



NEWSLETTER NR. 6_2021

ADESSO ANCHE LA LOGISTICA È CIRCOLARE...

E ALTRE NOTIZIE DALLA GERMANIA

L'ingresso di operatori stranieri nel porto di Trieste, leader europei nei loro rispettivi mercati, come HHLA, Duisport e DFDS, sollecita l'allargamento della nostra visuale verso altre "culture logistiche". Quella tedesca è certamente tra le più avanzate a livello mondiale ed è ben rappresentata dalla Bundesvereinigung für Logistik (BVL) che unisce sotto il suo ombrello sia le imprese che la ricerca scientifica.

Abbiamo avuto l'autorizzazione a mettere a disposizione dei nostri lettori (cliccando su https://www.bvl.de/files/1951/2142/2631/Conference_Volume_ISSL2021.pdf) il volume, in inglese, degli atti del Seminario Scientifico Internazionale, organizzato dalla BVL assieme al Fraunhofer Institut e alla Technische Universität di Dresda il 15 giugno 2021.

Chi ha familiarità con l'ambiente della BVL non potrà non notare come sia enormemente cresciuto l'interesse per il problema della distribuzione (gestione automatizzata dei magazzini per l'e-commerce, consegne di parcel, ultimo miglio ecc.) che praticamente era assente dalle presentazioni nei congressi e nel dibattito tra imprese e ricercatori dieci-quindici anni fa, molto concentrate invece sulla logistica di produzione.

Oggi si parla quasi esclusivamente di automazione, d'intelligenza artificiale, di robot in una prospettiva di sostenibilità. Nasce quindi all'interno dell'Economia Circolare la nuova disciplina della Logistica Circolare.

La Supply Chain Analytics ci riporta all'importanza della gestione e della condivisione di Big Data e ci ricordano come le aziende di logistica siano

SOMMARIO

Adesso anche la logistica è circolare e altre notizie dalla Germania..... 1-3

Analisi finanziaria dei bilanci delle principali compagnie marittime del container.....3-6

Proseguono le attività del Comitato promotore ANZECS.....7

Il codice CTU—Cisco.....8

NOTIZIE FLASH

On line il Flash report_2021 dell' AIOM.....9

Il MEC - il nuovo meccanismo UE per collegare le regioni d'Europa.....9

ADESSO ANCHE LA LOGISTICA È CIRCOLARE...SEGUE

La piccola-media impresa italiana in questa partita rischia di soccombere o di dover accettare un ruolo di totale subalternità. Pensare di risolvere questo deficit strutturale con nuove infrastrutture fisiche o con le agevolazioni fiscali di “zone logistiche speciali” e simili espedienti, significa solo non voler guardare in faccia la realtà.

tra quelle che possono raccogliere dalla loro attività quotidiana una quantità enorme di dati. Ma essa diventa fonte di valore e di potere solo se si dispone di mezzi tecnologici in grado di gestire e trattare grandi masse di dati. Necessitano quindi strutture aziendali forti, complesse e con facile accesso al mercato dei capitali. La piccola-media impresa italiana in questa partita rischia di soccombere o di dover accettare un ruolo di totale subalternità. Pensare di risolvere questo deficit strutturale con nuove infrastrutture fisiche o con le agevolazioni fiscali di “zone logistiche speciali” e simili espedienti, significa solo non voler guardare in faccia la realtà.

Due sono in questo volume i contributi che ci hanno interessato maggiormente perché riguardano problematiche dello shipping. Il progetto di automazione dello svuotamento di container riempiti con cartoni invece che con pallet sviluppato dall'Istituto di Produzione e Logistica dell'Università di Brema e il metodo di previsione d'interruzioni nella catena di trasporto e di riprogrammazione automatica, progettato da diversi centri di ricerca tra cui il Politecnico di Berlino.

A proposito di quest'ultimo ci viene da chiederci però quale possa essere la sua efficacia dato il livello di caos che si è creato nella supply chain globale a seguito della pandemia e dei diversi fenomeni con essa correlati.

Il Parlamento tedesco ha approvato la Lieferkettengesetz (legge sulle catene di fornitura, sulle supply chain), fortemente osteggiata da quella parte di stampa quotidiana e di opinione pubblica che fa riferimento al mondo che noi chiameremo ‘confindustriale’. Si tratta di una legge in base alla quale le imprese sono ritenute responsabili delle violazioni alle norme internazionali sul lavoro (es. proibizione del lavoro minorile) che possono essere commesse da soggetti coinvolti nelle loro catene di fornitura. Entrerà in vigore nel 2023 per le imprese più grandi, ma poi riguarderà anche le medie imprese.

Il timore che possano scattare delle azioni giudiziarie con richieste di risarcimento da parte di soggetti utilizzati da sub-sub fornitori, della cui stessa esistenza l'impresa capofila non sa nulla, è in effetti giustificato. D'altronde non si può negare che il decentramento produttivo caratteristico della globalizzazione spinta e, ancor più, la frammentazione del ciclo e l'uso selvaggio del sub-contracting hanno contribuito a creare una situazione insostenibile nell'ambito del lavoro. Imprese che si vantano di agire secondo un senso rigoroso di ‘responsabilità sociale’ utilizzano dei fornitori o sub fornitori che violano le più elementari norme sul lavoro.

Il dibattito e le iniziative volte a porre un rimedio a questa situazione sono iniziati già trent'anni fa. Oggi questo dibattito s'inserisce nella problematica del re-shoring, fenomeno ritenuto auspicabile anche per rilanciare l'occupazione nei paesi di più antica industrializzazione. Ma l'opposizione contro la Lieferkettengesetz sta orientando il dibattito in senso opposto. L'autorevole IFO Institut di Monaco di Baviera, centro di ricerca e di proposte di politica economica alla cui fondazione contribuì in maniera determinante Ludwig Erhard, ha preso posizione il 15 giugno addirittura con un comunicato stampa intitolato “Contro l'intervento statale nelle catene di fornitura e contro un re-shoring generalizzato”. Riportare in patria le produzioni potrebbe arrecare “enormi perdite per la Germania” le cui esportazioni contengono il 21% di valore realizzato all'estero, contro un 17% della Cina e un 9% degli USA – si legge nel comunicato. Frank Appel AD di Deutsche Post/DHL ha definito il re-shoring “un mito” – lo riporta la newsletter della BVL del 18 giugno. A suo avviso i consumatori non sarebbero affatto disposti a pagare di più dei prodotti per il solo fatto che sono fabbricati in Europa piuttosto





La Germania è il primo Paese europeo per investimenti esteri italiani, al secondo posto assoluto dopo gli Stati Uniti

ADESSO ANCHE LA LOGISTICA È CIRCOLARE...SEGUE

che in Cina o altrove. Ma la cronaca riporta continui episodi di grandi imprese costrette a ridurre la produzione o a sospenderla perché non arrivano certe forniture strategiche dall'estero (a giugno è stata la volta della BMW nel suo più grande centro di produzione a Dingolfing). Questi episodi rafforzano la posizione dei sostenitori della legge.

Secondo un recente studio realizzato da Intesa Sanpaolo per la Camera di Commercio Italo-Germanica sono 1.670 le aziende italiane con presenza diretta sul mercato tedesco controllate da capogruppo italiane. Per il 61% appartengono al settore dei servizi e per il restante

39% a quello manifatturiero, con 104 mila addetti e 59 mld di fatturato.

La Germania è il primo Paese europeo per investimenti esteri italiani, al secondo posto assoluto dopo gli Stati Uniti e nel manifatturiero tedesco l'Italia detiene una posizione di primato con un apporto di valore aggiunto del 2,4% alla produzione tedesca di autoveicoli, davanti a Francia, Polonia e Cina.

Copia dello studio è reperibile al seguente link della Camera di Commercio Italo-Germanica, previa iscrizione

https://platform.eventboost.com/e/modulo-freemium/26495/it_IT

ANALISI FINANZIARIA DEI BILANCI DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE MARITTIME DEL CONTAINER

È stata pubblicata dal Centro Studi Fedespedit l'analisi economico-finanziaria delle compagnie di navigazione (<https://www.fedespedit.it/analisi-economico-finanziarie/>), che analizza in modo sintetico e con cadenza annuale, i risultati di gestione delle aziende leader di un comparto fondamentale delle catene logistiche globali, come quello del trasporto marittimo di container.

Il 2020 sembra essere stato l'anno della svolta per le compagnie di navigazione, dopo un lungo periodo di forti difficoltà, che ha avuto nel 2016 con il fallimento della coreana Hanjin il suo punto di massima criticità.

Queste dinamiche sono ben illustrate nella Tab.1, nella quale otto compagnie leader (Cosco SL, Maersk, Hapag Lloyd, Yang-Ming, CMA-CGM, Evergreen, Hyundai M.M, OOCL) sono immaginate come un'unica società, sommando le diverse voci dei loro bilanci, espresse, in US\$. L'analisi non comprende MSC, in quanto la compagnia,

con sede a Ginevra, non ha obbligo di presentare un bilancio pubblico.

Come tutti noi ricordiamo, i primi anni del secondo decennio furono caratterizzati da grande incertezza economica, conseguente alla profonda crisi finanziaria del 2009, che ebbe il suo epicentro negli Stati Uniti. Nel settore dello shipping tutto ciò comportò minori tassi di crescita della domanda di trasporto e soprattutto una decisa diminuzione dei noli, con un forte impatto sui bilanci delle società.

Nel 2016, l'anno *horribilis* dello shipping internazionale, tutti i principali operatori chiusero i rispettivi bilanci con forti perdite, dagli 1,9 Mrd.US\$ di Maersk, agli 1,37 di Cosco, ai 327 Mio.US\$ di Evergreen.

Una crisi, va detto, aggravata certo da alcune caratteristiche intrinseche del mercato, quale ad esempio l'elevata concorrenza tra le imprese, ma anche dalle scelte d'investimento fatte dalle stesse imprese.

ANALISI FINANZIARIA DEI BILANCI DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE MARITTIME DEL CONTAINER SEGUE

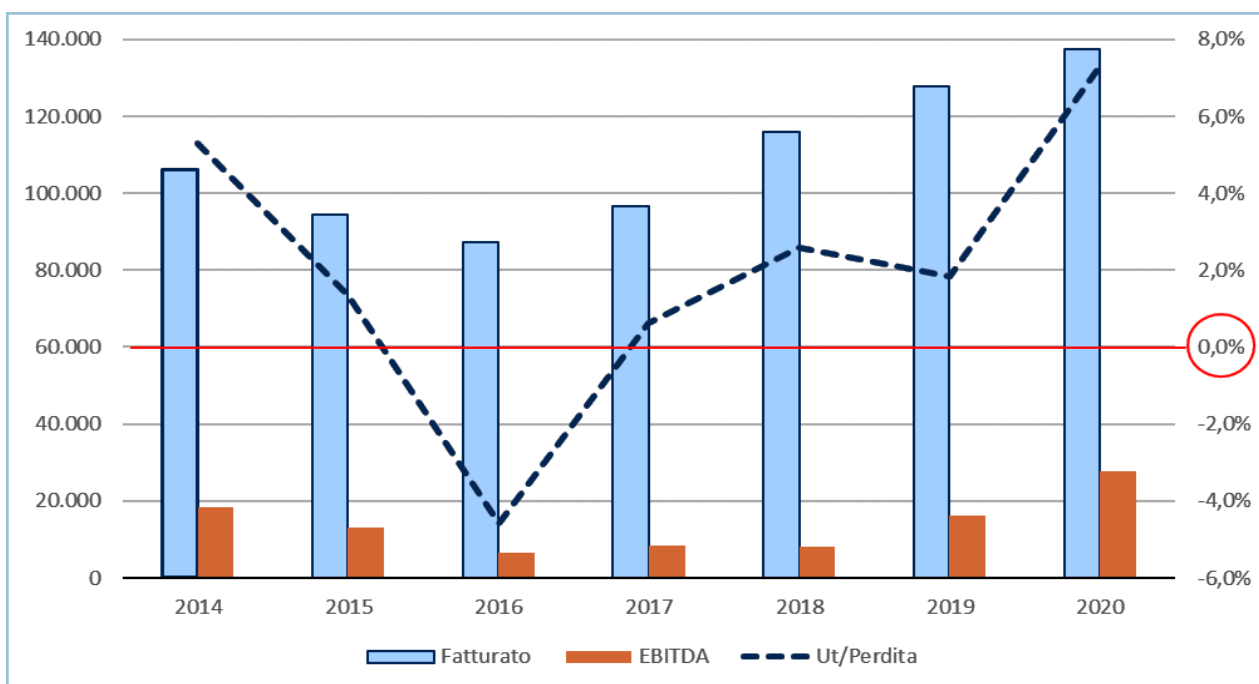
Ci riferiamo in particolare a quella di perseguire economie di scala attraverso l'acquisto di grandi portacontainer (le cosiddette "grandi navi"), che se hanno il vantaggio di poter contenere i costi di trasporto per unità di carico, appesantiscono i bilanci con forti esposizioni verso terzi e con importanti flussi di oneri finanziari destinati a ripagare il debito.

Investimenti che hanno ricevuto un'ulteriore spinta dal nuovo limite dello 0,5% di contenuto di zolfo nel carburante utilizzato per il trasporto marittimo, imposto dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a partire da 1° gennaio 2020. La strada percorribile per adeguare le flotte a questi nuovi limiti sono due, l'installazione:

- di nuovi motori alimentati con combustibili meno inquinanti come il gas naturale liquefatto (GNL);
- dei cosiddetti "scrubber", ossia impianti che permettono di "pulire" i gas di scarico dei motori marini, abbattendo le emissioni di zolfo in atmosfera.

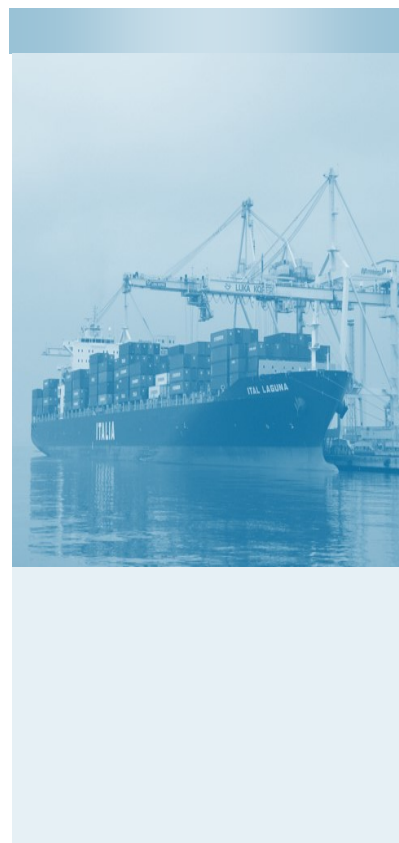
Si creano così situazioni di precario equilibrio gestionale, senz'altro gestibile nei momenti positivi del mercato, ma foriero di forti criticità in situazioni di flessione della domanda e dei noli.

Tab.1 - Andamento del fatturato, dell'EBITDA e del rapporto Utile (perdita)/Fatturato, 2014-2020.



Ma come spesso accade, avere toccato il fondo, o la paura di esserci andati vicino, ha spinto il management delle compagnie a reagire, impostando strategie che hanno avuto come diretta conseguenza una profonda riorganizzazione del mercato.

L'esperienza di quegli anni e i rischi affrontati hanno infatti contribuito a migliorare le capacità gestionali e permesso di affinare un insieme di strumenti finalizzati, in primo luogo, al contenimento dei costi, come ad esempio:



ANALISI FINANZIARIA DEI BILANCI DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE MARITTIME DEL CONTAINER SEGUE

- cancellazione ordini per nuove navi: a luglio 2020 valore minimo degli ordini negli ultimi 20 anni (2,21 Mio.Teu, circa 9% capacità della flotta);
- disarmo temporaneo delle navi: a maggio 2020 era fermo circa il 12% della flotta (551 navi, per un totale di 2,72 Mio.Teu);
- sospensione totale, o parziale dei servizi (blank sailing): nel 3°T 2020 si stima che circa il 20% dei servizi pianificati sia stato cancellato;
- riduzione della velocità di crociera delle navi (slow steaming): fattore di contenimento dei costi attraverso la riduzione del consumo di bunker;
- forti investimenti in tecnologia, come strumento di organizzazione e controllo dei processi, delle informazioni e quindi in ultima istanza dei mercati. Es. Progetto TradeLens di Maersk con IBM (blockchain).

A questi strumenti si è aggiunta una decisa strategia di crescita e di conquista di quote di mercato da parte delle imprese leader messa in atto attraverso:

- operazioni di M&A di società operanti nello stesso mercato del trasporto marittimo. Ne sono un esempio l'acquisizione di Hamburg Sud da parte di Maersk, di UASC da parte di Hapag Lloyd, di OOCL da parte di Cosco;
- l'integrazione verticale dei servizi terminalistici e di trasporto, con l'acquisizione di terminal container, società di logistica e di trasporto su strada, ferrovia e aereo, tutto questo per passare da una logica port-to-port, ad una door-to-door.

L'insieme di queste azioni ha permesso alle compagnie, non solo di accrescere il potere di mercato (maggiore concentrazione) e di migliorare la propria posizione competitiva nei confronti dei vari stakeholder, ma di presentarsi non più solo come semplici operatori marittimi, ma come fornitori globali di servizi logistici e di trasporto.

Inoltre, il maggiore controllo sulla catena del valore ha aiutato il raggiungimento di più stabili equilibri economico-finanziari, riducendo i rischi insiti in un mercato difficile e complesso come quello del trasporto via mare.

A tutto ciò si è aggiunto l'incredibile e per certi versi quasi inspiegabile aumento dei noli, che in pochi mesi, dalla seconda metà dello scorso anno ad oggi, sono più che triplicati e la cui corsa verso l'alto non accenna a fermarsi

I risultati, sul piano economico-finanziario, si sono visti nel corso del 2020, durante il quale, nonostante le difficoltà dovute alla pandemia, le compagnie hanno realizzato le migliori performance degli ultimi anni: considerando i risultati aggregati delle undici analizzate nel report del Centro Studi Fedespediti, il fatturato complessivo realizzato è stato di 158,6 Mrd.US\$, con un aumento su quello del 2019 (145,2 Mrd.US\$) del 9% circa. Ben più consistente è stata però la crescita degli utili passati da 2,5 a 14,3 Mrd.US\$.

I miglioramenti sono evidenti, sia sul piano della gestione operativa, sia di quella finanziaria. Nel primo caso, ad esempio, il rapporto tra margine operativo (EBITDA) e fatturato si è collocato in media sul 19,5%, con punte del 27% in Evergreen, del 24% in Yang-Ming, del 23% in Wan-Hai e del 21% circa in Maersk.

il maggiore controllo sulla catena del valore ha aiutato il raggiungimento di più stabili equilibri economico-finanziari, riducendo i rischi insiti in un mercato difficile e complesso come quello del trasporto via mare.



ANALISI FINANZIARIA DEI BILANCI DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE MARITTIME DEL CONTAINER SEGUE

Nel secondo caso, il favorevole flusso di cassa generato ha permesso di ridurre indicatori come il rapporto d'indebitamento bancario (rapporto tra debiti finanziari a breve, medio e lungo termine vs banche, obbligazioni, ecc. con il patrimonio netto dell'azienda), o migliorare un indicatore interessante come il rapporto tra debiti finanziari a breve e lungo termine e EBITDA, che permette di valutare la sostenibilità del debito da parte di un'impresa, confrontando il volume dei debiti contratti verso terzi con il flusso di cassa generato dalla gestione operativa.

Il momento positivo per le compagnie, non sembra essersi fermato, anzi l'impressione è che siano state gettate le basi per ulteriori miglioramenti. I primi dati forniti dalle trimestrali 2021 di alcune società danno in questo senso indicazioni positive: non solo aumentano i fatturati, ma soprattutto aumenta in modo deciso la capacità di generare utili.

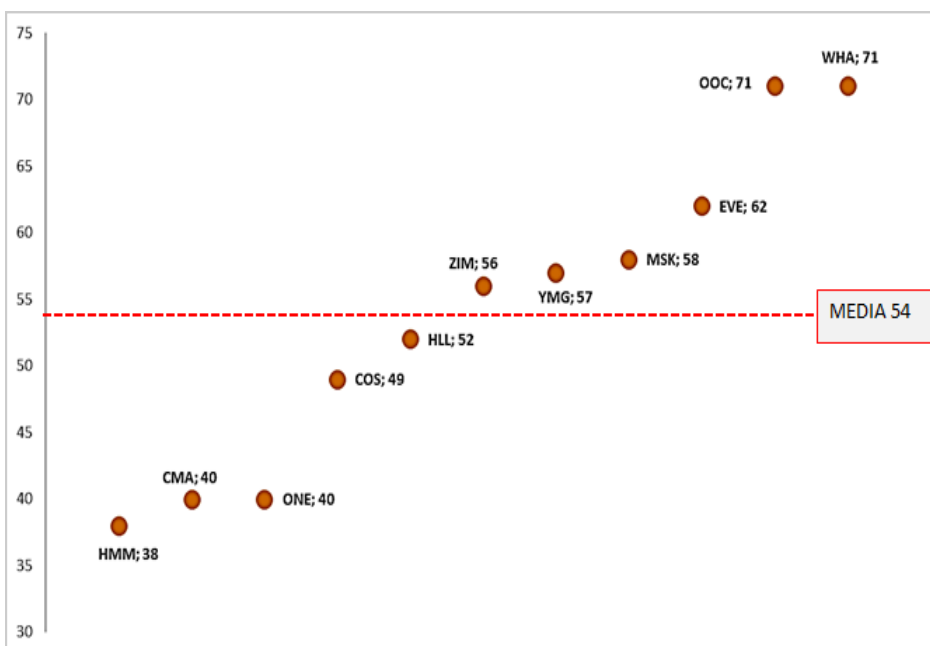
Compagnia	Moneta	Fatturato consolidato 1° TRIM 2020 (Milioni)	Fatturato consolidato 1° TRIM 2021 (Milioni)	Var % 2020/2021	Risultato finale 1° TRIM 2020 (Milioni)	Risultato finale 1° TRIM 2021 (Milioni)
CMA-CGM	US\$	7.186	10.719	49,2%	55,6	2.089,7
Evergreen	US\$	1.680	2.270	35,1%	-24,2	567,1
Hapag Lloyd	EUR	3.343	4.067	21,7%	25,0	1.203,0
Hyundai M.M.	US\$	1.113	2.179	95,8%	-56,0	138,0
Maersk	US\$	9.571	12.439	30,0%	209,0	2.717,0
ZIM	US\$	823	1.744	111,9%	-11,9	589,6

(Fonte: elaborazioni Centro Studi Fedespediti su bilanci aziendali)

Il report del Centro Studi presenta anche un indice sintetico di performance ricavato dagli indici utilizzati nel corso dell'analisi sulla base di una semplice metodologia, che permette di ordinare le società dalla migliore alla peggiore (valore massimo= 99; valore minimo= 9), riportando i risultati su un grafico a dispersione.

Un aspetto però andrà valutato con attenzione nel prossimo futuro, ossia la crescita di potere che nasce dalla concentrazione dei leader in pochi grandi consorzi, che nel caso di alcune direttrici (es. Far East-Mediterraneo) controllano ormai il 100% dell'offerta di stiva.

Questi nuovi assetti di mercato e le politiche d'integrazione a valle possono infatti configurare situazioni lesive di una corretta dinamica concorrenziale tra i vari attori del sistema trasportistico? Quale spazio di scelta rimane ai caricatori di fronte ad un sistema sempre più integrato?



Il momento positivo per le compagnie, non sembra essersi fermato, anzi l'impressione è che siano state gettate le basi per ulteriori miglioramenti. I primi dati forniti dalle trimestrali 2021 di alcune società danno in questo senso indicazioni positive: non solo aumentano i fatturati, ma soprattutto aumenta in modo deciso la capacità di generare utili.

PROSEGUONO LE ATTIVITÀ DEL “COMITATO PROMOTORE” DELL’AIOM PER IL 50MO ANNIVERSARIO DEL CONSORZIO ANZECS.

Analizzando i verbali dei CDA degli archivi del Lloyd Triestino, leggiamo come nel primo semestre del 1971 furono “movimentati i primi contenitori trasportati dal Lloyd Triestino quale principal carrier (vettore responsabile del combinato terra mare)” del Consorzio Australia Europe Container Service.

E ancora, successivamente: “l’AD si dichiara lieto di informare il Consiglio che l’ Australia Europe Container Service, nel quadro di una riorganizzazione dei suoi servizi e nello specifico interesse del mercato Italiano, ha dato il formale annuncio dell’inclusione dello scalo di Genova nella cerchia ristretta dei porti europei serviti direttamente dal Consorzio. [...] Le portacontainers [...] che sinora scalavano esclusivamente i porti del Nord Continente, approderanno a Genova con scadenza quattordicinale [...]

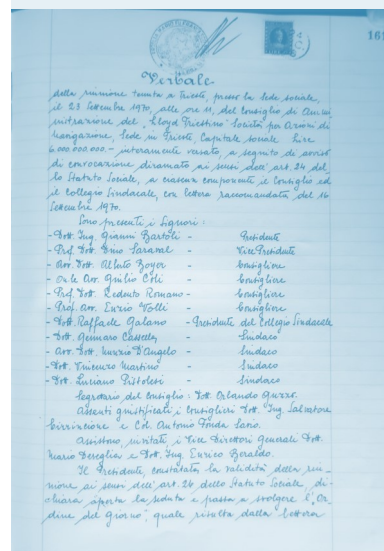
Tale annuncio costituisce il coronamento del lungo sforzo che il Lloyd Triestino ha sostenuto negli ultimi tre anni per evitare che i traffici da e per l’Australia si attestassero esclusivamente sui porti nordeuropei, tagliando fuori il Mediterraneo (già in parte emarginato per l’inagibilità del Canale di Suez) e per portare quindi le navi del Consorzio in un porto italiano, nella fattispecie Genova, unico scalo nazionale in grado – per la mole dei transiti sulla rotta Australia-Europa-Australia – di aspirare a costituire un punto fisso di approdo nell’ambito di un servizio full-container”.

Nel 1971 il Lloyd Triestino aveva anche ricevuto il premio Caravella d’Oro perché “con la rinomanza del suo nome e il prestigio delle sue navi ha contribuito al progresso industriale del nostro Paese nonché allo sviluppo degli scambi commerciali con l’Estero”: letto oggi, a cinquant’anni esatti, impressiona vedere come quel premio fu dato proprio nell’anno chiave per lo sviluppo - avvenuto anche grazie all’operato del Lloyd - della containerizzazione in Italia. Le motivazioni che avevano portato a quel premio sarebbero state quindi ampiamente confermate negli anni successivi.

La documentazione archivistica è di fondamentale importanza per la ricostruzione di qualunque evento storico. Proprio per questo riteniamo che i documenti rimasti della storia della nostra gloriosa compagnia di navigazione non vengano gettati al macero ma conservati e trattati con cura. Prendiamo esempio dai nostri colleghi di Hapag Lloyd che hanno affidato a una società specializzata il riordino del loro archivio. Grazie a loro abbiamo potuto avere le prime notizie precise sulla costituzione dell’A.E.C.S.



Nel 1971 il Lloyd Triestino aveva anche ricevuto il premio Caravella d’Oro perché “con la rinomanza del suo nome e il prestigio delle sue navi ha contribuito al progresso industriale del nostro Paese nonché allo sviluppo degli scambi commerciali con l’Estero”



Nel 2021 a C.I.S.Co è stato riconosciuto da BIC - Bureau International Des Containers - il compito di responsabile della traduzione ufficiale italiana, approvata dal World Shipping Council (WSC) e da TTC, della Quick Guide del CTU Code oltre alla diffusione della stessa agli operatori italiani del trasporto.

Grazie al lavoro del C.I.S.Co., l'Italia entra nel novero delle poche nazioni meritevoli di avere una guida tecnica in lingua originale, immediatamente utilizzabile dagli operatori. Questo è un prestigioso riconoscimento della centralità e del ruolo dell'Italia nel trasporto globale containerizzato.



IL CODICE CTU

CODE OF PRACTICE FOR PACKING OF CARGO TRANSPORT UNITS (CTU CODE)

RIPORTIAMO DI SEGUITO IL COMUNICATO TRASMESSOCI DAL C.I.S.CO.

Con l'affermarsi dell'intermodalità, la sicurezza del trasporto è e sarà sempre un tema importante e in continuo aggiornamento, per giungere ad una standardizzazione diffusa e ad una conoscenza capillare e condivisa da tutti i soggetti coinvolti.

Per questo motivo è stato creato il Codice CTU, insieme di norme pratiche d'uso globali per la caricazione, movimentazione e il bloccaggio delle merci in container (o altre unità di trasporto), spediti via mare e via terra.

La pubblicazione del codice è frutto del lavoro congiunto dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), dell'Organizzazione Mondiale del Lavoro (ILO) e della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) al fine di affrontare le principali esigenze di tutte le parti coinvolte nella sicurezza dei carichi a livello globale, a causa della scarsa conoscenza delle pratiche di fissaggio delle merci.

Nel 2021 a C.I.S.Co è stato riconosciuto da BIC - Bureau International Des Containers - il compito di responsabile della traduzione ufficiale italiana, approvata dal World Shipping Council (WSC) e da TTC, della Quick Guide del CTU Code oltre alla diffusione della stessa agli operatori italiani del trasporto.

Grazie al lavoro del C.I.S.Co., l'Italia entra nel novero delle poche nazioni meritevoli di avere una guida tecnica in lingua originale, immediatamente utilizzabile dagli operatori. Questo è un prestigioso riconoscimento della centralità e del ruolo dell'Italia nel trasporto globale containerizzato.

La presentazione ufficiale, in prima assoluta, della quick guide italiana sarà al centro del convegno del 4 ottobre organizzato durante la Genoa Shipping Week 2021 da C.I.S.Co.: "Prima uscita assoluta della nuova guida italiana sulla sicurezza della merce nel trasporto intermodale". L'evento sarà svolto in collaborazione con il BIC, con la prestigiosa presenza del WSC, prevedendo una sessione di divulgazione istituzionale con la comunità marittimo-portuale e, a seguire, una tecnica dove verranno affrontati specifici temi applicativi.

Il convegno sarà inoltre inserito come "special event" nel programma di Promos Italia 2021 "Il miglio mancante" per raggiungere tutte quelle aziende italiane che da febbraio di quest'anno hanno intrapreso il percorso informativo sul superamento delle vendite franco fabbrica, sviluppato in collaborazione con ADSP del Mar Ligure Occidentale (Ports of Genoa) e il supporto tecnico di C.I.S.Co.

<https://www.ttclub.com/-/media/files/tt-club/cig/cigctu-code--a-quick-guide-sep-2020.pdf>

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp24/CTU_Code_January_2014.pdf

NOTIZIE FLASH

E' ON LINE IL FLASH REPORT 2021_01 DELL'AIOM

E' disponibile sul sito web dell' AIOM il FLASH REPORT 2021_01, una aggiornata analisi dell'andamento economico dello shipping e delle attività portuali con un focus sugli scali Adriatici; il report è strutturato nelle seguenti sezioni:

DATI MACRO-ECONOMICI

I dati del Fondo Monetario Internazionale: Previsioni andamento del PIL sui principali mercati; Previsioni andamento interscambio mondiale. Dati ISTAT andamento e previsioni Italia. OCSE: L'andamento della produzione industriale. CONFINDUSTRIA: Primi segnali di ripresa. La risalita dei prezzi del petrolio e del bunker. I rimbalzi nelle quotazioni delle materie prime. Interscambio commerciale container globale e per area geografica. L'andamento dei noli nel periodo pandemico.

IL TRAFFICO CONTAINER

Nord Europa, Mediterraneo Occidentale, Mediterraneo Centrale, Porti nazionali, Centro – Nord Adriatico. Dinamica tendenziale dei comparti. Dinamica tendenziale e ripartizione dei volumi del Nord Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka).

IL TRAFFICO PORTUALE COMPLESSIVO

L'arco Centro – Nord Adriatico; la dinamica dei traffici nei due versanti.

I PORTI DEL FRIULI VENEZIA GIULIA, SLOVENIA, CROAZIA

Tutti i dati sui porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro; Koper; Rijeka.

I SISTEMI PORTUALI NAZIONALI

Il dato complessivo nazionale 2020.

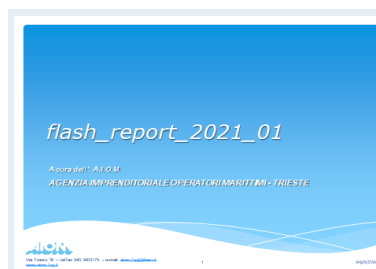
Il report completo è scaricabile dal sito web dell' AIOM alla pagina "l'Aiom informa" nell'area "soci" o "free-download" previa registrazione.

<https://www.aiom.fvg.it/aiom-informa/>

APPROVATO DAL PARLAMENTO EUROPEO LO STANZIAMENTO DEI FONDI A FAVORE DEL NUOVO MECCANISMO PER COLLEGARE LE REGIONI D'EUROPA

Il Parlamento Europeo ha approvato il nuovo Meccanismo per collegare le regioni d'Europa (MCE), per il periodo 2021-2027, con una dotazione di 30 miliardi di Euro di cui 23 mld € per sostenere nuovi investimenti nei trasporti; il 60% della dotazione finanziaria dell'MCE sarà riservato agli obiettivi climatici, mentre il 15% dei finanziamenti per il pilastro energetico andrà a progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile.

<https://www.europarl.europa.eu/news/it/press-room/20210701IPR07504/EU30-miliardi-per-progetti-infrastrutturali-per-collegare-le-regioni-dell-ue>





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

