



NEWSLETTER NR. 1_2021

PERCHE' UNA NEWSLETTER

L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi ha vissuto intensamente la rinascita del porto di Trieste, dando anche il proprio contributo alla realizzazione dei servizi intermodali che la gestione D'Agostino-Sommariva ha saputo organizzare in maniera esemplare.

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale è diventata un modello di management, riuscendo ad attirare capitali e investitori di diversi paesi. Quando un sistema diventa una *best practice* viene spontaneo tentare di esportarlo per *insegnare* ad altri metodi di lavoro che si sono rivelati efficaci. Noi riteniamo però che ci sia anche molto da *imparare* dai soggetti imprenditoriali e finanziari che investono e investiranno nei porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro e negli Interporti che ne completano il sistema.

Con questa pubblicazione cerchiamo di metterci in sintonia con pratiche e culture logistiche che arrivano sulle

nostre banchine e poco alla volta troveranno integrazione con i nostri costumi.

Trieste, nella sua storia di commerci e di finanza ha sempre tratto alimento da energie e idee venute da fuori. Oggi una gestione intelligente del porto ha creato un potere d'attrazione che fa di Trieste un vero porto internazionale. Noi interpretiamo questo fenomeno come un trasferimento di know how. La nostra è la società della conoscenza e la scelta migliore per una realtà come la nostra è quella di essere una *learning machine*. La newsletter, di cui presentiamo qui il primo numero, l'abbiamo immaginata come veicolo per procedere in questa direzione. (Sergio Bologna)

IL PORTO A RETE NON CADE DAL CIELO, VA COSTRUITO

Quando sono state istituite le Autorità di Sistema molti hanno pensato che fossero un semplice escamotage per ridurre il numero delle preesistenti Autorità portuali. In realtà la

SOMMARIO

Perché una newsletter.....1
Il Porto a rete..... ..1-3
Ma con questi noli dove si va a finire ?.....3-6

ALTRE NOTIZIE DI RILIEVO

Le voci del porto.....7
FMI - World Economic Outlook 27/01/2021.....8
Programma CEF 2014-2020 call con scadenza 20 marzo 2021.....9
IL PORTO DI AMBURGO....9



Il problema è che il porto a rete va costruito, non nasce semplicemente perché si sostituisce l'insegna "Autorità portuale" con quella di "Autorità di Sistema".

È un cambio di visione, con tutte le conseguenze che ciò comporta in termini di riformulazione di strategie, a parte i problemi di governance che, al limite, rappresentano l'aspetto meno complicato.

La via maestra è quella di stabilire delle relazioni ferroviarie regolari con bacini di traffico in territori storicamente sottoposti all'influenza del porto, nel caso di Trieste essi sono: l'Austria, l'Ungheria, la Repubblica Ceca, la Slovacchia, la Baviera, l'Italia settentrionale.

IL PORTO A RETE NON CADE DAL CIELO, VA COSTRUITO

SEGUE

scelta del governo di allora si è dimostrata, al di là delle motivazioni, una scelta felice, perché corrisponde perfettamente all'evoluzione di un modello di portualità che dal semplice ruolo di *gateway* di un determinato scalo passa al ruolo di porto come centro di aggregazione dell'infrastruttura logistica di un territorio, cioè il "porto a rete".

Il problema è che il porto a rete va costruito, non nasce semplicemente perché si sostituisce l'insegna "Autorità portuale" con quella di "Autorità di Sistema". È un cambio di visione, con tutte le conseguenze che ciò comporta in termini di riformulazione di strategie, a parte i problemi di governance che, al limite, rappresentano l'aspetto meno complicato.

Infatti, mentre i problemi di governance non danno alcuna risposta sul piano delle strategie, è vero il contrario: una volta che si riesce a imboccare la strada di una strategia vincente, in grado di mobilitare le risorse esistenti e di attrarne di nuove, i problemi di governance si risolvono da sé.

Le infrastrutture sulle quali si esercita il governo dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale sono costituite dai porti di Trieste, di Monfalcone e dall'Interporto di Ferneti, società partecipata che a sua volta controlla anche l'autoporto di Gorizia e l'Interporto di Cervignano. Stiamo parlando di una rete omogenea in termini funzionali più che amministrativi (Ferneti funge da retroporto per i traffici RoRo).

Le infrastrutture facenti capo all'Autorità di Sistema non sono tuttavia il vero e proprio "porto a rete", questo – come dicevamo – va costruito. Come? Cercando di estendere l'influenza del porto, la sua catching area, nella maniera più ampia possibile, come una serie di cerchi concentrici che si allargano sempre più e trasformano quello che è un Hinterland virtuale in un Hinterland effettivo. La via maestra è quella di stabilire delle relazioni ferroviarie regolari con bacini di traffico in territori storicamente sottoposti all'influenza del porto, nel caso di Trieste essi sono: l'Austria, l'Ungheria, la Repubblica Ceca, la Slovacchia, la Baviera, l'Italia settentrionale. Una relazione ferroviaria – il termine "relazione" indica un servizio regolare A/R almeno settimanale, non un treno sporadico ogni tanto – si sviluppa sempre dentro un fascio parallelo di relazioni camionistiche. A questo punto e solo a questo punto il porto da semplice gateway acquista lo statuto di "porto a rete". È quello che cercano i grandi investitori.

Così abbiamo visto arrivare a Trieste una grande compagnia marittima, MSC, con il suo braccio terminalistico al Molo VII, una multinazionale danese, DFDS, al Molo VI, un grande operatore portuale, HHLA, alla piattaforma logistica e un altro grande operatore trimodale, Duisport, all'Interporto di Ferneti, mentre sullo scalo ferroviario di Campo Marzio abbiamo visto arrivare una dopo l'altra ben otto compagnie ferroviarie di trazione e alcuni MTO (es. Kombiverkehr) di livello europeo. Attività industriali, come la siderurgia della Ferriera o la meccanica pesante della Wärtsilä, le abbiamo viste ritirarsi e lasciare spazio ad attività di logistica portuale.

Insomma una piccola rivoluzione in soli cinque anni di gestione D'Agostino-Sommariva, affiancati da collaboratori di notevole spessore.

E adesso comincia la nuova fase, che noi vediamo in questa prospettiva a più dimensioni: a) Monfalcone comincia ad attirare nuovi operatori e nuovi investitori, b) il potenziale manifatturiero del Friuli, attraverso l'Interporto di Pordenone, comincia a dialogare molto più di prima con Trieste e Monfalcone, c) la Regione Autonoma e l'ASPMO ragionano per integrare nella rete Porto Nogaro, d) il



Gli investimenti del Fondo F2i nella Marter di Monfalcone e nell'ex compagnia portuale, i nuovi collegamenti ferroviari tra il porto di Trieste e l'Interporto di Pordenone, ci dicono che le prospettive di cui ai punti a) e b) si stanno già aprendo

Siamo in attesa che si avveri la prospettiva di cui al punto d), che in termini di valore aggiunto sarebbe la più importante per la città e il territorio (qualcosa ci dice che non siamo lontani...). L'ultimo punto, una volta realizzato, aprirebbe un'era nuova nella portualità italiana.

IL PORTO A RETE NON CADE DAL CIELO, VA COSTRUITO

porto franco e il porto a rete cominciano ad attrarre non solo la logistica ma anche l'industria internazionale, e) il porto di Trieste comincia a investire all'estero, per procurarsi propri terminal ferroviari.

Gli investimenti del Fondo F2i nella Marter di Monfalcone e nell'ex compagnia portuale, i nuovi collegamenti ferroviari tra il porto di Trieste e l'Interporto di Pordenone, ci dicono che le prospettive di cui ai punti a) e b) si stanno già aprendo.

Siamo in attesa che si avveri la prospettiva di cui al punto d), che in termini di valore aggiunto sarebbe la più importante per la città e il territorio (qualcosa ci dice che non siamo lontani...). L'ultimo punto, una volta realizzato, aprirebbe un'era nuova nella portualità italiana. I porti tedeschi già lo fanno da tempo (Rostock per esempio), perché l'accesso ai terminal intermodali europei è un fattore critico. Per garantirsi relazioni stabili su direttrici importanti meglio avere una base sicura dove attestare i propri treni.

E non c'è bisogno di trasformare le Autorità di Sistema in spa per poterlo fare. (s.b.)



MA CON QUESTI NOLI MARITTIMI DOVE SI VA A FINIRE?

Una delle principali questioni che interessa oggi l'economia dei trasporti via mare e conseguentemente della "supply chain" riguarda l'andamento delle quotazioni dei noli marittimi, fenomeno indubbiamente innestato dalla pandemia in corso, ma che sicuramente è determinato anche da altri fattori che cercheremo di capire.

La nostra agenzia segue attentamente le periodiche notizie diffuse dai media specializzati del settore (Drewry, Shanghai Containerized Freight Index, Alphaliner ecc.) e tiene aggiornata nel sito web alla sezione "l'Aiom Informa" (<https://www.aiom.fvg.it/laltalena-dei-noli-luglio-2019/>) una tabella di andamento periodico, al fine di contribuire ad un'informazione coerente con il ciclico andamento dei relativi valori.

Conclusosi il 2020, "annus horribilis" sotto tutti i punti di vista, abbiamo elaborato un'analisi di raffronto con il 2019, prendendo a riferimento l'ultima quotazione di ogni mese al fine di soppesare gli effetti del fenomeno che, com'è noto si è acuito a partire dal terzo trimestre dell'anno e ancora oggi persiste su valori impensabili; la tabella che segue riporta un confronto tra le medie del nolo mare 2020 sul 2019 per un box da 40' sulle quattro direttrici più significative, dal porto cinese di Shanghai al Nord Europa, al Mediterraneo, alla US West ed East Coast, unitamente al Composite Index che rappresenta in sostanza un dato di media generale:

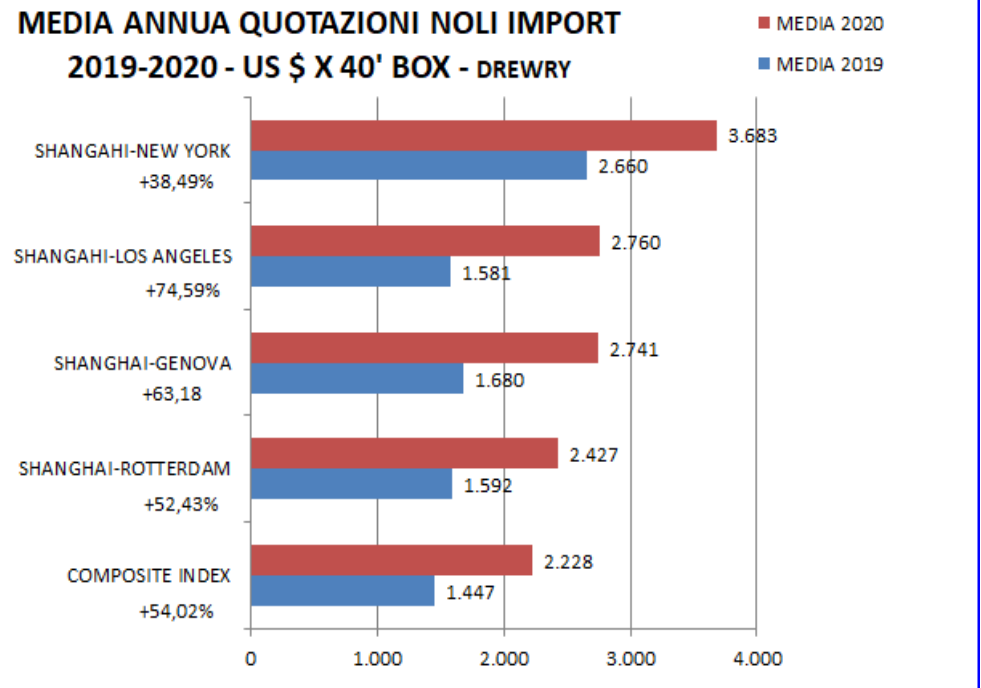
MA CON QUESTI NOLI MARITTIMI DOVE SI VA A FINIRE? SEGUE

Conclusosi il 2020, "annus horribilis" sotto tutti i punti di vista, abbiamo elaborato un'analisi periodica di raffronto con il 2019, prendendo a riferimento l'ultima quotazione di ogni mese al fine di soppesare gli effetti del fenomeno che, si è scatenato a partire dal terzo trimestre dell'anno e ancora oggi persiste su valori impenabili.

Prendendo però a riferimento gli ultimi dati di gennaio 2021 e raffrontandoli con i valori di gennaio 2020, si rileva che i maggiori aumenti hanno interessato le rotte da e per l'Europa, sia Nord che Mediterranea, come si osserva nella tabella che segue (valori in US \$ x 40'):

Per il Nord Europa il dato è quasi quadruplicato, segue il Mediterraneo un po' meno penalizzato, quindi la US West Coast e la East Coast che partiva già da un valore più alto.

MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020 - US \$ X 40' BOX - DREWRY



Fonte: elaborazione AIOM su dati Drewry

Osservando i dati medi sopra riportati, si nota che i maggiori incrementi si registrano sulla rotta per la West Coast degli USA, Shanghai-Los Angeles, seguita quindi dalle rotte Shanghai-Genova, Shanghai-Rotterdam e Shanghai-New York; l'indice medio segna un +54,02%. Va tenuto conto che nell'analisi che precede interagiscono i valori di nolo del periodo gennaio-agosto 2020, la prima fase della pandemia, mentre i maggiori rialzi, come detto sopra si sono verificati nel periodo settembre-dicembre, in pratica in concomitanza con la ripresa dei flussi del traffico e la riduzione delle "blank sailing" da parte delle compagnie marittime, con l'introduzione progressiva negli schedule di nuove unità, spesso di capacità anche maggiorata.

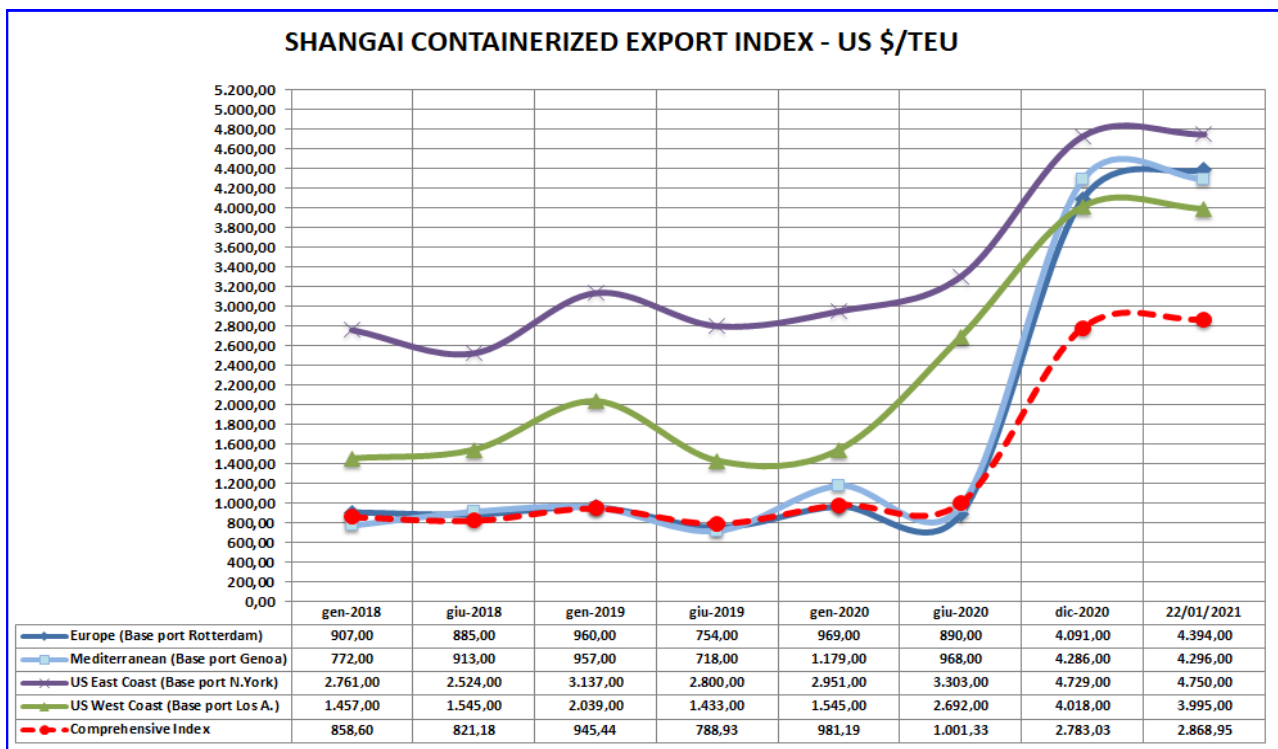
Prendendo però a riferimento gli ultimi dati di gennaio 2021 e raffrontandoli con i valori di gennaio 2020, si rileva che i maggiori aumenti hanno interessato le rotte da e per l'Europa, sia Nord che Mediterranea, come si osserva nella tabella che segue (valori in US \$ x 40'):

DIRETTRICE	GEN_2020	GEN_2021	incr. %
COMPOSITE INDEX	1.733	5.340	208,14%
SHANGHAI-ROTTERDAM	2.081	9.066	335,66%
SHANGHAI-GENOVA	2.687	8.792	227,21%
SHANGAHI-LOS ANGELES	1.582	4.178	164,10%
SHANGAHI-NEW YORK	2.854	6.517	128,35%

fonte: Drewry_20210122

Per il Nord Europa il dato è quasi quadruplicato, segue il Mediterraneo un po' meno penalizzato, quindi la US West Coast e la East Coast che partiva già da un valore più alto.

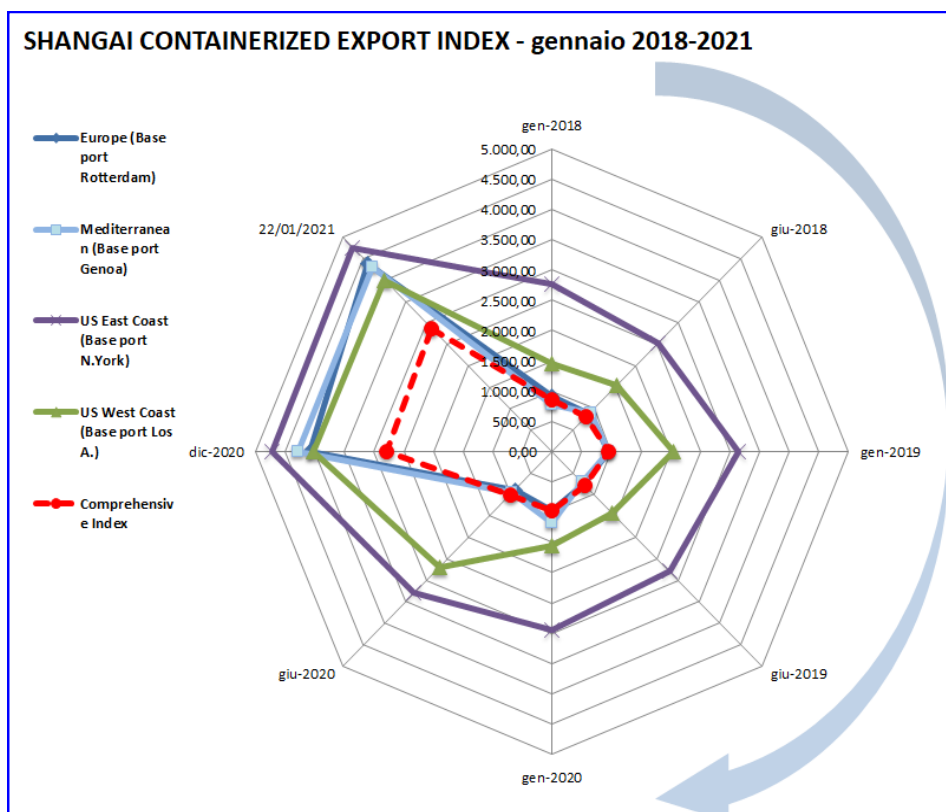
Un altro indicatore che abbiamo analizzato è il Shanghai Containerized Freight Index, che riporta i valori in \$/TEU, in questo caso abbiamo raffrontato le curve evolutive a partire dal gennaio 2018, per una valutazione più estesa, il grafico che segue ne illustra i valori e il relativo andamento:



Fonte: elaborazione AIOM su dati SCFI

Dal grafico si nota come i noli siano schizzati all'insù nella seconda metà del 2020 e in particolare nell'ultimo trimestre, con una tendenza all'allineamento generale sui valori massimi, restringendo notevolmente la forbice che distanziava tradizionalmente le direttrici europee (Nord EU e Mediterraneo) dalle direttrici trans-pacifiche (West ed East Coast via Panama). Gli stessi dati riportati in una rappresentazione grafica radiale consentono di rilevare l'effetto a "bolla" determinatosi tra la fine del 2020 e gli inizi del 2021, con un totale stravolgimento del mercato delle quotazioni nolo che ancora non sappiamo quali effetti potranno determinare sui costi della produzione industriale e in particolare sull'andamento dei prezzi finali al consumo.

Consultando la stampa specializzata internazionale, al di là delle semplici note informative, non



Fonte: elaborazione AIOM su dati SCFI

Una recente analisi di Francesco Costa pubblicata il 20 gennaio scorso da Shipping Italy e ripresa anche da altri media, precisa che il fenomeno della carenza dei container vuoti e in parte dell'incremento dei noli, non può essere attribuito a colpe delle compagnie marittime, ma va ricercato tra gli effetti indotti dalla situazione pandemica, per cui a seguito delle "blank-sailing" praticate dai maggiori vettori in specie nel periodo aprile-agosto 2020, poi gradualmente rientrate, in sostanza sono saltati gli algoritmi con cui le singole compagnie gestivano i flussi dell'equipment, generando una conseguente inefficacia dei modelli operativi consolidati.



MA CON QUESTI NOLI MARITTIMI DOVE SI VA A FINIRE?

abbiamo ancora riscontrato analisi approfondite del fenomeno, se non per la sola parte relativa alla carenza di equipment vuoto soprattutto sulla relazione West-bound che sta causando notevoli ritardi nell'approvvigionamento di prodotti da parte delle aziende europee che importano dalla Cina e dal Sud Est dell'Asia.

Una recente analisi di Francesco Costa pubblicata il 20 gennaio scorso da Shipping Italy e ripresa anche da altri media, precisa che il fenomeno della carenza dei container vuoti e in parte dell'incremento dei noli, non può essere attribuito a colpe delle compagnie marittime. Piuttosto va ricercato tra gli effetti indotti dalla situazione pandemica, per cui a seguito delle "blank-sailing" praticate dai maggiori vettori in specie nel periodo aprile-agosto 2020, poi gradualmente rientrate, in sostanza sono saltati gli algoritmi con cui le singole compagnie gestivano i flussi dell'equipment, generando una conseguente inefficacia dei modelli operativi consolidati, che pertanto dovranno essere riformulati alla luce delle nuove variabili di flusso. Ciò nonostante che tra la fine del 2020 e le prime due settimane del 2021, come rilevato dalla stessa Alphaliner a fine 2020 e di recente confermato anche da Drewry, il numero delle unità inattive sia fortemente diminuito rispetto ai valori medi del 2020, con una incidenza attorno al 2,7% della totale capacità cellulare.

Allo stato attuale, al di là delle semplici notazioni e analisi in tempo reale, non abbiamo elementi per poter formulare ragionamenti esplicativi esaurienti e oggettivi del fenomeno, per cui, impegnandoci a seguirne periodicamente l'evoluzione, ci riserviamo di ritornare in argomento più avanti con l'auspicio di migliori approfondimenti.

A fine gennaio — riferisce "Informare" sul numero del 25/01/2021 — le associazioni europee degli spedizionieri e dei caricatori (CLECAT e ESC) sono ricorse alla Direzione Generale della Concorrenza della UE per richiedere l'avvio di una procedura di indagine volta ad accertare eventuali infrazioni nel comportamento delle compagnie di navigazione in materia di noli, fornitura dell'equipment e rispetto degli schedule, ma la direzione UE, pur riconoscendo la necessità di monitorare tale situazione, non ha rilevato elementi sufficienti per procedere; le due associazioni si sono riservate di valutare se presentare o meno una denuncia formale di violazione degli art. 101/102 del Trattato.

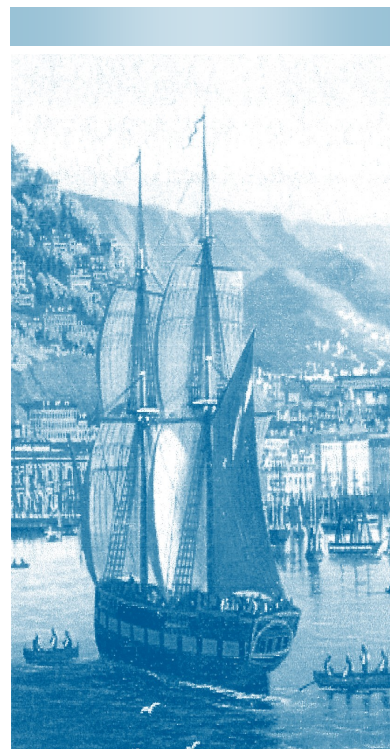
LE VOCI DEL PORTO

UN DOCUMENTARIO SUL PORTO DI TRIESTE

Vale la pena guardare il documentario “Le voci del porto” del regista Gianpaolo Penco. Il trailer lo si può vedere sul canale You Tube <https://www.youtube.com/watch?v=gc3J1a7Og5g>. Il dvd è in vendita presso la Libreria Minerva di Trieste. Può essere acquistato anche scrivendo a info@videoest.it.

Le voci sono quelle delle migliaia di persone che vi hanno lavorato e quelle che oggi lavorano. Come in tutte le città di mare, anche a Trieste la storia della città è intimamente legata alla storia del suo porto. Le vicende umane dell’ambiente portuale, sono quelle su cui si è fondata, ed è cresciuta una comunità. Tutto questo in un contesto storico estremamente conflittuale, che ha visto issare e ammainare bandiere a ripetizione, quasi la città stessa fosse una nave in navigazione.

Il documentario è riuscito a cogliere un momento particolare della storia attuale del porto, quando D’Agostino è stato dichiarato decaduto ed è scoppiata la protesta dei lavoratori e dei cittadini che sono riusciti a riportare al comando del porto il “loro” Presidente.



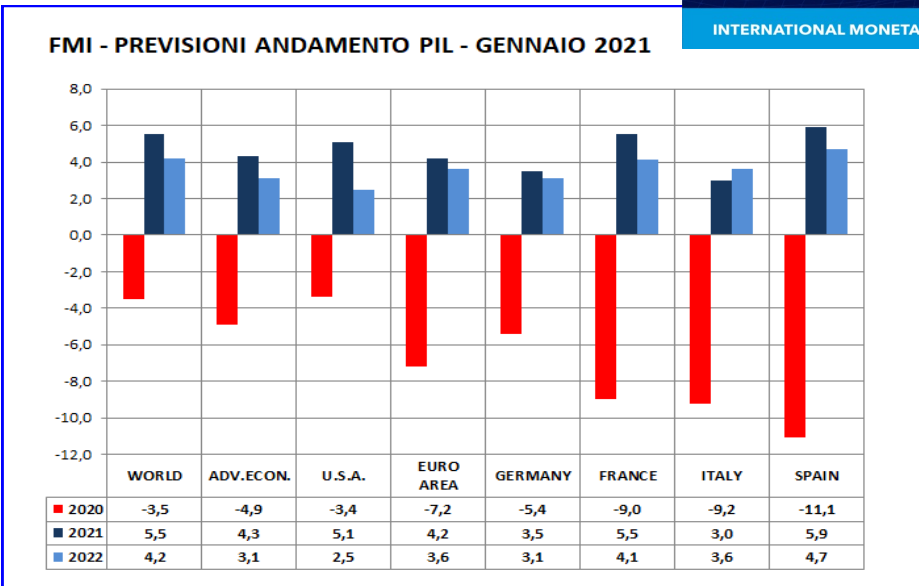
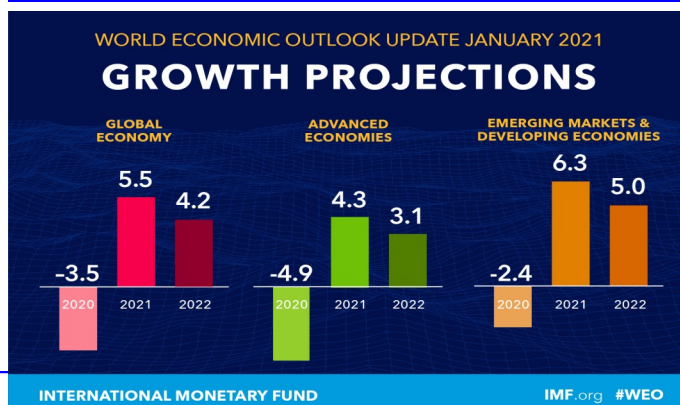
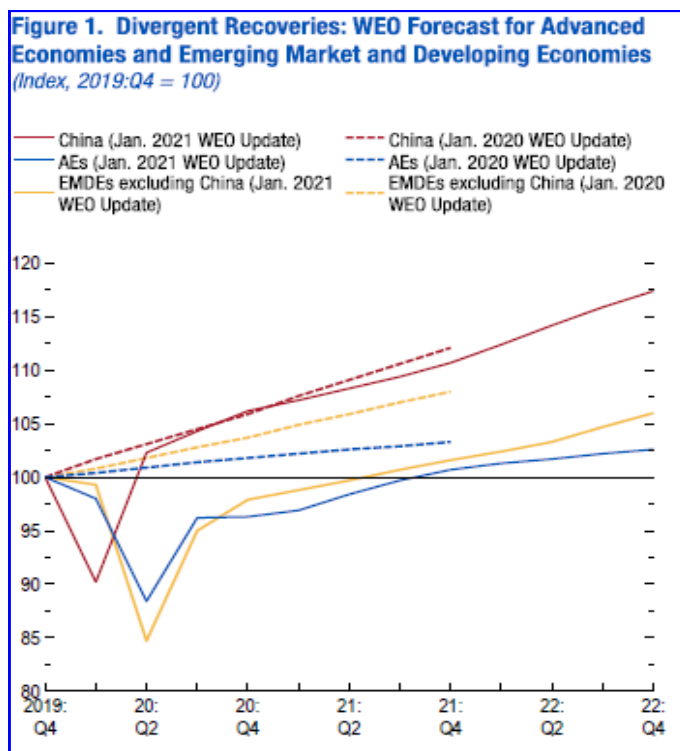
POLICY SUPPORT AND VACCINES EXPECTED TO LIFT ACTIVITY

Although recent vaccine approvals have raised hopes of a turnaround in the pandemic later this year, renewed waves and new variants of the virus pose concerns for the outlook. Amid exceptional uncertainty, the global economy is projected to grow 5.5 percent in 2021 and 4.2 percent in 2022. The 2021 forecast is revised up 0.3 percentage point relative to the previous forecast, reflecting expectations of a vaccine-powered strengthening of activity later in the year and additional policy support in a few large economies.

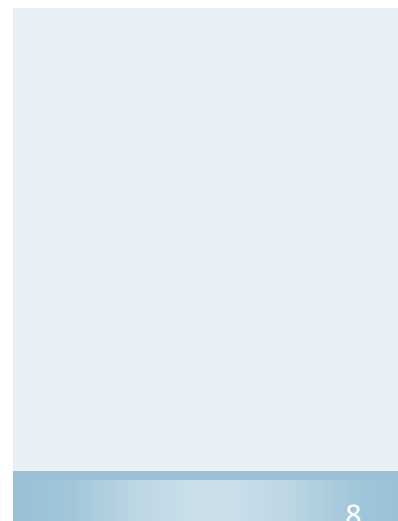
The projected growth recovery this year follows a severe collapse in 2020 that has had acute adverse impacts on women, youth, the poor, the informally employed, and those who work in contact-intensive sectors. The global growth contraction for 2020 is estimated at -3.5 percent, 0.9 percentage point higher than projected in the previous forecast (reflecting stronger-than-expected momentum in the second half of 2020)...

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/01/26/2021-world-economic-outlook-update>

[Read full report PDF](#)
[Download the Data](#)



Fonte: elaborazione AIOM su dati FMI



NOTIZIE FLASH

PROGRAMMA CEF 2014-2020 CALL CON SCADENZA 22 MARZO 2021

La Innovation and Networks Executive Agency della UE ha di recente pubblicato un avviso per una call con un budget complessivo di 200 milioni per il finanziamento di **studi e fasi preparatorie** per futuri lavori infrastrutturali relativi ad **“eliminare le strozzature, migliorare l’interoperabilità ferroviaria, effettuare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le sezioni transfrontaliere”** con l’obiettivo di preparare l’attuazione dei progetti sui corridoi della rete centrale TEN-T ed altre sezioni ad essa collegate.

In detta call tra i progetti eleggibili si parla anche di "attrezzature di dragaggio" (capital dredging facility) per permettere l’operatività in sicurezza dei porti tutto l’anno e dell’elettrificazione di sezioni ferroviarie esistenti.

La **scadenza** per la presentazione delle proposte è il **22 marzo 2021**, mentre la realizzazione delle azioni previste è fine dicembre 2024.

Il **budget indicativo è di 200 milioni €** con la possibilità di essere aumentato includendo i fondi del Programma ad oggi non utilizzati.

Di seguito il link dal quale possono essere scaricati i documenti informativi, il template e le "application forms":

[https://2020_CEF_Transport_MAP_call_|_Innovation_and_Networks_Executive_Agency_\(europa.eu\)](https://2020_CEF_Transport_MAP_call_|_Innovation_and_Networks_Executive_Agency_(europa.eu))

A PROPOSITO DI AMBURGO

Il porto di Amburgo è considerato il primo porto ferroviario d’Europa per numero di collegamenti stabili con treni intermodali. Sarebbe interessante per il nostro pubblico conoscere meglio come, quando e con quale logica Amburgo ha intessuto la fitta rete di traffici su rotaia. In particolare sarebbe interessante conoscere il ruolo svolto dal terminalista HHLA, ora che è presente sulle banchine della nostra piattaforma logistica. Un vero e proprio caso di studio sul tema del “porto a rete”. Lasciando stare per ora la parte pregressa e che risale agli Anni Trenta con lo sviluppo della Hafenbahn e i chilometri di binari interni, il capitolo più interessante si apre con il 1991, subito dopo la caduta del Muro di Berlino, con la parziale acquisizione da parte di HHLA del ramo cargo delle ferrovie polacche e del ramo cargo delle (allora) ferrovie cecoslovacche. Nascono così le due società Polzug e Me-trans che negli anni successivi allargheranno a macchia d’olio la loro rete fino ad arrivare in Georgia. Oggi i servizi intermodali procurano a HHLA più di 400 milioni di fatturato annuo sui 1.300 totali (per le cifre esatte 2019 v. www.report.hhla.de) e in questo pacchetto i servizi che collegano il porto di Amburgo alla Cina ormai raggiungono un totale di 8 diverse relazioni settimanali in costante crescita – in particolare a seguito della pandemia che ha provocato un trasferimento su treno di merce che prima andava per mare o per aereo.

L’utente che vuole documentarsi sulla rete di servizi ferroviari di cui dispone il porto di Amburgo può servirsi ora delle mappe interattive presenti sul sito <https://www.hafen-hamburg.de/de/intermodal>

(fonte: Port News, 20.01.2021)



Programma CEF 2014-2020 call con scadenza 22 marzo 2021





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 Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Web: www.aiom.fvg.it

