

## NEWSLETTER NR. 03\_2026

### GLOBAL GATEWAY: IMPATTI PASSATI E ORIENTAMENTI FUTURI

Avevamo già parlato tempo fa del Global Gateway, in una precedente newsletter, argomento che oggi riprendiamo per fornire un aggiornamento sulla recente discussione tenutasi in ambito europeo.

Ricordiamo che il Global Gateway è una strategia, lanciata nel 2021, che collega l'Europa al mondo, per costruire infrastrutture di alta qualità e partenariati significativi, come contrappeso alla Belt and Road Initiative (BRI) Cinese, che punta a mobilitare fino a 300 miliardi di euro di investimenti, entro il 2027, in infrastrutture sostenibili e connettività globale. Obiettivo, quest'ultimo, già raggiunto in anticipo, che ha portato l'UE a fissare un nuovo traguardo di 400 miliardi di euro entro il 2027, come sottolinea-

to dalla Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen, in occasione del Forum Global Gateway dell'ottobre 2025<sup>1</sup>.

Essenzialmente, la strategia Global Gateway, con una portata geografica globale che copre diversi settori, tra cui clima, energia, digitale, trasporti, istruzione e sanità, è attuata grazie a un approccio "Team Europa", che prevede il coordinamento tra UE, Stati membri e istituzioni finanziarie europee.

In concreto, il 26 marzo scorso il Parlamento Europeo è stato chiamato a discutere del futuro della strategia UE per promuovere investimenti infrastrutturali sostenibili, a livello globale e adottare una posizione su uno degli strumenti più ambiziosi dell'Unione Europea, per

#### SOMMARIO

Global gateway: impatti passati e orientamenti futuri.....1-4

Porti del Nord Adriatico Orientale - progetti di sviluppo nel comparto container .....5-8

Bussola macroeconomica .....9-11

Intelligenza artificiale e green deal - chi fornirà l'energia.....11-13

Un flash sulla geopolitica di fine aprile 2026.....13-14

#### NOTIZIE FLASH

Innovation summit di Gruber Logistics, tra AI, intermodalità e sostenibilità.....15

Trasporto merci, FS nel capitale della CFI .....16

Kazakistan—settore trasporti.....16

## GLOBAL GATEWAY ...SEGUE

rafforzare la propria presenza nei Paesi del sud globale attraverso investimenti infrastrutturali, energetici e digitali.



... è utile considerare che il rafforzamento del coinvolgimento del settore privato apre nuove opportunità anche per il sistema imprenditoriale italiano, in particolare nei comparti in cui l'Italia vanta una consolidata presenza internazionale, come trasporti, infrastrutture energetiche, ingegneria, tecnologie digitali e servizi per la transizione ecologica

È da notare che una delle caratteristiche distintive del nuovo Global Gateway è il suo sforzo di andare oltre il tradizionale finanziamento allo sviluppo da parte delle istituzioni finanziarie per lo sviluppo (DFI) e delle banche pubbliche di sviluppo, come la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), che fungono da veicoli centrali per gli investimenti esterni. Sebbene questi attori rimangano centrali nell'approccio dell'UE, la strategia cerca anche di coinvolgere più direttamente il settore privato europeo, attraverso la promozione del commercio e degli investimenti.

Allo stesso tempo, una caratteristica centrale è il Global Gateway Investment Hub, lanciato lo scorso ottobre dalla Commissione Europea; una nuova piattaforma pensata per facilitare il coinvolgimento delle imprese europee nei progetti di investimento promossi dall'Unione nei Paesi partner, trasformando così le proposte di investimento del settore privato in progetti concreti e riducendo, al contempo, la distanza tra il settore privato e i meccanismi di finanziamento europei, spesso percepiti come complessi o frammentati.

A questo proposito, è utile considerare che il rafforzamento del coinvolgimento del settore privato apre nuove opportunità anche per il sistema imprenditoriale italiano, in particolare nei comparti in cui l'Italia vanta una consolidata presenza internazionale, come trasporti, infrastrutture energetiche, ingegneria, tecnologie digitali e servizi per la transizione ecologica <sup>2)</sup>.

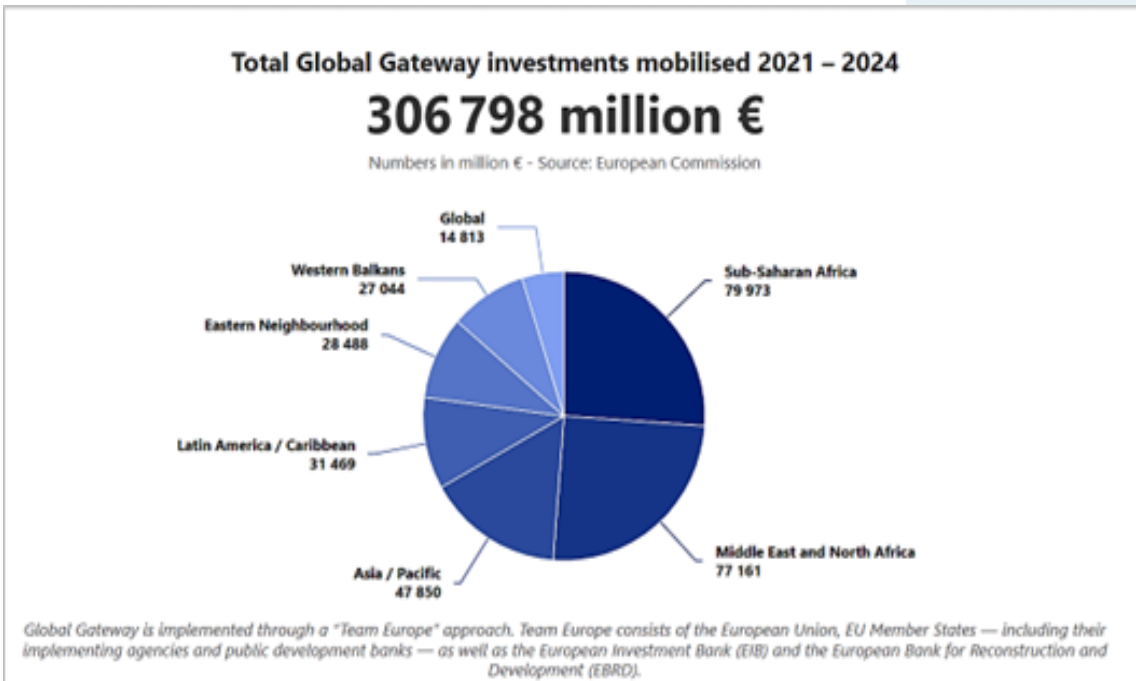
Ciò detto, con la riunione del marzo scorso, quattro anni dopo l'avvio della strategia europea, il Parlamento europeo ha deciso di esaminare più da vicino lo stato attuale dell'implementazione dell'iniziativa, valutandone l'impatto sullo sviluppo e le dimensioni economiche e geostrategiche.

A ben vedere, pur riconoscendo l'importanza del programma europeo, con il successo della mobilitazione dei fondi in diverse aree geografiche (v. sotto), e che l'iniziativa ha compiuto progressi tangibili, tra cui oltre 270 progetti fatti per i quali sono stati mobilitati ca. 306 miliardi di EUR, tuttavia "i progetti Global Gateway sul campo e le esperienze delle parti interessate per quanto concerne le strutture e le procedure del Global Gateway, evidenziano sfide importanti in materia di governance, trasparenza e responsabilità", come riportato nella Relazione del Parla-



## GLOBAL GATEWAY .... SEGUE

mento Europeo – Commissione degli Affari Esteri e Commissione per lo Sviluppo - del 5 marzo scorso <sup>3)</sup>.



E a questo proposito, non sono poche le criticità che emergono, mettendo in discussione non solo l'efficacia, ma anche la natura stessa di questa strategia.

In concreto, il Parlamento osserva che l'approccio centralizzato della Commissione alla selezione dei progetti e i criteri poco chiari per i progetti del programma si traducono in una scarsa titolarità da parte dei paesi terzi.

In questo quadro, uno degli aspetti più emblematici, denunciato da tempo, è quello relativo al coinvolgimento limitato e poco incisivo della società civile che appare sempre più relegata a un ruolo secondario, quando non simbolico.

Se è vero, poi, che i meccanismi di consultazione esistono, raramente però incidono sulle decisioni strategiche, dalla selezione dei progetti alla loro implementazione. Le comunità locali, che dovrebbero essere al centro degli interventi, restano spesso ai margini dei processi decisionali, subendo le scelte dei governi e delle grandi imprese multinazionali coinvolte negli investimenti.

Analogamente, una dinamica simile si osserva anche nel Piano Mattei, dove il dialogo con la società civile – sia italiana che dei Paesi partner – appare ancora poco strutturato.

Ecco quindi che, a questo proposito, il Parlamento propone una strategia basata sulla domanda e sulle esigenze dei partner, su investimenti più flessibili e su un maggiore coinvolgimento del settore privato, al fine di poter garantire che il Global Gateway risponda meglio alle reali priorità dei paesi partner e invita inoltre la Commissione a fornire maggiori dettagli sui progetti e sul loro finanziamento, a monitorare la distribuzione e l'impatto degli interventi della strategia nei paesi partner e, infine, a comunicare meglio la loro attuazione.

Accanto a questo tema, emerge quello della Governance. Garantire un meccanismo di coordinamento efficace, accessibile al settore privato europeo, basato nel contempo su una forte titolarità locale nei paesi partner dell'UE, sarà essenziale ma impegnativo. Ciò significa che sarà necessario istituire un adeguato meccanismo di governance trasparente per il Global Gateway, che fornisca orientamenti strategici e responsabilità agli Stati membri dell'UE (attraverso il Consiglio dell'UE) e al Parlamento europeo, pur rimanendo flessibile e adattabile alle opportunità di investimento in un contesto internazionale in rapida evoluzione.

... il Parlamento propone una strategia basata sulla domanda e sulle esigenze dei partner, su investimenti più flessibili e su un maggiore coinvolgimento del settore privato, al fine di poter garantire che il Global Gateway risponda meglio alle reali priorità dei paesi partner e invita inoltre la Commissione a fornire maggiori dettagli sui progetti e sul loro finanziamento ...

## GLOBAL GATEWAY ... SEGUE

... Guardando quindi al futuro, in un momento in cui la UE discute la programmazione del prossimo settennato, ovvero il quadro finanziario pluriennale (QFP) 2028-2034, le discussioni affrontate dal Parlamento Europeo hanno prodotto una forte spinta istituzionale a correggere le modalità di attuazione della strategia, per garantirne la sostenibilità e la coerenza con i valori europei ...

Nello specifico, quindi, il Parlamento raccomanda di rivederne la struttura e chiede:

- un maggiore coinvolgimento nella governance, rafforzando al contempo la partecipazione del comitato Global Gateway, rendendolo l'organo operativo centrale per l'attuazione della strategia;
- una maggiore consultazione e partecipazione della piattaforma consultiva<sup>4)</sup> della società civile e degli enti locali;
- consultazioni più frequenti con il gruppo consultivo imprenditoriale.

Ma la questione più spinosa riguarda l'impatto sullo sviluppo, dove la sostenibilità, sia ambientale, sociale che economica, sembra essere più un elemento retorico che un criterio operativo vincolante. Nei fatti, l'enfasi sugli investimenti e sul coinvolgimento del settore privato solleva interrogativi sulla reale capacità di questa strategia di contribuire alla riduzione delle disuguaglianze. Certamente, in assenza di adeguati meccanismi di misurazione dell'impatto su questi fronti, sembrano prevalere interventi che rafforzano modelli economici estrattivi, aumentano l'indebitamento dei Paesi partner o generano benefici concentrati su pochi attori.

E qui ritorna l'analogia tra il Global Gateway e il Piano Mattei; ambedue i programmi dichiarano di voler promuovere uno sviluppo sostenibile e inclusivo, ma senza fissare regole stringenti.

Quindi, il Parlamento esorta tutte le istituzioni finanziarie coinvolte nell'attuazione della strategia a continuare ad applicare i più elevati standard di trasparenza e responsabilità nei propri progetti, dimostrando al contempo l'impatto sullo sviluppo dei propri investimenti ed evitando pratiche che accrescano le vulnerabilità del debito nei paesi partner, allineando così i propri finanziamenti a risultati di sviluppo equi e vantaggiosi a livello locale.

Un'ultima considerazione riguarda la preoccupazione espressa dal Parlamento per il coinvolgimento di aziende cinesi in progetti Global Gateway, che ha richiesto un'indagine approfondita, poiché ciò contrasta con l'obiettivo della strategia di offrire un'alternativa alla Belt and Road Initiative cinese.

Guardando quindi al futuro, in un momento in cui la UE discute la programmazione del prossimo settennato, ovvero il quadro finanziario pluriennale (QFP) 2028-2034, le discussioni affrontate dal Parlamento Europeo hanno prodotto una forte spinta istituzionale a correggere le modalità di attuazione della strategia, per garantirne la sostenibilità e la coerenza con i valori europei.

In buona sostanza, il Global Gateway conserverà il suo potenziale geopolitico significativo a condizione che siano intraprese, quanto prima, riforme approfondite. Solo allora l'UE si avvicinerà al suo obiettivo di diventare un partner strategico forte in grado di offrire un'alternativa a iniziative concorrenti, come quella cinese della "Nuova via della seta", promuovendo innanzitutto gli obiettivi di sviluppo sostenibile e rafforzando la visione dell'UE di un ordine internazionale equo e basato su regole.

Nota. Vedi link alla strategia completa<sup>5)</sup>, raccolta in un unico documento, che illustra cos'è, dove si sta realizzando, come viene finanziata e, nel dettaglio, come le aziende possono aderire. (m.d.f.)

### Note:

1) [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ac\\_25\\_2346](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ac_25_2346)

2) Per approfondimenti vedi: [https://www.esteri.it/it/politica-estera-e-cooperazione-allo-sviluppo/politica\\_europea/dimensione-esterna/global-gateway-e-global-gateway-investment-hub/](https://www.esteri.it/it/politica-estera-e-cooperazione-allo-sviluppo/politica_europea/dimensione-esterna/global-gateway-e-global-gateway-investment-hub/)

3) Relazione Parlamento Europeo - A10-0045/2026 del 5.3.2026

4) [https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/governance/global-gateway-civil-society-and-local-authorities-advisory-platform\\_en](https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/governance/global-gateway-civil-society-and-local-authorities-advisory-platform_en)

5) <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a0d2cd8c-1cf9-11f1-8c3a-01aa75ed71a1>

## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE – PROGETTI DI SVILUPPO NEL COMPARTO CONTAINER

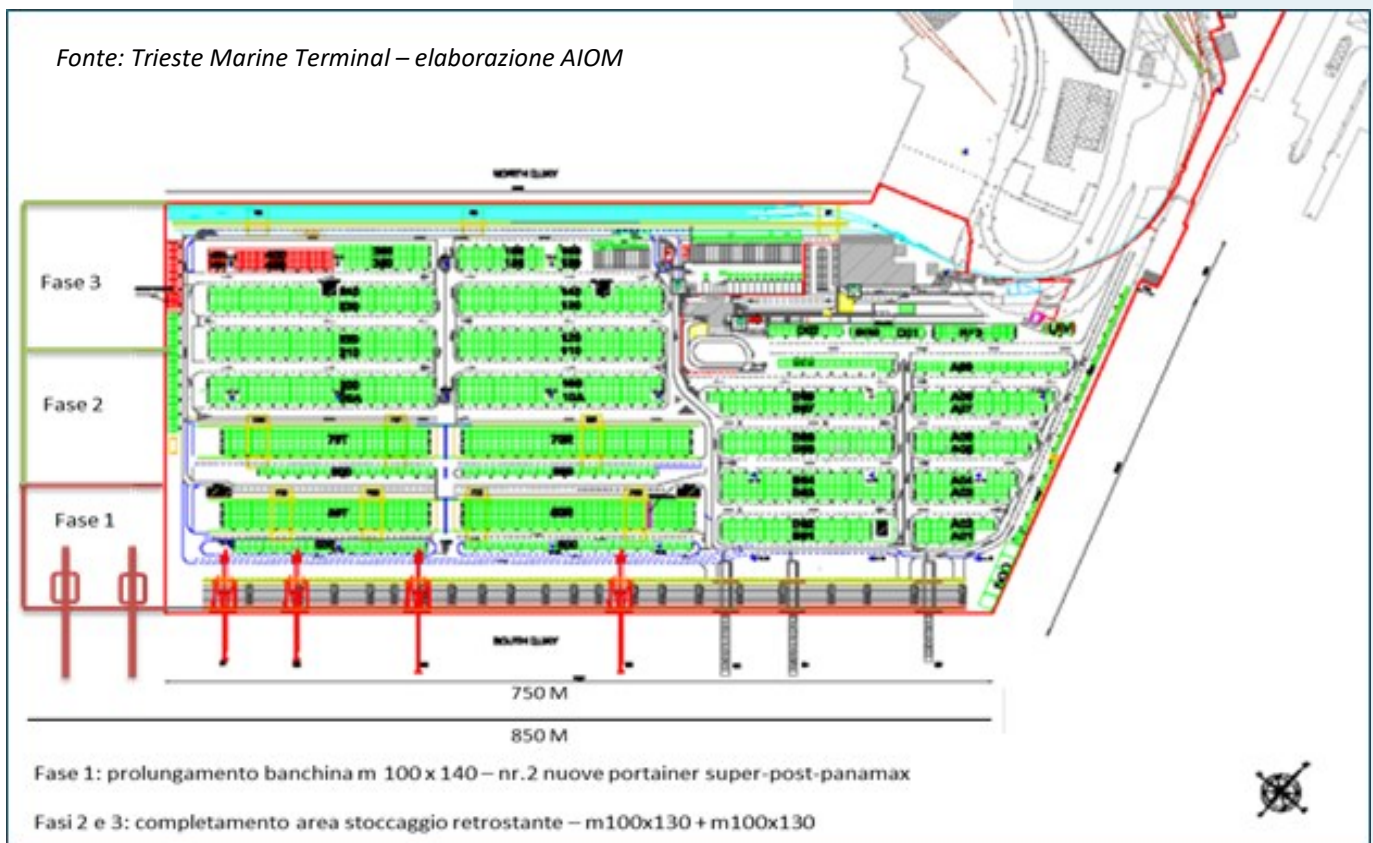
Nel precedente nr. 2\_2026 della nostra newsletter, esaminando l'andamento del traffico dei contenitori nel 2025 nei tre porti di Trieste, Koper e Rijeka, abbiamo esposto un sintetico grafico che confrontava la possibile evoluzione di detto traffico con proiezione al 2035 con il progressivo sviluppo delle capacità di movimentazione annua dei terminali dei tre porti a seguito dei progetti di implementazione e dei relativi investimenti programmati.

Di seguito riteniamo utile esporre una sintetica panoramica degli interventi previsti per singolo porto:

### TRIESTE – MOLO VII

Prolungamento di 100 metri della banchina Sud del Terminal contenitori del Molo VII dagli attuali 750 metri a 850 metri, con una profondità di 140 metri nella Fase 1, per consentire l'accosto contemporaneo di due grandi navi di ultima generazione, con un investimento a carico del terminalista privato; capacità attuale del terminal 1 milione di TEU/anno, capacità futura stimata 1,5 milioni di TEU/anno, le procedure di appalto sono state già perfezionate e a breve si attende l'avvio dei lavori.

[https://www.trieste-marine-terminal.com/sites/default/files/attachment/DESCRIZIONE%20DELLE%20OPERE%20STRUTTURALI%20E%20IMPIANTISTICHE\\_2.pdf](https://www.trieste-marine-terminal.com/sites/default/files/attachment/DESCRIZIONE%20DELLE%20OPERE%20STRUTTURALI%20E%20IMPIANTISTICHE_2.pdf)



### TRIESTE MOLO VIII

Realizzazione del I lotto del futuro Molo VIII, radicato sulla Piattaforma Logistica dello Scalo Legnami, mediante la costruzione di un *finger* per una lunghezza iniziale di 422 metri e 53 metri di larghezza, realizzazione in radice di una stacking area dedicata, di un nuovo parco ferroviario con sei binari iniziali da 300 metri, predisposti per allungamento fino a 750 metri; investimento misto pubblico-privato, su iniziativa del gruppo HHLA di Amburgo tramite la locale controllata HHLA PLT Italy S.r.l., congiuntamente alla Logistica Giuliana S.r.l., e ICOP Spa.

## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE ... SEGUE

Questo progetto è subordinato alla preventiva realizzazione della nuova Stazione ferroviaria di Servola, nodo intermodale a dieci binari adatto a convogli lunghi fino a 750 metri, progettato per gestire treni merci interoperabili secondo standard europei ERTMS-2, e al collegamento stradale alla Grande Viabilità Triestina (GVT), con rampe dedicate per separare i flussi pesanti da quelli urbani, riducendo l'impatto del traffico su Servola e sulle aree residenziali retrostanti.

Gli interventi sopra menzionati sono ovviamente subordinati allo sblocco del finanziamento pubblico di 180 milioni di euro a suo tempo concesso all'Autorità di Sistema Portuale di Trieste nel contesto dei fondi PNC complementari al PNRR, intervento per il quale l'autorità aveva già predisposto la gara di appalto, ma che attualmente è in fase di temporanea sospensione per intervenute problematiche di ordine burocratico sulla spendibilità dei fondi stanziati, per la soluzione delle quali i vertici dell'Autorità di Sistema portuale si stanno attivamente prodigando.

Capacità iniziale stimata del nuovo terminal c.a. 500.000 Teu/anno

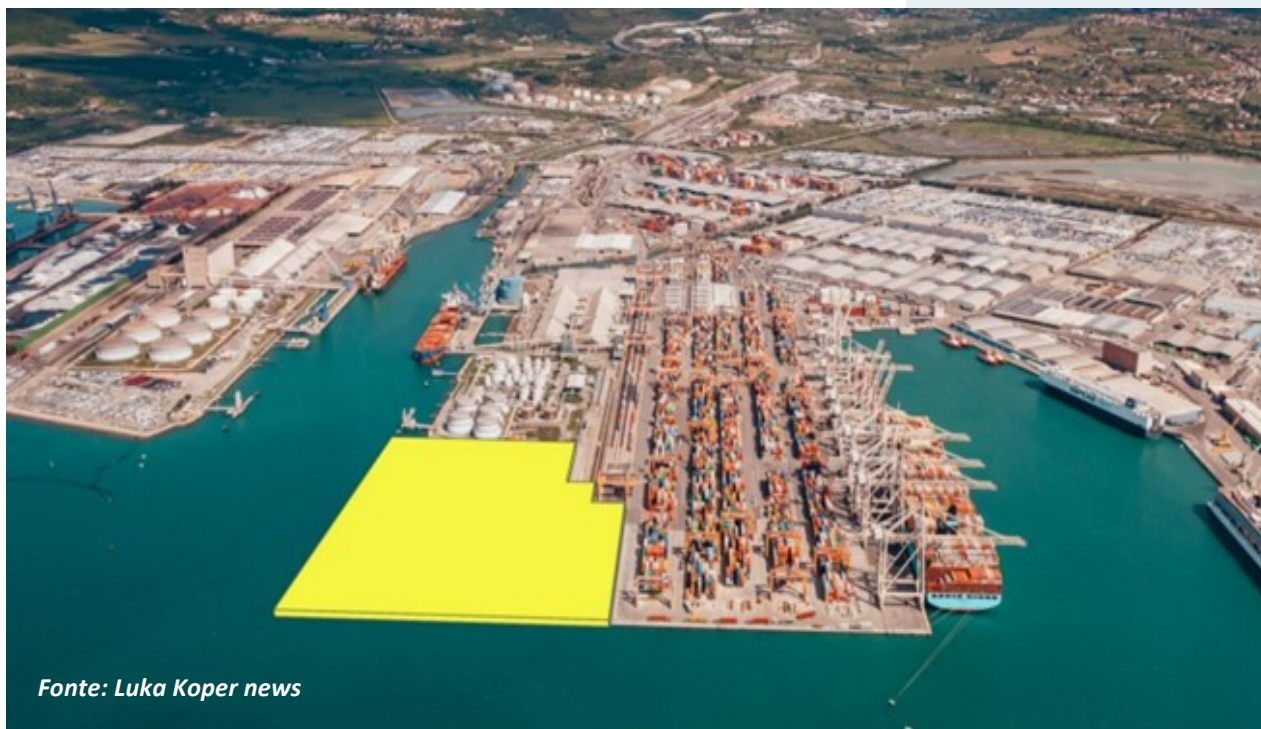


### LUKA KOPER- MOLO I

Ampliamento del Terminal del Molo I mediante la costruzione di una nuova banchina a Nord della lunghezza di 326 metri e realizzazione di una ulteriore stacking-area di 7 ettari per la movimentazione e deposito.

Capacità attuale annua del terminal dichiarata intorno a 1,5 milioni di Teu, capacità futura annua stimata 2 milioni di TEU.

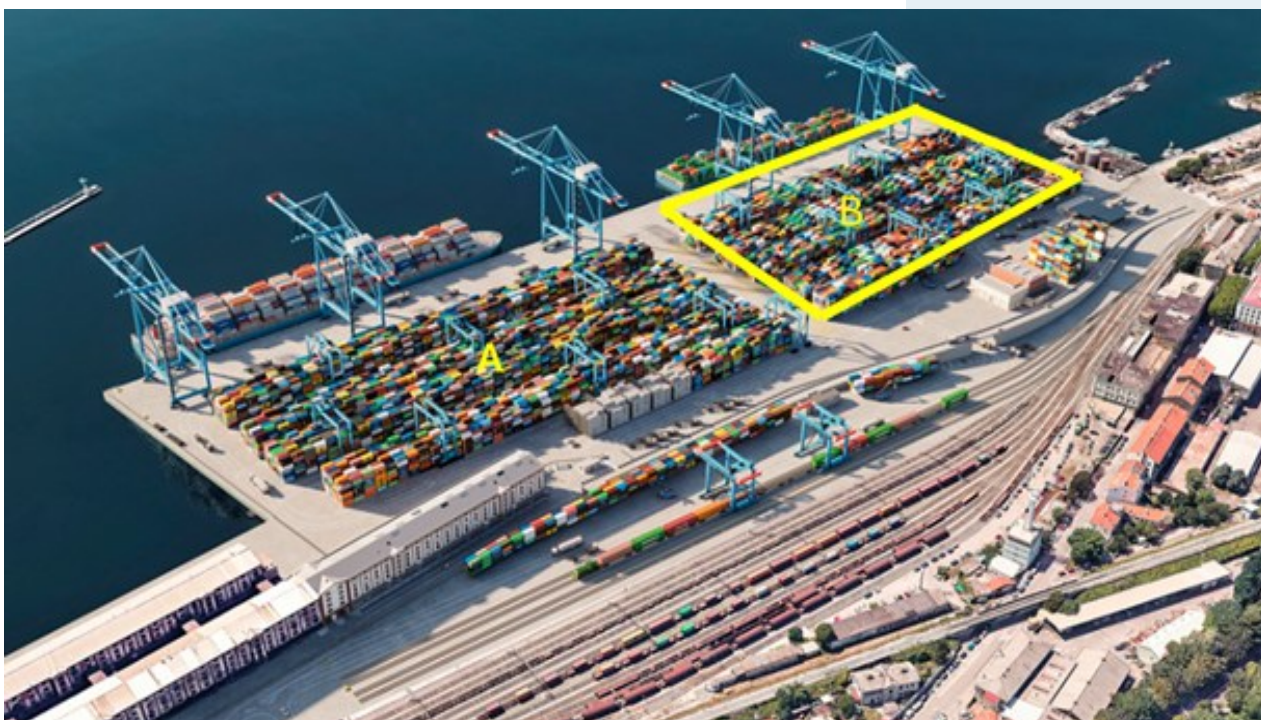
I lavori di posa dei pali e delle piastre sono già in corso e l'ultimazione è prevista alla fine del 2027. <https://www.youtube.com/watch?v=sc65ZybeSaA>



Fonte: Luka Koper news

#### RIJEKA RIVA ZAGABRIA

Futura estensione del nuovo terminal di Riva Zagabria “Rijeka Gateway”, gestito dalla joint Maersk/Enna Logistik dagli attuali 400 metri lineari di banchina (zona A nel rendering sottostante) a complessivi 680 metri (zona B), capacità attuale dichiarata 600.000 TEU, capacità futura annua stimata 1 milione di TEU:



Fonte: Rijeka Gateway foto gallery – Elaborazione AIOM

<https://www.flickr.com/photos/apmterminals/albums/72157720086151037/>

## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE ... SEGUE

### RIJEKA BRAIDICA

Il primo terminal contenitori del porto di Rijeka, gestito dal gruppo filippino I.C.T.S.I. in joint con la società croata Luka Rijeka d.d. che gestisce gli altri terminal dei porti di Rijeka, Bakar e Rasa, dotato di una banchina nel tempo progressivamente prolungata a 680 metri dagli iniziali 400, con una capacità stimata intorno ai 650.000 TEU/anno

<https://www.ictsi.hr/en/media/videos>



... Un range portuale di tutto rispetto che, pur se condiviso fra tre differenti stati, Italia Slovenia e Croazia, per gli operatori internazionali dello shipping costituisce un sistema combinato e altamente affidabile...

Nell'insieme, a completamento dei progetti su elencati, i tre porti di Trieste, Koper e Rijeka disporranno di una capacità complessiva di movimentazione annua che supererà i 5,5 milioni di TEU, sostanzialmente in linea con quelle che sono le previsioni evolutive dei volumi del trade oltremare dell'hinterland comune, costituito in larga parte dai paesi del Centro Est Europa, dal Nord Est nazionale e soprattutto dai mercati austriaco e del Sud Germania, Baviera e Baden Württemberg, passando dai 2.530.547 TEU movimentati nel 2025 ai circa 4/4,5 milioni di TEU prevedibili tra dieci anni, nel 2035, sulla scorta dell'andamento dell'import, dei consumi, del PIL e della produzione industriale dei paesi dell'hinterland considerati, con una saturazione della capacità di movimentazione complessiva intorno al 70%, coefficiente che di massima consente di operare in piena efficienza anche nei picchi di carico e/o di congestione per *crashing* negli arrivi delle grandi navi .

Un range portuale di tutto rispetto che, pur se condiviso fra tre differenti stati, Italia Slovenia e Croazia, per gli operatori internazionali dello shipping costituisce un sistema combinato e altamente affidabile, anche in considerazione dei collegamenti ferroviari con l'entroterra attualmente già operanti e in via di progressiva implementazione soprattutto sulle direttrici dell'Est Europa. (da.s.)

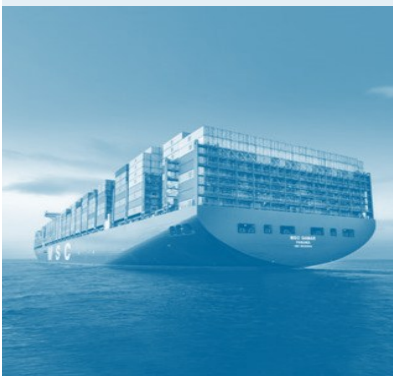
Di seguito i link per una panoramica dei collegamenti ferroviari intermodali dei tre porti:

<https://www.alpeadria.com/it/connessioni/>

<https://www.trieste-marine-terminal.com/it/servizi-ferroviari-daper-trieste>

<https://www.luka-kp.si/en/services-terminals/port-connections/railway-connections/>

<https://www.ictsi.hr/en/zeljznickiservisi>



## BUSSOLA MACROECONOMICA

### Aggirare il problema: gli oleodotti potrebbero sostituire lo Stretto di Hormuz?

Da Hormuz passavano 20 milioni di barili al giorno, pari a circa il 20% del consumo mondiale giornaliero.

La Petroline East-West in Arabia Saudita ha una portata di 5-7 milioni di barili/g e termina nell' (attualmente) vulnerabile Mar Rosso, con passaggio via Suez.

La UAE Habshan-Fujairah ha una portata di 1.5-1.8 milioni di barili/g.

La Irachena Kirkuk-Ceyhan ha una portata di 1.6 milioni di barili/g.

Le strutture attualmente disponibili, quindi, sono insufficienti a sostituire del tutto il passaggio via Hormuz.

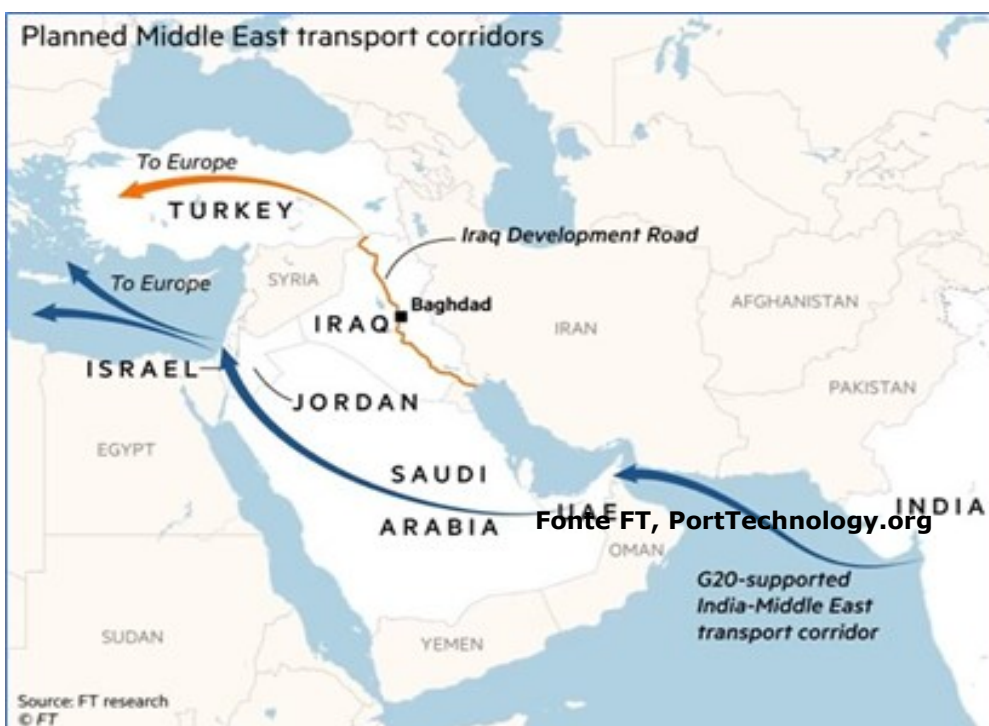
### La via turca come alternativa sostenibile per energia, merci, spazio aereo?

Riprendiamo un interessante articolo del Financial Times che presenta la strategia logistica turca per i prossimi anni.

La Turchia ha l'opportunità di emergere dall'attuale crisi geopolitica come alternativa sicura per aggirare Suez e Hormuz, rafforzando il proprio ruolo di trade hub.

Due sono i progetti al centro della visione strategica di Ankara:

1. La **Development Road**, una combinazione logistica di strade, ferrovie e pipelines che collegherebbe il Golfo Persico all'Europa attraverso il territorio turco. I problemi sono di budget (USD 17-20 bn stimati di investimenti necessari) e di rischio politico visto che attraverserebbe il territorio iracheno.



2. **L'espansione del Middle Corridor**, la cui fattibilità al momento appare più rapida nonostante il dissenso russo.

È in fase di studio un progetto finanziato dagli USA e denominato TRIPP ("Trump Route for International Peace and Prosperity") per collegare l'Asia orientale e l'Europa attraverso il Caucaso meridionale.



Il TRIPP è un corridoio di trasporto terrestre che attraversa l'Armenia meridionale per collegare il mar Caspio e la Turchia. È noto anche come "Corridoio di Zangezur" (denominazione azera) o "corridoio di Syunik" (denominazione armena).

Argomento da noi già trattato nella nostra newsletter nr.10 del 2025



Il TRIPP è un corridoio di trasporto terrestre che attraversa l'Armenia meridionale per collegare il mar Caspio e la Turchia. È noto anche come "Corridoio di Zangezur" (denominazione azera) o "corridoio di Syunik" (denominazione armena).

L'accordo del 2020 tra Azerbaijan e Armenia, mediato dalla Russia dopo la Seconda guerra del Nagorno-Karabakh, prevede la riapertura dei collegamenti attraverso il territorio armeno. Nel 2025 al Summit di Washington è stata firmata una Dichiarazione di pace e annunciato il progetto TRIPP, e nel 2026 Marco Rubio, Segretario di Stato USA e Ararat Mirzoyan, ministro degli Esteri armeno, hanno firmato il framework attuativo, che prevede:

- incarico alla neocostituita TRIPP Development Company;
- quota azionaria iniziale: 74% USA e 26% Armenia;
- sovranità armena "assoluta e indiscutibile" sul territorio;
- concessione agli USA di 49 anni, rinnovabile per altri 50; nel lungo periodo la quota armena può salire al 49%; gli Stati Uniti cioè sono coinvolti con un mandato di 99 anni per la supervisione di questa rotta e che l'iniziativa dovrebbe rafforzare la cooperazione diplomatica nell'area, da decenni zona di conflitto.



### Punti di forza:

- Asse ininterrotto Turchia – Azerbaijan (Nakhchivan) – Armenia – Azerbaijan - Asia centrale, pilastro dell'Organizzazione degli Stati Turchi. Elemento chiave è la tratta di linea ferroviaria di 224 km che collega la Turchia orientale al confine con il territorio azero di Nakhchivan.
- Alternativa forte a Suez e Hormuz: il commercio Europa-Asia ammonta oggi a circa USD 3 tn all'anno, di cui il 90% passa per vie marittime. Il Middle Corridor ridurrebbe i tempi di transito Asia–Europa da circa 40 giorni via mare a 12-15 giorni via terra.
- Hub energetico: Ankara rafforzerà il ruolo di snodo per gas e petrolio (BTC, Kirkuk–Ceyhan, prospettive Trans-Caspio) in un momento di forte instabilità nel Golfo.
- Ricadute economiche (stime Fitch Solutions): USD 10-15 miliardi annui in ricavi logistici entro il 2030; +310 % di capacità di export dall'Anatolia orientale; 10-15 % di risparmio sui costi di importazione energetica.
- Capacità annua fino a 15 milioni di tonnellate di merci e 5.5 milioni di passeggeri.

Ad aprile 2026, risultano: uno stato di avanzamento lavori al valico tra Turchia e Armenia, in fase di riapertura dopo 30 anni; lavori avviati sulla tratta turca; negoziati con Washington sul coinvolgimento di aziende azere per i lavori sulla tratta azera.

In conclusione, la disposizione dei flussi logistici sulle tratte medio-orientali è in evoluzione e sembra probabile che i flussi commerciali possano spostarsi sulle due direttive turche, sebbene con tempi non precisamente definiti. Di certo c'è l'ascesa della Turchia a key player dell'area, con evidenti possibili benefici per l'Alto Adriatico. (g.b.)

<https://www.porttechnology.org/turkey-moves-against-india-middle-east-corridor/>

<https://www.iraqinews.com/iraq/iraqs-development-road-project-to-boost-turkeys-economy/>

<https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-to-start-railway-construction-in-nakhchivan-soon-2025-11-27-36/>

<https://www.trtavaz.com.tr/haber/tur/turkistandan/kars-igdir-aralik-dilucu-demir-yolu-hattinin-temeli-22-agustosta-atilacak/68a6ff1ad6215a3252392ba5>

<https://www.middleeasteye.net/news/pipe-dream-turkey-plan-redraw-middle-east-energy-iran-war-hormuz>

<https://www.trtworld.com/article/5191feb20b69>

<https://investinglive.com/commodities/five-pipelines-that-can-bypass-the-strait-of-hormuz-but-not-replace-it-20260312/>

<https://www.paturkey.com/news/2026/turkey-promotes-middle-corridor-as-alternative-to-hormuz-trade-routes-29955/>

## INTELLIGENZA ARTIFICIALE E GREEN DEAL - CHI FONIRÀ L'ENERGIA - APRILE 2026

Fin dall'inizio della pubblicazione della nostra Newsletter, ovvero esattamente cinque anni fa, abbiamo sempre perseguito lo scopo, assieme ovviamente a quello primario relativo ai traffici e alla logistica, di esplicitare al lettore le maggiori criticità del pianeta e dell'umanità (energia e ambiente, bomba demografica africana e predominio della finanza sull'economia) senza però mai essere pienamente convinti di quale di questi aspetti fosse quello prioritario che condizionava gli altri.

Abbagliati dalle sirene del green deal e nella convinzione che i decisori fossero ponderati nelle decisioni e non guidati da cieco e ottuso e spesso deviato idealismo.

Tutto sbagliato, ci pare.

... la disposizione dei flussi logistici sulle tratte medio-orientali è in evoluzione e sembra probabile che i flussi commerciali possano spostarsi sulle due direttive turche, sebbene con tempi non precisamente definiti. Di certo c'è l'ascesa della Turchia a key player dell'area, con evidenti possibili benefici per l'Alto Adriatico.

L'intelligenza artificiale, considerata la panacea - o da qualcuno la maledizione del mondo - contribuirà al consumo energetico addirittura per un 10/20 % entro il 2050 (ma qualche fonte dice molto di più) considerato che dato il prossimo assetto geopolitico del mondo ci saranno almeno tre se non più "AI" in concorrenza fra di loro e alla caccia spietata di dati e quindi questo elemento è soggetto a troppe variabili.

La presente crisi europea, ma soprattutto la prossima, che rischia di far cadere l'Europa in un lungo periodo di carenza energetica, madre di tutte le altre potenziali disgrazie ci ha però convinti del contrario, ovvero che le decisioni devono essere, particolarmente di questi tempi di mutazioni storiche, pragmatiche e non ideologiche e che i decisori ancora in parte attivi nelle stanze dei bottoni non si siano finora dimostrati adeguati.

Come già ripetutamente intuito, e in maniera sempre più convinta, ribadiamo ora che la richiesta di energia primaria del mondo crescerà in quantità maggiore di quanto anche previsto dai più affidabili modelli long-term.

Un contributo fondamentale a questa crescita è determinato dalla confermata prevalenza degli interessi -ma anche delle necessità - economici su quelli ambientali, per cui il PIL mondiale supererà di molto i 200 K miliardi di USD già entro il 2050 e la composizione delle fonti energetiche che deve soddisfare sempre e in via prioritaria la domanda non potrà inevitabilmente che basarsi ancora sui fossili anche se, in questo ambito, con progressiva maggiore prevalenza del gas, considerato che la spinta verso fonti alternative ed ecologiche incluso il nucleare viaggia già a tavoletta e quindi non è migliorabile e che la fusione nucleare è ancora lontana nel tempo.

La dimostrazione plastica di questo forecast è data dalla strategia evidente delle due grandi potenze consumatrici di energia interfacciate, USA e Cina, che mirano decisamente ad accaparrarsi tutte le possibili riserve non già controllate dalla Federazione Russa "che sembra sorridere sotto i baffi" e aspetta pazientemente gli altri due giganti al tavolo da poker dei grandi e alla resa dei conti per il secondo giro di poker e relativi rilanci. Il quarto giocatore dovrebbe essere l'Unione europea ma sta giocando con le fiches prestate da altri...per ora. Per l'Europa, a nostro modesto avviso, si potrebbe far ricorso ai fondi strombazzati per la "difesa" (da chi??) che possono essere utilizzati anche per le infrastrutture strategiche per pianificare quanto prima il ripristino del gasdotto North stream 1 e 2. Non è una violazione delle sanzioni in essere, in quanto non si parla di aprire ancora queste vie, ma di "predisporre la prontezza" appena possibile, ma nel merito lasciamo al lettore piena libertà di pensiero .

Infine, caliamo l'asso finale del nostro ragionamento.

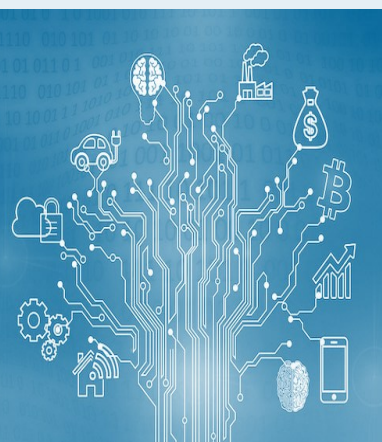
L'intelligenza artificiale, considerata la panacea - o da qualcuno la maledizione del mondo - contribuirà al consumo energetico addirittura per un 10/20 % entro il 2050 (ma qualche fonte dice molto di più) considerato che dato il prossimo assetto geopolitico del mondo ci saranno almeno tre se non più "AI" in concorrenza fra di loro e alla caccia spietata di dati e quindi questo elemento è soggetto a troppe variabili.

L'ironia è che questo consumo spropositato di questo nostro nuovo compagno di viaggio è destinato con grande prevalenza all'utilizzo militare, poi ad aumentare il consumismo e solamente dopo a beneficio degli altri settori virtuosi (ricerca, scienza, socialità etc)

Ora, il combinato disposto di richiesta di energia primaria che in questo modello potrebbe addirittura raggiungere i 1000 quadrilioni di BTU contro l'attuale previsione di quasi 700 , e relative emissioni CO2 comporta un conflitto fra i due fattori espressi nel titolo.

Per la cronaca l'emissione pro-capite mondiale attuale corrisponde a circa 4,5/4,6 unità ktCO2/year e al meglio di questo scenario, non considerando l'impatto dell'AI, avevamo stimato una discesa a 3,7 unità pro-capite in presenza però di una popolazione ovviamente accresciuta nel 2050, periodo dal quale dovrebbe o meglio potrebbe iniziare un ciclo naturale di raffreddamento e inversione di tendenza della bomba demografica.

Appare quindi ancora più discutibile la forsennata corsa nel nostro campo marittimo al turn over anticipato del naviglio commerciale per seguire la "rivoluzione" energetica dato l'impatto modestissimo che esso ha sulla produzione globale di CO2 (meno del



## INTELLIGENZA ARTIFICIALE... SEGUE

2% attualmente) e le enormi incertezze non tanto sui volumi dei grandi flussi ma sulle vie alternative allo studio o in avviamento per compensare le situazioni geopolitiche che si vanno configurando specialmente nel Mar Rosso e nel Golfo Persico.

Sarebbe forse più corretto esaminare pragmaticamente quanto prima i modelli di sviluppo che ci vengono imposti per trovarne di più razionali non tanto nelle tematiche quanto nelle tempistiche e nelle priorità ineludibili. (di.s.)

### UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE APRILE 2026

Premessa: questo intervento è stato scritto il giorno 15/4 e quindi non è stato aggiornato agli ulteriori eventi in seguito succedutisi e ancora in evoluzione, ma lo presentiamo comunque integralmente in quanto manteniamo per ora le nostre considerazioni.

Ribadiamo ancora e per l'ennesima volta quanto già riportato nelle precedenti newsletter:

Suggeriamo 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.

In particolare, su alcune esternazioni che eufemisticamente definiamo "particolari" esiste una tecnica di comunicazione che serve a "intossicare" i media con iperboli ed esagerazioni anche eccedenti vistosamente il "bon ton" anzi volutamente formulate in tal modo che si chiama letteralmente "flood the zone with shit". Non traduciamo appunto per mantenere il "bon ton".

#### **Rebus Medio Oriente (e resto del mondo) Occasione irripetibile per gli USA.**

Dopo l'(apparente) fallimento delle negoziazioni di Islamabad di metà mese dovuto principalmente alla necessità di entrambe le parti sedute al tavolo di dichiarare "vittoria", gli USA hanno fatto l'unica cosa che potevano fare ovvero dichiarare un blocco navale a valle di Hormuz.

Ora gli USA hanno in mano una carta vincente clamorosa, ma temiamo che non possano o non riescano a giocarla a causa dei legami con Israele che stanno diventando sempre più vischiosi e politicamente onerosi per loro.

La chiave di tutto è Hormuz, dove si controlla il flusso di energia ed anche altro e in chiave geopolitica specialmente quella che va alla Cina.

Un controllo di Hormuz bipolare quindi prima l'Iran più a Nord e poi gli USA, se coordinato fra le due parti sarebbe perfetto, ma ovviamente va convinto l'Iran.

Il mezzo c'è e va considerato lo spirito mercantilistico dell'attuale Presidente, ma anche la logica economica complessiva che si potrebbe giocare sull'allentamento delle attuali sanzioni che colpiscono questo paese.

Tanto si sa bene che nessuno si azzarderebbe ad attaccare seriamente Israele che possiede un arsenale atomico di tutto rispetto (unico nell'area e unico nel mondo non soggetto ai controlli dell'agenzia IAEA per la non proliferazione dell'energia atomica per usi militari) e che non esiterebbe un secondo ad impiegarlo contro obiettivi anche non militari dell'avversario se venisse minacciata la sua integrità territoriale (Gaza e Libano docent).

E Mosca? Beh, per Mosca vale lo stesso ragionamento mercantilistico, ma anche geopolitico, ovvero l'allentamento delle sanzioni e lasciare che esporti liberamente (o quasi) la sua immensa energia su Europa dando ossigeno all'asfittica economia della provincia occidentale dell'Impero americano che ne ha un bisogno disperato. Anche per loro sarebbe meglio avere due clienti (Europa e Cina) che uno solo (Cina).

E per l'Europa? Ossigeno energetico per l'economia e chiusura della guerra in Ucraina (dove peraltro disporrebbe del migliore e più addestrato esercito senza dover investi-

La chiave di tutto è Hormuz, dove si controlla il flusso di energia ed anche altro e in chiave geopolitica specialmente quella che va alla Cina.

Un controllo di Hormuz bipolare quindi prima l'Iran più a Nord e poi gli USA, se coordinato fra le due parti sarebbe perfetto, ma ovviamente va convinto l'Iran.



## UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ... SEGUE

Rimane l'auspicio che per quanto riguarda i volumi di carico dopo un così angoscioso periodo di instabilità e guerre una normalizzazione almeno superficiale della situazione porti ad un rimbalzo e a una maggiore propensione dei consumatori ad acquistare con spirito più ottimistico sul futuro.

re in improbabili risorse umane interne con una soluzione win-win anche qui (soldi a Kiev e Donbas alla Russia).

Per la Cina invece nulla di grave per loro, ma si avrebbe in mano il flusso energetico principale facendo un opportuno tuning dello stesso senza peraltro strozzarla (nazione che comunque non è strozzabile semplicemente perchè è la fonte principale dell'approvvigionamento di consumo e non solo degli USA stessi!!) ma contingentando i suoi appetiti complessivi geopolitici.

Vediamo cosa succede nell'incontro di metà maggio fra i Presidenti Trump e Xi Jinping (ma qualcuno accenna anche ad un'altra presenza quasi contemporanea a Pechino del Presidente Putin ...)

Purtroppo, però, temiamo che gli USA non possano fare questa manovra per i loro legami e laccioli con Israele, che invece ha come obiettivo di allargare il suo territorio per motivi strumentali e messianici.

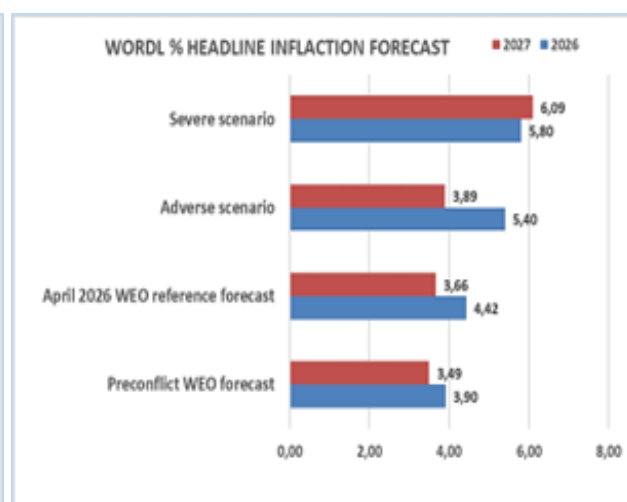
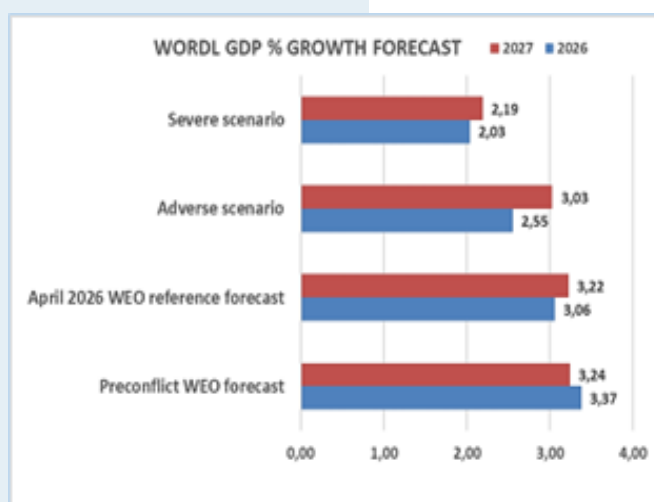
Speriamo bene e contiamo nella Provvidenza.

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 marittimo mondiale.

Rimane l'auspicio che per quanto riguarda i volumi di carico dopo un così angoscioso periodo di instabilità e guerre una normalizzazione almeno superficiale della situazione porti ad un rimbalzo e a una maggiore propensione dei consumatori ad acquistare con spirito più ottimistico sul futuro.

Tutto sta a vedere come si assesterà l'andamento dei macro-indici economici; il World Economic Forum di Davos il 14 aprile scorso ha formulato alcune prime indicazioni circa l'andamento del PIL e dell'inflazione a livello globale, correggendo le precedenti previsioni formulate a gennaio e ipotizzando due distinti scenari, ne riportiamo le indicazioni di massima nei due grafici che seguono:



I mercati finanziari peraltro non sembrano subire i contraccolpi di questi periodi e ciò potrebbe anche essere un buon segnale complessivo.

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

## NOTIZIE FLASH

### INNOVATION SUMMIT DI GRUBER LOGISTICS TRA AI, INTERMODALITÀ E SOSTENIBILITÀ

Il 27 e 28 maggio 2026 si terrà a Bolzano l'Innovation Summit promosso da Gruber Logistics S.p.A., un appuntamento dedicato all'innovazione nel settore del trasporto merci e della logistica che riunirà operatori, aziende tecnologiche ed esperti per un confronto sulle principali trasformazioni in atto nel comparto.

L'iniziativa si articolerà in due momenti distinti. Il 27 maggio, presso il Safety Park di Vadena (BZ), sarà possibile partecipare a una sessione dimostrativa su strada, con test drive di mezzi di ultima generazione, tra cui camion a idrogeno e veicoli elettrici, offrendo un'occasione concreta per osservare da vicino l'evoluzione tecnologica della mobilità pesante.

Il cuore dell'evento sarà il Summit del 28 maggio, ospitato al NOI Techpark di Bolzano, con una giornata interamente dedicata ad approfondimenti e scambi su temi chiave per il futuro del settore. Tra questi, un ruolo centrale sarà riservato all'intelligenza artificiale applicata alla logistica, all'automazione dei processi e, in modo particolare, allo sviluppo dell'intermodalità come leva strategica per una mobilità più efficiente e sostenibile.

In questo contesto, l'azienda si presenta non solo come operatore del trasporto su gomma, ma come realtà sempre più impegnata nello sviluppo di soluzioni intermodali integrate, capaci di combinare strada, ferrovia, mare per rispondere alle crescenti esigenze di efficienza e riduzione dell'impatto ambientale.

Il programma prevede interventi di esperti di rilievo internazionale, tra cui Alan McKinnon, che approfondirà i temi della sostenibilità ambientale nella logistica, e Michal Silhacek, focalizzato sulle dinamiche di innovazione nella supply chain. Accanto agli interventi, sono previsti momenti di confronto interattivo e workshop tematici, pensati per favorire il dialogo tra i diversi attori della filiera.

Ampio spazio sarà dedicato proprio al ruolo dell'intermodalità nel futuro del trasporto merci, evidenziando come l'integrazione tra diverse modalità rappresenti una delle principali direttrici di sviluppo per il settore, anche alla luce delle sfide legate alla decarbonizzazione e all'ottimizzazione dei flussi logistici.

L'Innovation Summit si propone così come un'occasione di incontro e networking, in cui confrontarsi su modelli, soluzioni e visioni per una logistica sempre più integrata, digitale e sostenibile. (f.b.)







*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](mailto:aiom.fvg@libero.it)  
pec: [aiom@legalmail.it](mailto:aiom@legalmail.it)

Hanno collaborato a questo numero:  
Maria Di Florio, Danilo Stevanato, Giulia Borrini, Diego Stinco, Fabrizio Borgogna.

