

NEWSLETTER NR. 01_2026

WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS

Come primo dato rileviamo che il totale delle unità ordinate a dicembre 2025 e in consegna negli anni 2026-2030 è di 1138, per una capacità complessiva di 11 milioni di TEU nominali, con una media capacità di circa 9.666 TEU nominali/nave.

Modalità di analisi: abbiamo utilizzato come base il documento estratto dai dati Alphaliner di dicembre 2025 che riporta tutti gli elementi degli ordini effettuati dalle principali compagnie ai cantieri navali per le navi portacontainer, dalle più piccole alle gigantesche 24.000 TEU, classificandole arbitrariamente per fascia di capacità in TEU e tipo di combustibile adottato.

Tenuto presente che l'attuale flotta mondiale è di circa 7.000 navi con

capacità di 32,7 milioni TEU (capacità media/nave 4.671 TEU) e assumendo in maniera del tutto arbitraria che per ogni nuova unità, ne venga mandata alla demolizione una ora in servizio e quindi il numero complessivo rimanga costante, significa che nell'arco dei prossimi 4/5 anni circa il 16,25% della flotta mondiale, ma soprattutto oltre 1/3 della capacità, verrà sostituita assumendo appunto e sperando che almeno in questo gli armatori non si comportino in maniera autolesionista considerato che già ora la flotta mondiale supera ampiamente la domanda di trasporto e solo i permanenti problemi di Suez permettono un utilizzo ottimale con una capacità di 0.3 mil TEU fermi

SOMMARIO

World orderbook container vessels..1-7

Il futuro prossimo per il traffico container a Trieste.....8-10

Il risveglio dell'Europa - accordo UE-India.....11-13

Bussola - overview macroeconomica . Accordo Mercosur.....14-17

Un flash sulla geopolitica di inizio febbraio 2026.....18-19

NOTIZIE FLASH

Inrail gestirà l'Interporto di Pordenone.....19

Bando Europe's Rail.....20

Incentivi alle manovre ferroviarie nei porti.....20

Nova linea AV Belgrado - Budapest.....20

WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ...SEGUE

(fisiologico) della stessa e con un lay-up/idle complessivo superiore al milione di TEU o addirittura vicino ai 2 milioni di TEU come era successo durante la crisi del Covid-19 nel 2020.

...nell' arco dei prossimi 4/5 anni circa il 16,25% della flotta mondiale, ma soprattutto oltre 1/3 della capacità, verrà sostituita assumendo appunto e sperando che almeno in questo gli armatori non si comportino in maniera autolesionista considerato che già ora la flotta mondiale supera ampiamente la domanda di trasporto ...

deliver y year	Total TEU per year	Total vsl per year	class	Total overall value of orders - USD	residual cost of operation with bank loan - USD
2026	144.884	6	A	780.000.000	846.000.000
2027	855.200	39	A	5.070.000.000	5.499.000.000
2028	1.362.466	65	A	8.450.000.000	9.165.000.000
2029	715.454	34	A	4.420.000.000	4.794.000.000
2030	149.904	7	A	910.000.000	987.000.000
tot	3.227.908	151	A	19.630.000.000	21.291.000.000
2026	603.442	41	B	4.100.000.000	4.460.800.000
2027	933.806	61	B	6.100.000.000	6.636.800.000
2028	1.633.914	103	B	10.300.000.000	11.206.400.000
2029	802.894	50	B	5.000.000.000	5.440.000.000
2030	34.000	2	B	200.000.000	217.600.000
tot	4.008.056	257	B	25.700.000.000	27.961.600.000
2026	172.760	15	C	1.050.000.000	1.165.500.000
2027	456.900	39	C	2.730.000.000	3.030.300.000
2028	401.800	34	C	2.380.000.000	2.641.800.000
2029	11.500	1	C	70.000.000	77.700.000
2030	0	0	C	0	0
tot	1.042.960	89	C	6.230.000.000	6.915.300.000
2026	325.638	41	D	1.845.000.000	2.050.000.000
2027	531.886	65	D	2.925.000.000	3.250.000.000
2028	526.060	67	D	3.015.000.000	3.350.000.000
2029	228.240	26	D	1.170.000.000	1.300.000.000
2030	66.000	8	D	360.000.000	400.000.000
tot	1.677.824	207	D	9.315.000.000	10.350.000.000
2026	128.956	36	E	1.260.000.000	1.396.800.000
2027	273.846	79	E	2.765.000.000	3.065.200.000
2028	314.684	91	E	3.185.000.000	3.530.800.000
2029	48.346	11	E	385.000.000	426.800.000
2030	0	0	E	0	0
tot	765.832	217	E	7.595.000.000	8.419.600.000
2026	77.134	82	F	1.640.000.000	1.820.400.000
2027	111.223	83	F	1.660.000.000	1.842.600.000
2028	86.229	49	F	980.000.000	1.087.800.000
2029	5.400	3	F	60.000.000	66.600.000
2030	0	0	F	0	0
tot	279.986	217	F	4.340.000.000	4.817.400.000
total classes					
2026	1.452.814	221		10.675.000.000	11.739.500.000
2027	3.162.861	366		21.250.000.000	23.323.900.000
2028	4.325.153	409		28.310.000.000	30.981.800.000
2029	1.811.834	125		11.105.000.000	12.105.100.000
2030	249.904	17		1.470.000.000	1.604.600.000
tot	11.002.566	1.138		72.810.000.000	79.754.900.000

Legenda:

class	TEU CAPACITY	CONDITIONS OF USE
A	18.001<25.000	liner long range veery high volume
B	13.001<18.000	liner long range volume
C	10.001<13.000	liner long range mid volume
D	5.001<10.000	liner mid range or minor lines
E	2.001<5.000	feeder or local service short-mid range
F	<2.000	feeder or local service short range

WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ... SEQUE

Il meccanismo in atto, quindi, influirà anche sul mercato delle demolizioni sia nella disponibilità dei cantieri ad accettare le navi dismesse, sia soprattutto sul prezzo delle stesse che, come noto, vengono valutate a tonnellata di peso.

Altro dato interessante, considerando la capacità media attuale e quella degli ordini, dimostra che il grosso degli stessi è mirato a incrementare il tonnellaggio di lungo corso ovvero quello di navi che noi abbiamo collocato nei segmenti "A" e "B" ovvero comprese rispettivamente fra 18000 e 24000 e 13000 e 18000 TEU.

Assumendo una sostituzione a bilancio zero di unità, ma con entrata in servizio di navi più capienti in tutte le classi, la portata complessiva della flotta potrebbe aumentare di almeno 7/8 milioni di TEU portando la portata complessiva oltre i 40 milioni di TEU con una portata media attorno a 5700 TEU/nave.

Commenteremo più avanti l'orderbook diviso per gruppi consortili e singole società

Quindi, a sostenere sempre e comunque i mega trades Asia-Europa e Asia-USA, oltre che parzialmente l'Interasia, oppure anche che si cominci a pensare seriamente all'Africa, come il mercato del futuro prossimo ..., ma per avviare quest'ultimo trade bisogna subito (anzi bisognava partire "ieri") creare un mercato che non c'è ancora o non certamente in queste dimensioni, equazione cogente ma non scontata.

Altro dato significativo e preoccupante è che la quasi totalità degli ordini di nuovo tonnellaggio sono concentrati in maniera quasi esclusiva nei cantieri cinesi all'82%, seguiti dalla S. Korea al 14%, con la totale assenza dell'Europa e degli USA (se si eccettuano 3 navi della Matson), il tutto con buona pace della differenziazione del rischio e del reshoring strombazzato dai media, nonché considerato che le fonti attuali di energia cinese poggiano ancora massicciamente su idrocarburi e fonti fossili (carbone) con buona pace degli ambientalisti ideologici.

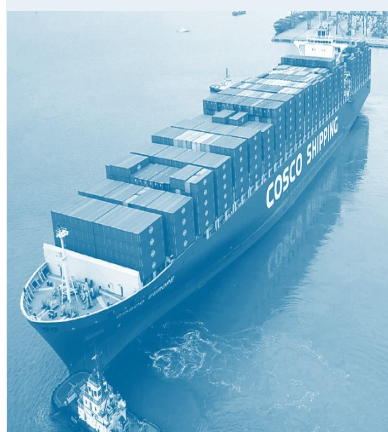
Appare infatti evidente che questa frenesia costruttiva persegue lo scopo di sostituire il classico bunker IFO con la nuova frontiera dei combustibili imposta dalle nuove regole energetiche per ridurre la produzione e l'immissione nell'atmosfera della CO2 e di altre sostanze inquinanti.

Infatti, ben il 43% degli ordini passa decisamente dal classico IFO380 al LNG o al metanolo, ma nel segmento A questa percentuale arriva all' 83% delle nuove costruzioni.

Inoltre, quasi tutti gli altri ordini prevedono impianti di propulsione già predisposti per l'utilizzo dei nuovi combustibili ecologici, come evidenziato nelle due tabelle che seguono:

SHIPS ORDER BOOK - DEC. 2025 - units								
Fuel		Size classification						
		A	B	C	D	E	F	Ttl
IFO 380		0	8	4	17	26	10	65
IFO 380	LNG ready	11	26	0	0	14	15	66
IFO 380	Ammonia ready-Methanol ready	0	24	22	58	7	16	127
LNG		100	103	43	52	8	5	311
LNG	Ammonia ready	0	19	5	12	0	0	36
LNG	Ammonia ready-Methanol ready	12	0	10	10	2	0	34
METHANOL		26	76	6	49	14	9	180
Not declared		2	0	0	9	144	153	308
Electric		0	0	0	0	2	9	11
TOTAL		151	256	90	207	217	217	1.138

Altro dato significativo e preoccupante è che la quasi totalità degli ordini di nuovo tonnellaggio sono concentrati in maniera quasi esclusiva nei cantieri cinesi all'82%, seguiti dalla S. Korea al 14%, con la totale assenza dell'Europa e degli USA (se si eccettuano 3 navi della Matson), il tutto con buona pace della differenziazione del rischio e del reshoring strombazzato dai media ...



WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ... SEQUE

Ricordiamo che tutto lo shipping commerciale contribuisce alle emissioni di CO2 solamente per circa il 2% (709.706 Kton/year contro un totale emesso di 38.596.825 kton/year) e la massima riduzione non supererà il 50-60% dell'emissione originale ...

SHIPS ORDER BOOK - DEC. 2025 - %								
Fuel	Size classification							Ttl
	A	B	C	D	E	F		
IFO 380		0,0%	3,1%	4,4%	8,2%	12,0%	4,6%	5,7%
IFO 380	LNG ready	7,3%	10,2%	0,0%	0,0%	6,5%	6,9%	5,8%
IFO 380	Ammonia ready-Methanol ready	0,0%	9,4%	24,4%	28,0%	3,2%	7,4%	11,2%
LNG		66,2%	40,2%	47,8%	25,1%	3,7%	2,3%	27,3%
LNG	Ammonia ready	0,0%	7,4%	5,6%	5,8%	0,0%	0,0%	3,2%
LNG	Ammonia ready-Methanol ready	7,9%	0,0%	11,1%	4,8%	0,9%	0,0%	3,0%
METHANOL		17,2%	29,7%	6,7%	23,7%	6,5%	4,1%	15,8%
Not declared		1,3%	0,0%	0,0%	4,3%	66,4%	70,5%	27,1%
Electric		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	4,1%	1,0%
TOTAL		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Abbiamo valutato che il costo complessivo di questa gigantesca operazione sarà di circa 80 miliardi di USD.

Se dovessimo assumere che tutta la flotta di 7.000 navi debba seguire il medesimo percorso evolutivo, entro i prossimi venti/venticinque anni il costo complessivo potrebbe collocarsi in circa 500 miliardi di USD.

Ricordiamo che tutto lo shipping commerciale contribuisce alle emissioni di CO2 solamente per circa il 2% (709.706 Kton/year contro un totale emesso di 38.596.825 kton/year) e la massima riduzione non supererà il 50-60% dell'emissione originale, come evidenziato nella tabella sottostante:

Fossil CO2 emissions (ktCO2/year)	2022				2050				
	CO2 emissions (ktCO2/year)	share %	procap emissions (ktCO2/year)	population /1000	estim pop/1000	procap emissions (ktCO2/year)	CO2 emissions (ktCO2/year)	2022 2050 % variation	share %
Total countries	37.466.753		4,69	7.988.583	9.634.997	3,65	35.159.138	-6,2%	
1.World – International Aviation	420.366	1,1%					300.000	-28,6%	0,8%
2.World – International Shipping	709.706	1,8%					400.000	-43,6%	1,1%
Total 1+2	1.130.072	2,9%					700.000	-38,1%	2,0%
Grand total	38.596.825	100%					35.859.138	-7%	100%

Elaborazione su fonte United Nations Population Division Department of economic and social affairs 2022

Lasciamo al lettore ipotizzare quanto potrebbe essere il costo complessivo per eliminare tutte le fonti inquinanti del pianeta ed arrivare a emissione CO2 = 0 entro il 2050.

Solamente una parentesi, per onestà intellettuale: la Cina contrariamente ad altri paesi (EU inclusa) meno lungimiranti ha considerato come primario interesse evitare danni o peggio tracolli alla sua economia e quindi non alterando l'andamento della stessa, anzi sostenendola con qualsiasi fonte energetica disponibile e provvede a pianificare le fonti volgendole a quelle meno inquinanti, ma mantenendo in essere anche quelle altamente inquinanti fino a che non saranno sostituite o meglio sostituibili con le nuove (ovvero nucleare di quarta generazione in primis, eolico, solare e poi permanendo il fondamentale gas russo per la Cina... a basso costo e già opzionato a prezzi fissati almeno per i prossimi dieci anni con accordi bilaterali e con eliminazione progressiva, ma non draconiana del carbone).

Qualcuno in Europa dovrebbe meditare su questo....



WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ... SEQUE

In conclusione: le banche finanziatrici ringraziano (l'esposizione degli armatori mondiali verso il sistema bancario specie le banche cinesi aumenterà di molte decine di miliardi di dollari) e la cantieristica cinese ringrazia pure.

Ribadiamo che il valore totale delle navi in ordine è stimabile in oltre 80 miliardi di USD rottamando navi che potevano navigare almeno per altri dieci anni (o almeno il 50% di esse). È come se la flotta mondiale di automobili che è stimata in 1,5 miliardi di mezzi venisse sostituita per 500 milioni di auto in 3 anni!!!

Per arrivare al dunque, considerato che le navi producono circa il 2% del totale della CO2 (fonte Nazioni Unite 2022) stimiamo che l'emissione del settore si ridurrà al 1,1%, dato al quale però si deve sommare l'energia consumata nei cantieri cinesi (ovviamente quelli con fonti primarie più elevate) quindi se va bene si può stimare uno 0,2% di riduzione sul totale.

Ultima considerazione: Come altre volte non contestiamo il fine, ma il metodo. Per esempio, l'Arabia Saudita (607.907 kton/year) emette da sola quasi quanto tutto lo shipping mondiale. L'unica differenza è che invece di agire su migliaia di soggetti qui basterebbe imporre le nuove regole ai quattro / cinque soggetti raffinatori del greggio (Aramco etc.)

Questa frenesia di sostituzione, anche se prevalentemente basata sulla sostituzione della fonte energetica delle navi, presuppone anche una continuazione dell'utilizzo della flotta ampliata e quindi ulteriore stimolo per l'armamento di non trascurare la rotazione via Capo iniziata quasi in via compulsiva per gli eventi bellici, ma, come detto, nella nostra precedente newsletter, che potrebbe aprire nuovi criteri di indirizzo del carico e delle rotazioni dello stesso.

Certamente c'è anche il fattore competizione, che specialmente dopo lo scioglimento del consorzio 2M si è accentuato con una fortissima spinta in avanti di MSC la quale ora è ampiamente il numero uno mondiale e mantiene una posizione più conservativa della Maersk. Evidentemente gli obiettivi e le strategie dei due giganti non viaggiano parallelamente o comunque non con gli stessi criteri.

Certamente il vettore più interessante per come si sta muovendo attualmente e complessivamente è la MSC, ma certamente la controparte di riferimento non è Gemini né tantomeno Premier, ma il consorzio capitanato da COSCO.

Geopolitica alle spalle? Beh, è più di un "fumus". Vedremo.

A questo proposito analizziamo ora la composizione dell'orderbook suddiviso per gruppi consortili e qui appare immediatamente evidente un dato eclatante:

Il numero uno al mondo, la MSC, è l'unica delle grandi che ha optato dal 2025 per un'attività globale da vettore indipendente e che ha ordinato 112 unità, Gemini ha optato invece per una posizione molto più conservativa ordinando "solamente" 69 navi in linea con quanto fatto dalla Premier che ha fatto 82 ordini. Il consorzio capitanato da COSCO (Ocean Alliance) invece ha fatto il botto ordinando complessivamente ben 290 navi per circa 4 milioni di TEU!!

Appare ancora più interessante la visione se andiamo ad analizzare le tipologie di navi ordinate da questi soggetti per capacità:

MSC: l'82% degli ordini si concentra nelle super grandi 18-24.000TEU, a significare l'aumento di offerta nei trades che "tengono" questo tipo di navi, mentre non risulta alcun ordine nella fascia immediatamente inferiore 13-18.000 TEU che comunque è quella ancora massicciamente presente anche in questi trades e che noi potremmo chiamare, mutuando la classificazione dei tankers, "handysize" per la loro totale flessibilità a quasi tutti i grandi e medi servizi.

Gemini: qui l'80% degli ordini è concentrato invece nella fascia 13-18.000 (handysize) mentre nella fascia 18-24.000 non risulta addirittura alcun ordine.

Ocean Alliance: nel suo mega ordine complessivo la prima e seconda fascia presentano un complessivo di ordini equilibrato (37% prima fascia e 48% la seconda)

Premier: indirizzo simile alla Gemini con il 78% dello spazio ordinato nella seconda fascia di capacità.

Il numero uno al mondo, la MSC, è l'unica delle grandi che ha optato dal 2025 per un'attività globale da vettore indipendente e che ha ordinato 112 unità, Gemini ha optato invece per una posizione molto più conservativa ordinando "solamente" 69 navi in linea con quanto fatto dalla Premier che ha fatto 82 ordini.

Il consorzio capitanato da COSCO (Ocean Alliance) invece ha fatto il botto ordinando complessivamente ben 290 navi per circa 4 milioni di TEU!!



WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ... SEGUE

ships' replacement scheme x consortium		ships per class						
Line	Consortium	A	B	C	D	E	F	Total
MSC	Independent	79	0	31	0	2	0	112
Gemini	Maersk+ Hapag Lloyd	0	46	0	22	1	0	69
Ocean alliance	COSCO, OOCL, CMAACGM, Evergreen	70	122	11	44	25	18	290
Premier alliance	ONE Yang Ming HMM	0	53	10	13	4	2	82
Subtotal		149	221	52	79	32	20	553
Other lines		2	35	38	128	185	197	585
Grand total		151	256	90	207	217	217	1.138

Line	Consortium	teu capacity per class						
		A	B	C	D	E	F	Total
MSC	Independent	1.659.000	0	356.500	0	7.000	0	2.022.500
Gemini	Maersk+ Hapag Lloyd	0	713.000	0	165.000	3.500	0	881.500
Ocean alliance	COSCO, OOCL, CMAACGM, Evergreen	1.470.000	1.891.000	126.500	330.000	87.500	18.000	3.923.000
Premier alliance	ONE Yang Ming HMM	0	821.500	115.000	97.500	14.000	2.000	1.050.000
Subtotal		3.129.000	3.425.500	598.000	592.500	112.000	20.000	7.877.000
Other lines		42.000	542.500	437.000	960.000	647.500	197.000	2.826.000
Grand total		3.171.000	3.968.000	1.035.000	1.552.500	759.500	217.000	10.703.000

Line	Consortium	% ships per class						
		A	B	C	D	E	F	Total
MSC	Independent	82,03%	0,00%	17,63%	0,00%	0,35%	0,00%	100,00%
Gemini	Maersk+ Hapag Lloyd	0,00%	80,88%	0,00%	18,72%	0,40%	0,00%	100,00%
Ocean alliance	COSCO, OOCL, CMAACGM, Evergreen	37,47%	48,20%	3,22%	8,41%	2,23%	0,46%	100,00%
Premier alliance	ONE Yang Ming HMM	0,00%	78,24%	10,95%	9,29%	1,33%	0,19%	100,00%
Subtotal		39,72%	43,49%	7,59%	7,52%	1,42%	0,25%	100,00%
Other lines		1,49%	19,20%	15,46%	33,97%	22,91%	6,97%	100,00%
Grand total		29,63%	37,07%	9,67%	14,51%	7,10%	2,03%	100,00%

Line	Consortium	% teu capacity per class						
		A	B	C	D	E	F	Total
MSC	Independent	52,32%	0,00%	34,44%	0,00%	0,92%	0,00%	18,90%
Gemini	Maersk+ Hapag Lloyd	0,00%	17,97%	0,00%	10,63%	0,46%	0,00%	8,24%
Ocean alliance	COSCO, OOCL, CMAACGM, Evergreen	46,36%	47,66%	12,22%	21,26%	11,52%	8,29%	36,65%
Premier alliance	ONE Yang Ming HMM	0,00%	20,70%	11,11%	6,28%	1,84%	0,92%	9,81%
Subtotal		98,68%	86,33%	57,78%	38,16%	14,75%	9,22%	73,60%
Other lines		1,32%	13,67%	42,22%	61,84%	85,25%	90,78%	26,40%
Grand total		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Esposizione economica:

Sono tutte esposizioni colossali, ma mentre Gemini e Premier investono tra i 5 e i 7 miliardi di USD, MSC ne investe circa il doppio e Ocean ovvero il gruppo "cinese" ben 25 miliardi!!

Tradotto in termini pratici significa che, come capillarità di servizio globale, i cinesi vogliono competere con MSC.

Scenario come si vede estremamente complesso, che in questa analisi forzatamente parziale e quindi relativamente non del tutto affidabile, in quanto andrebbero anche considerate le navi che effettivamente i due gruppi "devono" sostituire per naturale senescenza e quelle sacrificabili (ma non necessariamente da sacrificare) sull' altare delle imposizioni ambientali.

Senza contare altri parametri, che non abbiamo a disposizione, per esempio la capacità dei cantieri di accettare ulteriori ordini con consegna nel periodo considerato ovvero entro il 2030.

Le nostre previsioni fatte qualche anno fa (2022), ma ancora valide sulla crescita del trasportato globale entro il 2030, prevedevano un tasso di incremento da un minimo del 7% ad un max del 15%. Per il quale era sufficiente una flotta di 37 mil TEU. La flotta che si propone invece potrebbe essere capace di trasportare ben di più, come evidenziato nella tabella che segue, con una previsione di massima:

WORLD ORDERBOOK CONTAINER VESSELS ... SEGUE

WORLDWIDE FULL CONTAINER TRADE FORECAST			
MARET	TEU total 2022	TEU total 2030	% INCREASE
Australasia&Oceania - Australasia& Oceania	321.500	353.650	10,0%
Australasia&Oceania - Europe	772.400	849.640	10,0%
Australasia&Oceania - Far East	4.440.300	4.884.330	10,0%
Australasia&Oceania - Indian Subcont&Mid East	428.300	471.130	10,0%
Australasia&Oceania - North America	466.800	536.820	15,0%
Australasia&Oceania - South&Centr America	53.400	58.740	10,0%
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	66.300	75.260	13,5%
Europe - Europe	7.562.600	9.075.120	20,0%
Europe - Indian Sub Cont&Mid East	7.347.600	8.620.330	17,3%
Europe - North America	7.551.000	9.046.305	19,8%
Europe - South&Centr America	3.592.500	4.472.440	24,5%
Europe - Sub saharan	3.099.500	4.260.290	37,5%
Far East - Europe	24.218.100	26.971.775	11,4%
Far East - Far East Intra Asia	45.514.600	54.617.520	20,0%
Far East - Indian Subcont& Mid East	11.237.400	13.183.580	17,3%
Far East - North America	27.493.100	27.812.115	1,2%
Far East - South&Cent America	6.448.700	7.093.570	10,0%
Far East - Subsaharan Africa	5.060.100	6.685.590	32,1%
Indian Sub cont& Mid East - Indian subcont& Mideas	3.223.900	4.029.875	25,0%
Indian Sub cont& Mid East - North America	3.537.400	4.171.145	17,9%
Indian Sub cont& Mid East - South&Centr America	948.400	1.060.035	11,8%
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	2.339.500	2.842.075	21,5%
North America - North America	246.100	258.405	5,0%
North America - South&Centr America	5.388.000	6.196.200	15,0%
North America - Subsaharan Africa	484.600	605.750	25,0%
South&Centr America - South&Centr America	1.483.600	1.557.780	5,0%
South&Centr America - Subsharan Africa	377.800	380.460	0,7%
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	331.000	496.500	50,0%
All the world	174.034.500	200.666.430	15,3%
	CAGR 2022 - 2030		1,8%

Crescerà di tanto il traffico container?

L'incremento maggiore potrebbe appunto essere ottenuto particolarmente dall'Africa.

Ne ripareremo a breve aggiornando un argomento che ci sta particolarmente a cuore. (di.s.)



Le nostre previsioni fatte qualche anno fa (2022), ma ancora valide sulla crescita del trasportato globale entro il 2030, prevedevano un tasso di incremento da un minimo del 7% ad un max del 15%. Per i quale era sufficiente una flotta di 37 mil TEU. La flotta che si propone invece potrebbe essere capace di trasportare ben di più, come evidenziato nella tabella ...



IL FUTURO PROSSIMO PER IL TRAFFICO CONTAINER A TRIESTE

I problemi tuttora in corso per i transiti nel Mar Rosso e Suez e la perdurante incertezza dei vettori se riprendere o meno il grosso traffico Asia-Europa via Canale o continuare la più sicura circumnavigazione dell’Africa non contribuiscono a individuare una soluzione immediata che porti ad una inversione di tendenza significativa e che possa riportare i numeri di Trieste ai valori pre-2024 ...



Vediamo spesso sulla stampa specializzata commenti sul futuro del porto di Trieste e specialmente una focalizzazione sul traffico container dal 2026 in poi.

Come ben noto il consorzio 2M che si è sciolto nel mese di marzo 2025 e che garantisce i livelli crescenti del Terminal Contenitori del Molo VII di Trieste gestito da TMT (unico terminal disponibile, per ora, totalmente dedicato al container ed alle grandi navi oceaniche) arrivati a raggiungere 756.000 TEU movimentati nel 2022 e con valori superiori ai 730.000 TEU fino al 2024, ha naturalmente avuto un crollo fisiologico nel 2025 a 523.000 TEU (quando Maersk ha trasferito tutte le sue attività di trasbordo nel porto di Rijeka dove ha nel frattempo avviato un suo terminal di distribuzione adriatica).

TMT invece ha continuato a operare il carico della MSC (peraltro suo azionista di ampio riferimento) che aveva un’attività di trasbordo via Trieste molto inferiore a Maersk e da qui l’imponente gap di movimenti creatisi.

Il traffico MSC su Trieste era in condizioni standard basato su un servizio principale settimanale con il Far East (Phoenix) operato con navi da 15000 TEU di portata che ha sempre generato il grosso dei movimenti del terminal stesso mentre il restante è basato su navi minori sia di MSC che di altri vettori.

I problemi tuttora in corso per i transiti nel Mar Rosso e Suez e la perdurante incertezza dei vettori se riprendere o meno il grosso traffico Asia-Europa via Canale o continuare la più sicura circumnavigazione dell’Africa non contribuiscono a individuare una soluzione immediata che porti ad una inversione di tendenza significativa e che possa riportare i numeri di Trieste ai valori pre-2024, prevedendo una ripresa della naturale ricollocazione dell’Alto Adriatico e di Trieste come gateway europeo per questo traffico, dando oramai per scontato almeno per il medio periodo che la competizione con Koper che sta facendo numeri doppi (quasi 1,3 milioni TEU) rispetto a Trieste è oramai un ricordo.

Tuttavia, il mondo dello shipping, come del resto anche altri fondamentali settori dell’economia mondiale, si stanno ricollocando e sono in fermento per effetto della definizione dei nuovi equilibri globali del pianeta.

Concetti che sembravano obsoleti o completamente superati vengono ora riconsiderati e che noi avevamo già considerato in via ipotetica, vedi nostre precedenti newsletter.

Intanto sono arrivate nel mese di gennaio scorso le conferme che MSC riprenderà da aprile un collegamento diretto settimanale con il Far East via Capo di Buona Speranza denominato DRAGON per ora solamente in direzione Westbound (cioè import dall’ Asia) impostando dopo un lungo periodo di oblio il concetto di un nuovo RTW (round the world) Questo servizio inoltre apre finalmente nuove prospettive giuliane anche per gli USA – East Coast, iniziativa che era già allo studio, ma che ora trova il supporto del massimo vettore mondiale.

Inoltre, MSC, che evidentemente intende sfruttare il suo terminal come hub anche per altri servizi, ha anche annunciato che opererà sempre da aprile i trasbordi adriatici su Koper e Rijeka appunto via Trieste unica toccata adriatica del servizio oceanico.

A seguire la notizia che anche Ocean Alliance anche se in tono decisamente minore per ora punterà su Trieste come hub adriatico con una toccata settimanale del loro servizio “Aem6-Med5”.

- Il terminal TMT è controllato da MSC che quindi ha tutto l’interesse a utilizzarlo al meglio, ma anche a selezionare eventuali altri “utenti”.
- La struttura operativa dello stesso anche con i numeri di punta degli anni scorsi

IL FUTURO PROSSIMO PER IL TRAFFICO CONTAINER A TRIESTE ... SEGUE

e quindi ancor di più con i numeri ridotti attuali è ampiamente in grado di gestire questi volumi indipendentemente dai lavori di allungamento e/o dai mezzi di movimentazione (peraltro aggiornati) attualmente in uso.

- Gli altri terminal che operano “anche” container ovvero HHLA e il terminal Samer Sea Ports (questi ultimi carrellati) e la futura Piattaforma ungherese svolgono un’ottima attività, peraltro, in notevole crescita e sviluppo, ma la loro stessa “mission” e struttura ne limita ovviamente la possibilità di considerare navi full container di grandi dimensioni. Per HHLA naturalmente la situazione cambierà drasticamente in futuro con l’attivazione del primo lotto del Molo VIII.
- Tornando al Molo VII e a TMT il risultato non è determinato dalla dimensione delle navi oceaniche ovvero se vengono le 15K o le 24k è irrilevante anzi, a nostro parere, sono meglio le 15K. Sono i movimenti che contano.
- Il traffico principale di MSC è quello continentale ovvero quello da/per l’entroterra principalmente mitteleuropeo che infatti è confermato dalla costanza del numero di treni negli anni recenti ed anche nell’anno 2025.
- Non vediamo comunque allo stato attuale come la performance 2026, pur vista al rialzo, possa superare significativamente quella del 2025 in attesa che MSC decida di fare il “gran salto” ovvero di innestare una ulteriore stringa oceanica diretta WB/EB Asia-Adriatico che garantisca un flusso di movimenti di ulteriori 4/5000 TEU a toccata settimanale ovvero circa 200/250.000 TEU aggiuntivi che permetterebbe di riprendere i vecchi volumi 2024 togliendola dal Nord Europa o anche che innesti una catena RTW anche in direzione Eastbound a breve. MSC lo può decidere e fare in tempi brevi perché è l’unica “BIG” autonoma sul mercato e non deve rispondere a criteri e vincoli consortili molto più complessi e inevitabilmente più lenti nel modificare gli assetti dei grandi servizi di lungo corso operanti al livello mondiale.
- Almeno per ora la terza grande alleanza (The Alliance) non sta dimostrando interesse eccessivo a servire l’Europa via Adriatico e men che meno Trieste il discorso è comunque tutto da verificare.
- Gemini (Maersk e Hapag Lloyd) ha già fatto la sua scelta strategica per l’Adriatico.

Quindi per il 2026, anno di transizione, non vediamo comunque numeri molto superiori ai 600/650.000 teu, a meno che non si innesti una variabile ancora da quantificare data dal numero di trasbordi che MSC potrà attivare su Trieste con il carico dall’ Asia destinato agli altri porti Nord Adriatici non toccati dal servizio madre.

Interessante invece seguire cosa succederà con i treni.

Ed il 2027?

Beh, in questo caso è determinante la persistenza o meno delle problematiche del Mar Rosso che considerati gli scenari in corso con le azioni apparentemente scoordinate o non collegate fra loro degli USA, che sono un enigma tutto da decifrare.

Ora ci sono vari livelli che giustificano o meglio spiegano l’attuale politica USA che mira soprattutto a limitare o meglio contingentare (non certo a togliere) energia alla Cina (intendiamo quella primaria vera ovvero le fonti di idrocarburi, di questo tema ne ripareremo nella prossima newsletter in maniera più approfondita e alla luce delle ultimissime Outlook) costringendola a dover ritardare almeno uno dei suoi obiettivi principali che sono prevalentemente tre: economico, militare, e finanziario (mantenendo anche ben sotto controllo i problemi interni che sono altrettanto costosi per poter aspirare al vertice entro il 2050).

Se la Cina non può controllare l’energia sufficiente per avere una crescita (ovvero le entrate economiche) come l’attuale, deve per forza ritardare almeno uno dei suoi obiettivi primari per non collassare.

Questo è quanto basta agli USA per mantenere la posizione di Primus inter pares.

Quindi per il 2026, anno di transizione, non vediamo comunque numeri molto superiori ai 600/650.000 teu, a meno che non si innesti una variabile ancora da quantificare data dal numero di trasbordi che MSC potrà attivare su Trieste con il carico dall’ Asia destinato agli altri porti Nord Adriatici non toccati dal servizio madre.



IL FUTURO PROSSIMO PER IL TRAFFICO CONTAINER A TRIESTE ... SEGUE

Ricordiamo inoltre che Trieste al contrario sia di Koper che di Rijeka, che praticamente non trattano il settore, è anche porto Ro-Ro con volumi importanti e crescenti che la collocano decisamente anche quest'anno appena chiuso 2025 ben oltre Koper per il carico complessivo unitizzato ed evidentemente per i relativi treni container che la collegano con tutta la Mitteleuropa ...



E la Russia? Come si muove? Sulla crisi iraniana alza la voce, ma non intervorrà, perché ha già ottenuto quanto le interessava di più, ovvero la permanenza delle sue basi militari specialmente quella navale di Tartus sul Mediterraneo in Siria che, paradossi della storia, sembra rappresentare il nuovo elemento bilanciante del Medio Oriente e probabilmente anche una “franchigia” per evitare qualsiasi danneggiamento alle sue fonti di produzione di droni iraniani e altro materiale bellico.

Vorremmo aggiungere un cenno su tutte le situazioni geopolitiche in essere, che ovviamente tutti conoscono per la risonanza anche vocante con cui i media tradizionali (mainstream?) danno le notizie della giornata, senza analizzare ogni episodio con il dovuto carotaggio ovvero in tre dimensioni e non meramente e superficialmente in due dimensioni.

In questo contesto per quanto concerne lo shipping del carico unitizzato, preso atto delle mosse di MSC riteniamo che si potrebbero consolidare due canali di collegamento Asia-Europa ovvero uno via Capo ed uno via Suez, proprio per mantenere in essere soluzioni che coprano le perduranti incertezze del Mar Rosso, ma anche che diano due opzioni alla clientela eventualmente con rate nolo leggermente diverse e soprattutto che permettano di gestire economicamente l’overtonnage crescente e le incertezze perduranti dei volumi di carico potenziali Asia-Europa e vv. Tenuto conto anche che i servizi “indiani” che probabilmente continueranno a passare per Suez avendo un peso specifico minore e quindi di ricatto da parte delle forze che tengono in scacco Bab El Mandeb rispetto ai servizi “cinesi”.

Infine, per Trieste, un invito non tanto velato a MSC a investire come già accennato sopra nella seconda stringa e portare il TMT ad un utilizzo più vicino ai valori massimi raggiunti negli anni scorsi o addirittura a superarli portandolo quindi alla piena efficienza di movimenti.

Ricordiamo inoltre che Trieste al contrario sia di Koper che di Rijeka, che praticamente non trattano il settore, è anche porto Ro-Ro con volumi importanti e crescenti che la collocano decisamente anche quest’anno appena chiuso ben oltre Koper per il carico complessivo unitizzato ed evidentemente per i relativi treni container che la collegano con tutta la Mitteleuropa.

Su base annua questi numeri si collocano intorno a 1,5 milioni di TEU equivalenti e, nel 2025, a 7.044 treni.

Non male per un anno di transizione... e sono da tenere in grande considerazione i collegamenti mediterranei specialmente, ma non solo del carico ro-ro.

Trieste è l’unico porto del Nord Adriatico orientale con vocazione europea con una forte “biodiversità” di tipologie di carico che garantisce comunque una buona tenuta anche nei “rainy days” e opzioni interessantissime di sviluppo futuro. Un po’ di pazienza e vediamo. “Se son rose fioriranno”. (di.s.)



IL RISVEGLIO DELL'EUROPA

Sta arrivando la primavera oppure è "l'effetto Trump" a generare la reazione accelerata dell'UE?

Stiamo parlando dell'accordo di libero scambio UE-India, siglato lo scorso gennaio a New Delhi, che ha fatto seguito a quello UE-Mercosur con il Sud America; accordi ambidue avviati più di 20 anni fa, che hanno conosciuto fortune alterne, con la sospensione nel 2013, registrando successivamente un cambio di passo a partire dal 2022.



Il primo ministro indiano Narendra Modi con il presidente del Consiglio europeo Antonio Costa e la presidente della Commissione Ursula von der Leyen a Nuova Delhi

Ricordiamo che, recentemente, al World Economic Forum di Davos, il primo ministro canadese Carney ha parlato di una "frattura del nuovo ordine mondiale", a cui ha fatto seguito la presidente della Commissione europea - Ursula von der Leyen - che ha riconosciuto che "il mondo è cambiato in modo permanente" e che questo cambiamento può essere trasformato in un'opportunità per l'Europa, tesa a costruire una "nuova forma di indipendenza europea", agendo così da soggetto globale credibile. Se ciò non avverrà "l'Europa rischia di diventare subordinata, divisa e deindustrializzata, incapace di difendere i propri interessi", come ricordato da Mario Draghi, in un recente discorso all'Università di Lovanio in Belgio, dove ha ricevuto la laurea honoris causa.

È innegabile che l'accelerata ai negoziati sia stata impressa dal ritorno di Trump alla Casa Bianca e dalla posizione assunta da quest'ultimo nei confronti delle sue controparti indiane ed europee.

Infatti, l'India è finita nel mirino delle tariffe americane perché continua ad acquistare petrolio russo¹. Dall'altro lato, Bruxelles ha scelto di rispondere ai dazi americani a fronte di liberalizzazioni con le economie emergenti: dall'Indonesia, ai quattro paesi del Mercosur² ed ora all'India.

Con la conclusione dell'accordo, definito storico, Unione Europea e India cercano ora rotte alternative e, in risposta alle tensioni con l'alleato americano, "l'Europa sceglie la cooperazione e i partenariati strategici", ha rivendicato la von der Leyen.

Analogamente, in un panorama globale segnato da crescenti tensioni geopolitiche e sfide economiche, è importante anche insistere nel processo di diversificazione dei mercati cercando sempre nuovi sbocchi, a cominciare dall'India, quarta economia mondiale e attore chiave per l'equilibrio asiatico, con una classe media in espansione e una domanda crescente di infrastrutture, energia e manifattura avanzata.

E qui i numeri ci aiutano a capire la portata dell'accordo firmato: l'India commercia con il mercato europeo già beni e servizi per un valore di oltre 180 miliardi di EUR all'anno, sostenendo quasi 800.000 posti di lavoro nell'UE. Essenzialmente, per le imprese europee, questo si traduce in un accesso privilegiato a un mercato da 1 miliardo e mezzo di



Con la conclusione dell'accordo, definito storico, Unione Europea e India cercano ora rotte alternative e, in risposta alle tensioni con l'alleato americano, "l'Europa sceglie la cooperazione e i partenariati strategici", ha rivendicato von der Leyen.

IL RISVEGLIO DELL'EUROPA... SEGUE

... c'è da dire che, sul fronte agricolo, l'accordo è senza dubbio più attento alla tutela dei settori sensibili rispetto all' accordo EU-Mercosur, in quanto è previsto che esso debba garantire la reciprocità degli standard di produzione per i prodotti agroalimentari immessi sul mercato dell'UE, al fine di assicurare una concorrenza leale per gli agricoltori europei e preservare la fiducia dei consumatori.

abitanti, con un Pil annuo di 3.400 miliardi di euro e tassi di crescita più rapidi al mondo³. Un mercato con 300 milioni di persone ad alto reddito e una manifattura in crescita.

Cosa prevede l'accordo

Intanto, l'intesa raggiunta rappresenta l'apertura commerciale più ambiziosa mai concessa dall'India a un partner estero.

Si prevede che l'accordo raddoppierà le esportazioni di beni dell'UE verso l'India, entro il 2032, eliminando o riducendo le tariffe in valore del 96,6% delle esportazioni di beni europei verso questo paese.

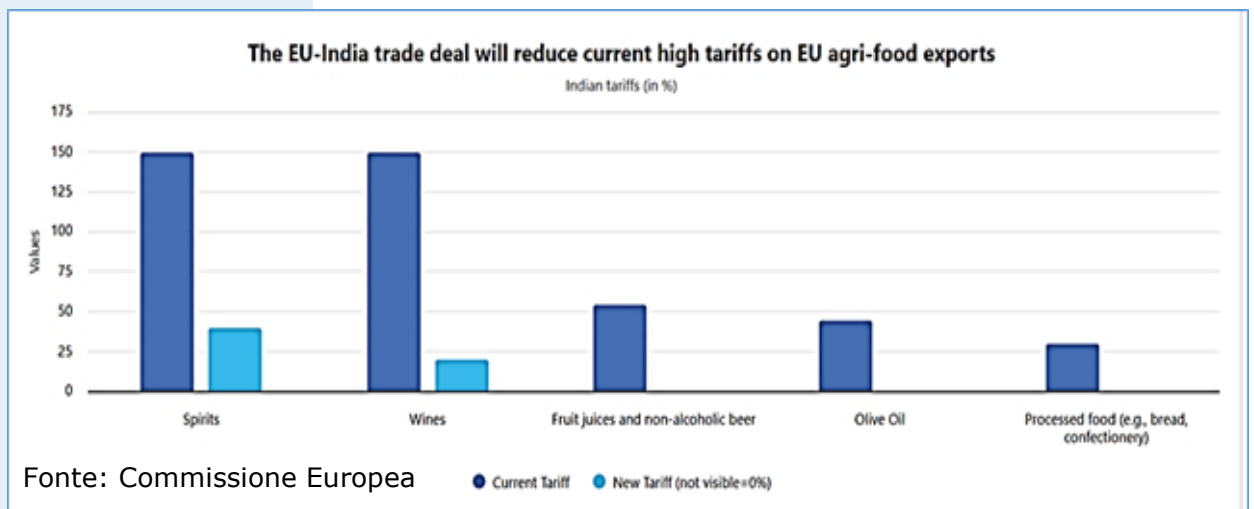
Complessivamente, le riduzioni tariffarie consentiranno di risparmiare circa 4 miliardi di euro all'anno in dazi sui prodotti europei.

Nello specifico, sono previsti drastici tagli tariffari su settori chiave, quali automotive, chimica, farmaceutica, macchinari industriali, vino, olio d'oliva e, dall'altro lato, una attenzione ai settori sensibili come carne, riso e zucchero, esclusi dalla liberalizzazione tariffaria.

A questo proposito, c'è da dire che, sul fronte agricolo, l'accordo è senza dubbio più attento alla tutela dei settori sensibili rispetto all' accordo EU-Mercosur, in quanto è previsto che esso debba garantire la reciprocità degli standard di produzione per i prodotti agroalimentari immessi sul mercato dell'UE, al fine di assicurare una concorrenza leale per gli agricoltori europei e preservare la fiducia dei consumatori.

Essenzialmente, le maggiori associazioni agricole europee hanno accolto con favore questo accordo, il che sarà piuttosto significativo ai fini della sua ratifica, in tempi più o meno brevi. E questa è una differenza sostanziale rispetto a quanto avvenuto con il Mercosur.

Nella tabella che segue sono contenuti i vantaggi per gli agricoltori europei.



Fondamentalmente, uno degli aspetti positivi dell'intesa è che siamo di fronte alla complementarità dei prodotti, quindi non c'è concorrenza, ma collaborazione e ciò potrebbe portare a uno sviluppo più profondo delle catene del valore tra le due parti.

In aggiunta, la semplificazione delle procedure doganali per rendere le esportazioni più rapide e semplici e l'accesso privilegiato all'India per i prestatori di servizi dell'UE, in settori quali i servizi finanziari e i servizi marittimi, costituiscono altrettanti vantaggi per gli esportatori europei nell'ambito di questo accordo.

IL RISVEGLIO DELL'EUROPA... SEGUE

Nel complesso, questa intesa si distingue anche per i suoi elementi innovativi: un intero capitolo dedicato al commercio e allo sviluppo sostenibile, con impegni vincolanti su cambiamenti climatici, diritti dei lavoratori ed emancipazione femminile e con capitoli moderni su servizi, PMI e proprietà intellettuale.

Ora, un accenno va fatto anche ai rapporti commerciali Italia-India. Secondo i dati forniti dalla Camera di commercio italiana a New Delhi, l'India è il settimo partner commerciale dell'Italia, con un interscambio commerciale di 53 miliardi di euro tra il 2021 e il 2024, periodo in cui l'export italiano (soprattutto macchinari e prodotti chimici) è cresciuto del 32% nel periodo considerato. Con un tasso di crescita annuo del 12%, è il terzo Paese con l'interscambio più dinamico, dopo Turchia e Usa. Oggi, 828 aziende italiane sono operative in India, con l'accordo di libero scambio che renderà più facile anche andare a produrre direttamente in loco, con importanti vantaggi per le aziende dal punto di vista non solo dei costi produttivi, ma anche distributivo, logistico e regolamentare.

Fin qui tutto bene, anche se la strada per l'effettiva entrata in vigore dell'accordo è ancora lunga.

Prossime tappe

Per procedere alla firma e alla conclusione dell'accordo, la Commissione presenterà la sua proposta al Consiglio, che dovrà adottarla a maggioranza qualificata. Dopo la firma, sarà necessaria l'approvazione del Parlamento europeo e la decisione del Consiglio sulla sua conclusione, affinché l'accordo entri in vigore. Il passaggio forse più delicato e imprevedibile, viste le maggioranze variabili dell'Aula di Strasburgo.

A tale proposito il Mercosur insegna, con lo stop imposto all'accordo dal ricorso alla Corte di Giustizia da parte dell'Europarlamento. Una scelta azzardata, che rimette in discussione la credibilità della Commissione, soprattutto considerata l'urgenza geopolitica ed economica del momento. Ed è proprio per questo che andrebbe sostenuta l'entrata in vigore dell'intesa, anche in forma provvisoria.

Ritornando invece all'India, se è vero che si tratta di un accordo commercialmente significativo, dobbiamo indubbiamente considerarlo un processo a lungo termine. Sia, perché si stima che l'adozione finale avverrà solo agli inizi del 2027, ma soprattutto perché i cambiamenti previsti richiederanno un periodo molto lungo, anche solo per essere attuati gradualmente.

Va anche detto che bisognerà tener conto di alcune criticità e fattori di rischio, già oggi prevedibili, quali: la conformità agli standard europei, le certificazioni per poter esportare in India, la trasparenza normativa, gli standard operativi del sistema infrastrutturale e logistico indiano, la carbon border tax "CBAM" applicata alle merci indiane, che saranno così penalizzate etc. Aspetti, questi ultimi, ancora tutti da verificare; verifica ed approfondimenti che potranno aver luogo solo al momento dell'adozione definitiva del testo.

Ora, al di là di queste criticità, senza alcun dubbio è stato compiuto un passo significativo, dove l'accordo con l'India incarna un nuovo modello utilizzato dall'Unione Europea, ovvero un trattato di nuova generazione dove la liberalizzazione si integra con una dimensione geopolitica.

Ad ogni modo, anche se non sarà un percorso lineare, sembra che l'Unione europea sia determinata a portare a termine quello che il Premier indiano Narendra Modi ha definito «la madre di tutti gli accordi commerciali» e che Ursula von der Leyen considera con orgoglio un patto «tra le due più grandi democrazie del pianeta». Sarà effettivamente così? (m.d.f.)

Note:

- 1) Mentre scriviamo questo articolo, Donald Trump ha dichiarato che gli Stati Uniti avrebbero abbassato i dazi sull'India al 18 per cento dopo che il primo ministro Narendra Modi ha "accettato" di sospendere gli acquisti di petrolio russo, ponendo fine a mesi di attriti commerciali tra i due paesi.
- 2) Argentina – Brasile – Paraguay - Uruguay
- 3) https://commission.europa.eu/topics/trade/eu-india-trade-agreement_en?prefLang=it

Va anche detto che bisognerà tener conto di alcune criticità e fattori di rischio, già oggi prevedibili, quali: la conformità agli standard europei, le certificazioni per poter esportare in India, la trasparenza normativa, gli standard operativi del sistema infrastrutturale e logistico indiano, la carbon border tax "CBAM" applicata alle merci indiane, che saranno così penalizzate etc

BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA

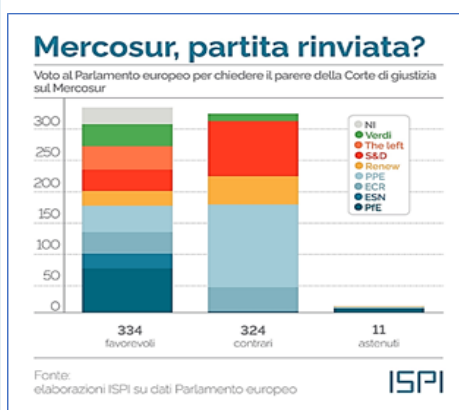
ACCORDO MERCOSUR/UE: VANTAGGI E CRITICITA'

Il blocco del Mercosur comprende Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay. Anche la Bolivia è membro, ma non parte contraente, dell'accordo.

Dopo 25 anni di negoziati, l'UE e il Mercosur hanno finalmente siglato l'accordo, che dovrebbe creare una delle più grandi zone di libero scambio al mondo, coprirà oltre 700 milioni di persone e rappresenterà il 20% del PIL globale.

Il 21 gennaio l'Europarlamento ha rinviato alla Corte europea di Giustizia l'accordo di partenariato appena firmato dal presidente della Commissione Europea in Paraguay.

L'accordo incontra ancora una forte opposizione, soprattutto in Francia e dal settore agricolo. Con uno stupefacente moto di resistenza passivo-aggressiva, il Parlamento europeo ha chiesto un parere giuridico alla Corte europea di Giustizia. Viene rimandato il benessere definitivo, visto che di solito per pronunciarsi la Corte impiega almeno 18 mesi. Sono state dirimenti le defezioni di alcuni membri della coalizione tra Partito Popolare Europeo e Alleanza dei Socialisti e Democratici; ora la Commissione dovrà decidere se applicare il trattato in via provvisoria o attendere. Nel momento in cui scriviamo a Bruxelles si sta discutendo dell'approvazione provvisoria.



Tariffe attualmente in vigore

Ad esempio, un importatore sudamericano di macchinari prodotti in Europa al momento paga un dazio del 35% alla dogana sudamericana; mentre in Europa per l'importazione di prodotti alimentari si paga il 74.9%. Facendo riferimento a questi numeri, segue l'analisi in senso lato

Gli scambi commerciali tra l'UE e il Mercosur in questo momento si scontrano con significative barriere tariffarie, rendendo l'esportazione o l'importazione di molti beni costosa. L'accordo elimina i dazi su circa il 91% dei beni scambiati tra i due blocchi, liberalizzando il 90% delle importazioni industriali europee e il 93% dei prodotti agricoli, riducendo progressivamente le barriere tariffarie e non tariffarie. Altri importanti aspetti dell'Accordo includono:

- clausole per la sostenibilità ambientale e sociale, con riferimento all'Accordo di Parigi;
- la tutela di circa 350 indicazioni geografiche europee;
- maggiore tutela degli investimenti e convergenza regolamentare;
- maggiore accesso ai minerali critici;
- l'apertura dei mercati dei servizi e appalti pubblici.

Nella tabella che segue è possibile rendersi conto della gravosità dei dazi attuali osservando la colonna Maximum rate.



BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA... SEQUE

EU import tariff versus Mercosur						
Product Name	Weighted average tariff	Simple average tariff	% of domestic peaks	% of international peaks	Maximum rate	% duty-free
Live Animals; Animal Products	9.3	7.1	2.3	4.4	23	3.3
Vegetable, Fruits, Nuts	1.1	4.8	1.4	4.9	20.8	84.7
Food Products	4.7	10.5	17.2	21.0	74.9	62.0
Minerals	0.0	0.1	0.0	0.0	1.7	98.9
Fuels	0.0	0.4	0.0	0.0	3	99.0
Chemicals	4.2	3.5	0.1	0.1	17.3	26.6
Plastic and Rubber	4.6	4.7	0.0	0.0	6.5	3.9
Leather	4.1	3.8	0.0	0.0	9.7	6.4
Wood and Wood Products	0.4	0.7	0.0	0.0	10	90.9
Textiles and Clothing	2.4	9.7	0.0	0.0	12	32.4
Footwear	8.8	9.1	17.6	17.6	17	1.0
Cement, Stone, Glass, Ceramics	0.5	3.5	0.0	0.0	12	84.5
Metals and Metal Products	0.8	2.7	0.0	0.0	10	73.4
Machinery and electrical equipment	1.9	1.7	0.0	0.0	14	19.5
Transport Equipment	3.0	4.1	1.5	2.0	22	0.1
Miscellaneous	0.6	1.4	0.0	0.0	10.5	69.5
Total trade	3.9	2.3	3.2	4.3	74.9	64.1

Mercosur import tariff versus EU						
Product Name	Weighted average tariff	Simple average tariff	Number of domestic peaks	Number of international peaks	Maximum rate	% duty-free
Live Animals; Animal Products	7.5	9.5	0.0	23.1	28	28.7
Vegetable, Fruits, Nuts	9.9	8.7	0.9	1.7	55	3.5
Food Products	16.9	16.4	1.0	62.1	35	0.1
Minerals	3.8	3.8	0.0	0.0	6	2.3
Fuels	0.1	1.5	0.0	0.0	4	7.5
Chemicals	6.9	8.4	0.0	2.5	35	6.4
Plastic and Rubber	11.0	13.2	0.4	38.1	35	0.3
Leather	21.8	19.8	6.2	75.4	35	0.0
Wood and Wood Products	10.6	11.8	0.3	33.8	35	13.9
Textiles and Clothing	21.9	25.1	26.1	92.2	35	0.1
Footwear	31.9	24.1	21.6	97.4	35	0.4
Cement, Stone, Glass, Ceramics	8.7	11.9	0.3	16.0	35	0.0
Metals and Metal Products	12.6	14.2	0.6	47.0	35	0.7
Machinery and electrical equipment	11.7	10.7	0.4	29.3	35	6.3
Transport Equipment	14.8	13.7	2.7	47.3	35	15.1
Miscellaneous	11.2	13.5	2.5	46.2	35	6.3
Total trade	13.0	10.5	1.9	28.8	55	6.4

Source: UNCTAD TRAINS database. Note: Weighted tariffs averages are weighted by the value of imports. Domestic peaks are the tariff lines where the applied tariff is at least three times the simple average tariff level. International peaks are the tariff lines where tariffs exceed 15%. '% of duty-free' refers to the share of bilateral imports in the particular category that is not subject to any tariffs.

La firma, originariamente prevista per lo scorso anno, è stata posticipata a causa delle preoccupazioni relative alla tutela ambientale e della forte opposizione di diversi paesi, tra cui Italia e Francia, che temevano impatti negativi sui rispettivi settori agricoli.

Ostacoli e opposizioni interne

La firma, originariamente prevista per lo scorso anno, è stata posticipata a causa delle preoccupazioni relative alla tutela ambientale e della forte opposizione di diversi paesi, tra cui Italia e Francia, che temevano impatti negativi sui rispettivi settori agricoli.

L'UE ha introdotto ulteriori misure di salvaguardia e agevolazioni per gli agricoltori europei, ottenendo infine il benestare del Primo Ministro italiano Giorgia Meloni. Questa posizione ha permesso agli ambasciatori dell'UE di ottenere la maggioranza richiesta, anche senza il consenso della Francia.

Struttura giuridica dell'accordo

L'accordo è costituito da due strumenti giuridici distinti:

- 1) l'Accordo Commerciale Interinale (iTA), incentrato esclusivamente sulle questioni commerciali. L'iTA entrerà in vigore una volta approvato dal Parlamento europeo e concluso dal Consiglio a maggioranza qualificata.
- 2) l'Accordo di Partenariato UE-Mercosur (EMPA), che ha una portata molto più ampia. Copre il dialogo politico, la cooperazione, gli investimenti e le disposizioni ambientali, oltre al commercio. La piena attuazione richiede la ratifica da parte di tutti i 27 Stati membri dell'UE, secondo le procedure nazionali, un processo che può richiedere anni. Una volta entrata in vigore, l'EMPA sostituirà l'iTA.

Per attenuare i ritardi, la Commissione europea ha proposto l'applicazione provvisoria di alcune disposizioni dell'EMPA, in particolare le misure politiche e di cooperazione.



EU-Mercosur Partnership Agreement

Per rassicurare i Paesi più critici, la Commissione ha proposto un meccanismo di garanzia che prevede controlli stringenti e la possibilità di bloccare le importazioni in caso di dumping, a tutela delle imprese europee

Il valore simbolico e geopolitico

Le esportazioni dell'UE verso gli stati del Mercosur hanno registrato una forte crescita fino al 2022, per poi stabilizzarsi intorno ai €55 miliardi nel 2023-2024. L'accordo potrebbe portare a un aumento delle esportazioni europee, poiché l'eliminazione dei dazi le rende più accessibile per i consumatori del Mercosur.

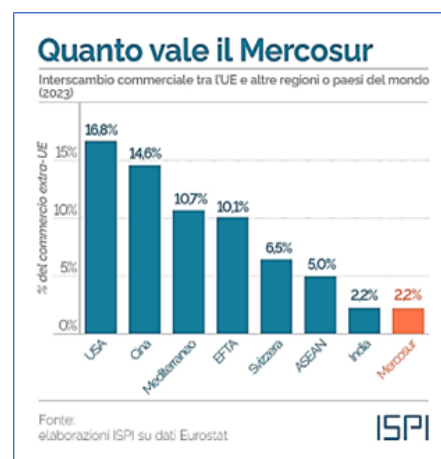
L'intesa – ribattezzata “cars for cows” (auto in cambio di mucche) – contrappone settori economici diversi: l'industria è favorevole, l'agricoltura nettamente contraria. Germania, Spagna e Paesi nordici, con una forte vocazione industriale, spingono per l'accordo che aprirebbe il mercato dell'America Latina alle imprese europee, riducendo i dazi su auto, macchinari, tessile e manifattura.

Sul fronte opposto si schierano Francia, Polonia, Ungheria e Austria, affiancate da ampie componenti del mondo agricolo, preoccupate per un possibile aumento delle importazioni di carne bovina e per l'arrivo di prodotti agricoli a basso costo, proprio mentre Bruxelles valuta un taglio alla spesa agricola.

Per rassicurare i Paesi più critici, la Commissione ha proposto un meccanismo di garanzia che prevede controlli stringenti e la possibilità di bloccare le importazioni in caso di dumping, a tutela delle imprese europee. Misure che però la cordata dei contrari giudica insufficienti: oltre alle salvaguardie, chiedono infatti “clausole speculari” che obblighino i prodotti latinoamericani a rispettare le norme europee sui pesticidi e controlli più severi sulla sicurezza alimentare.

Dato che aumenterà la concorrenza con gli agricoltori del Mercosur, che possono operare a costi inferiori e secondo standard diversi, la Commissione europea ha risposto ai settori europei danneggiati offrendo loro:

1. Garanzie che consentirebbero la sospensione dei dazi preferenziali in caso di un calo dei prezzi UE dei prodotti sensibili;
2. Un fondo di crisi da €6,3 miliardi per l'agricoltura nel prossimo bilancio dell'UE 2028-2034;
3. Il reindirizzamento di €45 miliardi nel prossimo bilancio dell'UE verso le politiche agricole.



I benefici per l'Europa ...

...nel settore agroalimentare

I prodotti agroalimentari rappresentano la quota maggiore delle importazioni dell'UE dal Mercosur (€ 24 miliardi nel 2024 ovvero il 43% delle importazioni totali). L'accordo faciliterà la crescita degli scambi commerciali aumentando le quote di importazione e riducendo o eliminando i dazi (attualmente attorno al 28%) su prodotti come carne bovina, pollame e zucchero e barbabietola da zucchero.

BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA... SEGUE

D'altra parte, l'accordo offre un migliore accesso al popoloso mercato sudamericano per prodotti di alto valore come formaggi, olio d'oliva, vino e liquori, i cui produttori europei riuscirebbero a diversificare gli sbocchi commerciali in alternativa agli USA.

... nel settore dell'industria automobilistica

Gli attuali dazi arrivano fino al 18% sui ricambi auto e fino al 35% sulle auto.

Il Mercosur è un mercato in crescita per le automobili, a differenza dell'Europa, che per conformazione del territorio e composizione demografica è in grado di assorbire molto: i paesi del Mercosur, infatti, dipendono anche dalle importazioni di auto per soddisfare la domanda interna, nonostante la produzione di Brasile e Argentina.

Nel 2024 i paesi dell'UE (Germania: 70% del totale) hanno esportato autovetture e ricambi per ricavi di €1mld verso il Brasile e complessivamente per ricavi di €5 miliardi verso gli stati membri del Mercosur (Germania: 42% del totale). A titolo di confronto, le esportazioni di automobili verso la Cina ammontavano a €14,5 miliardi.

Fino ad adesso la concorrenza cinese è stata arginata, ma lo scenario competitivo sta rapidamente mutando, con il marchio cinese BYD che detiene ora una quota di mercato del 4% in Brasile, rispetto allo 0% del 2020, e sta aumentando la produzione locale. Fiat detiene una quota di mercato del 21% in Brasile, mentre Volkswagen è al 17%.

... in Italia

L'Italia può trarre benefici significativi dall'accordo, soprattutto nei settori meccanico, siderurgico e farmaceutico. L'Italia importa dal Mercosur principalmente prodotti agricoli (quasi il 50% del totale), mentre l'export italiano era trainato da macchinari (circa 30%), mezzi di trasporto (12%), prodotti chimici (10%) e farmaceutici (9%). Con la progressiva riduzione delle barriere, le imprese italiane potranno consolidare la loro presenza in America Latina, aumentando la competitività sui mercati locali.

Si stima che l'export italiano verso il Mercosur potrebbe crescere del fino al 40%.

A livello di consumo europeo, l'eliminazione dei dazi comporterà un risparmio di circa USD 4 miliardi e avrà effetto gradualmente, con tempistiche che dipenderanno dal prodotto specifico.

Retrosceca. Materie prime, un obiettivo chiave

Tuttavia, il vero valore dell'accordo va oltre l'economia del breve termine. Per l'UE, non si tratta solo di commercio, ma di assicurarsi risorse strategiche e controbilanciare la concorrenza globale. Da una prospettiva geopolitica, invia segnali forti agli Stati Uniti e alla Cina: si stanno compiendo sforzi per ridurre la dipendenza commerciale e l'UE sta lavorando attivamente per raggiungere l'autonomia strategica. Lo slancio di questo accordo commerciale dovrebbe essere sfruttato per accelerare i negoziati per altri accordi commerciali, come l'accordo UE-India, che era già prossimo alla conclusione un anno fa: l'accordo con il Mercosur rafforza la credibilità dell'UE come attore commerciale globale e crea una finestra di opportunità per finalizzare accordi rimasti bloccati per anni.

Nell'ambito della transizione energetica si prevede un aumento della domanda da parte dell'UE di batterie al litio (per l'alimentazione di veicoli elettrici e i sistemi di accumulo di energia) di 12 volte entro il 2030, mentre la domanda di terre rare, utilizzate nelle turbine eoliche e nei veicoli elettrici, è destinata ad aumentare da cinque a sei volte nello stesso periodo.

I paesi del Mercosur sono importanti produttori di materie prime essenziali, tra cui litio, niobio, tantalio e grafite naturale: anche l'UE quindi si sta inserendo nella corsa per le materie prime essenziali, nella cornice della strategia di riduzione del rischio nei confronti della Cina, introducendo al contempo un elemento di concorrenza con gli Stati Uniti in America Latina. (g.b.)

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: CNBC, Financial Times, Politico.eu, Seeking Apha, ING research, Sole24ore, CNBCpro, Eurostat, BCE, ispionline.it, assolombarda.it, agrinfo, researchgate.net, Unctad trains database, Trade aspects of EU-Mercosur Association agreement 2021 European Parliament)

L'Italia può trarre benefici significativi dall'accordo, soprattutto nei settori meccanico, siderurgico e farmaceutico. L'Italia importa dal Mercosur principalmente prodotti agricoli (quasi il 50% del totale), mentre l'export italiano era trainato da macchinari (circa 30%), mezzi di trasporto (12%), prodotti chimici (10%) e farmaceutici (9%). Con la progressiva riduzione delle barriere, le imprese italiane potranno consolidare la loro presenza in America Latina, aumentando la competitività sui mercati locali.



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

Potremmo ora definirla una “chequered world war” a tutti gli effetti?

Certamente viviamo un momento chiave per la ridefinizione degli equilibri planetari con tutti i suoi eccessi, ma speriamo anche con un substrato che ci porti ad una nuova stabilità alla quale peraltro i mercati finanziari sembra stiano credendo. Paradossoso? Vedremo.

Invitiamo comunque caldamente i nostri lettori a documentarsi sul tema su varie fonti che spiegano appunto oltre agli effetti superficiali anche quelli meno visibilmente immediati che si celano dietro azioni apparentemente sconclusionate o non connesse degli attori mondiali per poter tentare almeno di farsi un’idea complessiva più realistica.

Scenario Iran

La situazione interna dell’Iran è molto più complessa di quella venezuelana per pensare di usare la stessa metodologia.

Il potere teocratico è affiancato da quello militare, però formato in parte determinante dalle milizie pasdaran fortemente collegate anche ideologicamente con il potere religioso.

Tuttavia, si stanno muovendo le diplomazie ovviamente underground e potrebbe emergere una sorpresa interessante tramite ulteriori aggiustamenti di altri di paesi vicini.

Scenario Venezuela

Il blitz del 3 gennaio ha ribadito la volontà ferma degli USA di mantenersi in un mondo multipolare anzi tripolare come “primus inter pares” segnando in maniera eclatante il “territorio”

Come forse previsto dai più attenti commentatori, la governance del paese è stata lasciata all’attuale governo fatto salvo che si vada a nuove elezioni in tempi congrui (per ora indeterminati ...).

La supervisione “in sottofondo” degli USA è comunque sempre presente per scongiurare deragliamenti “non graditi” geopoliticamente. Prossimo obiettivo Cuba?

Scenario Groenlandia

Se vogliamo questo è il più curioso di tutti, in quanto dal punto di vista militare stretto gli USA hanno già importanti basi stabilmente sull’isola da lungo tempo e hanno tutte le facoltà - a par trattati esistenti - di ulteriormente incrementarle sia tecnicamente sia dal punto di vista delle tipologie di armamenti.

Il vero obiettivo probabilmente è il Circolo Polare Artico e i trattati che definiscono le Zone di pertinenza o influenza dei singoli membri dove il rispettivo peso specifico è condizionato dalla lunghezza di costa che si affaccia appunto sul tale tratto di mare.

Senza la Groenlandia gli Usa hanno una estensione minima di costa specialmente rispetto alla Federazione russa.

Gli attuali otto Stati membri del Consiglio artico sono Canada (che rappresenta i Territori del Nord-Ovest, il Nunavut e lo Yukon), Danimarca (che rappresenta la Groenlandia e le Isole Fær Øer), Finlandia, Islanda, Norvegia, Russia, Stati Uniti d’America (che rappresentano l’Alaska) e Svezia.

Con un trattato più definito questi equilibri rimangono formalmente pertinenza dei singoli membri attuali, ma con impegni bilaterali probabilmente molto più stringenti rispetto ad eventuali “mire” extra Occidente.

Gli attuali otto Stati membri del Consiglio artico sono [Canada](#) (che rappresenta i [Territori del Nord-Ovest](#), il [Nunavut](#) e lo [Yukon](#)), [Danimarca](#) (che rappresenta la [Groenlandia](#) e le [Isole Fær Øer](#)), [Finlandia](#), [Islanda](#), [Norvegia](#), [Russia](#), [Stati Uniti d’America](#) (che rappresentano l’[Alaska](#)) e [Svezia](#).

Davos

È l'evento che ha nettamente dominato l'ultima parte del mese di gennaio segnando forse la fine del globalismo ideologico.

Dopo le frenetiche giornate di incontri e di discorsi e al netto delle coreografie più o meno vistose, il risultato reale di quest'anno potrebbe essere il prodromo effettivo di una relativa stabilizzazione e abbassamento dello stato febbrile del mondo per nostra fortuna e grande sollievo.

Il modello finora incumbente sul mondo potrebbe essere riconsiderato a tutto beneficio dei popoli e, per quanto ci riguarda, dei traffici marittimi e non solo, anche con la presenza di una nuova Europa più unita nelle diversità dei membri, ma più coesa e quindi con un peso specifico che le possa permettere di essere ammessa al tavolo dei tre grandi come quarto soggetto e non come zavorra.

Politica estera italiana

Importanza di assoluto rilievo per il viaggio del Premier Meloni in Estremo oriente con particolare riferimento alla visita in Giappone, paese che dopo la seconda guerra mondiale è diventato una potenza economica di primo livello, ma ha mantenuto una postura militare e geopolitica estremamente minimalista e che ora sta drasticamente modificando, proponendosi come forse il futuro paese più interessante ed equilibrato dell'Asia e collocandosi come "curatore" locale anche delle politiche degli USA e del blocco occidentale nell'area.

Europa

Sull'Unione Europea per ora rimaniamo alla finestra, pur evidenziando nel totale caos attuale il progressivo spostamento dell'asse di riferimento principale non solo nei rapporti Germania – Francia – Italia, ma anche nella crisi di panico politico in UK e nel comunque sottaciuto spostamento anche della Spagna (vedere l'esito delle elezioni in Aragona).

Per quanto riguarda i traffici marittimi inerenti alla nostra area di massimo interesse, ovvero il Nord Adriatico, segnaliamo nel contesto la conferma dei grandi consorzi a circumnavigare l'Africa ma anche di servire finalmente il West africa con un grande servizio diretto dall'Asia e di continuare a scalare, comunque, con toccate dirette il Nord Adriatico, pur persistendo la permanente situazione critica del Mar Rosso e di Suez. Inoltre, apprezziamo la conferma da parte di MSC di aumentare il peso specifico di Trieste come loro prioritario punto di riferimento dell'area e dell'Adriatico avviandosi così a un 2026 che rappresenterà comunque un periodo di transizione iniziato nel 2025 con lo scioglimento del consorzio 2M. (di.s.)

NOTIZIE FLASH

INRAIL GESTIRÀ PER UN ANNO IL TERMINAL INTERMODALE DELL'INTERPORTO-CENTRO INGROSSO DI PORDENONE

Interporto Pordenone ha affidato a InRail, società del gruppo Autobrennero, che sta investendo massicciamente nel trasporto ferroviario, l'incarico per la gestione del Terminal intermodale ferroviario di Pordenone per un anno, a far data dal 15 gennaio 2026.

Dopo la chiusura del rapporto con Hupac il 31 dicembre scorso, l'obiettivo finale, dichiarato dal Consiglio di Amministrazione, è la costituzione di una nuova società a capitale misto pubblico-privato, che dovrebbe vedere la luce in un arco temporale di 12-15 mesi, per una migliore integrazione con i corridoi di trasporto europei e l'inserimento del terminal pordenonese in una rete logistica più vasta, capace di intercettare meglio i traffici intermodali che attraversano il Nord-Est.

Per quanto riguarda i traffici marittimi inerenti alla nostra area di massimo interesse, ovvero il Nord Adriatico, segnaliamo nel contesto la conferma dei grandi consorzi a circumnavigare l'Africa ma anche di servire finalmente il West africa con un grande servizio diretto dall'Asia e di continuare a scalare, comunque, con toccate dirette il Nord Adriatico,





NOTIZIE FLASH

EUROPE'S RAIL: BANDO DA 6.1 MILIONI DI EURO PER PROMUOVERE UN TRASPORTO FERROVIARIO SOSTENIBILE

Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail) ha lanciato la **Call for Proposals 2026-01**, con un budget complessivo di 6.1 milioni di euro. Il bando sostiene le attività di Ricerca e Innovazione (R&I) previste dal Work Programme 2026 e resterà aperto fino al **7 maggio 2026**.

Il bando si concentra su concetti di trasporto orientati al futuro:

lo sviluppo di materiale rotabile leggero ed economico e di un sistema di mobilità multimodale automatizzato con "infrastrutture mobili": Innovation for regional rail services and new guided transport systems (HORIZON-JU-ER-2026-FA6FA7-01)

lo sviluppo dell'hyperloop attraverso il sostegno alle linee guida in materia di sicurezza e certificazione, compresa la convalida funzionale dei componenti di sicurezza: Safety and certification guidelines and demonstration of safety components for hyperloop (HORIZON-JU-ER-2026-FA7-01)

Link: Vai al portale Funding & Tenders

[Innovation for regional rail services and new guided transport systems](#)

LA COMMISSIONE UE AUTORIZZA L'ITALIA AGLI INCENTIVI PER LA MANOVRA FERROVIARIA NEI PORTI

La Commissione europea ha approvato il sostegno economico italiano a favore della manovra ferroviaria merci nei porti, ritenendolo in linea con la normativa sugli aiuti di Stato.

L'incentivo prevede una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti.

Nel dettaglio, il contributo potrà essere erogato, facoltativamente, dalle AdSP, fino a un massimo di 500mila euro ciascuna per anno, per un totale di 6 milioni di euro l'anno e quindi di 30 milioni complessivi nel periodo di riferimento dell'autorizzazione, fissato dalla Commissione Ue a un massimo di 5 anni. Il contributo è rivolto agli operatori di manovra, che dovranno ribaltare alle imprese ferroviarie il 50% dello stesso, seguendo così il modello già in essere con il "Ferrobonus".

Ora si è in attesa del decreto interministeriale necessario, per l'anno 2026, all'attuazione della misura; successivamente potranno essere emanati i bandi da parte delle Autorità di sistema portuale. Contemporaneamente, è già stato proposto un emendamento al decreto Milleproroghe, attualmente in conversione alla Camera, per prolungare i termini della misura, al fine di renderla strutturale.

NUOVA LINEA AV BELGRADO-BUDAPEST

Il Ministro ungherese dell'Edilizia e dei Trasporti János Lázár ha reso noto che la nuova ferrovia ad alta velocità Belgrado–Budapest sarà inaugurata il prossimo 20 febbraio.

Trattasi di un progetto che rientra nell'ambito della Belt and Road Initiative, che si avvale di prestiti concessi dalla Exim Bank of China e che copre l'85% dei costi di costruzione, affidata anche questa in gran parte ad aziende cinesi. Si parla di una linea da 350 chilometri, con velocità tra i 160 e i 200 chilometri orari, a doppio binario, con costi complessivi intorno ai 3,5-4 miliardi €, già pienamente operativa in territorio serbo, mentre da metà febbraio lo sarà anche il tratto ungherese della linea. Intanto, il governo ungherese ha anche annunciato che nel 2026 partirà un massiccio programma di modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per un valore di 2 miliardi di euro. Progetto finanziato per 1 miliardo di euro dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e integrato da 1 miliardo dal bilancio statale. Come da comunicato dell'Agenzia ICE del dicembre scorso, l'intervento riguarda la modernizzazione di ca. 1.000 km. di rete ferroviaria con rinnovo dei binari, elettrificazione, rimozione delle restrizioni di velocità e aggiornamenti IT, per migliorare l'efficienza e la sicurezza della rete.



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 Valdirivo 40
34122 Trieste

Italy

Web:

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

mail: aiom.fvg@libero.it

pec: aiom@legalmail.it

Hanno collaborato a questo numero:

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

