AGENZIA
IMPRENDITORIALE
OPERATORI
MARITTIMI

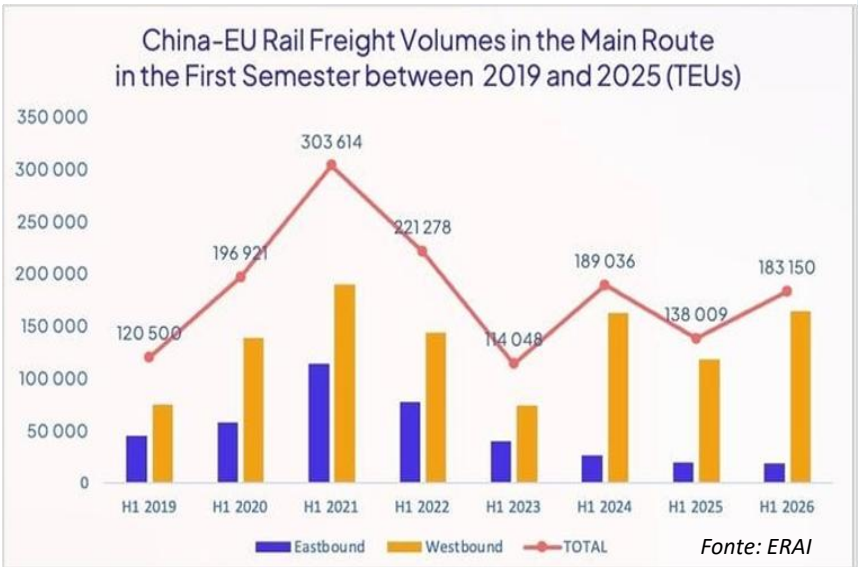
ottobre 2026



NEWSLETTER NR. 08_2026

TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA: IL CORRIDOIO FERROVIARIO CHE SFIDA LE SANZIONI

Prendiamo spunto dalla notizia diffusa, lo scorso settembre, dalla piattaforma digitale per trasporti e logistica Upply, che riporta "nel primo semestre del 2026, i volumi di merci trasportate su rotaia tra Cina e UE, attraverso il Northern Corridor, sono aumentati del 39% - raggiungendo un totale di 183.150 TEU - spinti dal dinamismo delle esportazioni cinesi e dalle criticità del trasporto marittimo", per tentare di capire le cause di questo aumento.



Fonte: ERAI

SOMMARIO

Trasporto merci Cina – Europa il corridoio ferroviario che sfida le sanzioni.....1-7

Bunker a rischio per la navigazione.....8-10

Bussola macroeconomica 11-14

Un flash sulla geopolitica di fine ottobre 2026.....15-16

NOTIZIE FLASH

La missione del presidente della Regione F .V.G. M. Fedriga negli Stati Uniti 17-18

Elettrificazione delle banchine linee guida del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.....18

Il ruolo dei porti Nord adriatici nell'attuale contesto geopolitico.....19

TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA … SEGUE

Il dato è quantomeno sorprendente considerato che, dall'invasione russa dell'Ucraina nel 2022, fino agli inizi dell'anno corrente, su questo corridoio si era registrato un drastico calo dei volumi di traffico, a vantaggio soprattutto del Middle Corridor, di cui abbiamo trattato, in passato, nella nostra Newsletter. Questa forte limitazione dei transiti commerciali per i prodotti diretti verso il mercato dell'U.E. era dovuta alle sanzioni contro la Russia e alla volontà delle aziende occidentali di ridurre il rischio geopolitico.

Oggi, cosa sta realmente accadendo?

Molto è stato scritto sulla vulnerabilità geopolitica dell'Europa derivante dalla sua dipendenza dalla Cina per forniture critiche; recentemente però qualcosa è cambiato. Garantire un'infrastruttura di trasporto diversificata, sicura ed efficiente, in termini di costi, in tutta l'Eurasia è diventata una leva chiave nella più ampia agenda europea di riduzione del rischio.

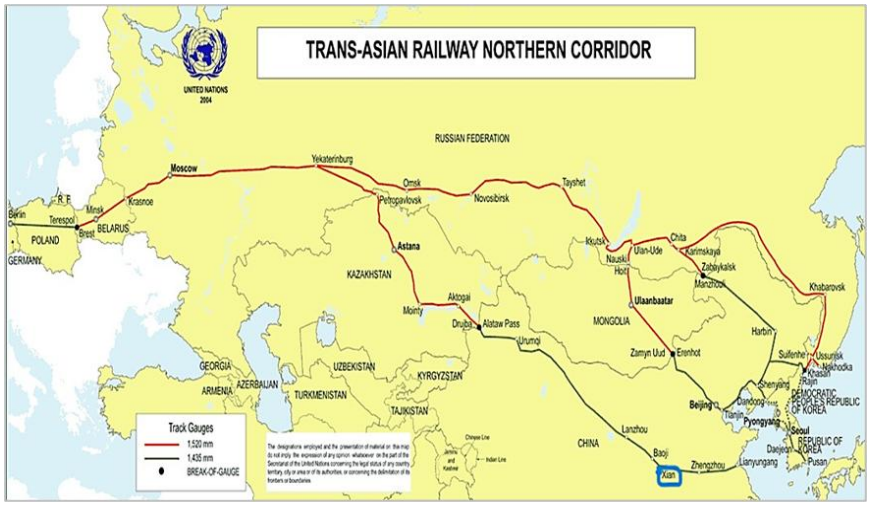
Ecco che, la connettività si è spostata al centro della strategia europea, con l'EU Global Gateway (1) riconosciuto come contributo significativo alla competizione infrastrutturale globale.

Ricordiamo, anche, che la connettività eurasiatica oggi è rappresentata da 3 corridoi ferroviari Cina-Europa (2) : settentrionale, centrale e meridionale, ciascuno con punti di forza e vincoli distinti. Lì dove, l''interazione tra molteplici rotte complementari modella, in definitiva, il margine di manovra geopolitico e geoeconomico dell'Europa.

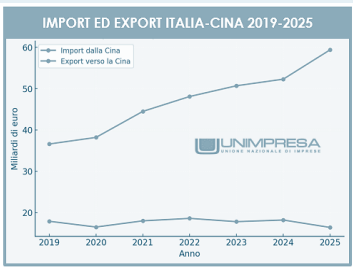
In tal modo, in un ambiente competitivo, i corridoi di connettività che strutturano i flussi commerciali di merci e le catene di approvvigionamento, acquisiscono importanza come strumento di influenza strutturale e leva geopolitica.

Ricordiamo, anche, che la connettività eurasiatica oggi è rappresentata da 3 corridoi ferroviari Cina-Europa:
settentrionale, centrale e meridionale, ciascuno con punti di forza e vincoli distinti.

Il Corridoio Settentrionale - Northern Corridor o China-Europe Railway Express.



Il percorso parte dalle città della Cina, collegate tra loro dal sistema ferroviario nazionale e ha come hub centrale Xi'an, polo logistico della Cina centrale, con servizi affidabili per l'Asia centrale. Da lì, le merci transitano in Kazakistan, Russia e Bielorussia, per poi arrivare in Polonia.

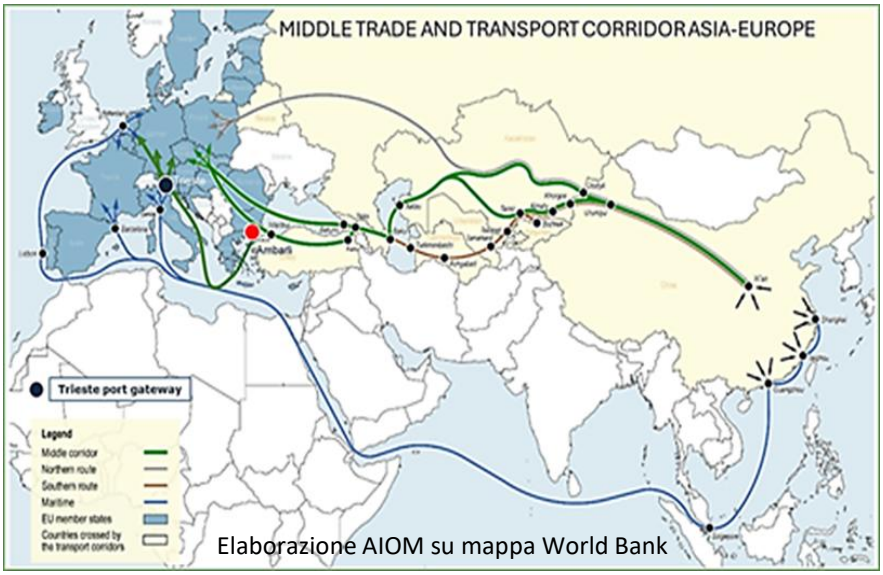


TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA ... SEGUE

Terminal di arrivo: Varsavia e Małaszewicze — il gateway orientale dell'UE dove i container vengono trasbordati sullo scartamento standard europeo.
Tempi di transito, stazione - stazione: in media 14-16 giorni (fonte: Sino-Euro Railway).
L'infrastruttura ferroviaria di questa linea presenta buone capacità operative, garantendo treni più frequenti e tempi di trasporto più rapidi e prevedibili.
Prima dell'invasione dell'Ucraina, su questo corridoio transitavano circa 42 treni merci al giorno, gestendo oltre il 70% del traffico ferroviario Cina-Europa, con punte di più di dodicimila treni all'anno (3)

Il Corridoio Centrale - Middle Corridor o Trans-Caspian International Transport Route

Il Middle Corridor, che collega la Cina all'Europa attraverso Kazakistan, Mar Caspio, Azerbaigian, Georgia e Turchia, da dove poi entra in Europa, via nave, attraverso il porto di Trieste o via ferrovia attraverso i Balcani, ha accresciuto la sua importanza strategica a seguito della guerra in Ucraina. Infatti, dal 2022 questo corridoio ha assorbito quote crescenti dei flussi, prima instradati sul Corridoio Settentrionale, aggirando in tal modo la Russia.



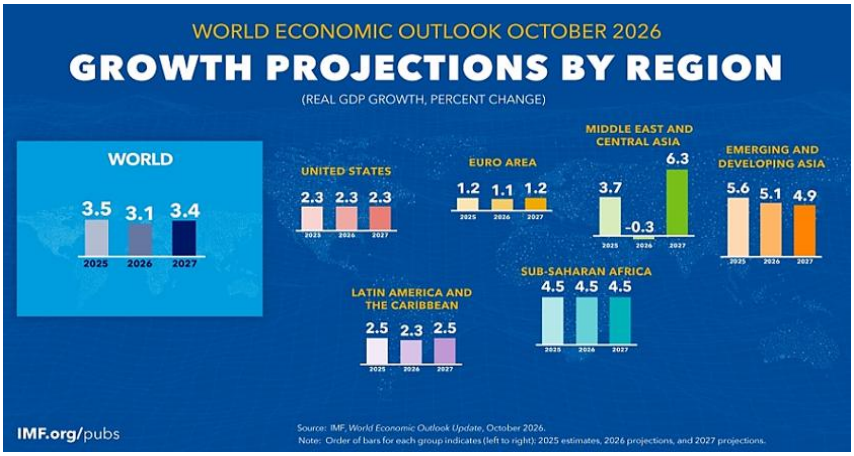
Elaborazione AIOM su mappa World Bank

Il vantaggio di questo percorso è che, non transitando per Russia e Bielorussia, riduce i rischi geopolitici e rappresenta una strada percorribile per i beni sotto embargo in Russia.
I colli di bottiglia fisici e normativi lungo il Corridoio (4) , sono rappresentati soprattutto dal segmento caucasico e dal bacino del Caspio, oltre a una limitata digitalizzazione delle procedure e armonizzazione normativa, dove però capacità portuale, flotta marittima e interoperabilità multimodale hanno ampi margini di miglioramento.

Il Middle Corridor, che collega la Cina all'Europa attraverso Kazakistan, Mar Caspio, Azerbaigian, Georgia e Turchia, da dove poi entra in Europa, via nave, attraverso il porto di Trieste o via ferrovia attraverso i Balcani, ha accresciuto la sua importanza strategica a seguito della guerra in Ucraina



A questo proposito, secondo le stime della Banca Mondiale, su questa rotta il flusso di merci potrebbe superare gli 11M di tonnellate, entro il 2030, se i progetti di sviluppo infrastrutturale verranno implementati seguendo le raccomandazioni riportate nel report della Banca, dimezzando così i tempi di percorrenza, che in 15 giorni potranno collegare l'Europa e l'Asia centrale.
A questa stima si aggiunge che il volume dei container in transito sul corridoio potrebbe aumentare fino a 130.000 TEU, entro il 2040, dato quest'ultimo attribuibile soprattutto alla crescita della popolazione e del PIL della regione emergente su cui si sviluppa il corridoio (5). Vedi le proiezioni di crescita in Asia Centrale, di cui al recente grafico del WEO ottobre 2026.



Il tempo di transito su questa rotta al momento è più lungo rispetto al corridoio settentrionale – in media 30 giorni (Euronews) - con costi superiori dovuti all' interoperabilità multimodale, da migliorare.

Nonostante tutto, su questo corridoio insistono le attenzioni sia della Cina (6), sia dell'Unione Europea che, a febbraio 2026, ha pubblicato uno studio (7) che mappa i fabbisogni di investimento lungo il Middle Corridor, considerato un'infrastruttura strategica per l'U.E., inserita nella logica del Global Gateway e nella ridefinizione delle catene di approvvigionamento euro-asiatiche
Lo studio mette in luce che, nonostante i progressi recenti, i principali problemi operativi, lungo il Corridoio, sono legati a: logistica frammentata, molteplici valichi di frontiera e digitalizzazione limitata. Per l'UE, una migliore performance del corridoio permetterebbe importazioni di merci e materie prime più veloci e affidabili, aprendo anche nuovi mercati di esportazione in tutta l'Eurasia.
L'importanza del Corridoio Transcaspico è riconosciuta da tutti i Paesi su cui si sviluppa, a partire dalla Cina, che stanno cercando di rendere la rotta più rapida, con l'obiettivo di ridurre i tempi di transito da circa 30/35 giorni a 15/20.
È stato questo il tema centrale della Seconda Conferenza nazionale sul Corridoio di trasporto Transcaspico, tenutasi a Tashkent (Uzbekistan) a settembre, dove funzionari europei, istituzioni finanziarie internazionali e aziende del settore dei trasporti hanno discusso investimenti prioritari, preparazione di progetti, logistica, digitalizzazione e procedure di frontiera più rapide.



TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA ... SEGUE

È stato anche ribadito che, grazie agli investimenti infrastrutturali, questo corridoio è diventato la scelta predefinita per i trasporti ferroviari conformi alle normative tra Cina ed Europa, con tempi di transito che comunque migliorano di anno in anno, consentendo così all'Unione Europea di gestire la relazione commerciale con la Cina in modo più efficiente.

Corridoio Meridionale o Southern Corridor

Il corridoio collega la Cina all'Europa passando attraverso l'Iran e la Turchia ed è il più complesso dal punto di vista geopolitico. Oggi, le sanzioni statunitensi contro Teheran e le limitazioni infrastrutturali iraniane hanno ridotto la capacità di questa rotta, che rimane comunque un'opzione strategica per gli operatori che cercano vie alternative ai territori russo e caspico. La Turchia, secondo dichiarazioni del Ministero dei Trasporti di Ankara, considera questo asse parte integrante della propria strategia di diventare un nodo logistico eurasiatico, con progetti di ampliamento delle linee ferroviarie verso l'Europa



Ora, sia chiaro che, questi 3 Corridoi terrestri sono percorsi che rimangono, comunque, vulnerabili e soggetti a interruzioni, ostacoli non strutturali o tensioni geopolitiche e non potranno sostituire il commercio marittimo su larga scala.

È pur vero, però, che le rotte commerciali diversificate Est-Ovest, che aggirano la Russia, riducono notevolmente il transito lungo il Northern Corridor, offrendo al contempo alternative ai percorsi incentrati sulla Belt and Road Initiative (BRI).

Per Pechino, invece, grazie alla diversificazione, la possibilità di disporre di più itinerari significa ridurre la dipendenza da un unico asse logistico; mentre per gli Stati centroasiatici significa acquisire maggiore autonomia negoziale.

Ritornando, quindi, alla domanda iniziale, perché il Northern Corridor, che dal 2022 aveva subito contrazioni a causa delle tensioni geopolitiche, generate dal conflitto in Ucraina, oggi sta registrando un incremento del traffico?

Ora, sia chiaro che, questi 3 Corridoi terrestri sono percorsi che rimangono, comunque, vulnerabili e soggetti a interruzioni, ostacoli non strutturali o tensioni geopolitiche e non potranno sostituire il commercio marittimo su larga scala.



TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA … SEGUE

Le recenti tensioni globali sulle rotte marittime (come la crisi del Mar Rosso) hanno periodicamente riacceso l'interesse degli operatori logistici verso le tratte ferroviarie eurasiatiche terrestri, inclusa quella settentrionale, a causa della necessità di tempi di transito più rapidi e certi rispetto alla circumnavigazione marittima dell'Africa (via Capo di Buona Speranza …

Di sicuro qualcosa è cambiato, tant'è che la stampa specializzata riporta che, nel primo semestre 2026, il volume di merci trasportate lungo il Corridoio Settentrionale ha registrato un incremento del 39%, raggiungendo 164.336 TEU – direzione est-ovest – contro i 18.814 TEU nella direzione opposta. Questa crescita, apparentemente paradossale, è avvenuta nonostante le sanzioni internazionali contro la Russia.

A questo proposito, secondo quanto afferma il ministro dei Trasporti russo A.Nikitin, l'incremento è legato ai seguenti fattori:

- La crisi del Mar Rosso e le interruzioni del Canale di Suez;
- Le sanzioni colpiscono alcuni beni, non il transito generalizzato;
- L'instabilità e i rischi sui corridoi alternativi.

In concreto, cerchiamo di esaminare più nel dettaglio queste tre argomentazioni:

1. Le recenti tensioni globali sulle rotte marittime (come la crisi del Mar Rosso) hanno periodicamente riacceso l'interesse degli operatori logistici verso le tratte ferroviarie eurasiatiche terrestri, inclusa quella settentrionale, a causa della necessità di tempi di transito più rapidi e certi rispetto alla circumnavigazione marittima dell'Africa (via Capo di Buona Speranza), che oltre ad allungare i tempi di navigazione di circa 10-15 giorni, comporterebbe un aumento sensibile dei costi del carburante.

Questo ha fatto sì che il Corridoio Settentrionale su rotaia, che beneficia dei sussidi cinesi a vantaggio dei costi di trasporto, è tornato a essere l'alternativa più rapida per collegare i mercati della Cina e dell'Europa.

2. È vero che le sanzioni adottate dall'Unione Europea vietano l'esportazione verso la Russia e il transito di specifiche categorie di beni, come i prodotti "dual-use" civili/militari, tecnologia avanzata, chip etc.; purtuttavia non esiste un divieto generalizzato sul transito di merci commerciali standard, quali i beni di consumo, tessili o macchinari non sanzionati.

Questa circostanza ha fatto sì che le sanzioni imposte abbiano comunque modificato, in modo significativo, la composizione del traffico merci Cina-Europa, orientandolo in particolare verso le spedizioni di e-commerce, oggi in rapida crescita. Milioni di pacchi provenienti da piattaforme come Shein (8) e AliExpress ora dipendono dal Northern Corridor, dove la velocità di consegna rimane un vantaggio fondamentale rispetto al trasporto marittimo.

3. I recenti attacchi di droni nella regione del Mar Caspio hanno introdotto nuovi rischi di sicurezza anche sul Middle Corridor; mentre il Southern Corridor ha mostrato vulnerabilità strutturali a causa delle sanzioni statunitensi contro Teheran.

Ecco che, ambedue queste situazioni hanno spinto parte del traffico a ritornare sul Northern Corridor, a conferma che le infrastrutture non sono più soltanto strumenti economici, ma potenziali bersagli e strumenti di pressione geopolitica.

Quello che, però, bisogna sottolineare è che una riapertura definitiva dei transiti attraverso la Russia altererebbe sensibilmente gli equilibri legati alla diversificazione delle rotte commerciali, tesa a garantire un'infrastruttura di trasporto più sicura ed efficiente in tutta l'Eurasia, con conseguente riduzione del rischio.



TRASPORTO MERCI CINA-EUROPA ... SEGUE

Detto ciò, ci chiediamo se le argomentazioni, esposte sopra, siano sufficienti a fare nuovamente emergere un corridoio che passa sul territorio Russo, oggi sotto sanzioni. Una rotta di trasporto diventata economicamente vulnerabile e quindi meno attraente.

Cosa aspettarci?

Certamente la situazione di instabilità impone cautela; al momento, è difficile prevedere quali possano essere gli sviluppi sostanziali dello scenario che sta ridisegnando la geografia dei traffici e i conseguenti effetti delle tensioni geopolitiche in atto.

Non resta, quindi, che vedere se la crescita del traffico ferroviario lungo il Northern Corridor potrà essere sostenuta nella seconda metà dell'anno in corso, perché "se il flusso si consolidasse, potrebbe davvero stimolare gli investimenti in terminal, valichi di frontiera, materiale rotabile e servizi digitali", afferma A. Valeev, CEO di FTS-Service Group, un'azienda di trasporti russa.

Quel che è certo invece è che, nonostante i recenti attacchi ad hub logistici e portuali lungo il Middle Corridor, quest'ultimo continua a suscitare interesse e investimenti.

Lo conferma un recente rapporto pubblicato dalla Banca Mondiale il 28 settembre scorso, secondo il quale gli investimenti previsti potrebbero triplicare il volume degli scambi, creare 2 milioni di posti di lavoro e incrementare, entro il 2040, il PIL complessivo dei paesi attraversati dal corridoio del 3,3%, pari a 58 miliardi di dollari.

"Secondo le nostre proiezioni, la combinazione di investimenti infrastrutturali con miglioramenti nella facilitazione degli scambi commerciali, nell'erogazione dei servizi e nella collaborazione transfrontaliera consentirebbe al Corridoio di Trasporto Transcaspico di colmare il divario nelle prestazioni con il Corridoio Settentrionale entro il 2040", ha affermato il responsabile della Banca Mondiale per il Kazakistan e il Turkmenistan. (m.d.f.)

Non resta, quindi, che vedere se la crescita del traffico ferroviario lungo il Northern Corridor potrà essere sostenuta nella seconda metà dell'anno in corso, perché "se il flusso si consolidasse, potrebbe davvero stimolare gli investimenti in terminal, valichi di frontiera, materiale rotabile e servizi digitali", afferma A. Valeev, CEO di FTS-Service Group, un'azienda di trasporti russa.

Note

1) Al Global Gateway Investors Forum di Bruxelles nel gennaio 2024, la Commissione europea ha annunciato un impegno collettivo di 10 miliardi di euro per una connettività di trasporto sostenibile per l'Asia centrale e il Caucaso. Successivamente, al vertice inaugurale UE–Asia centrale a Samarcanda, Uzbekistan, nell'aprile 2025, l'impegno è aumentato di ulteriori 12 miliardi di euro (Commissione europea, 28 gennaio 2024 e 3 aprile 2025).

2) Lasciamo fuori da questa analisi altre rotte terrestri e marittime (rotta Artica, IMEC, International North–South Transport Corridor, BRI etc.), valide alternative alla rete del corridoio eurasiatico,

3) Dati diffusi e monitorati dalle agenzie internazionali, inclusa Reuters.

4) Report Banca Mondiale, 2023

5) Vedi anche Newsletter AIOM febbraio e settembre 2024

6) Nell'agosto 2025, la "China Railway Container Transport Corporation" ha aderito alla joint venture "Middle Corridor Multimodal Ltd", affermando l'impegno istituzionale di Pechino per la sostenibilità a lungo termine del corridoio.

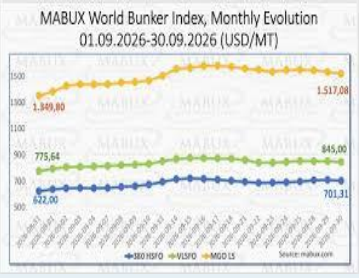
7) https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-study-maps-investment-needs-rebuild-trade-routes-between-europe-and-central-asia-caucasus-2026-02-06_en

8) A dicembre 2025 è diventato operativo un grande centro logistico Shein vicino a Wrocław, in Polonia, sviluppato da Glp, come hub distributivo primario per l'Europa

BUNKER A RISCHIO PER LA NAVIGAZIONE

La capacità di raffinazione mondiale degli idrocarburi si è ridotta recentemente di circa il 15%, principalmente a causa dei persistenti bombardamenti ucraini sulle raffinerie russe.
Quindi anche in presenza di una disponibilità di greggio "normalizzata", ovvero di una stabilizzazione della attuale situazione conflittuale nel Middle East, andremo incontro ad un periodo non breve di shortage complessivo di prodotto raffinato, il che comprende ovviamente anche i prodotti per la navigazione mercantile, vena giugulare insostituibile dell'economia mondiale.
Solo per i non addetti ai lavori riassumiamo i principali prodotti di origine da idrocarburi destinati al mercato navale marittimo che sono indispensabili per quasi il 95% delle navi in circolazione; solamente il 5% circa è coperto da combustibili "alternativi" e la conversione forzata se verrà massimizzata comporterà comunque tempi lunghi per incidere in maniera significativa sul totale generale del naviglio in esercizio.
IFO 380: questo prodotto è composto da una miscela di prodotti base HFO (circa 90%) e MDO e come miscela costituisce il nucleo di gran lunga più utilizzato per la navigazione marittima solamente però se la nave è dotata di "scrubber" (1) . Questo prodotto infatti contiene all'origine una percentuale di zolfo comunque troppo elevata per poter essere compatibile con i regolamenti attuali della maggior parte dei porti per cui viene solitamente desolforato, diventando un prodotto a simile densità, ma meno inquinante e ovviamente con un costo maggiore di lavorazione.
ULSFO/VLSFO (ultra-low sulphur fuel oil- very low sulphur fuel oil) sono appunto i prodotti derivati dal IFO 380 desolforato che costituiscono la spina dorsale del consumo navale mercantile attuale
MDO/MGO: prodotti di fuel leggero, simile (MGO) al diesel utilizzato per i trasporti terrestri, utilizzato per alimentare i motori ausiliari delle navi (principalmente i gruppi elettrogeni) e quindi consumato prevalentemente durante le soste delle navi quando i motori principali sono spenti.
Nota: vale la pena di menzionare che i prodotti tipo IFO 380 hanno una densità tale da richiedere di essere mantenuti ad una temperatura di circa 40° nei doppi fondi dove sono stoccati a bordo e progressivamente pompati alle casse di decantazione e poi a quelle di consumo dei motori principali dove vengono ulteriormente riscaldati fino a circa 140° prima di essere "spruzzati" nei cilindri del motore dalle pompe di iniezione.
L'MGO, che però di solito viene stoccato in casse laterali e non a diretto contatto con la temperatura esterna del mare come i doppi fondi, deve essere tenuto a temperatura ambiente e comunque non inferiore a 15°.
Rientrando nell'argomento di questo intervento, ovviamente la minore disponibilità del prodotto in presenza di un traffico complessivo costante e quindi di un balance fra domanda e offerta di stiva determina fatalmente un'impennata dei prezzi, certamente aiutata anche da una sana speculazione del momento e che ovviamente viene riversata sul nolo marittimo pagato dal carico.
Faremo quindi una valutazione di questo parametro prendendo ad esempio un ipotetico servizio full container Asia-Nord Adriatico transitante via Suez, come riportato nelle tabelle che seguono, con una scaletta indicante quanto incide il valore del bunker e la sua eventuale variazione sul nolo.

Faremo quindi una valutazione di questo parametro prendendo ad esempio un ipotetico servizio full container Asia-Nord Adriatico transitante via Suez, come riportato nelle tabelle che seguono, con una scaletta indicante quanto incide il valore del bunker e la sua eventuale variazione sul nolo.



BUNKER A RISCHIO PER LA NAVIGAZIONE ...SEGUE

TAB.1 – caratteristiche del servizio e prezzi medio-indicativi del bunker a ottobre 2026:

Vessel's size (nominal TEU)		18.000
avg speed nautical miles/h		18,18
bunker price per ton	VLSFO	750
	MGO	900
consumption x day tons	VLSFO	175
	MGO	5

TAB. 2 – itinerario, consumi e costi del bunker

FAR EAST - NORTHERN ADRIATIC SAMPLE SERVICE	nautical miles	sea time days	sea bunker consumption (VLSFO)	VLSFO cost USD	port time days	port bunker consumption (MDO)	MGO cost USD	total bunker cost USD	total voy time days
Busan									
Ningbo	518	1,19	207,76	155.820,27	1,00	5,00	4.500,00	160.320,27	2,19
Shanghai	150	0,34	60,16	45.121,70	2,00	10,00	9.000,00	54.121,70	2,34
Yantian-Shenzen	787	1,80	315,65	236.738,52	1,00	5,00	4.500,00	241.238,52	2,80
Singapore	1600	3,67	641,73	481.298,13	2,00	10,00	9.000,00	490.298,13	5,67
Suez Canal transit	5035	11,54	2019,45	1.514.585,05	0,00	65,00	58.500,00	1.573.085,05	11,54
Port Said	120	0,80	140,00	105.000,00	2,00	10,00	9.000,00	114.000,00	2,80
Trieste	1294	2,97	519,00	389.249,86	2,00	10,00	9.000,00	398.249,86	4,97
Subtotal WB	9504	19,34	3384,75	2.538.563,67	10,00	115,00	103.500,00	3.031.313,53	32,31
Koper	10	0,02	4,01	3.008,11	2,00	10,00	9.000,00	12.008,11	2,02
Rijeka	150	0,34	60,16	45.121,70	1,00	5,00	4.500,00	49.621,70	1,34
Port Said	1400	3,21	561,51	421.135,86	2,00	10,00	9.000,00	430.135,86	5,21
Suez Canal transit	120	0,80	140,00	105.000,00	0,00	65,00	58.500,00	163.500,00	0,80
Singapore	5035	11,54	2019,45	1.514.585,05	2,00	10,00	9.000,00	1.523.585,05	13,54
Busan	2520	5,78	1010,73	758.044,55	2,00	10,00	9.000,00	767.044,55	7,78
Subtotal EB	9235	21,69	3795,86	2.846.895,28	9,00	110,00	99.000,00	2.945.895,28	30,69
Total	18739	41,03	7180,61	5.385.458,95	19,00	225,00	202.500,00	5.977.208,81	63,00

TAB. 3 – incidenza del costo del bunker per TEU/FEU trasportato

paying TEU on board		FEU FREIGHT USD (*)		
15.000		4.000		
FAR EAST - NORTHERN ADRIATIC SAMPLE SERVICE	Cost per TEU USD	Cost per FEU USD	ocean full TEU on board leg last port of loading	% incidence on all-in FEU freight
Busan				
Ningbo	10,69	5,34		
Shanghai	3,61	1,80		
Yantian-Shenzen	16,08	8,04		
Singapore	32,69	16,34	15.000	
Suez Canal transit	104,87	52,44		
Port Said	7,60	3,80		
Trieste	26,55	13,27		
Subtotal WB	202,09	101,04		2,53%
Koper	0,80	0,40		
Rijeka	3,31	1,65		
Port Said	28,68	14,34	15.000	
Suez Canal transit	10,90	5,45		
Singapore	101,57	50,79		
Busan	51,14	25,57		
Subtotal EB	196,39	98,20		2,45%
Total	398,48	199,24	average	2,49%
(*) THE INDICATED FREIGHT VALUE IS ONLY INDICATIVE CONSIDERING THAT THE ACTUAL MONTLY AVERAGES ARE FLUCTUATING				



BUNKER A RISCHIO PER LA NAVIGAZIONE ...SEGUE

Come si vede con questi valori di bunker (prezzo e consumi) l'incidenza stimabile del bunker sul nolo di un container da 40' è di circa il 2,5% ovvero circa USD 100.

Se ora ipotizziamo un crescita shock del prezzo del bunker (VLSFO 1.000 $/ton E MGO 1.400 $/ton) dovuta ad un crollo dell'offerta in presenza di una domanda costante, l'incidenza sullo stesso nolo aumenta solo dello 0,8-0,9% ovvero di USD 32x40'.

Tutte le altre eventuali variazioni sul nolo all-in quindi saranno eventualmente dovute ad altri fattori, ma non al bunker.

Va ricordato inoltre che il carico in partenza dall' "ultimo porto di caricazione" (indicato nella colonna leg last port of loading) non rappresenta il total voyage income del vettore, in quanto non abbiamo considerato il wayport cargo, ovvero quello fra porti intermedi che viaggia con noli minori, ma certamente con una contribuzione non indifferente, per il vettore, al bilancio del viaggio completo round-trip.

In conclusione, e augurandoci che non si presenti comunque uno scenario così negativo (ma i segnali ci sono purtroppo) riteniamo che il traffico marittimo commerciale, che tra l'altro continua a viaggiare in gran spolvero con una esplosione dell'export cinese, certamente sull' area asiatica di prossimità, ma certamente anche sulle insostituibili vie di traffico con Europa e Stati Uniti non avrà ripercussioni negative nei volumi.

Questo per dire che gli allarmistici scenari spesso evidenziati dal mainstream sono tutti da prendere con riserva o perlomeno con grande cautela.

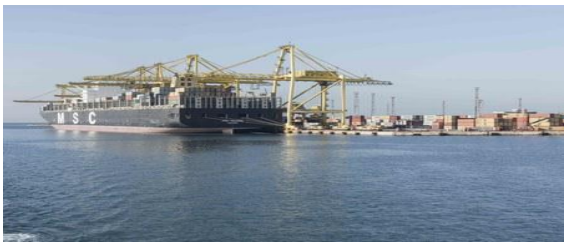
Ovvero, se crolla il consumo dell'Europa per un funesto evolversi di una situazione bellica sponsorizzata da certi ambienti oppure il consumo USA per un crollo finanziario non impossibile, data la più che preoccupante situazione del debito pubblico (e privato!) americano, evento però improbabile e assolutamente non augurabile appunto per le micidiali conseguenze globali, crolla infatti anche la Cina che produce i prodotti di consumo del mondo e che è quella messa meglio al momento, ma che deve viaggiare ad una crescita minima del 3% di PIL (valore prudenziale!) per non "spegnersi".

Quindi se crollano tutti si crea una situazione lose/lose opposta al win/win.

Il lettore faccia da solo le sue considerazioni. (di.s.)

Note:

1) Lo scrubber sulle navi serve ad abbattere le emissioni inquinanti dei gas di scarico prodotti dai motori, in particolare gli ossidi di zolfo ed il particolato, ripulendo i fumi prima che vengano rilasciati nell'atmosfera.



BUSSOLA MACROECONOMICA

Tentativo di analisi comparativa tra debiti sovrani europei

Mettiamo a confronto la struttura del debito sovrano di alcuni Paesi Occidentali, osservandone l'allocazione e le principali entità che intervengono nel sistema.

Iniziamo da una panoramica della distribuzione del debito sovrano (governativo) sulle diverse scadenze, e osservano il peso del debito totale in percentuale sul PIL, e il peso della spesa per il pagamento degli interessi, sempre in % sul PIL.

Struttura Scadenze, Tassi e Costo Implicito del Debito Sovrano già emesso (Dati 2026)

		Suddivisione del debito obbligazionario emesso, per scadenza temporale					
Paese	Debito / PIL (%)	< 1 Anno	1 - 5 Anni	6 - 15 Anni	15 - 25 Anni	> 25 Anni	Vita Media (Anni)
Giappone	250%	17%	31%	33%	11%	8%	9,5
Grecia	140%	5%	12%	28%	30%	25%	20+ (UE)
Italia	138%	14%	37%	34%	10%	5%	7,5
Francia	118%	12%	35%	37%	11%	5%	8,5
Belgio	109%	10%	32%	36%	14%	8%	10+
Spagna	102%	13%	36%	35%	11%	5%	8
Regno Unito (UK)	94%	8%	24%	35%	15%	18%	15
Portogallo	90%	11%	38%	37%	11%	3%	7
Germania	64%	16%	34%	36%	10%	4%	7,5
Paesi Bassi	44%	17%	33%	35%	11%	4%	8

		Tassi di interesse medi per fascia di scadenza					
Paese	Spesa Interessi passivi / PIL (%)	< 1 Anno	1 - 5 Anni	6 - 15 Anni	15 - 25 Anni	> 25 Anni	Tasso Medio Implicito (%)
Giappone	1,70%	0,25%	0,85%	1,95%	2,50%	2,99%	0,68%
Grecia	2,90%	3,10%	3,25%	3,55%	3,90%	2,10%	2,08%
Italia	4,10%	3,20%	3,45%	3,88%	4,25%	4,40%	2,95%
Francia	2,80%	3,00%	3,15%	3,48%	3,85%	4,05%	2,38%
Belgio	2,90%	3,05%	3,10%	3,40%	3,75%	3,90%	2,66%
Spagna	2,50%	3,05%	3,12%	3,35%	3,70%	3,95%	2,46%
Regno Unito	3,80%	4,55%	4,60%	4,85%	5,14%	5,05%	4,03%
Portogallo	2,20%	2,95%	3,00%	3,20%	3,55%	3,75%	2,44%
Germania	1,40%	2,75%	2,40%	2,35%	2,55%	2,65%	2,19%
Paesi Bassi	0,90%	2,85%	2,50%	2,55%	2,75%	2,85%	2,04%

Valori approssimati e arrotondati, puramente indicativi degli ordini di grandezza. Sono stati desunti da fonti diverse a volte leggermente discordanti.
Fonti: BCE, Eurostat (Structure of Government Debt) per l'Europa, UK Debt Management Office (DMO) e Ministero delle Finanze Giapponese (MOF)

Un rapporto % tra due grandezze varia in base alla relazione tra numeratore (sopra) e denominatore (sotto).

Il calcolo del debito pubblico ai fini del rapporto Debito/PIL segue una definizione statistica stringente stabilita a livello europeo dal Sistema Europeo dei Conti (SEC 2010) e recepita nel Trattato di Maastricht.

La grandezza del PIL a denominatore è facilmente identificata (e pubblicata).

BUSSOLA MACROECONOMICA ...SEGUE

A numeratore, secondo le regole del Patto di Stabilità e Crescita stabilite dal Trattato di Maastricht, si fa riferimento al debito consolidato delle Amministrazioni Pubbliche verso terzi esterni al settore pubblico (banche private, investitori esteri, risparmiatori retail, BCE), articolate in tre livelli:

- Amministrazioni centrali: lo Stato centrale, i ministeri e gli organi costituzionali.
- Amministrazioni locali: Regioni, Province, Comuni, Città Metropolitane e ASL. In Germani, Laender e Comuni.
- Enti di previdenza ed assistenza sociale: per l'Italia, ad esempio, l'INPS o l'INAIL.

Il debito è costituito principalmente dai titoli di Stato e dai prestiti contratti dalle Amministrazioni Pubbliche (Titoli di Stato a breve, medio e lungo termine: BTP, BOT, CCT, BTP Italia; depositi sul conto di tesoreria dello Stato; prestiti bancari e di altre istituzioni finanziarie).

Il debito è costituito principalmente dai titoli di Stato e dai prestiti contratti dalle Amministrazioni Pubbliche (Titoli di Stato a breve, medio e lungo termine: BTP, BOT, CCT, BTP Italia; depositi sul conto di tesoreria dello Stato; prestiti bancari e di altre istituzioni finanziarie).

In base a questi criteri, tutto il settore della Pubblica Amministrazione (General Government) deve essere consolidato nel conteggio ufficiale del debito lordo.

Volendo però addentrarsi nei tecnicismi, esistono sfumature interessanti riguardo alla parola sintetica di “debito governativo”. L’impatto sulle metriche in tabella potrebbe essere rilevante, se invece fosse considerato anche il debito emesso da istituzioni semi-governative, banche o enti finanziari posseduti dallo Stato, obbligazioni di enti sovranazionali il cui garante finale è lo Stato, debiti delle società pubbliche non consolidate (cioè aziende a partecipazione pubblica dove però manca il controllo o l’influenza “notevole”, in genere sotto il 20% del capitale), debiti futuri già noti (come le pensioni future da pagare), Fondi Speciali cioè debiti extra-bilancio con scopi specifici.

Il perimetro a numeratore dunque si allargherebbe.

Alcuni esempi possono essere enti che si occupano di partecipazioni pubbliche in società non controllate o di finanza agevolata, vediamone di seguito alcuni.

In Italia

La CDP (Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.) è un'istituzione finanziaria non quotata, controllata al 82,8% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e per il restante 16% dalle Fondazioni bancarie.

CDP gestisce un modello di finanziamento diviso in due grandi "canali" (o gestioni separate per legge):

Gestione Separata (risparmio postale): è la fonte primaria e storica di provvista di capitali per CDP.

Strumenti come buoni fruttiferi e libretti di risparmio, emessi da CDP e distribuiti sul territorio nazionale tramite la rete di Poste Italiane e godono della garanzia esplicita dello Stato italiano.



I fondi raccolti servono per concedere crediti ed erogare finanziamenti a lungo termine alla Pubblica Amministrazione (Comuni, Regioni, Stato) per la costruzione di scuole, strade e infrastrutture pubbliche.

Gestione Ordinaria (emissione sul mercato dei capitali)

Oltre al risparmio postale, CDP agisce come un vero e proprio emittente obbligazionario per investitori istituzionali risparmiatori retail. Tra questi rientrano i Social Bond, i Green Bond, gli Yankee Bond (emessi sul mercato USA in dollari) e le obbligazioni ESG.

BUSSOLA MACROECONOMICA ...SEGUE

I fondi raccolti vengono destinati al sostegno delle imprese, dell'innovazione, dell'export e dell'imprenditoria privata: CDP possiede e gestisce molte quote di partecipazioni in società quotate a Piazza Affari (es. Eni, Poste Italiane, SNAM, Terna, Fincantieri, Italgas).
Nonostante la garanzia statale su alcuni prodotti, Eurostat e la Banca d'Italia classificano la CDP al di fuori delle Amministrazioni Pubbliche e le obbligazioni emesse da CDP (compresi i Social Bond o i Green Bond) e i Buoni Postali Fruttiferi gestiti da CDP non sono calcolati nel debito pubblico italiano.
A fine 2025, il bilancio CDP mostrava passività complessive per €390mld complessivi, di cui: risparmio postale per circa €300mld, Bond circa €24mld, altri debiti bancari o istituzionali per €30mld. Il debito totale governativo italiano nel 2025 ammontava a circa €3000mld.
https://www.cdp.it/pages/it/investitori/

In Germania
La KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau) è una banca tedesca di promozione economica il cui capitale è detenuto per l'80% dalla Repubblica Federale di Germania e per il 20% dai Länder (i 16 stati federati). La KfW non ha filiali fisiche proprie; opera attraverso il canale delle banche commerciali per canalizzare liquidità verso l'economia reale attraverso programmi mirati attraverso prestiti a lungo termine a tassi agevolati:
Finanzia l'innovazione per start-up, liberi professionisti e aziende PMI
finanzia la transizione ecologica ed energetica dell'edilizia, utilizzando energie rinnovabili.
finanzia i comuni e gli enti locali tedeschi per le infrastrutture sociali, i trasporti e i servizi territoriali (attraverso la controllata KfW Kommunalbank)
finanzia grandi progetti industriali e corporate (KfW IPEX-Bank) per sostenere l'export delle imprese europee
A sua volta, la KfW è uno dei più grandi e prestigiosi emittenti di debito al mondo, posizionandosi nel segmento dei titoli di stato e delle agenzie sovranazionali (titoli SSA). Poiché le sue obbligazioni sono assistite dalla garanzia diretta, incondizionata e illimitata della Repubblica Federale di Germania, i titoli KfW godono del massimo rating di affidabilità (AAA). Vengono considerati dagli investitori come un'alternativa liquida ai Bund tedeschi, negoziate sui mercati secondari, pur non ricadendo strettamente nella definizione di Debito Governativo. Le sue passività (circa €500 mld a bilancio 2025, di cui €70mld emessi nel 2025) sono considerate debito finanziario proprio e non debito dello Stato. A fine 2025 il debito governativo tedesco calcolato con criterio Maastricht secondo Deutsche Bundesbank ammontava a €2840mld nel 2025.

Fonte: https://www.bundesbank.de/en/tasks/topics/german-general-government-debt-up-in-2025-by-144-billion-992734

… la KfW è uno dei più grandi e prestigiosi emittenti di debito al mondo, posizionandosi nel segmento dei titoli di stato e delle agenzie sovranazionali (titoli SSA). Poiché le sue obbligazioni sono assistite dalla garanzia diretta, incondizionata e illimitata della Repubblica Federale di Germania, i titoli KfW godono del massimo rating di affidabilità (AAA).



In Olanda

La NWB (Nederlandse Waterschapsbank) è una istituzione al 100% di proprietà pubblica (81% Autorità idriche regionali, 17% Stato, 2% province olandesi), con primario focus la gestione delle acque e delle infrastrutture idriche. Si finanzia attraverso l'emissione di obbligazioni sui mercati finanziari globali; lo stato olandese fa da garante di tali obbligazioni, per cui il tasso di finanziamento della NWB è basso (finanziamento decennale al 2,60% circa). Tra gli investimenti principali annoveriamo progetti di:

- protezione dalle inondazioni e gestione dei livelli idrici
- edilizia sociale e efficientamento energetico
- transizione energetica, impianti eolici e geotermici.

A bilancio 2025 la NWB ha uno stock di debito di circa €70mld.

Il debito governativo olandese totale ammonta a circa €520mld nel 2025, con un rapporto debito/PIL attorno al 44%.

https://nwbbank.com/en/about-nwb-bank/publications/half-year-reports

In altri paesi esistono enti analoghi:

- in Francia: il Groupe Caisse des Dépôts (CDC) e Bpifrance
- in Spagna: il Crédito Oficial (ICO)
- A livello sovranazionale: la Banca Europea degli Investimenti (BEI) e la Banca Centrale Europea (BCE)

Gli enti che abbiamo descritto non vengono considerati nel calcolo del debito statale per i seguenti motivi:

1. sono classificati come "intermediario finanziario" (settore S.12 del SEC 2010) e non come "general government";
2. si finanziano autonomamente sui mercati per concedere prestiti e crediti (non usano fondi dello Stato, ma nuovi fondi reperiti sul mercato);
3. hanno autonomia decisionale.

e grazie a questa classificazione sono esentati dal rientrare nel perimetro di debito utilizzato per il calcolo dei parametri di Maastricht. (g.b.)

Gli enti che abbiamo descritto non vengono considerati nel calcolo del debito statale per i seguenti motivi:

- sono classificati come "intermediario finanziario" (settore S.12 del SEC 2010) e non come "general government";
- si finanziano autonomamente sui mercati per concedere prestiti e crediti (non usano fondi dello Stato, ma nuovi fondi reperiti sul mercato);
- hanno autonomia decisionale.



UN FLASH SULLA GEOPOLITICA DI FINE OTTOBRE 2026

Il periodo attuale comprende una serie di avvenimenti, alcuni evidentemente connessi fra loro, altri molto più complessi da individuare e soprattutto collocare, ma comunque parte del puzzle mondiale che sta evolvendosi e portando alla scoperta della sua immagine finale dove il mondo probabilmente sarà molto diverso nei suoi nuovi equilibri da quello che abbiamo conosciuto in particolare dopo la caduta del muro di Berlino.
La velocità e complessità degli avvenimenti rendono difficile una qualsiasi analisi del momento ma ancor più una previsione della sua evoluzione.
Iniziamo comunque con una scaletta cronologica degli avvenimenti succedutisi dopo la pubblicazione della precedente newsletter e di quelli fondamentali prossimi.

- 20/9 elezioni in Russia per il rinnovo della Duma, con conferma degli attuali equilibri interni di vertice;
- 22/9 firma dell'accordo USA Danimarca su Groenlandia (gli USA avevano già da tempo in essere ampie agevolazioni e concessioni per le basi militari presenti dalla fine della Seconda guerra mondiale) ma questo accordo praticamente blinda tutto il territorio da possibili inroads di altre potenze specialmente in vista di un aumento dell'interesse strategico ed energetico sull'Artico;
- 24/9 Incontro Trump-Xi Jinping a Washington: visita storica e molto curata nella parte anche simbolica, prodromica a futuri sviluppi degli accordi fra i tre grandi e che avrà il suo seguito nel confermato incontro trilaterale di Shenzen in novembre;
- 4 ottobre elezioni Brasile il cui risultato richiede il ricorso al ballottaggio fra il Presidente in carica Lula ed il candidato Flavio Bolsonaro;
- 24/9 Vladimir Putin viene invitato a Miami dal Segretario di Stato USA Marco Rubio per il summit G20 di dicembre prossimo;
- 26/9 il presidente Putin conferma la sua presenza al meeting APEC del 18-19 novembre a Shenzen, mentre per Miami la Russia ringrazia dell'invito, ma sarà forse rappresentata dal ministro degli Esteri Sergej Lavrov;
- 6/10 l'Arabia Saudita invoca l'applicazione del recente "Mecca agreement" per sostenere la sua difesa dagli Houthi yemeniti;
- 6/10 viene nominato il Presidente del Parlamento della Sassonia-Anhalt nella persona di Tobias Rausch (AfD), per la prima volta in Germania e anche con i voti trasversali determinanti di altri partiti;
- 7/10 incontro Gruppo Med9 (1) a Spalato: con la presenza dei vertici dei paesi aderenti Italia inclusa. Presenti anche come rappresentanti dei vertici UE Ursula von der Leyen e Antonio Costa;
- 14/10 viene annunciata una vista a Mosca del capo dell' FBI Kash Patel, poi però smentita all'ultimo momento;
- 17/10 iniziati gravi disordini di piazza in Francia;
- 22/10 Egitto annuncia invio aiuti militari all'Arabia Saudita esclusivamente a scopi difensivi; decisione approvata definitivamente il 26 ottobre dal Parlamento egiziano;
- 25/10 ballottaggio per la presidenza del Brasile fra Lula da Silva e Bolsonaro jr., con esito favorevole al primo; sussistono contestazioni della parte soccombente per la decisione della Corte Elettorale brasiliana (TSE) di estendere l'orario di apertura dei seggi di due ore con seggi già aperti e per di più con scrutini già in corso.

La velocità e complessità degli avvenimenti rendono difficile una qualsiasi analisi del momento ma ancor più una previsione della sua evoluzione.
Iniziamo comunque con una scaletta cronologica degli avvenimenti succedutisi dopo la pubblicazione della precedente newsletter e di quelli fondamentali prossimi.



UN FLASH SULLA GEOPOLITICA ... SEGUE

- 27/10 elezioni in Israele con esito estremamente incerto secondo i previsori politici;

Prossimi eventi principali:

- 4/11 elezioni Mid terms USA con esito incerto e sui quali i sondaggi resi pubblici sembra non siano sufficientemente attendibili;
- 18-19/11 APEC summit a Shenzen (Cina) durante il quale è previsto il primo storico trilaterale Xi Jinping-Putin-Trump;
- 29/11 elezioni in Spagna con al momento previsione di vittoria per un governo di coalizione di differente indirizzo rispetto a quello caduto il 5/10.

Come si vede l'incertezza e l'instabilità regnano sovrane e così sarà almeno fino a fine novembre.

Per quanto ci riguarda la speranza è che il tutto non influisca sui traffici marittimi dei grandi flussi e in particolare per quelli Cina-Europa dove attualmente l'Europa è un vaso di coccio in mezzo a due (anzi tre) vasi di ferro.

Per quanto ci riguarda la speranza è che il tutto non influisca sui traffici marittimi dei grandi flussi e in particolare per quelli Cina-Europa dove attualmente l'Europa è un vaso di coccio in mezzo a due (anzi tre) vasi di ferro.

Tuttavia, noi cocciutamente riteniamo che i rapporti USA-Europa alla fine rimarranno nei termini del documento "National Security Strategy of the United States of America" del novembre 2025 di cui riportiamo solo un passaggio - trovasi a pag.30 del documento - invitando comunque gli interessati al tema a leggere attentamente tutte le 33 pagine del documento stesso che riflettono l' attuale e prossima-futura posizione degli USA, con un probabile non lontano avvicinamento con i BRICS.

"*Yet Europe remains strategically and culturally vital to the United States. Transatlantic trade remains one of the pillars of the global economy and of American prosperity. European sectors, from manufacturing to technology to energy remain among the world's most robust. Europe is home to cutting-edge scientific research and world-leading cultural institutions. Not only can we not afford to write Europe off—doing so would be self-defeating for what this strategy aims to achieve".*

Quindi l'Europa dovrebbe "salvarsi" non per merito suo, ma semplicemente perchè non si può lasciarla cadere.

Se cade l'Europa infatti cade anche il traffico commerciale dalla Cina e quindi la stessa non può sostenere il minimo valore di crescita annuale del pil che le è necessario per sopravvivere ovvero del 3-4%. Sembra un paradosso per la più grande economia del mondo ma così è.

Se va in difficoltà la Cina vanno in pesante difficoltà anche gli USA considerati i delicati equilibri finanziari esistenti. Ecco allora che "la provincia autonoma Europa" continua ad essere essenziale per gli equilibri del mondo anche nel probabile nuovo assetto trilaterale (o triumvirale?) che si va formando.

Quindi stante l'invulnerabilità economica e commerciale dell'Europa, crescita dei traffici stimata a go-go, come conferma un ulteriore ordine di 20 navi da 24.000TEU da parte di MSC, che si aggiunge al già imponente piano di nuove costruzioni ordinate da questo vettore.

Tendenza confermata anche dagli altri top dello shipping, Maersk in testa.

Quindi sentiment positivo per il futuro almeno fino al 2030 "finger crossed…" (di.s.).



Note:

1) Il MED9 (noto anche come Euro-Med 9) è un gruppo informale nato nel 2013 che unisce nove Stati membri dell'Unione Europea situati nel bacino del Mediterraneo e nell'Europa meridionale. Il suo scopo principale è favorire una cooperazione politica di vertice e coordinare posizioni comuni sui dossier europei più rilevanti, agendo come una cabina di regia per portare le istanze dell'Europa del Sud all'attenzione dei vertici UE.

FLASH NEWS

LA MISSIONE DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE F.V.G. M.FEDRIGA NEGLI STATI UNITI, L'OCCIDENTE SI UNISCA SU TECNOLOGIE E ROTTE STRATEGICHE

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Estratto dal comunicato della Regione FVG di data 19-10-2026

Estratto dal comunicato della Regione FVG di data 19-10-2026

A Washington incontri con Wilson Center e Atlantic Council Washington - "In una fase segnata da profonde tensioni geopolitiche e da una competizione sempre più intensa sulle tecnologie e sulle grandi rotte commerciali, l'Occidente deve ritrovare una visione strategica comune. In questo scenario, le Regioni possono svolgere un ruolo concreto, rafforzando i legami tra territori, sistemi produttivi e centri di innovazione, contribuendo così alla sicurezza economica e alla competitività dell'intero sistema occidentale. La cooperazione transatlantica non può essere soltanto una questione diplomatica: deve tradursi in opportunità di crescita reciproca". Lo ha rimarcato Massimiliano Fedriga, nella duplice veste di governatore del Friuli-Venezia Giulia e di presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nel corso degli incontri del 19 ottobre 2026 a Washington con il Wilson Center e l'Atlantic Council.

… omissis …

Nel pomeriggio, all'Atlantic Council, centro studi specializzato in relazioni transatlantiche, sicurezza globale e geopolitica, il confronto si è svolto con Daniel Fried, già ambasciatore statunitense, e i dirigenti Will Wechsler e Jorn Fleck.

Tra i temi affrontati, il corridoio Imec, la diversificazione degli approvvigionamenti, l'allargamento dell'Unione europea e gli investimenti strategici. "La resilienza delle catene logistiche è oggi una condizione essenziale per garantire la competitività dei nostri territori. Il corridoio Imec può in tal senso rafforzare il collegamento tra Estremo Oriente ed Europa, preservando la centralità del Mediterraneo rispetto all'affermazione di rotte alternative, come quella artica. Per questo - ha sottolineato Fedriga - occorre accelerare gli investimenti, soprattutto nelle infrastrutture terrestri, e costruire partenariati solidi in un'area geopoliticamente complessa". Richiamando l'accordo tra Friuli-Venezia Giulia e Virginia, il governatore ha inoltre auspicato analoghe collaborazioni tra altre Regioni italiane e Stati americani: "Un obiettivo - come evidenziato - sul quale siamo al lavoro da anni, anche attraverso piattaforme quali Selecting Italy". In un'ottica di sistema, il governatore si è infine soffermato sull'importanza di accelerare il processo di integrazione e di allargamento europeo. "Un'esigenza - secondo Fedriga - dettata da una duplice valenza politica ed economica: dobbiamo rafforzare l'asse atlantico, dialogando non solo con gli Stati Uniti ma anche con l'America latina e meridionale, avvalendoci di interlocutori qualificati tra cui l'Organizzazione degli Stati americani". Sul tema delle nuove connessioni internazionali è intervenuta anche l'assessore Rosolen, richiamando il ruolo delle infrastrutture tecnologiche e digitali nello sviluppo dei territori. "*Le*

Tra i temi affrontati, il corridoio Imec, la diversificazione degli approvvigionamenti, l'allargamento dell'Unione europea e gli investimenti strategici. "La resilienza delle catene logistiche è oggi una condizione essenziale per garantire la competitività dei nostri territori. Il corridoio Imec può in tal senso rafforzare il collegamento tra Estremo Oriente ed Europa, preservando la centralità del Mediterraneo

FLASH NEWS

LA MISSIONE DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE F.V.G. M.FEDRIGA NEGLI STATI UNITI …SEGUE

nuove frontiere dello spazio e della dimensione subacquea stanno ampliando il concetto stesso di infrastruttura strategica. Il Friuli-Venezia Giulia, per posizione geografica e patrimonio scientifico, può diventare uno snodo non soltanto per la circolazione delle merci, ma anche per quella dei dati e delle conoscenze. La cybersecurity e la capacità di governare la trasformazione tecnologica sono quindi parte integrante della sicurezza e della competitività dei territori: è su questa convergenza tra logistica, ricerca e innovazione - ha concluso Rosolen - che dobbiamo costruire nuove opportunità di sviluppo".
ARC/DFD/al

ELETTRIFICAZIONE BANCHINE
LINEE GUIDA NAZIONALI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le Linee guida nazionali per le concessioni del servizio di “cold ironing” nei porti italiani, che permette alle navi ormeggiate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica portuale per l’intera durata della sosta.
Le Linee guida non introducono nuovi obblighi di elettrificazione, ma disciplinano il procedimento con cui le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) devono affidare in concessione il servizio, quindi le Autorità non gestiscono direttamente il servizio, ma ne organizzano l’affidamento tramite procedura di evidenza pubblica, secondo il codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 36/2023).
Per capire cosa cambia con le nuove Linee guida ministeriali, vai al link:
Linee guida cold ironing 2026.pdf



FLASH NEWS

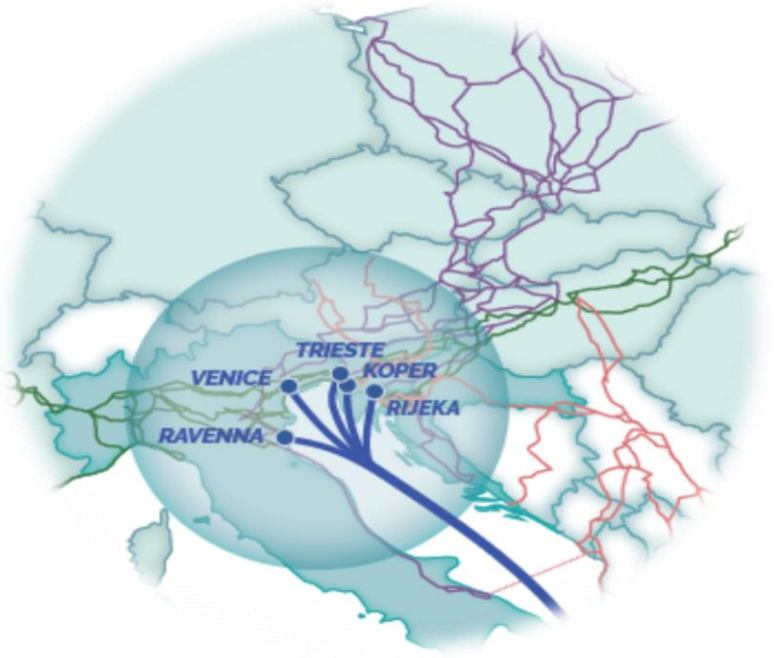
IL RUOLO DEI PORTI NORD ADRIATICI NELL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO

ISPI ISTITUTO PER GLI STUDI DI POLITICA INTERNAZIONALE

Nei giorni scorsi l'ISPI (Istituto per gli studi di politica internazionale) ha pubblicato il report realizzato in collaborazione con il NAPA (North Adriatic Port Association) dal titolo: The New Centrality of the Adriatic Sea and NAPA in the Age of Fragmentation.
Lo studio analizza in forma approfondita il ruolo dei porti Nord Adriatici nelle relazioni con i rispettivi mercati di interazione, nonché nel contesto dell'attuale complessa e critica situazione geopolitica.
Interessante la parte conclusiva dove si evidenziano le azioni che i singoli stati e l'Unione Europea dovrebbero mettere in campo per valorizzare tale range portuale che sta acquisendo una spiccata centralità nello scenario dei flussi di traffico che riguardano il Mediterraneo Orientale e i collegamenti marittimi oceanici via Suez.
Il report è reperibile al seguente link, previa registrazione:

https://www.ispionline.it/en/publication/the-new-centrality-of-the-adriatic-sea-and-napa-in-the-age-of-fragmentation-245363

The New Centrality of the Adriatic Sea and NAPA in the Age of Fragmentation



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:

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

