



# Trump, dazi e imprese: come cambia il commercio globale

Confindustria Veneto Est  
Università Ca' Foscari Venezia,  
Dipartimento di Economia  
22 maggio 2025

**Impatti su porti e trasporti  
marittimi: cambiamenti strutturali?  
(Porti e trasporti marittimi nella  
riconfigurazione della geografia  
della globalizzazione)**

Prof. Stefano Soriani  
Università Ca' Foscari Venezia  
Dipartimento di Economia



# 1. Introduzione

- *«Gli impatti dei dazi sui singoli settori produttivi italiani ed europei non sono facili da determinare: dipenderanno da molti fattori, tra cui l'aliquota e la durata dei dazi, l'elasticità della domanda al prezzo, l'esposizione dei singoli paesi verso gli USA. Andremo incontro a una ulteriore riconfigurazione degli scambi bilaterali e una revisione delle catene di fornitura su scala globale»* (CSC, RP primavera 2025, p.9) (tasso di cambio)
- Ulteriore difficoltà di riferire il tema ai porti: diverse tipologie; diversa struttura dei traffici; complessità della filiera portuale/marittima; diversa composizione imp/exp; diversa esposizione al mercato USA; complessità delle relazioni nel caso di *retaliation*; problema del rapporto tra exp e traffici portuali, soprattutto nel container (spazi di influenza portuale)
- ***«In many cases, the change of government leaders is not a massive event from global trade and logistics. Policy changes are often more limited than the election campaigns suggested, and the business community is creative and flexible enough to adapt»*** (M. Nijdam, Head of Strategy, Port Authority Rotterdam)  
<https://publications.portofrotterdam.com/port-of-rotterdam-magazine-editie-4-2025/meanwhile-in>

## 2. Alcuni elementi che concorrono a definire il quadro

### Contesto di riferimento:

- Crisi del multilateralismo, politica commerciale «muscolare», paralisi del WTO
- Problema del deficit commerciale (Messico, Vietnam, India, Taiwan)
- Obiettivo di riportare la manifattura in US (% manifattura su GDP dal 25% 1950s al 10% di oggi) // IDE in entrata, politiche industriali assertive (IRA)
- Sicurezza nazionale & globalizzazione geostrategica (materie critiche e rare; tecnologia (IA, robotica, ecc.))
- Rispetto a UE: non solo dazi, ma anche regolamentazione (IA, OGM, ecc.), tassazione piattaforme, importazione energia (GNL).
- Rispetto al trasporto marittimo, cantieristica

## **L'importanza degli USA per l'export marittimo italiano**

- Srm / Assoportivi Port Infographics Update 2024, pp. 11-12: USA 1° Paese di exp marittimo per l'Italia (41,8mld €) (macchinari 12,4, mezzi di trasporto 9,6, alimentari e bevande 6,4), seguito da UK e Cina; USA 2° Paese per import marittimo per l'Italia (13mld €) (petrolio, gas, chimica, macchinari), dopo Cina (32,8 mld, macchinari, tessile, chimica)
- Srm / Assoportivi (Port Infographics 2025, su dati genn-sett 2024, pp. 9-11) 35,8 mld imp-exp via marittima: imp = 8,2 (soprattutto oil&gas, 3,7); exp = 27,7 mld (apparecchi metallici, alimentari e bevande, mezzi di trasporto, prodotti chimici, metalli); scali più orientati (1° sem 2024)
- Srm / Assoportivi (Port Infographics 2025, su dati genn-sett 2024, pp. 9-11) Principali porti: : Trieste, Livorno, Piombino, Augusta, Genova, Taranto, Savona e Ravenna (porti del Tirreno = exp container).

## **Incertezza stime sui possibili impatti dei dazi in generale sul commercio internazionale (negoziazione; ritorsione; durata dei dazi).**

- Diversi report Prometeia su regioni/province più colpite; CSC (nota 18/01 aprile 2018 sui rischi della guerra commerciale); CSC Rapporto Previsione primavera 2025; Confcommercio 02/2025 «I dazi di Trump in un contesto di de-globalizzazione»); SVIMEZ Comunica (02/2025; scenari al 10 e al 20% generalizzati); National Board of Trade Sweden (2024: Economic Backfire: The Costly Impact of Trump's Proposed Tariffs; EEG)
- Sottolineatura della difficoltà di prevedere al momento gli effetti ma aumento dell'incertezza: *«Un elevato grado di incertezza rappresenta un forte limite alla crescita, in quanto influisce negativamente sulle decisioni di investimento non solo domestiche ma soprattutto internazionali, con grave pregiudizio per gli scambi lungo le filiere produttive globali già esistenti e soprattutto quelle pianificate»*. Riferimento al numero crescente di misure protezionistiche avviate globalmente (CSC, RP 2025, p. 52)

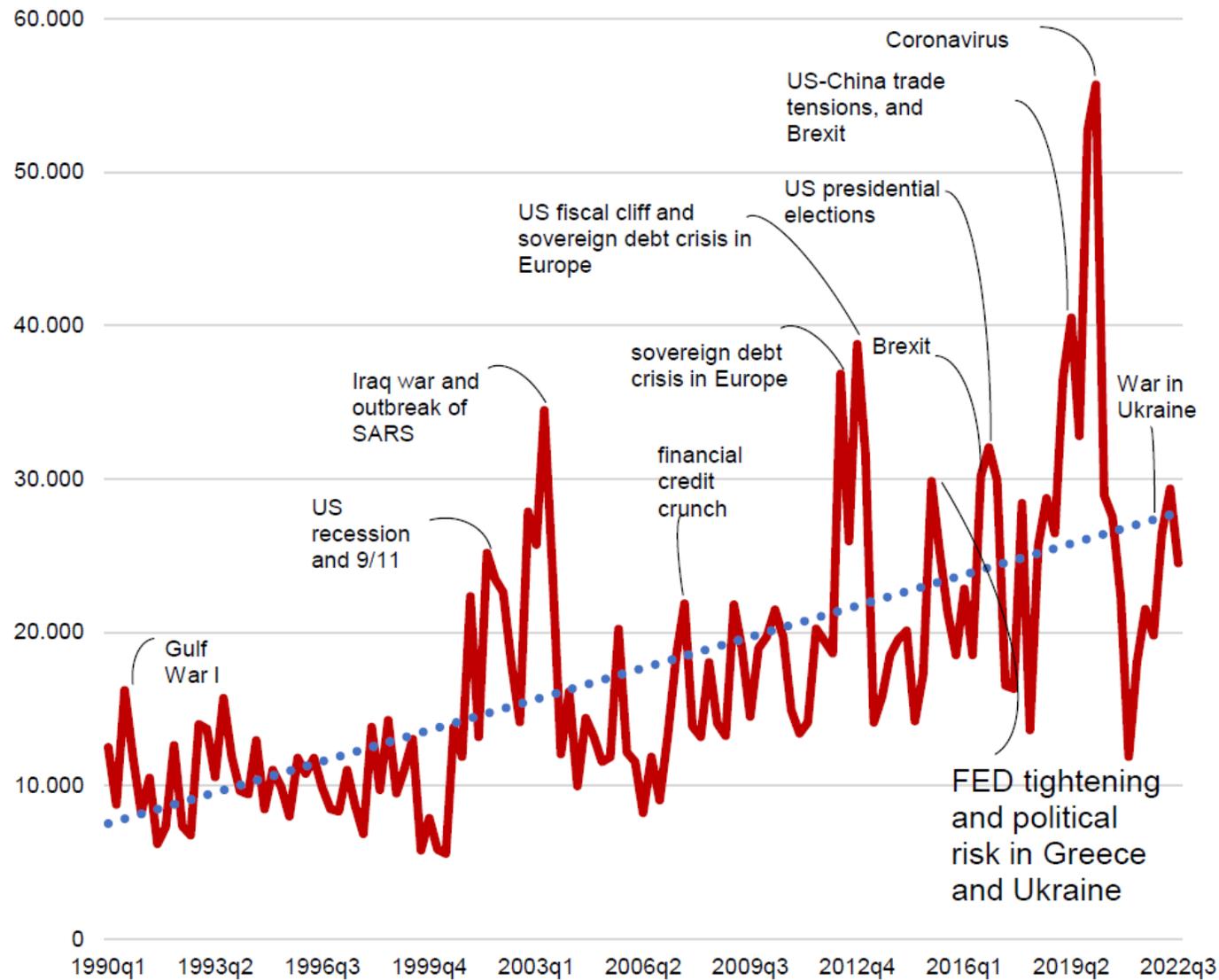
- Incertezza che si somma ad una fase critica per diversi comparti industriali, anche per l'integrazione con l'economia tedesca, costi energia, preferenza per i servizi.
- Effetto dazi su porti *west coast US*: dimezzamento movimenti Teu (aprile 2025) porto LA rispetto all'anno scorso. Maggio: effetti su settore trasporto-logistica. Tagli jobs si prevedono non tanto sulle banchine ma sulle attività distributive-logistiche. Si riportano già tagli nell'industria del trasporto che toccano diversi stati, come effetto della crisi dei porti della WC. Giugno: possibile effetto su catene come Walmart, Target, Home Depot.  
<https://www.investors.com/news/trump-tariffs-trade-war-us-ports-empty/>  
<https://www.usfunds.com/resource/u-s-ports-face-massive-slowdowns-as-trump-tariffs-bite-hard/>
- *Front loading* (anticipazione delle importazioni da parte US): «Esplosione» del traffico verso i porti US nelle settimane e nei mesi precedenti il «Liberation Day» (per esempio automobili da UE, Giappone, Corea verso gli USA). Disruption nelle settimane successive per l'incertezza del processo di negoziazione (ordini cancellati, ordini rinviati; merci bloccate nei porti). Periodo critico: seconda metà 2025, 2026.

- Diversificazione dei mercati (America Meridionale, MENA e Africa, ASEAN; India), ma per alcuni comparti gli USA non facilmente sostituibili (negoziazione); nuovi accordi regionali UE; in ogni caso, necessario sostegno finanziario e operativo (SACE, SIMEST, ICE). Serve una strategia di sistema.
- Tasse sulle navi («Gli USA non sono più un porto sicuro»), per rilanciare la cantieristica US. Merci/navi gestite da un operatore cinese, indipendentemente dal Paese di costruzione; costruite in Cina indipendentemente dalla nazionalità di chi le opera; per navi gestite da operatori che hanno order book la costruzione di navi in cantieri cinesi. Dall'ottobre 2025 al 2028, graduato. Schemi di esenzione (per es. per portarinfuse che arrivano vuote nei porti US e caricano exp US; esenzione tasse per 3 anni se si ordinano navi nei cantieri US).
- 2024: spesi 207 mld\$ in nuove navi a livello globale, 136 nei cantieri cinesi. Order book su cantieri cinesi (MSC; CMA CGM). Reazioni di diversa natura (per esempio CMA, CGM: annunciati IDE in logistica USA; «Grimaldi ventila l'addio della controllata ACL»)
- Trasporto di merci cinesi in US con navi non costruite in Cina e gestiti dai partner dell'alleanza.

- Studio Confitarma (Possibili impatti dei dazi americani sull'industria dello shipping italiano, aprile 2025). Flotta italiana: 1. Corea, 2. Italia, 3. Cina (63 navi, 17,6%). Nuove costruzioni: 84% nei cantieri cinesi. Analisi di casi sui possibili impatti.

## **Più GNL dagli USA? (Imp. oil; Paesi Bassi, «Effetto Rotterdam»)**

- USA oggi fornitori di circa il 50% GNL che arriva in Europa (17% domanda di gas UE). Grandi investimenti in tutta UE per infrastrutture di rigassificazione. Contesto generale: riduzione della domanda di gas in diversi paesi europei e dalla sottoutilizzazione di diversi impianti; molti progetti restano fermi (Energy Economics and Financial Analysis, 2025)
- Italia: i consumi nazionali (consumo interno lordo) sono diminuiti sensibilmente negli ultimi anni, passando da 76,1 miliardi di mc nel 2021 a 61,5 nel 2023 e 61,7 nel 2024. Valore più basso del 2000.
- Forte aumento dell'imp GNL: nel 2023 16,6 mld mc (+16,8 rispetto al 2022); nel 2024 14,7, di cui 8,7 dal solo Adriatic LNG.
- 5 rigassificatori (3 + 2) Capacità di rigassificazione complessiva di circa 28 mld mc (45% circa domanda nazionale). + progetti rimasti per lungo tempo nel cassetto.
- Questioni 'critiche': natura del gas come combustibile di transizione; difficili rapporti con le comunità locali; volatilità del prezzo; necessità di accelerare le rinnovabili



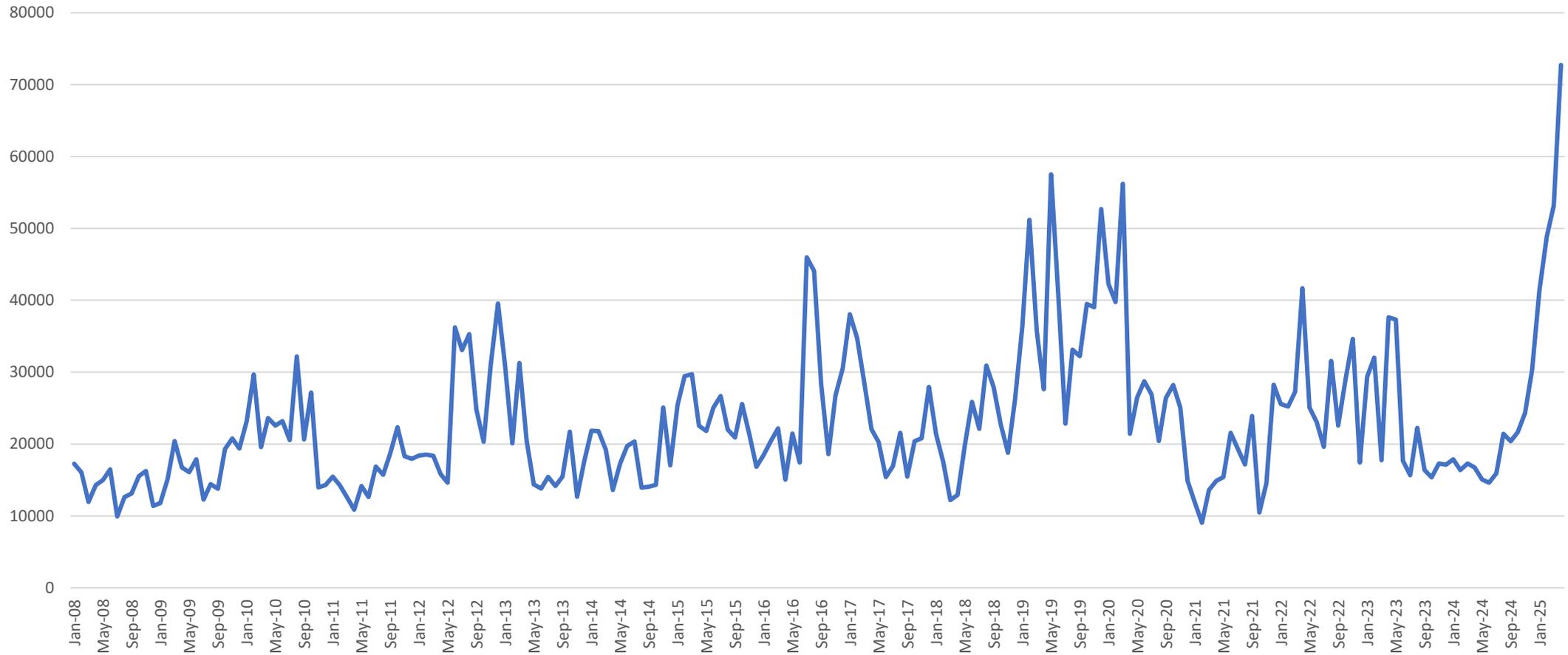
### 3. VUCA

**(Vulnerability,  
Uncertainty,  
Complexity,  
Ambiguity)**

*World Uncertainty Index (WUI)*

*Confindustria Veneto Est (dicembre 2022). La riorganizzazione internazionale delle reti di fornitura tra reshoring e friendshoring. Export observatory survey 2022.*

WUI number

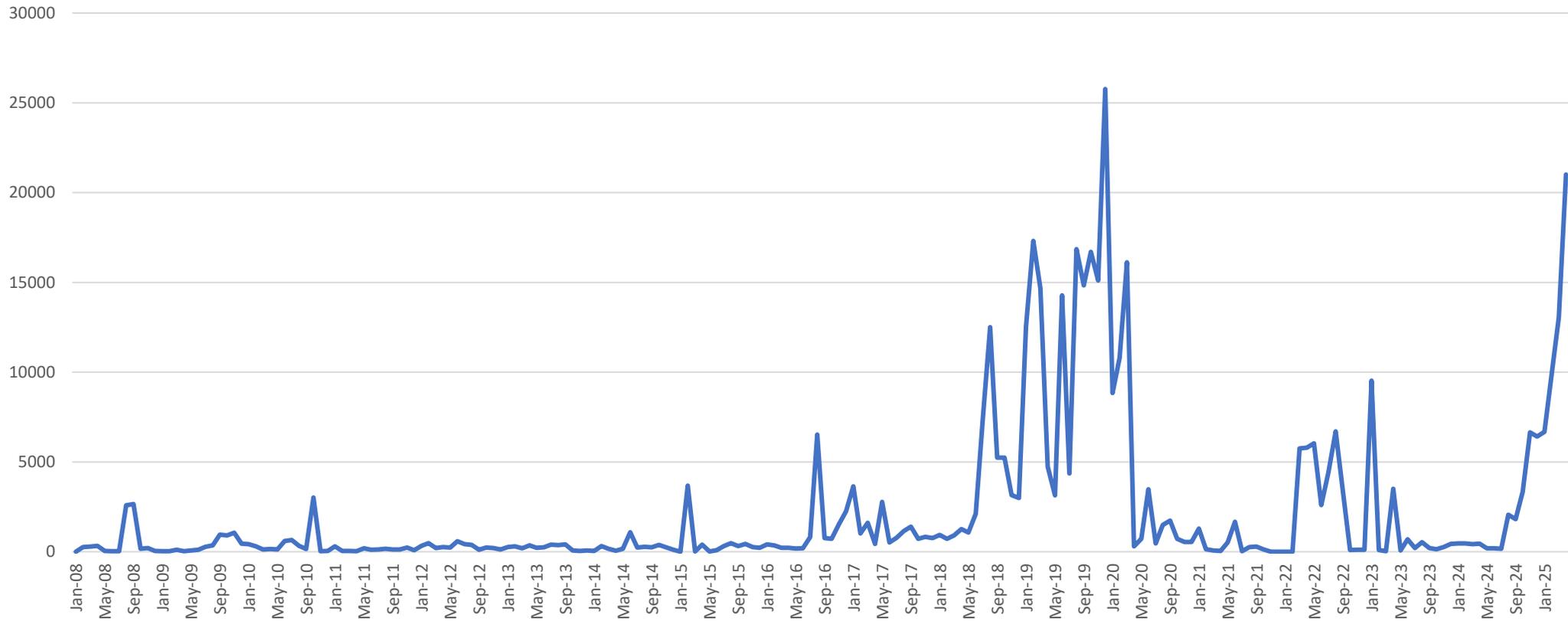


**WUI, World Uncertainty Index** (Economist Intelligence Unit country reports)

<https://worlduncertaintyindex.com/>

<https://www.eiu.com/n/store/products/viewpoint/country-analysis/>

WTUI number



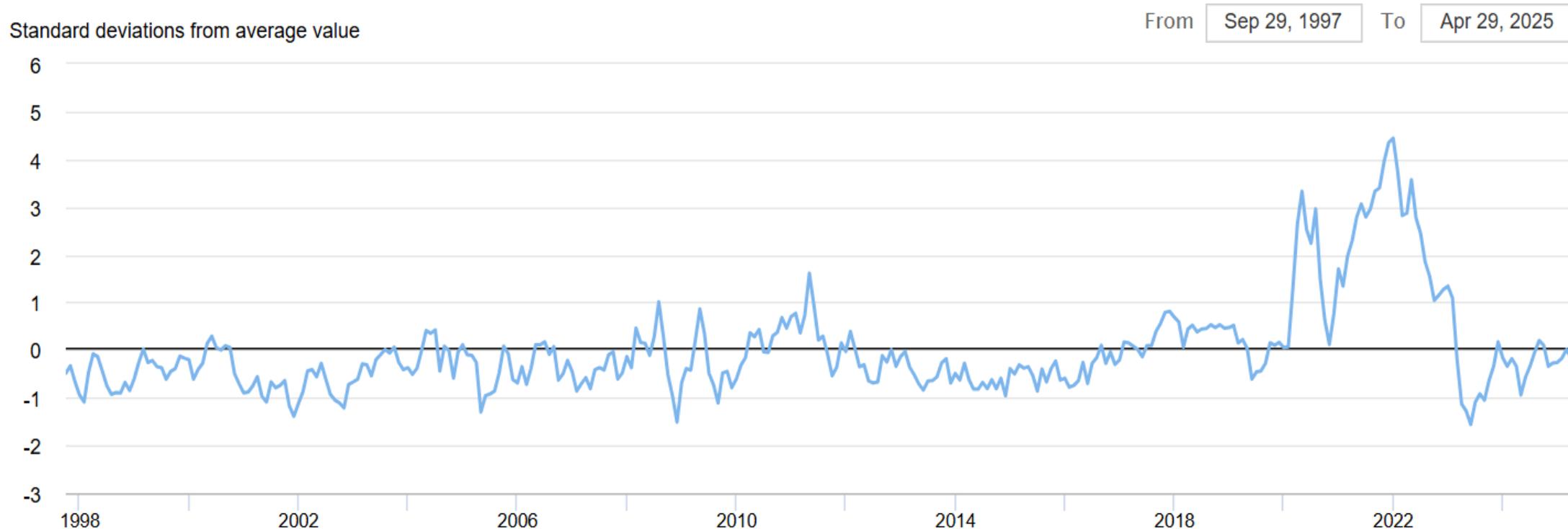
**WUI, World Trade Uncertainty Index** (Economist Intelligence Unit country reports)

<https://worlduncertaintyindex.com/>

<https://www.eiu.com/n/store/products/viewpoint/country-analysis/>

Latest Update April 2025

Enter a date range to see monthly estimates or use the slider below to view a specific date range.



**GSCPI, Global Supply Chain Pressure Index** (Federal Reserve Bank of New York) Indicatore: 31/1/2020 = 0.07; 30/4/2020 = 3.33; 30/9/2020 = 0.63; 31/5/21 = 3.06; 31/12/2021 = 4.44; 30/4/22 = 3.57; diminuzione continua con brevi e marginali aumenti fino ad aprile 2025 = -0.29

<https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/interactive>

## Resilienza?

- M. Nijdam : «... *the business community is creative and flexible enough to adapt*»
- Le compagnie hanno «imparato» la lezione del decennio critico (2010- ..., simboleggiato dal fallimento della Hanjin, 2016): velocità delle navi, gestione soste e rotte, rottamazione navi, rallentamento ordini/costruzione, elasticità dei noli ai cambiamenti di mercato
- Flessibilità assicurata dalle «alleanze» (2025): Premier Alliance (ONE, Yang Ming, HMM, slot chartering con MSC su rotte Asia-Europa); Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco/OOCL, Evergreen); Gemini Cooperation (Maersk, Hapag-Lloyd), che assicurano un mix estremamente articolato e flessibile di rotte dirette e sistemi hub&spoke
- Questione più complessa per i porti (potere decisionale?); Containerization International 1996 «Ports who paid the prize»; «Pawns in the game» (Slack, 1993; Soriani, 2002)

- Martin Stopford: i cambiamenti attuali (2024: shock legati alla geopolitica, digitalizzazione, decarbonizzazione) sono fattori di disruption che pongono non solo problemi ma anche opportunità - From crisis to opportunity - Shipping in the disruptive era | May 2024 <https://www.youtube.com/watch?v=wcViZWmhrvY>
- Idea sottostante: gli equilibri geopolitici sono per loro natura «passeggeri» / congiunturali, mentre le fondamenta sarebbero le tendenze del sistema a rafforzare le connessioni; quindi fattori temporanei (coerente con la visione di Stopford, che ricorda come il sistema è uscito dalle diverse crisi di Suez; ed è la stessa prospettiva che alimenta molte delle previsioni che vedono nel 2025 progressivamente calare le tensioni sul choke point di Suez) – **il problema è che oggi le questioni geopolitiche (e quelle ambientali) non sembrano costituire solo fattori congiunturali ma elementi strutturali di una configurazione multicentrica plasmata sul «disordine globale», data la crisi della governance**

## **4. Il ruolo dei porti e del trasporto marittimo nel processo di riconfigurazione della natura e della geografia della globalizzazione (Riglobalizzazione: Ottaviano, 2022)**

«**The world is in transition, ports are in transitions**»: amministrazione Trump interviene, rendendolo ancora più complesso, in un contesto di profonde trasformazioni che investono porti e trasporti marittimi (rischi e opportunità) (ESPO's Priorities for 2024-2025): crisi o riconfigurazione della globalizzazione (riglobalizzazione); cambiamento climatico, decarbonizzazione e adattamento; digitalizzazione e automazione nella manifattura; tutti elementi che investono in maniera forte porti e industria del trasporto marittimo

**“Trade war” + “The great reallocation” = “stress multiplier”**



# «Nuova immagine del mondo»

Copertine di The Economist dedicate al cambiamento del processo di globalizzazione. Fonte: F. Savoldi, Porti e Territori in Transizione: Riconfigurazioni Globali e Scenari Emergenti, Rapporto di ricerca Dipartimento di Economia, Aprile 2025.

# **Riglobalizzazione: cambiano le strutture economiche, cambia la geoeconomia, cambia la relazione mercato-politica, alle diverse scale**

- Slowbalisation: rallentamento delle dinamiche di crescita dell'economia
- Frequenti shock e "fine" delle dinamiche lineari ("plateau")
- Riduzione del "trade-to-GDP" ratio (dibattito sui "picchi della globalizzazione");
- Andamento variabile degli IDE
- "Peso" sempre più determinante nel commercio internazionale e nei flussi di IDE dei servizi
- Quadro strutturale che vede aumentare il peso dei Paesi emergenti
- Globalizzazione "geostrategica" e assertività politiche nazionali
- Riorganizzazione delle filiere (compreso accorciamento e tendenziale regionalizzazione)
- Ruolo del regionalismo

## Regionalizzazione?

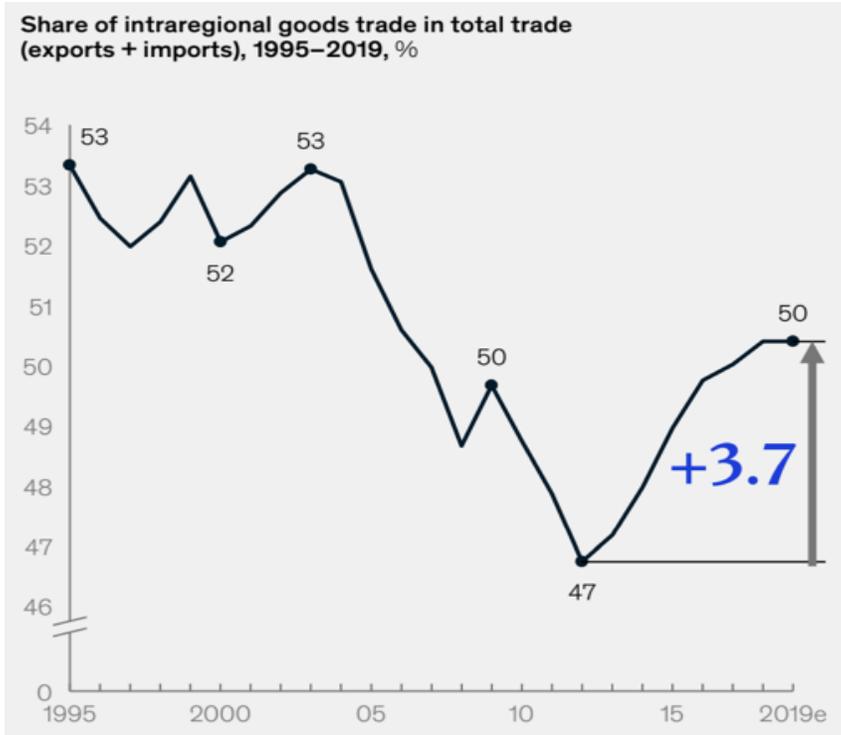
“[...] the contemporary trade data also provides no support for the regionalization hypothesis. The shares of global trade among neighbouring countries and those on the same continent is remarkably stable. And the average geographic distance that goods travel has increased in the past 20 years, especially because of China’s integration into the global economy. This rise compensated for the decrease in the 1990s that largely reflects the opening up of Eastern European countries [...] *Why then do many commentators argue regionalization is happening? Thus far, we might conclude that you could see regionalization everywhere, except in the data.* However, the latest data that captures the year 2020 is concerning. While this data is not yet available for all nations, we can consider import statistics from the EU. Patterns in Figure 3 (Tests for Regionalization in Latest EU-28 Trade Data, 2016-2021) were remarkably stable until the COVID-19 crisis hit in February of 2020. Notably, the share of imports from countries on the same continent increased and the average geographic distance of imports fell significantly (this is not a Brexit effect as we look at the EU-28). Pandemic-related disruptions have clearly hit international supply chains”.

Legge S., Lukaszuk P. (2021). *Regionalization vs globalization: what is the future direction of trade?* World Economic Forum.

<https://www.weforum.org/agenda/2021/07/regionalization-globalization-future-direction-trade/>

## Momento chiave: Pandemia

# Conferme?



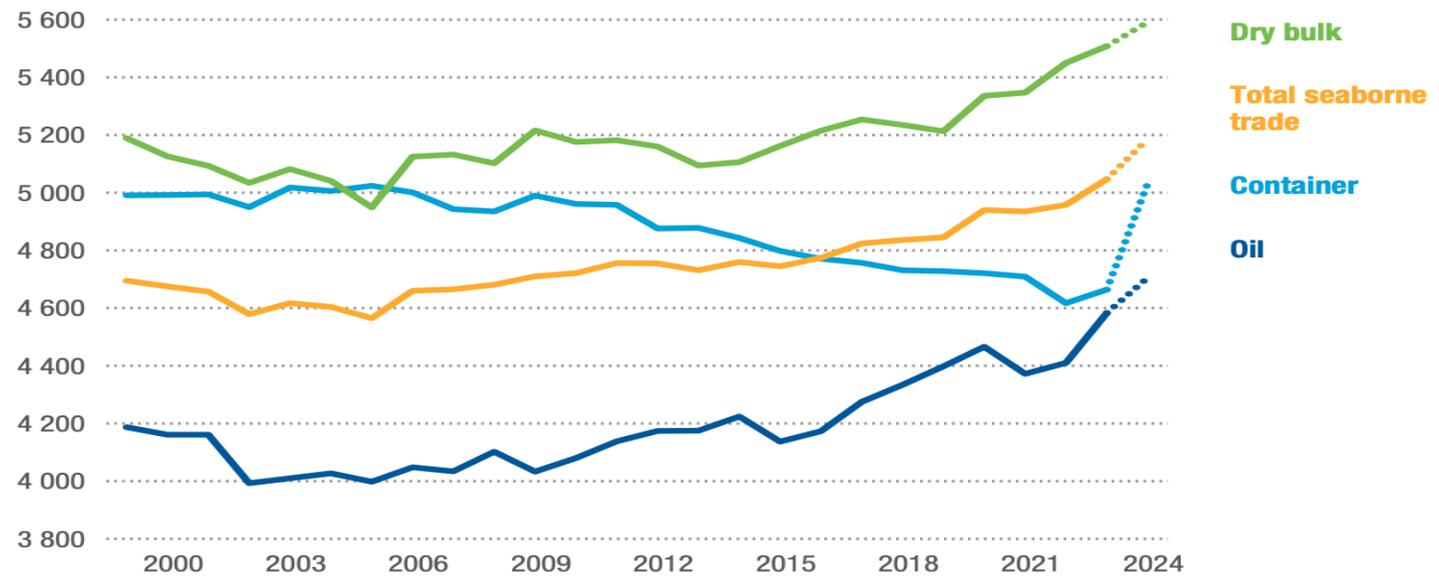
% beni scambiati a livello intraregionale (variazione 1995-2019). Fonte: McKinsey Global Institute report (MGI, 2020).  
Da F. Savoldi Porti e Territori in Transizione: Riconfigurazioni Globali e Scenari Emergenti, Rapporto di ricerca Dipartimento di Economia, Aprile 2025.

**Prospettiva regionale: fondamentale per l'Italia data la sua posizione di leader nel SSS; questione dell'integrazione mediterranea**

# Tendenza alla regionalizzazione nel campo delle rotte?

- L'indice tonnellate-miglia del trasporto marittimo ai massimi dal 2010. L'incremento della lunghezza dei viaggi per la riorganizzazione delle rotte marittime contribuisce a mantenere alte le tariffe di trasporto e i ricavi delle compagnie (Suez, Panama) <https://www.shippingitaly.it/2024/11/25/lindice-tonnellate-miglia-del-trasporto-marittimo-ai-massimi-dal-2010/>. La tendenza alla riduzione della distanza si riscontra solo per i container (eccezione «crisi di Suez»).
- *Problema dei dati: rapporto tra filiere regionalizzate e «restituzione» del fenomeno nei dati dei movimenti portuali*

**Increase in average distance travelled due to disruptions in the Black Sea, the Panama Canal and the Red Sea**  
(Nautical miles)



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research Services.  
Note: Figures for 2024 are forecasts.

## **Cambiamento climatico: fattore di disruption dei sistemi infrastrutturali e logistici, che inciderà su competitività; rischio ma anche opportunità della transizione energetica; “winners and losers”**

- Impatti: soprattutto ma non solo srl. Previsioni JRC (Christodoulou, Demirel, 2018, pp. 20-21), nel 2080 225 porti europei a rischio inondazione (slr + storm surge). ENEA (Progetto Costal Climate Core Services) – situazione critica per molti porti italiani. Creeping crisis & «Paradosso di Giddens»
- Adattamento e resilienza: wait-and-see; in generale, «fase embrionale» (Carraro, 2022; Celata, Soriani, in stampa: «Paesaggi sommersi. Le coste italiane di fronte alla crisi climatica»)
- Mitigazione: obiettivi di decarbonizzazione IMO (net zero nel 2050, con diverse fasi); tutti i porti sono impegnati (efficientamento energetico energie alternativi; elettrificazione banchine); in Europa importanti direttive-regolamenti (carburanti alternativi & infrastrutture portuali); possibilità scenari win-win e miglioramento immagine/reputazione dei porti; miglioramento anche relazioni con la città (priorità ESPO)

- Porti italiani DEASP – PNRR; problema delle infrastrutture per carburanti alternativi (che influenzeranno la scelta dei porti)
- Confitarma: sostenibilità economica, «neutralità tecnologica», gradualità delle misure premiando investimenti già fatti in tecnologie low carbon e high efficiency, evitare iniziative regionali non coordinate (EU ETS)
- Rispetto a ETS: Report from the Commission, Monitoring of the implementation of Directive 2003/87/EC in relation to maritime transport, Brussels, 18.3.2025 COM(2025) 110 final: non si trovano evidenze di cambiamenti importanti nel mercato direttamente attribuibili all'introduzione ETS. Non risultano ricollocazioni di attività di transhipment né ci sono prove chiare di uno spostamento di calls verso porti extra-UE limitrofi; né di un maggior ricorso al trasporto stradale o a navi più piccole (p. 23)

- Rispetto all'IMO: «Anche lo shipping rientra nell'opera di disconoscimento delle politiche per il clima attuata su vasta scala da Donald Trump. Lo conferma (...) la mancata partecipazione di rappresentanti degli Usa ai negoziati del Marine Environment Protection Committee (Mepc) dell'Imo (...) Nella nota diplomatica, gli Stati Uniti sollecitano inoltre i governi degli altri Paesi membri a riconsiderare il loro sostegno alle misure sulle emissioni. (...) Gli Usa hanno inoltre avvertito, rende noto la Reuters, che qualora venissero adottate misure ritenute "manifestamente ingiuste", gli Stati Uniti si riservano il diritto di introdurre "misure reciproche" per compensare gli oneri imposti alle proprie navi».

<https://www.informazionimarittime.com/post/decarbonizzazione-gli-stati-uniti-non-partecipano-ai-negoziati-imo>

- **L'UE ancora leader nella politica/diplomazia ambientale?** Da un lato, posizione americana compromette sforzi, legittima incertezza sulla direzione del cambiamento, legittima posizioni critiche o attendiste sulla necessità di accelerare sulla transizione; dall'altro potrebbe contribuire al ruolo di leader dell'UE sul tema (con effetti positivi sulla capacità di attrazione di investimenti nei paesi UE più dinamici)

## Geopolitica delle infrastrutture

- Pressioni US rispetto al rapporto dei Paesi alleati con la Cina (BRI, IT)
- ESPO's Priorities for 2024-2029: Bilanciamento del ruolo dei porti come attrattori IDE e logica della sovranità/sicurezza nazionale (europea): approccio armonizzato e integrato a livello europeo per «regolare» l'influenza straniera nei porti (sovranità nazionale ed europea); non limitare - tema cruciale (negoziazione) nella prospettiva Trump rispetto ai rapporti tra UE e Cina
- «Cina-UE: prove di disgelo? Il Parlamento di Strasburgo rimuove il divieto agli incontri con politici e funzionari di Pechino», ripresa delle discussioni sull'Accordo CAI (Comprehensive Agreement on Investment) <https://rassegnacina.substack.com/p/cina-ue-prove-di-disgelo>

- **Alternative alla BRI, a scala europea e internazionale?**

- 2019 *Blue Dot Network* (<https://www.bluedot-network.org/>), USA, Giappone e Australia, ‘superiorità’ dei progetti infrastrutturali che si oppongono alla BRI, in termini di sostenibilità ambientale, sociale e di trasparenza dei processi decisionali.
- Build Back Better World (3BW) (<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/404661606955558548/building-back-better-pursuing-a-greener-more-inclusive-and-resilient-recovery> ), J Biden nel 2021, rivista nel 2022 dai Paesi del G7: con la *Partnership for Global Infrastructure and Development*.
- 2021 *EU Global Gateway Initiative* ([https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en)), modo più sostenibile (ambientalmente, finanziariamente e socialmente) di promuovere le infrastrutture energetiche, di trasporto e digitali;
- *EU Economic and Investment Plan for the Western Balkans*.
- 2020, IMEC (India Middle Europe Economic Corridor): Porto indiano di Vandahavan – EAU – Arabia Saudita – Haifa – Mediterraneo – Europa – US (proposta alternativa Turchia (Golfo Persico, Al-Faw Grand Port, Ssora, corridoio ferroviario con Turchia)

- **Tema del «dual-use» (military mobility; programmi di finanziamento)**

## 5. Conclusioni (?) In progress.....

- Processo di riglobalizzazione nel quale contano sempre di più: fattori geopolitici; guerra e securitizzazione delle politiche infrastrutturali; qualità delle politiche statali/regionali (*condizionate dal debito*); effetti del cambiamento climatico e politiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico; riorganizzazione delle catene globali per motivi economici, di sicurezza nazionale/regionale e geopolitici; digitalizzazione, automazione.
- Impatti su porti e trasporti marittimi
- In questo quadro di incertezza si innestano le scelte della Presidenza Trump, che agiscono come «stress multiplier» (dipende dalla dimensione temporale)
- Incertezza, resilienza?
- Rispetto a import-export: negoziazione, diversificazione e regionalizzazione (coordinamento tra attori e politiche)
- Porti: flessibilità e visione strategica → Governance (multi-livello, multi-attore)

- Fondamentale la capacità di incidere a scala europea (ESPO / *Clean Industrial Deal*, decarbonizzazione = semplificazione permessi/procedure; approccio pragmatico alla definizione del *low carbon H2*; riduzione costi dell'energia; incentivi alla domanda di prodotti decarbonizzati)
- Rispetto alla scala nazionale: rapporto coordinamento/AdSP (riforma // rescaling nazionale delle politiche); «sburocratizzazione»; migliorare la competitività (srm 11° Rapporto, 2024: «migliorare efficienza sistemi portuali», «potenziare infrastrutture e servizi per l'intermodalità», «sviluppare le aree retroportuali», «promuovere l'efficientamento degli scali in ottica green», p. 28)
- Ruolo delle AdSP nella definizione delle strategie di rete (ruolo delle AdSP fuori del «recinto portuale») funzioni nella direzione dello «sviluppo economico» e attività diverse («ripensare il prodotto»)
- «interessi rappresentati» nella struttura di governo
- Rapporto con il territorio

# Grazie per l'attenzione

Prof. Stefano Soriani, Dipartimento di Economia  
Direttore SELISI (Centro «Scuola in Economia, Lingue e Imprenditorialità per gli Scambi Internazionali»), Ca' Foscari - Campus Treviso  
Coordinatore scientifico Centro di Studi su Mare, Città-porto e Blue Economies,  
Università Ca' Foscari Venezia – AdSPMAS  
soriani@unive.it