



NEWSLETTER NR. 09_2025

PRIMI "VAGITI" DI PORTI D'ITALIA S.P.A. - ED È SUBITO POLEMICA

Dopo mesi di annunci, ecco che la stampa specializzata pubblica il testo, redatto dalla struttura ministeriale guidata dal viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi (con un ruolo rilevante, così si apprende, della dottoressa Elena Gariglio, capo dell'Ufficio Legislativo del Mit), della riforma del settore portuale fortemente voluta dall'attuale compagine governativa per rispondere ad una evidenziata necessità di coordinamento e di gestione omogenea del sistema portuale italiano.

Subito, ad una prima lettura del testo, emerge una peculiarità di questa riforma che pare andare ben al di là degli intenti dichiarati, riassumendo in capo alla nuova Porti d'Italia Spa (interamente controllata

dallo Stato) tutti i principali compiti programmati ed attuativi delle strategie logistico-portuali e lasciando alle attuali Autorità di Sistema compiti residuali e del tutto marginali.

Non sembra la nostra una posizione intenzionalmente polemica ma si tratta unicamente di puntuali considerazioni, derivanti dalla lettura del testo e peraltro condivise da numerosi esperti del settore.

Cominciamo dalle funzioni della nuova Spa alla quale è affidato il compito di *"progettare e realizzare, sia direttamente che in appalto o concessione...interventi di costruzione di opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria nei porti; stipulare convenzioni con le autorità di sistema portuale; vigilare sull'esecu-*

SOMMARIO

Primi "vagiti" di Porti d'Italia S.p.A. ed è subito polemica.....1-3

Ma siamo sicuri che i grandi ritorneranno a Suez.....3-7

Bussola
overview macro-economica7-11

Trasporti UE - Piano STIP..... 12-14

Stati generali della logistica del Nord Est - Regione F.V.G.....15

NOTIZIE FLASH

Il patto UE per il Mediterraneo.....16

Solo un flash sulla geopolitica di fine novembre.....16-17

Credito d'imposta per le ZLS.....17

Fedriga - Relazioni internazionali con l'Ungheria.....17

Fedespedi - performance economico finanziarie dei terminal container.....18

PORTI D'ITALIA S.P.A.SEGUE

Quanto ai finanziamenti che andranno ad alimentare la Spa si prevede l'istituzione di un Fondo per "le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo" con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro ed alimentato in prima battuta da una devoluzione sugli avanzi di amministrazione disponibili delle Adsp e, successivamente, sia da quote relative alla componente investimenti dei canoni di concessione delle aree demaniali, sia da una percentuale, compresa tra il 15 ed il 25 % del gettito complessivo riscosso delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate ed imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni a svolgere operazioni portuali.

cuzione dei lavori; curare le strategie di marketing e di promozione della Rete italiana della portualità".

Porti d'Italia potrà svolgere anche attività a mercato per effettuare attività di progettazione nonché "effettuare consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, anche intermodali".

Dunque, un insieme di compiti piuttosto vasto e che, di fatto e di diritto, svuotano l'attuale assetto normativo delle Autorità di sistema sia nei compiti, ma anche, come vedremo, nei finanziamenti e nello stesso organico. E che l'intento ministeriale sia proprio questo viene ulteriormente confermato dalla stessa struttura di vertice della società.

Il Consiglio di amministrazione è composto infatti da cinque membri: due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze; due dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il presidente è nominato tra i membri designati dal Mef e l'amministratore delegato tra i membri designati dal Mit. Un vertice tutto ministeriale, dove le istanze dei territori non trovano alcuna rappresentanza né a livello di Autorità di sistema, né a livello regionale. Su quest'ultimo punto corre l'obbligo di rilevare, come già fatto da altri autorevoli commentatori, che il tema dei porti, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, costituisce materia di "competenza concorrente" tra Stato e Regioni e che, dunque, una simile impostazione totalmente statalista potrebbe dar luogo ad un possibile contenzioso proprio sulla legittimità costituzionale della riforma.

Quanto ai finanziamenti che andranno ad alimentare la Spa si prevede l'istituzione di un Fondo per "le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo" con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro ed alimentato in prima battuta da una devoluzione sugli avanzi di amministrazione disponibili delle Adsp e, successivamente, sia da quote relative alla componente investimenti dei canoni di concessione delle aree demaniali, sia da una percentuale, compresa tra il 15 ed il 25 % del gettito complessivo riscosso delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate ed imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni a svolgere operazioni portuali.

Come a dire che Porti d'Italia S.p.A. per esistere ed operare si avrà di circa il 50 % delle entrate correnti delle Autorità di sistema portuale. Ancora. In materia di personale è previsto che la società si doti di 150 dipendenti, di cui il 25 % provenienti dalle Adsp (i cui organici, notoriamente, sono piuttosto in sofferenza!). Sempre nella medesima filosofia "centralista" si collocano altre novità del disegno di riforma: la previsione che nel Comitato di gestione venga aggiunto un "componente designato dal Mit"; l'indicazione che il segretario generale sia nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'Adsp, ma "previo parere del Mit"; l'avvio delle procedure di evidenza pubblica per il rilascio di concessioni di durata superiore a venti anni viene "subordinato al parere vincolante del Mit"; ancora "al verificarsi, per la seconda volta nell'arco di un triennio, di un risultato di competenza dell'esercizio negativo...sono disposti la soppressione dell'Autorità di sistema portuale e il trasferimento delle relative funzioni ad altra Autorità di sistema portuale".

Quasi annullato ogni compito della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale che nel nuovo assetto dovrà essere unicamente "sentita" prima che il Mit, di concerto col Mef, individui con proprio decreto le "infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale da realizzare in via prioritaria". La realizzazione di queste



PORTI D'ITALIA S.P.A. SEGUE

opere viene poi affidata alla Porti d'Italia S.p.A. con lo strumento dell'Accordo di programma di durata quinquennale stipulato dal Mit con la stessa società. E le Regioni? Non pervenute, o quasi, atteso che l'unico ruolo che si rinviene nell'articolo disegno di riforma è quello di dare "l'intesa" in sede di Conferenza unificata al richiamato decreto del Mit che individua le infrastrutture strategiche.

In definitiva, una riforma decisamente rilevante rispetto all'attuale assetto istituzionale con una connotazione fortemente centralista e che, a detta di un esperto della materia come Paolo Costa, lascia le Autorità portuali "ridotte a gusci vuoti, confinati a gestioni ordinarie senza strategia, risorse o autonomia decisionale". Consola la considerazione che siamo solo ai primi passi di questa riforma che, peraltro, non ha ancora ricevuto la "bollinatura" della Ragioneria Generale dello Stato che, per il suo ruolo, avrebbe avanzato qualche perplessità in ordine alla copertura finanziaria del disegno di legge di riforma.

Le ultime dichiarazioni del viceministro Rixi confermano l'obiettivo, superato lo scoglio della Ragioneria, di portare la riforma portuale in Consiglio dei ministri prima di Natale. Staremo a vedere se questo impegno verrà mantenuto, come staremo a vedere se il dibattito parlamentare, come preannunciato dallo stesso Rixi, darà la possibilità di introdurre quei correttivi e quelle modifiche necessarie a rendere la riforma coerente con l'attuale assetto costituzionale e realmente rispondente a quelle condivisibili finalità di coordinamento e di uniformità, originariamente dichiarate, ma che paiono scomparire a fronte della prevista istituzione di una nuova società, totalmente ministeriale e sganciata non solo dalle istanze territoriali, ma anche da quelle espresse dal cluster logistico-portuale. (m.z.)

Le ultime dichiarazioni del viceministro Rixi confermano l'obiettivo, superato lo scoglio della Ragioneria, di portare la riforma portuale in Consiglio dei ministri prima di Natale.

MA SIAMO SICURI CHE I GRANDI RITORNERANNO A SUEZ ...

Questo titolo provocatorio non vuole indurre in apprensione o addirittura turbarre il lettore.

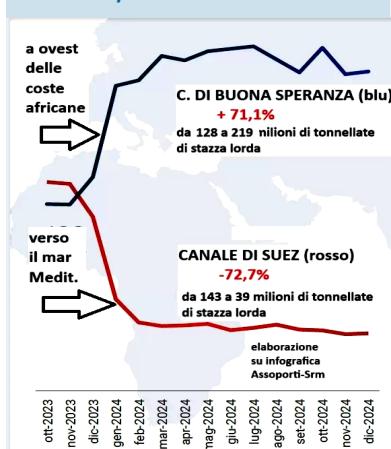
Certamente quando Suez tornerà veramente agibile in piena sicurezza il traffico container Asia-Europa tornerà sicuramente su quella via; tuttavia, mentre finora tutti gli aspetti negativi e contingenti del routing alternativo via Capo erano ampiamente superiori ai benefici, principalmente nel transit time, vorremmo ora fare un'analisi comparativa "sic stantibus rebus".

Ricordiamo che deviare un sistema di collegamenti fra due continenti che muove volumi superiori a 26 milioni di TEU non è un'operazione molto agevole.

Ci sono varie esigenze sia per il cliente, che deve in gran parte ricevere le forniture dall'Asia in sequenza di arrivo programmata per le linee di produzione, ma anche di vendita del prodotto pronto, curare l'emissione delle lettere di credito e gli altri aspetti operativi e commerciali che alla fine determinano il costo del trasportato ed il prezzo di vendita dello stesso, sia per l'armatore che deve affrontare molteplici e complesse problematiche, come rimodulare la gestione delle navi impiegate e complessivamente della sua flotta e i rapporti con i terminali di movimentazione degli stessi, nonché con i noleggiatori delle navi, i lessors dei container noleggiati e la logistica dei vuoti/pieni, con i fornitori di bunker, i vettori ferroviari e camionistici che completano le filiere del trasporto e ... potremmo continuare avanti.

Questa deviazione è stata decisa all'inizio della crisi del Mar Rosso, circa due anni fa, specialmente quando gli Houti hanno cominciato ad agire pesantemente nella zona di entrata e uscita dal Mar Rosso, aggiungendo ulteriore problematica a quella endemica dell'area causata dalla pirateria diventata negli anni non più

Elaborazione sulla base di infografica di Assoporti - Srm



MA SIAMO SICURI CHE I GRANDI ... SEGUE

Ricordiamo che a fronte dei nuovi ordini ai cantieri, che ringraziano i gentili benefattori (assieme alle banche finanziarie dei relativi mutui), aumenteranno le dismissioni di navi anche prematuramente inviate alla demolizione e i prezzi dello scrap, che sono ovviamente determinati dal rapporto tra domanda e offerta e che variano statisticamente con un'ampia forbice dai 150 ai 650 USD/tonn, ne risentiranno certamente

un'azione di bande locali, ma una operazione molto più strutturata e probabilmente estero-guidata e quindi pericolosa anche per la navigazione di "lungo corso".

Allo stato attuale solo un consorzio, la Ocean Alliance, ha ripreso i transiti per alcuni servizi oceanici con navi CMA-CGM (che trasportano tutti i container di Cosco, CMA-CGM ed Evergreen) mantenendo tuttavia anche delle stringhe via Capo.

Gli altri "grandi" operatori viaggiano tutti tassativamente via Capo e la situazione si è stabilizzata e consolidata senza grossi scossoni nonostante un aumento del T/T marittimo complessivo, digerito comunque senza eccessivi traumi dai caricatori/ricevitori, nonostante gli iniziali alti lai.

Generalmente, esaminando il problema dal punto di vista armatoriale, assistiamo peraltro ad un periodo in peggioramento dell'over-tonnage nello shipping determinato sia dalle recenti consegne che dagli ordini di nuove navi.

In un momento nel quale i grandi gruppi armatoriali hanno di fatto monopolizzato lo shipping mondiale, con quasi il 90% di share del totale, questa politica di concorrenza esasperata con ordini di nuove costruzioni continua imperterrita "al buio" e noi continuiamo a vederla con grande perplessità.

Praticamente i vettori continuano a programmarsi sulla base di proiezioni long term dei futuri volumi di traffico invece di considerare almeno i forecast a breve o medio termine certamente più affidabili e realistici specie in periodi di grande turbolenza e incertezza geopolitica a livello planetario.

Ricordiamo che a fronte dei nuovi ordini ai cantieri, che ringraziano i gentili benefattori (assieme alle banche finanziarie dei relativi mutui), aumenteranno le dismissioni di navi anche prematuramente inviate alla demolizione e i prezzi dello scrap, che sono ovviamente determinati dal rapporto tra domanda e offerta e che variano statisticamente con un'ampia forbice dai 150 ai 650 USD/tonn, ne risentiranno certamente.

Toccare quindi questi meccanismi senza una ragionevole certezza di continuità nel tempo e della effettiva validità di un'alternativa (o del ritorno al futuro) diventa oltre che complesso anche rischioso.

Infine, e non ultimo, segnaliamo che puntualmente e storicamente cambi drastici di routing creano si problematiche importanti sul breve periodo, ma aprono altrettante strade nuove che, se non imposte dalle circostanze cogenti, non sarebbero forse mai state esplorate.

Esempio superclassico l'autostrada ro-ro Italia-Turchia nata dall'evento esterno della guerra di Jugoslavia e poi magistralmente sviluppata con lungimiranza dagli operatori storici triestini e turchi.

Nel caso ora esaminato del routing via Capo, si può immaginare ad esempio una comunione fra i servizi Asia – Europa e il traffico Asia-South Africa ed anche con la nascente direttrice Asia-West Africa, sui nuovi mega terminal (vedi immagine di quello di Lomè (Togo) qui sotto) appena avviati o in corso di avviamento specialmente nel Golfo di Guinea.



MA SIAMO SICURI CHE I GRANDI ... SEGUE

Ma vogliamo essere ancora più provocatori per stimolare la fantasia dei nostri lettori!

Distanza Shanghai- Baltimora: via Panama 10514 mg

via Capo di Buona Speranza 14581 mg

Distanza Singapore- Baltimora: via Panama 12438 mg

via Capo di Buona Speranza 12501 mg

Come si vede da Singapore le distanze sono praticamente uguali.

Se poi vogliamo includere una toccata nel Golfo di Guinéa (p.e. Lomè) nei nuovi e modernissimi mega-terminal africani si debbono aggiungere solo 626 miglia.



Ricordiamo tra l'altro che MSC ha rilevato da Bollorè nel 2022 la Società Bollorè Africa Logistic e che lo stesso terminal di Lomè è appunto controllato da questo vettore (MSC).

Non è assolutamente un "must" che il carico del South East Asia che si muove da sempre via Singapore debba essere congiunto con il carico cinese per raggiungere gli USA via Pacifico... soprattutto se si risparmia un giorno di passaggio a Panama e il relativo costo, nonché le presenti e future problematiche di potenziale siccità randomica del Canale che potrebbero condizionare i tempi di passaggio, l'affidabilità di servizio, i costi e le dimensioni delle navi abilitate allo stesso.

Tra l'altro la flotta complessiva MSC (escludiamo le navi da crociera che hanno una costruzione molto più complessa e specializzata) supera le 900 unità in esercizio quindi questo vettore potrebbe probabilmente permettersi un cantiere suo di costruzione e manutenzione (dry dock, refitting etc.) senza dover necessariamente ricorrere ai cinesi o ai coreani.

E perché non negli USA, dove vengono costruite le navi più complesse del mondo come le portaerei strategiche ed i sommergibili nucleari della US Navy (Norfolk).

Tecnologie molto distanti, ma non possiamo credere che non si possa inventare anche una linea di produzione di meganavi container ovviamente a costi ben diversi dalla Cina, ma la geopolitica attuale ha ammortizzatori ed interessi anche asimmetrici per coprire questi gaps.

Questo scenario, quindi, fa considerare con maggiore interesse un utilizzo numerico della flotta e non una messa in stato di stand by (idle fleet) del tonnellaggio eccedente o addirittura uno scrapping anticipato di tonnellaggio ancora valido, ma sospinto all'eli-

Non è assolutamente un "must" che il carico del South East Asia che si muove da sempre via Singapore debba essere congiunto con il carico cinese per raggiungere gli USA via Pacifico... soprattutto se si risparmia un giorno di passaggio a Panama e il relativo costo, nonché le presenti e future problematiche di potenziale siccità randomica del Canale che potrebbero condizionare i tempi di passaggio, l'affidabilità di servizio, i costi e le dimensioni delle navi abilitate allo stesso.



MA SIAMO SICURI CHE I GRANDI ... SEGUE

Si inserisce qui il forte interesse anche e forse soprattutto geopolitico sui corridoi ferroviari e intermodali con l'Asia destinati a concentrarsi come gate europeo sul porto di Trieste

In particolare, l'IMEC (India Middle East-Europe Economic Corridor) nuova creatura indirizzata ad attirare i traffici dall'India, ma anche a costituire una vena giugulare per i collegamenti con il Middle East, l'Arabia Saudita gli Emirati del Golfo, l'Irak ed anche l'Iran, che potrebbe rientrare anche a sorpresa nel circuito economico mondiale dopo anni pesantissimi di sanzioni.

minazione da una ideologia green funzionale solo a sé stessa, almeno così come impostata specie (o esclusivamente) dall'incomprensibile autolesionismo dell'Europa.

Solo per la cronaca, attualmente la flotta in stato "idle" si aggira sui 300.000 TEU di capacità, ovvero ai minimi fisiologici, ma in tempi recenti anche per i sommovimenti causati dalla crisi covid e derivate ha superato ampiamente il valore di 1,5 milioni di TEU con un costo indiretto molto elevato.

Quali ripercussioni per i porti nord adriatici

A breve - medio termine

Ritornando sul traffico Asia-Med e in particolare sulle linee che puntano sulla Mittel Europa e interessate quindi a scalare l'Alto Adriatico, azzardiamo un'influenza non eccessivamente preoccupante della deviazione via Capo, anche se un'allerta complessiva e preventiva deve prudenzialmente essere tenuta in considerazione.

Le motivazioni di questa nostra posizione le abbiamo già espresse in recenti articoli della newsletter e sono principalmente legate a tutta la filiera del trasporto, ovvero all'offerta di servizi ferroviari sulle tratte interne di collegamento con le origini e le destinazioni finali del carico nel Centro Est Europa

A lungo termine

Diverso è il discorso a lungo termine, qualora gli effetti negativi potessero effettivamente diventare permanenti nel settore del container (non in quello del ro-ro che lavora quasi esclusivamente da Trieste sullo short sea Nord-Sud ovvero sul Mediterraneo e quindi è indenne dalle vicissitudini di Suez).

Tuttavia, ci riesce difficile pensare che il Canale di Suez rimanga in questa situazione a tempo indeterminato.

Si inserisce qui il forte interesse anche e forse soprattutto geopolitico sui corridoi ferroviari e intermodali con l'Asia destinati a concentrarsi come gate europeo sul porto di Trieste

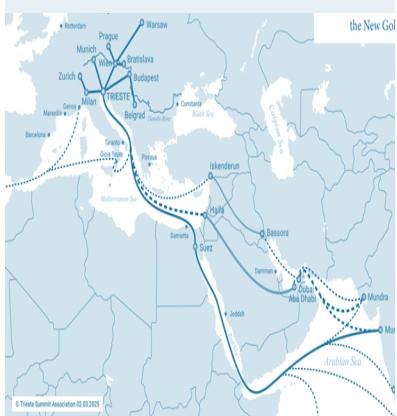
In particolare, l'IMEC (India Middle East-Europe Economic Corridor) nuova creatura indirizzata ad attirare i traffici dall'India, ma anche a costituire una vena giugulare per i collegamenti con il Middle East, l'Arabia Saudita gli Emirati del Golfo, l'Irak ed anche l'Iran, che potrebbe rientrare anche a sorpresa nel circuito economico mondiale dopo anni pesantissimi di sanzioni.

Ricordiamo la recentemente già citata Siria che solo pochi giorni fa si è vista revocare le sanzioni ed è una Nazione tutta da ricostruire dopo le devastazioni delle guerre recenti, che tra l'altro dispone di un porto interessante come Lattakia che potrebbe tornare ad essere alternativo ai porti turchi ed in particolare all'ottima Mersin, ma anche l'uscita in Mediterraneo via Egitto non è un'idea balzana.

Egitto e Arabia Saudita, infatti, stanno seriamente considerando la costruzione di un mega ponte stradale e ferroviario di oltre 30 km di lunghezza che attraverserà lo stretto di Tiran (imbocco del golfo di Aqaba). Concludiamo dicendo che le varie vie di uscita considerate sono senz'altro compatibili l'una con l'altra e quindi non rappresenteranno scelte totali ma pluralità di destinazioni finali e quindi di successo all'iniziativa nel tempo.

Infine, è vero che quasi tutto l'hardware dell'IMEC è da costruire ma ci sono alcuni elementi fondamentali da considerare:

- Essendo da creare ex novo si gioverà delle tecnologie più recenti ed efficaci
- L'orografia dei territori attraversati non dovrebbe includere tratte estremamente complesse sotto l'aspetto ingegneristico, come in Europa (con ponti, gallerie e dislivelli rilevanti e attraversamenti di aree altamente antropizzate) o di lunghi tempi di realizzazione anche perché non soggetta all'asfissiante burocrazia europea;
- Aggiungiamo che si sta pensando addirittura di tenere in considerazione l'adozione almeno sulla tratta ferroviaria principale del criterio americano del "double



MA SIAMO SICURI CHE I GRANDI ... SEGUE

stack" e dei treni lunghissimi capaci di trasportare oltre 300x40' ciascuno e che viaggiano fino ad oltre 120 Km/h con un T/T (tratta ferroviaria) di 2/3 gg



Per concludere, riprenderemo l'argomento del routing combinato Asia-Africa-Europa al prossimo numero, analizzando meglio anche gli effetti di questa ipotesi sul Mediterraneo e specialmente sull'Adriatico e Trieste, in combinazione anche con i corridoi terrestri per i quali hanno manifestato grande interesse numerosi soggetti. (di.s.)

BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA

Quattro cose che devi sapere per fare bella figura ai pranzi di Natale, ma non hai mai osato chiedere.

Quali sono i settori azionari più promettenti e discussi negli ultimi mesi?

L'Artificial Intelligence, la Robotica, le Tecnologie (energie) Pulite, la Difesa. Si tratta di quattro settori altamente interconnessi.

La reinustrializzazione degli Usa e dell'Europa non passerà attraverso il lavoro umano come lo conosciamo, ma si avverrà attraverso l'automazione e la robotica. L'AI è sulle bocche di tutti, le performance prodigiose sembrano aprire nuovi orizzonti di produttività.

Quali potrebbero essere nel breve e medio termine gli effetti dell'innovazione tecnologica sui mercati finanziari?

- ◆ Inizialmente i costi per gli investimenti salirebbero;
- ◆ La produttività aumenterebbe e i costi variabili scenderebbero;
- ◆ L'inflazione potrebbe scendere e i tassi potrebbero abbassarsi di conseguenza;
- ◆ Le aziende beneficerebbero di tassi di finanziamento inferiori, e i loro valori di Borsa aumenterebbero;
- ◆ I consumatori molto esposti ai mercati azionari (ad esempio negli USA) avrebbero un ottimo rendimento da dividendi e plusvalenze. Se i mercati scendono, il consumatore americano ha meno reddito da spendere e si rischia la recessione: non viceversa. Questo è un tema noto al presidente Trump che cura attentamente l'interesse dell'elettorato americano in vista del novembre 2026 (Mid term elections).

Da notare che l'Artificial Intelligence Act del dicembre 2023 è stata varato dalla UE per regolamentare lo sviluppo e l'uso della AI, con l'obiettivo finale di incentivare l'utilizzo in sicurezza e per tutelare i diritti dei cittadini. I sistemi di AI sono stati classificati in base al livello di rischio che comportano, con obblighi specifici per ogni

Aggiungiamo che si sta pensando addirittura di tenere in considerazione l'adozione almeno sulla tratta ferroviaria principale del criterio americano del "double stack" e dei treni lunghissimi capaci di trasportare oltre 300x40' ciascuno e che viaggiano fino ad oltre 120 Km/h con un T/T (tratta ferroviaria) di 2/3 gg



OVERVIEW MACROECONOMICA ... SEGUE

L'Europa si trova ad affrontare un fabbisogno di investimenti senza precedenti per sostenere le sue transizioni verde, digitale e difesa. Secondo le stime attuali, ciò richiederà una spesa aggiuntiva di circa 1.200 miliardi di euro all'anno tra il 2025 e il 2031, rispetto agli 800 miliardi di euro stimati solo un anno fa.

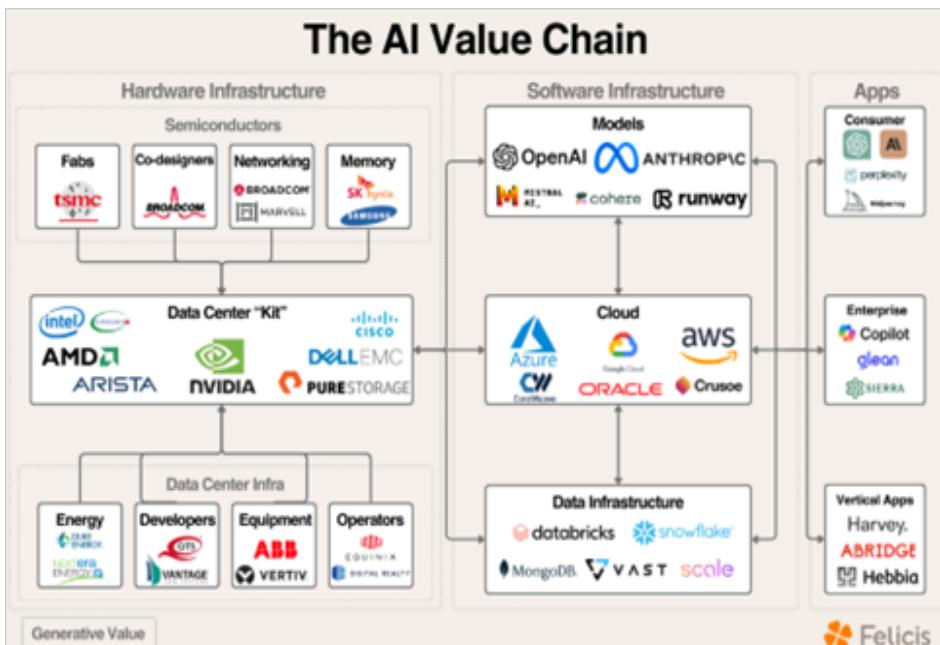
categoria (ad esempio informare l'utente che a parlare è un chatbox, o obbligo di supervisione umana).

L'AI Act, stabilendo un quadro giuridico armonizzato, è molto costrittivo. Richiede inoltre che le legislazioni nazionali recepcionino la Direttiva con leggi attuative. In questo momento storico in molti si chiedono se l'Europa possa effettivamente permettersi di procedere prudenzialmente su un tema tanto attuale, con il rischio di perdere la corsa alla costruzione di un ecosistema redditizio.

Sul lato dell'approvvigionamento dei fondi necessari, per colmare il divario di investimenti dell'Europa rispetto a USA e Cina, la ECB sta discutendo delle modalità per incentivare finanziamenti sia pubblici che privati. I programmi di investimento dell'UE possono fungere da importante volano per il capitale privato. L'Europa si trova ad affrontare un fabbisogno di investimenti senza precedenti per sostenere le sue transizioni verde, digitale e difesa. Secondo le stime attuali, ciò richiederà una spesa aggiuntiva di circa 1.200 miliardi di euro all'anno tra il 2025 e il 2031, rispetto agli 800 miliardi di euro stimati solo un anno fa. Anche in ipotesi ottimistiche, il margine di bilancio disponibile per una spesa pubblica aggiuntiva e le risorse UE esistenti lascerebbero comunque un divario di finanziamento sostanziale di oltre 100 miliardi di euro all'anno, che si spera di riuscire a coprire con investimenti privati.

Henna Virkkunen, commissaria alla tecnologia e alla sicurezza dell'UE, ha dichiarato che gli stati membri dovrebbero essere sollecitati ad allocare il 10% degli investimenti del settore Difesa in tecnologie "disruptive", innovative, che servano per rendere più competitiva l'industria europea in termini AI e quantum computing. Dall'invasione dell'Ucraina nel 2022 sono state create in Europa più di 230 start-up nel settore della difesa. Per aiutarle a crescere, la Commissione lancerà un fondo da €1 miliardo, garantito dalla Banca Europea degli Investimenti.

Nel grafico vediamo parte del fiorente ecosistema AI americano.



Cosa sono i metalli rari?

I "metalli rari" sono un gruppo di elementi chimici della tavola periodica, prodotti in piccole quantità e cruciali per le tecnologie moderne, come smartphone, auto elettriche e turbine eoliche. Sebbene il termine possa includere metalli preziosi come oro e platino, più comunemente si riferisce alle "terre rare" (Rare Earth Elements), che

OVERVIEW MACROECONOMICA ... SEGUE

sono 17 elementi (scandio, ittrio e i 15 lantanidi) e ad altri metalli critici come gallio, germanio e cobalto, considerati rari o critici per la loro importanza tecnologica:

- ◆ Cobalto: utilizzato nelle leghe per batterie.
- ◆ Gallio e Germanio: essenziali per la produzione di semiconduttori (microchip).
- ◆ Litio e rame: fondamentali per le batterie ricaricabili.
- ◆ Rodio, Iridio e Platino: metalli molto rari, ricercati per le loro proprietà uniche e il loro alto valore. Utilizzati come catalizzatori in settori come l'automobilistico e la gioielleria.
- ◆ Neodimio: magneti

Gallio e germanio sono due metalli rari non disponibili in natura: derivano dal costoso processo di estrazione e raffinazione di altre materie prime: il gallio viene ricavato dai residui della fusione dello zinco o dalla bauxite mentre il germanio è un sottoprodotto della produzione di zinco e della cenere di carbone.

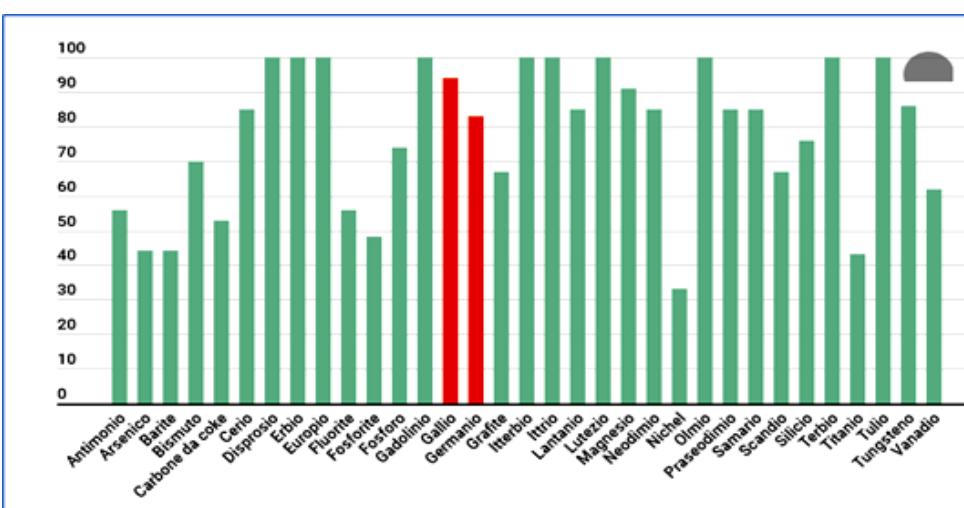
Gallio e germanio servono per la fabbricazione di semiconduttori, necessari per la realizzazione di microchip, a loro volta essenziali per computer, smartphone e automobili, per i chipset a radiofrequenza nelle comunicazioni mobili e satellitari, per i diodi laser nei sistemi di comunicazione basati sulla fibra, per i led dei display, per le infrastrutture per lo spazio e di difesa, tecnologie per la visione notturna, attrezzature antincendio avanzate, sensori per le immagini satellitari, dispositivi di diagnostica medica e molto altro.

Di conseguenza le Terre Rare sono al centro della guerra commerciale tra Cina e USA: da aprile 2025 la Cina ha imposto controlli all'export per le 17 terre rare, dopo che gli USA avevano proibito alle proprie aziende di vendere in Cina alcune tecnologie avanzate.

Anche su questi temi l'Europa è drasticamente in ritardo: la Cina produce il 94% del gallio e l'83% del germanio, oltre a controllare l'88% della raffinazione.

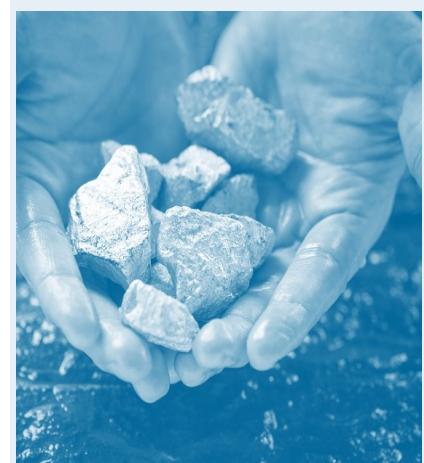
L'Europa sta creando un corpo centrale per il coordinamento della mappatura del fabbisogno, dell'acquisto e dello stoccaggio delle Terre rare, per non ritrovarsi improvvisamente sprovvista di materiali e di fatto esclusa dalle produzioni a valle. Il piano del vicepresidente per la strategia industriale Stephan Sejourné deve dapprima venire sottoposto all'approvazione di 27 commissari, e successivamente dovrebbe venire finalizzato attraverso partnership strategiche con Brasile e Sud Africa per assicurare le forniture.

Di conseguenza le Terre Rare sono al centro della guerra commerciale tra Cina e USA: da aprile 2025 la Cina ha imposto controlli all'export per le 17 terre rare, dopo che gli USA avevano proibito alle proprie aziende di vendere in Cina alcune tecnologie avanzate.



Materie prime critiche di cui la Cina è il primo fornitore mondiale, con quota di produzione cinese sul totale

TRUENUMB3RS



OVERVIEW MACROECONOMICA ... SEGUE

Cosa succederà alla rata del mutuo?

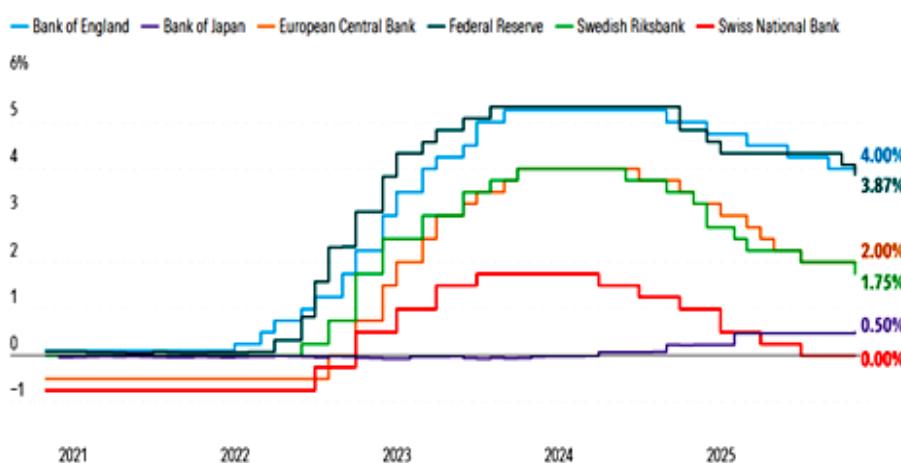
A fine ottobre, la Federal Reserve ha abbassato i tassi di 0.25%.

I tassi in Europa sono fermi dalla riunione BCE di giugno 2025. Alla riunione di ottobre sono stati lasciati al 2% (dal 4% del 2023) in attesa di osservazioni sul mercato del lavoro e sull'inflazione (obiettivo BCE: 2%). Se l'inflazione sale, i tassi vengono alzati per frenare i consumi.

Secondo Deutsche Bank Research, "il ciclo di riduzione dei tassi è terminato e non sono previsti ulteriori allentamenti nel prossimo futuro". Il capo economista di ING aggiunge che la soglia per un ulteriore taglio "è elevata", anche se rischi quali un euro più forte, il ritardo degli stimoli fiscali in Germania o nuove turbolenze politiche in Francia potrebbero ancora giustificare uno o due tagli aggiuntivi in occasione della riunione BCE del 18 dicembre 2025 o nel 2026, anche se è improbabile che raggiungano i livelli vicino allo zero toccati nel 2020.

Allo stato delle cose attuale, si ipotizza che potrebbero restare invariati fino al 2026.

Key Central Bank Rates



Qual è lo stato dei mercati azionari mondiali, da inizio anno?

I mercati sono ampiamente positivi da inizio anno, trainati dalla narrativa dei promettenti nuovi compatti economici e dal ribasso progressivo dei tassi da parte di Federal Reserve in USA e BCE in Europa, il cui impatto algebrico è un aumento delle valutazioni azionarie.

In aprile dopo lo spavento per l'impatto catastrofico dei nuovi dazi, gli operatori si sono convinti che vale la pena cavalcare il mercato in rialzo finché dura, e sperano che duri almeno ancora un paio di quarters.

Il 19 novembre dopo l'uscita dei risultati strabilianti di Nvidia c'è stata una forte ripresa di fiducia dopo alcune settimane di incertezza, dato che l'utile e i ricavi sono stati ampiamente maggiori delle attese più rosee: le cassandre della "bolla AI" ora tacciono.

Il dollaro è passato dai massimi di inizio anno, vicini alla parità con l'euro, a un cambio attorno al 1,15. L'euro cioè si è rivalutato sul dollaro del 15% circa, ovvero il dollaro si è svalutato del 13% circa rispetto all'euro. La motivazione principale è stato il timore di squilibri commerciali e deficit in aumento, dovuti alle tariffe lanciate dagli Stati Uniti ai principali partner commerciali tradizionali; si è capito che le tariffe sono un'alternativa alla svalutazione della valuta.

I mercati sono ampiamente positivi da inizio anno, trainati dalla narrativa dei promettenti nuovi compatti economici e dal ribasso progressivo dei tassi da parte di Federal Reserve in USA e BCE in Europa, il cui impatto algebrico è un aumento delle valutazioni azionarie.



OVERVIEW MACROECONOMICA ... SEGUE

Le tariffe mitigano la necessità di una forte svalutazione competitiva del dollaro, che sarebbe stata importante per rendere gli USA più competitivi, per ridurre il deficit commerciale e reindustrializzare il paese.

L'ampia volatilità e la debolezza del dollaro lo sta rendendo meno attrattivo per gli investitori internazionali, visto che la copertura del rischio cambio ha un costo corrispondente.

Per chi volesse approfondire la tematica, si consiglia la lettura del libro "Our Dollar, your problem" di Kenneth Rogoff. (g.b.)



Il dollaro è passato dai massimi di inizio anno, vicini alla parità con l'euro, a un cambio attorno al 1,15. L'euro cioè si è rivalutato sul dollaro del 15% circa, ovvero il dollaro si è svalutato del 13% circa rispetto all'euro. La motivazione principale è stato il timore di squilibri commerciali e deficit in aumento, dovuti alle tariffe lanciate dagli Stati Uniti ai principali partner commerciali tradizionali; si è capito che le tariffe sono un'alternativa alla svalutazione della valuta.



A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, Goldman Sachs Research, CNBCpro, ECB Blog: *Unlocking private investment and boosting productivity with EU programmes, Spencer&Flanagan AI supremacy*, <https://www.truenumbers.it/metalli-rari/>, ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/global.morningstar.com)



TRASPORTI UE: PRESENTATO IL "SUSTAINABLE TRANSPORT INVESTMENT PLAN" (STIP) PER ACCELERARE LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEI TRASPORTI

Trattasi di uno strumento pensato per recuperare il ritardo accumulato rispetto agli obiettivi dei regolamenti ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime, che potranno essere raggiunti producendo, in ambito comunitario, 20 milioni di tonnellate di carburanti sostenibili entro il 2035, con investimenti stimati in 100 miliardi di euro e definendo, per la prima volta, una tabella di marcia fondamentale per accelerare rapidamente la transizione energetica dei settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili.

La Commissione Europea, il 5 novembre scorso, ha adottato un pacchetto globale sui trasporti, il "Transport Package", con misure finalizzate, da un lato, a migliorare la rete ferroviaria ad alta velocità europea e, dall'altro, a stimolare gli investimenti in carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per aerei e navi.

L'obiettivo della nuova strategia europea è quello di "Rafforzare la competitività dell'Europa, muovendosi con decisione verso un futuro a zero emissioni nette", ha spiegato il Commissario per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas.

Tralasciando, per il momento, il nuovo piano d'azione per le ferrovie ad alta velocità, che definisce le misure necessarie per creare una rete europea più veloce, più interoperabile e meglio collegata entro il 2040, ci soffermiamo, invece, sulla seconda iniziativa adottata dalla Commissione, ovvero il piano STIP¹.

Tema complesso quello della decarbonizzazione dei mezzi pesanti, su cui il nuovo pacchetto sui trasporti, e più precisamente il Piano STIP, contenuto al suo interno, avrà un ruolo ben preciso.

Trattasi di uno strumento pensato per recuperare il ritardo accumulato rispetto agli obiettivi dei regolamenti ReFuelEU Aviation² e FuelEU Maritime³, che potranno essere raggiunti producendo, in ambito comunitario, 20 milioni di tonnellate di carburanti sostenibili entro il 2035, con investimenti stimati in 100 miliardi di euro e definendo, per la prima volta, una tabella di marcia fondamentale per accelerare rapidamente la transizione energetica dei settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili.

Con lo STIP la Commissione intende inviare un chiaro segnale agli investitori, ovvero che i suoi obiettivi sono stabili e che la stessa sosterrà il settore durante tutta la transizione.

Nello specifico, il sostegno si concretizza nel Piano di investimenti per i trasporti sostenibili e nelle misure in esso contenute, tra cui la mobilitazione di fondi dedicati ai carburanti alternativi sostenibili attraverso InvestEU e la Banca europea dell'idrogeno, a cui si aggiungeranno risorse riservate a progetti di ricerca e innovazione.

Tra le principali misure di investimento, volte a mobilitare almeno 2,9 miliardi di EUR attraverso gli strumenti dell'UE entro il 2027, figurano:

- ◆ € 2 miliardi attraverso InvestEU
- ◆ € 300 milioni per l'idrogeno tramite la European Hydrogen Bank
- ◆ € 153 milioni per carburanti sostenibili per aviazione nell'ambito del Fondo per l'Innovazione
- ◆ € 293 milioni per carburanti sostenibili per trasporti marittimi nell'ambito del Fondo per l'Innovazione
- ◆ € 133,5 milioni circa in ricerca e innovazione nel settore dei combustibili nell'ambito di Horizon Europe

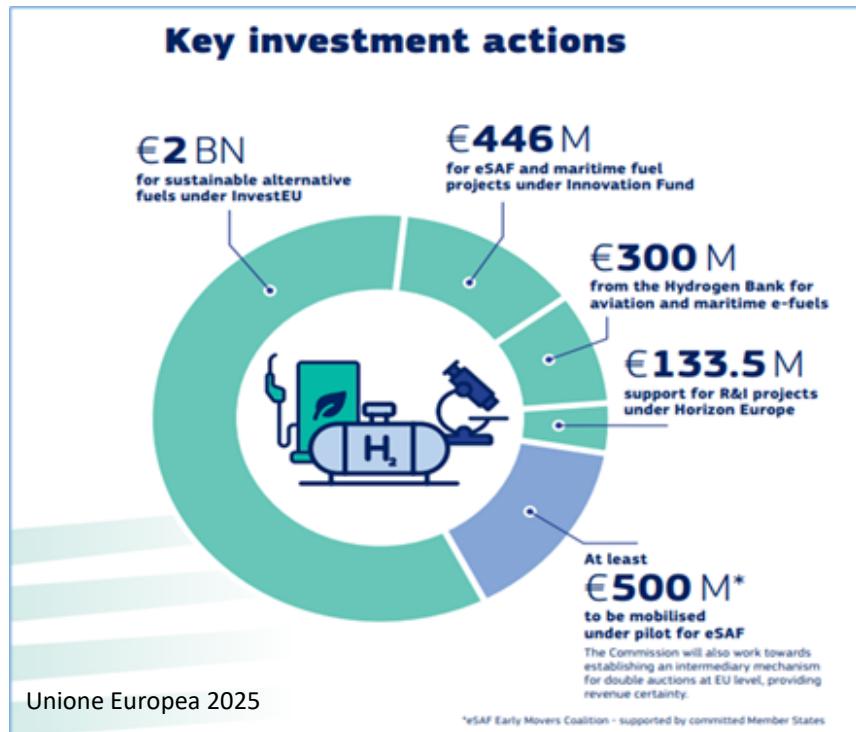


| Fonente di Finanziamento | Settore | Importo | |
|--------------------------|--|--------------------|---|
| Fondo per l'Innovazione | Carburanti sintetici per l'aviazione | €153 Milioni | Previsto nell'ambito del bando generale 2024. |
| Fondo per l'Innovazione | Carburanti marittimi | €293 Milioni | Previsto nell'ambito del bando generale 2024. |
| Banca dell'Idrogeno | Carburanti sostenibili per aviazione e navigazione | €300 Milioni | Previsto per un bando specifico a dicembre 2025. |
| InvestEU | Carburanti alternativi sostenibili | Circa €2 Miliardi | Importo previsto da mobilitare in investimenti fino al 2027. |
| Horizon Europe | Progetti R&I (ricerca e innovazione) | Circa €133 Milioni | Mobilizzati nell'ambito del nuovo SET Plan e del prossimo bando 2026. L'obiettivo è minimizzare i rischi delle tecnologie per i carburanti rinnovabili. |

IL "SUSTAINABLE TRANSPORT INVESTMENT PLAN" ... SEGUE

Inoltre, entro la fine di quest'anno, sarà avviato un progetto pilota eSAF Early Movers con l'obiettivo di mobilitare almeno 500 milioni di euro per finanziare diversi progetti su larga scala.

La Commissione lavorerà a un meccanismo di intermediazione tra produttori e acquirenti di combustibili, per garantire stabilità dei ricavi e ridurre i rischi di investimento, rafforzando parallelamente le partnership internazionali per la produzione globale di carburanti sostenibili. Nello specifico, è previsto un meccanismo di aste bilaterali, che colleghi i produttori e gli acquirenti di combustibili, per tutti i carburanti per l'aviazione e la navigazione marittima, anche quelli "bio".



Per ridurre gli oneri amministrativi, la Commissione valuterà le opzioni per sviluppare un sistema unico di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) che copra sia l'ETS Maritime sia il FuelEU Maritime, due regolamenti complementari per la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Il Piano, che include per la prima volta anche la nautica da diporto, prevede semplificazioni per i trasporti sostenibili, per cercare di snellire il più possibile gli iter e semplificare la rendicontazione, la certificazione e la tracciabilità.

Per ridurre gli oneri amministrativi, la Commissione valuterà le opzioni per sviluppare un sistema unico di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) che copra sia l'ETS Maritime⁴ sia il FuelEU Maritime⁵, due regolamenti complementari per la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Quindi, secondo quanto elaborato dalla Commissione europea, al fine di raggiungere gli obiettivi del Piano, sono previsti tre pilastri fondamentali:

1. Analisi strategica delle esigenze di investimento e delle lacune della supply chain;
2. Azioni finanziarie per ridurre il rischio di capitale, stimolare la domanda e connettere produttori e utilizzatori;
3. Dimensione internazionale, volta a favorire la produzione globale di carburanti sostenibili e garantire accesso equo ai mercati mondiali.

Per concludere, c'è da dire però che, nonostante il Piano STIP abbia suscitato grande interesse e la valutazione complessiva sia positiva, secondo la stampa specializzata, nel Piano si sono riscontrate alcune lacune importanti, come l'esclusione del trasporto merci su strada, che rischia di rallentare la decarbonizzazione europea.

A tale proposito, secondo l'Unione Internazionale dei Trasporti su Strada, lasciare



IL "SUSTAINABLE TRANSPORT INVESTMENT PLAN"... SEGUE

In aggiunta a quanto sopra, da parte di altri stakeholders prevale, invece, un sentimento di incertezza su altri argomenti che rientrano nel Piano STIP, quali: la tempistica per la produzione di e-fuel su scala industriale, l'uso continuato del biometano nel settore dello shipping, i carburanti ammissibili alle aste etc.; questi ultimi si stanno adoperando nel chiedere alla Commissione una strategia europea più completa e coerente.

fuori dallo STIP il trasporto merci su strada significa privare il Piano di una componente essenziale per il raggiungimento degli obiettivi climatici, soprattutto perché un piano veramente sostenibile deve considerare tutte le modalità di trasporto, senza eccezioni.

Se poi si considera che i settori aviazione, marittimo e trasporto merci su strada sono strettamente interconnessi e che i carburanti rinnovabili possono servire più modalità di trasporto contemporaneamente, si può anche presumere che un approccio multimodale permetterebbe di aumentare le economie di scala, ridurre i costi e accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile. A questo proposito l'Unione Internazionale dei Trasporti su Strada ha lanciato un appello alla Commissione Europea, chiedendo di rendere lo STIP un piano veramente completo e integrato, che includa anche il trasporto merci su strada tra i beneficiari degli investimenti per carburanti puliti.

In aggiunta a quanto sopra, da parte di altri stakeholders prevale, invece, un sentimento di incertezza su altri argomenti che rientrano nel Piano STIP, quali: la tempistica per la produzione di e-fuel su scala industriale, l'uso continuato del biometano nel settore dello shipping, i carburanti ammissibili alle aste etc.; questi ultimi si stanno adoperando nel chiedere alla Commissione una strategia europea più completa e coerente. (m.d.f.)

Per saperne di più vai al link

https://transport.ec.europa.eu/document/download/73447373-de2a-4ba4-9371-36d1186035d4_en

Note:

- 1) Scheda informativa <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/881788/Factsheet%20-%20Sustainable%20Transport%20Investment%20Plan.pdf>
- 2) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en
- 3) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en
- 4) La direttiva (UE) 2023/959 ha ampliato l'ambito di applicazione del sistema EU ETS estendendo gli obblighi derivanti dalla direttiva 2003/87/CE alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo.
- 5) Il regolamento punta a riportare il trasporto marittimo sulla traiettoria degli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e il 2050 stabilendo limiti alla intensità media annuale di gas serra e svolgendo un ruolo fondamentale nell'attuazione della normativa europea sul clima



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-EST

Trieste, 02-03 dicembre 2025

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia organizza l'edizione 2025 degli Stati Generali della Logistica del Nord-Est, un appuntamento di rilievo a livello nazionale, per un confronto sullo sviluppo strategico ed economico del settore della logistica e del trasporto delle merci.

Gli Stati Generali della Logistica del Nord Est rappresentano un importante appuntamento annuale di confronto tra istituzioni e operatori del settore, per discutere e sviluppare strategie innovative nel settore della logistica e del trasporto merci, all'interno del Tavolo Tecnico interregionale permanente per il coordinamento e la promozione del sistema logistico del Nord-Est, previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto nel marzo 2023 dalla Regione Friuli Venezia Giulia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e le Province Autonome di Bolzano e di Trento.

In un contesto geopolitico in rapida evoluzione, gli Stati Generali della logistica rappresentano un'opportunità significativa per consolidare il ruolo del Nord-Est, come hub logistico strategico europeo a supporto dell'economia, delle reti di trasporto TEN-T, degli operatori del settore e del tessuto imprenditoriale.

L'evento si terrà il 2 e 3 dicembre 2025 presso la sala congressi dell'Hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste.

Nelle due giornate di sessioni tecniche e istituzionali, degli Stati Generali della Logistica del Nord Est, saranno approfonditi temi di rilevanza strategica per l'intero comparto della logistica e del trasporto merci:

- i nuovi corridoi internazionali come l'ipotesi del nuovo Corridoio IMEC - India-Middle East-Europe Economic Corridor e sviluppo delle reti TEN-T;
- l'intermodalità marittima e ferroviaria e l'ultimo miglio;
- la digitalizzazione delle infrastrutture e l'innovazione nella logistica del trasporto merci;
- le ZLS - Zone Logistiche Semplificate – opportunità di crescita del sistema economico del Nord Est; la presentazione da parte del MIT del progetto "Data Lake".

In chiusura, è prevista una sessione istituzionale di confronto politico tra gli Assessori delle Regioni e delle due Province Autonome, volto a identificare le prospettive e le strategie condivise per il sistema logistico del Nord – Est.

Interverranno nella due giorni degli Stati Generali della Logistica del Nord Est, autorevoli rappresentanti delle istituzioni ed esperti del settore della logistica e del trasporto merci, oltre ad esponenti politici delle Regioni e delle Province Autonome coinvolte.

L'evento mira in particolare a condividere best practices e a implementare le reti di relazioni tra i vari soggetti coinvolti nella catena logistica, oltre a rappresentare un'occasione di confronto costruttivo per l'elaborazione di proposte innovative e lo sviluppo di strategie condivise e sostenibili, volte alla definizione di un sistema logistico integrato.

Programma della manifestazione ed eventuale iscrizione sono accessibili al seguente link: <https://eventi.regionefvg.it/Eventi/dettaglioEvento.asp?evento=26821>



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Gli scenari attuali e futuri del
sistema logistico del Nord Est

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA NORD EST 2025

L'evento si terrà il 2 e 3 dicembre 2025 presso la sala congressi dell'Hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste.



NOTIZIE FLASH



L'UE LANCIA IL NUOVO PATTO PER IL MEDITERRANEO

Trattasi di una strategia i cui obiettivi sono tesi a rafforzare cooperazione, sviluppo e sicurezza tra le due sponde del Mediterraneo e comprendono la produzione di energia pulita, la mobilitazione di investimenti privati e la creazione di nuove opportunità per giovani, donne e piccole imprese.

Il "Pact for the Mediterranean" si articola su tre pilastri principali:

- Economie più forti, sostenibili e integrate: interventi per modernizzare commercio e investimenti, sviluppare energie pulite, tecnologie digitali, blue economy e agricoltura sostenibile.
- Tra i progetti principali figurano la Trans-Mediterranean Renewable Energy and Clean Tech Initiative (T-MED) e StartUp4Med, per sostenere innovazione e integrazione delle catene del valore.
- Persone come motore del cambiamento, delle connessioni e dell'innovazione.
- Sicurezza, preparazione e gestione della migrazione.

Il Patto è aperto anche alla cooperazione con Golfo, Africa subsahariana, Balcani occidentali e Turchia, rafforzando il legame tra Europa, Medio Oriente e Nord Africa verso un Mediterraneo più stabile e cooperativo.

Per saperne di più vai al link:

[Patto per il Mediterraneo – Un Mare, Un Patto, Un Futuro – un'ambizione condivisa per la regione – Medio Oriente, Nord Africa e Golfo](#)

SOLO UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE NOVEMBRE 2025

Continuando, anzi, aumentando i vortici di incertezza nella geopolitica globale diamo solo alcuni spunti di aggiornamento senza alcuna pretesa di inquadrare la fotografia completa né tantomeno di azzardare opinioni o addirittura previsioni.

Negli USA si inasprisce lo scontro fra i sostenitori del presidente Trump e gli avversari di un'ala del partito democratico, specialmente dopo l'elezione del nuovo sindaco di New York e la forte esposizione mediatica di alcuni vecchi dossier sulla vita privata del Presidente.

Per l'Ucraina, scossa da scandali di corruzione interna permane il braccio di ferro (sia interno che in Europa) fra chi vorrebbe porre fine in via compromissoria alla guerra e chi invece ritiene opportuno tenere una posizione intransigente per preservare l'Europa da ulteriori presunti appetiti della Federazione Russa; di questi giorni la notizia di un piano USA-Russia per la cessazione delle ostilità in fase di valutazione da parte dei soggetti contendenti, ma già criticato dall'Europa in quanto a prima vista fortemente sbilanciato a sfavore dell'Ucraina.

In Israele la tregua labile in essere sembra comunque reggere pur tra mille incrinature e sfaccettature.

Notevole per quest'area la visita del Presidente della "nuova" Siria Ahmad al-Shara' a Washington che prelude ad un recupero di questa importante Nazione nei circuiti economici e politici con la riduzione e la probabile abolizione delle sanzioni in essere e il suo utilizzo quindi nello scacchiere mediorientale per un progressivo tendenziale "derating" delle varie contrapposizioni locali.

In Sudan si inaspriscono nuovamente gli scontri violentissimi di potere in quella martoriata area con ripercussioni sui difficili equilibri anche nei paesi limitrofi e sul Mar Rosso.

Gli Houthi dello Yemen hanno annunciato formalmente una "moderazione" nelle loro posizioni di ostruzione alle navi e agli armatori più o meno direttamente collegati con interessi israeliani anche se su questo fronte permane ancora una elevata perplessità sulla stabilità di queste posizioni.



NOTIZIE FLASH

SOLO UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ... SEGUE

Dopo il primo passo con la Cina (esportatrice di alcuni elementi base delle nefaste droghe sintetiche) durante l'incontro in South Korea del Presidente Trump con il Presidente Xi, comunque per certi versi sorprendente la postura muscolare degli USA in Centro America formalmente per abbattere il tragico canale di droghe specialmente appunto quelle sintetiche che entrano negli USA via mare ma probabilmente anche per reiterare territorialmente la "presenza" USA in Centro e Sud America e contrastare le inroads oramai endemiche della Cina nei tessuti economici e politici locali.

Risultati meramente cosmetici si registrano dal COP30 di Belem (Brasile) (12-21 novembre) per un aggiornamento degli accordi sul clima con l'assenza delle nazioni chiave che hanno ancora la necessità con diverse sfumature e intensità e soprattutto motivi più o meno legittimi ed egoistici di non aderire integralmente non tanto agli obiettivi quanto alle tempistiche strette richieste dagli "integralisti". (di.s.)

MANOVRA 2026: 300 MILIONI PER IL CREDITO D'IMPOSTA ZLS 2026-2028

Tra gli incentivi per imprese previsti dalla nuova Finanziaria figura anche il credito d'imposta per le Zone logistiche semplificate (ZLS) che viene finanziato fino al 2028.

Alla stregua di quanto previsto per il "tax credit" ZES Unica, dunque, anche per il credito d'imposta ZLS la Legge di bilancio 2026 ha previsto uno stanziamento triennale che permette alle imprese di programmare, in maniera più efficace, gli investimenti da realizzare nelle Zone logistiche semplificate presenti nelle regioni del centro-nord del Paese, tra cui la Regione Friuli-Venezia Giulia, identificate dall'articolo 13 del DL 60/2024.

L'articolo introduce, infatti, un contributo sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, a sostegno della realizzazione di investimenti in beni strumentali, da parte delle imprese già esistenti e delle nuove che si insediano presso le ZLS situate nelle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale.

Tra gli incentivi per imprese previsti dalla nuova Finanziaria figura anche il credito d'imposta per le Zone logistiche semplificate (ZLS) che viene finanziato fino al 2028.

RELAZIONI INTERNAZIONALI: FEDRIGA, VOGLIAMO RAFFORZARE LEGAMI CON UNGHERIA

"L'Ungheria è un partner importante per il nostro Paese e per il Friuli-Venezia Giulia. Stiamo già portando avanti insieme iniziative che coinvolgono settori strategici come la portualità e la logistica che potranno essere potenziati all'interno del Corridoio Indo Mediterraneo (Imec), la straordinaria rete infrastrutturale che mette in collegamento il Centro e Sud Europa con l'East e il Far East".

Lo ha affermato a Trieste il governatore del Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga durante l'incontro del 14 novembre scorso con una delegazione del Governo ungherese. L'incontro, che si è tenuto in un clima di grande cordialità, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del viceministro degli Affari esteri Levente Magyar, del viceministro della Difesa Tamás Varga, del sottosegretario di Stato Péter Kis-Parciu, di esponenti del Consolato generale di Ungheria a Milano e del sindaco di Doberdò del Lago Peter Ferfoglia.

"Come Friuli-Venezia Giulia vogliamo rafforzare i legami che storicamente ci uniscono all'Ungheria - ha sottolineato Fedriga - siamo pronti a ipotizzare nuove collaborazioni sia a livello industriale che culturale". (Comunicato regionale ARC/RT/gg)



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

NOTIZIE FLASH

LE PERFORMANCE ECONOMICO FINANZIARIE DEI TERMINAL CONTAINER NAZIONALI

Il 18 novembre scorso il Centro Studi di Fedespedi ha pubblicato il periodico Report inerente alle performance dei terminal container nazionali, con riferimento all'esercizio 2024.

Nel report vengono analizzate le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal container italiani, oltre ad alcuni indicatori di efficienza quali ad esempio i Teu al metro quadro, o al metro lineare.

I 17 terminal considerati in questa analisi di Fedespedi nel 2024 hanno movimentato complessivamente 10,435 milioni di Teu, l'89,9% del totale italiano (11,733 Mio. Teu),

il 2024 è stato un anno di ripresa per i terminal container italiani, con una crescita del fatturato dell'8,1%, passando dai 981,2 Mln. EUR del 2023, ai 1.060,3 Mln. EUR del 2024. Un fatturato con un risultato finale di 111,6 Mln. EUR (+42,4%).

I dipendenti impiegati sono stati in totale 4.789 e hanno generato un fatturato pro-capite di circa 221mila €, con un costo del lavoro medio di 64mila euro/occupato.

Il Report integrale è scaricabile al seguente link:

<https://www.fedespedi.it/download/i-terminal-container-in-italia-unanalisi-economico-finanziaria-2025/?wpdmld=40040&refresh=691edcd2ca5461763630290>





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

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

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

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

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

Hanno collaborato a questo numero:

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

