



## NEWSLETTER NR. 01\_2025

### FRONTE DEL PORTO

#### IL SILENZIO DELLE ISTITUZIONI

Già negli ultimi tre numeri della newsletter avevamo affrontato alcuni argomenti "caldi" sui quali il cluster marittimo-portuale si aspettava chiare e rapide decisioni da parte delle istituzioni interessate. A distanza di qualche mese dagli alert lanciati, come stanno le cose? Qualcosa si è mosso per rispondere ai preoccupati appelli provenienti da un settore strategico per la nostra economia? Vediamo di fotografare, per punti, lo stato dell'arte.

- **i presidenti dei porti non si vedono ancora.**

Come richiamato nel numero di dicembre della Newsletter, sono

nove i presidenti delle Autorità di sistema portuale scaduti o in scadenza (Genova e Trieste inclusi) e rispetto ai quali l'unica attività degna di nota a livello ministeriale è stata quella finalizzata alla designazione dei rispettivi Commissari o in continuità con i presidenti/segretari generali scaduti o nominando appartenenti alla Marina Militare.

Orbene se in una fase meramente transitoria una tale condotta può avere le sue indubbie ragioni, è evidente come il protrarsi e l'ampliarsi dei commissariamenti stia portando ad un progressivo "ingessamento" del sistema, per di più in un momento geopolitico in cui appaiono

#### SOMMARIO

Fronte del porto: il silenzio delle istituzioni.....1-3

Commissione UE e la "Bussola per la competitività-luci e ombre.....3-7

I dazi di Trump - ma quanto potranno veramente incidere sull'Europa e soprattutto sull'Italia .....7-9

Overview dello scenario macroeconomico.....10-12

Turchia-situazione economica.....12

Teu e container oggetti misteriosi.13

#### NOTIZIE FLASH

Sviluppo del Corridoio Meridionale dell' Idrogeno "South H2 Corridor.....14

Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno.....15

Rixi a Trieste per avviare i lavori del terminal ungherese.....15

ESA: al via il bando per servizi spaziali sostenibili per il trasporto intermodale.....16

FVG-Francia - sviluppo economico per rafforzamento UE.....16

## FRONTE DEL PORTO ... SEGUE

... è tutto il sistema che uscirebbe fortemente penalizzato dalle incomprensibili scelte dell'amministrazione delle Dogane: la Direzione territoriale ligure (ovvero Genova) passa dalla prima alla terza fascia su una scala di sette; Savona dalla seconda alla terza fascia e La Spezia dalla prima alla seconda.

necessarie ed urgenti scelte strategiche che orientino lo sviluppo del nostro sistema portuale.

Il disagio, per ora manifestato sottovoce in alcune realtà come quelle liguri, rischia di deflagrare nei prossimi mesi come già paventato da alcuni autorevoli commentatori del settore. E la politica che dice? Timidamente, anche per non farsi travolgere dalle critiche, muove qualche passo, per ora solo a parole. A sentire il viceministro Edoardo Rixi *"siamo a buon punto, sicuramente non arriveranno nomine entro questo mese (Ndr: febbraio 2025), perché vorrei finire di fare il giro di tutte le autorità ed evitare fughe in avanti. Poi inizieremo a fare le nomine da quei porti dove ci sono già intese"*. Concetto ribadito anche nel corso della sua recente visita a Trieste.

### • Declassamento delle dogane, l'allarme si diffonde in tutta la penisola

Dopo che a Nord Est l'allarme era stato lanciato alcuni mesi fa (e da noi ripreso nella newsletter di ottobre 2024) ora la protesta in merito al declassamento degli uffici delle dogane sta montando pesantemente anche sul versante tirrenico, con particolare riguardo al sistema portuale ligure.

Da quanto si apprende dalla stampa specializzata, è tutto il sistema che uscirebbe fortemente penalizzato dalle incomprensibili scelte dell'amministrazione delle Dogane: la Direzione territoriale ligure (ovvero Genova) passa dalla prima alla terza fascia su una scala di sette; Savona dalla seconda alla terza fascia e La Spezia dalla prima alla seconda. Insomma, una vera e propria Caporetto in un momento estremamente delicato e nel quale, per di più, è in fase di avvio, dopo anni di attesa, quella Zona Logistica Semplificata che necessita dell'attività di vigilanza e di controllo proprio da parte dell'Agenzia delle Dogane.

Gli operatori e i politici liguri non sono rimasti in silenzio ed hanno denunciato, in maniera unanime e bipartisan, la gravità della scelta chiedendo "una sospensione temporanea della misura sui nuovi criteri di classificazione degli uffici doganali e la definizione, dopo un confronto con gli operatori del settore, di una riforma che garantisca maggiore efficienza senza compromettere la competitività del sistema ligure". Richiesta che ci sentiamo di far nostra, sostituendo "ligure" con "adriatico", anche alla luce della condivisibile considerazione che non può essere un algoritmo, come denunciato dai colleghi liguri, a decidere i destini di queste strutture così essenziali per il buon funzionamento dell'economia del nostro Paese.

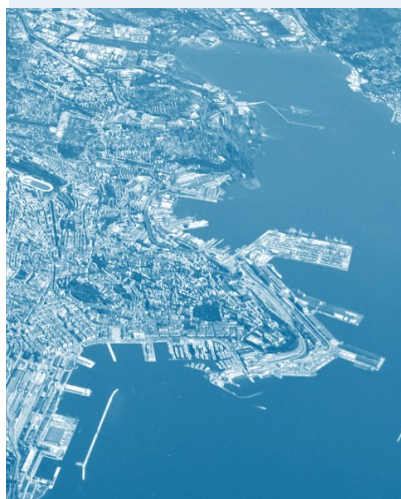
### • Aumenti dei canoni demaniali, il TAR del Lazio li annulla e ora cosa succede?

Chiudiamo la nostra analisi con la notizia, piombata all'improvviso nei primi giorni dell'anno, della sentenza emessa dal Tar Lazio (e quindi applicabile in tutta Italia) che, riunendo una serie di ricorsi, ha annullato l'aumento dei canoni demaniali deciso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel dicembre del 2022.

L'aumento, contestato tra gli altri da Assiterminal, era stato del 25,15 % rispetto all'anno precedente, con gran gaudio dei bilanci delle Autorità di sistema portuale e scorno degli operatori terminalisti, impegnati in una serie di importanti investimenti per risalire la china dopo la crisi dei traffici causa Covid.

Secondo i giudici amministrativi, il decreto ministeriale era illegittimo per aver utilizzato un indice statistico non contemplato dalla fonte primaria e sostituendolo con altro del quale ha sancito l'assoluta diversità. A comprova, il Tar afferma che, applicando l'indice previsto dalla norma, l'aumento avrebbe dovuto al più essere "anziché del 25,15 % (media tra 8,6% e 41,7 %) ... dell'8,6% ..(in alternativa la media tra 8,6% e zero, ovvero 4,3%)".

In definitiva, sempre secondo i giudici amministrativi, il calcolo applicato sarebbe completamente errato e penalizzante per i gestori dei terminal in concessione.



## FRONTE DEL PORTO ... SEGUE

Ovvia l'esultanza di questi ultimi che così hanno commentato la sentenza nelle parole del direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari: *"La sentenza, nell'annullare il decreto direttoriale del Mit del 2023, in combinato disposto con l'art.15 del D.L. 104/2023, dovrebbe determinare un diverso criterio di calcolo delle percentuali di variazione dei canoni concessori da applicarsi ai minimi previsti... Ora sta al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti adeguare i propri provvedimenti e alle Adsp procedere ai conguagli, ovvero trovare forme di compensazione (per tutti i concessionari, compresi i terminal crociere) e risolvere un tema dibattuto e contrastato da Assiterminal da più di due anni, nell'interesse di tutto il cluster della portualità"*. Nonostante sia passato più di un mese dalla notizia, non ci risulta alcuna reazione né da parte del Mit, né da parte di Assoport. Vi terremo in ogni caso aggiornati. (m.z.)

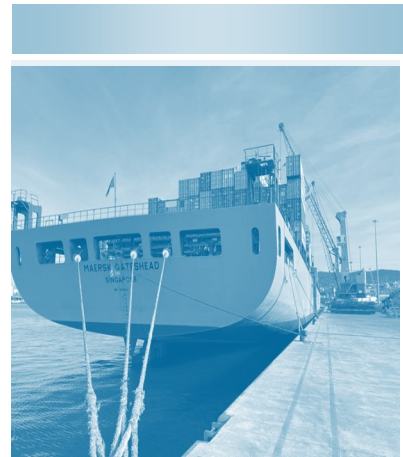
## COMMISSIONE UE E LA "BUSSOLA PER LA COMPETITIVITÀ" - LUCI E OMBRE

Lo aveva già preannunciato Mario Draghi - ex governatore della BCE e premier italiano - nel suo Rapporto sul futuro della competitività europea<sup>1)</sup> dello scorso settembre, che l'economia europea è in forte declino rispetto alla frontiera tecnologica e produttiva del mondo e che l'Unione ha bisogno «di un cambiamento radicale» e di agire unita «come mai prima», per ripristinare la competitività e per restare al passo con gli Usa e la Cina; ma, bisognava attendere l'insediamento di D. Trump alla Casa Bianca per scuotere l'Europa e costringerla a reagire?

I moniti prima di Enrico Letta – v. Rapporto sul Mercato Unico<sup>2)</sup> - e poi di Mario Draghi erano stati chiari. Il divario di produttività e competitività con gli Stati Uniti per le imprese europee si è ampliato, e la forbice tra i livelli di reddito delle due sponde dell'Oceano Atlantico si è allargata. Non solo. La convergenza tra UE e USA sull'innovazione ha rallentato, mentre la Cina ha recuperato terreno e sta primeggiando in alcune tecnologie verdi. Continua a pesare sull'industria europea, inoltre, l'alto prezzo dell'energia. Letta aveva avvertito che l'Europa deve fare molto di più leva sul mercato unico, Draghi si era spinto oltre, descrivendo un futuro economico europeo senza né forte domanda esterna, né accesso a combustibili fossili a basso costo, né stesso livello di garanzia di sicurezza NATO.

Ecco quindi che, in continuità con i report redatti prima da Enrico Letta e poi da Mario Draghi, con la Bussola per la Competitività *"Competitiveness Compass"*,<sup>3)</sup> pubblicata il 29 gennaio scorso, la Commissione Europea individua una road map che riflette la volontà di mettere la competitività al centro delle politiche, degli sforzi di semplificazione, e naturalmente anche delle politiche di finanziamento della UE. Competitività che andrà di pari passo con un maggior coordinamento all'interno del mercato unico, per fare in modo che i 27 e l'Unione, nel suo insieme, agiscano secondo priorità comuni e per assicurare adeguato sostegno finanziario ai progetti ritenuti di importanza strategica per l'intera UE.

*"L'Unione Europea ha tutti gli strumenti per eccellere nella competizione globale, ma deve agire con urgenza per superare le proprie debolezze strutturali"*. È questo il messaggio chiave con cui la presidente della Commissione Europea,



... Il divario di produttività e competitività con gli Stati Uniti per le imprese europee si è ampliato, e la forbice tra i livelli di reddito delle due sponde dell'Oceano Atlantico si è allargata. Non solo. La convergenza tra UE e USA sull'innovazione ha rallentato, mentre la Cina ha recuperato terreno e sta primeggiando in alcune tecnologie verdi.

## LA "BUSSOLA PER LA COMPETITIVITÀ"...SEGUE

... Bruxelles traccia una road map tesa a coniugare l'avanzamento dell'innovazione, l'allineamento dell'obiettivo di decarbonizzazione con le politiche dell'UE per aumentare la competitività, la riduzione dell'eccessiva dipendenza da determinati paesi o fornitori e l'aumento della sicurezza.

Ursula von der Leyen ha presentato il Competitiveness Compass, la prima grande iniziativa del suo nuovo mandato, sottolineando i punti di forza del continente: una solida base manifatturiera e industriale, una forza lavoro altamente qualificata, un mercato unico continentale e il primato nel commercio globale.

Tuttavia, negli ultimi 20-25 anni il modello economico europeo si è basato su tre pilastri ora venuti meno: manodopera a basso costo dalla Cina, energia a buon mercato dalla Russia e una parziale esternalizzazione della sicurezza. Il risultato è un persistente gap di produttività rispetto a Stati Uniti e Cina, gap che oggi deve essere colmato.

Ora, con la Bussola della Competitività, indirizzata al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Bruxelles traccia una road map tesa a coniugare l'avanzamento dell'innovazione, l'allineamento dell'obiettivo di decarbonizzazione con le politiche dell'UE per aumentare la competitività, la riduzione dell'eccessiva dipendenza da determinati paesi o fornitori e l'aumento della sicurezza.

Sono questi i 3 pilastri attorno ai quali la Commissione Europea costruisce la sua strategia di crescita e che sono, poi, integrati da cinque fattori abilitanti per sostenere la competitività in tutti i settori, tra cui l'eliminazione degli ostacoli al mercato unico, la creazione di un mercato dei capitali efficiente che favorisca il flusso degli investimenti, la promozione di competenze e posti di lavoro di qualità, il coordinamento delle politiche a livello nazionale e dell'UE, nonché la riduzione e la semplificazione drastica degli oneri amministrativi e normativi.



Detto in sintesi, il documento pubblicato a fine gennaio è in sostanza il programma di legislatura, con una trentina di provvedimenti da adottare da qui a fine 2026, per snellire procedure e indirizzare risorse ai settori strategici. Trattasi, quindi, di un documento ancora da elaborare nei dettagli, il cui intento è delineare un'agenda per la Commissione europea nei mesi e anni a venire.

Ora, è nostro intento non soffermarci sul contenuto della Bussola della Competitività (scaricabile al link sopra riportato), di cui si è molto parlato recentemente, bensì evidenziare quelle che sembrano essere, a primo acchito, alcune criticità emerse. In particolare, sarà interessante capire perché le reazioni alla pubblicazione del documento, da parte di imprese, associazioni di categoria, sindacati, asso-



## LA "BUSSOLA PER LA COMPETITIVITÀ"...SEGUE

ciazioni ambientaliste, nonché organi governativi, non siano state sempre benevole. Infatti, sono in molti a sostenere che, nella sostanza, le misure identificate dalla Commissione europea nella sua Bussola non solo non siano dirompenti ma, in alcuni casi, anche contraddittorie. Ad esempio, quanto all'ambiente, si ha l'impressione che Bruxelles cerchi di anteporre la *deregolamentazione alla decarbonizzazione*, prendendo così di mira in particolare il "Green Deal" europeo e dando priorità all'innovazione e alla crescita rispetto all'ambiente.

Ma, allora, riuscirà l'Europa a *decarbonizzare senza frenare lo sviluppo*?

Forse, è presto per dirlo, in quanto misure più dettagliate sulla transizione verde dell'industria tradizionale (quali: integrazione del mercato dell'energia per favorire la riduzione dei prezzi, modernizzazione delle reti, sostegno alla domanda di prodotti low-carbon, aiuti di Stato "flessibili" etc.) e l'espansione di nuove tecnologie, rispettose del clima, sono previste nel "*Clean Industrial Deal*", che sarà pubblicato a fine febbraio. Contemporaneamente, "*Affordable Energy Action Plan*" dovrà affrontare il nodo dei costi energetici, strutturalmente elevati sia per le imprese che i consumatori, dedicando particolare attenzione ai settori energivori come acciaio, metalli, chimica, così come all'automotive, con piani d'azione mirati.

Detto ciò, rimane quindi da vedere quali saranno gli impatti effettivi di tali cambiamenti, anche se sembra abbastanza evidente che questi interventi daranno risultati solo nel medio-lungo termine, mentre le aziende europee hanno bisogno di soluzioni immediate per arginare il rischio di deindustrializzazione.

In aggiunta, per far fronte al gap d'innovazione con Usa e Cina, Bruxelles propone una strategia dedicata a "start-up e scale-up", con un *regime giuridico comune* – il "28° regime" - che sia svincolato da 27 legislazioni nazionali e semplifichi le regole, dando alle imprese innovative la possibilità di operare in tutta l'UE con un'unica normativa, senza doversi districare tra le 27 legislazioni nazionali. Nello specifico, si tratta di una nuova entità giuridica paneuropea, che coinvolge decine di Stati, stakeholder, gruppi di interesse e regolatori e che dovrebbe vedere la luce già nel 2025 che, per gli standard della politica, è una velocità impressionante.

Questo nuovo regime potrebbe essere, effettivamente, un punto di svolta per le start-up e le aziende in crescita, facilitando gli investimenti e riducendo i costi burocratici.

Ma, ce la farà l'Europa ad agire con rapidità ed efficacia, convincendo tutti gli Stati membri ad *adottare un sistema parallelo* alle loro leggi nazionali?

Se ci riuscirà sarà la dimostrazione che l'UE può ancora innovare e competere; in caso contrario c'è il rischio che il progetto naufrighi tra visioni nazionali divergenti e pressioni interne.

Un ulteriore elemento di riflessione è dato dalla diffidenza dimostrata da gran parte delle aziende europee nei confronti della strategia per la competitività, la quale, pur avendo intenti apprezzabili, resta scollegata dalle realtà sociali ed economiche dei Paesi membri. Con una lettera inviata a U. von der Leyen, a firma dei presidenti delle organizzazioni imprenditoriali dei primi tre paesi industriali UE, Germania (Bdi), Italia (Confindustria) e Francia (Medef), le aziende chiedono una *regolamentazione più chiara* relativa alla *concorrenza globale*, senza un eccessivo peso della burocrazia. Contemporaneamente è stata stilata una lista di desiderata, tra cui i tentativi di rendere meno stringenti la tassonomia verde, la direttiva sulla responsabilità socio-ambientale delle corporation (Directive on Corporate Sustainability Due Diligence) e le iniziative per la decarbonizzazione, con la richiesta di una sospensione della direttiva per due anni.

In scia alla lettera degli industriali europei, ben 18 aziende petrolifere, tra cui l'italiana ENI, hanno lanciato un appello ai vertici di Commissione, Parlamento e Consiglio euro-

.... Detto ciò, rimane quindi da vedere quali saranno gli impatti effettivi di tali cambiamenti, anche se sembra abbastanza evidente che questi interventi daranno risultati solo nel medio-lungo termine, mentre le aziende europee hanno bisogno di soluzioni immediate per arginare il rischio di deindustrializzazione.



Sono in molti a temere che, se l'UE asseconderà le spinte delle imprese si rischierà, in realtà, di far fare un balzo all'indietro all'UE che, sotto la veste della semplificazione, rischia di intaccare le regole conquistate finora, minando gli obiettivi di una giusta transizione dell'Unione. In tal modo, gli interessi delle imprese finirebbero per essere privilegiati rispetto alle sfide urgenti per il clima e la biodiversità.



pei, chiedendo *un piano operativo dedicato*, che includa misure per consentire al settore di rimanere competitivo e per sbloccare gli investimenti privati nelle tecnologie "green", attraverso chiari *incentivi finanziari* e meccanismi di de-risking.

Alle richieste delle aziende europee si aggiunge, infine, una dichiarazione congiunta indirizzata, alla Commissione UE, da parte di oltre 200 attori del settore finanziario che chiedono cautela nella revisione delle norme UE sulla sostenibilità.

Dunque, tradotto in pratica, è evidente un timore piuttosto diffuso da parte di coloro che dovrebbero, invece, apprezzare l'iniziativa.

A fronte del suddetto scenario, assisteremo ad un *allentamento del pugno di ferro sulle politiche green e sulla concorrenza globale*?

Sono in molti a temere che, se l'UE asseconderà le spinte delle imprese si rischierà, in realtà, di far fare un balzo all'indietro all'UE che, sotto la veste della semplificazione, rischia di intaccare le regole conquistate finora, minando gli obiettivi di una giusta transizione dell'Unione. In tal modo, gli *interessi delle imprese* finirebbero per essere privilegiati rispetto alle *sfide urgenti per il clima e la biodiversità*.

Sarà, quindi, necessario attendere e vedere come verrà declinata la prima proposta di Semplificazione Omnibus - "*Omnibus Simplification Package*" - prevista per fine febbraio, concepita per semplificare la rendicontazione di sostenibilità, due diligence e tassonomia, a fronte della richiesta degli imprenditori di una sospensione di due anni, cui si accennava prima, per valutarne bene l'impatto e per poi rivedere il tutto in chiave competitiva.

Infine, nonostante Bruxelles abbia preannunciato la nascita di un nuovo *Fondo per la competitività*, all'interno del prossimo bilancio settennale dell'UE, destinato a rafforzare le capacità innovative e produttive, l'aspetto dove la Bussola è, ad oggi, lacunoso è quello relativo al *finanziamento* della competitività europea. Il Rapporto Draghi ha stimato in 750-800 miliardi aggiuntivi annui, fino al 2030, *il fabbisogno per rendere l'Europa competitiva*, ma ad oggi non esiste una strategia chiara su come reperire queste risorse. Nel documento si parla di ricalibrare il bilancio comunitario, che però sarà rivisto solo nel 2027, e si promuove un migliore coordinamento degli investimenti governativi nazionali, ma senza un piano dettagliato. Anzi, nell'assenza di disponibilità finanziarie comuni, a livello europeo, si prevede di ampliare i margini per la concessione di aiuti di stato, tramite i bilanci nazionali, rischiando così di rendere le deroghe sugli aiuti di stato qualcosa di ordinario: quindi, siamo di fronte ad una misura contraddittoria?

Oggi, quello che è certo è che appena il 15% del bilancio europeo è usato a favore della competitività, mentre l'obiettivo di Bruxelles è colmare il *deficit di finanziamento* che limita la transizione verde e digitale, mantenendo al contempo la sostenibilità dei bilanci pubblici. Un equilibrio non facile da trovare, ma cruciale per non perdere ulteriore terreno rispetto ad altre grandi potenze economiche.

Un'ultima riflessione riguarda, poi, *l'eccesso di regolamentazione* con cui la Bussola dovrà fare i conti. Per assicurare la crescita economica nel futuro prossimo, Bruxelles sta ora proponendo l'adozione di una serie di nuove leggi e regolamenti (innovazione, sviluppo AI, decarbonizzazione, economia circolare etc.), a cui si aggiungono almeno una dozzina di strategie e piani d'azione in diversi settori: dall'acciaio all'industria chimica, dai porti all'industria marittima, dall'automotive all'agricoltura, dalla difesa all'adattamento climatico etc., dando così l'impressione che la Bussola per la competitività finisca per contraddire sé stessa; ovvero, anziché semplificare il quadro regolatorio possa essere un fattore in più di incertezza e complicazione.

## LA "BUSSOLA PER LA COMPETITIVITÀ"...SEGUE

Per concludere, al di là dei timori e delle diffidenze cui si accennava prima, saremo in grado di comprendere le reali intenzioni della nuova Commissione solo quando avremo esaminato il contenuto delle proposte legislative che la stessa si prefigge di adottare a breve.

Siamo consapevoli, però, che la sfida più grande per la Commissione UE sarà convincere i 27 Stati membri a superare la frammentazione delle politiche industriali e lavorare insieme per migliorare produttività e competitività comuni; ovvero, sarà necessaria un'azione coordinata tra Bruxelles e gli Stati membri, dove i governi nazionali dovranno mettere da parte i loro interessi individuali per raggiungere obiettivi europei comuni.

Vedremo se l'Unione riuscirà ad agire unita e a tradurre il Competitiveness Compass in un piano d'azione concreto ed efficace, oppure ci ritroveremo di fronte all'ennesima lista di buone intenzioni rischiando, così, di perdere la "bussola" per sempre. (m.d.f.)

### Note:

- 1) [https://www.eunews.it/wp-content/uploads/2024/10/00\\_Rapporto-Draghi-parte-A.pdf](https://www.eunews.it/wp-content/uploads/2024/10/00_Rapporto-Draghi-parte-A.pdf)  
<https://www.eunews.it/rapporto-draghi-parte-b/>
- 2) <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>
- 3) [https://commission.europa.eu/document/download/10017eb1-4722-4333-add2-e0ed18105a34\\_en](https://commission.europa.eu/document/download/10017eb1-4722-4333-add2-e0ed18105a34_en)

## I DAZI DI TRUMP - MA QUANTO POTRANNO VERAMENTE INCIDERE SULL' EUROPA E SOPRATTUTTO SULL' ITALIA

Abbiamo già accennato in un altro precedente articolo quale è uno degli obiettivi primari di Trump, ovvero quello di ridare orgoglio ad un'America ferita.

Ovviamente sotto questo aspetto (dazi) privilegiando l'economia "domestica" rispetto a quella di importazione e da qui il criterio daziale.

Tuttavia, esistono profonde differenze sia pratiche che di obiettivo strategico fra i vari flussi di importazione, sia nelle origini che nelle tipologie di prodotto e nei settori specifici di consumo USA.

Per quanto attiene il flusso asiatico via mare, e in particolare dalla Cina, parliamo in rilevante parte di prodotti di consumismo ed automotive e quindi prodotti che gli USA possono produrre in casa, ma a costi più alti e da qui l'utilità dei dazi che compensano questi ultimi.

Per quanto attiene il flusso europeo invece, il prodotto esportato è soprattutto di qualità e di produzioni che non hanno l'equivalente in USA o, perlomeno, questo è il sentiment degli specifici mercati di consumo americano e inoltre, anche in presenza di un teorico "reshoring", l'operazione richiede tempo, competenze e costi non indifferenti da cui origina quindi l'effetto non certamente rapido né tantomeno immediato dell'operazione (vedere quanto accaduto in Asia).

Ma concentriamoci ora sull' interscambio Italia/USA, perché è nostra opinione che questa amministrazione utilizzerà lo strumento dei dazi a scopo non solo di rilancio dell'economia nazionale, ma soprattutto per scopi di geopolitica e di pressioni differenziate a seconda delle circostanze e delle situazioni specifiche.

I seguenti dati sono da interpretarsi come "indicativi":



Per quanto attiene il flusso europeo invece, il prodotto esportato è soprattutto di qualità e di produzioni che non hanno l'equivalente in USA o, perlomeno, questo è il sentiment degli specifici mercati di consumo americano e inoltre, anche in presenza di un teorico "reshoring", l'operazione richiede tempo, competenze e costi non indifferenti da cui origina quindi l'effetto non certamente rapido né tantomeno immediato dell'operazione (vedere quanto accaduto in Asia).

## I DAZI DI TRUMP ...SEGUE

... la nostra produzione rimane complessivamente ancora apprezzata e competitiva e quindi in grado di reggere anche eventuali, ribadiamo a nostro avviso improbabili, prove di forza daziali specialmente lineari nei nostri confronti.

Ultimo dato disponibile 2023 (12 mesi) (fonte Ambasciata d'Italia negli USA).

- Totale interscambio: 92 miliardi euro (proiezioni 2024 91 mil)
- Export da Italia verso USA: 67 miliardi (65 mld)
- Import da USA verso Italia: 25 miliardi (26 mld)
- Totale export Italia 2023: 650 miliardi
- Incidenza export verso USA sul totale export italiano: 10%

Interessante invece verificare la classifica in valore (quindi quella dove possono incidere i dazi) per le principali tipologie di merce.

Peraltro, notiamo con soddisfazione che, oltre a quei prodotti che potevamo facilmente intuire essere nel paniere dell'export (agroalimentare, vinicola, fashion fascia media e alta etc.) troviamo al vertice del valore altri prodotti come la meccanica, la cantieristica e la nautica, i farmaceutici che dimostrano capacità nazionali che forse a volte vengono sottaciute o semplicemente non riconosciute nella tipica mancanza di autostima degli italiani.

Pertanto, proponiamo al lettore la sola classifica (elaborata su dati della fonte ([www.infomercatiesteri.it](http://www.infomercatiesteri.it)) lasciando al lettore una sua considerazione ed eventuali approfondimenti più mirati che comunque dimostrano come, anche in presenza di costi di produzione non certo paragonabili con quelli cinesi, anche se il gap si è fortemente ridotto nel corso degli anni, la nostra produzione rimane complessivamente ancora apprezzata e competitiva e quindi in grado di reggere anche eventuali, ribadiamo a nostro avviso improbabili, prove di forza daziali specialmente lineari nei nostri confronti.

### Export Italia-USA (in milioni di Euro)

Tipologia di merci	valore in Euro mil x anno			incidenza %			
	periodo	2021	2022	2023	2021	2022	2023
macchinari e apparecchiature		9.311	11.131	12.393	18,83%	17,19%	18,56%
farmaceutici		4.674	7.240	8.019	9,45%	11,18%	12,01%
altri mezzi di trasporto (navi e imbarcazioni, treni, aeromobili...)		4.021	5.895	6.149	8,13%	9,10%	9,21%
autoveicoli		4.164	4.763	5.780	8,42%	7,36%	8,66%
alimentari		3.125	3.995	4.039	6,32%	6,17%	6,05%
prodotti di altre industrie manifatturiere		3.227	3.781	3.867	6,53%	5,84%	5,79%
chimici		2.048	2.736	2.897	4,14%	4,23%	4,34%
altri articoli in pelle		1.909	2.825	2.747	3,86%	4,36%	4,11%
bevande		2.400	2.542	2.560	4,85%	3,93%	3,83%
app elettriche e non elettriche per uso domestico		1.728	2.400	2.544	3,50%	3,71%	3,81%
abbigliamento anche in pelle		1.669	2.505	2.352	3,38%	3,87%	3,52%
derivati raffinazione petrolio e coke		1.587	2.819	2.351	3,21%	4,35%	3,52%
prodotti metallo esc.macchinari e attrezzature		1.806	2.107	2.124	3,65%	3,25%	3,18%
computer , elettronica e ottica, elettromedicali ...		1.520	1.927	1.910	3,07%	2,98%	2,86%
mobili		1.421	1.774	1.589	2,87%	2,74%	2,38%
prodotti lavorazione minerali non metalliferi		1.406	1.729	1.559	2,84%	2,67%	2,34%
prodotti della metallurgia		1.161	1.729	1.559	2,35%	2,67%	2,34%
art gomma e plastiche		802	957	874	1,62%	1,48%	1,31%
tessili		501	591	486	1,01%	0,91%	0,73%
altri prodotti e attività		360	523	402	0,73%	0,81%	0,60%
carta e derivati		287	429	250	0,58%	0,66%	0,37%
articoli legno esc mobili		169	208	177	0,34%	0,32%	0,27%
agricoltura pesca silvicoltura		95	115	106	0,19%	0,18%	0,16%
minerario		43	33	30	0,09%	0,05%	0,04%
tabacco		4	1	1	0,01%	0,00%	0,00%
prodotti della stampa		1	2	1	0,002%	0,003%	0,001%
<b>TOTALI</b>		<b>49.439</b>	<b>64.757</b>	<b>66.766</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

fonte: [www.infomercatiesteri.it](http://www.infomercatiesteri.it)



## I DAZI DI TRUMP ...SEGUE

Per una valutazione a livello territoriale riferita al bacino del Nord Adriatico, riportiamo di seguito la tabella delle esportazioni 2023 verso gli USA del Nord Est Italia e, in particolare, della Regione Friuli-Venezia Giulia con la suddivisione per provincie:

ESPORTAZIONI CON GLI STATI UNITI - ANNO 2023 - VALORI IN MILIONI DI EURO				
AREA	2022	2023	VAR.%	INCIDENZA %
ITALIA	64.757	66.766	3,10%	100,00%
NORD EST ITALIA	22.716	21.429	-5,67%	32,10%
FRIULI VENEZIA GIULIA	3.130	2.347	-25,02%	3,52%
UDINE	568	589	3,70%	0,88%
GORIZIA	720	48	-93,33%	0,07%
TRIESTE	1.311	1.224	-6,64%	1,83%
PORDENONE	530	486	-8,30%	0,73%

fonte: Camera di Commercio di Udine e Pordenone

Di seguito l'elenco dei principali prodotti esportati nel periodo gennaio – marzo 2024, tra i quali la voce navi e imbarcazioni, dovuta alle attività di Fincantieri, rappresenta ben il 77,5% del valore totale:

ESPORTAZIONI FRIULI VENEZIA GIULIA - STATI UNITI - PRIMI 10 PRODOTTI PERIODO GENNAIO - MARZO 2024 - VALORI IN EURO		
MERCI	EURO	INCIDENZA %
NAVI E IMBARCAZIONI	975.409.809	77,5%
MOBILI	82.002.976	6,5%
ALTRE MACCHINE IMPIEGHI SPECIALI	38.485.707	3,1%
ALTRE MACCHINE IMPIEGO GENERALE	23.855.791	1,9%
PRODOTTI ALIMENTARI	16.839.755	1,3%
APPARECCHIATURE PER TELECOMUNICAZIONI	16.411.358	1,3%
MACCHINE DI IMPIEGO GENERALE	14.675.502	1,2%
BEVANDE	13.208.402	1,0%
MACCHINE PER LA FORMATURA DI METALLI E UTENSILI	8.969.311	0,7%
MOTORI, GENERATORI, TRASFORMATORI ELETTRICI	6.384.778	0,5%
TOTALE PRIMI DIECI PRODOTTI ESPORTATI	1.196.243.389	95,1%
ALTRI PRODOTTI ESPORTATI	61.864.883	4,9%
TOTALE GENERALE	1.258.108.272	100,0%

fonte: Camera di Commercio di Udine e Pordenone

Nell'insieme, l'export del FVG verso gli Stati Uniti rappresenta il 12,35% dell'export regionale complessivo, che si aggira mediamente intorno ai 19,1 miliardi di euro, e nel 2023 è sceso del 25% rispetto al 2022, ma tale dato varia sensibilmente di anno in anno in quanto è influenzato soprattutto dalla cantieristica navale.

Per il 2024 si prevede una ripresa intorno al +2,1%. (d.s.)



Nell'insieme, l'export del FVG verso gli Stati Uniti rappresenta il 12,35% dell'export regionale complessivo, che si aggira mediamente intorno ai 19,1 miliardi di euro, e nel 2023 è sceso del 25% rispetto al 2022, ma tale dato varia sensibilmente di anno in anno in quanto è influenzato soprattutto dalla cantieristica navale.



## OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

È in corso un dibattito interno alla BCE sulla necessità di posporre i tagli dei tassi. Alcuni membri di orientamento restrittivo del board esecutivo spingono per una pausa o addirittura uno stop al taglio dei tassi.

Il mercato azionario europeo negli ultimi due mesi ha beneficiato di afflussi di capitali, grazie a una rotazione (lieve) dai titoli tecnologici americani...



### Alcune annotazioni e aspettative per il 2025 In Europa

La Banca centrale europea ha abbassato i tassi di interesse di 25 punti base a gennaio 2025, riducendo il tasso di deposito al 2,75%, il tasso di rifinanziamento principale al 2,90% e il tasso di prestito marginale al 3,15%. Questa mossa riflette le prospettive di inflazione aggiornate, con pressioni sui prezzi in calo in linea con le proiezioni. L'inflazione interna rimane elevata a causa di aggiustamenti ritardati di salari e prezzi, ma la crescita salariale si sta riducendo e gli utili aziendali stanno assorbendo l'aumento dei costi. Nonostante le persistenti condizioni di finanziamento restrittive, si prevede che il taglio dei tassi ammorbidirà gradualmente i costi dei prestiti ad aziende e famiglie.

L'inflazione al consumo in gennaio si è attestata al 3.3% annuo, in leggero aumento.

La BCE rimane "basata sui dati" e non si è impegnata a seguire un percorso di tasso predeterminato, sottolineando un approccio cauto per garantire che l'inflazione si stabilizzi al suo obiettivo del 2%. È in corso un dibattito interno alla BCE sulla necessità di posporre i tagli dei tassi. Alcuni membri di orientamento restrittivo del board esecutivo spingono per una pausa o addirittura uno stop al taglio dei tassi.

Il mercato azionario europeo negli ultimi due mesi ha beneficiato di afflussi di capitali, grazie a una rotazione (lieve) dai titoli tecnologici americani da parte degli operatori di mercato, attirati verso l'Europa:

- dall'assenza immediata di sanzioni da parte degli USA verso l'Europa, che ha fatto sperare in un aumento della competitività relativa delle produzioni europee (auto, lusso, tecnologia),
- dalle aspettative di fine della guerra in Ucraina (con conseguenti benefici per le imprese europee che potrebbero essere coinvolte nella ricostruzione del paese e con aspettative di abbassamento del costo dell'energia e dei materiali),
- dalle aspettative di maggiori investimenti pubblici (nella difesa, nell'industria per molti anni trascurata). In Germania ci si attende un robusto stimolo fiscale.

L'euro, dopo aver sfiorato la parità con il dollaro a 1.02\$/€ a inizio gennaio, ha risalito la china fino all'attuale valore di 1.05 dollari acquistabili con 1 euro.

L'Europa si trova in questo momento a fronteggiare sfide che resteranno descritte anche nei libri di economia; in pochi giorni gli USA hanno cambiato posizionamento di 180°, passando da una posizione dichiarata di protezione dell'Ucraina (e quindi dell'Europa), ai negoziati con la Russia portati a termine scavalcando completamente l'Europa, alle dichiarazioni rilasciate, apertamente a scapito degli altri membri NATO.

Il rischio per l'Europa è che, emarginata o esclusa nelle negoziazioni, i contributi economici alla difesa Ucraina non vengano riconosciuti (e sono stati ben più alti di quelli USA), e che l'Europa perda la posizione di business partner commerciale privilegiato per l'Ucraina.

Intanto, nel recentissimo Bruegel paper di Burilkov e Wolff si stima una spesa aggiuntiva per la difesa di almeno €250miliardi all'anno, cioè l'1.3% del Pil europeo attuale, a deterrente delle aggressioni russe. Queste spese verrebbero finanziate attraverso l'emissione di €625miliardi di obbligazioni governative EU per coprire i prossimi 5 anni, con conseguente aumento dei tassi governativi e calo del valore di bond già emessi e delle azioni.

Per l'Europa la crescita economica diventa sempre più urgente (Draghi report docet): più coesione tra paesi europei, più PIL, più efficienza nell'allocazione del capitale in attività ad alto tasso di innovazione e ad alto rendimento, più export ad alto valore aggiunto, meno regolamentazioni e burocrazie, sostanzialmente anche meno attenzione alle varie istituzioni multilaterali (ad esempio la NATO). Urge una rinnovata leadership in Francia e soprattutto Germania, sperando che il neoletto Merz sia veloce nella formazione di un governo di coalizione forte.



## OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ...SEGUE

Ora gli operatori si stanno riorientando su altri mercati come Europa e Asia, dove le azioni sono rimaste un po' indietro con rapporti interessanti rispetto agli utili e con un residuo potenziale di apprezzamento. Gli inneschi sono stati rispettivamente la stabilizzazione macroeconomica in Europa e l'esplosione della new Wave tecnologica legata all'intelligenza artificiale.

*A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, CNBC.com, Reuters.com, Bloomberg.com, Unicredit research, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting, ZeroHedge.com, euronews.com, tradingeconomics.com, ecb.org)*

## TURCHIA: SITUAZIONE ECONOMICA GENERALE

Dal 2021 si è verificata una grave recessione. I tentativi di arginarne le conseguenze attraverso un allentamento monetario sono risultati vani.

I tassi di interesse reali si sono abbassati fino a diventare negativi.

La lira turca si è svalutata drasticamente, fino a raggiungere oggi il valore di 36,42 Lire turche per 1 dollaro (10 lire per 1 dollaro nel 2021). L'inflazione ha raggiunto picchi dell'80% annuo.

Le importazioni di beni e capitali hanno ampiamente superato il valore delle esportazioni.

Il debito governativo è basso rispetto agli altri membri G20, nel 2024 circa il 30% del PIL.

I due obiettivi al momento restano ridimensionare l'inflazione e spingere la crescita del PIL.

Nel corso del 2024 la Banca Centrale Turca ha mantenuto il tasso di interesse ufficiale a livelli molto restrittivi tra il 50 e il 45%. Al contrario la politica fiscale non è stata ugualmente restrittiva e non ha potuto supportare a sufficienza il processo disinflattivo: il terremoto del 2023 e l'indicizzazione dei salari hanno obbligatoriamente fatto salire la spesa pubblica.

Per il 2025 il Ministero delle Finanze ha dichiarato l'intenzione di procedere con condizioni fiscali restrittive. Se le misure fiscali saranno implementate efficacemente, i tassi potranno essere abbassati: nello scenario ottimista a fine 2025 gli analisti si aspettano inflazione annua attorno al 25% e tassi sotto il 30%, e nel corso del 2026 tassi vicini al 22%. Tagli prematuri implicherebbero sì una crescita più forte nel 2025, ma anche un'inflazione sostenuta nel medio termine. (g.b.)

*Fonti: tradingeconomics.com, Bloomberg.com, Worldbank.org, CEIC Data, Yahoo Finance, Turkish statistical Institute, Goldman Sachs, JPMorgan*

Nel corso del 2024 la Banca Centrale Turca ha mantenuto il tasso di interesse ufficiale a livelli molto restrittivi tra il 50 e il 45%. Al contrario la politica fiscale non è stata ugualmente restrittiva e non ha potuto supportare a sufficienza il processo disinflattivo: il terremoto del 2023 e l'indicizzazione dei salari hanno obbligatoriamente fatto salire la spesa pubblica



## TEU E CONTAINER OGGETTI MISTERIOSI

Abbiamo notato leggendo alcuni articoli su stampa non specializzata, ma che riprendevano passaggi di quella specializzata del settore che, in particolare nei titoli, vengono spesso utilizzati termini e unità di misura improprie.

Pertanto, riassumiamo brevemente l'argomento solo per segnalare almeno alcuni concetti generali a chi ci segue, e che non è un diretto "addetto ai lavori", il quale ovviamente conosce questi termini.

La base di tutto è il mitico container originale da 20' che vale un TEU (twenty equivalent unit) che misura 20 piedi ovvero 6,09 metri lineari.

Questa unità di misura rappresenta l'equivalente del famoso "metro" campione d'iridio depositato a Parigi.

Con questa unità di misura si calcolano:

Le capacità delle navi full-container, cioè gli "slot" disponibili a bordo delle navi container che sono gli spazi fisici attrezzati per contenere un container da 20' ovvero 1 TEU.

La capacità complessiva di tutta la flotta di navi portacontainer del mondo, che attualmente ammonta ad una capacità totale di quasi **33 milioni di TEU**

Attenzione che questa **non è la portata effettiva di carico** delle navi che evidentemente è inferiore alla capacità geometrica in quanto deve tenere conto del peso del carico per singolo container e complessivo, dei singoli container imbarcati e della stabilità della nave e di una lunga serie di altri fattori tecnici di cui vi risparmiamo la discussione, ma per dare un termine generico di riferimento diciamo che in genere la portata effettiva di carico pagante varia dall'80% al 90% della portata geometrica della nave.

Ed andiamo ora alla conta del traffico dove si genera di solito **la prima confusione fra TEU e box**:

Se per traffico si intende il "container trade", cioè il movimento via mare di container pieni + vuoti fra porti di imbarco e porti di sbarco, lo stesso si colloca intorno ai **180 milioni di TEU** pieni (183.158.200 nel 2024, +6,2% rispetto al 2023) ovvero con carico pagante e circa **60/70 milioni di TEU vuoti** e, quindi, **250 milioni di TEU totali**, ovvero circa 120 mil di box pieni e circa 50 mil di box vuoti quindi complessivamente **170 mil di box**.

Questo si spiega con il fatto che la maggior parte della flotta container per esigenze commerciali e con tendenza in crescere è ora formata da **unità di 40' (circa 12 metri lineari) che valgono 2 TEU l'uno**.

**E qui nasce la seconda confusione:**

I movimenti che la nave fa in porto con le operazioni di imbarco e sbarco sono movimenti di box e non di TEU e quindi sia i tempi che i costi sono riferiti ai container/box (che abbiamo detto sono prevalentemente da 40').

I movimenti che invece fa il container nei terminal sia di iniziale imbarco e sbarco che intermedi e quindi p.e. anche il trasbordo su navi feeder, sono di gran lunga maggiori e sulla base dei dati diffusi dai terminalisti, che di norma sono in TEU, superano complessivamente su base annua gli 800 milioni di TEU (pari indicativamente a 530 milioni di box/moves, con una media che varia da 3 a 4 moves per box) avvicinandosi quindi progressivamente verso il mitico miliardo di TEU ovvero circa 600/700 milioni di movimenti effettivi di container/box.

Sperando di avere chiarita e non ulteriormente complicata la comprensione del lettore non di settore, ricordiamo infine che le **casse mobili** che costituiscono l'unità di misura del traffico unitizzato terrestre (UTI) e che in genere viaggia per mare unicamente su semirimorchi con le navi ro-ro hanno caratteristiche diverse dal container marittimo ed anche una dimensione di base diversa, mediamente di 45' (pari a 13,72 m), costituendo quindi un settore a se stante del trasporto unitizzato intermodale, e quando vengono contabilizzati in Teu si utilizza un fattore di conversione pari a 2,25 Teu x 1 UTI. (d.s.)



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

Se per traffico si intende il "container trade", cioè il movimento via mare di container pieni + vuoti fra porti di imbarco e porti di sbarco, lo stesso si colloca intorno ai 180 milioni di TEU pieni (183.158.200 nel 2024, +6,2% rispetto al 2023) ovvero con carico pagante e circa 60/70 milioni di TEU vuoti e, quindi, 250 milioni di TEU totali, ovvero circa 120 mil di box pieni e circa 50 mil di box vuoti quindi complessivamente 170 mil di box.



## NOTIZIE FLASH

### SVILUPPO DEL CORRIDOIO MERIDIONALE DELL'IDROGENO "SOUTH H2 CORRIDOR"

**Italia, Germania, Austria, Algeria e Tunisia** hanno firmato, a gennaio scorso, una dichiarazione comune d'intenti per continuare a lavorare allo sviluppo del Corridoio Meridionale dell'Idrogeno "**South H2 Corridor**" - asset strategico sul piano politico ed economico - (vedi ns. precedente articolo sul South H2 Corridor del novembre 2024), che ha visto coinvolti nella discussione diversi rappresentanti appartenenti al settore sia pubblico che privato dei 5 Paesi di cui sopra.

La firma ha avuto luogo durante la Riunione Ministeriale e **Forum Imprenditoriale sul Corridoio Meridionale dell'Idrogeno (South H2)**, aperta dal ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Antonio Tajani e dal ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, e che ha coinvolto organizzazioni, imprese e rappresentanti della filiera dell'idrogeno.

Nello specifico, l'attenzione del Forum imprenditoriale è stata focalizzata sulle opportunità di collaborazione tra Europa e Nord Africa e sugli sviluppi tecnologici del progetto infrastrutturale, per trasportare idrogeno rinnovabile, per oltre 3.300 chilometri, dal Nord Africa all'Italia, all'Austria e alla Germania; un progetto da inserirsi all'interno del quadro di transizione energetica e della diversificazione delle linee di approvvigionamento dell'UE.



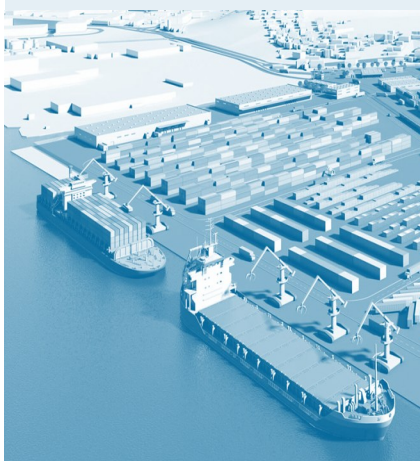
Ministero degli Affari Esteri  
e della Cooperazione Internazionale





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale  
Porti di Trieste e Monfalcone

L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità.



## NOTIZIE FLASH

### LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ LEGATE ALLO SVILUPPO DELL'IDROGENO. IL PORTO DI TRIESTE AL CAIRO, IN EGITTO, AL CENTRO DELLA CONFERENZA HYDROGEN MEDITERRANEAN SUMMIT

Comunicato stampa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale di data 19 febbraio 2025 - estratto

Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno, nel percorso verso una transizione energetica sostenibile, sono state al centro del dibattito al Cairo, dove si è svolto l'Hydrogen Mediterranean Summit, evento internazionale organizzato dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt. L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo.

Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammmoniaca e le Hydrogen Valley - veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde - potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume.

L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità.

*“Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro” ha rimarcato Torbianelli. “Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto”.*

### RIXI A TRIESTE PER AVVIARE I LAVORI NEL TERMINAL PORTUALE UNGHERESE

Il Vice Ministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi, con il commissario Vittorio Torbianelli e l'assessore regionale Pierpaolo Roberti ha incontrato a Trieste il 20 febbraio scorso Levente Magyar, Viceministro ungherese Affari esteri e commercio, per fare il punto sul progetto di Adria Port, il terminal che l'Ungheria sta realizzando con un investimento di 200 milioni nella zona di Aquilinia. Attualmente mancano le autorizzazioni ambientali che, ha spiegato Rixi, arriveranno la prossima settimana. Magyar nel suo intervento ha ricordato che il progetto è partito nel 2018 e attualmente c'è stupore perché non è ancora operativo ma la specificità italiana sulla burocrazia ha tempi molto lunghi. «Oggi – ha proseguito il sottosegretario ungherese – siamo qui per far partire i lavori con lo scalo che sarà operativo nel 2028. Per noi, Trieste, è un punto di riferimento importante e per questo abbiamo voluto mantenere la progettualità».

## NOTIZIE FLASH

### ESA: AL VIA IL BANDO PER SERVIZI SPAZIALI SOSTENIBILI PER IL TRASPORTO INTERMODALE

Dal 17 febbraio sono aperte le candidature per il bando **'Space for Intermodal Transport' della European Space Agency (ESA)**.

Il bando si concentra sull'uso delle tecnologie spaziali per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto intermodale.

Offre infatti finanziamenti ai team interessati a sviluppare servizi e applicazioni spaziali sostenibili per il trasporto intermodale, che coprano sia il trasporto merci che quello passeggeri. Il bando accetterà proposte per studi di fattibilità e progetti dimostrativi. I servizi proposti devono utilizzare dati satellitari o tecnologie spaziali.

Il bando è rivolto a team provenienti dagli Stati UE e alcuni Paesi extra-UE, con particolare attenzione alle aziende che operano in ambiti di mobilità intelligente e sicurezza.

ESA selezionerà proposte che dimostrino:

- **opportunità di mercato**
- **idee di servizi commercialmente valide**
- **soluzioni tecniche fattibili**
- **valore aggiunto dai dati o dalla tecnologia spaziale**
- **team con competenze aziendali, tecniche e finanziarie.**

**Scadenze – Data apertura: 17/02/2025 – Data scadenza: non ancora specificata.**

ESA ha organizzato un webinar informativo su questa opportunità, nella giornata del 12 febbraio 2025 ed un successivo workshop in data 12 marzo 2025.

Per saperne di più e per partecipare vai al link:

<https://business.esa.int/funding/call-for-proposals-non-competitive/space-for-intermodal-transport>

### FVG-FRANCIA, SVILUPPO ECONOMICO CRUCIALE PER RAFFORZAMENTO UE

Il ruolo determinante del porto di Trieste per lo sviluppo economico del Friuli-Venezia Giulia, le opportunità di insediamento e le agevolazioni per chi vuole investire sul nostro territorio, il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese regionali, le criticità legate a un quadro geopolitico che continua a essere molto incerto.

Questi i principali argomenti affrontati a Trieste durante l'incontro del 18 febbraio scorso tra il governatore del Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e l'ambasciatore di Francia in Italia Martin Briens, accompagnato dal console onorario Riccardo Illy e dalla consigliera politica Pauline Le Louargant.

"In una regione come la nostra dove registriamo una pesante crisi demografica e una costante carenza di forza lavoro qualificata, il tema della formazione è oggi sempre più centrale - ha sottolineato il presidente della regione Fedriga -. Per questo siamo particolarmente soddisfatti dei primi risultati del Progetto Ghana portato avanti da Confindustria Alto Adriatico. Un'esperienza molto interessante che potrebbe essere replicata con altri Paesi che presentano affinità culturali con l'Italia".



European Space Agency



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA





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

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

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

#### Sede

Via Trento 16  
34132 Trieste  
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

Web:  
<https://www.aiom.fvg.it>

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



ADRIA PORT

<https://adriaport.it/>