

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Enrico Samer e le autostrada del mare da Trieste: “Ecco come cresceranno i traffici”

Nicola Capuzzo · Saturday, June 7th, 2025

**Trieste** – Dal suo ufficio si gode una vista bellissima su Piazza Unità d’Italia e sullo specchio di mare abbracciato da Molo Audace, spazzolato dalla Bora. I faldoni sistemati in modo ordinato sulla scrivania ci raccontano di un manager metodico e preciso che, sulle orme del padre, ha saputo creare un impero dello shipping, la Samer & Co. Shipping.

SHIPPING ITALY ha intervistato Enrico Samer, presidente della Samer & Co. Shipping, la Compagnia che ha ideato e realizzato l’autostrada del mare tra Trieste e la Turchia – e di recente ha avviato con DFDS quella tra Trieste e l’Egitto – tanto da essere nominato Console Generale Onorario della Repubblica di Turchia per l’Italia nord-orientale. È anche un uomo di sport, presidente della Pallanuoto Trieste, che ha investito milioni di euro per creare il Trieste Campus e per fare di Trieste un polo sportivo a livello internazionale.

### Quali sono gli obiettivi principali dell’Autostrada del Mare tra Trieste e l’Egitto e quali vantaggi offre rispetto alle rotte tradizionali via terra o attraverso altri porti del Mediterraneo?

“Il sistema autostrada del mare ha caratteristiche uniche rispetto ai servizi che attualmente servono l’Egitto e quelle aree: si differenzia dal normale servizio full container per la frequenza regolare e per il basso *transit time*. Lo abbiamo già visto con l’Autostrada del mare attiva in Turchia da oltre trent’anni: 350mila passaggi l’anno indicano come si tratti di un servizio molto apprezzato, che non teme la concorrenza del full container e – in questo caso specifico – neanche della via terrestre. Attualmente per l’Egitto abbiamo una nave a settimana e il servizio sta funzionando molto bene.”

### Immagino anche per lo sviluppo del porto di Trieste...

“Il Porto di Trieste ha ottenuto un traguardo importante. In termini di sistema, la possibilità di clonare un servizio che funziona da trent’anni rappresenta uno sviluppo molto positivo, anche in considerazione del regime di Porto Franco. Uno sviluppo molto interessante riguarda le merci refrigerate: stiamo portando su Trieste una grande quantità di refrigerati che prima erano dirette verso porti stranieri concorrenti.”

## **Quali sono le principali tipologie di merci trasportate, oltre alle merci refrigerate?**

“Abbiamo disegnato questa tratta con DFDS, l’armatore danese che gestisce parte dell’autostrada del mare per la Turchia, e abbiamo costituito Med-Roll una società che ha sede a Trieste, di cui Samer &Co. Shipping è socia con Alpe Adria, Autamarocchi e Leifer. Med-Roll ha un contratto di esclusiva su uno slot della nave per la parte refrigerata, che è il core business dell’intero progetto: portare i prodotti freschi dall’Egitto in Italia, Nord Europa e UK, una lunga tratta con merci pregiate. Il bottom cargo lungo la linea Trieste-Damietta è composto da mele del Trentino e dalla Polonia. Al refrigerato si somma il dry, mentre stiamo innescando il volano del project cargo e di merce varia. In arrivo vi è parecchio tessile e patate egiziane, che vengono spostate anche su roll trailers.”

## **Qual è la frequenza dei collegamenti e quali sono i tempi medi di transito tra Trieste e i porti egiziani?**

“In questo momento c’è una nave alla settimana che trasporta 200 camion, con un transit time di due giorni e mezzo. È qui a Trieste ogni martedì”.

## **Quali sono le principali sfide logistiche e infrastrutturali che avete dovuto affrontare con il lancio di questa rotta?**

“La nave approda al terminal Samer Seaports & Terminals, abbiamo investito sulla logistica della refrigerazione, con 150 plug elettriche per gestire i contenitori frigorifero. Sul fronte dell’attivazione della linea abbiamo lavorato con le autorità locali per gestire il transito dei mezzi in relazione ai controlli fitosanitari: trasportiamo ad esempio fragole e ciliegie, e i tempi per un prodotto di pregio di questo tipo sono vitali. Prima della nostra rotta molto del fresco pregiato veniva spostato in aereo, noi lo trasportiamo via treno, con evidenti vantaggi economici e di sostenibilità ambientale. È chiaro che la filiera deve essere molto ben organizzata ed efficiente per evitare ritardi di consegna.

Un’ulteriore sfida riguarda la gestione dell’intermodalità: grazie a investimenti lungimiranti, siamo riusciti a creare treni misti con contenitori normali e contenitori refrigerati, che hanno dimensioni diverse. In questo modo la logistica si semplifica di molto. C’è ancora da lavorare in relazione al mercato egiziano sulla percezione del treno come migliore sistema di trasporto rispetto al camion, scambiando flessibilità con puntualità e certezza dei tempi di trasporto, ed è un percorso che stiamo facendo. Stiamo sperimentando e migliorando di settimana in settimana su questo fronte.

Un ulteriore tema riguarda l’economia del sistema: l’autostrada del mare è competitiva per gli armatori: a livello bilaterale si è deciso che le spese portuali, comprese le tasse portuali, nella toccata nave di un’autostrada del mare devono essere pari al costo triestino, che significa per l’Egitto una rivoluzione: le spese portuali a Damietta risultano normalmente 5-6 volte più elevate di quelle del Porto di Trieste.”

## **Sono impiegate navi con particolari tecnologie a basse emissioni o con accorgimenti per la sostenibilità?**

“Lungo la rotta sono utilizzate navi a basse emissioni, dotate di scrubber. DFDS è un armatore, molto sensibile al tema della sostenibilità. Il Terminal che noi condividiamo con loro, il Samer Seaports & Terminals, ha anche trattori portuali elettrici e tutte le automobili che circolano nel terminal sono elettriche.”

## **Ci sono delle dinamiche geopolitiche nel Mediterraneo particolari di cui dovete tener conto sia per la Turchia che per l'Egitto?**

“Il Mediterraneo, in questo momento, è un mare sicuro e le due autostrade del mare arricchiscono domanda e offerta, creano nuova economia all’interno del Bacino del Mediterraneo, il che avvantaggia tutti. Assieme all’Autorità portuale abbiamo avviato degli studi di fattibilità che riguardano il Marocco, che ha scambi più con la Spagna e il Tirreno che con l’Adriatico, ma che potrebbe sviluppare interesse per il nostro porto in relazione allo sviluppo economico dell’Est Europa. Se si aprisse una simile opportunità, siamo pronti a replicare la formula dell’Autostrada del mare”.

## **Quale può essere un porto competitor, per servizi o posizione, di Trieste?**

“Posizione geografica e regime di Porto Franco rendono il Porto di Trieste unico, senza concorrenti. Siamo tutti qui perché il porto franco genera dei vantaggi sulle merci e sul loro trasporto. Di conseguenza, le nostre autostrade del mare non hanno concorrenza.”

## **Facciamo una fotografia del gruppo Samer: cosa ci troviamo all’interno?**

“La Compagnia nasce nel 1919 come filiale italiana di uno dei maggiori armatori inglesi, che aveva significative rappresentanze e attività di agenzia marittima per conto di molte compagnie di navigazione di Stato e aveva sviluppato anche la parte assicurativa. Mio padre e inizialmente altri soci hanno rilevato l’ufficio quando l’armatore inglese aveva considerato conclusa l’esperienza. Nel 1985 abbiamo cambiato il nome Samer & Co. Shipping e quella è diventata la nostra società. C’è stato un percorso che io ho fatto assieme a mia sorella: io mi occupo più della parte operativa commerciale, lei si occupa della parte più assicurativa e amministrativa. Insieme abbiamo iniziato e abbiamo deciso di andare avanti; io ho due figli che frequentano l’Università e da poco hanno deciso anche loro di continuare”.

Oggi Samer & Co. Shipping Spa sviluppa la propria attività, anche attraverso alcune controllate collegate, su quattro business unit: l’agenzia marittima, l’attività di mediatore e broker marittimo e quella assicurativa. Da fine anni ’90 siamo terminalisti portuali e gestiamo direttamente e in partecipazione tre terminal portuali nel porto di Trieste. L’attività più recente è la casa di spedizione internazionale, con cui operiamo in tutti i settori, project cargo, freight forwarding, aereo, LCL FCL e terrestre europeo. Abbiamo sedi in tutto il Sud Est Europa, presenti in sette Paesi della penisola balcanica. Recentemente abbiamo aperto una nostra sede in Turchia, con grandi opportunità di sviluppo.”

## **Lei è uomo di sport: presidente della Pallanuoto Trieste, fondatore del Trieste Campus... Da dove nasce questa passione e quale sport riesce a praticare con i suoi impegni?**

“La pratica dello sport è quella più complicata considerando il poco tempo a disposizione. Io ho sempre praticato sport e lo sviluppo e gli investimenti nella pallanuoto nascono dal fatto che io giocavo a pallanuoto, così come mio padre. Dall’eredità delle due storiche società triestine, Triestina Nuoto ed Edera, nel 2003 abbiamo fondato la Pallanuoto Trieste: dopo oltre vent’anni di attività è l’unica società in Europa ad avere tre squadre in serie A, la paralimpica, la maschile e la femminile oltre a un vivaio di un migliaio di atleti. Da qui è nata l’idea di costruire Trieste Campus, una struttura sportiva che fosse a disposizione di società sportive di valore e talento: si tratta del primo project financing sportivo del Friuli Venezia Giulia in cui abbiamo investito oltre 9 milioni di euro. Strada facendo abbiamo presentato altri tre project financing sportivi, trovando

grande collaborazione con il pubblico, dal Comune alla Regione, perché è stato compreso che Trieste diventerà, grazie a questi progetti, a livello internazionale un centro molto importante sotto questo profilo. Quindi magari Trieste, dopo essere la città del caffè, la città della scienza, la città della Barcolana, diventerà anche la città dello sport”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, June 7th, 2025 at 12:00 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.