

## NEWSLETTER NR. 04\_2026

### PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE - PROSEGUE LA CORSA DELLE COMPAGNIE MARITTIME ALLE POSIZIONI DI CONTROLLO NEI TERMINAL CONTAINER

Nei due numeri precedenti della nostra newsletter abbiamo trattato l'evolversi dell'andamento del traffico dei contenitori nei tre porti del corner Nord Adriatico Orientale, Trieste, Koper e Rijeka, anche alla luce dei numerosi fattori critici determinatisi negli ultimi due anni a carico dello shipping internazionale, Bab El Mandeb, Suez, Capo di Buona Speranza, Hormuz, conflitti Russia/Ucraina, Israele/Gaza/Libano/Iran, U.S.A./Iran, incremento dei prezzi dei prodotti energetici, ripresa dell'inflazione, ecc.

Stiamo vivendo infatti un periodo di stravolgimento totale di quelli che erano i parametri storici presi usual-

mente a riferimento per ipotizzare scenari evolutivi dell'interscambio commerciale via mare, in special modo del traffico containerizzato che riguarda la maggior parte dei prodotti lavorati e dei beni di consumo.

Ciò nonostante, le maggiori compagnie marittime hanno proseguito in primis il costante rinnovo delle rispettive flotte, anche in funzione di una progressiva trasformazione degli apparati propulsivi verso carburanti sempre meno inquinanti, con costanti ordini di nuove unità ai cantieri di costruzione, in secondo luogo mediante una corsa all'acquisizione di partecipazioni in terminal

#### SOMMARIO

Porti del Nord Adriatico Orientale, prosegue la corsa delle compagnie marittime alle posizioni di controllo dei terminal container .....1-4

Ucraina - UE, un rapporto complesso tra progressi e ostacoli.....5-9

Trimarium, ulteriore imperdibile occasione per Trieste e la Regione Friuli Venezia-Giulia .....10-11

Bussola macroeconomica - flash sui paesi del Golfo di Guinea.....12-17

Un flash sulla geopolitica di fine maggio 2026.....18

#### NOTIZIE FLASH

Aggiornamento benchmark EU- ETS.....19

Quadro temporaneo di aiuti di stato per la crisi in Medio Oriente (METSAF).....19

## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE ...SEGUE

ritenuti strategici rispetto a un futuro riposizionamento dei flussi dell'interscambio commerciale.

Esemplare l'operazione MSC/BlackRock su HIT, peraltro ancora in corso di evoluzione con un possibile coinvolgimento coatto di Cosco.

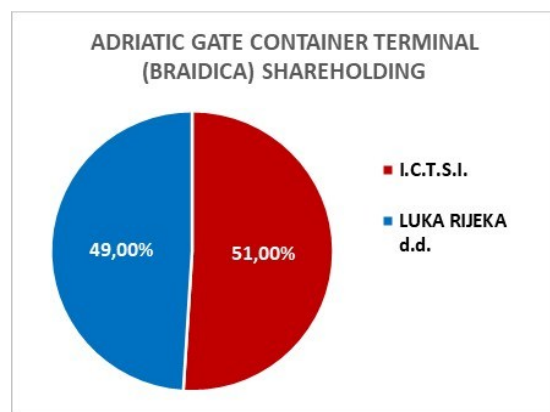
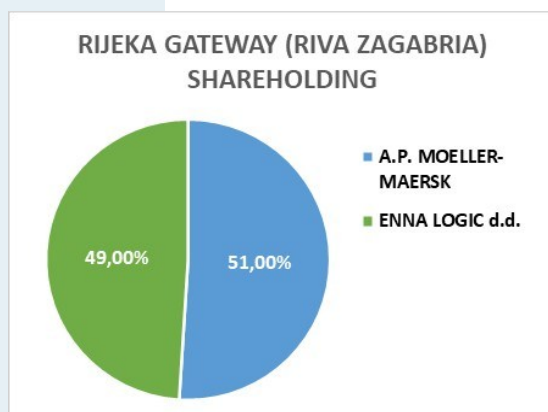
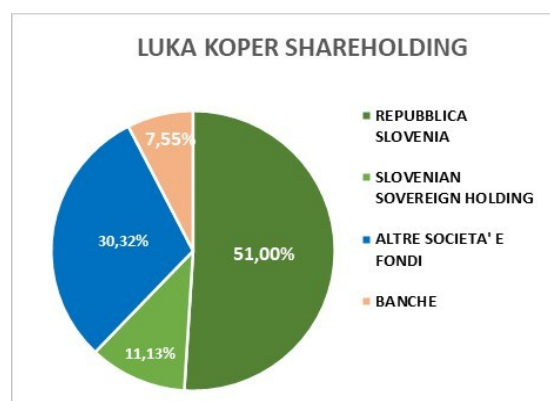
Ma veniamo ad esaminare le piccole cose di casa nostra, nel corso degli ultimi tre anni la struttura patrimoniale delle società che gestiscono i terminal contenitori nel Nord Adriatico è sostanzialmente cambiata, con l'unica eccezione di Luka Koper che mantiene una situazione totalmente controllata dallo Stato e da altre società prevalentemente di emanazione pubblica.

Lo specchio che segue riassume la situazione delle partecipazioni azionarie nei quattro terminal dei porti di Trieste, Koper, Rijeka e di Luka Rijeka:

... acquisizione di partecipazioni in terminal ritenuti strategici rispetto a un futuro riposizionamento dei flussi dell'interscambio commerciale.

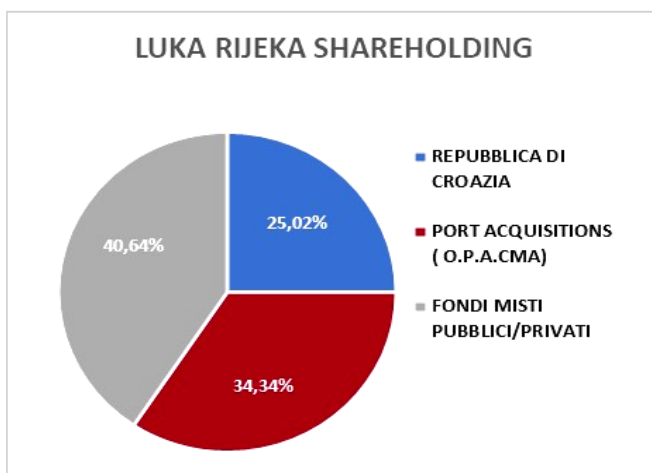
<b>TRIESTE MARINE TERMINAL</b>	CSM ITALIA GATE (MSC)	80,00%
	T.O. DELTA	20,00%
<b>LUKA KOPER d.d.</b>	REPUBBLICA SLOVENIA	51,00%
	SLOVENIAN SOVEREIGN HOLDING	11,13%
	ALTRE SOCIETA' E FONDI	30,32%
	BANCHE	7,55%
<b>RIJEKA GATEWAY (RIVA ZAGABRIA)</b>	A.P. MOELLER-MAERSK	51,00%
	ENNA LOGIC d.d.	49,00%
<b>ADRIATIC GATE CONTAINER TERMINAL (BRAIDICA - RIJEKA)</b>	I.C.T.S.I.	51,00%
	LUKA RIJEKA d.d.	49,00%
<b>LUKA RIJEKA d.d.</b>	REPUBBLICA DI CROAZIA	25,02%
	PORT ACQUISITIONS ( O.P.A.CMA)	34,34%
	FONDI MISTI PUBBLICI/PRIVATI	40,64%

Di seguito riportiamo i relativi grafici:



## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE .... SEGUE

Abbiamo considerato anche la struttura azionaria della società croata Luka Rijeka d.d., primo passo dell'operazione di privatizzazione del porto di Rijeka attuato dalla Repubblica di Croazia, in quanto la stessa, oltre a detenere una quota del 49% nella società di gestione del terminal di Braidica, Adriatic Gateway C.T., è essa stessa interessata da un processo di cessione di parte delle sue quote per il 34,4% già in mano privata, da parte del socio ceco Port Acquisitions A.S. alla CMA-CGM, a seguito di un'Opa di quest'ultima compagnia; un passetto di CMA per entrare quindi in Braidica, dove Luka Rijeka condivide la gestione con la filippina I.C.T.S.I. Non è da escludere quindi che in un prossimo futuro lo stato croato possa cedere ulteriori quote di capitale di Luka Rijeka al sopravvenuto nuovo operatore marittimo, anche per bilanciare la situazione rispetto all'altro nuovo terminal contenitori di Riva Zagabria, Rijeka Gateway controllato dalla Maersk.



In sostanza, tutti e tre i primi gruppi armatoriali al mondo risulterebbero insediati nei due porti "land lord" del Nord Adriatico di Trieste e Rijeka mentre la società che gestisce il terminal di Luka Koper, strutturata in forma di società privata a prevalente controllo statale, continuerebbe a giocare un ruolo di jolly indipendente rispetto alle società armatoriali del comparto, posizione che allo stato risulterebbe più favorita relativamente ai volumi sinora movimentati.

L'andamento del traffico contenitori nei porti Nord Adriatici, dai primi dati disponibili, nel complesso risulta più o meno stabile rispetto al medesimo periodo 2025, ma con alcune significative variazioni nella ripartizione tra i porti del settore orientale, mentre i due porti di Venezia e Ravenna segnano rispettivamente un incremento del 5,76% e dello 0,07%.

Trieste registra ancora un significativo decremento dovuto ai dati di picco dei primi tre mesi del 2025 per effetto della cessazione dell'alleanza 2M avvenuta con l'ultimo arrivo nave del 29 marzo 2025, ma se si paragona il dato medio mensile dei primi tre mesi 2026 al dato medio mensile dell'intero anno 2025 si registra un recupero di volumi pari al +13,23%; con i dati di aprile tale dato sale al +24,59%; va rilevato che nel primo trimestre 2026 il Terminal di Trieste è stato interessato dal servizio oceanico diretto Dragon della MSC, con navi della capacità di 16.000/19.000 Teu, in un itinerario round the world, mentre a partire da aprile è stato ripristinato il preesistente servizio Phoenix, con navi di minore capacità 9.000/11.000. Siamo ancora in una fase di assestamento, per cui è opportuno attendere almeno i dati di giugno per una proiezione affidabile.

Luka Koper registra un incremento dell'8,86% con 326.256 TEU movimentati nei primi tre mesi del 2026. A Rijeka, l'andamento complessivo dei due terminal contenitori, dai dati sinora resi noti, vede il terminal container di Braidica registrare

In sostanza, tutti e tre i primi gruppi armatoriali al mondo risulterebbero insediati nei due porti "land lord" del Nord Adriatico di Trieste e Rijeka mentre la società che gestisce il terminal di Luka Koper, strutturata in forma di società privata a prevalente controllo statale, continuerebbe a giocare un ruolo di jolly indipendente rispetto alle società armatoriali del comparto, posizione che allo stato risulterebbe più favorita relativamente ai volumi sinora movimentati.



## PORTI DEL NORD ADRIATICO ORIENTALE ... SEGUE

un decremento del -22%, secondo i numeri pubblicati da Luka Rijeka d.d. nel report periodico di marzo 2026, calo dovuto al trasferimento del servizio Gemini (Maersk e Hapag Lloyd) al nuovo terminal di Riva Zagabria, gestito da APM-Maersk in joint con Enna Logic; di questo nuovo terminal non sono ancora noti i dati definitivi di movimentazione, peraltro, in base alle statistiche complessive della movimentazione container nei porti croati nel periodo gennaio-marzo 2026 diffuse dall'ente governativo, pari a 184.682 TEU, con un incremento dichiarato intorno al +14%, espungendo il dato storico dei container del porto di Ploce, in media annualmente pari al 3% del dato complessivo, nel primo semestre 2026 si ricaverebbe un dato complessivo dei due terminal di Rijeka intorno ai 170.000 Teu, tenuto conto che nel dato di Luka Rijeka di norma sono inclusi anche i contenitori movimentati nel terminal retroportuale di Škrljevo.

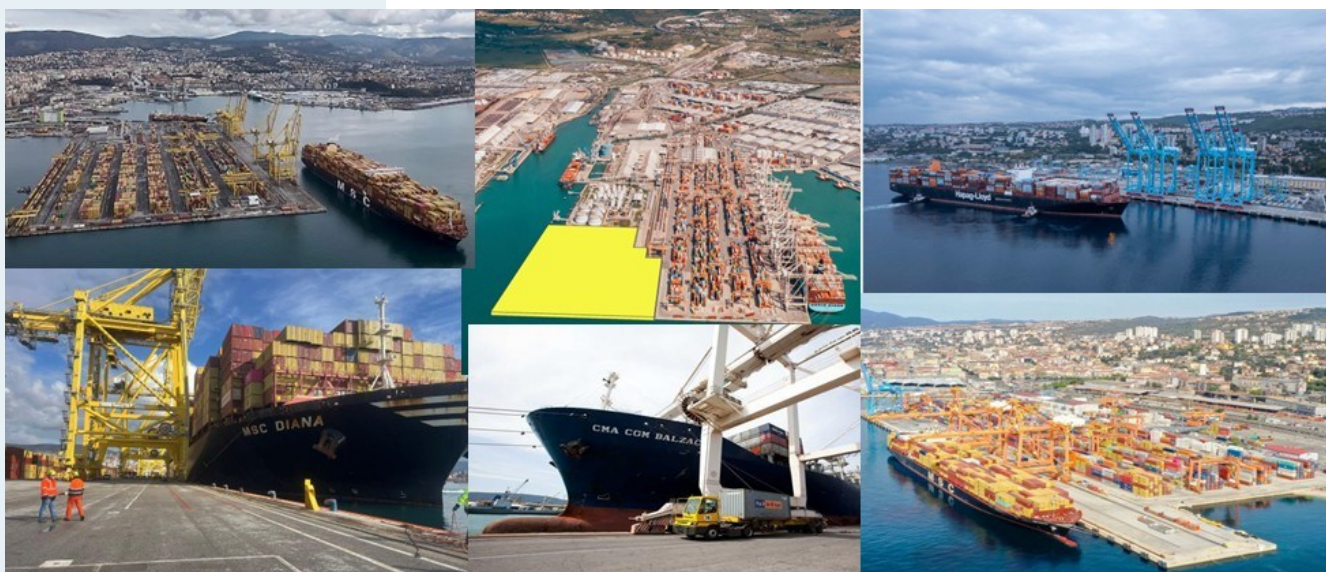
La tabella che segue fornisce un primo quadro riepilogativo dei sei porti Nord adriatici sulla scorta dei primi dati disponibili, peraltro ancora in parte provvisori; nei prossimi numeri della nostra newsletter, con dati periodici più assestati, approfondiremo l'argomento. (da.s.)

TRAFFICO CONTENITORI PORTI NORD ADRIATICO			
2026	gennaio/marzo		diff. %
DATI IN TEU	2025	2026	
TRIESTE	237.534	181.564	-23,56%
KOPER	299.712	326.256	8,86%
RIJEKA (*)	131.250	150.000	14,29%
RAVENNA	53.436	53.474	0,07%
VENEZIA	124.194	131.351	5,76%
<b>TOTALE</b>	<b>846.126</b>	<b>842.645</b>	<b>-0,41%</b>

(\*) dato stimato escluso Škrljevo

Fonti:

- <https://www.registroimprese.it/telemaco>
- <https://www.luka-kp.si/en/investors/ownership-structure/>
- <https://seonet.ljse.si/file.aspx?AttachmentID=56081>
- <https://investiramo.com/en/dionice/LKRI/dionicari>
- <https://lukarijeka.hr/en/financial-statements/>
- <https://podaci.dzs.hr/en/statistics-in-line/>



## UCRAINA - UE: UN RAPPORTO COMPLESSO TRA PROGRESSI E OSTACOLI

Il dibattito estremamente complesso e, al tempo stesso controverso, a cui stiamo assistendo da qualche tempo, sull'adesione dell'Ucraina all'UE, ci porta a fare alcune considerazioni sullo strumento dell'allargamento dell'Unione Europea, scevre da qualsiasi giudizio politico o strategico.

Intanto, vediamo come funziona l'accesso all'UE e quali sono i requisiti e le regole per l'adesione.

Innanzitutto, la procedura di adesione non è automatica, poiché dipende dall'adeguata preparazione del paese candidato e dalla capacità dell'UE di integrare il nuovo membro ed è un processo rigoroso, basato sul merito e regolato dai trattati – Art. 49 del Trattato sull'Unione Europea (TUE).

Le fasi principali della procedura sono tre:

- **la candidatura ufficiale,**
- **i negoziati di adesione,**
- **la ratifica finale,**

e richiedono l'unanimità dei paesi membri e il rispetto dei valori democratici, economici e giuridici europei (c.d. criteri di Copenaghen).

In sintesi, le fasi della procedura iniziano con:

**1. Domanda di adesione:** secondo l'articolo 49 del Trattato sull'Unione Europea, qualsiasi Stato europeo che rispetti i valori dell'UE (democrazia, uguaglianza, stato di diritto, diritti umani) può presentare domanda al Consiglio dell'UE.

**2. Status di paese candidato:** il Consiglio, previa consultazione della Commissione europea e approvazione del Parlamento europeo, decide all'unanimità se concedere lo status di paese candidato.

I **criteri di Copenaghen** (1993/1995) fissano le condizioni affinché un paese possa ottenere lo status di candidato, ovvero: istituzioni democratiche stabili, rispetto dei diritti umani e delle minoranze (criterio politico), economia di mercato funzionante e capacità di far fronte alla concorrenza nel mercato interno (criterio economico), capacità di assumere gli obblighi derivanti dall'adesione, cioè adottare l'acquis comunitario, inclusa l'accettazione degli obiettivi dell'Unione (criterio giuridico).

**3. Negoziati di adesione:** i paesi che partecipano al processo di adesione devono attuare riforme per allinearsi alle normative e agli standard dell'UE, noti anche come acquis.

Tecnicamente, l'allineamento riguarda 33 capitoli, oggi raggruppati in sei cluster: "Fondamentali", "Mercato Interno", "Competitività e Crescita Inclusiva", "Agenda Verde e Connettività Sostenibile", "Risorse, Agricoltura e Coesione", "Relazioni Esterne".

Prima di poter svolgere i negoziati, la Commissione deve completare uno screening dei capitoli dell'acquis per determinare in che misura il paese sia preparato all'adesione all'UE e presentare i risultati di questo processo agli Stati membri, sotto forma di relazioni di screening, nelle quali può raccomandare di avviare negoziati nei settori politici pertinenti.

Una volta raggiunto l'accordo degli Stati membri, possono essere aperti i capitoli negoziali relativi ai sei gruppi tematici di cui sopra.

**4. Adesione finale e Ratifica:** una volta chiusi i negoziati, viene elaborato il "trattato di adesione", che deve essere approvato dalla Commissione europea, dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo all'unanimità, per poi essere firmato e ratificato da tutti gli Stati membri e dal paese candidato, secondo le rispettive procedure costituzionali. Il paese candidato aderisce ufficialmente all'UE alla data indicata nel trattato di adesione.

Il processo completo richiede generalmente almeno un decennio, come dimostrano i casi di Romania e Bulgaria (12 anni) o Croazia (10 anni).

In ogni caso, l'iter esposto sopra è quello seguito da tutti i 28 paesi (oggi 27 con l'uscita del Regno Unito), fino al 2013, con l'ultima adesione all'UE da parte della Croazia - settimo allargamento -, mentre, oggi, lo scenario che si prospetta per l'adesione è leggermente

I criteri di Copenaghen (1993/1995) fissano le condizioni affinché un paese possa ottenere lo status di candidato, ovvero: istituzioni democratiche stabili, rispetto dei diritti umani e delle minoranze (criterio politico), economia di mercato funzionante e capacità di far fronte alla concorrenza nel mercato interno (criterio economico), capacità di assumere gli obblighi derivanti dall'adesione, cioè adottare l'acquis comunitario, inclusa l'accettazione degli obiettivi dell'Unione (criterio giuridico).



... Ora, questo scenario di grande incertezza induce inevitabilmente ad un pensiero critico: si ha la sensazione che il processo di integrazione non sia più percepito come l'unica via possibile verso lo sviluppo e la stabilità, ma come una scelta condizionata da valutazioni geopolitiche, in continua evoluzione.

diverso, tant'è che si parla di modello di "adesione graduale" all'UE.

Analogamente, notiamo che, l'acceso dibattito sulla possibile "adesione accelerata" dell'Ucraina all'UE, chiama in causa i Balcani Occidentali, ad oggi paesi candidati, che seguono un processo di allargamento particolare, denominato "**processo di stabilizzazione e associazione**" <sup>1)</sup>(PSA).

L'obiettivo del PSA è quello di stabilizzare i partner dei Balcani Occidentali sul piano politico ed economico, attraverso l'assistenza finanziaria, un facile accesso ai mercati dell'UE e la cooperazione tra i paesi della regione. A questo fine la Commissione ha adottato nel 2023 un "piano di crescita" ad hoc, per preparare questi partner all'adesione, attraverso riforme economiche e investimenti, anticipando alcuni dei suoi benefici, prima della piena integrazione nell'Unione.

A fronte di questa situazione "privilegiata" sta di fatto, però, che questi paesi, pur avendo iniziato i negoziati di adesione diversi anni or sono (es. Montenegro 2012<sup>2)</sup> e Serbia 2014), tuttavia, a distanza di vent'anni, non hanno ancora aderito all'Unione Europea. Oltretutto, la situazione di stallo negoziale non solo evidenzia alcune criticità, ma è problematica anche per l'adesione dell'Ucraina alla UE.

Ora, questo scenario di grande incertezza induce inevitabilmente ad un pensiero critico: si ha la sensazione che il processo di integrazione non sia più percepito come l'unica via possibile verso lo sviluppo e la stabilità, ma come una scelta condizionata da valutazioni geopolitiche, in continua evoluzione.

Se questo è vero, c'è anche da dire che, in alcuni Paesi candidati, vi è una insufficiente volontà politica interna ad adottare le riforme necessarie, così come risulta dalla "Relazione speciale della Corte dei conti europea sul sostegno dell'UE allo Stato di diritto dei Balcani occidentali" (01/2022) <sup>3)</sup>. Il caso più emblematico è quello della Serbia, dove la lotta alla corruzione e alla criminalità organizzata, il completamento del processo di riforma costituzionale del settore giudiziario, le persistenti tensioni con il Kosovo, etc. ostacolano un reale avanzamento dei capitoli negoziali, o della Bosnia-Erzegovina, indebolita dalle tensioni interne e dai rapporti con la Russia, che sollevano non pochi ostacoli, oppure della Macedonia del Nord per i suoi rapporti travagliati con la Grecia.

Per non parlare poi della Turchia, che meriterebbe un'analisi a parte; candidata ufficiale dal 1999 e con negoziati avviati nel 2005, ha visto il suo percorso verso l'adesione sostanzialmente congelarsi negli ultimi anni e sembra destinata a rimanere in un limbo indefinito, permanendo alcuni problemi strutturali che ne ostacolano l'adesione.

Allo stesso tempo, a questo scenario interno ad ogni paese candidato, si aggiunge un contesto europeo mutato rispetto al passato, in mancanza, molto spesso, di una visione strategica comune tra i 27 Stati membri.

Questo per dire che il futuro dei suddetti paesi dipenderà tanto dalla volontà riformatrice dei singoli Stati, quanto dalla capacità dell'Unione europea di ritrovare coerenza, credibilità e visione strategica nel suo ruolo di attore globale.

Ritornando, invece, all'Ucraina, qual è il percorso che ha seguito per poter aderire all'UE?

Come riportato sul sito della Commissione Europea <sup>4)</sup>:

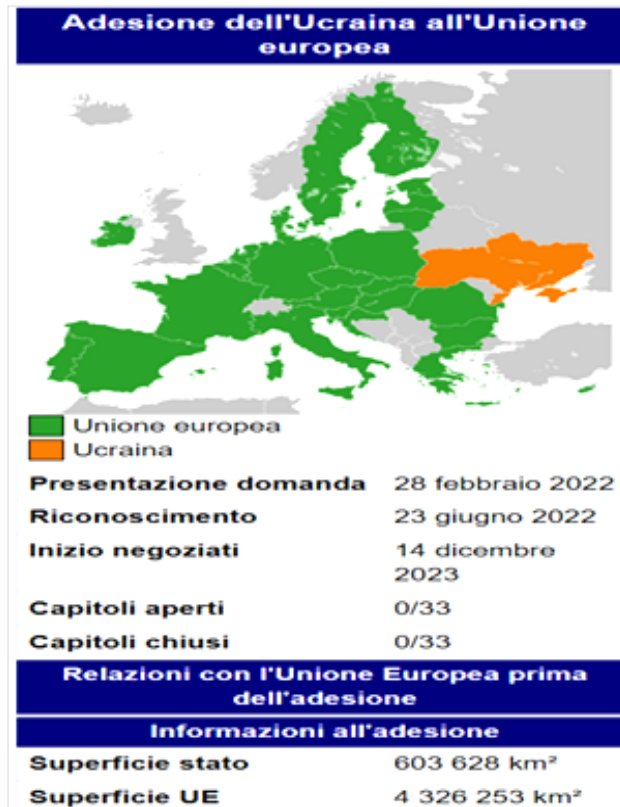
- a fine di febbraio 2022 l'Ucraina ha presentato domanda di adesione all'UE, pochi giorni dopo l'aggressione della Russia contro il paese;
- nel giugno 2022 la Commissione ha presentato il suo parere sulla domanda di adesione e lo stesso mese tutti gli Stati membri dell'UE hanno concesso all'Ucraina lo status di paese candidato all'adesione all'UE;
- nel dicembre 2023 i leader dell'UE hanno concordato di avviare negoziati di adesione con l'Ucraina, che hanno avuto formalmente inizio nel giugno 2024;



## UCRAINA - UE: UN RAPPORTO COMPLESSO ... SEGUE

- a settembre 2025 l'Ucraina ha completato il processo di screening dei capitoli di negoziato con la Commissione europea.

Arrivati a questo punto, manca la parte finale del processo, ovvero, la chiusura dei negoziati, il trattato di adesione e ratifica da parte di tutti gli stati membri.



Fonte: Unione Europea

A questo proposito, pur riconoscendo che il paese ha compiuto progressi su diversi aspetti importanti, dimostrando una notevole capacità di realizzare le riforme richieste dall'UE, è indubbio che tutto ciò sia avvenuto in un lasso di tempo relativamente breve, lì dove altri paesi hanno impiegato anni, e soprattutto con la guerra in corso.

Per altro verso, tralasciando ciò che è avvenuto in Ucraina nel 2004, con la Rivoluzione Arancione e nel 2014 con la firma dell'Associazione UE-Ucraina, entrata in vigore nel 2017, che includeva un'Area di Libero Scambio e la successiva adesione al Programma per il Mercato Unico, nonostante ciò, fino al 2022, l'adesione restava più una prospettiva lontana che un obiettivo concreto.

Oggi, invece, al di là di qualsiasi dibattito politico, cercando di essere il più realisti possibile, quali scenari si prospettano per l'adesione dell'Ucraina all'UE?

Intanto, la Commissione Europea ha proposto il "reverse enlargement" o "adesione all'inverso" all'UE, che prevede che l'Ucraina diventi un membro formale dell'UE, ma senza accedere alla maggior parte dei benefici associati, come il diritto di voto, la Politica agricola comune (Pac) e i fondi di coesione; benefici che verrebbero acquisiti gradualmente nel tempo, a seconda dei progressi compiuti. In sostanza, con questa formula, la traiettoria dell'adesione verrebbe capovolta.

Dal canto loro, però, i Paesi dell'Unione europea hanno respinto, in larga misura, l'idea di concedere all'Ucraina la suddetta "adesione all'inverso", temendo

... pur riconoscendo che il paese ha compiuto progressi su diversi aspetti importanti, dimostrando una notevole capacità di realizzare le riforme richieste dall'UE, è indubbio che tutto ciò sia avvenuto in un lasso di tempo relativamente breve, lì dove altri paesi hanno impiegato anni, e soprattutto con la guerra in corso.



## UCRAINA - UE: UN RAPPORTO COMPLESSO... SEGUE

In buona sostanza, questo significa che l'UE non è disposta a rinunciare ai suoi principi; pur ammettendo un'accelerazione delle procedure e un supporto aggiuntivo, non transige però su condizioni speciali che ne annullino i requisiti.

che la riforma possa minare la credibilità del processo di adesione.

Kiev, invece, sta spingendo per un percorso accelerato verso l'Unione europea, con una data certa per l'adesione, con il 2027 come obiettivo; ma guerra, riforme e veti degli Stati membri, sembrano essere ostacoli insormontabili.

Infatti, Ursula von der Leyen, durante la sua visita a Kiev in occasione del quarto anniversario dall'inizio dell'invasione russa, ha mantenuto un tono prudente, ribadendo che l'adesione non può essere legata a scadenze predeterminate.

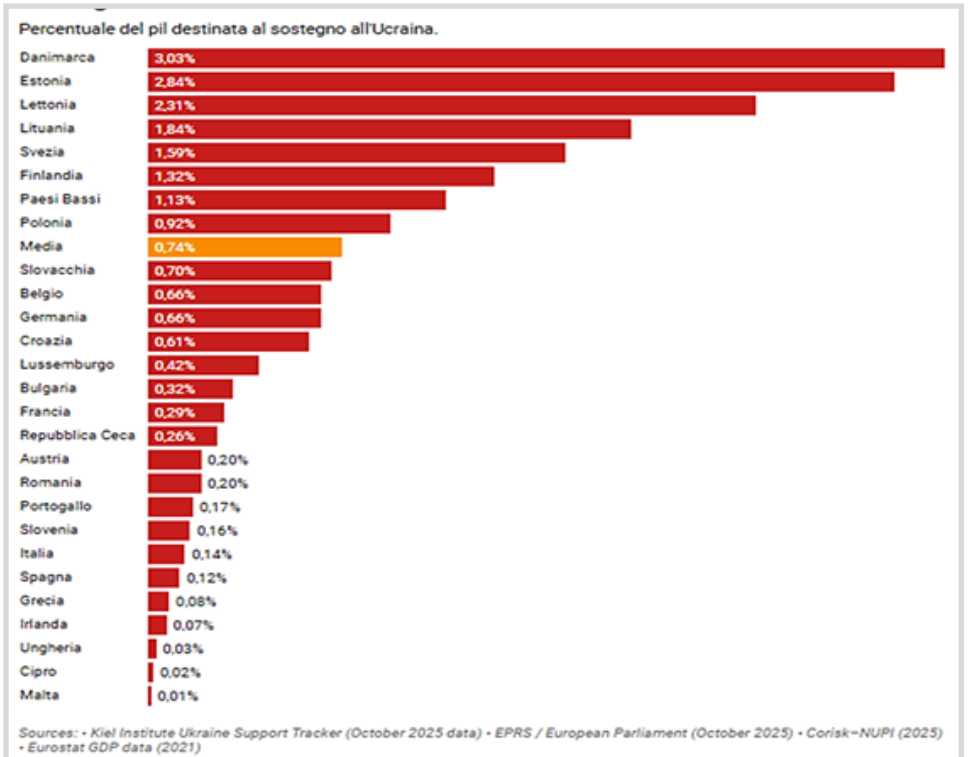
Allo stesso tempo, secondo l'Alta Rappresentante dell'UE Kaja Kallas, il modello di allargamento richiede tempo, stabilità e riforme graduali e pertanto "non si può fissare una scadenza, perché l'adesione arriva solo dopo riforme complete".

Nonostante altre proposte siano state avanzate durante le lente trattative di pace (?) tra Kiev e Mosca, come quella di "un'adesione limitata" o di "membership light", secondo la Commissaria europea per l'allargamento Marta Kos, "il nostro modello di allargamento richiede tempo, stabilità e riforme graduali", pertanto eventuali possibili modelli di adesione graduale, dovrebbero comunque partire dal principio per cui "la piena adesione arriva solo dopo riforme complete".

In buona sostanza, questo significa che l'UE non è disposta a rinunciare ai suoi principi; pur ammettendo un'accelerazione delle procedure e un supporto aggiuntivo, non transige però su condizioni speciali che ne annullino i requisiti.

In aggiunta a quanto detto sopra, al di là degli aspetti tecnici legati alle riforme, non si può non considerare anche le implicazioni economiche, ovvero: quanto costa, oggi, all'Europa sostenere l'Ucraina e quanto costerà la sua adesione all'UE?

Complessivamente, il sostegno dell'UE all'Ucraina, dall'inizio della guerra di aggressione russa, ammonta a 200,6 miliardi di euro, come riportato dalla Commissione Europea <sup>5)</sup>, con enormi disparità tra i singoli stati membri, come dimostrano i dati dell'"Ukraine Support Tracker" curato dal Kiel Institute (v. figura sottostante).



## UCRAINA - UE: UN RAPPORTO COMPLESSO ... SEGUE

Allo stesso tempo, l'adesione dell'Ucraina all'UE ha sollevato una serie di interrogativi sulle implicazioni finanziarie di questa decisione. Secondo uno studio del think tank Bruegel, i costi netti dell'ingresso dell'Ucraina nell'UE, per gli attuali membri, potrebbero ammontare a 136 miliardi di euro, nel periodo dal 2021 al 2027; una cifra che rappresenta lo 0,13% del PIL dell'UE.

Tuttavia, questi costi, che escludono quelli di ricostruzione <sup>6)</sup>, devono essere valutati alla luce dei potenziali benefici e di altre incognite legate all'adesione.

In concreto, in base alle regole e alla struttura del bilancio 2021-2027, l'Ucraina avrebbe accesso a finanziamenti significativi, attraverso programmi come la politica agricola comune e la politica di coesione; in particolare:

- 32 miliardi di euro per la Politica di Coesione,
- 85 miliardi di euro per la Politica Agricola Comune,
- 7 miliardi di euro da altri programmi dell'UE

Mentre, sempre secondo le proiezioni, Bruegel stima che gli attuali membri riceverebbero 24 miliardi di euro in meno in finanziamenti per la coesione, rispetto alla situazione attuale, per effetto della riduzione del Reddito Nazionale lordo pro-capite dell'UE, un indicatore chiave per l'allocatione dei fondi. Un fattore, quest'ultimo, spesso sottovalutato ma di non poco conto.

Dunque, per concludere, alla luce di quanto esposto sopra, che prospettive ha realmente Kiev di entrare a breve nell'UE?

Intanto, non dimentichiamo che, finché la guerra continua l'adesione non è possibile, per diversi motivi: di sicurezza, economici e giuridici. Ma soprattutto, gli Stati membri non sono pronti a garantire la sovranità di un Paese in guerra.

Aiuti finanziari e militari sono una cosa, un'adesione "accelerata", tutt'altro, in quanto essa contraddice la logica naturale dell'allargamento dell'UE che presuppone gradualità, trattandosi di un processo che richiede tempo e che non può essere realizzato in tempi brevi.

Ciò detto, sembra proprio che la strada da percorrere per la "piena adesione" dell'Ucraina all'UE sia ancora lunga. (m.d.f.)

### Note:

- 1) I partner attualmente coinvolti in questo processo sono: Albania, Bosnia-Erzegovina, Kosovo, Montenegro, Macedonia del Nord e Serbia.
- 2) Mentre scriviamo questo articolo il Coreper – Comitato dei rappresentanti dei governi dei 27 stati membri - ha deciso la stesura del trattato di adesione del Montenegro, che prelude all'adesione del paese all'UE nel 2028 – Rassegna stampa EEAS del 24.04.2026
- 3) <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/eu-support-to-the-rule-of-law-in-Western-Balkans-01-2022/it/>
- 4) [https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/ukraines-path-towards-eu-accession\\_it](https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/ukraines-path-towards-eu-accession_it)
- 5) [https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine\\_en](https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine_en)
- 6) La Banca Mondiale stima i costi di ricostruzione in almeno 450 miliardi di euro nel prossimo decennio.



Aiuti finanziari e militari sono una cosa, un'adesione "accelerata", tutt'altro, in quanto essa contraddice la logica naturale dell'allargamento dell'UE che presuppone gradualità, trattandosi di un processo che richiede tempo e che non può essere realizzato in tempi brevi.

## TRIMARIUM, ULTERIORE IMPERDIBILE OCCASIONE PER TRIESTE E LA REGIONE FRIULI VENEZIA-GIULIA

... L'evoluzione geopolitica attuale determina un maggior interesse strategico a orientare i flussi di traffico verso i porti adriatici rispetto a quelli afferenti al Mar Baltico, ma anche al Mare del Nord che, nelle simulazioni degli scenari strategici, potrebbero essere maggiormente influenzati da eventi di conflittualità al limite anche bellica.



Nel corso dei precedenti numeri della nostra newsletter abbiamo avuto modo di citare e anche discutere sul Trimarium del quale siamo sempre stati sostenitori nella speranza che l'insieme delle situazioni geopolitiche in corso, sia quelle negative che quelle positive, volgessero in favore di una formale implicazione dell'Italia in questo contesto.

Finalmente avviene il primo passo formale grazie al quale l'Italia viene ammessa all'ultimo dei regolari incontri del Gruppo come "partner strategico" e non più come semplice "uditore" esterno (vedere tabelle sottostanti) dall'ultimo meeting di Dubrovnik del 28-29 aprile scorso.

Per fare una breve cronistoria del Trimarium ed arrivare al Trimarium "moderno" pensiamo possa essere interessante e utile risalire alle sue origini più profonde.

Pensato come idea geopolitica in seguito alle decisioni degli accordi di Parigi culminate con il trattato di Versailles del 1919, dopo lunghe trattative anche non coincidenti fra gli stati vincitori della Prima guerra mondiale e gli stati vinti, ovvero gli imperi centrali, decisioni che hanno ridisegnato confini e interessi della Mitteleuropa, il Trimarium ha avuto lo scopo di costituire una piattaforma politica ed economica tra paesi vicini e con simili esigenze ed interessi.

Dopo varie vicissitudini determinate anche ed ovviamente dagli eventi bellici della Seconda guerra mondiale e dalla divisione brutale dell'Europa con la cortina di ferro, il progetto ha avuto un suo prodromo già nel 1991 con la formazione del Gruppo di Visegrad (Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia ed Ungheria) tuttora esistente e poi è stato formalizzato nel 2015 con la realizzazione definitiva dell'attuale Trimarium.

Ribadiamo che sin dalla sua formazione che probabilmente non era mai stata ben vista da Bruxelles sia per i suoi orientamenti generali sia per il fatto che il Trimarium potesse rappresentare una sorta di "provincia autonoma" della Unione Europea e quindi un ostacolo alla evoluzione della stessa verso un soggetto di valenza politica unitaria, progetto peraltro che purtroppo non si è mai evoluto con le conseguenze nefaste ora evidenti, abbiamo guardato con estremo interesse a questo gruppo in funzione principalmente del suo potenziale come bacino di mercato per i porti dell'Adriatico Nord orientale ed in particolare per Trieste.

L'evoluzione geopolitica attuale determina un maggior interesse strategico a orientare i flussi di traffico verso i porti adriatici rispetto a quelli afferenti al Mar Baltico, ma anche al Mare del Nord che, nelle simulazioni degli scenari strategici, potrebbero essere maggiormente influenzati da eventi di conflittualità al limite anche bellica.

In prospettiva quindi l'interesse per Trieste, che peraltro è anche e soprattutto dotata del semi-anestetizzato istituto del porto franco e da altre caratteristiche che potrebbero essere attivate qualora di interesse strategico per il c.d. "occidente" (che semplificando molto possiamo individuare nell'alleanza NATO) è divenuto molto elevato e si coniuga con il recente progetto IMEC di corridoio intermodale con l'India e comunque con l'Asia e che ha come terminale europeo di interchange appunto Trieste.

Il potenziale di volumi che potrebbero essere indirizzati al Sud in aggiunta a quelli già in essere rimane comunque imponente e tale da determinare un vero e proprio cambio di livello sia per Trieste sia comunque per il cluster portuale Trieste/Koper/Rijeka.

Rimane quindi essenziale che la programmazione di sviluppo delle infrastrutture tenga conto e programmi non solamente a breve, ma soprattutto a medio-lungo termine il futuro dove l'obiettivo dei 25.000 treni annui (solo su Trieste, ma se uniamo anche i volumi di Koper e in prospettiva di Rijeka arriviamo probabilmente al doppio ovvero oltre 50.000 treni).

## TRIMARIUM ULTERIORE IMPERDIBILE OCCASIONE ...SEGUE

Attualmente in ambito locale su questo versante abbiamo un forte impegno dell'Autorità di sistema di concerto con RFI per il completamento del terminal di Servola, step essenziale ed urgente per rendere funzionale lo sviluppo portuale inerente in particolare il terminal HHLA ed il prossimo Molo VIII e il terminal "ungherese" in corso di realizzazione.

Rimane peraltro fondamentale anche definire la strategia per progettare una linea ferroviaria alternativa alla presente fra Trieste e Monfalcone, che oltre alla funzione per treni di lunga percorrenza costituisca un collegamento non solo con le periferiche del porto ovvero i tre interporti regionali ma anche con il porto di Monfalcone, rendendo il sistema come porto unico e quindi completando l'aspetto amministrativo già in essere con l'aspetto prettamente operativo e funzionale.

Andrà inoltre seriamente impostato anche un adeguamento dei collegamenti stradali per il traffico pesante che continueranno comunque ad essere in crescita numerica anche se non in percentuale assoluta pur nella tendenza imperativa del trasferimento del traffico su ferro.

Affronteremo con maggiori dettagli questi fondamentali argomenti nei prossimi numeri, ma nel frattempo presentiamo due tabelle illustrative relative alla composizione del Trimarium e ai dati macroeconomici dei paesi membri, dove il lettore potrà trarre le sue considerazioni complessive. (di.s.)

... Affronteremo con maggiori dettagli questi fondamentali argomenti nei prossimi numeri, ma nel frattempo presentiamo due tabelle illustrative relative alla composizione del Trimarium e ai dati macroeconomici dei paesi membri ...

TRIMARIUM THREE SEAS INITIATIVE						
Country	Membership	Category	UE	NATO	Visegrad	14+1 (*)
AUSTRIA	2016	FULL MEMBER	YES	NO	NO	NO
BULGARIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	YES
REP.CECA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	YES	YES
CROATIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	YES
ESTONIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	NO
GREECE	2023	FULL MEMBER	YES	YES	NO	YES
LETTONIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	NO
LITUANIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	NO
POLONIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	YES	YES
ROMANIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	YES
SLOVACCHIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	YES	YES
SLOVENIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	NO	YES
UNGHERIA	2016	FULL MEMBER	YES	YES	YES	YES
ITALIA	2025	STRATEGIC PARTNER	YES	YES	NO	NO
GERMANIA	2018	STRATEGIC PARTNER	YES	YES	NO	NO
GIAPPONE	2024	STRATEGIC PARTNER	NO	NO	NO	NO
SPAGNA	2025	STRATEGIC PARTNER	YES	YES	NO	NO
STATI UNITI	2017	STRATEGIC PARTNER	NO	YES	NO	NO
TURCHIA	2025	STRATEGIC PARTNER	NO	YES	NO	NO
UCRAINE	2022	PARTICIPATING PARTNER	NO	NO	NO	NO
UNIONE EUROPEA	2022	STRATEGIC PARTNER	YES	NO	NO	NO

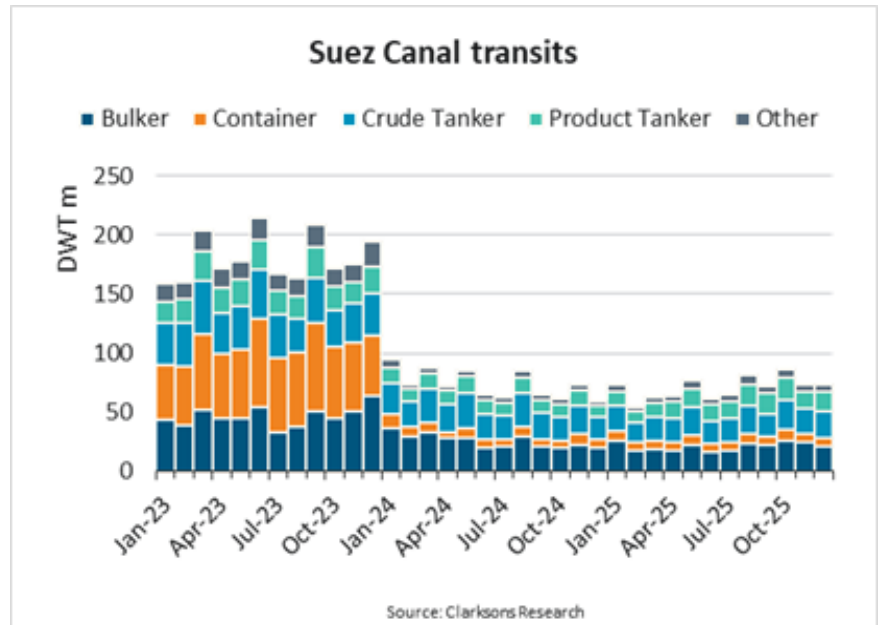
(\*) cooperation with China and Central and Eastern European countries

TRIMARIUM THREE SEAS INITIATIVE						
Country	GDP 2019 billion US \$	GDP 2025 billion US \$	growing total billion US \$	growing factor x year	population 2019	population 2025
AUSTRIA	\$ 459,40	\$ 579,93	\$ 120,53	3,96%	8.880.000	9.115.000
BULGARIA	\$ 63,65	\$ 131,02	\$ 67,37	12,79%	6.970.000	6.400.000
REP.CECA	\$ 244,54	\$ 389,02	\$ 144,48	8,04%	10.680.000	10.900.000
CROATIA	\$ 59,97	\$ 106,06	\$ 46,09	9,97%	3.980.000	3.860.000
ESTONIA	\$ 29,53	\$ 47,00	\$ 17,48	8,06%	1.327.000	1.375.000
GREECE	\$ 218,06	\$ 280,48	\$ 62,42	4,29%	10.720.000	10.250.000
LETTONIA	\$ 34,29	\$ 48,59	\$ 14,30	5,98%	1.920.000	1.860.000
LITUANIA	\$ 52,47	\$ 94,93	\$ 42,46	10,39%	2.795.000	2.850.000
POLONIA	\$ 549,48	\$ 1.035,59	\$ 486,11	11,14%	37.970.000	38.100.000
ROMANIA	\$ 239,44	\$ 427,94	\$ 188,50	10,16%	19.500.000	18.950.000
SLOVACCHIA	\$ 96,33	\$ 154,44	\$ 58,11	8,19%	5.450.000	5.450.000
SLOVENIA	\$ 54,97	\$ 79,60	\$ 24,63	6,37%	2.080.000	2.140.000
UNGHERIA	\$ 156,39	\$ 246,89	\$ 90,50	7,91%	9.770.000	9.600.000

## BUSSOLA MACROECONOMICA – FLASH SUI PAESI DEL GOLFO DI GUINEA

Continuano le interruzioni che interessano la rotta del Mar Rosso, con volumi di transito a Suez in calo di circa il 60% rispetto ai livelli precedenti a dicembre 2023 in seguito alla crisi del Mar Rosso e agli attacchi Houthi. Si stima che più di 40.000 navi abbiano utilizzato una rotta alternativa dall'inizio delle interruzioni, il che significa una perdita effettiva di circa USD 15 mld per l'Egitto fino ad ora. I cali registrati per le navi cargo e petroliere sono stati simili in termini relativi.

... si stima che più di 40.000 navi abbiano utilizzato una rotta alternativa dall'inizio delle interruzioni, il che significa una perdita effettiva di circa USD 15 mld per l'Egitto fino ad ora.



A questo si è sommata la crisi dei prezzi petroliferi dovuta al blocco dello Stretto di Hormuz.

**I prezzi del petrolio sono passati in sei mesi da USD 57 a USD 97 al barile per il WTI crude e da USD 60 a USD 105 al barile per il Brent.**



## BUSSOLA MACROECONOMICA ...SEGUE

### Che impatto hanno avuto sui paesi costieri dell'Africa centrale i recenti movimenti di prezzo del petrolio e le nuove rotte commerciali?

Prendiamo come esempio un campione ristretto di paesi del Golfo di Guinea, analizziamone brevemente le caratteristiche macroeconomiche, l'impatto sull'inflazione, e sul posizionamento strategico futuro possibile.

- \* Ghana
- \* Togo
- \* Benin
- \* Costa d'avorio
- \* Nigeria
- \* Angola

Il Golfo di Guinea è un importante snodo globale per il petrolio greggio "light sweet" cioè di alta qualità e facile da raffinare, con una produzione di circa 5,4 milioni di barili al giorno. I principali paesi produttori esportano ingenti quantità di greggio verso Stati Uniti, Europa e Asia. Poiché la regione non dispone per il momento di infrastrutture di raffinazione sufficienti, la maggior parte delle nazioni deve importare prodotti petroliferi raffinati per il consumo interno. **Verosimilmente l'ambizione di sviluppo dei paesi dovrà includere investimenti per aumentare la raffinazione on shore del petrolio estratto e trattenere il margine ricavato.**

#### Principali esportatori

I paesi esportatori netti di petrolio della zona, come Nigeria e Angola, stanno traendo un vantaggio significativo, soprattutto in termini di bilancia dei pagamenti, mentre i paesi importatori netti subiscono un peggioramento dei loro saldi delle partite correnti.

- Nigeria: il più grande produttore di petrolio dell'Africa, dipende fortemente dalle esportazioni di greggio per finanziare il suo bilancio nazionale.
- Angola: il secondo produttore, sta espandendo attivamente l'esplorazione in acque profonde con i principali operatori internazionali che tornano nelle sue acque.
- Guinea Equatoriale: membro dell'OPEC e grande esportatore di gas naturale liquefatto (GNL) e greggio, sebbene importanti attori come Exxon Mobil abbiano iniziato ad uscire per concentrarsi su nuovi progetti globali.
- Repubblica del Congo e Gabon: entrambi sono membri chiave dell'OPEC e dipendono da esportazioni di greggio costanti e su larga scala verso i mercati globali.

La regione è molto apprezzata dalle principali compagnie energetiche internazionali (Chevron, Total Energies, Shell ed Eni) grazie al suo greggio di alta qualità e alle opportunità di esplorazione offshore in acque profonde. Sono state di recente perfezionate acquisizioni di nuove aree da esplorare dal Senegal all'Angola: **circa l'11% dei nuovi giacimenti scoperti nel mondo dal 2020, equivalenti a 8.7 miliardi di barili di petrolio complessivi**, si trovano attorno al Golfo di Guinea (fonte S&P Global Commodity Insights). La crescita nella produzione di petrolio di scisto negli USA sta rallentando, le compagnie petrolifere quindi si spingono su zone geologicamente ancora poco esplorate. Total Energies si è affermata come l'operatore internazionale più attivo, finalizzando nuovi contratti di produzione condivisa in Nigeria, Repubblica del Congo e Liberia nel 2024. Shell è tornata in Angola dopo 20 anni di assenza, acquisendo partecipazioni in due blocchi offshore non ancora sviluppati. Chevron è entrata nel bacino MSGBC, che si estende tra Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea-Bissau e Guinea, assicurandosi due blocchi al largo delle coste della Guinea-Bissau.

Le riforme normative in alcune parti della regione hanno contribuito a rilanciare l'interesse degli investitori. In Angola, un decreto presidenziale adottato alla fine del

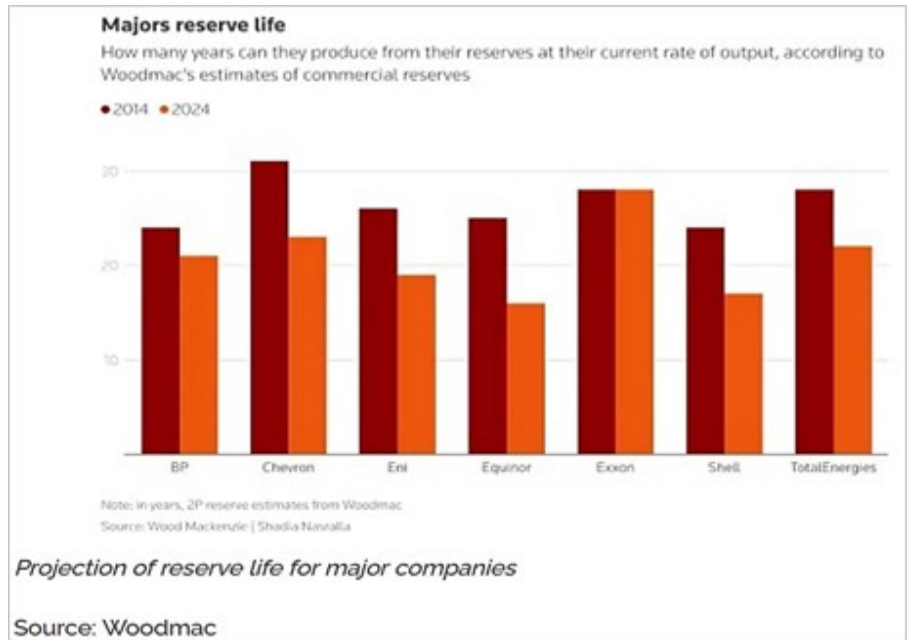
Il Golfo di Guinea è un importante snodo globale per il petrolio greggio "light sweet" cioè di alta qualità e facile da raffinare, con una produzione di circa 5,4 milioni di barili al giorno. I principali paesi produttori esportano ingenti quantità di greggio verso Stati Uniti, Europa e Asia.



Un punto debole è la mancanza di raffinerie di petrolio nazionali adeguate e funzionanti: nonostante l'estrazione giornaliera di milioni di barili di greggio, la regione dipende fortemente dall'importazione di prodotti petroliferi raffinati (come benzina e diesel) per soddisfare il fabbisogno energetico interno.

2024 ha introdotto adeguamenti fiscali. Il Paese si è inoltre ritirato dall'OPEC per liberarsi dal sistema delle quote di produzione. La Nigeria ha approvato nuovi incentivi fiscali per il settore petrolifero e del gas al fine di attrarre un maggior numero di grandi compagnie offshore e ha lanciato un bando di gara nel dicembre 2025 e sta finalizzando un piano per la costruzione di nuove raffinerie.

Nonostante queste interessanti prospettive, i vincoli tecnici rimangono significativi: la perforazione in acque ultra-profonde, la complessità geologica e i costi delle infrastrutture continuano a pesare sulla redditività dell'estrazione.



### Principali importatori

Un punto debole è la mancanza di raffinerie di petrolio nazionali adeguate e funzionanti: nonostante l'estrazione giornaliera di milioni di barili di greggio, la regione dipende fortemente dall'importazione di prodotti petroliferi raffinati (come benzina e diesel) per soddisfare il fabbisogno energetico interno.

- Guinea: opera quasi esclusivamente come importatore di carburanti raffinati, affidandosi in larga misura a enti nazionali come SONAP per gestire la distribuzione a valle dei prodotti petroliferi importati.
- Costa d'Avorio e Ghana: pur avendo entrambi una certa capacità di raffinazione locale, importano costantemente prodotti raffinati per sopperire alle carenze interne.
- Ghana e Costa d'Avorio condividono il prolifico bacino di Tano, ma si trovano in fasi diverse del loro percorso di sfruttamento petrolifero. Mentre il Ghana è un produttore offshore maturo in transizione verso un maggiore controllo statale, la Costa d'Avorio sta emergendo come una potenza energetica regionale a seguito di nuove e ingenti scoperte di idrocarburi.
- Il Ghana è stato un pilastro dell'industria petrolifera dell'Africa occidentale sin dall'inizio della produzione nel giacimento di Jubilee nel 2010. Tuttavia, il paese sta attualmente bilanciando il naturale declino della produzione con sforzi strategici per garantire maggiori benefici nazionali a lungo termine. Produce circa da 126.000 a 189.000 barili al giorno nei suoi principali asset offshore, tra cui i giacimenti di Jubilee, TEN e Sankofa. Le licenze di produzione (come i punti



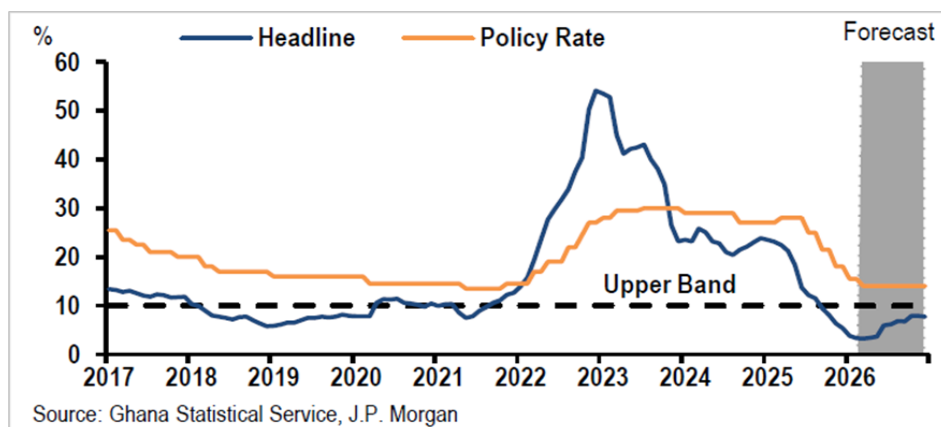
## BUSSOLA MACROECONOMICA ... SEQUE

West Cape 3 e Deep Water Tano) verranno probabilmente estese fino al 2040. Nell'ambito di questa spinta, la Ghana National Petroleum Corporation (GNPC) dovrebbe aumentare la sua partecipazione nei principali giacimenti per catturare più valore a monte e a valle.

- La Costa d'Avorio ha recentemente assistito a un aumento significativo delle esplorazioni, che la pone sulla strada per diventare un esportatore netto di petrolio greggio entro il 2030. Il punto di svolta per la Costa d'Avorio è l'enorme giacimento di idrocarburi di Baleine, gestito principalmente da Eni. Dalla sua scoperta nel 2021, il sito ha incrementato significativamente le riserve accertate del paese, portando le recenti scoperte totali a oltre 6 miliardi di barili di petrolio e gas. Oltre alla produzione di materie prime, la Costa d'Avorio è un affermato centro di raffinazione. La Ivorian Refining Company (SIR) lavora il greggio per rifornire sia il mercato interno che i paesi limitrofi senza sbocco sul mare come Mali e Burkina Faso. La comune potenzialità geologica della regione ha portato a una disputa sui confini marittimi. La Costa d'Avorio ha contestato i diritti di esplorazione del Ghana nel bacino conteso di Tano, sostenendo che le attività petrolifere unilaterali del Ghana costituivano un'invasione del suo territorio marittimo. Nel 2017 il Tribunale internazionale per il diritto del mare (ITLOS) si è pronunciato a favore del Ghana. Il confine è stato demarcato, consentendo a entrambe le nazioni di proseguire separatamente le attività di esplorazione e produzione senza sovrapposizioni di rivendicazioni.

### Da considerare anche i cambiamenti di rischi e opportunità emergenti dal contesto geopolitico

- 1) Cambio di sbocchi commerciali: gli Stati Uniti erano la principale destinazione del greggio dell'Africa occidentale, ma l'aumento della produzione interna di shale oil ("petrolio di scisto") statunitense ha spinto gli stati del Golfo di Guinea a riorientare negli ultimi le proprie esportazioni verso i mercati asiatici (Cina, India e Giappone).
- 2) Investimenti globali: gli stati del Consiglio di cooperazione del Golfo (Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita) stanno investendo sempre più nello sviluppo di porti e oleodotti nelle nazioni africane per garantire una reciproca influenza geopolitica ed economica.
- 3) Sicurezza: l'ingente trasporto di greggio e la mancanza di infrastrutture di raffinazione interne creano forti incentivi per il commercio illegale; la regione, infatti, ha da sempre combattuto alti tassi di pirateria e furto di petrolio, che hanno spinto a interventi navali internazionali coordinati.
- 4) Situazione economica molto rischiosa e ad alta variabilità: in Ghana l'inflazione è finalmente in discesa, dal 50% annuo del 2022 al 5% del 2026, ma i tassi di interesse restano prudenzialmente elevati al 14% nel 2026 in discesa dal 30% del 2023. (g.b.)



Il punto di svolta per la Costa d'Avorio è l'enorme giacimento di idrocarburi di Baleine, gestito principalmente da Eni. Dalla sua scoperta nel 2021, il sito ha incrementato significativamente le riserve accertate del paese, portando le recenti scoperte totali a oltre 6 miliardi di barili di petrolio e gas.



## BUSSOLA MACROECONOMICA ... SEGUE

### Appendice (Worldbank.org) Principali indicatori economici dei paesi del West Africa



Indicator	Most recent value	Trend
<b>GDP (current US\$)</b> ⓘ current US\$ ▾	Ghana	82.3
	Togo	10.7
	Benin	21.5
	Cote d'Ivoire	87.1
	Nigeria	252.3
	Angola	101
		(2024 billion)
<b>GDP per capita (current US\$)</b> ⓘ current US\$ ▾	Ghana	2,390.8
	Togo	1,119.4
	Benin	1,485.4
	Cote d'Ivoire	2,727.9
	Nigeria	1,084.2
	Angola	2,665.9
		(2024)
<b>GDP growth (annual %)</b> ⓘ	Ghana	5.6
	Togo	6.5
	Benin	7.5
	Cote d'Ivoire	6.0
	Nigeria	4.1
	Angola	4.4
		(2024)
<b>Unemployment, total (% of total labor force) (modeled ILO estimate)</b> ⓘ	Ghana	3.0
	Togo	2.0
	Benin	1.6
	Cote d'Ivoire	2.3
	Nigeria	3.1
	Angola	14.1
		(2025)
<b>Inflation, consumer prices (annual %)</b> ⓘ	Ghana	22.8
	Togo	2.9
	Benin	1.2
	Cote d'Ivoire	3.5
	Nigeria	33.2
	Angola	28.2
		(2024)
<b>Personal remittances, received (% of GDP)</b> ⓘ	Ghana	3.7
	Togo	8.7
	Benin	1.7
	Cote d'Ivoire	2.0
	Nigeria	8.4
	Angola	0.1
		(2024)

Social			
Indicator	Most recent value	Trend	
Life expectancy at birth, total (years) ⓘ	Ghana	66	
	Togo	63	
	Benin	61	
	Cote d'Ivoire	62	
	Nigeria	55	
	Angola	65 (2024)	
Poverty headcount ratio at \$3.00 a day (2021 PPP) (% of population) ⓘ	Ghana	39.0	
	Togo	34.7	
	Benin	27.2	
	Cote d'Ivoire	20.8	
	Nigeria	41.8	
	Angola	39.3 (2016)	
Population, total ⓘ	Ghana	34,427,414	
	Togo	9,515,236	
	Benin	14,462,724	
	Cote d'Ivoire	31,934,230	
	Nigeria	232,679,478	
	Angola	37,885,849 (2024)	
Population growth (annual %) ⓘ	Ghana	1.9	
	Togo	2.2	
	Benin	2.5	
	Cote d'Ivoire	2.4	
	Nigeria	2.1	
	Angola	3.0 (2024)	
Net migration ⓘ	Ghana	-17,079	
	Togo	-15,010	
	Benin	-7,847	
	Cote d'Ivoire	11,305	
	Nigeria	-15,258	
	Angola	-3,524 (2025)	



**Fonti:**

- <https://container-news.com/suez-canal-traffic-still-60-below-pre-attack-levels-100-days-on/>
- <https://www.imf.org/en/countries/gha>
- IMF, Technical Assistance Report April 2026
- <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026>
- JPM, Africa Edge report
- CNBC.com
- <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/oil-reserves-by-country>
- <https://gosco.com.gh/history-oil-gas-ghana/>
- <https://www.africanlawbusiness.com/news/7715-ghana-retains-offshore-oil-fields-following-arbitration-ruling-on-ivory-coast-border/>
- <https://www.eni.com/en-IT/media/press-release/2025/09/eni-completes-sale-30-stake-to-vitol-in-cote-d-ivoire-baleine-project.html>
- African development group, African economic outlook 2024
- <https://www.afdb.org/en/countries/west-africa/ghana>
- <https://www.worldbank.org/ext/en/region/afr/western-and-central-africa>
- <https://data.worldbank.org/region/africa>
- <https://ambrey.com/operations/event/the-impact-of-the-war-in-iran-on-the-gulf-of-guinea/>
- <https://www.ecofinagency.com/news/0702-52679-gulf-of-guinea-regains-appeal-as-a-key-exploration-hub-for-oil-majors>
- <https://africa-energy-portal.org>
- <https://www.economie-ivoirienne.ci/en/node/174>

## UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE MAGGIO 2026

E' possibile... che questo incontro sia poi ricordato nella storia come un momento fondamentale per la stabilizzazione delle aree di influenza e soprattutto dei legami e interessi comuni delle tre potenze in un mondo multipolare, con un salubre recupero dell'economia reale

Ribadiamo ancora e per l'ennesima volta, e come sempre faremo, 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.

**Gli incontri avvenuti a Pechino fra il 14 ed il 20 maggio tra i Presidenti Xi, Trump e Putin** hanno mandato alcuni messaggi fondamentali per il ridisegno degli equilibri del mondo e soprattutto per la volontà dei tre grandi di ristabilire un periodo di stabilità che sia prodromica ad una armoniosa ripresa della crescita e dei consumi del mondo.

Si è trattato in realtà di un incontro trilaterale tenuto volutamente "asimmetrico" per ragioni cosmetiche.

In realtà sembra che una parte della diplomazia di supporto russa sia arrivata a Pechino già il giorno 13/5 ovvero in sincronia con l'arrivo del gruppo di lavoro USA e del Presidente Trump.

E' possibile, ma non ancora sicuro (è ancora in corso un feroce e mortale braccio di ferro con parti fortemente contrarie a questo nuovo indirizzo) che questo incontro sia poi ricordato nella storia come un momento fondamentale per la stabilizzazione delle aree di influenza e soprattutto dei legami e interessi comuni delle tre potenze in un mondo multipolare, con un salubre recupero dell'economia reale sulla attuale strapotere della finanza e quindi con una maggiore equilibrio fra questi due fondamentali poteri .

Ovviamente, bisogna interpretare fra le righe il vero risultato che non verrà certamente reso formalmente pubblico e tutti i documenti che invece saranno messi a disposizione dei media faranno parte della cosmetica diplomatica e delle esigenze dei tre soggetti.

Le nostre note scritte nel precedente numero relative alle soluzioni nei principali quadranti di conflitto bellico, come pure su un tentativo di forecast sui traffici marittimi, tuttavia rimangono per ora invariate.



## NOTIZIE FLASH

### AGGIORNAMENTO BENCHMARK EU ETS

Fino all'8 giugno, un'ampia platea di stakeholder potrà inviare il proprio feedback alla Commissione europea in merito ai nuovi valori di riferimento "benchmark" del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (Emissions Trading System - ETS), validi per il periodo 2026-2030.

L'aggiornamento proposto oggi dall'esecutivo europeo dei valori di riferimento dell'EU ETS - previsto dalla stessa direttiva ETS (Direttiva 2003/87) che ne richiede una revisione quinquennale - è un passo fondamentale per determinare il livello di assegnazione gratuita di quote per l'industria dell'Unione.

La bozza di Regolamento sarà in consultazione fino all'8 giugno 2026 al seguente link:

[Revision of the benchmark values for free allocation of emission allowances \(2026-2030\)](#)

e sarà successivamente esaminata dagli Stati membri nell'ambito del Comitato sui cambiamenti climatici.

L'adozione definitiva dei nuovi benchmark ETS è prevista entro la fine di giugno 2026. Queste misure dovrebbero essere considerate anche nel più ampio contesto del riesame dell'EU ETS previsto per luglio 2026, che mira a garantire che l'ETS rimanga adatto al futuro e continui a sostenere l'industria europea nella sua transizione verso la decarbonizzazione.

### QUADRO TEMPORANEO DI AIUTI DI STATO PER LA CRISI IN MEDIO ORIENTE (METSAF)

Il 29 aprile 2026 la Commissione europea ha adottato un nuovo quadro di aiuti di Stato per consentire agli Stati membri di sostenere l'economia dell'UE nel contesto della crisi in Medio Oriente. Il quadro temporaneo di aiuti di Stato per la crisi in Medio Oriente METSAF è un quadro mirato e temporaneo volto ad affrontare gli effetti della crisi sui settori più colpiti.

Il METSAF consente agli Stati membri di fornire aiuti alle imprese del settore agricolo, della pesca e dei trasporti (trasporto su strada, ferroviario, per vie navigabili interne e trasporto marittimo a corto raggio intra-UE):

fino al 70% dei costi aggiuntivi dovuti all'aumento dei prezzi di carburante e fertilizzanti causato dalla crisi, verificati a livello del beneficiario;

fino a 50.000 euro sulla base di una stima generale del consumo di carburante nel settore, tenendo conto di indicatori indiretti pertinenti.

Il METSAF rimarrà in vigore fino al 31 dicembre 2026.

Link al quadro di riferimento adottato:

[Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato per la crisi mediorientale | Politica della Concorrenza](#)





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

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

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

#### Sede

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

