

NEWSLETTER NR. 3_2022

L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINER; PANDEMIA, CONFLITTI INTERNAZIONALI, TURBOLENZE DEI MERCATI, QUALE VIA DI USCITA SI PROSPETTA?

Nella precedente newsletter abbiamo trattato il tema del globalismo nello shipping, fenomeno alle prese con le due crisi consecutive prodotte dal covid-19 e dagli eventi bellici in Ucraina che hanno accelerato situazioni latenti ma fino ad ora ancora poco evidenti.

Periodo quindi scatenante ma non determinante, che ha evidenziato indirizzi che potevano già essere intuiti dai più attenti osservatori ma non percepiti o maturati ancora su larga scala.

Gli effetti più evidenti sullo scenario attuale sono stati l'aumento spropositato dei noli marittimi e lo sfilacciamento e la perdita di affidabilità della catena logistica e intermodale

a fronte di un congestionamento progressivo ed epidemico della portualità mondiale, ma anche l'aumento importante dei costi dei prodotti energetici necessari alla propulsione ed alla gestione della flotta delle navi e dei container (petrolio in primis ma anche acciaio e metalli necessari per le nuove costruzioni).

Il tutto si è innestato in una politica di evoluzione ecologica indispensabile e necessaria, ma troppo rimandata nella sua attuazione per cercare di mantenere il nostro pianeta ancora abitabile e, nel contesto della nostra analisi, le misure che sono state predisposte anche per lo shipping per limitare l'impatto ambientale delle navi e delle loro emissioni.

SOMMARIO

L'evoluzione del trasporto marittimo container.....1-5

Porti del Centro Nord Adriatico—com'è andata la ripresa.....6-11

NOTIZIE FLASH

Rete ferroviaria europea - nuovo bando Europe's rail.....11

Connecting Europe Days.....12

Il Porto di Trieste rafforza l'integrazione con il sistema logistico regionale.....12-13

Con la nuova Z.L.S. più sviluppo per il territorio della Regione F.V.G.....13

Interventi a supporto dell'intermodalità.....13

Presentato a Genova il libro "Agli inizi del container: il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia.....13

L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINER ... SEGUE

Lo shock dell'incaglio della Ever Given durante il passaggio nel Canale di Suez, fatto più discusso che di effetto pratico, ha fatto capire anche all'utenza la potenziale estrema criticità di queste navi non solo nel transito nei colli di bottiglia sulle rotte verso l'Europa, come avvenuto a Suez fortunatamente solo per pochi giorni, ma anche sull'impatto con le esistenti infrastrutture e i fondali portuali ...

Le conseguenze però hanno un aspetto anche emotivo e strumentale più che sembrare dettate da logiche coerenti e soprattutto cogenti.

Nella breve analisi che segue sono esposti alcuni spunti di riflessione che cercheremo di analizzare in maniera sistematica e più in profondità nei numeri successivi della nostra newsletter.

La fine del gigantismo navale?

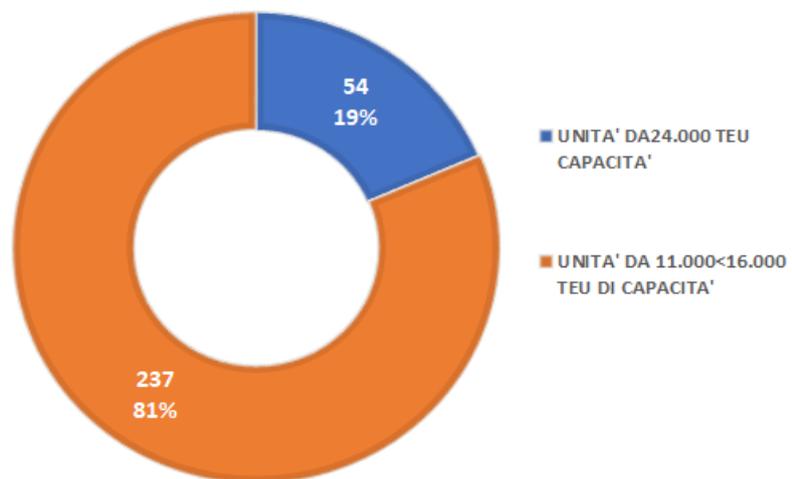
In tempi non sospetti avevamo già espresso forti perplessità sulla crescita esponenziale dell'interesse dei grandi vettori per le MGX-24 (container vessel da 24000 TEU di capacità) e sulla loro proliferazione.

Lo shock dell'incaglio della Ever Given durante il passaggio nel Canale di Suez, fatto più discusso che di effetto pratico, ha fatto capire anche all'utenza la potenziale estrema criticità di queste navi non solo nel transito nei colli di bottiglia sulle rotte verso l'Europa, come avvenuto a Suez fortunatamente solo per pochi giorni, ma anche sull'impatto con le esistenti infrastrutture ed i fondali portuali soprattutto sui porti fluviali del Nord Europa che tra l'altro saranno comunque soggetti a sempre maggiori criticità per la diminuzione dei livelli fluviali a causa delle crescenti conseguenze ambientali dovute al riscaldamento dell'atmosfera del pianeta.

Certamente queste unità (MGX-24) potranno operare proficuamente anche in futuro sulle linee del Transpacifico che prevedono una diversa incidenza del numero e caratteristiche dei porti toccati sui servizi operati, ma il ripensamento - auspicabilmente non solo emotivo - in atto da parte dell'armamento, valorizzato dagli ordini in corso con i cantieri navali (come da grafico sottostante), acclara la rivalutazione delle navi che chiameremo "handysize" (mutuando il termine dalle bulk) ovvero quelle unità VLCS/ULCS comprese approssimativamente fra 11000 e 16000 TEU che sono utilizzabili per quasi tutte le linee e i grandi servizi oceanici e quindi rappresentano un eccellente compromesso fra flessibilità, prestazioni, consumi e costo unitario per TEU.



CONTAINER SHIPS' ORDER BOOK
SHARE PER TEU CAPACITY >11.000



L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINER ... SEQUE

CONTAINER SHIPS'ORDERS in force April 2022

(elaborazioni su dati Alphaliner)

vessel segment TEU	Alliance	Owner	Shipyards nation	Number of orders x Owner	Number of orders x Alliance	%	Ttl new TEU
24.000	2M	MSC	PRC	14			
		Maersk		0	14	26%	337.392
	OCEAN ALLIANCE	Cosco		0			
		OOCL	PRC	12			
		CMA CGM		0			
		Evergreen	PRC	9			
	THE ALLIANCE		SKOR	1	22	41%	516.128
		ONE	JPN	6			
		Hapag Lloyd	SKOR	12			
		Hyundai Merchant Marine		0			
		Yang Ming Line		0	18	33%	427.920
	INDEPENDENT	Others		0			
TBA	tba		0				
TOTAL SEGMENT				54	54	100%	1.281.440

vessel segment TEU	Alliance	Owner	Shipyards nation	Number of orders x Owner	Number of orders x Alliance	%	Ttl new TEU
11.000-16.000	2M	MSC	PRC	25			
			SKOR	28			
		Maersk	PRC	6			
			SKOR	12	71	30%	110.686
	OCEAN ALLIANCE	Cosco	PRC	10			
		OOCL	PRC	10			
		CMA CGM	PRC	14			
			SKOR	3			
		Evergreen	PRC	20	57	24%	855.096
	THE ALLIANCE	ONE	PRC	8			
		Hapag Lloyd	PRC	4			
			SKOR	6			
		Hyundai Merchant Marine	SKOR	12			
		Yang Ming Line	JPN	5	35	15%	459.748
	INDEPENDENT	Others	PRC	14			
			SKOR	18			
			JPN	2	34	14%	466.020
	TBA		PRC	24			
		SKOR	12				
		JPN	4	40	17%	611.446	
TOTAL SEGMENT				237	237	100%	2.502.996



L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINER ... SEGUE

Con tempistiche molto vicine entreranno in vigore importanti limitazioni soprattutto sulle emissioni delle navi che si aggiungeranno a quelle già in essere (scrubber etc) e che costituiranno un forte incentivo ad anticipare il turn over delle navi in esercizio risultando più conveniente sostituirle che modificarle o avere delle limitazioni di esercizio che ne condizionerebbero pesantemente la gestione economico-commerciale.

In particolare le tre Alleanze, padrone del mercato (2M, Ocean Alliance, The Alliance) che trasportano indicativamente almeno l'80% del carico oceanico mondiale stanno così investendo nelle nuove costruzioni nelle due fasce considerate:

- Navi MGX-24 da 24000 TEU: 54 ordini pari al 19% del totale ordini delle due fasce con capacità totale di circa 1.3 Milioni di TEU (34% della capacità totale);
- Navi fascia 11000-16000 TEU: 163 ordini fissati + 40 ordini da dichiarare su un totale di 237 ordini (81% del totale ordini) che corrispondono ad una capacità di 2.5 Milioni di TEU (66% della capacità totale).

(Gli ordini sono tutti in consegna entro il 2024)

Che conseguenza sulle linee principali?

Per ragionare su questo aspetto dobbiamo ricordare le caratteristiche fondamentali dei servizi oceanici che sono tutti basati su servizi settimanali a giorno fisso costituendo in pratica una catena di fornitura basata su due fattori basilari, capacità delle navi impiegate e frequenza delle stesse, di norma intervalate di sette giorni.

E' evidente quindi che per trasportare la stessa quantità di carico con navi più piccole ne occorreranno di più, sempre distaccate di sette gg fra di loro quindi il multiplo attuale sull' Asia Europa che prevede normalmente servizi di 7 navi x 7gg =49 giorni di ciclo oppure 8 navi x 7gg= 56 gg di ciclo effettuato con navi fino a 24K diventerebbe 8 navix7 gg=56 giorni e 9 navi x7gg_64 gg "sic stantibus rebus", oppure.... Abbiamo anche un altro scenario potenziale molto intrigante.

Il turn over forzato della flotta per ottemperare alle nuove regole ecologiche.

Con tempistiche molto vicine entreranno in vigore importanti limitazioni soprattutto sulle emissioni delle navi che si aggiungeranno a quelle già in essere (scrubber etc) e che costituiranno un forte incentivo ad anticipare il turn over delle navi in esercizio risultando più conveniente sostituirle che modificarle o avere delle limitazioni di esercizio che ne condizionerebbero pesantemente la gestione economico-commerciale.

Il rischio concreto ed a nostro avviso ingiustificato è che navi ancora efficienti e valide vadano in demolizione anticipata per "soddisfare" queste tendenze e obblighi risultando il tutto uno spreco sia energetico che di materiali molto più impattante rispetto al loro mantenimento in servizio fino all'esaurimento naturale della loro vita operativa.

La ricollocazione dei flussi

Per tutta una serie di ragioni sia geopolitiche che di opportunità di sviluppo compatibile del pianeta e della sua economia è presumibile che si assisterà nel prossimo decennio ad una inversione progressiva della consistenza dei flussi Est-Ovest e in particolare a quelli da e per l'Europa e a un importante progressivo incremento dei flussi destinati alle altre aree del pianeta, l'Intra-Asia, il Sud America, ma soprattutto l'intera Africa e non solamente i paesi della facciata mediterranea.



L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINER ... SEGUE

Cercheremo di approfondire questi ultimi tre temi nelle nostre prossime newsletter, in quanto sono argomenti che necessitano di trattazioni più puntuali e dettagliate, chiudiamo questa nostra prima analisi con una considerazione finale.

“Grandi e piccoli”: la storia si ripete?

Un tempo c'erano le Conferences, che rappresentavano secondo il legislatore un “cartello” e non erano compatibili con i principi sovrani della libera concorrenza.

Un tempo esistevano anche gli “outsiders” che erano i vettori indipendenti non conferenziati che quindi facevano una politica di mercato non legata a tariffe e regole prefissate.

Poi il tutto si è evoluto tanto che gli “outsiders”, nati dall'intraprendenza e lungimiranza imprenditoriale di alcuni nuovi e coraggiosi armatori, divennero lentamente tanto importanti da gareggiare a ragione con le Conferences.

Ne possiamo citare due ad esempio che sono saliti fino ai vertici assoluti dello shipping mondiale: MSC ed Evergreen.

Infine il legislatore decise ed impose che le Conferences dovevano essere eliminate ed il tutto lasciato completamente alla libera concorrenza di tutti i vettori senza imposizioni di alcuna regola e tariffa comune o condivisa.

Seguendo il principio crescente ed imperante del “politically correct” che attualmente è ai massimi livelli in tutti i campi.

I Consorzi, che già esistevano con le Conferences e di esse facevano parte, diventano ibridi e assorbono gli outsiders di valore, progressivamente e velocemente diventano tre; egemoni dello shipping mondiale mentre gli outsiders, a parte un paio di eccezioni, scompaiono dalla scena mondiale “che conta”.

Poi arriva il covid-19 e tutte le conseguenti criticità già descritte ed analizzate che colpiscono i tre consorzi egemoni con un abbattimento verticale dell'affidabilità dei servizi e delle linee di fornitura di prodotti e materiali che partono dalla “fabbrica del mondo” (Cina) verso i due mercati principi (USA e Europa) con noli schizzati alle stelle (ed anche oltre).

Ed ecco che alcuni intraprendenti imprenditori delle filiere logistiche e produttive si improvvisano armatori e si inseriscono sulle tratte oceaniche più critiche con piccole navi che in condizioni normali di mercato non sarebbero state competitive con lo strapotere dei Consorzi nemmeno su linee più brevi.

Sono i nuovi outsiders? La storia si ripete?

Dipende da quanto durerà questa anomalia complessiva dei parametri sui traffici marittimi.

Per ora guardiamo con curiosità ed interesse questi flussi alternativi che costituiscono comunque una novità stimolante del mercato da seguire e analizzare attentamente.



I Consorzi, che già esistevano con le Conferences e di esse facevano parte, diventano ibridi e assorbono gli outsiders di valore, progressivamente e velocemente diventano tre; egemoni dello shipping mondiale mentre gli outsiders, a parte un paio di eccezioni di cui una prettamente “politica”, scompaiono dalla scena mondiale “che conta”.



PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO, COM'E' ANDATA LA RIPRESA?

Il primo valore che viene usualmente osservato è quello dell'andamento del traffico dei contenitori, che nel corso del 2021, nei sei porti considerati è ritornato sopra quota 3 milioni di TEU, risultato già raggiunto nel 2019, con un CAGR che nel periodo 2010-2021 si attesta al +6% annuo, parametro di crescita più che soddisfacente, se paragonato a quello di altri versanti portuali (Mediterraneo Occidentale +3,47%, Nord Europa +1,58%).

Nel numero 7_2021 della nostra newsletter avevamo fatto il punto sull'andamento dei traffici dei porti del Centro-Nord Adriatico nel primo semestre del 2021, l'anno dell'auspicata ripresa dopo la pandemia, vediamo ora come sono andate le cose su base annua sulla scorta dei dati diffusi dalle rispettive autorità e imprese portuali di gestione.

Il primo valore che viene usualmente osservato è quello dell'andamento del traffico dei contenitori, che nel corso del 2021, nei sei porti considerati è ritornato sopra quota 3 milioni di TEU, risultato già raggiunto nel 2019, con un CAGR che nel periodo 2010-2021 si attesta al +6% annuo, parametro di crescita più che soddisfacente, se paragonato a quello di altri versanti portuali (Mediterraneo Occidentale +3,47%, Nord Europa +1,58%).

La particolare dinamicità della crescita è assicurata dai tre scali del versante Est, Trieste, Koper e Rijeka, anche se nel biennio 2020-2021 a Trieste, l'unico a fungere anche da punto di transhipment verso gli altri scali nazionali, vi è stata una rilevante variazione strutturale della composizione del traffico, con un sensibile calo dei volumi trasbordati (-19,2%), fatto che ha comportato una diminuzione del dato complessivo del -2,42%; peraltro, come si vedrà più avanti, sono aumentati i volumi da e per l'hinterland fattore questo importantissimo per confermare un favorevole trend del routing del carico centroeuropeo verso Trieste ed il Nord Adriatico. Riportiamo di seguito una tabella che riassume l'andamento complessivo del traffico dei contenitori nei sei porti del Centro-Nord Adriatico nel periodo 2010-2021:

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO - TEU							
Anno	Trieste	Koper	Rijeka	Venezia	Ravenna	Ancona	Totale
2010	281.643	476.731	137.048	393.425	183.577	110.395	1.582.819
2011	393.195	589.314	150.677	458.363	215.536	120.674	1.927.759
2012	411.247	570.744	171.945	428.893	208.152	142.213	1.933.194
2013	458.597	600.441	169.943	446.591	226.760	152.394	2.054.726
2014	506.019	674.033	192.004	456.068	222.735	164.882	2.215.741
2015	501.222	790.736	200.102	560.301	244.813	178.476	2.475.650
2016	486.499	844.758	214.348	605.875	234.511	185.846	2.571.837
2017	616.153	911.528	249.975	611.383	223.369	168.372	2.780.780
2018	725.426	988.499	260.375	632.250	216.320	159.061	2.981.931
2019	789.640	959.356	305.059	593.070	218.138	176.193	3.041.456
2020	776.022	945.007	344.091	528.676	194.868	158.677	2.947.341
2021	757.243	997.574	356.068	513.814	212.926	167.338	3.004.963
incr/decr.%	-2,42%	5,56%	3,48%	-2,81%	9,27%	5,46%	1,96%
CAGR PERIODO	9,41%	6,94%	9,07%	2,46%	1,36%	3,85%	6,00%
ARCO NORD-EST - (Trieste, Koper, Rijeka)						2.110.885	2,22%
ARCO CENTRO-NORD OVEST - (Venezia, Ravenna, Ancona)						894.078	1,34%

Ravenna e Ancona hanno recuperato in buona parte le perdite del 2020, mentre Venezia continua a perdere ancora terreno, effetto in parte anche del calo dei volumi oceanici in transhipment via Trieste che su questo porto confluiscono; all' Est Koper supera anche il dato 2019 e Rijeka prosegue regolarmente la crescita avviata a partire dal 2015; Trieste, come già detto subisce la contrazione dei volumi in transbordo a cura delle due primarie compagnie che scalano il Nord Est Adriatico con

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO... SEGUE

navi di grande capacità, Maersk e MSC. Va rilevato infatti che la differenza strutturale del traffico dei due versanti è condizionata dalla tipologia dei servizi marittimi che vi fanno scalo, collegamenti oceanici diretti ad Est assicurati dalle due primarie Alleanze, 2M e Ocean Alliance, servizi feeder ad Ovest, attestati in parte su Trieste, ma principalmente sul Pireo, Malta e Gioia Tauro. Altro dato importante da considerare è quello dell'incidenza dei container vuoti, che a Venezia e Ravenna oscilla tra il 29 e il 24%, a Koper e Rijeka intorno al 22%, a Trieste scende al 20%, dato comunque ancora anomalo rispetto al dato storico pre-pandemia che ruotava intorno all'11%, denotando un aumentato sperabilmente temporaneo sbilancio tra import ed export.

Quanto ai dati dei volumi complessivi di traffico transitato nei porti del Centro Nord Adriatico, la situazione, vista nel suo insieme per macro-comparti merceologici, nel triennio 2019-2021 presenta i seguenti valori:



MACRO COMPARTI	TOTALE CENTRO-NORD ADRIATICO ANCONA - RAVENNA - VENEZIA - TRIESTE - KOPER - RIJEKA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	158.291.423	140.924.555	-10,97%	150.644.344	6,90%
RINF.LIQUIDE - TON	72.390.122	65.150.593	-10,00%	64.355.581	-1,22%
RINF.SOLIDE - TON	27.385.488	21.955.102	-19,83%	25.681.202	16,97%
CARICO GENERALE-TON	54.496.809	50.140.030	-7,99%	56.901.613	13,49%
DI CUI RO-RO-TON	15.704.269	14.758.384	-6,02%	18.102.091	22,66%
DI CUI IN CONTAINER-TON	30.879.405	29.490.021	-4,50%	29.612.192	0,41%
ESCLUSO TRANSHIP.-TON	27.323.408	26.348.499	-3,57%	27.180.688	3,16%
CONTENITORI - TEU	3.041.446	2.947.734	-3,08%	3.004.963	1,94%
DI CUI IN TRANSHIP.-TEU	304.366	281.693	-7,45%	227.503	-19,24%
DI CUI HINTERLAND-TEU	2.737.080	2.666.038	-2,60%	2.777.460	4,18%

Rispetto al 2019, prima della pandemia, mancano ben 8 milioni di ton di rinfuse liquide, di cui 6,7 milioni di ton ad Est e 1,3 milioni di ton ad Ovest, sostanzialmente petrolio, e circa 60 mila TEU di contenitori in trasbordo, per il resto l'andamento degli altri settori conferma una sostanziale ripresa sui volumi ante-covid19.

Un quadro più preciso emerge osservando i dati disaggregati dei due archi portuali, quello Centro-occidentale formato da Ancona, Ravenna e Venezia con una funzione prettamente domestica e quello Nord-orientale con Trieste, Koper e Rijeka, con funzione internazionale.

MACRO COMPARTI	WEST CORNER - VENEZIA - RAVENNA - ANCONA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	62.011.913	53.663.751	-13,46%	62.098.552	15,72%
RINF.LIQUIDE - TON	18.095.585	16.156.578	-10,72%	16.764.087	3,76%
RINF.SOLIDE - TON	17.808.362	14.661.283	-17,67%	18.037.086	23,03%
CARICO GENERALE-TON	22.088.961	19.167.079	-13,23%	23.571.287	22,98%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.328.598	8.431.149	-9,62%	8.570.724	1,66%
DI CUI RO-RO-TON	8.088.475	7.112.804	-12,06%	8.841.840	24,31%
CONTENITORI - TEU	987.401	882.609	-10,61%	894.078	1,30%

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO... SEGUE

MACRO COMPARTI	EAST CORNER - TRIESTE - KOPER - RIJEKA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	96.279.510	87.260.804	-9,37%	88.545.792	1,47%
RINF.LIQUIDE - TON	54.294.537	48.994.015	-9,76%	47.591.494	-2,86%
RINF.SOLIDE - TON	9.577.126	7.293.819	-23,84%	7.644.116	4,80%
CARICO GENERALE-TON	32.407.848	30.972.951	-4,43%	33.330.326	7,61%
DI CUI RO-RO-TON	7.615.794	7.645.580	0,39%	9.260.251	21,12%
DI CUI IN CONTAINER-TON	21.550.807	21.058.872	-2,28%	21.041.468	-0,08%
ESCLUSO TRANSHIP.-TON	17.994.810	17.917.350	-0,43%	18.609.964	3,87%
CONTENITORI - TEU	2.054.045	2.065.125	0,54%	2.110.885	2,22%
DI CUI IN TRANSHIP.-TEU	304.366	281.693	-7,45%	227.503	-19,24%
DI CUI HINTERLAND-TEU	1.749.679	1.783.429	1,93%	1.883.382	5,60%

Nei comparti convenzionali dei tre porti del versante occidentale il saldo 2021-2019 risulta sostanzialmente positivo, con la sola eccezione delle rinfuse liquide; ancora in sofferenza il traffico contenitori, dove i dati in crescita di Ravenna e Ancona compensano solo parzialmente il calo di Venezia, del resto l'andamento di tale settore è determinato esclusivamente dall'import/export nazionale del Nord Est. Sul versante orientale pesano ancora le contrazioni delle rinfuse liquide in transito, delle rinfuse solide e dei contenitori in trasbordo, mentre si assiste ad una forte ripresa del traffico Ro-Ro.

Per un puntuale riscontro, partendo dal versante Est, riportiamo di seguito le tabelle dei singoli porti, dalle quali si possono meglio evincere le variazioni intercorse durante e dopo il periodo critico del 2020 che, com'è noto, ha comportato il fermo di numerose attività industriali e commerciali in Italia e nel Centro Europa.

MACRO COMPARTI	TRIESTE				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	61.998.318	54.148.767	-12,66%	55.351.694	2,22%
RINF.LIQUIDE - TON	43.349.423	37.564.667	-13,34%	37.426.452	-0,37%
RINF.SOLIDE - TON	1.717.294	540.827	-68,51%	571.971	5,76%
CARICO GENERALE-TON	16.931.601	16.043.253	-5,25%	17.383.415	8,35%
DI CUI RO-RO-TON	6.504.361	6.647.379	2,20%	8.175.925	22,99%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.225.595	8.654.364	-6,19%	8.093.254	-6,48%
ESCLUSO TRANSHIP.-TON	5.669.598	5.512.842	-2,76%	5.661.750	2,70%
CONTENITORI - TEU	789.640	776.025	-1,72%	757.243	-2,42%
DI CUI IN TRANSHIP.-TEU	304.366	281.693	-7,45%	227.503	-19,24%
DI CUI HINTERLAND-TEU	485.274	494.329	1,87%	529.740	7,16%

MACRO COMPARTI	KOPER				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	22.792.650	19.523.133	-14,34%	20.821.166	6,65%
RINF.LIQUIDE - TON	4.307.388	3.323.068	-22,85%	3.331.065	0,24%
RINF.SOLIDE - TON	6.618.616	4.987.215	-24,65%	5.565.585	11,60%
CARICO GENERALE-TON	11.866.647	11.212.851	-5,51%	11.914.516	6,26%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.475.020	9.268.843	-2,18%	9.703.404	4,69%
DI CUI RO-RO-TON	1.111.433	998.201	-10,19%	1.084.326	8,63%
CONTENITORI - TEU	959.356	945.009	-1,50%	997.574	5,56%

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO... SEGUE

MACRO COMPARTI	RIJEKA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	11.488.542	13.588.904	18,28%	12.372.932	-8,95%
RINF.LIQUIDE - TON	6.637.726	8.106.280	22,12%	6.833.977	-15,70%
RINF.SOLIDE - TON	1.241.216	1.765.777	42,26%	1.506.560	-14,68%
CARICO GENERALE-TON	3.609.600	3.716.847	2,97%	4.032.395	8,49%
DI CUI IN CONTAINER-TON	2.850.192	3.135.665	10,02%	3.244.810	3,48%
DI CUI RO-RO-TON	-	-		-	-
CONTENITORI - TEU	305.049	344.091	12,80%	356.068	3,48%

Fra i tre porti del versante orientale Koper recupera ampiamente in tutti i comparti merceologici, con la sola eccezione delle rinfuse liquide, Rijeka accusa perdite anche nel comparto delle rinfuse solide, come del resto Trieste che pur invertendo la tendenza rispetto al 2020, ha perso i carichi di carbone e minerali destinati all'area a caldo della Ferriera di Servola, chiusa ad aprile del 2020. Da rilevare inoltre per Trieste la variazione strutturale del traffico contenitori nel quale, nonostante la contrazione del transhipment verso gli altri scali nazionali, si registra un discreto incremento del flusso da e per l'hinterland, +1,87% nel 2020 e +7,16% nel 2021; altro dato positivo è costituito dal settore del Ro-Ro che nel triennio segna un risultato più che soddisfacente, incrementando del 2,2% nel 2020 e del 22,99% nel 2021, traffico che riguarda essenzialmente l'interscambio commerciale Turchia – Centro Europa, con prevalenza del mercato tedesco.

Seguono i dati dei tre porti del versante occidentale, con Venezia che, come anticipato sopra, registra risultati ancora negativi nei comparti del traffico contenitori e delle rinfuse liquide, peraltro recuperando negli altri settori e in specie in quello delle rinfuse solide, Ravenna che con la sola esclusione del comparto Ro-Ro ancora in sofferenza segna dati positivi in tutte le altre voci, in linea con i valori del 2019 e Ancona che a sua volta accusa solamente una contrazione nel traffico dei contenitori, mentre nell'insieme presenta dati in crescita, in specie nel carico generale, trainato dalla ripresa del Ro-Ro.



MACRO COMPARTI	VENEZIA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	24.987.910	22.404.750	-10,34%	24.204.875	8,03%
RINF.LIQUIDE - TON	9.017.717	8.556.692	-5,11%	8.415.159	-1,65%
RINF.SOLIDE - TON	6.253.688	4.975.274	-20,44%	6.439.556	29,43%
CARICO GENERALE-TON	9.716.505	8.872.784	-8,68%	9.350.160	5,38%
DI CUI IN CONTAINER-TON	5.688.133	5.095.284	-10,42%	5.119.785	0,48%
DI CUI RO-RO-TON	1.763.634	1.616.148	-8,36%	1.734.584	7,33%
CONTENITORI - TEU	593.070	529.064	-10,79%	513.814	-2,88%

MACRO COMPARTI	RAVENNA				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	26.256.248	22.407.481	-14,66%	27.073.051	20,82%
RINF.LIQUIDE - TON	4.643.362	4.154.282	-10,53%	4.650.727	11,95%
RINF.SOLIDE - TON	11.167.726	9.433.803	-15,53%	11.307.208	19,86%
CARICO GENERALE-TON	6.426.155	5.140.585	-20,01%	7.389.024	43,74%
DI CUI IN CONTAINER-TON	2.388.268	2.127.236	-10,93%	2.279.623	7,16%
DI CUI RO-RO-TON	1.630.737	1.551.575	-4,85%	1.446.469	-6,77%
CONTENITORI - TEU	218.138	194.868	-10,67%	212.926	9,27%

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO... SEGUE

MACRO COMPARTI	ANCONA				
	2019	2020	%	2021	
COMPLESSIVO - TON	10.767.755	8.851.520	-17,80%	10.820.626	22,25%
RINF.LIQUIDE - TON	4.434.506	3.445.604	-22,30%	3.698.201	7,33%
RINF.SOLIDE - TON	386.948	252.206	-34,82%	290.322	15,11%
CARICO GENERALE-TON	5.946.301	5.153.710	-13,33%	6.832.103	32,57%
DI CUI IN CONTAINER-TON	1.252.197	1.208.629	-3,48%	1.171.316	-3,09%
DI CUI RO-RO-TON	4.694.104	3.945.081	-15,96%	5.660.787	43,49%
CONTENITORI - TEU	176.193	158.677	-9,94%	167.338	5,46%

A conclusione di questa sintetica rassegna, riportiamo anche i dati degli altri due porti della Regione F.V.G, Monfalcone, incluso con Trieste nell' Autorità di Sistema Portuale del M.A.O. e Porto Nogaro, scalo fluvio-marittimo gestito dall'amministrazione regionale tramite il Consorzio COSEF.

MACRO COMPARTI	MONFALCONE				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	4.093.425	2.944.582	-28,07%	3.279.833	11,39%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	2.949.211	2.028.291	-31,23%	2.452.482	20,91%
CARICO GENERALE-TON	1.144.214	916.291	-19,92%	827.351	-9,71%
DI CUI IN CONTAINER-TON	-	-	-	-	-
DI CUI RO-RO-TON	265.134	159.541	-39,83%	143.611	-9,98%
CONTENITORI - TEU	902	694	-23,06%	1.493	115,13%

MACRO COMPARTI	PORTO NOGARO				
	2019	2020	%	2021	%
COMPLESSIVO - TON	1.385.358	1.347.613	-2,72%	1.306.269	-3,07%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	1.268.982	1.099.547	-13,35%	1.087.708	-1,08%
CARICO GENERALE-TON	116.376	248.066	113,16%	208.561	-15,93%

Monfalcone, pur recuperando parzialmente le perdite del 2020, risente ancora della crisi del comparto industriale regionale innestata dalla pandemia, in particolare nei settori siderurgico, metallurgico e cartario, mentre Porto Nogaro in sostanza tiene sui quantitativi consolidati. I due porti sono entrambi influenzati dall'andamento di un comparto comune, quello dell'importazione dei semilavorati in acciaio (bramme) per le quattro industrie di laminazione ubicate nella stessa zona industriale di Porto Nogaro (Aussa Corno), che di norma vengono sbarcate a Monfalcone, in parte o totalmente, a seconda del pescaggio della nave in arrivo, causa le attuali limitazioni di accesso marittimo a Porto Nogaro (pescaggio e lunghezza nave), quindi trasferite alle aziende via ferrovia, via chiatte e marginalmente anche via strada.

Come abbiamo già illustrato nel precedente numero della nostra newsletter, detti semilavorati provenivano quasi interamente dall'Ucraina, prodotti dalle industrie Azovstal di Mariupol. Gli eventi bellici in corso hanno bloccato tale flusso di traffico, causa i bombardamenti a Mariupol che hanno interessato anche la fabbrica e le strutture portuali nonché causata la totale preclusione alla navigazione commerciale del Mar d'Azov. Ciò ha costretto le aziende regionali di laminazione a cercare altre fonti di approvvigionamento in Brasile, India e Indonesia,

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO... SEGUE

ovviamente con più onerosi costi di trasporto via mare e con l'utilizzo di navi di maggiore portata; di riflesso questo fatto, sommato ai recenti forti incrementi dei costi delle risorse energetiche (gas ed elettricità), fondamentali in questa tipologia di lavorazione, ha prodotto un balzo all'insù dei prezzi di mercato delle lamiere di ogni tipo, destinate ad uso cantieristico, ferroviario e delle altre produzioni industriali (mobili in metallo, elettrodomestici, auto motive ecc.) con effetti sul comparto economico regionale e nazionale che non si è ancora in grado di valutare pienamente.



NOTIZIE FLASH

RETE FERROVIARIA EUROPEA: AL VIA IL NUOVO BANDO EUROPE'S RAIL

Come già anticipato nella nostra precedente newsletter con la notizia "AL VIA LA NUOVA "EUROPE'S RAIL JOINT UNDERTAKING", si informa che è stata aperta la prima call 2022 di EUROPE'S RAIL per attività di ricerca e innovazione nell'ambito del sistema ferroviario europeo.

In particolare, il bando si basa sui risultati del programma Shift2Rail, per raggiungere elevati livelli di TRL (Technology Readiness Level), stimolando così la diffusione di soluzioni operative e tecnologiche innovative nei settori che riguardano la gestione della rete ferroviaria europea, l'automazione e la digitalizzazione delle operazioni ferroviarie, i sistemi sostenibili e resilienti, il trasporto merci su rotaia nella prospettiva della catena di approvvigionamento e delle linee regionali e capillari.

I progetti finanziati devono inoltre contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo, della Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e del pacchetto "Fit for 55", in un contesto di ripresa dalla pandemia.

Si prevede che, con i 6 topic previsti dalla Call, il primo invito del programma Ferroviario europeo possa suscitare un notevole interesse nella comunità dei trasporti, tenuto conto che il co-finanziamento indicativo di Horizon Europe messo a disposizione da Europe's Rail per questa Call è pari a 234 milioni di euro, per un valore stimato dei progetti di circa 390 milioni di euro.

La scadenza per presentare le proposte in tutti i topic è il 23 giugno 2022.

Tutti i documenti del bando sono disponibili nel portale delle opportunità di finanziamento e di gara, per ogni topic del bando.

Per maggiori informazioni clicca [qui](#).





CONNECTING EUROPE DAYS 2022 – EVENTO LIONE, 28-30 GIUGNO 2022

Dal 28 al 30 giugno, a Lione in Francia, si terrà il Connecting Europe Days 2022, l'evento di punta della mobilità europea, organizzato insieme alla presidenza francese del Consiglio dell'UE.

L'evento, precedentemente noto come TEN-T Days, riunirà politici, rappresentanti dell'industria e la Commissione europea per discutere di trasporti e mobilità, e del loro ruolo nel raggiungimento degli obiettivi fissati nel Green Deal europeo e nella Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

I partecipanti potranno vedere in prima persona lo stato dell'arte delle innovazioni in una mostra di progetti finanziati dall'UE, dimostrazioni di veicoli a mobilità alternativa e trasporto automatizzato.

Per qualsiasi domanda relativa all'organizzazione dell'evento, è possibile contattare il Segretariato delle Giornate per collegare l'Europa all'indirizzo: connectingeuropedays@wearemc.com



IL PORTO DI TRIESTE RAFFORZA L'INTEGRAZIONE CON IL SISTEMA LOGISTICO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA - IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO DI CORTO RAGGIO TRA IL MOLO V E L'INTERPORTO DI CERVI- GNANO - RIPORTIAMO IL COMUNICATO STAMPA DI ALPE ADRIA SPA

Il porto non finisce con i moli. E lo sviluppo va cercato anche fuori dall'area portuale tradizionale. La funzione di "banchina estesa" dello scalo di Trieste va in questo senso e trova concreta attuazione nelle sinergie con l'Interporto di Cervignano. È partito il 5 aprile un nuovo servizio intermodale che collega il terminal di Samer Seaports (Molo V) con l'interporto.

Obiettivo del collegamento è quello di generare un aumento di capacità, puntando a creare un sistema logistico regionale integrato dal punto di vista ferroviario. Si tratta di un servizio a corto raggio, con meno di 50 km di distanza, che vede operare in partnership DFDS, quale operatore Ro-Ro che da Trieste collega il Mediterraneo con il Mar del Nord, Interporto di Trieste, come soggetto di connessione con le realtà industriali, e Alpe Adria, nel ruolo di integratore logistico e multimodale di sistema. Inizialmente le circolazioni a/r saranno 2 a settimana, con previsione di raddoppio.

Il collegamento ha un duplice ambito di azione. Da un lato permette l'allargamento del network intermodale, in quanto punta ad integrarsi con il crescente sviluppo dei collegamenti nazionali ed internazionali che sta interessando il gateway di Cervignano, come dimostra il nuovo collegamento intermodale con Duisport. Dall'altro facilita l'accesso al porto di Trieste per quei flussi che vanno all'imbarco per la Turchia attraverso la più sostenibile modalità ferroviaria, alternativa a quella attuale che vede l'instradamento camionistico attraverso l'interporto di Trieste a Ferneti.

"Il progetto di banchina estesa ha mosso i suoi primi passi nel maggio 2021 ed è stato subito apprezzato dal mondo logistico nazionale grazie all'assegnazione

NOTIZIE FLASH SEGUE

IL PORTO DI TRIESTE RAFFORZA L'INTEGRAZIONE... SEGUE

del Premio logistico dell'anno 2021; con il collegamento ferroviario di corto raggio - conferma Antonio Gurrieri l'AD di Alpe Adria - si concretizza un modello di logistica intermodale portuale capace di incrementare la competitività del sistema regionale e di inserire anche il nodo internazionale di Duisburg al sempre più capillare network ferroviario del Porto di Trieste."

CON LA NUOVA Z.L.S. E GLI AIUTI A FINALITÀ REGIONALE PIÙ SVILUPPO PER IL TERRITORIO - INTERVENTI A SOSTEGNO DELL'INTERMODALITÀ

Nella seduta dell'8 aprile scorso la Giunta della Regione F.V.G. ha approvato il progetto di Zona logistica semplificata. Semplificazione, sburocratizzazione e sviluppo produttivo sostenibile sono le parole chiave del nuovo progetto per l'individuazione e la creazione della Zona logistica semplificata (ZLS) in Friuli Venezia Giulia, costituita da aree dove le aziende possono insediarsi con un iter snello e veloce, con ricadute di enorme importanza per lo sviluppo economico e l'occupazione regionale. La Zona logistica semplificata sarà istituita tramite decreto, si prevede il prossimo autunno, dal presidente del Consiglio dei ministri.

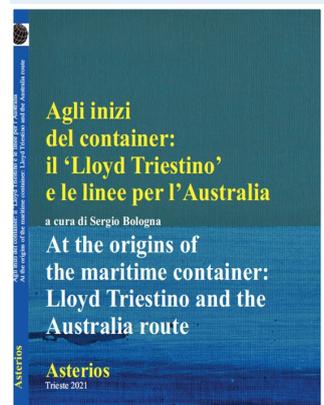
Le imprese che si insedieranno nella ZLS godranno di benefici amministrativi (semplificazioni procedurali e gestionali) e per quelle che ricadranno negli Aiuti a finalità regionale anche di agevolazioni fiscali. Ventisei i comuni interessati, legati fra loro da un nesso economico e funzionale, per un totale di 1.457 ettari scelti in base a tre gruppi di criteri che pesano rispettivamente il 30%, 30% e 40%:

- economico (vi gravita già un distretto industriale, ad esempio, o c'è forza lavoro maggiore),
- green (percentuale di suolo occupato, numero di capannoni per kmq di suolo consumato),
- logistico (vicinanza delle zone industriali e artigianali ai nodi logistici principali (autostrade, rete ferroviaria, porti, interporti).

Nell'ultima seduta del 22 aprile scorso inoltre la Giunta della Regione F.V.G. ha licenziato il testo del Disegno di Legge che modifica e integra l'art. 21 della Legge Regionale 15/2004, interventi a supporto dell'intermodalità, che sarà quindi sottoposto all'approvazione del Consiglio Regionale, dopodiché sarà varato il Regolamento di attuazione secondo il nuovo schema approvato dalla Commissione UE con la Decisione del 3 marzo 2022, di cui abbiamo già riferito nella nostra precedente newsletter.

PRESENTAZIONE DEL NOSTRO LIBRO SULLE ORIGINI DEL CONTAINER E IL LLOYD TRIESTINO

Il 22 aprile all'Università di Genova, presso la Facoltà di Economia, si è tenuta la presentazione del libro "Agli inizi del container: il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia" a cura del Presidente dell'AIOM prof. Sergio Bologna, alla presenza degli studenti e dei docenti prof. Enrico Musso, e prof. Pierpaolo Puliafito.





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

Hanno collaborato a questo numero:

Diego Stinco, Danilo Stevanato, Maria Di Florio.

