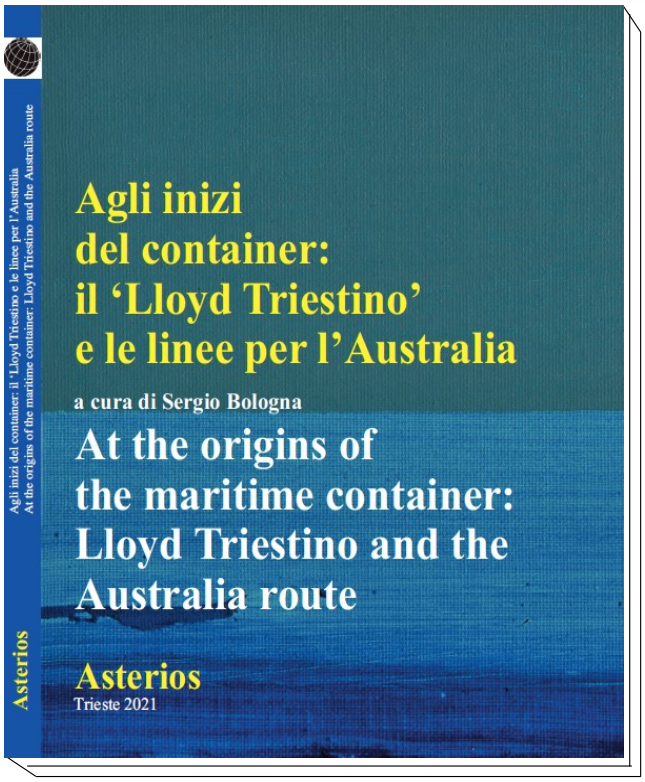
AGENZIA
IMPRENDITORIALE
OPERATORI
MARITTIMI
TRIESTE

novembre 2021

NEWSLETTER NR. 9_2021



Il progetto di ricordare in qualche modo il ruolo di Trieste e della marineria italiana nella storia della containerizzazione è arrivato finalmente alla sua conclusione, grazie all'impegno dell'AIOM e del comitato promotore. Ci sono voluti parecchi aggiustamenti rispetto all'impostazione iniziale che parlava di "festeggiamenti per il cinquantenario" e faceva riferimento al consorzio ANZECS. Lo studio delle fonti

SOMMARIO

Agli inizi del container: Il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia.....1-2

Nord Est Adriatico - porti di Trieste, Koper e Rijeka - investimenti.....3-4

Trieste al centro del progetto di decarbonizzazione nello shipping.....5-6

La logistica parla ai governi..7-8

Le performance economico finanziarie dei terminal container italiani.....8-10

NOTIZIE FLASH

Regione F.V.G. Zona Logistica Semplificata.....11

archivistiche, iniziato grazie alla disponibilità dei colleghi tedeschi di Hapag Lloyd e proseguito con l'analisi degli archivi del Lloyd Triestino presso Italia Marittima e con l'archivio del Centro Internazionale Studi sul Container (C.I.S.Co.) di Genova, hanno permesso di stabilire come sono andate veramente le cose nel periodo 1967-1971, quando un gruppo di compagnie di navigazione di vari paesi (Gran Bretagna, Olanda, Germania, Francia, Italia, Australia) ha costituito il consorzio A.E.C.S. (Australia Europe Container Service) che serviva la rotta Gran Bretagna-Nordeuropa-Mediterraneo-Australia con 14 full container vessel.

La ricostruzione di quegli avvenimenti, che videro, tra l'altro, l'inizio dell'informatizzazione sulle navi commerciali, dotate di computer di bordo e di dispositivi in grado di sfruttare i collegamenti satellitari, è contenuta in un volume di prossima pubblicazione presso l'editore Asterios di Trieste dal titolo "Agli inizi del container: il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia", in italiano e inglese. Ad arricchire il racconto in esso è contenuta la preziosa testimonianza di un collega britannico che ha vissuto in prima persona, a Sydney, l'arrivo delle prime full container in Australia e ha prodotto un paio d'anni fa un cortometraggio sulle vicende marittimo-portuali di quell'epoca di pionieri dell'intermodalità.

Nella speranza che la risalita dei contagi non ci guasti la festa, il volume sarà presentato a Trieste prevedibilmente dopo la metà di dicembre nel corso di un evento alla Stazione Marittima, per il quale sarà data preventiva conferma, ma sarà disponibile in edizione a stampa di 184 pagine con inserto a colori a partire dal 9 dicembre p.v. presso l'editore Asterios, acquistabile sul sito web www.asterios.it , oppure scrivendo all'indirizzo mail info@asterios.it .

Ulteriori informazioni verranno fornite sul sito dell'AIOM, www.aiom.fvg.it

La ricostruzione di quegli avvenimenti, che videro, tra l'altro, l'inizio dell'informatizzazione sulle navi commerciali è contenuta in un volumetto di prossima pubblicazione presso l'editore Asterios di Trieste dal titolo Agli inizi del container: il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia, in italiano e inglese che sarà presentato a Trieste dopo la metà di dicembre nel corso di un evento alla Stazione Marittima

NORD EST ADRIATICO - PORTI DI TRIESTE, KOPER E RIJEKA - PROGRAMMI DI INVESTIMENTO

Sin dal numero 2 della nostra newsletter avevamo scritto che le grandi alleanze del trasporto marittimo di container considerano l'arco Nord-Adriatico orientale, costituito dai porti di Trieste (Italia), Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia), un unico mercato, una via d'accesso unitaria ai mercati mitteleuropei, quasi un unico porto. Ci sembra utile oggi fare il punto della situazione per quanto riguarda il potenziamento dell'offerta infrastrutturale nei tre porti, perché gli investimenti previsti cominciano ad essere notevoli, la somma totale di essi supera i due miliardi e mezzo di euro. Non è semplice tradurre queste cifre in termini di capacità di movimentazione, ma non crediamo di essere molto lontani dal vero se parliamo di qualcosa che sta tra 1 e 1,5 milioni di TEU in aggiunta alla capacità attuale, che ruota intorno ai 2/2,5 milioni di TEU.

PORTO DI TRIESTE-MONFALCONE

- Lavori in corso:

Progetto AdSP "TriesteRailPort - Upgrade of the railway infrastructures of the Port of Trieste", co-finanziato dal Programma CEF – Connecting Europe Facility; il valore totale, di 52,5 milioni di euro, comprende i lavori di potenziamento del nodo di Trieste Campo Marzio, armamento ferroviario, sistemi di segnalamento e dotazioni ICT.

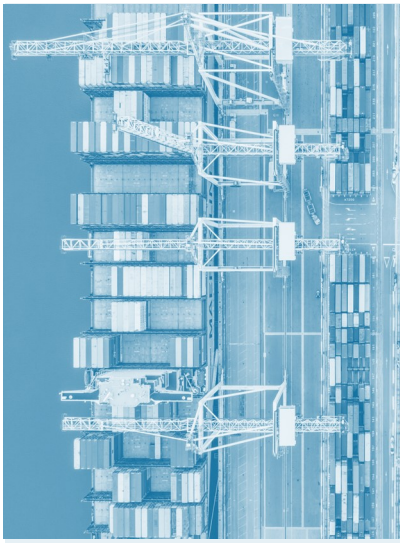
A tale intervento si affianca l'investimento di RFI nell'ambito esterno dello scalo, finanziato dal Contratto di Programma 2017-2021 per l'importo di complessivi 77 Milioni di Euro e che includerà anche gli interventi sullo scalo di Aquilinia e relativi raccordi industriali.

- Progetto Adria-Gateway - Investimenti previsti nel PNRR e nel Fondo Complementare, Decreto Legge nr. 77 del 31 maggio 2021:

FINANZIAMENTI PNRR E FONDO COMPLEMENTARE AL PROGETTO ADRIA GATEWAY

Beneficiario	Porti	Denominazione	Finanziamento € mln
Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale	***Trieste***	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto franco nuovo	180,00
		Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere	60,00
		Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	45,00
		Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del molo VII del porto di Trieste	100,50
		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri	5,75
		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII	6,00
		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Traiana	3,50
		Lavori di elettrificazione delle banchine della Piattaforma logistica	3,50
	Monfalcone	lavori di elettrificazione delle banchine del porto	5,00
		TOTALE	**409,25**

NORD EST ADRIATICO - PORTI DI TRIESTE, KOPER E RIJEKA - PROGRAMMI DI INVESTIMENTO SEGUE



PORTO DI KOPER: (1)

- Lavori completati nel 2021 e in corso:

Estensione di 100 metri della banchina del Terminal Contenitori -Molo 1, la prima fase si è conclusa a giugno 2021; i lavori di ampliamento saranno completati con la realizzazione in testata al molo di un'area supplementare di stoccaggio pari a 25.000 mq; investimento complessivo di 45,6 Milioni di Euro, in parte finanziato dal progetto European NAPA4CORE;

Ordine in corso di due nuove gru Portainer Super post-Panamax previste in arrivo a fine 2022;

Realizzato un nuovo Gate stradale di accesso con un investimento di 4,4 Milioni di Euro, comprensivo del costo di costruzione di un nuovo garage della capacità di 6.000 autovetture; investimento anche questo cofinanziato dal Napa4Core project.

Firmato in data 5.5.2021 il contratto definitivo da parte della società 2TDK con i sub-contractors per la costruzione della nuova linea ferroviaria Koper-Divača, lunga 27 Km e prevista essere completata nel 2025. I lavori sono iniziati con l'escavo dei primi due tunnel T8/Dekani e T7/Valle Ospo, le previsioni iniziali di spesa dell'intero progetto ammontavano complessivamente a 1.194 Milioni di Euro, di cui il 33% a carico dello Stato, il 30% da contributi UE, il 10% a carico della DARS e il restante 27% da recuperarsi con una tassa portuale e pedaggi.

Il 31 marzo 2021 il governo sloveno ha emendato il decreto di concessione del porto alla Luka Koper, estendendone l'area di ulteriori 36 ettari, nella parte verso Ankaran, dove è stata ricavata una zona per il deposito dei fanghi da dragaggio ed è prevista la realizzazione del Molo 3, il nuovo Terminal contenitori.

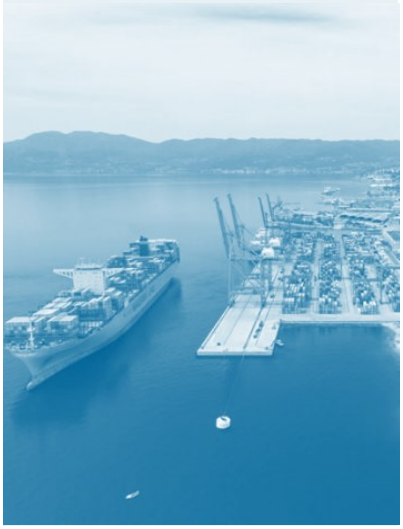
PORTO DI RIJEKA (1)

- Lavori completati nel 2021 e/o in corso:

Il 24 giugno 2021 è stato sottoscritto l'atto di concessione del nuovo Terminal Container di Riva Zagabria con il gruppo formato dall' olandese APM Terminals e dalla croata Enna Logic d.o.o. di Vukovar, per un periodo di 50 anni, ad un canone annuo di Euro 2 Milioni; il terminal ha una banchina di 400 metri, un'estensione complessiva di 20 ettari e un pescaggio di 20 metri; la concessione prevede l'obbligo per l'assegnatario di provvedere alla costruzione degli ulteriori 280 metri di banchina e piazzale retrostante, a completamento del progetto iniziale.

L'Autorità Portuale di Rijeka ha ottenuto finanziamenti dalla UE per la realizzazione di importanti interventi di implementazione dei collegamenti ferroviari e stradali dei due Terminal contenitori di Brajdica e Riva Zagabria, nell'ambito di due progetti, il POR2CORE-ZTC, del valore complessivo di 31 Milioni di Euro, con una partecipazione UE di 26 Milioni di Euro (85%) e il POR2CORE-AGCT per un valore di 36 Milioni di Euro e una partecipazione UE di 30 Milioni di Euro (85%)

Sono in fase avanzata i lavori di costruzione della bretella stradale di collegamento tra i terminal portuali e l'autostrada Rijeka-Zagreb, mentre sul piano dei collegamenti ferroviari con l'hinterland, la Croazia ha già ottenuto importanti finanziamenti da parte della BEI pari all'85% su due progetti, i lavori di implementazione della linea Rijeka-Zagreb, costo complessivo previsto 494 Milioni di Euro, e i lavori di implementazione della linea Zagreb-Budapest, costo complessivo 315 Milioni di Euro.



(1) da varie fonti di stampa

TRIESTE AL CENTRO DEL PROGETTO STRATEGICO DELLA DECARBONIZZAZIONE NELLO SHIPPING

WÄRTSILÄ LANCIA IL TWO-STROKE FUTURE FUEL CONVERSION, TECNOLOGIA RIVOLUZIONARIA CHE TRASFORMA I MOTORI DUE TEMPI DIESEL DELLE NAVI IN "MOTORI SOSTENIBILI" ALIMENTATI A GNL E SUCCESSIVAMENTE AD ALTRI CARBURANTI GREEN

Riportiamo di seguito il comunicato della Wartsila di data 19 novembre 2021

I motori del presente capaci di utilizzare i combustibili del futuro. Wärtsilä ha annunciato il lancio, nel primo trimestre del 2022, del Two-stroke Future Fuel Conversion, rivoluzionaria tecnologia per convertire i motori a due tempi, usati nel settore mercantile e attualmente alimentati a diesel in motori alimentati a gas liquido GNL e - quando saranno disponibili sul mercato - dagli attesi combustibili "green" quali metanolo, ammonia o miscele di questi.

Si tratta di un consistente e concreto passo verso la reale decarbonizzazione delle flotte mercantili: un "parco" di almeno 27mila navi, in particolare portacontaier, attualmente presenti nei porti e nei mari di tutto il mondo, considerate ad elevato livello di impatto ambientale.

La soluzione tecnologica per convertire i motori Diesel in motori capaci di utilizzare GNL e futuri carburanti green - si pensa a metano sintetico, metanolo e ammonia in particolare - è per una parte consistente "made in Italy", ed è stata sviluppata dalla divisione Wärtsilä 2 Stroke Services e tutti i test e parte della ricerca applicata sono state fatte nei laboratori dello stabilimento di Trieste, a San Dorligo della Valle: la Divisione di Product Validation di Wärtsilä Italia ha infatti lavorato in sinergia con il team di Wärtsilä Svizzera ed è stata in particolare impegnata nelle fasi di Ricerca, Test e Validazione, utilizzando il laboratorio motori 2 tempi, uno dei più evoluti d'Europa, alla presenza, nel corso del processo, anche dell'armatore MSC.

"Siamo estremamente orgogliosi di essere protagonisti nella realizzazione di questa soluzione tecnologica - ha dichiarato il presidente di Wärtsilä Italia, Andrea Bochicchio - in cui abbiamo avuto un ruolo centrale. La tecnologia implementata da Wärtsilä prevede una installazione rapida e 'poco invasiva' sulle navi attualmente in uso, una sosta cantiere breve per la conversione, maggiore efficienza, risparmio nel lungo periodo e l'allungamento della vita delle flotte, anche in relazione alle future regolamentazioni sul fronte ambientale: sono tutti elementi che rendono il progetto rivoluzionario, unico e vincente per gli armatori e per l'ambiente".

Il sistema realizzato da Wärtsilä si installa a integrazione del motore, ed è capace di trasformarlo in un "dual fuel": "La soluzione che abbiamo sviluppato - ha spiegato Stefano Lippi, Direttore delle attività di sviluppo FS&WS e 2 Tempi di Wärtsilä Italia - garantisce alta flessibilità in termini di cicli operativi e tipologie di combustibili. E' composta da un serbatoio addizionale che viene installato a bordo della nave e di un set di componenti che permettono di innalzare la pressione del gas e diminuirne la temperatura in maniera molto efficiente, utilizzando l'energia cinetica del motore. L'innovativo sistema di iniezione, che è stato brevettato, permette di iniettare il gas a bassa temperatura (sotto zero) garantendo un ciclo di combustione ottimale ed evitando di disperdere gas incombusto. Diversi team hanno collaborato al progetto, in particolare quello svizzero e italiano che hanno lavorato con grande professionalità per portare il prodotto sul mercato".

Lo sviluppo è stato supportato da importanti investimenti (oltre cinque milioni di euro) di cui buona parte utilizzati nei Laboratori di Trieste, aprendo così a ulteriori investimenti visto il consistente piano di sviluppi che questa nuova tecnologia richiederà.

La soluzione tecnologica per convertire i motori Diesel in motori capaci di utilizzare GNL e futuri carburanti green - si pensa a metano sintetico, metanolo e ammonia in particolare - è per una parte consistente "made in Italy", ed è stata sviluppata dalla divisione Wärtsilä 2 Stroke Services e tutti i test e parte della ricerca applicata sono state fatte nei laboratori dello stabilimento di Trieste,

TRIESTE AL CENTRO DEL PROGETTO STRATEGICO DELLA DECARBONIZZAZIONE NELLO SHIPPING SEGUE

Il Two-stroke Future Fuel Conversion ha subito interessato e coinvolgerà anche MSC, uno dei principali gruppi armatoriali internazionali, che nei mesi scorsi ha inviato i propri esperti in Wärtsilä Italia a Trieste per seguire i test e la validazione del progetto. “MSC - ha dichiarato Prabhat Jha, CEO e amministratore delegato del gruppo MSC Shipmanagement - ha seguito con grande interesse lo sviluppo di questa soluzione innovativa, un elemento di supporto nella transizione di MSC verso la decarbonizzazione e il raggiungimento delle zero emissioni entro il 2050”. MSC condividerà con Wärtsilä il prossimo passo del progetto, la “dimostrazione tecnologica”: la soluzione verrà infatti applicata su una delle navi portacontainer di MSC che monta quale motore principale un Wärtsilä RT-flex96C-B, e che sarà il primo a venire riconvertito a dual fuel nei prossimi mesi.

“Wärtsilä ha assunto una posizione di leader nello sviluppo e nella fornitura di soluzioni tecnologiche intelligenti che accelereranno la realizzazione delle ambizioni di decarbonizzazione del nostro settore. Questo è un progetto pionieristico, ed è un altro ottimo esempio delle nostre capacità e del nostro impegno. Il primo passo verso l'adozione dell'uso dei combustibili futuri ora può essere concretamente fatto, sapendo che l'investimento non diventerà obsoleto. I vantaggi, sia economici che ambientali, sono significativi", ha affermato Roger Holm, Presidente Marine Power & EVP Wärtsilä Corporation.

Il primo progetto di riconversione commerciale sarà completato entro la metà del 2023. Il concetto di conversione è applicabile a tutti i tipi di motore a due tempi di grande e piccolo alesaggio.

LA LOGISTICA PARLA AI GOVERNI

Il 16 novembre Confetra ha festeggiato i 75 anni della sua fondazione invitando il Ministro Giovannini a un confronto sulle strategie future del settore dei trasporti di merce e su come utilizzare al meglio le risorse del PNRR. Per chi da molti anni segue i tentativi che le rappresentanze delle imprese portano avanti per influenzare le scelte di governo è stata certo una sorpresa constatare che per la prima volta si è detto apertamente che il problema per l'Italia non è quello della carenza d'infrastrutture fisiche ma semmai quello di una carenza di "politiche industriali per la logistica". La grande enfasi che oggi tutto il mondo capitalistico pone sulla questione climatica sembra offrire il terreno adatto affinché queste politiche si sviluppino attraverso progetti di "logistica sostenibile". E' stato Ennio Cascetta a sottolinearlo con forza quando ha portato dei dati che attribuiscono alle operazioni di trasporto e logistica il 70% delle emissioni di CO2.

Si tratta però ancora di discorsi troppo generici e lo stesso vale per quanto riguarda la digitalizzazione, un salto tecnologico che nessuno osa mettere in dubbio ma che in concreto è più visibile e riconoscibile nella pubblica amministrazione che nelle imprese.

Sicché la parte più concreta dei messaggi che Confetra ha lanciato al governo è quella che riguarda la semplificazione delle pratiche burocratiche e l'efficienza dell'apparato amministrativo nelle procedure di import-export.

Appena accennato un tema che potrebbe avere degli sviluppi imprevedibili e di larga portata, quello delle concessioni. Non è ancora chiaro come il governo intenda procedere, ma non è escluso che sia proprio da questo versante che possano giungere le maggiori sorprese.

Anche la logistica tedesca si è espressa sui temi generali in questi giorni con un position paper della Bundesvereinigung für Logistik (https://www.bvl.de/positionen) rivolto al nuovo Parlamento uscito dalle elezioni di settembre e ad una maggioranza che ancora non è stata in grado di formare un governo e di chiudere dopo un ventennio l'era Merkel.

Mentre gli italiani finalmente si decidono a non parlare solo d'infrastrutture, i tedeschi, che ne parlano in genere assai poco, stavolta le mettono addirittura al primo punto del loro "plaidoyer".

Ma il discorso non riguarda nuove infrastrutture bensì il mantenimento e la riparazione di quelle esistenti, in particolare nel settore stradale. E qui i dati parlano chiaro: malgrado i grandi sforzi compiuti per trasferire il traffico merci sul treno, il modal split in Germania è ancora così distribuito: 72% strada, 18% treno, 8% fluviale. Il 35% delle autostrade e il 42% delle strade statali hanno urgente bisogno d'interventi. Il Bundesverkehrswegeplan 2030 è insufficiente, non è un problema di soldi ma piuttosto di regole (confusione di competenze tra amministrazioni, procedure burocratiche, eccessiva interferenza di soggetti contrari).

Tra le priorità, quella della costruzione di una rete di aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto sulle autostrade. Al secondo posto degli impegni urgenti che il governo deve prendere è ovviamente lo sviluppo dell'infrastruttura digitale, in particolare nel settore delle fibre ottiche dove la Germania, sorprendentemente, è agli ultimi posti nel mondo (34esima su 37 paesi dell'OCSE). Il punto 3 più che una proposta è una riflessione scoraggiante: nel traffico pesante su strada la soluzione elettrica non è praticabile. E la situazione normativa e regolatoria dell'auto elettrica per la mobilità delle persone è un caos. "'Power to liquid' da idrogeno" – scrive il documento della BVL – "è una soluzione transitoria per la logistica, che permette di mantenere i motori a combustione interna", ma non si va molto lontani. Il punto 4 è dedicato alla logistica urbana. Nel 2020 sono stati consegnati 4,04 miliardi di pacchi, 10,9% in più del 2019, le vendite online, lo smart working, tanti altri fattori, non ultima la concentrazione della popolazione nelle città, mettono la logistica urbana sotto

La grande enfasi che oggi tutto il mondo capitalistico pone sulla questione climatica sembra offrire il terreno adatto affinché queste politiche si sviluppino attraverso progetti di "logistica sostenibile". E' stato Ennio Cascetta a sottolinearlo con forza quando ha portato dei dati che attribuiscono alle operazioni di trasporto e logistica il 70% delle emissioni di CO2.

uno stress insostenibile. E oltre alle proposte di aumentare le aree di sosta o alla richiesta di non eccedere nelle restrizioni al traffico di furgoni non vengono altre idee.

E' uno strano documento, questo, quasi una dichiarazione d'impotenza o, meglio, un modo per dire, "noi come imprese facciamo il possibile", più di questo però non ci riusciamo. Sono almeno vent'anni che in tutti i suoi convegni la BVL presenta casi concreti di aziende che organizzano in maniera più razionale i trasporti in modo da diminuire il numero dei viaggi. La fama che si è conquistata la logistica tedesca è dovuta anche a questo. 70 mila imprese, 280 miliardi di fatturato, 3,29 milioni di occupati, di cui solo il 50% è impegnato in attività di trasferimento fisico della merce. Il resto è pianificazione, controllo, informatica. E manca il personale (Arbeitskräftemangel). Però c'è qualcosa oggi che ha toccato il limite. Proprio nel 2021, quando a livello globale le catene di fornitura, the global supply chain, sembrano irrimediabilmente ingolfate.

LE PERFORMANCE ECONOMICO FINANZIARIE DEI PRINCIPALI TERMINAL CONTAINER ITALIANI

Il 2020 è stato l'anno della pandemia, della grande gelata dell'economia Mondo, schiacciata dalle limitazioni imposte dai vari Governi per contenere la diffusione del virus. Tra lockdown, restrizioni più o meno severe al libero movimento delle persone, rigide norme di accesso ai luoghi pubblici il risultato non poteva essere che una decisa contrazione dei consumi, con effetti a cascata sui vari settori produttivi, sulle catene distributive e sul commercio internazionale.

In un quadro di questo genere le attività marittime, nerbo dei traffici internazionali, non potevano non risentirne, anche se l'effetto depressivo sui volumi trasportati è stato meno intenso di quanto ci si aspettasse all'inizio della pandemia, anche grazie al "rimbalzo" nella seconda metà dell'anno 2020.

La domanda generata dalla ripresa dei consumi e della produzione ha così permesso di contenere la flessione dei traffici marittimi globali al -3,8% (stima UNCTAD in quantità), ma con impatti diversi sulle varie tipologie di traffico. In particolare, quelli container, misurati in Teu, hanno evidenziato una riduzione dell'1% (stima Alphaliner).

La domanda generata dalla ripresa dei consumi e della produzione ha permesso di contenere la flessione dei traffici marittimi globali al -3,8% (stima UNCTAD in quantità), ma con impatti diversi sulle varie tipologie di traffico. In particolare, quelli container, misurati in Teu, hanno evidenziato una riduzione dell'1% (stima Alphaliner).

All'interno di questo quadro, i porti italiani nel loro complesso hanno evidenziato una sostanziale stabilità, mantenendo i volumi raggiunti negli ultimi anni (intorno ai 10 Mio.Teu). Questo risultato è però il frutto di dinamiche difformi tra i singoli porti.

Da una parte, infatti, si rileva una tendenziale concentrazione dei traffici nei porti maggiori rispetto a quelli minori, che subiscono una flessione del 2,3%, dall'altra tra i porti maggiori, alcuni hanno registrato un forte aumento del movimentato, come nel caso di MCT di Gioia Tauro, che dopo il passaggio del controllo al gruppo MSC, tramite la controllata TIL, è ritornato sopra i 3 milioni di Teu, o del Salerno Container Terminal (+47,2%), mentre altri hanno risentito, chi più chi meno, della pandemia, con la conseguente riduzione del movimentato.

Gli effetti si sono fatti sentire sui bilanci 2020 delle varie società terminaliste, analizzati dal Centro Studi Fedespedi nel report pubblicato annualmente dal titolo *"I terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria"*.

LE PERFORMANCE ECONOMICO FINANZIARIE DEI PRINCIPALI TERMINAL CONTAINER ITALIANI SEGUE

In particolare, per l'anno 2020, il report di Fedespedi ha evidenziato le performance economiche-finanziarie delle 11 società di gestione dei principali terminal container italiani, calcolando per ogni società, nove indici di bilancio scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa, quali ad esempio ROS, ROA, ROE, Quick Ratio (indice di liquidità), Rapporto di indebitamento bancario (Debiti finanziari totali/Mezzi propri), ecc.

Sono stati inoltre calcolati alcuni indicatori di performance come ad esempio Teu/m^2, Teu/metro lineare di banchina, Teu/gru di banchina.

Società	Porto	Sigla
Adriatic Container Terminal	Ancona	ACT-AN
Co.Na.Te.Co.	Napoli	CON-NA
La Spezia Container Terminal	La Spezia	LSCT-SP
Medcenter Container Terminal	Gioa Tauro (RC)	MCT-RC
Salerno Container Terminal	Salerno	SCT-SA
Terminal Container Ravenna	Ravenna	TCR-RA
Terminal Contenitori Porto di Genova (Southern European Container Hub)	Genova	SECH-GE
Terminal Darsena Toscana	Livorno	TDT-LI
Trieste Marine Terminal	Trieste	TMT-TS
Venezia Container Terminal	Venezia	VCT-VE
Voltri Terminal Europa	Genova	VTE-GE

Per quanto riguarda le performance operative, gli 11 terminal, nel 2020, hanno movimentato complessivamente **8,580 milioni di Teu**, il 79% del totale italiano (10,867 milioni di Teu), su una superficie totale di **4,8 milioni di m^2** e **12.818 metri lineari** di banchina.

Società	Teu 2019	Teu 2020	Var % 2019/2020	Mq terminal	Metri banchina	Teu/mq	Teu/mt
ACT-AN	176.193	158.667	-9,9%	60.000	300	2,6	529
CON-NA	519.594	526.808	1,4%	157.000	970	3,4	543
LSCT-SP	1.304.522	1.081.071	-17,1%	453000	986	2,4	1.096
MCT-RC	2.522.874	3.193.360	26,6%	1.600.000	3.391	2,0	942
SCT-SA	262.935	386.943	47,2%	110.000	890	3,5	435
SECH-GE	311.749	270.002	-13,4%	174.000	526	1,6	513
TCR-RA	180.918	164.044	-9,3%	250.000	670	0,7	245
TDT-LI	560.339	469.498	-16,2%	389.000	1.430	1,2	328
TMT-TS	688.649	687.921	-0,1%	400.000	1.370	1,7	502
VCT-VE	310.054	255.000	-17,8%	283.000	852	0,9	299
VTE-GE	1.604.305	1.387.016	-13,5%	978.000	1.433	1,4	968
Totale (A)	*8.442.132*	*8.580.330*	*1,6%*	*4.854.000*	*12.818*	*1,8*	*669*
Altri porti	*2.341.523*	*2.286.818*	*-2,3%*				
Totale ITALIA (B)	**10.783.655**	**10.867.148**	**0,8%**				
A/B (%)	*78,3%*	*79,0%*					

Sul piano dei risultati economico-finanziari, i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di **663,8 Mio.€,** con una riduzione sul 2019 del **-6,4%**. Nonostante la significativa riduzione del fatturato, le aziende terminaliste hanno comunque chiuso nel loro insieme con un risultato finale positivo, se pur in flessione, per **55,5 Mio.€** (**-23,3%**).

Se infatti, il fatturato rispecchia le performance operative delle singole aziende (solo MTC-RC, SCT-SA e CON-NA hanno registrato un aumento del giro d'affari a fronte di un aumento del movimentato), i risultati finali sono stati positivi per gran parte delle società, fatta eccezione per SECH-GE e TDT-LI.

… gli 11 terminal considerati, nel 2020, hanno movimentato complessivamente 8,580 milioni di Teu, il 79% del totale italiano (10,867 milioni di Teu), su una superficie totale di 4,8 milioni di m2 e 12.818 metri lineari di banchina.

LE PERFORMANCE ECONOMICO FINANZIARIE DEI PRINCIPALI TERMINAL CONTAINER ITALIANI SEGUE

Società	Fatturato 2019 (x'000 €)	Fatturato 2020 (x'000 €)	Var % 2019/2020	EBITDA (x'000 €)	EBIT (x'000 €)	Risultato finale 2019 (x'000.€)	Risultato finale 2020 (x'000.€)
ACT-AN	7.843	6.737	-14,1%	1.248	1.152	839	1.007
CON-NA	41.912	41.970	0,1%	5.608	2.109	76	101
LSCT-SP	161.628	135.224	-16,3%	55.009	43.234	33.041	28.512
MCT-RC	98.258	124.974	27,2%	39.125	9.238	-3.785	7.019
SCT-SA	21.460	23.653	10,2%	4.142	1.851	586	1.482
SECH-GE	35.772	31.944	-10,7%	2.824	-1.130	192	-1.417
TCR-RA	19.640	17.520	-10,8%	3.925	1.367	1.962	1.729
TDT-LI	49.952	39.535	-20,9%	2.319	-903	3.315	-867
TMT-TS	76.551	75.786	-1,0%	10.693	7.595	4.272	4.998
VCT-VE	29.790	24.501	-17,8%	8.717	4.216	6.112	2.464
VTE-GE	166.049	141.924	-14,5%	34.028	14.299	25.683	10.445
Totale	*708.855*	*663.768*	*-6,4%*	*167.638*	*83.028*	*72.293*	*55.473*

Le capacità gestionali, sia sul piano economico finanziario, sia tecnico-operativo dei vari operatori, in alcuni casi con performance di assoluto livello europeo, hanno permesso di superare positivamente la difficile congiuntura indotta dalla pandemia, dimostrando la solidità e l'affidabilità del mondo terminalistico portuale italiano.

Sul piano della gestione operativa, il minor fatturato realizzato ha comportato una parallela diminuzione, sia del margine lordo (**EBITDA -4,7%**), sia del risultato operativo, ossia del margine lordo al netto degli ammortamenti (**EBIT -14,4%**). In flessione anche il saldo della gestione finanziaria, sceso a **-6,4 Mio.€**, contro i **+2,4 Mio.€** del 2019.

Non entreremo, per motivi di spazio, nel merito dell'analisi dei singoli indici di bilancio, per la quale si rimanda alla lettura del report, scaricabile liberamente dal sito di Fedespedi. Ci limitiamo ad osservare come la situazione economico-finanziaria delle aziende concessionarie dei terminal container possa essere giudicata nel complesso in modo positivo.

Le capacità gestionali, sia sul piano economico finanziario, sia tecnico-operativo dei vari operatori, in alcuni casi con performance di assoluto livello europeo, hanno permesso di superare positivamente la difficile congiuntura indotta dalla pandemia, dimostrando la solidità e l'affidabilità del mondo terminalistico portuale italiano.

Di seguito il link per scaricare il report Fedespedi:

https://www.fedespedi.it/download/i-terminal-container-in-italia-unanalisi-economico-finanziaria-2021/?wpdmdl=16905&refresh=619d7f5cbc98e1637711708

PERCORSO PER LA COSTITUZIONE IN REGIONE FVG DI UNA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Riportiamo di seguito una comunicazione dell' Assessore alle Infrastrutture e Territorio, prof. Graziano Pizzimenti presentata al Consiglio lo scorso 14 ottobre in merito all'argomento:

"Attraverso un tavolo tecnico saranno valutati gli effetti della creazione della Zona logistica semplificata (Zls) in Friuli Venezia Giulia. Inoltre sarà definito un cronoprogramma sulla base dei passaggi richiesti dalla normativa nazionale per stabilire l'iter con il quale istituire questo nuovo strumento, prevedendone inoltre un avvio sulla base di una proposta precisa, corredata da un piano di sviluppo strategico".

"La Legge di Bilancio 2018 ha esteso parzialmente la disciplina delle Zone economiche speciali (Zes) alle regioni più "sviluppate" come il Friuli Venezia Giulia, attribuendo alle imprese operanti nelle Zls la possibilità di usufruire - oltre che delle procedure semplificate - anche dei benefici di carattere fiscale attribuiti alle Zes. Possibilità che - ha ricordato Pizzimenti - sulla base del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è limitata alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale". "Certamente siamo consapevoli dei benefici e dello sviluppo che la costituzione di una Zls porterà nella nostra regione, motivo per cui abbiamo intrapreso questo percorso - ha sottolineato l'assessore -. L'opportunità della sua creazione, tuttavia, non prescinde da un necessario approfondimento sugli aspetti tecnici e normativi che deve trovare nel tavolo tecnico per la Zona logistica semplificata il suo momento di sintesi, coinvolgendo i Comuni i cui territori rientrano tra le zone ammissibili, ma anche l'Autorità portuale, le Camere di Commercio, le Direzioni della Regione interessate e altre realtà del settore".

"Nel frattempo andrà fatta una prima valutazione sulle aree maggiormente interessanti ai fini dell'inserimento nel perimetro Zls. Le condizioni di ammissibilità previste per le regioni appaiono tutte soddisfatte - ha sottolineato Pizzimenti -. Anzi, i requisiti di tipo fisico-infrastrutturale ci fanno ritenere di poter inserire nella nostra Zona logistica semplificata un territorio più ampio rispetto a quello definito dal Trattato Ue".

"Per tale motivo si sta valutando di sfruttare l'allineamento del periodo di durata delle Zls con il ciclo di vigenza della programmazione dei fondi europei, cogliendo l'occasione di intervenire nelle trattative. L'obiettivo - ha affermato in conclusione l'assessore - è proprio quello di implementare l'estensione dei territori regionali in grado di sfruttare la deroga al divieto generale degli aiuti di Stato".

Sul tema si registrano numerose prese di posizione da parte delle categorie economiche regionalik, tra cui citiamo alcune:

Confindustria Udine: https://www.confindustria.ud.it/schede/scheda/18055 ;

Camera di Commercio di Pordenone e Udine: https://friulisera.it/zona-logistica-semplificata-zls-in-fvg-linteresse-della-camera-di-commercio-pn-ud/ ;

Camera di Commercio della Venezia Giulia: Zona Logistica Semplificata, adesso la chiede l'Isontino. Sostegno di CCIAA - TRIESTE.news (triesteallnews.it)

Confronto Regione-Sindacati: https://www.regione.fvg.it/rafvg/comunicati/comunicato.act?dir=/rafvg/cms/RAFVG/notiziedallagiunta/&nm=20210929125856002

La Legge di Bilancio 2018 ha esteso parzialmente la disciplina delle Zone economiche speciali (Zes) alle regioni più "sviluppate" come il Friuli Venezia Giulia, attribuendo alle imprese operanti nelle Zls la possibilità di usufruire - oltre che delle procedure semplificate - anche dei benefici di carattere fiscale attribuiti alle Zes.

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