



NEWSLETTER NR. 7_2022

UN PORTO A SOVRANITÀ LIMITATA... O NUOVE OPPORTUNITÀ?

Sorge questo dubbio avendo letto quanto pubblicato dal quotidiano locale "Il Piccolo" il giorno 25 luglio scorso nella pagina intera riservata alla visita del Console Generale degli Stati Uniti a Milano Mr. Robert Needham e il cui passaggio relativo all'argomento trascriviamo integralmente dall'articolo dell'intervistatore Stefano Giantin:

"D: Trieste ha un ruolo geopolitico importante. Che importanza ha la città per gli Usa?"

"R: Le nostre relazioni con Trieste sono senz'altro molto importanti e produttive, ma penso che la vera questione sia la rilevanza di Trieste per l'Italia. Siamo consapevoli dell'importanza dei porti per l'economia e la sicurezza nazionale. Trieste, come Genova, è anche importante per quanto riguarda le relazio-

ni economiche tra Italia e Stati Uniti. Ogni investimento estero nelle infrastrutture strategiche italiane è motivo di preoccupazione nel momento in cui questi investimenti mettono a repentaglio il controllo dell'Italia su questi asset fondamentali. L'Italia e gli Stati Uniti sono alleati NATO, e ospitiamo militari nelle basi italiane. Condividiamo sistemi di sicurezza ed armamenti. Siamo il più grande partner commerciale dell'Italia al di fuori dell'Unione Europea. Per questo speriamo che, quando si tratta di investimenti nel Porto di Trieste, vengano effettuate valutazioni attente sul potenziale economico e sui rischi per la sicurezza quando questi progetti coinvolgono partner stranieri, particolarmente quelli che non condividono gli stessi valori democratici e la stessa attenzione ai diritti umani dell'Italia".

SOMMARIO

Un porto a sovranità limitata...o nuove opportunità?.....1-5

Porti Nord-Adriatici, ma continuerà la ripresa?.....5-11

L'Unione Europea ha avviato una consultazione sui Consorzi Marittimi.....12

NOTIZIE FLASH

Progetto per un collegamento intermodale tra la Regione Friuli V.G. e la Lituania.....13

La posizione della Regione Friuli Venezia Giulia sulla vicenda Wartsila.....14

UN PORTO A SOVRANITÀ LIMITATA... SEGUE

Che Trieste avesse ricoperto un ruolo strategico essenziale in passato è ben noto, specialmente dopo la Seconda Guerra Mondiale quando divenne il polo meridionale terminale della Cortina di Ferro fra il mondo occidentale guidato dai vincitori USA e quello orientale guidato dalla parimenti vincitrice Unione Sovietica che in particolare aveva importanti mire espansionistiche territoriali e ideologiche specialmente in Europa.



In effetti negli highlights all'articolo - che riportiamo a seguire - il concetto espresso dal Console viene leggermente e involontariamente interpretato dando un valore "strategico" per gli interessi nazionali a Genova e Trieste mentre nel virgolettato il concetto si riferisce ai porti nazionali in generale.

Le infrastrutture

"Trieste ha un ruolo rilevante non solo per l'Italia, ma anche per gli Stati Uniti, ha spiegato Needham, che ha citato in particolare la funzione cardine del porto per l'economia ma anche per la sicurezza nazionale. Da cui la necessità di valutare con attenzione gli investimenti provenienti dall'estero, come quelli cinesi, per evitare che "asset" importanti finiscano in mani straniere. In capitali che «non condividono gli stessi valori democratici».

È noto a tutti che il traffico di Trieste è in massima parte destinato all'estero europeo ed al territorio limitrofo regionale ma molto poco al traffico nazionale.

Che Trieste avesse ricoperto un ruolo strategico essenziale in passato è ben noto, specialmente dopo la Seconda Guerra Mondiale quando divenne il polo meridionale terminale della Cortina di Ferro fra il mondo occidentale guidato dai vincitori USA e quello orientale guidato dalla parimenti vincitrice Unione Sovietica che in particolare aveva importanti mire espansionistiche territoriali e ideologiche specialmente in Europa.

A tal fine, infatti, fu allora creato il Territorio Libero di Trieste con sottoscrizione di tutte le potenze vincitrici.

Successivamente le vicende storiche e geopolitiche hanno portato alla "messa a riposo" di tale Istituto che tuttavia, giuridicamente, non risulta essere mai stato formalmente abolito.

Trieste e la sua provincia appartengono al territorio italiano con tutte le obbligazioni e diritti connessi anche se il Prefetto di Trieste mantiene tuttora anche il titolo di "Commissario Generale" (del Governo per il territorio di Trieste).

Rientrando ora nei termini "portuali locali" che ci competono (in tal senso intendiamo il termine usato nell'articolo di "infrastrutture" che evidentemente non si riferiscono alle infrastrutture logistiche di pertinenza dell'amministrazione centrale di Roma come, per esempio, le reti ferroviarie etc.), ricordiamo che tutto il porto è area demaniale dello Stato che quindi per sua definizione non può essere alienata ad altri soggetti.

C.C. Art.823: I beni che fanno parte del demanio pubblico sono inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi, se non nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi che li riguardano. Spetta all'autorità amministrativa la tutela dei beni che fanno parte del demanio pubblico. Essa ha facoltà sia di procedere in via amministrativa, sia di valersi dei mezzi ordinari a difesa della proprietà e del possesso regolati dal presente codice.

Inoltre, la Legge 84/94, nel testo in vigore, disciplina puntualmente all' Art.18 i criteri relativi al rilascio, sorveglianza, controllo ed eventuale revoca delle Concessioni da parte delle Autorità Portuali (*) *"le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali"*

() ovvero nel caso di Trieste l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.*

Infine, lo stesso Codice della Navigazione in vigore norma all'Art. 36 le Concessioni demaniali.

UN PORTO A SOVRANITÀ LIMITATA... SEGUE

Si evince quindi che lo Stato tramite i suoi organi amministrativi ed esecutivi ha tutti gli strumenti per valutare i rilasci delle concessioni demaniali mantenendo anche la prerogativa di revocarle qualora il concessionario non rispetti i termini complessivi originari (*) sui quali la concessione stessa era stata consentita.

(*) tra i quali sarà certamente inclusa qualsiasi attività contraria agli interessi dello Stato o non in linea con i suoi interessi strategici

Si conclude quindi che nessun "rischio" di quelli paventati nell'intervista possa semplicemente rendersi concreto nell'ambito portuale territoriale triestino ma anche italiano in generale.

Per quanto attiene invece all'attività commerciale abbiamo già affrontato l'argomento nella precedente Newsletter ma non riteniamo che le affermazioni del Console si riferiscano a queste attività tanto più che la cinese Cosco dispone di almeno 3 terminal nei principali porti della costa pacifica degli Stati Uniti senza che, per quanto sappiamo, alcuna Authority statunitense, FMC in primis, che è l'organo federale ("*regulatory body*") che sovrintende alle "*port facilities throughout the United States that are owned by either state, local or private entities*", abbia nulla da eccepire sullo stato dell'arte anche considerando che l'Alleanza presieduta dalla Cosco (Ocean Alliance) trasporta sul Transpacifico il 40% e sul Transatlantico il 20% del traffico container vitale per l'economia americana.

Citiamo che sempre la Cosco (tramite una sua Società terminalistica) ha in esercizio in joint ventures a Long Beach (California), ma anche a Los Angeles e Seattle - porti strategici di movimentazione merci USA sul Pacifico - terminal dedicati e di grosse dimensioni (Long Beach 14 gantry cranes ovvero il doppio del Molo VII).

Ma forse Trieste sta diventando per gli USA più "importante" e attenzionata di questi siti di casa e a questo proposito cogliamo nell'intervista un passaggio molto interessante che si riferisce ai collegamenti fra Trieste e gli Stati Uniti.

Trieste, come Genova, è anche importante per quanto riguarda le relazioni economiche tra Italia e Stati Uniti"

Esiste infatti un progetto per indirizzare determinati flussi di traffico unitizzato sia regionali e locali che europei su Trieste ed ottenere la massa critica per avviare in prospettiva un servizio diretto container settimanale con i porti USA della costa atlantica.

Ovviamente allo stato dell'arte tale opportunità potrebbe venir colta solamente dai Consorzi che servono già Trieste ovvero 2M (Maersk e MSC) oppure Ocean Alliance (Cosco & partners).

Sarebbe veramente curioso che proprio la Cosco (ma non crediamo accada anche se tecnicamente possibile) proponesse tale servizio!

Da ciò si potrebbe dedurre che la presenza commerciale di un soggetto cinese così ben radicato nei principali porti strategici della costa pacifica degli States non rientri nella "black list" accennata dal Console Generale come benchmark per Trieste anche perché Cosco ed i suoi partners dell'Alleanza muovono dalla Cina circa 12 milioni di TEU all'anno essenziali per l'economia USA.

Cionondimeno, leggendo l'indicazione da un altro aspetto, si può dedurre che Trieste, più che per l'Italia, ha assunto e potrebbe assumere ulteriormente una sua particolare e specifica importanza strategica, pur se commercialmente assieme agli altri due porti dell'Adriatico Nord Orientale Koper e Rijeka, per tutto il movimento merci dei paesi del **Trimarium** (che sono Austria, Bulgaria, Croazia Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slo-

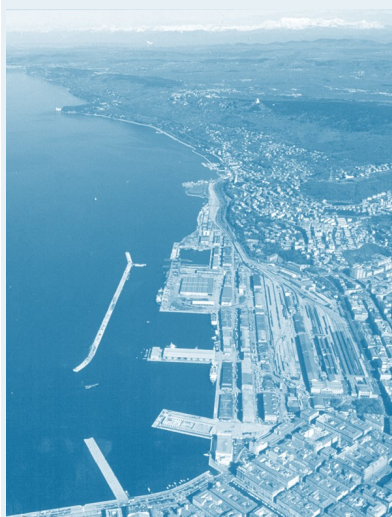
Esiste infatti un progetto per indirizzare determinati flussi di traffico unitizzato sia regionali e locali che europei su Trieste ed ottenere la massa critica per avviare in prospettiva un servizio diretto container settimanale con i porti USA della costa atlantica.



UN PORTO A SOVRANITÀ LIMITATA... SEGUE

.....lo sviluppo del Molo VIII potrebbe trovare una accelerazione per la gestione di traffici molto più significativi degli attuali.

Uguale discorso anche per il progetto della "Piattaforma Ungherese" nell' area ex Aquila (Adria Port Hungary).



vacchia e Slovenia) oltre che per la Germania, paesi tra l'altro tutti (eccetto la neutrale Austria) recenti membri della NATO "allargata ad Est" dopo la caduta del Muro e dissoluzione del Patto di Varsavia ed oggetto degli attriti crescenti con la Federazione russa, ma anche membri del *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries (China-CEE, China-CEEC, anche 16+1, dal 2019-2021 17+1 e attualmente 14+1* dopo la recentissima uscita di Estonia e Lettonia) una iniziativa originata dal *Chinese Ministry of Foreign Affairs to promote business and investment relations between China and 16 (now 14) countries of Central and Eastern Europe (CEE, CEEC): Albania, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, the Czech Republic, Greece, Hungary, Montenegro, North Macedonia, Poland, Romania, Serbia, Slovakia and Slovenia.*^{[1][2][3]} (in grassetto i Paesi membri di entrambi gli accordi).

Come si vede la situazione è molto più che dinamica e ciascuno dei contendenti globali tende a fissare i paletti territoriali in maniera decisa sia in Europa che in Asia.

Che Trieste ritorni ad avere per gli USA una valenza analoga a quella dell'immediato dopoguerra non ci sembra allo stato dell'arte (ancora) dimostrabile anche per i diversi e mobili "limes" attuali fra gli schieramenti.

Che tuttavia possa rappresentare un hotspot strategico tale da giustificare una sottolineatura e controllo anche marcata da parte degli USA simile a quella esercitata nel dopoguerra è parimenti non dimostrabile ma perlomeno da citare e considerare.

In tal caso lo sviluppo del Molo VIII potrebbe trovare una accelerazione per la gestione di traffici molto più significativi degli attuali.

Uguale discorso anche per il progetto della "Piattaforma Ungherese" nell' area ex Aquila (Adria Port Hungary).

Parimenti i collegamenti sia stradali che – specialmente - ferroviari, anche transfrontalieri, dovranno essere attentamente valutati e pianificati per evitare potenziali colli di bottiglia nei prossimi anni.

Le conseguenze della guerra ucraina impongono questi ragionamenti specialmente in connessione ai legami economici difficilmente solubili che si sono creati con la globalizzazione dei traffici dalle fonti di produzione alle aree di consumo e che sono gestiti, come traffici marittimi, dalle tre grandi Alleanze che controllano all' 85% le due linee principali con Europa e Stati Uniti.

Gli attori globali puntano a ritagliarsi un posto nella spartizione del mondo non più unipolare ma pluripolare con un braccio di ferro che non può avere né vincitori né perdenti pena il collasso interno degli attori stessi.

La Russia che dipende in maniera determinante dalle sue forniture di energia all'Europa ed alla Cina.

La Cina che non si può fermare e che non può permettersi che l'Europa e gli USA si fermino pena il suo collasso interno.

La Germania (leggi l'Europa) che non può inimicarsi la Cina (ma nemmeno gli Stati Uniti!) e men che meno la Russia per evitare il collasso interno ma che deve produrre e produrre, con l'energia russa, per esportare verso USA e specialmente Cina.

Gli Stati Uniti che non possono permettersi di strozzare la Cina, ma nemmeno la Russia perché così strozzerebbero indirettamente anche l'Europa che a sua volta strozzerebbe la Cina ma soprattutto se stessi che paradossalmente, nonostante

UN PORTO A SOVRANITÀ LIMITATA... ... SEGUE

la straripante ed indiscutibile potenza finanziaria e militare, sono i più “deboli” di tutti per i loro cogenti problemi interni...e così via...

Trieste può diventare quindi un polo strategico importante in questa partita globale estremamente complessa ed incerta e dovrà continuare ad attrezzarsi dal punto di vista logistico in maniera adeguata e aderente alle mutevoli opzioni ed opportunità che potrebbero presentarsi nel prossimo futuro ed i cui benefici possono e devono essere colti e condivisi dall'intera Regione FVG.



PORTI NORD ADRIATICI, MA CONTINUERA' LA RIPRESA?

Riprendiamo in esame l'andamento del traffico nei porti del Nord Adriatico, aggiornando le nostre precedenti analisi, sulla scorta dei dati semestrali del 2022 pubblicati dalle rispettive autorità di gestione portuale.

In generale vengono pienamente confermati i decisi segnali di ripresa dei flussi del traffico in quasi tutti i comparti merceologici, come già in parte rilevato a partire dal secondo semestre del 2021.

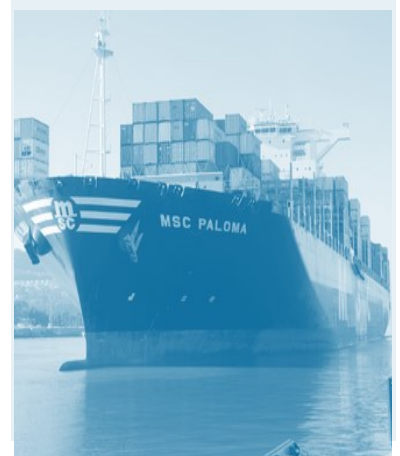
Nel nr. 3 di aprile della nostra “newsletter” abbiamo rappresentato la situazione evolutiva dei sei porti dell'Arco Centro-Nord Adriatico, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka, con specifico riferimento al traffico dei contenitori e alle linee marittime su di essi attestata, tenuto conto della diversa funzione che detti scali ricoprono in relazione al rispettivo “hinterland”, il mercato nazionale per i primi tre, le aree economiche del Centro-Est Europa per il secondo gruppo.

A tale riguardo ci siamo soffermati sui diversi effetti determinati dal post-pandemia Covid19 sull'andamento dei volumi nel 2021, rilevando nel traffico contenitori una leggera divergenza nei valori tendenziali tra i due gruppi, in ragione della diversa correlazione con il rispettivo mercato e del fatto che i tre scali di Trieste, Koper e Rijeka sono serviti direttamente dalle linee dirette con l'oltre Suez delle due primarie alleanze 2M e Ocean Alliance, mentre gli altri tre sono prevalentemente collegati con servizi feeder via Malta, Gioia Tauro, Pireo e anche via Trieste.

Il dato aggregato dei tre porti di Ancona, Ravenna e Venezia, a fine 2021 totalizzava 894.078 TEU, con un modesto recupero del 1,34% rispetto al 2020, mentre i tre scali di Trieste, Koper e Rijeka registravano un dato complessivo di 2.110.885 TEU, con un più marcato incremento del 2,22%, determinato dalle buone performance di Koper e Rijeka che chiudevano il 2021 con un incremento rispettivamente del 5,56% e del 3,48%, rispetto alla lieve perdita di Trieste, -2,42%, dovuta al calo del traffico di trasbordo.

Per l'anno corrente possiamo trarre già qualche considerazione analizzando i dati riguardanti l'andamento del traffico contenitori del primo semestre, come riportato nella tabella che segue anche se, come vedremo più avanti, la situazione del secondo semestre 2022 probabilmente sarà molto diversa a seguito dei molteplici fattori critici generatisi sullo scenario internazionale negli ultimi mesi:

Il dato aggregato dei tre porti di Ancona, Ravenna e Venezia, a fine 2021 totalizzava 894.078 TEU, con un modesto recupero del 1,34% rispetto al 2020, mentre i tre scali di Trieste, Koper e Rijeka registravano un dato complessivo di 2.110.885 TEU, con un più marcato incremento del 2,22%, determinato dalle buone performance di Koper e Rijeka che chiudevano il 2021 con un incremento rispettivamente del 5,56% e del 3,48%, rispetto alla lieve perdita di Trieste, -2,42%, dovuta al calo del traffico di trasbordo.



PORTI NORD ADRIATICI... SEQUE

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
2022/I° SEM	431.454	526.500	195.678	290.110	123.111	81.117	1.647.970
incr/decr.%	17,36%	2,68%	17,30%	13,43%	12,73%	6,30%	11,83%
CAGR periodo	9,9%	6,7%	9,4%	3,4%	2,4%	3,3%	6,3%
ARCO NORD-EST - (Trieste, Koper, Rijeka)						1.153.632	10,16%
ARCO CENTRO-NORD OVEST - (Venezia, Ravenna, Ancona)						494.338	12,02%

Nella storica competizione Trieste/Koper, scali che sono serviti dai medesimi servizi oceanici sembrerebbe quindi a prima vista che Trieste tenda a recuperare posizioni, inoltre subentra anche il ruolo di Rijeka quale terzo partner sul mercato complementare del Centro Est Europa.

Dai dati complessivi si rileva che tutti gli scali hanno registrato importanti tassi di crescita rispetto al primo semestre del 2021, ad eccezione di Koper che segna un dato più contenuto (+2,68%), in particolare sono significative le performance di Trieste (+17,36%) e Rijeka (+17,30%), rilevanti anche gli incrementi dei due porti nazionali di Venezia (+13,43%) e Ravenna (+12,73%), anche se questi due scali avevano subito nel periodo 2020-2021 le maggiori contrazioni in quanto direttamente legati all'andamento dell'economia del Nord-Est italiano. Nella storica competizione Trieste/Koper, scali che sono serviti dai medesimi servizi oceanici sembrerebbe quindi a prima vista che Trieste tenda a recuperare posizioni, inoltre subentra anche il ruolo di Rijeka quale terzo partner sul mercato complementare del Centro Est Europa.

I flussi del traffico su Koper e ora anche su Rijeka, oltre al carico domestico, sono costituiti in maggior parte da carichi per il comune "hinterland", Austria, Ungheria, Cechia, Slovacchia e marginalmente Sud Germania, al contrario i flussi del traffico su Trieste erano rappresentati a dati 2021 mediamente da un 33% di transhipment da/per altri porti Nord Adriatici (in primis Venezia, Ravenna e Ancona) e per il restante 67% da traffici da e per l'hinterland su descritto con una più alta penetrazione in Germania. Analizzando i dati del primo semestre 2022 di Trieste nel dettaglio si rileva infatti quanto segue:

- Volumi in transhipment +33,64% - nel 2021 la contrazione era stata del 26,27% rispetto al 2020;
- Volumi da e per l'hinterland +10,55% - nel 2021 l'incremento era stato del +13,10% rispetto al 2020 ;

L'incidenza del transhipment nel 2022 sale al 34%, l'hinterland scende lievemente al 66% e quella dei vuoti risale al 23,92% rispetto al 18,01% del 2021, di gran lunga superiore al dato storico che oscillava intorno all'11%.

La crescita del traffico diretto per l'hinterland di Trieste trova peraltro conferma dall'andamento dei servizi ferroviari intermodali che nei primi sei mesi del 2022 con 4.043 treni si mantiene più o meno (-1,65%) sui livelli acquisiti nel 2021 (+10,05% rispetto al 2020 e al +2,11% rispetto al 2019). Sostanzialmente si può arguire che la

PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

politica delle compagnie che scalano i tre porti dell'arco Nord-Orientale-Adriatico tende a privilegiare il traffico in/out diretto e a ridurre l'incidenza dei trasbordi da e per il mercato nazionale, opportunamente dimensionando anche i volumi di equipment vuoto che nel periodo in questione ha evidenziato carenze significative soprattutto sulla direttrice dal Far East/Cina; in questo comparto anche a Koper, analizzando il rapporto TEU/carico trasportato, si deduce un paritetico incremento dei vuoti di almeno il 2%; negli altri due scali adriatici di Venezia e Ravenna l'incidenza dei vuoti è rispettivamente del 30,7% e del 22,10%.

Nei valori riferiti al traffico complessivo dei singoli porti considerati, a giugno 2022 la situazione in generale presenta positivi parametri di crescita, se pur differenziati nei singoli scali; riportiamo di seguito i dati disponibili dei quattro principali scali del Nord Adriatico, suddivisi per macro-comparti merceologici:

MACRO COMPARTI	TRIESTE				
	2020	2021	%	2022-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	54.148.767	55.351.694	2,22%	29.153.810	13,23%
RINF.LIQUIDE - TON	37.564.667	37.426.452	-0,37%	19.039.318	12,39%
RINF.SOLIDE - TON	540.827	571.971	5,76%	425.465	79,48%
CARICO GENERALE-TON	16.043.253	17.383.415	8,35%	9.689.027	13,07%
DI CUI RO-RO-TON	6.647.379	8.175.925	22,99%	4.472.693	11,21%
DI CUI IN CONTAINER-TON	8.654.364	8.093.254	-6,48%	4.376.518	5,31%
CONTENITORI - TEU	776.025	757.243	-2,42%	431.454	17,36%

MACRO COMPARTI	KOPER				
	2020	2021	%	2022-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	19.523.133	20.821.166	6,65%	11.746.070	13,29%
RINF.LIQUIDE - TON	3.323.068	3.331.065	0,24%	2.106.692	41,35%
RINF.SOLIDE - TON	4.987.215	5.565.585	11,60%	3.266.843	20,19%
CARICO GENERALE-TON	11.212.851	11.914.516	6,26%	6.372.534	3,45%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.268.843	9.703.404	4,69%	5.032.138	-0,50%
DI CUI RO-RO-TON	998.201	1.084.326	8,63%	639.676	18,23%
CONTENITORI - TEU	945.807	997.574	5,47%	526.500	2,68%

MACRO COMPARTI	VENEZIA				
	2020	2021	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	22.417.222	24.204.875	7,97%	12.905.047	10,57%
RINF.LIQUIDE - TON	8.575.492	8.415.159	-1,87%	4.077.045	1,26%
RINF.SOLIDE - TON	4.937.674	6.439.556	30,42%	3.864.291	25,18%
CARICO GENERALE-TON	8.904.056	9.350.160	5,01%	4.963.711	8,90%
DI CUI IN CONTAINER-TON	5.101.188	5.119.785	0,36%	2.803.555	12,15%
DI CUI RO-RO-TON	1.620.146	1.734.584	7,06%	989.110	13,69%
CONTENITORI - TEU	529.064	513.814	-2,88%	290.110	13,43%

MACRO COMPARTI	RAVENNA				
	2020	2021	%	2022-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	22.407.481	27.073.051	20,82%	13.857.888	8,14%
RINF.LIQUIDE - TON	4.154.282	4.650.727	11,95%	2.361.765	6,82%
RINF.SOLIDE - TON	9.433.803	11.307.208	19,86%	5.671.820	4,08%
CARICO GENERALE-TON	8.819.396	7.389.024	-16,22%	5.824.303	12,99%
DI CUI IN CONTAINER-TON	2.127.236	2.279.623	7,16%	1.316.377	10,27%
DI CUI RO-RO-TON	1.551.575	1.446.469	-6,77%	891.010	22,74%
CONTENITORI - TEU	194.868	212.926	9,27%	123.111	12,73%

PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

...rilevante anche l'incremento del carico generale, rappresentato dai tre comparti merceologici del container, del Ro-Ro e del carico convenzionale, con incrementi rispettivamente del 17,36% nel numero dei Teu e del 5,31% nel carico trasportato in container, del 10,9% delle UTI Ro-ro e dell' 11,21% del carico rotabile e del 114,35% del traffico convenzionale, dato quest'ultimo dovuto all'avviamento progressivo del nuovo terminal della Piattaforma logistica.

A Trieste il dato generale è fortemente influenzato dall'andamento del comparto delle rinfuse liquide e del petrolio da e per Germania/Austria e Rep. Ceca, dato che segna un importante recupero nel corso del primo semestre 2022; altro dato in parziale recupero è quello delle rinfuse solide, a seguito delle nuove attività di laminazione avviate nel complesso Arvedi di Servola, dopo la chiusura dell'attività dell'area a caldo avvenuta ad aprile 2020; rilevante anche l'incremento del carico generale, rappresentato dai tre comparti merceologici del container, del Ro-Ro e del carico convenzionale, con incrementi rispettivamente del 17,36% nel numero dei Teu e del 5,31% nel carico trasportato in container, del 10,9% delle UTI Ro-ro e dell' 11,21% del carico rotabile e del 114,35% del traffico convenzionale, dato quest'ultimo dovuto all'avviamento progressivo del nuovo terminal della Piattaforma logistica.

A Koper il discorso è più o meno analogo, recuperano fortemente i derivati del petrolio (+41,35%) e le rinfuse solide (+20,19%), rappresentate in parte dai minerali di ferro importati dalle aziende siderurgiche austriache e in parte anche dal carbone in transbordo; rilevante la ripresa nel settore Ro-Ro (+18,23%), costituito prevalentemente da autovetture nuove in esportazione dalla Germania, un lieve calo si registra invece nel carico trasportato in container (-0,50%), mentre il dato delle unità Teu segna un +2,68%, presumibilmente a seguito dell'incremento dei vuoti.

Venezia segna dati positivi in tutti i comparti, in particolar modo nelle rinfuse solide (+25,18%), nel container, +13,43% nelle unità Teu e + 12,15% nel carico trasportato, e nel traffico Ro-Ro, +22,74%.

Anche Ravenna registra valori positivi in tutti i settori merceologici, in specie nel carico generale (+12,99%) al cui interno il traffico containerizzato cresce del +12,73% nelle unità Teu e del 10,27% nel carico trasportato, nonché nel settore Ro-Ro che segna un +22,74%; meno rilevanti gli incrementi nelle rinfuse liquide (+6,82%) e solide (+4,08%).

Concludiamo questa sintetica rassegna con un'occhiata anche ai due nostri scali minori di Monfalcone e Porto Nogaro:

MACRO COMPARTI	MONFALCONE				
	2020	2021	%	2022-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	2.944.582	3.279.833	11,39%	1.869.259	14,88%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	2.028.291	2.452.482	20,91%	1.523.454	28,63%
CARICO GENERALE-TON	916.291	827.351	-9,71%	345.805	-21,26%
DI CUI IN CONTAINER-TON	-	-	-	-	-
DI CUI RO-RO-TON	159.541	143.611	-9,98%	76.054	-0,16%
CONTENITORI - TEU	694	1.493	115,13%	1.332	149,44%

MACRO COMPARTI	PORTO NOGARO				
	2020	2021	%	2022-I° SEM(*)	%
COMPLESSIVO - TON	1.347.613	1.306.269	-3,07%	572.000	-15,00%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	1.099.547	1.097.708	-0,17%	455.000	-17,00%
CARICO GENERALE-TON	248.066	208.561	-15,93%	117.000	11,00%
DI CUI IN CONTAINER-TON	-	-	-	-	-
DI CUI RO-RO-TON	-	-	-	-	-
CONTENITORI - TEU	-	-	-	-	-

(*)dati provvisori

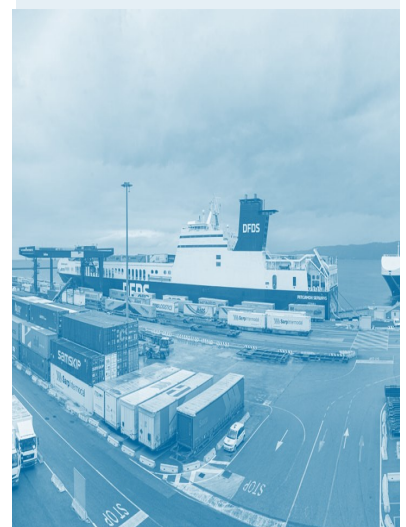
PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

Con la costituzione delle Autorità di Sistema Portuale, Monfalcone è stato integrato assieme a Trieste nell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale, mentre lo scalo di Porto Nogaro è gestito dall'amministrazione regionale del F.V.G. per la parte demaniale di banchina e dal COSEF (Consorzio di Sviluppo Economico per l'area del Friuli) per le parti retrostanti dei piazzali e dei magazzini.

Questi due scali svolgono attività prevalentemente orientate a servire il mercato produttivo regionale, nel cui contesto hanno rilevanza le attività delle aziende insediate nelle rispettive aree industriali; come si desume dalle due tabelle, il dato più consistente di traffico è rappresentato dalla categoria delle rinfuse solide, nel cui ambito sono inclusi i semilavorati e i prodotti siderurgici e metallurgici, categoria merceologica che sta all'origine del calo registrato nel semestre a Porto Nogaro, causa l'interruzione delle forniture da Mariupol (Ucraina) a seguito del conflitto in corso, che ha determinato la sospensione delle operazioni di allibo a Monfalcone e prosecuzione della nave a Porto Nogaro a partire dal mese di febbraio, per cui le nuove forniture ricercate sui mercati alternativi di Brasile, India, Indonesia ecc., arrivando con navi di maggior portata vengono sbarcate interamente a Monfalcone, come del resto si evidenzia dall'incremento delle rinfuse solide registrato in questo porto (+28,63%).

In linea generale, dall'esame complessivo dei dati emergono chiari segnali di ripresa dei volumi in/out nei singoli porti dell'arco Centro-Nord Adriatico, seppur con variabili alterne; nel comparto contenitori si riconferma la diversa logica di ripartizione dei volumi da parte delle primarie alleanze armatoriali, riprendono quota i riposizionamenti dei vuoti, il traffico diretto per l'hinterland e il transhipment; nel settore delle rinfuse liquide e solide, in generale si nota che volumi tornano a crescere sulle posizioni pre-pandemia, inoltre si possono riscontrare alcuni segnali di parziale ritorno verso le fonti energetiche, petrolio, carbone, "obtorto collo" in contro-tendenza rispetto alla "green-transition"; nel carico generale, fermo restando quanto già detto per i contenitori, si consolida la modalità Ro-Ro, nelle relazioni intra-Mediterranee, con una netta implementazione dell'intermodalità, meno veicoli completi, più semirimorchi, casse mobili e contenitori carrellati, in un'ottica sempre più spinta di integrazione con il vettore ferroviario sulle rispettive prosecuzioni terrestri. I porti del Centro-Nord Adriatico nel primo semestre 2022 hanno pienamente corrisposto alle spinte evolutive della ripresa post-pandemia, costituendo nell'insieme un range strategicamente collocato rispetto alle relazioni dell'interscambio commerciale oltremare dei nuovi mercati emergenti del Centro-Est Europa. Per quanto riguarda il futuro e in particolare il secondo semestre del 2022, pesano le incognite determinate dalla situazione di crisi innescatasi a livello internazionale tra la fine del 2021 e gli inizi del 2022, l'improvviso balzo all'insù dei prezzi dell'energia, in particolare del gas, delle materie prime, l'inflazione galoppante sia in Europa che negli USA, fenomeni in gran parte causati dalla vicenda bellica in Ucraina, dalle conseguenti sanzioni economiche verso la Russia e dalle ritorsioni di quest'ultima in specie verso i paesi europei, in primis Germania e Italia mediante la riduzione/sospensione delle forniture del gas, materia prima essenziale non solamente per i consumi domestici, ma per la gran parte del sistema industriale e manifatturiero. I comparti industriali più energivori della nostra regione (siderurgico, cartario, componentistica automotive, vetro ecc.) hanno già adottato a partire da luglio provvedimenti di rallentamento della produzione, anticipando ferie, riducendo i turni di lavoro, ricorrendo inoltre a periodi alterni di cassa integrazione.

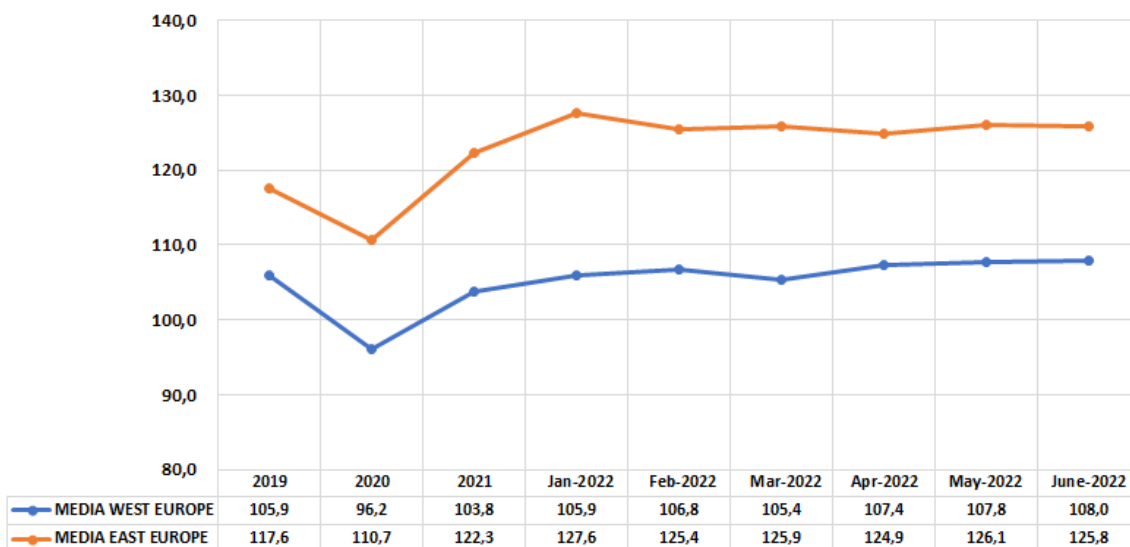
In linea generale, dall'esame complessivo dei dati emergono chiari segnali di ripresa dei volumi in/out nei singoli porti dell'arco Centro-Nord Adriatico, seppur con variabili alterne; nel comparto contenitori si riconferma la diversa logica di ripartizione dei volumi da parte delle primarie alleanze armatoriali, riprendono quota i riposizionamenti dei vuoti, il traffico diretto per l'hinterland e il transhipment....



PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

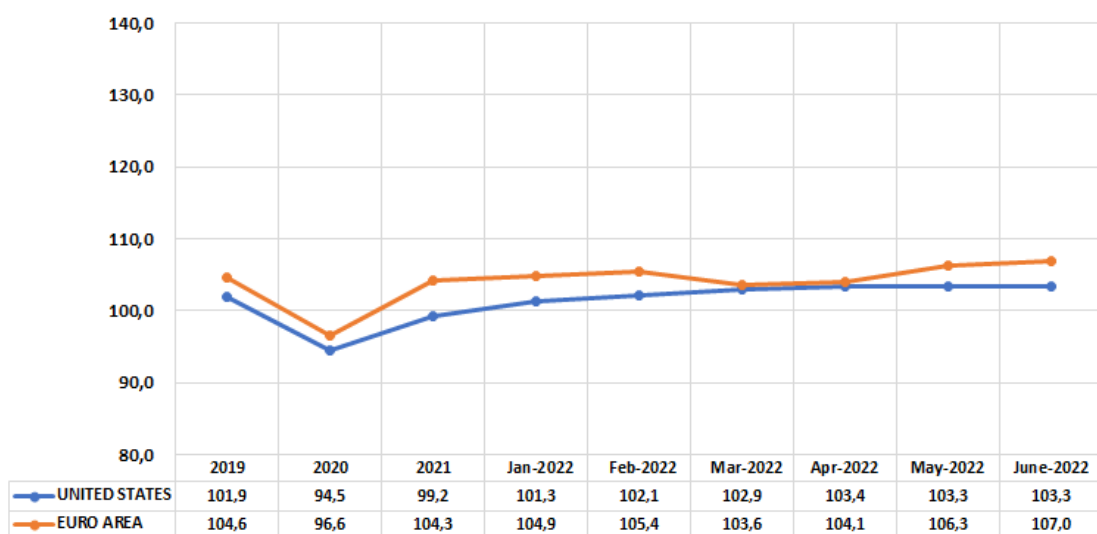
Nella nota mensile di luglio l'Istat rileva un primo segnale di cedimento della produzione industriale in Italia, pari al -1,1% a giugno e al -2,1% a luglio, pur registrando ancora nel secondo trimestre aprile-giugno un +1,2% rispetto al primo trimestre 2022; in linea generale, l'andamento della produzione industriale in Europa a dati OCSE di giugno segna ancora un andamento nel complesso positivo, come evidenziato nel grafico che segue, con netta prevalenza nella dinamica evolutiva dei paesi emergenti dell'Est Europa:

**OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI WEST & EAST EUROPE -
RAFFRONTO - 2015=100**



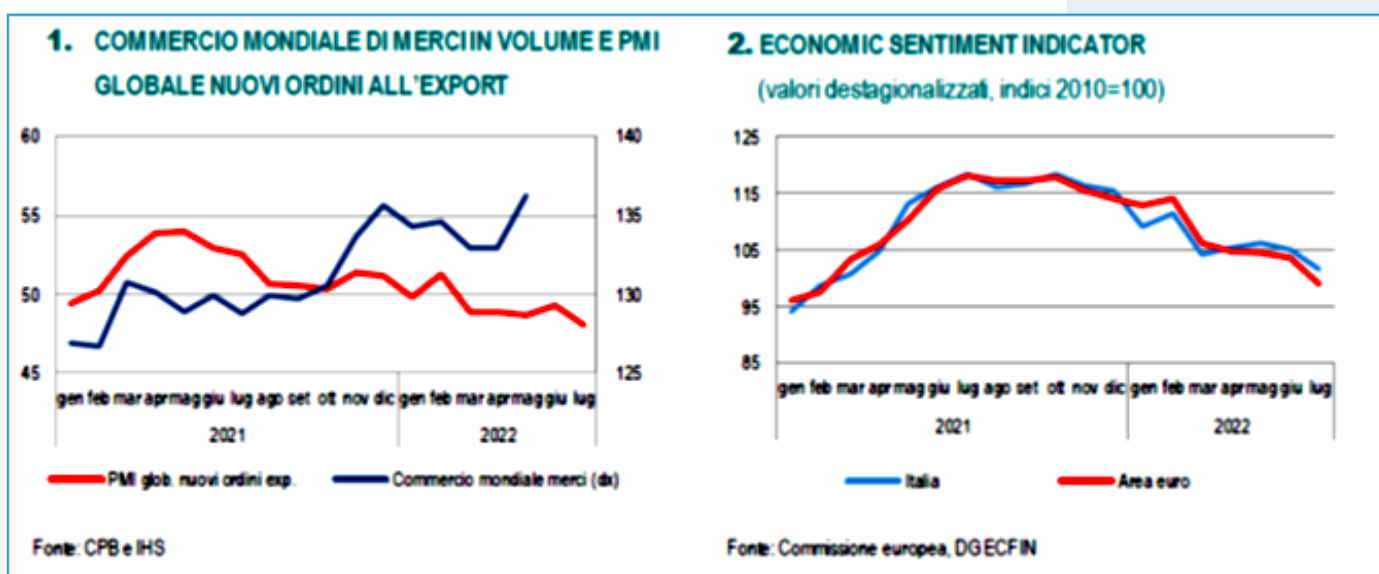
Inoltre, confrontando gli indici dell'area Euro con l'andamento degli Stati Uniti, sembra che il comparto manifatturiero europeo riesca a mantenere ancora un andamento migliore di quello americano, come da grafico che segue:

**OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE EURO AREA-UNITED STATES
RAFFRONTO - 2015=100**



PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

In realtà è ancora prematuro formulare delle previsioni attendibili, dato il clima generale di incertezza sui provvedimenti correttivi che verranno auspicabilmente adottati, a livello nazionale ed europeo, tenuto anche conto del fatto che l'inflazione marcia su livelli del tutto incontrollabili, + 8,4% in Italia, +8,9% in Europa, +9,1% negli USA. Gli effetti sul mercato degli scambi a livello internazionale, dopo la parziale crescita del +2,5% registrata nel primo semestre dell'anno si vedranno a breve soprattutto per effetto del calo dei consumi generato dagli incrementi dei prezzi, con una previsione che alcuni analisti indicano già attorno al -2,7% a partire dal terzo trimestre. Le prospettive europee, quindi, appaiono in progressivo peggioramento, rileva l'Istat, citando gli indicatori di fiducia dei consumatori, -3,5 in Italia e -3,2 in Europa, nonché l'Economic Sentiment Indicator, -3,4 in Italia, -4,5 in Europa.



Anche per i porti del Nord Adriatico Orientale, in particolare, resta un'incognita tracciare previsioni fondate, in quanto, escluse la Germania e l'Austria, lavorano prevalentemente con i mercati dell'Est Europa che, come osservato sopra, mantengono una dinamica evolutiva sia in termini di PIL sia di produzione industriale e consumi del tutto diversa dai paesi dell'area occidentale.



L' UNIONE EUROPEA HA AVVIATO UNA CONSULTAZIONE SUI CONSORZI MARITTIMI



Il 9 agosto u.s. la Commissione europea ha pubblicato un invito a presentare contributi sull'efficacia del quadro giuridico dell'UE, ovvero il regolamento di esenzione per categoria per i consorzi o Consortia Block Exemption Regulation detto anche "regolamento CBER"

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0906&from=IT>), che delinea senza particolari strettoie antitrust le condizioni in base alle quali si possono formare i consorzi di trasporto marittimo di linea, le alleanze armatoriali, soprattutto quelle che caricano container, esentando così i consorzi di trasporto marittimo di linea dalle norme antitrust dell'UE.

Il CBER consente agli operatori/compagnie di navigazione, con una quota di mercato combinata inferiore al 30%, e a determinate condizioni, di concludere accordi di cooperazione (ovvero consorzi) per condividere con altri concorrenti i servizi di linea, fornendo così servizi di trasporto merci in comune. Questi accordi, però, non possono comprendere la fissazione dei prezzi o la ripartizione del mercato; ovvero CBER non permette la creazione di cartelli.

Il diritto dell'Unione europea vieta, infatti, gli accordi tra società che limitano la concorrenza, come stabilisce l'articolo 101 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea, il quale prevede eccezioni quando dall'alleanza ne beneficiano tanto i trasportatori che i clienti, eccezioni i cui criteri per i vettori marittimi sono stati stabiliti nel 2009 col Regolamento CE n. 906/2009 del 28 settembre 2009.

Il CBER sarebbe dovuto terminare il 25 aprile '20, dopo esser stato adottato nel 2009 e prorogato di cinque anni nel 2014.

Nel 2020, a causa della pandemia, Bruxelles ha deciso di estendere il regolamento per altri quattro anni – scadenza 25 aprile 2024 - (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0436&from=IT>) ma oggi, dopo due anni di aumento record dei noli e profitti senza precedenti per le compagnie marittime e di congestioni logistiche, diverse associazioni tra spedizionieri, autotrasportatori, operatori portuali e sindacati, riunite nel Global Shippers Forum, hanno chiesto alla commissaria Ue Vestager – DG Competition dell'UE - l'eliminazione, o quantomeno una profonda revisione, del CBER, diventato secondo loro un privilegio e un vantaggio concorrenziale enorme.

La recente decisione della Commissione UE di avviare una fase di consultazione diventa quindi particolarmente significativa in questo momento e serve soprattutto per decidere in che termini prorogare o annullare il CBER.

La Commissione ha anche inviato agli stakeholders del settore (spedizionieri, operatori portuali, terminalisti, autotrasportatori e aziende logistiche, etc.) questionari mirati sull'impatto dei consorzi di compagnie di trasporto marittimo di linea, nonché del regolamento CBER, sulle loro attività dal 2020 a oggi.

Le parti interessate dispongono di otto settimane, a far data dal 9 agosto u.s., ovvero fino al 3 ottobre 2022, per presentare le loro osservazioni.

I contributi sollecitati con la consultazione e i questionari mirati sono elementi della valutazione del regolamento CBER. I riscontri raccolti dalla Commissione a seguito della consultazione integreranno gli elementi di prova raccolti nell'ambito delle attività di monitoraggio settoriale effettuato dall'UE per raccogliere informazioni di mercato, in particolare sugli effetti della pandemia di coronavirus sulle loro operazioni e sulla catena di approvvigionamento marittimo.

Accedi alla consultazione:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13519-Diritto-dellUE-in-materia-di-concorrenza-valutazione-del-regolamento-di-esenzione-per-categoria-relativo-ai-consorzi_it

NOTIZIE FLASH

PROGETTO PER UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO INTERMODALE - REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA – LITHUANIA

Il prospettato avvio di servizi di collegamento ferroviario intermodale a frequenza programmata tra la Regione Friuli Venezia Giulia e la Lituania nasce da un accordo di collaborazione quadro sottoscritto ai primi di settembre alla presenza dei ministri dei due paesi competenti per le infrastrutture e sviluppo del territorio presso la sede della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia da parte dei soggetti promotori, la società ferroviaria lituana AB-LTG Cargo, la Società Alpe Adria e la Samer & Co. Shipping di Trieste, la Duisport Agency GmbH di Duisburg.

Oggetto dell'intesa, volta a rafforzare i rapporti economici e di interscambio tra le due aree economiche di rispettiva influenza, sarà quello di valutare le opportunità per la realizzazione di servizi ferroviari intermodali per il trasporto delle unità di carico e delle merci, nei due versi, sia in importazione che in esportazione, sulla direttrice che comprende il porto di Trieste/Monfalcone, l'Interporto di Cervignano, l'Interporto di Duisburg in Germania con la funzione di snodo di raccordo e il terminal intermodale lituano di Kaunas.

Detti servizi saranno dedicati al trasporto di carichi di transito da e per l'oltremare attraverso i due porti regionali di Trieste e Monfalcone e, via Cervignano di carichi con origine regionale e destinati al mercato lituano e degli altri paesi dell'area baltica, nonché di carichi con origine lituana e destinati sia alle realtà economiche della regione, sia all'export oltremare.

L'accordo prevede inoltre la collaborazione dei partner nella promozione dei servizi quali strumenti di sviluppo dei flussi di traffico tra l'area baltica e il Nord Adriatico, il coordinamento nella partecipazione ad eventi per la pubblicizzazione, l'introduzione di avanzate tecnologie di gestione e la digitalizzazione dei processi logistici correlati.

L'interscambio commerciale tra le aziende della Regione F.V.G. e la Lituania, a dati 2021, ha registrato beni per un valore di 12 Milioni di Euro in importazione e 38 Milioni di Euro in esportazione, con la prevalenza di macchinari ed apparecchiature, prodotti metallurgici, e altri prodotti della manifattura, mobili, arredo ecc.





REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

WARTSILA: LA REGIONE PERCORRERÀ OGNI STRADA PER BLOCCARE LICENZIAMENTI

Riportiamo di seguito il testo integrale del comunicato della Regione Autonoma Friuli Venezia-Giulia del 7 settembre u.s.

Al tavolo di crisi del Mise muro contro muro tra azienda e istituzioni, sindacati e parti sociali. La Regione prende atto della decisione di Wartsila di non sospendere la procedura di cessazione della produzione nello stabilimento di Bagnoli della Rosandra, nonostante le richieste avanzate da Regione, governo, sindacati e Confindustria. L'Amministrazione regionale rimane al fianco dei lavoratori, prosegue nelle azioni avviate anche sul piano legale e userà tutti gli strumenti a propria disposizione per tutelare i posti di lavoro e il patrimonio industriale del Friuli Venezia Giulia e dell'Italia, anche percorrendo strade e adottando strategie nuove e mai attuate finora.

È questa la posizione espressa dal governatore del Friuli Venezia Giulia durante la riunione del Tavolo di crisi della Wartsila convocato dal ministro allo Sviluppo economico, al quale hanno partecipato, oltre alle sigle sindacali e al presidente di Wartsila, anche il ministro del Lavoro, i vertici di Confindustria Alto Adriatico e gli assessori regionali al Lavoro e alle Attività produttive.

Nel corso dell'incontro, il governatore ha sottolineato che la Regione Friuli Venezia Giulia è pronta a dialogare con Wartsila, ma il punto di partenza per un confronto deve essere la sospensione della procedura avviata a luglio dall'azienda. La riunione di oggi ha mostrato un muro contro muro che vede Wartsila da sola contro istituzioni, organizzazioni sindacali e lavoratori. Una situazione che avrebbe dovuto far comprendere alla multinazionale la necessità del ritiro della procedura: la Regione non si farà quindi tenere in scacco per i prossimi trenta giorni e contesta modi, contenuti, procedura e assenza di visione.

Il governatore ha quindi auspicato che sulla posizione offensiva di Wartsila si apra anche una procedura europea di verifica delle norme sulla concorrenza ed ha espresso preoccupazione perché l'atteggiamento dell'azienda pone dubbi sulla volontà di proseguire la propria attività di ricerca e sviluppo nel sito triestino.

L'assessore regionale al Lavoro ha rimarcato che è offensivo far credere che l'intervento di un advisor per il percorso di reindustrializzazione abbia uno spazio temporale di un anno, perché in soli trenta giorni si deve scegliere se credere a Wartsila o vedere licenziate 451 persone. In questa situazione avere totale fiducia nell'azienda sarebbe un atto di fede, che è già stato cancellato dall'atteggiamento dimostrato dai vertici della multinazionale. La Regione userà quindi i prossimi 30 giorni per mettere in campo tutto quanto in suo potere per fare in modo che la procedura venga sospesa.

Ringraziando il governo il massimo esponente della Giunta regionale ha evidenziato ai vertici di Wartsila la strategicità della filiera della navalmeccanica per l'Italia e l'Europa e rimarcato come l'atteggiamento dell'azienda abbia già prodotto alcuni effetti, in particolare nei rapporti commerciali con alcuni importanti operatori del settore navale come Fincantieri.

I rappresentanti di Governo, Regione, Sindacati e Confindustria hanno espresso unanime preoccupazione per la posizione espressa dall'azienda concordando sul fatto che una sospensione della procedura avrebbe costituito un segnale di buona volontà e avrebbe reso più credibile la proposta di reindustrializzazione del sito preannunciata dall'azienda.

Il 12 settembre l'azienda ha presentato il proprio piano di mitigazione, articolato fra periodi di cassa integrazione per un anno e programmi di formazione dei lavoratori per una riconversione verso altre attività, piano che in prima istanza è stato considerato dai sindacati insufficiente e non accettabile.





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

