

NEWSLETTER NR. 2_2021

LA QUESTIONE NORD ADRIATICA

Un po' di storia

Nella seconda metà del secolo scorso e fino agli inizi degli anni '90, la via Adriatica era considerata da parte delle maggiori compagnie di navigazione una deviazione rispetto alle rotte intercontinentali allora consolidate; tale visione fu in origine causata dal lungo periodo di chiusura del Canale di Suez a seguito della Guerra dei sei giorni del 1967, quando le forze israeliane avevano occupato la penisola del Sinai, tra cui l'intera sponda orientale del Canale per cui l'Egitto aveva imposto un blocco che ne aveva determinato la chiusura fino al 5 giugno 1975.

Va peraltro ricordato che già nei primi anni '70, su iniziativa del Lloyd Triestino, operava a Trieste la linea settimanale full-container con il Far East/Sud Est Asiatico, nata in seno al consorzio MFECs (poi MAFECs) nota con il nome di Medclub, al-

leanza cui partecipavano assieme alla compagnia triestina la francese Chargeurs Reunis, le giapponesi N.Y.K. (Nippon Yusen Kaisha) e Mitsui O.S.K. Lines e la OMEX di Hong Kong, con navi della portata intorno ai 1.400 TEU; in realtà i container erano giunti per la prima volta nel porto di Trieste verso la fine degli anni '60 a cura delle compagnie Sea Land e Zim, le cui navi, di minori dimensioni, venivano inizialmente operate al Molo V del P.F.N., mediante l'adattamento dei carri ponte in passato utilizzati per le rinfuse, in attesa del completamento del Molo VII, il terminal contenitori odierno.

Il consorzio Medclub operò regolarmente fino all'estate del 1993, quando il Lloyd - che successivamente nel 1998 fu venduto ai cinesi di Taiwan a seguito dello smantellamento di Finmare - ruppe l'alleanza con i giapponesi e strinse un nuovo

SOMMARIO

La questione Nord Adriatica...1-6

Cina - La bancarotta di Hainan Airlines.....7-8

FLASH NEWS

Panoramica sui nuovi programmi di finanziamento UE 2021-2027.....9

ACCORDO DI PROGRAMMA SUL PORTO VECCHIO.....9

NUOVO TERMINAL METRANS IN UNGHERIA.....10

UN RICORDO.....10

LA QUESTIONE NORD ADRIATICA SEGUE

Il processo di privatizzazione dei terminal portuali nazionali, avviato con la Legge 84/94, si perfezionò tra la fine degli anni '90 e gli inizi del 2000; nei due porti di Ravenna e Venezia si posizionarono rispettivamente il gruppo Contship e Sinport acquisita poi da PSA di Singapore, a Trieste, si avvicendarono l'olandese ECT, l'alleanza Luka Koper/Parisi e infine TO Delta del gruppo Greensisam, attuale gestore in team paritetico con MSC.

Oggi, sui tre porti dell'arco orientale del Nord Adriatico operano le due principali alleanze dei servizi full-container, la 2M (Maersk e MSC) e la Ocean Alliance (CMA-CGM, Cosco, Evergreen, OOCL, APL)

accordo appunto con l'Evergreen di Taipei, avviando sulla stessa rotta il servizio Medway, con navi che gradualmente raggiunsero la capacità di 4.000 TEU, le Super G. Nel frattempo, nel 1995, in occasione del 25ennale dalla sua fondazione, la M.S.C. Mediterranean Shipping Company inaugurava la via Adriatica con un servizio su Israele, sulla spinta delle pressioni dei suoi agenti generali viennesi, la Bertling AG, con il supporto degli uffici dell'Ente Porto di Trieste, già in corso di trasformazione in Autorità Portuale a seguito della Legge 84/94.

Il processo di privatizzazione dei terminal portuali nazionali, avviato con la Legge 84/94, si perfezionò tra la fine degli anni '90 e gli inizi del 2000, con vicende alterne, meno evidenti nei due porti di Ravenna e Venezia dove si posizionarono rispettivamente il gruppo Contship e Sinport acquisita poi da PSA di Singapore, più travagliate a Trieste, dove si avvicendarono l'olandese ECT, l'alleanza Luka Koper/Parisi e infine TO Delta del gruppo Greensisam, attuale gestore in team paritetico con MSC. Nei due porti esteri di Koper e Rijeka, la situazione si evolse diversamente, gli sloveni mantennero il controllo pubblico tramite la partecipata Luka Koper, gestore unico del porto, i croati invece attuarono un percorso di privatizzazione che nel 2001 comportò l'ingresso del gruppo indonesiano I.C.T.S.I, International Container Terminal Services Inc., che acquisì il 51% della società Jadranska Vrata costituendo la Adriatic Gate Container Terminal che gestisce il terminal di Brajdica; mentre scriviamo è ancora in corso la procedura di concessione del secondo terminal croato, quello di Riva Zagabria, di recente realizzazione e che ha visto in lizza nella prima fase due gruppi di operatori, i cinesi di Ningbo e Tjanjin da un lato, dall'altro la danese APM Terminals BV in joint con la croata Enna Logic Ltd.

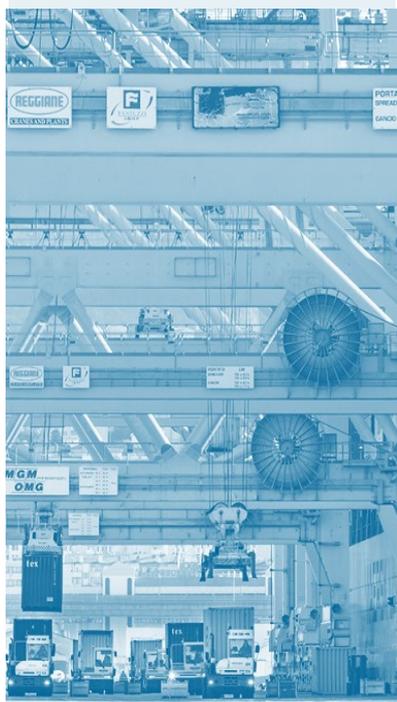
Questo sintetico excursus storico per meglio comprendere la dinamica evolutiva delle principali vicende che hanno interessato la via Adriatica relativamente allo sviluppo del traffico container tra la fine degli anni '90, gli inizi del 2000 e che tutt'oggi sono ancora in corso di evoluzione.

Oggi, sui tre porti dell'arco orientale del Nord Adriatico operano le due principali alleanze dei servizi full-container, la 2M (Maersk e MSC) e la Ocean Alliance (CMA-CGM, Cosco, Evergreen, OOCL, APL), mentre sui tre porti dell'arco occidentale, le stesse compagnie sono presenti con servizi feeder da Malta, Gioia Tauro, Pireo e Trieste; in entrambi i range operano poi altri servizi diretti prevalentemente per le aree dell'East-Med.

Il traffico

Ma come si è sviluppato il traffico? Si possono tracciare tre distinti periodi, quello che va dalla seconda metà degli anni '90 fino agli inizi del 2000, contraddistinto appunto dalla fase di privatizzazione delle gestioni portuali, quello successivo fino alla crisi del 2008/2009, infine quello dal 2010 ai giorni nostri.

Nel 2000 i sei porti del Centro Nord Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka) movimentavano complessivamente 785.879 TEU, suddivisi in 302.535 TEU totalizzati dai tre porti dell'arco orientale e in 483.344 TEU nei restanti tre porti dell'arco occidentale, con netta prevalenza di questi ultimi, in ragione del 62% sul totale; nel 2008 la situazione si ribaltava, nell'insieme il range raggiungeva un volume di 1.554.131 TEU, di cui 695.547 operati nell'arco occidentale e 858.584 in quello orientale, pari al 55% del totale; da precisare che nel 2005 Koper per la prima volta superava Trieste che nel periodo in questione aveva sofferto della temporanea sospensione della linea diretta Medway con il Far East.





..a dati 2019, prima della crisi pandemica, il totale dei TEU movimentati dai sei porti considerati ammontava a 3.041.456 TEU registrando un tasso di crescita media annua nei nove anni pari al 7,53%.

...2.065.120 TEU nei tre porti di Trieste/Koper/Rijeka, pari al 67,5% del totale, 987.401 TEU nei tre porti di Venezia/Ravenna/Ancona pari al 32,5%.

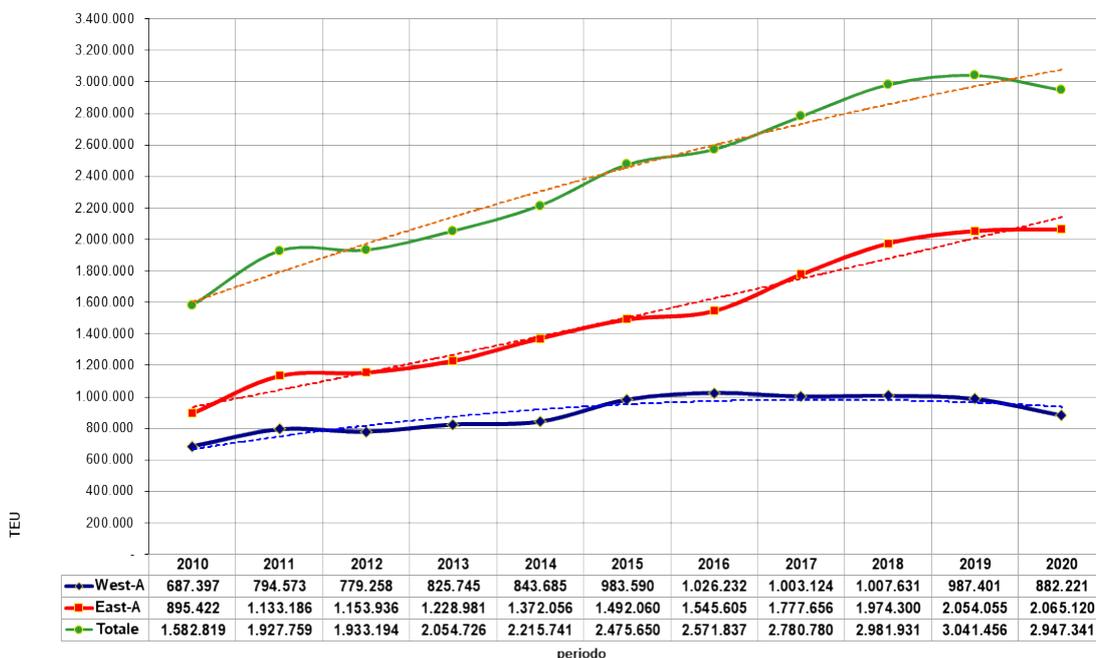
LA QUESTIONE NORD ADRIATICA SEGUE

Dopo la crisi del 2008/2009, che comportò una perdita di traffico complessiva pari al -9,22%, non eccessiva rispetto ai dati degli altri versanti portuali europei, a partire dal 2010 l'evoluzione dei volumi si è ulteriormente diversificata: a dati 2019, prima della crisi pandemica, il totale dei TEU movimentati dai sei porti considerati ammontava a 3.041.456 TEU registrando un tasso di crescita media annua nei nove anni pari al 7,53%, dato di tutto rilievo; la ripartizione tra i due versanti era la seguente: 2.065.120 TEU nei tre porti di Trieste/Koper/Rijeka, pari al 67,5% del totale, 987.401 TEU nei tre porti di Venezia/Ravenna/Ancona pari al 32,5%. La dinamica di crescita si era infatti definitivamente invertita, con l'arco orientale che segnava un incremento medio/anno nel periodo pari al 9,66%, quello occidentale un incremento del 4,11%. Fatto rilevante che ha condizionato la minor crescita dell'arco occiden-

tale, la definitiva sospensione della linea diretta con il Far East della Ocean Alliance su Venezia, causa le oggettive limitazioni di accesso in termini di pescaggio e dimensioni per navi che superavano i 6000 TEU di capacità.

Anche gli effetti della pandemia nel 2020 hanno avuto riflessi notevolmente diversificati: -10,7% nei tre porti dell'arco occidentale, +0,5% nei tre dell'arco orientale, dato quest'ultimo influenzato dalla anomala crescita di Rijeka/Fiume pari nel 2020 al 12,8% per effetto del nuovo collegamento feeder con il Pireo gestito da Cosco e avviato alla fine del 2019; gli altri due porti hanno registrato una lieve contrazione, Trieste -1,7%, Capodistria -1,5%. Di seguito un grafico che illustra la diversa evoluzione dei due versanti nel periodo 2010-2020:

**TRAFFICO CONTENITORI - CLUSTER WEST & EAST ADRIATICO VOLUMI 2010-2020
(ANCONA, RAVENNA, VENEZIA - TRIESTE, KOPER, RIJEKA)**



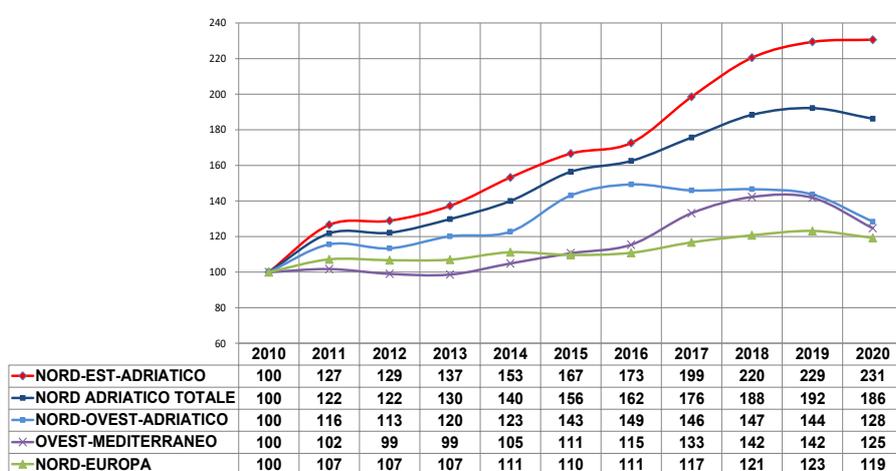
LA QUESTIONE NORD ADRIATICA SEGUE

Lo scenario

Uno dei fattori che hanno contribuito ad accelerare la crescita dei volumi sui porti dell'arco orientale adriatico è stato certamente l'ultimo allargamento della UE ai paesi dell'Est Europa, iniziato nel 2004 e conclusosi nel 2013, con l'avvio di un significativo processo di liberalizzazione delle relative economie e, soprattutto con la graduale applicazione delle direttive comunitarie in materia di trasporto ferroviario. A tale proposito appare utile confrontare la dinamica di crescita dell'arco in questione con le rispettive dinamiche degli altri principali range portuali europei, come raffigurato nel grafico che segue:

Il Nord Est Adriatico negli ultimi dieci anni ha sempre mantenuto una dinamica di crescita nettamente superiore agli altri comparti portuali, grazie appunto alla sua funzione di gate preferenziale per i paesi emergenti del Centro Est Europa, le cui economie nel periodo in esame hanno registrato puntualmente indici di andamento del PIL e della produzione industriale di segno nettamente superiore agli indici dei paesi europei dell'area occidentale, dimostrando una maggiore tenuta anche nel corso della pandemia Covid19...

**ANDAMENTO INDICI CRESCITA SETTORI PORTUALI EUROPA
TRAFFICO CONTENITORI ANNO 2010 = 100**



Il Nord Est Adriatico negli ultimi dieci anni ha sempre mantenuto una dinamica di crescita nettamente superiore agli altri comparti portuali, grazie appunto alla sua funzione di gate preferenziale per i paesi emergenti del Centro Est Europa, le cui economie nel periodo in esame hanno registrato puntualmente indici di andamento del PIL e della produzione industriale di segno nettamente superiore agli indici dei paesi europei dell'area occidentale, dimostrando una maggiore tenuta anche nel corso della pandemia Covid19, come si può evidenziare dal grafico sottostante, dove fatto pari a 100 il 2015, si confrontano gli indici del 2018, del 2019 e dei quattro trimestri del 2020:

**EUROPA - INDICI ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE
RAFFRONTO PAESI STABILI (WEST)/EMERGENTI (EAST)
2015=100 (OCSE)**



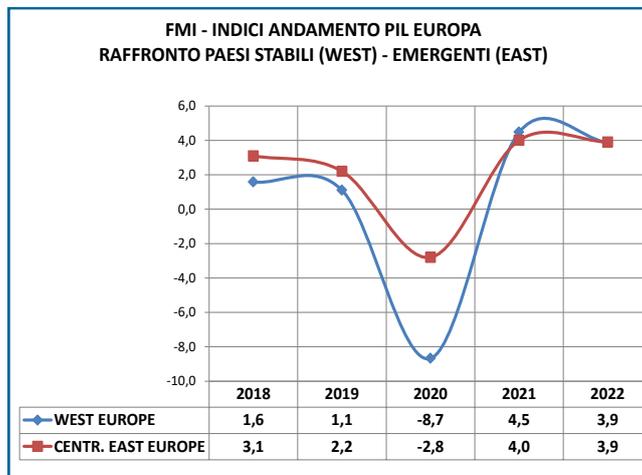
L'indice della produzione industriale dei paesi dell'Est Europa si è costantemente mantenuto al di sopra del rispettivo indice dei paesi occidentali, ritornando nel quarto trimestre 2020 addirittura al di sopra del medesimo periodo 2019.

Le ultime previsioni formulate dal F.M.I lo scorso gennaio, esaminando i dati del periodo 2018-2022 evidenziano sostanzialmente una migliore tenuta delle economie dell'Est Europa rispetto al comparto dei paesi occidentali, di lato il relativo grafico.

I fattori evolutivi

Due sono gli ordini di fattori-guida oggettivi da seguire per delineare una prospettiva di ulteriore sviluppo delle attività dei porti adriatici e dei relativi volumi del traffico container: il primo è rappresentato dal mercato di diretto riferimento e dalla politica di marketing adottata dai vettori marittimi sul relativo territorio economico; il secondo ordine di fattori si fonda sulle capacità strutturali del lay-out dei rispettivi terminal, il tirante d'acqua, le capacità ricettive di banchina e piazzali di stoccaggio, la portata e lo sbraccio delle gru portainer, i raccordi e la rete ferroviaria di adduzione al sistema portuale.

In tutti e tre i porti dell'arco orientale, dove sino a oggi sono state accolte full-container fino a 16.000TEU di capacità, sono in corso e in programma importanti interventi d'implementazione delle capacità strutturali. A Trieste è in corso l'acquisizione di ulteriori nr.2 gru super-post-panamax con sbraccio fino a 25 file, in aggiunta alle esistenti con sbraccio fino a 21 file, inoltre è in programma un intervento di prolungamento del terminal in due lotti distinti da 100 metri cadauno, portando la lunghezza complessiva di banchina fino a 950 metri in modo da poter ospitare contemporaneamente due mega-ship. A Koper sono in corso i lavori di prolungamento del terminal di ulteriori 98,5 metri, in aggiunta ai 596 attuali, e sono già state acquisite due nuove gru portainer con sbraccio fino a 25 file in aggiunta alle 5 esistenti, sono inoltre in corso lavori di dragaggio per portare il tirante d'acqua dagli attuali 14,5 m a 15 m. A Rijeka è in corso il dragaggio al terminal di Brajdica fino a 15 m, mentre il nuovo terminal di Riva Zagabria, costituito da un primo lotto da 400 m di banchina e tirante d'acqua fino a 20 m, è in corso di concessione con l'onere per il soggetto su-



bentrante di procedere al suo completamento con altri 280 m di banchina.

Sul versante dei collegamenti ferroviari, a Trieste sono in corso i lavori di potenziamento dello scalo di Campo Marzio, con nuove aste di binario fino a 750 m e nel programma di RFI sono già programmati interventi di miglioramento del quadrivio di Aurisina/Ronchi, in entrambe le direttrici Est e Ovest. In Slovenia sono stati appaltati i lavori di costruzione della nuova tratta Koper/Divaccia e in Croazia, con il supporto della BEI, si stanno programmando interventi di riconversione delle vetuste linee ferroviarie di collegamento Rijeka / Zagreb / Budapest.

Il terminal Contship di Ravenna dispone di una banchina di 870 m, con tirante d'acqua di 10,5 m dotata di quattro portainer, piazzale di stoccaggio di 250.000 mq, 5 binari da 420 m.; i programmi dell'Autorità Portuale prevedono lavori di dragaggio del canale di accesso fino a 12 m e la ristrutturazione del parco ferroviario portuale con binari fino a 750 m.

A Venezia/Marghera, il principale terminal Vecon S.p.A., controllato da PSA, dispone di banchina da 852 m, piazzale da 283.000 mq, 5 gru portainer e raccordo ferroviario composto da 4 binari da 400 m.; il secondo terminal TIV S.p.A. controllato da MSC dispone di banchine fino a 1000 m, gru mobili e aree di stoccaggio con capacità annua fino a 300.000 TEU.

Da citare a proposito di Venezia il famoso progetto che prevedeva la realizzazione di un terminal off-shore della capacità di 6 Milioni di TEU con un investimento di 1.200 Milioni di Euro, progetto poi abbandonato, ma che, a notizie di stampa, sarebbe in corso di riesumazione con

LA QUESTIONE NORD ADRIATICA SEGUE

una diversa configurazione, al largo di Sottomarina/Chioggia, collegato a terra con un ponte ferroviario e stradale; quello che non appare sufficientemente acclarato in tale ipotesi progettuale è il volume del traffico previsto, per il quale non si rileva una paritetica previsione di valore sul mercato di diretto riferimento, a meno che non si ritenga di poter in futuro surrogare l'intero traffico oggi ripartito sui sei porti dell'arco Nord Adriatico.

Ad Ancona le attività terminalistiche del settore container sono gestite dalla società Adriatic Container Terminal, controllata da operatori locali, che dispone di un'area di stoccaggio di 50.000 mq, banchina di c.a 300 m, nr 2 gru mobili e 6 reach staker.

In base alle capacità di movimentazione dichiarate, il range portuale del Centro-Nord Adriatico occidentale (Ancona, Ravenna, Venezia) avrebbe allo stato una capacità complessiva annua pari a 1,3 Milioni di TEU, quello orientale (Trieste, Koper e Rijeka) una capacità annua di 2,6 Milioni di TEU; in base ai dati complessivi del 2019 - non considerando il 2020 in quanto anomalo per le note ragioni - che hanno visto transitare nei sei porti considerati un volume di 3,04 Milioni di TEU, suddivisi in 2,06 Milioni di TEU sul versante orientale e 0,9 su quello occidentale, quest'ultimo risulterebbe saturo al 75% delle capacità, quello orientale all'80%.

Relativamente ai mercati di pertinenza, è appurato che i tre porti di Ancona, Ravenna e Venezia sono funzionali alle aree economiche del quadrante Nord Est e in parte del Centro Italia, mercato conteso con i porti dell'arco

Ligure-Tirrenico, mentre i tre scali del versante Est condividono e si contendono in forme differenziate il vasto entroterra del Centro Est Europa, dal Sud Germania, all'Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Sud Polonia, Ungheria, inclusa parte dell'area balcanica, il mercato europeo emergente, sul quale come riferito sopra si rileva una dinamica di crescita in termini di PIL annuo e di indice della produzione industriale nettamente superiore alla dinamica del blocco delle economie stabili dell'occidente.

Quali dunque le reali prospettive di sviluppo della via Adriatica nel comparto dei flussi del traffico container nei prossimi anni? Secondo il nostro punto di vista e sulla scorta dei parametri oggettivi valutati in questa sintetica analisi, prendendo a riferimento le previsioni dell'andamento del PIL nei diversi paesi delle due aree europee - area stabili e area emergenti - formulate dal FMI lo scorso gennaio, abbiamo elaborato una tabella di indici previsionali calcolati utilizzando il parametro di rapporto "TEU to GDP Growth multiplier" recentemente pubblicato da Alphaliner e che nell'ultimo periodo aveva raggiunto un valore pari a 1,4 per punto di PIL.

Un puro esercizio teorico di statistica, ma che può servire da indicatore di massima, per tentare una previsione a medio termine, ferme restando le incertezze determinate dalla pandemia in corso, per cui risulta praticamente impossibile tracciare un percorso certo di rientro alla normalità; di seguito la tabella degli indici elaborati:

PREVISIONI INCREMENTO CONTAINER TRADE - DA MOLTIPLICATORE PIL (1:1,4) - VALORI %							
AREA	PAESE	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ECONOMIE STABILI	ITALIA	0,4	-12,9	4,2	5,0	2,4	0,9
	AUSTRIA	2,2	-9,4	6,5	3,0	2,7	2,4
	GERMANIA	0,8	-7,6	4,9	4,3	2,5	1,9
	MEDIA STABILI	1,2	-9,9	5,2	4,1	2,5	1,7
ECONOMIE EMERGENTI	UNGHERIA	6,9	-8,5	5,5	5,5	5,3	4,5
	REP.CECA	3,3	-9,1	7,2	5,7	5,5	4,3
	SLOVACCHIA	3,4	-9,9	8,3	5,9	5,3	3,9
	POLONIA	5,7	-5,0	5,9	5,7	5,1	4,1
	SLOVENIA	3,4	-9,4	7,0	4,8	4,0	3,7
	MEDIA EMERGENTI	4,5	-8,4	6,8	5,5	5,1	4,1
TOTALE	MEDIA AREA	2,8	-9,2	6,0	4,8	3,8	2,9

Sono indici puramente indicativi, ma che evidenziano ancora una volta la differente dinamica evolutiva tra paesi stabili e paesi emergenti per cui, fatte le opportune valutazioni, si ritiene di poter dedurre che relati-

vamente ai progetti in corso e ai programmi di investimento sinora noti nei tre porti dell'arco Nord Adriatico orientale vi sia un'oggettiva possibilità di ritorno in termini economici.

CINA - LA BANCAROTTA DI HAINAN AIRLINES

Perché il fallimento di una compagnia aerea regionale cinese dovrebbe interessare Trieste e il suo porto? Perché dovrebbe interessare il cluster marittimo-portuale italiano, la stampa e l'opinione pubblica?

Perché – si spera che qualcuno, in questo mondo senza memoria, se lo ricordi ancora – il porto di Trieste è stato oggetto di una vera e propria campagna mediatica quando fu accusato di fungere da porta d'ingresso (cavallo di Troia) dell'espansionismo cinese nella logistica europea. Bisogna dire che un po' di responsabilità ce l'abbiamo anche noi, che per un certo periodo ci siamo esaltati parlando di "Trieste, terminale della Via della Seta". Ora è il momento di riportare i piedi per terra e di mettere in fila dei fatti concreti avvenuti negli ultimi dieci anni, ragionando sulla loro sequenza razionale.

Primo: è vero che la Cina, attraverso le sue imprese di Stato e le sue imprese private ha cercato di conquistare posizioni chiave nella logistica europea?

Secondo: è vero che il primo passo e più importante è stato compiuto quando i cinesi hanno messo le mani sul porto del Pireo?

Alla prima domanda rispondiamo: certamente sì, anzi, non solo nella logistica hanno cercato di entrare ma anche in determinati settori industriali e dei servizi e nel mondo finanziario.

Alla seconda domanda rispondiamo: no, il Pireo non ha mai costituito la presunta "testa di ponte" cinese per entrare in Europa, il Pireo ha rappresentato un'ottima scelta strategica per una compagnia come Cosco, nel periodo in cui l'East Med e il Mar Nero erano diventati l'area del mondo coi tassi di crescita di traffico marittimo containerizzato più elevati e quindi il Pireo poteva essere la localizzazione ideale per controllare i flussi tra East Med e Mar Nero. Poi tutto è andato a monte con la guerra di Crimea, la questione ucraina e il declino dell'economia turca.

Ma quel che a noi interessa di più, in questo contesto, è ricordare a chi ha la memoria corta, che la Cina si è paracadutata nella logistica europea con due colpi da maestro che nulla hanno a che vedere con la portualità: uno, l'acquisizione dal fondo americano Blackrock di 13,7 milioni di metri quadri di superfici d'immobiliare logistico (un deal da 12,25 miliardi di dollari, il più grosso nella storia della logistica), due, l'acquisizione di altri 3 milioni di metri quadri di superficie per immobili logistici dal gruppo franco-britannico Gazely (per maggiori particolari rimando all'articolo pubblicato su FAQ Trieste il 13 giugno 2020).

E qui entra in gioco HNA, compagnia aerea regionale cinese, che ottiene crediti tali da iniziare una forsennata campagna di acquisizioni non solo nella logistica ma anche nel mondo finanziario e riesce a diventare il primo azionista di Deutsche Bank, la più grande banca tedesca ed una delle maggiori europee, con il 9,9% delle azioni.

Basterebbe dare un'occhiata all'Investment Promotion Report of China's Logistics Industry 2014-2015 di Deloitte per capire che cosa succede in quegli anni e di come gli investimenti esteri cinesi nella logistica schizzino in alto indipendentemente dal progetto One Belt One Road (ma si verifica anche il movimento inverso, imprese asiatiche che investono in Cina).

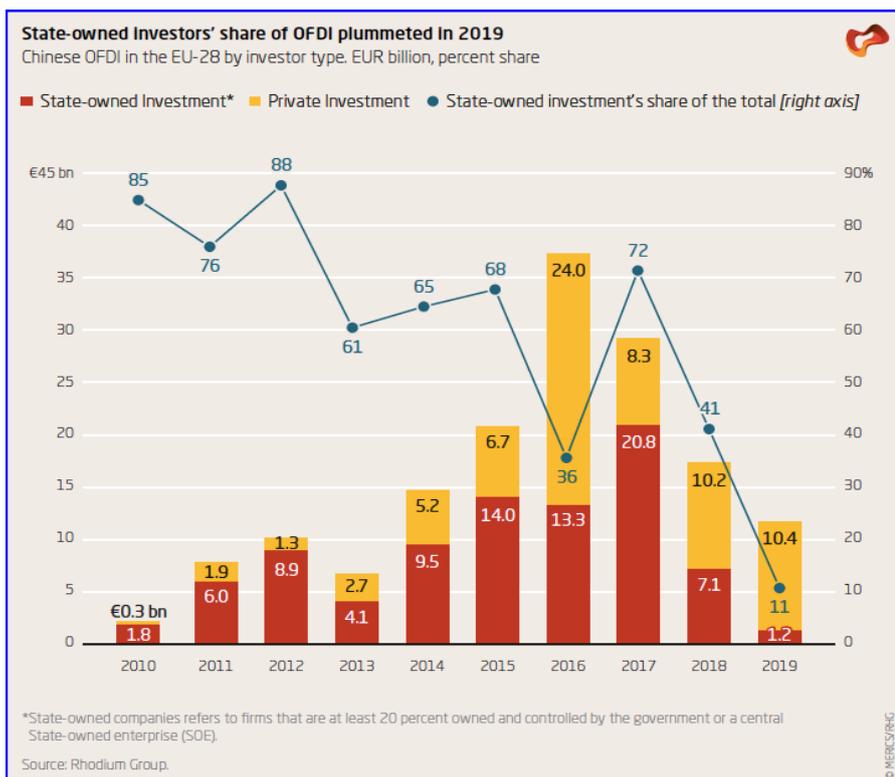
HNA è stata dunque uno dei veicoli privilegiati dell'espansionismo cinese nella logistica europea? E' un'impresa privata che in realtà agisce per conto dello stato cinese? E' stata uno strumento del neo-imperialismo cinese?



Perché il porto di Trieste è stato oggetto di una vera e propria campagna mediatica quando fu accusato di fungere da porta d'ingresso (cavallo di Troia) dell'espansionismo cinese nella logistica europea. Bisogna dire che un po' di responsabilità ce l'abbiamo anche noi, che per un certo periodo ci siamo esaltati parlando di "Trieste, terminale della Via della Seta". Ora è il momento di riportare i piedi per terra e di mettere in fila dei fatti concreti avvenuti negli ultimi dieci anni, ragionando sulla loro sequenza razionale.

CINA - LA BANCAROTTA DI HAINAN AIRLINES SEGUE

Già nel 2018 il castello costruito da HNA comincia a scricchiolare, ha problemi di liquidità, cede una parte delle azioni della Deutsche Bank, il suo fondatore e guida suprema Wang Jian muore il 3 luglio 2018 in uno stupido incidente in Francia cadendo da un muretto. Sta succedendo qualcosa in Cina che gli osservatori occidentali non vogliono vedere: la Cina sta tirando i remi in barca ed è molto preoccupata dalle scorribande dei suoi “cavalli pazzi”, le sue imprese private che comperano società a destra e a manca determinando tra l’altro un pericoloso deflusso di capitali. Si guardi la curva degli investimenti cinesi all’estero, distinti tra pubblici e privati: dal 2017 sono in picchiata.



Eppure proprio in quegli anni si scatena con maggiore virulenza la campagna orchestrata da Donald Trump, una campagna che mette in guardia l’Occidente dal neo-imperialismo cinese, una campagna che finisce per investire anche il porto di Trieste, accusato di sottovalutare il “pericolo giallo”. Altro che neo-imperialismo! La Cina sta mettendo la briglia ai suoi “cavalli pazzi” (loro li chiamano “rinoceronti grigi”), il Partito riporta sotto il suo controllo la politica espansionista delle grandi conglomerate. Le quali non hanno capito o fanno finta di non capire, ormai inebriate dalle loro conquiste. Sicché alla fine è lo stesso Xi Jinping che si decide a dare l’alt il 3 settembre 2020 con un discorso che “Wall

Street Journal” definisce “insolitamente franco ed esplicito” <https://www.wsj.com/articles/china-xi-clampdown-private-sector-communist-party-11607612531> .

Il messaggio di Xi è chiarissimo: le conglomerate private debbono seguire le direttive del Partito, non debbono fare di testa propria. Ma quelle continuano a non voler intendere ed allora il potere politico si fa capire con due colpi ben assestati: il 3 novembre 2020 l’IPO della società che controlla Alibaba viene bloccata pochi giorni prima della scadenza - <https://www.corriere.it/economia/finanza/20-novembre-13/xi-jinping-contro-jack-ma-cosi-segretario-ha-bloccato-l-ipo-ant-be602c76-2581-11eb-9464-032251e7abf1.shtml> - il signor Jack Ma ci rimette qualche miliardo (così impara). Il 29 gennaio 2021 tocca a HNA: le banche e gli istituti creditori, quasi tutti pubblici, ne chiedono il fallimento. Sarà un caso che i due gruppi, Alibaba e HNA, abbiano a che fare in un modo o nell’altro con la logistica?

Come mai la Cina ha deciso di tirare i remi in barca e d’infliggere queste punizioni esemplari ai suoi “cavalli pazzi” per ricondurli alla disciplina di Partito? La volontà di sviluppare il mercato interno per far fronte alle gravi diseguaglianze sociali era già stata esplicitata. Con il Covid 19 e l’urgenza di potenziare la logistica distributiva all’interno (l’e-commerce ha fatto un salto del 400%) diventa necessario concentrare prioritariamente sul territorio cinese tutte le risorse e le energie - <https://www.jll.co.uk/en/trends-and-insights/investor/china-logistics-market-set-for-post-covid19-boom> . Concludiamo con un interrogativo: non è che invece del neo-imperialismo noi dovremmo preoccuparci dell’isolazionismo cinese? (s. b.)

NOTIZIE FLASH

IL BILANCIO UE PER I PROSSIMI SETTE ANNI

UNA PANORAMICA SUI NUOVI PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO DEL QUADRO FINANZIARIO PLURIENNALE 2021-2027

Il Quadro finanziario pluriennale 2021-27, cioè il bilancio UE per i prossimi sette anni, vale **1.074,3 miliardi di euro, a prezzi 2018**, ed è integrato dai 750 miliardi di Next Generation EU, per un **totale di 1.824,3 miliardi**.

In linea con la proposta della Commissione, l'accordo tra Parlamento e Consiglio ha confermato la struttura in **sette rubriche**, a fronte delle cinque del precedente Multiannual financial framework (MFF), con il tema della coesione economica e sociale dell'Unione che continua ad assorbire la quota maggiore di risorse, subito seguito dagli impegni per l'ambiente, in linea con i nuovi obiettivi climatici dell'Unione.

La programmazione 2021-27 conferma il Connecting Europe Facility (CEF), che può contare su 18,4 miliardi di euro, cui si aggiungono 10 miliardi del Fondo di Coesione per le infrastrutture di trasporto nei paesi beneficiari del FC.

Il totale di 28 miliardi e 396 milioni di euro è così distribuito:

CEF Trasporti: 21 miliardi e 384 milioni,

CEF Energia: 5 miliardi e 180 milioni;

PORTO VECCHIO - OK DELLA REGIONE AD ACCORDO PER LA RIQUALIFICAZIONE

Riportiamo il comunicato della Giunta Regionale:

La Giunta regionale ha approvato il 26 febbraio scorso lo schema di Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste, i cui altri contraenti sono il Comune di Trieste e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale porti di Trieste e Monfalcone, e ha autorizzato a tale fine la costituzione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "Ursus" (Urban Sustainable System) quale ente di diritto pubblico economico..

Il provvedimento, voluto dal governatore Massimiliano Fedriga, è stato adottato dall'Esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all'attuazione dell'intesa. "L'atto di Giunta di oggi - ha rilevato Fedriga - pone le basi per il rilancio di un'area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l'economia del Friuli Venezia Giulia".

L'Accordo di programma comporta l'adozione della variante urbanistica per l'area sdemanializzata di Porto Vecchio, in modo da rendere possibili gli investimenti privati volti alla rigenerazione urbana, e individua i beni che rimangono nel patrimonio dell'ente e quelli che invece saranno oggetto di valorizzazione da parte del Comune di Trieste e i cui proventi saranno trasferiti all'Autorità Portuale per essere da questa investiti nello sviluppo del porto nuovo, secondo le disposizioni legislative.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

NOTIZIE FLASH

METRANS - NUOVO TERMINAL INTERMODALE IN UNGHERIA

E' stato raggiunto l'accordo tra HHLA e il governo ungherese per la costruzione del nuovo terminal intermodale di Zalaegerszeg, gestito da Metrans. 40 milioni d'investimento di cui 11 a carico dello stato ungherese. Entrata in servizio prevista 2023. L'AD di HHLA, la signora Titzrath, ha definito il terminal come parte di una strategia adriatica "perché negli ultimi tempi la regione adriatica coi porti di Trieste, Koper e Rijeka sta mostrando una crescita fuori dal comune". Come si vede anche loro considerano il North Adriatic Range un unico mercato. Questa iniziativa conferma che la venuta a Trieste di HHLA risponde ad una strategia a lungo termine.

UN RICORDO

Circa un anno fa, il 27 marzo 2020, ci lasciava Paolo Hlacia, giornalista indipendente e membro del Comitato dei Garanti dell' AIOM.

Con il suo blog FAQ Trieste aveva introdotto un modo nuovo di fare comunicazione e informazione nel nostro ambiente marittimo-portuale.

Il suo esempio ci è stato di grande stimolo quando abbiamo messo in cantiere la Newsletter AIOM, pur consapevoli che il taglio della nostra iniziativa è molto diverso dalla sua.

Lo vogliamo ricordare con affetto e gratitudine.





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

