

NEWSLETTER NR. 05₂₀₂₅

ALLARME SUL PERSONALE MARITTIMO: POCO RI- POSO E CARENTE ASSISTENZA SANITARIA

La notizia risale oramai a qualche settimana fa, ma non ha destato sinora alcuna reazione né da parte delle organizzazioni sindacali di settore né, tanto meno, da parte di un mondo armatoriale che appare, al momento, in tutt'altre faccende affaccendato.

Stiamo parlando della recente pubblicazione degli esiti di uno studio condotto dal *Seafarers International Research Centre* dell'Università di Cardiff in merito alla condizione dei marittimi impiegati a bordo di navi cargo. Si tratta, in realtà, della riedizione di studi già condotti nel 2016 e nel 2011 ma gli esiti di questa nuova ricerca paiono decisamente allarmanti in quanto è stato rilevato sia un crescente affaticamento del personale di bordo, sia un'assistenza medica inadeguata.

I ricercatori si sono basati nella loro analisi su questionari e interviste condotte con oltre 1.200 marittimi, di questi oltre un terzo ha evidenziato di aver dormito in modo insufficiente nelle 48 ore precedenti. Quali le cause di questa situazione? Orari di lavoro eccessivi, ritmi di lavoro irregolari, turni per le operazioni nei terminal portuali, movimenti delle navi e rumore: tutte problematiche già denunciate nel 2016 e nel 2011 ma che nel frattempo si sono aggravate.

Del resto, che i rischi connessi al mancato riposo siano davvero seri lo conferma, ad esempio, il recente episodio della nave cargo *Ncl Salten* arenatasi a Trondheim in Norvegia (a qualche decina di metri da una casa di civile abitazione!), dopo che l'ufficiale di guardia si era ad-

SOMMARIO

Allarme sul personale marittimo, poco riposo e carente assistenza sanitaria.....1-2

Il nuovo assetto dello shipping mondiale e un flash su Trieste..2-6

Dibattito pubblico sul progetto del Molo VIII di Trieste.....6-7

Bussola-overview dello scenario macroeconomico.....8-10

Nuove sanzioni alla Russia - 18° pacchetto UE.....11-14

Analisi CINEA sui sistemi di trasporto intelligenti.....14

NOTIZIE FLASH

Apertura del terminal intermodale di Poti - Georgia.....15

Ossermare - Report sui flussi commerciali di alcuni porti italiani.....15

ALLARME SUL PERSONALE MARITTIMO.....SEGUE

La sensazione precisa è che il comparto del cargo marittimo sia tuttora contrassegnato da una condizione "border line", in cui molti lavoratori, preoccupati per la sicurezza del posto di lavoro a causa di contratti precari, esitano a segnalare i problemi. Come uscirne?

dormentato sul ponte e dopo un tour de force che aveva visto la nave scalare tre porti nelle 24 ore precedenti l'accaduto. Secondo l'istituto di ricerca gallese, nonostante nel tempo siano migliorati i sistemi di monitoraggio delle ore di riposo/lavoro del personale, l'affaticamento dei marittimi è una condizione quasi strutturale, anche perché si è in presenza, spesso, di una falsificazione dei registri di riposo/lavoro per occultare, dolosamente, l'eccesso di lavoro.

Ma lo studio, come detto, si concentra anche sull'assistenza medica del personale marittimo e anche in questo campo non mancano i problemi. Infatti, ben il 20 % dei marittimi interpellati, che ha subito gravi infortuni o malattie, ha denunciato di non aver potuto accedere alle necessarie cure mediche. Infatti, la gran parte delle navi cargo non ha a bordo personale medico qualificato e si affida a consulti in telemedicina fino all'arrivo in porto. Alla luce di quanto emerso dallo studio, appare evidente come, nel ventunesimo secolo e nonostante tutti i progressi tecnologici intervenuti, la condizione dei marittimi non sia per nulla migliorata. Anzi.

Gli stessi ricercatori affermano, senza tema di smentita, come vi sia una evidente sottostima di queste problematiche da parte di un settore che a livello globale occupa 1,5 milioni di persone. La sensazione precisa è che il comparto del cargo marittimo sia tuttora contrassegnato da una condizione "border line", in cui molti lavoratori, preoccupati per la sicurezza del posto di lavoro a causa di contratti precari, esitano a segnalare i problemi. Come uscirne?

Secondo l'istituto gallese sarebbe ora di intervenire normativamente a livello globale sia per garantire a tutti i marittimi un periodo di riposo ininterrotto, sia per obbligare le compagnie armatoriali ad assumere personale medico qualificato a bordo. Facciamo nostro questo auspicio che riteniamo assolutamente motivato in un mondo marittimo in cui, troppo spesso, il fattore umano sembra davvero sin troppo sottovalutato. (m.z.)

IL NUOVO ASSETTO DELLO SHIPPING MONDIALE E UN FLASH SU TRIESTE

Nell'introdurre la nostra analisi dello scenario evolutivo del *container-shipping*, riteniamo opportuno fare un veloce e snello *recap* delle principali compagnie container del mondo e dei consorzi ora attivi per pronto riferimento del lettore nei vari articoli inerenti a questo argomento.

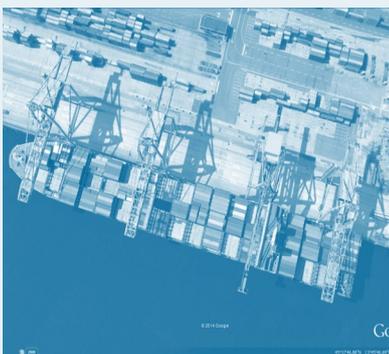
ONE

Acronimo di Ocean Network Express Holding Ltd è una Compagnia di Navigazione con sede a Singapore fondata nel 2016 dalle tre principali storiche compagnie giapponesi, NYK, Mitsui O.S.K. e K Line, con una quota azionaria rispettivamente del 38%, 31% e 31%, per gestire in maniera coordinata con le navi da queste conferite i grandi traffici mondiali container.

ONE è partner principale del consorzio Premier Alliance, assieme alla coreana HMM ed alla taiwanese Yang Ming; consorzio nato nel febbraio 2025 dalla dissoluzione consensuale del precedente consorzio The Alliance al quale partecipava anche la germanica Hapag Lloyd.

YANG MING

Yang Ming Marine Transport Corporation nata nel 1972 è direttamente partecipata con una quota significativa dal Governo di Taiwan 19,05% da Fondi pubblici taiwanesi 13,17% e da piccoli azionisti 55%.



IL NUOVO ASSETTO DELLO SHIPPINGSEGUE

HMM

Acronimo di Hyundai Merchant Marine fondata nel 1976 e partecipata principalmente dal Governo sudcoreano con una quota del 41,5% e da una banca e un fondo sud-coreano per il restante pacchetto azionario.

MAERSK LINE

Maersk Line è la società danese del gruppo AP Moeller-Maersk (di proprietà della famiglia Moeller) che opera nel trasporto marittimo. Fino ai tempi recentissimi è stato il più grande armatore del mondo superato ora da MSC con la quale aveva in essere un Consorzio chiamato 2M che è stato sciolto consensualmente nella primavera del corrente anno 2025.

HAPAG LLOYD

Hapag Lloyd AG è nata dalla fusione di due grandi e storiche compagnie di navigazione tedesche esistenti già dalla metà del XIX secolo. La famiglia Kuehne ne detiene il 30%, la cilena CSAV tramite la sua sussidiaria tedesca un altro 30%, mentre il Porto di Amburgo il 13,9% ed altri fondi arabi complessivamente il 22,5%.

COSCO

Acronimo di China Ocean Shipping (Group) Company è un gruppo statale della Repubblica Popolare Cinese costituito nel 1961 che esercita tramite la sua sussidiaria COSCO Shipping Lines Ltd il trasporto container. Il pacchetto azionario è al 71,7 % direttamente controllato dalla capogruppo ed il restante 28,3% da altri investitori pubblici cinesi.

CMA CGM

Acronimo di Compagnie Maritimes d’Affrètement (CMA) Compagnie Generale Maritime (CGM) è nata nel 1996 dalla CMA fondata dall’imprenditore libanese Jacques Saadé nel 1978 e dall’acquisizione delle attività marittime della CGM (storica compagnia a controllo pubblico statale francese). Successivamente la CMA-CGM ha anche acquisito altre società di navigazione, tra le quali l’australiana ANL la francese Delmas e la statunitense US Lines e successivamente nel 2015 la NOL di Singapore.

Dal 2013 la CMA-CGM si è legata strategicamente con il gruppo cinese COSCO sia nel campo marittimo che in quello terminalistico per uno sviluppo armonico e coordinato delle loro attività su scala planetaria.

EVERGREEN

Evergreen Marine Corporation è ora la sussidiaria dell’Evergreen Group che si occupa di trasporto marittimo e che è stato costituito nel 1981 da una riorganizzazione delle attività, nate nel 1968, da un’iniziativa armatoriale del taiwanese Chang Yung Fa. Attualmente la società è partecipata ancora direttamente e indirettamente dalla famiglia Chang e da consistenti quote di investitori istituzionali prevalentemente taiwanesi ma anche di altre nazionalità.

MSC

Acronimo di Mediterranean Shipping Company SA è un gruppo di diritto svizzero con sede a Ginevra fondato nel 1970 dall’imprenditore sorrentino Gianluigi Aponte. Il fondatore e la famiglia Aponte ne detengono il completo controllo azionario e gestionale.

Attualmente è la maggiore compagnia del mondo nel campo dei container con ampi investimenti anche nella terminalistica, trasporti terrestri ed intermodali, rimorchio marittimo e altre attività complementari al ramo, ma anche

Nell’introdurre la nostra analisi dello scenario evolutivo del container-shipping, riteniamo opportuno fare un veloce e snello *recap* delle principali compagnie container del mondo e dei consorzi ora attivi per pronto riferimento del lettore nei vari articoli inerenti a questo argomento.



IL NUOVO ASSETTO DELLO SHIPPINGSEGUE

di diverso indirizzo a livello mondiale e svolge attività totalmente indipendente da alcun vincolo consortile dopo lo scioglimento consensuale del Consorzio 2M con Maersk (2025).

ZIM

ZIM Integrated Shipping Service è la compagnia di navigazione statale di Israele con sede a Haifa che assicura i collegamenti marittimi fra questa Nazione ed il resto del mondo, ma svolge anche una regolare attività commerciale indipendente sulle principali tratte marittime.

La compagine azionaria è tuttavia composta anche dalle principali banche e fondi di investimento di cui citiamo a mero esempio le americane Goldman Sachs e Black Rock.

WAN HAI

Wan Hai Lines Ltd è una compagnia taiwanese principalmente vocata al traffico Intra-Asia ma più recentemente anche ai collegamenti Trans-pacifico con il Nord America.

Nata nel 1965 ha una compagine societaria basata su soggetti riconducibili a investitori privati taiwanesi.

La tabella che segue riassume la composizione delle alleanze e delle principali compagnie in esse raggruppate:

| Name | Year of establishment | Type of agreement | Operations management | Commercial management | line | nationality | ships no. | nominal TEU capacity | ship average nominal TEU capacity | potential market share % |
|--------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|--------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| Ocean Alliance | 1961 | vessel sharing agreement | joint | single line | Cosco/OOCL | China | 519 | 3.352.000 | 6.459 | 15,60% |
| | 1996 | | | | CMA-CGM | France | 664 | 3.876.000 | 5.837 | 18,04% |
| | 1968 | | | | Evergreen | Taiwan | 225 | 1.792.000 | 7.964 | 8,34% |
| | 2017 | | | | | | 1.408 | 9.020.000 | 6.406 | 41,98% |
| Gemini Cooperation | 1904 | 60/40 slot charter agreement | coordinated | single line | Maersk line | Denmark | 735 | 4.537.000 | 6.173 | 21,12% |
| | 1970 | | | | Hapag Lloyd | Germany | 300 | 2.353.000 | 7.843 | 10,95% |
| | 2025 | | | | | | 1.035 | 6.890.000 | 6.657 | 32,07% |
| MSC | 1970 | independent | | | MSC | Switzerland | 889 | 6.409.000 | 7.209 | 29,83% |
| Premier Alliance | 2016 | vessel sharing agreement | joint | single line | ONE | Japan | 257 | 1.977.000 | 7.693 | 9,20% |
| | 1972 | | | | Yang Ming | Taiwan | 98 | 913.000 | 9.316 | 424,97% |
| | 1976 | | | | HMM | South Korea | 83 | 711.000 | 8.566 | 330,94% |
| | 2025 | | | | | | 438 | 3.601.000 | 8.221 | 16,76% |
| ZIM | 1945 | independent | | | ZIM | Israel | 130 | 781.000 | 6.008 | 3,64% |
| Wan Hai | 1965 | independent | | | Wan Hai | Taiwan | 118 | 481.000 | 4.076 | 2,24% |
| TOTAL | | | | | | | 3.212 | 21.484.000 | 6.689 | 100,00% |

Come si evince da quanto sopra sinteticamente esposto l'attuale situazione vede fronteggiarsi quattro principali soggetti:

- **Ocean Alliance**, che è non solo il soggetto ampiamente più potente numericamente ma anche quello più omogeneo che ha mantenuto intatto l'assetto degli anni precedenti come consorzio saldamente controllato dalla Cina.
- **Gemini Cooperation**, accordo totalmente nuovo composto interamente da due soggetti europei dei quali sarà verificato sul campo la solidità e la validità in termini di capacità di muoversi rapidamente sul mercato in maniera coordinata e senza sovrapporsi.
- **MSC** che nella sua nuova totale libertà di manovra sul mercato e conoscendo la snellezza del suo top management nelle decisioni strategiche potrebbe aumentare viepiù la sua influenza sul mercato mondiale.
- **Premier Alliance** che con l'uscita di Hapag Lloyd diventa un consorzio a trazione fortemente giapponese e totalmente asiatico.

IL NUOVO ASSETTO DELLO SHIPPING ...SEGUE

Colpisce ancora una volta il fatto che la talassocrazia forse più potente di sempre, ovvero gli USA, eserciti la sua potenza solo con la US Navy e non disponga direttamente di un vettore oceanico per il trasporto di container (dopo Sealand APL etc.) di livello mondiale pur avendo un'economia che dipende in maniera determinante, e oseremmo dire quasi vitale, dalle forniture estere ed in particolare asiatiche (leggi cinesi).

Ovviamente è impensabile che gli strateghi USA non abbiano considerato o abbiano sottovalutato questo tema.

Il rientro di alcune attività più o meno strategiche negli USA perseguito dall'attuale amministrazione attenuerà questo legame, ma certamente non lo potrà sciogliere in maniera significativa almeno per i prossimi anni.

Naturalmente nulla vieta che tramite i controlli o le partecipazioni azionarie con una o più società di navigazione che operano a livello planetario tramite i super-fondi di investimento tipo BlackRock o Vanguard o con altri accordi fra le parti venga compensato o mascherato almeno in parte questo handicap.

Se però guardiamo all'elenco delle grandi compagnie e consorzi vediamo che alcune si autoeliminano da sole per palesi incompatibilità anche geopolitiche e quindi i candidati rimangono veramente pochissimi.

Questo vale anche per le attività marittime in aree esterne agli USA, sulle quali però gli stessi intendano esercitare un controllo e predominio anche commerciale marcato.

I nuovi equilibri (tutti, peraltro, da stabilizzarsi) del mondo pluri-polare vengono esercitati certamente con la forza militare, ma anche e non in maniera secondaria con altre forme di pressioni e di influenze.

Proprio in questi giorni assistiamo alla crisi del Medio Oriente in fase di pericolosa escalation che pone severi interrogativi sia strategici che, per quanto ci riguarda, concernenti i traffici marittimi commerciali da e per l'Asia. Il Mar Rosso, che sembrava aver recuperato almeno in parte un minimo di margine di affidabilità nella sicurezza del transito, torna ad essere ad alta tensione.

Alcuni vettori hanno provato o stanno provando a riprendere la tradizionale rotta via Suez, ma allo stato rimane un azzardo non da poco, o comunque prematuro.

Altri per ora continuano a seguire il periplo dell'Africa che allunga il transit time di circa una settimana sia sul Nord Continente che sul Mediterraneo e l'Adriatico in particolare, ma che garantisce una elevata affidabilità e anche una prospettiva forse rivoluzionaria sulle rotte che potrebbe coinvolgere anche l'Africa, in particolare quella occidentale.

Su tutto, per quanto riguarda infine il Mare Adriatico e i porti nordorientali, si sovrappone il terremoto determinato dallo scioglimento del consorzio 2M tra MSC e Maersk, vero perno per molti anni del traffico container del porto di Trieste.

In particolare, quest'ultima ha concentrato le sue attività nel porto di Rijeka, togliendole quindi da Trieste che ha perso tutto l'influente carico in trasbordo che la stessa operava per servire le destinazioni di Venezia, Ravenna e Ancona con due navi feeder dedicate, traffico che nel 2024 è corrisposto a circa 170.000 TEU ovvero circa 90.000 container.

La proiezione aritmetica di fine anno porta quindi ad una performance con una flessione intorno al 30% rispetto al movimentato del 2024, se non intervengono fatti nuovi nella seconda metà dell'anno.

Questo evento, paventato già alla notizia definitiva della fine del consorzio 2M, non può essere certamente addebitato a negligenza di programmazione né da parte dell'Autorità né tantomeno da parte del titolare del terminal contenitori, avendo lo stesso subito le conseguenze degli eventi sopradescritti, del tutto estranei alla sua influenza manageriale, passando pertanto da due ad una sola linea principale di approdo (MSC) essendo l'altra (Maersk) diventata concorrente della seconda e avendo quindi fatto altre e legitti-

Proprio in questi giorni assistiamo alla crisi del Medio Oriente in fase di pericolosa escalation che pone severi interrogativi sia strategici che, per quanto ci riguarda, concernenti i traffici marittimi commerciali da e per l'Asia. Il Mar Rosso, che sembrava aver recuperato almeno in parte un minimo di margine di affidabilità nella sicurezza del transito, torna ad essere ad alta tensione.

Alcuni vettori hanno provato o stanno provando a riprendere la tradizionale rotta via Suez, ma allo stato rimane un azzardo non da poco, o comunque prematuro.



IL NUOVO ASSETTO DELLO SHIPPING ...SEGUE

me scelte di scali base su Rijeka (home port) e Koper, soprattutto in conseguenza dei rilevanti impegni di investimento assunti nel porto croato.

L'auspicio è che MSC, che come sopra accennato di recente si è mossa molto vivacemente a livello planetario anche in iniziative altamente strategiche, come l'iniziativa di acquisizione dei due terminal principali di Panama assieme al fondo americano BlackRock, valuti Trieste ed il terminal sotto il suo controllo come gateway strategico per i suoi traffici sull' l'Europa Centro-Orientale, unitamente alle opportunità di trasbordo, non solamente verso altri scali adriatici, ma anche verso l'Est Med, tenendo anche conto delle numerose iniziative e rapporti che si sono consolidati nel tempo anche in altri settori nell'ambito della Regione FVG. (di.s.)

Nota: i dati relativi alla consistenza di navi e TEU ed alle storie delle linee sono tratti tutti da Wikipedia "List of largest container shipping line" in data 19 giugno 2025 mentre i dati inerenti alle composizioni azionarie sono estratti a mero titolo indicativo da fonti varie.

Con questa occasione prende ufficialmente avvio un percorso regolato per legge che garantisce trasparenza, informazione e partecipazione da parte dei cittadini, delle istituzioni e dei portatori di interesse in merito a questo progetto, che riveste un'importanza strategica per lo sviluppo dello scalo giuliano e dell'intero sistema logistico regionale e che sarà pertanto oggetto di un confronto pubblico articolato in incontri aperti, momenti di ascolto e approfondimenti tecnici.

PRESENTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL MOLO VIII DEL PORTO DI TRIESTE

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale il 23 giugno scorso ha avviato con una conferenza stampa il Dibattito Pubblico sul progetto del nuovo Molo VIII del Porto di Trieste.

Con questa occasione prende ufficialmente avvio un percorso regolato per legge che garantisce trasparenza, informazione e partecipazione da parte dei cittadini, delle istituzioni e dei portatori di interesse in merito a questo progetto, che riveste un'importanza strategica per lo sviluppo dello scalo giuliano e dell'intero sistema logistico regionale e che sarà pertanto oggetto di un confronto pubblico articolato in incontri aperti, momenti di ascolto e approfondimenti tecnici.

Il proponente del Dibattito Pubblico è l'Autorità di Sistema Portuale in qualità di ente concedente e promotore dell'intervento.

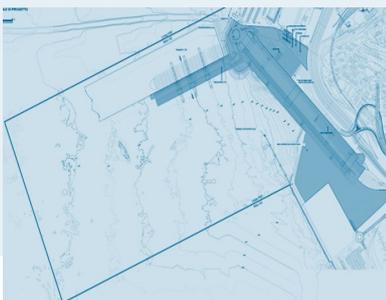
È già online il sito ufficiale del Dibattito Pubblico (<http://www.dpmoloottavotrieste.it>), che contiene tutti i materiali previsti dalla normativa vigente, compresa la Relazione di progetto predisposta dal proponente. Il sito sarà il punto di riferimento informativo durante l'intero percorso partecipativo.

Nel corso dell'incontro sono stati illustrati gli obiettivi e le modalità del Dibattito Pubblico, il calendario degli appuntamenti e gli strumenti messi a disposizione per seguire e contribuire attivamente al processo.

La conferenza stampa è stata aperta dal Commissario Straordinario dell'Authority Antonio Gurrieri e ha visto l'intervento di Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito Pubblico, in rappresentanza di Avventura Urbana S.r.l., soggetto incaricato della conduzione del percorso; erano presenti anche i rappresentanti delle società proponenti, Logistica Giuliana S.r.l., HHLA PLT Italy S.r.l. e ICOP S.p.A. – (estratto da comunicato dell' AdSP)

Le principali opere previste comprendono : (estratto dalla relazione di progetto)

- una banchina lunga 422 metri e larga 53 metri, con fondali di esercizio a -17,2 metri per navi fino a 15.000 TEU, predisposta per adeguamento per navi fino a 24.000 TEU;
- un nuovo parco ferroviario con sei binari iniziali da 300 metri, predisposti per allungamento fino a 750 metri;
- un sistema completo di gru portuali elettriche, dotate di tecnologie di ultima generazione per massimizzarne sicurezza, efficienza e sostenibilità, operative in banchi-



DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL MOLO VIII DEL PORTO DI TRIESTE ...SEGUE

na per le operazioni di carico/scarico delle navi, nella stazione ferroviaria e nel piazzale operativo per la movimentazione delle merci;

- un nuovo piazzale operativo portuale per stoccaggio e movimentazione di container e semirimorchi, con emissioni minime di rumore, luce e, grazie all'utilizzo di attrezzature e tecnologie avanzate (es. sistema di "soft landing" per l'appoggio dei container);
- sistemi di gestione integrata tramite software TOS e controllo accessi digitali.

Scarica qui la relazione di progetto: <https://www.dpmoloottavotrieste.it/wp-content/uploads/dpmoloottavotrieste-relazioneprogetto.pdf>



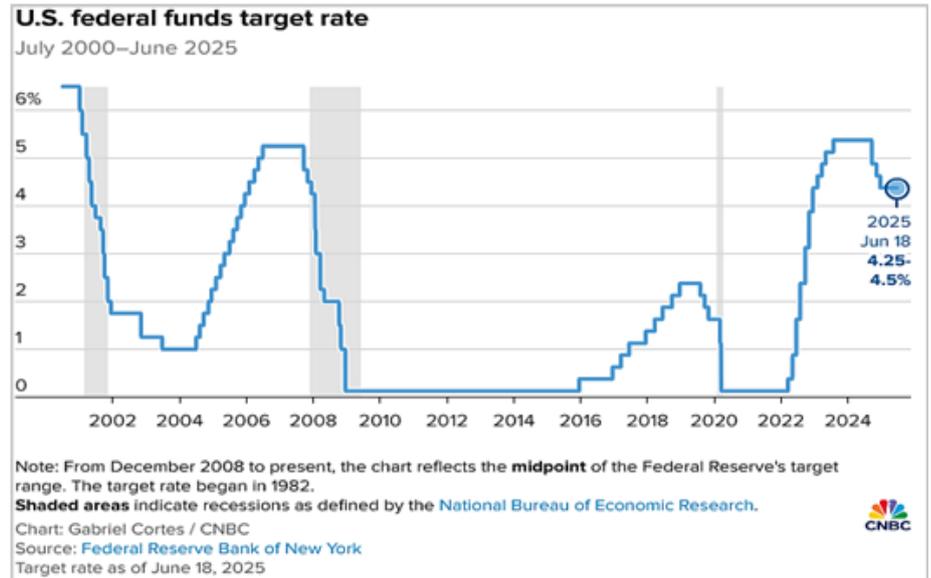
BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Medio Oriente, energia, ricostruzione, nuovi assetti

La situazione attuale in USA vede l'inflazione al 3.1%, la proiezione per la disoccupazione al 4.5%, la proiezione per il GDP al -0.3% annuo.

Nella seduta Federal Reserve del 24 giugno Jerome Powell ha rispedito al mittente le richieste del Presidente Trump di tagliare i tassi, che sono stati tenuti fermi nell'intervallo 4.25-4.50%.

Il prezzo del petrolio (e di conseguenza del gas, dell'elettricità e delle altre fonti energetiche, che si adeguano) dipende sia dal passaggio delle petroliere sullo stretto di Hormuz, che dal benessere del Dipartimento dell'Energia US e dei membri Opec rispetto alle esortazioni di Trump



Le motivazioni del rinvio sono quelle solite, ovvero prima di abbassare i tassi sarà necessario osservare:

1. il mercato del lavoro, che non sembra in rallentamento strutturale, casomai solo in stallo,
2. l'evoluzione dell'inflazione, che in questo momento non è facilmente prevedibile in assenza di dati certi sulla situazione del mercato dell'energia e sugli impatti definitivi delle tariffe.

Dirimente sarà l'evoluzione tattica della guerra in Medio Oriente

Il prezzo del petrolio (e di conseguenza del gas, dell'elettricità e delle altre fonti energetiche, che si adeguano) dipende sia dal passaggio delle petroliere sullo stretto di Hormuz, che dal benessere del Dipartimento dell'Energia US e dei membri Opec rispetto alle esortazioni di Trump. Il Presidente, con l'obiettivo di mettere in difficoltà il nemico, ha chiesto ai produttori di inondare il mercato di offerta di petrolio, tenendone quindi il prezzo basso: *"Drill baby drill! I mean now" ... "Everyone, keep oil prices down, I am watching! You're playing into the hands of the enemy, don't do it."*

Al momento la quotazione del petrolio WTI è di 65\$/barile, contro gli 80 \$/barile di inizio 2025.

Da notare che alcuni operatori stimino un prezzo di 125\$/barile nel caso in cui il conflitto continui.



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ...SEGUE



L'etichetta di "guerra dei 12 giorni" segna la volontà di provare a ricalcare la "guerra dei sei giorni" del 1967, dando il via ad un processo di riordino del Medio Oriente. Se effettivamente il conflitto fosse in conclusione, quali sarebbero alcune delle possibili conseguenze da tenere bene in mente?

- * Se il prezzo dell'energia restasse basso a lungo, l'inflazione scenderebbe. I costi di bunkeraggio scenderebbero considerevolmente.
- * Aumenterebbero i traffici per la ricostruzione del Medio Oriente, nell'ottica di ricreare quegli hub commerciali utili all'export di merci da tutto il mondo.

Per i nostri operatori, quindi, diventa impellente l'esigenza di studiare a fondo quei mercati e ripristinare le linee di collegamento con Libano e paesi limitrofi, prima che i concorrenti acquistino diritti e quote di mercato. Chi primo arriva meglio alloggia.

Relativamente alle tariffe, ricordiamo che i 90 giorni di "tregua" scadrebbero il 1° luglio.

Sono in corso negoziazioni serrate, nonostante la minaccia della *Section 232 del Trade expansion Act* che consente al Presidente degli Stati Uniti di imporre dazi su determinati beni in nome della sicurezza nazionale. Questo strumento permetterebbe di imporre dazi indipendentemente dagli accordi presi sulle tariffe generali; sono già in corso indagini specifiche sui settori dei semiconduttori, dei farmaci e dei minerali critici.

Powell ha osservato che tali effetti "potrebbero essere di breve durata, riflettendo una variazione un tantum del livello dei prezzi. È anche possibile che gli effetti inflazionistici possano invece essere più persistenti... Per il momento, siamo ben posizionati per attendere di saperne di più sul probabile andamento dell'economia prima di considerare eventuali aggiustamenti alla nostra posizione politica".

Che cosa potrebbe spingere finalmente all'auspicato taglio dei tassi di almeno l'1% chiesto da Trump a più riprese?

La politica commerciale ha l'obiettivo di ridurre il deficit commerciale.

La politica fiscale invece vuole gestire il deficit fiscale.

I due obiettivi sono incompatibili tra loro, è necessario trovare un punto di compromesso: grandi deficit commerciali sono il risultato di importazioni maggiori rispetto alle esportazioni. Per ridurlo, o si alza l'export o si abbassa l'import. Ma siccome gli USA hanno un tasso di disoccupazione molto basso e stanno quindi lavorando già vicini al loro massimo, è molto difficile aumentare l'export a breve. Quindi voler ridurre il deficit commerciale significherebbe ridurre le importazioni attraverso una recessione, generata da una riduzione del deficit fiscale, attraverso un aumento delle tasse e una riduzione della spesa pubblica.

Se effettivamente il conflitto fosse in conclusione, quali sarebbero alcune delle possibili conseguenze da tenere bene in mente?

Se il prezzo dell'energia restasse basso a lungo, l'inflazione scenderebbe. I costi di bunkeraggio scenderebbero considerevolmente.

Aumenterebbero i traffici per la ricostruzione del Medio Oriente, nell'ottica di ricreare quegli hub commerciali utili all'export di merci da tutto il mondo.



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

In Europa ci si attende per i prossimi anni un cambiamento di impostazione per quanto riguarda il risparmio privato; si notano sulla stampa diverse analisi che vertono sulla necessità di stimolare gli europei a investire il risparmio in attività produttive.

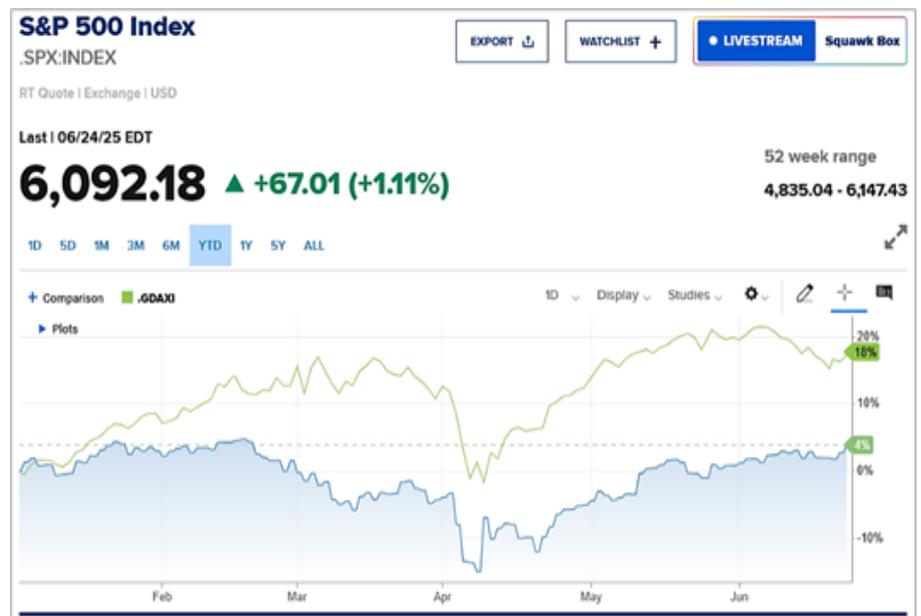
In questa situazione la Fed potrebbe finalmente tagliare i tassi.

Il dollaro dovrebbe allora perdere ancora valore (al momento quota attorno a 1,16 USD/EUR), cosa che aiuterebbe la produzione di beni commerciabili e servizi.

Questa è però una strada irta di spine per Trump in vista delle *mid term elections* del 2026, poiché chiudere il deficit commerciale attraverso la riduzione del deficit fiscale significherebbe generare un rallentamento economico.

Ecco perché agli USA servono afflussi persistenti di capitali finanziari esteri; si tratta della capacità di sostenere il suo deficit fiscale e di conseguenza il suo debito pubblico crescente, che viene sottoscritto dai Paesi con bilance commerciali positive verso gli USA, cioè Paesi che vendono merce agli Usa e si ritrovano con dollari in cassa.

E i mercati azionari? Sono in atto in questi giorni i ribilanciamenti di fine semestre; inoltre, si attendono le rilevazioni di bilancio di fine secondo trimestre. Ovunque (vedasi grafico DAX e S&P500) gli investitori retail da inizio 2025 hanno continuato ad acquistare sui momenti di debolezza, mantenendo il trend anche dopo i ribassi di aprile. A parte la variazione di valore dovuta all'effetto del cambio €/USD, il mercato americano è resiliente. In Europa ci si attende per i prossimi anni un cambiamento di impostazione per quanto riguarda il risparmio privato; si notano sulla stampa diverse analisi che vertono sulla necessità di stimolare gli europei a investire il risparmio in attività produttive. Il mercato europeo potrebbe beneficiare in futuro anche di possibili incentivi a investire gli euro immobilizzati dai privati in larga parte sui conti correnti o su bond a basso rischio e basso rendimento. (g.b.)



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

NUOVE SANZIONI ALLA RUSSIA: LE MISURE RESTRITTIVE DEL 18° PACCHETTO UE

Torniamo ad occuparci delle forniture di gas all'Europa, argomento trattato nella newsletter Nr. 10 dello scorso anno, nel momento in cui l'Unione Europea ha annunciato la preparazione di un nuovo pacchetto di sanzioni verso la Russia, a ulteriore integrazione delle disposizioni dei Regolamenti Ue 833/2014 e 269/2014.

A tre anni dall'inizio della guerra in Ucraina, l'Ue intende mettere al bando le importazioni di gas e petrolio russi entro il 2027, con l'obiettivo di azzerare la dipendenza da Mosca.

Secondo quanto preannunciato, il diciottesimo pacchetto di misure restrittive comprenderà:

Restrizioni nel settore energetico:

- **NORD STREAM I E II:** divieto di utilizzo dei due gasdotti - nessun operatore dell'Ue potrà partecipare, direttamente o indirettamente, a transazioni relative ai due gasdotti;
- **PRICE CAP AL PETROLIO:** riduzione del tetto massimo del prezzo del petrolio da 60 a 45 dollari al barile e divieto di importazione di prodotti petroliferi raffinati in Paesi terzi;
- **FLOTTA OMBRA:** saranno bandite dai porti europei altre 77 nuove navi, usate per il trasporto di petrolio, che si aggiungono alle 342 già colpite, per eludere le sanzioni.

Restrizioni nel settore finanziario:

- **BANCHE E FONDO SOVRANO:** proposto un bando totale alle transazioni Swift, rendendo ancora più difficile per Mosca accedere al sistema finanziario globale, da estendere anche ad altri 22 istituti. Nel mirino anche gli intermediari di Paesi terzi che aiutano a dribblare le sanzioni: per loro, transazioni vietate. Colpito anche il Fondo russo per gli investimenti diretti (Rdif) con l'intento di fermare investimenti strategici e limitare la modernizzazione del Paese e il rafforzamento dell'industria nazionale.

Restrizioni all'esportazione:

- **PRODOTTI E TECNOLOGIE:** nuovi divieti all'esportazione per macchinari, metalli, plastica, prodotti chimici e tecnologie "dual use", incluse quelle usate per droni e missili.

In breve, trattasi di una nuova offensiva economica per spingere Mosca, oggi con un'economia in contrazione e il suo Pil crollato, a impegnarsi seriamente nei negoziati con l'Ucraina, arrivando ad un vero "cessate il fuoco".

In questo contesto sarebbe ragionevole attendersi un indebolimento della Russia, grazie alle nuove misure che colpiranno energia e banche, rafforzando i divieti esistenti e cercando di chiudere le falle ancora aperte.

Ma, saranno misure sufficienti?

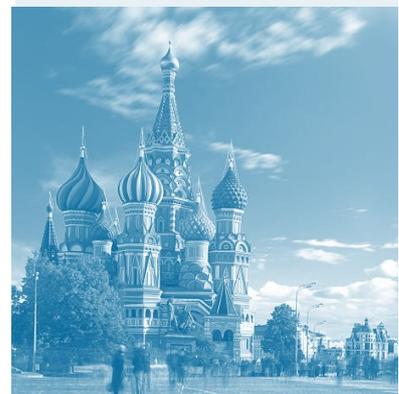
Insidie "nascoste" sono già all'orizzonte, ovvero:

- entro fine luglio, la proposta di pacchetto sanzionatorio - contenente gli aspetti sopra esposti - dovrà essere approvata, all'unanimità, dai 27 Stati Membri dell'Unione europea, per essere ufficialmente pubblicata in GUUE. Qui entrano in gioco la Slovacchia e l'Ungheria, da sempre vicini alle posizioni russe, che potrebbero opporsi, anche in questo caso, e costringere Bruxelles a nuove concessioni per sbloccare i negoziati. Per cercare di ovviare a questa situazione, l'Ue sta però lavorando a dei meccanismi per superare eventuali veti. Nello specifico, si sta pensando a modifiche, sia commerciali che fiscali, approvabili a maggioranza qualificata, bypassando così il sostegno unanime di tutti i 27 Paesi.



In breve, trattasi di una nuova offensiva economica per spingere Mosca, oggi con un'economia in contrazione e il suo Pil crollato, a impegnarsi seriamente nei negoziati con l'Ucraina, arrivando ad un vero "cessate il fuoco".

In questo contesto sarebbe ragionevole attendersi un indebolimento della Russia, grazie alle nuove misure che colpiranno energia e banche, rafforzando i divieti esistenti e cercando di chiudere le falle ancora aperte.



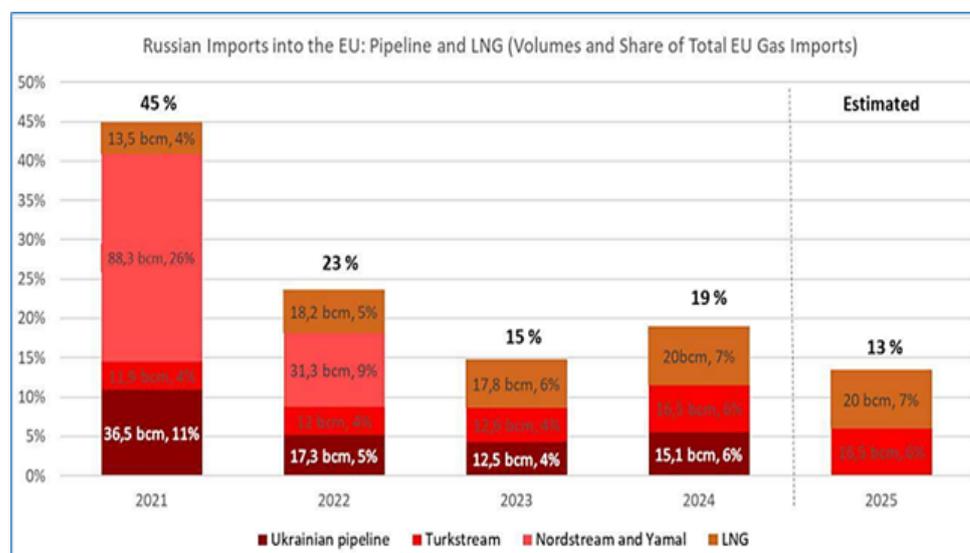
NUOVE SANZIONI ALLA RUSSIA...SEGUE

Nel frattempo, in attesa che il testo legislativo del 18° pacchetto di sanzioni venga approvato sia dal Consiglio che dal Parlamento, i Ventisette saranno chiamati a presentare, entro la fine di quest'anno, un piano d'azione che porti all'azzeramento della dipendenza dalle importazioni di energia dalla Russia, che ancora oggi rappresenta il 13% di tutte le importazioni di gas

- la decisione della Commissione di azzerare le importazioni di gas e petrolio russi entro il 2027 potrebbe scatenare ricorsi legali o arbitrati da parte delle aziende o dei governi penalizzati dall'iniziativa europea. In dettaglio, la Commissione europea ha proposto di interrompere fin dalla fine di quest'anno qualsiasi contratto spot – contratti di breve termine - con i fornitori di gas russo. I contratti attualmente in corso termineranno entro giugno del 2026; mentre quelli di più lungo termine scadranno entro la fine del 2027. Forte del fatto che l'energia è «competenza condivisa» tra Paesi membri e Unione europea, il commissario all'Energia Dan Jørgensen ha precisato «abbiamo scritto il regolamento in modo che introduca un divieto, tale da diventare per le parti contraenti una situazione di force majeure che non può provocare responsabilità legale».

Nonostante sia l'import di gas russo che quello di petrolio sul totale delle importazioni, dal 2021 ad oggi, sia diminuito nettamente, per assurdo le importazioni di energia russa lo scorso anno sono aumentate fino a riguardare ancora il 19% degli acquisti di gas della Ue. Ora, i piani della Commissione dipenderanno dalla disponibilità di forniture alternative di Gnl, da valutare tra Stati Uniti, Qatar, Canada e Africa e da come si muoveranno i Ventisette sulla diversificazione delle fonti energetiche.

Nel frattempo, in attesa che il testo legislativo del 18° pacchetto di sanzioni venga approvato sia dal Consiglio che dal Parlamento, i Ventisette saranno chiamati a presentare, entro la fine di quest'anno, un piano d'azione che porti all'azzeramento della dipendenza dalle importazioni di energia dalla Russia, che ancora oggi rappresenta il 13% di tutte le importazioni di gas (sia liquefatto che via pipeline) dell'Unione europea, e alla diversificazione delle fonti energetiche, nonché a maggiori investimenti nelle fonti rinnovabili, più sicure.



Fonte: Commissione Europea

Ecco quindi che, di fronte all'urgenza di Bruxelles di ripensare il proprio mix energetico per abbandonare i combustibili fossili importati dalla Russia, al più tardi entro il 2027, torna alla ribalta nel dibattito politico europeo anche il nucleare.

Il 12 giugno scorso la Commissione europea ha pubblicato la nuova edizione del "Programma illustrativo nucleare" (Pinc)¹, stimando investimenti per 241 miliardi di euro entro il 2050. Una cifra necessaria per garantire il prolungamento della vita operativa dei reattori esistenti e per costruirne di nuovi su larga scala.

NUOVE SANZIONI ALLA RUSSIA...SEGUE

Il documento, discusso il 16 giugno al *Consiglio Ue Energia*, a Lussemburgo, sottolinea come il nucleare continui a rappresentare una leva strategica per alcuni Stati membri, accanto alle fonti rinnovabili.

La novità è che, anche il governo italiano, come da comunicato stampa del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica del 16 giugno scorso², ha aderito formalmente al gruppo dei Paesi sostenitori dell'energia nucleare e da membro "osservatore" si aggiunge al gruppo di 13 Stati membri³, istituito su iniziativa francese nel 2023.

Invece, la Germania, che era arrivata a dipendere per oltre il 50% dal gas russo, in controtendenza rispetto al gruppo dei 13, dopo la rinuncia al nucleare (nel 2023 ha chiuso le ultime 3 centrali), ha deciso di rilanciare sul gas e si è assicurata un contratto decennale con l'Azerbaijan con forniture che, gradualmente, arriveranno fino a 1,5 miliardi di metri cubi annui. Le forniture di gas, che non saranno di provenienza russa, né transiteranno dall'Ucraina, dovrebbero quindi arrivare dal gasdotto TAP⁴ - l'ultimo tratto del cosiddetto Corridoio meridionale del gas - che collega i giacimenti azeri nel Mar Caspio alle coste pugliesi, passando attraverso Georgia, Turchia, Grecia e Albania.



Ciò detto, e più in generale, l'iniziativa della Commissione europea, legata all'invasione russa dell'Ucraina, suscita non pochi interrogativi e quanto tempo ci vorrà prima che l'Europa raggiunga un'unità d'azione – se mai accadrà – è ancora oggetto di dibattito.

Essenzialmente, trattasi di una scommessa molto forte che escluderebbe la Russia dall'Europa definitivamente.

In questo contesto, c'è chi si chiede se l'iniziativa europea sia legittima, poiché nei fatti mette a rischio la competenza nazionale nel mix energetico. Altri temono un incremento delle bollette elettriche o difficoltà nella transizione. Altri ancora si chiedono se l'interruzione dei contratti per causa di forza maggiore provocherà una serie di azioni legali.

E c'è addirittura chi, con una mossa a sorpresa che spiazza l'Ue, chiede che l'Unione Europea sia disposta a riconsiderare il divieto sulle importazioni di gas russo, che sta attualmente cercando di applicare, qualora venisse raggiunto un accordo di pace tra Russia e Ucraina. È questa la posizione dell'Austria che ha una sua razionalità politica ed economica: ovvero, la possibilità di riaprire al gas russo, in caso di accordo, costituisce un incentivo economico per Mosca a concludere il conflitto in Ucraina e riprendere le forniture profittevoli verso i paesi UE, mentre per i paesi UE vi sarebbe un forte interesse economico nel rifornirsi di gas a costi contenuti dalla Russia.

... l'iniziativa della Commissione europea, legata all'invasione russa dell'Ucraina, suscita non pochi interrogativi e quanto tempo ci vorrà prima che l'Europa raggiunga un'unità d'azione – se mai accadrà – è ancora oggetto di dibattito.

Essenzialmente, trattasi di una scommessa molto forte che escluderebbe la Russia dall'Europa definitivamente.



NUOVE SANZIONI ALLA RUSSIA...SEGUE

Trattasi di una crepa in seno all'Europa o di un'astuta mossa diplomatica?

Non abbiamo la pretesa di rispondere a queste domande, con le informazioni a nostra disposizione; ciò che sappiamo di certo è che, da quando la Russia ha invaso l'Ucraina nel 2022, improvvisamente, la sicurezza energetica (anziché gli obiettivi climatici) è diventata la priorità assoluta per i governi europei, privi purtroppo di una strategia comune.

Ad oggi, quel che è certo è che, a fronte di incognite politiche e legali, l'iniziativa comunitaria da tradurre in leggi da approvare, solleva più dubbi che certezze mentre, dal canto suo, "l'economia russa è limitata a un'economia di guerra e sacrifica le prospettive future", come ha ricordato la presidente della Commissione europea. (m.d.f.)

Note:

1) https://energy.ec.europa.eu/publications/communication-nuclear-illustrative-programme-under-article-40-euratom-treaty_en

2) <https://www.mase.gov.it/portale/web/guest/-/l-italia-aderisce-all-alleanza-ue-sul-nucleare>

3) Italia, Francia, Belgio, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Paesi Bassi, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Svezia.

4) fonte il Sole 24h 10-6-2025.

PUBBLICATA LA NUOVA ANALISI CINEA SUI SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI IN EUROPA

CINEA (*European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*) ha reso disponibile una nuova pubblicazione (in forma di pagina web tematica) dedicata all'evoluzione e all'impatto dei **Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)**.

Dal 2014, l'Unione europea ha investito oltre 850 milioni di euro attraverso i programmi: "Meccanismo per Collegare l'Europa" (CEF Transport) e "Horizon Europe" per:

- sostenere lo sviluppo di infrastrutture trans-europee e corridoi ITS;
- promuovere servizi C-ITS armonizzati;
- finanziare attività di ricerca e innovazione per l'integrazione di nuove soluzioni di mobilità e per una gestione multimodale del traffico in linea con le specifiche ITS.

Oggi, i Sistemi ITS sono ormai una realtà consolidata su tutto il territorio europeo, impiegati su autostrade, strade, reti interurbane e in ambiti urbani, contribuendo al miglioramento della sicurezza, dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto stradale. Tali sistemi favoriscono inoltre l'integrazione multimodale, semplificando la connessione tra modalità di trasporto diverse.

La pubblicazione evidenzia i progressi ottenuti in diversi ambiti strategici: dai sistemi cooperativi intelligenti (C-ITS) ai servizi eCall per l'assistenza d'emergenza basata sul 112, fino alla gestione ottimizzata del traffico multimodale e all'implementazione di infrastrutture digitali intelligenti.

Scopri in che modo i programmi CEF Transport e Horizon Europe Transport stanno guidando le infrastrutture e l'innovazione nei seguenti settori:

- Sistemi di trasporto intelligenti cooperativi armonizzati (C-ITS)
- Corridoi dei sistemi di trasporto intelligenti
- eCall: assistenza di emergenza basata sul 112 dal tuo veicolo
- Sistemi di trasporto e mobilità più intelligenti e sicuri
- Gestione ottimizzata del traffico multimodale

[Vai alla nuova pagina web](#)



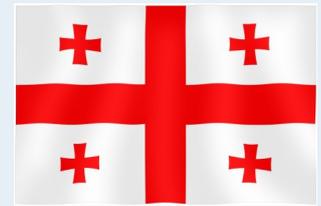
NOTIZIE FLASH

APERTURA DEL TERMINAL CONTAINER MULTIMODALE NEL PORTO DI POTI - GEORGIA

Agli inizi di giugno si è svolta nel porto di Poti la cerimonia di inaugurazione del nuovo terminal container multimodale di JSC Poti Trans Terminal.

La nuova struttura, alla cui realizzazione hanno partecipato investitori provenienti da Kazakistan, Azerbaijan e Georgia, rappresenta un importante collegamento nello sviluppo delle rotte di trasporto internazionali del corridoio TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), nonché nel rafforzamento del potenziale di esportazione-importazione della regione.

Il valore dell'investimento del progetto è di 31,5 milioni di dollari USA. Il terminal si trova nei pressi del porto di Poti e si estende su una superficie di oltre 9 ettari; servirà sia spedizioni internazionali che locali, potendo gestire oltre 80.000 container, nella sua prima fase, e fino a 120 vagoni ferroviari contemporaneamente.



OSSERMARE – FLUSSI COMMERCIALI E DIMENSIONE ECONOMICA DEI TERMINAL IN ALCUNI PORTI ITALIANI

È stato pubblicato dall'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - Ossermare il report "Flussi commerciali e dimensione economica dei terminal in alcuni porti italiani" curato dal Centro Studi Fedespediti.

Il report descrive in primo luogo l'attuale contesto internazionale, i traffici marittimi e l'attività dei porti italiani in ambito mediterraneo, per poi analizzare le caratteristiche salienti di alcuni dei principali porti italiani, in termini di volumi di traffico, origine/destinazione lato mare delle principali categorie di merci in arrivo/partenza dai terminal presenti e il giro d'affari delle società terminalistiche presenti.

L'analisi si concentra pertanto unicamente sulle aziende terminalistiche, che naturalmente non esauriscono il valore economico delle attività portuali, che comprende oltre a quello diretto delle alte aziende che operano all'interno del porto, anche quello indiretto degli operatori coinvolti in altre attività strettamente connesse alla funzione portuale, quali gli spedizionieri, gli agenti marittimi, i doganalisti, i fornitori di carburante (bunker), i fornitori di servizi di trasporto su strada e ferroviario, i broker assicurativi, ecc.

Per chi fosse interessato, il report è liberamente scaricabile all'indirizzo.

<https://ossermare.org/pubblicazioni/flussi-commerciali-e-dimensione-economica-dei-terminal-in-alcuni-porti-italiani-2025/>





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
pec: aiom@legalmail.it

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

Hanno collaborato a questo numero:

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

