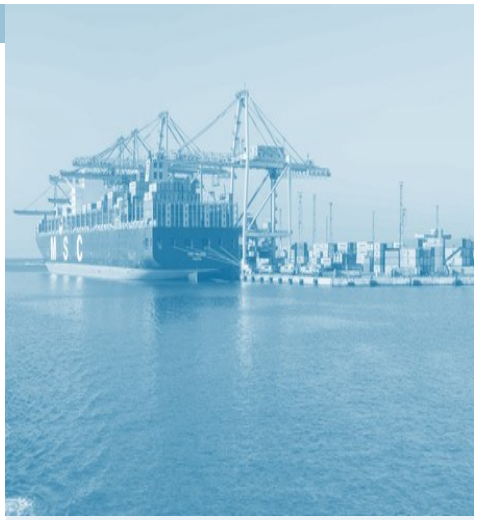
AGENZIA IMPRENDITORIALE OPERATORI MARITTIMI

settembre 2026



NEWSLETTER NR. 07_2026

PORTI NORD ADRIATICI – IL TRAFFICO CONTAINER NEL PRIMO SEMESTRE 2026 – NUOVO SCENARIO SUL VERSANTE ORIENTALE

L'andamento del traffico contenitori nei cinque porti del Nord Adriatico a giugno 2026 registra una crescita complessiva del +8,26% rispetto al medesimo periodo del 2025, con dati specifici altamente differenziati, in particolare tra i due versanti Ovest ed Est; Trieste inoltre presenta l'unico dato ancora negativo, dovuto principalmente al divorzio MSC/Maersk e alla impostazione del nuovo servizio diretto Gemini (accordo di collaborazione Maersk/ Hapag Lloyd) attestato solamente su Koper e Rijeka, porto quest'ultimo dove la Maersk ha avviato dal settembre 2025 l'operatività del nuovo terminal di Riva Zagabria (Rijeka Gateway), acquisito in concessione assieme alla croata Enna Logic. Di conseguenza Trieste ha perso gran parte del traffico gestito dalla Maersk, in particolare i volumi operati in transhipment verso gli altri porti adriatici (Venezia, Ravenna e Ancona) volumi ora operati sul nuovo terminal di Rijeka dove vengono trasbordati anche i container destinati appunto a Trieste, inoltre, a giugno 2026 si registra un calo congiunturale del -12,72% dei contenitori in arrivo con le navi Ro-Ro nei collegamenti con la Turchia, probabilmente causa la situazione

SOMMARIO

Porti Nord Adriatici - il traffico container nel primo semestre 2026 - nuovo scenario sul versante orientale……..1-4

Crisi Mar Nero e minaccia della sicurezza alimentare globale……5-9

La talassocrazia senza flotta ovvero il gigante nudo……10-12

Bussola macroeconomica……13-15

Rotta Asia - Europa: prove tecniche di connessione……16-18

Un flash sulla geopolitica di metà settembre 2026. 19-20

Proposta di integrazione delle norme di cui all' Art.27bis del disegno di legge di riforma portuale……21

NOTIZIE FLASH

Bando CEF 2……22

Programma europeo formazione Skilled Driver Mobility fo Europe……22

PORTI NORD ADRIATICI ... SEGUE

di crisi del Medio Oriente, mentre il dato dei container Lo-Lo operati al terminal del Molo VII registra a giugno un primo dato di ripresa, +0,42%.

Il nuovo scenario che si profila sul versante orientale nel 2026, vedrebbe quindi un possibile sorpasso di Rijeka nei confronti di Trieste, che scenderebbe quindi in terza posizione nella classifica generale del comparto, ma occorre attendere i dati del secondo semestre, in quanto il nuovo servizio diretto Phoenix avviato da MSC, con Trieste primo porto in import, ha avuto una progressiva fase di consolidamento tra aprile e giugno, per cui il dato dei relativi volumi è da considerarsi ancora in fase di assestamento.

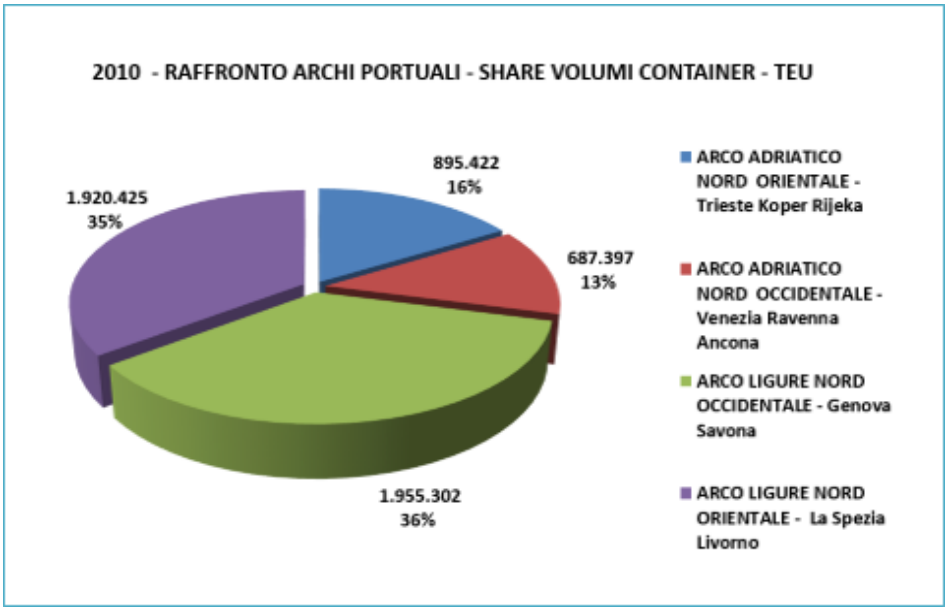
Lo specchietto che segue riassume i dati complessivi suddivisi nei due versanti del Nord Adriatico:

TRAFFICO CONTENITORI PORTI NORD ADRIATICO			
2026	gennaio/giugno		diff.%
DATI IN TEU	2025	2026	
TRIESTE	382.635	367.428	-3,97%
KOPER	623.731	656.150	5,20%
RIJEKA	275.510	380.866	38,24%
TOTALE EAST A.	**1.281.876**	**1.404.444**	**9,56%**
RAVENNA	111.232	112.927	1,52%
VENEZIA	252.442	264.089	4,61%
TOTALE WEST A.	**363.674**	**377.016**	**3,67%**
TOTALE GENERALE	**1.645.550**	**1.781.460**	**8,26%**

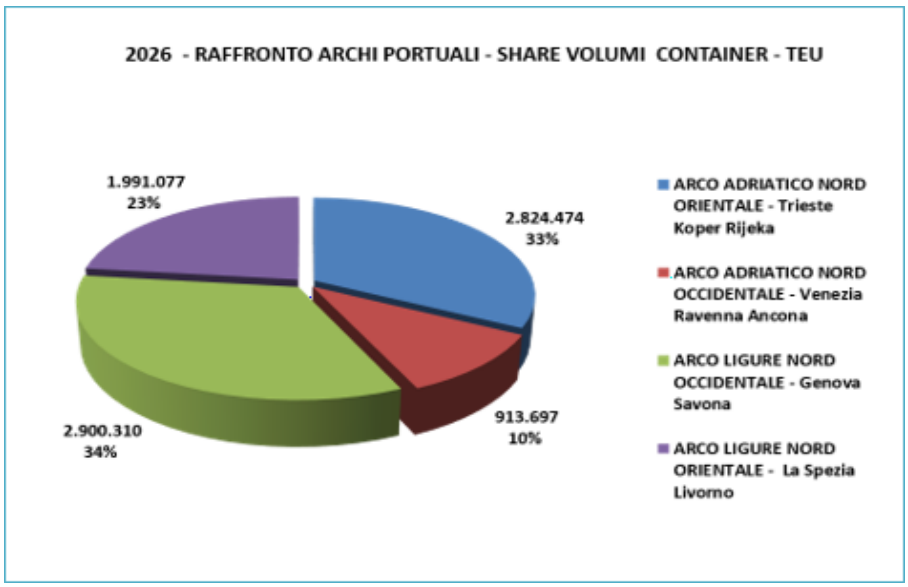
La crescita globale è pari all' 8,26%, trainata principalmente dai porti del versante orientale, in particolare Koper e Rijeka, mentre i due porti del versante occidentale segnano un incremento del 3,67%, con Venezia in primo piano.

La crescita globale è pari all' 8,26%, trainata principalmente dai porti del versante orientale, in particolare Koper e Rijeka, mentre i due porti del versante occidentale segnano un incremento del 3,67%, con Venezia in primo piano.

Per avere una più precisa indicazione della diversa dinamica che caratterizza la crescita dell'arco portuale Nord Adriatico Orientale rispetto agli altri versanti portuali, è interessante osservare una comparazione dei dati con i porti degli altri archi, l'arco Nord Adriatico Occidentale, l'arco Ligure Nord Occidentale e l'arco Ligure Nord Orientale, mettendo a confronto i rispettivi dati del 2010 e della proiezione del primo semestre 2026 nei due grafici che seguono:







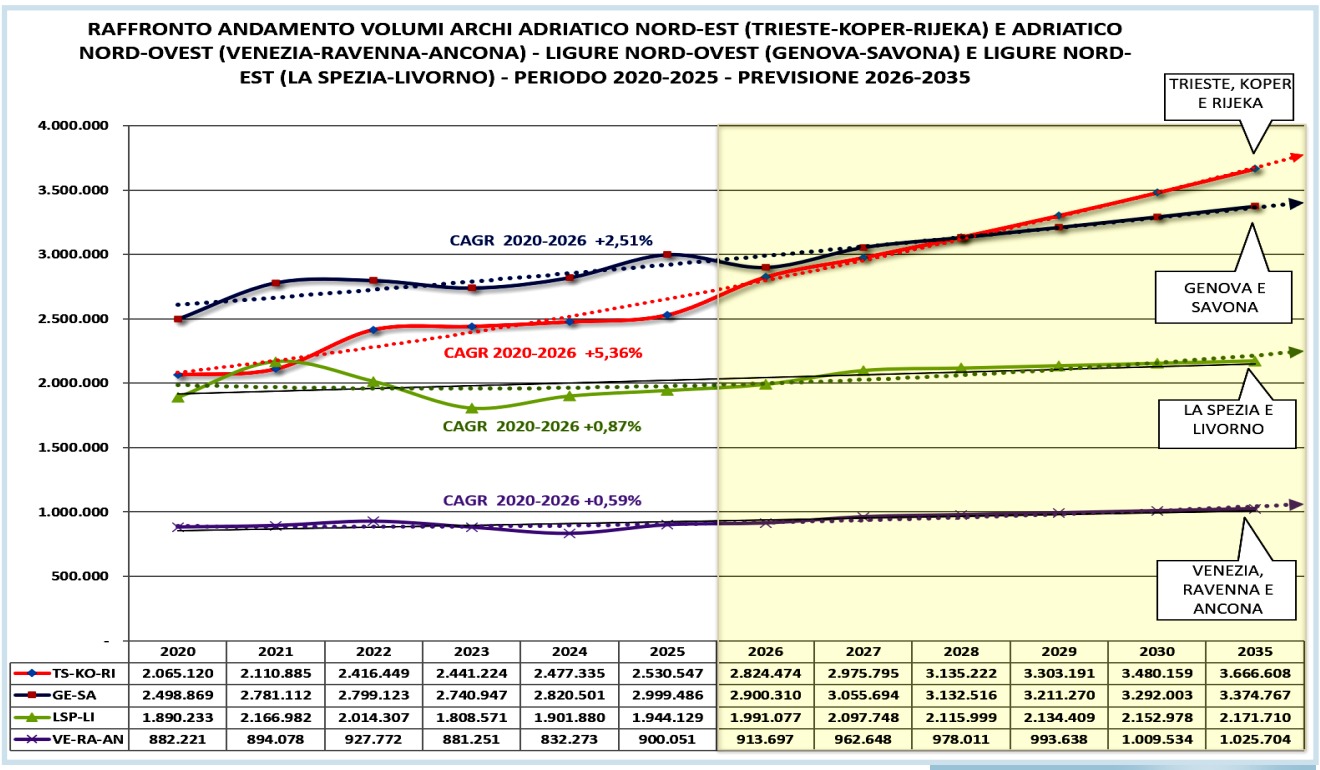
Se tale dinamica di crescita verrà mantenuta anche nel biennio 2027 – 2028, il versante Nord Adriatico Orientale a partire dal 2028 supererebbe il dato del versante Ligure Orientale, divenendo così il primo comparto portuale del Nord Mediterraneo ...

Nel periodo esaminato, 2010-2026, caratterizzato da alterne fasi di crisi e ripresa dei traffici sia a livello globale che in Mediterraneo, i versanti portuali considerati hanno registrato i seguenti indici/CAGR:

ARCHI PORTUALI - ANDAMENTO CAGR PERIODI 2010-2015-2020-2026

PERIODI	2010-2026	2015-2026	2020-2026
ARCO ADRIATICO NORD ORIENTALE - Trieste Koper Rijeka	7,44%	5,97%	5,36%
ARCO ADRIATICO NORD OCCIDENTALE - Venezia Ravenna Ancona	1,79%	-0,67%	0,59%
ARCO LIGURE NORD OCCIDENTALE - Genova Savona	2,49%	2,03%	2,51%
ARCO LIGURE NORD ORIENTALE - La Spezia Livorno	0,23%	-0,40%	0,87%

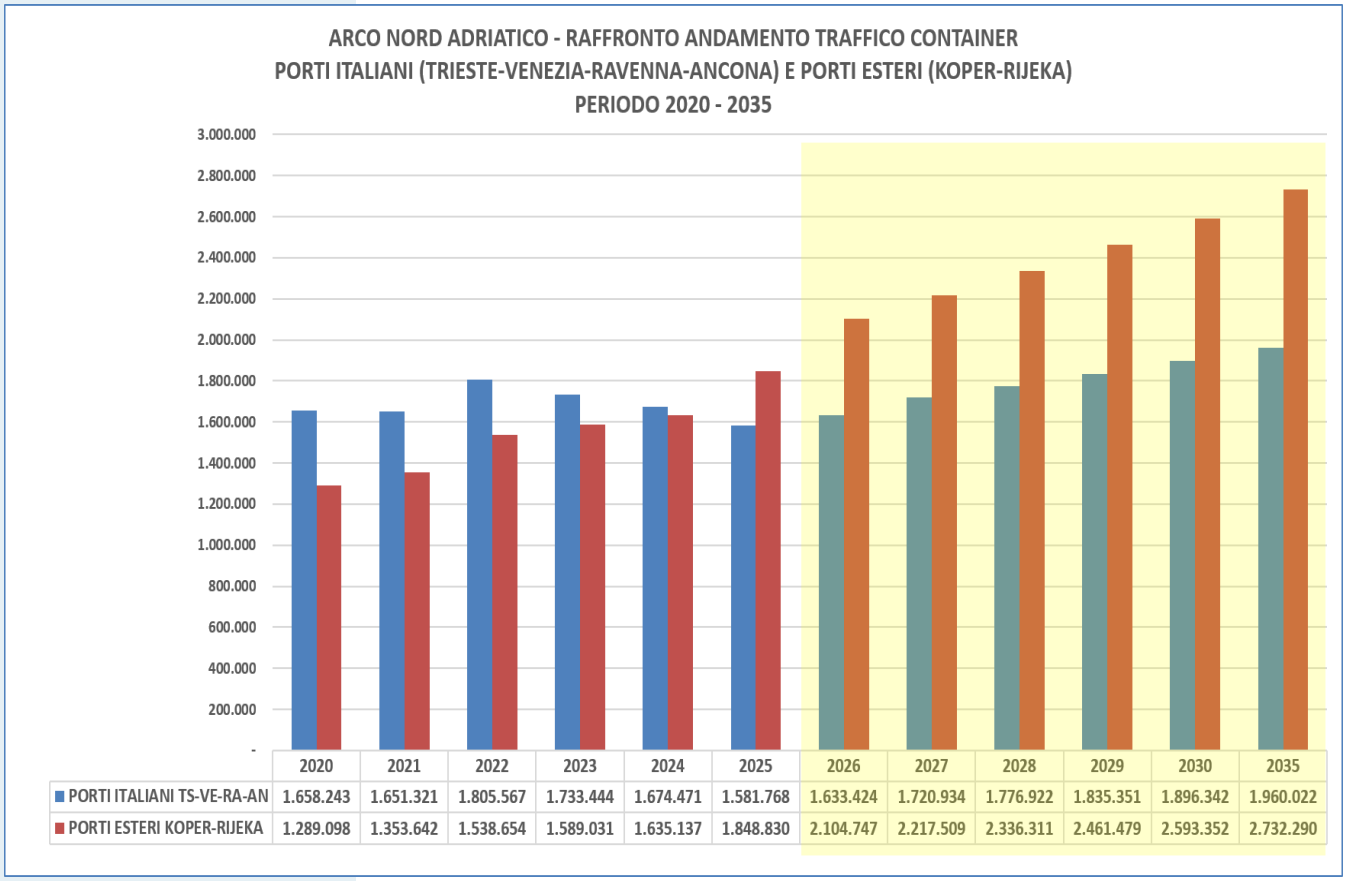
Se tale dinamica di crescita verrà mantenuta anche nel biennio 2027 – 2028, il versante Nord Adriatico Orientale a partire dal 2028 supererebbe il dato del versante Ligure Orientale, divenendo così il primo comparto portuale del Nord Mediterraneo per i flussi dell'interscambio via mare del Centro-Est Europa, escludendo ovviamente i porti francesi e spagnoli. Il grafico che segue rappresenta l'evoluzione dei singoli comparti dal 2020 al 2025 e una loro proiezione dal 2026 al 2030/2035, calcolata sulla base degli indici CAGR sopra indicati:



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
TS-KO-RI	2.065.120	2.110.885	2.416.449	2.441.224	2.477.335	2.530.547	2.824.474	2.975.795	3.135.222	3.303.191	3.480.159	3.666.608
GE-SA	2.498.869	2.781.112	2.799.123	2.740.947	2.820.501	2.999.486	2.900.310	3.055.694	3.132.516	3.211.270	3.292.003	3.374.767
LSP-LI	1.890.233	2.166.982	2.014.307	1.808.571	1.901.880	1.944.129	1.991.077	2.097.748	2.115.999	2.134.409	2.152.978	2.171.710
VE-RA-AN	882.221	894.078	927.772	881.251	832.273	900.051	913.697	962.648	978.011	993.638	1.009.534	1.025.704

PORTI NORD ADRIATICI ... SEGUE

Fondamentale è l'apporto dato dai due porti esteri delle vicine repubbliche di Slovenia e Croazia, il cui volume di container conglobato nel 2025 ha sorpassato il volume conglobato dei quattro porti italiani, come si evidenzia nel grafico sottostante:, con proiezione al 2035:



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
PORTI ITALIANI TS-VE-RA-AN	1.658.243	1.651.321	1.805.567	1.733.444	1.674.471	1.581.768	1.633.424	1.720.934	1.776.922	1.835.351	1.896.342	1.960.022
PORTI ESTERI KOPER-RIJEKA	1.289.098	1.353.642	1.538.654	1.589.031	1.635.137	1.848.830	2.104.747	2.217.509	2.336.311	2.461.479	2.593.352	2.732.290

Determinante a tale fine è stato il trasferimento delle attività della Maersk da Trieste a Rijeka, avvenuto nella seconda metà del 2025, dopo la cessazione dell' Alleanza 2M con la MSC.

I due porti di Slovenia e Croazia in sostanza costituiscono l'asse portante dello sviluppo delle relazioni di interscambio via mare con i paesi emergenti dell' Est Europa, comparto nel quale partecipa anche Trieste, se pur in minoranza, in particolare causa il noto differenziale dei costi operativi nei rispettivi terminal che, sulla scorta dei valori che risultano comparando le tariffe ufficiali pubblicate dai singoli operatori a dati 2026, presentano i seguenti scostamenti medi: Koper su Trieste, -23%, Rijeka su Trieste -32%, Rijeka su Koper -8%.



Sono dati di puro riferimento, in quanto è noto che le compagnie armatoriali negoziano dei contratti di terminal con prezzi particolari rispetto ai valori generali di riferimento, in relazione ai volumi annui di traffico garantiti, ma costituiscono comunque un parametro base di confronto in quanto le tariffe generali vengono di norma elaborate sulla base dei costi effettivi più un margine operativo variabile.

Come già anticipato in premessa, i tre porti del versante orientale del Nord Adriatico nel corrente anno presentano dei dati che sono ancora in costante assestamento, in relazione alle progressive variazioni dei servizi oceanici diretti con il Far East e l'Asia Sud Orientale in termini di capacità media/nave e frequenza, a settembre probabilmente si potranno rilevare dei dati più stabilizzati. (da.s.)

CRISI NEL MAR NERO E MINACCIA DELLA SICUREZZA ALIMENTARE GLOBALE

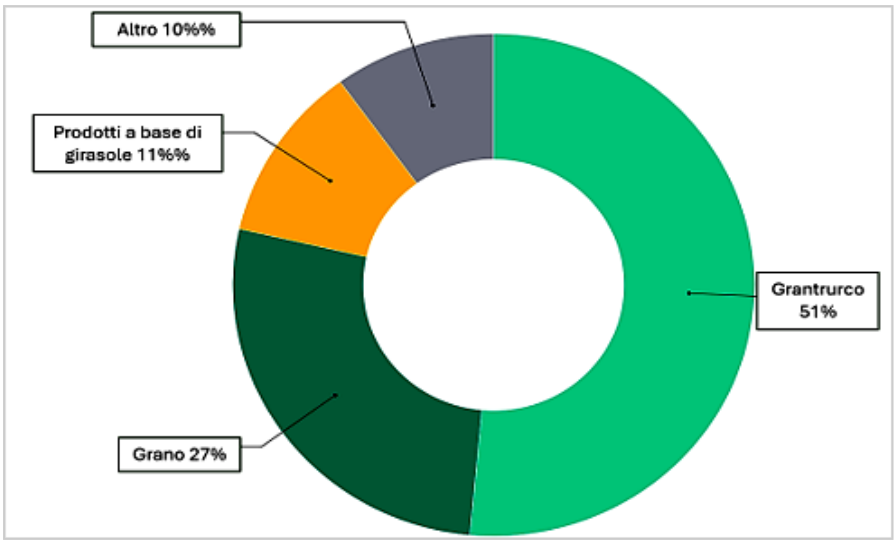
"Usando i prodotti alimentari come arma nella sua guerra contro l'Ucraina, la Russia è l'unica responsabile della crisi della sicurezza alimentare globale che ha provocato" - erano queste le conclusioni del Consiglio Europeo del 23 giugno 2022.

Oggi, a più di quattro anni dall'inizio della guerra in Ucraina, si può ancora sostenere la stessa cosa?

Premesso che l'Ucraina e la Russia sono due importanti produttori ed esportatori di cereali al mondo, rappresentando rispettivamente il 12% e il 17% delle esportazioni mondiali di grano [1)] e che, complessivamente, rappresentano un quarto delle esportazioni mondiali di frumento e un quinto di quelle del mais, è fuori dubbio che il conflitto tra Russia e Ucraina abbia avuto un forte impatto sulle materie prime agricole, con l'aumento dei prezzi dei cereali, anche se non è questa la sola causa dell'aggravarsi della crisi alimentare mondiale.

Ricordiamo che tra luglio 2022 e luglio 2023 è rimasto in essere un accordo tra le Nazioni Unite, la Turchia, l'Ucraina e la Russia - "**Accordi di Istanbul**" - che consentiva le esportazioni attraverso un corridoio umanitario marittimo sicuro nel Mar Nero (**l'iniziativa sui cereali del Mar Nero**). Nonostante il ritiro della Russia dall'accordo, il 17 luglio 2023, l'Ucraina era riuscita comunque a tenere la flotta russa lontana dal Mar Nero occidentale, potendo così riprendere gli scambi commerciali attraverso questo corridoio. Oggi, con il blocco del Mar Nero, lo scenario è cambiato.

Esportazioni attraverso l'iniziativa sui cereali del Mar Nero



Fonte: ONU - centro comune di coordinamento dell'iniziativa sui cereali del Mar Nero, 18.7.2023

Essenzialmente, le esportazioni ucraine, in particolare di frumento, rivestono un'importanza cruciale per alcuni paesi africani (Algeria, Marocco, Egitto, Nigeria) e asiatici (Bangladesh, Indonesia), che dal 2016 al 2021 hanno ricevuto il 92% del frumento ucraino, esportato proprio attraverso il Mar Nero.

Oggi, mentre l'attenzione del mondo è rivolta al blocco statunitense dei porti iraniani e alla chiusura dello Stretto di Hormuz, la Russia ha sottoposto l'Ucraina a un proprio blocco nel Mar Nero, mettendo in pericolo il raccolto estivo di grano dell'Ucraina.

In concreto, la Russia sta bombardando sistematicamente i porti dell'Ucraina nel Mar Nero e sul fiume Danubio, con l'obiettivo di bloccare le esportazioni di grano e altri cereali. Dal mese di luglio sono stati intensificati i bombardamenti non solo su Odessa e Chornomorsk (nel distretto di Odessa), il principale punto di partenza del frumento sul Mar Nero, colpendo soprattutto i terminal per l'esportazione del grano, ma anche Izmail, che è il principale porto ucraino sul fiume Danubio; anche in questo caso sono stati bombardati i terminal di esportazione del grano.

Essenzialmente, le esportazioni ucraine, in particolare di frumento, rivestono un'importanza cruciale per alcuni paesi africani (Algeria, Marocco, Egitto, Nigeria) e asiatici (Bangladesh, Indonesia), che dal 2016 al 2021 hanno ricevuto il 92% del frumento ucraino, esportato proprio attraverso il Mar Nero.



CRISI NEL MAR NERO .... SEGUE

Il recente intensificarsi degli attacchi russi con missili e droni contro navi mercantili e infrastrutture portuali, che a luglio è arrivato per alcuni giorni a impedire l'accesso di qualsiasi nave nei porti, ha di fatto bloccato il corridoio marittimo proprio nel pieno del raccolto estivo.



Fonte: consiglio internazionale dei cereali, media dei dati 2016-2021

Analogamente, l'Ucraina ha reagito con attacchi ai porti russi del Mar Nero, incluso uno dei più importanti terminal di grano, nel porto di Novorossijsk, che ospita anche la flotta navale russa, bloccando così quasi tutte le esportazioni di grano russo attraverso il bacino Azov-Mar Nero.

L'attacco ucraino a Novorossijsk è significativo perché il porto non è soltanto un nodo militare ed energetico; è anche uno dei principali terminal attraverso il quale il grano russo raggiunge Mediterraneo, Medio Oriente, Africa e Asia.

Il recente intensificarsi degli attacchi russi con missili e droni contro navi mercantili e infrastrutture portuali, che a luglio è arrivato per alcuni giorni a impedire l'accesso di qualsiasi nave nei porti, ha di fatto bloccato il corridoio marittimo proprio nel pieno del raccolto estivo. Questa situazione fa sì che, milioni di tonnellate di frumento vengano trattenute nei depositi locali, mentre gli acquirenti internazionali sono costretti a cercare forniture alternative in Europa o America, facendo così salire i prezzi.





CRISI NEL MAR NERO .... SEGUE

In concreto, a fronte di questa situazione, si stima (**Report Oxford Economics, 2026**) che gli attacchi ai porti, ai terminal di carico e alle navi russe e ucraine, così come le interruzioni delle esportazioni di cereali dal Mar Nero e dal Mar d'Azov, possano colpire una capacità di esportazione annuale di 86 milioni di tonnellate di grano, ovvero circa il 17 per cento del commercio mondiale: 52 milioni riconducibili alla Russia e 34 milioni all'Ucraina.

Secondo **l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO),** a luglio i prezzi mondiali delle materie prime alimentari erano superiori dell'1% rispetto a un anno prima, con un aumento previsto per il 2026 inferiore al balzo del 14,2% registrato nel 2022.

È pur vero, però, che l'effetto più forte sui prezzi dei prodotti trasformati potrebbe farsi sentire tra fine anno corrente e inizi 2027 e che lo shock sui prezzi alimentari potrebbe rivelarsi più grave del previsto, poiché il pieno impatto degli attacchi nel Mar Nero deve ancora emergere.[2)]

Essenzialmente, non è tanto la mancanza assoluta di raccolto, quanto le difficoltà logistiche nell'esportarlo e le cause ad esse collegate (noli elevati e premi assicurativi esplosi, speculazione finanziaria sui futures etc.) che, in agosto, hanno registrato, dall'inizio dell'anno, al Chicago Board of Trade (Cbot) e all'Euronext di Parigi, una crescita dei prezzi internazionali del grano tenero e duro, rispettivamente del 50 e del 58 per cento.

A questo proposito, Bloomberg riporta che, secondo il ministro dell'Agricoltura e dell'Alimentazione ucraino, Taras Vysotsky, dall'inizio di agosto l'Ucraina ha esportato solo 500.000 tonnellate di cereali, pari a circa un quinto della sua potenziale produzione e che l'Ucraina potrebbe perdere l'equivalente dell'1,8% del suo PIL quest'anno e il 2,1% nel 2027. Ha anche avvertito che le strutture di stoccaggio si stanno riempiendo rapidamente mentre procede la stagione del raccolto, con le navi che evitano i porti principali a causa degli attacchi russi al naviglio mercantile.

A ben vedere, anche Mosca potrebbe subire importanti conseguenze in questo settore: secondo le stime più recenti, pubblicate sempre da Bloomberg, circa il 20% del grano russo per l'esportazione passa proprio dal Mar Nero, con destinazione i mercati di Asia e Africa. Oggi, diverse navi che esportavano frumento russo sono state colpite da droni ucraini, ciò comportando la sospensione a tempo indeterminato delle esportazioni.

Questa situazione fa sì che le esportazioni combinate di grano da Russia e Ucraina siano scese a soli 2,5 milioni di tonnellate nel mese di agosto, rispetto ai 6,3 milioni di tonnellate di agosto dell'anno scorso.[3)]

Secondo l'UNCTAD - Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo - i prezzi globali del grano sono già aumentati a inizio luglio, mentre un ulteriore deterioramento della sicurezza marittima nel Mar Nero potrebbe far aumentare i costi di trasporto, assicurazione, energia e prodotti alimentari, colpendo in primo luogo i Paesi più dipendenti dalle importazioni.



Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura

Secondo l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), a luglio i prezzi mondiali delle materie prime alimentari erano superiori dell'1% rispetto a un anno prima, con un aumento previsto per il 2026 inferiore al balzo del 14,2% registrato nel 2022.

UN trade & development

Secondo l'UNCTAD - Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo - i prezzi globali del grano sono già aumentati a inizio luglio, mentre un ulteriore deterioramento della sicurezza marittima nel Mar Nero potrebbe far aumentare i costi di trasporto, assicurazione, energia e prodotti alimentari, colpendo in primo luogo i Paesi più dipendenti dalle importazioni.

Nei fatti, dal mese di agosto, nel Mar Nero, tra Russia e Ucraina, è in corso la "guerra sul grano", oltre a quella sui prodotti energetici; gli attacchi si sono sempre più intensificati da parte di entrambi gli schieramenti, colpendo le reciproche infrastrutture vitali per l'export e i traffici marittimi. Un' escalation, quest'ultima, che ha convinto due importanti compagnie di navigazione, Maersk e Hapag-Lloyd, ad annunciare la sospensione delle operazioni nel porto ucraino di Chornomorsk (nel distretto di Odessa), il principale punto di partenza del frumento sul Mar Nero, preso di mira dai russi.

Questa circostanza ha spinto entrambi i paesi a cercare rotte alternative: Kiev sta negoziando con la Romania, l'Ungheria e la Slovacchia il trasporto terrestre, fluviale (via Danubio)[4] e marittimo (porto di Costanza sul Mar Nero)[5], che però possono compensare, al massimo, circa la metà dei volumi persi, comportando costi aggiuntivi elevati, oltre ai timori di concorrenza dei prodotti ucraini ai danni di quelli del mercato unico europeo.

Kiev sta negoziando con la Romania, l'Ungheria e la Slovacchia il trasporto terrestre, fluviale (via Danubio)4) e marittimo (porto di Costanza sul Mar Nero)5), che però possono compensare, al massimo, circa la metà dei volumi persi, comportando costi aggiuntivi elevati, oltre ai timori di concorrenza dei prodotti ucraini ai danni di quelli del mercato unico europeo.

Dal canto suo, invece, la Russia sta tentando di deviare i carichi facendoli passare dal Baltico o dal Mar Caspio, oltre che dalle rotte terrestri, facendo leva su autotrasporto e ferrovie russe; tentativo quest'ultimo non facilmente realizzabile data la capacità esistente.

Ed intanto, c'è già chi mette in guardia contro le conseguenze disastrose del protrarsi di questa situazione, che potrebbero ripercuotersi nel mondo.[6] Secondo esperti e organizzazioni internazionali, la sospensione indefinita delle esportazioni pone grandi sfide per le nazioni vulnerabili, importatrici di derrate alimentari (soprattutto in Africa e Medio Oriente), che sarebbero le più gravemente colpite da una probabile crisi alimentare mondiale.

È pur vero che, attribuire tutto alla guerra sarebbe però scorretto; mentre è ragionevole supporre che la crisi innescata dalla guerra si intrecci con quella climatica. La siccità, il fenomeno meteorologico El Niño, l'aumento dei costi di produzione agricola, a partire da fertilizzanti, energia e carburanti, contribuiscono tutti a determinare l'attuale pressione sui prezzi alimentari, esacerbando una situazione di vulnerabilità ed instabilità, lì dove il grano ucraino racconta in piccolo tutte le fragilità delle infrastrutture che tengono insieme l'economia mondiale.

Verosimilmente, vista la situazione di stallo nei negoziati tra Mosca e Kiev, è probabile che l'impatto della crisi continui nel lungo periodo, soprattutto nei paesi in via di sviluppo e che il blocco delle catene di approvvigionamento possa essere considerato un ulteriore fattore di pressione migratoria a lungo termine.

Per altro verso, però, bisogna ammettere che, oggi, lo scenario è cambiato rispetto agli inizi della guerra e, dunque, con un pizzico di ottimismo, il grano potrebbe tornare a essere più di un semplice bene di esportazione.

A ben vedere, il rincaro del grano, le difficoltà degli importatori, il ridimensionamento simultaneo delle esportazioni russe e ucraine, l'insufficienza di capacità delle rotte alternative e il rischio di un nuovo shock alimentare, stanno ricreando alcune delle condizioni che avevano portato agli "**Accordi di Istanbul**", di cui abbiamo scritto sopra.



Allo stesso tempo, anche i grandi importatori potrebbero contribuire ad aumentare la pressione; Egitto, Paesi del Golfo, Stati africani e numerose economie asiatiche hanno un interesse diretto alla stabilizzazione dei flussi, oltre alla Turchia, attore geopolitico oramai attivo in sempre più scenari di crisi.

A questo punto, sull' argomento specifico della "guerra del grano", si potrebbe riaprire un canale di dialogo fra Mosca e Kiev?

In concreto, per la prima volta dopo molto tempo, Russia e Ucraina hanno nuovamente un interesse almeno parzialmente convergente: impedire che la guerra renda sempre più difficile portare sui mercati internazionali una delle principali fonti di entrate per entrambe le parti, producendo così benefici economici immediatamente misurabili.

Ciò non significa che un nuovo accordo sia imminente, quanto piuttosto che la sicurezza della navigazione nel Mar Nero potrebbe tornare a essere uno dei rarissimi punti di

CRISI NEL MAR NERO .... SEGUE

convergenza nei quali gli interessi economici di Russia e Ucraina smettano, almeno in parte, di essere incompatibili; quindi, una mediazione potrebbe risultare più praticabile.

Utopia? Può darsi.

Detto ciò, senza avventurarci in previsioni sul futuro, quando tutto è incerto e in divenire, molto più cautamente cercheremo di monitorare l'evolversi della situazione, tenendo ben chiari i possibili effetti che la "guerra del grano" potrebbe avere sul sistema economico mondiale. (m.d.f.)

Note:

1) Dati Oxford Economics 2026
2) Secondo Maximo Torero, economista dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura, il trasferimento dei rincari delle materie prime ai prezzi degli alimenti richiede normalmente da tre a sei mesi.
3) Kpler Agency - Real-Time Trade Intelligence Tools for Global Markets
4) Il Danubio che dopo il 2023 era diventato una delle principali valvole di sicurezza dell'Ucraina, oggi sta mostrando i propri limiti, a causa del ridotto il livello del fiume dovuto alla scarsità di precipitazioni.
5) "Mentre la guerra chiude i porti di Ucraina e Russia, Costanza sta emergendo come il nodo più affidabile del Mar Nero sul Middle Corridor — la rotta pronta ad assorbire merci e capitali che il resto della regione non riesce ancora a gestire" – Ports Europe 22 luglio 2026
6) Si stima che fino a 30 milioni di tonnellate di prodotti agricoli ucraini potrebbero non raggiungere i mercati internazionali e che i prezzi potrebbero aumentare fino al 30% se le interruzioni persisteranno ancora per diversi mesi.





Si stima che fino a 30 milioni di tonnellate di prodotti agricoli ucraini potrebbero non raggiungere i mercati internazionali e che i prezzi potrebbero aumentare fino al 30% se le interruzioni persisteranno ancora per diversi mesi.

LA TALASSOCRAZIA SENZA FLOTTA, OVVERO IL GIGANTE NUDO

L'unica talassocrazia del pianeta, anche se in crisi complessiva di identità sia interna che esterna, ovvero gli Stati Uniti, si trova in una situazione paradossale che avevamo già più o meno sommessamente evidenziato in precedenti interventi nella nostra newsletter.

Pur disponendo ampiamente della marina militare più forte del mondo, che però riesce a malapena a presidiare lo scacchiere globale affetto contemporaneamente da crisi e minacce geopolitiche plurime e da minacce tecniche asimmetriche (come lo sviluppo imponente della dronistica militare di attacco), non dispone però da molto tempo di una presenza diretta nel campo delle grandi rotte internazionali commerciali.

Il problema, classico elefante nella stanza, viene ora sollevato dal think-tank USA Open Market Institute (ripreso recentemente da Shipping Italy) che propone la ricostituzione di una compagnia di bandiera, esigenza imperativa per l'assetto strategico complessivo degli States.

In qualsiasi epoca storica, dal tempo dei romani dove la classis era fondamentale per l'esercizio del potere marittimo, ma parimenti la flotta oneraria per gestirne i benefici e per seguire, molto più recentemente, l'impero britannico che disponeva, quando lo stesso era "la talassocrazia globale" di una grande e potente fleet, ma anche di una imponente flotta mercantile, questo paradigma è fondamentale.

In qualsiasi epoca storica, dal tempo dei romani dove la classis era fondamentale per l'esercizio del potere marittimo, ma parimenti la flotta oneraria per gestirne i benefici e per seguire, molto più recentemente, l'impero britannico che disponeva, quando lo stesso era "la talassocrazia globale" di una grande e potente fleet, ma anche di una imponente flotta mercantile, questo paradigma è fondamentale.

Tuttavia, l'ultima presenza diretta worldwide degli USA (ricordiamo inventori del container e, ai primordi dell'unitizzazione delle rivoluzionarie lashships poi praticamente abbandonate) si legge solamente nei libri di storia dovendo risalire a "Sealand" (assorbita da Maersk nel 1999) e APL, la cui storia si concluse con il conglobamento nel gruppo CMA-CGM nel 2016.

Questo nulla vieta che ci possano essere stati - ed essere ancora in corso - accordi più o meno riservati con compagnie di navigazione che possano cautelare i mercati USA dai potenziali ricatti, anche modulati da parte di gruppi di shipping che perseguono altri interessi, ma che sono elemento fondamentale, per esempio nelle rotte transpacifiche.

Il problema comunque esiste eccome ma come risolverlo non solo "on paper"?

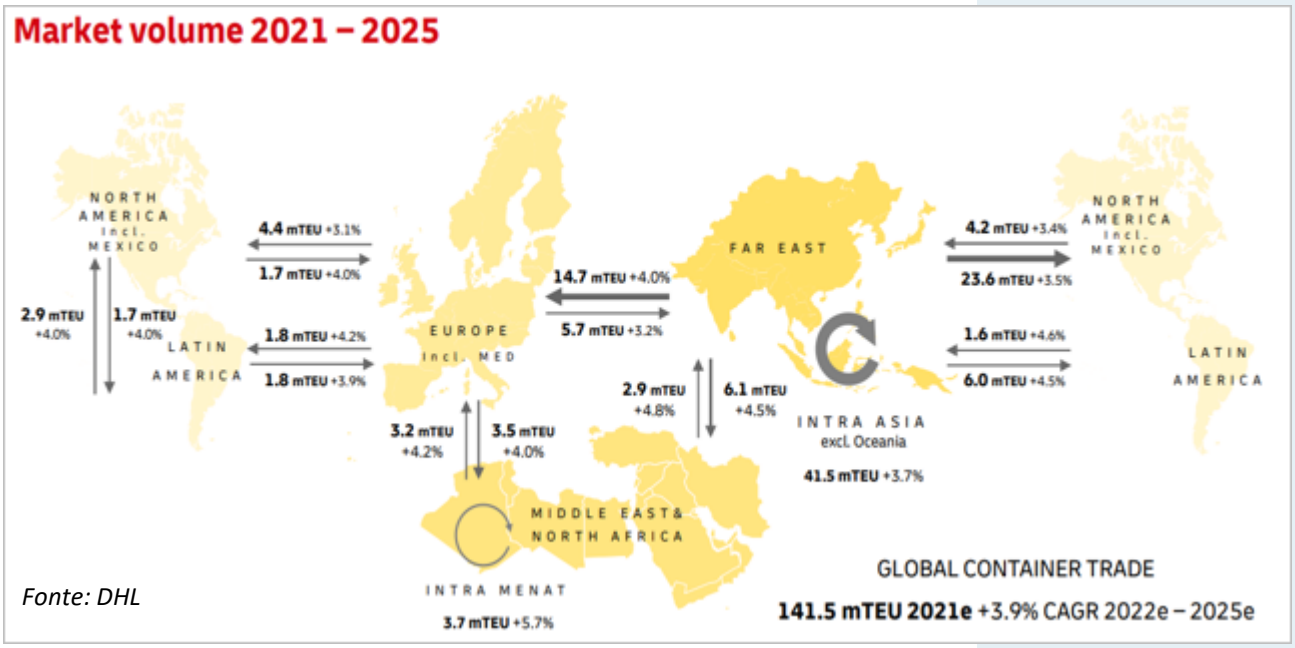
1) Incorporare una società di navigazione nuova con capitale a controllo pubblico: questo punto non costituisce un problema negli USA che dispongono di scorciatoie burocratiche adeguate con procedure semplificate specialmente in alcuni stati (Delaware etc).
2) Costruire una minima flotta di navi portacontainer direttamente nei cantieri USA: mission impossible per il semplice fatto che i cantieri USA non dispongono più della tecnologia e degli spazi adeguati alla costruzione di navi di tali caratteristiche. Infatti, la costruzione di questo naviglio è dominio assoluto dei cantieri cinesi seguiti a distanza da quelli sudcoreani e poi infine da alcuni giapponesi. Tutti, comunque, fully booked per anni. Inoltre, le navi sarebbero schiave del maintenance program dei cantieri esteri (quelli cinesi poi evidentemente più sensitive dal punto di vista geopolitico).
3) Per minima flotta intendiamo una flotta adeguata a gestire almeno 3 stringhe transpacifico, almeno una transatlantica e due Asia-Europa, quindi 15+8+14= 37 navi con dimensioni 29 navi da 16.000/18.000 TEU e 8 navi da 12.000 TEU.
4) Ci vorrebbero quindi molti anni, comunque, per disporre di queste navi e il problema invece è attuale, anzi già datato e quindi richiede una soluzione immediata o perlomeno velocissima se si vuole affrontarlo.
5) Inoltre, ricordiamoci che questa ipotetica nuova flotta dovrebbe essere inserita nell'attuale circuito mondiale che è già in condizione di leggero overtonnage e quindi viaggerebbe se non a vuoto, comunque, con costi spaventosi e con una guerra dei noli che nessuno ovviamente vuole o è in gradi di sopportare (USA per primi).



Fonte: Limes

LA TALASSOCRAZIA SENZA FLOTTA … SEGUE

Quindi cosa fare e come inserirsi adeguatamente e velocemente in uno scenario di scambi containers mondiale di cui la tabella che segue dà una visione complessiva?



Fonte: DHL

La soluzione, anche immediata, potrebbe essere quella di accordarsi con uno dei grandi dello *shipping* negoziando una "cessione di flotta" anche parziale da parte sua, oppure un noleggio di navi di proprietà acquisendo anche la quota di mercato e la flotta container proporzionale da mettere sul mercato con polizze carico targate USA.

Fantascienza? In parte.

Ecco qui di seguito uno specchietto con i grandi operatori che dominano quasi il 90% del mercato globale:

2025 Main container shipping consortia and independent lines

Name	Type of agreement	Operations management	Commercial management	line	Year of establishment	nationality	ships	nominal TEU	ship average nominal TEU	potential market share
Ocean alliance	vessel sharing agreement	joint	single line	Cosco (*)	1961	China	519	3.352.000	6.459	15,60%
				CMACGM	1996	France	664	3.876.000	5.837	18,04%
				Evergreen	1968	Taiwan	225	1.792.000	7.964	8,34%
					2017		1.408	9.020.000	6.406	41,98%
Gemini cooperatio	60/40 slot charter agreement	coordinated	single line	Maersk line	1904	Denmark	735	4.537.000	6.173	21,12%
				Hapag Lloyd	1970	Germany	300	2.353.000	7.843	10,96%
					2025		1.035	6.890.000	6.657	32,07%
MSC	independent			MSC	1970	Switzerland	889	6.409.000	7.209	29,83%
Premier alliance	vessel sharing agreement	joint	single line	ONE	2016	Japan	257	1.977.000	7.693	9,20%
				Yang Ming	1972	Taiwan	98	913.000	9.316	4,25%
				HMM	1976	South Korea	83	711.000	8.566	3,31%
					2025		438	3.601.000	8.221	16,76%
ZIM	independent			ZIM	1945	Israel	130	781.000	6.008	3,64%
Wan Hai	independent			Wan Hai	1965	Taiwan	118	481.000	4.076	2,24%
(*) included OOCL						TOTAL	3.212	21.484.000	6.689	100,00%

Elaborazione da fonti diverse

In questo contesto calcolando un movimento globale di TEU di circa 185.000.000 annui abbiamo costruito lo specchietto che segue, con dati assolutamente indicativi, ma certamente adeguati al ragionamento di questo lavoro:

LA TALASSOCRAZIA SENZA FLOTTA ... SEGUE

Group	Market share	Volume TEU
Ocean Alliance	29%	53.650.000
Gemini cooperation	21%	38.850.000
MSC	22%	40.700.000
Premier Alliance	17%	31.450.000
Others	11%	20.350.000
Total	100%	185.000.000

Trade Asia North America	Market share	Volume TEU
Ocean Alliance	37%	8.140.000
Gemini cooperation	15%	3.300.000
MSC	20%	4.400.000
Premier Alliance	21%	4.620.000
Others	7%	1.540.000
Total	100%	22.000.000

Elaborazione da fonti diverse

Per quanto riguarda MSC, che essendo l'unico "standalone" operator non è soggetta a complesse decisioni e meccaniche sia politiche che economiche e operative consortili, dal punto di vista di una eventuale decisone potrebbe essere la via più semplice e diretta.

Certamente un consorzio capitanato da COSCO non sarebbe l'ideale - ma anche in questo caso le vie del Signore sono infinite - potrebbe invece essere interessato quello partecipato dal gruppo giapponese ONE (Premier Alliance) e meno probabilmente il Gemini (danese-tedesco entrambi imbarazzanti per la questione Groenlandia e la temuta economia tedesca, rispettivamente etc).

Per quanto riguarda MSC, che essendo l'unico "*standalone operator*" non è soggetta a complesse decisioni e meccaniche sia politiche che economiche e operative consortili, dal punto di vista di una eventuale decisone potrebbe essere la via più semplice e diretta.

MSC , oltre a possedere una rete di servizi marittimi worlwide super capillare, con una flotta propria di più di 1000 navi, persegue una politica di straordinario sviluppo anche in altri campi collaterali dello shipping (terminalistica, trasporti terrestri, rimorchio etc. e controlla già da tempo alcuni terminal strategici nel mondo non ultimo quello di Trieste tanto cara, da un po' di tempo in maniera più evidente, agli USA). Vedremo, vedremo… (di.s.)



BUSSOLA MACROECONOMICA

Il dollaro, il debito, i tassi e il Whatever it takes 11 anni dopo.

Effetto Madeleine: il bazooka di Draghi, che tempi!

Correva l'anno 2012, Mario Draghi era Presidente della BCE. Lo spettro della deflazione incombeva sull'Europa, la stagnazione economica e la disoccupazione stavano peggiorando ad ogni rilevazione.

L'Europa non riusciva a riprendersi dopo le crisi sovrane del 2011-2012 (ricordiamo in Italia la crisi di governo Berlusconi, con tassi sul BTP decennale all'11%). Dopo gli haircut al debito greco e le crisi di fiducia verso i paesi "PIIGS" (Portogallo, Italia, Irlanda, Grecia, Spagna), il credito alle famiglie era totalmente bloccato e nessuno faceva più credito a nessuno (credit crunch). Il rischio era di una spirale recessiva permanente in stile giapponese.

La mancanza di fiducia si stava rapidamente estendendo alla tenuta dell'intera zona Euro e della valuta Euro.

Il 26 luglio 2012 a Londra durante la Global Investment Conference, il Governatore Mario Draghi pronunciò il celeberrimo discorso del "Whatever it takes", indelebile nella storia economica come un moderno "We shall never surrender". Il discorso esplicitava l'irreversibilità dell'Euro e la forza del mandato della Bce, che avrebbe fatto appunto qualunque cosa necessaria affinché i tassi rientrassero entro parametri sostenibili.

Nel 2015 iniziò ufficialmente il programma di Quantitative Easing, soprannominato "il bazooka" per la sua potenza di fuoco.

Il coraggioso programma di Draghi aveva l'obiettivo di abbassare i tassi (maggiore domanda di titoli investibili = minor tasso offerto da chi emette il debito) e consisteva in uno stimolo monetario massiccio, noto come Quantitative Easing, sotto forma di acquisti da parte della Bce di titoli di Stato e obbligazioni sul mercato secondario, per cifre dell'ordine di 60 miliardi di euro al mese.

Gli effetti diretti sono stati una svalutazione dell'euro sul dollaro (moneta in abbondanza = minor valore di quella moneta), il sostegno delle esportazioni europee e non da ultimo una dose di fiducia nella tenuta del sistema Europa/EURO. Era iniziata l'era del free money, dei tassi a zero e dei mutui super convenienti.

Schema simile per alcuni versi a quello usato in Italia negli anni '80: la svalutazione competitiva, che per qualche anno sostiene l'economia e fa ripartire consumi ed esportazioni.

Fast forward 11 anni, 2026. Il bazooka di Bessent

Negli Stati Uniti il deficit è vicino al 6,4% nel 2025. Il debito pubblico lordo è salito dal 53% del GDP nel 2000, al 121% del GDP nel 2024. La spesa per interesse sul debito è indicata nel range del 4% del GDP annuo, e spesso il debito pubblico in scadenza viene rifinanziato in uno scenario di tassi più alti rispetto a dieci anni prima.

Siamo di fronte a un dilemma interessante: la Federal Reserve ha come missione il mantenimento dell'economia stabile in termini di inflazione e mercato del lavoro, alzando i tassi quando necessario per raffreddare l'economia. Dall'altro lato il Tesoro, che invece desidera ridurre il costo marginale del proprio finanziamento.

È quindi evidente la crescente divergenza tra Federal Reserve di Kevin Warsh, impegnata a mantenere condizioni monetarie restrittive (i tassi overnight sono stati alzati di +0.25% il 16 settembre dal 3,75% al 4% annuo) e il Dipartimento del Tesoro di Bessent che, sotto la pressione di deficit persistenti e costi di finanziamento in rapida ascesa, cerca attivamente di contenere i rendimenti a lungo termine.

Il grafico sotto rappresenta il tasso a 10 anni sul debito emesso dal governo USA. Si tratta del livello più alto raggiunto dal 2007. Questo livello di tassi è rischioso per la tenuta dell'economia in termini di credito alle aziende e credito al consumo; la causa profonda è l'enorme debito USA e la difficoltà a mantenere l'impero USA ai livelli di redditività dei decenni scorsi.

Il 26 luglio 2012 a Londra durante la Global Investment Conference, il Governatore Mario Draghi pronunciò il celeberrimo discorso del "Whatever it takes", indelebile nella storia economica come un moderno "We shall never surrender". Il discorso esplicitava l'irreversibilità dell'Euro e la forza del mandato della Bce, che avrebbe fatto appunto qualunque cosa necessaria affinché i tassi rientrassero entro parametri sostenibili.



L'obiettivo è riportare i rendimenti del Treasury a 30 anni a un range sostenibile per il Tesoro, visto che hanno superato il 5,3% annuo, attraverso acquisti su scadenze 10-20-30 anni aumentando quindi la liquidità sulla parte lunga della curva.



SYMBOL	COMPANY	YIELD	CHANGE
US1M	U.S. 1 Month Treasury	3.858%	+0.007
US3M	U.S. 3 Month Treasury	4.081%	+0.02
US6M	U.S. 6 Month Treasury	4.226%	+0.018
US1Y	U.S. 1 Year Treasury	4.391%	+0.016
US2Y	U.S. 2 Year Treasury	4.653%	-0.01
US10Y	U.S. 10 Year Treasury	5.00%	+0.004
US30Y	U.S. 30 Year Treasury	5.372%	+0.009

Nell'estate del 2026 il Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti, guidato da Scott Bessent, annuncia che avrebbe aumentato le operazioni di riacquisto di titoli a lungo termine portando il tetto massimo da 2 a 6 miliardi di dollari per singola operazione. Di fatto si tratta di un meccanismo simile al Quantitative Easing utilizzato in Europa nel 2015.

L'obiettivo è riportare i rendimenti del Treasury a 30 anni a un range sostenibile per il Tesoro, visto che hanno superato il 5,3% annuo, attraverso acquisti su scadenze 10 -20-30 anni aumentando quindi la liquidità sulla parte lunga della curva. Bessent in realtà ha presentato l'operazione con il nome di "Treasury Twist", che consiste nell'acquistare obbligazioni sulle scadenze lunghe, finanziando gli acquisti con maggiori emissioni su scadenze a breve termine. Oppure, attingendo al Treasury General Account che attualmente ammonta a USD 900bn.

Le mosse straordinarie hanno innescato una reazione a catena diretta su tassi di interesse, spread europei e sul valore del dollaro.

Subito dopo l'annuncio a fine agosto, i rendimenti dei Treasury a 30 anni hanno registrato un calo di circa 10 punti base, scendendo temporaneamente dal picco del 5,3%. Nonostante l'intervento sia stato rivendicato come un "successo" per aver evitato una crisi di liquidità, la pressione sui tassi è tornata a salire a metà settembre. I rendimenti dei Treasury a 10 anni hanno toccato un record del 5,04%, spinti dall'incertezza dovuta alle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e dal deficit fiscale statunitense.



BUSSOLA MACROECONOMICA... SEGUE

Molti investitori, preoccupati per la salute fiscale degli Stati Uniti e temendo una svalutazione monetaria per finanziare i riacquisti attingendo alle riserve del Tesoro, hanno iniziato a dirottare i capitali verso beni rifugio alternativi come oro, Bitcoin, bond europei. Importante è anche il contesto macroeconomico, visto che nel frattempo in Europa l'inflazione al 3,3% ha obbligato la BCE ad alzare nuovamente i tassi al 2,50%.



Il rapporto tra il dollaro americano (USD) e la crescita del debito pubblico degli Stati Uniti è un fenomeno complesso ed apparentemente paradossale dell'economia globale. Mentre per qualsiasi altro Paese un debito fuori controllo porterebbe al crollo immediato della valuta, per gli Stati Uniti la reazione segue dinamiche uniche, divise tra effetti distruttivi nel lungo termine e meccanismi di difesa nel breve termine.

Il paradosso del breve termine

Quando il debito USA aumenta notevolmente o si verificano tensioni fiscali (come le recenti massicce operazioni di buyback del Tesoro), il mercato obbligazionario reagisce vendendo i Treasury. Questo fa alzare i rendimenti.

Se i titoli USA pagano tassi d'interesse molto elevati, gli investitori internazionali sono attratti da questi rendimenti e per comprare i Treasury, devono prima convertire la loro valuta in dollari. Questo genera domanda di valuta americana, provocando un temporaneo rafforzamento del dollaro.

Il dollaro più forte può mettere in crisi paesi esteri indebitati in dollari; gli investitori spesso liquidano le attività più rischiose in giro per il mondo e si rifugiano in contanti denominati in dollari, paradossalmente sostenendo la moneta che ha generato la crisi. In sintesi, per adesso il dollaro beneficia del suo status di principale "bene rifugio" globale, nonostante il debito gigantesco che incombe.

La reazione nel lungo termine: il Debasement Trade (Svalutazione)

Se nel breve termine i tassi alti sostengono il dollaro, nel lungo periodo l'accumulo di debito innesca una reazione opposta e strutturale di indebolimento e sfiducia.

I mercati temono che il Dipartimento del Tesoro o la Federal Reserve siano costretti a ricorrere ad artifici monetari (come l'iniezione massiccia di liquidità o la riduzione artificiale dei tassi) per rendere il debito sostenibile.

Questo processo svaluta il potere d'acquisto reale della moneta. A settembre 2026 il cambio EUR/USD quota 1,15 dollari per 1 Euro, da 1,02 dollari per 1 Euro nel 2025, mostrando quindi una flessione strutturale del dollaro nonostante elevati rendimenti dei Treasury: gli investitori temono che la sostenibilità fiscale degli Stati Uniti sia compromessa.

Gli investitori internazionali cercano asset alternativi come l'oro, che reagisce storicamente in modo opposto al dollaro. Quando aumentano i dubbi sulla sostenibilità del debito USA, l'oro sperimenta forti rally storici poiché non comporta alcun "rischio controparte" (non è il debito di nessuno). Nella stessa maniera si comportano anche criptovalute e bitcoin, utilizzati dagli investitori istituzionali per proteggersi dalla svalutazione delle valute fiat a causa dell'espansione del debito governativo. (g.b.)

Quando il debito USA aumenta notevolmente o si verificano tensioni fiscali (come le recenti massicce operazioni di buyback del Tesoro), il mercato obbligazionario reagisce vendendo i Treasury. Questo fa alzare i rendimenti.

Se i titoli USA pagano tassi d'interesse molto elevati, gli investitori internazionali sono attratti da questi rendimenti e per comprare i Treasury, devono prima convertire la loro valuta in dollari. ...



ROTTA ASIA EUROPA: PROVE TECNICHE DI CONNESSIONE

Le turbolenze del Mar Rosso hanno stuzzicato obtorto collo la fantasia degli strateghi operativi di una delle più programmate e razionali compagnia del mondo, che propone una nuova formula a nostro parere interessantissima e non necessariamente penalizzante per il Mediterraneo rispetto al North Continent.

Qui di seguito le rotazioni ricavate dai sito ufficiale Maersk:

AE15: Qingdao - Kwangyang - Ningbo - Tanjung Pelepas - Jeddah - Suez Canal - Port Said - Damietta - Suez Canal - Colombo – Singapore – Qingdao

AE19: Xingang – Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Tanjung Pelepas – Jeddah – Suez Canal – Port Said – Port Tangier – Port Said– Suez Canal – Jeddah – Singapore - Xingang

Maersk sembra ora voler rompere le esitazioni e con un atteggiamento ardito tenta di riprendere due linee principali su Mediterraneo e una sul Nord Europa via Suez a partire dalla seconda metà di settembre .

Quindi i due servizi AE15 e AE19 si pongono come un logico ibrido sperimentale (ma anche come paracadute in caso di sciagure… sempre in agguato) e toccano anche Jeddah (ricordiamo che storicamente i servizi principali Far East-Europa (NC e Med) non hanno mai toccato Jeddah o altri porti dopo gli Stretti in WB e nemmeno nel ritorno EB dopo Suez, dove il primo scalo era sempre negli Stretti (vedere infatti la rotazione di AE11 e AE12)).

Le rotazioni dei due servizi esaminati AE 15 e AE19 denotano un elevato utilizzo del transhipment e delle interconnessioni con altri servizi consortili.

L'approccio al Mar Rosso è comunque prudente, come dovuto, data la totale incertezza prevalente nell'area, incertezza che potrebbe estendersi anche "sine die" nel peggiore, ma non impossibile degli scenari.

Si configura quindi una maggiore distribuzione capillare mediterranea via transhipment tutto interno alla Maersk che quindi allarga il range di porti serviti con un transit-time affidabile come quello delle toccate dirette ad una più ampia gamma di porti.

Inoltre, come riportato da Shipping Italy del 22/8 i terminal container in generale stanno riducendo la loro efficienza e affidabilità di resa abituale per svariati motivi compresi quelli connessi alla diminuzione di puntualità e regolarità dei servizi oceanici e quindi un servizio che ne tocca pochi in Mediterraneo (inoltre entrambi in suo controllo azionario e operativo) riduce il rischio di ritardi dovuti ad attesa banchina e/o velocità delle operazioni.

Ovviamente questo ragionamento è valido anche per Hapag Lloyd, suo unico partner nel consorzio Gemini.

Stuzzicati da questo ragionamento osiamo prefigurare prendendo a campione la stessa base di rotazione e a mero titolo di divertissement una ipotesi di servizio circolare (sul modello dell' antico RTW anche riproposto da noi in una precedente Newsletter per la (molto) futuribile rotta artica ovvero due loops che ruotano rispettivamente in senso orario e antiorario garantendo quindi ottimi t/t in entrambe le direzioni (WB e EB).

LoopA: Xingang – Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Tanjung Pelepas – Jeddah – Suez Canal – Port Said – Port Tangier – Abidjan CIT – Cape Town – Durban – Singapore - Xingang.

LoopB: Xingang – Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Tanjung Pelepas – Durban – Cape Town – Abidjan CIT - Port Tangier - Port Said – Suez Canal – Jeddah – Singapore – Xingang

In questa ipotesi i due servizi rotatori servirebbero addirittura quattro settori ovvero Asia e Far East- Mediterranean- West Africa- South Africa.

Quindi i due servizi AE15 e AE16 si pongono come un logico ibrido sperimentale (ma anche come paracadute in caso di sciagure… sempre in agguato) e toccano anche Jeddah (ricordiamo che storicamente i servizi principali Far East-Europa (NC e Med) non hanno mai toccato Jeddah o altri porti dopo gli Stretti in WB e nemmeno nel ritorno EB dopo Suez …



ROTTA ASIA EUROPA...SEGUE

Molto stimolante anche in prospettiva del ruolo sempre più importante e impellente dell' Africa nello scenario mondiale complessivo e quindi dei grandi collegamenti via mare.



Quindi abbiamo qui di seguito elaborato una schedule per i due loops anche con i transit times dei collegamenti principali.

avg speed		18,6	port	total
Loop A (counterclokwise)	nautical miles	sea time days	time days	voy time days
Xingang				
Quingdao	430	0,96	1,00	1,96
Busan	518	1,16	1,00	2,16
Ningbo	522	1,17	1,00	2,17
Shanghai	182	0,41	2,00	2,41
T.Pelepas	2.300	5,15	2,00	7,15
Jeddah	4.345	9,73	1,00	10,73
Suez Canal	620	1,39	1,00	2,39
Port Said		0,00	2,00	2,00
Port Tangier	1.938	4,34	2,00	6,34
Abidjan	2.800	6,27	1,00	7,27
Cape Town	3.000	6,72	1,00	7,72
Durban	954	2,14	1,00	3,14
Singapore	4.988	11,17	2,00	13,17
Xingang	2.850	6,38	2,00	8,38
Total	**25.447**	**57,00**	**20,00**	**77,00**
Total voys x year				4,74
Total vessels employed				11
Vessel's size (nominal TEU)				18.000
Total phisical TEU offered x year				938.511

avg speed		18,6	port	total
Loop B (clockwise)	nautical miles	sea time days	time days	voy time days
Xingang				
Quingdao	430	0,96	1,00	1,96
Busan	518	1,16	1,00	2,16
Ningbo	522	1,17	1,00	2,17
Shanghai	182	0,41	2,00	2,41
T.Pelepas	2.300	5,15	2,00	7,15
Durban	4.988	11,16	1,00	12,16
Cape Town	954	2,14	1,00	3,14
Abidjan	3.000	6,71	1,00	7,71
Port Tangier	2.800	6,27	2,00	8,27
Port Said	1.938	4,34	2,00	6,34
Suez Canal		0,00	1,00	1,00
Jeddah	620	1,39	1,00	2,39
Singapore	4.366	9,77	2,00	11,77
Xingang	2.850	6,38	2,00	8,38
	25.468	**57,00**	**20,00**	**77,00**
Total voys x year				4,74
Total vessels employed				11
Vessel's size (nominal TEU)				18.000
Total phisical TEU offered x year				938.573

Ovviamente i flussi naturali di carico tenderanno a scegliere il loop con il t/t più favorevole per ogni coppia di porti, ma la movimentazione complessiva dei due servizi godrebbe di un bacino di carico multi-settore molto interessante, con una elevatissima serie di combinazioni anche per altri porti non di toccata diretta.

ROTTA ASIA EUROPA...SEGUE

Per quanto attiene invece il vettore potrà sperimentare su questo sistema una posizione molto bilanciata fra il "via Suez" e il "via Capo" tale da permettere un mantenimento dei servizi anche in caso di non impossibile recrudescenza delle situazioni che affliggono il Mar Rosso.
Questa ipotesi è basata sull'utilizzo di 11 navi da 18.000 TEU nominali per loop con una velocità media di linea di 18,6 nodi.
Esiste anche una possibilità di effettuare lo stesso servizio con 10 navi migliorando ovviamente tutti i t/t, ma la velocita media da mantenere si alzerebbe a 21,2 nodi, il che ridurrebbe l'affidabilità del servizio e soprattutto aumenterebbe notevolmente il consumo di carburante quindi con una riduzione del margine operativo dell'armatore.
In un periodo in cui le navi semmai abbondano e non mancano opteremmo dal punto di vista meramente operativo sull'ipotesi 11 navi. (di.s.)

Questa ipotesi è basata sull'utilizzo di 11 navi da 18.000 TEU nominali per loop con una velocità media di linea di 18,6 nodi.

LOOP A WB via Suez - EB via Cape Speed 18,6 kn

from → to	Xingang	Quingdao	Busan	Ningbo	Shanghai	T.Pelepas	Jeddah	Port Said	Port Tangier	Abidjan	Cape Town	Durban	Singapore	Xingang	Quingdao	Busan	Ningbo	Shanghai
Xingang		2	4	6	9	16	27	31	37	45					2	4	6	9
Quingdao			2	4	7	14	25	29	35	43						2	4	7
Busan				2	5	12	22	27	33	40							2	5
Ningbo					2	10	20	25	31	38								
Shanghai						7	18	22	29	36								
T.Pelepas							11	15	21	29								
Jeddah								4	11	18	26	29	42					
Suez Canal																		
Port Said									6	14	21	24	38	46				
Port Tangier										7	15	18	31	40				
Abidjan											8	11	24	32				
Cape Town												3	16	25				
Durban													13	22				
Singapore														8				
Xingang																		

LOOP B WB via Cape - EB via SuezSpeed 18,6 kn

from → to	Xingang	Quingdao	Busan	Ningbo	Shanghai	T.Pelepas	Durban	Cape Town	Abidjan	Port Tangier	Port Said	Jeddah	Singapore	Xingang	Quingdao	Busan	Ningbo	Shanghai
Xingang		2	4	6	9	16	28	31	39	47	53	57			2	4	6	9
Quingdao			2	4	7	14	26	29	37	45	51	55				2	4	7
Busan				2	5	12	24	27	35	43	49	53					2	5
Ningbo					2	10	22	25	33	41	47	51						
Shanghai						7	19	22	30	38	45	48						
T.Pelepas							12	15	23	31	38	41						
Durban								3	11	19	25	29						
Cape Town									8	16	22	26						
Abidjan										8	15	18	30					
Port Tangier											6	10	21					
Port Said												3	15					
Suez Canal																		
Jeddah													12	20				
Singapore														8				
Xingang																		



UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI METÀ SETTEMBRE 2026

Dopo oltre un mese e mezzo riprendiamo con un commento, occasionalmente più lungo del solito, il discorso dal precedente "flash" di fine luglio (suggeriamo ai lettori di riprendere sempre il contenuto del numero precedente per verificarne la continuità di report) e prima che avvenga il fondamentale incontro Trump-Xi Jinping a Washington del 24 settembre prossimo (che forse sarà seguito da un incontro trilaterale (Trump-Xi-Putin) a margine – si fa per dire- del prossimo meeting APEC del 18-19 novembre a Shenzhen. Prodromi per una Yalta 2.0 ? Forse, anche se il contesto è profondamente diverso.

Inoltre ricordiamo che il giorno 20/9 si concludono le votazioni in Russia per il rinnovo della Duma che potrebbero ridisegnare l'assetto del Parlamento della Federazione.

Successivamente sono previste le enigmatiche, per ora, elezioni in Israele il 27 ottobre e le Mid-terms in USA del 4 novembre che potrebbero far rimodulare (non modificare) la politica estera USA per il prossimo biennio.

Intanto si sono svolte le elezioni in Sassonia-Anhault il 6 settembre, con una clamorosa, ma non certo inaspettata vittoria di AfD, elezioni alle quali seguono a ruota quelle nella città-stato di Berlino e nel land Meclemburgo-Pomerania anteriore, entrambe il 20/9.

Inoltre, da rimarcare il diciottesimo summit BRICS svoltosi a New Delhi il 12-13 settembre con le fondamentali "chiacchierate" fra i Presidenti Modi, Putin e Xi Jinping e anche il Presidente iraniano Pezeshkian che certamente avranno anche spaziato sulla situazione del conflitto in essere.

Assente (per opportunità diplomatica?) l'Arabia Saudita full member del BRICS e la Turchia che di esso dovrebbe essere già "partner country" dal 2024 e che sta giocando un ambizioso e interessantissimo ruolo nello scacchiere di area e non solo, entrambe firmatarie del recentissimo "Mecca agreement" (vedi sotto).

Per inciso, il 4 ottobre ci saranno le elezioni presidenziali in Brasile (che ha partecipato al meeting con il Ministro degli esteri e non con l'attuale Presidente Lula) e ricordiamo che la "B" dell'acronimo BRICS significa appunto Brasile.

Nel periodo trascorso, il fatto assolutamente più importante è comunque la sottoscrizione del "Mecca Joint Defence Agreement" (7 agosto 2026) fra Turchia, Arabia Saudita e Pakistan, con l'Iran che potrebbe (non subito ma un po' più avanti) non essere sgradito nella compagine, l'Egitto che sta considerandone l'adesione e la "nuova" enigmatica Syria (ancora non completamente decifrabile ma già collocabile), accordo che è un'evoluzione ed estensione di membri e soprattutto di scopi del già esistente "Strategic Mutual Defence Agreement" fra Arabia Saudita e Pakistan, che continua comunque a essere attivo. Come pure l'accordo di scopo BRICS, pure se attivi in campi con scopi e finalità totalmente differenti fra di loro; anche questo accordo apparentemente molto asimmetrico e probabilmente a geometria variabile avviene con partner molto dissimili fra loro: Turchia, membro storico e inamovibile della NATO, Arabia Saudita, potenza finanziaria ed energetica (orbita USA), Pakistan, deterrente nucleare (orbita Cina). Quindi su questo argomento chiave diciamo: *reverting*.

Nel periodo trascorso, il fatto assolutamente più importante è comunque la sottoscrizione del "Mecca Joint Defence Agreement" (7 agosto 2026) fra Turchia, Arabia Saudita e Pakistan (con l'Iran che potrebbe (non subito ma un po' più avanti) non essere sgradito nella compagine, l'Egitto che sta considerandone l'adesione e la "nuova" enigmatica Syria ancora non completamente decifrabile ma già collocabile), accordo che è un'evoluzione ed estensione di membri e soprattutto di scopi del già esistente "Strategic Mutual Defence Agreement" fra Arabia Saudita e Pakistan, che continua comunque a essere attivo.



Ricordiamo che specialmente il Pakistan (con la sottostante Cina a orientare la linea di azione) è stato molto attivo recentemente nei contatti fra Iran e USA per cercare di arrivare ad un accordo che chiuda o perlomeno congeli la situazione di conflitto e il nodale problema di Hormuz e di Bab el Mandeb, entrambi vitali, il primo per l'energia ed anche i fertilizzanti ed il secondo per i commerci marittimi intercontinentali, per l'economia globale e inoltre, il secondo, soprattutto per quella europea.

Il MJDA, quindi, potrebbe essere risolutivo per una stabilizzazione dei traffici marittimi complessivi, ma soprattutto per quelli direttamente coinvolti nel transito nelle aree di conflitto.

UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ...SEGUE

Inoltre, cominciano a diventare evidenti le difficolta dei paesi manifatturieri specialmente asiatici che dipendono totalmente o quasi dal petrolio del Medio Oriente; recente l'intervento degli USA per sostenere lo yen giapponese e la vendita da parte della Cina di una parte delle sue, comunque cospicue, riserve petrolifere strategiche per calmierare il prezzo del prodotto.

Tutto questo non intacca comunque il vorticoso incremento dell'export dal Far East (leggi Cina) verso il resto del mondo cresciuto del 9,1% nel 2026 rispetto al 2025 e soprattutto quello Intra-Asia (+8,7%) dove la Cina sta stabilizzando il suo mercato di prossimità per equilibrare eventuali, anche se improbabili, scossoni sui trades Overseas verso America ed Europa (fonte: Dynamar).

Bulimia di consumismo del mercato occidentale per non vedere la potenziale situazione drammatica all'orizzonte vicinissimo? Può essere.

Senza contare l'apparentemente incoerente, ma costante, livello delle borse mondiali ai massimi di sempre, con i titoli e non solo quelli tecnologici a livelli stratosferici. Che botto quando avverrà!

L'Europa è in ferie prolungate con tanto di escursioni e fuochi artificiali in attesa di un possibile temuto botto energetico ed economico e forse anche politico, nella speranza crescente sempre più dei popoli europei di potersi liberare quanto prima dalla trappola ucraina che la sta uccidendo.

Ma per ora l'orchestra sta ancora suonando, anche se la nave rischia l'affondamento: infatti l'import marittimo container e quindi il mercato interno europeo va evidentemente a gonfie vele con un incremento di 7,9% nel 2026 rispetto al 2025 (fonte: Dynamar).

Auguri Europa!

Dopo il petardo di Ceuta ecco il secondo ovvero il "D-Day" economico dichiarato il 24 agosto dagli USA contro l'Iran, ma soprattutto contro i paesi che continueranno ad avere o continuare ad avere rapporti economici con quel paese. Diktat che sarà seguito disciplinatamente, almeno in superficie, dai paesi europei e solo cosmeticamente sia dalla Cina che dall'India. Sarà interessante vedere come si comporterà il Giappone e anche la Corea del Sud.

Inoltre, e questi non sono assolutamente petardi, la visita lampo del 25/8 (8 ore!) del Direttore della CIA John Ratcliffe a Mosca in un viaggio pieno di significati simbolici, tra i quali ultimo tratto da Riga - capitale dell'Estonia ovvero uno dei tre paesi baltici - a Mosca con un aereo gigante della US Air Force con piano di volo peraltro ovviamente, ma platealmente, autorizzato dai russi fino all'aeroporto civile principale di Mosca (Vnukovo).

A proposito, a Mosca c'era anche contemporaneamente l'arcivescovo Paul R. Gallagher Segretario vaticano per i Rapporti con gli Stati. Certamente una coincidenza… ma la segnaliamo.

Ultima considerazione in conclusione ovvero la sindrome del "cinghiale ferito":

il rischio guerra totale in Europa purtroppo si sta alzando velocemente e questo significa che ci stiamo avvicinando ad un momento nodale in cui tutti gli attori sono al massimo dell'esposizione, non solo mediatica e quindi possono diventare imprevedibili come appunto il cinghiale ferito.

Il paradosso però insegna che potremmo anche essere vicini ad una soluzione stabile del Conflitto (con la "C" maiuscola perché Ucraina e Israele viaggiano ormai da tempo sullo stesso binario e sono tessere che fanno parte dello stesso puzzle).

Cerchiamo quindi di essere ottimisti e puntare ad un florido futuro mercato dello shipping e del Mediterraneo che per noi del FVG potrebbe essere estremamente allettante e non solo con i container, settore al momento in una non brevissima fase di transizione che vedrà la sua conclusione con l'attivazione del primo lotto del Molo VIII, ma specialmente con i Ro-Ro, settore di punta di Trieste in una fase di promettente sviluppo e di espansione dei collegamenti. (di.s)

Tutto questo non intacca comunque il vorticoso incremento dell'export dal Far East (leggi Cina) verso il resto del mondo cresciuto del 9,1% nel 2026 rispetto al 2025 e soprattutto quello Intra-Asia (+8,7%) dove la Cina sta stabilizzando il suo mercato di prossimità per equilibrare eventuali, anche se improbabili, scossoni sui trades Overseas verso America ed Europa.



PROPOSTA DI INTEGRAZIONE ALLE NORME DI CUI ALL' ART.27 BIS COMMI 3-4-5 DEL DISEGNO DI LEGGE DI RIFORMA PORTUALE

L'AIOM lo scorso 20 agosto ha inoltrato alla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati una proposta di integrazione alle norme contenute nell'articolo 27bis commi 3,4 e 5, del disegno di legge di riforma in materia di governance portuale finalizzata a contenere l'effetto di riduzione delle entrate delle Autorità di sistema portuale che gestiscono porti con importanti flussi di traffico internazionale, per effetto dei prelievi previsti in detto articolo, onde non privare le stesse autorità di importanti risorse utili a controbattere la concorrenza degli altri porti esteri operanti sul medesimo mercato.

In particolare, è stato proposto l'inserimento alla fine del comma 5 dell' Arrt.27bis del seguente paragrafo:

Per le Autorità di sistema che gestiscono porti classificati nella categoria di porti internazionali ai sensi dell' Art.4, lett b) della presente legge, gli importi fissati con i criteri di cui al comma 3 saranno ridotti in misura pari alla percentuale di traffico internazionale in transito estero su estero del porto internazionale amministrato, al fine di preservare le condizioni paritetiche di competizione con gli altri porti esteri concorrenti.

L'integrazione proposta fa riferimento alla classifica dei porti internazionali come definita dall' Art.4, lett. b) della Legge 84/94, prevedendo per questi ultimi una diversa misura di prelievo, con una riduzione proporzionale alla quantità di traffico internazionale dagli stessi gestito, con origine e destinazione diversa dal mercato nazionale, ciò al fine di non privarli di importanti risorse utili a controbattere la concorrenza degli altri porti esteri.

È noto, infatti, che i porti nazionali del versante Ligure sono in diretta competizione sul mercato europeo con i porti francesi e del versante occidentale del Nord Europa (Le Havre, Rotterdam, Anversa) e i porti del versante Nord Adriatico sono in diretta competizione sul mercato del Centro-Est Europa con i vicini porti della Slovenia e della Croazia e in parte anche con i porti del Nord Europa-versante Orientale (Amburgo, Brema, Wilhelmshaven).

Appare infatti opportuno e strategico, non privare i porti che competono sul mercato estero di importanti risorse da impiegare nello sviluppo e nel potenziamento delle capacità operative dei rispettivi terminal, finalità che possono certamente essere meglio gestite dalle singole Autorità di Sistema con la necessaria flessibilità, rispetto ad un meccanismo di gestione centralizzato nella costituenda società Porti d'Italia S.p.A., che ovviamente si troverà a mediare gli interventi con una probabile e prioritaria attenzione all'andamento dei flussi dell'interscambio via mare con origine e destinazione al mercato nazionale.

Appare infatti opportuno e strategico, non privare i porti che competono sul mercato estero di importanti risorse da impiegare nello sviluppo e nel potenziamento delle capacità operative dei rispettivi terminal, finalità che possono certamente essere meglio gestite dalle singole Autorità di Sistema con la necessaria flessibilità, rispetto ad un meccanismo di gestione centralizzato nella costituenda società Porti d'Italia S.p.A.



NOTIZIE FLASH

BANDO CEF2 TRASPORTI - ADATTAMENTO DELLA RETE TEN-T AL DUPLICE USO CIVILE-DIFESA - STUDI, LAVORI O MISTO

Ente promotore: Commissione Europea - Connecting Europe Facility (CEF)

Scadenza: 6 ottobre 2026

Dotazione finanziaria complessiva: € 130.000.000

Tipologia: Fondo perduto

Il bando intende sviluppare infrastrutture di trasporto a duplice uso civile e militare lungo la rete transeuropea dei trasporti – TEN-T e la rete europea per la mobilità militare, sostenendo interventi in grado di soddisfare contemporaneamente esigenze civili e di difesa.

Una particolare priorità è attribuita ai progetti localizzati lungo i quattro corridoi prioritari dell'UE per la mobilità militare e ai progetti che interessano due o più Stati membri.

Consulta la scheda completa del bando su

https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/CEF-T-2026-MILMOB-WORKS?keywords=CEF-T-202

PROGRAMMA EUROPEO "SKILLED DRIVER MOBILITY FOR EUROPE II" FORMAZIONE AUTISTI IN EGITTO E MAROCCO



L'Unione Europea lancia il programma ***Skilled Driver Mobility for Europe II (SDM4EU II)*** per formare 600 conducenti in Egitto e Marocco (300 in ogni paese), con l'obiettivo di colmare il deficit cronico di personale nel settore del trasporto merci.

Il progetto SDM4EU II, che si svolge da giugno 2026 a dicembre 2028, ha un fondo di quasi sei milioni di euro, è cofinanziato dall'UE e gestito dal **Centro internazionale per lo sviluppo delle politiche migratorie** (International Centre for Migration Policy Development) attraverso il **Migration Partnership Facility (AMIF).**

Dei 600 autisti che saranno formati, un terzo (200 autisti, 100 per paese) verrà poi agevolato in un processo di mobilità per lavorare in Italia e Romania, al fine di colmare la carenza di manodopera. Gli autisti selezionati in Egitto saranno preparati per le opportunità lavorative in Romania, mentre i candidati in Marocco saranno messi in contatto con i datori di lavoro in Italia.

Il processo comprenderà attività di sensibilizzazione e selezione dei candidati, formazione tecnica e linguistica, abbinamento tra domanda e offerta di lavoro, mobilità lavorativa legale, supporto all'integrazione, assunzione e mantenimento del posto di lavoro.

Maggiori informazioni sono disponibili al seguente link:

https://www.migrationpartnershipfacility.eu/mpf-projects/100-skilled-driver-mobility-for-europe-ii-sdm4eu-ii/preview

Il progetto SDM4EU II, che si svolge da giugno 2026 a dicembre 2028, ha un fondo di quasi sei milioni di euro, è cofinanziato dall'UE e gestito dal Centro internazionale per lo sviluppo delle politiche migratorie (International Centre for Migration Policy Development) attraverso il Migration Partnership Facility (AMIF).

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 Valdirivo 40
34122 Trieste - Italy
Tel: +39 347 1511450
Web: https://www.aiom.fvg.it
mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Hanno collaborato a questo numero:

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



SONO APERTE LE ISCRIZIONI

https://www.adriashippingsummit.it/