



NEWSLETTER NR. 05_2026

PORTI DEL NORD ADRIATICO – ANALISI DELL’ANDAMENTO DEI VOLUMI E DELLA CRESCITA DEL TRAFFICO CONTAINER NEI PERIODI 2015-2021-2025

Il 28 maggio scorso a Venezia si è tenuto il convegno “Porti, interporti e corridoi. Venezia e l’Alto Adriatico come porta dei traffici verso l’Est”, organizzato da Venice Sustainability Foundation (VSF) in collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, il Comune di Venezia e VE.LA Spa, e con il supporto di Eni e Alilaguna.

Da parte dei vari relatori che si sono alternati, in particolare Paolo Costa e Renato Brunetta, sono stati illustrati alcuni dati circa l’andamento del traffico dei contenitori nei porti del Nord Adriatico in raffronto con gli altri range portuali europei nei periodi 2015-2021-2025; in merito il periodico Ship to Shore nell’edizio-

ne del 28 maggio ha riportato quanto segue:

“Tra il 2021 e il 2025, infatti, il 56% della crescita netta dei volumi di container movimentati in Europa, pari in totale a 10,2 milioni TEUs, si è concentrato negli scali olandesi e in quelli belgi, seguiti dai porti spagnoli che hanno beneficiato del 23% dell’incremento complessivo. L’Alto Adriatico ha intercettato solo il 4,1% dei traffici aggiuntivi.”

La stessa indicazione è stata poi ripresa dal quotidiano Il Piccolo di Trieste, indicando gli stessi dati, ma riferiti al periodo 2015-2025.

Non siamo in grado di stabilire se trattasi di errata interpretazione da parte dei giornalisti o di un’analisi

SOMMARIO

Porti del Nord Adriatico - analisi dell’andamento dei volumi e della crescita del traffico container nei periodi 2015-2021-2025.....1-7

Accordo UE Mercosur.....8-10

L’Azerbaijan rafforza il legame con l’Italia.....11-12

Bussola macroeconomica.....12-14

Un flash sulla geopolitica di fine giugno 2026.....14-15

Sospensione programmata della linea ferroviaria su Tarvisio.....16

NOTIZIE FLASH

Online la nuova piattaforma europea dei trasporti marittimi.....17

CEF Trasporti, la call 2026.....17

PORTI DEL NORD ADRIATICO ...SEGUE

non correttamente compresa dall'uditorio, in realtà i veri dati da noi analizzati sono totalmente diversi da quanto riportato dalla stampa.

Riportiamo di seguito una tabella che riassume l'andamento dei volumi di contenitori movimentati nei principali range europei, confrontato con l'andamento del trade in container, dati che di norma non sono omogenei per effetto delle duplicazioni di movimentazione dovute ai trasbordi, in pratica lo stesso contenitore in base alle statistiche del movimentato nei singoli porti viene conteggiato più volte; per completezza di informazione abbiamo analizzato più periodi di tempo, il periodo 2015-2021, il periodo 2021-2025 e il periodo 2015-2025, questo in quanto non ci era chiaro il dato dei 10,2 milioni di TEU dichiarato :

CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI - TEU	2015	2021	2025	CAGR		
				2015-2021	2021-2025	2015-2025
TOTALE GENERALE VOLUMI MOVIMENTATI	64.634.852	74.745.511	75.546.845	2,45%	0,27%	1,57%
INCREMENTO TEU	-	10.110.659	801.334	-	-	-
INCREMENTO %	-	15,64%	1,07%	-	-	-
CONTAINER TRADE EUROPA - IMPORT+EXPORT	48.267.000	56.976.500	57.824.000	2,80%	0,37%	1,82%
INCREMENTO TEU	-	8.709.500	847.500	-	-	-
INCREMENTO %	-	18,04%	1,49%	-	-	-
INDICE DI RAPPORTO VOLUMI MOVIMENTATI/TRADE	1,34	1,31	1,31	-0,34%	-0,10%	-0,25%

Dai dati sopra esposti si rileva quanto segue:

- Il container trade è aumentato di 8,7 milioni di TEU nel periodo 2015-2021 (+18,04%) e di 0,8 milioni di TEU nel periodo 2021-2025 (+1,49%), per un totale di 9,5 milioni di TEU (+19,8%);
- Il totale del movimentato nei range portuali europei è aumentato di 10,1 milioni di TEU nel periodo 2015-2021 (+15,64%) e di 0,8 milioni di TEU nel periodo 2021-2025 (+1,07%) per un totale di 10,9 milioni di TEU;
- Il CAGR ("Compound Annual Growth Rate", ovvero tasso annuo di crescita composto) del dato del movimentato nei tre periodi considerati è pari rispettivamente al 2,45% nel periodo 2015-2021, allo 0,27% nel periodo 2021-2025 e all'1,57% nel periodo 2015-2025;
- L'indice di rapporto tra il dato del movimentato e il dato del trade è pari a 1,34 nel 2015, 1,31 nel 2021 e nel 2025, in diminuzione per un progressivo calo dei trasbordi.

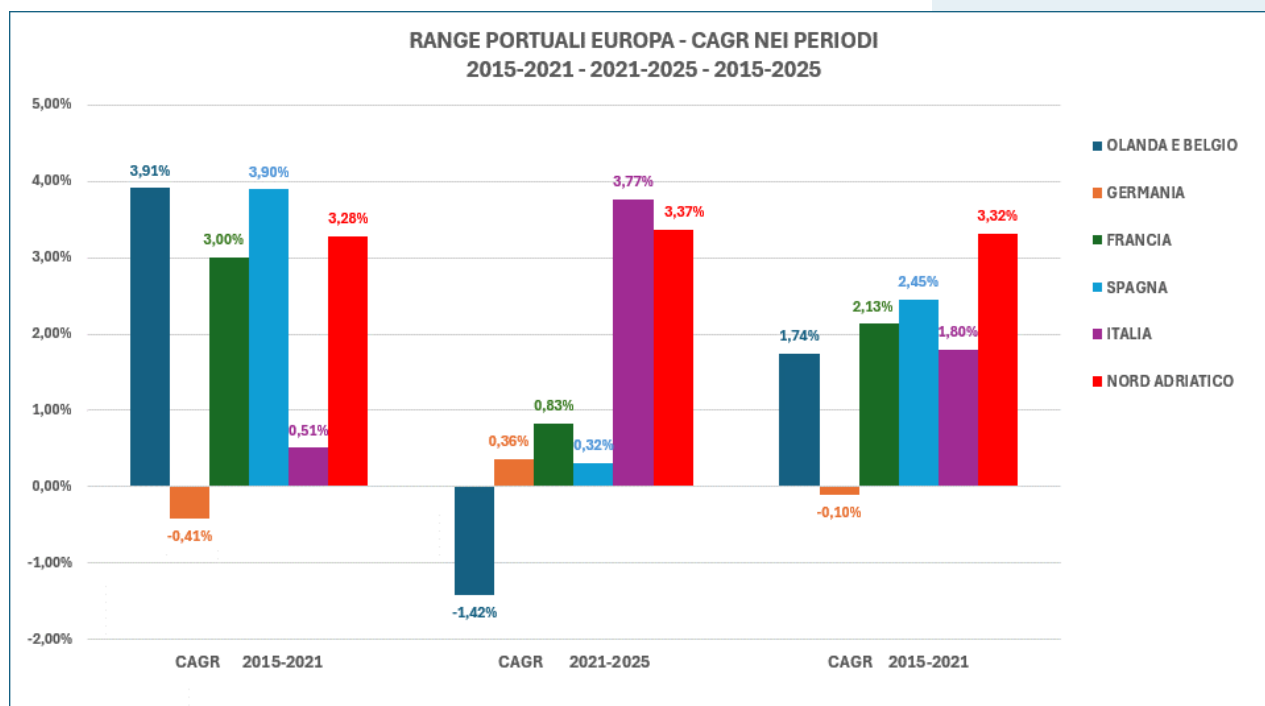
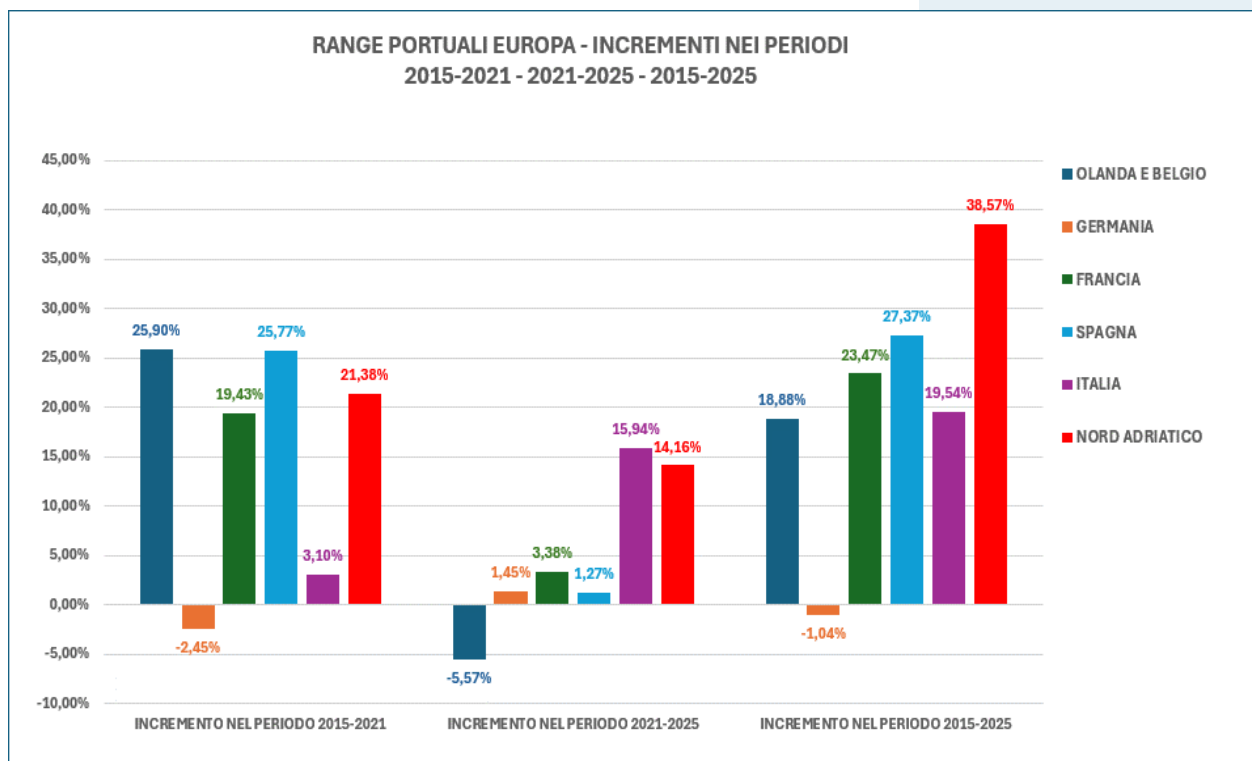
La tabella che segue riassume gli indici di incremento % e il CAGR dei range portuali europei considerati nei tre periodi analizzati, con evidenziati i dati del Nord Adriatico:

INDICI DI INCREMENTO RANGE PORTUALI	INCREMENTO NEL PERIODO 2015-2021	INCREMENTO NEL PERIODO 2021-2025	INCREMENTO NEL PERIODO 2015-2025	CAGR 2015-2021	CAGR 2021-2025	CAGR 2015-2021
OLANDA E BELGIO	25,90%	-5,57%	18,88%	3,91%	-1,42%	1,74%
GERMANIA	-2,45%	1,45%	-1,04%	-0,41%	0,36%	-0,10%
FRANCIA	19,43%	3,38%	23,47%	3,00%	0,83%	2,13%
SPAGNA	25,77%	1,27%	27,37%	3,90%	0,32%	2,45%
ITALIA	3,10%	15,94%	19,54%	0,51%	3,77%	1,80%
NORD ADRIATICO	21,38%	14,16%	38,57%	3,28%	3,37%	3,32%

... Il totale del movimentato nei range portuali europei è aumentato di 10,1 milioni di TEU nel periodo 2015-2021 (+15,64%) e di 0,8 milioni di TEU nel periodo 2021-2025 (+1,07%) per un totale di 10,9 milioni di TEU;

PORTI DEL NORD ADRIATICO SEGUE

Per maggiore chiarezza visiva riportiamo anche i relativi grafici:



Il range del Nord Adriatico, che nella nostra analisi include i porti di Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka, registra in tutti e tre i periodi degli indici di incremento rilevanti, inoltre mantiene un CAGR di crescita stabile tra il 3,28% e il 3,37%.

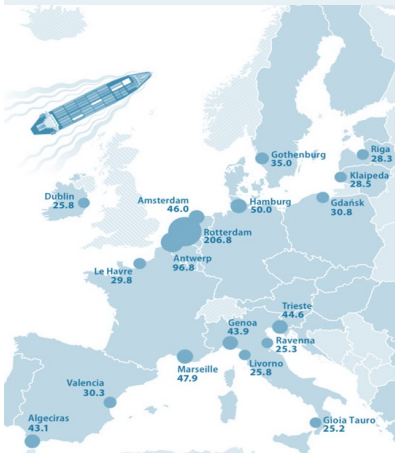
PORTI DEL NORD ADRIATICO ... SEGUE

Per correttezza di informazione, riportiamo di seguito la tabella completa e il grafico dei principali porti europei considerati nella nostra analisi:

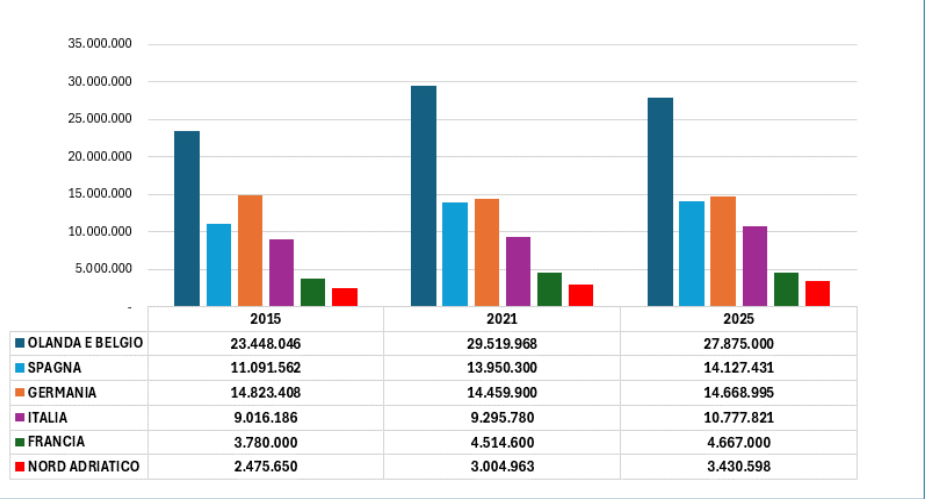
CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI		2015	2021	2025
OLANDA E BELGIO	Rotterdam	12.234.535	15.296.460	14.245.000
	Anversa	9.653.511	14.223.508	13.630.000
	Zeebrugge (*)	1.560.000	-	-
	TOTALE	23.448.046	29.519.968	27.875.000
GERMANIA	Amburgo	8.850.000	8.728.000	8.300.000
	Bremerhaven	5.546.657	5.018.900	4.901.695
	Wilhelmshaven	426.751	713.000	1.467.300
	TOTALE	14.823.408	14.459.900	14.668.995
FRANCIA	Le Havre	2.560.000	3.024.600	3.217.000
	Marsiglia	1.220.000	1.490.000	1.450.000
	TOTALE	3.780.000	4.514.600	4.667.000
SPAGNA	Barcelona	1.965.240	3.530.800	3.726.624
	Valencia	4.615.000	5.622.800	5.662.661
	Algeciras	4.511.322	4.796.700	4.738.146
	TOTALE	11.091.562	13.950.300	14.127.431
ITALIA	Genova	2.242.902	2.557.847	2.409.136
	Savona	82.667	223.265	590.350
	La Spezia	1.300.442	1.375.626	1.217.461
	Livorno	780.874	791.356	731.026
	Napoli	438.280	652.599	638.585
	Salerno	359.328	419.102	416.941
	Taranto	-	19.752	9.374
	Gioia Tauro	3.064.000	3.146.533	4.490.566
	Cagliari	747.693	109.700	274.382
	TOTALE	9.016.186	9.295.780	10.777.821
NORD ADRIATICO	Ancona	178.476	167.338	154.868
	Ravenna	244.813	212.926	212.421
	Venezia	560.301	513.814	532.762
	Trieste	501.222	757.243	681.717
	Koper	790.736	997.574	1.272.191
	Rijeka	200.102	356.068	576.639
	TOTALE	2.475.650	3.004.963	3.430.598

(*) dal 2020 i dati di Zeebrugge sono stati inclusi nei dati di Anversa

... l'andamento del traffico conte-
nitori nei principali porti europei
considerati nella presente analisi.



RANGE PORTUALI EUROPA - VOLUMI IN TEU - ANNI 2015-2021-2025



PORTI DEL NORD ADRIATICO ... SEQUE

Consideriamo ora il dato dello share % degli incrementi verificatisi nei tre periodi; il primo, dal 2015 al 2021, dove rileviamo per il Nord Adriatico un dato pari al 5,05%, dato leggermente superiore a quello esposto durante il convegno (4,1%) e il secondo periodo dal 2021 al 2025, dove lo share del Nord Adriatico sugli incrementi globali sale al 19,03%:

CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI		2015	2021	INCREMENTO NEL PERIODO 2015-2021		SHARE SU INCREMENTO GLOBALE 2015-2021
				TEU	%	
OLANDA E BELGIO	Rotterdam, Anversa, Zeebrugge	23.448.046	29.519.968	6.071.922	25,90%	57,97%
GERMANIA	Amburgo, Bremerhaven, Wilhelmshaven	14.823.408	14.459.900	- 363.508	-2,45%	0,00%
FRANCIA	Le Havre, Marsiglia	3.780.000	4.514.600	734.600	19,43%	7,01%
SPAGNA	Barcelona, Valencia, Algeciras	11.091.562	13.950.300	2.858.738	25,77%	27,29%
ITALIA	Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari	9.016.186	9.295.780	279.594	3,10%	2,67%
NORD ADRIATICO	Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka	2.475.650	3.004.963	529.313	21,38%	5,05%
TOTALI		64.634.852	74.745.511	10.110.659	15,64%	100,00%
			SOMMA INCREMENTI	10.474.167		

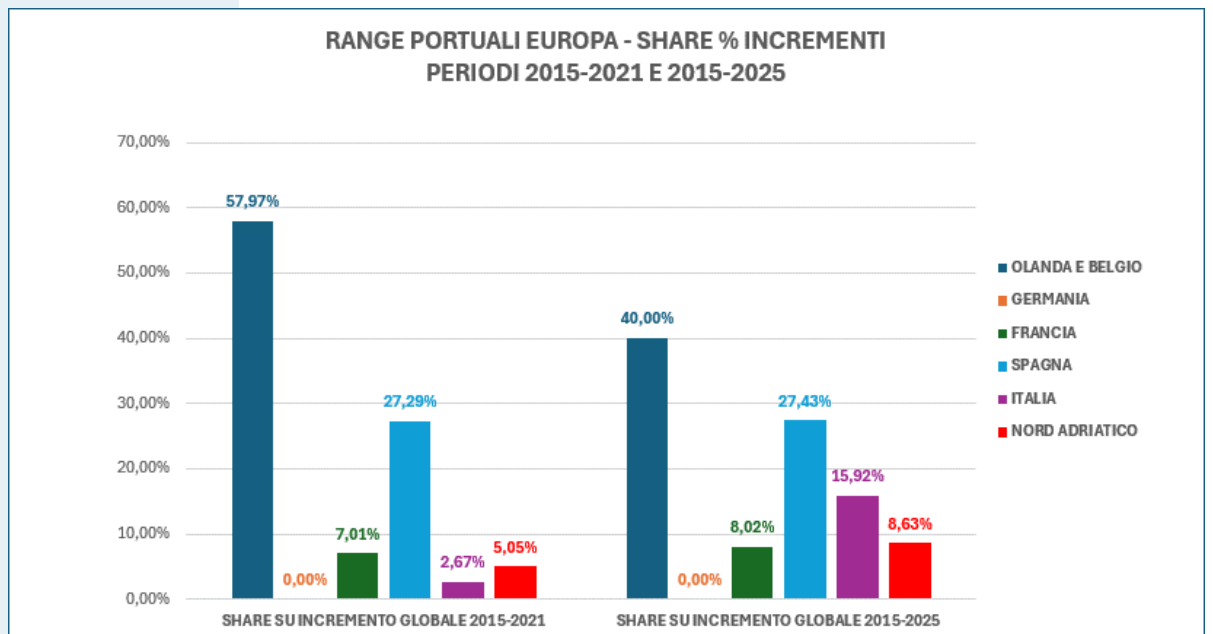
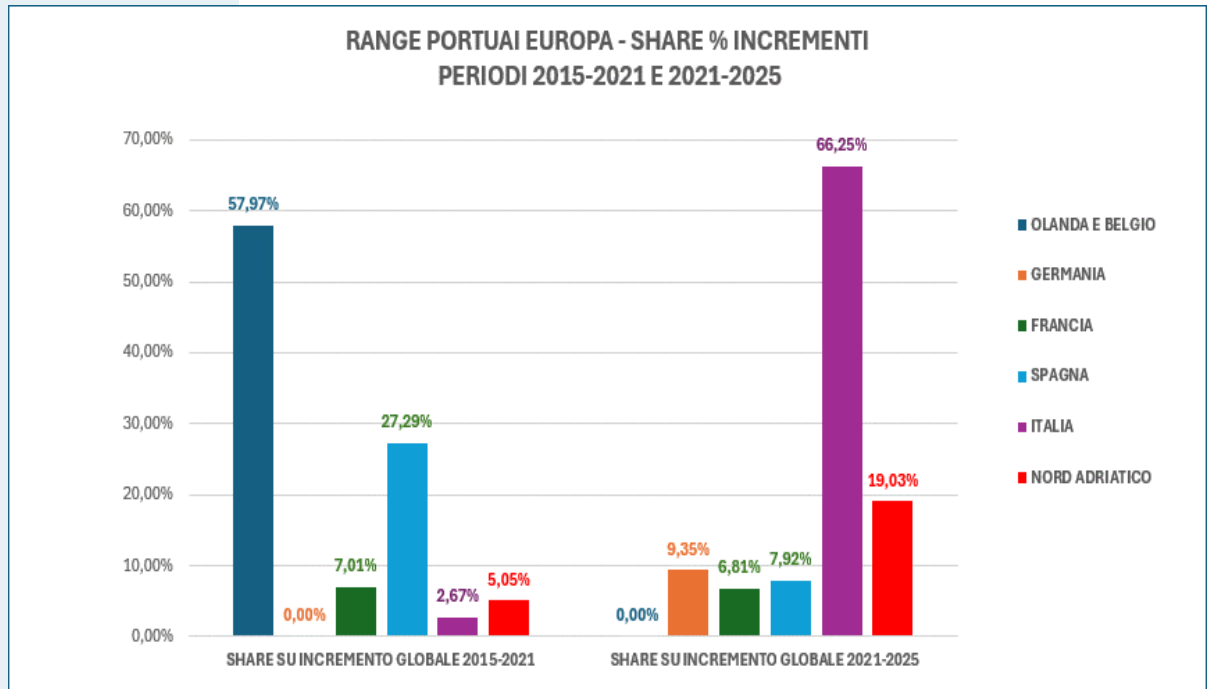
CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI		2021	2025	INCREMENTO NEL PERIODO 2021-2025		SHARE SU INCREMENTO GLOBALE 2021-2025
				TEU	%	
OLANDA E BELGIO	Rotterdam, Anversa, Zeebrugge	29.519.968	27.875.000	- 1.644.968	-5,57%	0,00%
GERMANIA	Amburgo, Bremerhaven, Wilhelmshaven	14.459.900	14.668.995	209.095	1,45%	9,35%
FRANCIA	Le Havre, Marsiglia	4.514.600	4.667.000	152.400	3,38%	6,81%
SPAGNA	Barcelona, Valencia, Algeciras	13.950.300	14.127.431	177.131	1,27%	7,92%
ITALIA	Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari	9.295.780	10.777.821	1.482.041	15,94%	66,25%
NORD ADRIATICO	Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka	3.004.963	3.430.598	425.635	14,16%	19,03%
TOTALI		74.745.511	75.546.845	801.334	1,07%	100,00%
			SOMMA INCREMENTI	2.237.207		

Nel periodo complessivo, dal 2015 al 2025 lo share del Nord Adriatico si stabilizza all’8,63%

CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI		2015	2025	INCREMENTO NEL PERIODO 2015-2025		SHARE SU INCREMENTO GLOBALE 2015-2025
				TEU	%	
OLANDA E BELGIO	Rotterdam, Anversa, Zeebrugge	23.448.046	27.875.000	4.426.954	18,88%	40,00%
GERMANIA	Amburgo, Bremerhaven, Wilhelmshaven	14.823.408	14.668.995	- 154.413	-1,04%	0,00%
FRANCIA	Le Havre, Marsiglia	3.780.000	4.667.000	887.000	23,47%	8,02%
SPAGNA	Barcelona, Valencia, Algeciras	11.091.562	14.127.431	3.035.869	27,37%	27,43%
ITALIA	Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari	9.016.186	10.777.821	1.761.635	19,54%	15,92%
NORD ADRIATICO	Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka	2.475.650	3.430.598	954.948	38,57%	8,63%
TOTALI		64.634.852	75.546.845	10.911.993	16,88%	100,00%
			SOMMA INCREMENTI	11.066.406		

PORTI DEL NORD ADRIATICO ... SEGUE

Di seguito i relativi grafici:



Per concludere, il dato progressivo dei porti del range Nord Adriatico è in costante e progressiva crescita, pur contraddistinto da volumi complessivi ancora nettamente inferiori a quelli degli altri principali range europei, in particolare il Nord Europa, che comunque detiene una posizione dominante nel contesto del trade oltremare, se pur negli ultimi anni influenzato dalla crescita dei porti Baltici un tempo serviti con servizi feeder e che complessivamente dai 6,6 milioni di TEU del 2015 nel 2025 hanno totalizzato 10,1 milioni di TEU, ne è la dimostrazione in questa nostra analisi la progressiva contrazione del range tedesco (Amburgo, Bremerhaven e Wilhelmshaven) che nei periodi considerati non ha condiviso il trend di incremento.

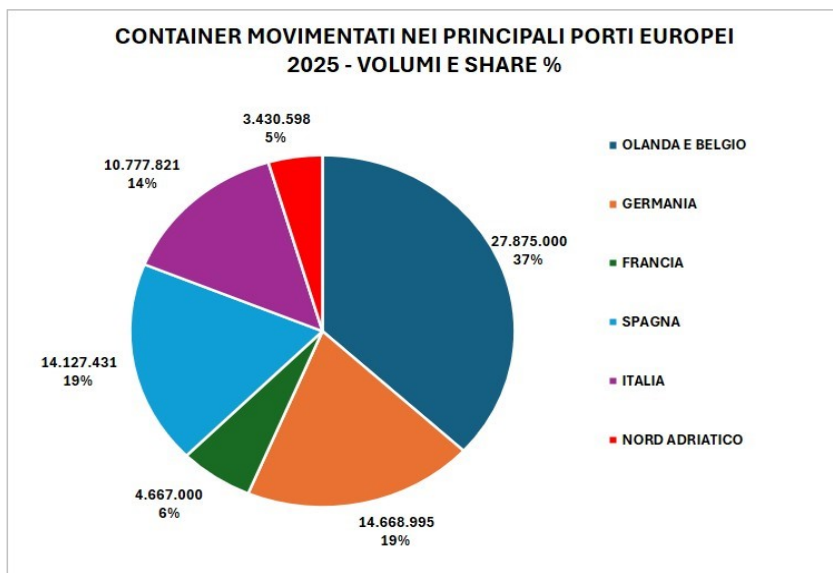
Un altro dato che emerge è quello del buon andamento dei principali porti nazionali, cresciuti di poco (3,10%) nel periodo 2015-2021, ma ben di più nel periodo 2021-2025

PORTI DEL NORD ADRIATICO ... SEGUE

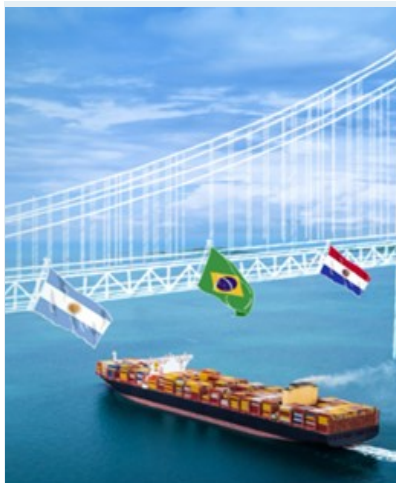
(19,94%) con uno share sugli incrementi che è passato dal 2,67% al 66,25% e che registrano quindi dei valori complessivamente soddisfacenti in relazione al trend nei periodi esaminati, segnale che da un lato si giustifica con la crescente presenza in Mediterraneo di navi di maggiore capacità sui servizi oceanici diretti, dall'altro genera un conseguente e progressivo trasferimento di volumi dal Nord al Sud.

Infine, per quanto riguarda il Nord Adriatico e in particolare il versante portuale orientale, si evidenzia che la rottura dell'Alleanza 2M tra la MSC e la Maersk, decisa nel corso del 2024 e avvenuta materialmente a marzo del 2025, non ha provocato perdite di traffico per il sistema dei tre porti Nord Orientali, ma solamente uno spostamento di volumi all'interno degli stessi; complessivamente i tre porti di Trieste, Koper e Rijeka hanno totalizzato 2.477.335 TEU nel 2024 e 2.530.547 nel 2025, +2,1%, assestamento peraltro che è ancora in corso, la Maersk infatti a settembre 2025 ha avviato l'operatività del nuovo terminal di Riva Zagabria a Rijeka, ottenuto in concessione in joint con la croata Enna Logic, e nel contempo ha escluso Trieste dal servizio diretto di Gemini, in partnership con Hapag Lloyd, sostituito con un servizio feeder che tocca tutti e tre i porti, unitamente a Venezia e Ravenna; ciò ha comportato per Trieste la perdita di rilevanti volumi di contenitori in trasbordo verso gli altri porti adriatici nazionali, ma non ha inciso sostanzialmente sul traffico diretto del porto con l'hinterland, i cui volumi più o meno si mantengono sui livelli pregressi, il calo del 23,56% riferito dalla stampa dei primi tre mesi 2026 rispetto al 2025 va analizzato tenendo conto che, proprio per effetto della sospensione del servizio 2M avvenuta alla fine di marzo 2025, nel primo trimestre di quell'anno Trieste aveva registrato un incremento del 34,75%, per cui il confronto è del tutto improprio, anzi darebbe addirittura un saldo positivo; infatti se si analizzano i dati 2026 includendo i mesi di aprile e di maggio, si ottiene una media mensile di volumi che segna un incremento intorno all'11% rispetto alla media mensile dell'anno 2025. Per un'analisi più congrua è opportuno attendere almeno i dati del semestre. Salvo errori e omissioni, riteniamo di aver dato con questa nostra sintetica analisi un quadro sufficientemente chiaro dell'andamento del traffico dei contenitori in Europa e soprattutto nel complesso dei porti del Nord Adriatico, che rappresentano a tutti gli effetti un gate di accesso competitivo al mercato dei paesi emergenti del Centro Est; ovviamente il percorso da fare per ottenere risultati più significativi rispetto ai competitors del Nord è ancora lungo, ma, a nostro avviso, le prospettive paiono confortanti, anche per effetto degli investimenti in corso e in programma nei terminal container, come illustrato nel numero 3-2026 della nostra newsletter. (da.s.)

... il calo del 23,56% riferito dalla stampa dei primi tre mesi 2026 rispetto al 2025 va analizzato tenendo conto che, proprio per effetto della sospensione del servizio 2M avvenuta alla fine di marzo 2025, nel primo trimestre di quell'anno Trieste aveva registrato un incremento del 34,75%, per cui il confronto è del tutto improprio, anzi darebbe addirittura un saldo positivo; infatti se si analizzano i dati 2026 includendo i mesi di aprile e di maggio, si ottiene una media mensile di volumi che segna un incremento intorno al 20% rispetto alla media mensile dell'anno 2025.



ACCORDO UE-MERCOSUR: AL VIA L'INTESA COMMERCIALE PROVVISORIA



Non solo i dazi sono ridotti sulle principali esportazioni, quali automobili, prodotti farmaceutici, vini, bevande alcoliche, olio d'oliva e una varietà consistente di prodotti agroalimentari, ma vengono anche eliminate le barriere non tariffarie e gli ostacoli tecnici agli scambi, con l'inizio dell'applicazione delle norme in materia di valutazione della conformità, di etichettatura e di rispetto delle norme internazionali.

Avevamo già trattato dell'accordo UE-Mercosur, argomento che oggi riprendiamo perché dal 1° maggio è entrato in vigore, in via provvisoria, l'accordo commerciale *"Interim Trade Agreement (ITA)"* tra l'UE e i quattro paesi fondatori del Mercosur: Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay, che lo hanno notificato ¹⁾ (l'ultimo è stato il Paraguay) a fine marzo 2026.

In attesa che sull'accordo, come richiesto dall'Eurocamera ²⁾, si pronunci la Corte di Giustizia Ue, Ursula von der Leyen, tuttavia, ha sfruttato appieno la clausola prevista dallo stesso, secondo la quale è possibile una sua attuazione provvisoria, ottenendo il placet del Parlamento europeo e degli Stati membri.

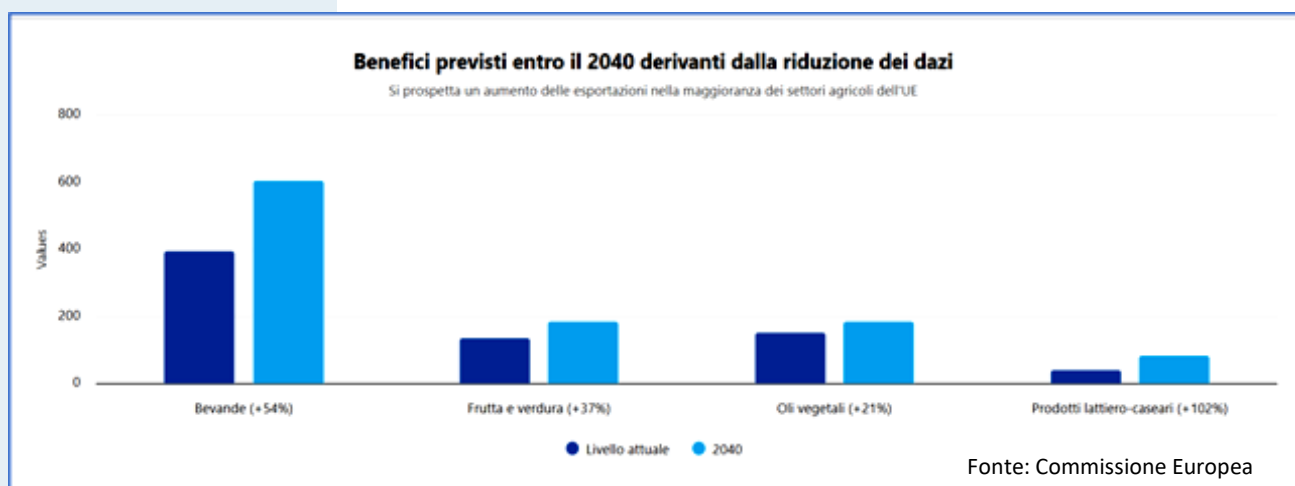
A questo proposito, ricordiamo che l'accordo è stato oggetto di vivaci contestazioni, soprattutto da parte degli operatori del settore agricolo, in quanto accusato di compromettere la competitività delle imprese europee, la tutela della salute dei consumatori europei, nonché gli obiettivi di sostenibilità auspicati dal legislatore europeo. Quindi, alla luce di tali criticità, il Parlamento europeo ha ritenuto essenziale richiedere un parere consultivo alla Corte di giustizia.

Il cuore dell'intesa, che coinvolge 700 milioni di consumatori, è rappresentato dalla progressiva eliminazione dei dazi doganali, che interesserà oltre il 90% degli scambi tra le due aree. In particolare, circa il 91% delle esportazioni europee verso i Paesi Mercosur sarà gradualmente liberalizzato, mentre l'Unione europea eliminerà fino al 95% dei dazi sui prodotti sudamericani, secondo un calendario di riduzione, articolato su più anni.

Non solo i dazi sono ridotti sulle principali esportazioni, quali automobili, prodotti farmaceutici, vini, bevande alcoliche, olio d'oliva e una varietà consistente di prodotti agroalimentari, ma vengono anche eliminate le barriere non tariffarie e gli ostacoli tecnici agli scambi, con l'inizio dell'applicazione delle norme in materia di valutazione della conformità, di etichettatura e di rispetto delle norme internazionali.

Ricordiamo che l'impatto è particolarmente significativo se si considerano i livelli tariffari precedenti all'intesa. Le esportazioni europee erano infatti gravate da dazi elevati, fino al 35% per settori come automotive, tessile e calzature, tra il 14% e il 20% per macchinari e beni industriali e fino al 27% per numerosi prodotti agroalimentari. La progressiva eliminazione di tali barriere comporterà un risparmio stimato per le imprese europee di circa 4 miliardi di euro l'anno, incidendo direttamente sui margini e sulla capacità competitiva nei mercati sudamericani.

Non meno importanti sono le ambiziose prospettive economiche, che prevedono un aumento del 39% delle esportazioni annuali dell'UE verso il Mercosur entro il 2040, fino a raggiungere circa 50 miliardi di euro, una crescita significativa del PIL europeo ed un impatto positivo sull'occupazione.



ACCORDO UE-MERCOSUR ... SEGUE

La Commissione ha anche ricordato che “verranno aperti i mercati degli appalti pubblici, facendo sì che le imprese dell'Ue possano presentare offerte a livello federale e statale a parità di condizioni con i concorrenti locali”.

Allo stesso tempo, si aprono nuove opportunità per gli esportatori di servizi nei settori della finanza, dell'informatica e dei trasporti, grazie a procedure più trasparenti e a una maggiore mobilità dei lavoratori qualificati.

Un'attenzione particolare è riservata alle piccole e medie imprese, che spesso incontrano maggiori difficoltà nell'accesso ai mercati internazionali. L'accordo introduce strumenti concreti per facilitarne l'internazionalizzazione, tra cui portali informativi pubblici e gratuiti contenenti tutte le indicazioni pratiche per esportare, nonché la nomina di coordinatori dedicati a garantire che le esigenze delle PMI siano adeguatamente considerate.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la tutela delle Indicazioni Geografiche (IG) ³⁾ dell'Ue, che si inserisce in questo quadro come strumento di protezione giuridica dei prodotti europei. In concreto, circa 350 Indicazioni Geografiche europee, con l'entrata in vigore dell'intesa, otterranno tutela giuridica nel Mercosur, impedendone l'imitazione abusiva in un mercato di consumo in crescita.

Nei fatti, però, sebbene l'accordo preveda il riconoscimento e la protezione di numerose denominazioni, l'effettività di tale tutela è strettamente collegata ai meccanismi di attuazione e ai periodi transitori concessi per l'eliminazione delle pratiche di uso improprio.

Da questo ne deriva che, anche nel settore agroalimentare, il vantaggio competitivo derivante dall'accordo non è automatico, ma richiede una gestione integrata di origine, conformità tecnica e standard sanitari, in un contesto in cui i controlli e la cooperazione tra autorità assumono un ruolo determinante.

Ed è proprio a tal fine che, per garantire un'efficace attuazione, è stato istituito un quadro che prevede la partecipazione attiva della società civile, inclusi organizzazioni imprenditoriali, sindacati, gruppi ambientalisti etc. Verrà così creato un Consiglio per il commercio con il compito di vigilare sugli obiettivi dell'accordo, affiancato da un Forum dedicato per discutere pubblicamente dei progressi compiuti.

La presidente della Commissione Ursula von der Leyen e il presidente del Consiglio europeo Antonio Costa, nel corso della recente videoconferenza con i leader sudamericani, che ha celebrato l'evento, hanno ribadito l'importanza strategica di un'intesa che punta a rafforzare la competitività dell'Europa nel mondo.

Funzionerà? E a quale prezzo?

Mentre la Commissione non ha mai avuto dubbi sui benefici dell'intesa, non tutti però la pensano così, reputando l'accordo ambivalente. Infatti, da un lato, esso promette benefici economici significativi, con il consolidamento della propria presenza oltre Atlantico, per l'industria europea e l'agroalimentare.

Dall'altro lato, però, come già detto, così come è stata concepita l'intesa desta un'inquietudine diffusa, soprattutto nel mondo agricolo europeo; essa viene percepita come una minaccia diretta alla sopravvivenza di migliaia di piccole e medie aziende, a causa di costi inferiori e standard ambientali e sociali, spesso meno stringenti e di volumi significativi di alimenti immessi sul mercato europeo.

Per rispondere a questa inquietudine la Commissione europea ha fissato una serie di clausole di salvaguardia che gli Stati membri possono far valere qualora l'apertura dei mercati generi turbative eccessive.

Non sorprende, quindi, che siano in molti a denunciare il rischio di una concorrenza “ingiusta”, fondata su normative meno stringenti, su standard meno rigorosi e sul mancato rispetto di parametri ambientali comparabili a quelli europei.

Dunque, questi sono gli aspetti che fanno e faranno discutere nel prossimo futuro; resta però il fatto che l'accordo EU-Mercosur rappresenta uno snodo cruciale nelle relazioni economiche



ACCORDO UE-MERCOSUR ... SEGUE

Sarà solo la capacità delle istituzioni europee, dei governi nazionali e delle stesse organizzazioni agricole e sociali di vigilare, intervenire, proporre correttivi, a determinare il successo e la fattibilità concreta di questo accordo.

tra le due aree dell'intesa e si inserisce in una strategia di rafforzamento degli scambi internazionali, con ricadute economiche rilevanti, attese nel medio-lungo periodo. Nonostante ciò, esso pone una sfida chiara che va oltre il mero scambio di merci: ovvero, siamo di fronte a due progetti di integrazione regionale che si incontrano, portando con sé sistemi di valori, livelli di sviluppo, sensibilità sociali e ambientali differenti.

Sarà solo la capacità delle istituzioni europee, dei governi nazionali e delle stesse organizzazioni agricole e sociali di vigilare, intervenire, proporre correttivi, a determinare il successo e la fattibilità concreta di questo accordo.

Nel terminare questo articolo, non possiamo non segnalare l'analisi dettagliata di Vatican News su "Mercosur, lo sguardo di Asia e Usa su un accordo che cambierà mercati e geopolitica"⁴.

Nel testo è evidente un importante elemento di politica internazionale insito nell'accordo; in concreto, si osserva come il processo di integrazione tra UE e America Latina avviato dall'accordo "dal punto di vista europeo è assolutamente positivo ma non bisogna dimenticare che ciò va a detrimento degli interessi di altri, come Usa e Cina".

Sulle possibili ricadute economiche e politiche su Stati Uniti, "che hanno da sempre considerato l'America Latina come il proprio giardino di casa" e su Paesi come la Cina, che "si prepara ad essere più concorrenziale", lasciamo ai lettori le dovute riflessioni. (m.d.f.)

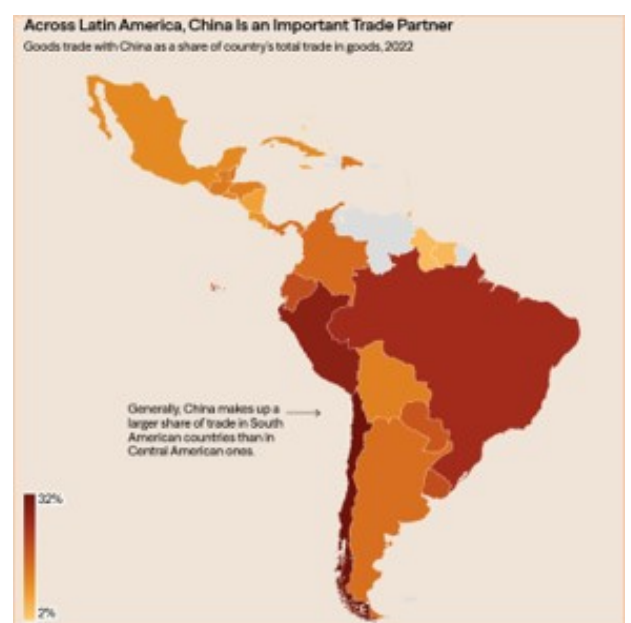
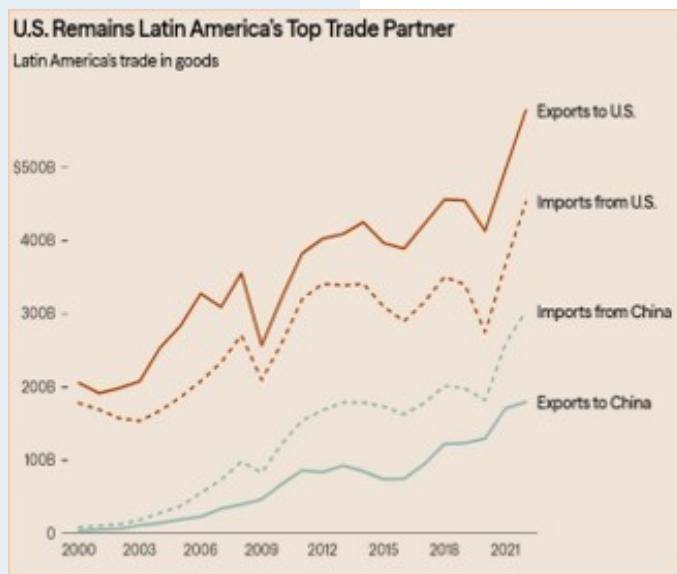
Note:

1) Notifica ai sensi dell'art. 23, parr. 1 e 2, dell'ITA e dell'art. 3 della decisione (UE) 2026/183

2) Il 21 gennaio scorso, il Parlamento europeo ha approvato una mozione per deferire l'accordo alla Corte di giustizia dell'Unione Europea per un controllo di legittimità.

3) Le Indicazioni Geografiche (IG) dell'Unione Europea sono diritti di proprietà intellettuale che tutelano i prodotti le cui qualità e caratteristiche sono legate in modo indissolubile al territorio di origine.

4) <https://www.vaticannews.va/it/mondo/news/2026-01/mercosur-america-latina-luiss-marchetti-usa-asia.html>



Fonte: World Integrated Trade Solution

L'AZERBAIJAN RAFFORZA IL LEGAME CON L'ITALIA E INVESTE 3 MILIARDI DI DOLLARI

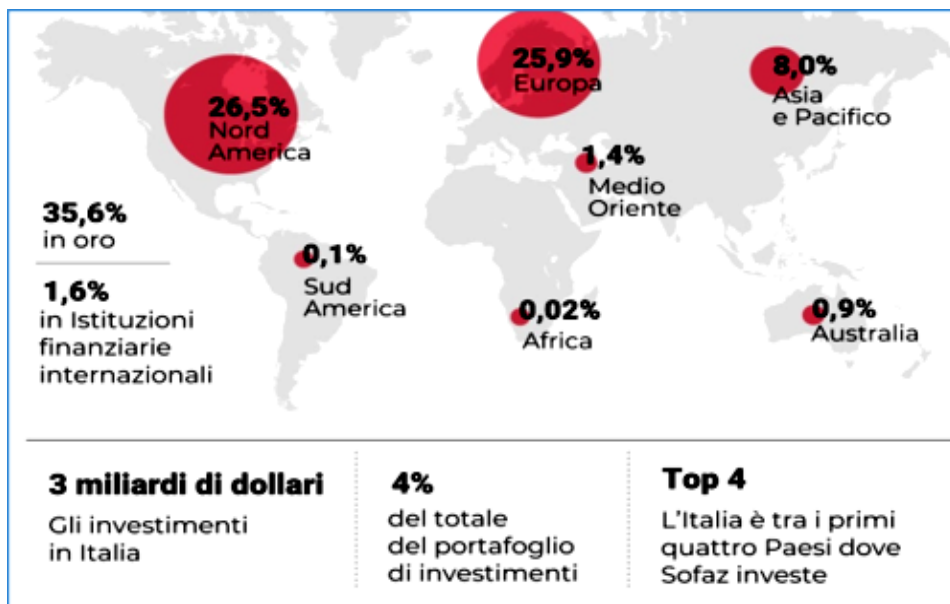
Roma e Baku, storicamente legate dai flussi di gas, riscrivono oggi il loro rapporto di collaborazione, trasformando una relazione commerciale in una partnership industriale a lungo termine.

Ciò vuol dire che i rapporti tra Italia e Azerbaijan non passano più soltanto dal gas. A questo proposito, ricordiamo che, in cinque anni, dal 2020 al 2025, il gasdotto Trans Adriatic Pipeline (TAP) ha portato sulle coste pugliesi - terminale di Melendugno - circa 45 miliardi di metri cubi di gas provenienti dal giacimento di Shah Deniz sul Mar Caspio e nel 2025 ha coperto circa il 16 per cento del fabbisogno nazionale. Un contributo diventato cruciale dopo la crisi seguita alla guerra in Ucraina, che ha ridefinito gli equilibri energetici europei.

Oggi, però, grazie a una visione di lungo periodo della cooperazione energetica tra i due paesi, il fondo sovrano della Repubblica azeri - SOFAZ ¹⁾ - che controlla più del 90% del PIL azero attraverso asset per oltre 66 miliardi di euro, sceglie l'Italia per investire nelle rinnovabili.

Complessivamente, trattasi di investimenti nel nostro Paese di circa 3 miliardi di dollari, pari al 4% del proprio portafoglio complessivo. Una cifra che colloca l'Italia al quarto posto tra i Paesi destinatari degli investimenti del fondo - vedi tabella sottostante - e conferma il peso crescente del rapporto economico tra Roma e Baku.

Dove investe SOFAZ



Si consolida, così, un rapporto tra Italia e Azerbaijan che va ben oltre le forniture energetiche e che coinvolge investimenti, infrastrutture, energia e relazioni strategiche.

In concreto, con un investimento da parte del Fondo sovrano azero SOFAZ in 14 impianti solari ²⁾ in Italia, l'Azerbaijan passa da un modello energetico imperniato sugli idrocarburi, ad una nuova strategia centrata sulle rinnovabili e sull'autonomia energetica europea.

Per l'Azerbaijan l'obiettivo di questa operazione è soprattutto strategico: da paese un tempo fornitore passivo di materie prime, esso punta, oggi, ad essere attore attivo nelle reti infrastrutturali e nelle politiche di decarbonizzazione, divenendo partner industriale della transizione energetica, ma soprattutto rivendicando un ruolo di centralità in un ordine energetico in trasformazione.



Complessivamente, trattasi di investimenti nel nostro Paese di circa 3 miliardi di dollari, pari al 4% del proprio portafoglio complessivo. Una cifra che colloca l'Italia al quarto posto tra i Paesi destinatari degli investimenti del fondo



STATE OIL FUND OF THE
REPUBLIC OF AZERBAIJAN

L'AZERBAIGIAN RAFFORZA IL LEGAME CON L'ITALIA

... SEGUE

Quindi, mentre Baku guarda all'Italia come a un partner energetico, industriale e finanziario, Roma, a sua volta, vede nell'Azerbaijan un tassello importante della propria sicurezza energetica e della proiezione italiana verso il Caucaso e l'Asia centrale.

Grazie alla sua posizione tra Mar Caspio, Turchia, Asia Centrale ed Europa, l'Azerbaijan è ormai considerato uno snodo strategico per energia, trasporti e connettività.

Ed è proprio in questo contesto che si inserisce anche la visita compiuta, a inizio maggio, da Giorgia Meloni a Baku, durante la quale la presidente del Consiglio ha evidenziato la centralità dell'Azerbaijan nella strategia energetica europea e la necessità di ampliare la cooperazione con i partner strategici dell'area e con i Paesi considerati più vicini agli interessi europei.

Questo, a sottolineare che l'Italia cerca interlocutori affidabili, rotte alternative e rapporti capaci di rafforzare la sicurezza degli approvvigionamenti. (m.d.f.)

Note:

1) Il fondo sovrano detiene partecipazioni in Italo, in FSI, in impianti di energia rinnovabile e nell'Azzurra Capital Investment Fund.

2) Una volta attivi, i 14 impianti genereranno energia sufficiente per 250.000 famiglie e compenseranno quasi 185.000 tonnellate di CO₂.

Due in particolare sono i temi fondamentali sui quali verte la politica monetaria.

- framework dell'inflazione che determina a cosa mira le Fed in ottemperanza ai suoi mandati statutari; e
- framework di bilancio che determina come la banca centrale lavora, stabilendo i livelli di tassi di interesse e la quantità di denaro nell'economia.

BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA

Alcune considerazioni in merito a:

- **Tassi prospettici in aumento**
- **Dollaro, Sino-dollaro e petro-yuan**

Federal Reserve e tassi prospettici in aumento

La settimana scorsa Kevin Warsh si è insediato alla Federal Reserve prendendo il posto di presidente che era stato di Jerome Powell.

Lo precedeva una fama da "colomba" ovvero una predilezione per tassi bassi. Anche il fatto che inizialmente fosse stato ben accolto da Trump faceva immaginare un orientamento in questo senso. Ma dati gli sviluppi economici recenti (inflazione, economia bollente, finanziamento a debito della crescente spesa per investimenti in AI) sarà difficile mantenere la linea accomodante. Il mercato percepisce una Fed più restrittiva e prezza una seconda stretta entro fine 2026, con tassi in aumento e un conseguente possibile aumento del valore del USD (oggi a 1,13 dollari per un euro) che è il contrario di quanto desidererebbe l'amministrazione: dollaro debole significa esportare di più, importare di meno, creare meno inflazione.

Per cominciare, durante la conferenza stampa di insediamento ha spiegato la necessità di riformare la banca centrale americana. Ha annunciato una serie di progetti sulla comunicazione, le politiche di bilancio, l'utilizzo dei dati e i metodi, le analisi dell'offerta e l'intero framework di analisi dell'inflazione.

Due in particolare sono i temi fondamentali sui quali verte la politica monetaria.

1. framework dell'inflazione che determina a cosa mira le Fed in ottemperanza ai suoi mandati statutari; e
2. framework di bilancio che determina come la banca centrale lavora, stabilendo i livelli di tassi di interesse e la quantità di denaro nell'economia.

Un indizio di cosa potrebbe avere in serbo riguardo l'inflation framework, è l'utilizzo della frase "price stability" nelle dichiarazioni fatte in conferenza stampa.

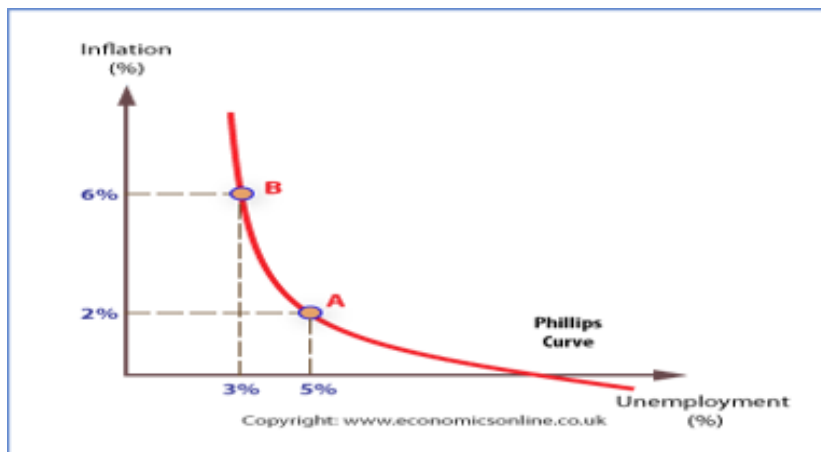


BUSSOLA: OVERVIEW MACROECONOMICA ...SEGUE

Si tratta di un riferimento non troppo velato al mentore di Warsh, ovvero Alan Greenspan e al suo predecessore Paul Volker, e alla loro diversa visione dei concetti di stabilità dei prezzi e di target specifico di inflazione.

Greenspan preferiva il concetto di stabilità dei prezzi, ed era critico verso un target specifico di inflazione, che rischierebbe di dare un falso senso di sicurezza. Per Volker invece la stabilità dei prezzi si ha quando gli effetti dell'inflazione sono neutri sul comportamento economico e finanziario. La distinzione è importante perché misurare l'inflazione è molto complesso, lento e arbitrario, e dipende da astrazioni e scelte metodologiche e di campione.

La Fed, di conseguenza, preferisce concentrarsi sul monitoraggio del tasso di occupazione come indicatore principe del mercato del lavoro.



Da non dimenticare però che prima della pandemia, la Fed mirava a una inflazione sopra il target, attraverso lo sfortunato programma “*Flexible Average Inflation Targeting*”. Assieme al *quantitative easing* e allo stimolo fiscale il programma fu tra le cause dell’iperinflazione post pandemica del 2021-2022. Secondo Stephen Miran la scelta più saggia sarebbe quella di rimanere ancorati almeno per un primo periodo ad un target specifico di inflazione; inoltre, la Fed potrebbe voler ridurre il suo bilancio di USD 1-2 trilioni, lentamente, in modo da non inondare il mercato di titoli attualmente detenuti nell’attivo. In particolare, attraverso una riduzione della domanda di riserve da parte delle banche centrali e meccanismi atti a facilitare la copertura dei requisiti di liquidità.

L’inflazione in forte aumento è il risultato a valle degli ingenti investimenti in AI (lato domanda) dei conflitti in Medio Oriente e della conseguente volatilità del prezzo dell’energia (lato offerta).

Gli Stati Uniti oggi grazie al petrolio di scisto non sono più importatori netti di petrolio.

Di conseguenza il flusso di petrodollari, ovvero i pagamenti in dollari dagli USA verso il resto del mondo per l’acquisto di petrolio, si sono molto ridotti. La Cina al contrario è un forte importatore di petrolio che paga in Yuan, e ha costruito l’infrastruttura necessaria per farlo come il sistema di pagamenti Cips (Cross-border Interbank Payment System), il sistema di compensazione e regolamento ufficiale della Cina per i pagamenti transfrontalieri in Renminbi (RMB) gestito dalla Banca Popolare Cinese. La Russia, sottoposta a sanzioni, acconsente. L’Iran, di sicuro non vende petrolio nella valuta del suo nemico. Da qui l’ascesa del petroyuan.

La differenza fondamentale però è che un tempo, sotto l’amministrazione Kissinger, gli accordi presi erano che i petrodollari incassati dai Sauditi venissero utilizzati per

Da non dimenticare però che prima della pandemia, la Fed mirava a una inflazione sopra il target, attraverso lo sfortunato programma “*Flexible Average Inflation Targeting*”. Assieme al *quantitative easing* e allo stimolo fiscale il programma fu tra le cause dell’iperinflazione post pandemica del 2021-2022



Secondo il dilemma di Robert Triffin, l'unico modo di essere una valuta di riserva è avere un deficit commerciale (importare più di quanto si esporti), cosa che però indebolirebbe lo status di riserva di sicurezza della valuta. Per il momento l'equilibrio regge.

finanziamenti produttivi internazionali. Adesso invece, i petroyuan incassati vengono spesi, ad esempio in Russia per l'importazione di droni e veicoli militari e in Iran verranno spesi per la ricostruzione. Il commercio di prodotti cinesi con settlement in valuta Yuan ha raggiunto un massimo storico del 33.5% del totale nei mesi di marzo-aprile 2026 secondo i dati di People's Bank of China, riportati da Citi.

E i Sauditi cosa possono farsene di tutti questi petroyuan? Spenderli in Cina non è facilissimo: la Cina è stracolma di risparmio domestico, i tassi bond sono poco attraenti, e i controlli ai capitali in entrata sui mercati finanziari sono stringenti. Quindi, l'equivalente moderno dei petrodollari degli anni '70 non è il petroyuan, ma resta il dollaro ("sinodollaro") incassato dai paesi asiatici esportatori di prodotti manifatturieri, come Cina, Taiwan, Sud Corea, che hanno un enorme surplus commerciale. I sinodollari vengono reimmessi nel sistema finanziario globale al ritmo di USD 1 trilione all'anno, acquistando i titoli americani, Treasury bills, oro...

Secondo il dilemma di Robert Triffin, l'unico modo di essere una valuta di riserva è avere un deficit commerciale (importare più di quanto si esporti), cosa che però indebolirebbe lo status di riserva di sicurezza della valuta. Per il momento l'equilibrio

UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE GIUGNO 2026

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.

Il riassetto degli equilibri mondiali continua con un esito non ancora ben definito (usiamo un eufemismo...) anzi semmai ancora più nebuloso ed incerto.

Purtroppo, l'estrema fluidità comporta anche un aumentato rischio di escalation bellica, anche estrema per l'area europea dove ci sono ancora correnti che spingono verso il confronto armato.

Certamente il trilaterale (asimmetrico) di Pechino di maggio scorso ha impostato, dopo il precedente incontro bilaterale di Anchorage di agosto 25, una simmetria di alcune vedute tra i tre grandi, anche a fronte delle profonde differenze interne e delle ambizioni delle singole potenze.

Primo effetto, la firma del MOU relativo all'Iran che dovrebbe servire a fissare i definitivi termini dell'accordo entro metà agosto e che ha comportato la riapertura di Hormuz (ma non era mai stato chiuso, solamene passavano le navi che chi controllava lo stretto voleva, ovvero l'Iran e più a meridione la Marina USA, ovvero la stessa cosa che avverrà da qui in avanti).

Il ventre molle di quest'accordo rimane però la situazione in Libano e la propensione di Israele a mantenere uno stato di belligeranza aggressiva in quell'area e non solo.

Anche qui comunque le diplomazie sono al lavoro e sarà interessante vedere il sempre maggiore ruolo della Turchia nell'area, anche tramite la confinante "nuova" Siria che dispone tra l'altro di un porto interessante come Lattakia, adattabilissimo in alternativa a Mersin a fungere da gateway anche per i paesi interni, Iran incluso, e per i corridoi intermodali con l'Asia.

L'Iran, per il quale sembra (come da noi previsto nello scorso numero) che le pesanti sanzioni in essere da tempo saranno sollevate o quantomeno ridotte, aprendo una prateria commerciale di grandissimo valore e potenziale a tutto l'occidente.



UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ... SEGUE

Per cui salutiamo la ripresa “formale” dell’apertura di Hormuz che ripristina in toto le forniture di petrolio per India, Cina, Giappone e (meno) Europa, senza dimenticare invece la fondamentale - per l’Europa - fornitura di fertilizzanti (urea etc) indispensabili per il settore agricolo e non solo.

Ribadiamo che la situazione complessiva è estremamente volatile e di difficile decrittazione (out of fake news and propaganda). Non vediamo svolte importanti almeno fino all’autunno inoltrato, ovvero dopo le elezioni in Israele e le mid-terms americane, ma anche tenuto conto delle successive elezioni presidenziali francesi di aprile 2027 e la fragilità crescente degli attuali governi inglese e tedesco.

Interessante il prossimo vertice NATO di luglio ad Ankara, specialmente per cercare di definire per l’Europa una seria politica di uscita dalla situazione ucraina.

Speriamo bene e contiamo nella Provvidenza e nel poco buonsenso rimasto all’“Uomo”

Ultima considerazione per collegare lo scenario complessivo al settore marittimo, a nostro parere la ripresa del traffico via Hormuz (che ribadiamo non era mai stato interrotto ma semplicemente consentito solo alle navi “gradite”, cosa che rimarrà valida anche d’ora in poi, ma con una copertura cosmetica più “friendly”), non autorizza a pensare a una normalizzazione anche sulla vitale vena giugulare del Mar Rosso (Bab el Mandeb) e del Canale di Suez che ha la stessa valenza per il trasporto commerciale che ha Hormuz nel trasporto energetico.

I premi assicurativi “war risk” rimarranno elevati, e comunque fissati dagli assicuratori e riassicuratori londinesi che su questo punto sono estremamente conservativi, e tali da non incoraggiare una ripresa del grande traffico Asia-Europa sul percorso tradizionale.

Complice anche l’overtonnage determinato dall’entrata in servizio di nuove costruzioni, i grandi vettori tenderanno a perseguire la rotta dal Far East via Capo di Buona Speranza che permette l’utilizzo di un numero maggiore di navi ed anche interessanti prospettive di servizio per il Sud e West Africa. Di questo argomento ne avevamo già parlato nel numero 9/2025 della nostra newsletter. (di.s.)



Fonte: <https://hormuzmonitor.com/strait-of-hormuz-map/>

I premi assicurativi “war risk” rimarranno elevati, e comunque fissati dagli assicuratori e riassicuratori londinesi che su questo punto sono estremamente conservativi, e tali da non incoraggiare una ripresa del grande traffico Asia-Europa sul percorso tradizionale.

SOSPENSIONE PROGRAMMATA DELLA LINEA FERROVIARIA SU TARVISIO

Rimaniamo quindi in attesa di conoscere il piano complessivo predisposto dalla stessa RFI con le alternative sostitutive equalizzate nei costi in maniera da non costringere l'utente finale a fare scelte diverse che molto spesso si sono dimostrate definitive e quindi a determinare una perdita drammatica del traffico portuale di Trieste in primis - porto che opera tutto il traffico unitizzato della Regione - ma anche degli altri porti regionali che operano con carico mitteleuropeo

Evidenziamo il rischio incombente sul porto di Trieste a causa delle programmate chiusure della tratta ferroviaria di Tarvisio dal 22 agosto al 20 settembre di quest'anno e successiva programmazione per gli anni 2027 e 2028, che prevede una interruzione del servizio dal 26/5 al 9/7 nel 2027 e addirittura "2 mesi" consecutivi nel 2028.

Alla base di tutto sta il fatto che il gestore nazionale della rete (RFI) fornitore del servizio prevede di sospendere (per lavori di manutenzione straordinaria e ammodernamento) questa direttrice di valenza strategica per gli interessi nazionali (e soprattutto della Regione-Porto FVG) con la Mitteleuropa per un periodo programmato complessivo di 4 mesi nei prossimi tre anni (e quindi de facto per almeno 5/6 mesi considerate le ovvie complicazioni che si possono verificare per un lavoro così complesso).

Le conseguenze per la Regione Porto FVG potrebbero essere fortemente impattanti e soprattutto irreversibili.

Rimaniamo quindi in attesa di conoscere il piano complessivo predisposto dalla stessa RFI con le alternative sostitutive equalizzate nei costi in maniera da non costringere l'utente finale a fare scelte diverse che molto spesso si sono dimostrate definitive e quindi a determinare una perdita drammatica del traffico portuale di Trieste in primis - porto che opera tutto il traffico unitizzato della Regione - ma anche degli altri porti regionali che operano con carico mitteleuropeo.

Riprenderemo questo tema nel prossimo numero contando di avere dati più puntuali in merito. (di.s.)



NOTIZIE FLASH



ONLINE LA NUOVA PIATTAFORMA EUROPEA DEDICATA AI PROGETTI MARITTIMI - CINEA

La Commissione europea, attraverso l'Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente (CINEA), ha lanciato una nuova piattaforma online dedicata ai progetti marittimi europei, con l'obiettivo di rendere più semplice l'accesso alle informazioni sulle iniziative finanziate nel settore marittimo.

La piattaforma si presenta come uno sportello unico digitale che raccoglie già oltre 1.100 progetti, per un valore complessivo vicino ai 4 miliardi di euro di finanziamenti. Le iniziative censite coprono numerosi ambiti, tra cui pesca, trasporti marittimi, acquacoltura, sport acquatici, etc.

Pensata per facilitare la consultazione da parte di cittadini, organizzazioni e operatori del settore, la piattaforma consente di esplorare i progetti tramite mappe interattive, categorie tematiche, dati sui finanziamenti e informazioni sui beneficiari. Ogni scheda progettuale include inoltre dettagli relativi alla descrizione dell'iniziativa, ai partner coinvolti, alla durata e al budget disponibile.

La raccolta e la validazione dei dati sono ancora in corso e la piattaforma continuerà ad essere aggiornata nei prossimi mesi. Per ampliare ulteriormente il database, CINEA invita gli utenti a segnalare nuovi progetti marittimi che possano essere inclusi nel sistema.

Per saperne di più vai al link:

https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/single-dashboard-maritime-projects-now-live-2026-06-08_en



CEF TRASPORTI: LA CALL 2026 DA OLTRE UN MILIARDO

Fino al 6 ottobre p.v. è possibile inoltrare le candidature per accedere agli 1,1 miliardi di euro del bando 2026 lanciato dall'agenzia CINEA nell'ambito del programma Connecting Europe Facility (CEF) per i trasporti.

Venerdì, 19 giugno, è stata pubblicata l'ultima call che rientra nella programmazione 2021-2027 del Connecting Europe Facility Transport, che per il settennato ha un budget di oltre 25 miliardi di euro per cofinanziare la rete di trasporto transeuropea, ossia la rete TEN-T (Trans-European Transport Network).

Per saperne di più vai al link:

https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2026-cef-transport-calls-proposals_en





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

pec: aiom@legalmail.it

Hanno collaborato a
questo numero:

Danilo Stevanato, Maria Di
Florio, Giulia Borrini.

Diego Stinco.

