



NEWSLETTER NR. 07_2025

COSA RESTERÀ DELLA GLOBALIZZAZIONE

Come è vero che questo fenomeno ha provocato danni imponenti anche e forse soprattutto per gli effetti parassiti e ideologici, lo stesso va anche discusso con obiettività salvandone gli aspetti positivi che comunque si sono consolidati nella macchina economica ed anche geopolitica del pianeta.

Ovviamente tutto, e non solo questo, nasce dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica e la fine del mondo con due blocchi politicamente, ideologicamente, ma soprattutto stabilmente contrapposti.

Ma non ne è questa la conseguenza principale, che invece va ricercata nell'immenso divario del costo della peraltro laboriosissima e valida manodopera cinese in confronto con quella dei paesi del c.d. Occidente (USA e Unione Europea in primis),

ma anche in particolare nell'incredibile riduzione di costi tempi e affidabilità dei sistemi di trasporto marittimo, derivati dalla globalizzazione del trasporto in container, dallo sviluppo dei media di comunicazione e conoscenza tra i vari popoli e dalla spinta decisamente statunitense ad esportare e soprattutto imporre il proprio modello, nel frattempo però altrettanto decisamente impallidito e indebolito, per cause e colpe strettamente interne, a paesi e situazioni allogene che, esclusa la impalpabile Europa degli anni passati, hanno avuto delle grosse reazioni di netto rigetto.

Un combinato effetto esplosivo, prodromo di svariate guerre e di instabilità, ma anche di positiva riduzione del gap dei tenori di vita dei popoli coinvolti che in maniera

SOMMARIO

Cosa resterà della globalizzazione.....1-5

I porti Nord Adriatici, la crisi del Mar Rosso e altre novità6-9

Vertice SCO in Cina e nuovi corridoi infrastrutturali.....9-15

Bussola: approfondimento global shipping Outlook16-18

Il petrolio russo e l'inganno digitale.....18-19

NOTIZIE FLASH

Delegazione istituzionale della Virginia e otto imprese statunitensi in Regione.....20

Regione FVG—laboratorio intermodale.....20-21

La digitalizzazione intensiva dei sistemi di controllo delle operazioni interne e delle programmazioni dei convogli ferroviari hanno aperto le porte fondamentali per l'ottimizzazione dei relativi sistemi.

I criteri di distribuzione finale dei parcels sempre più effettuati nelle aree urbane e suburbane con mezzi ecologicamente compatibili.

drammatica nei passati decenni avevano afflitto l'Asia meridionale e la Cina in particolare, e purtroppo continuano ancora oggi ad affliggere una parte importantissima dell'Africa, anche se in quest'area si stanno iniziando importanti azioni di sostegno da parte dei paesi più abbienti.

Se lo shipping mondiale, specialmente quello del carico unitizzato, ha avuto una crescita esponenziale sia nei volumi complessivi che nelle dimensioni delle navi, nella crescita di efficienza e capacità dei terminal e nei collegamenti interni dai porti alle località di origine o destinazione del carico, sia via strada che via ferrovia, ciò è effetto derivato della globalizzazione.

Anche il concetto di interporto (o terminal interno come qualcuno lo classifica) legato spesso strettamente o addirittura incluso nelle operazioni portuali, con treni shuttle programmati che in pratica ne fanno estensione del porto stesso, oppure con facilitazioni procedurali impensabili in passato, come per esempio i corridoi doganali.

La digitalizzazione intensiva dei sistemi di controllo delle operazioni interne e delle programmazioni dei convogli ferroviari ha aperto le porte fondamentali per l'ottimizzazione dei relativi sistemi.

I criteri di distribuzione finale dei parcels sempre più effettuati nelle aree urbane e suburbane con mezzi ecologicamente compatibili.

La stessa propulsione delle grandi navi, che ora guarda sempre più ad una generazione di navi con combustibili meno impattanti come idrogeno, GPL ed altri e l'elettrificazione delle banchine onde azzerare l'inquinamento ambientale e acustico durante le soste in banchina.

E tutto questo rimarrà nel patrimonio dell'umanità come aspetto e contributo positivo.

La logistica è diventata una sofisticata scienza da arte artigianale che era fino agli anni Sessanta.

Se dovessimo fare una elementare storia della logistica a partire dall'antichità potremmo definire quindi il fenomeno della globalizzazione come uno dei momenti storici chiave che segue altri momenti fondamentali, come l'organizzazione delle legioni romane (prima applicazione proto-scientifica, ma nemmeno tanto "proto"- della logistica), l'introduzione dell'artiglieria monocalibro negli eserciti europei, con la necessità di avere depositi e rifornire gli eserciti di un prodotto unitizzato, la prima e soprattutto la seconda guerra mondiale (con i primordiali container utilizzati dalla US Army per il transfer via mare da America ad Europa con i convogli delle navi Liberty e Victory dei materiali di consumo delle armate colà impegnate e, per il container attuale infine, la guerra vietnamita degli anni 60 e 70 del secolo scorso con la consacrazione dello standard del TEU (20').

La riduzione delle disparità produttive, economiche e quindi sociali fra continenti e stati si sono fortemente ridotte portando ovviamente anche ad eccessi, per esempio, del concetto del "just in time", dell'eliminazione dei magazzini di stoccaggio, e del transit-time dove si lottava sulla mezza giornata di T/T per attirare la clientela, tra l'altro, con noli marittimi ridicolmente bassi, criteri che ora sono messi clamorosamente se non in discussione, certamente in precipitosa rivisitazione.

Il dopo covid-19 ha trovato una isterica ricerca del reshoring, facendoci peraltro constatare che la cosa era tutt'altro che facile (e nemmeno forse tanto utile) a realizzarsi in maniera così integrale e drastica e soprattutto in tempi così brevi.



COSA RESTERÀ DELLA GLOBALIZZAZIONE.... SEGUE

Certamente un riequilibrio strategico era un atto dovuto e prudentiale per i grandi mercati (USA ed Europa) che si erano affidati in toto ad aree di produzione di delicata gestione e con ampi margini di ricatto, come è puntualmente avvenuto.

Il mondo si sta avviando tumultuosamente ed anche, se vogliamo, in maniera a tratti imprevedibile, verso un'epoca di equilibri mutevoli fra i grandi attori, ovvero l'ex egemone assoluto (Stati Uniti) che vuole comunque tornare a rappresentare il "sogno", il pretendente asiatico che lotta per avvicinarlo, pur con alcuni fondamentali elementi concatenati che con ogni probabilità ne limiteranno gli obiettivi dichiarati (Cina), l'antico rivale (Russia) che aveva come obiettivo primario l'essere riammesso nel circolo ristretto dei top (cosa avvenuta ad Anchorage in agosto), e poi altre potenze che sgomitano con strategie anche molto diverse e anche con pesi specifici diversi per ritagliarsi spazi più o meno vitali nel nuovo scacchiere (India, Turchia, Iran in primis).

Per l'Europa, fatto salvo che è e resterà la madre biologica oltre che storica dell'"occidente", USA inclusi, diciamo per ora pudicamente: "works in progress". Punto e basta.

Per l'Africa, che tende drammaticamente ad avere più di un quarto della popolazione globale con un reddito pro-capite infimo rispetto al resto del pianeta, abbiamo dedicato svariati e anche complessi interventi in numeri precedenti della nostra newsletter e continuiamo a considerarla la chiave per risolvere una serie fondamentale di criticità globali impellenti e soprattutto concatenate fra di loro.

Nel globalismo 2.0, ovvero quello residuale e non ideologico, rimarrà quindi fondamentale l'interscambio fra macroaree con valori di competitività dei prodotti molto più mutevoli e quindi con andamento dei flussi non sclerotizzati specialmente negli imbalances come spesso avvenuto finora.

Le Compagnie di navigazione cercano di orientarsi in questo momento particolarmente incerto anche nelle scelte da farsi sia per i mezzi nautici, sia per le politiche operative e strategiche delle flotte presenti e future.

A questo caos aggiungiamo la situazione bellica delle due guerre principali (purtroppo non le sole) in atto, ovvero in Ucraina, la cui soluzione relativamente lineare dipende solamente da un accordo da finalizzare per permettere a entrambe le parti di portare un trofeo di vittoria per giustificare tutte le giovani vite sacrificate, e quella di Israele che invece, purtroppo, non può avere una soluzione definitiva, ma nella migliore delle ipotesi una soluzione più o meno temporanea di compromesso, pregiudicando quindi la sicurezza di transito sia per il Mar Rosso e Suez che per eventuali corridoi terrestri che passino per quelle aree.

Quindi, mentre la rotta transpacificca non ha (e non avrà) grosse alternative, quella con l'Europa si apre a svariate prospettive anche, se vogliamo, irrisolte secondo i concetti degli ultimi decenni.

Niente più essenzialità del Canale di Suez (al momento peraltro utilizzato per il trade Asia-Europa solo dal consorzio "cinese"), ma un ventaglio di ulteriori opzioni.

Ricordiamo che il transito canale per una grande portacontainer (16.000 TEU) vale circa USD 750.000 a passaggio ovvero 1,5 milioni a round trip che in un anno fanno circa 10 milioni di dollari a nave ovvero 70/80 milioni a servizio.

Emergono sempre più corridoi ferroviari o misti nave-ferrovia, con svariati trasbordi intermedi che non sono più la bestia nera delle programmazioni, e nemmeno sembrano avere influenza i diversi scartamenti ferroviari della lunghissima tratta Asia-Europa.

In particolare, quello concettualmente più recente e che vede Trieste come principale candidata a terminale europeo, deve però in pratica essere tutto realizza-

Quindi, mentre la rotta transpacificca non ha (e non avrà) grosse alternative, quella con l'Europa si apre a svariate prospettive anche, se vogliamo, irrisolte secondo i concetti degli ultimi decenni....



Altra ipotesi è quella dell'unificazione del carico per Europa con quello del Sud Africa e del West Africa (che può servire anche il Sahel e l'Africa Sub-sahariana, e il carico Mediterraneo tutto via Tanger-Med e Algeiras hubs di trasbordo vicinissimi a Gibilterra) in transhipment, mentre il carico del Nord Europa prosegue sulla nave madre.

COSA RESTERÀ DELLA GLOBALIZZAZIONE ... SEGUE

to quindi con investimenti importantissimi e soprattutto con tempi di prontezza operativa che si addentrano nei meandri oscuri del futuro con tutte le variabili anche o soprattutto geopolitiche che abbiamo pocanzi citato, in particolare per quanto riguarda lo sbocco sul Mediterraneo (a meno che non si vada a considerare una ardita "deviation" verso Nord del corridoio ovvero verso la Turchia (Mersin) ma anche la "nuova Siria" tutelata da accordi più o meno informali sia con gli USA che con le Russia (che probabilmente manterrà la strategica base di Tartus), paese che tra l'altro necessita di una robusta iniezione di economia essendo stata devastata da anni di conflitti.

Altra ipotesi è quella dell'unificazione del carico per l'Europa con quello del Sud Africa e del West Africa (che può servire anche il Sahel e l'Africa Sub-sahariana, e il carico Mediterraneo tutto via Tanger-Med e Algeiras hubs di trasbordo vicinissimi a Gibilterra) in transhipment, mentre il carico del Nord Europa prosegue sulla nave madre. Affascinante ipotesi che merita una considerazione più approfondita senza pregiudizi che svolgeremo separatamente in maniera più completa dopo averla velocemente visionata già dal numero 10/23 e della nostra newsletter.

Per quanto riguarda il carico della emergente India, può essere inoltrato via Mar Rosso e corridoi misti terra-mare, mentre il carico cinese e coreano per il Nord Europa, come alternativa, via la mitizzata rotta polare per la quale tuttavia nutriamo forti e già espressi dubbi (almeno nei decenni immediatamente prossimi) sulla sua capacità di assorbire shares di carico containerizzato importanti.

Inoltre, tutto il carico Inter-asia, che è il più grande comparto del mondo e crescerà ancora forse addirittura includendo i porti della costa orientale africana e del Golfo ovvero tutta l'area dell'Oceano Indiano, oltre a quello del Pacifico "asiatico", rappresenta un bacino di produzione alternativo (o meglio, complementare) al cinese e più avanti all'indiano e che tradizionalmente viene convogliato via il mega hub di Singapore e comunque l'area della Malacca.

Cosa stanno facendo i vettori.

Ecco qui di seguito le flotte dei grandi e i relativi order books di nuove costruzioni.

Single line fleet forecast strategy										
Operated fleet				order book			Coalition	Variations excluding scrapping program		
Line	ships	nominal teu	avg TEU x vessel	ships	nominal teu	avg TEU x vessel		ships	nominal teu	avg TEU x vessel
MSC	923	6.676.200	7.233	124	2.021.300	16.301	Independent	1.047	8.697.500	8.307
Maersk	735	4.585.600	6.239	50	682.500	13.650	Gemini cooperation	785	5.268.100	6.711
CMACGM	682	3.988.500	5.848	96	1.510.700	15.736	Ocean alliance	778	5.499.200	7.068
Cosco	529	3.416.100	6.458	63	1.060.900	16.840	Ocean alliance	592	4.477.000	7.563
Hapag Lloyd	306	2.441.800	7.980	31	369.800	11.929	Gemini cooperation	337	2.811.600	8.343
ONE	271	2.087.400	7.703	49	657.300	13.414	Premier alliance	320	2.744.700	8.577
Evergreen	228	1.830.700	8.029	51	770.000	15.098	Ocean alliance	279	2.600.700	9.322
HMM	86	937.800	10.905	7	60.700	8.671	Premier alliance	93	998.500	10.737
ZIM	124	761.700	6.143	14	145.600	10.400	Independent	138	907.300	6.575
Yang Ming	100	724.800	7.248	8	101.500	12.688	Premier alliance	108	826.300	7.651
Wan Hai	112	534.500	4.772	33	368.300	11.161	Independent	145	902.800	6.226
Ttl big 11	4.096	27.985.100	6.832	526	7.748.600	14.731		4.622	35.733.700	7.731
Other carriers	3.239	4.631.700	1.430	319	1.750.600	5.488		3.558	6.382.300	1.794
Total liner fleet	7.335	32.616.800	4.447	845	9.499.200	11.242		8.180	42.116.000	5.149

Coalition fleet forecast strategy							Variations excluding scrapping program			
	Operated fleet		order book			Coalition				
Line	ships	nominal teu	avg TEU x vesseL	ships	nominal teu		avg TEU x vessel	ships	nominal teu	avg TEU x vessel
MSC	923	6.676.200	7.233	124	2.021.300	16.301	Independent	1.047	8.697.500	8.307
CMACGM	682	3.988.500	5.848	96	1.510.700	15.736	Ocean alliance	778	5.499.200	7.068
Cosco	529	3.416.100	6.458	63	1.060.900	16.840		592	4.477.000	7.563
Evergreen	228	1.830.700	8.029	51	770.000	15.098		279	2.600.700	9.322
total	1.439	9.235.300	6.418	210	3.341.600	15.912		1.649	12.576.900	7.627
Maersk	735	4.585.600	6.239	50	682.500	13.650	Gemini cooperation	785	5.268.100	6.711
Hapag Lloyd	306	2.441.800	7.980	31	369.800	11.929		337	2.811.600	8.343
total	1.041	7.027.400	6.751	81	1.052.300	12.991		1.122	8.079.700	7.201
ONE	271	2.087.400	7.703	49	657.300	13.414	Premier alliance	320	2.744.700	8.577
Yang Ming	100	724.800	7.248	8	101.500	12.688		108	826.300	7.651
HMM	86	937.800	10.905	7	60.700	8.671		93	998.500	10.737
total	457	3.750.000	8.206	64	819.500	12.805		521	4.569.500	8.771
ZIM	124	761.700	6.143	14	145.600	10.400	Independent	138	907.300	6.575
Wan Hai	112	534.500	4.772	33	368.300	11.161	Independent	145	902.800	6.226
Total big 11	4.096	27.985.100	6.832	526	7.748.600	14.731				

Fonte dei dati elaborati: Dynaliners

Si noterà che:

- le dimensioni delle oceaniche sembra si stiano orientando ad un livello che ne permetta la massima flessibilità operativa (attorno ai 16.000 TEU) senza bisogno di enormi ulteriori investimenti nei terminal portuali (peraltro dove le compagnie a partire da MSC sono entrate e stanno entrando pesantemente) e nelle linee di collegamento con le destinazioni finali interne del carico.

Questo non significa la fine delle 24.000, ma semplicemente una più oculata collocazione di queste mega navi su alcune tratte ben determinate, per intendersi e per gli "addetti ai lavori" quanto successo per altri motivi, ma con simili modalità, nel campo delle tanker negli anni della prima grande crisi del petrolio (anni '70) dove si passò a tonnellaggi molto elevati (300.000 tonn, ma anche 500.000 tonn queste ultime poi del tutto abbandonate) per poi assestarsi progressivamente su sizes di più "agile" impiego.

Il caso della Regione-Porto Friuli-Venezia Giulia.

Come si colloca la nostra Regione Porto FVG in questi mega-contesti?

Bene diremmo, con una buona situazione infrastrutturale, ma soprattutto con prospettive molto allettanti ed interessanti.

L'anno corrente 2025 sarà ricordato come l'anno della fine dell'alleanza 2M MSC/Maersk, ma per quanto ci riguarda, come la fine di Trieste come hub unico di trasbordo per tutto il carico containerizzato adriatico destinato a Venezia, Ravenna ed Ancona.

Tuttavia, i numeri provvisori del primo semestre denotano una costanza del livello di approdi complessivi delle navi dovuto alla contemporanea crescita delle toccate Ro-Ro che peraltro condizionano fortemente il traffico ferroviario ad esse afferente e che compensano il calo importante delle toccate di navi container feeder. Pertanto, una sostanziale "tenuta" anche in questo fondamentale comparto.

Questo in attesa di ulteriori mosse di MSC, che oltre ad essere titolare del terminal container del Molo VII, ne è al momento anche e di gran lunga il principale operatore in termini di movimenti sia marittimi che ferroviari.

Terminal questo che, ricordiamo, è e rimarrà almeno per i prossimi tre anni (in attesa della realizzazione del primo lotto del molo VIII) l'unico in regione dotato di mezzi di sollevamento e movimento dedicati al container.

L'opera compiuta dal Presidente Zeno D'Agostino e dai suoi diretti collaboratori nel corso del decennio passato deve continuare a dare i suoi frutti, anzi a crescere e quindi esistendone i presupposti esprimiamo nuovamente il nostro pacato ottimismo pur nell'incertezza del momento.

Citiamo infine per ultimo e per ulteriore approfondimento l'interporto di Cervignano in questo contesto.

Cervignano

Intuizione già avuta e poi abortita a fine del primo decennio del 2000 (attorno al 2008) con un collegamento shuttle sperimentale settimanale fra l'allora Friuli Terminal Gate di Cervignano e TMT, forse con eccessivo anticipo sulla maturità dei tempi e non compresa dagli operatori per garantirne la sopravvivenza iniziale ed il successo continuativo.

Con successive modifiche dei pacchetti azionari e tramite Interporto di Trieste (Ferneti) che ne è divenuto l'azionista di riferimento, questo interporto è entrato di pieno diritto nel sistema logistico regionale (Regione-Porto FVG) di cui rappresenta una risorsa interessantissima e da sviluppare ulteriormente anche dati i margini di crescita operativa e territoriali in esso contenuti e fasci di binari adiacenti di RFI, non solamente per la sua attività di area, ma come polmone di espansione per un interchange fra i treni unitizzati europei di lungo corso e i collegamenti shuttle con il sistema portuale di Trieste/Monfalcone e Porto Nogaro, anche grazie all'istituto dei corridoi doganali e la vicinanza a varie aree comprese nella ZLS regionale in corso di attivazione. (di.s.)

Tuttavia, i numeri provvisori del primo semestre denotano una costanza del livello di approdi complessivi delle navi dovuto alla contemporanea crescita delle toccate Ro-Ro che peraltro condizionano fortemente il traffico ferroviario ad esse afferente e che compensano il calo importante delle toccate di navi container feeder. Pertanto, una sostanziale "tenuta" anche in questo fondamentale comparto.



I PORTI NORD ADRIATICI, LA CRISI DEL MAR ROSSO E ALTRE NOVITA'

In linea generale si riscontra una decisa ripresa del traffico rispetto all'analogo periodo 2024, più o meno in linea con i dati del 2023, con l'unica eccezione di Trieste, per le ragioni in parte già anticipate nel nostro precedente articolo, dovute alla rottura dell'alleanza 2M tra Maersk e MSC e alla conseguente nascita dell' accordo Maersk – Hapag Lloyd, denominato Gemini, il cui servizio diretto settimanale con il Far East, da aprile scala solamente i porti di Rijeka e Koper,



Nella nostra Newsletter nr.4 di maggio abbiamo analizzato l'andamento del traffico dei porti del Nord Adriatico, alla luce delle conseguenze determinate dalla crisi del Mar Rosso e dalle deviazioni delle linee via Capo di Buona Speranza da parte dei principali operatori marittimi sulla rotta Far-East- Europa.

In particolare, dopo aver esposto i dati del traffico complessivo, dei contenitori e del Ro-Ro riferiti all'anno 2024, abbiamo anticipato i primi dati del 2025 riferiti al traffico dei contenitori nel primo trimestre dell'anno, constatando una generale ripresa dei volumi rispetto al medesimo periodo del 2024, fatto dovuto in gran parte alla normalizzazione degli itinerari delle principali linee marittime nel corso del 2024, dopo gli scompensi generati nei primi mesi dalle deviazioni via Capo di Buona Speranza.

Riportiamo ora una tabella relativa ai dati del primo semestre 2025, in base ai dati sinora disponibili, confrontando i volumi con i rispettivi semestri 2023 e 2024:

TRAFFICO CONTENITORI PORTI NORD ADRIATICO - PRIMO SEMESTRE 2025						
I semestre	2023	2024	diff% 2024-2023	2025	diff% 2025-2024	diff% 2025-2023
TRIESTE	419.632	389.840	-7,10%	383.008	-1,75%	-8,73%
KOPER	554.949	548.096	-1,23%	623.731	13,80%	12,39%
RIJEKA	261.469	258.305	-1,21%	275.510	6,66%	5,37%
VENEZIA	254.223	240.015	-5,59%	252.442	5,18%	-0,70%
RAVENNA	115.560	107.505	-6,97%	111.232	3,47%	-3,75%
TOTALE	1.605.833	1.543.761	-3,87%	1.645.923	6,62%	2,50%

Fonti: Autorità di sistema portuale – Luka Koper – Luka Rijeka

In linea generale si riscontra una decisa ripresa del traffico rispetto all'analogo periodo 2024, più o meno in linea con i dati del 2023, con l'unica eccezione di Trieste, per le ragioni in parte già anticipate nel nostro precedente articolo, dovute alla rottura dell'alleanza 2M tra Maersk e MSC e alla conseguente nascita dell' accordo Maersk – Hapag Lloyd, denominato Gemini, il cui servizio diretto settimanale con il Far East, da aprile scala solamente i porti di Rijeka e Koper, mentre a Trieste la Maersk ha riservato un collegamento feeder via Port Said che va a servire anche i tre porti di Venezia, Ravenna e Ancona.

Tale fatto ha determinato per Trieste la perdita del carico in trasbordo della Maersk, che fino al mese di marzo veniva appunto operato su Trieste con due feeder settimanali per i tre porti nazionali del versante occidentale.

La ragione di tale fatto, oltre che nei rapporti di concorrenza tra MSC e Maersk, va ricercata principalmente nella volontà di Maersk di trasferire buona parte del proprio carico con O/D nei paesi emergenti del Centro-Est Europa sullo scalo di Rijeka, dove in joint al 51%-49% con la croata Enna Logic, ha assunto la gestione del nuovo terminal di Riva Zagabria, denominato Rijeka Gateway Terminal, un'infrastruttura con 400 ml di banchina, tirante d'acqua di 20 m, nr. 4 binari ferroviari da 400 m, nr. 4 portainer Super Post Panamax da 23 rows of outreach, nr. 2 RMG, nr. 15 RTG e nr. 2 Reach Stacker e con una capacità annua di movimentazione stimata in 650.000 Teu, che con la futura realizzazione del programma di investimenti garantito dal concessionario, sarà ampliato con ulteriori 280 ml di banchina per una capacità complessiva di movimentazione intorno al milione di Teu/anno.

Nel periodo aprile – settembre dell'anno in corso, la rottura della 2M e l'avvio del servizio Gemini solamente su Rijeka e Koper, ha favorito indirettamente anche quest'ultimo porto che a giugno 2025 segna un rilevante incremento del 13,80%, dovuto al fatto che in tale periodo le navi di detto servizio a Rijeka hanno potuto servirsi solamente del preesistente terminal Adriatic Gate Container Terminal di Brajdica, gestito

I PORTI NORD ADRIATICI ... SEGUE

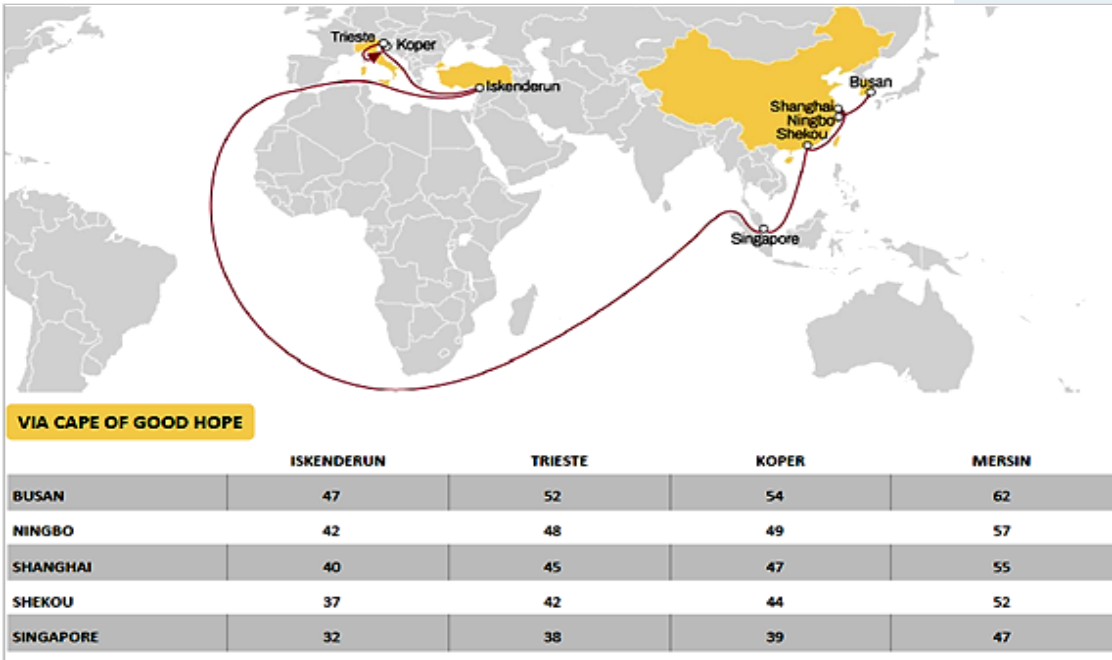
dalla indonesiana ICTSI, infatti la prima nave dell’Hapag Lloyd ha attraccato a Riva Zagabria il 12 settembre scorso (vedi illustrazione).



Fonte: <https://www.apmterminals.com/en/rijeka>

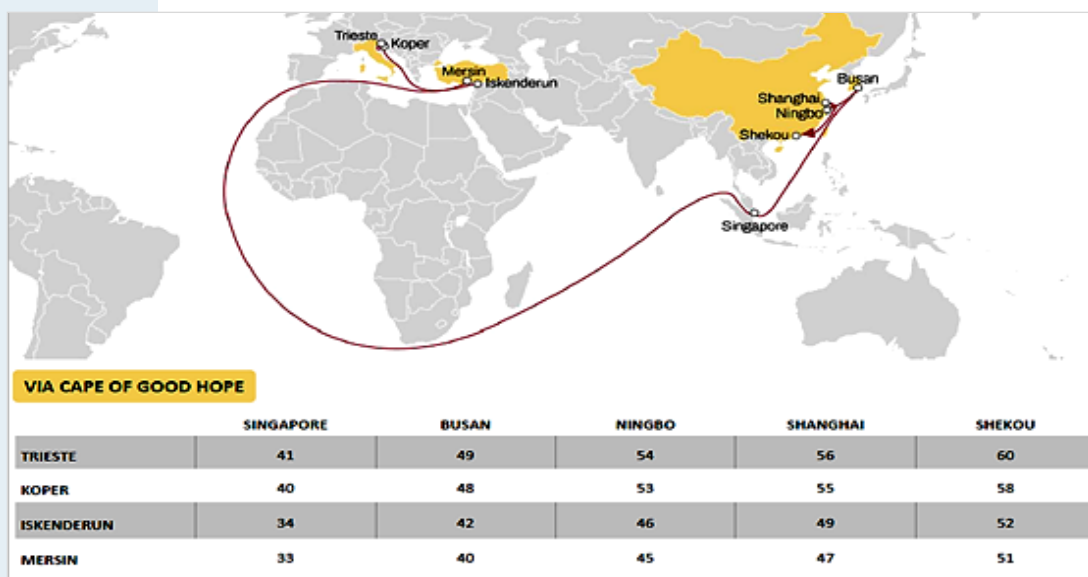
Per quanto riguarda Trieste, negli ambienti portuali si confida entro la fine dell’anno nel ripristino da parte di MSC del servizio diretto con il Far East “PHOENIX”, operato fino al mese di marzo in joint con la Maersk e per il quale, a dicembre 2024, la stessa MSC aveva diffuso una previsione di schedule dei propri servizi nel 2025 come segue, sia via Capo di Buona Speranza, sia via Suez:

WESTBOUND



I PORTI NORD ADRIATICI SEGUE

EASTBOUND



Fonti: MSC - Asia to Mediterranean Phoenix - Direct service from South Korea and China to Trieste and Koper Efficient gateway to Central European countries (Slovakia, Hungary, Austria, Czech Republic and South of Germany) with extensive and dedicated railway solutions via Trieste - Direct connection to Southeastern Anatolia Region via Iskenderun.

Relativamente ai progetti in corso per la realizzazione di un secondo terminal container, lo scorso mese di luglio, si è tenuto a Trieste il primo del ciclo di incontri previsto nell'ambito del dibattito pubblico dedicato al progetto del nuovo Molo VIII del porto di Trieste. La prima fase dell'opera, che sarà realizzata con investimenti in parte pubblici e in parte privati a cura del concessionario della Piattaforma Logistica, la HHLA-PLT Italy, prevede la realizzazione di un terminal di 17 ettari. Sarà inoltre costruita una banchina lunga 420 metri e larga 53, più un attracco Ro-Ro per navi fino a 240 metri.

Il progetto include un terminal ferroviario con 6 binari da 300 metri, estendibili in futuro a 750 metri, al fine di garantire piena intermodalità. Il nuovo Molo VIII sarà infine dotato di tecnologie a basso impatto acustico, illuminazione intelligente ed equipaggiamenti per l'alimentazione elettrica delle navi in banchina, nel rispetto degli standard di sostenibilità ambientale (vedi illustrazione)



Fonte: www.dpmoloottavotrieste.it

I PORTI NORD ADRIATICI SEGUE

In conclusione si può dedurre che i tre porti del Nord Adriatico Orientale, relativamente al traffico container, stanno attraversando un periodo di transizione verso una radicale trasformazione nell'assetto gestionale, fino al 2022 infatti le rispettive gestioni non erano sostanzialmente influenzate dalla politica delle compagnie marittime, a partire dal 2023, con l'acquisizione da parte di MSC dell'80% della società Trieste Marine Terminal a Trieste e con l'avvio della concessione Maersk/Enna Logic a Rijeka, si assiste ad un graduale processo che potremmo definire "di lottizzazione" del comparto terminalistico dell'Adriatico Nord Orientale, rimane ancora in mano pubblica la gestione del terminal di Luka Koper, sostanzialmente un jolly che per ora ha tratto solamente dei vantaggi da tale posizione, ma in futuro, sarà sempre così? (da.s.)

VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRA-STRUTTURALI

In un contesto internazionale caratterizzato da profonde incertezze e crescenti tensioni geopolitiche, una ventina di Paesi in via di sviluppo si sono riuniti sotto la sigla "SCO" (*Shanghai Cooperation Organization*) a Tianjin, dove Xi Jinping ha rilanciato la sua idea di «Sud globale» unito da commerci e cooperazione politica.

La Shanghai Cooperation Organization nasce nel 2001 come un club regionale fra Cina, Russia e quattro ex repubbliche sovietiche (Kazakistan, Uzbekistan, Tagikistan e Kirghizistan) ai quali si sono poi uniti India, Pakistan, Iran e Bielorussia. Inizialmente, il loro peso economico è modesto: insieme valgono appena il 5 percento del Pil mondiale. Successivamente, con l'allargamento della SCO ad altri 16 Paesi - "partner osservatori" - che vanno dalla Mongolia alla Turchia, all'Arabia Saudita e all'Egitto, ma soprattutto per la crescita economica di alcuni Paesi membri, il panorama è radicalmente mutato: oggi la SCO rappresenta quasi un quarto dell'economia globale, ovvero il 24,7% del prodotto mondiale.

La Shanghai Cooperation Organization nasce nel 2001 come un club regionale fra Cina, Russia e quattro ex repubbliche sovietiche (Kazakistan, Uzbekistan, Tagikistan e Kirghizistan) ai quali si sono poi uniti India, Pakistan, Iran e Bielorussia



VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRA-STRUTTURALI ... SEGUE

Sembra, quindi, che il collante di questa organizzazione sia la percezione comune degli Usa come minaccia; ed ecco che la risposta è il summit di Tianjin, dove Xi ha promesso aiuti gratuiti allo sviluppo e prestiti a basso interesse, ha proposto la creazione di una Banca di Sviluppo della SCO e un Centro Cooperativo di Intelligenza Artificiale ed altre iniziative concrete nel settore energetico e tecnologie green.



Eppure, ciò che colpisce è che i membri della SCO, secondo i dati della Banca Mondiale, commercino tra loro molto meno di quanto facciano con i Paesi industrializzati dell'Occidente.

Anche se in crescita, se è vero che insieme varrebbero oltre il 40% della popolazione mondiale e circa il 25% del Pil globale, gli scambi fra i Paesi SCO restano limitati e disomogenei: complessivamente l'interscambio interno a quest'area si aggira tra 700 e 900 miliardi di dollari all'anno.

Si nota anche che, tra tutti i membri dell'Organizzazione, gli attori emergenti sono Cina, Russia e India; lì dove Cina e Russia hanno raggiunto nel 2024 un interscambio da 245 miliardi di dollari, contro i 138 miliardi tra Cina e India, mentre Russia e India si attestano a quasi 70 miliardi di dollari. In aggiunta, alcuni di questi paesi sono oggetto di sanzioni economiche da parte dell'occidente, vedi la Russia; altri sono stati attaccati militarmente dagli Stati Uniti, vedi l'Iran; altri ancora sono stati corteggiati da Trump con scarsissimo successo e successivamente sono state imposte tariffe punitive, elevatissime, come per l'India.

Sembra, quindi, che il collante di questa organizzazione sia la percezione comune degli Usa come minaccia; ed ecco che la risposta è il summit di Tianjin, dove Xi ha promesso aiuti gratuiti allo sviluppo e prestiti a basso interesse, ha proposto la creazione di una Banca di Sviluppo della SCO e un Centro Cooperativo di Intelligenza Artificiale ed altre iniziative concrete nel settore energetico e tecnologie green.

Ora, ciò che emerge è l'idea che SCO e BRICS possano ridefinire la cooperazione internazionale, non soltanto sul terreno della sicurezza, ma anche in campo tecnologico, energetico e finanziario.

A questa lettura però se ne contrappone un'altra, secondo la quale, data l'immatunità della SCO come istituzione multilaterale, sembrerebbe che l'incontro di Tianjin sia stato più importante per il rafforzamento di una serie di relazioni bilaterali di rilievo. Ad esempio, la firma di un accordo tra Cina e Russia per la costruzione di un secondo gasdotto "Power of Siberia 2", che dal giacimento Yamal in Siberia, attraverso la Mongolia, arriva fino alla Cina settentrionale.

Quindi, nonostante luci e ombre si alternino sulla costituzione di questo nuovo blocco geopolitico, secondo molti esperti il messaggio però è chiaro: la SCO si configura come un'organizzazione che nei piani cinesi ambisce a essere un contrappeso economico e geopolitico dell'Occidente.

Ma, stiamo davvero assistendo alla nascita di un nuovo ordine mondiale?

Proviamo, intanto, a capire come si stanno muovendo i principali attori di questo "club".

Abbiamo detto che gli scambi commerciali tra Cina e Russia hanno raggiunto livelli record, con un interscambio da 245 miliardi di dollari nel 2024, come riportato dall'Agenzia di stampa russa TASS. Questo è un dato che non possiamo ignorare e che sta ad indicare un livello di cooperazione che va ben oltre il semplice opportunismo politico, bensì interessi economici, militari e strategici profondamente radicati.

A ciò si aggiunge che, con lo scoppio della guerra in Ucraina la Russia ha conquistato un mercato per le sue risorse energetiche ed una fonte di beni di consumo e tecnologia, mentre Pechino, a sua volta, si è assicurata un accesso agevolato alle materie prime russe; anche se si tratta, però, di una relazione "sbilanciata". Infatti, Pechino è il partner commerciale numero uno di Mosca dal 2014, con circa il 30% delle esportazioni russe, mentre la Russia è salita al settimo posto tra i partner commerciali del gigante asiatico nel 2024, rispetto al 13-mo posto del 2020, come scrive il "Carnegie Moscow Center".

VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRA-STRUTTURALI TITOLO SEGUE

Se da un lato c'è la necessità di far sì che Mosca resti un partner strategico, dall'altro però Pechino vuole mantenere solide relazioni con l'Occidente, in ottica di rivitalizzare l'economia interna (in fase depressiva dopo i crac immobiliari) con le esportazioni.

A questo proposito, secondo l'Organizzazione Mondiale del Commercio (Omc), in seguito ai dazi elevati imposti da Trump, nel 2025 tra Stati Uniti e Cina è previsto un crollo dell'81 per cento del commercio di merci e un aumento del 6 per cento delle esportazioni cinesi in Europa.

Ora, questo scenario in continua evoluzione, come impatta sui flussi commerciali e sui trasporti, considerato che le infrastrutture saranno sempre più leve strategiche di competitività, in grado di modificare gli equilibri commerciali a livello globale?

A questo proposito, notiamo che, già da qualche tempo, il gigante asiatico sta progettando rotte alternative che consentono di esportare le proprie merci in Europa, senza passare per il mare e per evitare tensioni con gli Stati Uniti e i suoi alleati nella regione.

Come segnalato dal "South China Morning Post" del 24 giugno scorso, si prevede che la città montuosa di Chongqing, centro di produzione di computer portatili e auto elettriche, nonché snodo essenziale per una rotta commerciale via terra, diventi il più importante hub logistico dell'Asia. Ogni giorno, la città gestisce centinaia di spedizioni, collegando Paesi del sud-est asiatico come Vietnam e Singapore all'Europa, tra cui Germania e Polonia, utilizzando treni merci veloci, con tempi di spedizione inferiori di 10-15 giorni rispetto alle tradizionali rotte marittime e ostacoli doganali ridotti.



Resta però il fatto che, anche se il commercio bilaterale tra Cina e Russia è ai massimi storici, con la guerra in corso in Ucraina, che ha comportato sanzioni internazionali mirate, il passaggio attraverso la Russia è diventato più rischioso; pertanto, la rotta settentrionale "**Northern Route**", che trasporta merci dalla Cina all'Europa attraverso la Russia, ha visto una significativa riduzione del traffico. Di conseguenza, oggi Pechino sta spingendo per potenziare lo sviluppo del "**Middle Corridor**" (argomento di cui ci siamo occupati in precedenti edizioni di questa newsletter), attraverso il Kazakhstan e il Mar Caspio, proprio per evitare la Russia o il Canale di Suez e gli stretti marittimi di Hormuz e Malacca.

In aggiunta, è di qualche giorno fa la notizia del primo servizio di linea per trasporto container lungo la Rotta del Mare del Nord, dove la Haijie Shipping Company ha lanciato il servizio "China-Europe Arctic Express"; una linea programmata, con orari e

Resta però il fatto che, anche se il commercio bilaterale tra Cina e Russia è ai massimi storici, con la guerra in corso in Ucraina, che ha comportato sanzioni internazionali mirate, il passaggio attraverso la Russia è diventato più rischioso; pertanto, la rotta settentrionale "**Northern Route**", che trasporta merci dalla Cina all'Europa attraverso la Russia, ha visto una significativa riduzione del traffico.



VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRASTRUTTURALI ... SEQUE

Quindi, vediamo che rotte marittime finora ostruite dai ghiacciai, a causa del cambiamento climatico, saranno sempre più percorribili da grandi navi mercantili. Naturalmente tutto questo richiederà del tempo, ma, se i primi viaggi commerciali avranno successo e i ghiacci non saranno più un ostacolo insuperabile, le premesse per un riequilibrio economico del pianeta daranno a Pechino un ruolo politico, oltre che economico, ben superiore a quello attuale.

scali prefissati. Tre grandi porti cinesi - il principale Shanghai - saranno collegati con Rotterdam, Amburgo, Danzica in Polonia e Felixstowe in Gran Bretagna, in soli 18 giorni di viaggio. Trattasi di una variante della "via della seta", una sorte di "via polare della seta", che costeggia la Siberia senza farvi scalo, che costituirà la base della politica commerciale internazionale di Pechino. Oltre alla Cina, anche Paesi come il Giappone e la Corea del Sud potrebbero essere interessati a utilizzare questa nuova rotta, per i loro commerci con l'Europa.



Fonte: Redazione SUPPLY CHAIN ITALY

Secondo esperti del settore, questo percorso potrebbe addirittura diventare una rotta commerciale energetica, utile per il trasporto di materie prime ed energia.

Quindi, vediamo che rotte marittime finora ostruite dai ghiacciai, a causa del cambiamento climatico, saranno sempre più percorribili da grandi navi mercantili. Naturalmente tutto questo richiederà del tempo, ma, se i primi viaggi commerciali avranno successo e i ghiacci non saranno più un ostacolo insuperabile, le premesse per un riequilibrio economico del pianeta daranno a Pechino un ruolo politico, oltre che economico, ben superiore a quello attuale.

Torneremo a breve sull'argomento per approfondire alcuni aspetti di questa nuova rotta, quali costi-benefici, altri percorsi verso l'Europa (es. Rotta Polare), stagionalità e sicurezza, seguendo con attenzione questa iniziativa che in futuro potrebbe rappresentare una svolta nella ridefinizione dei traffici commerciali globali, ma soprattutto per capire se avrà successo.

Analogamente, per quanto riguarda gli altri due attori emergenti in ambito SCO - Russia e India - abbiamo detto che l'interscambio tra questi due paesi, nel 2024, ammonta a 138 miliardi di dollari, con l'India che quest'anno è emersa come secondo mercato per le esportazioni energetiche di Mosca, attirando così le ire di Donald Trump che ha colpito il paese con dazi punitivi. In tal modo, indebolendo l'asse con l'India, Trump ha permesso non solo un riavvicinamento fra Pechino e New Delhi, ma soprattutto rischia di danneggiare quelle aziende americane che hanno scelto Cina e India come loro hub produttivi.



VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRA-STRUTTURALI TITOLO...SEGUE

Quindi, sempre restando in ambito SCO, a fronte di questi nuovi scenari che si vanno delineando, sta emergendo un altro corridoio "l'International North South Transport Corridor" (INSTC), detto anche corridoio Nord-Sud, che collega Russia, Iran e India attraverso l'Asia centrale e il Golfo Persico, offrendo la promessa di un'alternativa strategica alle rotte marittime tradizionali. Trattasi di un percorso di trasporto multimodale, di 7.200 km, che collega l'Oceano Indiano e il Golfo Persico al Mar Caspio attraverso l'Iran e prosegue verso l'Europa settentrionale passando per Mosca e San Pietroburgo in Russia. Lanciato nel 2000 da Russia, Iran e India, attualmente conta 13 membri, tra cui Turchia, Oman, Siria ed altri paesi che rientrano nella SCO.



In merito a questa alternativa, c'è da notare che le sanzioni occidentali a Russia ed Iran, due dei principali drivers dell'INSTC, rappresentano un ostacolo non da poco per il completamento del corridoio Russia-Iran-India, bloccando così gli investimenti fondamentali per lo sviluppo dello stesso. Allo stesso tempo, però, questo megaprogetto assume un ruolo centrale per la comune volontà di Mosca, Teheran e New Delhi di riorganizzare le relazioni internazionali intorno alle loro sfere di influenza e dei loro interessi e pertanto, di fronte a tale determinazione, gli sforzi dell'Occidente per tentare di bloccare la realizzazione potrebbero rivelarsi inefficaci.

Infine, non possiamo non parlare del "Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa" (IMEC) che vede, anche in questo caso, l'India protagonista. Un ambizioso progetto, a guida statunitense, concepito per contrastare l'influenza della Cina, che prevede un corridoio di collegamento tra l'India e l'UE attraverso il Golfo. Se realizzato, potrebbe favorire la diversificazione degli scambi globali e promuovere la cooperazione tra le grandi potenze, offrendo un'alternativa a rotte marittime rese sempre più vulnerabili da minacce climatiche e geopolitiche.

In merito a questa alternativa, c'è da notare che le sanzioni occidentali a Russia ed Iran, due dei principali drivers dell'INSTC, rappresentano un ostacolo non da poco per il completamento del corridoio Russia-Iran-India, bloccando così gli investimenti fondamentali per lo sviluppo dello stesso.



VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRASTRUTTURALI TITOLO...SEGUE

È chiaro, però, che per la realizzazione di questo corridoio bisognerà tener conto non solo delle criticità legate alla mancanza di infrastrutture terrestri da realizzarsi in pieno deserto, come la ferrovia in Arabia Saudita, bensì anche del fatto che questo corridoio ha subito una battuta d'arresto a causa della guerra a Gaza (il corridoio è infatti previsto passare dal porto di Haifa).



È chiaro, però, che per la realizzazione di questo corridoio bisognerà tener conto non solo delle criticità legate alla mancanza di infrastrutture terrestri da realizzarsi in pieno deserto, come la ferrovia in Arabia Saudita, bensì anche del fatto che questo corridoio ha subito una battuta d'arresto a causa della guerra a Gaza (il corridoio è infatti previsto passare dal porto di Haifa).

Detto questo, possiamo davvero parlare della fine dell'IMEC, così come riportato nell'articolo del *"South China Morning Post"* del 13 settembre scorso?¹ E Pechino sarà capace di offrire a New Delhi spazio di manovra e cooperazione economica, presentandosi oggi come un interlocutore stabile?

Quel che è certo è che, molti equilibri si sono rotti e, alle crescenti tensioni in Medio Oriente, di recente si è aggiunta la mutata posizione degli Stati Uniti rispetto all'IMEC e alle sue relazioni con l'India, fino ad imporre tariffe elevatissime, causa le importazioni di greggio dalla Russia. In aggiunta, come sostenuto dall'autore dell'articolo di cui sopra *"è molto difficile immaginare che l'IMEC decolli, in assenza della fine della guerra a Gaza, poiché oggi la leadership israeliana è percepita come una minaccia per la stabilità regionale, che difficilmente contribuirà alla pianificazione e ai progetti infrastrutturali a lungo termine"*.²

Per concludere, cosa dobbiamo dedurre dal vertice SCO che si è tenuto recentemente in Cina?

Stiamo davvero assistendo all'emergere di un nuovo ordine multilaterale antioccidentale, in cui sempre più paesi entreranno nell'orbita di Pechino, oppure Xi ha semplicemente riunito alleati di convenienza destinati a scontrarsi appena Trump cambierà strategia?

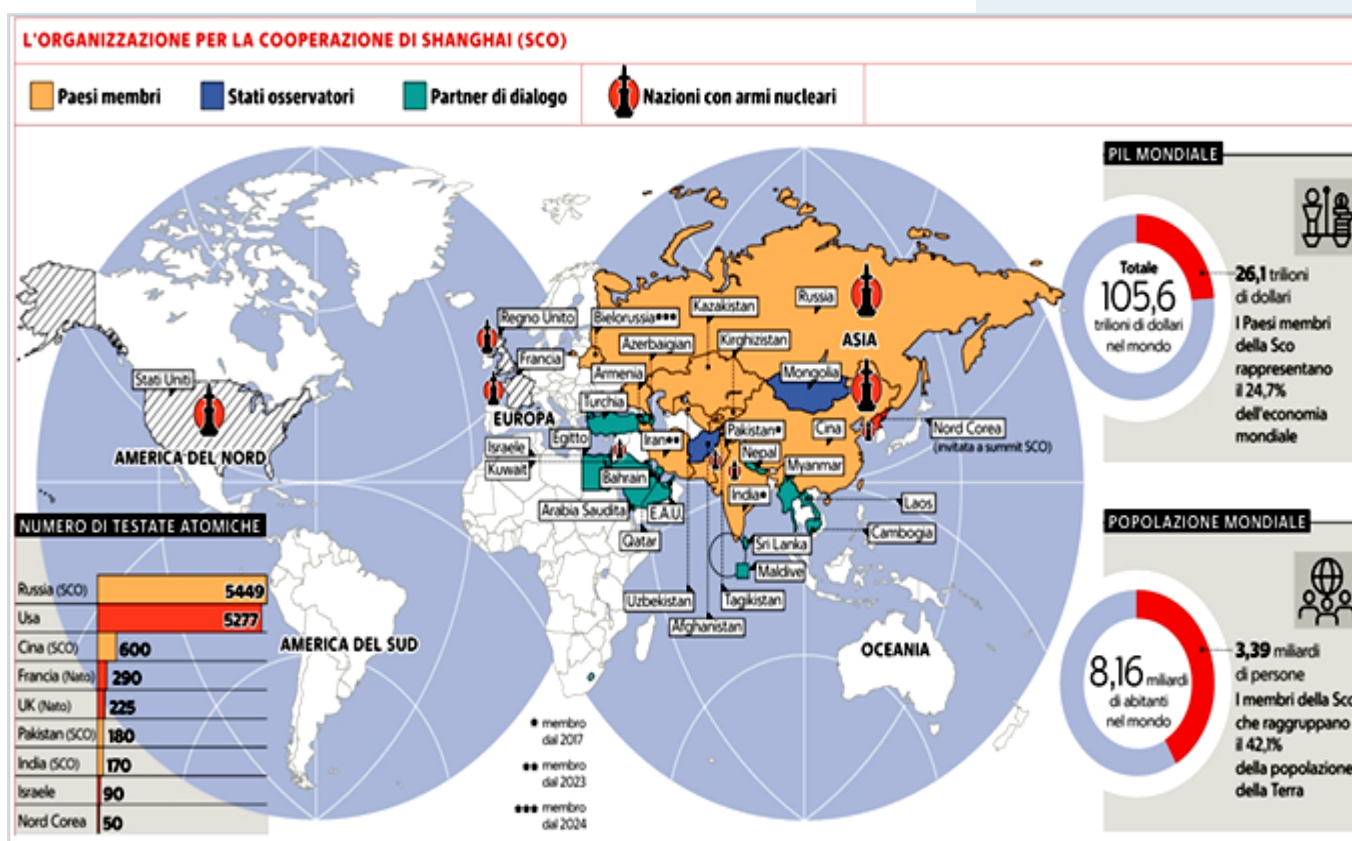
Ma soprattutto, quanto questo nuovo ordine multilaterale impatterà sullo sviluppo dei nuovi corridoi infrastrutturali?

VERTICE SCO IN CINA E NUOVI CORRIDOI INFRA-STRUTTURALI TITOLO...SEQUE

Di sicuro, alcuni Paesi riconoscono ormai la necessità di una forma innovativa di cooperazione per garantire uno sviluppo sostenibile, ma è pur vero che alcune rotte potrebbero comunque restare solo una promessa senza mai diventare realtà. (m.d.f.)

Note:

- 1) Per un approfondimento sull'argomento rinviamo al seguente link: [2025_South China Morning Post The end of IMEC.pdf](#)
- 2) E' quanto sostiene Kristian Coates Ulrichsen - Middle East fellow at Rice University's Baker Institute for Public Policy



BUSSOLA: APPROFONDIMENTO GLOBAL SHIPPING OUTLOOK

Come potrebbe configurarsi l'andamento dei nuovi ordini nel prossimo decennio?

L'industria cantieristica globale ha registrato un periodo di impennata degli ordini durato quattro anni dopo la pandemia Covid, fino al 2025.

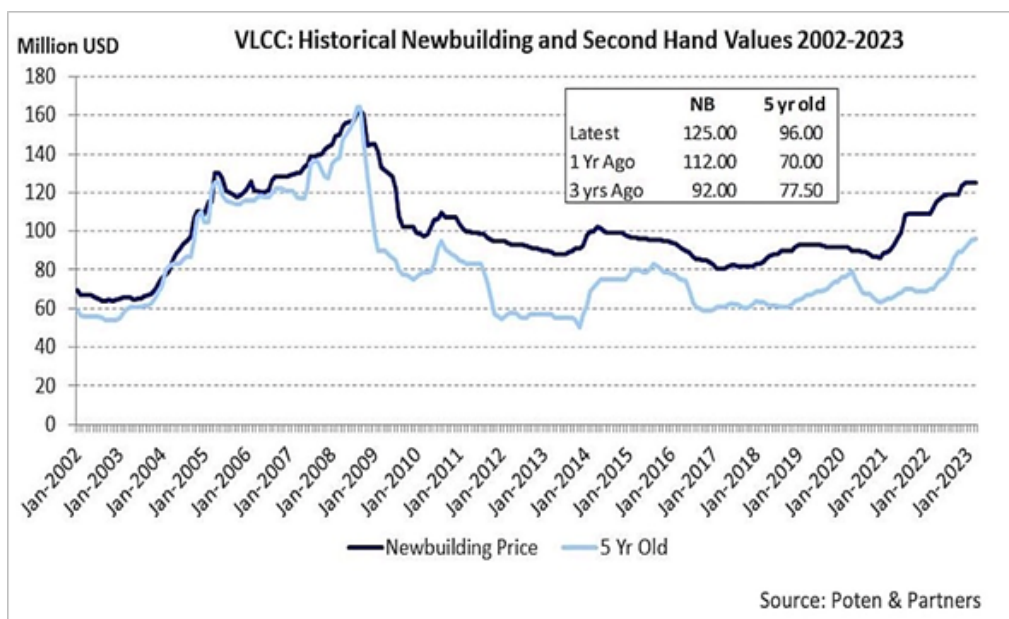
Il mercato oggi teme che il portafoglio ordini possa subire una contrazione progressiva a causa:

- del calo della redditività degli spedizionieri di container,
- dell'eccesso di offerta, e
- delle incertezze tariffarie.

Secondo Goldman Sachs i driver che influiranno sulla necessità di sostituzione delle flotte e di conseguenza sugli ordini saranno:

- l'invecchiamento della flotta e
- l'obsolescenza delle navi a combustibile fossile tradizionale con quelle a combustibile più ecologico

Nel 2029 una quota tra il 25 e il 40% delle petroliere, gasiere, navi container e navi rinfusa consegnate nel prolifico ciclo 2009-2012 avrebbe un'età superiore ai 20 anni; di conseguenza è prevedibile l'insorgere della loro sostituzione. I nuovi ordini di navi potranno aumentare significativamente a partire dal 2029 e manterranno il portafoglio ordini sopra i 2 anni di copertura. Verosimilmente i requisiti ambientali relativi alla decarbonizzazione e la sostituzione delle flotte obsolete saranno i due principali motori trainanti di questa fase di crescita, che si prevede durerà fino al 2032, con il sostegno dei prezzi delle nuove costruzioni derivante da una limitata espansione della capacità.



Requisiti

In occasione dell'83° MEPC dell'IMO nell'aprile 2025 è stato raggiunto un accordo sulle misure di decarbonizzazione a medio termine del settore marittimo, con obiettivo il raggiungimento di emissioni nette pari a zero "entro o intorno al" 2050 e di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 20% (con l'obiettivo del 30%) entro il 2030 rispetto al livello del 2008, e di almeno il 70% (con l'obiettivo dell'80%) entro il 2040.

È stato comunque stabilito un livello di requisiti di base, meno rigorosi e determinanti per il prezzo pagato per le emissioni oltre il livello "conforme": gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dalla Greenhouse Gas (GHG) Reduction Strategy sono del 4% nel 2028, che diventano l'8% nel 2030, e il 30% nel 2035.

Nel 2029 una quota tra il 25 e il 40% delle petroliere, gasiere, navi container e navi rinfusa consegnate nel prolifico ciclo 2009-2012 avrebbe un'età superiore ai 20 anni; di conseguenza è prevedibile l'insorgere della loro sostituzione



BUSSOLA: APPROFONDIMENTO GLOBAL SHIPPING
OUTLOOK ... SEGUE

Penalità

I proprietari della flotta non conforme, allo stato, sarebbero tenuti a pagare una pena-
lità in base a uno schema a due livelli, a 100 \$/t CO2e al di sotto degli Obiettivi di Con-
formità Diretta e a 380 \$/t CO2e al di sotto dell'obiettivo di base.

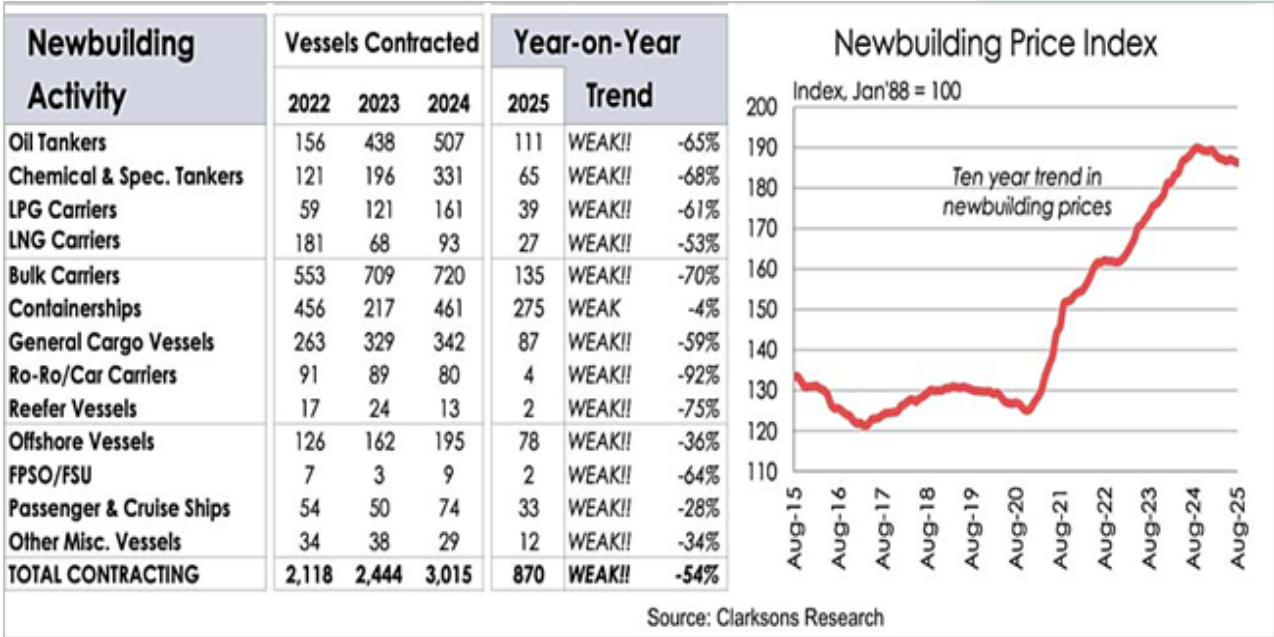
Fino al 2028, probabilmente le navi a combustibile convenzionale saranno ancora in
grado di operare a un costo conveniente (anche includendo le penali derivanti dalle
normative sulla decarbonizzazione), rispetto alla maggior parte delle navi a combusti-
bile alternativo (es. metanolo e ammoniac), ad eccezione delle normali navi alimen-
tate a gas naturale liquefatto GNL. Ma con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di
carbonio sempre più severi e le sanzioni in aumento, le navi a combustibile convenzio-
nale richiederanno costi operativi più elevati rispetto alle navi a combustibile alternati-
vo entro il 2035.

Le navi a combustibile convenzionale potrebbero incorrere in costi più elevati (incluse
le penali per la decarbonizzazione) rispetto alle navi ecosostenibili dal 2035, ed è pos-
sibile che entro tale scadenza il 40-50% della flotta sarà costituito da navi ecososteni-
bili, in base agli obiettivi di riduzione dei gas serra. Secondo la stima di Clarksons, per
raggiungere i Direct Compliance Target, la percentuale di navi a combustibile alternati-
vo dovrà raggiungere il 24% entro il 2028 e aumentare al 50% entro il 2035.

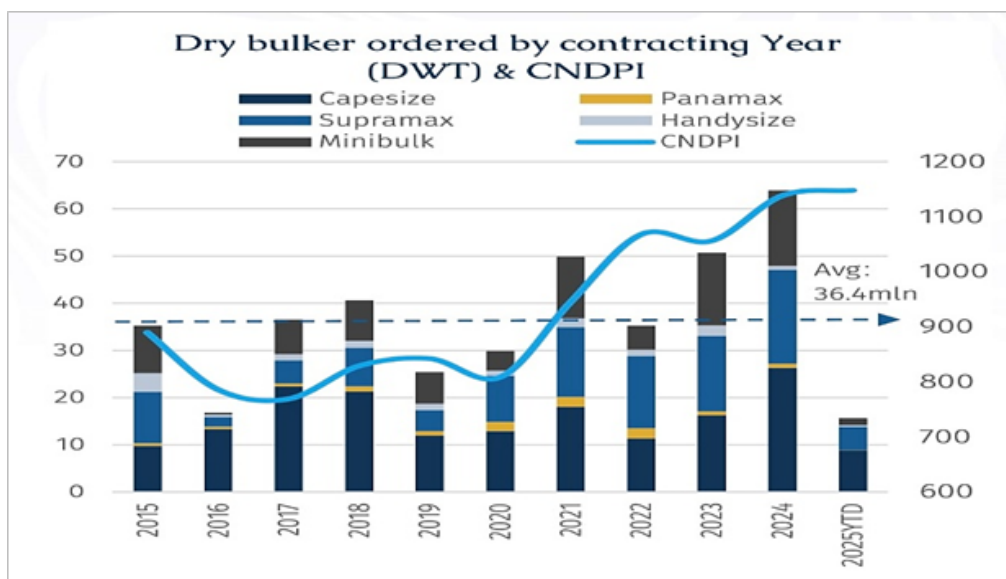
Dopo il completamento della prima impennata del portafoglio ordini dei cantieri nel
2024, il ciclo di crescita lungo in due fasi continuerà fino al 2032:

- 2025-28 - Fase di forte espansione degli utili di bilancio della cantieristica e ridu-
zione degli ordini: gli ordini per nuove navi torneranno al basso livello quantitati-
vo del 2022-23, a causa del calo della redditività del trasporto container e delle
navi metaniere, che trascinerà al ribasso il portafoglio ordini e il prezzo delle nuo-
ve costruzioni. Il calo di prezzo di vendita per le navi di nuova costruzione potre-
bbe essere del 12% circa rispetto al picco del 2024, data la capacità globale
(offerta) estremamente rigida. La domanda di nuovi ordini sarà inferiore alla ca-
pacità, il che trascinerà verso il basso il portafoglio ordini netto e gli anni di coper-
tura degli ordini a termine (definiti come il portafoglio ordini di fine anno diviso
per la capacità annuale). Gli anni di copertura del portafoglio ordini dovrebbero
restare sopra 2,5 anni. I cantieri navali monetizzeranno sempre di più i loro porta-

Le navi a combustibile convenzio-
nale potrebbero incorrere in costi
più elevati (incluse le penali per
la decarbonizzazione) rispetto
alle navi ecosostenibili dal 2035,
ed è possibile che entro tale sca-
denza il 40-50% della flotta sarà
costituito da navi ecosostenibili,
in base agli obiettivi di riduzione
dei gas serra.



BUSSOLA: APPROFONDIMENTO GLOBAL SHIPPING OUTLOOK ... SEGUE



fogli con ordini di alto valore, beneficiando per le nuove costruzioni di ricavi alti e di costi bassi dell'acciaio (30% dei costi operativi).

- 2029-32 - Fase di ripresa degli ordini: la domanda di sostituzione della flotta obsoleta farebbe aumentare i nuovi ordini di navi. Il volume degli ordini di nuove navi in aumento supererà la capacità annuale. Il portafoglio ordini e il prezzo delle nuove costruzioni tornerebbero al livello massimo registrato nel 2024, mentre gli utili e i margini potrebbero per assurdo subire una contrazione, a causa del lag temporale tra raccolta ordini e competenza dell'utile a bilancio. Infatti, gli ordini consegnati in questa fase saranno stati acquisiti nel 2025-27 a prezzi di nuova costruzione inferiori. (g.b.)

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, Goldman Sachs Research Global Shipbuilding, <https://sin.clarksons.net/>, <https://splash247.com/newbuild-prices-picking-up/>, <https://splash247.com/deep-slump-in-recorded-dry-bulk-orders-this-year/>, <https://shippingwatch.com>, <https://www.researchgate.net>)

IL PETROLIO RUSSO E "L'INGANNO DIGITALE"

Se c'è una cosa che abbiamo imparato dagli ultimi turbolenti anni che hanno caratterizzato lo scenario geopolitico mondiale è sicuramente quella di non accontentarci delle apparenze, di non dare per scontato che mosca una pedina sulla scacchiera ne seguirà, con buona approssimazione, l'effetto voluto. Molto spesso non è così. Nonostante il fatto che le più moderne applicazioni tecnologiche consentano di conoscere con estrema precisione ciò che accade dall'altra parte del mondo, le stesse applicazioni tecnologiche, se adeguatamente utilizzate, possono favorire il verificarsi di fenomeni che sfuggono ai normali monitoraggi internazionali e che finiscono, in alcuni casi, per vanificare totalmente gli effetti di scelte politiche internazionali che dovrebbero mettere in crisi le economie dei paesi colpiti.

Di che cosa stiamo parlando? Stiamo parlando della Russia e di ciò che è seguito alla invasione dell'Ucraina avviata a febbraio 2022. Come noto, i paesi occidentali a seguito dell'evento bellico hanno emanato una serie di sanzioni economiche che avevano la chiara finalità di mettere in crisi l'economia russa. Ebbene, a tre anni di distanza dall'inizio di un conflitto che non vede per ora alcuna concreta prospettiva di pace, l'effetto cercato dai paesi occidentali

... le stesse applicazioni tecnologiche, se adeguatamente utilizzate, possono favorire il verificarsi di fenomeni che sfuggono ai normali monitoraggi internazionali e che finiscono, in alcuni casi, per vanificare totalmente gli effetti di scelte politiche internazionali che dovrebbero mettere in crisi le economie dei paesi colpiti.

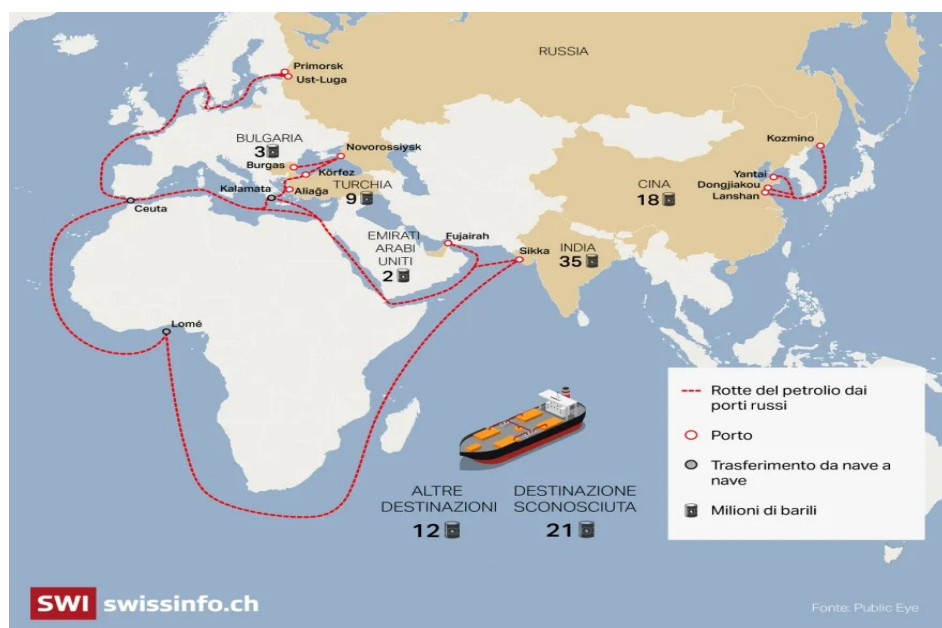
IL PETROLIO RUSSO E "L'INGANNO DIGITALE"... SEGUE

è stato ottenuto in maniera molto parziale e del tutto inferiore alle aspettative. Uno dei provvedimenti-cardine delle sanzioni emanate era finalizzato a colpire l'esportazione di petrolio russo che, secondo recenti stime, genera al bilancio russo un'entrata media di 150 miliardi di dollari all'anno. Si può tranquillamente affermare che in questi tre anni di "economia bellica" la Russia non abbia minimamente risentito del divieto di export del proprio petrolio aggirando la sanzione con un sistematico ed "intelligente" meccanismo che è stato rivelato di recente dalla stampa specializzata.

Che cosa è avvenuto in questi ultimi tre anni e sta tuttora accadendo? In buona sostanza nel Golfo dell'Oman, nei pressi del porto di Sohar (noto per essere un tradizionale scalo di riferimento dei traffici clandestini), viene posta in essere una sofisticata operazione di "spoofing" grazie alla quale vengono rese invisibili le rotte di navi petroliere di paesi compiacenti (quali Liberia, Palau o Gabon) e ciò avviene o tramite disattivazione dei loro sistemi di identificazione automatica (Ais) o trasmettendo dati falsificati che rendono difficile tracciare spostamenti e identificare i carichi illegali. Si tratta, con tutta evidenza, di navi costituenti una "shadow fleet" al servizio della Russia e che serve proprio per consentire al paese di continuare ad esportare petrolio. Una volta che la petroliera "compiacente" è resa invisibile ecco che può scattare l'operazione di ship-to-ship (Sts) transfer, in cui il petrolio viene trasferito in mare aperto dalla nave russa all'altra, perdendo qualunque riferimento all'origine del carico e ingannando di conseguenza le autorità doganali e le compagnie di assicurazione.

A quanto consta, quella dell'occultamento digitale costituisce una pratica oramai consolidata e che, oltreché ad essere completamente illecita, aumenta il rischio, a causa della vetustà e della scarsa manutenzione del naviglio impiegato, di incidenti marittimi, collisioni o sversamenti di petrolio, con conseguenti danni per l'ambiente.

È possibile porre rimedio a questa situazione? L'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) e l'Unione Europea hanno posto in essere una serie di azioni che dovrebbero servire quanto meno ad arginare il fenomeno sia tramite l'adozione di tecnologie sempre più avanzate di monitoraggio del traffico marittimo, sia intensificando l'attività di controllo in zone sospette come il Golfo dell'Oman. Staremo a vedere, anche perché, al di là della contingenza attuale legata all'effettiva applicazione del regime sanzionatorio volto a colpire l'economia russa, si tratta in ogni caso di una sfida strategica per l'intero comparto marittimo a tutela della trasparenza e della legittimità del commercio marittimo internazionale. (m.z.)



A quanto consta, quella dell'occultamento digitale costituisce una pratica oramai consolidata e che, oltreché ad essere completamente illecita, aumenta il rischio, a causa della vetustà e della scarsa manutenzione del naviglio impiegato, di incidenti marittimi, collisioni o sversamenti di petrolio, con conseguenti danni per l'ambiente.

NOTIZIE FLASH

DELEGAZIONE ISTITUZIONALE DELLA VIRGINIA E OTTO IMPRESE STATUNITENSIS IN REGIONE

"Questa nuova missione avviene all'insegna degli ottimi rapporti a livello operativo tra Regione Friuli-Venezia Giulia e uno Stato americano così importante come la Virginia. C'è, da parte di entrambi i territori, la volontà di rafforzare interessi comuni".

Con queste parole il governatore Massimiliano Fedriga commenta la seconda missione commerciale organizzata dal Virginia Small Business Development Center (Virginia Sbdc), in Friuli-Venezia Giulia dal 29 settembre al 2 ottobre.

L'iniziativa, che segue il successo della prima edizione, dà continuità all'accordo bilaterale firmato ad ottobre del 2024 dallo stesso Fedriga e dal governatore della Virginia Glenn Youngkin.

La missione 2025 vedrà la partecipazione di otto imprese statunitensi - Ensco Microsearch (sicurezza), Sweet Science (promozione), Laser Thermal (ingegneria dei materiali), Jeeva e Liqueur (scienze della vita), Spanalytics (ICT e sicurezza informatica), Opswat (cybersicurezza) e Oransi (industria 4.0) - coordinate da Virginia Sbdc e messe in contatto con il sistema economico regionale.

Inoltre, è attesa negli stessi giorni in Friuli-Venezia Giulia una delegazione istituzionale della Virginia, composta dal segretario dell'Agricoltura e delle Foreste Matthew Lohr e dal direttore del marketing e dello Sviluppo del Dipartimento dell'Agricoltura e dei Servizi al Consumatore Robert Davenport, referente per il settore agricolo nell'accordo bilaterale.

La programmazione degli incontri - curata da Select Friuli-Venezia Giulia in collaborazione con le Direzioni regionali al Lavoro, alle Attività produttive, all'Agricoltura, alla Salute e al Patrimonio, con il Cluster Scienze della Vita e con attività di tutoring e mentoring - prevede una fitta agenda di appuntamenti. Fondamentale anche il supporto delle Confindustrie Alto Adriatico e Udine, oltre a Confapi. "La Regione - spiega Fedriga - ha attivato tutto il suo sistema per mostrare quanto il Friuli Venezia Giulia possa offrire", sottolineando inoltre che la missione rappresenta un ulteriore passo verso il rafforzamento delle relazioni economiche e commerciali con la Virginia e la promozione di nuove opportunità di collaborazione per le imprese. Comunicato stampa Regione FVG - di data 24 settembre 2025 - ARC/AL/ma



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Inoltre, è attesa negli stessi giorni in Friuli-Venezia Giulia una delegazione istituzionale della Virginia, composta dal segretario dell'Agricoltura e delle Foreste Matthew Lohr e dal direttore del marketing e dello Sviluppo del Dipartimento dell'Agricoltura e dei Servizi al Consumatore Robert Davenport, referente per il settore agricolo nell'accordo bilaterale

TRASPORTI: AMIRANTE, FVG LABORATORIO EUROPEO SULL'INTERMODALITÀ

"Oggi celebriamo non solo un evento ferroviario, ma anche un importante messaggio: la ferrovia unisce i popoli. È un messaggio che assume un significato ancora più profondo qui, a Gorizia e Nova Gorica, città gemelle che quest'anno sono diventate simbolo europeo di cooperazione transfrontaliera e di dialogo tra culture".

Lo ha detto a Gorizia l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amiran-te, partecipando a "GoRail: il treno che unisce i popoli, il 19 settembre scorso. La ferrovia come ponte culturale tra Italia e Slovenia". L'evento culturale, ferroviario e transfrontaliero è organizzato - nell'ambito di Go!2025 Capitale europea della Cultura nell'Officina riparazione carri di Adriafer - dalla stessa Adriafer e Adriafer Rail Service assieme a Fondazione Fs italiane.

"Il Friuli-Venezia Giulia, terra di confine e di incontro - ha aggiunto l'assessore, portando i saluti del governatore Massimiliano Fedriga - trova nella ferrovia un ponte naturale verso l'Europa. I progetti che oggi presentiamo - dalla Lunetta ferroviaria di Gorizia, che renderà più fluido e veloce il collegamento tra Italia e Slovenia, al futuro Museo ferroviario di Campo Marzio a Trieste, che si candida a diventare un polo culturale e turistico di rilievo internazionale - sono tasselli fondamentali di una strategia che unisce infrastrutture, turismo,



NOTIZIE FLASH

TRASPORTI: AMIRANTE, FVG LABORATORIO EUROPEO SULL'INTERMODALITÀ ... SEGUE



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

cultura e sostenibilità. Accanto a ciò, il rilancio dei treni storici e turistici ci ricorda che la mobilità può essere anche esperienza culturale e attrattiva turistica di qualità, valorizzando i nostri paesaggi, le nostre città e le nostre radici".

"Nel contesto nazionale ed europeo del trasporto merci - ha evidenziato Amirante - il Friuli-Venezia Giulia ha una responsabilità e un'opportunità uniche. Siamo nel cuore dell'Europa, attraversati da due corridoi TEN-T, il Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. Disponiamo di un sistema logistico completo: porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro; interporti di Cervignano, Trieste, Gorizia-Sdag e Pordenone; Trieste Airport; una rete ferroviaria e autostradale che ci connette con i principali mercati europei. Oltre a un forte e diffuso sistema manifatturiero".

"In questo scenario la Regione - secondo l'esponente della Giunta - ha un ruolo chiaro: essere regista, coordinando le diverse istituzioni del sistema, oltre che facilitatore, indirizzando risorse e semplificando procedure per operatori e imprese. Non possiamo dimenticare, inoltre, che il Friuli-Venezia Giulia è terra di confine e di cooperazione: la collaborazione sempre più forte con la Slovenia e con l'area Alpe-Adria è un elemento imprescindibile".

"Il Friuli-Venezia Giulia - la conclusione dell'assessore - vuole essere, e può essere, un laboratorio europeo di intermodalità: sostenibile, efficiente, competitivo. Con questo spirito guardiamo al futuro, consapevoli che il nostro ruolo di Regione cross border è un'occasione da cogliere fino in fondo".

L'assessore, nell'ambito della giornata-evento, ha partecipato anche alla consegna del Premio ferroviario europeo "Euroferr", conferito alle stazioni internazionali di Gorizia e Nova Gorica e Šempeter pri Gorici, riconosciute per il loro alto valore storico, turistico e archeologico. Premiate anche Adriafer e Adriafer Rail Service.

"Un riconoscimento importante - ha detto l'assessore - che valorizza la ferrovia e i suoi luoghi non solo come mezzo di trasporto ma come connessione tra popoli, esperienze storiche, culturali e turistiche in territori ricchi anche di bellezze paesaggistiche". Comunicato della Regione FVG di data 19-09-2025_ARC/LIS/pph

Il Friuli-Venezia Giulia - la conclusione dell'assessore - vuole essere, e può essere, un laboratorio europeo di intermodalità: sostenibile, efficiente, competitivo. Con questo spirito guardiamo al futuro, consapevoli che il nostro ruolo di Regione cross border è un'occasione da cogliere fino in fondo".





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,

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Hanno collaborato a questo numero:

The map illustrates five proposed land bridge routes across Eurasia, connecting Europe, the Middle East, and Asia. The routes are color-coded as follows:

- Standard Route (Blue):** Connects Europe (via Hamburg) to the Mediterranean Sea, through the Suez Canal, and to the Indian Ocean (via Mumbai).
- INSTC Route (Red):** Connects Europe (via St. Petersburg) to the Caspian Sea, through the Black Sea, and to the Indian Ocean (via Chabahar and Mumbai).
- Middle Corridor (Purple):** Connects Europe (via Istanbul) to the Caspian Sea, through the Black Sea, and to China (via Beijing and Shanghai).
- Northern Corridor (Green):** Connects Europe (via St. Petersburg) to Russia, through the Ural Mountains, and to China (via Beijing and Shanghai).
- Southern Route (Brown):** Connects Europe (via Madrid) to the Mediterranean Sea, through the Suez Canal, and to the Indian Ocean (via Mumbai).

Major cities and locations marked on the map include St. Petersburg, Moscow, Hamburg, Madrid, Istanbul, Baku, Ashgabat, Tehran, Chabahar, Mumbai, Beijing, and Shanghai. The map also shows major bodies of water like the North Sea, Mediterranean Sea, Black Sea, Caspian Sea, and Indian Ocean.