



## NEWSLETTER NR. 10\_2025

### GLI OBIETTIVI DI TRUMP IN ASIA CENTRALE E CAUCASO: LA NUOVA MOSSA CHE RISCRIVE LA GEOPOLITICA EUROASIATICA

Il maxi-vertice "C5+1"<sup>1)</sup> che si è svolto a Washington, a novembre scorso, tra i cinque leader dell'Asia centrale e Trump, ha riaffermato la volontà degli Stati Uniti di stabilire la propria influenza in una regione tradizionalmente sotto il dominio russo e sempre più intrecciata con le reti economiche della Cina.

Nel "grande gioco" del XXI secolo, Trump mira a trasformare l'Asia Centrale in un bastione economico occidentale nel cuore dell'Eurasia, indebolendo il duopolio russo-cinese e assicurando agli Stati Uniti una posizione di vantaggio nella transizione energetica globale.

L'evento conferma l'interesse strategico crescente degli Stati Uniti

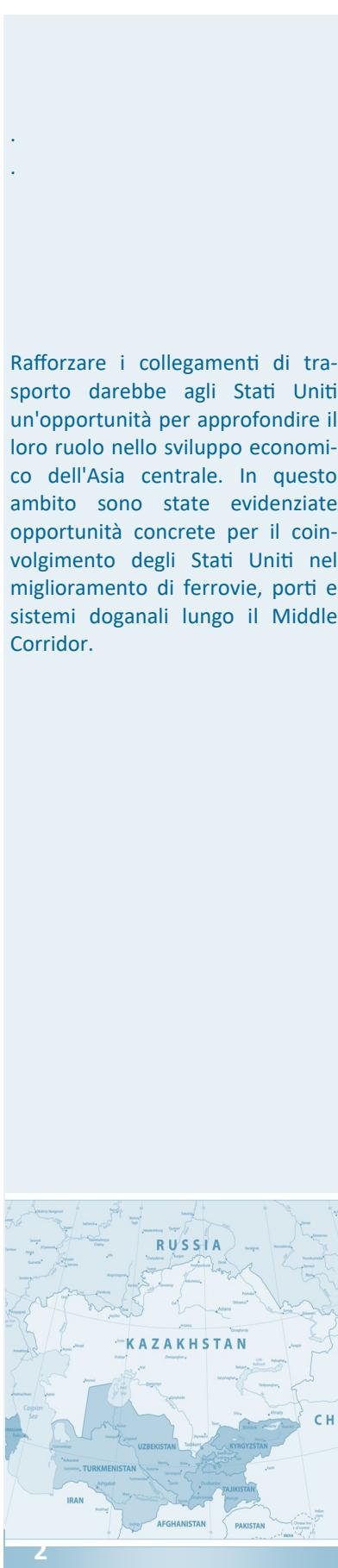
nella regione centroasiatica, che Trump ha definito "una regione estremamente ricca", e sancisce il passaggio da un approccio di natura prevalentemente diplomatica e di "soft power", incentrato su stabilità e cooperazione securitaria, a una strategia aperta a finalità geoconomiche più dirette.

Va anche detto che l'Asia Centrale, grande quasi quanto l'UE, ma con solo circa 84 milioni di abitanti<sup>2)</sup>, è senza sbocco al mare ed è incastonata tra paesi che hanno rapporti tesi con l'Occidente: la Russia a Nord, la Cina a Est e l'Iran e l'Afghanistan a Sud. Tuttavia, situata lungo la Via della Seta per secoli, la regione sta cercando di rivitalizzare il suo

### SOMMARIO

|  |       |
|--|-------|
| Gli obiettivi di Trump in Asia Centrale e Caucaso.....   | 1-4   |
| Che Europa ci aspetta e come siamo sul mare.....   | 5-6   |
| Bussola  |       |
| overview macroeconomica.....   | 6-9   |
| Cop 30 - il re è nudo .....  | 10-12 |
| Un flash sulla geopolitica di fine dicembre.....   | 13    |
| Riapre Suez, ma non per tutti.....   | 14    |
| NOTIZIE FLASH  |       |
| ETS l'Italia guida la protesta.....  | 15    |
| Eppur si muove, primo aggiornamento su Porti d'Italia S.p.A.....                               | 15    |
| L'Assessore Cristina Amirante al convegno di Pordenone, spartiacque tra Venezia e Trieste..... | 16    |
| Contributi alle imprese di autotrasporto.....  | 16    |

## GLI OBIETTIVI DI TRUMP ....SEGUE



Rafforzare i collegamenti di trasporto darebbe agli Stati Uniti un'opportunità per approfondire il loro ruolo nello sviluppo economico dell'Asia centrale. In questo ambito sono state evidenziate opportunità concrete per il coinvolgimento degli Stati Uniti nel miglioramento di ferrovie, porti e sistemi doganali lungo il Middle Corridor.

ruolo storico come snodo commerciale, stringendo diverse partnership per liberarsi dalla dipendenza da Mosca.

In questo contesto, chi ci guadagna?

Durante il vertice di Washington sono stati annunciati numerosi accordi in base ai quali Trump, nel tentativo di spezzare il monopolio della Cina, ha ottenuto l'apertura allo sfruttamento di importanti giacimenti minerari nella regione, da parte delle aziende a stelle e strisce. In cambio, gli Stati Uniti hanno offerto opportunità di investimenti negli States in diversi settori cruciali, inclusi l'automotive, l'aviazione e il digitale, oltre ad aver concordato la vendita di decine di jet Boeing.

Alla luce di questa dinamica, le repubbliche centroasiatiche emergono non più come attori marginali ma come nodi potenzialmente decisivi nella ristrutturazione delle catene globali del valore e nella competizione geopolitica eurasiatica.

Innanzitutto, vediamo che il controllo e la diversificazione delle catene di approvvigionamento di terre rare, minerali per batterie e uranio sono ora percepiti come componenti essenziali della sicurezza nazionale e industriale; ciò spiega l'interesse dell'amministrazione e delle imprese statunitensi nel promuovere catene integrate che comprendano esplorazione, estrazione, raffinazione e trasformazione locale.

Senza sottacere, poi, l'interesse crescente per la cooperazione tecnologica, in particolare nei settori dell'energia verde, dell'intelligenza artificiale e della digitalizzazione delle infrastrutture, si nota come la focalizzazione su corridoi logistici alternativi, con particolare attenzione al Trans-Caspian Middle Corridor, ovvero il Middle Corridor, rifletta l'intento di creare rotte commerciali meno vulnerabili all'influenza russa o cinese, aumentando così la resilienza delle forniture verso il mercato europeo e oltre.

Rafforzare i collegamenti di trasporto darebbe agli Stati Uniti un'opportunità per approfondire il loro ruolo nello sviluppo economico dell'Asia centrale. In questo ambito sono state evidenziate opportunità concrete per il coinvolgimento degli Stati Uniti nel miglioramento di ferrovie, porti e sistemi doganali lungo il Middle Corridor. Trattasi di progetti che amplierebbero l'accesso ai mercati per le aziende americane. Citiamo, come esempio, il recente accordo da 4,2 miliardi di dollari tra Stati Uniti e Kazakistan per locomotive, che mostra come questa cooperazione possa funzionare nella pratica<sup>3)</sup>. L'accordo, oltre alla fornitura di nuove locomotive, riguarda anche i servizi di manutenzione sia per queste locomotive che per la flotta ferroviaria esistente del paese.

Vediamo, quindi, che sono tre le direttive - materie prime critiche, logistica e tecnologia – che costituiscono il nucleo delle trattative contemporanee dove, per le repubbliche centroasiatiche si apre una finestra di opportunità, potendo non solo massimizzare il loro ruolo geopolitico e strategico, ma anche cercare di differenziare i partner commerciali, per ottenere maggiori investimenti utili allo sviluppo infrastrutturale e socioeconomico locale.

In aggiunta, sempre durante il vertice di Washington, il passo più simbolico è arrivato dal Kazakistan, che ha aderito agli Accordi di Abramo, normalizzando così le relazioni con Israele. Un gesto che intreccia diplomazia e strategia, rafforzando il legame tra la nuova alleanza mineraria e la rete di normalizzazione tra Israele e i Paesi musulmani, sostenuta da Washington. Trump ha anche capito che è proprio il Kazakistan il paese chiave da corteggiare, essendo uno dei più rilevanti sul piano strategico della regione e, soprattutto, il più vasto e ricco di risorse minerarie<sup>4)</sup>.

## GLI OBIETTIVI DI TRUMP .... SEGUE

A tale proposito, però, va anche detto che, nonostante la ricchezza del proprio sottosuolo, né il Kazakistan né gli altri paesi dell'Asia Centrale dispongono delle infrastrutture indispensabili per estrarre e lavorare i minerali sui quali si concentra la competizione internazionale. Di qui la necessità di attrarre gli investimenti stranieri e la realizzazione delle necessarie infrastrutture. Viceversa, gli Usa, aumentando i propri investimenti, soprattutto in Kazakistan, non mirano soltanto ad affrancarsi dal monopolio cinese sul controllo delle terre rare, ma sperano anche di convincere gradualmente i 5 paesi centroasiatici ad entrare a far parte di un sistema di alleanze, alternativo a quello che ruota intorno a Pechino e a Mosca.

E l'Unione europea?

Intanto c'è da dire che i vertici comunitari paiono essersi accorti del potenziale strategico della regione abbastanza tardi. A gennaio 2024, hanno promesso investimenti per 10 miliardi di euro in mobilità sostenibile attraverso il corridoio transcaspico. Lo scorso aprile Ursula von der Leyen ha annunciato altri 12 miliardi per la cooperazione su materie prime critiche ed energia, iniziando così a puntare sull'export del green tech made in EU verso l'Asia centrale, per concentrarsi quindi in maniera esplicita sulle terre rare.

Per ora, l'UE può tirare un sospiro di sollievo visto che il pericolo di uno stop totale delle importazioni dalla Cina è stato scongiurato. Però, mentre gli Stati Uniti di Trump hanno fatto la loro mossa, quale carta giocheranno invece i Ventisette?

Per il momento, sappiamo che lo scorso novembre si è tenuto a Tashkent (Uzbekistan) il 3° Forum economico UE-Asia centrale che ha riguardato progetti congiunti in settori economici prioritari, come lo sviluppo della rotta di trasporto internazionale transcaspica e le opportunità nell'ambito dell'iniziativa Global Gateway dell'UE per migliorare il potenziale di transito regionale. In questo ambito, è stato ospitato il Trans-Caspian Transport Corridor and Connectivity Investors Forum, teso a rafforzare la cooperazione in materia di investimenti dell'UE con i governi partner e il settore privato lungo l'intero corridoio che collega l'Europa all'Asia centrale. Durante l'evento è stato però rimarcato che, nonostante la buona volontà politica e la complementarietà con le strategie del Global Gateway e delle reti TEN-T dell'UE, l'attuazione dei progetti previsti per la realizzazione del corridoio è in ritardo e che il successo di questa iniziativa dipenderà dalla capacità di trasformare dichiarazioni in progetti sostenibili, strutturati e bilanciati.

.... sappiamo che lo scorso novembre si è tenuto a Tashkent (Uzbekistan) il 3° Forum economico UE-Asia centrale che ha riguardato progetti congiunti in settori economici prioritari, come lo sviluppo della rotta di trasporto internazionale transcaspica e le opportunità nell'ambito dell'iniziativa Global Gateway dell'UE per migliorare il potenziale di transito regionale.



## GLI OBIETTIVI DI TRUMP ... SEGUE

È interessante notare che la strada che porta gli Usa nel Caucaso è costituita dal controllo di soli 43 chilometri di ferrovia che, una volta costruita, conserverà il Caucaso con la Turchia e dunque con l'Europa, aggiungendo in tal modo un'altra rotta attraverso il Caucaso, verso il Corridoio Centrale, che collega la Cina all'Europa

Un'ultima considerazione riguarda, infine, il Caucaso a cui Trump, oltre all'Asia Centrale, ha rivolto recentemente le sue attenzioni. Ad agosto scorso ha promosso, alla Casa Bianca, la firma di un accordo di pace tra Armenia e Azerbaijan, dopo decenni di guerre e contrasti tra i due paesi, grazie al quale "gli Stati Uniti hanno ottenuto i diritti esclusivi di sviluppo per i prossimi 99 anni del corridoio di Zangezur, un'area di transito strategico nella regione, rinominata Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP)" come riferito da Eastjournal del 18 agosto scorso. Accordo che segna un'espansione dell'influenza statunitense nella regione del Caucaso, ricca di risorse energetiche e attraversata da oleodotti e gasdotti, a spese non solo della Russia ma anche dell'Unione Europea.



È interessante notare che la strada che porta gli Usa nel Caucaso è costituita dal controllo di soli 43 chilometri di ferrovia che, una volta costruita, conserverà il Caucaso con la Turchia e dunque con l'Europa, aggiungendo in tal modo un'altra rotta attraverso il Caucaso, verso il *Corridoio Centrale*, che collega la Cina all'Europa.

Per realizzare quest'opera Armenia e Stati Uniti creeranno un consorzio che sarà il costruttore e il principale operatore non solo del passaggio ferroviario, ma potrà anche costruire e gestire oleodotti, cavi elettrici e infrastrutture energetiche, come riportato da Railfreight di novembre scorso<sup>5)</sup>

Ora, a parte la realizzazione del corridoio di Zangezur, prevista in circa due anni, molto resta ancora da fare da parte degli Stati Uniti, che dovranno comunque restare attivi nella regione, anche se privi di strumenti che, oggi, sarebbero stati utili per garantire il successo dell'accordo di pace.

Per concludere, con questa recente iniziativa, il messaggio che gli Stati Uniti hanno voluto lanciare è chiaro: la prossima fase della cooperazione tra Stati Uniti, Asia centrale e Caucaso sarà definita non solo da ferrovie e oleodotti, ma anche da reti in fibra ottica, data center e sistemi di intelligenza artificiale, determinanti per la realizzazione dell'infrastruttura digitale del XXI secolo.

Ovviamente da Mosca e Pechino si guarda con malcelato fastidio a queste "intromissioni", ma al momento sembra si tratti di una dinamica difficilmente arginabile. (m.d.f.)

### Note:

- 1) Il vertice riunisce Stati Uniti, Kazakistan, Uzbekistan, Kirghizistan, Tagikistan e Turkmenistan
- 2) Rapporto del "Center for Strategic and International Studies" (CSIS) – 4 novembre 2025
- 3) <https://www.ice.it/it/news/notizie-dal-mondo/292487>
- 4) Kazakistan e Stati Uniti hanno firmato a Washington 29 accordi per un valore di 17 miliardi di dollari, in settori chiave tra cui industria, digitalizzazione, istruzione e sanità – The Astana Times 7 novembre 2025
- 5) [www.railfreight.com](http://www.railfreight.com)



## CHE EUROPA CI ASPETTA E COME SIAMO SUL MARE

La Comunità Europea è nata subito dopo la Seconda guerra mondiale (CECA, MEC) con l'accordo di 6 nazioni (e col patrocinio degli USA), tutte vinte e anche vincitrici, ma uscite devastate economicamente e socialmente dalla tragedia bellica.

Successivamente, la stessa si è strutturata attraverso varie fasi in una entità complessa che è ora arrivata a ben 27 membri effettivi (fra paesi Schengen e non Schengen, area euro e non euro) e 10 candidati formalmente richiedenti l'entrata a dimostrazione della validità dell'idea e dei *prospect* futuri.

A prescindere da qualsiasi valutazione di merito e/o politica, che ci guarderemmo bene da esprimere in questo contesto, tuttavia, non possiamo non sollecitare un preventivo aggiornamento dei meccanismi di governance che, validissimi all'inizio, ora denotano evidenti segni di inadeguatezza o addirittura di limitazione all'operatività e agli impegni cui l'Europa Unita è chiamata a rispondere e gestire ora da parte dei suoi organi di vertice e delle maggioranze richieste per tutte le decisioni da prendere.

Solamente risolto questo nodo l'EU potrà e dovrà dotarsi di adeguati, fluidi ed efficaci strumenti di gestione, a cominciare dalla politica estera e anche interna, dalla politica fiscale e dagli organi di governo, pur tenuto conto che la base deve mantenere vive e in considerazione le rispettive peculiarità dei vari stati che la compongono, che per ovvi motivi storici non possono essere pedissequamente confrontabili con gli Stati Uniti d'America.

Le sfide sono importanti e probabilmente, anzi, certamente tutti dovranno rinunciare a qualcosa dei loro particolari interessi nazionali, ma l'accrescimento del peso specifico geopolitico del gruppo sarà fondamentale per aspirare a sedersi collegialmente e finalmente (o nuovamente) al tavolo dei "grandi".

Ancora un remark: Unione Europea e NATO sono nate nello stesso periodo e contesto. Tuttavia, sono due soggetti totalmente indipendenti e soprattutto con finalità totalmente diverse, che a volte si sovrappongono, ma solamente dal punto di vista della membership mentre i relativi scopi e interessi non sono assolutamente sempre gli stessi e soprattutto collegati fra loro.

Uno su tutti: la "vecchia" NATO ma anche la "nuova" (ovvero quella mantenuta dopo la caduta dell'Unione Sovietica) senza gli USA non esisterebbe - l'UE senza gli USA certamente sì, anche se evidentemente inserita in un contesto geopolitico occidentale come ribadito nell'ultimo National Security Strategy of the United State of America di novembre 2025<sup>1)</sup>.

Questo va tenuto conto in tutti i ragionamenti presenti e futuri.

Questa lunga premessa per affermare che nel campo dello shipping e della cantieristica gli stati europei (nei quali comunque inseriamo anche la UK, anche se ora esterna alla UE, ma i legami sono tali da considerarla un "*close relative*") dispongono della più grande e completa flotta mondiale in tutti i rami strategici della stessa.

Nessuno né i Cinesi né tantomeno gli USA o la Russia dispongono di tale potenza in questo campo.

Solo qualche esempio:

- i vettori container europei posseggono ampiamente più del 50% dello spazio nave mondiale (solo alcuni nomi: MSC, Maersk, CMA-CGM, Hapag Lloyd);
- i vettori ro-ro (DFDS, Grimaldi, Grandi Navi Veloce etc.) controllano alcune fra le principali direttive di traffico a livello planetario (Trieste-Turchia p.e.) (Europa West e East Africa e Golfo) e sono destinati ad una esponenziale crescita nei traffici intramed con l'Africa e l'East Med
- le società di navigazione che gestiscono le navi energetiche (tanker e gasiere) e minerarie hanno una quota fondamentale di controllo societario in Europa fra navi di proprietà e noleggi a lungo termine (bareboat)

Le sfide sono importanti e probabilmente, anzi, certamente tutti dovranno rinunciare a qualcosa dei loro particolari interessi nazionali, ma l'accrescimento del peso specifico geopolitico del gruppo sarà fondamentale per aspirare a sedersi collegialmente e finalmente (o nuovamente) al tavolo dei "grandi".



## CHE EUROPA CI ASPETTA ... SEGUE

Quindi, evitando di prendere provvedimenti eccessivamente ideologici (anche condivisibili concettualmente) ma che possono rivelarsi autolesionisti se non valutati attentamente prima di applicarli (come l'ETS in Mediterraneo) guardiamo con fiducia e procediamo velocemente salvaguardando i nostri comuni interessi ed obiettivi

- la cantieristica è leader assoluta delle navi da crociera e inoltre produce naviglio militare di altissimo livello (fregate Fremm e sottomarini, per esempio, ma anche le recenti portaeromobili)
- L'Europa ed in particolare l'Italia offre al mercato mondiale la migliore cantieristica produttrice del naviglio lusorio di alto livello che produce yacht invidiati in tutto il mondo; mercato di nicchia, ma di altissimo valore aggiunto e immagine.
- inoltre, la portualità dispone di una serie di porti hub e di transhipment che permettono la massima duttilità del sistema complessivo di ricezione, senza menzionare la rete interna sia ferroviaria (forse la migliore del mondo) che stradale e terminalistica.

e potremmo ancora continuare...

Il potenziale è quindi enorme e di assoluta garanzia per il sistema produttivo ed economico europeo, del quale possiamo ancora essere orgogliosi ed andarne a testa alta anche se pesantemente attaccato.

Quindi, evitando di prendere provvedimenti eccessivamente ideologici (anche condivisibili concettualmente) ma che possono rivelarsi autolesionisti se non valutati attentamente prima di applicarli (come l'ETS in Mediterraneo) guardiamo con fiducia e procediamo velocemente salvaguardando i nostri comuni interessi ed obiettivi. (di.s.)

Note:

- 1) "Yet Europe remains strategically and culturally vital to the United States" (National Security Strategy of the United States of America- November 2025 pag. 26)

## BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA

### Pillole di mercato obbligazionario

Una "obbligazione" o "bond" è un debito che l'emittente (Governo o azienda) contrae verso chi gli presta denaro (il sottoscrittore dell'obbligazione). Secondo una classificazione di natura finanziaria, potremmo classificare i bond in due macro-classi:

1. Tipologia classica: obbligazione con cedola periodica (fissa o indicizzata).  
Chi acquista l'obbligazione paga 100 all'emissione (o un valore inferiore o superiore se la acquista dopo l'emissione; il valore varia con la negoziazione di mercato a seconda dei tassi di nuova emissione).  
Il debitore paga un rendimento sotto forma di cedola a determinate scadenze temporali, per esempio semestrali.  
Il debitore rimborsa 100 alla scadenza dell'obbligazione a chi la detiene in quel momento.
2. Tipologia zero coupon: obbligazione senza cedola, rendimento tutto a scadenza.  
Il debitore emette obbligazioni a un valore inferiore a 100.  
Non paga cedole; alla scadenza il debitore (Governo) rimborsa il prestito ad un valore superiore a quello di emissione, tipicamente a 100.

### La curva dei tassi per i Governi Europei

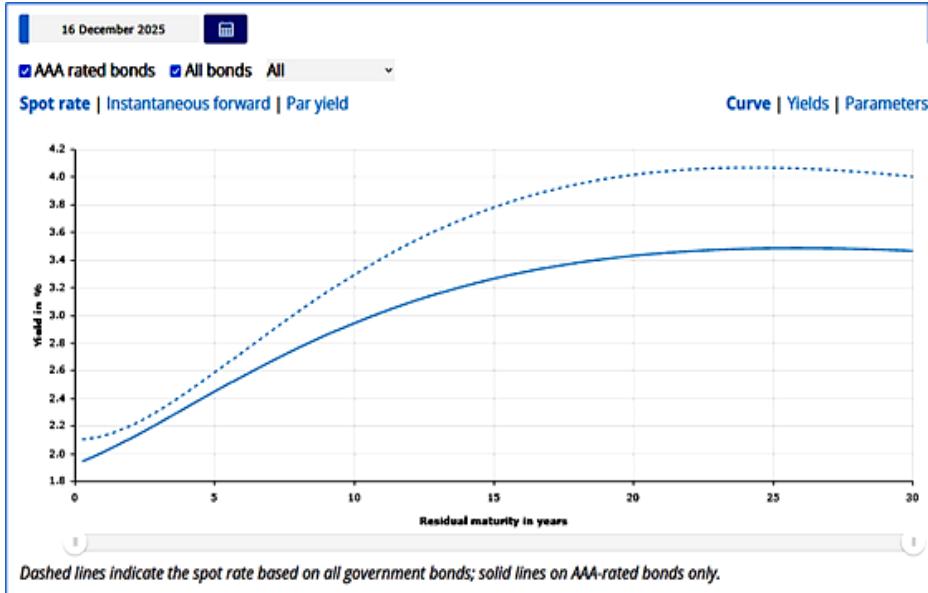
La curva dei rendimenti mostra quanto costa prendere in prestito denaro per un dato periodo di tempo. Rappresenta nella pratica una previsione economica di rischio, dipende da quanta inflazione ci sarà e da quanto sarà la crescita negli anni a venire – il tutto esplicitato nel prezzo del denaro.

In condizioni di aspettative economiche positive, la curva dei tassi ha una forma ascendente: infatti è verosimile aspettarsi tassi più alti per un impiego di denaro a più lungo termine se ci si attende una crescita economica.

All'estremo opposto, in caso di pessimismo, la curva dei rendimenti potrebbe assumere una forma discendente, che riflette aspettative di rallentamento economico, calo dell'inflazione o future riduzioni dei tassi. Può precedere una recessione.



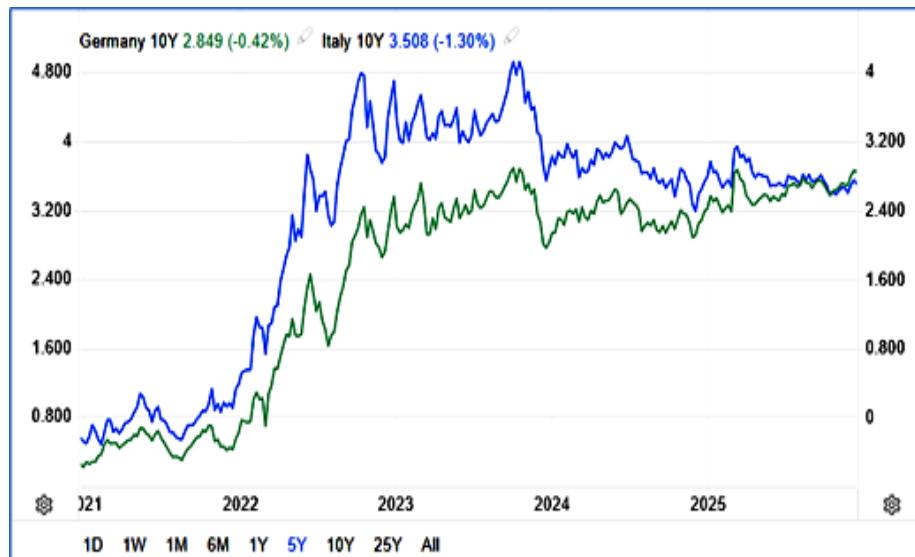
## BUSSOLA ... SEGUE



Fonte ECB

Se ci riferiamo alle curve dei rendimenti zero coupon, le relative serie temporali sono calcolate utilizzando titoli delle amministrazioni centrali dell'area dell'euro con rating AAA, ossia titoli di debito con la valutazione del rischio di credito più favorevole. Rappresentano i rendimenti fino alla scadenza delle ipotetiche obbligazioni a cedola zero.

Nel grafico sopra si può osservare la curva che rappresenta la media dei tassi delle obbligazioni attualmente emesse nell'area Euro. Ad ogni scadenza temporale corrisponde un tasso che è una media dei rispettivi tassi dei singoli Paesi, che fluttuano nel tempo. Da qui segue l'osservazione dello spread tra Paesi, ovvero il differenziale tra i tassi richiesti dal mercato per dare in prestito denaro al Governo di quel Paese. Qui sotto, ad esempio, l'andamento dei rendimenti richiesti sulla scadenza a 10 anni per Italia e Germania, negli ultimi 5 anni.



Fonte grafico: [tradingeconomics.com/italy/government-bond-yield](https://tradingeconomics.com/italy/government-bond-yield).

Italia: asse a sinistra; Germania: asse a destra

I tassi richiesti dal mercato dei sottoscrittori sono una conseguenza degli indicatori di debito/PIL, tasso di disoccupazione, PIL in termini assoluti, deficit di bilancio:

In condizioni di aspettative economiche positive, la curva dei tassi ha una forma ascendente: infatti è verosimile aspettarsi tassi più alti per un impiego di denaro a più lungo termine se ci si attende una crescita economica.

All'estremo opposto, in caso di pessimismo, la curva dei rendimenti potrebbe assumere una forma discendente, che riflette aspettative di rallentamento economico, calo dell'inflazione o future riduzioni dei tassi. Può precedere una recessione.

## BUSSOLA ... SEGUE

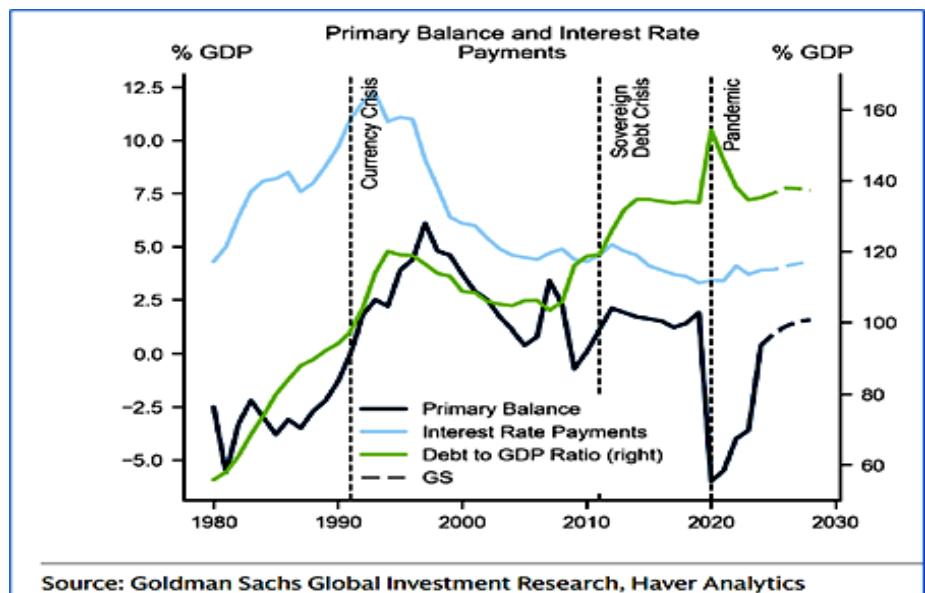
|  | Germany                    | Italy                      |
|--|----------------------------|----------------------------|
| <u>Currency:</u>                           | euro<br>(1 EUR = 100 Cent) | euro<br>(1 EUR = 100 Cent) |
| <u>Unemployment rate:</u>                  | 3.4 %                      | 6.8 %                      |
| <u>Inflation rate:</u>                     | 2.40 %                     | 1.30 %                     |
| <u>Cost of Living:</u><br>(USA = 100%)     | 78.32 %                    | 70.30 %                    |
| <u>Commercial taxes and contributions:</u> | 29.93 %                    | 27.81 %                    |
| <u>Average income:</u>                     | 54,960 US\$                | 38,290 US\$                |
| <u>Average wage:</u>                       | 54,383 US\$                | 35,870 US\$                |
| <u>Central government debt (% of GDP):</u> | 43.97 %                    | 132.50 %                   |
| <u>General government debt (% of GDP):</u> | 63.47 %                    | 135.33 %                   |
| <u>Corruption index:</u>                   | 25 (good)                  | 46 (moderate)              |
|  |                            |                            |
|  | DEU: total                 | per 1000 inh.              |
| <u>Gross domestic product:</u>             | 4,659,929 M US\$           | 55.80 M US\$               |
| <u>Gross national product:</u>             | 4,589,972 M US\$           | 54.96 M US\$               |
| <u>Exported goods:</u>                     | 1,939,211 M US\$           | 23.22 M US\$               |
| <u>Imported goods:</u>                     | 1,763,794 M US\$           | 21.12 M US\$               |
| <u>Budget deficit:</u>                     | 124,795 M US\$             | 1.49 M US\$                |
|  | ITA: total                 | per 1000 inh.              |
|  |                            |                            |

Fonte: [worlddata.info/country-comparison](http://worlddata.info/country-comparison)

### Situazione Italiana: politica fiscale e rischio sovrano

Guardando le politiche fiscali dei governi italiani degli ultimi 50 anni, è possibile individuare almeno quattro fasi storiche distinte:

- anni '80, con emissione massiccia di debito (+40% nel rapporto Debito/PIL). Tassi italiani in crescita. Conseguenti necessità di svalutazioni competitive della Lira e inflazione galoppante.
- Anni '90: consolidamento fiscale post crisi valutaria del 1992
- Dal 2008: crisi finanziaria globale post Lehman, crisi finanziaria sovrana del 2011 (tassi italiani al 10%).
- Dal 2021: miglioramento degli indicatori



## BUSSOLA... SEGUE

### Sviluppi macroeconomici e del mercato del lavoro

Negli ultimi anni c'è stata una ripresa economica che appare buona in confronto alla sottoperformance di Francia e Germania, anche grazie alle politiche fiscali restrittive del governo che hanno permesso di ridurre il deficit fiscale e di conseguenza ridimensionare la quota di PIL (dal 5 al 2% rispetto al 2000) che viene spesa annualmente per pagare interessi sulle obbligazioni emesse, riallocandola sulla spesa per pensioni.

La crescita del PIL italiano per il 2025 è stimata allo 0,5%, con una previsione simile per il 2026. Il tasso di disoccupazione mostra miglioramenti significativi, scendendo al 6,1% nel terzo trimestre del 2025 dal 6,3% del trimestre precedente. Si è attestato al 6% nell'ottobre 2025. Il calo ha compensato l'aumento della disoccupazione negli altri principali paesi dell'area dell'euro, al 6,4% nell'ottobre 2025.

Nonostante questa resilienza apparente, però, la crescita della produttività non è migliorata, anzi la produttività per addetto risulterebbe inferiore a quella di 20 anni fa; gli italiani passano più ore al lavoro e sul posto di lavoro e sono in media più anziani rispetto ai loro colleghi europei. La quota di posti di lavoro nel settore manifatturiero è scesa da 1/5 a meno di 1/6 dal 2000, e la quota di posti di lavoro ad alto valore nel settore dei servizi è minore che in Spagna. Le grandi imprese continuano a essere sottorappresentate in Italia rispetto agli altri paesi dell'UEM4, il che grava sulla spesa in ricerca e sviluppo.

Gli analisti ritengono che ci siano tre principali cambiamenti politici che potrebbero aiutare l'Italia a raggiungere un miglioramento strutturale e che dovrebbero essere al centro dell'attenzione degli investitori:

1. Aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo: orientare il limitato margine di manovra fiscale per sostenere produzioni ad alto valore aggiunto e aumentare la produttività pro capite.
2. Riorganizzazione della spesa pubblica a favore dell'istruzione e cercare rapidamente una soluzione per l'ampio deficit di capitale umano, considerando che un numero sempre minore di giovani entra nel mercato del lavoro.
3. Semplificazione del sistema giudiziario: i tempi di risoluzione delle controversie civili e commerciali, settori chiave per l'attività economica, rimangono molto più lunghi rispetto ad altre giurisdizioni europee.

Il governo Meloni rimane allineato ai requisiti fiscali dell'UE, con l'obiettivo di portare il deficit pubblico al di sotto del 3% del PIL nel 2026. La stabilità politica è migliorata e il premio per il rischio sovrano dell'Italia si è ridotto, con gli spread rispetto alla Germania che ora si attestano su valori prossimi ai fondamentali.

**Lo spread dei titoli di Stato italiani rispetto alla Germania è previsto a circa 80 punti base entro la metà del 2026 e a 90 punti base entro la fine del 2026, con un margine limitato per un'ulteriore compressione. Il livello è leggermente superiore rispetto ai mercati del credito Investment Grade in Europa.**

Il commitment a restare nei binari di politiche fiscali virtuose è fondamentale per rassicurare i mercati internazionali sulla capacità futura del Governo italiano di onorare i suoi molti debiti, che vanno continuamente rifinanziati quando scadono. La fiducia sul mercato del debito equivale a tassi obbligazionari inferiori. A chi è un sicuro pagatore, si concedono debiti a tassi più bassi. Molto dipenderà dalle dichiarazioni di intenti dei candidati alle elezioni politiche 2027, e dagli exit polls preelettorali. (g.b.)

*A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: CNBC, Financial Times, Goldman Sachs Research: European Economics by Taddei, JPM, CNBCpro, Eurostat, BCE)*

Lo spread dei titoli di Stato italiani rispetto alla Germania è previsto a circa 80 punti base entro la metà del 2026 e a 90 punti base entro la fine del 2026, con un margine limitato per un'ulteriore compressione. Il livello è leggermente superiore rispetto ai mercati del credito Investment Grade in Europa.



## COP 30 IL RE È NUDO

Per quanto riguarda il problema ambientale esiste eccome ed è di estrema importanza per l'umanità ed il mondo che la ospita.

Tuttavia, va affrontato con pragmatismo e di questo argomento ne abbiamo parlato in passato anche in maniera più descrittiva e complementare agli altri due fondamentali problemi del pianeta, ovvero quello demografico e quello finanziario, nella ricerca di quella che avrebbe potuto essere la situazione dello shipping nei prossimi decenni fino al 2050.

Ovvero quando l'ideologia prevale sulla pratica.

Dell'ideologia abbiamo subito gli effetti letali già nella recente situazione geopolitica che, nata da una concezione anche comprensibile, si è progressivamente trasformata in una guerra di religione che a cascata ha coinvolto il mondo e ora si sta con grande difficoltà cercando di riportare nelle giuste dimensioni per ripristinare un nuovo ordine globale.

E chi vuol capire capisca.

Per quanto riguarda il problema ambientale esiste, eccome, ed è di estrema importanza per l'umanità ed il mondo che la ospita.

Tuttavia, va affrontato con pragmatismo e di questo argomento ne abbiamo parlato in passato anche in maniera più descrittiva e complementare agli altri due fondamentali problemi del pianeta, ovvero quello demografico e quello finanziario, nella ricerca di quella che avrebbe potuto essere la situazione dello shipping nei prossimi decenni fino al 2050.

Qui lo riprendiamo, principalmente con dei numeri e lasciamo le conclusioni e le considerazioni al lettore.

Per chi volesse approfondire il tema suggeriamo di esaminare l'ultimo aggiornamento dell'ampio ed esaustivo report ExxonMobil 2025 ovvero di un effettivo "addetto ai lavori" accessibile sul sito internet:

[ExxonMobil Global Outlook: Our view to 2050 | ExxonMobil](#)

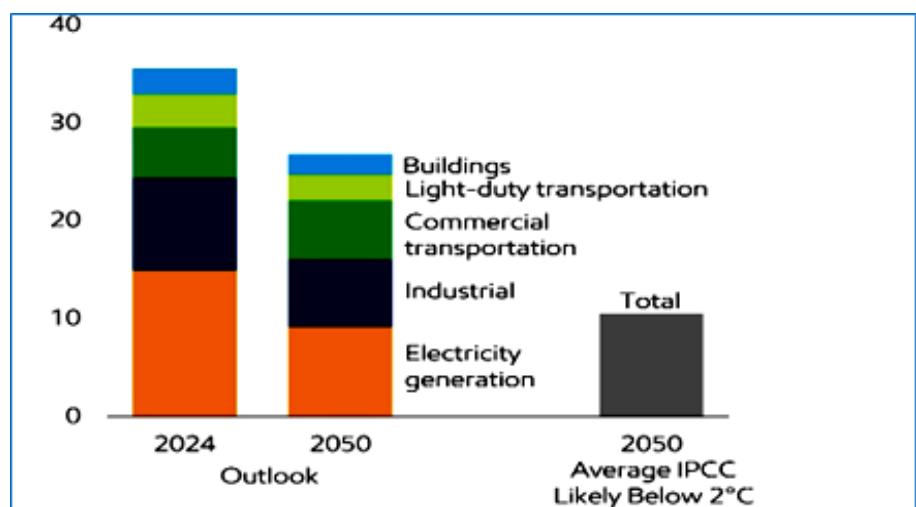
e sul quale abbiamo basato la fonte principale dei dati utilizzati.

Ne riportiamo quindi testualmente solo alcuni concetti chiave, per poi brevemente confrontarli con un nostro lavoro di due anni fa ma comunque attuale e stilare un breve commento anche inerente al nostro ambito dei trasporti principalmente marittimi:

- 1) **CO<sub>2</sub> emission is projected to fall 25% by 2050, but more progress is needed.**
- 2) **Developing countries projected to use 25% more energy as living standards improve.**
- 3) **4 billion people currently live in countries where access to energy is below what is needed to address basic human development needs.**
- 4) **All energy types will be needed.**
- 5) **Under any credible scenario, oil and gas remain essential.**

### Energy-related emissions

CO<sub>2</sub> Billion metric tons



## COP 30 IL RE È NUDO ... SEGUE

Come a dire che gli idrocarburi ovvero la maggiore fonte di energia primaria continuerà ad essere dominante almeno per altri 40/50 anni.

Qualche tempo fa avevamo fatto uno studio appunto sull'Outlook 2050 considerando un dato forse atipico, ma comunque significativo per fare una proiezione che tenesse conto di fattori complessivi che condizionano la richiesta energetica e quindi la emissione di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera in maniera che venissero preservate sia le esigenze della sostenibilità economica e sociale del sistema mondo che quella ambientale.

Il dato di partenza era stato considerare le emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i paesi del pianeta in relazione agli abitanti, al continente e ad una logica collocazione e possibilità/fattore di crescita o mantenimento del livello sociale.

Il risultato era stato il seguente:

| 2022          |            |                            |                  |                       |                      | 2050       |                            |                  |                       |                      |
|---------------|------------|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------|------------|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------|
| Continent     | Population | CO2 emissions (ktCO2/year) | procap emissions | Primary energy demand | procap energy demand | Population | CO2 emissions (ktCO2/year) | procap emissions | Primary energy demand | procap energy demand |
| Europe        | 754.331    | 5.443.764                  | 7,22             | 72                    | 9,54                 | 700.000    | 2.972.036                  | 4,25             | 60                    | 8,57                 |
| Africa        | 1.414.139  | 1.446.201                  | 1,02             | 35                    | 2,48                 | 2.000.000  | 6.923.084                  | 3,46             | 65                    | 3,25                 |
| N.America     | 374.502    | 5.436.671                  | 14,52            | 109                   | 29,11                | 400.000    | 2.996.246                  | 7,49             | 100                   | 25,00                |
| C.America     | 234.190    | 661.256                    | 2,82             |                       |                      | 250.000    | 744.972                    | 2,98             |                       |                      |
| S.America (*) | 443.097    | 1.084.675                  | 2,45             | 26                    | 5,87                 | 450.000    | 1.473.412                  | 3,27             | 40                    | 8,89                 |
| Asia(**)      | 4.661.941  | 22.690.818                 | 4,87             | 330                   | 7,08                 | 5.300.000  | 19.561.170                 | 3,69             | 450                   | 8,49                 |
| Oceania       | 45.107     | 443.275                    | 9,83             |                       |                      | 60.000     | 231.218                    | 3,85             |                       |                      |
| World         | 7.927.308  | 37.206.660                 | 4,69             | 572                   | 7,22                 | 9.160.000  | 34.902.138                 | 3,81             | 715                   | 7,81                 |

(\*) Including Central America - (\*\*) Including Russia, Caspian and Oceania  
source data 2022: United Nations Population division Department of economic and social affairs

Commento dettagliato per item:

Popolazione: la stima di crescita della popolazione per continente cercando di tenere conto di tutte le variabili, sia sociali che economiche, che abbiamo ritenuto si possano evolvere nei prossimi 25 anni, ovviamente con tutte le riserve del caso dato che addentrarsi in un futuro abbastanza lontano comporta sempre un rischio di errore elevato e soprattutto crescente nel tempo.

Attiriamo l'attenzione soprattutto sull'Africa, continente chiave, dove abbiamo considerato (e sperato) che l'esecuzione dei piani come il piano Mattei ed altri possano portare ad un raffreddamento deciso dell'attuale tasso di natalità (o come noi la chiamiamo "propensione alla natalità") con il miglioramento del livello di vita e di welfare come puntualmente è già successo in tutti gli altri paesi del mondo in varie fasi storiche recenti anche se scollegate fra loro.

La richiesta energetica pro-capite è consequenziale e la produzione di CO<sub>2</sub> pro-capite riteniamo non possa ridursi sotto una soglia fisiologica, anche tenuto conto che le proiezioni danno per scontato che gli idrocarburi saranno comunque ancora prevalenti, pur se in diminuzione come quota percentuale del totale di domanda (energia primaria).

Con una riduzione di circa il 6/7 % rispetto al 2022, quindi abbastanza meno ottimistico del report Exxon Mobil che vede una riduzione del 25% della CO<sub>2</sub> già per il 2050.

Unico elemento che non avevamo considerato era il recupero della CO<sub>2</sub> prodotta dalle industrie ed il suo stoccaggio e riutilizzo perché non ne abbiamo reale conoscenza, ma dubitiamo che lo stesso possa portare a un ulteriore 17 % di riduzione (il 6/7% era quanto risultava dal nostro modello) delle emissioni effettive (magari!!)

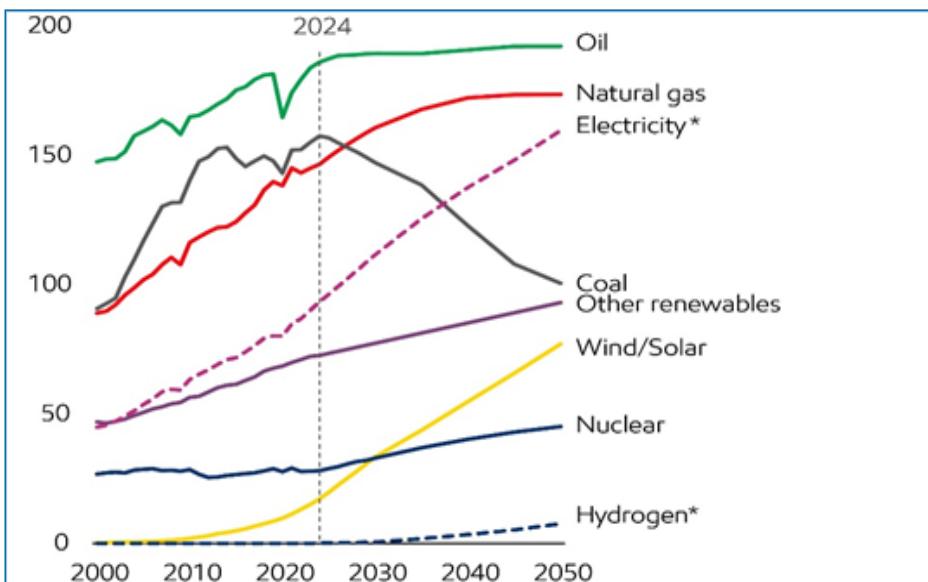
Riportiamo qui sotto la previsione di Domanda totale ed energia primaria attuale e in proiezione 2050 del rapporto Exxon Mobil:

Attiriamo l'attenzione soprattutto sull'Africa, continente chiave, dove abbiamo considerato (e sperato) che l'esecuzione dei piani come il piano Mattei ed altri possano portare ad un raffreddamento deciso dell'attuale tasso di natalità (o come noi la chiamiamo "propensione alla natalità") con il miglioramento del livello di vita e di welfare ...

## COP 30 IL RE È NUDO ... SEGUE

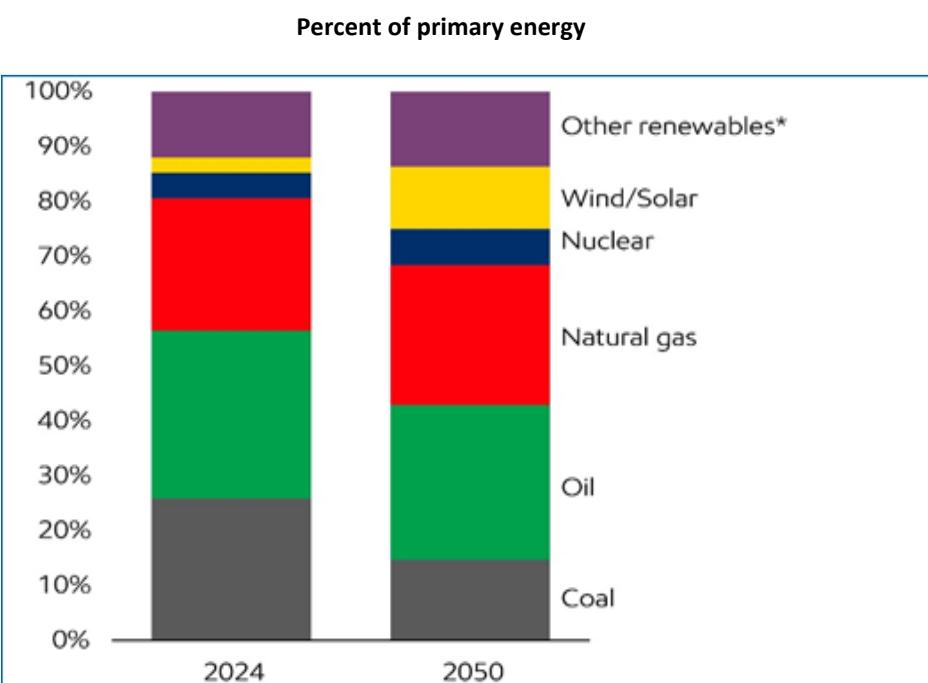
### Global energy demand by fuel

Primary energy - Quadrillion Btu



Chiudiamo tornando a bomba al nostro settore, segnalando e ricordando che lo stesso, il trasporto via mare, tutto incluso, si colloca su un 3% del totale quindi insignificante o perlomeno non certamente decisivo su un contesto globale.

Con buona pace della battaglia ideologica con provvedimenti che comunque lo possono penalizzare come l'ETS (Emissions Trading System) europeo applicato cocciutamente anche ai porti mediterranei o il "cold ironing" estremizzato e relativi costi che possono essere spesi meglio sempre nello stesso campo e sempre nella ottimizzazione di emissioni.



Chiudiamo tornando a bomba al nostro settore, segnalando e ricordando che lo stesso, il trasporto via mare, tutto incluso, si colloca su un 3% del totale quindi insignificante o perlomeno non certamente decisivo su un contesto globale.

Con buona pace della battaglia ideologica con provvedimenti che comunque lo possono penalizzare come l'ETS (Emissions Trading System) europeo applicato cocciutamente anche ai porti mediterranei o il "cold ironing" estremizzato e relativi costi che possono essere spesi meglio sempre nello stesso campo e sempre nella ottimizzazione di emissioni. (di.s.)

## UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE DICEMBRE 2025

Permanendo, anzi, aumentando 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 di azzardare opinioni o addirittura previsioni.

### Scenario Ucraina

Incontri frenetici dei canali formali e meno della diplomazia (diretta, ma soprattutto triangolare o addirittura quadrangolare) per trovare la quadra almeno temporanea che senza definire posizioni finali porti almeno ad una interruzione “temporaneamente definitiva” nella pratica dei combattimenti e una stabilizzazione che nessuno “accetterà” formalmente (vedi North and South Korea) per non perdere la faccia ma che possono sedare le reciproche posizioni.

### Scenario Gaza e Middle East

Tregua fragilissima, piena di contraddizioni e di azioni anche parallele o apparentemente non collegate. Sinceramente speriamo bene per quelle popolazioni martoriata, ma manteniamo ampie riserve, purtroppo.

Intanto la Presidente Meloni ha visitato alcuni paesi del Mid East e paesi chiave in vie diverse per un contributo alla soluzione della crisi in Mid East.

### Scenario Europa

È stato reso pubblico da parte del governo americano il report National Security Strategy datato novembre 2025 (<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf>) dove il capitolo riservato all’Europa denominato “Promoting European Greatness” (pag. 25-27) ha sollevato immediatamente reazioni da Bruxelles. Suggeriamo ai nostri lettori (per chi non lo avesse già fatto) di leggerlo integralmente in inglese e di trarre le loro conclusioni e considerazioni.

Sono stati rilevati droni di origine sconosciuta sui territori degli stati dell’Unione europea che sono lanciati in via probabilmente provocatoria, peraltro innocui dal punto di vista militare stretto, ma potenzialmente pericolosi in quanto sicuramente dotati di impianti fotografici ad alta definizione e quindi abili a fotografare in dettaglio siti militari o comunque sensibili.

### Scenario India e Italia

Si sta consolidando un importante legame con l’India dopo gli incontri di vertice di novembre che colloca l’Italia in posizione interessante e proattiva anche in chiave europea.

In questo contesto, organizzato e promosso dall’ Associazione Trieste summit (<https://triestesummit.org/>), si è tenuto a Trieste nei giorni 4 e 5 dicembre il primo convegno, dedicato interamente alla presentazione del corridoio IMEC. Lo stesso è stato partecipato dalle massime autorità istituzionali e tecniche in materia, nonché da molti operatori di alto livello.

Il “Corridoio India Middle East Europe” previsto entrare in EU proprio a Trieste costituisce la prima iniziativa di collegamento commerciale di questo asse geopolitico Asia-Europa, iniziativa illustrata a cura di SRM (<https://www.sr-m.it/media/files/IMEC%202025%20-%20Trieste.pdf>) anche nel contesto degli Stati Generali della Logistica tenutisi a Trieste il 2/3 dicembre scorsi nel contesto del Forum organizzato dalla Regione Friuli Venezia-Giulia.

### Scenario Europa Mercosur

Nel Consiglio EU del 18-19 dicembre è stato discusso anche l’aggiornamento e l’importante perfezionamento dell’accordo Europa-Mercosur del 29 giugno 2019, dove non si è però raggiunto un accordo di maggioranza qualificata su questo tema, per cui l’argomento è stato posticipato a gennaio 2026.

Le sfaccettature da appianare sono obiettivamente parecchie, ma gli interessi ed equilibri che si verrebbero ad aprire, anche per quanto ci riguarda nello sviluppo degli interscambi via mare con il gigante economico australiano, sono altrettanto interessanti. (di.s.)

Si sta consolidando un importante legame con l’India dopo gli incontri di vertice di novembre che colloca l’Italia in posizione interessante e proattiva anche in chiave europea.

In questo contesto, organizzato e promosso dall’ Associazione Trieste summit, si è tenuto a Trieste nei giorni 4 e 5 dicembre il primo convegno, dedicato interamente alla presentazione del corridoio IMEC. Lo stesso è stato partecipato dalle massime autorità istituzionali e tecniche in materia, nonché da molti operatori di alto livello.



## RIAPRE SUEZ, MA NON PER TUTTI

Di recente, a denunciare quella che appare una non gradita distorsione di mercato, sono stati la Coldiretti e Filiera Italiana che hanno sollecitato una decisa azione di difesa degli interessi dell'agroalimentare Made in Italy da parte dei ministri Tajani (Affari esteri) e Salvini (Trasporti). “

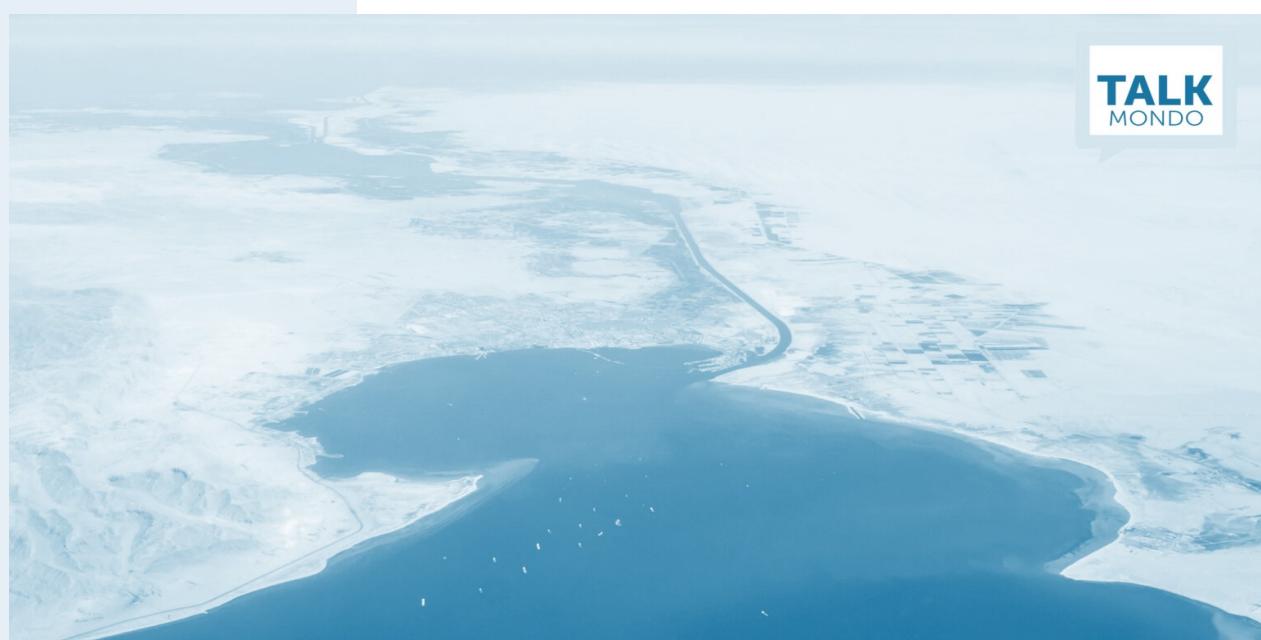
Dopo la sospensione degli attacchi degli Houti alle navi in transito verso il canale di Suez, annunciata a seguito della fragile tregua israelo-palestinese, ci si attendeva una rapida ripresa da parte delle maggiori compagnie armatoriali della tradizionale rotta dall'Estremo oriente verso il Mediterraneo. I fatti, però, stanno smentendo questa facile previsione.

Fatta eccezione per Cma-Cgm e Cosco, le altre compagnie di navigazione (Msc, Maersk e Hapag Lloyd) stanno, con varie motivazioni, rallentando ogni decisione in merito. Al di là delle ragioni logistiche che portano inevitabilmente ad una fase di transizione di 60-90 giorni, anche per evitare improvvise congestioni portuali, ciò che sta emergendo è la volontà, inespressa ma chiara, di prolungare gli elevati guadagni, grazie ai maggiori noli dovuti alla circumnavigazione dell'Africa, con una evidente penalizzazione di determinate tipologie merceologiche che hanno necessità di arrivare quanto prima ai mercati di destinazione.

Di recente, a denunciare quella che appare una non gradita distorsione di mercato, sono stati la Coldiretti e Filiera Italiana che hanno sollecitato una decisa azione di difesa degli interessi dell'agroalimentare Made in Italy da parte dei ministri Tajani (Affari esteri) e Salvini (Trasporti). “Si tratta di una situazione inaccettabile - hanno scritto le due associazioni – per porre fine alla quale chiediamo un urgente intervento sul comportamento strumentale delle principali compagnie responsabili del trasporto container mondiali, soprattutto italiane o svizzere, considerando che, ad esempio, quelle cinesi hanno ripreso la regolare navigazione attraverso Suez”.

Scendendo nel concreto, le due organizzazioni ricordano come attraverso Suez transiti il 16 % dei volumi complessivi in export dell'olio di oliva, il 15 % dei cereali lavorati ed il 14 % del pomodoro trasformato, per un valore complessivo di circa 6 miliardi di euro. Da notare che oltre ai maggiori costi di trasporto, l'allungamento dei tempi di navigazione aumenta anche la possibilità che le merci deperibili arrivino sui mercati in condizioni non integre. Insomma, una vicenda delicata e che rischia di danneggiare un settore di eccellenza nell'export italiano e che punta ad arrivare ad un valore complessivo di 100 miliardi di euro, a tutto vantaggio della nostra bilancia dei pagamenti. Confidiamo che, nei modi e nei tempi dovuti, la situazione rientri nella normalità. (m.z.)

**TALK**  
MONDO



## NOTIZIE FLASH

### ETS: L'ITALIA GUIDA LA PROTESTA DEL MEDITERRANEO

La notizia, di assoluto rilievo, è di qualche settimana fa, ma merita di essere ripresa. Nell'ultimo Consiglio europeo dei Trasporti a Bruxelles, l'Italia ha assunto la guida del fronte mediterraneo nel richiedere con forza una revisione immediata delle politiche ambientali (i famigerati Ets) che rischiano di penalizzare la logistica del Sud Europa.

A fianco dell'Italia, si sono schierate Grecia e Malta, col supporto favorevole di Portogallo e Croazia. Il punto nodale della contestazione riguarda la piena applicazione solo nei porti europei della rigida normativa comunitaria ambientale Ets (con conseguente aggravio dei costi di navigazione) che sta già portando, come effetto indiretto, ad una distorsione dei traffici verso il Nord Africa.

In realtà, l'Europa si attendeva che in sede IMO prevalesse una coscienza ambientale comune con una applicazione complessiva ed uniforme delle regole volte a penalizzare l'uso di carburanti inquinanti da parte dei mezzi di navigazione. Ma, come noto, ciò non è avvenuto, visto che, su forte pressione americana, l'IMO ha deciso il rinvio del voto sul *Net Zero Framework* a livello mondiale lasciando, di fatto e di diritto, l'Europa isolata con le sue rigide regole ambientali.

Gli armatori, in particolari quelli italiani, sono molto preoccupati della situazione tanto da richiedere misure immediate come la sospensione della Direttiva ETS e l'esenzione per i segmenti più colpiti come le Autostrade del Mare, il transhipment e i collegamenti con le isole maggiori. Questa volta il Governo si è mosso tempestivamente, anche con un'azione di lobby con i vicini paesi costieri mediterranei.

Staremo a vedere se la Commissione europea, analogamente a quanto avvenuto in materia di motori endotermici, formalizzerà tempestivamente un nuovo e più pragmatico approccio sull'applicazione del sistema ETS. (m.z.)



### EPPUR SI MUOVE: PRIMO AGGIORNAMENTO SU PORTI D'ITALIA SPA

Come preannunciato nella scorsa Newsletter, la stampa di settore riporta con grande evidenza la notizia dell'approvazione da parte del Consiglio dei ministri del 22 dicembre del disegno di legge che riordina la materia portuale sancendo la nascita di Porti d'Italia Spa. Evidentemente sarebbero state superate le perplessità della Ragioneria Generale dello Stato sulle coperture finanziarie della nuova normativa.

Nel momento in cui stiamo scrivendo queste note siamo in presenza solo di anticipazioni di stampa, per quanto accreditate. Ma che il relativo procedimento approvativo sia prossimo all'avvio, lo conferma, indirettamente, la recente dichiarazione rilasciata, in sede di presentazione del Piano strategico 2025-2029, dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Stefano Donnarumma che ha testualmente affermato: "ci piacerebbe essere soci della società dei porti (ovvero la costituenda Porti d'Italia Spa, Ndr), sarebbe un ottimo modo per gestire i terminal ferroviari che si collegano alle nostre infrastrutture".

Vista la rilevanza strategica della carica ricoperta, non riteniamo che una personalità come quella di Donnarumma abbia parlato invano. Ulteriori indiscrezioni danno per acquisita la scelta dell'esecutivo (assolutamente condivisibile) di sganciare la riforma dalle procedure accelerate del Pnrr e di seguire le procedure ordinarie previste dal nostro ordinamento. Con una fase istruttoria demandata alle Commissioni parlamentari e con una serie di audizioni degli stakeholder coinvolti: dalle associazioni di categoria ai sindacati.

Bene così, confidando che dal dialogo e dal confronto emergano quei correttivi necessari per superare le criticità che abbiamo ampiamente illustrato lo scorso mese. (m.z.)





## NOTIZIE FLASH

### L'ASSESSORE CRISTINA AMIRANTE HA PARTECIPATO A PORDENONE AL CONVEGNO "PORDENONE SPARTIACQUE FRA VENEZIA E TRIESTE"

*"Un'occasione di confronto molto importante per focalizzare il ruolo dell'Interporto di Pordenone, non soltanto all'interno della piattaforma logistica regionale costituita dai porti e dai diversi interporti e infrastrutture di collegamento, ma in particolare sulla connessione del sistema produttivo manifatturiero pordenonese e regionale con il sistema della logistica del territorio, immaginando anche nuove forme d'incentivazione per le imprese locali".*

Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio, Cristina Amirante, intervenendo il 15 dicembre scorso al convegno "Pordenone spartiacque fra Venezia e Trieste: shipping e logistica", svolto nella sede di Interporto Pordenone e organizzato da Adria Ports Forum, con la moderazione del direttore Riccardo Coretti. Il confronto - al quale hanno partecipato anche Sergio Bolzonello, amministratore delegato di Interporto Pordenone, e Stefano Visintin, presidente di Confetra Fvg - ha posto al centro i temi dei corridoi del mare, dei flussi di merci tra Tirreno e Adriatico e del ruolo strategico degli interporti nella gestione delle opportunità per il sistema manifatturiero regionale.

*"Noi operiamo ovviamente molto - ha sottolineato Amirante - con merci e operatori che attraversano la nostra Regione, che è baricentrica rispetto a diversi flussi di traffico, ma dobbiamo concentrarci maggiormente sulle produzioni del tessuto produttivo regionale, che non sempre sfrutta appieno le capacità della piattaforma logistica del Friuli Venezia Giulia".*

*"Ci siamo confrontati - ha aggiunto l'assessore - su alcune questioni cruciali, anche per cercare di orientare la tipologia di trasporto e favorire un maggiore utilizzo dell'intermodalità. Questo significa caricare le merci all'interno dei nostri interporti, attraverso i raccordi ferroviari già presenti nei diversi Consorzi di sviluppo economico del territorio, riducendo così la quota di trasporto su gomma, soprattutto per le destinazioni più lontane".*

*"L'obiettivo - ha annunciato l'esponente della Giunta regionale - di mettere insieme domanda e offerta potrebbe anche vedere nascere, tema sul quale la Regione sta già ragionando e che è stato posto all'attenzione della Cabina di regia della logistica, una linea di finanziamento ad hoc: una sorta di 'ferro-bonus' rivolto alle imprese che operano sul territorio e che scelgono gli interporti regionali per far viaggiare le proprie merci su ferrovia anziché su gomma". ARC/LIS/ma*

### IMPRESE DI AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTO TERZI—CONTRIBUTI PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE

Con il DM 7.8.2025 n. 203, pubblicato sulla G.U. 20.10.2025 n. 244 ed entrato in vigore il giorno stesso, sono stati previsti ulteriori incentivi, sotto forma di contributi, per il rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto di merci per conto terzi, mediante investimenti in veicoli maggiormente eco-sostenibili ed eliminazione di quelli più obsoleti, con uno stanziamento complessivo di 19 milioni di euro.

Mediante il successivo DM 4.12.2025 n. 470, pubblicato sulla G.U. 13.12.2025 n. 289, sono state stabilite le ulteriori disposizioni attuative dell'agevolazione, in particolare le modalità e i termini di presentazione delle domande di contributo e di rendicontazione dell'investimento.

Per maggiori informazioni vai alla G.U. 13.12.2025:

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2025/12/13/289/sg/pdf>





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:

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

