



NEWSLETTER NR. 06₂₀₂₅

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

Le cinque domande sulla transazione dell'anno:

- * **Perché:** motivazioni geopolitiche
- * **Cosa:** perimetro dell'operazione
- * **Dove:** infrastrutture oggetto dell'operazione
- * **Quando:** possibile timeline
- * **Chi:** identikit delle parti coinvolte

All'inizio del 2025 il commissario alla Marina Federale US Louis Sola dichiarava: *"I think that Panama over the last five years has inched closer and closer to China and away from the United States," ... "I've seen China and Brazil take away \$20 billion with direct contracts. We definitely need to at least have a game there."*

Il 4 marzo 2025 è stata comunicata la futura vendita di attivi di proprietà della società terminalista Hutchison Ports, da parte del conglomerato cinese CK Hutchison Holdings, a un consorzio formato dalla società d'investimenti statunitense **BlackRock**, da **Global Infrastructure Partners** (specializzata in infrastrutture e controllata dalla stessa BlackRock) e dalla società terminalista **Terminal Investment** (controllata dalla compagnia di navigazione svizzera MSC, con partecipazione minoritaria di Gip).

In una nota CK Hutchison Holdings precisa che, oltre al 90% di Panama Ports Company, la vendita comprende "l'80% della partecipazione effettiva e di controllo di CK Hutchison nelle società controllate e collegate che possiedono e gestiscono

SOMMARIO

Mergers & acquisitions sul Canale di Panama.....1-11

Offerta di stiva dello shipping mondiale, confronto giugno 2024- giugno 2025.....12-14

Focus su Koper e Rijeka-il punto sugli sviluppi infrastrutturali dei due vicini porti adriatici.....15-16

La strategia della Commissione Europea "Protecteu" e il ruolo dei porti europei.....17-18

NOTIZIE FLASH

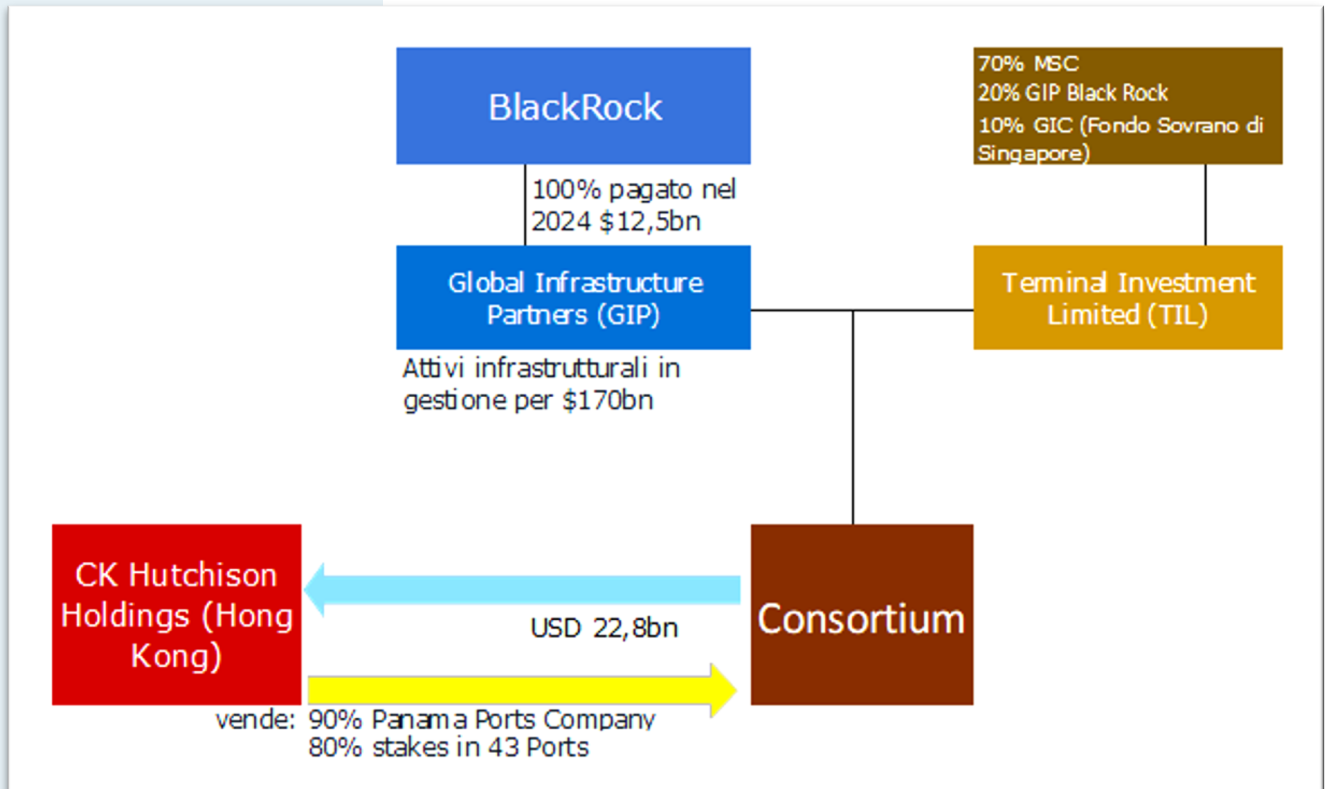
Digitalizzazione della logistica bando "Login-Business".....19

L'UE investe 2,8 miliardi in 94 progetti nel settore dei trasporti.....20

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.....SEGUE

un totale di 43 porti comprendenti 199 attracchi in 23 Paesi, insieme a tutte le risorse gestionali di Hph, sistemi operativi dei terminal, IT e altri sistemi pertinenti al controllo e alle operazioni di tali porti. Il perimetro di vendita dei porti Hph non include alcuna partecipazione nell'Hph Trust, che gestisce i porti di Hong Kong, Shenzhen e Cina meridionale, né altri porti in Cina”.



Attraverso l'acquisto si concretizzerebbe la cessione della gestione dei porti panamensi di Balboa e Cristobal, finora gestiti da HP, dopo aver ricevuto una concessione prorogabile di 25 anni dal governo ai sensi della Legge 5 del 16 gennaio 1997.

Il costo d'acquisto è di \$22,8mld. Consulente finanziario dell'operazione strategica è stata la banca d'affari Goldman Sachs. La mossa si inserisce nel quadro geopolitico che ha visto il presidente Trump annunciare la necessità di far tornare il canale di Panama sotto il controllo americano: il 75% del traffico panamense è legato agli Stati Uniti.

Inizialmente era stato annunciato che l'alienazione avrebbe avuto effetto il 2 aprile 2025, ma il Governo di Pechino si oppone all'operazione, e al momento il SAMR (Ministero cinese per la Regolamentazione del mercato) sta vagliando la transazione, citando preoccupazioni relative a possibili problematiche di anti-trust, adducendo che potrebbero configurarsi pratiche anti-competitive e l'insorgere di rischi e implicazioni per la "sicurezza nazionale" cinese.

Attraverso l'acquisto si concretizzerebbe la cessione della gestione dei porti panamensi di Balboa e Cristobal, finora gestiti da HP, dopo aver ricevuto una concessione prorogabile di 25 anni dal governo ai sensi della Legge 5 del 16 gennaio 1997. Dalla cessione è esclusa la Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust) di Singapore, che gestisce container terminal nei porti cinesi di Hong Kong, Shenzhen e Hishou (cioè, ad eccezione di Hong Kong e della Cina continentale) nonché scali fluviali nel paese e di cui CK Hutchison possiede circa il 30% del capitale.

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEQUE

Porti di CK Hutchinson oggetto della vendita	Location	% di proprietà effettiva di Hutchinson Ports
Westports Malaysia	Malaysia	23.55 %
Europe Container Terminals (ECT) - Delta Terminal, ECT/Delta II	Belgium, Germany and the Netherlands	93.5% / 89.37% /
Terminal/ Euromax Terminal, ECT/ Amsterdam Container		100% / 60.78% /
Terminals/TMA logistics		100% / 50%
Hutchison Laemchabang Terminal/Thai Laemchabang Terminal	Thailand	80% / 87.5%
Hutchison Ports (UK) – Port of Felixstowe/ Harwich International	United Kingdom	100% / 100% / 80%
Port/ London Thamesport		
Panama Ports Company	Panama	90%
Jakarta International Container Terminal/Koja Terminal	Indonesia	48.9% / 45.09%
Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz/ Lazaro	Mexico	100%
Cardenas Terminal Portuaria de Contenedores/ Lazaro Cardenas		
Multipurpose Terminal/ Ensenada International Terminal/		
Terminal Internacional de Manzanillo		
Hutchison Korea Terminals/Korea International Terminals	South Korea	100% / 88.9%
Barcelona Europe South Terminal	Spain	100%
Karachi International Container Terminal/South Asia Pakistan Terminals	Pakistan	100% / 90%
Freeport Container Port	The Bahamas	51%
Oman International Container Terminal	Oman	65%
Brisbane Container Terminals/Sydney International Container Terminals	Australia	100% / 100%
Alexandria International Container Terminals	Egypt	73.33%
Gdynia Container Terminal	Poland	100%
Hutchison Ajman International Terminals	United Arab Emirates	100%
Hutchison Ports Stockholm	Sweden	100%
Myanmar International Terminals Thilawa	Myanmar	100%
Hutchison Ports RAK	United Arab Emirates	60%
Hutchison Ports UAQ	United Arab Emirates	60%
Saigon International Terminals Vietnam	Vietnam	70%
Hutchison Ports Basra	Iraq	51%
Hutchison Ports Abu Qir	Egypt	56%
Hutchison Ports Jazan Limited	Saudi Arabia	60%
Buenos Aires Container Terminal Services	Argentina	100%

Fonte: report societari

Sono significativi alcuni dettagli tratti dal sito logistics.gatech.pa/en/logistics-platform/logistics-assets/seaports/all-seaports-in-panama/:

* Cristobal

È il più antico porto marittimo operativo nell'Atlantico. Commercialmente attivo per oltre 150 anni, Cristobal fu costruito per accogliere lavoratori e materiali per la costruzione della Ferrovia. Colón, precedentemente chiamata Aspinwall, era la

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEGUE

Cristobal ha un grande potenziale per consolidarsi come importante nodo per il trasporto di merci containerizzate, alla rinfusa, liquide e generiche sull'Atlantico

Balboa è il terminal di trasbordo numero uno nell'America Latina, con una capacità annua di 5 milioni di TEU, e collabora con diverse compagnie di navigazione per le operazioni di carico, scarico e trasbordo dal bacino del Pacifico alla regione.

finestra sull'Atlantico per i piroscafi passeggeri che trasportavano persone attratte dalla Corsa all'Oro, da New York alla California. All'epoca il porto disponeva solo di un numero limitato di banchine in legno e ferro.

Il porto di Cristobal si trova nella baia di Limón, all'ingresso atlantico del Canale di Panama, nella parte sud-orientale della città di Colón. La sua posizione strategica collega questo porto marittimo alle più importanti rotte marittime dei Caraibi e dell'Oceano Atlantico. È uno dei più preziosi alleati multimodali della Zona Franca di Colón.

Con una capacità di movimentazione di oltre 2 milioni di TEU, questo porto dispone di accesso stradale alla Zona Franca di Colón e di un'interfaccia ferroviaria in banchina che consente una più facile movimentazione dei container, con un totale di 1.143 collegamenti per merci refrigerate, 3 ormeggi per container, 12 ettari dedicati allo stoccaggio di container, 13 gru di banchina e oltre 30 RTG per la gestione delle operazioni container.

Cristobal ha un grande potenziale per consolidarsi come importante nodo per il trasporto di merci containerizzate, alla rinfusa, liquide e generiche sull'Atlantico. La sua accessibilità al canale e a importanti rotte marittime, i programmi di espansione delle infrastrutture e i piani di investimento in attrezzature e risorse umane sono elementi chiave che genereranno una maggiore capacità di gestire maggiori volumi di merci nel prossimo futuro.

* Balboa

Dall'altra parte del Canale di Panama, a sud, troviamo il porto di Balboa, situato all'ingresso del Pacifico. Balboa fu inaugurato nel 1909 e nel 1997 prese il nome di Panama Ports Company, S.A., precedentemente noto come Porto Ancón. Fu ristrutturato dagli americani all'inizio della costruzione del Canale, partendo da una vecchia area di attracco francese.

Attualmente, Balboa è il terminal di trasbordo numero uno nell'America Latina, con una capacità annua di 5 milioni di TEU, e collabora con diverse compagnie di navigazione per le operazioni di carico, scarico e trasbordo dal bacino del Pacifico alla regione. Balboa gode di una posizione ideale per crescere come hub per il trasporto merci, collegando i principali servizi di linea dall'Estremo Oriente e dal Nord America alla costa occidentale del Sud America, dell'America Centrale e dei Caraibi.

Con una superficie totale di 40 ettari dedicata allo stoccaggio di container e 5 ormeggi per container, Balboa opera con 25 gru di banchina (10 Post Panamax, 8 Panamax e 7 Super Post Panamax) e oltre 47 RTG in piazzale che consentono di servire i propri clienti. Le operazioni di trasbordo di merci containerizzate rappresentano l'88,3% del totale dei container movimentati, mentre la restante parte è destinata al mercato locale. Un'interfaccia vicina con la compagnia ferroviaria consente il trasbordo di container diretti ai porti di Colón. Balboa riceve e spedisce anche rinfuse secche e liquide e merci specializzate.

Full Comparison Table https://sm7.gatech.pa/		Type of Cargo							Type of Management
Seaport	Location	Container	Local	General Cargo	Fuel	RoRo	Dry Bulk	Passenger	
<u>Cristobal</u>	Colón	yes		yes	yes		yes		CONCESSION
<u>Balboa</u>	Panamá	yes		yes	yes	yes	yes		CONCESSION

Sul sito del Panama Logistics Assets è possibile osservare nel dettaglio le infrastrutture presenti.

<https://assetsmap.gatech.pa/en>

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEQUE

Overview delle controparti coinvolte nell’operazione

Gruppo	CK Hutchison Holdings	BlackRock Inc.	GIP	TIL	MSC Group
Capitalizzazione di mercato	\$23.9bn	\$171.6bn	Non quotata. Stima \$12,5bn	Non quotata. Stima \$2bn	Non quotata. Stima> \$100bn
Valore degli attivi in gestione (AUM)		\$11,5 trillion	\$170bn		
STIME (dati estrapolati da fonti varie e rielaborati, in quanto il bilancio non è pubblico)					
	periodo	dic-24	dic-24	dic-24	dic-24
	valuta	\$ mln	\$ mln	\$ mln	\$ mln
Attivi di bilancio					
Equity di bilancio			12.500		91.000
Ricavi	60.682			12,8	86.000
Utile Operativo lordo EBITDA	15.926				43.200
Utile Operativo lordo EBIT	7.480				35.700
Utile netto	2.175				
crescita Ricavi annua (stima %)	2.1	14.3			
crescita EBITDA annua (stima %)	(0.1)	23.0			
margin EBITDA (% dei ricavi)	26%	40%			
margin Utile Netto (% dei ricavi)	4%	32%			
redditività ROE (% Utile netto/Capitale)	3.8	14.7			

Fonte: Dati societari e rielaborazioni

Chi è CK Hutchinson Holdings

CK Hutchison è tra le maggiori società quotate sul listino principale della Borsa di Hong Kong. Opera in quattro settori principali: porti e servizi correlati, commercio al dettaglio, infrastrutture e telecomunicazioni.

Hutchison Port Holdings Trust (HPHT) è la divisione porti e servizi correlati, principale investitore, sviluppatore e gestore portuale al mondo. La rete di attività portuali di HPHT comprende 53 porti in 24 paesi tra Asia, Medio Oriente, Africa, Europa, Americhe e Australasia, principalmente nella grande baia del Guangdong-Hong Kong-Macao sul mar Cinese Meridionale. JPMorgan stima che HPHT contribuisca per il 13% dell’EBITDA (Earnings before Interest, Tax, Depreciation and Amortization) di CK Hutchinson (prima dell’alienazione). Dopo la vendita la contribuzione della divisione Ports potrebbe passare dal 13% all’1%. Le stesse conclusioni sono estrapolabili da fonti Goldman Sachs.

Hutchison Port Holdings Trust (HPHT) è la divisione porti e servizi correlati, principale investitore, sviluppatore e gestore portuale al mondo...

Dopo la vendita la contribuzione della divisione Ports potrebbe passare dal 13% all’1%.

CK Hutchinsons Holdings, metriche per Linea di Business, 12/2024										
Cambio utilizzato HKD/USD=0,1273										
	Total	Linea di business						Target Vendita		
		FINANCE & INVESTMT	INFRASTR UCTURE	RETAIL & MANUFAC TURING	PROPERTY DEVELOPMT	TELECOM	PORTI	PORTI	% su Segment o PORTI	% su Totale CKH
Ricavi (USD mln)	60.682	12.413	7.043	24.212	-	11.250	5.784	5.219	91%	9%
% per LoB sul Totale Ricavi	100%	20%	12%	40%	0%	19%	9%			
EBITDA (USD mln)	15.926									
% per LoB sul Totale EBITDA	100%	16%	24%	20%	0%	25%	15%			
EBIT (USD mln)	7.480									
% per LoB sul Totale EBIT	100%	13%	33%	24%	0%	8%	22%			
EBIT/Assets (ROA per LoB)	5,1%	6,2%	8,5%	5,9%		1,2%	9,5%			
Asset break down per LoB	100%	18%	20%	19%		31%	8%			
mln TEU							87,50	52	59%	

Fonte: Annual report CK Hutchinson 2024



MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

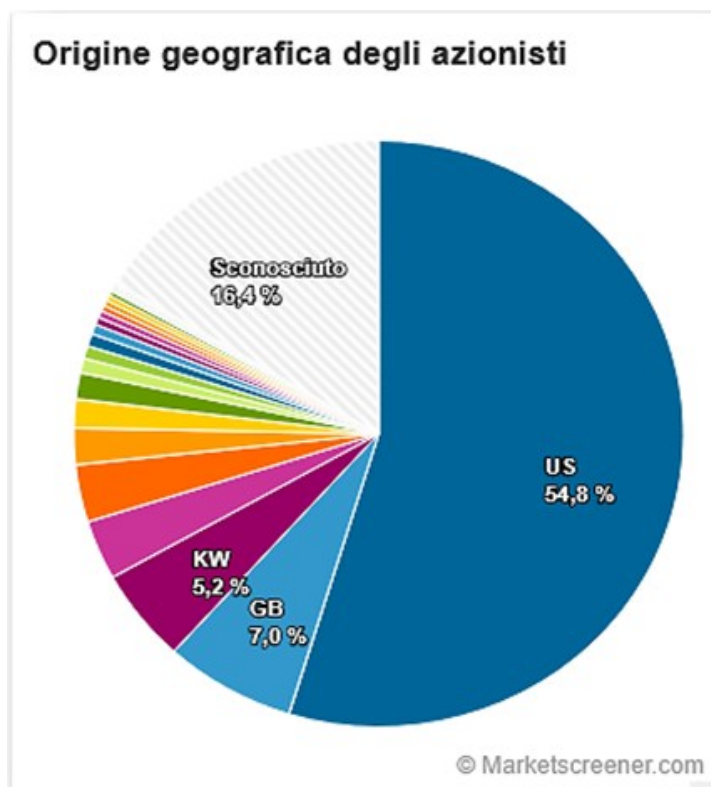
.... SEGUE

Chi è BlackRock

BlackRock è una società di gestione di attivi finanziari, sia quotati che non quotati. Offre una gamma di servizi a clienti istituzionali e retail per \$11,5 trilioni in gestione a fine 2024. La sua piattaforma diversifica tra consulenza e strategie di investimento attive, indicizzate e di gestione della liquidità alla ricerca di rendimento, investendo in azioni, titoli a reddito fisso, strumenti del mercato monetario e investimenti alternativi. I suoi prodotti sono offerti direttamente e tramite intermediari, tra cui fondi comuni aperti e chiusi, iShares e fondi negoziati in borsa, conti separati, fondi di investimento collettivo e altri veicoli di investimento in comune. I principali azionisti sono altre istituzioni finanziarie di tutto il mondo.

Principali azionisti: BlackRock, Inc.	%
Vanguard Fiduciary Trust Co.	8,87%
BlackRock Advisors LLC	5,22%
Kuwait Investment Authority (Investment Company)	5,15%
STATE STREET CORPORATION	4,10%
Temasek Holdings Pte Ltd.	3,28%
Merrill Lynch International	2,86%
Capital Research & Management Co. (World Investors)	2,61%
Eaton Vance Management	2,58%
Capital Research & Management Co. (Global Investors)	2,21%
Geode Capital Management LLC	2,00%

Origine geografica degli azionisti



Chi è GIP

Global Infrastructure Partners è un fondo con focus su infrastrutture strategiche negli ambiti energetico, trasporti, infrastrutture digitali, gestione dell'acqua e dei rifiuti. I target sono investimenti orientati al controllo, in settori a competizione limitata, ad alto potenziale, anche attraverso joint ventures con selezionati leader di settore.



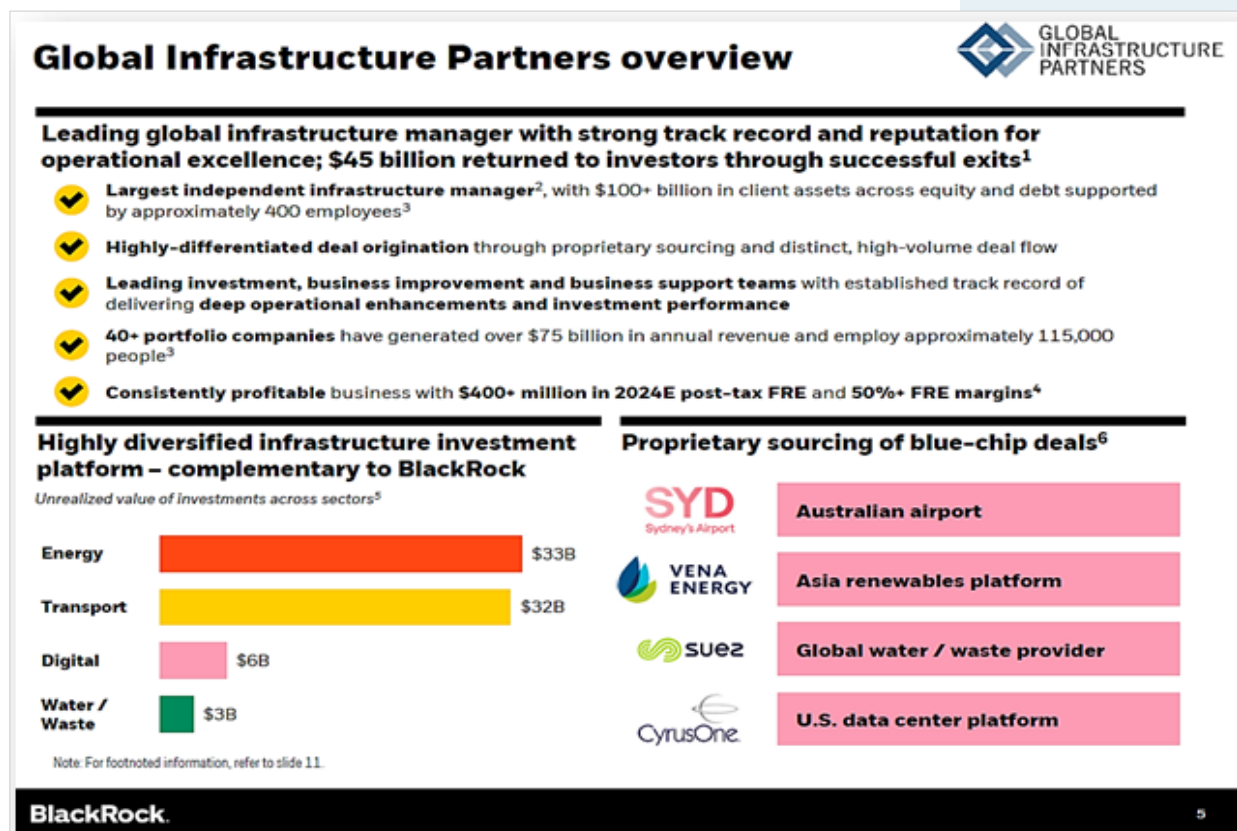
MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEQUE

GIP è stata fondata nel 2006 da diversi soci, tra cui l'imprenditore Adebayo Ogunlesi; nel 2006 passa da banker in Credit Suisse, a investitore di private equity nel settore degli aeroporti e degli impianti energetici attraverso GIP, di cui è co-fondatore (finanziata anche da Credit Suisse, General Electric), con investimenti in una lunga lista di infrastrutture tra cui London City Airport, Gatwick, Sidney, Edinburgh Airports, il porto di Melbourne, l'aeroporto di Sidney, l'aeroporto Berhad in Malesia, oleodotti in USA, data centers CyrusOne, Italo treni.

GIP è stata acquisita da BlackRock nell'ottobre 2024 per \$3bn e 12 milioni di azioni BlackRock, per una stima di valore totale di \$12.5bn. L'acquisizione ha rafforzato ulteriormente le capacità infrastrutturali di BlackRock, in particolare nei settori della logistica e della supply chain.

GIP è stata acquisita da BlackRock nell'ottobre 2024 per \$3bn e 12 milioni di azioni BlackRock, per una stima di valore totale di \$12.5bn.



Slide 5 – Global Infrastructure Partners overview

1. Source: GIP. Data reflects all realized proceeds to equity and debt strategies as of September 30, 2023. Excludes SMAs and co-investments. There can be no guarantee that other GIP strategies will be able to exit consistent with this amount, or that any announced exits will close. Past performance is not indicative of future results.
2. Ranking via IPE Real Assets and Preqin. Ranking includes fee-paying AUM as of year-end 2022 and dry powder metrics as of most recent disclosure on January 9, 2024. Excludes public markets assets. BlackRock client assets as of December 31, 2023 and GIP client assets as of September 30, 2023. Client assets include assets across AUM and non-fee-paying committed capital for each strategy. GIP AUM includes \$1.7 billion of non-fee-paying capital.
3. Source: GIP. Data as of September 30, 2023. Past performance is not indicative of future results.
4. Source: BlackRock and GIP forecasts. Post-tax FRE and pre-tax FRE margin forecast for 2024E.
5. Reflects unrealized value of investments as of September 30, 2023, across all GIP funds, SMAs and co-investments based on GIP's valuation policies.
6. Deal examples reflect recent, publicly disclosed investments. Deal examples are not indicative of all sourced or funded deals. There is no guarantee BlackRock, GIP or any portfolio investment will be able to generate any additional material deal flow.

Le motivazioni dell'acquisizione di GIP sono state:

- espansione strategica nel mercato delle infrastrutture, che è in forte crescita. Si prevede che le infrastrutture diventeranno uno dei segmenti in più rapida crescita dei mercati privati negli anni a venire. Diverse tendenze strutturali a lungo termine supportano un'accelerazione degli investimenti infrastrutturali.

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEQUE

GIP attualmente gestisce asset per \$170bn, fattura annualmente \$71bn e ha 116.000 dipendenti.

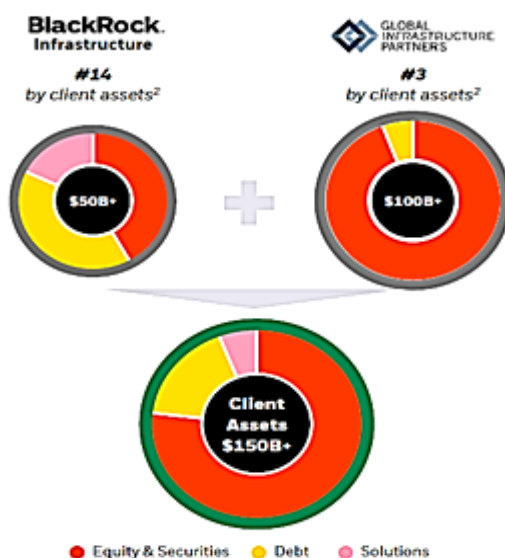
Tra queste, la crescente domanda globale di infrastrutture digitali aggiornate come la banda larga in fibra, le torri cellulari e i data center; i rinnovati investimenti in hub logistici come aeroporti, ferrovie e porti marittimi, con il rifacimento delle catene di approvvigionamento; e un movimento verso la decarbonizzazione e la sicurezza energetica in molte parti del mondo.

Inoltre, gli ampi deficit pubblici implicano che la mobilitazione di capitali attraverso partnership pubblico-private sarà fondamentale per il finanziamento di infrastrutture importanti. Infine, con la crescente scarsità di capitale in un contesto di tassi di interesse più elevati, le aziende stanno esplorando opportunità di partnership al fine di migliorare i rendimenti del capitale investito o di raccogliere capitali da reinvestire nelle loro attività principali.

- acquisizione di una società già leader nel mercato globale, complementare ai settori già coperti da BlackRock, e con un portafoglio altamente diversificato.

Combination creates second-largest global infrastructure private markets business

Significant scaled infrastructure platform¹...



Note: For footnoted information, refer to slide 12.

...creates #2 private markets infra manager

Rank	Asset manager	Infrastructure client assets (\$B) ³
#1	Competitor #1	243
#2	Combined BLK & GIP platform	150+
#3	Competitor #3	136
#4	Competitor #4	75
#5	Competitor #5	66
#6	Competitor #6	65
#7	Competitor #7	64
#8	Competitor #8	64
#9	Competitor #9	61
#10	Competitor #10	56

BlackRock.

7

- ottima valutazione delle metriche di bilancio di GIP, utile e margine operativo. Il tasso interno di rendimento stimato di GIP è del 15%, ben superiore rispetto al costo del capitale. GIP attualmente gestisce asset per \$170bn, fattura annualmente \$71bn e ha 116.000 dipendenti. Non essendo una azienda quotata non sono reperibili informazioni di bilancio dettagliate; alcune presentazioni pubblicate in occasione dell'acquisizione offrono una finestra di visibilità su pochi dati finanziari.

Chi è TiL

La Terminal Investment Limited (TiL) è una società terminalista del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company, partecipata da Global Infrastructures Partners e con sede a Ginevra, fondata nel 2000. TiL gestisce 34 milioni di movimentazioni.

MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEGUE

zioni di merci all'anno per MSC e altre compagnie di navigazione in 29 paesi in cinque continenti. È presente in 7 dei 25 porti più trafficati del mondo: Anversa, Singapore, Long Beach, Ningbo, Newark, Bremerhaven e Rotterdam.

Non sono disponibili online informazioni finanziarie, se non un dato di ricavi per \$12.8 mln nel 2024 (Fonte: rocketreach.com), cioè pre-transazione. Se il dato fosse corretto, si potrebbe dedurre che il consorzio joint venture tra TIL e GIP veda un peso di GIP maggioritario sul totale delle quote del consorzio.

Se immaginassimo che TIL fosse un veicolo istituito appositamente e unicamente per l'operazione consorzio, e se TIL avesse contribuito ad esempio per il 10% degli attivi del consorzio (totali \$22.8bn pagati per la transazione), si potrebbe ipotizzare un valore di TIL attorno ai \$2bn.

MSC

MSC (Mediterranean Shipping Company) è un'azienda non quotata, privata, fondata nel 1970 da Gianluigi Aponte. La sede principale è a Ginevra, in Svizzera, e l'azienda è gestita dalla famiglia Aponte.

MSC è leader mondiale nel trasporto di container e possiede una vasta flotta di navi. La MSC serve 270 porti nel mondo in sei continenti, ha 350 uffici locali, impiegando un totale di 28.000 persone, possiede inoltre una rete di agenzie di rappresentanza. La flotta comprende navi con una capacità massima di 24.346 TEU.

Da Trasportoeuropa.it leggiamo alcuni dati di bilancio:

“In occasione dell'annuncio dell'acquisizione di metà della compagnia ferroviaria Ntv (Italo), per la prima volta Msc Mediterranean Shipping Holding Company ha comunicato informazioni ufficiali sul suo bilancio. I dati riguardano il consolidato aggregato del 2022: ricavi per 86,4 miliardi di euro e un ebitda di 43,2 miliardi (ebit di 35,7 miliardi e profitti netti di 36,2 miliardi). Notevole è anche il valore della cassa, pari a 63 miliardi, e del capitale (equity), pari a 91 miliardi, a fronte di debiti per 26 miliardi. Queste cifre riguardano l'intero gruppo, ossia la compagnia di trasporto marittimo Mediterranean Shipping Company, la terminalista Terminal Investment Limited, l'operatore multimodale Medlog, la compagnia aerea MSC Air Cargo e la divisione passeggeri che comprende anche MSC Crociere e i traghetti, cui si aggiungerà la partecipazione in Ntv.”

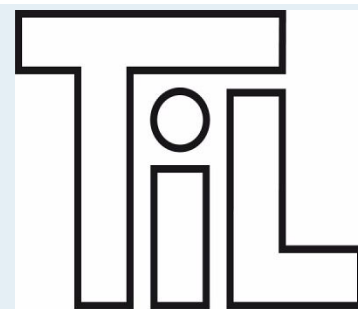
Usando la fantasia, se provassimo ad applicare a MSC i ratios tratti dal bilancio della quotata Maersk di EBIT/Attivi totali o di Ricavi/Attivi totali, potremmo ipotizzare un valore degli Attivi totali a bilancio di MSC tra i \$150bn e i \$500bn, e un utile stimato sopra i \$35bn nel 2022.

Implicazioni dell'operazione

La Cina si è fortemente opposta all'accordo, in particolare alla cessione dei due terminal alle due estremità del Canale di Panama. Li Ka-shing, che controlla CK Hutchison, è da tempo in disaccordo con il governo comunista, che considera l'accordo di vendita delle attività a Panama a Blackrock una minaccia al commercio cinese.

Alcuni operatori del canale di Panama hanno dichiarato al Financial Times che la concentrazione della proprietà dei terminal potrebbe effettivamente minare la neutralità delle operazioni di Panama. Secondo alcuni analisti (Drewry), Til diventerebbe una forza dominante nelle operazioni terminalistiche.

Secondo Bloomberg il coinvolgimento di Cosco e, forse, di altre società cinesi potrebbe essere una soluzione per Pechino per non perdere del tutto il vantaggio strategico, e al contempo sbloccare l'impasse. Cosco Shipping Ports, al 31 dicembre 2024, gestiva 375 ormeggi in 39 porti in tutto il mondo, di cui 226 per container, con una capacità di movimentazione annua di circa 124 milioni di Teu. Bloomberg ha evidenziato che l'accordo esclusivo tra Hutchison e il gruppo BlackRock/Til aveva una durata di 145 giorni, il che significa che scadrà a fine luglio, data entro la quale era anche prevista l'apertura ad offer-



Terminal Investment Limited

MSC è leader mondiale nel trasporto di container e possiede una vasta flotta di navi. La MSC serve 270 porti nel mondo in sei continenti, ha 350 uffici locali, impiegando un totale di 28.000 persone, possiede inoltre una rete di agenzie di rappresentanza. La flotta comprende navi con una capacità massima di 24.346 TEU.



MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEGUE

Comunque, l'accordo lascerebbe a MSC una quota di mercato simile a quella del suo concorrente più vicino, PSA International di Singapore, che deteneva il 7,2% nel 2023: l'accordo MSC-BlackRock rientra infatti in un processo molto più ampio di integrazione verticale di settore.

te alternative a quella originaria.

Se la transazione venisse approvata dagli enti regolatori, MSC diventerebbe il maggiore operatore di terminal container, con una quota di mercato dell'8,3% secondo la compagnia di consulenze marittime Drewry, innalzando le barriere all'ingresso per potenziali competitors in un mercato già molto concentrato.

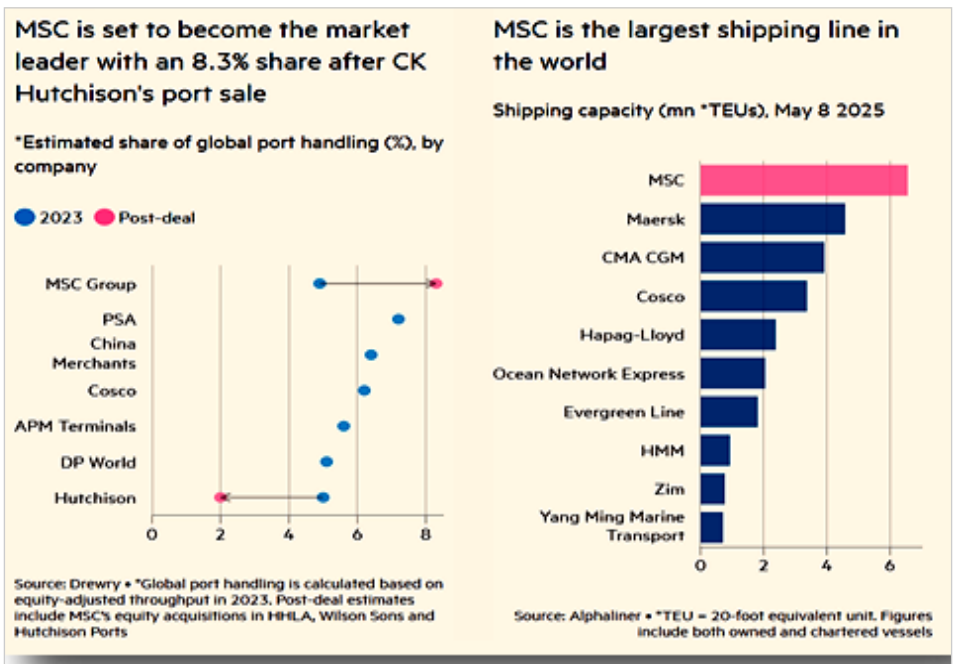
Essere il più grande gruppo di trasporto marittimo e contemporaneamente il più grande operatore portuale potrebbe conferire a MSC un vantaggio significativo rispetto ai concorrenti. Se una compagnia di navigazione si ritrova con questa enorme capacità portuale, il rischio è che impedisca ai concorrenti di attraccare nelle migliori finestre, configurando quindi una situazione di quasi-monopolio. Sebbene le compagnie di navigazione abbiano ricavato profitti dal trasporto dei container dalle 10 alle 15 volte superiori rispetto alle operazioni nei terminal portuali, l'investimento permetterebbe di richiedere tariffe più elevate, ottimizzare la capacità e massimizzare il profitto.

I sostenitori dell'accordo hanno sottolineato che d'altra parte le compagnie cinesi controllano una quota considerevole dei porti globali, con gli operatori statali cinesi Cosco e China Merchants che detenevano una quota di mercato complessiva di oltre il 12%. Inoltre, l'accordo conterrebbe impegni legali a continuare a gestire i terminal "senza discriminazioni" e sulle stesse basi di oggi.

Comunque, l'accordo lascerebbe a MSC una quota di mercato simile a quella del suo concorrente più vicino, PSA International di Singapore, che deteneva il 7,2% nel 2023: l'accordo MSC-BlackRock rientra infatti in un processo molto più ampio di integrazione verticale di settore.

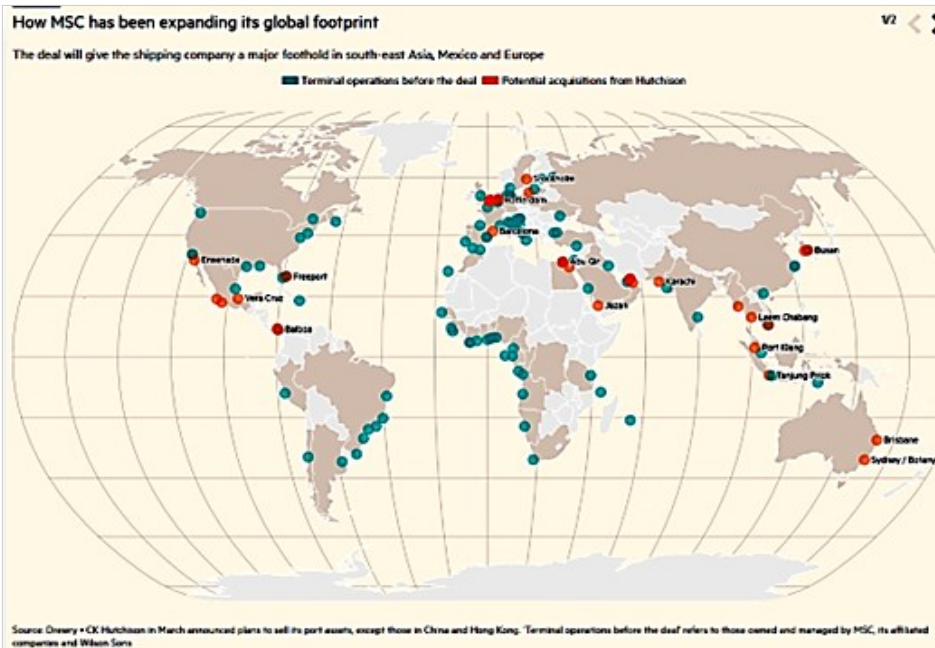
L'operazione fornirebbe a MSC un punto d'appoggio importante nel sud-est asiatico, in Messico (dove Hutchison è il principale operatore con quattro terminal) e in Europa, dove Hutchison è l'operatore dominante nei principali porti, tra cui Rotterdam, secondo Drewry. (g.b.)

Dal Financial Times, 5 giugno 2025:



MERGERS & ACQUISITIONS SUL CANALE DI PANAMA

.... SEQUE



Fonti:

JPM Research, CNBC, Goldman Sachs Research

<https://logistics.gatech.pa/en/logistics-platform/logistics-assets/seaports/all-seaports-in-panama/>

<https://www.global-infra.com/>

www.adviserinfo.sec.gov

<https://www.citybiz.co/article/607167/blackrock-completes-acquisition-of-global-infrastructure-partners/>

<https://it.marketscreener.com/quotazioni/azione/BLACKROCK-INC-11862/azienda-azionisti/>

<https://www.shipmag.it/diego-aponte-lacquisizione-di-hutchison-ports-e-degli-scali-di-panama-si-fara/>

<https://www.shippingitaly.it/2025/06/16/cosco-interessata-all'affare-fra-ck-hutchison-e-blackrock-msc/>

<https://www.trasporto.europa.it/notizie/marittimo/i-dettagli-della-vendita-di-hutchison-ports-alla-cordata-blackrock-msc/>

<https://www.mergersight.com/post/blackrock-til-consortium-s-22-8bn-acquisition-of-hutchison-ports-assets>

https://en.wikipedia.org/wiki/CK_Hutchison_Holdings

<https://www.messaggeromarittimo.it/panama-lanalisi-di-drewry-sullaccordo-ck-hutcherson-til-blackrock/>

https://www.linkedin.com/posts/drewry_panama-port-owners-deal-fuels-fears-of-dominance-activity-7336379878751064066-wQ4A

<https://www.ft.com/content/06eb8833-3acd-4fad-ab9f-1de682c3f3db>

<https://ffnews.com/newsarticle/fintech/blackrock-agrees-to-acquire-global-infrastructure-partners-gip-creating-a-world-leading-infrastructure-private-markets-investment-platform/>

<https://panamericanfinance.com/insights/energy-transition/infrastructure-investment-in-the-global-clean-economy-2023/overview-of-global-infrastructure-market/>

<https://www.informazionimarittime.com/post/gruppo-msc-con-til-nel-consorzio-per-acquisire-l80-di-hutchison-ports-incluso-panama>

https://rocketreach.co/terminal-investment-limited-profile_b5dfa306f42e4930

<https://www.msc.com/en/newsroom/news/2019/may/msc-increases-its-stake-in-til-and-welcomes-singapores-gic-as-a-new-shareholder-of-til>

<https://pitchbook.com/news/articles/blackrock-consortium-acquire-control-panama-ports-23b-deal>

<https://www.blackrock.com/corporate/newsroom/press-releases/article/corporate-one/press-releases/blackrock-completes-acquisition-of-global-infrastructure-partners?secureweb=Teams>

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://s24.q4cdn.com/856567660/files/doc_events/2024/BLK-GIP-Investor-Presenta-

[tion.pdf&ved=2ahUKEwiS4PTRs6COAxUPgv0HHXeyFDkQFnoECAkQAQ&usg=AOvVaw1stE8dRYoc9qt_1quwFSQt](https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1364742/000095017024004107/blk-ex99_4.htm)

https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1364742/000095017024004107/blk-ex99_4.htm

<https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/sale-of-ck-hutchison-s-panama-ports-under-fire>

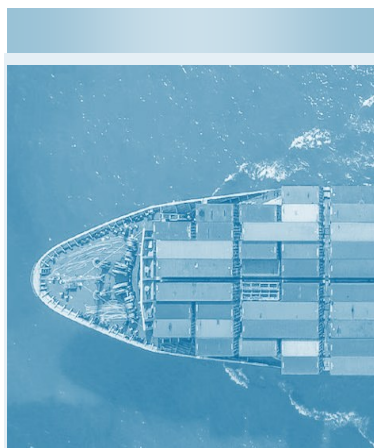
https://www.ckh.com.hk/en/media/press_each.php?id=3431

<https://www.ship-technology.com/news/blackrock-til-ck-hutchison-port-operations/?cf-view>

L'operazione fornirebbe a MSC un punto d'appoggio importante nel sud-est asiatico, in Messico (dove Hutchison è il principale operatore con quattro terminal) e in Europa, dove Hutchison è l'operatore dominante nei principali porti, tra cui Rotterdam, secondo Drewry.



OFFERTA DI STIVA DELLO SHIPPING MONDIALE CONFRONTO GIUGNO 2024 - GIUGNO 2025



Nel precedente articolo è stata analizzata la vicenda che sta interessando il Canale di Panama e in particolare i due terminal container afferenti ad esso, ovvero Cristobal e Balboa.

La cordata "americana" composta da Blackrock (ovvero Vanguard) e Gruppo MSC che quindi rappresentano rispettivamente il vertice della finanza e dello shipping mondiale, con l'offerta di acquisto dalla CK Hutchinson (peraltro già partecipata dalla onnipresente Blackrock/Vanguard oltre che dalla famiglia Li del fondatore, il 97 enne cinese Li Ka Shing che fra parentesi è l'uomo più ricco di Hong Kong) trova una decisa opposizione da parte della Cina, ma probabilmente è anche un aspetto del braccio di ferro complessivo fra USA e Cina, nella loro presente e futura competizione per gli equilibri di potere mondiali, anche perché con questa operazione si collocherebbero definitivamente sotto il controllo americano (e di MSC) anche 43 altri terminal contenitori sparsi nel mondo e controllati appunto da CK Hutchinson.

Senza voler entrare nel ginepraio di partecipazioni azionarie incrociate e scatole cinesi dove entrano anche le grandi banche come Goldman Sachs (peraltro a sua volta pesantemente partecipata dalla stessa Vanguard) ci concentriamo sull'aspetto strettamente trasportistico per vedere come il gruppo MSC, che con la sua componente marittima è l'unica Società di navigazione a livello globale a non avere vincoli consortili per la sua politica e la sua operatività, ma anche per le sue tariffe (vedi nota1 in calce) dopo lo scioglimento del consorzio con Maersk nello scorso febbraio 2025, è dunque in grado di operare scelte sia tattiche che strategiche anche immediate che possono incidere e condizionare tutti i grandi trades ed in particolare quelli inerenti il fondamentale trade Transpacifico, che mantiene tutte le forniture cinesi alle mega-reti americane di vendita di materiali di consumo, ovvero di condizionare uno dei nervi scoperti della stabilità economica ed anche sociale interna degli USA.

Abbiamo fatto un esercizio di comparazione degli spazi offerti nei vari trades dalle prime dieci compagnie di trasporto container mondiali elaborando dati da fonte Alphaliner che esponiamo nelle tabelle sottostanti:

TRADES	Weekly teu capacity - June 2024				Weekly teu capacity - June 2025							
	Eur-NA	FE-NA	FE-Eur	total	Eur-NA		FE-NA		FE-Eur		total	
LINES	TEU	TEU	TEU	TEU	TEU	diff.%	TEU	diff.%	TEU	diff.%	TEU	diff.%
MSC	52.159	36.992	112.160	201.311	59.358	13,8%	63.251	71,0%	115.948	3,4%	238.557	18,5%
COSCO	13.036	87.266	53.641	153.943	11.367	-12,8%	83.966	-3,8%	61.285	14,3%	156.618	1,7%
Maersk	14.136	70.651	71.928	156.715	26.559	87,9%	48.313	-31,6%	80.269	11,6%	155.141	-1,0%
CMACGM	14.455	49.718	55.697	119.870	14.301	-1,1%	45.846	-7,8%	57.328	2,9%	117.475	-2,0%
ONE	8.437	51.704	43.335	103.476	8.847	4,9%	63.255	22,3%	41.527	-4,2%	113.629	9,8%
HapagLloyd	39.478	29.719	32.776	101.973	26.982	-31,7%	40.611	36,6%	39.293	19,9%	106.886	4,8%
Evergreen	1.418	58.756	38.925	99.099	3.322	134,3%	53.772	-8,5%	39.334	1,1%	96.428	-2,7%
Yang Ming	0	46.129	9.404	55.533	0	-	28.821	-37,5%	21.405	127,6%	50.226	-9,6%
ZIM	4.120	33.404	7.095	44.619	4.338	5,3%	36.846	10,3%	6.994	-1,4%	48.178	8,0%
HMM	-	19.850	25.275	45.125	-	-	19.055	-4,0%	27.120	7,3%	46.175	2,3%
WanHai	-	15.826	0	15.826	-	-	14.650	-7,4%	-	-	14.650	-7,4%
Sub total	147.239	500.015	450.236	1.097.490	155.074	5,3%	498.386	-0,3%	490.503	8,9%	1.143.963	4,2%
Other lines	9.290	23.748	21.832	54.870	9.608	3,4%	28.189	18,7%	23.667	8,4%	61.464	12,0%
Total	156.529	523.763	472.068	1.152.360	164.682	5,2%	526.575	0,5%	514.170	8,9%	1.205.427	4,6%

Legenda: Eur-NA Europa-Nord America
FE-NA Far East-Nord America
FE-Eur Far East-Europa

OFFERTA DI STIVA DELLO SHIPPING MONDIALE...SEGUE

Consortia - June 2024	Weekly teu capacity							
	Eur-NA		FE-NA		FE-Eur		total	
	TEU	share%	TEU	share%	TEU	share%	TEU	share%
2M	66.295	42,4%	107.643	20,6%	184.088	39,0%	358.026	31,1%
Ocean alliance	28.909	18,5%	195.740	37,4%	148.263	31,4%	372.912	32,4%
The alliance	47.915	30,6%	147.402	28,1%	110.790	23,5%	306.107	26,6%
Independents	13.410	8,6%	72.978	13,9%	28.927	6,1%	115.315	10,0%
Total	156.529	100,0%	523.763	100,0%	472.068	100,0%	1.152.360	100,0%

Consortia - June 2025	Weekly teu capacity							
	Eur-NA		FE-NA		FE-Eur		total	
	TEU	share%	TEU	share%	TEU	share%	TEU	share%
Gemini	53.541	32,5%	88.924	16,9%	119.562	23,3%	262.027	21,7%
<i>diff.%</i>	61,5%		65,2%		29,9%		46,4%	
Ocean alliance	28.990	17,6%	183.584	34,9%	157.947	30,7%	370.521	30,7%
<i>diff.%</i>	0,3%		-6,2%		6,5%		-0,6%	
Premier alliance	8.847	5,4%	111.131	21,1%	90.052	17,5%	210.030	17,4%
<i>diff.%</i>	-81,5%		-24,6%		-18,7%		-31,4%	
MSC	59.358	36,0%	63.251	12,0%	115.948	22,6%	238.557	19,8%
<i>diff.%</i>	79,1%		17,5%		26,0%		33,3%	
Other independents	13.946	8,5%	79.685	15,1%	30.661	6,0%	124.292	10,3%
<i>diff.%</i>	4,0%		9,2%		6,0%		7,8%	
Total	164.682	100,0%	526.575	100,0%	514.170	100,0%	1.205.427	100,0%
<i>diff.%</i>	5,2%		0,5%		8,9%		4,6%	

(*) valori rapportati in pro quota rispetto alla 2M

Si nota che a fronte di un'offerta complessiva settimanale (TEU nominali) di circa 1,15 mil di TEU nel giugno 2024 (ovvero prima del "terremoto" dello shipping), si è passati a circa 1.2 milioni di TEU ovvero circa al 4% in più.

Questo dato va interpretato tenendo anche conto del normale turn over di navi (disarmi navi vecchie più nuove costruzioni) che tendono comunque ad un aumento complessivo di spazio medio offerto per nave, anche se la tendenza al gigantismo esasperato probabilmente sta raffreddandosi definitivamente.

Si rileva come l'offerta di spazio si sia rinforzata in maniera significativa sui trades Far East-Europa (+8,9%) ed anche Europa-USA (+5,2%). La logica di questi movimenti apparentemente contraddittori rispetto alle prospettive dichiarate che vedono l'Europa in gramaglie ed in crisi di crescita (anche a causa degli impegni presi per le sanzioni alla Russia e le compartecipazioni alle spese per la difesa nell'ambito NATO passata dal 2%, peraltro mai onorato in passato, al 3,5%+1,5%=5% e quindi con una diminuzione della capacità di spesa - specie consumistica - del mercato in presenza di un PIL pro capite quasi fermo, ma anche in balia degli oramai celeberrimi prossimi dazi degli USA e quindi con il trade transatlantico west-bound in picchiata (ma sarà vero??), elementi che verranno considerati in uno dei prossimi numeri, quando avremo il riscontro dei fatti ed un dato statistico attendibile.

Abbiamo già visto che le nostre previsioni controcorrente sull'andamento dei traffici di Trieste dopo la chiusura di Suez di dicembre 2023 si sono confermati corretti nel 2024 quindi... attendiamo con curiosità.

Sul trade Transpacifico invece si denota una costanza di offerta di spazio (+0,5%) e quindi con una previsione di assenza di impatti significativi sul flusso Cina / USA nonostante i dazi entrati in vigore.

Se invece si analizzano le quote dei vari attori in questa offerta complessiva per i vari trades, si nota quanto segue:

Si rileva come l'offerta di spazio si sia rinforzata in maniera significativa sui trades Far East-Europa (+9%) ed anche Europa-USA (+5%).



OFFERTA DI STIVA DELLO SHIPPING MONDIALE...SEGUE

Interessante e da seguire specialmente la postura degli "occidentali" anche con una visione geopolitica tenendo sempre conto che gli Stati Uniti non dispongono direttamente di una loro flotta oceanica di portacontainer e quando parliamo di "occidentali" quindi parliamo di Compagnie di Navigazione totalmente europee anche se la più importante di tutte, ovvero MSC, è svizzera e quindi europea ma non Unione.

- Far East USA: a fronte appunto di una costanza di offerta complessiva si assiste a una importante presenza del gruppo degli "occidentali" (MSC e Gemini cooperation) che raggiungono oltre 150.000 TEU di offerta ovvero il 29% del totale.
- Il gruppo orientale "giapponese" riduce l'offerta addirittura del 24% e il raggruppamento "cinese" riduce a sua volta l'offerta di spazio del 6% passando dal 37% al 35% del totale
- Anche gli altri "indipendenti" si rinforzano leggermente.
- Far East Europe: gli "occidentali" coprono il 46% dell'offerta, seguiti dai "cinesi" al 31%, dai "giapponesi" al 17% e dagli indipendenti al 6%
- Europe USA: dominio quasi assoluto degli "occidentali" con il 68% dell'offerta con i "cinesi" al 18%, i "giapponesi" al solo 5% e gli altri "indipendenti" al 9%.

Ci riserviamo di analizzare con maggiore profondità la situazione quando saranno disponibili un campione di trasportato e di tempo adeguati.

Interessante è da seguire specialmente l'orientamento degli "occidentali", anche con una visione geopolitica, tenendo sempre conto che gli Stati Uniti non dispongono direttamente di una loro flotta oceanica di portacontainer e quando parliamo di "occidentali" quindi parliamo di Compagnie di Navigazione totalmente europee anche se la più importante di tutte, ovvero MSC, è svizzera e quindi europea ma non UE.

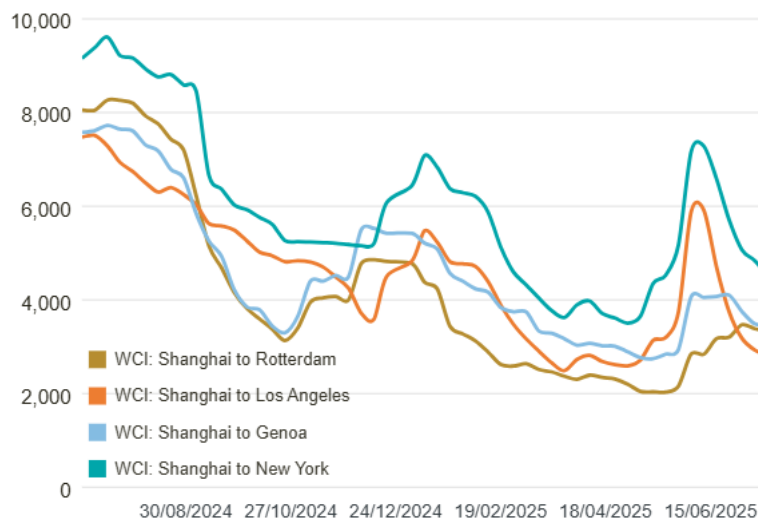
Nota (1):

Ovviamente sappiamo bene che le tariffe (noli marittimi ed altro) applicate dalle compagnie dello stesso consorzio si assomigliano (ovvero viaggiano su una limitata fascia di oscillazione in più o in meno fra di loro) pur non essendo obbligatoriamente le stesse sia per motivi commerciali, sia perché i costi variabili sono molto simili fra di loro, sia anche perché le compagnie dello stesso consorzio condividono se non un'amicizia certamente almeno interessi e obiettivi comuni.

Tuttavia, l'indipendenza totale da altri soggetti di MSC permette di poter applicare almeno una fascia di oscillazione ben più alta senza cascare nella trappola normativa della denuncia di dumping da parte di un concorrente agli organi di controllo come a mero esempio l'americana FMC o l'europea DG 7.

Specialmente se l'organo che deve effettuare questo controllo non ha magari interesse a una analisi particolarmente esasperata del caso. (di.s.)

Drewry WCI: Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)



FOCUS SU KOPER E RIJEKA: FACCIAMO IL PUNTO SUGLI SVILUPPI INFRASTRUTTURALI DEI DUE VICINI SCALI ALTO ADRIATICI

Che l'Alto Adriatico abbia oramai (ri)assunto una nuova centralità strategica e geopolitica è un dato di fatto, come costituisce un dato di fatto la crescita complessiva dei traffici movimentati dal versante orientale dell'Alto Adriatico (Trieste inclusa, ovviamente) con conseguente "messa a terra" di una serie di rilevanti interventi infrastrutturali atti ad accogliere nel modo più efficiente e sostenibile i crescenti volumi di merci che con origine dal Far East puntano direttamente al cuore dell'Europa.

È proprio il caso, allora, di gettare uno sguardo attento e curioso a ciò che accade a pochi chilometri da noi, nello scalo sloveno di Koper ed in quello croato di Rijeka, entrambi alle prese con una forte crescita dei traffici, in particolare containerizzati, per illustrare lo stato dell'arte in materia di sviluppo delle infrastrutture sia portuali che retroportuali.

KOPER: IL PORTO È UN CANTIERE

Non sembri esagerato sostenere che il porto di Koper sia un cantiere in quanto sulle sue banchine e sulle immediate aree retroportuali sono in corso o sono appena ultimate alcune importanti opere infrastrutturali. Iniziamo dalle opere concluse. Da qualche settimana è infatti operativo il nuovo terminal crociere che, al posto della precedente struttura provvisoria, offre ai croceristi due piani da mille metri quadrati, dotati di sala principale e spazi per i controlli di frontiera, polizia e dogana. La recente inaugurazione assume un significato simbolico per lo scalo sloveno che celebra i primi vent'anni di crociere e ha segnato nel 2024 il dato migliore di sempre con 125 mila passeggeri registrati. L'opera è costata 3,65 milioni di euro ed è stata portata a termine nei tempi, rapidi, previsti. Altra opera conclusa qualche giorno fa è quella relativa alla realizzazione di una nuova area di stoccaggio per 3.500 veicoli e di una officina dedicata da 900 metri quadrati. Si tratta di una ulteriore tappa nello sviluppo del settore delle autovetture con Luka Koper che punta, entro il 2026, a realizzare nuove aree di deposito con un aumento della capienza di 10 mila veicoli. Sono in corso i lavori per una nuova banchina da 200 metri lineari e con un pescaggio di 12 metri da destinare alla movimentazione di project cargo e di breakbulk, come coils di acciaio, tubi, billette, lingotti. L'opera, che poggerà su 550 pali di acciaio infissi a 40 metri di profondità, potrà contare anche su di una rampa Ro-Ro. Last but not least ecco i lavori di potenziamento del terminal container. È di inizio anno la notizia dell'ordine di acquisto di quattro nuove gru Rtg elettriche, che andrà a rafforzare la dotazione di 28 Rtg, di cui 15 elettriche. Le ultime ordinate (con consegna prevista entro il 2025) avranno anche batterie ausiliarie e la funzione intelligente Truck Lift Prevention. E veniamo ai lavori di ampliamento del terminal contenitori. Dopo aver già ampliato il lato Sud del terminal, ora sono appena iniziati i lavori di estensione del lato Nord, con l'obiettivo di portare la capienza a fine lavori (2027) a 1,8 milioni di Teu annui. Sono state già ultimate le operazioni di escavo del fondale a 16 metri e di preparazione dell'area. Di recente è cominciata l'infissione dei primi 250 pali. A fine lavori verranno realizzati 326 metri lineari di nuova banchina con due nuovi ormeggi e con sette ettari di nuovi piazzali. Il costo dell'importante intervento è di quasi 153 milioni di euro (al netto dell'Iva) ed è previsto un attento monitoraggio ambientale in corso d'opera. Da notare, a quest'ultimo proposito, che Luka Koper, ben conscia dei rilevanti impatti derivanti dalle attività portuali sul centro cittadino, ha pubblicato un bando, a inizio anno, per finanziare interventi di mitigazione ambientale a favore dei residenti quali la sostituzione degli infissi, la ristrutturazione e l'isolamento delle facciate, dei tetti o l'installazione di sistemi di climatizzazione. I beneficiari potranno ricevere fino al 50 % della spesa sostenuta con precisi limiti massimi di importo. In base ad

Da qualche settimana è infatti operativo il nuovo terminal crociere che, al posto della precedente struttura provvisoria, offre ai croceristi due piani da mille metri quadrati, dotati di sala principale e spazi per i controlli di frontiera, polizia e dogana.

Sono in corso i lavori per una nuova banchina da 200 metri lineari e con un pescaggio di 12 metri da destinare alla movimentazione di project cargo e di breakbulk, come coils di acciaio, tubi, billette, lingotti.

E veniamo ai lavori di ampliamento del terminal contenitori.

Dopo aver già ampliato il lato Sud del terminal, ora sono appena iniziati i lavori di estensione del lato Nord, con l'obiettivo di portare la capienza a fine lavori (2027) a 1,8 milioni di Teu annui.



FOCUS SU KOPER E RIJEKA...SEGUE



un accordo intervenuto col Comune di Koper, la società che gestisce lo scalo destina ogni anno per questi interventi 320.000 euro per cinque anni. Lodevole iniziativa, non c'è che dire.

KOPER-DIVACA: ORA SI VEDE LA LUCE IN FONDO AL TUNNEL

Stiamo parlando di un'opera fondamentale per spostare su ferrovia una quota crescente dei volumi di traffico movimentati a Koper. Il nuovo binario ferroviario tra Koper e Divača costituisce indubbiamente una sfida tecnologica e finanziaria di forte impatto anche per le finanze dello stato sloveno che per fronteggiare i costi di quest'opera (ad oggi superiori al miliardo di euro) ha fatto ampio ricorso ai fondi europei che con l'ultima assegnazione di fondi Cef (Connecting Europe Facility) di 156 milioni di euro porta il totale dei finanziamenti europei connessi al progetto a circa 390 milioni di euro, pari al 35 % del costo totale previsto. A che punto siamo con l'opera? Il nuovo tracciato, lungo 27,1 chilometri, di cui oltre tre quarti in galleria con sette tunnel principali e tre imponenti viadotti, nelle sue opere strutturali di base è stato ultimato a luglio 2025. Da lì in poi sono partite le opere di attrezzaggio con i binari e tutti gli impianti complementari. Nonostante tutte le continue (e prevedibili) sorprese geologiche connesse alla natura carsica dei terreni attraversati (e che hanno portato ad un aggravio dei costi iniziali), è stata da ultimo confermata quale termine lavori la data di marzo 2026. Da notare che è già previsto, dopo la fine lavori sul primo binario, l'avvio del secondo binario che correrà in parallelo, costerà 354 milioni di euro e dovrebbe essere pronto nel 2030. A quel punto il tracciato storico (risalente al 1967) verrà dismesso e sarà trasformato in pista ciclabile. Per intanto, le informazioni più recenti ci dicono che sono stati già posati i primi sette chilometri di binari e che si è avviata anche l'attività di installazione di tutti i sistemi tecnologici. La volontà dichiarata dalla società pubblica 2TDK (incaricata della realizzazione dell'opera) è quella di accelerare i tempi (anche con nuove assunzioni mirate) per rispettare la tempistica di marzo 2026 e rispondere così alle pressanti richieste di un cliente fondamentale quale Luka Koper.

RIJEKA: ORamai PRONTO IL NUOVO TERMINAL RIJEKA GATEWAY

Il nuovo terminal contenitori Rijeka Gateway è ormai pronto a diventare operativo con la prospettiva di movimentare in un anno fino ad un massimo di 650.000 Teu. È infatti notizia di qualche mese fa che il terminal (gestito da una società mista tra APM Terminals del gruppo Maersk e la croata Enna) ha completato l'installazione dell'equipment ed è quindi pronto ad accogliere le prime navi a partire da settembre prossimo. A conferma, è già stata ufficializzata la notizia del trasferimento al nuovo terminal del servizio Gemini (costituito dall'accordo di cooperazione Maersk/Hapag Lloyd) in precedenza attestato sul terminal Adriatic Gate Container Terminal. Dunque, prima tranche del rilevante investimento privato (di circa 200 milioni di euro) portata felicemente a termine con previsione di occupazione per 130 persone, che diventeranno 300 a regime, il tutto in un terminal fortemente automatizzato. Restano, però, alcuni punti interrogativi in merito all'accessibilità ferroviaria al nuovo terminal ed in genere all'area portuale di Rijeka. Infatti, se sul lato stradale i collegamenti alla rete autostradale sono stati realizzati e sono stati implementati i gate di accesso al porto, restano piuttosto disarmanti le recenti dichiarazioni del Ministro croato dei Trasporti Butkovic che, in attesa (non si sa quanto lunga) dei lavori di potenziamento sulla tratta ferroviaria Skrljevo-Rijeka-Jurdani e sull'intera linea di pianura verso il confine ungherese, non ha potuto far altro che affermare la necessità di "ottimizzare l'uso dell'attuale infrastruttura ferroviaria, per garantire la competitività del trasporto intermodale". Come dire che occorre arrangiarsi con quello che c'è ma, se le prospettive di sviluppo dei traffici si dovessero davvero concretizzare, non è difficile prevedere problemi di congestionamento nell'ordinato e regolare flusso delle merci in arrivo ed in partenza nello scalo croato. (m.z.)

Rijeka Gateway è ormai pronto a diventare operativo con la prospettiva di movimentare in un anno fino ad un massimo di 650.000 Teu.



LA STRATEGIA DELLA COMMISSIONE EUROPEA "PROTECTEU" ED IL RUOLO DEI PORTI EUROPEI

In un mondo in cui le minacce alla sicurezza si evolvono rapidamente, l'Europa si prepara a un cambiamento radicale con ProtectEU, la nuova strategia per la sicurezza interna, presentata lo scorso aprile dalla Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen¹.

L'iniziativa è stata pensata "per affrontare meglio le minacce alla sicurezza come il terrorismo, la criminalità organizzata, la crescente criminalità informatica e gli attacchi contro le infrastrutture critiche".

Quindi, con un approccio che coinvolge l'intera società, ProtectEU si propone di rivoluzionare il modo in cui l'Europa gestisce la sicurezza interna, promuovendo una cooperazione più profonda, strumenti legali più rigorosi e una maggiore condivisione delle informazioni.

La strategia si articola su diverse linee d'azione che si possono riassumere in: cooperazione, innovazione e autonomia. Nello specifico, ProtectEU include anche una revisione del Cyber Security Act, nuove norme per la protezione delle infrastrutture critiche e misure per migliorare la sicurezza dei trasporti, come anticipato dalla vicepresidente esecutiva della Commissione europea, Henna Virkkunen, nella conferenza stampa di presentazione della strategia.

Come impatta sui porti ProtectEU e quale ruolo potranno svolgere questi ultimi nella nuova strategia di sicurezza dell'Ue, lo spiega la Segretaria generale dell'Organizzazione dei porti marittimi europei (ESPO), Isabelle Ryckbost, insieme al responsabile della sicurezza aziendale del porto di Barcellona Bernat Baró, in un articolo pubblicato di recente da PierNext² - hub digitale, guidato dal porto di Barcellona.

Ciò che ha spinto la Commissione Europea a ripensare le proprie strategie di difesa, potenziando i propri piani di sicurezza, dipende dal fatto che, negli ultimi anni, il panorama della sicurezza europea è cambiato radicalmente. Le minacce ibride, orchestrate da stati stranieri ostili e attori sponsorizzati, sono in aumento, mentre potenti reti di criminalità organizzata proliferano. A ciò si aggiungono attacchi alle infrastrutture critiche, come i cavi sottomarini, e una crescente vulnerabilità nel settore della cybersecurity.

Quindi, con questa strategia, la Commissione mira a rafforzare la capacità dell'UE di garantire la sicurezza dei suoi cittadini di fronte a minacce nuove ed esistenti.

Per affrontare l'ampia gamma di minacce, che spaziano dalla sicurezza interna a quella esterna, la strategia ProtectEU propone di rafforzare i mandati delle agenzie europee di giustizia e sicurezza, quali Europol e Frontex che vedranno aumentare le loro competenze per migliorare lo scambio di informazioni tra le istituzioni.

In questo nuovo contesto, la strategia considera i porti infrastrutture critiche nel quadro della sicurezza del continente, in quanto essenziali per garantire la sicurezza economica, commerciale, di approvvigionamento e territoriale.

Nello specifico, relativamente ai porti, la strategia ProtectEU prevede azioni rilevanti, quali:

- il rafforzamento dei controlli presso le infrastrutture portuali,
- l'estensione dell'Alleanza pubblico-privata dei porti europei ai porti più piccoli e ai porti interni;
- l'istituzione di un meccanismo di allerta per la sicurezza della catena di trasporto e logistica che coinvolga più agenzie.

A questo proposito, secondo quanto affermato da Baró, "i porti di Barcellona, Algeciras e Valencia fanno parte della European Port Alliance"³, alleanza che mira ad affrontare sfide sempre più complesse, tra cui, il traffico di droga via mare, per sconfiggere il quale sono previste "numerose misure di tracciabilità, controllo degli accessi e sicurezza per garantire che tali attività non possano svolgersi all'interno dei terminal container".

Ciò che ha spinto la Commissione Europea a ripensare le proprie strategie di difesa, potenziando i propri piani di sicurezza, dipende dal fatto che, negli ultimi anni, il panorama della sicurezza europea è cambiato radicalmente. Le minacce ibride, orchestrate da stati stranieri ostili e attori sponsorizzati, sono in aumento, mentre potenti reti di criminalità organizzata proliferano. A ciò si aggiungono attacchi alle infrastrutture critiche, come i cavi sottomarini, e una crescente vulnerabilità nel settore della cybersecurity



A New Era
of Security:
ProtectEU

Note:

1)https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_25_920

2)<https://pier-next.portdebarcelona.cat/en/>

3)https://home-affairs.ec.europa.eu/news/european-ports-alliance-fight-drug-trafficking-and-organised-crime-2024-01-24_en?prefLang=es

4)https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/smart-borders/entry-exit-system_en



Ci sono poi iniziative già pianificate per i porti europei che saranno rafforzate con ProtectEU, come il "Sistema di Ingresso/Uscita" (EES)⁴, il cui avvio è previsto per ottobre 2025, che mira a rafforzare le frontiere esterne dell'UE, registrando elettronicamente i movimenti di entrata e di uscita dei cittadini di paesi terzi che visitano l'area Schengen.



"L'obiettivo è centralizzare questo controllo tramite Frontex, e l'UE sta erogando sovvenzioni affinché gli Stati membri possano implementare sistemi di registrazione e verifica basati su controlli biometrici", ha spiegato Baró, che stima la piena operatività del sistema nel porto di Barcellona, entro il 2027.

L'investimento di tale sistema, del valore di ca. 13 milioni di euro, parte dei quali sarà recuperata attraverso finanziamenti dell'UE, verrà utilizzato per l'acquisto e l'installazione di sistemi di controllo biometrico e per l'assunzione e la formazione di personale ausiliario specializzato a supporto del loro utilizzo.

Infine, pur riconoscendo che i porti non sono organismi di sicurezza, ciononostante essi "possono svolgere un ruolo importante facilitando l'accesso delle autorità competenti agli impianti portuali e consentendo loro di operare in modo efficiente, interferendo il meno possibile con le normali operazioni portuali", ha concluso la Segretaria generale dell'ESPO, Ryckbost. (m.d.f.)



NOTIZIE FLASH

DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA - PNRR SUB-INVESTIMENTO M3C2-I.2.1.3 "LOGIN BUSINESS"

Riportiamo quanto pubblicato in merito sul sito web del MIT al seguente link:

<https://www.mit.gov.it/documentazione/fondi-pnrr-m3c2-i21-digitalizzazione-della-catena-logistica-porti-interporti-e-pln>

“In data 16 luglio 2025 il Direttore Generale per i porti, la logistica e l’intermodalità ha firmato il bando pubblico (decreto direttoriale n. 129 del 16 luglio 2025) “per la presentazione da parte delle imprese di trasporto merci e della logistica delle domande di ammissione al cofinanziamento, o a contributo in regime “de minimis”, per la realizzazione di interventi di incremento della dotazione digitale e dell’utilizzo delle tecnologie abilitanti volte a favorire il dialogo informatizzato tra queste e gli enti pubblici e tra queste e le aziende cariatrici (anche attraverso la dematerializzazione documentale) nonché per favorire l’adozione di sistemi di pianificazione e programmazione dei carichi e di route planning anche attraverso la formazione del capitale umano dedicato – Bando “Login Business”.

Trattasi di 157 milioni di euro, previsti dal PNRR, a favore delle imprese di trasporto e di logistica - identificate da precisi codici ATECO - per l’acquisto e/o realizzazione di sistemi digitali interoperabili con la Piattaforma logistica nazionale (di seguito PLN), acquisti di strumentazione per ottimizzare il trasporto e la multimodalità sostenibile dello stesso, acquisto e/o realizzazione di piattaforme per dematerializzazione dei documenti e per collegamento EFTI.

Saranno finanziati acquisti e/o progetti per la digitalizzazione che rispettino finalità intermodali (cofinanziamento al 40% dei costi) o in regime “de minimis” (in questi casi il contributo può arrivare al 100% dei costi).

Il termine previsto per la conclusione degli investimenti è il 30 aprile 2026.”

Scarica qui il bando:

<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2025-07/Decreto%20Direttoriale%20-%20BANDO%20-%20prot.%20n.%20129%20del16-07-2025.pdf>



L'UE INVESTE 2,8 MILIARDI DI € IN 94 PROGETTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Modernizzando le ferrovie, le vie navigabili interne e le rotte marittime attraverso la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), i progetti non solo contribuiranno a collegare meglio le regioni e le città europee, ma renderanno anche il mercato interno dell'UE più competitivo e più resiliente.

Stanziando il 77% dei finanziamenti totali a favore del trasporto ferroviario, l'UE dà la priorità a importanti ammodernamenti delle infrastrutture. Tra i progetti chiave figura la costruzione della Rail Baltica nella regione baltica e in Polonia, mentre linee ferroviarie ad alta velocità saranno sviluppate in Cechia e Polonia, riducendo i tempi di viaggio e aumentando la connettività tra le regioni europee.

L'UE sta investendo anche in progetti che ridurranno l'impatto ambientale del trasporto marittimo e per vie navigabili interne. I porti di Irlanda, Cipro, Malta, Croazia e Polonia saranno ammodernati con l'elettricità da terra per ridurre al minimo le emissioni delle navi all'ormeggio.

L'investimento andrà anche a beneficio della mobilità urbana, con finanziamenti stanziati per preparare la costruzione o l'ammodernamento di nodi passeggeri multimodali in città come Nizza, Marsiglia, Bolzano etc. Questi nodi forniranno collegamenti senza soluzione di continuità tra i diversi modi di trasporto, rendendo più facile spostarsi in città.



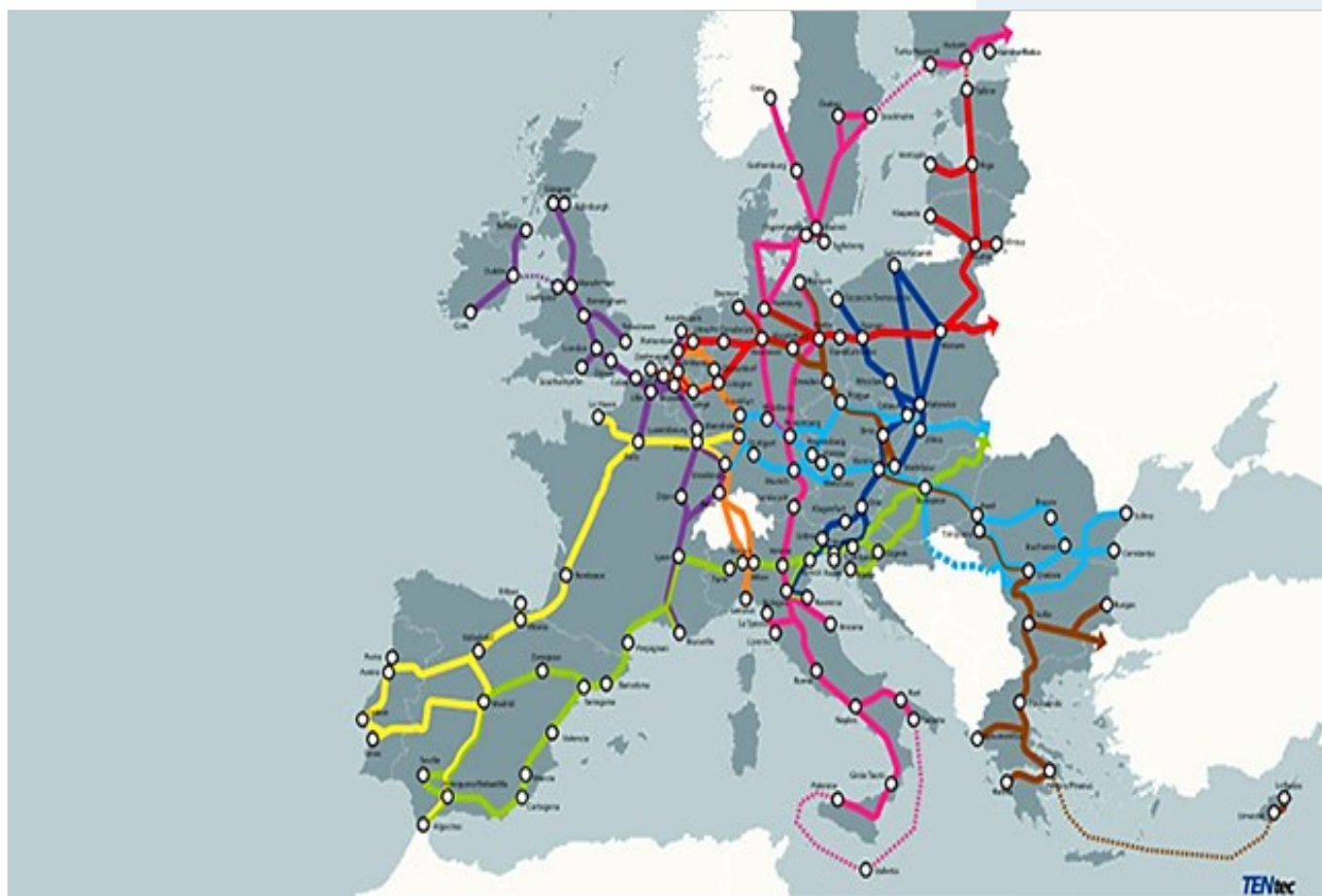
NOTIZIE FLASH

L'UE INVESTE 2,8 MILIARDI DI € IN 94 PROGETTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI... SEQUE

L'UE porta avanti l'impegno a rafforzare i corridoi di solidarietà UE-Ucraina, con progetti volti a migliorare la connettività ferroviaria e i valichi di frontiera tra la Slovacchia e l'Ucraina e tra la Romania e la Moldavia. Saranno inoltre effettuati investimenti per aumentare la capacità dei porti polacchi, mentre il sostegno dell'UE aiuterà l'Ucraina ad adottare lo scartamento ferroviario standard dell'UE, facilitando il traffico ferroviario transfrontaliero senza soluzione di continuità alla frontiera polacca e stimolando il commercio regionale.

Per maggiori informazioni vedi il comunicato stampa al seguente link:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1705



Trans-European transport network (TEN-T)





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

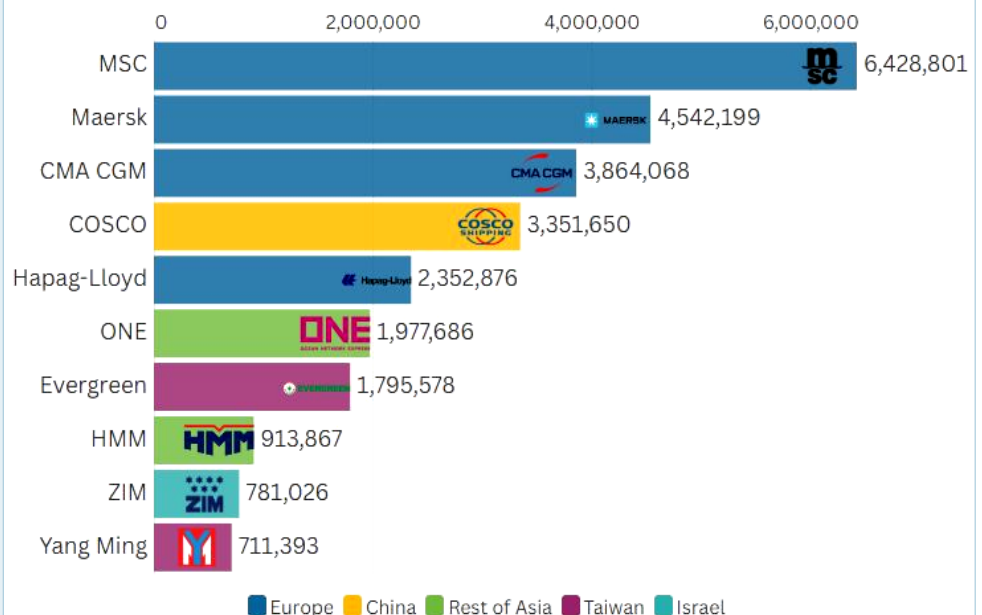
Web:
<https://www.aiom.fvg.it>

Hanno collaborato a questo numero:

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

Shipping Lines by Country/Region of Origin and TEU Capacity

made by Luuk de Gruijter



Follow me for more like this | [Luuk de Gruijter](https://www.linkedin.com/in/luukdegruijter) | www.linkedin.com/in/luukdegruijter