialmente profetizzata da alcuni analisti del settore, ma solamente un temporaneo slittamento delle frequenze delle toccate nei primi tre mesi dell'anno, dovuto ovviamente all'incremento medio del transit-time sulla rotta dell'Estremo Oriente e Sud Est Asiatico.

Infine, sulla scorta delle prime indicazioni statistiche pervenute da parte dei rispettivi terminal e Autorità di gestione dei sei porti adriatici, nonché in base ad alcune elaborazioni di dati ancora parziali, si riporta di seguito una tabella provvisoria e indicativa circa l'andamento del traffico contenitori dei porti Nord Adriatici nel primo trimestre del 2025:

TABELLA 4 – TRAFFICO CONTENITORI PRIMO TRIMESTRE 2025

TRAFFICO CONTENITORI PORTI NORD ADRIATICO - TEU					
Primo trimestre	2023	2024	2025	diff%- 2025/2024	diff%- 2025/2023
TRIESTE	213.620	176.274	237.534	34,75%	11,19%
KOPER	277.666	256.240	299.712	16,97%	7,94%
RIJEKA(*)	132.647	116.779	139.684	19,61%	5,30%
<b>EAST CORNER</b>	<b>623.933</b>	<b>549.293</b>	<b>676.930</b>	<b>23,24%</b>	<b>8,49%</b>
VENEZIA	126.114	111.704	124.194	11,18%	-1,52%
RAVENNA	54.606	45.979	53.436	16,22%	-2,14%
ANCONA	43.288	37.915	37.346	-1,50%	-13,73%
<b>WEST CORNER</b>	<b>224.008</b>	<b>195.598</b>	<b>214.976</b>	<b>9,91%</b>	<b>-4,03%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>847.941</b>	<b>744.891</b>	<b>891.906</b>	<b>19,74%</b>	<b>5,18%</b>

(\*) dati stimati sulla base del dato annuale

Il raffronto dei dati del primo trimestre viene proposto anche con il medesimo periodo del 2023 in quanto i primi tre mesi del 2024 avevano subito gli effetti dei dirottamenti delle linee via Capo di Buona Speranza, con evidenti ritardi nelle frequenze causa l'aumentato transit time, ma, nell'insieme, i primi mesi del 2025 registrano dati ancora soggetti a sensibili variazioni di tendenza, per le ragioni di seguito esposte.

... la crisi del Mar Rosso, con le conseguenti deviazioni del traffico marittimo via Capo di Buona Speranza, nell'insieme non ha provocato per i porti Nord Adriatici quella catastrofe inizialmente profetizzata da alcuni analisti del settore, ma solamente un temporaneo slittamento delle frequenze nei primi tre mesi dell'anno...



## I PORTI NORD ADRIATICI.....SEGUE

Queste in sostanza le novità, alla luce delle schedule sinora rese note dalle rispettive compagnie, per cui si ritiene che sia ancora prematuro formulare delle previsioni attendibili in termini di evoluzione dei volumi sul Nord Adriatico, nonché degli inevitabili spostamenti di carico tra i tre porti dell'East Corner ...

Per meglio di inquadrare l'evoluzione dello scenario dei collegamenti diretti del Nord Adriatico con il Far East e l'Asia nel corso del 2025, è opportuno riepilogare le principali variazioni intervenute a livello di alleanze armatoriali tra la fine del 2024 e gli inizi del 2025, peraltro allo stato ancora in fase di assestamento:

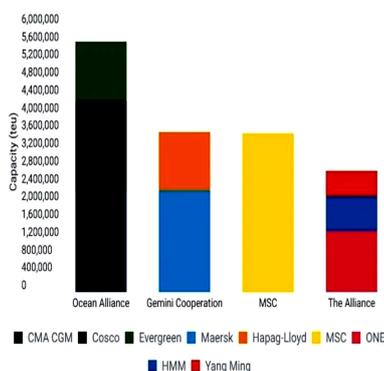
- l'alleanza 2M tra Maersk e MSC è cessata a marzo 2025, l'ultima toccata del servizio diretto Maersk a Trieste è avvenuta il 29 marzo scorso;
- dal febbraio 2025 la Maersk in collaborazione con la Hapag Lloyd ha avviato una nuova alleanza denominata Gemini, che in Adriatico con il servizio diretto scala solamente i porti di Rijeka e Koper, fatto attribuibile all'intenzione di Maersk di valorizzare gli investimenti di APM Terminals, la controllata del gruppo A.P. Moeller-Maersk, nel nuovo terminal di Riva Zagabria a Rijeka (Rijeka Gateway-<https://www.apmterminals.com/en/rijeka>), dove è stato completato l'allestimento dei mezzi di movimentazione e ora è in corso l'inserimento e la formazione del personale; l'avvio operativo è previsto nella seconda metà del 2025; la Gemini inoltre servirà i porti di Trieste e Venezia con un feeder attestato su Port Said;
- la "The Alliance", causa l'uscita dell'Hapag Lloyd, ha preso il nuovo nome di "Premier" ed ha stipulato con MSC uno slot agreement per i carichi da e per il Far East; quindi, sarà presente anche in Adriatico, anche con due servizi feeder gestiti dalla One, attestati rispettivamente su Port Said e sul Pireo;
- la MSC è uscita da ogni alleanza, fatta salva l'unica eccezione dell'accordo di slot con le compagnie della Premier, One (Mitsui e NYK), Hyundai Merchant Marine e Yang Ming e opererà da sola, rafforzando i servizi esistenti; in Adriatico, con il servizio diretto da e per il Far East "Phoenix", temporaneamente sospeso causa la cessazione dell'alleanza con Maersk 2M, prevede di scalare i porti di Trieste (home port) e Koper a partire dalla seconda metà dell'anno;
- La Ocean Alliance (Cosco, CMA-CGM ed Evergreen) mantiene il preesistente servizio diretto Asia-Mediterraneo "Phoenician Express" sui tre porti di Koper, Trieste e Rijeka.

Queste in sostanza le novità, alla luce delle schedule sinora rese note dalle rispettive compagnie, per cui si ritiene che sia ancora prematuro formulare delle previsioni attendibili in termini di evoluzione dei volumi sul Nord Adriatico, nonché degli inevitabili spostamenti di carico tra i tre porti dell'East Corner per effetto delle variazioni dei servizi diretti su accennate, considerato che, a dati 2024, i 2,5 milioni di Teu complessivamente movimentati erano ripartiti al 45,97% su Koper, al 34,15% su Trieste e al 19,88% su Rijeka; la prevalenza di Koper si può spiegare sulla base di tre fattori nettamente competitivi con gli altri due scali e in particolare con Trieste, la posizione di vantaggio rispetto al mercato dell'Est Europa, i costi del lavoro più bassi, la gestione del terminal contenitori da parte di Luka Koper, società a controllo statale, formula che garantisce formale neutralità nei confronti delle compagnie marittime tra loro concorrenti.

Va infine tenuta in debito conto anche l'influenza dei noti fattori di crisi ancora in corso, il conflitto Ucraina/Russia, le vicende del Medio Oriente Israele/Hamas, le azioni degli Houthi e, non da ultimi, gli effetti reali della politica statunitense in materia di dazi, non ancora facilmente prevedibili, anche se nell'ultimo mese in base alle prime rilevazioni periodiche di Alphaliner viene riscontrata una diminuzione di capacità di stiva del -7,4% sulle direttrici Far-East/Nord America e del -6,84% sulla direttrice Europa/Nord America mentre, contestualmente, si registra un incremento del +5,53% sulle direttrici Far East/Europa, con i primi effetti di congestione nei porti del versante Nord.

Una valutazione più verosimile si renderà pertanto possibile non prima della seconda metà dell'anno, non appena le rilevanti variazioni dei servizi diretti sopra richiamate tenderanno ad assestarsi, per cui ci riserviamo di aggiornare questa prima analisi in un prossimo numero della nostra newsletter. (da.s.)

Estimated alliance capacity post-Gemini Cooperation  
Capacity contribution (teu)



Source: MDS Transmodal

## ANCHE IL MEDITERRANEO È AREA SECA: COSA SUCCIEDE ORA

La notizia, per quanto di rilevante impatto, è uscita per ora unicamente sulla stampa specializzata. Dal primo maggio anche il Mar Mediterraneo è ufficialmente un'area Secca (Sulphur Emission Control Area), ovvero a limitate emissioni di zolfo. Lo prevede l'allegato sesto della Convenzione Marpol che stabilisce che il contenuto massimo di zolfo nel combustibile delle navi non potrà superare lo 0,1 %, valore fortemente ridotto rispetto allo 0,5 % fissato nel 2020.

È stata l'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) a lanciare la notizia richiamando la rilevanza strategica e la fragilità dell'ambiente marino mediterraneo dove passa il 20 % del commercio marittimo mondiale, il 17 % delle crociere e transita nelle sue acque il 24 % della flotta mondiale. Molteplici i benefici attesi dall'Imo sia sull'ambiente, perché la riduzione dell'acidificazione “contribuisce a proteggere colture, foreste e specie acquatiche”, che sulla salute umana con effetti positivi in termini di riduzione dei tassi di cancro ai polmoni, malattie cardiovascolari, ictus e asma infantile.

Tutto bene, dunque? Non esattamente perché l'entrata in vigore di questi nuovi limiti (peraltro prevista da tempo dal mondo armatoriale), ha comportato rilevanti investimenti non solo per i nuovi ordini di navi commerciali e da crociera, ma anche per gli adattamenti del naviglio esistente ai nuovi limiti di zolfo nel combustibile.

Trattandosi con tutta evidenza di investimenti piuttosto rilevanti ne è conseguita l'introduzione di sovrapprezzi “dedicati” da parte delle maggiori compagnie di navigazione. Msc ha introdotto una fee aggiuntiva di 25 dollari/Teu per carichi in arrivo nel Mediterraneo da Australia e Nuova Zelanda e di 15 dollari/Teu per quelli provenienti dall'Asia. Cma Cgm applica un sovrapprezzo di 10 dollari/Teu per invii dal Mediterraneo verso l'Asia, il Medio Oriente ed il Mar Rosso.

Per gli inoltri dal Mediterraneo al West Africa il fee aggiuntivo sarà di 25 dollari/Teu. Anche Maersk ha evidenziato che la sovrattassa relativa all'introduzione della Secca verrà integrata nel suo Fossil Fuel Fee, con tariffe differenziate a seconda delle rotte. L'estensione di Secca al Mediterraneo segue quanto già attuato dall'Imo per il Mar Baltico, il Mare del Nord, le aree costiere statunitensi e canadesi ed il Mar dei Caraibi e precede quanto avverrà per l'Artico canadese e il Mar di Norvegia, nonché per l'Atlantico Nord-Orientale. In definitiva, la strategia dell'Imo appare chiara e l'intendimento è proprio quello di ottenere una progressiva estensione dei nuovi limiti a tutti i mari.

Naturalmente, l'attuazione pratica di un simile programma sottende che vi sia, da parte delle autorità marittime competenti, una costante azione di vigilanza sul rispetto delle nuove regole da parte del mondo armatoriale affinché i benefici attesi siano effettivi e non restino solo vuote dichiarazioni di principio. (m.z.)

È stata l'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) a lanciare la notizia richiamando la rilevanza strategica e la fragilità dell'ambiente marino mediterraneo dove passa il 20 % del commercio marittimo mondiale, il 17 % delle crociere e transita nelle sue acque il 24 % della flotta mondiale.



## I CANALI STRATEGICI SONO SEMPRE PIÙ STRATEGICI

Con la violenta sterzata degli USA, che stanno operando una intensa, difficile, contrastata e probabilmente lunga opera al loro interno per tentare di riportare l'immagine di "potenza ex-egemone" ad una nuova concezione di "sogno americano"...

...i due Canali a nostro parere assumono un ruolo viepiù determinante, non necessariamente nei volumi del traffico di transito che potrebbero anche diminuire o stabilizzarsi, quanto nella conformazione futura dei grandi flussi globali del traffico....



Per "canali strategici" intendiamo i due principali canali del mondo, ovvero quelli creati dalla mano dell'uomo e definiti appunto anche in inglese "canal" e non "channel".

Trattasi quindi di quello di Panama inaugurato nel 1920 e di quello di Suez, inaugurato nel 1869. .

Ci sono altri "canals" nel mondo come quello di Kiel e quello di Corinto, ma non così importanti e decisivi come i primi due.

Con la violenta sterzata degli USA, che stanno operando una intensa, difficile, contrastata e probabilmente lunga opera al loro interno per tentare di riportare l'immagine di "potenza (ex)-egemone" ad una nuova concezione di "sogno americano", ora parzialmente, ma gravemente compromessa e con tutte le manovre in corso in politica estera, intese fondamentalmente "a marcare il territorio" ed il cui risultato complessivo è ancora indubbiamente di difficile definizione, ma soprattutto di decrittazione nella creazione di nuovi equilibri che si prefigurano in un mondo multipolare, i due Canali a nostro parere assumono un ruolo viepiù determinante, non necessariamente nei volumi del traffico di transito che potrebbero anche diminuire o stabilizzarsi, quanto nella conformazione futura dei grandi flussi globali del traffico, per quanto di nostro diretto interesse.

Ritornando alle origini ricordiamo che le due opere sono sorte inizialmente con scopi non completamente omogenei fra loro:

- Panama, fortemente sponsorizzato dalla US Navy non ancora potenza globale, che coglieva in quest'opera la possibilità di poter trasferire velocemente le sue due flotte principali dell'epoca (quella dell'Atlantico e quella del Pacifico) a seconda dello scenario bellico che poteva configurarsi nei due oceani;
- Suez che aveva invece una matrice fortemente commerciale che permetteva di abbattere drasticamente i tempi e ottimizzare le opportunità dell'interscambio Europa-Asia evitando il periplo dell'Africa ed il lungo tragitto via Capo di Buona Speranza.

*Solo per nota storica ricordiamo che in quegli anni, a metà dell'Ottocento, avveniva una fase importante del passaggio dalla navigazione a vela a quella a motore, ma anche in questo caso le più interessate furono le marine militari che vedevano fortemente implementate le prestazioni e le affidabilità di manovra e navigazione delle navi da guerra. Più tiepido fu l'interesse iniziale degli operatori commerciali che vedevano ridotte le capacità di carico - e quindi di nolo delle loro navi - per lasciare posto alle imponenti riserve a bordo di combustibile (all'epoca il carbone) necessarie alla propulsione, specialmente nelle lunghe tratte.*

Attualmente gli USA dispongono di ben sei flotte distribuite nei vari mari del mondo per esercitare la loro "talassocrazia" definitivamente consolidata dopo la Seconda guerra mondiale, però l'interesse di controllo sui due "Canal" sono rimasi praticamente immutati, anche se ovviamente con diverse esigenze e flessibilità.

*Curiosamente gli USA però non dispongono, almeno direttamente, di una flotta commerciale (specialmente per il trasporto unitizzato di container) a livello mondiale e quindi per le loro importazioni (le esportazioni sono marginali) dipendono completamente dai grandi vettori europei e asiatici, cinesi inclusi, anzi determinanti.*

Dal punto di vista commerciale e geopolitico abbiamo assistito ad una imponente campagna - per ora però in parte non indifferente solo sulla carta - esercitata principalmente dai candidati alla pluri-egemonia, ed in particolare dalla Cina, nel proporre vie alternative fra Europa e Asia, usando percorsi interni asiatici in gran parte ferroviari o intermodali.

## I CANALI STRATEGICI ...SEGUE

Ovviamente questi percorsi propongono dei transit time inferiori (però a noli maggiori) rispetto alle vie marittime, ma la capacità effettiva di assorbire shares importanti dell'interscambio totale fra i due continenti è tutta da dimostrare.

Certamente, come sistema complementare, queste iniziative avranno un futuro ed una loro validità tuttavia anche queste hanno delle controindicazioni da superare a seconda degli svariati paesi il cui territorio e impianto ferroviario sono previsti essere attraversati e utilizzati, sia dal punto di vista tecnico che dell'affidabilità complessiva del transito, anche considerato che molti dei paesi attraversati hanno delle situazioni geopolitiche tutt'altro che stabili e definite, almeno per ora.

Molto più interessanti invece sono i potenziali sviluppi di interscambio che queste linee possono e potranno garantire con i paesi intermedi (ad esempio il gruppo dei c.d. "stan" asiatici - molto interessanti come mercati emergenti e a tasso di sviluppo elevato - che potranno godere di collegamenti molto più snelli sia con l'Asia orientale che con Europa, ma anche con la costa atlantica degli USA, utilizzando i gradi hub di trasbordo del Mediterraneo.

Per i "Canals" invece ricordiamo che Panama, che peraltro ha grossi problemi di transitabilità per le grandi navi a causa della diminuzione dei livelli delle acque di riferimento necessarie per il funzionamento delle sue chiuse, serve principalmente il collegamento Asia – USA East Coast – oltre ai traffici Nord americani con le due coste del Sudamerica)- con volumi rilevanti e la cui importanza è cresciuta negli anni relativamente recenti, come complementare della vena giugulare Asia – USA West Coast, ma potrebbe anche trovare un valido concorrente dall'Asia proprio nel rafforzamento delle scelte di traffico combinate West-bound via Suez e trasbordo in Mediterraneo e specialmente via nuove alternative interne. Un tanto anche a causa dello spostamento dell'asse economico asiatico (e mondiale) di produzione ora ancorato sulla Cina, ma con un trend di graduale spostamento verso l'India, ovvero con un conseguente transit-time superiore sulla direttrice Transpacifica.

Fantasie? Si vedrà.

Per facilitare il lettore riportiamo qui di seguito due statistiche inerenti al traffico complessivo in numero di navi che ha transitato nei due Canals.

### Panama Canal statistics 2015 2024

a) Year	b) Vessels	c) Cargo mln tons	d) Avg tons cargo x vsl
2015	13.874	229	16.506
2016	13.114	204	15.556
2017	13.548	241	17.789
2018	13.795	255	18.485
2019	13.785	252	18.281
2020	12.245	256	20.906
2021	13.242	287	21.673
2022	14.239	292	20.507
2023	14.080	286	20.313
2024	11.240	210	18.683

Source of columns b and c: <https://logistics.gatech.pa/en/logistics-platform/logistics-assets/panama-canal/main-features-panama-canal/statistics/>

Molto più interessanti invece sono i potenziali sviluppi di interscambio che queste linee possono e potranno garantire con i paesi intermedi (ad esempio il gruppo dei c.d. "stan" asiatici - molto interessanti come mercati emergenti e a tasso di sviluppo elevato - che potranno godere di collegamenti molto più snelli sia con l'Asia orientale che con Europa, ma anche con la costa atlantica degli USA, utilizzando i gradi hub di trasbordo del Mediterraneo.



## I CANALI STRATEGICI ... SEGUE

Visti i risultati economici ottenuti con il boom ora rientrato dei noli, non vediamo tuttavia una grande ansia di ripassare via Suez da parte dei grandi vettori. Anzi si stanno aprendo interessi latenti su altre direttrici alternative o addirittura complementari (porti del Sud Africa ma anche nuovi terminal nel golfo di Guinea come Lagos e Lomè) capaci ora di operare anche le ULCC di ultima generazione.

### Suez Canal statistics 2015 2024

a) Year	b) Vessels	c) Net mln tons	d) Cargo mln tons	e) Avg tons cargo x vsl	f) container ships	g) Net mln tons	h) Average size container vessel per net ton	i) % nr container vessels on total transit
2015	17.483	999	823	47.069	5.941	555	9.342	34,0%
2016	16.833	974	819	48.666	5.414	552	10.196	32,2%
2017	17.550	1.042	909	51.772	5.568	589	10.578	31,7%
2018	18.174	1.140	983	54.110	5.706	631	11.059	31,4%
2019	18.880	1.207	1.031	54.619	5.375	636	11.833	28,5%
2020	18.830	1.169	1.005	53.378	4.710	587	12.463	25,0%
2021	20.694	1.275	1.089	52.619	5.186	629	12.129	25,1%
2022	23.851	1.410	1.177	49.365	5.721	639	11.169	24,0%
2023	26.434	1.568	1.323	50.038	5.847	657	11.237	22,1%
2024	13.213	525	458	34.648	1.748	75	4.291	13,2%

Source of b,c,d, f,g columns: Suez Canal Authority site

Si può dedurre l'impatto imponente della crisi yemenita ed i problemi di sicurezza sulla fondamentale bocca del Mar Rosso (Bab el Mandeb), in particolare per il traffico container di lungo corso Far East – Europa che si evidenzia nel drop secco di tonnellaggio medio delle navi container, ovvero con un crollo del passaggio delle grandi navi ed una permanenza delle taglie medio piccole principalmente operanti su traffici locali e a medio raggio, Golfo e anche Subcontinente (con toccata a Jeddah).

Visti i risultati economici ottenuti con il boom ora rientrato dei noli, non vediamo tuttavia una grande ansia di ripassare via Suez da parte dei grandi vettori. Anzi si stanno aprendo interessi latenti su altre direttrici alternative o addirittura complementari (porti del Sud Africa ma anche nuovi terminal nel golfo di Guinea come Lagos e Lomè) capaci ora di operare anche le ULCC di ultima generazione.

Un fenomeno ancora in evoluzione, quindi non azzardiamo alcun commento ulteriore, comunque, da seguire e approfondire in seguito.

Per concludere questa breve e sintetica panoramica sull'argomento, ribadiamo che a nostro parere i due Canali, e per quanto ci riguarda direttamente soprattutto il Canale di Suez, implementeranno la loro importanza, sia per scopi militari, sia per ragioni commerciali, a prescindere dall'andamento dei volumi effettivi di transito e dalle vie alternative in corso di studio /attivazione.

L' "egemone talassocratico americano" dovrà quindi continuare a monitorare ancor più attentamente i suoi interessi in presenza di seri e ambiziosi competitors geopolitici per assicurare, oltre a quelli che sono gli interessi militari i fondamentali e perduranti interessi economici di transito delle merci tra Europa e Asia.

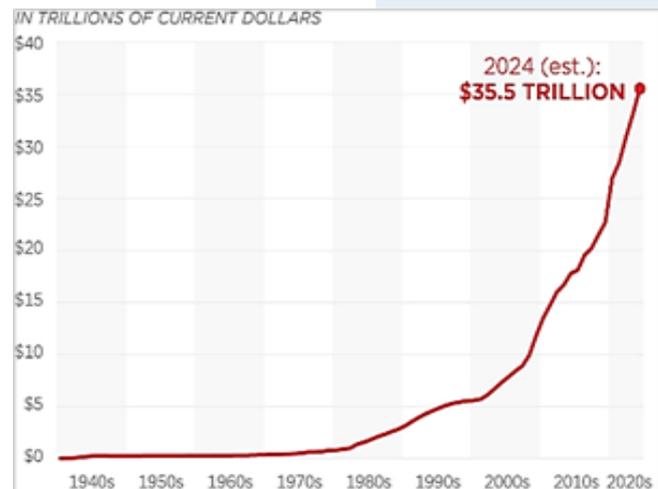
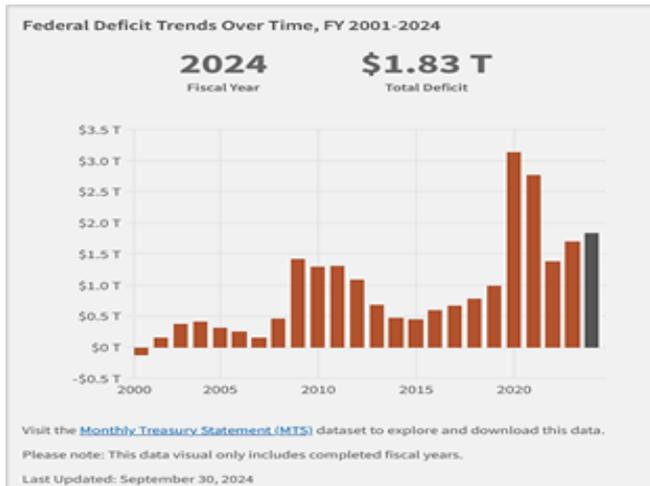
Monitoraggio che potrà essere effettuato anche e forse soprattutto tramite gli alleati europei con fondati interessi mediterranei.

In questo contesto, per concludere, ulteriore importanza assumono i porti del Nord Adriatico Orientale quali naturali e affidabili gateway commerciali ed energetici per i mercati dell'Europa Centrale e Orientale. (di.s.)

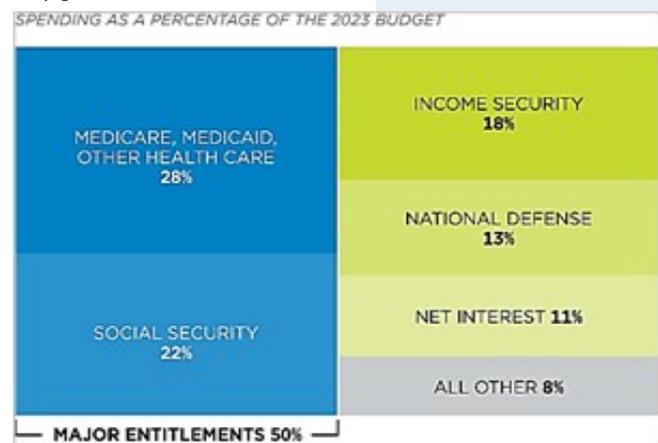


## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Il noto problema del deficit di bilancio americano toglie il sonno a Trump e al suo team: le spese governative (stipendi, pensioni, infrastrutture, difesa) superano le entrate (tasse, imposte, altre entrate fiscali). In termini di bilancio, ciò significa che il governo è costretto ad aumentare costantemente il debito pubblico per finanziare il deficit. Lo fa attraverso emissioni di obbligazioni ("Treasury bond") con diverse scadenze, e con diversi tassi a seconda delle scadenze e della situazione di mercato nel periodo dell'emissione.



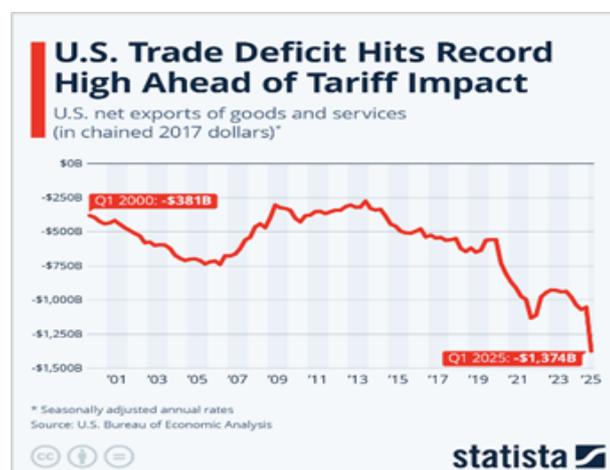
fonte: FiscalData.Treasury.gov



Fonte: CBO via federalbudgetinpictures

Oltre al deficit di bilancio, anche la bilancia commerciale degli Stati Uniti è in deficit: le importazioni superano le esportazioni.

La situazione ha raggiunto livelli per cui le uscite per interessi sul debito dello Stato ammontano a oltre un decimo della spesa complessiva del governo, e corrispondono a circa un terzo del deficit annuo.



## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO ... SEQUE

Ma si noti che la legge doganale USA permette agli importatori di usare il costo "industriale" come base sulla quale calcolare i dazi: si tratta della "first sale rule", una legge del 1988, che permette a un commerciante americano di utilizzare come base imponibile il primo prezzo originario al quale l'articolo è stato venduto



Gli Stati Uniti non hanno finora mai avuto problemi a emettere ingenti quantitativi di obbligazioni, ed attualmente emettono ad un tasso sui 10 anni attorno al 4,5% (comparabile a quello dell'Italia).

Le normali dinamiche di mercato prevedono una reazione negativa all'aumento del debito di un emittente: il tasso richiesto dal mercato per continuare a prestare danaro normalmente sale. La situazione si riequilibra quando, all'aumento del tasso di emissione, può seguire un afflusso di capitali, attratti dai tassi interessanti: l'acquisto di dollari per comprare obbligazioni fa apprezzare il dollaro.

Quali potrebbero essere gli strumenti per riequilibrare il deficit americano, e perché ci interessa così tanto?

**L'obiettivo dichiarato è quello di ridurre lo squilibrio commerciale, diminuendo le importazioni attraverso l'applicazione di dazi.**

Ma si noti che la legge doganale USA permette agli importatori di usare il costo "industriale" come base sulla quale calcolare i dazi: si tratta della "first sale rule", una legge del 1988, che permette a un commerciante americano di utilizzare come base imponibile il primo prezzo originario al quale l'articolo è stato venduto.

Ipotizziamo il caso di un produttore cinese che vende articoli tessili a un intermediario di Hong Kong a 5\$, che li rivende a un commerciante USA a 10\$, che a sua volta li rivende al dettaglio a 40\$. Secondo la regola della prima vendita, al dettagliante è consentito pagare la tariffa di importazione sul valore iniziale della merce di 5\$, evitando di tassare ogni incremento dovuto all'intermediazione.

Sussistono alcune condizioni da rispettare (primo prezzo documentato, almeno un intermediario, le vendite devono essere fatte tra enti indipendenti tra loro, deve essere dimostrato che la produzione era destinata al mercato USA fin dall'inizio); gli importatori si stanno attrezzando per documentare tutti i passaggi della catena logistica commerciale per ridurre al minimo i dazi.

In pratica l'effetto dei dazi potrebbe essere molto più limitato del previsto in termini di ricadute sul consumatore, e di conseguenza sugli effettivi flussi commerciali.

Secondo Goldman Sachs i dazi potranno determinare un effetto limitato e temporaneo ("inflazione core PCE al 3.6% nel 2025, in rientro nel 2026"), e non innescheranno la spirale inflazionistica temuta da molti osservatori. Secondo le stime di Goldman Sachs, l'impatto dei dazi sarà ammorbidito anche dagli effetti secondari, quali la debolezza attesa della crescita economica, un mercato del lavoro in rallentamento e la fine degli stimoli fiscali post era Covid.

Se così fosse la Fed potrebbe effettivamente procedere con tagli di tasso finali, che darebbero un ulteriore abbrivio ai mercati azionari.

A fine maggio verrà pubblicato l'indicatore di inflazione preferito dalla Federal Reserve, l'indice dei prezzi alla spesa per consumi personali negli Stati Uniti, esclusi alimentari ed energia. Si prevede che il dato rilevato per aprile salirà dello 0,1%, in base alle aspettative di consenso.

**Anche una svalutazione del dollaro americano aiuterebbe a riequilibrare la bilancia commerciale.**

Il dollaro americano quota al momento intorno a 1,136 USD/EURO, considerando le perdite recenti, (1,03 a gennaio) a causa delle preoccupazioni per l'impatto dei dazi sull'economia statunitense e del rischio di un ampliamento del deficit fiscale. Hedge fund, gestori patrimoniali e altri trader speculativi hanno continuato a scommettere contro la valuta, spinti dalla proposta di legge fiscale di Trump, che dovrebbe aumentare il deficit federale di centinaia di miliardi di dollari: aumenta-

## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO ... SEGUE

no le preoccupazioni sui tassi delle future emissioni di titoli del Tesoro, che fanno salire il premio a termine richiesto dai compratori.

Le politiche della nuova amministrazione stanno anche contribuendo a incoraggiare mosse che potrebbero erodere sostanzialmente il ruolo del dollaro come valuta di riserva mondiale, un tema che si aggiunge alle difficoltà di collocamento dei titoli del Tesoro statunitensi e che potrebbero estendersi al mercato azionario.

Molti analisti ritengono che sia improbabile un unico grande accordo multilaterale sulle valute, già battezzato "accordo di Mar a-Lago" (dal nome della proprietà di Trump in Florida) nello stile degli accordi del Plaza Hotel, quando nel 1985 il presidente Reagan negoziò con successo un deprezzamento del dollaro americano con Giappone, UK, Francia e Germania Ovest.

Ritengono invece più probabile una serie di singoli accordi bilaterali, più facili da negoziare. Gli USA potrebbero inserire negli accordi commerciali anche alcune clausole per cui sia previsto un intervento sulle valute limitato.

Gli effetti di queste aspettative non hanno tardato ad arrivare; la causa dell'apprezzamento è la possibilità che le discussioni sull'abbassamento delle tariffe US tocchino anche la gestione dei tassi di cambio, a causa delle ampie riserve in dollari americani detenute dalle nazioni asiatiche esportatrici.

Il Won sudcoreano, lo Yen giapponese e il dollaro di Taiwan si sono fortemente apprezzati nelle ultime settimane, risultando le valute più rivalutate di quest'anno. La mancanza di reazione della Banca di Taiwan è stata interpretata come un segnale di cambiamento di attitudine, di maggiore tolleranza verso la rivalutazione del TWD.

Lo Yen e il Renminbi fungono da ancora per i cambi dei paesi della regione asiatica.

Riguardo allo Yen, al G7 in Canada si sono incontrati il segretario al tesoro Scott Bessent e il ministro delle finanze giapponese Katsunobu Kato. Nonostante non siano stati presi accordi ufficiali, alla fine degli incontri Bessent ha dichiarato che il cambio dollaro-yen debba essere determinato dalle forze del mercato e riflettere i fondamentali economici: gli analisti interpretano tali dichiarazioni stimando un futuro apprezzamento dello yen tra il 3 e il 5 % sul USD. Questo sarebbe un movimento naturale che avverrebbe man mano, qualora la Bank of Japan alzasse i tassi in caso di miglioramento dell'economia, come già anticipato dal governatore di BoJ, Kazuo Ueda.

Riguardo allo Yuan Renminbi, la Banca Popolare Cinese ha fissato il suo tasso di riferimento giornaliero per lo yuan sostanzialmente in linea con la media prevista da un sondaggio Bloomberg e con il tasso spot, segno che Pechino sta moderando il suo sostegno alla valuta in un contesto di flessione del dollaro. Goldman Sachs prevede un apprezzamento dai 7.20 Rmb/USD a 7 Rmb/USD nei prossimi 12 mesi: "la situazione è favorevole ad un graduale apprezzamento dello yuan, [...] e ciò può fare da apripista ad ulteriori rivalutazioni delle valute dell'area". (g.b.)

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: [fiscaldata.treasury.gov](https://fiscaldata.treasury.gov), Financial Times, CNBC.com, Reuters.com, Bloomberg.com, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting)



Riguardo allo Yen, al G7 in Canada si sono incontrati il segretario al tesoro Scott Bessent e il ministro delle finanze giapponese Katsunobu Kato. Nonostante non siano stati presi accordi ufficiali, alla fine degli incontri Bessent ha dichiarato che il cambio dollaro-yen debba essere determinato dalle forze del mercato e riflettere i fondamentali economici: gli analisti interpretano tali dichiarazioni stimando un futuro apprezzamento dello yen tra il 3 e il 5 % sul USD.



## TRASPORTO MARITTIMO: VIA LIBERA DI BRUXELLES AL REGIME ITALIANO DI AIUTI DI STATO DA 5,4 MLD €

In conformità alle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato, agli inizi di maggio, la Commissione Ue ha varato la reintroduzione del regime italiano del "Registro internazionale", con aiuti per rafforzare la competitività del settore marittimo.

L'obiettivo è quello di incentivare le compagnie di navigazione a registrare le loro navi nell'Unione, garantendo così il rispetto di standard sociali, ambientali e di sicurezza più elevati.

Il regime era già stato autorizzato, in passato, nel 1998 e nel 2004, e prorogato fino a fine 2023. Ora, con quest'ultima approvazione, Bruxelles sblocca un budget complessivo di 5,4 miliardi di € ed estende la reintroduzione del regime italiano di aiuti di Stato "Registro Internazionale" alla fine del 2033.

Tra i benefici previsti per le compagnie di navigazione idonee, che registrano le loro navi nel registro internazionale, la riduzione dell'imposta sulle società e di altre agevolazioni (di cui al DL 457/97), quali:

- \* l'esenzione dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati;
- \* una riduzione dell'imposta sui contratti di assicurazione delle navi; o
- \* una riduzione dell'imposta sulla registrazione dei contratti di lavoro per i marittimi.

In tale contesto, gli "Orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi"<sup>1</sup> hanno costituito il riferimento normativo per la valutazione positiva del regime da parte di Bruxelles.

Con comunicato stampa del 7 maggio scorso, la Commissione ha ritenuto che "il regime sia necessario e adeguato per raggiungere gli obiettivi prefissati, ovvero rafforzare la competitività degli armatori e degli operatori, sostenere lo sviluppo del settore marittimo e incentivare la registrazione delle navi nei registri navali dell'UE/SEE". Inoltre, la Commissione ha stabilito che "il regime è proporzionato, poiché limitato al minimo necessario e con un impatto limitato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri".

Per i non addetti ai lavori, ricordiamo cos'è il Registro Internazionale.

Istituito nel 1998, il Registro Internazionale ha l'obiettivo di incentivare la competitività della flotta marittima italiana nel contesto internazionale, contrastare la "bandiera di comodo" (ovvero la registrazione di navi in Stati con normative più permissive) e favorire l'occupazione di marittimi comunitari.

Premesso che, le navi ammissibili devono rispettare standard elevati in termini di sicurezza, ambiente e condizioni di lavoro e devono avere un equipaggio in parte composto da marittimi comunitari, ricordiamo che, con l'aggiornamento del Regime previsto dal decreto legge n. 144/2022 – art.41 ("Aiuti-ter"), il Governo italiano ha ampliato le agevolazioni fiscali previste, includendo anche le imprese di navigazione residenti e non, con stabile organizzazione nel territorio, che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati UE o dello Spazio economico europeo (SEE) o battenti bandiera di tali Stati, adibite alle attività di trasporto marittimo o alle attività ad esso assimilate. Tra queste, navi che forniscono assistenza alle piattaforme offshore, navi d'appoggio, navi posacavi, draghe etc.

Per ulteriori dettagli, vedi GU n.223 del 23-9-2022 al seguente link:

[https://www.gazzettaufficiale.it/atto/stampa/serie\\_generale/originario](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/stampa/serie_generale/originario)

Per concludere, segnaliamo che la versione non riservata della decisione riguardante la reintroduzione del Registro Internazionale sarà consultabile al numero SA.111368 nel registro degli aiuti di Stato<sup>2</sup> sul sito web della DG Concorrenza della Commissione, una volta risolte eventuali questioni di riservatezza. (m.d.f.)

Note:

1)[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=oj:JOC\\_2004\\_013\\_R\\_0003\\_01](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=oj:JOC_2004_013_R_0003_01)

2)[https://competition-cases.ec.europa.eu/search?](https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA&sortField=caseLastDecisionDate&sortOrder=DESC)

[caseInstrument=SA&sortField=caseLastDecisionDate&sortOrder=DESC](https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA&sortField=caseLastDecisionDate&sortOrder=DESC)

Tra i benefici previsti per le compagnie di navigazione idonee, che registrano le loro navi nel registro internazionale, la riduzione dell'imposta sulle società e di altre agevolazioni (di cui al DL 457/97), quali:

- \* l'esenzione dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati;
- \* una riduzione dell'imposta sui contratti di assicurazione delle navi; o
- \* una riduzione dell'imposta sulla registrazione dei contratti di lavoro per i marittimi.

## NOTIZIE FLASH

### INTERREG ITALIA-CROAZIA: TERZO INVITO A PRESENTARE PROPOSTE

Il programma Interreg VI-A Italia–Croazia 2021-2027 ha aperto il suo terzo invito a presentare proposte relative a progetti di cooperazione transfrontaliera tra diverse regioni italiane e croate.

Il bando sarà aperto a due categorie di progetti:

- \* Progetti su piccola scala (Small-Scale Projects)
- \* Progetti standard (Standard Projects), tra cui i progetti relativi ai trasporti sostenibili.

Il programma incoraggia i candidati a garantire un equilibrio geografico tra i partner e stabilisce i seguenti requisiti minimi per le partnership:

\* Progetti standard:

Almeno tre partner ammissibili, di cui almeno uno italiano e uno croato.

Il numero massimo di partner è otto (incluso il capofila di progetto).

\* Progetti su piccola scala:

Almeno due partner ammissibili, di cui almeno uno italiano e uno croato.

Il numero massimo di partner è quattro (incluso il capofila di progetto)

La durata dei progetti varia in base alla tipologia:

\* Progetti standard: da 24 a 30 mesi

\* Progetti su piccola scala: da 12 a 18 mesi

Il budget complessivo messo a disposizione attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ammonta a 34.759.000,00 euro.

Scadenza: **8 luglio 2025**

Per maggiori informazioni vai al link: <https://www.italy-croatia.eu/3rd-call-for-proposals>

### REGIONE FRIULI VENEZIA-GIULIA - VALORIZZARE L'ITALIA CHE INNOVA E GUARDA AVANTI

Il governatore della Regione F.V.G., Massimiliano Fedriga, ha chiuso la quarta edizione del Festival delle Regioni e delle Provincie autonome che si è tenuto a Venezia il 20 maggio scorso.

"L'Italia non è soltanto turismo, arte e storia. È anche un Paese capace di produrre innovazione, alta formazione e tecnologia avanzata. Abbiamo il dovere di raccontare e valorizzare questa identità produttiva, fondata su competenze, ricerca e capacità industriale. Solo così possiamo costruire un'economia più solida e affrontare con maggiore resilienza le sfide globali." Come ha spiegato il massimo esponente della Giunta regionale, le crisi internazionali condizionano profondamente il sistema produttivo e, anche in futuro, non si possono escludere nuove tensioni geopolitiche. Per questo è fondamentale diversificare: dipendere da un solo "cliente" o da un'unica fonte di approvvigionamento espone a gravi criticità, come dimostrato dalla crisi energetica scatenata dalla guerra in Ucraina. Inoltre, il governatore ha rimarcato come le Regioni possano mettere a disposizione le proprie competenze per sostenere in modo concreto la promozione delle eccellenze produttive e imprenditoriali sui mercati internazionali. In questa prospettiva, è emersa la volontà da parte delle Regioni di offrire un contributo attivo e qualificato, rafforzando il ruolo degli enti territoriali nel supporto all'internazionalizzazione del sistema economico nazionale. Su questi principi si registra un'ampia condivisione da parte dei territori europei, perché è chiaro a tutti che è necessario distinguere tra una visione strategica d'insieme - fondata su una logica di area vasta - e una frammentazione delle risorse che, se priva di una solida impostazione programmatica, rischia di comprometterne l'impatto in termini di benefici". Estratto dal comunicato regionale ARC/GG/ep



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



*L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.*

*Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.*

*Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,*

#### Sede

Via Trento 16  
34132 Trieste  
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: [aiom.fvg@libero.it](mailto:aiom.fvg@libero.it)  
pec: [aiom@legalmail.it](mailto:aiom@legalmail.it)

Web:  
<https://www.aiom.fvg.it>

Hanno collaborato a questo numero:

Danio Stevanato, Mauro Zinnanti, Diego Stinco, Giulia Borrini, Maria Di Florio.



Porto di Trieste - rendering Molo VIII - <https://www.hhla-plt.it/>