



NEWSLETTER NR. 1_2022

NOLI MARITTIMI E SHIPPING

COME SI PROSPETTA LO SCENARIO AD INIZIO 2022?

1. LA SITUAZIONE CHE EMERGE DALLE PERIODICHE ANALISI DEI PRINCIPALI MEDIA DI SETTORE

La dinamica evolutiva dei noli marittimi container sulle due principali relazioni Far East – Nord America e Nord Europa è costantemente all'ordine del giorno dei principali media specializzati nazionali e internazionali, soprattutto dopo la diffusione delle prime quotazioni di gennaio 2022 da parte dei primari analisti (Drewry, Freightos Baltic, CCFI, ecc.); dopo una sporadica tendenza al rientro osservata agli inizi dell'ultimo trimestre del 2021, il trend che si prospetta per il 2022 sembra invece ancora in tendenziale ascesa.

Nella nostra precedente newsletter abbiamo riportato un'analisi dei

valori aggiornata a metà dicembre 2021, evidenziando la curva di crescita semestrale a partire dal gennaio 2019; a questo punto riteniamo che un raffronto con i valori pre-Covid19 possa considerarsi superato, dal 2020 siamo infatti entrati in una nuova "era" dello shipping, in gran parte ancora da interpretare in tutte le sue diverse componenti e variabili che ne determinano l'andamento.

La tabella che proponiamo di seguito riesamina l'andamento dei valori a dati di gennaio del triennio in corso sulle quattro principali direttrici oceaniche di riferimento:

SOMMARIO

Noli marittimi e shipping, come si prospetta lo scenario ad inizio 2022 ?.....1-7

Global gateway, l'alternativa europea alla nuova via della seta cinese.....8-10

NOTIZIE FLASH

A Trieste vince la "cura del ferro".....11

Intensa l'attività dell'assessorato regionale alle infrastrutture e trasporti per lo sviluppo della rete ferroviaria.....11

NOLI E SHIPPING ... SEGUE

SPOT FREIGHT RATES BY DREWRY - US \$ X 40' BOX						
DIRETTRICE	gen-20	N.I.	gen-21	N.I.	gen-22	N.I.
COMPOSITE INDEX	1.733	100	5.252	303	9.698	560
SHANGHAI-ROTTERDAM	2.081	100	8.740	420	14.053	675
SHANGHAI-GENOVA	2.687	100	8.796	327	12.794	476
SHANGHAI-LOS ANGELES	1.582	100	4.178	264	11.197	708
SHANGHAI-NEW YORK	2.854	100	6.517	228	13.987	490
DIFF.% MED/NORD EUROPA	29%	129	1%	101	-9%	91
DIFF% US EAST/WEST COAST	80%	180	56%	156	25%	125
elaborazione AIOM su dati Drewry_20-01-2022						

Δ
2022/
2020

..... il rapporto Mediterraneo/Nord Europa scende a 91 (-9%) con una diminuzione di indice pari a 38 punti e quello US East Coast/West Coast scende a 125 (+25%) con una diminuzione di indice pari a 55 punti! Evidentemente la progressione geometrica delle quotazioni nel periodo 2020/2021 ha prodotto una tendenza all'allineamento in su dei diversi valori, determinando un impatto maggiore sulle due direttrici a più alto volume di trade e, ancor più, gestite mediamente con navi di maggiore capacità.

In primo luogo si nota il diverso andamento dell'indice N.I. sulle singole relazioni; fatti pari a 100 i valori 2020, le due relazioni con maggior incremento sono quelle riferite alla West Coast degli USA e al Nord Europa, rispettivamente con un N.I. che quota 708 per la prima e 675 per la seconda, ovviamente i valori di partenza erano diversi, ma se si osservano i dati delle ultime due righe della tabella, si nota che nel 2020 il rapporto tra i valori di nolo Mediterraneo/Nord Europa era pari a 129 (+29%) e quello tra US East Coast e West Coast era pari a 180 (+80%); a dati 2022 i valori cambiano, il rapporto Mediterraneo/Nord Europa scende a 91 (-9%) con una diminuzione di indice pari a 38 punti e quello US East Coast/West Coast scende a 125 (+25%) con una diminuzione di indice pari a 55 punti! Evidentemente la progressione geometrica delle quotazioni nel periodo 2020/2021 ha prodotto una tendenza all'allineamento in su dei diversi valori, determinando un impatto maggiore sulle due direttrici a più alto volume di trade e, ancor più, gestite mediamente con navi di maggiore capacità.

Nella nostra precedente analisi avevamo richiamato quelle che a parere degli analisti del settore erano state le principali cause scatenanti del fenomeno, tra queste in particolare lo sbilanciamento tra import ed export, in specie sulla direttrice Nord America e i periodi alterni di congestione inizialmente nei porti cinesi, poi anche in quelli americani e del Nord Europa, fenomeni allo stato divenuti quasi cronici.

Analizziamo il primo aspetto; le due tabelle che seguono, estratte dal data base di CTS, riassumono i volumi del container trade Europa/Far East e Nord America/Far East nei due periodi gennaio/novembre rispettivamente 2020 e 2021, suddivisi tra import ed export. La prima anomalia che salta all'occhio, a fronte di una generale ripresa dei volumi, è il forte calo dell'export dagli Stati Uniti verso l'Estremo Oriente, fatto che ha sostanzialmente determinato un balzo all'insù del cosiddetto "imbalance", lo sbilanciamento tra flussi in/out, fattore critico anche per la gestione dell'equipment.

EUROPA - FAR EAST CONTAINER TRADE (teu)			
PERIODO	gen-nov-2020	gen-nov-2021	diff.%
import	14.737.400	15.668.900	6,32%
export	7.204.900	7.359.500	2,15%
totale	21.942.300	23.028.400	4,95%
imbalance	7.532.500	8.309.400	10,31%
%	51,11%	53,03%	
fonte_ CTS-Container Trade Statistics - gennaio 2022			



NOLI E SHIPPING ... SEGUE

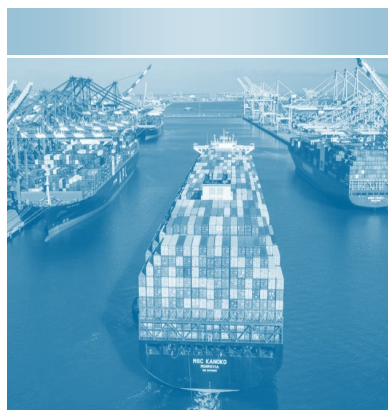
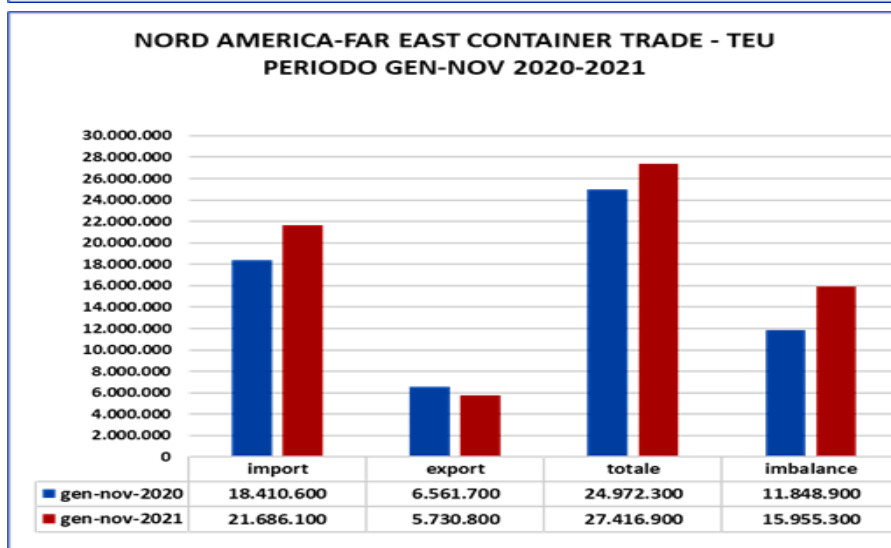
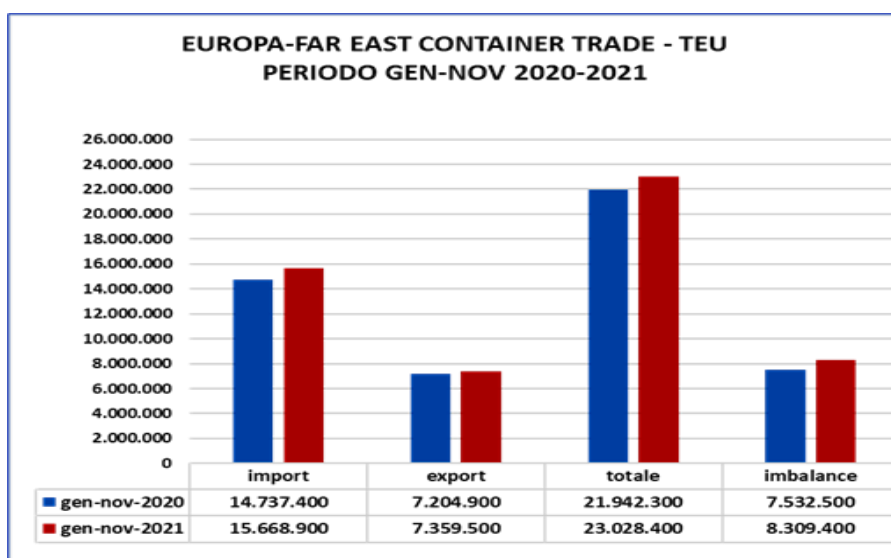
NORD AMERICA - FAR EAST CONTAINER TRADE (teu)			
PERIODO	gen-nov-2020	gen-nov-2021	diff.%
import	18.410.600	21.686.100	17,79%
export	6.561.700	5.730.800	-12,66%
totale	24.972.300	27.416.900	9,79%
imbalance	11.848.900	15.955.300	34,66%
%	64,36%	73,57%	

fonte_ CTS-Container Trade Statistics - gennaio 2022

Nell'interscambio USA/Far East si registra infatti una crescita dell'import del 17,79%, un calo dell'export pari al -12,66% e l'aumento dell'imbalance del 34,66%, che raggiunge un'incidenza pari al 74% rispetto all'import.

Nella relazione Europa/Far East il fenomeno è meno impattante, grazie alla tenuta dell'export, che aumenta del 2,15% e alla non eccessiva crescita dell'import, +6,32%, con un incremento dell'imbalance pari al 10%, che passa dall'incidenza storica del 51% al 53% rispetto ai volumi in import.

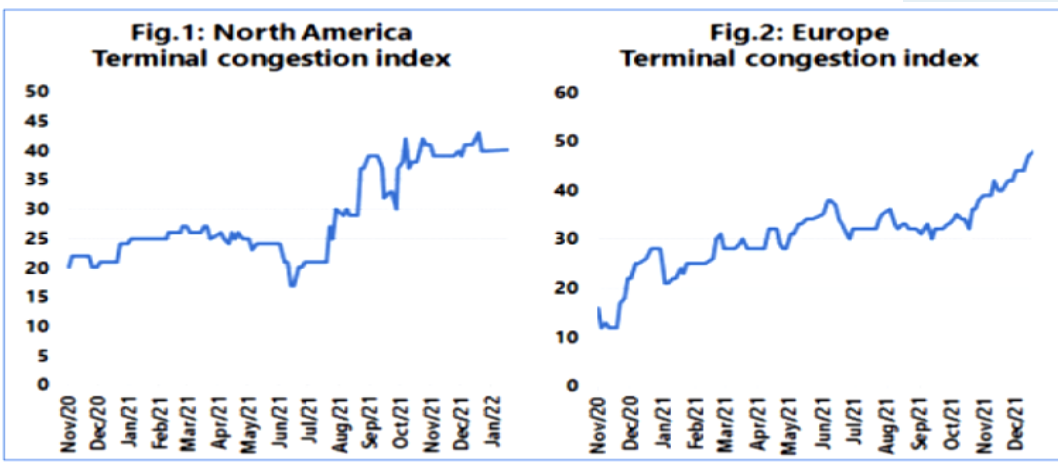
I relativi grafici rendono il fenomeno più significativo:



Nella relazione Europa/Far East il fenomeno è meno impattante, grazie alla tenuta dell'export, che aumenta del 2,15% e alla non eccessiva crescita dell'import, +6,32%, con un incremento dell'imbalance pari al 10%, che passa dall'incidenza storica del 51% al 53% rispetto ai volumi in import.

NOLI E SHIPPING ... SEGUE

Il secondo aspetto che abbiamo richiamato è quello della conseguente congestione determinatasi nei porti del Nord America e del Nord Europa a seguito degli scompensi dovuti anche alla riduzione della capacità di trasporto delle navi in esercizio valutata da Sea Intelligence a dati di novembre 2021 intorno al -11,5% rispetto al 2020, fenomeno causato indirettamente dai ritardi rispetto alle schedule dei rispettivi servizi, di conseguenza l'indice di congestione dei terminal di destino sia in America che in Europa è balzato alle stelle, come si rileva dalle due tabelle pubblicate dalla società di analisi danese lo scorso 11 gennaio su "Container News" e che riportiamo di seguito:



L'11 gennaio scorso Maersk ha inoltrato ai propri clienti una comunicazione indicando alcuni dati di riferimento al fine di illustrare il livello di congestione rilevato nei principali porti della West Coast degli USA e del Nord Europa, dati che riassumiamo nella tabella sottostante:

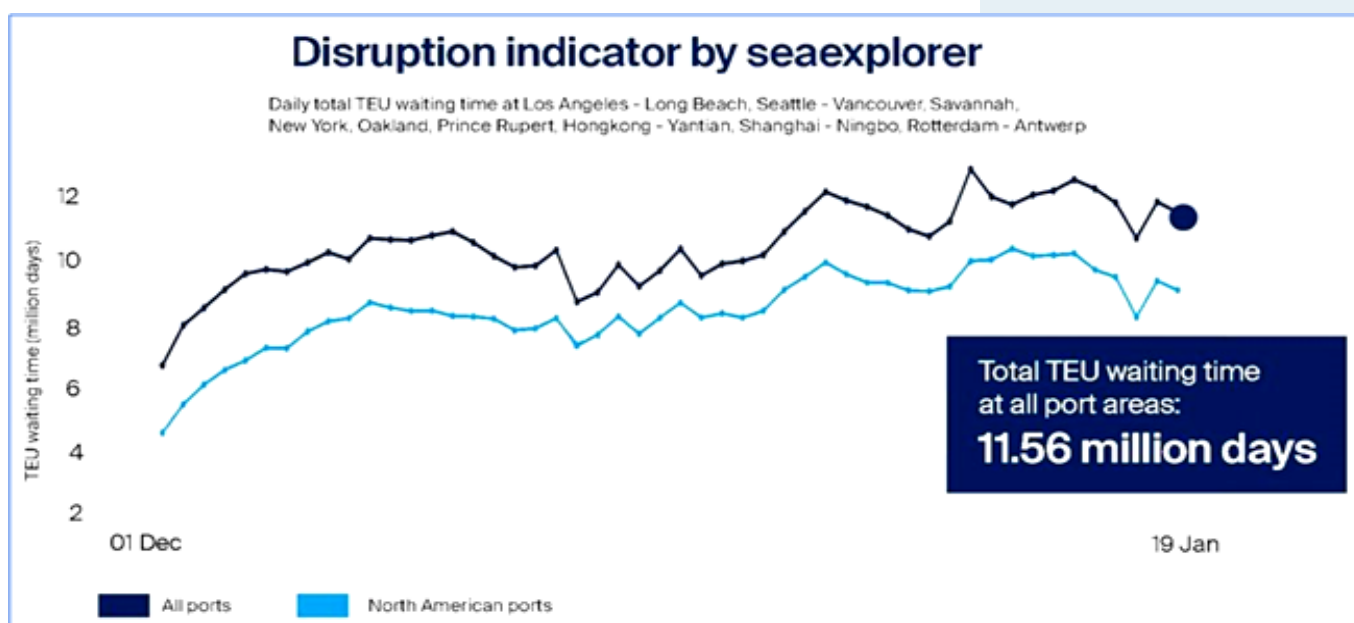
Ports	Port Yard Density	Waiting Time Days (For Vessel Berthing)
North America		
Long Beach	83%	38-45
Los Angeles	86%	0-28
Oakland	75%	6
Seattle	100%	10
Vancouver	101%	14
Prince Rupert	113%	10
North Europe		
Bremerhaven NTB	131%	None
Bremerhaven MSC Gate	72%	2-3
Hamburg Eurogate	103%	2-3
Rotterdam Delta 2	71%	1-2
Rotterdam MVI	114%	1-2
Antwerp MPET + PSA	85%	2-4
Felixstowe	96%	7-10
Gdansk	65%	None

La situazione risulta abbastanza critica nel Nord America, mentre nel Nord Europa, fatta eccezione per Felixstowe, apparirebbe ancora sostenibile e in parte migliorata rispetto agli indici indicati a dicembre da Sea Intelligence, ma sono dati soggetti a costante variazione.

NOLI E SHIPPING ... SEGUE

La situazione risulta abbastanza critica nel Nord America, mentre nel Nord Europa, fatta eccezione per Felixstowe, apparirebbe ancora sostenibile e in parte migliorata rispetto agli indici indicati a dicembre da Sea Intelligence, ma sono dati soggetti a costante variazione.

In data 20 gennaio scorso il periodico asiatico on-line Splash ([New teu waiting days indicator highlights the severity of global container congestion](#)) ha pubblicato i dati resi noti dalla piattaforma digitale "seaexplorer" di Kuehne & Nagel circa i tempi di attesa cumulativi prodotti dalla congestione nei porti del Nord America e del Nord Europa, utilizzando un indice definito TWD (Teu-waiting-days), così calcolato: 1 giorno di attesa/nave da 12.000 TEU di capacità = 120.000 TWD), di seguito la tabella elaborata e la mappa dei porti interessati da congestione:



NOLI E SHIPPING ... SEGUE

In una recente intervista su tale tematica rilasciata a Container News dal dr. Philip Blumenthal, CTO di ECU Worldwide, si afferma che tra le cause all'origine degli scompensi determinatisi a carico del trade container nel periodo 2020/2021, oltre agli effetti della pandemia, va segnalato lo scarso livello di investimenti e preparazione nelle procedure di gestione digitalizzate, sia da parte delle industrie, sia delle compagnie di trasporto terrestre e marittimo, oltre al fatto che un miglioramento della supply chain può essere ottenuto mediante l'implementazione dei singoli segmenti, in specie l'introduzione di aree polmone di temporaneo stoccaggio a ridosso dei porti e delle stesse industrie



Un breve periodo di congestione nelle aree di stoccaggio si è determinato tra la fine di dicembre e i primi giorni di gennaio anche nel porto di Koper, causa il protrarsi dei tempi di sosta dei container in import non prontamente ritirati dai rispettivi ricevitori, in particolare durante le festività, fatto che è stato fronteggiato mediante temporanee restrizioni all'accesso di camion e treni con carico in export.

Quanto agli effetti economici di tale scenario, Container News dell'11 gennaio scorso riporta alcuni dati di una ricerca effettuata da Project44 e dalla HSBC (British Investment Bank Co.) per conto dei caricatori/ricevitori americani: in data 7 gennaio ben 103 navi erano alla fonda nei porti di Los Angeles e Long Beach in attesa di ormeggio, con un carico stimato intorno ai 147.000 TEU, in valore/merce valutato intorno ai 5,9 Billion\$. L'analisi di Project 44 ha stimato che nel periodo gennaio-novembre del 2021 una media di 540.255 TEU/mese erano in attesa di sbarco a bordo delle navi in rada, il che ha determinato, a un tasso finanziario del 3,2%, maggiori oneri per interessi a carico dei ricevitori stimati in 321 Milioni di US\$.

Prima della pandemia il transit time porti cinesi/Los Angeles si aggirava mediamente sui 16 giorni + 6 giorni per operazioni di clearance, allo stato il transit time si aggira intorno ai 60 giorni, con una media di 17,6 giorni/nave di attesa ormeggio.

In una recente intervista su tale tematica rilasciata a Container News dal dr. Philip Blumenthal, CTO di ECU Worldwide, si afferma che tra le cause all'origine degli scompensi determinatisi a carico del trade container nel periodo 2020/2021, oltre agli effetti della pandemia, va segnalato lo scarso livello di investimenti e preparazione nelle procedure di gestione digitalizzate, sia da parte delle industrie, sia delle compagnie di trasporto terrestre e marittimo, oltre al fatto che un miglioramento della supply chain può essere ottenuto mediante l'implementazione dei singoli segmenti, in specie l'introduzione di aree polmone di temporaneo stoccaggio a ridosso dei porti e delle stesse industrie. Circa le previsioni per il 2022, Blumenthal prevede in primavera una contrazione generale della domanda intorno al 15%, fatto che contribuirà a raffreddare le tensioni e non ultima la dinamica dei noli marittimi, pur in presenza di una permanente volatilità del mercato.

Relativamente alla situazione nei tre porti del Nord Adriatico Orientale, Trieste, Koper e Fiume, fatta eccezione per la congiunturale congestione verificatasi a Koper nel periodo delle festività, i progetti di ampliamento delle capacità del lay-out portuale e ferroviario in corso d'opera e in fase di prossimo avviamento consentono di mantenere e sostenere senza grosse preoccupazioni il positivo trend di crescita conquistato negli ultimi anni. A Trieste infatti sono in corso i lavori di potenziamento dello scalo ferroviario portuale, che avrà una capacità di movimentazione superiore ai 25.000 treni/anno, inoltre, da notizie stampa, sarebbero di prossimo avvio i lavori del primo lotto del prolungamento di 100 metri della banchina Sud del Terminal Contenitori del Molo VII, che consentirà di ormeggiare contemporaneamente due mega-navi full container e installare due nuove gru portainer SPP. A Koper, ultimati i lavori di prolungamento del Terminal contenitori, è in corso l'ampliamento della rispettiva stacking area, inoltre sul versante ferroviario procedono i lavori di raddoppio del collegamento ferroviario con il nodo di Sezana. A Rijeka il gruppo AP Moeller che ha acquisito la gestione del nuovo terminal di Riva Zagabria sta procedendo alla sua attivazione operativa, prevista nel 2023 e sul versante dei collegamenti con l'hinterland sono già in corso i lavori di realizzazione della bretella di raccordo con l'autostrada nonché l'implementazione della linea ferroviaria Zagreb/Budapest.

NOLI E SHIPPING ... SEGUE

Un insieme di interventi che qualificherà il sistema dei tre porti Nord Adriatici quale gate super-affidabile di accesso al mercato del Centro Est Europa, valida alternativa al range del Nord, in parte compromesso dai recenti periodi di congestione; vincente su tale obiettivo si rivelerà a nostro avviso la linea strategica di integrazione operativa con i nodi logistici retro-portuali avviata a Trieste, tesa a configurare il sistema avanzato del “porto a rete”, su iniziativa dell’Autorità di Sistema Portuale del M.A.O., condivisa e sostenuta dall’amministrazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (progetto “Regione-Porto FVG”).

2. PER CONCLUDERE, ALCUNE NOSTRE CONSIDERAZIONI ...

Come ampiamente descritto finora, la “macchina” del trasporto marittimo in container continua ad essere in una totale turbolenza fondamentalmente determinata dall’abnorme crescita dell’export cinese, turbolenza che si riflette poi a cascata con intensità variabili su tutte le direttrici del trade.

In particolare menzioniamo tre principali fattori che contribuiscono alla globalizzazione del fenomeno:

In primis la congestione dei maggiori terminal mondiali che, originata da quelli della costa pacifica degli Stati Uniti, si è poi estesa a quelli europei, prima nel Nord Europa ed ora anche mediterranei (recente ad esempio l’annuncio di provvedimenti operativi contingenti del mega-terminal VTE di Genova). Esiste quindi un significativo rischio di peggioramento dell’affidabilità complessiva del sistema in termini di tempi di consegna anche su trades a medio e corto raggio, proprio per i possibili problemi e tempi operativi nei terminal che servono anche e prioritariamente i servizi oceanici collegati con la Cina. Ne potrebbero peraltro trarre beneficio quei terminal e aree che potranno garantire toccate e servizi di smistamento carico sicure nei tempi e affidabili tra le quali abbiamo già citato anche il bacino del Nord Adriatico Orientale.

Rimane critica la situazione di disponibilità di containers specialmente da 40’ (che sono quelli attualmente più richiesti dalla tipologia di carico prevalente in export dalla Cina). Difficile quindi la regia da parte dei gestori che devono obbligatoriamente fare delle scelte anche dolorose dal punto di vista commerciale. L’equazione di bilanciamento fra il mantenimento di tutti i mercati gestiti dalla Compagnia di Navigazione e la tentazione di privilegiare quella gestione che permetta il più veloce TAT (turn around time) delle unità e quindi il maggior risultato nel rapporto costi logistici e “income” dai noli sul carico a discapito del servizio complessivo reso alla clientela è grande.

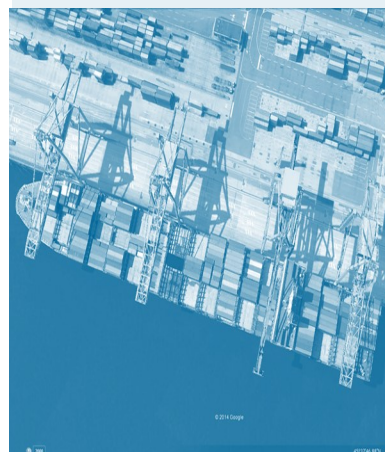
Il conseguente aumento vertiginoso dei noli charter delle navi di tutte le dimensioni e il prezzo dell’usato che si riflette anche nel tonnellaggio che nei periodi pre-covid era destinato tristemente alla demolizione naturale ma anche “prematura”. Il tutto determinato dall’aumento esponenziale della domanda.

Infine, in merito alla corretta lettura dei dati inerenti il trasporto marittimo che circolano sui vari media specializzati, riteniamo opportuno evidenziare quanto segue.

La raccolta di questi dati avviene tramite diversi istituti di ricerca che poi li pubblicano avendo utilizzato criteri assolutamente tecnici e inconfutabili sul piano teorico.

Tuttavia anche gli stessi dati sono affetti dal rapido e non sempre prevedibile accavallarsi di situazioni alterne, per cui anche la loro affidabilità sul piano complessivo e globale va attentamente analizzata per non giungere a conclusioni che spesso possono essere radicalmente smentite dalla continua evoluzione dello scenario.

Rimane critica la situazione di disponibilità di containers specialmente da 40’ (che sono quelli attualmente più richiesti dalla tipologia di carico prevalente in export dalla Cina). Difficile quindi la regia da parte dei gestori che devono obbligatoriamente fare delle scelte anche dolorose dal punto di vista commerciale. L’equazione di bilanciamento fra il mantenimento di tutti i mercati gestiti dalla Compagnia di Navigazione e la tentazione di privilegiare quella gestione che permetta il più veloce TAT (turn around time) delle unità e quindi il maggior risultato nel rapporto costi logistici e “income” dai noli sul carico a discapito del servizio complessivo reso alla clientela è grande.



GLOBAL GATEWAY: L'ALTERNATIVA EUROPEA ALLA NUOVA VIA DELLA SETA CINESE

La presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, agli inizi di dicembre, ha presentato il progetto Global Gateway, una strategia europea che punta a mobilitare finanziamenti fino a 300 miliardi di euro destinati a progetti infrastrutturali nei paesi in via di sviluppo.

Il progetto non viene esplicitamente presentato come un'alternativa alla nuova Via della Seta di Pechino, ma servirebbe a controbilanciare l'influenza acquisita dalla Cina con la Belt and Road Initiative dal suo lancio, nel 2013.

La strategia Global Gateway mira a realizzare collegamenti sostenibili e affidabili al servizio delle persone e del pianeta, creando le condizioni per potere affrontare le più pressanti sfide globali, dai cambiamenti climatici alla protezione dell'ambiente, dal miglioramento della sicurezza sanitaria al rafforzamento della competitività e delle catene di approvvigionamento globali. Nello specifico, il progetto mira a mobilitare fino a 300 miliardi di € di investimenti tra il 2021 e il 2027 per sostenere una ripresa globale duratura, tenendo conto delle esigenze dei partner europei e degli interessi dell'UE.

Per presentare il nuovo pacchetto di investimenti, da lanciare in buona parte del mondo e dei Paesi in via di sviluppo, la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen sostiene "Questa è una alternativa alla Cina, è una alternativa alla Via della Seta", sfidando così Pechino sul suo terreno.

Che questa iniziativa sia una risposta al potere crescente della Cina in continenti come l'Africa e il Sud America ma anche nell'Europa Orientale e Balcanica lo si deduce dal fatto che l'esecutivo UE abbia voluto specificare che "il Global Gateway veicolerà un aumento degli investimenti per promuovere valori democratici, buona governance, trasparenza e partenariati equi".

Infatti, contrapponendosi alla cosiddetta trappola del debito cinese, attraverso il Global Gateway l'UE vuole rafforzare la solidità delle condizioni finanziarie dei Paesi partner e migliorare la sostenibilità del debito, attraverso sovvenzioni e prestiti favorevoli. Una condizione questa che sottolinea che gli investimenti europei puntano a difendere anche i principi democratici e soprattutto non peggiorano la situazione debitoria dei beneficiari. Ed è un modo soprattutto per spiegare ai Paesi che si rivolgeranno all'Unione europea che le differenze rispetto agli aiuti offerti da Pechino sono concentrate proprio su questo aspetto: è diversa la moneta che si chiede in cambio, in quanto una parte degli aiuti saranno a fondo perduto. In tal modo la competizione tra Europa e Cina si gioca anche sui valori.

Sul tavolo, quindi, la Commissione mette 300 miliardi di euro per il cofinanziamento di investimenti, soprattutto infrastrutturali, fondamentali per lo sviluppo sociale dei Paesi, dall'area balcanica alla Turchia, dal Medio Oriente all'Africa, coordinando il programma di Bruxelles con l'analoga iniziativa statunitense, il "Build Back Better World" lanciata dal presidente degli USA, Biden al G7 per contrastare l'influenza cinese a livello globale e ribadita durante la COP26, la conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2021, in cui l'UE e gli Stati Uniti hanno riunito partner che condividono gli stessi principi per esprimere il loro impegno comune ad affrontare la crisi climatica attraverso lo sviluppo di infrastrutture pulite, resilienti e coerenti con un futuro a zero emissioni nette.



Sul tavolo, quindi, la Commissione mette 300 miliardi di euro per il cofinanziamento di investimenti, soprattutto infrastrutturali, fondamentali per lo sviluppo sociale dei Paesi, dall'area balcanica alla Turchia, dal Medio Oriente all'Africa, coordinando il programma di Bruxelles con l'analoga iniziativa statunitense, il "Build Back Better World"



GLOBAL GATEWAY: L'ALTERNATIVA EUROPEA ALLA NUOVA VIA DELLA SETA CINESE SEGUE

Ovviamente nel progetto verranno coinvolte tutte le istituzioni europee per emettere questi finanziamenti, a cominciare dalla Bei (la Banca europea per gli investimenti) alla Bers (la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo), attraendo così anche molti capitali privati. Ed è proprio a questo proposito che l'Ue sta inoltre valutando la possibilità di istituire uno strumento europeo per il credito all'esportazione, al fine di integrare gli attuali accordi di credito all'export a livello di Stati membri e di aumentare la potenza complessiva dell'Ue in questo settore. Lo strumento - si legge nel comunicato stampa¹ dell'UE del 1 dicembre u.s. - "contribuirebbe a garantire una maggiore parità di condizioni per le imprese dell'Ue nei mercati dei Paesi terzi, dove si trovano sempre più a dover competere con concorrenti di Paesi terzi che ricevono ingenti sostegni da parte dei loro governi, facilitando in tal modo la partecipazione delle imprese Ue a progetti infrastrutturali".

Parlando poi dei paesi a noi più vicini e non ancora membri dell'UE, quali i Balcani occidentali, con il Global Gateway la Commissione cerca ora di reagire, superando così il suo attendismo, con un pacchetto cospicuo di investimenti (ca. 30 miliardi di euro da spendere entro il 2027) ed attraverso prestiti, anche a fondo perduto, che saranno in particolar modo destinati al comparto dei trasporti ferroviari e stradali, con l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra le più importanti capitali balcaniche ed i vicini paesi europei. È evidente quindi che, anche nel caso specifico, il Global Gateway punta a frenare l'influenza di Pechino nella regione dove la Cina ha investito recentemente cifre cospicue per la realizzazione di progetti che vanno dalla ferrovia veloce Belgrado-Budapest alle centrali elettriche in Serbia, ovvero progetti che rientrano nella futura Via della Seta.

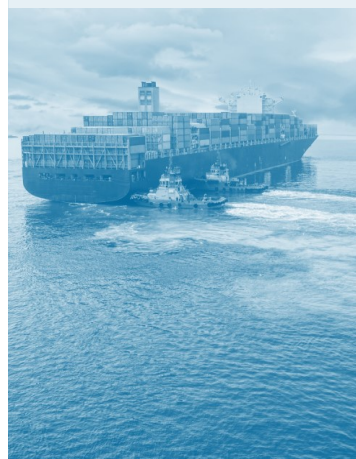
In definitiva, la Commissione con il Global Gateway si rende competitiva rispetto al colosso orientale mettendo sul piatto della bilancia anche un "peso" tutto politico e Pechino di sicuro sta osservando con molta attenzione le mosse dell'Ue.



Per i tre porti del Nord Adriatico Orientale, Trieste, Koper e Rijeka, il rafforzamento delle infrastrutture di collegamento ferroviario nell'area Balcanica e dell'Est Europa rappresenta un obiettivo essenziale per consolidare il loro ruolo di gateway preferenziale per i collegamenti marittimi oceanici via Suez, unitamente alla prospettiva di chiudere il cerchio agganciando anche i crescenti servizi di collegamento via terra con la Cina attualmente attestati in prevalenza sulla Polonia e su Duisburg; è recente la notizia dell'acquisizione da parte di Metrans - la società intermodale controllata dal gruppo HHLA di Amburgo, ora presente anche a Trieste - della polacca CL Europort, ubicata a Malaszewice, terminal capolinea orientale del secondo corridoio Pan-europeo, hub strategico della "via della seta" e punto di interscambio tra i due scartamenti ferroviari, quello europeo (m 1,435) e quello russo (m 1,520).

La Metrans già oggi opera la maggior parte dei servizi ferroviari intermodali che collegano i due porti di Trieste (in collaborazione con Alpe Adria) e Koper (in collaborazione con Adria Kombi) all'Ungheria, alla Rep. Ceca, alla Slovacchia, alla Polonia e alla Romania.

Parlando poi dei paesi a noi più vicini e non ancora membri dell'UE, quali i Balcani occidentali, con il Global Gateway la Commissione cerca ora di reagire, superando così il suo attendismo, con un pacchetto cospicuo di investimenti (ca. 30 miliardi di euro da spendere entro il 2027) ed attraverso prestiti, anche a fondo perduto, che saranno in particolar modo destinati al comparto dei trasporti ferroviari e stradali, con l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra le più importanti capitali balcaniche ed i vicini paesi europei.



GLOBAL GATEWAY: L'ALTERNATIVA EUROPEA ALLA NUOVA VIA DELLA SETA CINESE SEGUE

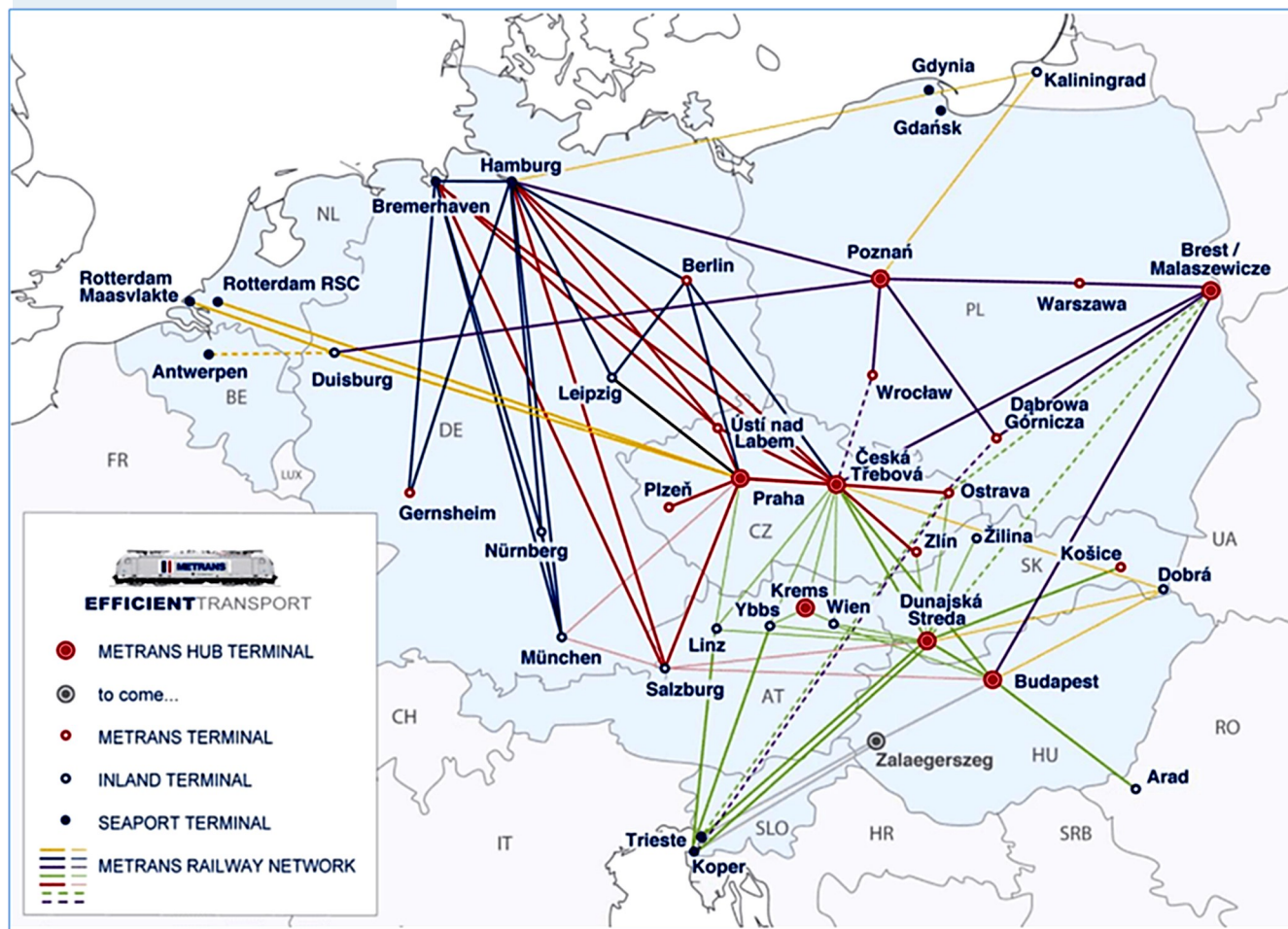
Complessivamente più di 50 treni a settimana round trip, un rilevante pacchetto ben integrato nel network globale che detta società gestisce nel quadrante europeo centro-orientale, come rappresentato nella cartina che segue, dalla quale si arguisce che Metrans ha in corso anche l'acquisizione del Terminal di Zalaegerszeg, all'incrocio tra Ungheria, Slovenia e Croazia.

Note:

1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433

Il network dei collegamenti gestiti da Metrans, fonte Container News

<https://www.metrans.it/en/>



NOTIZIE FLASH

A TRIESTE VINCE LA "CURA DEL FERRO"

Più che soddisfacenti i risultati dell'andamento dei traffici del sistema Portuale Trieste/Monfalcone nel 2021 secondo i dati diffusi in questi giorni dall'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale.

Il dato complessivo segna un recupero del +2,23% rispetto al 2020, con 55.361.694 ton in/out, sul quale pesa ancora la contrazione del settore petrolifero, mantenutosi sui livelli del 2020, causa il perdurante calo dei consumi industriali nei paesi del Centro Europa (Sud Germania, Austria e Rep. Ceca) per i quali il terminal petrolifero di Trieste è il principale gate di fornitura. In netto recupero il comparto delle rinfuse solide, +5,73% con 571.791 ton in/out e il carico generale, che segna un +8,19%, con 17.363.451 ton in/out, trainato soprattutto dal settore Ro-Ro che registra un incremento del 25,57% con 305.804 unità di carico in/out, autotreni, semirimorchi e contenitori carrellati. Il comparto container registra ancora un dato lievemente in calo, -2,42% con 757.243 TEU, sostanzialmente causato dalla contrazione dei volumi in transhipment da e per i vicini porti nazionali (-19,24%) e dalla sensibile riduzione dei container vuoti (-10,6%) mentre sono in deciso aumento i pieni da e per l'hinterland (+13,33%) dato che indica la buona tenuta sul principale mercato di riferimento, il Centro Est Europa, mercato conteso con i vicini porti esteri.

In forte crescita il traffico ferroviario, +15,13%, con 9.304 treni movimentati, risultato che, come dichiarato dal Presidente Zeno D'Agostino, "fa di Trieste un modello per il cargo ferroviario; nel 2021 superate le soglie obiettivo dell'UE., oltre il 50% dei container e il 41% dei semirimorchi in arrivo/partenza dal porto viaggiano già via ferro".

Ampiamente positivo anche il dato complessivo del Porto di Monfalcone che registra un incremento del +11,39% con 3.279.833 ton in/out, dovuto al forte recupero del comparto dei semilavorati metallurgici, +23,18% con 2.294.170 ton.

INTENSA L'ATTIVITÀ DELL'ASSESSORE PIZZIMENTI NEI RAPPORTI CON RFI PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE REGIONALI

La Giunta regionale ha approvato, su proposta dell'assessore, uno schema di accordo tra la Regione, la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Rfi) e la società 'in house' Ferrovie Udine Cividale S.r.l.. Si tratta del documento che disciplina la destinazione dei fondi del Pnrr assegnati alla Regione, pari a 41,09 milioni di euro, per la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici e sulla linea ferroviaria Udine-Cividale, di proprietà regionale. L'accordo individua nel contempo Rfi quale soggetto attuatore degli interventi.

A margine dell'audizione della Regione e di Rfi da parte della IV Commissione consiliare, per facilitare la lettura di quanto esposto l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, ha precisato che - "si tratta di un incontro resosi necessario per far comprendere lo stato di fatto dei progetti che riguardano la rete ferroviaria regionale", lo snodo di Udine e il raddoppio della tratta Cervignano-Udine, passando per Palmanova" interventi da attuare parte con i fondi del Pnrr, parte con quelli inseriti nel contratto che il Ministero dei trasporti fa con Rfi".

La Giunta regionale ha inoltre approvato lo schema del terzo atto aggiuntivo all'accordo con Ferrovie dello Stato, con il quale verranno realizzate alcune opere accessorie a Ronchi dei Legionari, incluse la soppressione di venti passaggi a livello sulle linee ferroviarie Mestre-Trieste, Mestre-Udine, Trieste-Udine, Udine-Palmanova, nonché sul raccordo Ronchi Nord-Ronchi Sud".



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



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



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

