



NEWSLETTER NR. 02_2026

IL VERTICE ITALIA-AFRICA 2026 E IL RILANCIO DEL PIANO MATTEI TRA AMBIZIONI GEOPOLITICHE E SOSTENIBILITA' STRATEGICA

Il 13 febbraio scorso la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha partecipato, ad Addis Abeba, al secondo Summit Italia-Africa, ospitato dall'Etiopia in corrispondenza della riunione plenaria della 39ma sessione ordinaria dei Capi di Stato e di Governo dell'Unione Africana, al quale la Premier è intervenuta in qualità di ospite d'onore. Un riconoscimento, quest'ultimo, di indubbio peso politico, soprattutto tenuto conto delle relazioni non sempre facili tra paesi africani e partner occidentali.

La presenza di un Paese straniero al summit dell'Unione Africana, cadu-

to un giorno dopo l'iniziativa italiana in Africa, è un fatto rarissimo, a dire degli esperti delle dinamiche politiche del continente. Un grande segnale politico di fiducia e di apprezzamento per il lavoro italiano.

L'Africa è tornata, così, al centro degli interessi italiani, consolidando la strategia di Roma che, con il Piano Mattei, punta ad un'idea di rinnovata collaborazione nel Continente; un continente prioritario e in profonda evoluzione, come testimonia la recente intervista del Ministro degli Esteri - Antonio Tajani su Avvenire e come affermato dalla presidente del Consiglio Giorgia

SOMMARIO

Il vertice Italia - Africa.....1-6

Il Lloyd Triestino e la rivoluzione del container.....7

I porti del Nord Adriatico e la crisi in atto.....8-10

Bussola:
Overview macro economica11-12

La Commissione Europea vara la nuova strategia marittima e portuale.....13-15

Un flash sulla geo - politica di fine marzo.....15-16

NOTIZIE FLASH

Trentennale INCE e Forum IMEC.....17

Nuovo quadro UE sugli aiuti di stato ai trasporti sostenibili.....18

Trasporti, Amirante, carta vincente del sistema FVG è la capacità di adattamento.....19

IL VERTICE ITALIA AFRICA ...SEGUE

La scelta di Addis Abeba e la decisione di tenere il summit in concomitanza con il vertice dell'Unione Africana enfatizza uno degli obiettivi strategici del governo italiano, che è quello di fare dell'Italia "il ponte privilegiato tra Europa e Africa", trasformando questa posizione di "ponte" in una leva geopolitica attiva



Meloni nel suo discorso di Addis Abeba ¹⁾ *“un Continente ricco di risorse, materie prime, e terre coltivabili e che può contare su una forza dirimente nell’epoca del sapere, ovvero il capitale umano”*. Per un quadro completo relativo agli sviluppi macroeconomici, prospettive e performance di crescita di ogni singolo stato africano si rimanda all’ African Economic Outlook 2025 ²⁾.

Essenzialmente, con l’intensificarsi della concorrenza globale, l’Italia sta ripositionando l’Africa al centro della sua politica estera ed economica, collegando infrastrutture, risorse critiche e sicurezza, attraverso il suddetto Piano.

Sempre secondo Tajani, *“il Piano Mattei incarna una strategia fondata su questi principi: una cooperazione concreta e un dialogo politico costante. L’obiettivo è finanziare – grazie a una dotazione iniziale di 5.5 miliardi – progetti che rispondano a bisogni concreti, identificati insieme ai partner africani”* ³⁾.

La scelta di Addis Abeba e la decisione di tenere il summit in concomitanza con il vertice dell’Unione Africana enfatizza uno degli obiettivi strategici del governo italiano, che è quello di fare dell’Italia “il ponte privilegiato tra Europa e Africa”, trasformando questa posizione di “ponte” in una leva geopolitica attiva.

Innanzitutto, il vertice al Convention Center di Addis Abeba ha costituito il momento per un bilancio, con l’obiettivo di fare il punto sui risultati conseguiti in questi anni dal piano Mattei per l’Africa, raccogliere il riscontro dei partner africani e individuare insieme le priorità operative e le modalità di lavoro per le fasi successive. Allo stesso tempo, si è palesata anche l’ambizione di estendere la platea dei partner oltre i 14 Paesi già aderenti ⁴⁾, investendo su vari settori, che vanno dall’energia all’agricoltura, allo sviluppo dell’AI e dominio spaziale etc., attraverso una struttura finanziaria innovativa.

Quindi, a due anni dal suo lancio, il Piano Mattei, voluto dal governo italiano, viene sottoposto a una “revisione” politico-operativa, tesa a verificare, non solo, in che misura gli impegni annunciati si siano tradotti in risultati concreti, ma soprattutto quale direzione stia effettivamente prendendo la strategia italiana nel continente africano.

È anche giusto ricordare che, dopo due anni di bilaterali, studi e ritocchi al Piano, l’industria estrattiva è sempre stata, soprattutto in Africa, foriera di un approccio predatorio da cui il piano vuole prendere le distanze: devastazione ambientale, contributo alla crisi climatica, violazioni dei diritti umani, debito. Fugare, pertanto, ogni dubbio che questa possa essere supportata finanziariamente dal Piano Mattei sarebbe davvero un approccio nuovo di porsi nei confronti dei paesi dell’Africa.

A supporto di questa tesi, si nota che le principali testate estere, dal quotidiano francese Le Monde all’agenzia statunitense Associated Press, leggono l’appuntamento di Addis Abeba come il tentativo di Roma di stabilire un nuovo paradigma di cooperazione, basato su investimenti paritari anziché su logiche assistenziali e predatorie. È davvero così?

A questo proposito, occorre ricordare le polemiche seguite al primo summit romano nel 2024, criticato per il limitato coinvolgimento diretto dei leader africani nella fase di definizione del Piano, che rischia così di non coinvolgere adeguatamente partner africani e società civile locali nella definizione dei progetti, potendo apparire un’iniziativa top-down piuttosto che una vera co-progettazione.

Ecco allora che, nel suo intervento di apertura del Vertice Italia-Africa ⁵⁾, la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha affermato che con il Piano Mattei “abbiamo assunto un impegno molto ambizioso, e cioè costruire un modello completamente diverso di cooperazione, fondato sulla fiducia e sul rispetto reciproco”, ribadendo l’idea di una cooperazione “da pari a pari”, priva di “tentazioni predatorie” e lontana da approcci paternalistici.

IL VERTICE ITALIA AFRICA ... SEGUE

Ora, al di là della retorica, il Piano è un progetto ambizioso, con obiettivi molteplici e complessi, che ha mobilitato miliardi di euro di risorse pubbliche e private, grazie anche alla collaborazione con la Banca Mondiale, la Banca Africana di Sviluppo, Undp ⁶⁾ e altri partner finanziari, contribuendo alla realizzazione di



progetti con impatto sociale concreto.

Proviamo solo a fare una sintesi dei progetti attuali e in fieri, più significativi, come: la centrale fotovoltaica e di stoccaggio di energia ad Assuan in Egitto, il collegamento elettrico sottomarino "Elmed" tra Italia e Tunisia e il finanziamento da 150 milioni di euro al Kenya per sostenere le strategie climatiche.

Accanto ai grandi progetti energetici, l'Italia partecipa alla "Alliance for Green Infrastructure" in Africa e ha contribuito alla creazione di uno "Special Fund" presso la Banca Africana di Sviluppo per sostenere rinnovabili, acqua e trasporti sostenibili.

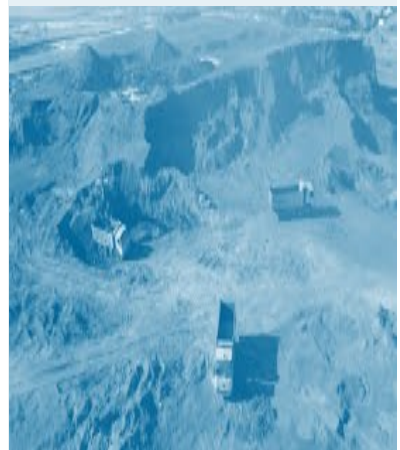
Ai progetti di punta sul fronte energetico si affiancano quelli riguardanti l'agricoltura e la sovranità alimentare: un polo agro-industriale e il programma di elettrificazione "NEDA" in Costa d'Avorio ⁷⁾, in Algeria un progetto di agricoltura rigenerativa su terreni semi-aridi, mentre nel sud algerino è prevista l'apertura di un centro d'eccellenza per la formazione di tecnici, specie in campo agricolo, con l'obiettivo di fare dell'Algeria un Paese esportatore. In Mozambico è in programma un polo agroalimentare mentre in cinque Paesi pilota dell'Africa orientale il progetto sulla filiera del caffè.

Completano il quadro i programmi di sostegno al sistema sanitario, oltre a interventi ambientali e idrici attivi in Etiopia.

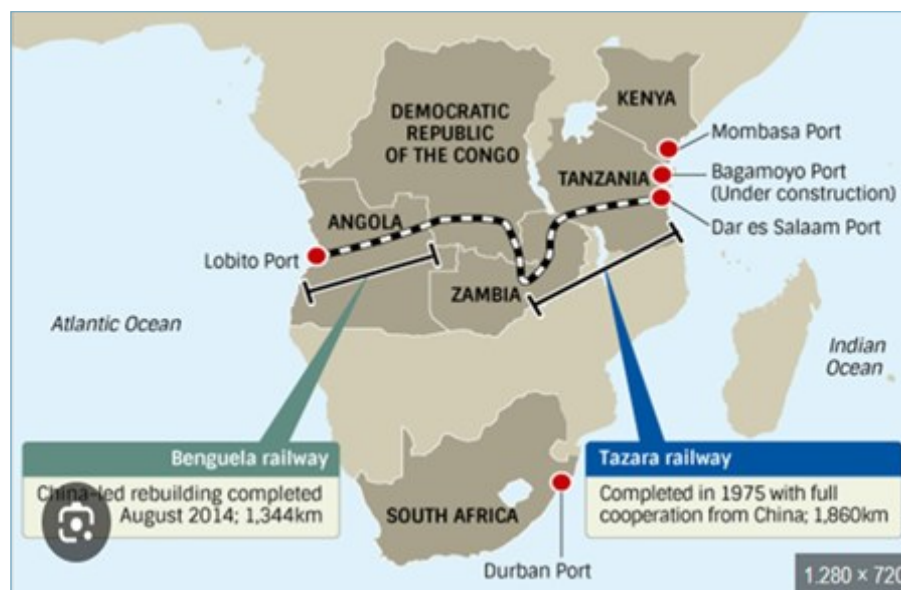
Tra i progetti simbolo figura il "Corridoio di Lobito" (infrastruttura di 1.600 chilometri che collegherà l'Africa dall'Angola allo Zambia e Tanzania, passando per la Repubblica democratica del Congo) finanziato dal Global Gateway e dagli Stati Uniti in ottica anticinese; (in passato la Cina ha costruito la "ferrovia Tazara" per poter collegare le miniere dello Zambia alla Tanzania).

L'importanza del Corridoio è quella di aver contribuito alla fase di progressiva proiezione internazionale del Piano Mattei, avviata dall'Italia nel summit di Roma del giugno 2025. A ben vedere, il corridoio, sostenuto da partner europei, statunitensi e africani, incarna un approccio alternativo alla competizione sulle risorse: integra infrastrutture, accesso ai minerali critici e sicurezza economica condivisa, riducendo le dipendenze da filiere e rotte dominate dalla Cina. In questa logica, il Piano Mattei si configura sempre più come uno strumento geopolitico, capace di collegare Africa, filiere strategiche e posizionamento internazionale dell'Italia.

Tra i progetti simbolo figura il "Corridoio di Lobito" (infrastruttura di 1.600 chilometri che collegherà l'Africa dall'Angola allo Zambia e Tanzania, passando per la Repubblica democratica del Congo) finanziato dal Global Gateway e dagli Stati Uniti (in ottica anticinese; in passato la Cina ha costruito la "ferrovia Tazara" per poter collegare le miniere dello Zambia alla Tanzania).



Nei fatti, sempre secondo osservatori e comunità accademiche, la quantificazione puntuale degli investimenti effettivamente erogati, la ripartizione per paese e i criteri di selezione dei progetti restano elementi poco dettagliati, a fronte della necessità di maggiore trasparenza su criteri, procedure e valutazioni di impatto, sia in termini economici sia ambientali.



In concreto, a fronte dei progetti elencati sopra, il bilancio che Meloni ha presentato al Vertice di Addis Abeba indica che, dei 5,5 miliardi di euro annunciati nel 2024, sono stati mobilitati finora oltre 1,3 miliardi. Le risorse provengono dal Fondo italiano per il clima (800 milioni deliberati), dal “Plafond Africa” di Cassa Depositi e Prestiti, dall’IFAD, dalla cooperazione con istituzioni multilaterali come la Banca Mondiale e da una linea multinazionale attivata con la Banca Africana di Sviluppo. Una modalità innovativa: a ogni euro investito da Roma corrisponde un cofinanziamento dell’istituzione africana, generando un effetto leva che ha già attirato contributi di paesi come Emirati Arabi Uniti e Danimarca.

C’è da dire però che, nonostante i buoni risultati della recente missione in Africa e l’annuncio di risorse mobilitate, anche con l’aiuto di nuovi partenariati finanziari, secondo vari analisti, permangono alcune criticità.

Nei fatti, sempre secondo osservatori e comunità accademiche, la quantificazione puntuale degli investimenti effettivamente erogati, la ripartizione per paese e i criteri di selezione dei progetti restano elementi poco dettagliati, a fronte della necessità di maggiore trasparenza su criteri, procedure e valutazioni di impatto, sia in termini economici sia ambientali.

E c’è anche chi avanza più di una riserva sull’efficacia e la sostanza del “cambio di paradigma” proclamato dall’iniziativa governativa durante il Vertice, come il capo del Programma Africa del Centro Studi Ispi – G. Carbone – secondo il quale, oltre a “una maggiore trasparenza, maggior accesso a informazioni chiare su criteri, procedure, progetti, e sulla loro portata e efficacia”, “è necessaria una maggiore consapevolezza sugli investimenti che si vanno a sostenere e sulle ricadute effettive sulle economie continentali, per essere certi che siano benefiche”. Infatti, è proprio il tema della trasparenza a costituire l’elemento di criticità, frequentemente richiamato da osservatori, analisti e operatori del settore, in quanto restano limitate e frammentarie le informazioni pubblicamente accessibili su criteri di selezione dei progetti, procedure di allocazione dei fondi, meccanismi di monitoraggio e risultati effettivamente conseguiti.

Un’altra contestazione riguarda, poi, la carenza di iniziative e impulso politico sulla transizione ecologica, rivendicate da Meloni, mentre il Piano sembra difettare ancora di un “quadro strategico chiaro che costruisca benefici condivisi e di lunga durata”, fa notare Giordano di Ecco - Centro Studi specializzato in questioni climatiche. Si ha quindi l’impressione che il Piano funzioni dal punto di vista politico, mentre dal

IL VERTICE ITALIA AFRICA ... SEGUE

punto di vista pratico, “è più difficile capire quali progetti vanno avanti e quali sono incagliati”, poiché su 64 iniziative, sarebbero 29 quelle concrete, rendendo così difficile concretizzare il successo del piano Mattei oggi, riflette il direttore della rivista specializzata “Africa e Affari” Massimo Zaurrini.

A questo proposito, fonti diplomatiche assicurano più velocità nel 2026, visto che la “messa a terra ora è finita” e gli intoppi burocratici a livello italiano ed africano dovrebbero ridursi. Vedremo.

Tutto ciò, senza considerare poi che il Piano Mattei, pur dotato di un ammontare di risorse significative (circa 5,5 miliardi di euro complessivi), rischia di essere insufficiente per affrontare le dimensioni delle sfide africane, soprattutto se confrontato con investimenti cinesi o multilaterali⁸⁾.

A onore del vero, però, nonostante le criticità esposte sopra, un risultato certamente significativo è stato raggiunto con la firma a Misurata di un progetto di sviluppo del porto libico. Un progetto che si inserisce nel quadro del Piano Mattei per l’Africa e che vede coinvolta MSC del Gruppo Aponte, attraverso Terminal Investment Limited (TiL), in partnership con Misurata Free Zone e la società qatariota Al Maha Qatari Company.

A gennaio scorso, in occasione della cerimonia per la posa della prima pietra per l’ampliamento del terminal container, Aponte – presidente del gruppo MSC - ha sottolineato che “MSC contribuirà a fare di Misurata uno dei principali progetti di espansione di infrastrutture portuali in Nord Africa e di partecipare così alla concretizzazione della visione del Piano Mattei per l’Africa intrapresa dal Governo italiano” (Repubblica A&F del 18 gennaio 2026). Il progetto prevede l’ampliamento del terminal container esistente con infrastrutture di ultima generazione e investimenti pensati per aumentare la capacità portuale e i traffici merci. “Il terminal container di Misurata ha tutto il potenziale per continuare a crescere passando dagli attuali 650mila teu fino a un milione e 500mila teu all’anno”, continua Aponte.



Fonte: Africarivista – Terminal container di Misurata

Secondo alcune stime, gli investimenti per lo sviluppo del porto della Zona franca di Misurata, nel nord-ovest della Libia, potrebbero raggiungere 2,7 miliardi di dollari in tre anni, rendendolo uno dei più importanti progetti di espansione delle infrastrutture portuali del Nord Africa.

Il progetto ha anche una forte valenza politica, innanzitutto perché in lizza per la realizzazione c’erano altri attori di rilievo quali la Francia e la Turchia, ma anche perché costituisce un punto di forza per il governo italiano circa la strategia del Piano Mattei. A ben vedere, grazie a questo progetto, visto come uno dei tasselli concreti del Piano, viene ripensato il ruolo della Libia nelle catene globali del valore, rafforzando la centralità del Mediterraneo come spazio di connessione tra le due sponde. Trattasi di una operazione dove, il fine ultimo dell’Italia è quello di porsi come un hub di riferimento per commercio ed energia che unisce Africa ed Europa.

A gennaio scorso, in occasione della cerimonia per la posa della prima pietra per l’ampliamento del terminal container, Aponte – presidente del gruppo MSC - ha sottolineato che “MSC contribuirà a fare di Misurata uno dei principali progetti di espansione di infrastrutture portuali in Nord Africa e di partecipare così alla concretizzazione della visione del Piano Mattei per l’Africa intrapresa dal Governo italiano”



IL VERTICE ITALIA AFRICA ... SEGUE

... lasciamo che ognuno faccia una propria riflessione, pur consapevoli che la sua credibilità sarà misurata sulla coerenza degli investimenti, sulla trasparenza dei processi decisionali e sulla capacità di produrre benefici ambientali e socio-economici verificabili nel medio-lungo periodo.

C'è anche da dire che l'operazione su Misurata si inserisce inoltre in un delicato equilibrio di interessi, con la Turchia tra gli attori più presenti e influenti in Libia, che utilizza le infrastrutture per i propri commerci e interessi economici; aspetto quest'ultimo da non sottovalutare, anche alla luce dei traffici tra la Turchia e il Porto di Trieste.

Per concludere, se è vero che stiamo assistendo ad un nuovo protagonismo di paesi finora relegati a ruoli di secondo piano e, nonostante il Piano Mattei non sia più un'iniziativa solo italiana, ma una strategia di respiro europeo e internazionale - come sottolineato da fonti diplomatiche -, che può contare su sinergie strutturate a vario livello, con l'Unione Europea attraverso il Global Gateway, il G7, l'Unione Africana, le Istituzioni internazionali e molteplici partner a livello bilaterale, resta ora la prova dell'attuazione concreta del Piano, consapevoli che il cammino è ancora lungo e che non sarà di sicuro un percorso lineare.

Ciò detto, senza tentare di trarre conclusioni in merito al successo del Piano Mattei, bensì, sulla base degli elementi fino ad oggi resi noti, lasciamo che ognuno faccia una propria riflessione, pur consapevoli che la sua credibilità sarà misurata sulla coerenza degli investimenti, sulla trasparenza dei processi decisionali e sulla capacità di produrre benefici ambientali e socio-economici verificabili nel medio-lungo periodo. Dimostrando, in tal modo, che l'impegno del nostro Paese verso l'Africa rappresenta una scelta strategica, capace di coniugare stabilità regionale, sviluppo condiviso e rilevanza geopolitica nel Mediterraneo allargato.

Nota – Si segnala che si terrà a La Spezia il Forum Internazionale "A bridge to Africa" che si terrà alla Spezia – 8-10 aprile 2026 ⁹⁾, quale momento di confronto ad alto livello tra istituzioni, imprese e stakeholder internazionali; anche alla luce della recente visita della Presidente del Consiglio Giorgia Meloni in Algeria, che arriva in un momento in cui gli effetti della guerra in Medio Oriente si ripercuotono sul comparto energetico. Visita che ha visto al centro dei colloqui con l'omologo algerino, Abdelmajid Tebboune, la difesa degli interessi nazionali e la questione degli approvvigionamenti energetici. (m.d.f.)

Note:

- 1) <https://www.governo.it/it/articolo/lintervento-del-presidente-meloni-allassemblea-dei-capi-di-stato-e-di-governo-dellunione>
- 2) <https://www.afdb.org/en/documents/african-economic-outlook-2025>
- 3) [Tajani: «Il Piano Mattei è una priorità strategica. Inaccettabili gli atti terroristici in Nigeria»](#)
- 4) Dai 9 Paesi focus iniziali (Algeria, Congo, Costa d'Avorio, Egitto, Etiopia, Kenya, Marocco, Mozambico, Tunisia) si è già passati a 14 nel 2025, con l'ingresso di Angola, Ghana, Mauritania, Senegal e Tanzania, con la prospettiva di un ulteriore allargamento.
- 5) <https://www.governo.it/it/articolo/intervento-di-apertura-del-presidente-meloni-al-secondo-vertice-italia-africa/31120>
- 6) Progetti implementati con il supporto Undp per sostenere la crescita industriale guidata dall'AI in Costa d'Avorio, Ghana, Mozambico e Senegal
- 7) In Costa d'Avorio Eni, il mese scorso, ha annunciato una nuova scoperta di gas e condensati nell'offshore del Paese; il primo progetto a zero emissioni nette in Africa. Mentre, in Angola, Eni avvierà forniture di gas dal giacimento di Quiluma nell'offshore angolano.
- 8) Pechino ha capitalizzato la guerra commerciale scatenata da Donald Trump con interventi per irrobustire un interscambio con l'Africa già nell'ordine delle centinaia di miliardi di dollari. A metà mese il leader Xi Jinping ha ufficializzato l'estensione a 53 Paesi africani della sua politica "zero-tariff" (dazi zero), rimuovendo al 100% le barriere tariffarie e includendo nel pacchetto big locali come Nigeria, Kenya e Sudafrica.
- 9) [Partecipa 2025 – A bridge to Africa](#)



IL LLOYD TRIESTINO E LA RIVOLUZIONE DEL CONTAINER

PRESENTATO IL VOLUME CURATO DAL PROF. SERGIO BOLOGNA E DA CLAUDIO

ORELLI IL 5 MARZO SCORSO

Nel 2021 l'AIOM ha collaborato alla pubblicazione, presso l'editore Asterios di Trieste, di una ricerca intitolata Agli inizi del container. Il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia. Alla fine del 2025 è uscito un secondo volume, intitolato Il Lloyd Triestino e la rivoluzione del container. Il consorzio MAFECs di linee per l'estremo oriente (1974-1980), pubblicato in un'elegante veste grafica dal Museo del Mare di Trieste e presentato davanti a un folto pubblico il 5 marzo scorso al Palazzo Gopcevich. In ambedue i volumi c'è un breve scritto di Zeno D'Agostino, l'ex Presidente dell'Autorità Portuale che decise di appoggiare questo progetto di ricerca, fortemente voluto e portato a termine da chi per alcuni anni è stato Presidente dell'AIOM.

L'introduzione del container e quindi dell'intermodalità nel trasporto marittimo delle merci può essere considerata una delle maggiori innovazioni tecniche del Novecento, un'innovazione che ha cambiato il volto della flotta mondiale. Il Lloyd Triestino ha saputo rapidamente approfittare di questa opportunità in un momento estremamente difficile della sua storia secolare: la crisi del trasporto passeggeri di linea su lunghe distanze, surclassato dal trasporto aereo, e la crisi di Suez che portò alla chiusura del Canale per otto anni, dal 1967 al 1975, rendendo assai difficile per i porti mediterranei, ma soprattutto per Trieste, stabilire dei collegamenti con il Far East. Quando nasce il consorzio MAFECs però il Canale viene riaperto e il Presidente egiziano Sadat invia il suo ambasciatore in Italia a darne notizia al Lloyd Triestino prima ancora di darla a tutto il mondo. Questo ci fa capire il prestigio di cui godeva Trieste e la sua economia marittima a quel tempo!

Le due ricerche sono state rese possibili dalla cortesia della società che ha permesso di esaminare i verbali del CdA del Lloyd, una fonte che non era mai stata scandagliata con tanta pazienza e precisione, come quella che vi hanno dedicato i due curatori del volume. L'altra fonte, importantissima, che si è rivelata piena di sorprese, è costituita dalle testimonianze di donne e uomini che hanno vissuto direttamente quella esperienza e che la ricordano come un momento importante ed esaltante della loro esistenza. Moltissimi erano presenti di persona al Palazzo Gopcevich e parecchi non hanno potuto nascondere la loro emozione.

Ripercorrere la storia di quel momento cruciale per lo shipping mondiale, come dice D'Agostino nei suoi brevi scritti, significa capire meglio quello che avviene oggi sotto i nostri occhi. Historia magistra vitae si diceva una volta. L'AIOM è lieta di aver offerto questo omaggio alla città di Trieste e al suo universo marittimo-portuale. Ma questo non sarebbe stato possibile senza la disponibilità del Comune e l'interessamento della dott.ssa Patrizia Fasolato, responsabile dei Musei Scientifici e del dott. Andrea Bonifacio, conservatore del Museo del Mare. (s.b.)



Il Lloyd Triestino ha saputo rapidamente approfittare di questa opportunità in un momento estremamente difficile della sua storia secolare: la crisi del trasporto passeggeri di linea su lunghe distanze, surclassato dal trasporto aereo, e la crisi di Suez che portò alla chiusura del Canale per otto anni, dal 1967 al 1975, rendendo assai difficile per i porti mediterranei, ma soprattutto per Trieste, stabilire dei collegamenti con il Far East.

Il volume è acquistabile presso il Museo del Mare, al magazzino 26 del Porto Vecchio e presso i bookshop degli altri musei civici



I PORTI NORD ADRIATICI E LA CRISI IN ATTO

Dopo la rottura dell' Alleanza 2M tra Maersk e MSC, cessata materialmente a fine marzo 2025 e la nascita della nuova alleanza Gemini, tra Maersk e Hapag Lloyd, lo scenario dei collegamenti oceanici diretti dei tre porti del quadrante orientale Nord Adriatico è radicalmente mutato ...



Per i porti del Nord Adriatico l'anno 2025 ha rappresentato a tutti gli effetti un periodo di radicali cambiamenti nell'articolazione dei servizi diretti da e per il Far East e l'Asia, nonché un percorso di sofferta transizione, alla luce degli innumerevoli fattori di crisi in atto, nel Centro Est Europa con il conflitto Russia/Ucraina, oramai al suo quarto anno, ma soprattutto nel quadrante del Medio Oriente/Mar Rosso/Golfo Persico, mercato di tradizionale importanza per l'interscambio oltremare, ma soprattutto via preferenziale di transito da e per l'India, l'Asia di Sud East e l'Estremo Oriente.

Dopo la rottura dell' Alleanza 2M tra Maersk e MSC, cessata materialmente a fine marzo 2025 e la nascita della nuova alleanza Gemini, tra Maersk e Hapag Lloyd, lo scenario dei collegamenti oceanici diretti dei tre porti del quadrante orientale Nord Adriatico è radicalmente mutato:

- la Gemini in Adriatico con il servizio madre scala solamente i porti di Rijeka e Koper, fatto dovuto all'intenzione di Maersk di valorizzare gli investimenti della casa madre (APM Terminals) nel nuovo terminal di Riva Zagabria a Rijeka; Trieste e gli altri porti del versante adriatico occidentale vengono serviti con un servizio feeder settimanale;
- la "The Alliance", causa l'uscita dell'Hapag Lloyd, ha preso il nuovo nome di "Premier" e ha stipulato con MSC uno slot agreement per i carichi da e per il Far East; quindi è indirettamente presente in Adriatico, anche con i due servizi feeder gestiti dalla One, attestati rispettivamente su Port Said e sul Pireo;
- la Ocean Alliance ha mantenuto il tradizionale itinerario sui tre porti con le navi madre;
- la MSC, uscita da ogni alleanza, fatta salva l'unica eccezione dell'accordo con le compagnie della Premier, One (Mitsui e NYK), Hyundai Merchant Marine e Yang Ming, opera da sola, rafforzando i servizi esistenti; in Adriatico, con comunicato ai clienti di data 14-01-2026¹⁾ aveva informato che il porto di Trieste era stato inserito con il primo viaggio da Pusan FD608Wd del 18 febbraio nel servizio diretto Dragon, dal Far East nella direttrice West-bound e verso la costa orientale degli Stati Uniti nella direttrice East-bound. Notizie apparse sulla stampa di questi giorni modificano tale impostazione, nel senso che per Trieste verrebbe ripristinato il preesistente servizio diretto Phoenix, con navi di minore capacità (8.100/9.800 TEU), mentre le prosecuzioni verso la East Coast degli USA verrebbero assicurate con collegamenti feeder via Gioia Tauro.

Una serie di cambiamenti da definirsi epocale e le cui prestazioni in termini di volumi sui tre porti del versante orientale dell' Adriatico dovrebbero mantenere i livelli più o meno consolidati in termini di trade complessivo, anche se diversamente ripartito fra i tre scali.

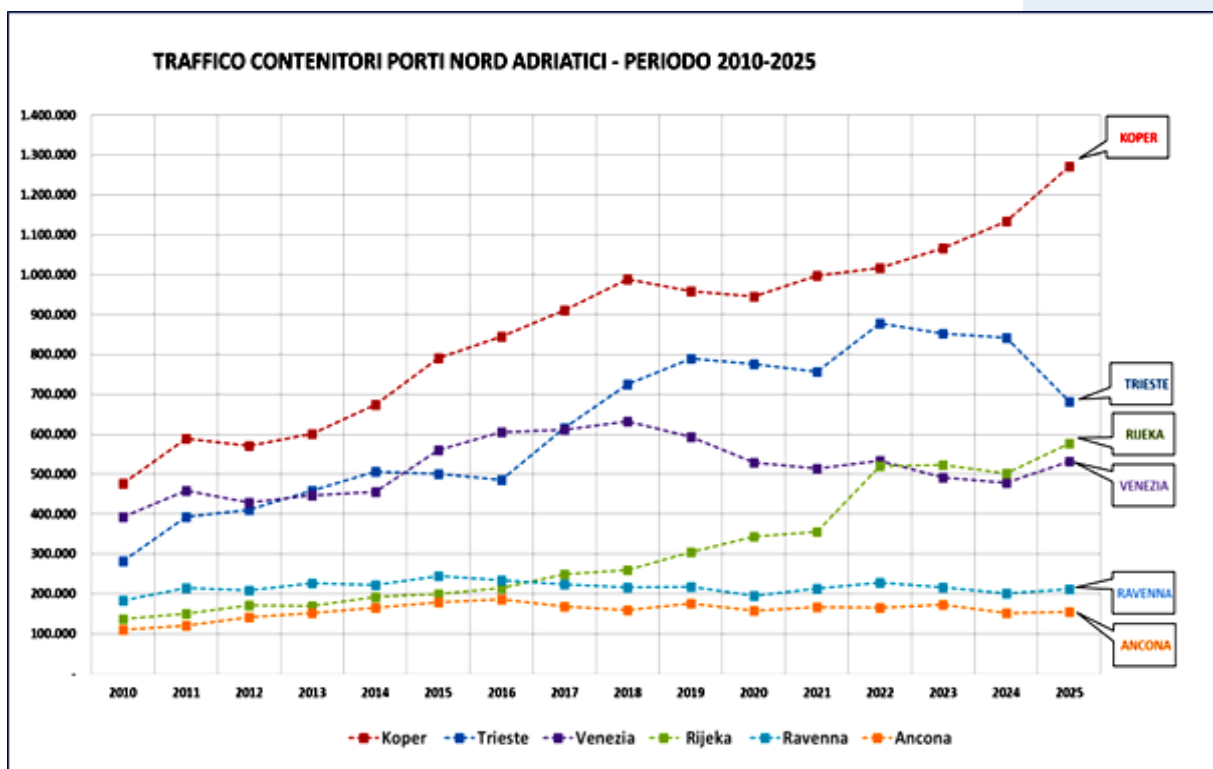
I tre porti di Venezia, Ravenna e Ancona hanno recuperato nel 2025 le perdite registrate nel precedente biennio causa appunto i dirottamenti verificatisi tra il 2023 e il 2024, mentre i tre porti del versante orientale presentano risultati diversificati, Koper e Rijeka hanno registrato incrementi rispettivamente del 12,25% e del 14,91%.

Trieste, come accennato sopra, causa la sospensione del servizio 2M ha sostanzialmente perduto i volumi in transhipment operati da Maersk per Venezia, Ravenna e Ancona fino a marzo del 2025.

Da notare che Rijeka conquista il terzo posto in graduatoria, superando Venezia e, con ogni probabilità, nel prossimo biennio ambirà a contendere con Trieste il secondo posto, pur presentando sotto l'aspetto logistico ancora delle rilevanti limitazioni nei collegamenti ferroviari con l'entroterra.

La tabella e il grafico che seguono illustrano l'andamento del traffico contenitori nei sei porti adriatici rispettivamente dei versanti orientale e occidentale nel periodo 2010 – 2025:

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO - TEU							
Anno	Trieste	Koper	Rijeka	Venezia	Ravenna	Ancona	Totale
2010	281.643	476.731	137.048	393.425	183.577	110.395	1.582.819
2011	393.195	589.314	150.677	458.383	215.536	120.674	1.927.759
2012	411.247	570.744	171.945	428.893	208.152	142.213	1.933.194
2013	458.597	600.441	169.943	446.591	226.760	152.394	2.054.726
2014	506.019	674.033	192.004	456.088	222.735	164.882	2.215.741
2015	501.222	790.736	200.102	560.301	244.813	178.476	2.475.650
2016	486.499	844.758	214.348	605.875	234.511	185.846	2.571.837
2017	616.153	911.528	249.975	611.383	223.369	168.372	2.780.780
2018	725.426	988.499	280.375	632.250	216.320	159.061	2.981.931
2019	789.640	959.356	305.059	593.070	218.138	176.193	3.041.456
2020	776.022	945.007	344.091	528.676	194.888	158.677	2.947.341
2021	757.243	997.574	356.088	513.814	212.926	167.338	3.004.963
2022	877.795	1.017.788	520.866	533.991	228.435	165.346	3.344.221
2023	852.193	1.066.093	522.938	491.118	216.981	173.152	3.322.475
2024	842.198	1.133.340	501.797	478.837	201.776	151.660	3.309.608
2025	681.717	1.272.191	576.639	532.762	212.421	154.868	3.430.598
incr/decr. %	-19,06%	12,25%	14,91%	11,28%	5,28%	2,12%	3,68%
CAGR PERIODO	6,07%	6,76%	10,05%	2,04%	0,98%	2,28%	5,29%
ARCO NORD-EST - (Trieste, Koper, Rijeka)						2.530.547	2,15%
ARCO CENTRO-NORD OVEST - (Venezia, Ravenna, Ancona)						900.051	8,14%



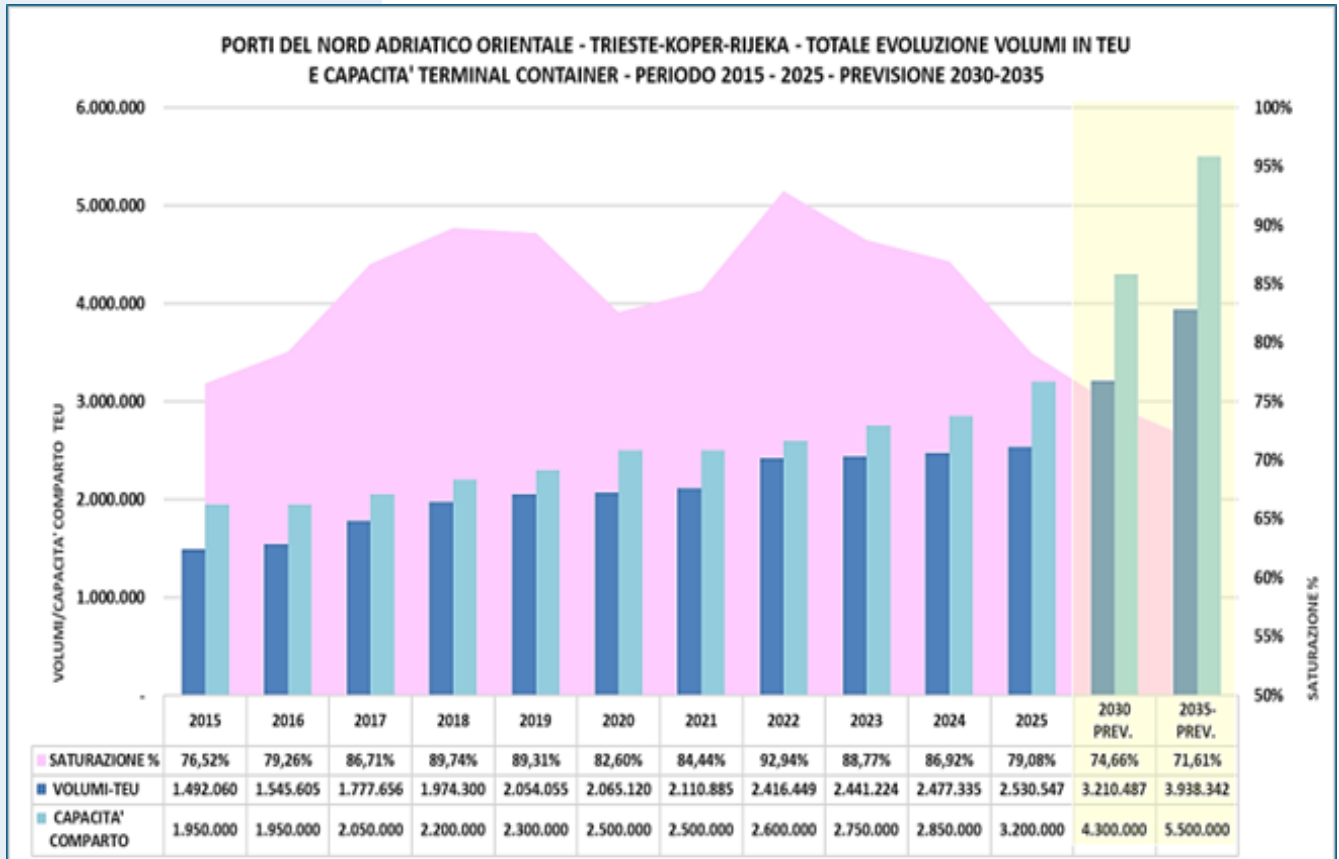
Relativamente a Trieste, l'avvio regolare del nuovo collegamento settimanale diretto di MSC , auspicabilmente consentirà di recuperare il gap registrato nel 2025, almeno in pari misura alle perdite subite, mentre non è dato ancora di poter prevedere quale sarà l'effetto dell'offerta di stiva in export verso la East Coast degli Stati Uniti, da parte delle aziende produttive sia regionali che del Nord Est nazionale. Una previsione attendibile fa sperare in un recupero nel 2026 tra il +6% e il +10% rispetto al 2025, ma bisognerà attendere almeno i dati di settembre per una proiezione più attendibile.

Nel complesso il range dei tre porti del Nord-Est Adriatico sembra poter affrontare senza particolari ripercussioni la acuta fase di crisi in corso a causa degli eventi bellici nel Medio

I PORTI NORD ADRIATICI E LA CRISI IN ATTO ... SEGUE

Oriente, inoltre tutti e tre i porti sono interessati da rilevanti programmi di investimento nei rispettivi terminal che ne implementeranno sensibilmente la capacità di offerta di servizio, in linea con quella che sembra profilarsi come la futura evoluzione del trade soprattutto da e per i mercati del Centro Est Europa.

Il Grafico che segue fornisce una simulazione che compara appunto l'evoluzione prevista del trade con il previsto incremento delle capacità complessive dei terminal contenitori nei tre porti di Trieste, Koper e Rijeka a seguito degli investimenti programmati:



La scala di sinistra rappresenta l'evoluzione in TEU dei volumi previsti e delle rispettive capacità del comparto, la scala di destra l'indice di saturazione, che nel periodo 2015-2025 ha toccato livelli superiori al 90%, per scendere poi verso il 75/70% che è l'indice medio di sostenibilità.

Nei prossimi numeri della nostra newsletter riprenderemo questa analisi alla luce di dati più attendibili, vista anche la particolare situazione in corso a livello geopolitico e i conseguenti alterni andamenti dei mercati, sia a livello di import, della produzione industriale e dei consumi, sia dell'export verso i tradizionali mercati dell'oltremare. (da.s.)

Note:

1) <https://www.msc.com/it/newsroom/news/2026/january/dragon-and-jade-services-new-direct-calls-on-asia-mediterranean-trade>

BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA

Tassi, dollaro e indebitamento.

Quali sono i dati economici salienti degli ultimi mesi?

- Crescita globale stabile ma moderata fino all'inizio della guerra in Iran, ora rischio di stagflazione.
- Inflazione in salita a causa degli effetti a cascata degli aumenti del costo dell'energia e dei fertilizzanti.
- Cambio ulteriore nella politica monetaria, dopo i rialzi 2022 e alcuni tagli del 2023 e le previsioni di inflazione in aumento nel 2024
- Dollaro USA -8% rispetto ad un anno fa (da 1.07USD/1EUR a 1.16USD/1EUR).

... E quali considerazioni vorremmo trarne per il futuro prossimo?

Tassi (li vogliono bassi) e debito elevato (gli interessi sul debito pesano)

Un argomento saliente è la politica monetaria USA che verrà attuata dal nuovo Presidente della Federal Reserve Kevin Warsh, subentrato a Jerome Powell.

Chi è Kevin Warsh? Nel 2010, durante un discorso presso lo Shadow Open Market Committee a New York, si era già iniziato a preoccupare della credibilità della Fed nonostante l'economia USA fosse ancora alle prese con il credit crunch post crisi finanziaria del 2008. Aveva all'epoca dichiarato che:

- La Fed si deve soprattutto occupare di politica monetaria, secondo il principio dell'indipendenza; non rientrano invece nell'ambito di interesse primario le politiche regolatorie, di protezione dei consumatori o altre responsabilità.
- La Fed deve resistere alla tentazione di fare "salvataggio di ultima istanza": i governi sono tentati di influenzare la banca centrale con l'obiettivo di ottenere una politica monetaria più accomodante (=tassi bassi) più a lungo, ma la Fed deve agire in modo imparziale; le banche centrali si focalizzano da sempre con l'obiettivo di abbassare l'inflazione a livelli compatibili con la stabilità dei prezzi; non è pensabile mettere a rischio i risultati raggiunti.

Nonostante questa impostazione da "falco", a inizio 2024 le dichiarazioni apparivano molto più morbide e conciliatorie con l'anima dovish del FOMC, nella direzione di:

- Aumentare la financial deregulation
- Ridurre al minimo l'utilizzo sia dell'impostazione "data dependent", cioè basata sulle evidenze attuali, e forse anche del "dot plot", ovvero il grafico che sintetizza le previsioni dei singoli membri della Fed in merito ai tassi Fed Funds.
- Si potrebbe configurare un ritorno del sistema operativo "a corridoio" per la valutazione dei tassi appropriati, quindi guardando meno ai dati di mercato e di più ai piani di sviluppo dell'amministrazione.
- Tornare al Quantitative Tightening da parte della Fed, ovvero ridurre i reinvestimenti dai titoli in scadenza a nuovi acquisti di titoli governativi del Tesoro USA, con l'effetto quindi di ridurre il suo possesso a bilancio.
- Ridurre i tassi all'1% sulla parte a breve termine della curva, e far alzare i tassi sulla parte a lungo termine (10 anni). In questo modo il Tesoro americano potrebbe aumentare la quota del proprio finanziamento sulle scadenze a breve, e diminuire il costo del debito complessivo. Si verificherebbe in questo caso un aumento dell'offerta di titoli di stato a breve termine, e meno offerta di Treasuries sul lungo termine.

Qualora i timori di inflazione aumentassero, il bilancio delle istituzioni bancarie e finanziarie diventerebbe più debole e l'incentivo a detenere dollari potrebbe diminuire.

- Ipotizzare che l'inflazione non sia un rischio così forte come in passato, sia perché la politica monetaria espansiva post 2020 è un capitolo chiuso, sia perché la crescita di produttività è spinta dal settore tecnologico, similmente a quanto previsto da Greenspan in merito all'impatto di internet negli anni '90.

Chi è Kevin Warsh? Nel 2010, durante un discorso presso lo Shadow Open Market Committee a New York, si era già iniziato a preoccupare della credibilità della Fed nonostante l'economia USA fosse ancora alle prese con il credit crunch post crisi finanziaria del 2008. Aveva all'epoca dichiarato che: ...



BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA ... SEQUE

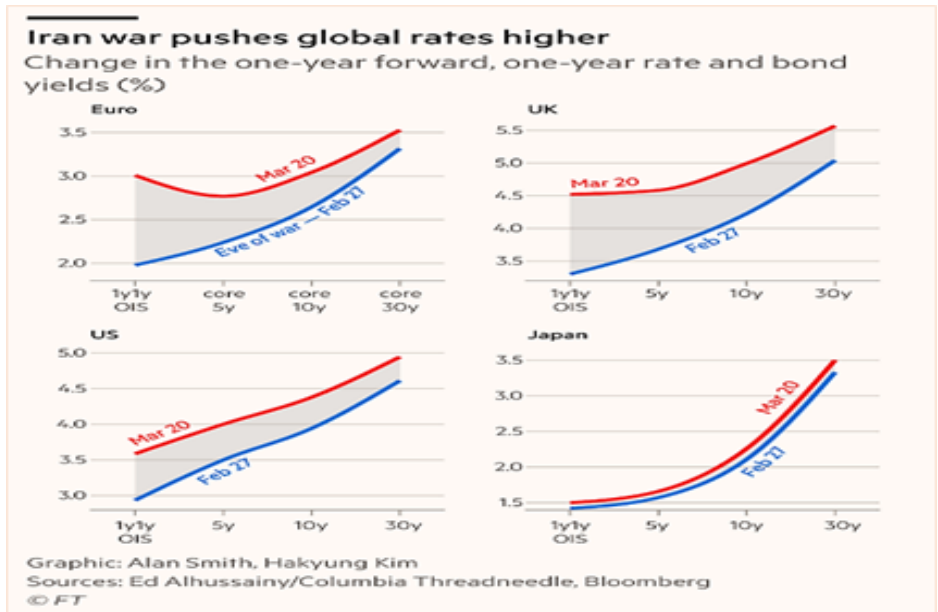
È avvenuta una parziale rotazione settoriale con capitali in uscita dal comparto tech USA, che aveva beneficiato di previsioni di crescita sul lungo termine favorevoli, in direzione di altri comparti o anche verso l'Europa (che presenta valutazioni ancora attraenti) e il Giappone (che dopo la vittoria della premier Takaichi si configura come una meta con tassi di rendimento che potrebbero salire, viste le spese pubbliche previste).

Va rilevato però che l'inflazione dell'ultima rilevazione disponibile corrisponde al +3% annuo e lontana dall'obiettivo del 2%.

Inoltre, le stime post crisi "di Hormuz" sono già di prezzi nettamente al rialzo su diversi settori: energia ma anche fertilizzanti, agricoltura, trasporti. Lo stretto offre un passaggio di 21 miglia di larghezza nel punto più stretto. Il 25% del petrolio globale transita da lì, ma non solo; attraverso il passaggio passano i componenti necessari all'industria dei fertilizzanti che coprono il 50% della produzione alimentare globale.

Gli stati del Golfo Persico contano per il 49% dell'urea commerciata globalmente e il 30% dell'ammoniaca, che costituiscono i componenti del ciclo del nitrogeno che rende possibile l'agricoltura ad alta resa. Quando la catena di approvvigionamento si interrompe, gli effetti si accumulano nel suolo a livello chimico e hanno effetti nei mesi seguenti sulle decisioni di semina. Si stanno già facendo cambi nelle coltivazioni da mais a soia, che usa meno fertilizzanti. Gli effetti sull'offerta alimentare in genere si vedono tra 6 e 18 mesi dopo; gli aumenti di prezzo possono arrivare al 30-40% secondo analisi storiche. Non esistono riserve ufficiali di fertilizzanti, e urea e ammoniaca che non rientrano nelle liste dei minerali critici.

Di conseguenza gli analisti attribuiscono una bassa probabilità a tagli dei tassi nel futuro prossimo (giugno 2026). Anzi, i tassi di mercato sono in aumento in modo proporzionale alle aspettative di durata del conflitto.



Dollaro: effetti sul tasso di cambio EUR/USD nei diversi casi

È avvenuta una parziale rotazione settoriale con capitali in uscita dal comparto tech USA, che aveva beneficiato di previsioni di crescita sul lungo termine favorevoli, in direzione di altri comparti o anche verso l'Europa (che presenta valutazioni ancora attraenti) e il Giappone (che dopo la vittoria della premier Takaichi si configura come una meta con tassi di rendimento che potrebbero salire, viste le spese pubbliche previste).

Il dollaro nell'ultimo anno si è svalutato del 8% circa, come risultato delle diverse forze di mercato: la previsione di tassi USA in discesa, la difficoltà di riportare l'inflazione al 2%, l'uscita dal tech USA, il ritorno in Europa e Giappone di flussi consistenti di capitali, l'alto debito USA, la convenienza del governo USA a controbilanciare dazi con dollaro debole per favorire le imprese esportatrici USA. (g.b.)



LA COMMISSIONE EUROPEA VARA LA NUOVA STRATEGIA MARITTIMA E PORTUALE PER RESTARE COMPETITIVI

Per rafforzare il settore marittimo, compresi porti, trasporti marittimi e cantieristica navale, agli inizi di marzo, la Commissione Europea ha adottato la nuova Strategia Portuale Europea - COM (2026) 112 final ¹⁾- e la Strategia Marittima Industriale dell'UE - COM (2026) 111 final ²⁾- che tracciano la rotta verso un settore più:

- **Competitivo**
- **Innovativo**
- **Sostenibile**
- **Sicuro**
- **Resiliente**

Si tratta di una delle iniziative prioritarie previste nell'ambito della "Bussola della Competitività dell'UE", del "Patto Europeo per gli Oceani" e del programma "Protect EU".

Le strategie³⁾, che si concentrano sui porti, il trasporto marittimo e la costruzione navale, contribuiranno a garantire condizioni di parità, a rafforzare la competitività e a garantire investimenti per i porti e i settori dei trasporti marittimi e della cantieristica navale, oltre a promuovere l'uso di tecnologie pulite e digitali. Aumenteranno la resilienza del settore alle minacce fisiche, informatiche e ibride e affronteranno l'attuale instabilità geopolitica perseguendo gli interessi dell'UE a livello internazionale, sostenendo lo sviluppo di infrastrutture di difesa e a duplice uso e promuovendo la creazione di posti di lavoro di qualità in Europa.

Le nuove strategie mirano a trasformare e modernizzare l'intero ecosistema marittimo europeo, intervenendo su tre ambiti principali: porti, trasporto marittimo e cantieristica navale. L'obiettivo generale è rafforzare la leadership dell'Europa nel settore marittimo globale, promuovendo al tempo stesso la transizione ecologica, l'innovazione tecnologica e la sicurezza delle catene logistiche.

Tra gli elementi centrali figura il ruolo dei porti, considerati infrastrutture chiave non solo per il commercio ma anche per la sicurezza economica e la transizione energetica del continente, destinati a diventare sempre più hub logistici avanzati e centri energetici strategici, capaci di supportare nuove filiere industriali legate alle energie rinnovabili, all'idrogeno e alla decarbonizzazione dei trasporti.

A ben vedere, i porti europei si stanno già evolvendo oltre i loro ruoli tradizionali, fungendo da hub per nuovi poli industriali e di innovazione. Svolgono inoltre un ruolo fondamentale per l'approvvigionamento energetico, la sicurezza, la difesa e l'economia blu dell'UE.



Pertanto, i pilastri chiave della **Strategia Portuale** dell'UE sono centrati su:

- **Sicurezza strategica e autonomia:** la strategia affronta l'elevata dipendenza da investitori stranieri, in particolare cinesi, controllati dallo Stato nei gateway marittimi critici, proponendo uno screening più rigoroso degli investimenti.
- **Porti come hub industriali:** le infrastrutture portuali (banchine, terminal, ferrovie) sono ora considerate asset industriali fondamentali per supportare la transizione energetica.
- **Trasformazione digitale:** il miglioramento della sicurezza informatica e delle infrastrutture digitali è fondamentale per rendere i porti più resilienti ed efficienti.

Le nuove strategie mirano a trasformare e modernizzare l'intero ecosistema marittimo europeo, intervenendo su tre ambiti principali: porti, trasporto marittimo e cantieristica navale. L'obiettivo generale è rafforzare la leadership dell'Europa nel settore marittimo globale, promuovendo al tempo stesso la transizione ecologica, l'innovazione tecnologica e la sicurezza delle catene logistiche.

LA COMMISSIONE EUROPEA VARA LA NUOVA STRATEGIA MARITTIMA E PORTUALE ... SEGUE

... le Strategie però non rappresentano vere e proprie iniziative legislative e si limitano a fornire un quadro di visione a cui dare seguito con piani d'azione più concreti e proposte di legge. Pertanto, per garantire l'efficace attuazione delle Strategie, la Commissione istituirà un Consiglio di alto livello per le industrie marittime e i porti, presieduto dal Commissario responsabile e dai Vicepresidenti esecutivi.

- **Investimenti infrastrutturali:** rafforzare la connettività e ammodernare le infrastrutture fisiche per gestire scambi commerciali più numerosi, diversificati e sicuri, con 200 milioni di euro già mobilitati per dogane e sicurezza nel 2020.
- **Competenze e Formazione** del settore marittimo, con programmi per lo sviluppo di nuove competenze e riqualificazione della forza lavoro, per adottare nuove tecnologie e pratiche operative "green".



Parallelamente, la **Strategia Industriale Marittima**, prevede tre pilastri per rafforzare la navigazione e la costruzione navale dell'UE:

- **Costruire, Equipaggiare e Riparare;** si concentra sul rafforzamento delle capacità manifatturiere marittime europee e della leadership tecnologica, favorendo la sovranità industriale dell'UE e creando sinergie lungo tutta la catena del valore marittima.
- **Transport and Connect;** include misure per rafforzare la competitività, la sostenibilità e la connettività del trasporto marittimo, semplificando la rendicontazione e le procedure amministrative per la navigazione e supportando la transizione verde e digitale.
- **Proteggere e Salvare;** mira a rafforzare le capacità di mobilità navale, subacquea, a doppio uso e militare dell'Europa, mobilitando vari strumenti per supportare la capacità produttiva navale.

In quanto tali, le Strategie però non rappresentano vere e proprie iniziative legislative e si limitano a fornire un quadro di visione a cui dare seguito con piani d'azione più concreti e proposte di legge. Pertanto, per garantire l'efficace attuazione delle Strategie, la Commissione istituirà un Consiglio di alto livello per le industrie marittime e i porti, presieduto dal Commissario responsabile e dai Vicepresidenti esecutivi.

Apprezzamento pressoché unanime per la decisione della Commissione è stato manifestato dall'intero settore marittimo-portuale europeo, dai porti agli armatori, ma anche da terminalisti ed operatori, che hanno accolto con soddisfazione le nuove linee strategiche sull'industria dei porti e dei trasporti marittimi.

Tra gli elementi più apprezzati figura la proposta di destinare i proventi ETS degli Stati membri al sostegno dei combustibili e delle tecnologie pulite per la navigazione. Una misura che, secondo il Presidente della Federazione del Mare, potrà accelerare la transizione energetica del settore, evitando al contempo doppi pagamenti grazie a un futuro riallineamento tra normativa UE e misure globali dell'IMO. Ma anche il lancio di un'alleanza europea per le catene del valore industriali marittime, che avrà il compito di riunire imprese, istituzioni, centri di ricerca e operatori del settore per favorire investimenti, innovazione e cooperazione industriale, rafforzando



LA COMMISSIONE EUROPEA VARA LA NUOVA STRATEGIA MARITTIMA E PORTUALE ... SEGUE

do così l'integrazione tra i diversi attori della filiera marittima europea, a sostegno della competitività dell'Europa rispetto ai principali concorrenti internazionali.

Altro motivo di soddisfazione è la conferma del proseguimento delle Linee guida degli Aiuti di Stato, strumento chiave per la competitività del settore marittimo, come anche il fatto che la strategia ponga l'accento su un quadro normativo e fiscale chiaro e funzionale, con l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle imprese, nonché l'attenzione rivolta dalla stessa alla competitività e alla decarbonizzazione.

Nonostante l'apprezzamento manifestato dai principali stakeholders, non sono mancate però reazioni critiche o spunti di riflessioni su alcuni aspetti specifici della strategia portuale, come il giudizio dell'Associazione degli operatori portuali tedeschi "ZDS", che chiede maggiori finanziamenti e un approccio più orientato alla crescita dei porti come infrastrutture strategiche per l'economia europea. Nello specifico, come riportato dalla stampa specializzata, secondo ZDS, la strategia rimane troppo difensiva, mancando una chiara volontà di rafforzare i porti europei quali motore di crescita. Ma soprattutto, la strategia non affronta ancora adeguatamente i requisiti infrastrutturali e sovrastrutturali; da qui la pressante necessità di migliorare il finanziamento pubblico dei porti. Ed ancora, per l'associazione, il fattore cruciale sarà il modo in cui le linee guida e i regolamenti annunciati saranno attuati nella pratica.

Infine, secondo il Commissario europeo per i Trasporti Sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas l'industria marittima europea si trova attualmente di fronte a sfide complesse – "dalla crescente competitività globale all'intensificarsi delle tensioni geopolitiche" – e le due Strategie redatte da Bruxelles sono pensate proprio per fornire alcuni suggerimenti su come affrontarle. (m.d.f.)

Note:

1) [8a1a9516-8efd-44ca-b308-4b3cafc59f38_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en)

2) [2cda36ec-b5fc-4cc9-9091-a8014ba8177e_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en)

3) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en

UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE MARZO 2026

Ribadiamo testualmente quanto già riportato nella precedente newsletter:

Sugeriamo ai nostri lettori di documentarsi sul tema da varie fonti che spiegano appunto oltre agli effetti superficiali anche quelli meno immediatamente visibili che si celano dietro azioni apparentemente sconclusionate o non coordinate degli *attori mondiali* per tentare di farsi almeno un'idea complessiva più realistica della situazione.

Oramai siamo apparentemente alla rissa da "saloon" del tutti contro tutti (il pianista suona sempre però...) ovvero all'esatto contrario del *nessuno contro nessuno*.

Ripetiamo "apparentemente". Invece dietro a tutto sembra esserci una regia ed una situazione di ricollocamento di certi canali di potere che rimodulano i grandi vasi comunicanti che gestiscono la finanza e in derivata l'economia e quindi la politica del mondo.

Le rivelazioni emerse dalla pubblicazione "ad orologeria" dei files Epstein modulano le posture nei vari *hot points* di crisi più o meno evidenti che affliggono il pianeta e i nuovi equilibri mondiali che si consolideranno (forse) quando la tempesta sarà finita e la polvere sollevata si sarà depositata.

Per tutti questi motivi facciamo un unico commento generico, questa volta senza dettagliare gli scenari specifici.

Rebus Medio Oriente (e resto del mondo)

Questo scenario chiave attualmente non permette nemmeno di fare una anche superficiale fotografia della situazione, tanto le opzioni sono mutevoli, variegata e anche di sorprendente evoluzione.



Le rivelazioni emerse dalla pubblicazione "ad orologeria" dei files Epstein modulano le posture nei vari hot points di crisi più o meno evidenti che affliggono il pianeta e i nuovi equilibri mondiali che si consolideranno (forse) quando la tempesta sarà finita e la polvere sollevata si sarà depositata.

UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ... SEGUE

Solo su una nazione osere-
mo un parere, ovvero la Tur-
chia, che si pone abilmente
un gradino sopra gli altri
come obiettivo di magister
et arbiter anche su mandato
(pluripolare?) dell'area del
Mediterraneo orientale e
capace di influenzare anche
altri equilibri in bilico sia in
quelle aree che in Africa
orientale.



Turchia, Siria, Iran, Israele, Egitto Cipro, Grecia, paesi del Golfo, Arabia Saudita ed altri "esterni come Pakistan, India, il tutto sotto l'occhio attento di USA Russia e Cina e del "nuovo oggetto misterioso "Board of peace", ma sempre sotto la vigilanza silente dei poteri forti della City londinese (nel caso dello shipping, con la posizione dei Lloyds sulle assicurazioni corpo, macchina e carico e sul "War risk") vero ago della bilancia che condiziona tutto lo shipping mondiale.

Hormuz chiuso? Anche qui sembra non sia esattamente così. In realtà lo stretto viene controllato de facto dagli iraniani che modulano i "permessi" di transito in particolare delle navi "energetiche" a seconda di dove il carico è (anzi "risulta") destinato dalle B/L emesse all'imbarco e qui si dovrebbe aprire un lungo distinguo...

Tutto legittimo, ma stranamente sincronizzato come l'attacco di Israele all' Iran (e al Libano.) immediatamente dopo la conclusione - sembra positiva - della prima fase dei negoziati USA-Iran che sembrava si stesse trasferendo alla pura parte tecnica.

Risultato: salta di nuovo il tutto e si apre uno scenario che può evolversi molto probabilmente in una continuazione del conflitto con un passaggio a "guerra di bassa intensità" (per necessità più che per opportunità, siccome il consumo di armamenti USA, peraltro costosissimi, non è compensato dalla capacità di produzione degli stessi e per la necessità di una mossa elettorale in previsione delle elezioni Mid Terms (con la questione di Cuba essenziale per l'appoggio della lobby "latina" e della diaspora cubana) e con mosse di guerra asimmetrica da entrambe le parti, che per quanto ci riguarda comporta una difficoltà grossissima a fare una previsione sull'andamento dello shipping mondiale, ma anche adriatico e "triestino" dal quale per questo numero ci asteniamo pur avendo una nostra idea già sviluppata ed in linea con le precedenti newsletter.

Se qualcuno vuole osare una previsione in questo "guazzabuglio" si faccia avanti!!

Solo su una nazione osere-
mo un parere, ovvero la Turchia, che si pone abilmente un
gradino sopra gli altri come obiettivo di magister et arbiter anche su mandato
(pluripolare?) dell'area del Mediterraneo orientale e capace di influenzare anche altri
equilibri in bilico sia in quelle aree che in Africa orientale.

Più interessante sarà vedere gli effetti che una presa di controllo da parte degli USA, con la condiscendenza della Russia che sorride sotto ai baffi, - abbiamo sempre sostenuto a dispetto del mainstream che non è la Cina che prevale sulla Russia madre di tutte le energie, nel loro matrimonio di comodo, ma esattamente il contrario - dello stretto di Hormuz ovvero della vena giugulare delle fonti energetiche da idrocarburi (Oil& Gas) del mondo, ma soprattutto dei giganti asiatici e specificatamente della Cina (anche se la stessa ha accumulato saggiamente una potentissima riserva energetica, forse la maggiore del mondo, di idrocarburi) per la sua necessità assoluta di produrre e mantenere comunque la crescita superiore al 3 o meglio 4 % per non collassare internamente.

L'Unione europea ha di nuovo e sorprendentemente la possibilità di giocarsi qualche "fiche" al tavolo da poker dei potenti, ma approfondendo andremmo fuori tema per questa pubblicazione.

Lo shipping prende per ora atto che certe rotte non sono e probabilmente non saranno sufficientemente sicure per il prossimo periodo con esiti intuibili. Il futuro più lontano invece è scritto solamente nella "cristal ball".

Comunque, già MSC ed il consorzio Gemini hanno deciso per ora di utilizzare by pass terrestri complementari per i collegamenti con l'Asia, principalmente quella più prossima, con una soluzione mista che anticipa in un certo senso il concetto del corridoio IMEC in corso di gestazione con un sospiro di sollievo per i porti del Nord Est Adriatico e in particolare per Trieste, porto per il quale sono per ora gli unici servizi che ci interessano nel breve, dimostrando la fondamentale elasticità del sistema mondiale.

Anche qui vedremo l'evolversi. (di.s.)

NOTIZIE FLASH

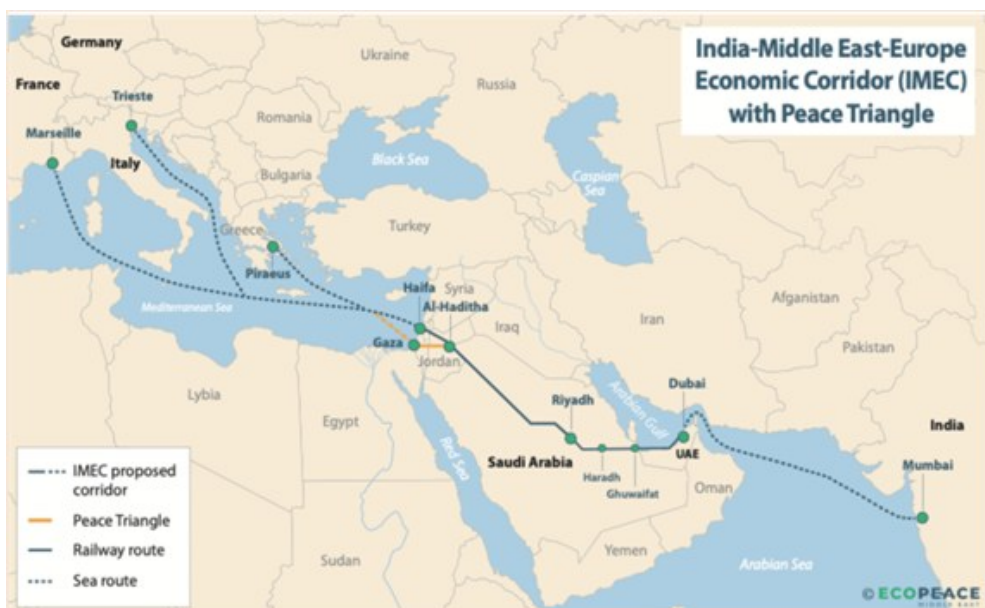
TRENTENNALE INCE E FORUM IMEC - GENERALI CONVENTION CENTER – TRIESTE, 17 MARZO 2026



Nella mattina di martedì 17 marzo, si è svolta presso il Generali Convention Center di Trieste la Conferenza del Trentennale dell'Iniziativa Centro Europea (InCE). Nel pomeriggio dello stesso giorno, il Generali Convention Center ha ospitato un Forum del Corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC). Ad entrambi gli eventi ha partecipato il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani e la Ministra degli Esteri di Romania, Oana Țoiu, Presidente di turno dell'InCE.

Il Trentennale InCE è stato organizzato dal Segretariato Esecutivo InCE, in collaborazione con l'Istituto Affari Internazionali (IAI). Le celebrazioni hanno previsto una sessione plenaria con gli interventi del Ministro Antonio Tajani, del Segretario Generale InCE Franco Dal Mas, del Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e del Presidente dello IAI Amb. Michele Valensise. I lavori sono proseguiti con due panel tematici, rispettivamente sulla cooperazione strategica in Europa e sulla connettività nella regione geografica di interesse di InCE.

Nel pomeriggio ha avuto luogo il Forum IMEC intitolato "Developing an Indo-Mediterranean Perspective through the IMEC Network", con un intervento in apertura del Ministro Antonio Tajani, seguito da un segmento istituzionale. Il Forum IMEC è organizzato dal Ministero degli Esteri e della Cooperazione Internazionale.



Ad entrambi gli eventi ha partecipato il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani e la Ministra degli Esteri di Romania, Oana Țoiu, Presidente di turno dell'InCE

NOTIZIE FLASH

NUOVO QUADRO UE SUGLI AIUTI DI STATO PER TRASPORTI PIÙ SOSTENIBILI

I nuovi orientamenti interessano tutte le modalità di trasporto terrestre: su strada, ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale sostenibile. Per quanto riguarda il trasporto multimodale, almeno uno dei modi di trasporto utilizzati deve essere quello ferroviario o navale o deve combinare il trasporto terrestre con il trasporto marittimo a corto raggio.



La Commissione UE ha adottato degli Orientamenti sugli aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale (Orientamenti LMT) e il Regolamento di esenzione per categoria (TBER) nel settore dei trasporti, con l'obiettivo di sostenere modalità di trasporto più sostenibili sia per i passeggeri che per le merci. ¹⁾

Quanto alle tempistiche il regolamento sarà valido fino al 31 dicembre 2034, mentre gli orientamenti non hanno una data di scadenza in tal senso.

Le nuove norme sostituiscono le linee guida sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie emanate nel 2008, introducendo un quadro aggiornato che copre un'ampia gamma di mezzi di trasporto sostenibili e di misure di aiuto (mantenendo al contempo misure di salvaguardia per prevenire indebite distorsioni della concorrenza) ed avranno effetti sugli incentivi in essere quali il Ferrobonus ed il Sea Modal Shift. Gli orientamenti stabiliscono le condizioni alle quali gli aiuti di Stato, che vengono notificati a Bruxelles per l'approvazione, possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

I nuovi orientamenti interessano tutte le modalità di trasporto terrestre: su strada, ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale sostenibile. Per quanto riguarda il trasporto multimodale, almeno uno dei modi di trasporto utilizzati deve essere quello ferroviario o navale o deve combinare il trasporto terrestre con il trasporto marittimo a corto raggio.

Inoltre, vengono introdotte norme più flessibili per gli aiuti che contribuiscono direttamente alle transizioni verde e digitale.

Secondo Bruxelles, gli Orientamenti LMT e il TBER forniscono maggiore certezza normativa agli Stati membri e alle imprese del settore, incentivando investimenti in infrastrutture e servizi più efficienti e a basso impatto ambientale. L'obiettivo è favorire il passaggio a trasporti più sostenibili, integrando soluzioni ferroviarie, su gomma e multimodali, nell'ambito della strategia europea di decarbonizzazione e della mobilità verde.

Le nuove regole rappresentano quindi un aggiornamento strategico per l'Unione Europea, allineando il quadro degli aiuti di Stato alle sfide attuali in termini di sostenibilità, competitività e sviluppo delle reti di trasporto europee.

Note:

1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_26_604



NOTIZIE FLASH

TRASPORTI: AMIRANTE, CARTA VINCENTE DEL SISTEMA FVG È LA CAPACITÀ ADATTAMENTO

"La carta vincente per il sistema Friuli Venezia Giulia come piattaforma logistica cruciale sulla direttrice indo-mediterranea è la sua capacità di adattamento, di essere duttile e resiliente e di assorbire rapidamente i cambiamenti che avvengono sullo scacchiere internazionale".

È il pensiero espresso dall'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Cristina Amirante al convegno sull'interoperabilità dell'Alto Adriatico e la connettività con i Balcani occidentali promosso dall'Associazione Trieste Summit.

"La nostra funzione decisiva a servizio dei Paesi del centro-est Europa - ha spiegato Amirante - si realizza con un rafforzamento del sistema ferroviario, accanto alle arterie autostradali, supportato dalla rete degli interporti e agganciato agli scali portuali che vengono dotati di banchine totalmente elettrificate".

L'assessore ha indicato alcuni aspetti fondamentali per il ruolo giocato dal Friuli-Venezia Giulia come territorio di snodo trasportistico. *"Da un lato è stato lungimirante da parte della Regione attivare una cabina di regia della logistica, che mette a confronto costante la parte pubblica e la parte privata, dall'altro la recente approvazione della Disciplina urbanistica degli insediamenti logistici e dei data center consente di gestire in maniera coordinata gli hub e questo è di grandissima importanza perché il corridoio Imec tra India ed Europa avrà necessità di nuovi ingentissimi spazi logistici che avremo la capacità di attrarre".*

L'altro tratto strettamente legato all'attualità del convegno su cui si è soffermata Amirante è il progetto del corridoio Western Balkans-Eastern Mediterranean, che prevede complessivamente 215 progetti infrastrutturali destinati a rafforzare la connettività tra l'area adriatica, l'Europa centro-orientale e i Balcani occidentali. *"Si tratta di un progetto ambizioso che non riguarda soltanto la mobilità delle merci, ma anche la coesione economica e territoriale dell'intero continente europeo - ha detto l'assessore -. Per la Regione Friuli-Venezia Giulia partecipare a questo processo significa rafforzare il proprio ruolo di ponte tra l'Unione Europea e i Balcani, contribuendo allo sviluppo di un sistema di trasporti più efficiente, sostenibile e interoperabile".* (estratto dal comunicato regionale ARC/PPH/ma)

L'assessore ha indicato alcuni aspetti fondamentali per il ruolo giocato dal Friuli-Venezia Giulia come territorio di snodo trasportistico





L'Agencia 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 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:
Maria Di Florio, Sergio Bologna, Giulia Borrini, Danilo Stevanato, Diego Stinco.



Fonte:  ADRIA PORT