



NEWSLETTER NR. 03_2025

ANTONIO GURRIERI PRESIDENTE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE – PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE



Il 24 aprile scorso la stampa specializzata ha dato notizia delle prime comunicazioni formali di intesa relative alle nomine dei presidenti delle Autorità Portuali del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), del Mare Adriatico Centro - Settentrionale (Ravenna), del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, ecc.), del Mare Ionio (Taranto) e del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, ecc.) trasmesse dal MIT ai presidenti delle rispettive regioni.

Per Trieste e Monfalcone è stato indicato il dr. Antonio Gurrieri, attuale Segretario Generale, nomi-

nativo sul quale il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, in missione all'estero, ha già anticipato per le vie brevi il proprio gradimento.

<https://www.presidente.regione.fvg.it/massimiliano/fedriga/notizie/comunicati-stampa/dettaglio.html?det=137620>

L'AIOM dopo le dimissioni dall'incarico di Zeno D'Agostino aveva da tempo auspicato una soluzione che garantisse una continuità nell'azione di sviluppo della portualità del FVG, coerente con l'evoluzione dei flussi dell'interscambio commerciale terra-mare nelle relazioni del Nord Est Italia e del Centro-Est Europa con l'oltremare, in specie il Mediterraneo Orientale e l'oltre-Suez, il Far East e l'Asia meridionale. Confidando pertanto in una sollecita procedura di nomina, si ritiene che tale scelta sia la più adeguata a perseguire e implementare gli

SOMMARIO

Antonio Gurrieri presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale.....1-2

Vertice UE -Asia Centrale.....2-6

Dazi e trasporti marittimi.....7-8

Rotta Artica.....9-11

Bussola macroeconomica.....12-14

NOTIZIE FLASH

Interreg Adriatico-Ionio.....15

Mobilità smart-report IRC.....15

Rinnovo cariche AIOM.....15

ANTONIO GURRIERI PRESIDENTE ... SEGUE

Nel contesto di crescenti impegni bilaterali e di proficua collaborazione degli ultimi anni, i leader dell'UE e dell'Asia centrale hanno concordato di rafforzare le relazioni tra le due regioni istituendo un partenariato strategico.

obiettivi tracciati per garantire e sviluppare la competitività del sistema portuale regionale, data la particolare e intensa attività svolta dal dr. Antonio Gurrieri nel comparto del trasporto intermodale e combinato, sia a livello nazionale che internazionale e la sua lunga esperienza amministrativa nell'ambito dell'Autorità Portuale di Trieste, sin dalla sua costituzione.

VERTICE UE-ASIA CENTRALE: FOCUS SU ECONOMIA E SICUREZZA

Torniamo a occuparci del corridoio multimodale Transcaspico, ovvero del Middle Corridor, in un momento di grandi turbolenze e di tensioni geopolitiche che continuano a riverberarsi nell'economia globale, impattando in tal modo sulla logistica e sui trasporti.

In questo contesto, il vertice inaugurale UE-Asia centrale, svoltosi il 3 e 4 aprile scorso a Samarcanda, in Uzbekistan, potrebbe rappresentare il primo passo di un grande cambiamento nella geopolitica mondiale.

Nel contesto di crescenti impegni bilaterali e di proficua collaborazione degli ultimi anni, i leader dell'UE e dell'Asia centrale hanno concordato di rafforzare le relazioni tra le due regioni istituendo un partenariato strategico.

Al summit hanno partecipato i Presidenti della Commissione e del Consiglio europeo, Ursula von der Leyen e Antonio Costa, e i Capi di Stato dei cinque paesi interessati: Kazakistan, Kirgizstan, Tajikistan, Turkmenistan e Uzbekistan, a testimonianza della volontà di avviare un processo di cooperazione a lungo termine, in linea con la strategia "Global Gateway" (v. newsletter Nr.9_2023).

Nello specifico, il vertice si è concluso con l'impegno delle parti a istituzionalizzare un dialogo regolare: è stato proposto l'organizzazione di un Forum degli Investitori UE-Asia centrale entro fine 2025, per catalizzare ulteriori investimenti, in particolare sul corridoio transcaspico, e l'idea di tenere summit con cadenza biennale. In sintesi, più che singoli accordi commerciali immediati, il significato del vertice sta nell'aver avuto luogo per la prima volta, inaugurando una piattaforma stabile di cooperazione tra due regioni che, finora, non avevano mai dialogato tutte insieme a livello di Capi di Stato e di governo.

La Dichiarazione congiunta¹, pubblicata alla fine dell'incontro, riveste particolare interesse in quanto non si limita a riconfermare gli impegni a favore della cooperazione e del dialogo, ma identifica alcuni aspetti strategici di grande rilievo: su tutti l'impegno a sostenere la "Piattaforma di Coordinamento per il Corridoio di trasporto transcaspico", che collega la Cina all'Europa, passando attraverso il Mar Caspio e i territori centroasiatici: una direttrice che può diventare alternativa strategica alle rotte tradizionali e ridurre la dipendenza dai transiti attraverso il territorio Russo.

In buona sostanza, trattasi di un vertice che potrebbe segnare un momento di svolta per la diplomazia economica europea, con la firma di una nuova partnership strategica incentrata su commercio, trasporti, energia e materie prime critiche.

Ricordiamo che, come già evidenziato nei precedenti numeri della newsletter 2024, dedicati al "Middle Corridor", l'Asia centrale ha acquisito notevole importanza nell'ultimo decennio, in particolare per il suo ruolo crescente di "corridoio intermedio" tra l'Est e l'Ovest dell'Eurasia; oggi questa regione sta diventando uno spazio di cooperazione reciprocamente vantaggiosa e di sviluppo sostenibile.



VERTICE UE-ASIA CENTRALE... SEGUE

In altre parole, l'Asia centrale non è più solo un ponte tra Oriente e Occidente, come veniva tradizionalmente percepita, ma cerca di essere un attore indipendente nelle relazioni internazionali.

Ciò detto, il vertice tenutosi a Samarcanda – il primo di tale livello in trent'anni di relazioni diplomatiche euro-asiatiche – riflette la crescente importanza dell'Asia centrale nell'agenda estera europea, tra opportunità di cooperazione e sfide poste dalla competizione con Cina, Russia e Turchia.

Riportiamo, qui di seguito, un'utile cartina dell'Asia centrale tratta dal sito delle Nazioni Unite.



A tutto ciò si aggiunge il coinvolgimento sempre maggiore nella regione, sia della Banca europea per gli investimenti (BEI) che della Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS), riconosciuto ormai da tempo, che vede la positiva collaborazione con i paesi dell'Asia centrale nei settori dei trasporti sostenibili, dell'efficienza energetica e delle materie prime critiche.

Chi ci legge ricorderà anche che, come già evidenziato lo scorso anno, il corridoio multimodale Transcaspico è destinato a facilitare l'accesso ai mercati europei, con la creazione di un'infrastruttura di trasporto che integra ferrovie, vie marittime e strade.

Ecco che, oggi, in occasione del vertice di cui sopra, per sostenere ulteriormente gli sforzi su questo fronte, i leader, nel sottolineare i progressi compiuti sul Corridoio multimodale, hanno accolto con favore la mobilitazione di un pacchetto di investimenti internazionali da 10 miliardi di euro (come da comunicato stampa del Consiglio dell'Unione europea)², a sostegno di infrastrutture di trasporto sostenibili e reti logistiche nei paesi interessati.

A tutto ciò si aggiunge il coinvolgimento sempre maggiore nella regione, sia della Banca europea per gli investimenti (BEI) che della Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS), riconosciuto ormai da tempo, che vede la positiva collaborazione con i paesi dell'Asia centrale nei settori dei trasporti sostenibili, dell'efficienza energetica e delle materie prime critiche.

Vogliamo anche segnalare che, mentre scriviamo questo articolo, la premier Giorgia Meloni aveva programmato una missione in Asia centrale, nella capitale del Kazakistan - Astana - entro fine aprile, (missione ora rinviata per poter presenziare ai funerali di Papa Bergoglio, a Roma), per partecipare al "vertice Italia-Asia Centrale", con Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan e Uzbekistan, con l'obiettivo di rafforzare la presenza dell'Italia sulla scena internazionale e consolidare le relazioni economiche e geopolitiche, in una regione sempre più strategica, anche alla luce delle tensioni globali.



VERTICE UE-ASIA CENTRALE ... SEGUE

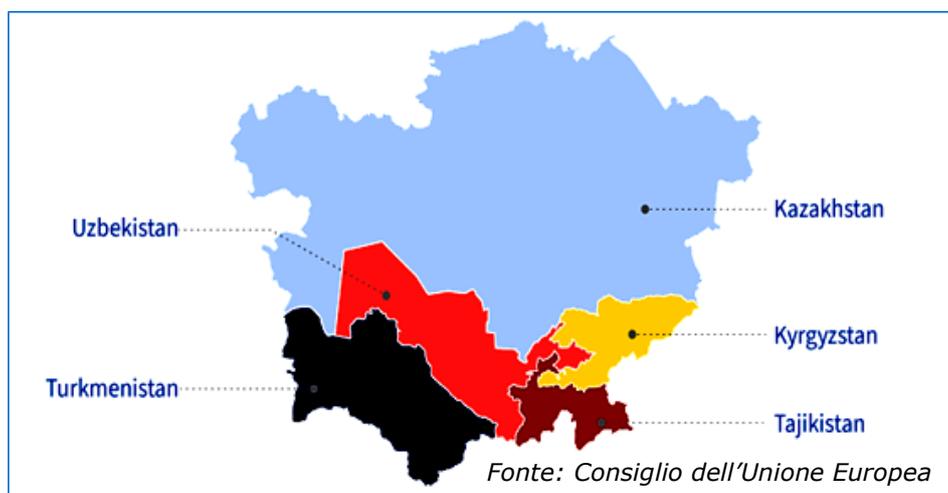
Ma, perché tanto interesse per quest'area e perché in questo momento?

Innanzitutto, rafforzare i legami commerciali e di investimento tra i paesi centroasiatici e l'UE è essenziale per la crescita economica e per sviluppare e diversificare ulteriormente gli scambi.

Secondo i dati della Commissione Europea³, per l'Asia centrale, con una popolazione complessiva di 81 milioni, l'UE rappresenta:

- il secondo partner commerciale (22,6% degli scambi con l'estero combinati nel 2023)
- il principale investitore estero (oltre il 40% degli investimenti nella regione proviene dall'UE)
- il principale donatore (fondi UE per lo sviluppo combinati con aiuti individuali da Stati membri)

... l'UE sta cercando di ampliare la propria rete di alleanze globali, instaurando accordi politici e commerciali con diverse aree del mondo, tra cui l'Asia centrale, regione ricca di risorse naturali da esportare verso l'UE ...



Ma, al di là dell'aspetto commerciale, non è un caso che l'interesse europeo esploda proprio ora. L'Asia Centrale – snodo strategico tra Mosca e Pechino, sede di immense risorse minerarie e crocevia energetico – è diventata improvvisamente una delle regioni con cui Bruxelles ha maggiore interesse a rinsaldare i rapporti, anche e soprattutto dal punto di vista energetico, senza dimenticare che il futuro, però, guarda soprattutto alle terre rare, di cui la regione è ricca, e alle vaste possibilità produttive che offrono sia nella componentistica dei prodotti tecnologici, sia sul fronte della transizione energetica e in ambito militare.

Detto ciò, con il tradizionale asse transatlantico entrato in crisi al momento dell'insediamento di Trump per il secondo mandato presidenziale, l'UE sta cercando di ampliare la propria rete di alleanze globali, instaurando accordi politici e commerciali con diverse aree del mondo, tra cui l'Asia centrale, regione ricca di risorse naturali da esportare verso l'UE, ma pronta al contempo ad accogliere investimenti da parte delle aziende europee, nell'ottica di diversificare le proprie relazioni economiche, troppo dipendenti da Russia e Cina. Le misure decise da Trump sono in ogni caso l'ennesima testimonianza della necessità per l'UE di allargare la propria rete di alleanze globali, perseguendo strade alternative rispetto a quelle che hanno contraddistinto l'azione diplomatica degli ultimi decenni.

Dall'altro lato, l'invasione russa dell'Ucraina e le conseguenti sanzioni, imposte dall'occidentale contro la Russia, hanno sconvolto i tradizionali corridoi di scambio euroasiatici, spingendo UE e Paesi centroasiatici a cercare rotte alternative, aggirando così il territorio russo.

VERTICE UE-ASIA CENTRALE ...SEGUE

Ma, quali sono stati gli sviluppi recenti in Asia centrale?

Innanzitutto, c'è da dire che l'intera area geografica è oggi al centro di una forte competizione geopolitica ed economica che coinvolge principalmente Russia, Cina, Turchia e Unione europea, senza dimenticare l'interesse degli Usa sempre più vivo e determinato.

Questa competizione fa sì che, i paesi dell'Asia Centrale, un tempo ex repubbliche dell'URSS e a lungo nella sfera d'influenza russa, oggi stiano cercando di emanciparsi dalla pesante eredità sovietica, guardando all'esperienza europea come modello di crescita e sviluppo. Pertanto, i 5 paesi stanno attuando politiche estere sempre più aperte, mirando a ridurre la dipendenza dai paesi vicini, quali Russia e Cina e a diversificare partner e investitori.

Pur restando cinque nazioni distinte, i paesi centroasiatici oggi appaiono più coordinati e aperti verso l'esterno rispetto al passato, dimostrando, con il recente vertice in Uzbekistan, una crescente volontà locale di "fare sistema" e rendendo più semplice il dialogo collettivo con partner come l'UE che, dopo anni di scarsa attenzione all'intera area, sembra ora riconoscere il ruolo strategico della regione nelle nuove catene globali del valore e della connettività.

In questo scenario, ciò che sta spingendo l'UE ad agire tempestivamente, firmando, nel contesto del vertice, dichiarazioni d'intenti con più di un paese dell'Asia centrale, sono i tesori energetici e minerari, vitali per la transizione ecologica europea, di cui la regione è ricca.

In particolare, in Kazakistan - il paese più grande della regione, con una economia in crescita - oltre alle vaste riserve di petrolio e gas e ad un elevato potenziale nucleare, di recente, è stata scoperta una delle più grandi riserve mondiali di terre rare. Trattasi di un importante giacimento trovato a Karaganda, principale centro industriale ed economico del paese, con potenziali riserve di 20 milioni di tonnellate. Se confermato, il Paese si classicherebbe tra i primi tre al mondo, dopo Cina e Brasile, per riserve di terre rare.

Non di minore importanza è il progetto "*Caspian Green Energy Corridor*", che interessa tutti e cinque i paesi, oltre ad altri partner, e che prevede l'interconnessione dei sistemi energetici e la creazione di un corridoio verde per la trasmissione e il commercio di energia verde dalla regione del Caspio all'Europa.

Detto questo, ce la faranno i paesi centroasiatici ad affrancarsi dall'espansione pervasiva della Cina e ad emanciparsi dalla dipendenza energetica dalla Russia?

Innanzitutto, se è vero che recentemente molti equilibri si sono rotti, non ci illudiamo però che Russia, Cina e Turchia, lascino all'UE libero accesso ai paesi dell'Asia Centrale; paesi che restano, in un qualche modo, ancora dipendenti da Mosca, che continua ad esercitare un'importante influenza sull'area, sia per ragioni economiche che di sicurezza, e che, secondo alcuni analisti, utilizza questi paesi come canali di elusione delle sanzioni europee contro la Russia.

C'è poi la Cina, che conferma la sua supremazia commerciale sull'Asia centrale, scalzando la Russia come primo partner commerciale della regione, con un interscambio che nel 2024 ha raggiunto circa 95 miliardi di dollari, secondo i dati riportati dall'amministrazione generale delle dogane del Paese.

Dal canto suo, invece, la Turchia cerca di espandere ulteriormente i propri interessi economici e strategici sull'area, tentando di diventare un hub energetico tra Asia centrale ed Europa.

Ora, è vero che il partenariato UE-Asia centrale offre numerose opportunità, tra cui la riduzione della dipendenza economica e politica da Cina e Russia, pur tuttavia non si può sottacere il fatto che i paesi centroasiatici presentino diverse contraddizioni interne, quali regimi autoritari con scarsa trasparenza, corruzione endemica etc., che potrebbero frenare l'efficacia dei progetti e mettere a rischio gli investimenti occidentali.

In questo scenario, ciò che sta spingendo l'UE ad agire tempestivamente, firmando, nel contesto del vertice, dichiarazioni d'intenti con più di un paese dell'Asia centrale, sono i tesori energetici e minerari, vitali per la transizione ecologica europea, di cui la regione è ricca.



VERTICE UE-ASIA CENTRALE ... SEGUE

A questo proposito, ribadiamo nuovamente che il corridoio Transcaspico rappresenta il cuore logistico della cooperazione con la UE ma è un'infrastruttura il cui sviluppo deve essere accelerato, con un piano d'azione congiunto e relativi investimenti, per poter diventare davvero l'alternativa alla via settentrionale russo-cinese.

Questo aspetto, certamente, non preclude la cooperazione con l'UE ma indubbiamente pone degli interrogativi sulla possibilità di dare un'ulteriore svolta nelle relazioni bilaterali e regionali, dove l'Europa punta a offrire un'alternativa sostenibile basata sulla collaborazione, cercando di aiutare i paesi centroasiatici a sviluppare industrie locali autonome, senza limitarsi alla sola esportazione di materie prime.

In questo quadro generale, l'Unione Europea sarà capace di mantenere le promesse finanziarie e politiche annunciate?

Intanto, una riflessione va fatta sul pacchetto di investimenti da 10 miliardi di euro, stanziato in occasione del vertice UE-Asia centrale che, se confrontato con le necessità infrastrutturali e di sviluppo dell'intera regione, rappresenta solo un primo passo, in quanto serviranno ulteriori investimenti e soprattutto una costante credibilità europea agli occhi di partner abituati alla presenza pervasiva di Cina e Russia; credibilità che si costruirà solo con la concretezza dei risultati, dimostrando così di poter essere un partner affidabile.

A questo proposito, ribadiamo nuovamente che il corridoio Transcaspico rappresenta il cuore logistico della cooperazione con la UE ma è un'infrastruttura il cui sviluppo deve essere accelerato, con un piano d'azione congiunto e relativi investimenti, per poter diventare davvero l'alternativa alla via settentrionale russo-cinese.

Per concludere, la cooperazione economica tra UE e Asia centrale è senz'altro una sfida ambiziosa che richiederà fiducia reciproca, visione strategica e continuità, per far sì che l'Europa, oltre a Cina e Russia, possa diventare un terzo polo nella regione.

Pertanto, sarà interessante seguire gli sviluppi del vertice nel tempo a venire, ritornando su questo argomento per fornire aggiornamenti in merito ai suoi piani di avanzamento e realizzazione. (m.d.f)

Note:

- 1) <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7745-2025-REV-1/en/pdf>
- 2) <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2025/04/04/joint-press-release-following-the-first-eu-central-asia-summit/>
- 3) https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/central-asia_en



Fonte: Consiglio dell'Unione Europea – Vertice UE-Asia centrale

DAZI, DAZI E ANCORA DAZI: QUALI SARANNO GLI EFFETTI SUI TRASPORTI MARITTIMI

C'è uno spettro che s'aggira nei nostri mari oramai da qualche mese, ovvero i rischi connessi con la recente politica dei dazi avviata dagli USA con un criterio protezionistico ed il loro potenziale impatto sui traffici marittimi e sui loro operatori.

Anche in questo settore, a dire il vero, si è avuta una prima fase di minacce "ad alzo zero", in cui i più pessimisti tra gli armatori paventavano dazi da un milione di dollari per ogni ingresso in un porto statunitense di una nave gestita da un operatore cinese, di un milione e mezzo di dollari se la nave è costruita in Cina e ancora di un milione se la nave è gestita da un operatore che ha in ordine navi nei cantieri cinesi. Dazi pesantissimi con effetti drammatici sul trasporto marittimo mondiale ma anche sul naviglio controllato dall'industria armatoriale italiana che, in base a recenti statistiche, conta attualmente il 17 % della flotta costruita in cantieri cinesi e, quel che più preoccupa in prospettiva, ben l'85 % di nuovi ordini affidati ad aziende del Dragone.

Le varie associazioni di categoria del nostro Paese si erano subito allarmate: da Confitarma ad Assarmatori le preoccupazioni diffuse sono state subito quelle di un ulteriore carico fiscale gravante sul trasporto marittimo con una duplice conseguenza: dirottare i traffici su rotte più profittevoli e quindi ridurre il numero di porti scalati negli Usa; incrementare il costo del trasporto della merce con conseguente aumento del prezzo pagato dal consumatore finale.

Insomma, un effetto complessivamente negativo non solo per il commercio mondiale (e quindi in termini di mancata crescita del Pil), ma soprattutto un'ulteriore spinta inflazionistica a tutto danno del contribuente americano.

Dopo un mese di polemiche e preoccupazioni, ecco che arriva l'annuncio del provvedimento da parte dello U.S. Trade Representative (ovvero l'ufficio della Casa Bianca chiamato a studiare misure di contrasto al dominio cinese nell'industria marittima) che contiene un pacchetto di dazi distinti a seconda delle diverse tipologie di naviglio e con la previsione di un aumento graduale in un arco temporale che parte da ottobre 2025 e arriva ad aprile 2028.

Da notare che il competente Ufficio ha elaborato una semplice proposta e che ora l'amministrazione Trump, dopo una serie di confronti tecnici, dovrà decidere se formalizzarla, cambiarla oppure non attuarla per nulla.

Cosa prevede questo pacchetto?

La prima misura colpirà le navi di operatori o armatori cinesi che scalino porti americani e che da metà ottobre (ripetiamo, solo se la decisione verrà formalizzata!) per ogni scalo e fino a cinque in un anno pagheranno un dazio di 50 dollari per tonnellata netta (che si ottiene sottraendo alla tonnellata lorda le aree di servizio della nave). Tale dazio salirà nell'aprile 2028 a 140 dollari per tonnellata netta.

La seconda misura comprende gli operatori (esclusi quelli facenti capo a cittadini statunitensi per almeno il 75 % del capitale) di navi costruite in Cina. Qui il dazio viene stabilito nella misura più alta tra la cifra di 18 dollari per tonnellata netta o 120 dollari per container scaricato. Si sale sino ad aprile 2028 arrivando a 33 dollari per tonnellata netta o 250 dollari per container scaricato. C'è la possibilità di una sospensione massima per tre anni del dazio se l'armatore ordina e prende in consegna una nave costruita negli Stati Uniti di stazza netta equivalente o superiore a quella colpita dal dazio.

Senza entrare in ulteriori dettagli tecnici in merito ad altre eccezioni previste, passiamo alla terza misura relativa alle car carrier e ro-ro costruite in Cina. Qui il dazio è di 150 dollari per Car Equivalenti Unit (CeU), non salirà e potrà essere sospeso con le medesime modalità previste per le portacontainer. Infine, la quarta misura concerne alcune restrizioni all'export di Gnl che, a partire dall'aprile 2028, dovrà essere operato per l'1 % (rispetto a quanto esportato l'anno prima) con navi battenti bandiera Usa e gestite da soggetti americani. In quest'ultimo comparto la volontà è di

Dopo un mese di polemiche e preoccupazioni, ecco che arriva l'annuncio del provvedimento da parte dello U.S. Trade Representative (ovvero l'ufficio della Casa Bianca chiamato a studiare misure di contrasto al dominio cinese nell'industria marittima) che contiene un pacchetto di dazi distinti a seconda delle diverse tipologie di naviglio e con la previsione di un aumento graduale in un arco temporale che parte da ottobre 2025 e arriva ad aprile 2028.



DAZI, DAZI E ANCORA DAZI ... SEGUE

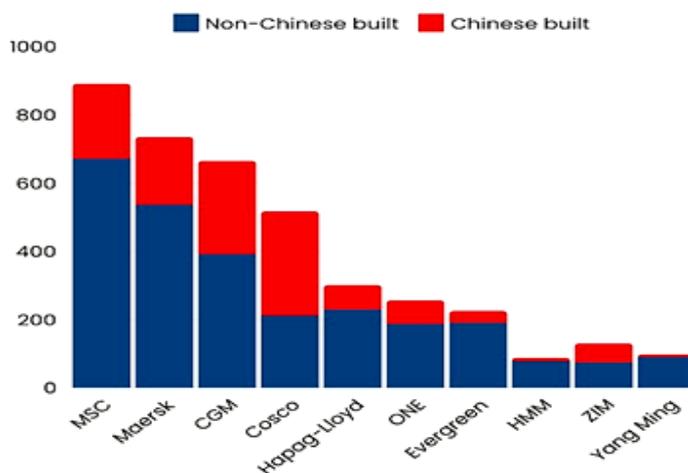
Il pacchetto appare piuttosto articolato e graduato con la chiara finalità di contenere l'indubbia influenza cinese sui mari. Raggiungerà l'obiettivo? Difficile dirlo al momento attuale. Infatti, se risulta scontata l'immediata reazione di Pechino che "condanna con fermezza" l'ultima stretta Usa sui settori marittimo, logistico e cantieristico cinesi assicurando che "monitorerà con attenzione la situazione e adotterà tutte le misure necessarie per salvaguardare i propri diritti ed interessi"

crescere progressivamente con gasiere costruite negli Usa che nel 2047 dovranno coprire il 15 % dell'export totale. Infine, l'USTR chiude la sua analisi raccomandando la valutazione di ulteriori dazi da imporre su prodotti cinesi (eventualmente in aggiunta a quelli derivanti da altri Uffici dell'amministrazione Trump) funzionali al trasporto marittimo quali gru ship-to-shore, container e rimorchi.

Che dire? Il pacchetto appare piuttosto articolato e graduato con la chiara finalità di contenere l'indubbia influenza cinese sui mari. Raggiungerà l'obiettivo? Difficile dirlo al momento attuale. Infatti, se risulta scontata l'immediata reazione di Pechino che "condanna con fermezza" l'ultima stretta Usa sui settori marittimo, logistico e cantieristico cinesi assicurando che "monitorerà con attenzione la situazione e adotterà tutte le misure necessarie per salvaguardare i propri diritti ed interessi", ciò che importa davvero capire è come reagiranno i maggiori operatori del mercato armatoriale e qui le strade si diversificano.

Se infatti Msc ha appena confermato piena fiducia alla cantieristica cinese ordinando alla Hengli Heavy Industry ulteriori sei navi portacontainer "dual fuel" (alimentate a Gnl) da 22.000 Teu di portata (che si vanno ad aggiungere ai più recenti ordini di dieci navi da 21.000 teu e dieci da 24.000 teu) e nelle parole dell'amministratore delegato Soren Toft sembra prevedere unicamente un incremento dei costi di trasporto con un'inevitabile aggravio del prezzo finale del bene a carico del consumatore americano, ben diversa è la strategia ipotizzata ad esempio da CMA CGM Group, secondo gruppo armatoriale al mondo. Il suo presidente e Ceo Rodolphe Saadé ha infatti appena annunciato un investimento di 20 miliardi di dollari per contribuire all'economia marittima Usa, con un forte sviluppo nella costruzione di nuove navi da parte della compagnia (controllata dalla holding del gruppo Cma Cgm) American President Lines (Apl), battente bandiera americana. Anche in questo caso l'obiettivo è chiaro, ovvero rispondere tempestivamente alle politiche protezionistiche degli USA, investendo e creando nuovi posti di lavoro. E gli operatori europei ed italiani che faranno? Al momento non risultano particolari indicazioni operative, l'unico dato certo sono le preoccupazioni di un possibile calo dell'export verso il mercato americano con indubbi effetti negativi anche per l'economia della nostra regione, che trova in quel mercato una delle sue destinazioni in forte espansione negli ultimi anni. (m.z.)

Top 10 Operators' Current Fleet



Source: Alphaliner

ROTTA ARTICA: UN'ALTERNATIVA PER IL TRAFFICO CINA – NORD EUROPA

Su questo argomento si stanno concentrando attenzioni che, a nostro parere, sono premature, in particolare per quanto concerne le rotte commerciali del carico unitizzato con le grandi navi ULCC, che coprono servizi che richiedono imprescindibili caratteristiche di regolarità e continuità.

Il riscaldamento globale sembra effettivamente destinato a continuare; tuttavia, rimane un azzardo pensare che le vie commerciali artiche diventino praticabili 12 mesi all'anno in tempi prossimi.

La zona artica invece sta effettivamente crescendo ulteriormente di importanza per l'evolversi degli equilibri globali fra le grandi potenze USA Cina e Russia, nel campo militare marittimo non più solamente sottomarino, ma anche di superficie.

Per quanto concerne l'aspetto commerciale, certamente un interesse anche vicino nel tempo può essere riscontrato per il trasporto del GPL e di idrocarburi che rimarranno la fonte principale di energia primaria almeno per le prossime due tre decadi (vedere Newsletter 08/24) nonché per le grandi bulk carrier, trasporto peraltro già in fase marginale di attività.

La costa settentrionale della Federazione Russa, che al suo interno siberiano possiede riserve immense di tali prodotti, potrà essere utilizzata quindi vantaggiosamente come i rispettivi porti di imbarco in direzione Nord Europa e non solamente.

Per i carichi unitizzati (porta-container) che hanno esigenze ben diverse di continuità ed affidabilità dei tempi di transito, vediamo di approfondire qui di seguito:

Finora i grandi flussi globali di "lungo corso" si muovono a latitudini relativamente basse ed in direzione Est-Ovest:

- **Transpacifico (Asia – Nord America)**
- **Asia-Europa via Suez (ora temporaneamente principalmente via Capo di Buona Speranza per la crisi del Mar Rosso) che si suddivide in Asia-Nord Europa e Asia Mediterraneo**
- **Transatlantico (Europa-Nord America)**

In caso di un transito via Mare Artico il flusso che potrebbe essere prevalentemente interessato si concentra nella tratta Asia Orientale -Nord Europa.

Fattori positivi: il risparmio di tratta marittima si colloca (base Shanghai-Hamburg) circa al 25% rispetto al "via Suez" (ovvero circa 3000 miglia nautiche) che corrispondono a circa 6 gg di navigazione, ovvero permette di risparmiare l'impiego di una nave su ogni stringa raccogliendo direttamente però solamente il carico cinese, taiwanese, Sudcoreano e giapponese ma perdendo il carico della toccata di Singapore e Malacca e tutto il carico destinato ai porti mediterranei sia del Sud Europa che dei grandi hub di trasbordo mediterranei (Port Said, Pireo, Gioia Tauro, Malta, Algeciras, Tangeri).

Infatti, se prendiamo come riferimento la tratta Singapore-Hamburg (8750 mn) il vantaggio distanza si assottiglia di molto e la differenza si riduce a sole 750 miglia in favore della rotta artica. Se poi consideriamo di raggiungere l'Europa via East-Med-Adriatico (Trieste-Koper-Rijeka) coprendo la stessa area di riferimento ovvero la Mitteleuropa, allora il vantaggio del transito "via Suez" diventa subito evidente.

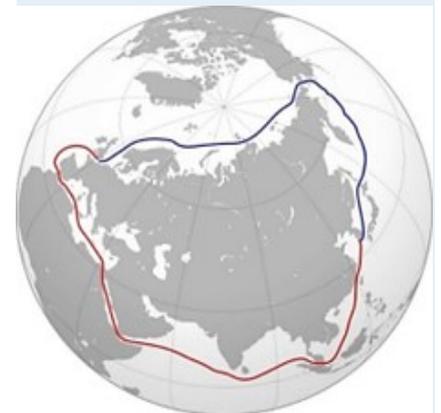
In Asia vedremo inoltre un progressivo passaggio di parte della produzione export dalla Cina all'India dove, tra l'altro, si stanno ricollocando (nearshoring) grosse industrie multinazionali occidentali e soprattutto tedesche.

L'Asia quindi rimarrà anche se con parametri diversi la principale fabbrica del mondo considerato che certamente non possiamo ignorare importanti player economici come il Sud Corea, il Vietnam, la Thailandia, la Malesia e l'Indonesia.

La recente politica USA mirata soprattutto a contingentare o contenere le ambizioni geopolitiche cinesi non dovrebbe avere influenza importante sui grandi flussi del traffico, almeno certamente non su quelli da/verso l'Europa.

In questa ottica, pertanto, si colloca il nostro commento di visione futura del trade Asia-Europa e quindi della effettiva rilevanza della mitica "rotta artica" per questo trade.

La costa settentrionale della Federazione Russa, che al suo interno siberiano possiede riserve immense di tali prodotti, potrà essere utilizzata quindi vantaggiosamente come i rispettivi porti di imbarco in direzione Nord Europa e non solamente.



ROTTA ARTICA ... SEQUE

Abbiamo simulato queste rotazioni con dei generici valori approssimati di riferimento, unicamente per rappresentare il concetto.

Ipotizzando un servizio a due stringhe, la capacità di questo servizio si attesterebbe su di un valore complessivo (WB+EB) di circa 8,3 milioni di teu pieni.

Le possibili opzioni sono tante e certamente i servizi oceanici si sbizzarriranno nell'inventare modelli di viaggio che direttamente e/o con trasbordi coprono un'area asiatica la più vasta possibile e tengano conto degli obiettivi delle singole società di navigazione.

Noi ci limitiamo a proporre un'idea abbastanza "antica", risalente crediamo agli anni 80, ovvero utilizzando il criterio del "round-the-world", ovvero con un flusso di navi WB ed un altro equivalente EB che coprono tutti i grandi trades, percorrendo appunto viaggi sempre circolari, ma in una singola direzione.

Questo criterio è stato nel tempo abbandonato, sia perché il flusso atlantico era molto minore degli altri due flussi da e per il Sud Asia/Far East, sia per il progressivo aumento delle dimensioni e dei pescaggi delle grandi portacontainer che cominciavano a riscontrare difficoltà tecniche in molti porti e registravano un rapporto costi/ricavi non più sostenibile.

Nel caso nostro invece, considerata la costanza dell'unico flusso Asia Europa e viceversa, proviamo ad adottare lo stesso principio del "round-the-world" con un gruppo di navi che partono dalla Cina via Mare Artico e arrivano in Europa e rientrano in Asia via Suez e con un altro gruppo che invece viaggia esattamente al contrario.

Abbiamo simulato queste rotazioni con dei generici valori approssimati di riferimento, unicamente per rappresentare il concetto.

Ipotizzando un servizio a due stringhe, la capacità di questo servizio si attesterebbe su di un valore complessivo (WB+EB) di circa 8,3 milioni di teu pieni.

Considerato che il totale dei flussi 2024 sul trade prevalente (WB) si è attestato a circa 18 milioni di TEU questa nuova rotazione coprirebbe circa il 24%, lasciando quindi circa 14 milioni di TEU al routing tradizionale via Suez, che però a questo punto si orienterebbe quasi totalmente sul Mediterraneo ed in particolare sul Nord Adriatico per servire la Mitteleuropa mentre per l'Europa Med utilizzerebbe i porti del Tirreno e del mare di Alboran (West-Med) nonché il Pireo per i trasbordi.

ROUND SERVICE FAR EAST - EUROPE - FAR EAST -VIA ARCTIC ROUTE & SUEZ CANAL

counter clockwise rotation	WESTBOUND LEG VIA ARCTIC						EASTBOUND LEG VIA SUEZ					round trip
PORTS	Shanghai	Keelung	Busan	Hamburg	Tangermed		Port Said	Suez canal	Colombo	Singapore	Shanghai	
PORT DAYS	2	1	1	2	2		1	1	1	1		19.000 nm
	8						4					12

PORTS	Shanghai	Keelung	Busan	Hamburg	Tangermed(*)	Port Said(**)	Suez pass.	Colombo	Singapore	Shanghai	Total R/T
DISTANCE nm	8.000					11.000					19.000
SEA DAYS	19					25					44

(*) T/S port for West Med/West Africa cargo

(**) T/S hub for East Med, Black Sea and Adriatic

Potential additional ports of call:

second china port, one japanese port near shimonoseki strait, Rotterdam, Antwerp, Jeddah, abu Dhabi, Port Kelang

clockwise rotation	WESTBOUND LEG VIA SUEZ						EASTBOUND LEG VIA ARCTIC					round trip
PORTS	Shanghai	Singapore	Colombo	Suez canal	Port Said	Tangermed	Hamburg	Busan	Keelung	Shanghai		
PORT DAYS	2	2	1	1	1	1	2	1	1		19.000 nm	
	8						4					12

PORTS	Shanghai	Singapore	Colombo	Suez pass.	Port Said (*)	Tangermed(**)	Hamburg	Busan	Keelung	Shanghai	Total R/T
DISTANCE nm	11.000					8.000					19.000
SEA DAYS	25					19					44

(*) T/S hub for East Med, Black Sea and Adriatic

(**) T/S port for West Med./West Africa cargo

Potential additional ports of call:

second china port, one japanese port near shimonoseki strait, Rotterdam, Antwerp, Jeddah, abu Dhabi, Port Kelang

ROTTA ARTICA ... SEGUE

counter clockwise rotation		clockwise rotation	
avg sea speed	18 kn	avg sea speed	18 kn
sea time	44 days	sea time	44 days
port time	12 days	port time	12 days
total time	56 days	total time	56 days
vessel employed	8	vessel employed	8
vessel type -teu	24.000	vessel type -teu	24.000
actual cargo cap - teu	20.000	actual cargo cap - teu	20.000
voy per year	6,5	voy per year	6,5
total cargo cap per year/leg	1.040.000	total cargo cap per year/leg	1.040.000

Fattori negativi:

Condizioni meteorologiche

Senza entrare nel merito di fattori esogeni al mero shipping che possono includere elementi di geo-politica, i cui prodromi abbiamo già accennato nei numeri dal 7/24 e a seguire della nostra newsletter, segnaliamo che una forte criticità potrebbe rivelarsi circa l'affidabilità delle condizioni meteorologiche (mare e vento) che certamente si modificherebbero rispetto alle attuali dopo lo scioglimento di masse così imponenti di ghiaccio.

I mari delle alte latitudini sono celebri per la brutalità degli eventi già alle condizioni esistenti.

Non abbiamo ancor avuto modo di approfondire con fonti attendibili che modelli climatici potrebbero verificarsi, ma ci ripromettiamo di riprendere l'argomento in un prossimo futuro.

Questo aspetto, del quale abbiamo iniziato un'indagine maggiormente approfondita presso i soggetti ad esso deputati, va assolutamente verificato. È estremamente probabile, anche al di fuori dell'aspetto puramente scientifico, che lo scioglimento dei ghiacci comporterà un radicale o perlomeno importante mutamento del clima e quindi delle condizioni dei venti e dei mari che sarebbero attraversati dalle rotte commerciali polari con potenziali difficoltà a mantenere la stretta schedula alla quale questa tipologia di servizi sono tenuti.

Utilizzo carburanti tradizionali IFO 380 e alternativi in acque sempre gelide.

Accenniamo marginalmente a questo aspetto, perché l'IFO 380 deve essere riscaldato a temperature superiori a 50 gradi C. per diventare fluido e poter essere pompato dalle tanche di stoccaggio (doppi fondi) alle casse di servizio dal quale poi passa nei motori diesel della nave dopo ulteriore riscaldamento.

Certamente il problema è ampiamente noto e le navi che lavorano in quei mari ne sono dotate da sempre, però anche tenere un fluido a 50°, avendo mari con temperatura media vicina allo 0°, comporta un consumo energetico di riscaldamento ben superiore a quello di un transito in mari con temperature vicine ai 20/25°, tipo Oceano Indiano.

Non abbiamo però ancora sufficiente cognizione di questo aspetto, che ci riserviamo di approfondire per verificarne l'effettivo impatto. (dl.s.)



... lo scioglimento dei ghiacci comporterà un radicale o perlomeno importante mutamento del clima e quindi delle condizioni dei venti e dei mari che sarebbero attraversati dalle rotte commerciali polari con potenziali difficoltà a mantenere la stretta schedula alla quale questa tipologia di servizi sono tenuti.



La perdita del mercato cinese costituisce un grosso problema per i produttori americani, che incassano dal mercato cinese \$ 33 miliardi annui da granaglie e \$ 15 miliardi da petrolio, gas e carbone. Il Brasile e l'Argentina sono tra i paesi che si stima stiano incrementando maggiormente le loro quote di mercato in Cina.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Dazi, dollaro, deficit

I. Tariffe e Dazi fanno cambiare le catene del valore globali

La macchina dell'export cinese è stata costruita negli ultimi 30 anni da aziende parzialmente o totalmente di proprietà estera. Le compagnie internazionali e le joint ventures contano per circa un terzo del commercio totale cinese, il cui trade surplus 2024 ha raggiunto la cifra record di \$1000 miliardi.

I produttori esteri in Cina sono soggetti a tariffe per il 125% sui componenti grezzi importati dagli USA, e successivamente un ulteriore 145% per esportare verso gli USA.

L'imposizione tariffaria, quindi, è doppia in questi casi. Sono state concesse alcune esenzioni, che costituiscono un'evoluzione nella strategia commerciale americana, nel tentativo di bilanciare il protezionismo economico e mantenere la catena di approvvigionamento e la competitività globale (per alcuni produttori di smartphone e prodotti elettronici e il settore automobilistico). Per molti piccoli produttori è diventato proibitivo esportare verso la Cina. Anche la Cina ha concesso alcune esenzioni tariffarie, come ad esempio nel caso in cui il prodotto finale venga esportato negli USA entro un certo lasso di tempo. Invece non sono state concesse esenzioni se il prodotto viene esportato verso altri Paesi. Tutto ciò sta inevitabilmente riducendo gli investimenti esteri diretti verso la Cina, che sono già scesi del 27% a fine 2024 rispetto al 2023.

Su altre categorie merceologiche invece il muro è stato alzato pare definitivamente: la Cina dichiara di non aver bisogno dei beni agricoli e dell'energia statunitensi. L'autorità statale per la pianificazione economica ha recentemente dichiarato che l'output nazionale elettrico e agricolo è più che sufficiente per la domanda interna. Le importazioni sono costituite soprattutto da granaglie, altamente sostituibili. La perdita del mercato cinese costituisce un grosso problema per i produttori americani, che incassano dal mercato cinese \$ 33 miliardi annui da granaglie e \$ 15 miliardi da petrolio, gas e carbone. Il Brasile e l'Argentina sono tra i paesi che si stima stiano incrementando maggiormente le loro quote di mercato in Cina.

Il target di crescita del PIL cinese per il 2025 è fissato al 5%. Le misure di stabilizzazione del mercato del lavoro e dell'economia sono in accelerazione; inoltre sono stati approvati stimoli finanziari e di credito per gli esportatori, oltre che misure di sostegno per i produttori cinesi a vendere di più sul mercato domestico e trovare nuovi mercati esteri.

II. Compromesso tra dollaro forte ed export

Molte parole vengono spese sul ruolo globale del dollaro, sulla fuga degli investitori dall'America, sulla necessità di un dollaro più debole affinché le esportazioni USA diventino più competitive e vendibili a livello mondiale.

Già da anni gli analisti discutono dello scenario più pericoloso per il dollaro, nel quale un cambiamento nella tendenza secolare della globalizzazione e in direzione di un sistema post Bretton-Woods potrebbe portare a una caduta di valore del dollaro americano e degli attivi denominati in dollari. Questo scenario, dicevano, farebbe alzare i tassi delle obbligazioni Treasury, il prezzo dell'oro e delle varie valute estere. Ciò sta effettivamente succedendo, anche perché il dollaro non è più l'unica valuta forte nel mondo multipolare attuale. Il modello americano fondato sul debito e dipendente dai tassi bassi non è più l'unico modello economico disponibile. Anzi, si discute di una crisi di fiducia sulla sostenibilità della posizione attuale di leader, che va di pari passo con lo status del dollaro di valuta rifugio per eccellenza.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ... SEQUE

Per gli interessati si consiglia la lettura della pubblicazione “The Changing World Order”, di Ray Dalio.

Emergono 3 punti fondamentali di osservazione:

1. I valori di Borsa sono importantissimi per l'amministrazione americana. Il 26% della ricchezza delle famiglie è investita in azioni, di conseguenza anche le entrate fiscali federali sono altamente dipendenti dagli utili realizzati sugli investimenti.
Se i corsi di borsa scendono troppo o a lungo, il consumatore americano automaticamente potrà spendere meno e il PIL andrà in recessione, facendo aumentare il deficit federale. Questo succederebbe in un momento in cui l'inflazione è ancora un problema da risolvere completamente, e i premi di rischio che gli investitori richiedono per investire in dollari stanno crescendo.
2. I prestiti societari accessi sul mercato del credito privato sono in forte crescita nell'ultimo anno. In particolare, si tratta di società che non avrebbero i requisiti per la concessione di un prestito bancario classico, in quanto considerate rischiose. Molti fondi che investono in credito delle imprese hanno una data di scadenza da osservare, attualmente in media entro fine 2027. Se le condizioni economiche non dovessero essere solide a sufficienza da permettere il rientro dei debiti entro quella data, si innescherebbe una catena di mancati pagamenti con possibili fallimenti degli enti finanziari non bancari ma anche di banche tradizionali meno robuste.
3. Le criptovalute, che vengono viste con più lassismo dall'attuale amministrazione rispetto al passato. Si tratta di un ulteriore aumento del rischio per il sistema finanziario USA: soprattutto con l'eventuale approvazione del Genius Act, sostenuto sia da repubblicani che democratici, diventerebbe possibile l'utilizzo delle criptovalute nell'economia reale, anche al posto del dollaro americano, amplificando i rischi già sopra menzionati.

III. La strategia di Trump

Per capire meglio cosa sta succedendo sui mercati, esaminiamo quali sono le sfide che l'amministrazione repubblicana si trova a fronteggiare: il debito americano e la conseguente spesa per interessi sul debito sono troppo alti. È necessario pianificarne la riduzione, idealmente aumentando il PIL o almeno senza innescare una recessione. Come fare?

- Abbassando il tasso di interesse sulle obbligazioni Treasury di nuova emissione (soprattutto sulle scadenze 10 o 20ennali)
- Riducendo lo stock di debito esistente
- Ripagando il debito (con maggiori entrate fiscali da tariffe, o maggiore PIL, o maggiori tasse su utili finanziari)
- Svalutando il Dollaro

In questo specchio si possono osservare diverse leve che sono state toccate in questo periodo.

L'amministrazione entrante ha provato invano a eseguire le promesse elettorali: reshoring, protezione dei produttori americani, indebolimento del potere delle istituzioni finanziarie, pace in Ucraina in 100 giorni, risoluzione delle controversie in Israele, accordo sul nucleare con l'Iran.

Nei primi mesi del 2025 si è visto l'effetto sui mercati finanziari di tali annunci: paura per il valore del dollaro (passato da 1.02 a 1.14 USD/EURO), paura per la fine dell'era di produzione di elevata redditività del settore Big tech, vendite a Wall Street e riallocazione sull'Europa.

Adesso però il Presidente riflette sulle mosse necessarie per assicurarsi la fiducia alle

L'amministrazione entrante ha provato invano a eseguire le promesse elettorali: reshoring, protezione dei produttori americani, indebolimento del potere delle istituzioni finanziarie, pace in Ucraina in 100 giorni, risoluzione delle controversie in Israele, accordo sul nucleare con l'Iran.



... entro la primavera 2026 il Presidente potrebbe modificare la squadra di governo hard-core con esperti più graditi al mercato. Ciò consentirebbe di far salire le Borse e riguadagnare i favori degli investitori.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ... SEGUE

elezioni mid-term del novembre 2026, la cui campagna elettorale inizierà a primavera 2026. Come primo step per calmare i mercati (azionisti retail, grandi banche, fondi pensione) terrorizzati dalla prospettiva di possibili politiche economiche pericolose per le azioni in portafoglio, ha dichiarato che non c'è l'intenzione di sostituire Jerome Powell alla Federal Reserve. Questa dichiarazione ha fatto capire le intenzioni per il futuro prossimo e l'orientamento sui tassi.

Quindi, entro la primavera 2026 il Presidente potrebbe modificare la squadra di governo hard-core con esperti più graditi al mercato. Ciò consentirebbe di far salire le Borse e riguadagnare i favori degli investitori. Ma le Borse forse stanno già anticipando queste mosse, visto che la battaglia MAGA ha cambiato pelle.

Ecco una possibile spiegazione del perché la Borsa americana sta già recuperando, riportandosi in pochi giorni vicino ai massimi di fine 2024. Stanno uscendo in questi giorni i risultati del primo trimestre 2025 di molte grandi aziende, l'attenzione è massima. (g.b.)

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, CNBC.com, Reuters.com, Bloomberg.com, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting)

EUR/USD



US 10 Year Treasury



NOTIZIE FLASH

INTERREG ADRION 2021-2027: SECONDO BANDO PER PROGETTI DI COOPERAZIONE

Con un budget di circa 22 milioni di euro, la seconda call del programma Interreg IPA Adriatico-Mar Ionio 2021-2027 finanzia progetti di cooperazione transnazionale su diverse tematiche, tra cui transizione verde, digitalizzazione, tutela ambientale etc., che interessano diverse regioni italiane, dal Friuli-Venezia Giulia alla Sicilia.

Il programma rientra tra i 19 programmi di cooperazione territoriale europea (CTE) a cui partecipa l'Italia, come previsto dall' 'Accordo di Partenariato sui fondi europei per l'attuale settennato e, in continuità con la prima call, a metà aprile è stata pubblicata la seconda call aperta fino a fine giugno p.v.

Per maggiori informazioni vai al sito: <https://www.interreg-ipa-adrion.eu/ipa-adrion-2nd-call-for-proposals-is-open/>

TRASPORTI E INNOVAZIONE: IL REPORT JRC 2024 SULLE TECNOLOGIE EMERGENTI IN EUROPA

È stato pubblicato il nuovo rapporto del Joint Research Centre (JRC) della Commissione europea intitolato "New and Emerging Transport Technologies and Trends in European Research and Innovation Projects 2024", un'analisi approfondita delle tendenze tecnologiche emergenti per la mobilità europea.

Il documento, che analizza tecnologie digitali e soluzioni avanzate per la mobilità sostenibile e la transizione verde in Europa, è stato realizzato nell'ambito del sistema di monitoraggio TRIMIS (Transport Research and Innovation Monitoring and Information System) ed offre una visione completa delle tecnologie di ultima generazione che stanno contribuendo a trasformare il settore dei trasporti, con un impatto diretto sugli obiettivi strategici dell'UE in materia di decarbonizzazione, digitalizzazione e mobilità sostenibile.

Il report analizza in particolare:

- le soluzioni tecnologiche specifiche per la mobilità, come l'elettrificazione dei trasporti e la gestione intelligente del traffico;
- le tecnologie digitali trasversali, tra cui Intelligenza Artificiale (IA) e big data.

Attraverso un'analisi strutturata dello stato dell'arte, delle attività di ricerca e innovazione in corso, e delle implicazioni per le politiche pubbliche europee, il documento si propone come uno strumento strategico per decisori politici, ricercatori e stakeholder del settore. In particolare, la pubblicazione conferma il ruolo centrale dell'Europa nella promozione di sistemi di trasporto intelligenti, sicuri e resilienti, evidenziando come le collaborazioni tra industria, ricerca e istituzioni pubbliche siano essenziali per accompagnare la transizione ecologica e digitale.

Per informazioni più dettagliate, è possibile accedere al rapporto completo qui:

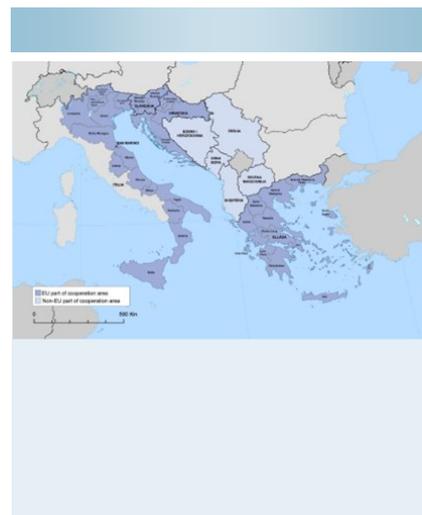
[Tecnologie di trasporto nuove ed emergenti e tendenze nei progetti europei di ricerca e innovazione 2024](#)

RINNOVO CARICHE SOCIALI DELL' ASSOCIAZIONE PER IL TRIENNIO 2025-2027

Nel mese di marzo scorso, in occasione dell'Assemblea ordinaria 2025 sono state rinnovate le cariche degli organi dell'AIOM.

In particolare, nel rinnovo Comitato di Presidenza è stato cooptato il dr. Walter Gregori quale rappresentante dell'Associazione Spedizionieri del FVG, mentre alla Presidenza dell'associazione è stato nominato il cap. Diego Stinco, in sostituzione del prof. Sergio Bologna che aveva preannunciato da tempo la propria volontà di cessare l'incarico dopo la scadenza del suo terzo mandato triennale.

L'Assemblea ha ringraziato calorosamente il prof Bologna per la sua lunga ed esimia attività nel ruolo e su proposta del rappresentante della Francesco Parisi lo ha nominato all'unanimità Presidente Onorario.





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-consulativo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

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

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

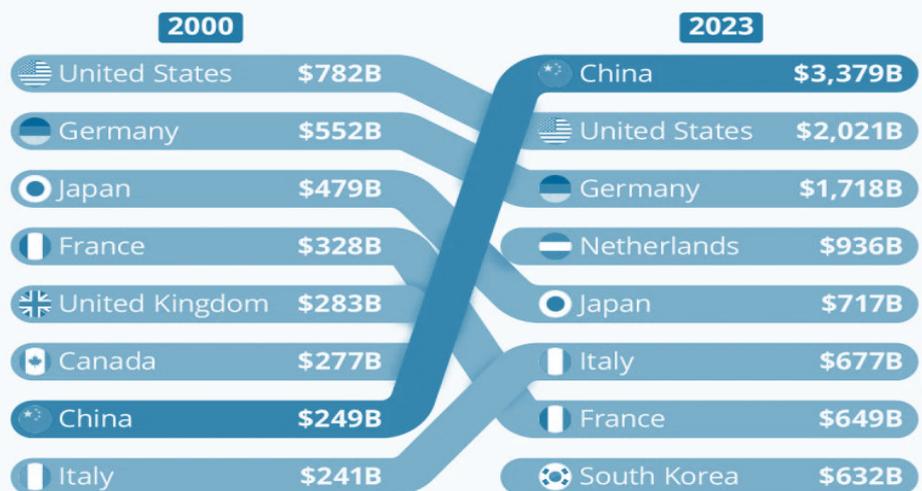
Web:
<https://www.aiom.fvg.it>

Hanno collaborato a questo numero:

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

The World's Suppliers

Annual merchandise exports of the world's largest exporters



Source: World Trade Organization

