



## NEWSLETTER NR. 08<sub>2025</sub>

### SEDE VACANTE

Nella nostra newsletter, a partire dal nr. 10 di dicembre 2024, ci siamo ripetutamente occupati della questione della nomina del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dei porti di Trieste e Monfalcone, auspicando una sollecita soluzione, pur prendendo atto delle difficoltà intervenute a livello politico-istituzionale in conseguenza delle numerose scadenze intervenute anche negli altri porti nazionali e delle inevitabili complicazioni determinatesi a livello governativo a seguito della volontà espressa dal Ministro competente di procedere ai rinnovi in un quadro complessivamente coordinato; non è nostra intenzione né nostro compito addentrarci ora in alcun tipo di valutazione circa l'opportunità o meno di tale scelta strategico-politica, rite-

niamo invece doveroso esprimere alcune nostre considerazioni sulle conseguenze che il protrarsi di una gestione commissariale del nostro porto oltre ogni limite ragionevole possono determinarsi, sul piano economico e sociale.

In primo luogo, ci pare opportuno richiamare di seguito i fatti e le vicende intervenute dopo le dimissioni anticipate del Presidente Zeno D'Agostino, anche per una doverosa informazione dei nostri lettori meno introdotti nelle questioni portuali:

- 31/05/2024 -Il Presidente Zeno D'Agostino si dimette per motivi personali dal suo incarico di Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale.

### SOMMARIO

Sede vacante.....1-4

La salute dei mari.....4-7

Dazi USA.....8-9

Approfondimento Egitto - Canale di Suez.....9-12

### NOTIZIE FLASH

Missione del Presidente della Regione F.V.G. a Washington.....12

Stati generali della Logistica 12-13

Un flash sulla geopolitica di fine ottobre 2025.....13

## SEDE VACANTE ....SEGUE

Cerchiamo ora di motivare perché la nomina del presidente del porto di Trieste assume carattere di urgenza rispetto anche alle nomine ancora in fieri negli altri porti nazionali.



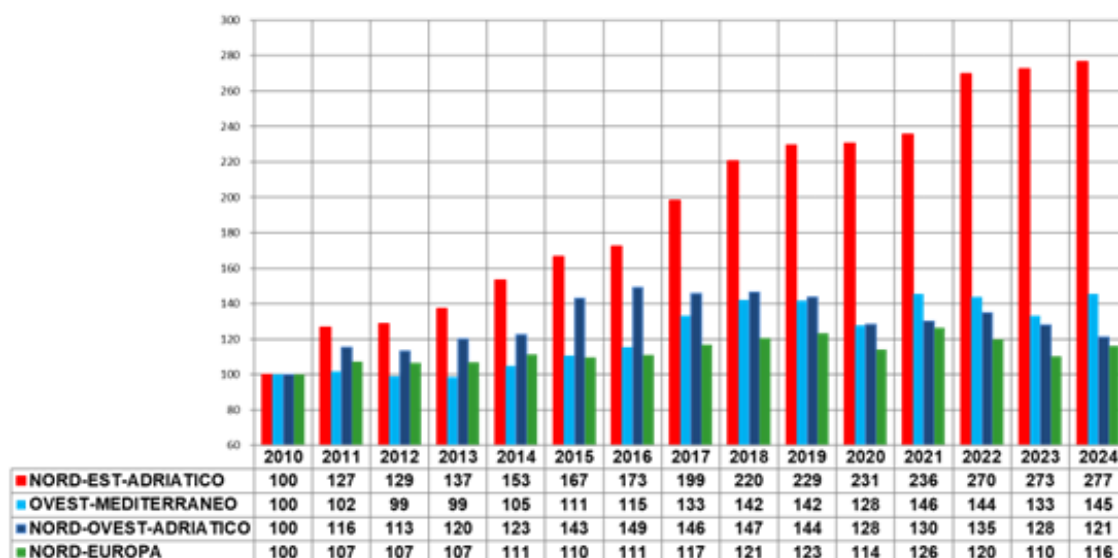
- 01/06/2024- con decreto ministeriale Il Segretario Generale in carica dall'aprile 2021 Prof. Vittorio Torbianelli viene nominato Commissario straordinario dell'Autorità di sistema. Contestualmente decade dalla carica di Segretario Generale che quindi è vacante dal 01/06/2024 e viene nel frattempo ricoperta con il ruolo di facente funzioni dal dr. Antonio Gurrieri;
- 10/06/2025 Viene nominato Commissario straordinario Antonio Gurrieri in attesa di sua nomina definitiva a Presidente.
- 10/06/2025 Il Commissario straordinario Vittorio Torbianelli viene sollevato dall'incarico ora coperto da Antonio Gurrieri e nominato dallo stesso Segretario Generale facente funzioni.
- 19/06/2025 Il Segretario generale f.f. V. Torbianelli viene rimosso dall'incarico .
- 29/07/2025 il Commissario Gurrieri rassegna le dimissioni da Commissario straordinario per motivi personali
- 30/07/2025 Viene nominato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT) Commissario straordinario ad interim (durata a tempo fino al 30 settembre 25) il Dr. Donato Liguori, Direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del MIT che mantiene la anche la sua carica al Ministero.
- 05/08/2025 Viene nominato dal MIT un subcommissario (commissario straordinario) nella figura del Dr. Pierpaolo Danieli membro dirigenziale del Gabinetto del Ministro dei Trasporti (carica che mantiene) che in questo contesto "coadiuva" il Commissario straordinario Liguori.
- 30/09/2025 la Regione FVG indica al MIT l'ing. Marco Consalvo AD di Trieste Airport per la carica di Presidente dell'Autorità.
- 02/10/2025 il MIT estende l'incarico del Dr. Liguori (scaduto il 30/9) illimitatamente ovvero "fino alla nomina effettiva del nuovo Presidente" (anche l'incarico del Dr. Danieli viene esteso). Il Comm straordinario Liguori informa la comunità portuale giuliana che la nomina del nuovo Presidente da parte del MIT avverrà "entro la fine dell'anno corrente".
- 17/10/2025 il MIT avalla l'indicazione della Regione FVG del 30/09/2025
- Si rimane ora in attesa delle due audizioni del candidato designato da parte delle due commissioni parlamentari, la cui data di convocazione deve ancora essere comunicata; le commissioni danno un parere non vincolante e la decisione finale spetta comunque al MIT.

Cerchiamo ora di motivare perché la nomina del presidente del porto di Trieste assume carattere di urgenza rispetto anche alle nomine ancora in fieri negli altri porti nazionali.

Di recente la stampa locale si è occupata con particolare rilevanza della concorrenza determinatasi nel settore del traffico dei contenitori fra i tre porti del Nord Adriatico Orientale, Trieste, Koper e Rijeka, range portuale che nell'ultimo decennio si è progressivamente aggiudicato il ruolo di "via di accesso preferenziale" ai mercati emergenti del Centro Est Europa, anche in concorrenza con i porti del Nord Europa.

Il grafico che segue fornisce un quadro dell'andamento evolutivo nel periodo 2010-2024 degli indici di crescita del traffico contenitori dei porti del Nord Est Adriatico (Trieste, Koper e Rijeka) confrontato con gli altri comparti portuali del Nord Ovest Adriatico, del Mediterraneo Occidentale e del Nord Europa :

**ANDAMENTO INDICI CRESCITA SETTORI PORTUALI EUROPA  
TRAFFICO CONTENITORI ANNO 2010 = 100**



Ci pare superfluo sottolineare come tale comparto portuale sia divenuto strategico per le principali compagnie di navigazione e per i grandi operatori della logistica, soprattutto per il fatto che anche a seguito di importanti investimenti effettuati negli ultimi anni e in parte ancora in corso, i terminal dei tre scali portuali hanno incrementato sensibilmente la propria capacità operativa.

Ma tra la fine del 2024 e gli inizi del 2025 si sono determinati dei nuovi equilibri nell'assetto delle linee di collegamento marittimo-oceanico con il Sud East Asiatico e il Far East, principale mercato oltremare di riferimento, in particolare per le economie emergenti dell'Est Europa, la cessazione dell'alleanza 2M tra la Maersk e la MSC, il formarsi di un nuovo accordo operativo denominato Gemini tra Maersk e Hapag Lloyd, quest'ultimo fuoriuscito dalla The Alliance che ha assunto la nuova definizione di Premier, il rafforzamento della Ocean Alliance da parte di CMA e Cosco, la decisione di MSC di operare da indipendente. Conseguentemente sono state completamente riformulate anche le schedule degli itinerari dei rispettivi servizi, processo peraltro ancora in corso d'opera.

Fatto rilevante per Trieste, dovuto allo scioglimento della 2M, la decisione di Maersk di scalare con il proprio servizio diretto in joint con Hapag Lloyd solamente i due scali di Koper e Rijeka, riservando a Trieste un servizio feeder da Port Said; ciò in esito soprattutto al fatto di aver assunto in concessione assieme alla croata Enna Logic il nuovo terminal container di Riva Zagabria a Rijeka, con l'impegno di importanti investimenti e, quindi, con l'obiettivo di implementare i volumi in transito attraverso tale infrastruttura.

Ciò ha prodotto un rilevante calo dei volumi a Trieste, anche perché la Maersk utilizzava il nostro terminal per il trasbordo dei contenitori operati sul servizio oceanico verso i porti di Venezia, Ravenna e Ancona, operazione che ha un doppio valore in termini di movimenti a terminal.

Nel frattempo, si è ancora in attesa delle decisioni di riconversione del proprio servizio diretto con il Far East denominato "Phoenix" da parte della MSC, che era appunto operato in joint con Maersk cui la compagnia ha supplito a partire dal mese di maggio 2025 con collegamenti feeder attestati su Gioia

Ma tra la fine del 2024 e gli inizi del 2025 si sono determinati dei nuovi equilibri nell'assetto delle linee di collegamento marittimo-oceanico con il Sud East Asiatico e il Far East,



... la mancanza di una guida qualificata e con pieni poteri alla presidenza del porto di Trieste in un periodo così delicato di evoluzione degli standard operativi dello shipping e, in particolare, degli equilibri del "trade" marittimo nei nuovi orizzonti geopolitici che si stanno profilando, costituisce un "gap" di notevole rilevanza sotto l'aspetto delle strategie di gestione dello scalo.

## SEDE VACANTE ... SEGUE

Tauro e Malta, dove scalano i due propri principali servizi Far-East / Mediterraneo, denominati Jade e Dragon; forse a Ginevra un input autorevole in tal senso sarebbe utile.

L'andamento del traffico dei contenitori nel porto di Trieste, assieme al Ro-Ro, ha una fortissima incidenza sull'avviamento della forza lavoro, in quanto le operazioni di lashing/unlashing e le guide dei mezzi di movimentazione e delle unità di carico rotabili, sono caratterizzate entrambe da un alto impiego del fattore umano; quindi, la perdita di traffico in tali settori costituisce un problema di ordine sociale di notevole rilevanza.

Ma veniamo al dunque, anche se riteniamo che la maggior parte dei nostri lettori dopo questa utile divagazione si saranno già resi conto di dove intendiamo andare a parlare con il nostro ragionamento, cioè sul fatto che la mancanza di una guida qualificata e con pieni poteri alla presidenza del porto di Trieste in un periodo così delicato di evoluzione degli standard operativi dello shipping e, in particolare, degli equilibri del "trade" marittimo nei nuovi orizzonti geopolitici che si stanno profilando, costituisce un "gap" di notevole rilevanza sotto l'aspetto delle strategie di gestione dello scalo. La gestione commissariale com'è noto si limita di norma al disbrigo delle procedure di ordinaria amministrazione, mentre un presidente in carica deve dedicarsi soprattutto ad una "governance" di taglio prevalentemente strategico, nei rapporti con le compagnie di navigazione e con gli attori del mercato di riferimento, l'hinterland naturale del porto di Trieste, se pur in competizione con i vicini scali esteri.

A conclusione di questa sintetica analisi, il nostro più fervido invito che intendiamo rivolgere alle istituzioni competenti è quello di accelerare al massimo la procedura di nomina del nuovo presidente, altrimenti si rischia veramente di compromettere ciò che è stato faticosamente costruito negli ultimi anni e di perdere delle occasioni che talvolta non si ripresentano tanto facilmente. (da.s.)

## LA SALUTE DEL MARE - VISTA DA UN NON ADDETTO AI LAVORI

Con mero spirito ludico questa volta osiamo affrontare con molta cautela questo argomento che però riveste una enorme importanza per il futuro dell'uomo e del pianeta.

È noto che la vita come noi la intendiamo, ovvero che ha portato alla dominanza attuale del sistema antropico, si è estesa all'origine dal mare alla terra. Quando il mare era già pieno di vita con specie altamente sviluppate e differenziate, la terra era ancora praticamente deserta di specie animali e con poche specie vegetali.

Poi nel periodo siluriano, circa 450 milioni di anni fa, la vita ha cominciato a diffondersi dagli organismi più semplici fino ad arrivare all'uomo, che ha usato dai primordi il mare per la sua alimentazione e successivamente per l'evolversi ed espandersi dei traffici delle sue civiltà remote e presenti fino ad abusarne drammaticamente nei tempi più recenti.

La stragrande maggioranza dei danni al mare sono stati fatti nel corso del XX secolo e parte di essi si sono estesi e sono tuttora in corso.

Alcuni addirittura sembra non abbiano ancora soluzioni definitive a tempi brevi o medi e su questi concentreremo i nostri commenti.

**L'inquinamento da idrocarburi** sembra sia stato risolto in altissima percentuale con gli accordi internazionali in essere e con i metodi stringenti ed evoluti di prevenzione e sorveglianza delle fonti potenziali.

**Gli inquinamenti da cicli e prodotti industriali (chimici ed altri)** sono anche regolamentati, anche se in questo caso purtroppo esistono ancora forti differenze nella loro applicazione reale fra i vari paesi del mondo e in particolare per quanto riguarda il c.d. terzo mondo.



## LA SALUTE DEL MARE ... SEGUE

Stesso discorso per gli **scarichi di acque grigie e nere** delle comunità umane.

Rimane elevato e poco monitorato lo smaltimento dei **rifiuti tossici** o, peggio, della nostra civilizzazione che molte volte finiscono purtroppo proprio in mare con metodi di gestione assolutamente illegali.

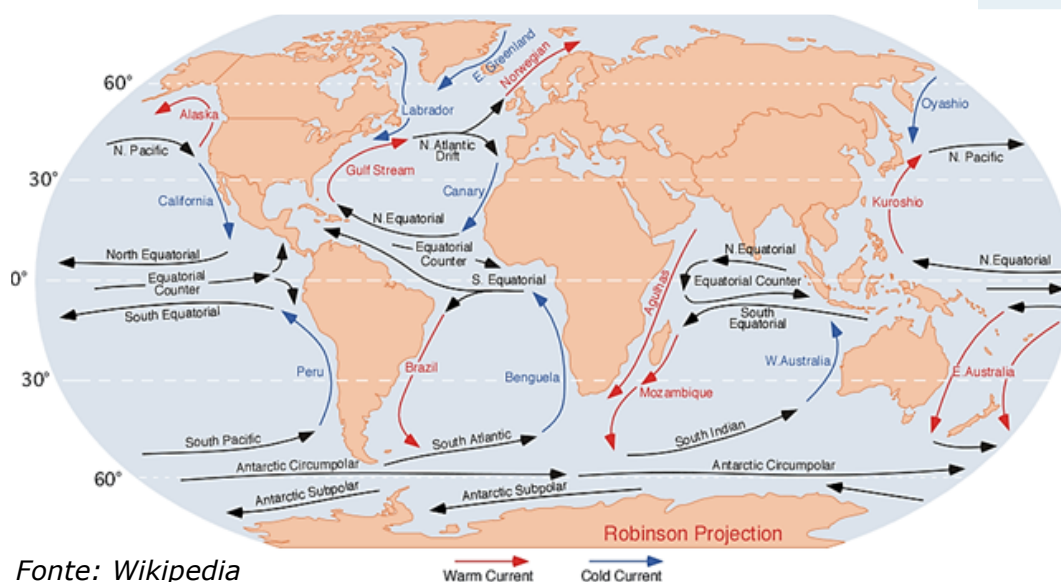
**La pesca intensiva** condotta con mezzi e volumi non rispettosi degli equilibri naturali è ancora un problema importante e le regole a difesa della fauna e flora ittica vengono rispettate e considerate solo da alcuni paesi.

**Il riscaldamento superficiale dei mari** è invece un fenomeno legato ad altre dinamiche ambientali e climatiche che tra l'altro sono ancora non ben definite e fonti di eterni dibattiti. Non entriamo in questo merito ma ne teniamo conto come un processo che potrebbe portare comunque a enormi e imprevedibili alterazioni sia delle fonti alimentari dei mari che l'uomo utilizza sia dell'andamento climatico del pianeta.

Rimane quindi del tutto in sospeso il problema dell'inquinamento da polimeri (ovvero dalle "plastiche") determinato dall'uso intensivo che l'uomo fa di esse e soprattutto dai metodi di smaltimento dei residui.

La scoperta relativamente recente delle concentrazioni di tali residui negli oceani con la formazione di mostruose "isole di plastica" è principalmente determinata dall'andamento delle grandi correnti oceaniche come evidenziato dalle seguenti immagini.

Rimane quindi del tutto in sospeso il problema dell'inquinamento da polimeri (ovvero dalle "plastiche") determinato dall'uso intensivo che l'uomo fa di esse e soprattutto dai metodi di smaltimento dei residui.



## LA SALUTE DEL MARE ... SEGUE

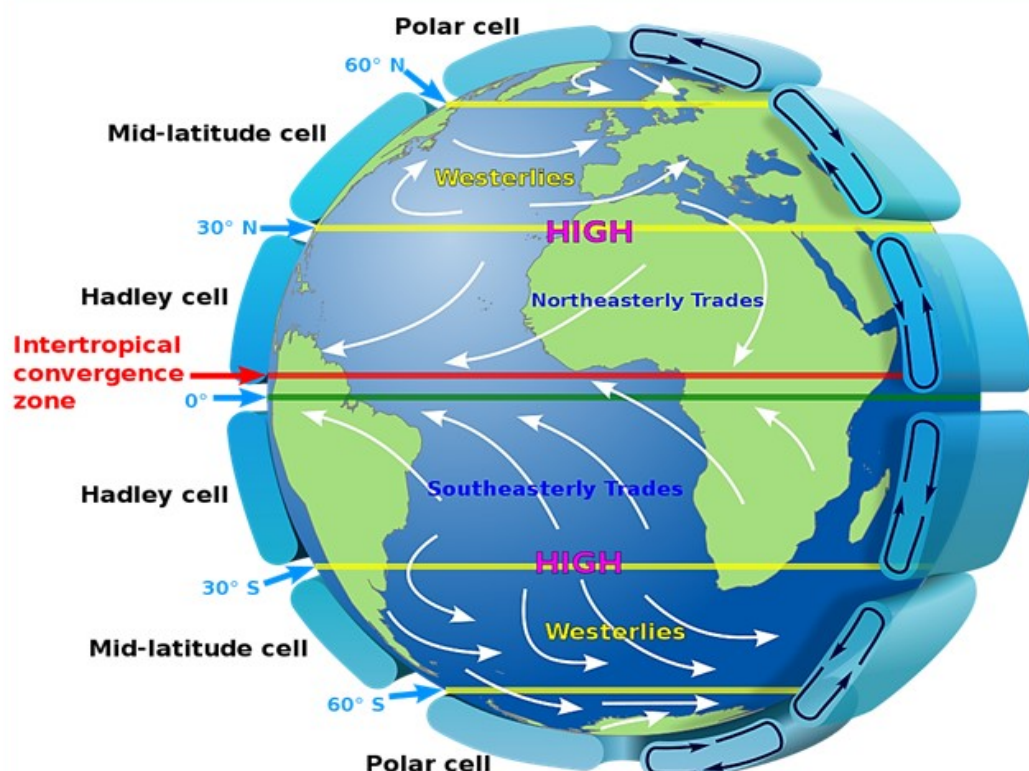
### La forza di Coriolis

In fisica, la forza di Coriolis è una forza apparente, a cui risulta soggetto un corpo quando si osserva il suo moto da un sistema di riferimento che sia in moto rotatorio rispetto ad un sistema di riferimento inerziale.

È alla base della formazione dei sistemi ciclonici o anticiclonici nell'atmosfera[4] e ha effetti non trascurabili in tutti i casi in cui un corpo sulla Terra si muova ad alta velocità su lunghi percorsi, come per esempio nel caso di proiettili o di missili a lunga gittata. Meno comunemente il manifestarsi di questa forza apparente è indicato anche con l'espressione effetto Coriolis. (Fonte Wikipedia)

Per verificarne l'esistenza basta che guardiate il vortice che si crea nei nostri lavandini domestici di casa.

Tutti i vortici nell'emisfero Nord ruotano in un senso (antiorario) mentre quelli nell'emisfero Sud ruotano tutti in senso inverso all'emisfero Nord (orario).



Fonte: <https://www.fe.infn.it/~lenisa/2020/lezioni/Coriolis.html>

E il Mediterraneo? Beh, il Mediterraneo è praticamente un sistema chiuso il cui ricambio avviene solo attraverso lo Stretto di Gibilterra in circa 90 anni, ed in misura infinitamente minore tramite il Canale di Suez e i pochi grandi fiumi che vi confluiscano come il Danubio, peraltro sfociante nel Mar Nero "strozzato" dai Dardanelli e dal Bosforo.

Questo sistema, peraltro, almeno dal versante europeo, è tutelato da regole e leggi estremamente stringenti della Comunità Europea mentre a Sud sul versante africano è ancora in parte a bassa tutela, ma se non altro non ha il contributo di alcun grande fiume eccetto il Nilo e quindi sarebbe relativamente di semplice regolamentazione e soluzione.

Tutt'altro discorso invece per gli oceani dove il "contributo all'inquinamento da plastiche" è determinato da tutti i paesi che afferiscono a quei mari, con il particolare che in pratica le "isole" dell'emisfero Nord contengono i rifiuti dei paesi settentrionali mentre lo stesso risultato si produce nell'emisfero Sud, appunto per l'effetto "Coriolis".

## LA SALUTE DEL MARE ... SEGUE

Grossolanamente parlando, i residui di plastica si dividono in “macro” e “micro” con problematiche di impatto molto diverse fra di loro.

Le “macro” sono in gran parte convogliate al mare dai grandi fiumi e dagli scarichi urbani in particolare, ma purtroppo non esclusivamente, dalle aree meno sviluppate del pianeta e sono impattanti in maniera vistosa nel mare.

Lo smaltimento delle macro già esistenti negli oceani, tutt'altro che semplice, è comunque in corso di analisi con progetti importanti anche se le dimensioni delle isole già esistenti sono tali che i tempi potranno richiedere decenni. Per la prevenzione invece, il fatto che siano i fiumi a convogliarle teoricamente in elevata percentuale sul totale, ne dovrebbe facilitare anche una drastica riduzione del conferimento l'adozione di mezzi di superficie fissi e di smaltimento all'origine.

Per le micro il problema invece va risolto unicamente a monte riducendone la produzione ed il relativo generalizzato consumo. Le “micro” impattano in maniera molto più subdola delle “macro” e purtroppo entrano massivamente a far parte del ciclo di vita ittico e quindi, successivamente, di quello alimentare dell'uomo, con conseguenze ancora in via di indagine e definizione, ma certamente ed evidentemente non positive.

Problema estremamente complesso, perché incide fortemente sia sullo stile di vita dell'uomo che sulla sua economia di consumo; infatti, le stesse sono contenute in moltissimi prodotti comunemente usati come i cosmetici, i detersivi, ma anche nei tessuti e in altri prodotti di comune uso da parte della stragrande maggioranza dell'umanità. È inoltre estremamente arduo ridurre l'eventuale afflusso in mare.

Inoltre, giova sottolineare che anche le “macro” lentamente e con sequenzialità diverse diventano in parte “micro” o comunque elementi frantumati che vengono ingurgitati dalla fauna ittica con ulteriori danni e conseguenze immaginabili.

Cosa può fare il comune cittadino? Oltre a rispettare le linee guida e i regolamenti di smaltimento che ci sono giustamente dettati dagli organi di controllo preposti, il semplice fatto di averne conoscenza dovrebbe far riflettere per migliorare il nostro stile di vita e di consumo in maniera più rispettosa per l'ambiente che ci ospita e che ospiterà le future generazioni.

L'attenzione di tutto il mondo è fortemente concentrata sul riscaldamento climatico e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>; tuttavia, questo problema potrebbe avere addirittura un maggiore impatto soprattutto nel presente e futuro prossimo considerando che con provvedimenti che potrebbero essere adottati rapidamente e generalizzati a tutti i paesi del mondo si potrebbe limitare almeno l'inquinamento ulteriore da macroplastiche.

Abbiamo recentemente partecipato ad un interessante convegno sul tema organizzato dal Propeller Club Port of Trieste con la partecipazione di ricercatori dell'OGS ed altri importanti studiosi, dal quale è emerso che, pur non esistendo ancora un protocollo unico condiviso e sottoscritto da tutti i paesi del mondo, l'UE ha già preso cogenti provvedimenti.

Per chi volesse approfondire l'argomento ci sono vari siti che se ne occupano e possiamo indicare ad esempio il seguente link:

<https://www.europarl.europa.eu/topics/it/article/20180830STO11347/riduzione-dei-rifiuti-di-plastica-le-misure-dell-ue-spiegate>.

Il mondo dello shipping è già da tempo sensibile sull'argomento, sia nel trattamento e smaltimento delle acque di zavorra e dei fumi da combustione (scrubbers etc.) delle navi che, a riguardo di questo specifico tema delle plastiche, in quello dei rifiuti delle stesse che vengono raccolte nei porti da operatori specializzati e sotto stretto controllo e verifica delle regole normative in essere (Marpol ed altre) che regolamentano lo smaltimento dei rifiuti derivanti anche dalle lunghe navigazioni oceaniche. (di.s.)

Cosa può fare il comune cittadino? Oltre a rispettare le linee guida e i regolamenti di smaltimento che ci sono giustamente dettati dagli organi di controllo preposti, il semplice fatto di averne conoscenza dovrebbe far riflettere per migliorare il nostro stile di vita e di consumo in maniera più rispettosa per l'ambiente che ci ospita e che ospiterà le future generazioni.





## DAZI USA-CINA: È SCONTRO TOTALE

... si tratta di vere e proprie barriere al libero commercio internazionale che, preannunciate dallo scorso aprile, hanno portato alcuni tra i principali vettori marittimi a riorganizzare i rispettivi network e a variare i noli ...

Dell'argomento dazi americani e dei suoi possibili riflessi sul trasporto marittimo internazionale ne avevamo parlato nella newsletter dello scorso aprile. Ora l'argomento è divenuto di stretta attualità atteso che, a far data dallo scorso 14 ottobre, sono entrati in vigore i nuovi dazi imposti dal United States Trade Representative (Ustr) con la finalità di "invertire il predominio cinese e ripristinare la cantieristica navale americana".

Nell'approssimarsi di questa scadenza, si sono sbizzarrite le principali società di analisi che hanno ipotizzato extra-costi, ad esempio nel settore dei contenitori, di 3,2 miliardi di dollari entro il 2026, nel presupposto che le maggiori compagnie di navigazione che scalano porti americani con naviglio cinese mantengano l'attuale assetto dei servizi.

Ricordiamo che la tariffa aggiuntiva finale è stata fissata in 50 dollari per tonnellata netta con ulteriore incremento di 30 dollari fino al 2027. Secondo le previsioni, sarà la compagnia cinese Cosco a sopportare i maggiori oneri con commissioni aggiuntive stimate in 1,53 miliardi di dollari sul totale di 3,2 miliardi di dollari previsto per il 2026. E si tratta di oneri, come specificato dalle competenti autorità statunitensi, che ricadono integralmente sugli operatori navali che dovranno versare il dovuto al Dipartimento del Tesoro americano almeno tre giorni prima dell'arrivo della nave, pena il divieto di effettuare operazioni di carico o scarico nei porti Usa.

Come è facile arguire, si tratta di vere e proprie barriere al libero commercio internazionale che, preannunciate dallo scorso aprile, hanno portato alcuni tra i principali vettori marittimi a riorganizzare i rispettivi network e a variare i noli. Un esempio? La Msc ha rimosso la nave Msc Jeongmin dal servizio California Express dal Mediterraneo verso gli Stati Uniti. Altre compagnie hanno riposizionato il proprio naviglio spostando nelle rotte verso l'America mezzi "neutri".

Quanto ai possibili benefici effetti sulla cantieristica americana di questa aggressiva politica sui dazi, ad oggi la stampa specializzata segnala che nei primi nove mesi del 2025 c'è stata sicuramente una riduzione dell'incontrastato dominio cinese sui nuovi ordini ma a beneficiarne sinora è stata soprattutto l'industria cantieristica sudcoreana che ha raggiunto una quota del 39 % degli ordini complessivi raggiungendo la Cina, ferma al 40 %.

Ma all'orizzonte c'è una forte aspettativa anche per la crescita dell'industria navale giapponese. Tuttavia, l'attuale amministrazione americana sembra, al momento, non voler sentire ragioni, e sono alle viste nuovi "maxi dazi" che andrebbero a tassare al 100% alcuni tipi di gru ship-to-shore e di equipment per la movimentazione delle merci di origine e controllo cinese e al 150% chassis per trasporti intermodali, gru a portale su gomma, su rotaia, reach-stacker, trattori portuali e relativi componenti.

Insomma, si andrebbero a colpire tutte le attrezzature a servizio dei traffici marittimi di produzione cinese e c'è tempo sino al 10 novembre per partecipare alla fase di consultazione pubblica, precedente all'adozione formale del provvedimento. Ma cosa sta succedendo? Come avevano previsto i commentatori più accreditati, il drago cinese (che sino all'ultimo aveva confidato in una composizione negoziata del contrasto sui dazi aperto dagli Stati Uniti) ha reagito pesantemente introducendo a sua volta, sempre a partire dallo scorso 14 ottobre, rilevanti tasse portuali aggiuntive per navi di proprietà o gestite da armatori statunitensi che attraccheranno nei porti cinesi.

È evidente come siamo in presenza di una contromisura difensiva ai dazi americani, preannunciata dal Ministero dei Trasporti cinese con qualche giorno di anticipo. La misura dei contro-dazi cinesi? Alta, sicuramente: si parte da una prima tariffa di 56,13 dollari per tonnellata netta per salire a 89,81 dollari dal 17 aprile 2026, a 123,52 dollari dal 17 aprile 2027 e a 157,16 dollari dal 17 aprile 2028. È naturale





## DAZI USA-CINA .... SEGUE

ipotizzare che sono stati proprio i contro-dazi cinesi a provocare la nuova mossa americana che andrebbe a colpire, come detto, i mezzi di terra di produzione cinese a servizio dei traffici marittimi.

Guerra totale (sia pure solo commerciale) che non promette nulla di buono e che sta pesantemente condizionando l'attività dello shipping mondiale con continui "riposizionamenti", alla costante ricerca del modo più indolore per affrontare la "guerra dei dazi". La Maersk, ad esempio, ha deviato in corsa le rotte di due navi porta-container in viaggio verso il porto di Ningbo, battenti bandiera americana (la Potomac Express e la Maersk Kinloss), fermandole nel porto di Busan, in Corea del Sud, e facendo proseguire la merce destinata ai porti cinesi con navette dedicate. Insomma, un bel caos che secondo i migliori analisti sta innescando una "spirale di tassazione marittima" che rischia di distorcere i flussi commerciali globali, decretando la fine della neutralità del trasporto marittimo, divenuto sempre di più un vero strumento di competizione geopolitica.

Margini per risolvere la situazione? Piuttosto risicati e tutti concentrati nell'incontro diretto Trump-Xi Jinping, in corso in questi giorni mentre scriviamo, in Corea del Sud, nell'ambito della riunione di Cooperazione Economica Asia-Pacifico. Sperare non costa nulla, nella consapevolezza che una ritrovata libertà dei commerci rappresenta un preciso interesse strategico dell'Europa e dell'area del Mediterraneo. (m.z.)

## APPROFONDIMENTO: EGITTO E CANALE DI SUEZ

### Egitto: Andamento economico, bilancia dei Pagamenti e saldo commerciale

La bilancia dei pagamenti è composta da conto corrente (include scambi di beni, servizi, redditi e rimesse) e conto finanziario (include gli investimenti diretti esteri, i flussi di capitale, la variazione delle riserve valutarie presso la Banca Centrale).

Un "di cui" della parte corrente della bilancia dei pagamenti è costituito dalla bilancia commerciale, che ha come saldo un surplus o un deficit a seconda delle movimentazioni import/export nette di beni.

L'Egitto negli anni 2022-2023 ha sperimentato un deficit significativo nella bilancia dei pagamenti. Successivamente il deficit delle partite correnti si è ridotto al 4,2% del PIL nell'anno fiscale 2025.

Il deficit commerciale invece nel 2025 si è ampliato da \$49,2mld a \$51mld, trainato dal deficit dovuto all'importazione massiccia di idrocarburi e non idrocarburi. Le rimesse finanziarie sono aumentate di \$14,5 miliardi, sostenute dalla normalizzazione dei tassi di cambio e dalla fine del doppio tasso di cambio. I servizi hanno registrato un andamento positivo prevalentemente grazie al turismo, nonostante le entrate persistentemente deboli del Canale di Suez.

Il deficit della bilancia commerciale è dovuto a scarsa produzione nazionale rispetto alla domanda interna (materie prime, energia, beni di consumo) e a una bassa competitività delle merci nazionali sul mercato internazionale.

Il deficit commerciale consistente e il conto capitale che dipende fortemente da afflussi esterni rendono il paese vulnerabile a improvvisi cambiamenti del contesto internazionale (variazioni del tasso di cambio, flussi di capitale, prezzi delle materie prime).

La storia recente dell'Egitto è caratterizzata da alti tassi di interesse e inflazione.

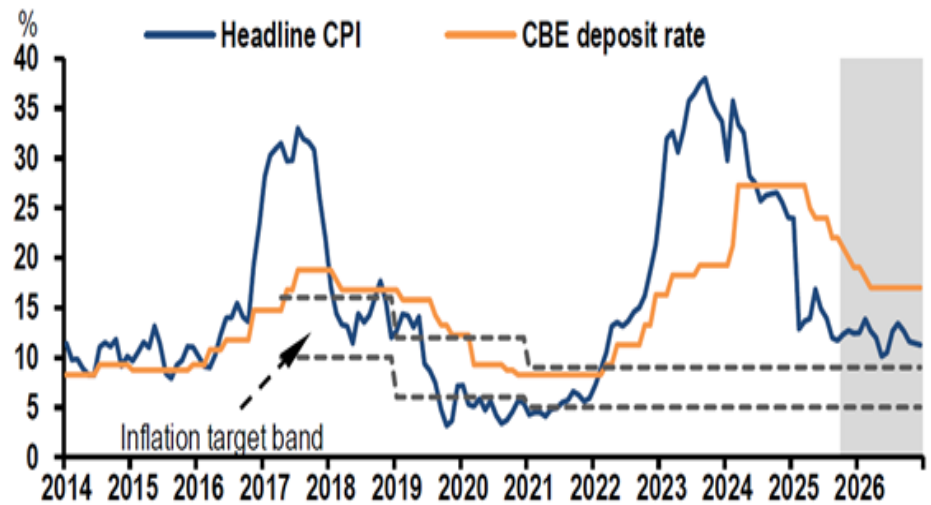
L'inflazione complessiva (CPI) è scesa negli ultimi 12 mesi ma meno del previsto. A settembre 2025 l'indice dei prezzi al consumo egiziano è sceso all'11,7% annuo dal 12,0%.

Margini per risolvere la situazione? Piuttosto risicati e tutti concentrati nell'incontro diretto Trump-Xi Jinping, in corso in questi giorni mentre scriviamo, in Corea del Sud, nell'ambito della riunione di Cooperazione Economica Asia-Pacifico.



## EGITTO E CANALE DI SUEZ... SEQUE

### Inflazione e tassi di interesse



Source: CBE, J.P. Morgan - Shaded area indicates JPM forecast

Si tratta del tasso di inflazione annuale più basso da marzo 2022, principalmente a causa di un rallentamento dell'inflazione alimentare. È atteso un incremento nei prossimi mesi per i carburanti, che farebbe alzare l'inflazione di 1 punto percentuale. La Banca Centrale Egiziana ha sospeso i tagli dei tassi, adducendo alcuni cambiamenti nella politica fiscale che potrebbero impattare l'inflazione. Al momento i tassi sono al 21% (27.5% nel 2024, 10% nel 2022).

### Canale di Suez

L'importanza strategica del Canale consiste nel risparmio di 4.000-7.000 km rispetto al percorso alternativo che passa per il Sudafrica. Ipotizzando una tratta Shanghai-Rotterdam percorsa a una velocità media di 15 nodi, nel caso di passaggio via Capo di Buona Speranza (13.800 miglia nautiche in 38 giorni) rispetto a utilizzare Suez (10.500 miglia nautiche in 29 giorni), si impiega il 30% di tempo in più. Ciò ha effetti sui costi di carburante, sui costi di assicurazione e quindi sui costi di nolo.

La Suez Canal Authority è un ente pubblico di proprietà statale, che possiede e gestisce il canale. La società franco-egiziana e successivamente franco-britannica che ha costruito il canale nel 1860-1869 è stata nazionalizzata nel 1956 e i suoi beni, incluso il canale stesso, sono stati trasferiti allo Stato egiziano con decreto di nazionalizzazione del Presidente Nasser. Al momento la SCA è responsabile della gestione del canale e risponde al Primo Ministro.

La SCA gestisce la programmazione logistica navale, la determinazione delle tariffe di pedaggio, il pilotaggio e le ispezioni. A differenza di altre vie d'acqua, il Canale non utilizza chiuse, consentendo un flusso continuo ma richiedendo un rigoroso controllo del traffico.

Oltre 50 navi transitano quotidianamente nel canale in condizioni operative normali; la traversata media del canale dura dalle 12 alle 16 ore. Gli agenti marittimi devono inviare i dettagli della nave almeno 24 ore prima dell'arrivo ai punti di ingresso del canale: Porto Said (in direzione nord) o Porto di Suez (in direzione sud).

Le entrate totali (ricavi) dal Canale ammontavano a circa \$4 miliardi nel 2024, in calo del 60% rispetto al record di \$10 miliardi del 2023.

L'importanza strategica del Canale consiste nel risparmio di 4.000-7.000 km rispetto al percorso alternativo che passa per il Sudafrica. Ipotizzando una tratta Shanghai-Rotterdam percorsa a una velocità media di 15 nodi, nel caso di passaggio via Capo di Buona Speranza (13.800 miglia nautiche in 38 giorni) rispetto a utilizzare Suez (10.500 miglia nautiche in 29 giorni), si impiega il 30% di tempo in più. Ciò ha effetti sui costi di carburante, sui costi di assicurazione e quindi sui costi di nolo.



Tabella delle tariffe campione per il transito del Canale di Suez (stimata in USD)					
Tipo di nave	SCNT medio	Tariffa di transito di base	Supplemento carburante	Supplemento per zone di rischio/guerra	Costo stimato totale
Nave portacontainer (oltre 10,000 TEU)	120,000+	\$ 500,000 - \$ 700,000	\$40,000	\$ 20,000 - \$ 50,000	\$ 560,000 \$ 790,000
Portarinfuse	50,000 - 80,000	\$ 150,000 - \$ 350,000	\$25,000	\$ 10,000 - \$ 30,000	\$ 185,000 \$ 405,000
Petroliera	80,000 - 120,000	\$ 300,000 - \$ 600,000	\$35,000	\$ 15,000 - \$ 45,000	\$ 350,000 \$ 680,000
Nave metaniera	70,000 - 110,000	\$ 280,000 - \$ 500,000	\$30,000	\$ 10,000 - \$ 35,000	\$ 320,000 \$ 565,000
Note: Queste sono cifre tipiche. Le tariffe effettive variano in base alle dimensioni dell'imbarcazione, alla bandiera, alla velocità, al rispetto delle norme ambientali e alle preferenze di programmazione. Fonte: <a href="https://www.tonlexing.com/it/la-guida-alla-spedizione-del-canale-di-suez/">https://www.tonlexing.com/it/la-guida-alla-spedizione-del-canale-di-suez/</a>					

Il numero di convogli è passato da 27.000 nel 2023 a 13.000 nel 2024, corrispondenti a un carico in transito diminuito da 1.600 milioni di tonnellate a 500 milioni di tonnellate. Il calo è dovuto a:

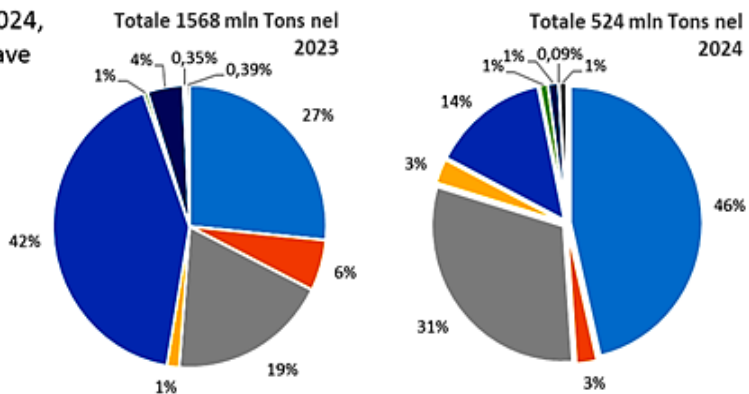
- Minori volumi di traffico a causa della crisi nel Mar Rosso: gli attacchi Houthi e i conseguenti rischi di sicurezza hanno causato una flessione nel numero di traversate.
- Deviazione di molte rotte verso il Capo di Buona Speranza, più lungo e costoso, ma più sicuro.
- Il nuovo assetto del commercio globale, legato a tensioni geopolitiche, reshoring e rallentamenti economici.

vessels	Quantity of vessels			Net Ton (1000)		
	2023	2024	%	2023	2024	%
Tankers	8.435	4.954	-41.3	416.366	243.313	-41.6
LNG Ships	819	119	-85.5	91.849	13.176	-85.7
Bulk Carriers	7.186	4.106	-42.9	295.127	161.250	-45.4
General Cargo	2.056	1.437	-30.1	22.512	15.094	-33.0
Container Ships	5.847	1.748	-70.1	657.033	74.803	-88.6
Ro/Ro	207	154	-25.6	7.352	5.242	-28.7
Car Carriers	1.077	122	-88.7	66.368	6.596	-90.1
Passenger Ships	106	19	-82.1	5.480	498	-90.9
Other	701	554	-21.0	6.170	4.555	-26.2
Total	26.434	13.213	-50.0	1.568.257	524.527	-66.6

Transito via Suez 2023 vs 2024, tonnellaggio per tipo di nave

- Tankers
- LNG Ships
- Bulk Carriers
- General Cargo
- Container Ships
- Ro/Ro
- Car Carriers
- Passenger Ships

Fonte: Suez Canal information center



## EGITTO E CANALE DI SUEZ... SEGUE

La SCA non pubblica un conto economico. I dati disponibili sono focalizzati su ricavi e sul trasferimento allo Stato, per cui non è possibile determinare con precisione il margine operativo lordo della gestione del Canale. Se per ipotesi i costi operativi fossero il 30-50% delle entrate (\$10mld nel 2023), dato che si tratta di infrastruttura con costi fissi come manutenzione e dragaggio, ammonterebbero a una cifra nell'ordine dei \$4mld. In questo scenario, il margine operativo lordo potrebbe essersi ridotto drasticamente nel 2024/2025 a causa della riduzione dei ricavi totali.

Per far fronte alla situazione, l'Autorità sta portando avanti progetti di espansione, tra cui un nuovo tratto di 10 km a sud del canale (East Port Said), che aumenterebbe la capacità di altre 6-8 navi al giorno e migliorerebbe la gestione delle emergenze. (g.b.)

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: [tradingeconomics.com/egypt](https://tradingeconomics.com/egypt), [Goldman Sachs Research](https://goldmansachs.com), [JPM Research](https://jpm.com), [Clarkson](https://clarkson.com), [suezcanal.gov.eg](https://suezcanal.gov.eg), [Suez Canal Authority](https://suezcanal.gov.eg), [tonlexing.com/it/la-guida-alla-spedizione-del-canale-di-suez/](https://tonlexing.com/it/la-guida-alla-spedizione-del-canale-di-suez/), [Financial Times](https://financialtimes.com), [CNBC](https://cnbc.com), [Zeygos Research](https://zeygos.com), [Central Bank of Egypt](https://centralbankofegypt.org), [Minister of Economics of Egypt](https://ministerofeconomics.gov.eg) [mped.org](https://mped.org), [IMF](https://imf.org), [adriaports.com](https://adriaports.com), [shipmag.it](https://shipmag.it))

## NOTIZIE FLASH

### MISSIONE DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE F.V.G. MASSIMILIANO FEDRIGA A WASHINGTON

*"Questi incontri testimoniano la crescente visibilità internazionale del Friuli-Venezia Giulia e consolidano il rapporto con gli Stati Uniti, Paese alleato e amico. Un legame che, oltre a rafforzarsi sul piano politico e istituzionale, può tradursi sempre più in opportunità economiche e di investimento per il nostro territorio".* Così il governatore Massimiliano Fedriga, accompagnato dall'assessore regionale alle Attività produttive Bini e dal portavoce Edoardo Petziol, nella giornata del 18 ottobre scorso ha commentato a Washington una serie di appuntamenti istituzionali e momenti celebrativi legati alla comunità italo-americana.

La mattina si è aperta con la tavola rotonda organizzata dalla Camera di Commercio Italo-Americana, che ha visto la partecipazione di figure di primo piano del panorama politico ed economico.

In questo contesto l'intervento di Fedriga ha portato al centro dell'attenzione il Friuli-Venezia Giulia, con un focus particolare su Trieste, città che si conferma nodo strategico per la logistica e punto di riferimento per nuovi investimenti a livello internazionale. In serata il governatore ha poi preso parte al Gala per il 50° anniversario della National Italian American Foundation, uno degli eventi più significativi per la comunità italo-americana. Il palcoscenico di Washington ha visto sfilare grandi protagonisti dell'imprenditoria e della cultura. Con Doug Leone (Sequoia Capital), Roberto Cingolani (Leonardo), Stefano Donnarumma (Ferrovie dello Stato Italiane), Flavio Cattaneo (Enel), John Elkann (Stellantis), Pierroberto Folgiero (Fincantieri), Stefano Scornajenchi (Snam) e Matteo Zoppas (presidente ICE-ITA), il governatore ha avuto l'opportunità di condividere le opportunità di sviluppo della regione e le politiche di sviluppo nei settori produttivo e industriale. (estratto dal Comunicato regionale ARC/COM/gg del 19-10-2025)

### STATI GENERALI LOGISTICA: AMIRANTE, IN AGENDA TEMI CONCRETI E ATTUALI

L'assessore ha presieduto il 22 ottobre scorso a Udine la riunione della Cabina di regia regionale della logistica. Temi e programma degli Stati Generali della Logistica del Nord Est 2025, il disegno di legge sulla disciplina urbanistica degli insediamenti logistici e gli effetti sulla nostra regione dei lavori sulla superstrada H4 in Slovenia. Sono questi i principali argomenti trattati nel corso della riunione della Cabina di regia dei trasporti e della logistica della Regione Friuli Venezia Giulia coordinata dall'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio Cristina Amirante, alla quale aderiscono Confindustria Alto Adriatico, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, gli interporti di Trieste, Pordenone, Cervignano e Gorizia, le Camere di commercio Venezia Giulia e Pordenone-Udine e



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA





## NOTIZIE FLASH

### STATI GENERALI LOGISTICA - SEQUE

le principali associazioni di categoria del settore.

In merito agli Stati generali della Logistica l'assessore Amirante ha spiegato che *"abbiamo lavorato insieme per definire un indirizzo condiviso, non dettato dalla Regione ma costruito con tutti gli operatori del territorio. A questo importante appuntamento parteciperanno oltre alla Regione Friuli-Venezia Giulia, che quest'anno ha la presidenza, il Veneto, l'Emilia-Romagna, la Lombardia e le Province autonome di Trento e Bolzano, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, le autorità di sistema portuale, il sistema degli interporti, le associazioni di categoria che rappresentano il mondo della logistica e gli operatori ferroviari...."*

Amirante, presentando la bozza del disegno di legge regionale sulla disciplina urbanistica degli insediamenti logistici, ha sottolineato che *"la norma nasce con l'obiettivo di garantire coerenza tra i progetti privati e le strategie regionali di sviluppo, evitando che decisioni di grande impatto rimangano esclusivamente in capo ai singoli Comuni...."*

Nello specifico, il disegno di legge prevede l'attivazione di una procedura di valutazione regionale per i nuovi insediamenti, con particolare attenzione al consumo di suolo, alla compatibilità con il sistema infrastrutturale esistente e alle esigenze di semplificazione amministrativa.

Nel corso della riunione è stato, inoltre, affrontato il tema dei cantieri in corso sulla Superstrada H4 in territorio sloveno e sulle conseguenti ricadute sul sistema della logistica, a partire dall'Interporto Sdag di Gorizia. (estratto dal comunicato stampa regionale ARC/MA/pph)

### SOLO UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE OTTOBRE 2025

Nel mondo dove i vari panni (sporchi) sono nel ciclo finale della centrifuga è praticamente impossibile in questo momento fare serie previsioni di quale sarà il primo capo che uscirà dalla lavatrice.

Azzardiamo solo un flash di aggiornamento per tenerci "sul pezzo".

Sul tavolo da poker dei "grandi" dove siedono USA, Russia e Cina (con tanti chips) ed Europa (con chips prestati dal capotavola) le parti stanno ridisegnando gli equilibri prossimi venturi del mondo ognuno giocando pesantemente le loro quote (USA e Russia in maniera vistosa e Cina in maniera molto più silente).

Il viaggio del Presidente Trump in Asia e gli esiti degli incontri con paesi asiatici importanti, ma soprattutto quello con il presidente cinese Xi, sperabilmente faranno meglio definire le attitudini della Russia che sta (ri)-assestandosi soprattutto in Medio Oriente e forse scoprire qualche bluff dei giocatori.

Interessante come si potrebbe modificare il panorama se si troverà un modus vivendi (che tutti, per diverse ragioni, cercano) con l'Iran. Forse tramite il nuovo soggetto rappresentato dalla nuova Siria ancora da scoprire (utile sia a Mosca che Washington che anche ad Ankara ed altre capitali ed interessi del M.O.).

Questo quadrante incide fortemente (almeno per il traffico container) sul futuro del Canale di Suez e quindi del Mar Rosso e in definitiva anche dei porti a vocazione oceanica per il traffico container dell'Adriatico ovvero Trieste, Koper e Rijeka.

Complessivamente diversa però la situazione di Trieste che grazie al traffico Ro-Ro (come pure anche per il petrolio) decisamente mediterranei è quindi (quasi) esente da queste problematiche anche se questo 2025 è un anno di transizione molto tosto per il container.

Come già detto AIOM ritornerà a breve su questi ragionamenti in maniera più approfondita e comparativa con i nostri come sempre liberi e indipendenti commenti (di.s).



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

A questo importante appuntamento parteciperanno oltre alla Regione Friuli-Venezia Giulia, che quest'anno ha la presidenza, il Veneto, l'Emilia-Romagna, la Lombardia e le Province autonome di Trento e Bolzano, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, le autorità di sistema portuale, il sistema degli interporti, le associazioni di categoria che rappresentano il mondo della logistica e gli operatori ferroviari.





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

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

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

#### Sede

Via Trento 16  
34132 Trieste  
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

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

Hanno collaborato a questo numero:

Danilo Stevanato, Diego Stinco, Mauro Zinnanti, Giulia Borrini.

