



NEWSLETTER NR. 9_2022

*DESIDERIAMO CONGRATULARCI CON IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE **ZENO D'AGOSTINO** CHE, LO SCORSO NOVEMBRE, È STATO ELETTO ALL'UNANIMITÀ DAI RAPPRESENTANTI DEI 23 PAESI MEMBRI, PRESIDENTE DI ESPO "**EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION**", L'ASSOCIAZIONE DEI PORTI MARITTIMI EUROPEI E PRINCIPALE INTERFACCIA TRA QUESTI ULTIMI E LE ISTITUZIONI EUROPEE.*

SI TRATTA DI UN INCARICO PRESTIGIOSO, CHE CONSENTIRÀ ALL'ITALIA DI ESPRIMERE LA LEADERSHIP IN AMBITO ESPO, ANCHE SE MOLTE SONO LE SFIDE CHE LO ATTENDONO, NEL CONDURRE L'ASSOCIAZIONE IN UN MOMENTO COSÌ DELICATO DI CRISI MONDIALE; A NOSTRO PARERE ESSE POTRANNO ESSERE SUPERATE SOLAMENTE GRAZIE AD UNA VISIONE COMUNE DEGLI INTERESSI DEL MONDO PORTUALE E A PROPOSTE CONCRETE CONDIVISE TRA TUTTI I PAESI MEMBRI DI ESPO.

AUGURI PRESIDENTE!

SOMMARIO

Della reindustrializzazione e delle sue conseguenze.....2-3

Verso una nuova organizzazione dei processi globalizzati.....3-5

Prosegue a fine anno la discesa dei noli.....5-9

2023 - Nulla sarà più come prima9-13

UE Priorità per trasporti e logistica nel 2023.....13-14

NOTIZIE FLASH

Approvata la manovra finanziaria della Regione F.V.G.....15

Consultazione UE su aiuti di stato "de minimis".....16

Le disruption delle catene logistiche causate in rapida successione dalla pandemia e dal conflitto in Ucraina ci hanno rivelato la fragilità della globalizzazione. Interi settori industriali possono bloccarsi se manca un componente strategico. La congestione dei porti, ci dicono, sta tornando alla normalità e anche il livello dei noli ma l'industria europea comincia solo adesso a cambiare le sue reti di fornitura.

DELLA REINDUSTRIALIZZAZIONE E DELLE SUE CONSEGUENZE

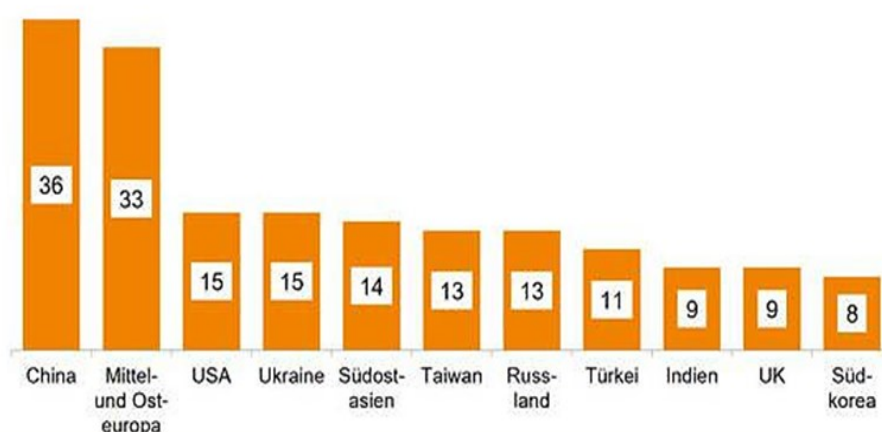
Gli anni a venire ci diranno se il 2022 è da iscrivere nei periodi in cui la storia del mondo subisce una svolta. Certo è che la guerra in Ucraina ha messo allo scoperto la drammaticità degli scontri geopolitici sul pianeta e l'enormità della posta in gioco: un nuovo ordine mondiale. Dal nostro osservatorio, shipping e logistica, abbiamo la sensazione di essere seduti nelle prime file e di veder bene come stanno le cose e come possono evolversi.

Metterei al primo posto, tuttavia, il ripetersi di eventi atmosferici estremi, per ricordare che la cosiddetta "crisi climatica" ha imboccato una strada senza ritorno. Questo ci fa guardare con molto scetticismo la "svolta energetica" e i suoi profeti, a maggior ragione se essa dipende da interessi geopolitici ed economici assai più che dalla buona volontà degli uomini. È sul mare, sui mari, che si concentrano gli interessi delle rinnovabili e dei giacimenti di gas e di petrolio. È sul fondo dei mari che passano le nervature delle connessioni digitali. Immaginiamo un attentato tipo North Stream alle reti sottomarine che governano il web, immaginiamo un black out di Internet e ci troviamo con un'umanità che vaga senza meta. La realtà ha sempre superato la fantasia degli autori di fantascienza.

Le disruption delle catene logistiche causate in rapida successione dalla pandemia e dal conflitto in Ucraina ci hanno rivelato la fragilità della globalizzazione. Interi settori industriali possono bloccarsi se manca un componente strategico. La congestione dei porti, ci dicono, sta tornando alla normalità e anche il livello dei noli ma l'industria europea comincia solo adesso a cambiare le sue reti di fornitura. Ci rendiamo conto di cosa significa e di che conseguenze avrà nel futuro?

La logistica è nata per ridurre al minimo le scorte. Avremo la logistica dei magazzini pieni e dei canali duali? Un'inchiesta presso un migliaio di medie imprese tedesche (dove per "medie" s'intende quelle al di sotto dei 500 dipendenti) ha messo in luce l'enorme importanza del mercato asiatico della subfornitura (Cina, Sudest asiatico, Taiwan, Corea del Sud) 1)

AKTUELLE REGIONALE ABHÄNGIGKEITEN IM MITTELSTAND
IN % DER BEFRAGTEN



Un terzo di queste imprese dice di stare cambiando la rete di fornitori, un altro terzo si prepara a farlo. Probabilmente sposteranno le forniture nella Mittel- Osteuropa, in Turchia, forse nel Maghreb. Questo avrà effetti dirompenti sul mercato del lavoro - anche se l'inflazione dovesse mantenersi su livelli accettabili - se teniamo conto del drammatico *labour shortage* che affligge ormai tutti i settori. La "questione salariale"

DELLA REINDUSTRIALIZZAZIONE E DELLE SUE CONSEGUENZESEGUE

dovrà tornare in primo piano e non si potrà continuare a bypassarla parlando solo di costo del lavoro.

Un'indagine di Confindustria Brescia e Intesa San Paolo sulle imprese del settore automotive, dove, com'è noto, l'Italia vanta dei casi di eccellenza, fornitori tier 1 delle grandi case mondiali, ha messo in luce le incertezze, soprattutto delle imprese maggiori, sul futuro della transizione energetica verso l'elettrico, in particolare per quelle specializzate sull'apparato motore. Ma al tempo stesso ha evidenziato tutta una serie di nuove prospettive che rendono urgente la diversificazione e richiedono forti investimenti. 2)

Si apriranno quindi nuove opportunità, partendo dalla questione delle competenze, soggette ora a un pericoloso processo di svalorizzazione. Avremo, si spera, meno ciarlatani della sostenibilità e più imprenditori innovativi, socialmente innovativi, non solo tecnologicamente. Troveranno nuovi modelli di business nelle relazioni sociali, e non - come oggi accade in tanti settori dei servizi o nell'e-commerce - in sistemi organizzativi che si reggono su condizioni lavorative al limite della schiavitù.

È inconcepibile che nelle migliaia di pubblicazioni tecnico-economiche in circolazione si parli quasi solo d'impresa e assai raramente di lavoro, come se il secondo non fosse condizione della prima. Noi continueremo a farlo, ricordando quello che una volta disse il Presidente del nostro porto, oggi Presidente dell'ESPO: "la prima infrastruttura di un porto è il lavoro". E continueremo a farlo per controbilanciare le narrazioni sui "massimi sistemi", che gli specialisti dello scontro geopolitico in atto ci propongono. Troppa "geopolitica" rischia di finire nell'astrattezza o ai limiti del videogioco. È necessario riportare il discorso "alla nostra altezza", consapevoli della nostra impotenza. Dovremo navigare in un mare in tempesta, ricordandoci che sulla barca ci siamo tutti, lavoratori e imprese. (s.b.)

1) DZ Bank, Mittelstand geht regionale Abhängigkeit bei Lieferketten an, Research Konjunktur, 5.12.2022

2) Confindustria Brescia, Intesa San Paolo, La transizione tecnologica nell'automotive: sfide e opportunità per la filiera auto bresciana, 2.12.2022

VERSO UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI GLOBALIZZATI

L'interdipendenza economica e climatica, sotto l'effetto di eventi traumatici ed emergenziali, è attualmente in fase di una nuova interpretazione, che sta ricomponendo l'organizzazione delle localizzazioni e della logistica delle attività. Come risulta dalle dichiarazioni della Commissione Europea, degli Stati Uniti, di diverse imprese e di molti politici, le intenzioni sarebbero quelle di realizzare l'autonomia e l'indipendenza delle catene di fornitura dei mercati di consumo occidentali.

Uno dei risultati più evidenti di tale tentativo è la spinta verso una nuova organizzazione dei processi globalizzati, che sta sostenendo la vivace crescita delle Free Zone (FZ). Dai dati elaborati recentemente da SMR, le FZ che a livello globale si distribuiscono in 145 paesi, hanno superato le 7.000 unità, con un trend in accelerazione 2018-2022 di oltre il 23%.

Mentre l'Italia si organizza verso l'operatività di ZES e ZLS, i porti del Mediterraneo delle FZ già funzionanti da tempo, evidenziano nell'arco temporale 2015-2021 maggiori connessioni con le altre aree del mondo, rispetto a quelli

Si apriranno quindi nuove opportunità, partendo dalla questione delle competenze, soggette ora a un pericoloso processo di svalorizzazione. Avremo, si spera, meno ciarlatani della sostenibilità e più imprenditori innovativi, socialmente innovativi, non solo tecnologicamente.

Uno dei risultati più evidenti di tale tentativo è la spinta verso una nuova organizzazione dei processi globalizzati, che sta sostenendo la vivace crescita delle Free Zone (FZ).

VERSO UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI GLOBALIZZATI... SEGUE

In questo scenario, si evidenzia anche un nuovo peso dell'intervento pubblico nel libero mercato, che per "il ritorno a casa" occidentale sta investendo miliardi di euro in incentivazioni, in termini di sgravi fiscali e agevolazioni di ogni tipo, a discapito delle spese cosiddette sociali.

italiani (fonte SMR). Questo dato potrebbe essere sufficiente per motivare ad ampliare e approfondire l'analisi sul rapporto tra globalizzazione e reshoring.

L'aspetto che meriterebbe di essere scandagliato è la natura stessa del reshoring, che non sembra compromettere i traffici globalizzati dei porti, tanto più che le forniture di materie prime non sono regionalizzabili. In questo caso il reshoring/nearshoring potrebbe conformarsi non tanto come un ritorno/avvicinamento a casa, quanto piuttosto una multi localizzazione delle imprese e dei settori, per garantirsi maggiori alternative in caso di interruzione delle catene e per mantenere costantemente alimentati i mercati di maggior consumo, che non si limitano al mero occidente, ma hanno il loro nucleo principale nelle megapoli e grandi città metropolitane, sparse in tutto il mondo.

In questo scenario, si evidenzia anche un nuovo peso dell'intervento pubblico nel libero mercato, che per "il ritorno a casa" occidentale sta investendo miliardi di euro in incentivazioni, in termini di sgravi fiscali e agevolazioni di ogni tipo, a discapito delle spese cosiddette sociali. L'intendimento è tutelare i mercati di consumo interno e, di conseguenza, il reddito derivante dalla occupazione così prodotta, che tuttavia, al netto delle nuove professionalità ancora in fase di costruzione, è subalterna alla forte tendenza all'automazione, che in qualche modo compensa anche i costi di disinvestimento all'estero. La Banca Mondiale ha calcolato che il reshoring potrebbe aggiungere altri 52 milioni di persone nella fascia della povertà estrema, mentre alcuni osservatori temono che la formazione di blocchi regionali, guidati da Cina, Stati Uniti e Unione Europea, marginalizzi e separi dalle catene del valore globali il resto del mondo più povero in termini di sviluppo economico. La prospettiva è di interminabili ondate migratorie.

Nella classifica TOP10 del reshoring europeo, l'Italia è al secondo posto con 171 casi, dopo la Francia che ne ha contati 174, seguita da Regno Unito (122), Germania (93), Spagna (58), Svezia (56), Danimarca (33), Paesi Bassi (24), Finlandia (21), e Norvegia (20).

Guardando all'interno delle dinamiche del reshoring italiano, sempre da fonte SMR, per il 46% proviene dall'Europa - Europa dell'Est e Russia (21%) + Europa Occidentale (25%) – e per il 43% da Cina (36%) e il resto dell'Asia. Per il 38% dei casi, il reshoring italiano riguarda il settore abbigliamento e pelle, e per il 12% a parità, rispettivamente quello di macchinari e quello dei prodotti elettrici.

Il fatto che in maggior parte le ricollocazioni in Italia coinvolgano un mercato di largo consumo quale quello della moda, lascia trasparire alcune perplessità. A livello globale, la moda vale 2.400 miliardi di dollari all'anno, impiega circa 300 milioni di addetti, è il secondo consumatore di acqua al mondo per oltre 93 miliardi di metri cubi all'anno, come ha stimato la Conferenza delle Nazioni Unite, produce l'8% delle emissioni e consuma il 20% delle sostanze chimiche prodotte. In tale comparto, la fast fashion ha la fetta maggiore, l'abbigliamento venduto a prezzi bassi e di scarsa qualità.

Il fenomeno riguarda soprattutto i mercati occidentali, ma ha un risvolto globalizzato impressionante, che coinvolge gli scarti e i rifiuti, in termini di riutilizzo e di smaltimento, che non può avvenire nelle normali discariche per il loro contenuto chimico. Da uno studio di France Press, i milioni di capi, tra usati e invenduti, che si accumulano di anno in anno, sono raccolti e spediti in Cina e Bangladesh, dove subiscono una prima selezione, per poi proseguire verso il Cile, nel porto di Iquique, gate di uno dei principali poli internazionali di confluenza dei



VERSO UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI GLOBALIZZATI... SEGUE

rifiuti prodotti dall'abbigliamento. Qui dopo un ulteriore scarto, che seleziona la merce ancora vendibile sul mercato di seconda mano dell'America Latina, lo scarto dello scarto viene gettato in uno dei 45 punti clandestini nel deserto di Acatana nel Nord del paese, espandendo a cielo aperto almeno 500.000 tonnellate di rifiuti tossici, che periodicamente vengono incendiati, producendo ulteriori emissioni nell'atmosfera e soffocando di fumi la cittadina di Alto Hospicio.

Parallelamente in Africa, un altro punto mondiale di smaltimento degli scarti prodotti dall'abbigliamento mordi e fuggi, è la spiaggia di Korle-Gonno ad Accra, capitale del Ghana, dove vengono accumulate montagne di stracci che affondano nella sabbia fino a due metri di profondità. Il Ghana è uno dei maggiori importatori al mondo di abiti usati.

Intanto, settori altamente specializzati della metalmeccanica di largo consumo, in primis l'automotive, restano saldamente in Cina e nel suo sistema di produzione regionalizzato, che nel frattempo si è fortemente specializzato, anche in termini di manodopera qualificata, nella produzione di auto elettriche, tanto da spingere gli armatori ro-ro ad allargare la capacità delle flotte per la domanda globalizzata di questa merce.

Tornando in Italia, il Centro Studi di Confindustria nella sua analisi di fine anno, offre un quadro prossimo alla stagnazione. Tutti i settori produttivi sono in estremo rallentamento, incluso l'edilizia per la fine dei bonus per le ristrutturazioni e il rincaro delle materie prime causato dall'inflazione. Solo i servizi, in cui ricadono porti e logistica, tengono ancora.

Non sarebbe ora di pensare a modelli economici innovativi di rilancio, basati su attività e traffici sani e equi? (g.v.)

PROSEGUE A FINE ANNO LA GRADUALE DISCESA DEI NOLI

In progressivo ribasso l'andamento dei noli container spot a dicembre, secondo le rilevazioni dei principali analisti del comparto (Drewry, Freightos, CCFI, SCFI ecc.), la tendenza si avvicina, infatti, ai valori pre-pandemia del 2019, anche se con mutati indici di rapporto tra le diverse quotazioni sulle direttrici di primario interesse, Far East – Nord America, Nord Europa e Mediterraneo.

La ragione che sta alla base dell'andamento, va a nostro avviso ricercata nella sostanziale variazione intervenuta nei flussi dei volumi in/out a partire dalla seconda metà del corrente anno, per effetto dei molteplici fattori di crisi in corso, l'incremento dei costi delle materie prime e dei prodotti energetici, la vicenda bellica in Ucraina e, non da ultima, l'impennata dell'inflazione dapprima negli USA, a seguire in Europa e a livello globale negli altri principali mercati del trade.

Sulla scorta degli ultimi dati diffusi da CTS relativi al periodo gennaio-ottobre e diffusi da Dynaliners (49/22 del 9-12-2022), l'andamento del traffico container 2022 presentava i seguenti indici di variazione rispetto al medesimo periodo del 2021:

... settori altamente specializzati della metalmeccanica di largo consumo, in primis l'automotive, restano saldamente in Cina e nel suo sistema di produzione regionalizzato, che nel frattempo si è fortemente specializzato, anche in termini di manodopera qualificata, nella produzione di auto elettriche ...



PROSEGUE A FINE ANNO LA GRADUALE DISCESA DEI NOLI....SEGUE

- Europa/Far-East import -8,3% export -14,7%
- Nord America/Far East import -3,8% export - 8,4%

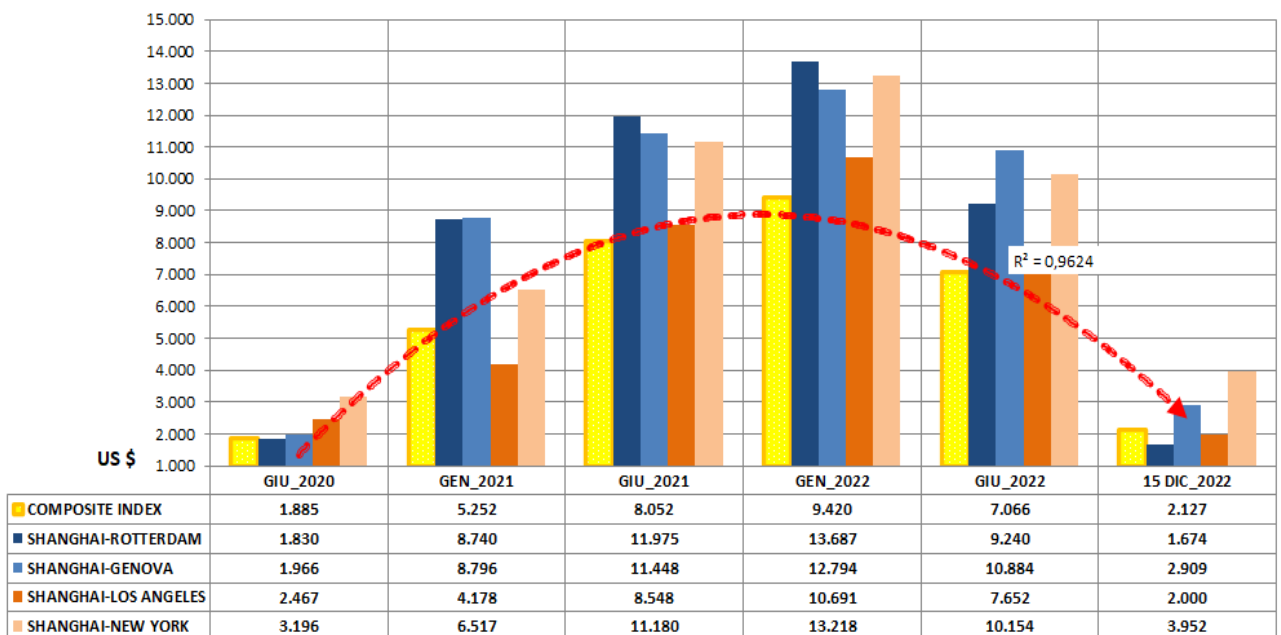
Dati che in previsione di fine anno saranno ancora più marcati secondo il parere degli analisti.

La tabella e il grafico che seguono, forniscono un chiaro quadro della situazione dei noli sulle quattro primarie direttrici secondo le ultime rilevazioni:

SPOT FREIGHT RATES BY DREWRY - US \$ X 40' BOX					diff.% dic. 22 su gen 21	diff.% dic. 22 su gen 22	diff.% dic. 22 su giu 22
DIRETTRICE	gen-21	gen-22	giu-22	15 DIC_2022			
COMPOSITE INDEX	5.252	9.420	7.066	2.127	-59,50%	-77,42%	-69,90%
SHANGHAI-ROTTERDAM	8.740	13.687	9.240	1.674	-80,85%	-87,77%	-81,88%
SHANGHAI-GENOVA	8.796	12.794	10.884	2.909	-66,93%	-77,26%	-73,27%
SHANGHAI-LOS ANGELES	4.178	10.691	7.652	2.000	-52,13%	-81,29%	-73,86%
SHANGHAI-NEW YORK	6.517	13.218	10.154	3.952	-39,36%	-70,10%	-61,08%

fonte: Drewry_08-12-2022

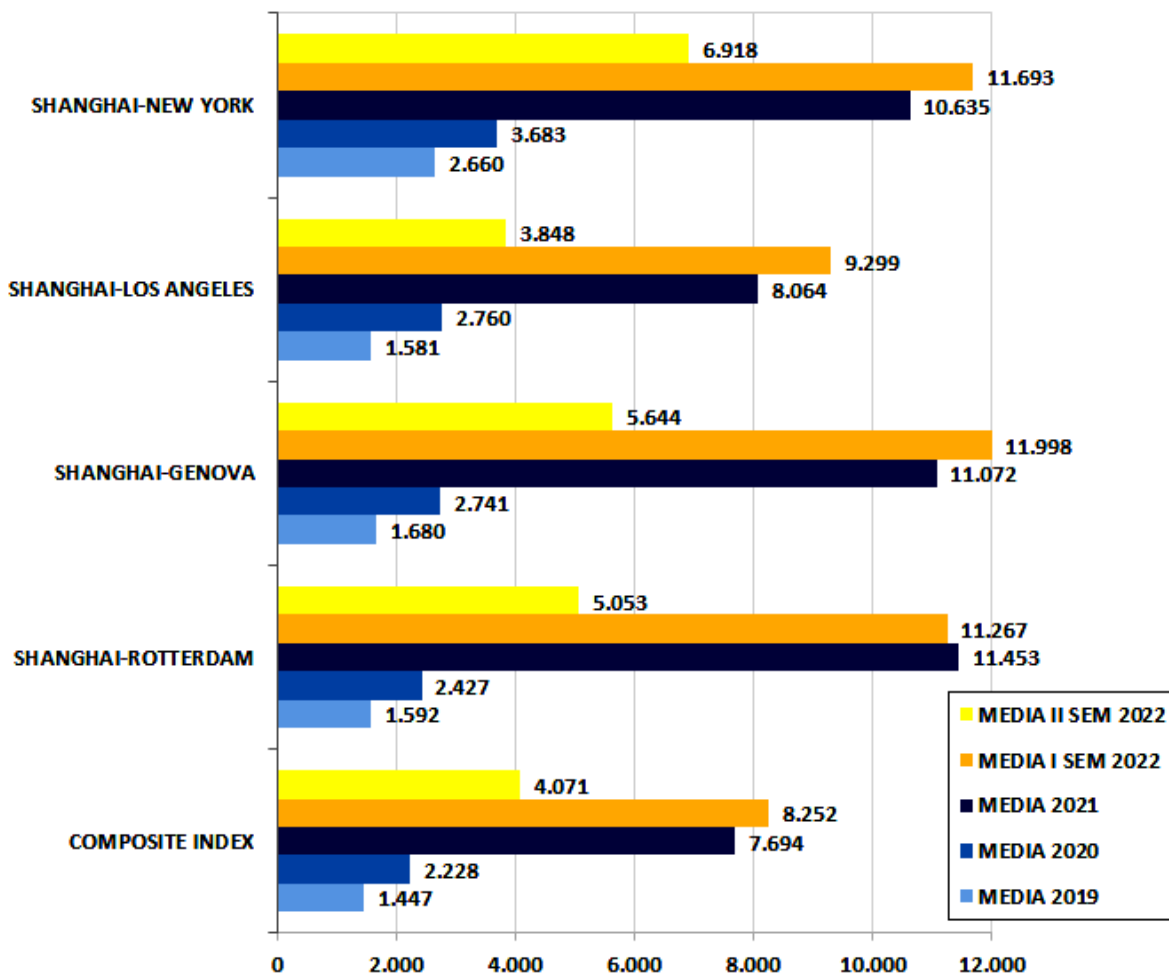
DREWRY SPOT RATES - 2020-2021-2022 - US \$ x 40' BOX



Riportiamo di seguito un secondo grafico esplicativo, che fornisce un quadro di raffronto delle quotazioni di nolo spot medie riferite agli anni 2019, 2020, 2021 e al 2022, anno le cui medie sono suddivise nei due semestri:

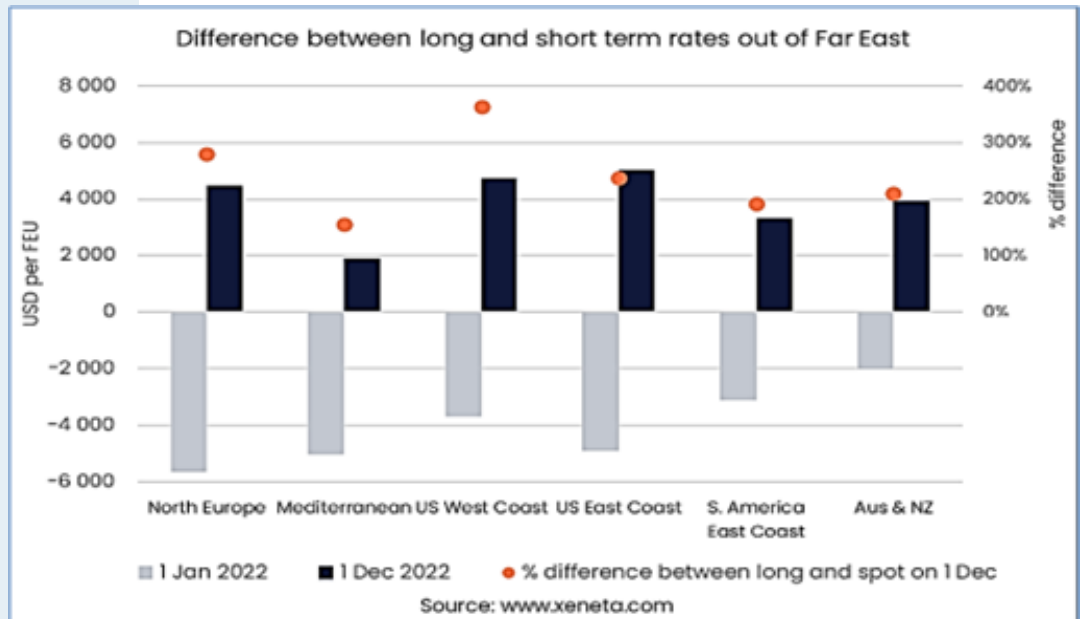
MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020-2021-2022 - US \$ X 40' BOX

ELABORAZIONE SU DATI DREWRY



La piattaforma di analisi Xeneta ha diffuso, in data 7 dicembre scorso, una nota di raffronto tra l'andamento dei noli spot e quello dei noli contrattuali long-terms, rilevando che anche questi ultimi hanno iniziato una rapida discesa verso valori più contenuti rispetto alle negoziazioni di inizio anno, pur mantenendo ancora dei valori nettamente superiori a quelli dei noli spot, come evidenziato nella tabella che segue:

PROSEGUE A FINE ANNO LA GRADUALE DISCESA DEI NOLI...SEGUE



...a partire dal III trimestre 2022 i principali porti europei nel traffico container segnano risultati generalmente in calo,

- Rotterdam -4,1%,
- Amburgo -2,7%,
- Bremerhaven -9,5%,
- Valencia -6%,
- Algeciras -1%,
- Genova -1,9%,
- La Spezia -7,5%,

mentre sono ancora in sostanziale rialzo i porti del Nord Adriatico

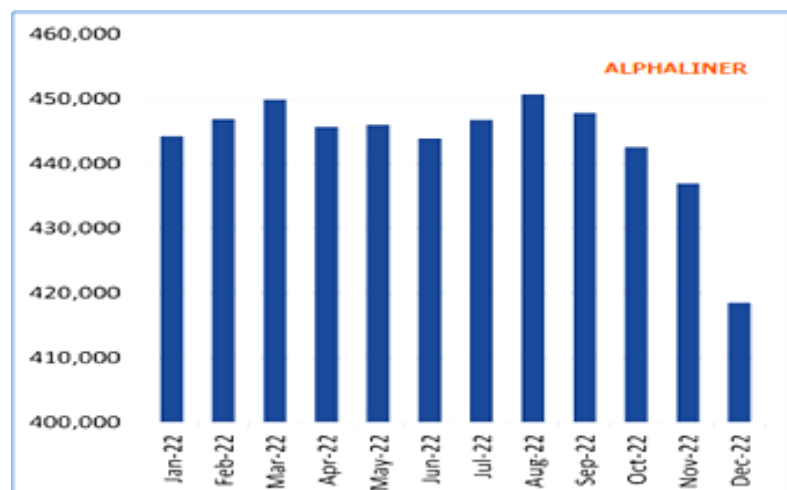
- Trieste +16,81%,
- Koper +3,23%,
- Venezia +9,65%,
- Ravenna +13,41%.

Nel raffronto delle quotazioni di dicembre con quelle di gennaio 2022, si nota come il rapporto si è completamente ribaltato in favore delle quotazioni spot, su tutte le direttrici, in specie sul Nord Europa e sulla East Coast degli USA; per quanto riferito al Mediterraneo, la differenza è minore, pari mediamente a 1.900 US \$, anche perché il corrispondente valore del nolo spot è molto più alto rispetto al Nord Europa (+72%).

In effetti a partire dal III trimestre 2022 i principali porti europei nel traffico container segnano risultati generalmente in calo, Rotterdam -4,1%, Amburgo -2,7%, Bremerhaven -9,5%, Valencia -6%, Algeciras -1%, Genova -1,9%, La Spezia -7,5%, mentre sono ancora in sostanziale rialzo i porti del Nord Adriatico, Trieste +16,81%, Koper +3,23%, Venezia +9,65%, Ravenna +13,41%.

Uno dei primi effetti significativi prodotti dalla inversione di marcia dei flussi dell'interscambio marittimo in/out è quello della progressiva riduzione della capacità di stiva in esercizio da parte delle tre alleanze, sia sulla direttrice Transpacific, sia su quella Europa, come rileva Alphasiner nel grafico sottostante:

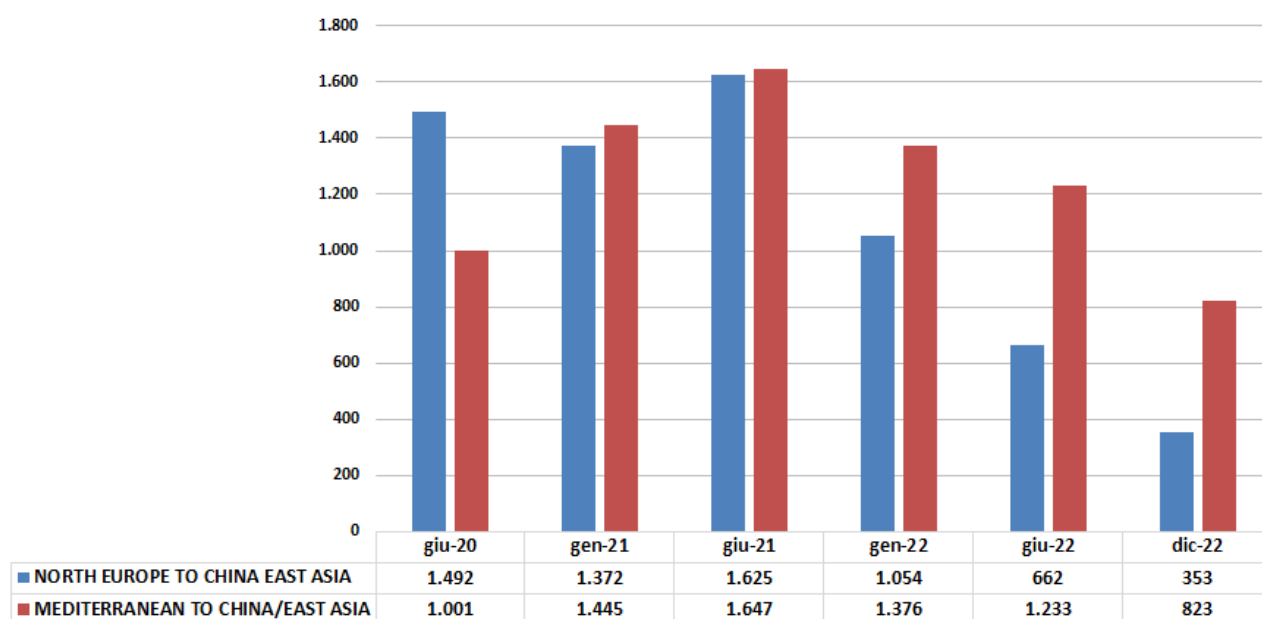
Weekly capacity deployed on Asia - Europe (nominal teu)



PROSEGUE A FINE ANNO LA GRADUALE DISCESA DEI NOLI...SEGUE

Il nuovo scenario, dato dal rapporto tra evoluzione dei volumi trasportati e capacità di stiva operata delineatosi dopo la pandemia, ha fortemente influenzato le rate di nolo spot sulla direttrice East-bound, in particolare dall'Europa verso la Cina, producendo un sensibile sbilanciamento nelle quotazioni tra Nord Europa e Mediterraneo, come sinteticamente rappresentato nel grafico che segue, elaborato su dati diffusi dalla piattaforma Freightos:

FREIGHTOS - NOLI EAST BOUND EUROPA FAR EAST - US \$ X 40' BOX



Evidentemente a favore del Nord Europa gioca la diversa tipologia e capacità delle navi full-container impiegate, 24.000 TEU contro 16.000 TEU, e naturalmente il rilevante calo delle esportazioni europee verso l'Estremo Oriente, come evidenziato in apertura del nostro articolo.

In ogni caso il traffico East-bound non ha sofferto incrementi di nolo rilevanti e le quotazioni correnti sono comunque competitive con i valori medi del periodo antecedente la pandemia, nonostante il forte divario Sud-Nord che, a seguito delle riduzioni delle frequenze e della capacità di stiva offerta, molto probabilmente nel 2023 tenderà auspicabilmente ad un riallineamento.



2023 NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA

Gli outlook delle principali agenzie di rating e di analisi prevedono “un progressivo ritorno alla normalità” dopo lo scossone, anche se su questo scenario ci sono ancora svariati ostacoli. Tuttavia la normalità che si prospetta non è più la normalità che veniva individuata precedentemente al 2020.

Covid-19, sfida climatica, prove muscolari e spintoni fra le potenze o aspiranti tali per minare l'egemonia finanziaria ed economica e quindi politica degli Stati Uniti, ed al culmine la guerra ucraina hanno drasticamente ridimensionato sia le aspettative che gli obiettivi del globalismo che ha mostrato tutti i suoi limiti.

Ai grandi attori della geopolitica USA e Cina si affiancano certamente la Russia e anche in prospettiva l'India, pur con posture molto differenti, ma che sicuramente dovranno trovare una soluzione nel nuovo equilibrio mondiale che si prospetta.

Altri attori ambiziosi guardano ad un più importante ruolo e inserimento, come la Turchia per quanto attiene in particolare alla nostra area di mondo mediterraneo.

L'oggetto misterioso purtroppo in questo scacchiere rimane l'Europa che non è riuscita ancora a trovare la quadra per una presenza diretta e non indotta, come Comunità Europea e non come singoli e pur gloriosi Stati, ma che ora sono alla disperata ricerca di una nuova personalità unitaria che possa degnamente rappresentare con il dovuto peso specifico le sue variegate popolazioni nel grande gioco globale

Certo è che quando l'Europa sembra poter timidamente alzare un po' il tono succedono fatti che ne frustrano magari indirettamente questa sua “arroganza”.

Gli *outlook* delle principali agenzie di *rating* e di analisi prevedono “un progressivo ritorno alla normalità” dopo lo scossone, anche se su questo scenario ci sono ancora svariati ostacoli. Tuttavia, la normalità che si prospetta, non è più la normalità che veniva individuata precedentemente al 2020.

Meglio? Peggio? A nostro sommo parere, una situazione più dinamica, che pur esponendo il mondo ad alcuni maggiori rischi di instabilità costituisce anche stimolo per soluzioni e sviluppi che evitino una pericolosa ed eccessiva ulteriore verticalizzazione della piramide economica e sociale del pianeta

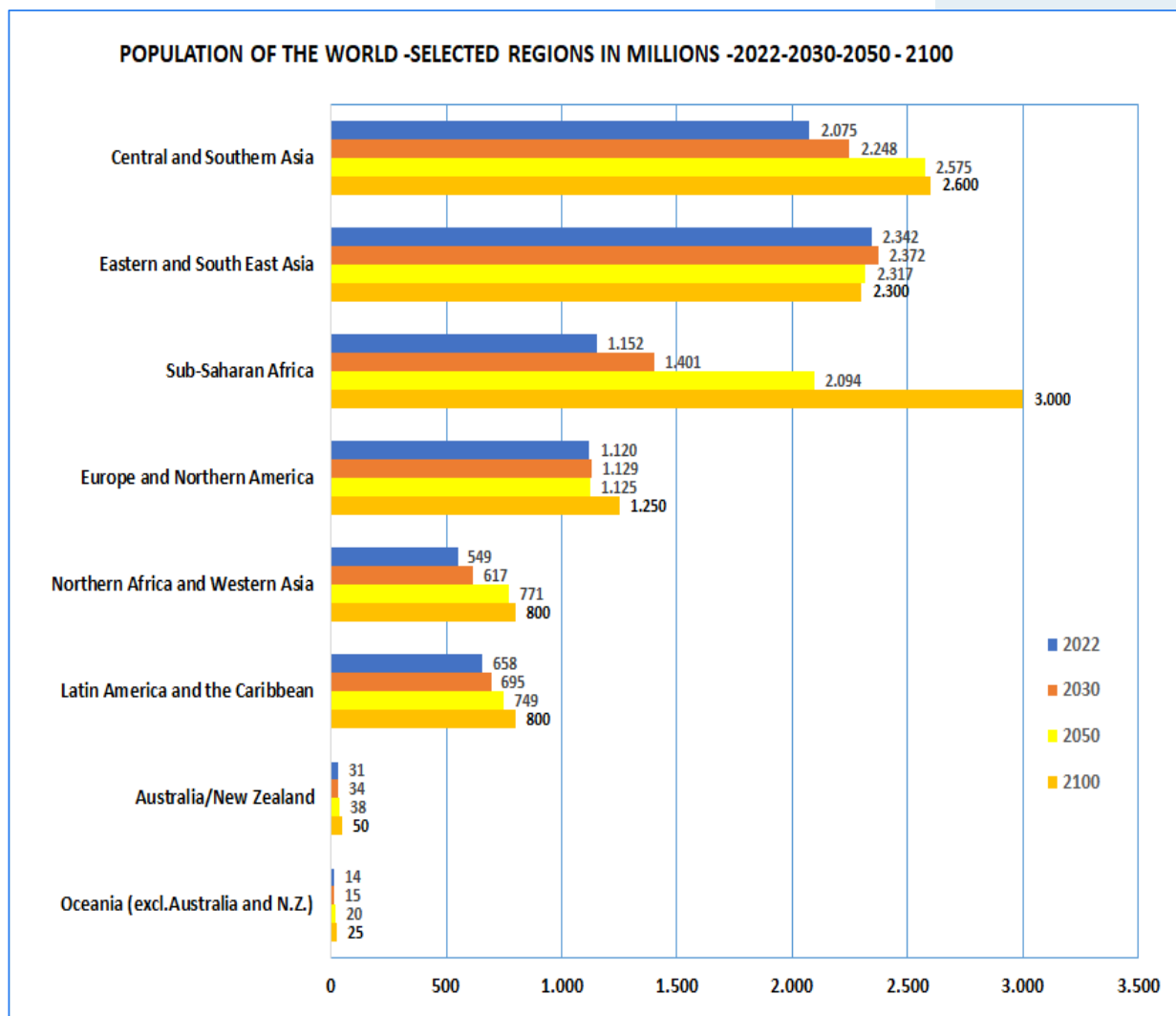
In questo contesto andranno affrontati alcuni nodi fondamentali.

- 1) In primis il contrasto fra economia e ambiente nel contesto di una ancora spaventosa previsione di crescita demografica sbilanciata e localizzata nella parte più povera del pianeta.

Il modello economico del mondo non può prescindere da una costante crescita del PIL, ma le proiezioni di PIL al 2050 non ci sembrano compatibili con le esigenze e gli obiettivi del piano di salvaguardia ecologica del pianeta.

- 2) La crescita demografica concentrata nelle aree più povere del pianeta impone una drastica scelta operativa del *primo mondo* per evitare ulteriori verticalizzazioni del sistema ed il collasso dello stesso.
- 3) La chiave di volta o perlomeno una delle principali chiavi di lettura è quella di capire come verrà affrontato il problema dell'Africa e soprattutto se verrà data priorità alle cogenti ed inderogabili tempistiche per risolverlo

Riportiamo qui di seguito un grafico:



Elaborato da fonte: United Nations – World Population Prospects 2022

Il grafico definisce in maniera plastica la connessione diretta fra sviluppo economico e aumento della popolazione.

A regime di economia di mercato, corrisponde una stabilizzazione anzi un decremento della popolazione, mentre a regimi di alta pauperizzazione e bassissime prospettive di sviluppo corrisponde un aumento esponenziale della stessa.

Questo per dire che l'area individuata non è genericamente l'Africa, ma in particolare una fascia di paesi che viene definita subsahariana

Solamente un organico programma di assistenza per lo sviluppo da parte di tutti questi paesi che qualcuno ha chiamato "Nuovo Piano Marshall" potrà cercare di orientare in maniera più virtuosa quest'area, creando non solo nuovi mercati di sbocco per le produzioni di articoli di consumo dalle attuali fonti, ma anche la necessaria capacità economica minima di accesso da parte della nuova utenza che potrà gradualmente aggiungersi a

2023 NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA...SEGUE

... se poi restringiamo la nostra attenzione sull'Alto Adriatico Orientale ed in particolare sui suoi porti che sono il naturale gateway del traffico sia container che ro-ro di tutto il Centro-Est Europa, le prospettive sono certamente positive. In particolare, per Trieste grazie alla eccellenza dei collegamenti ferroviari destinati a incrementarsi fortemente anche nel futuro prossimo....

quella europea, nordamericana e asiatica.

L'investimento sarà colossale, ma se correttamente programmato e condiviso non solo nello sviluppo economico necessario a creare un nuovo mercato di consumo, ma anche e soprattutto un welfare garantito equivalente o perlomeno simile a quello esistente nei paesi di prima fascia - Europa in primis - potrà coniugarsi con le esigenze dei problemi basilari che qui sopra abbiamo enunciato.

I flussi marittimi con l'Africa dovrebbero aumentare in maniera importante e continuativa non solo dall'Asia ma anche dall'Europa.

Come si colloca il Mediterraneo e nello specifico la nostra area dell'Adriatico Nord-Orientale ed i nostri porti?

Favoriti da un percorso marittimo certamente breve e flessibile che richiede agli armatori un minore investimento numerico di flotta rispetto ai porti del Nord Europa.

Container o Ro-Ro? Probabilmente entrambi sia pure con differenze rispetto ai singoli mercati ed alle destinazioni finali delle merci.

Per alcune aree specialmente interne la gestione logistica di un parco container potrebbe continuare a manifestare criticità importanti che fanno preferire l'utilizzo di semirimorchi e quindi di navi ro-ro che tra l'altro possono godere di maggiore flessibilità nella scelta dei porti di toccata

La rete interna dell'Africa presenta ancora notevoli criticità per la distribuzione ferroviaria data la vastità del territorio

La rete stradale, nonostante soffra degli stessi problemi, consente però una maggiore capillarità e flessibilità di consegna e soprattutto di gestione del rientro rapido e garantito del mezzo.

Tornando al nostro continente, se poi restringiamo la nostra attenzione sull'Alto Adriatico Orientale ed in particolare sui suoi porti che sono il naturale gateway del traffico sia container che ro-ro di tutto il Centro-Est Europa, le prospettive sono certamente positive. In particolare, per Trieste, grazie alla eccellenza dei collegamenti ferroviari destinati a incrementarsi fortemente anche nel futuro prossimo.

Più complessa per l'Alto Adriatico Orientale e di difficile previsione l'evoluzione del traffico container di lungo corso e in particolare quello tradizionale e fondamentale con l'Asia e specificatamente con la Cina.

Le macro-previsioni dicono che per effetto del combinato disposto del reshoring e del near-shoring ed anche di una meno florida predisposizione di scambi commerciali il traffico dovrebbe tendenzialmente ridimensionarsi nella crescita del suo flusso principale West-bound ma anche di quello East-bound in direzione opposta.

Tuttavia, la situazione dell'Adriatico potrebbe andare in controtendenza e continuare la vigorosa crescita degli ultimi periodi a scapito del traffico instradato sui porti del Nord Europa.

In particolare, per Trieste lo sviluppo dei collegamenti ferroviari, la costituzione dei corridoi doganali anche internazionali e le auspiccate definizioni definitive delle potenzialità del regime di Porto Franco, il sistema regionale intermodale Regione Porto FVG coordinato con gli interporti, costituiscono un pacchetto di attrazione completo.

Da ultimo accenniamo ad un settore che in particolare, nei crescenti interessi per l'Africa, potrebbe avere un importante ulteriore sviluppo, ovvero quello del project cargo cioè del

2023 NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA...SEGUE

trasporto di impiantistica e manufatti destinati a strutture complesse di dimensioni non unificabili e che normalmente utilizzano vettori ro-ro, ma anche spessissimo navi convenzionali di dimensioni meno impegnative anche nei pescaggi massimi.

Questo fattore è particolarmente importante per raggiungere un auspicato pieno utilizzo di tutto il potenziale portuale della nostra Regione FVG che dispone di tre porti, tutti con caratteristiche diverse, ma fortemente compatibili per costituire un sistema sinergico a disposizione del traffico internazionale, ma anche del nostro sistema produttivo industriale che dispone di realtà importanti che operano nel settore dell'impiantistica e in altri settori collegati che possono avere un ulteriore significativa crescita da questi potenziali scenari africani.

UE: PRIORITA' PER TRASPORTI E LOGISTICA NEL 2023

In uno scenario mondiale molto complesso, colpito prima dalla pandemia e poi, dal febbraio 2022, dalla guerra in Ucraina, la capacità di connettersi in modo sempre più efficiente con le grandi reti di trasporto, principalmente grazie a infrastrutture ferroviarie all'altezza dei bisogni degli operatori sul piano quantitativo e qualitativo, diventa imprescindibile.

Al contempo diventa difficile immaginare lo sviluppo e la gestione dei porti staccata dalla pianificazione e realizzazione delle infrastrutture terrestri e delle infrastrutture ferroviarie in senso stretto con la necessità di potenziare l'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti, in un'ottica di sviluppo dell'intermodalità e di efficienza dell'intero sistema logistico, soprattutto per rendere i trasporti meno impattanti dal punto di vista ambientale.

Ma è solo grazie alla pianificazione strategica, investimenti infrastrutturali e riforme (quest'ultime richieste anche dalla Ue), realizzati con intensità e rapidità, recuperando così il ritardo accumulato in passato sul piano normativo e regolatorio, che si possono prevedere finanziamenti di rilievo da parte della Ue.

L'effetto combinato della pandemia di Covid-19 e della guerra in Ucraina ha avuto un forte impatto sui trasporti e sulla connettività nell'Ue, ciò comportando ripercussioni sull'intera economia dell'Unione, con l'apertura di nuovi scenari: si tracciano nuove rotte e si accorciano le filiere, ciò comportando notevoli ripercussioni sulle catene logistiche.

Oltre all'impennata del costo dell'energia e di alcune materie prime, abbiamo visto che la guerra in Ucraina ha prodotto anche cambi di direzione nelle grandi infrastrutture europee, spingendo la Commissione Ue a modificare la sua proposta di regolamento per le reti trans-europee del trasporto (reti Ten-T) per estendere quattro corridoi di trasporto europei al territorio dell'Ucraina e della Moldavia (anche per facilitare l'export di grano), escludendo invece dalle mappe del progetto Russia e Bielorussia. È pur vero che già prima del conflitto, ovvero nel 2021, e per ragioni legate alla transizione green e digitale, l'Ue aveva deciso di rivedere il regolamento delle reti Ten-T per consentire all'infrastruttura, rimodellata, di accogliere il passaggio di modalità di trasporto sostenibili tese al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica per il 2050.

Bilancio e priorità per il 2023

Recentemente il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea, su proposta della Commissione europea, hanno raggiunto un accordo sul bilancio 2023 dell'Ue, che prevede impegni pari a 186,6 miliardi di euro. Fra i punti fondamentali del bilancio ci sono l'attenuazione delle conseguenze della guerra in Ucraina, la ripresa sostenibile dopo la pandemia da coronavirus, investimenti per un'Europa più verde, più digitale e più resiliente.

Parlando invece dei meccanismi di finanziamento europei relativi ai trasporti, è noto che la promozione della sostenibilità è uno degli obiettivi fondamentali del Meccanismo per colle-



L'effetto combinato della pandemia di Covid-19 e della guerra in Ucraina ha avuto un forte impatto sui trasporti e sulla connettività nell'Ue, ciò comportando ripercussioni sull'intera economia dell'Unione, con l'apertura di nuovi scenari: si tracciano nuove rotte e si accorciano le filiere, ciò comportando notevoli ripercussioni sulle catene logistiche.

UE: PRIORITA' PER TRASPORTI E LOGISTICA NEL 2023 ... SEGUE

Nello specifico, le iniziative della Commissione comprendono in particolare il pacchetto "Pronti per il 55 %" (Fit for 55 package), che contiene proposte legislative volte a rivedere l'intero quadro 2030 dell'UE per il clima e l'energia, compresa la legislazione sulla condivisione degli sforzi, le energie rinnovabili, l'efficienza energetica, le norme in materia di emissioni per le autovetture e i furgoni nuovi e la direttiva sulla tassazione dell'energia



gare l'Europa (MCE). Essendo questo il principale meccanismo di finanziamento degli investimenti nei sistemi di trasporto dell'UE, l'MCE contribuisce alla decarbonizzazione del settore della mobilità e di conseguenza al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica per il 2050.

Attraverso tale meccanismo l'Unione continuerà a investire nelle reti transeuropee dei trasporti, sfruttando le sinergie tra le infrastrutture dei trasporti, digitali ed energetiche. A tal fine, con il bilancio 2023, è stato deciso di destinare 3 miliardi di euro per l'MCE, per un'infrastruttura di trasporto aggiornata e ad alte prestazioni, al fine di agevolare i collegamenti transfrontalieri.

La novità per il 2023 è che parte della dotazione del Fondo di coesione (11,2 miliardi di EUR in totale, di cui 1 541,2 milioni di EUR nel 2023) sarà utilizzata nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa per progetti di trasporto che presentano un elevato valore aggiunto europeo.

Vediamo ora, in maniera sintetica, quali sono le priorità dell'Ue di interesse dei trasporti e logistica.

Come detto sopra, la normativa europea sul clima sancisce l'impegno dell'UE a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e apre la strada a una politica europea rafforzata in materia di ambiente e azione per il clima.

Nello specifico, le iniziative della Commissione comprendono in particolare il pacchetto "Pronti per il 55 %" (Fit for 55 package), che contiene proposte legislative volte a rivedere l'intero quadro 2030 dell'UE per il clima e l'energia, compresa la legislazione sulla condivisione degli sforzi, le energie rinnovabili, l'efficienza energetica, le norme in materia di emissioni per le autovetture e i furgoni nuovi e la direttiva sulla tassazione dell'energia. La Commissione propone ora di rafforzare il sistema per lo scambio di quote di emissioni (ETS) e di estendere lo scambio di tali quote anche al settore marittimo e al trasporto su strada, nonché di ridurre nel tempo le quote gratuite assegnate alle compagnie aeree. È anche proposta una nuova normativa sui carburanti puliti per il trasporto marittimo e aereo. Per garantire una fissazione equa dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra associate alle merci importate, la Commissione propone di creare un nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alla frontiera.

Sempre relativamente ai trasporti, si evidenzia che è stato pubblicato il Programma di lavoro 2023-2024 del Cluster Climate, Energy and Mobility di Horizon Europe - programma quadro dell'Ue per la ricerca ed innovazione.

Il suddetto programma di lavoro descrive i contenuti, indica le date di pubblicazione e di scadenza e il budget relativi ai bandi del secondo biennio sui temi del clima, dell'energia e dei trasporti.

Nello specifico la Destination 5 - Clean and competitive solutions for all transport modes - è volta a migliorare l'impronta ambientale e climatica e a sostenere la competitività delle diverse modalità di trasporto.

Come di consueto segnaleremo, a tempo debito, le call for proposal e relative scadenze dei bandi relativi ai trasporti.

Per concludere, vi sono altre tematiche di rilievo che dovranno essere affrontate a livello comunitario nel corso del 2023, che potrebbero avere ricadute sul sistema dei trasporti; solo per citarne alcune: il riesame del regolamento di esenzione per categoria sui consorzi dell'UE, l'idoneità delle norme sugli aiuti di Stato con la proposta di revisione del Regolamento de minimis e per finire l'annosa questione dell'assetto istituzionale e della governance delle AdSP sollevata ormai da tempo dall'Europa.

Su questi temi ci saranno aggiornamenti puntuali ed approfondimenti nel corso delle newsletter AIOM 2023.

NOTIZIE FLASH

APPROVATA LA MANOVRA FINANZIARIA DELLA REGIONE FVG – LEGGE DI STABILITA' 2023



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DI SEGUITO IL COMUNICATO STAMPA DELLA REGIONE F.V.G.

"Autonomia e investimenti: questi i due cardini sui quali ha ruotato l'azione politica e amministrativa della Regione nell'arco dell'intera legislatura. Un impegno che oggi ci consente di licenziare una legge di stabilità senza precedenti, le cui risorse contribuiscono a offrire risposte sempre più puntuali alle esigenze del tessuto economico e sociale del Friuli Venezia Giulia".

Lo ha dichiarato il governatore Massimiliano Fedriga in Consiglio regionale, a chiusura dei lavori sulla finanziaria: una manovra che, quest'anno, ha ottenuto semaforo verde dall'Aula a 5,08 miliardi di euro, segnando uno scostamento positivo superiore ai 300 milioni rispetto al 2021. "Rinegoziare i patti finanziari con Roma - ha ricordato Fedriga - ha portato a dimezzare l'importo del contributo straordinario alla finanza pubblica, attestato nel 2018 a circa 800 milioni di euro, consentendo in tal modo di trattenere e reinvestire più risorse sul territorio.

Perseguire l'autonomia non significa infatti solo puntare al riconoscimento di ulteriori competenze, ma non può prescindere - ha sottolineato ancora il Governatore - dal riconoscimento di maggiori margini operativi sul piano finanziario".

Nel proprio intervento, il Governatore ha successivamente posto l'accento sul tema degli investimenti, "decisivi per consegnare al Friuli Venezia Giulia progetti in grado di guardare, con un orizzonte di medio e lungo periodo, non al tornaconto politico di una singola fazione bensì all'interesse delle prossime generazioni.

"Quando parliamo di una programmazione pluriennale in ambito sanitario con risorse quintuplicate, o del progetto dell'Hydrogen Valley, ci riferiamo infatti - secondo Fedriga - a una precisa volontà di questa maggioranza di perseguire tale ambizioso obiettivo".

Proprio sul versante energetico, Fedriga ha rimarcato "la necessità, non solo per la nostra Regione ma per l'intero occidente democratico, di liberarsi dal giogo delle frizioni geopolitiche che, a fasi alterne, condizionano la capacità di approvvigionamento e, al contrario, di orientare la propria azione verso il conseguimento di un'autosufficienza".

Nel merito della legge di stabilità, il Governatore ha inoltre evidenziato, tra le molte, misure specifiche quali lo Sport bonus, lo sconto del 50% sul Tpl per gli over 65, l'incremento delle risorse di "Dote famiglia" che andranno a beneficiare la platea di richiedenti di circa 200 euro in più a nucleo, i contributi per il fotovoltaico alle imprese e i 20 milioni per lo sconto benzina. Un ringraziamento è stato infine rivolto dal Governatore a Giunta, Consiglio e uffici "per il lavoro di squadra fondamentale e prezioso, in assenza del quale non sarebbe stato possibile offrire prospettive così nitide di crescita alla comunità regionale". ARC/DFD/al

... 5,08 miliardi di euro, segnando uno scostamento positivo superiore ai 300 milioni rispetto al 2021.



NOTIZIE FLASH ... SEGUE

AIUTI DI STATO: LA COMMISSIONE APRE UNA CONSULTAZIONE SUGLI AGGIORNAMENTI DEL REGOLAMENTO DE MINIMIS

La Commissione europea ha aperto una consultazione sulla bozza di testo di una proposta di revisione del Regolamento de minimis.

In base alle norme attuali, gli Stati membri possono concedere un sostegno fino a 200.000 euro per beneficiario per un periodo di 3 anni ("soglia de minimis") senza doverlo notificare preventivamente alla Commissione per approvazione. Si ritiene che tale importo non abbia alcun impatto sulla concorrenza e sugli scambi nel mercato unico dell'UE e pertanto non è considerato un aiuto di Stato. Queste regole scadranno il 31 dicembre 2023.

La valutazione effettuata nel 2020 nell'ambito della verifica dell'idoneità delle norme sugli aiuti di Stato ha dimostrato che, nel complesso, il regolamento de minimis si è dimostrato idoneo allo scopo. Il 27 giugno 2022, la Commissione ha già pubblicato un "invito a presentare prove" su questa proposta di revisione sul portale "Legiferare meglio": tra la data di pubblicazione e il 25 luglio 2022 sono pervenuti 132 contributi.

La presente consultazione sarà aperta fino al 10 gennaio 2023.

Tutte le parti, in particolare le autorità nazionali che concedono aiuti de minimis, possono presentare le loro opinioni sulla revisione proposta in qualsiasi lingua ufficiale dell'UE sul portale della Commissione.

Vai alla consultazione:

https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2022-de-minimis_en





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:

Sergio Bologna, Giovanna
Visco, Danilo Stevanato,
Diego Stinco, Maria Di
Florio.

