



AGENZIA
IMPRENDITORIALE
OPERATORI
MARITTIMI

luglio 2026



NEWSLETTER NR. 06₂₀₂₆

A TRIESTE LA TERZA EDIZIONE DELL'ADRIA SUMMIT 1 E 2 OTTOBRE 2026

Un evento dedicato al cluster produttivo-marittimo che insiste sui porti dell'Alto Adriatico, governati dalle AdSP con base a Trieste, Venezia e Ravenna.

La prima edizione si è tenuta a Ravenna nel 2024 e la seconda edizione lo scorso anno a Venezia.

Obiettivo del Summit è quello di essere un appuntamento itinerante che verrà ospitato di anno in anno dalle AdSP alto-adriatiche.

L'evento di quest'anno, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, porti di Trieste e Monfalcone, sarà organizzato dalla società ClickutilityTeam, società fondata nel 2005, leader in Italia nell'ideazione e crea-

zione di eventi B2B per i settori della logistica e dei trasporti marittimi, della Smart City e della Smart Mobility, nonché della nautica e del design.

Tra i partner istituzionali dell'evento figurano Confetra, Assiterminal e l'International Propeller Club, mentre tra i principali sponsor figurano la TAL – Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino, il gruppo Setramar, il gruppo Circle, la CJC, la Wärtsilä, il terminal di Monfalcone CETAL, la Mid Sea, il gruppo Samer Shipping e la DFDS.

Il Programma della manifestazione si svolgerà nelle giornate del 1 e 2 ottobre 2026, al Centro Congressi della Stazione Marittima di Trieste

SOMMARIO

A Trieste la terza edizione dell'Adria Summit.....1-2

Il Middle Corridor, i principali investimenti lungo la nuova via della seta.....2-7

Bussola macroeconomica.....8-12

Le rivoluzioni geopolitiche influenzano stabilmente le grandi rotte dello shipping.....13.14

Un flash sulla geopolitica di fine luglio 2026.....15

NOTIZIE FLASH

Manovra di assestamento di bilancio della Regione F.V.G.....16

Piano del mare16

Nuovo Hub portuale di Dubai.....17

Mercosur—Guida operativa di Confindustria.....17

50 anni dal terremoto che ha sconvolto il Friuli Venezia Giulia.....18

A TRIESTE LA TERZA EDIZIONE DELL'ADRIA SUMMIT... SEGUE

e, dopo la sessione di apertura, si articolerà in quattro principali sessioni dedicate ai seguenti temi:

- * Prima sessione: Adriatico, Golfo Centrale del Mediterraneo esteso;
- * Seconda sessione: L'Alto Adriatico porta d'Europa – Un sistema esteso di porti e il ruolo di Trieste;
- * Terza sessione: Porto e industria, oltre la zona franca;
- * Quarta sessione: Energia e materie prime critiche.

Clicca sul link:

<https://www.adriashippingsummit.it/>

IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA

Le crescenti tensioni nello Stretto di Hormuz, che non accennano a trovare soluzione, rafforzano e rendono più immediata una dinamica già da tempo in atto: la necessità di diversificare le direttrici di scambio tra Europa e Asia, riducendo così l'esposizione a rischi geopolitici concentrati.

In tale contesto, il Middle Corridor si è affermato come un'alternativa rilevante, seppur ancora imperfetta. Ritorniamo, quindi, a parlarne per fornire un aggiornamento sui principali investimenti, da parte dei paesi coinvolti nello sviluppo del Corridoio, concentrandoci sui progetti in fieri e quelli di recente realizzazione, fermo restando che l'elenco degli stessi non vuole essere affatto esaustivo.

Come noto, diversi sono gli attori che partecipano al nuovo progetto della Via della Seta, la cosiddetta Via di Trasporto Internazionale Transcaspica (TITR), che vanno dalla Cina all'Europa, passando dal Kazakistan, Azerbaijan, Georgia, Ucraina fino alla Turchia.

Ed è proprio in Turchia che, recentemente, è stata firmata la "Dichiarazione di Istanbul", tra Turchia, Azerbaijan e Georgia, tesa a sostenere la spinta del Middle Corridor, con un notevole impegno da parte dei tre paesi ad operare su questo corridoio, ad oggi ancora sottoutilizzato, ma dove sono previsti notevoli investimenti.

... il Middle Corridor si è affermato come un'alternativa rilevante, seppur ancora imperfetta. Ritorniamo, quindi, a parlarne per fornire un aggiornamento sui principali investimenti, da parte dei paesi coinvolti nello sviluppo del Corridoio, concentrandoci sui progetti in fieri e quelli di recente realizzazione ...

Alternative routes from China to Europe



Istanbul, 8 giugno 2026 - Firma dell'accordo tra i ministri degli Esteri di Turchia, Azerbaijan e Georgia

IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA SEGUE

Vedremo nel dettaglio dove essi verranno realizzati ed in cosa consistono, tenuto conto che, in questo scenario, un ruolo determinante è giocato dall'Asia Centrale, lì dove l'UE lancia una piattaforma per rafforzare il corridoio transcaspio con una spinta di investimento di 2 miliardi di euro.

Per mobilitare tale cifra l'UE ha concluso accordi con istituzioni finanziarie internazionali, attivando la Piattaforma dell'Agenda della Connettività progettata per coordinare investimenti strategici nei settori dei trasporti, dell'energia e delle infrastrutture digitali che collegano Europa e Asia centrale attraverso la regione del Mar Nero e il Caucaso meridionale.

In tal modo, l'Asia Centrale passa da corridoio di transito a destinazione degli investimenti e, grazie alla sua posizione strategica tra Cina, Russia, Europa e Medio Oriente, da tempo svolge un ruolo importante nel commercio globale, nella logistica e nella sicurezza energetica.

Allo stesso tempo, in un periodo di crescente complessità geopolitica, conflitti in corso, interruzioni delle catene di approvvigionamento globali, l'Asia centrale sta acquisendo una rinnovata importanza strategica; lì dove, uno dei segnali più evidenti di questa crescente rilevanza globale è dato dalla partnership strategica tra Unione Europea e Kazakistan, il principale partner nella regione, rappresentando oltre l'80% degli scambi commerciali dell'UE con l'intera area ¹⁾.

Il Kazakistan, pur continuando a svolgere un ruolo fondamentale nella sicurezza energetica dell'Europa, da qualche anno, sta perseguendo un programma di innovazione volto a superare un modello di esportazione di risorse (dalle materie prime ²⁾ all'idrogeno rinnovabile) per orientarsi verso uno sviluppo industriale a maggior valore aggiunto e una più profonda integrazione nelle catene del valore globali.

All'interno di questo scenario economico emergente, **il partenariato strategico UE-Kazakistan** sta contribuendo a creare una relazione più integrata, incentrata sulla trasformazione, il trasferimento tecnologico, la cooperazione nella ricerca e la produzione a valore aggiunto.

In tale contesto, tralasciando altri settori di non minore importanza, si nota che i trasporti e la logistica stanno diventando un importante pilastro della cooperazione.

Il Middle Corridor sta attirando sempre maggiore attenzione man mano che i flussi commerciali tra Asia ed Europa continuano a diversificarsi. Il Kazakistan ha investito ingenti risorse in infrastrutture ferroviarie, porti, terminal logistici e progetti di digitalizzazione, volti a migliorare la connettività in tutta l'Eurasia. Analogamente, anche i partner industriali europei si stanno integrando nel processo di modernizzazione della rete ferroviaria kazaka.

Li esempi più significativi sono costituiti da:

- il colosso ferroviario francese **Alstom** ³⁾ gestisce ad Astana l'unico stabilimento di produzione di locomotive elettriche in Asia centrale, dove oltre 1.300 dipendenti producono locomotive per il trasporto merci e passeggeri destinate sia al Kazakistan che ai mercati di esportazione come l'Azerbaigian;
- l'operatore ferroviario e logistico tedesco **Deutsche Bahn** ⁴⁾ ha ampliato la cooperazione con il Kazakistan nei settori del trasporto merci eurasiatico, dell'ottimizzazione della logistica e della connettività ferroviaria legata allo sviluppo del *Middle Corridor*;
- l'azienda svizzera **Stadler Rail** ⁵⁾ ha invece avviato la produzione di vagoni passeggeri ad Astana, nell'ambito di un accordo per la fornitura di 557 vagoni

Il Kazakistan, pur continuando a svolgere un ruolo fondamentale nella sicurezza energetica dell'Europa, da qualche anno, sta perseguendo un programma di innovazione volto a superare un modello di esportazione di risorse (dalle materie prime ²⁾ all'idrogeno rinnovabile) per orientarsi verso uno sviluppo industriale a maggior valore aggiunto e una più profonda integrazione nelle catene del valore globali.



Essenzialmente, questi investimenti non riguardano semplicemente il transito in sé, bensì essi contribuiscono allo sviluppo della capacità industriale e trasferimento tecnologico, delle competenze ingegneristiche, dei servizi logistici e delle infrastrutture moderne all'interno dello stesso Kazakistan.

IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA SEGUE

per la rete ferroviaria kazaka entro il 2030, unitamente a una partnership di manutenzione ventennale;

- la società tedesca **Rhenus Group** ha ampliato le sue attività in Asia centrale, acquisendo un terminal ferroviario vicino ad Almaty in Kazakistan e rafforzando così la propria presenza logistica nell'entroterra lungo il Middle Corridor. Il terminal offre servizi di deposito container, soluzioni di stoccaggio doganale e movimentazione di treni merci, con una maggiore flessibilità intermodale;
- la società belga di trasporto **Sarens** prevede di investire fino a 56 milioni di dollari in un hub logistico e commerciale vicino al confine del Kazakistan con la Cina – progetto Khorgos -, che contribuirà a ridurre la congestione che attualmente rallenta il movimento delle merci lungo il corridoio terrestre Cina-Europa.

Essenzialmente, questi investimenti non riguardano semplicemente il transito in sé, bensì essi contribuiscono allo sviluppo della capacità industriale e trasferimento tecnologico, delle competenze ingegneristiche, dei servizi logistici e delle infrastrutture moderne all'interno dello stesso Kazakistan.

In questo senso, la connettività sta diventando parte di un più ampio processo di modernizzazione.

In **Georgia**, lo scorso giugno, è stata inaugurata la “piena operatività” della ferrovia **Baku-Tbilisi-Kars (BTK)**, a conclusione di importanti lavori di ricostruzione volti a incrementare la capacità annua di trasporto merci, da 1 milione a 5 milioni di tonnellate, anche con il sostegno della Banca Mondiale ⁶⁾.

La ferrovia BTK, un collegamento di transito fondamentale del Middle Corridor, collega le reti ferroviarie di Azerbaigian, Georgia e Turchia, migliorando il trasporto merci dall'Europa all'Asia attraverso il Kazakistan, il Mar Caspio fino alla Turchia e all'Europa.

La ferrovia, lunga circa 850 chilometri, è un esempio di partenariato strategico e cooperazione tra tre paesi che, realizzando uno dei più grandi progetti nella regione,



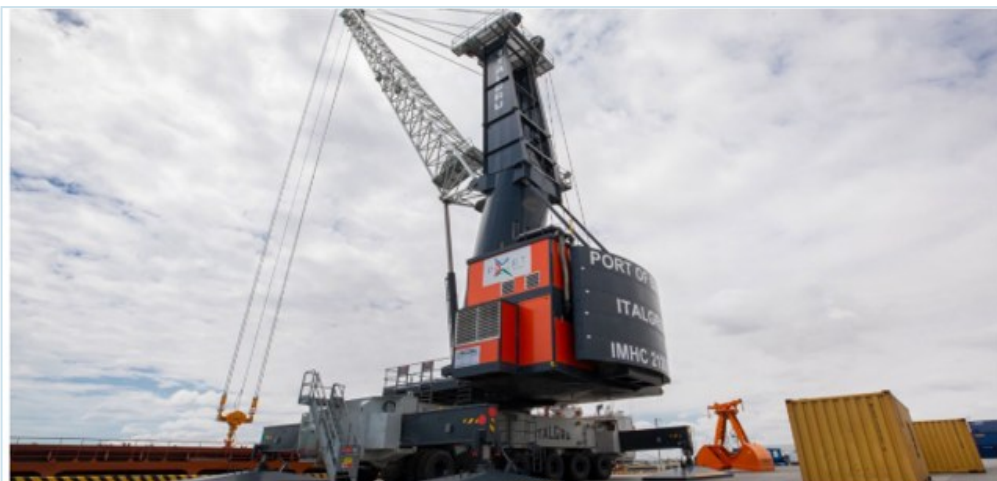
ne rafforzano l'importanza strategica all'interno della rete globale del commercio e della logistica.

Nel piano di potenziamento del *Middle Corridor* rientra anche l'ampliamento e l'ammodernamento in **Azerbaigian**, sia delle ferrovie azere - **Azerbaijan Railways CJSC**

IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA SEGUE

(ADY), sia del **porto di Baku**, dove al molo No 7, recentemente riaperto, è stata installata una nuova gru mobile di ultima generazione da 125 ton ⁷⁾, per velocizzare le operazioni di trasbordo e movimentazione dei container, operando in modo più flessibile nei periodi di picco e massimizzando l'efficienza logistica dell'intero corridoio.

Spostandoci invece in **Turchia**, notiamo che un traguardo storico è stato raggiunto nella logistica eurasiatica con il lancio della sua prima operazione di trasporto merci di ritorno verso la Cina tramite il Middle Corridor. Il convoglio - 50 container da 40 piedi carichi di elettrodomestici e altro materiale refrigerante - partito da Smirne, ha raggiunto la provincia cinese di Fujian dopo aver attraversato il Kazakistan – via Mar Caspio, porto di Aktau.



© Image: Port of Baku

Ma Ankara non si limita solo al trasporto merci, bensì punta a riconfigurare la connettività regionale, con la riapertura del valico di **Alican-Margara** tra Turchia e Armenia che permetterebbe un collegamento diretto tra Turchia e Azerbaijan attraverso il territorio armeno, ampliando la capacità del Middle Corridor e riducendo la dipendenza dai percorsi attuali via Georgia.



In aggiunta, il Middle Corridor è stato anche oggetto di discussione durante il recente **“V Maritime Summit”**, tenutosi ad Istanbul ad inizio luglio 2026, durante il quale l'Italia e la Turchia hanno siglato intese per rafforzare l'asse logistico del Corridoio, promosso come rotta strategica per connettere l'Asia all'Europa, bypassando le tradizionali rotte settentrionali, rendendo i porti italiani gli snodi principali di questa direttrice nel Mediterraneo, con nuove opportunità per il porto di Trieste, uno dei principali hub europei nei traffici verso la Turchia.

Ma Ankara non si limita solo al trasporto merci, bensì punta a riconfigurare la connettività regionale, con la riapertura del valico di Alican-Margara tra Turchia e Armenia che permetterebbe un collegamento diretto tra Turchia e Azerbaijan attraverso il territorio armeno, ampliando la capacità del Middle Corridor e riducendo la dipendenza dai percorsi attuali via Georgia.

Tra le istituzioni finanziarie che sosterranno gran parte degli investimenti previsti per lo sviluppo del Corridoio, la Banca di Sviluppo Eurasiatica (EDB), ricopre un ruolo di rilievo di non poca importanza.

IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA SEGUE

Durante il Summit, partecipato dal viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, è stata presentata dal Gruppo Grimaldi la nuova car carrier "Grande Istanbul"⁸⁾ e l'avvio del nuovo collegamento marittimo ro-ro tra Turchia e Italia, ribadendo così il radicamento del gruppo Grimaldi in Turchia dove, nel settembre 2024, è stato lanciato il servizio ro-ro Trieste–Patrasso–Ambarli (che va ad affiancare i collegamenti già operati da DFDS); servizio ampliato successivamente anche a Gemlik, con otto partenze settimanali odierne.

Tra le istituzioni finanziarie che sosterranno gran parte degli investimenti previsti per lo sviluppo del Corridoio, la **Banca di Sviluppo Eurasiatica** (EDB), ricopre un ruolo di rilievo di non poca importanza.

Nei fatti, durante la Riunione Annuale della Banca del 25 giugno scorso, è stato ribadito come i cambiamenti geopolitici abbiano rimodellato le catene di approvvigionamento globali e aumentato l'importanza strategica delle rotte commerciali terrestri, incluso il *Middle Corridor*, trasformandole da rotte alternative ad arterie commerciali sempre più strategiche. È stato anche ribadito che, la prossima sfida logistica dell'Asia centrale non è più costruire autostrade, bensì garantire che strade, ferrovie, porti, magazzini, sistemi doganali e piattaforme digitali operino come un'unica rete senza interruzioni. In breve, solo affidabilità, efficienza operativa e sistemi digitali unificati determineranno se il Corridoio sarà in grado di sostenere pienamente i crescenti volumi di merci.

Allo stesso tempo, in occasione della recente visita ufficiale del Presidente del Kazakistan, Kassym-Jomart Tokayev, in Belgio, su invito del Presidente del Consiglio Europeo, Antonio Costa, si è tenuta a Bruxelles la conferenza internazionale dal titolo **"Rafforzare la connettività Kazakistan–UE: prospettive e potenziale strategico della Via di Trasporto Internazionale Transcaspica (TITR)"**⁹⁾ che ha riunito più di 100 partecipanti di alto livello, tra cui membri del Parlamento Europeo, rappresentanti della Commissione Europea e alti funzionari del Governo Kazako, rappresentanti di istituzioni finanziarie internazionali, tra cui la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo e la Banca Europea per gli Investimenti, oltre a importanti aziende di trasporto e logistica, tra cui DHL Global Forwarding, Alstom, DB Cargo, HHLA International, Rhénus, Hellmann Worldwide Logistics, Ahlers Logistics e A.P. Moller–Maersk.

Le discussioni si sono concentrate su questioni strategiche legate allo sviluppo del Middle Corridor, quali: l'aumento della capacità del Corridoio, la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie, portuali, la digitalizzazione dei processi logistici¹⁰⁾ e l'istituzione di catene di approvvigionamento resilienti in tutta la regione eurasiatica, dimostrando in tal modo il "crescente interesse" delle istituzioni europee, delle organizzazioni finanziarie internazionali e della comunità imprenditoriale nello sviluppo del Corridoio.

Non da ultimo, particolare attenzione è stata posta all'integrazione del Middle Corridor con l'iniziativa **Global Gateway** dell'Unione Europea, nonché all'espansione dei trasporti e della connettività digitale tra Europa e Asia centrale.

A questo proposito, notiamo che uno studio finanziato dall'Unione Europea **"Advancing a Cross-Regional Connectivity Agenda, linking the EU with Central Asia, via Türkiye and the South Caucasus"**¹¹⁾, colloca il *Middle Corridor* dentro una più ampia agenda di connettività tra Europa, Caucaso meridionale e Asia Centrale, nella quale trasporto, energia e digitale sono trattati come livelli interdipendenti. Per la logistica, il digitale significa soprattutto documenti elettronici, scambio dati doganale, interoperabilità delle piattaforme e tracciamento dei carichi; senza questi elementi, la rotta può arrivare fisicamente all'Europa senza funzionare ancora come una catena europea.

Tutto ciò per dire che, il *Middle Corridor* si sta trasformando in qualcosa di ben più di una semplice importante via di trasporto. Sta diventando sempre più una piattaforma



IL MIDDLE CORRIDOR E I PRINCIPALI INVESTIMENTI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA ... SEQUE

strategica per espandere la cooperazione economica, rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento globali, approfondire la cooperazione energetica e consolidare il partenariato tra l'Asia centrale e l'Unione europea.

A ben vedere, però, permangono sfide persistenti e le insidie non mancano.

Se è vero che la crescita dei traffici lungo il Corridoio è stata significativa, con volumi aumentati del 250% nel 2022 e di un ulteriore 88% nel 2023, raggiungendo circa 4,5 milioni di tonnellate nel 2024 ¹²⁾, tuttavia, tale espansione non si è tradotta in piena efficienza operativa, a causa di colli di bottiglia — infrastrutturali, regolatori e geografici — che, il più delle volte, hanno compromesso la competitività del Corridoio.

Per questo motivo, progetti come il potenziamento della ferrovia Baku–Tbilisi–Kars, di cui abbiamo scritto sopra, l'ampliamento dei porti in Kazakistan (Aktau e Kuryk) e Georgia (Poti e Batumi) ed altri progetti a cui abbiamo accennato, mirano a colmare le suddette carenze, insieme a nuove connessioni ferroviarie in Asia Centrale.

Secondo le stime della Banca mondiale, la risoluzione di tali criticità potrebbe triplicare i volumi di traffico entro il 2030. Quindi, investimenti in infrastrutture, digitalizzazione delle procedure doganali e maggiore coordinamento tra i Paesi coinvolti, determineranno quanto questo corridoio potrà realmente competere con le rotte consolidate, anche se al momento più vulnerabili.

Concludiamo dicendo che l'obiettivo non è solo attrarre più traffico; è capire se quel traffico possa muoversi con tempi, costi e responsabilità abbastanza prevedibili da trasformare una rotta alternativa in un servizio logistico stabile. (m.d.f.)

Note:

1) L'UE rappresenta quasi il 40% del commercio totale del Kazakistan e, nel 2025, gli scambi bilaterali hanno raggiunto i 45,1 miliardi di dollari, con esportazioni pari a 34,7 miliardi di dollari e importazioni pari a 10,4 miliardi di dollari. Questi flussi sono trainati principalmente dalle esportazioni di energia e dalle importazioni di macchinari e attrezzature. Fonte: Encompass

2) Il Paese produce 21 delle 34 materie prime critiche individuate dall'UE come strategicamente importanti per la transizione verde e digitale.

3) [Alstom in Kazakhstan](#)

4) Fonte: Railway Pro

5) <https://it.railmarket.com/news/passenger-rail/40572-warsaw-adriatic-train-adds-koper-in-2026?region=me>

6) La Banca Mondiale recentemente ha approvato un finanziamento da 372 milioni di dollari per investimenti nelle infrastrutture ferroviarie del tratto georgiano del Middle Corridor.

7) La gru è stata realizzata dalla Soc. italiana ITALGRU

8) Nave predisposta per la futura conversione all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio, ed equipaggiata con il sistema di cold ironing, offre una capacità fino a 9.241 CEU (Car Equivalent Units); è stata progettata per trasportare veicoli sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre ad altri tipi di carichi rotabili.

9) <https://www.euronews.com/2026/06/23/kazakhstan-brings-new-silk-road-revival-to-brussels-as-tokayev-visits-eu-leaders>

10) Il Kazakistan costruirà una piattaforma unificata di trasporto digitale (digitalizzazione dei processi tramite AI) per gestire in tempo reale la catena dei trasporti e della logistica del paese entro la fine del 2026.

11) <https://eufordigital.eu/wp-content/uploads/2026/03/Connectivity-Agenda-Meta-Study-extended-version-2026-01-07-clean.pdf>

12) Dati OECD

Se è vero che la crescita dei traffici lungo il Corridoio è stata significativa, con volumi aumentati del 250% nel 2022 e di un ulteriore 88% nel 2023, raggiungendo circa 4,5 milioni di tonnellate nel 2024 ¹²⁾, tuttavia, tale espansione non si è tradotta in piena efficienza operativa, a causa di colli di bottiglia — infrastrutturali, regolatori e geografici — che, il più delle volte, hanno compromesso la competitività del Corridoio.



Nel 1859 Edwin Drake trova il petrolio a Titusville, in Pennsylvania, dando il via alla moderna corsa al petrolio.

John D. Rockefeller consolida la raffinazione e la logistica, creando la Standard Oil, un monopolio dominante che controlla il 90% del petrolio statunitense fino a quando, nel 1911, la Corte Suprema degli Stati Uniti ne ordina lo smembramento in 34 società indipendenti (tra cui le società da cui si sono originate Exxon, Mobil e Chevron).

Winston Churchill converte la Royal Navy britannica dal carbone al petrolio prima della Prima Guerra Mondiale, legando in modo permanente il potere militare alla sicurezza petrolifera.



Lecture estive - Consigliamo come lettura per le vacanze il libro *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, & Power* di Daniel Yergin (pubblicato nel 1991 ma sempre attuale)

The Prize è considerato un testo di riferimento sulla storia dell'industria petrolifera globale. Ha vinto il Premio Pulitzer per la saggistica e racconta come il petrolio si sia trasformato da carburante di nicchia per lampade in linfa vitale della civiltà moderna, guidando economie globali, guerre e geopolitica dalla metà del XIX secolo fino alla Guerra del Golfo. Ne proponiamo di seguito una breve sintesi.

Yergin ancora la sua narrazione attorno a tre temi fondamentali:

- Capitalismo e dinamiche di mercato: la costante tensione tra i picchi di offerta, crolli economici e le paure di penuria. I principali attori creano costantemente cartelli, monopoli e quote per controllare la produzione e stabilizzare i prezzi.
- Geopolitica e strategia militare: il petrolio è diventato la misura del potere nazionale. Ha ridefinito le alleanze globali, dettato la strategia militare in entrambe le guerre mondiali e alimentato l'ascesa e la caduta degli imperi.
- Gli idrocarburi come base della società moderna: la vita urbana, le plastiche, i trasporti, l'agricoltura e la mobilità globale esistono quasi interamente grazie all'energia economica del petrolio.

Le cinque principali ere storiche che vengono delineate sono:

1) L'epoca dei "fondatori" (1850–1910)

Nel 1859 Edwin Drake trova il petrolio a Titusville, in Pennsylvania, dando il via alla moderna corsa al petrolio.

John D. Rockefeller consolida la raffinazione e la logistica, creando la Standard Oil, un monopolio dominante che controlla il 90% del petrolio statunitense fino a quando, nel 1911, la Corte Suprema degli Stati Uniti ne ordina lo smembramento in 34 società indipendenti (tra cui le società da cui si sono originate Exxon, Mobil e Chevron).

Winston Churchill converte la Royal Navy britannica dal carbone al petrolio prima della Prima Guerra Mondiale, legando in modo permanente il potere militare alla sicurezza petrolifera.

2) Le Guerre Mondiali e il dominio globale (1914–1945)

Prima Guerra Mondiale: i trasporti motorizzati, i carri armati e gli aerei fanno del petrolio una risorsa essenziale. Lord Curzon osserva che gli Alleati "floated to victory on a wave of oil."

Seconda Guerra Mondiale: l'accesso al petrolio determina l'esito del conflitto. Le forze dell'Asse subiscono gravi carenze; la Germania non riesce a conquistare i giacimenti petroliferi di Baku e il Giappone attacca Pearl Harbor principalmente a causa dell'embargo petrolifero imposto dagli Stati Uniti.

I forti consumi bellici esauriscono le riserve occidentali, spingendo grandi esplorazioni e investimenti in Arabia Saudita, Kuwait e Iraq. Dopo la Seconda Guerra Mondiale avviene uno spostamento definitivo verso il Medio Oriente.

3) L'era delle "Sette Sorelle" (1945–1970)

Il cartello aziendale: sette multinazionali petrolifere occidentali (Standard Oil of NJ, Royal Dutch Shell, BP, Texaco, Standard Oil of CA, Mobil, Gulf) controllano la produzione, la raffinazione e i prezzi a livello globale.

Nascita dell'OPEC (1960): frustrati dai tagli dei prezzi imposti dalle Sette Sorelle senza alcuna consultazione, i Paesi produttori di petrolio (Iran, Iraq, Kuwait, Arabia Saudita e Venezuela) si uniscono a Baghdad per formare l'Organizzazione dei Paesi Esportatori di Petrolio (OPEC) al fine di riacquistare la sovranità sulle proprie risorse naturali.

4) Gli shock degli anni '70 e il cambio di potere (1973–1979)

BUSSOLA MACROECONOMICA ... SEGUE

Embargo del 1973: in seguito alla guerra del Yom Kippur, i membri arabi dell'OPEC impongono un embargo petrolifero alle nazioni occidentali che sostengono Israele. I prezzi del petrolio quadruplicano, scatenando un'enorme inflazione, lunghe code ai distributori e recessioni economiche in tutto il mondo.

Rivoluzione iraniana del 1979: la caduta dello Scià e la successiva guerra Iran-Iraq innescano un secondo shock petrolifero. I prezzi del petrolio volano, dimostrando quanto siano vulnerabili i Paesi consumatori occidentali di fronte all'instabilità politica del Medio Oriente.

5) L'inondazione del mercato e la Guerra del Golfo (1980–1990)

Il surplus degli anni '80: i prezzi elevati incoraggiano le trivellazioni al di fuori dell'OPEC (Mare del Nord, Alaska) e il risparmio energetico. L'offerta aumenta a dismisura, causando il crollo dei prezzi nel 1986.

Guerra del Golfo del 1990: Saddam Hussein invade il Kuwait per prendere il controllo delle sue ricche riserve petrolifere e azzerare il proprio debito. Una coalizione guidata dagli Stati Uniti interviene per proteggere i giacimenti sauditi e garantire la stabilità energetica globale.

Nell'exkursus storico Yergin dimostra che il petrolio non è mai semplicemente una merce (commodity): è uno strumento di politica estera e di guerra, e di influenza sull'economia globale e sulla stabilità politica, su come funzionano oggi i mercati energetici, il commercio internazionale e le strategie geopolitiche.

Quattro cambiamenti chiave hanno plasmato direttamente il mercato petrolifero contemporaneo:

1. Le dinamiche tra OPEC+ e produttori non-OPEC
2. Tutele istituzionali contro gli shock dell'offerta
3. Finanziarizzazione del petrolio come commodity
4. Accelerazione della transizione verso energie alternative

Yergin documenta come il potere di mercato sia passato dalle compagnie petrolifere occidentali ai giganti statali attraverso l'OPEC negli anni '60 e '70. Oggi, questa dinamica continua ad evolversi:

- Creazione dell'OPEC+: Di fronte alla riduzione della propria influenza singola e all'aumento della produzione nordamericana, l'OPEC ha unito le forze con la Russia e altri Paesi non-OPEC (formando l'OPEC+). Essi gestiscono la quota di mercato globale utilizzando esattamente lo stesso sistema di quote di produzione introdotto negli anni '80.
- La rivoluzione dello shale negli USA: Il frazionamento idraulico (fracking) americano ha spezzato il rigido controllo del mercato da parte degli esportatori medio-orientali. Gli Stati Uniti sono passati dall'essere il più grande importatore di petrolio al mondo a tornare tra i principali produttori, fungendo da fondamentale "contrappeso" alle quote dell'OPEC+.
- I momenti di panico, le lunghe code per la benzina e la devastazione economica dovuti agli shock dell'offerta del 1973 e del 1979 hanno portato direttamente alla creazione di sistemi per attenuare la volatilità del mercato:
 - ◇ Riserve Petrolifere Strategiche (SPR): i Paesi consumatori hanno creato scorte statali di greggio (come la SPR statunitense) specificamente da impiegare durante conflitti militari o improvvise interruzioni del commercio.
 - ◇ L'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE): fondata nel 1974 in risposta all'embargo petrolifero arabo, monitora i flussi energetici globali e coordina il rilascio delle riserve di emergenza tra i Paesi membri.
 - ◇ Futures e Benchmark: i prezzi vengono stabiliti in modo trasparente sulle borse finanziarie globali (come NYMEX e ICE) utilizzando greggio di riferimento (benchmark) come il Brent e il West Texas Intermediate (WTI).
 - ◇ Copertura finanziaria (Hedging): compagnie aeree, industrie manifatturiere e produttori utilizzano attivamente i futures e le opzioni sul petrolio per coprirsi dalla volatilità dei prezzi, trattando il petrolio tanto come un asset finanziario quanto come una merce fisica.

Nell'exkursus storico Yergin dimostra che il petrolio non è mai semplicemente una merce (commodity): è uno strumento di politica estera e di guerra, e di influenza sull'economia globale e sulla stabilità politica, su come funzionano oggi i mercati energetici, il commercio internazionale e le strategie geopolitiche.



BUSSOLA MACROECONOMICA ... SEGUE

Nel mondo ci sono circa 600-700 raffinerie di petrolio operative. Piuttosto che essere costruite dove il petrolio viene estratto, la maggior parte delle raffinerie sorge vicino a porti, oleodotti e centri abitati, per facilitare l'ingresso del greggio e l'uscita dei carburanti finiti.

- I prezzi alti del petrolio fungono da cura a sé stessi. Ogni volta che il petrolio diventa troppo costoso o geopoliticamente rischioso, le politiche energetiche cambiano rotta:
 - ◇ Efficienza ed elettrificazione: gli shock petroliferi degli anni '70 hanno portato a standard obbligatori di risparmio di carburante e all'adozione del gas naturale. Le tensioni geopolitiche e la volatilità dei prezzi accelerano la transizione verso le rinnovabili, i veicoli elettrici (EV) e l'energia nucleare per evitare la dipendenza da snodi di approvvigionamento instabili.
 - ◇ Spostamento verso la petrochimica: poiché la domanda di carburante per i trasporti terrestri leggeri raggiunge il picco a causa dell'adozione dei veicoli elettrici, le principali compagnie petrolifere stanno spostando gli investimenti verso le materie prime petrochimiche (plastiche, materiali, fertilizzanti).

Ultimo punto da conoscere: le raffinerie

Le raffinerie di petrolio sono gli impianti di lavorazione ad alta tecnologia che trasformano il greggio estratto dal suolo in carburanti e prodotti utilizzabili, come benzina, diesel, cherosene per aerei, gasolio da riscaldamento, asfalto e materie prime chimiche per le plastiche.

Senza le raffinerie, il greggio estratto direttamente dal terreno è essenzialmente inutilizzabile.

Nel mondo ci sono circa 600-700 raffinerie di petrolio operative. Piuttosto che essere costruite dove il petrolio viene estratto, la maggior parte delle raffinerie sorge vicino a porti, oleodotti e centri abitati, per facilitare l'ingresso del greggio e l'uscita dei carburanti finiti.

La capacità di raffinazione è fortemente concentrata in alcune regioni chiave:

Regione	Quota di Capacità Globale (greggio in ingresso, da raffinare)	Principali Hub Strategici
Asia-Pacifico	~36%	Cina (Sinopec/PetroChina), India (hub di Jamnagar), Corea del Sud (Ulsan/Yeosu), Singapore.
Nord America	~25%	Costa del Golfo degli USA (fascia di raffinazione Texas/Louisiana), Midwest degli USA, Alberta (Canada).
Europa	~14%	Europa nord-occidentale (hub di Rotterdam), Germania, terminali del Mediterraneo.
Medio Oriente	~10%	Arabia Saudita (Ras Tanura), EAU (Ruwais), Kuwait (Al-Zour).
Resto del Mondo	~15%	Russia (Volga/Siberia), Sud America, Africa (Lagos/hub Dangote).

La capacità totale di lavorazione mondiale è di circa 104,8 milioni di barili al giorno in input. La produzione delle raffinerie si misura in Barili al Giorno (bpd - barrels per day), dove 1 barile equivale a 42 galloni statunitensi (159 litri). Per calcolare la produzione effettiva si calcola un tasso medio di utilizzo dell'82-85% delle raffinerie globali, che quindi lavorano circa 86-89 milioni di barili di greggio ogni giorno.

I primi 3 Paesi per raffinazione sono la Cina (capacità di ~18,5 milioni di barili/giorno) e gli Stati Uniti (capacità di ~18,4 milioni di barili/giorno), seguiti dalla Russia (~5,4 milioni di barili/giorno).



Il settore è dominato da imponenti complessi a sito unico che trasformano enormi quantità di greggio in carburanti e prodotti petrochimici:

Raffineria	Posizione	Capacità di lavorazione (greggio input Barili/Giorno bpd)	Note
Raffineria di Jamnagar	Gujarat, India	~1.240.000 – 1.400.000 bpd	Di proprietà di Reliance Industries; è il complesso di raffinazione singolo più grande al mondo.
Complesso di Paraguana	Falcón, Venezuela	~955.000 bpd	Di proprietà di PDVSA, nato dalla fusione degli impianti di Amuay e Cardón.
Raffineria di Ulsan	Ulsan, Corea del Sud	~840.000 bpd	Gestita da SK Energy; il principale motore di esportazione di prodotti raffinati dell'Asia.
Raffineria di Ruwais	Abu Dhabi, EAU	~827.000 bpd	Gestita da ADNOC; fondamentale impianto d'esportazione del Medio Oriente.
Raffineria di Yeosu	Yeosu, Corea del Sud	~730.000–840.000 bpd	Gestita da GS Caltex.
Raffineria di Dangote	Lagos, Nigeria	~650.000 bpd	La più grande raffineria d'Africa e l'impianto a linea singola (<i>single-train</i>) più grande al mondo.
Port Arthur / Galveston Bay	Texas, USA	~630.000–631.000 bpd	Hub fondamentali sulla Costa del Golfo degli USA (Motiva / Marathon).

Come funziona la resa del greggio (Il "Refinery Gain")

In una raffineria, l'Output in volume è maggiore dell'Input.

Questo fenomeno è chiamato Refinery Gain: durante i processi di cracking molecolare le molecole pesanti del greggio si "rompono" in molecole più leggere. Poiché i prodotti leggeri (come benzina e GPL) hanno una densità inferiore, il loro volume totale espande:

- **Distillazione:** il greggio viene riscaldato alla base di un'alta torre di distillazione. I vapori leggeri (butano, propano) salgono in cima; i componenti medi (benzina, cherosene, diesel) condensano al centro; i residui pesanti sottovuoto (asfalto, olio combustibile pesante) si depositano sul fondo.
- **Guadagno di raffinazione:** le moderne raffinerie ad alta complessità non si limitano a separare il greggio, ma eseguono processi di trasformazione chimica (cracking e reforming) per spezzare le molecole pesanti in carburanti più leggeri. Poiché la lavorazione riduce la densità dei liquidi, da un barile di greggio da 42 galloni si ottengono circa 44-45 galloni di prodotti raffinati.

Le raffinerie acquistano greggio e lo "spezzano" (crack) in carburanti raffinati. La differenza di prezzo tra l'acquisto di 3 barili di greggio e la vendita dell'output (2 barili di benzina più 1 barile di diesel) rappresenta il margine di profitto della raffineria (o crack spread).

Appendice

Tabella della Resa di Raffinazione (Yield): Input vs. Output

La tabella seguente mostra la resa tipica media di raffinazione per 1 barile di greggio (dati medi ufficiali dell'agenzia governativa statunitense EIA - U.S. Energy Information Administration):



Tipo di Prodotto Output	% di Resa sul Barile	Galloni ottenuti (da 42 gal input)	Litri ottenuti (da 159 L input)	Destinazione d'Uso Principale
Benzina (Motor Gasoline)	46,00%	19,3 gal	~73,1 L	Autotrazione leggera
Gasolio / Distillati (Diesel & Heating Oil)	29,70%	12,5 gal	~47,2 L	Camion, treni, riscaldamento
Carburante per Aviazione (Jet Fuel)	11,00%	4,6 gal	~17,5 L	Aerei commerciali e militari
Coke di Petrolio (Petrock)	4,80%	2,0 gal eq.	~7,6 L	Acciaierie, cementifici, elettrodi
GPL e Gas Liquidi (LPG / HGL)	3,60%	1,5 gal	~5,7 L	Bombole casa, chimica, autotrazione
Asfalto e Olii Stradali	2,10%	0,9 gal	~3,3 L	Pavimentazione stradale, edilizia
Olio Combustibile Residuo (Residual Fuel)	1,90%	0,8 gal	~3,0 L	Grandi navi cargo, centrali elettriche
LUBRIFICANTI	1,00%	0,4 gal	~1,6 L	Oli motore e industriali
Nafte e Cariche Petrochimiche	0,80%	0,3 gal	~1,3 L	Materia prima per plastiche e chimica
Altri derivati minori	5,40%	2,3 gal	~8,7 L	Cera, solventi, zolfo recuperato
TOTALE OUTPUT (prodotti finiti)	106,30%	~44,6 gal	~169,0 L	Output > Input causa espansione molecolare

Fonti ufficiali dei dati

U.S. Energy Information Administration (EIA): Refinery Yield Data Series (Fonte primaria per le percentuali di resa per barile di greggio).

EIA Energy Explained: Refine Crude Oil - Inputs and Outputs Breakdown.

IEA (International Energy Agency): Oil Market Reports (per i fattori di conversione standard dell'industria e la definizione del Refinery Processing Gain). (g.b.)



LE RIVOLUZIONI GEOPOLITICHE INFLUENZANO LE GRANDI ROTTE DELLO SHIPPING - IL CASO DELL'ADRIATICO

In particolare, vedremo di analizzare il flusso di carico tradizionalmente orientato ai tre porti del Nord Adriatico che servono il grande traffico internazionale della Mitteleuropa e dell'Est Europa (Trieste-Koper-Rijeka).

Prendendo spunto dalla recente decisione del consorzio Gemini (Maersk e Hapag Lloyd) di testare un servizio principale ASIA- Mediterraneo via Mar Rosso e Suez ci ha incuriosito e stimolato l'idea di esaminare un nuovo modello di grandi linee.

Lo stimolo è venuto nel notare che in realtà il servizio AE15 di Gemini non è un servizio mediterraneo (come non sono servizi mediterranei quelli che scalano solo Tanger Med sulle bocche di Gibilterra e poi riprendono la navigazione atlantica) in quanto semplicemente transita per il Canale di Suez e scala Port Said e Damietta, che sono gli equivalenti porti di trasbordo anche se in scala minore di Tanger Med.

Da qui un ragionamento evolutivo rispetto all'attuale sistema che privilegia nettamente le toccate dirette rispetto ai trasbordi.

Gemini per il servizio AE15 ha ovviamente considerato di servire capillarmente i porti "minori" dell'East Med con feeder. Ricordiamo che questi porti sono i più colpiti in tema di transit-time dalla attuale rotazione via Capo seguita dalla maggioranza dei servizi di primo livello.

Con questo intervento quindi desideriamo fare un aggiornamento di una situazione, peraltro, ancora totalmente in evoluzione, il cui punto chiave evidentemente non è tanto Hormuz (che interessa principalmente il flusso energetico del mondo) quanto il Mar Rosso che invece interessa in maniera determinante il collegamento container Asia-Europa.

In particolare, vedremo di analizzare il flusso di carico tradizionalmente orientato ai tre porti del Nord Adriatico che servono il grande traffico internazionale della Mitteleuropa e dell'Est Europa (Trieste-Koper-Rijeka).

Per promemoria ricordiamo che lo shipping mondiale ed in particolare quello Asia-Europa è controllato in quote che variano a seconda dei criteri di calcolo utilizzati dal 85 al 90% dai seguenti operatori ¹⁾

MSC

L'unica compagnia che dal 2025 ha deciso di operare come single player con una flotta di più di 1000 navi portacontainer ed una ramificazione in costante crescita nel campo della logistica, del trasporto terrestre e particolarmente quello ferroviario, nella terminalistica ed in altri campi accessori del mare, nonché nel business dell'air-cargo.

MSC, che controlla l'unico terminal full container attuale di Trieste (Molo VII) in attesa della realizzazione del primo lotto del Molo VIII, oltre ai vari servizi mediterranei che si intrecciano sul porto di Trieste, opera per il momento un solo servizio settimanale oceanico Asia-Europa (servizio Phoenix) che ruota via Capo di Buona Speranza (di seguito Capo) a causa della crisi persistente del Mar Rosso. Sarebbe auspicabile la programmazione di un secondo servizio, rendendo il collegamento con l'Asia bi-settimanale e raddoppiando l'offerta di stiva su Trieste, incrementando i volumi, ma si può comprendere come l'attuale situazione generale di incertezza non possa stimolare decisioni così impegnative.

Il servizio viene operato con navi di 13.000/15.000 TEU che offrono un transi-time di 40 giorni base Singapore – Trieste ed è in pratica la continuazione del terminato servizio operato dall'alleanza 2M (MSC e Maersk) fino a primavera del 2025.

Consorzio Gemini (Maersk e Hapag Lloyd)

Questo consorzio costituitosi dopo la terminazione del consorzio 2M utilizza Rijeka come base-port del Nord adriatico e serve Trieste (contrariamente da Koper che viene servita in diretta) con un servizio feeder distribuito appunto via Rijeka. Il servizio operante è denominato AE12 e scala Algeciras e poi Koper e Rijeka con



LE RIVOLUZIONI GEOPOLITICHE ... SEGUE

un T/T su Koper di 31/33 giorni e su Trieste che viene servita via feeder da Rijeka (servizio AD1) di 38/40 giorni. Le navi utilizzate sono di 15/16000 TEU

Il servizio AE15 (citato all'inizio di questo elaborato) che utilizza navi da 18.000 TEU e che trasborda a Port Said e Damietta dopo aver superato Suez, serve via feeder praticamente solo Koper in Adriatico con un T/T complessivo ottimo di circa 24 gg. Il servizio su Trieste richiede invece un tempo non competitivo dato che la rotazione di questi feeder mediterranei che scalano il terminal HHLA è dedicata anche ad altri porti.

Consorzio Ocean Alliance (COSCO CMACGM Evergreen)

Questo consorzio, unico integralmente sopravvissuto alla rivoluzione generata dallo scioglimento del 2M, è in pratica guidato da una posizione di "primus inter pares" della COSCO compagnia di stato cinese.

Il collegamento, ovviamente settimanale, in effetti appare molto "creativo" con collegamenti sia diretti che in trasbordo (via Pireo porto base mediterraneo per COSCO) che con servizio via Koper (porto base del consorzio per il Nord adriatico)

Il transit time con i servizi AEM1 e AEM3 prevede routing via Capo e toccata di trasbordo a Pireo e T/T complessivo non su Trieste ma su Koper tramite servizio mediterraneo AGE variabile tra 35 e 40 gg circa.

Il servizio diretto AEM 6 invece viaggia per ora arditamente via Mar Rosso e canale di Suez ed offre un T/T di 26 gg su Koper e 29 gg su Trieste mentre Rijeka viene toccata in uscita (t/t 30gg).

Il servizio AEM 1 utilizza navi da circa 20.000TEU, l'AEM 3 di circa 14-15000 TEU e l'AEM 6 da 11000 a 15000 TEU

Consorzio The Alliance (ONE – Yang Ming – HMM)

Questo consorzio finora non ha manifestato importanti iniziative sull'Adriatico.

Tuttavia, mantiene una posizione di "presenza" tramite servizi feeder mediterranei che si collegano con i servizi oceanici sul Nord Europa passanti via Capo e su tre servizi mediterranei dedicati al Tirreno (uno) e all'East Med (due).

Le navi oceaniche utilizzate sono attorno ai 15000 TEU ed i transit times si attestano comunque attorno ai 50 gg.

Considerazioni:

La prima considerazione consiste nella conferma che i carriers che hanno dovuto, ob torto collo, utilizzare la rotazione via Capo si sono assestati nelle loro rotte tradizionali con l'unica variante del transit time, ma con margini di esercizio migliori rispetto al via Suez.

Il mito della toccata diretta obbligatoria e del transit time esasperato si è fortemente diluito con le oggettive problematiche sopravvenute dopo la recrudescenza delle attività belliche (o comunque collegate ai confronti bellici) originate dall'inizio della guerra di Gaza (7 ottobre 2023) e tutti gli eventi collaterali e collegati generati da questo evento.

Ci siamo accorti che i caricatori sembrano più interessanti alla sicurezza dei loro traffici e al mantenimento delle sequenze dei semilavorati imbarcati sulle oceaniche che alimentano in maniera determinante l'economia europea, purtroppo ora asfittica.

Il Nord Adriatico, quale gate dell'area industriale più forte d'Europa, appare il bacino più delicato, considerata la rotazione quasi obbligata dei servizi oceanici via Capo.

Tuttavia, i volumi confermano le nostre considerazioni espresse in numeri precedenti della newsletter, che le filiere logistiche sono comunque legate indissolubilmente al proseguimento terrestre, specie quello ferroviario per cui i "temuti danni" non sono ancora prevedibili se la crisi geopolitica si attesta su tempi brevi o anche medi.

A lungo termine, però, una situazione di blocco del Mar Rosso non può certamente non generare preoccupazioni su questo settore di collegamento con l'Asia.

Le alternative dei corridoi ed altre sono assolutamente positive, ma non possiamo prescindere da una soluzione finale di traffico marittimo sicuro e non aggravato da un'incertezza incombente sulla sua affidabilità via Mar Rosso.

Per paradosso il porto più a rischio sui volumi appare proprio Trieste (tecnicamente il più dotato dei tre) come dimostrano le scelte "creative" delle Compagnie che ad eccezione (ovvia) di MSC hanno orientato i flussi privilegiando Koper e Rijeka.

Questo almeno fino a che non sarà attivato il molo VIII (primo lotto), a nostro avviso priorità assoluta strategica del nostro porto per il traffico container. (di.s.)

Il mito della toccata diretta obbligatoria e del transit time esasperato si è fortemente diluito con le oggettive problematiche sopravvenute dopo la recrudescenza delle attività belliche (o comunque collegate ai confronti bellici) originate dall'inizio della guerra di Gaza (7 ottobre 2023) e tutti gli eventi collaterali e collegati generati da questo evento.

UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE LUGLIO 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.

Confermiamo che l'estrema fluidità comporta anche un aumentato rischio di escalation bellico anche estremo per l'area europea dove ci sono ancora correnti che spingono verso il confronto armato e non si riesce ancora a definire un exit strategy condivisa dalla indotta trappola ucraina.

L'evento più significativo di luglio è stato il Summit NATO di Ankara del 7-8 luglio, del quale però per paradosso la parte più interessante è stata il bilaterale (a latere o era questo il focus?) fra i Presidenti Trump ed Erdogan.

Anche se non sono state prese apparentemente decisioni eclatanti, appare invece evidente la volontà manifesta di far aumentare il peso specifico già ora elevato della Turchia nella futura (o future?) NATO e la volontà o, meglio, la necessità contingente degli USA di un veloce disimpegno, probabilmente strumentale, parziale e mirato ad una contingenza specifica locale, ovvero al coinvolgimento in un possibile evento conflittuale fra Israele e Turchia che metterebbe ovviamente gli USA in un estremo imbarazzo di posizionamento.

Questa situazione induce anche a pensare che la soluzione marittima di stabilità a Hormuz si allontani nuovamente, considerato che i firmatari non riescono a garantirne i termini essenziali, non tanto in loco, ma specialmente sullo scenario Medio Orientale-Mediterraneo fuori controllo diretto degli USA (e forse anche dei pasdaran) che determina le continue prove muscolari a Hormuz e all'imbocco del Mar Rosso.

Menzioniamo anche il bilaterale tenutosi fra il Presidente Erdogan e la Premier Meloni, il cui contenuto esatto non è disponibile, ma che certamente interessa le posizioni nello scacchiere libico e comunque nelle aree di interesse mediterraneo sia per i due soggetti che per le relative alleanze NATO (o come si chiamerà).

La nostra "profezia" espressa già nel numero di aprile 3/26 di cui riportiamo qui sotto il passaggio, rimane senz'altro valida.

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

E salverebbe anche la faccia degli USA che si trovano in un bel "cul de sac".

A catena quindi - anche considerate le recrudescenze belliche probabilmente indotte da soggetti terzi interessati alla continuazione della guerra - rimane del tutto instabile il Mar Rosso e il transito del Canale di Suez per il traffico commerciale unitizzato dei grandi servizi Asia-Europa.

Ora, per vedere il prossimo evento nodale per gli equilibri del mondo dopo l'interessante incontro "di lavoro" fra il vice presidente USA Vance e il Ministro degli Esteri russo Lavrov a Manila, nel corso del recente ASEAN meeting, possiamo trascorrere agosto in maniera tradizionale "italiana", ovvero feriale, e aspettare la seconda metà di settembre con la storica visita del Presidente Xi Jinping negli Stati Uniti e l'incontro con il Presidente Trump (24 settembre) che sarà comunque preceduto da possibili eventi dirompenti da parte delle parti che ostacolano questi equilibri. (di.s.)

Questa situazione induce anche a pensare che la soluzione marittima di stabilità a Hormuz si allontani nuovamente, considerato che i firmatari non riescono a garantirne i termini essenziali, non tanto in loco, ma specialmente sullo scenario Medio Orientale-Mediterraneo fuori controllo diretto degli USA (e forse anche dei pasdaran) che determina le continue prove muscolari a Hormuz e all'imbocco del Mar Rosso.





REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

L'assessore si è soffermata sullo stanziamento di 3 milioni di euro a supporto degli operatori ferroviari, chiamati ad affrontare forti sovraccosti in seguito alla chiusura per quattro settimane, nel mese di settembre, della linea Udine-Tarvisio. "L'obiettivo - ha spiegato Amirante - è garantire l'operatività dei porti di Trieste e Monfalcone e, più in generale, del sistema intermodale merci del Friuli Venezia Giulia"

PIANO DEL
MARE
2026 - 2028

 ReteAgevolazioni.it

NOTIZIE FLASH

MANOVRA DI ASSESTAMENTO DI BILANCIO DELLA REGIONE F.V.G. - 186 MLN DI EURO DESTINATI A INFRASTRUTTURE, SCUOLE E CASA, TRA CUI IL SOSTEGNO AGLI OPERATORI FERROVIARI IN OCCASIONE DELLA CHIUSURA TEMPORANEA DELLA LINEA UDINE - TARVISIO

Estratto dal comunicato della Regione FVG di data 8 luglio 2026

"Gli interventi principali di competenza nel comparto delle Infrastrutture ammontano a 186 milioni di euro e riguardano misure strategiche per l'efficientamento energetico, l'edilizia scolastica, la viabilità, la casa, la sicurezza dei manufatti e il sostegno al sistema ferroviario e intermodale del Friuli Venezia Giulia".

Lo ha affermato l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, intervenendo l'8 luglio in IV Commissione consiliare nell'ambito dell'esame del disegno di legge di assestamento del bilancio.

... omissis ...

L'assessore si è soffermata sullo stanziamento di 3 milioni di euro a supporto degli operatori ferroviari, chiamati ad affrontare forti sovraccosti in seguito alla chiusura per quattro settimane, nel mese di settembre, della linea Udine-Tarvisio. "L'obiettivo - ha spiegato Amirante - è garantire l'operatività dei porti di Trieste e Monfalcone e, più in generale, del sistema intermodale merci del Friuli Venezia Giulia"

Tra le principali voci dell'assestamento rientrano infine anche risorse dedicate alle politiche abitative e all'attuazione della legge regionale 6/2026, recentemente approvata, ed è prevista infine una posta pari a ulteriori 7 milioni che servirà a completare il complesso del castello di Colloredo di Montalbano. ARC/AL/gg

PIANO DEL MARE 2026-2028 - DEFINITI GLI INDIRIZZI STRATEGICI DELLE POLITICHE MARITTIME NAZIONALI

È stato pubblicato in G.U. nr. 149 del 30 giugno 2026 il Piano del Mare 2026-2028, approvato dalla Presidenza del Consiglio – Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare lo scorso 7 maggio.

Il documento costituisce la seconda edizione della strategia nazionale in materia di politiche del mare e si sviluppa lungo 16 direttrici strategiche, ponendo al centro i temi della competitività del sistema mare, sostenibilità ambientale, sicurezza, portualità, energia, lavoro marittimo e proiezione internazionale del Paese.

Particolare attenzione è dedicata, inoltre, all'importanza delle Autostrade del Mare, alla normativa europea ETS in materia di decarbonizzazione del trasporto marittimo, allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore e al ruolo delle infrastrutture portuali nei processi di transizione energetica ed è corredato di un'Appendice contenente la Strategia industriale marittima nazionale.

Per il testo del Piano Mare edizione 2026-2028 vai al link: [IL PIANO DEL MARE](#)

NOTIZIE FLASH

DUBAI ACCELERA LA DIVERSIFICAZIONE - PROGETTO PER UN NUOVO HUB PORTUALE PER AGGIRARE LO STRETTO DI HORMUZ

Riportiamo la notizia apparsa sul Financial Times del 13 luglio scorso secondo cui il colosso della logistica DP World starebbe valutando la realizzazione di un nuovo porto multifunzionale e di un terminal container sulla costa orientale degli Emirati Arabi Uniti, nell'area costiera di Fujairah, affacciato direttamente sul Golfo di Oman, per ridurre la dipendenza di Dubai dal polo di Jebel Ali (il più grande porto container della regione e principale asset logistico dell'emirato) e aggirare lo Stretto di Hormuz.

Il progetto, che mira a rafforzare la sicurezza economica degli Emirati Arabi Uniti nel fronteggiare possibili crisi geopolitiche nella regione, consentirebbe ai container di entrare e uscire dal Paese senza passare per Hormuz, per poi essere trasportati via terra verso Dubai, Abu Dhabi e altri Paesi del Golfo.

Il progetto, che mira a rafforzare la sicurezza economica degli Emirati Arabi Uniti nel fronteggiare possibili crisi geopolitiche nella regione, consentirebbe ai container di entrare e uscire dal Paese senza passare per Hormuz, per poi essere trasportati via terra verso Dubai, Abu Dhabi e altri Paesi del Golfo.



ACCORDO UE-MERCOSUR – GUIDA OPERATIVA CONFIN- DUSTRIA

Con la recente entrata in vigore dell'Accordo di libero scambio UE – MERCOSUR, di cui avevamo dato notizia nell'ultima Newsletter (Nr.5/2026), Confindustria ha ritenuto utile predisporre una Guida operativa, per consentire a tutto il tessuto imprenditoriale, e quindi anche alle PMI, di sfruttare al massimo l'accordo e tradurre in concrete opportunità i meccanismi in esso contenuti.

In questa fase è fondamentale che i meccanismi di funzionamento siano chiari, accessibili e pienamente comprensibili, affinché le imprese possano trasformare le nuove condizioni di accesso al mercato in opportunità concrete di crescita, competitività e consolidamento della propria presenza internazionale.

È essenziale la conoscenza puntuale delle tempistiche di abbattimento tariffario, delle regole di origine applicabili ai singoli prodotti, delle prove dell'origine e degli adempimenti richiesti.

In tal senso, la Guida di Confindustria illustra cosa si intende per salto di voce tariffaria (CTH), quali siano le soglie sul valore dei materiali non originari (MaxNOM) o quali siano i processi produttivi qualificanti, nonché la corretta gestione nelle triangolazioni.

La Guida, con tutti i dettagli e le fonti normative, è disponibile per le imprese associate Confindustria, o clicca qui:

<https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:EU:e9791564-0ac9-409c-bfc2-8f6d9a429d49>





REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Il calendario degli eventi si sviluppa come una narrazione collettiva: dal ricordo delle vittime e dei momenti più drammatici, fino alla straordinaria esperienza di ricostruzione che ha dato vita al cosiddetto “Modello Friuli”: un modello di governance unico al mondo, basato su responsabilità, partecipazione e collaborazione tra istituzioni e comunità.

NOTIZIE FLASH

50 ANNI DAL TERREMOTO CHE HA SCONVOLTO IL FRIULI VENEZIA GIULIA

Nel 2026 si celebra il 50° anniversario del terremoto del Friuli del 1976, un evento che ha segnato profondamente la storia e l'identità della comunità del Friuli, memoria viva per chi lo ha vissuto e occasione di conoscenza per le nuove generazioni, chiamate a riscoprire il valore della ricostruzione e dell'impegno condiviso.

Per questa ricorrenza, la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, assieme ai principali attori istituzionali, ecclesiali, culturali, sociali e produttivi del territorio, promuove un ampio programma di iniziative commemorative. Un percorso condiviso che unisce memoria, riflessione e visione futura, raccontando la capacità del Friuli di trasformare una tragedia in un esempio riconosciuto di rinascita.

Il calendario degli eventi si sviluppa come una narrazione collettiva: dal ricordo delle vittime e dei momenti più drammatici, fino alla straordinaria esperienza di ricostruzione che ha dato vita al cosiddetto “Modello Friuli”: un modello di governance unico al mondo, basato su responsabilità, partecipazione e collaborazione tra istituzioni e comunità.

Le iniziative prendono avvio con momenti dedicati alla memoria e al riconoscimento di figure chiave della ricostruzione, proseguono con celebrazioni solenni nei luoghi simbolo del sisma e includono appuntamenti culturali e artistici di rilievo internazionale, pensati per coinvolgere un pubblico ampio e trasmettere un messaggio di speranza.

Clicca sull'immagine per vedere gli eventi celebrativi:





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.

The image is a promotional graphic for the ADRIA SHIPPING SUMMIT TRIESTE, held on October 1-2, 2026. The central theme is 'IL FUTURO DELL'ADRIATICO NEGLI SCENARI GLOBALI' (The Future of the Adriatic in Global Scenarios). The graphic features a collage of images related to maritime logistics: a large yellow port crane, a blue and red container ship, a blue and yellow container truck, and a large cargo ship. The text 'ADRIA SHIPPING SUMMIT' is prominently displayed in blue and white, with 'TRIESTE' in large gold letters and the dates '1-2 ottobre 2026' in blue and gold. At the bottom, it mentions 'Promosso da' (Promoted by) the 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone' and 'Organizzato da' (Organized by) 'ClickutilityTeam'.