



NEWSLETTER NR. 2_2023

LA SUPPLY CHAIN TRA DEGLOBALIZZAZIONE E FRIENDSHORING

All'ultimo forum di Davos un panel composito si interrogava sui destini della globalizzazione. Il nome della conferenza era già un programma: De-globalization or Re-globalization? La mappa del nuovo mondo multipolare è ancora incerta: l'epidemia non ha smesso di mietere vittime, la guerra in Europa continuerà per un tempo indefinito, il flagello dei cambiamenti climatici è una variabile indecifrabile. Infine, il ritorno di nuove incertezze finanziarie nel settore bancario, tra le due sponde dell'Atlantico, delinea un quadro ad alto rischio.

È notizia recente che Iran e Arabia Saudita (alleato americano di lunga data) hanno siglato un accordo per ristabilire rinnovate relazioni diplomatiche sotto l'egida di Pechino, senza gli USA. Tuttavia, siamo ben lungi dal conoscere quali siano le

nuove regole del mondo multipolare.

D'altra parte, i dati macroeconomici sono contrastanti. L'architettura istituzionale e finanziaria, stabilita dagli accordi di Bretton-Woods e incardinata attorno a Banca Mondiale, Fondo Monetario e WTO, ha presieduto ad un capitolo della globalizzazione che ha cominciato a contrarsi a partire dalla crisi dei subprime del 2007-2008.

Il volume delle esportazioni globali in percentuale al PIL mondiale ha avuto il suo picco al credit crunch del 2008-2009. (Source: Catherine Mann in Bretton Woods @75 Compendium, 2019. Data from WorldBank EU = European Union; NAFTA = North American Free Trade Agreement citato nel paper "Have we hit "peak globalization"? di Kevin Lynch.)

SOMMARIO

[La supply chain tra deglobalizzazione e friendshoring.....1-3](#)

[Banche e crisi.....4-5](#)

[Porti Nord Adriatici, i dati complessivi del 2022.....5-9](#)

[Aiuti di stato, allentamento delle regole europee.....9-10](#)

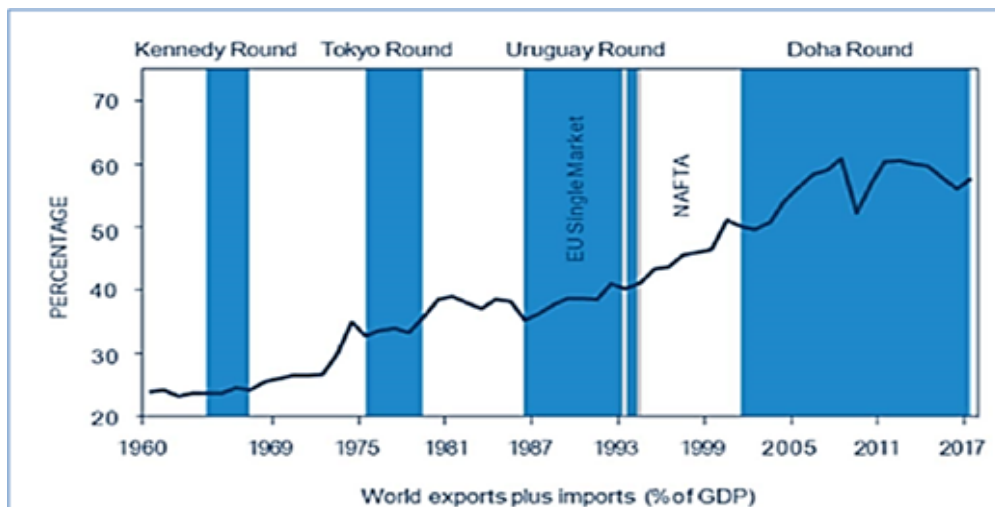
NOTIZIE FLASH

[Al via la seconda call di Interreg Central Europe.....11](#)

[Black Sea grain initiative.....11](#)

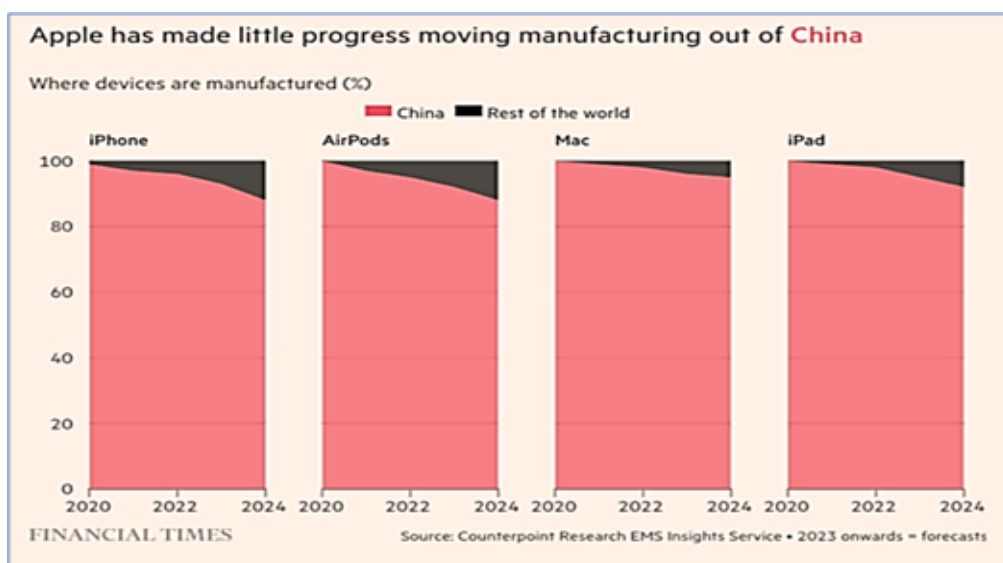
LA SUPPLY CHAIN TRA DEGLOBALIZZAZIONE E FRIENDSHORING ... SEGUE

Come ha fatto notare il vicedirettore della BMO Financial Group, Kevin Lynch: "Oltre al commercio di beni e servizi, l'integrazione finanziaria globale è misurata dai flussi finanziari transfrontalieri. Anche questi ultimi hanno raggiunto un picco all'inizio della crisi finanziaria globale [del 2007-2008 ndr] e da allora si sono ritirati, guidati dalle economie dell'OCSE



Come ha fatto notare il vicedirettore della BMO Financial Group, Kevin Lynch: "Oltre al commercio di beni e servizi, l'integrazione finanziaria globale è misurata dai flussi finanziari transfrontalieri. Anche questi ultimi hanno raggiunto un picco all'inizio della crisi finanziaria globale [del 2007-2008 ndr] e da allora si sono ritirati, guidati dalle economie dell'OCSE. È interessante notare che la Cina ha aumentato la sua esposizione finanziaria globale, unica grande economia a farlo."¹⁾

Sulla rivista britannica *New Statesman*, lo storico dell'economia Adam Tooze si era premurato di ricordare che non c'è soluzione alla nostra era di crisi senza la Cina. Il 17 gennaio 2023 - nello stesso panel di Davos da cui abbiamo iniziato a raccontare questa storia - il ministro ungherese della finanze Péter Szijjártó dichiarava che le maggiori case automobilistiche tedesche avevano annunciato che le loro auto elettriche sarebbero state costruite in Ungheria, guarda caso con batterie cinesi (e coreane). La transizione green - in un settore decisivo come quello dell'automotive - non sembra poter fare a meno di una continuata, se non maggiore, integrazione tecnologica ed economica lungo tutto il continente euroasiatico. Proprio il 17 gennaio 2023 il *Financial Times* pubblicava un grafico a barre, che lasciava presagire quanto sarà complicata - se mai avverrà - la separazione (o decoupling) tra economia americana e cinese.



LA SUPPLY CHAIN TRA DEGLOBALIZZAZIONE E

FRIENDSHORING ... SEGUE

La Apple ha fatto pochi progressi per muovere la manifattura dei suoi prodotti più importanti fuori dalla Cina. Il 90% o più viene, infatti, assemblata lì dall'azienda taiwanese Foxconn. Il 6 dicembre 2022 il presidente americano Joe Biden ha inaugurato la nuova fabbrica di semiconduttori della taiwanese TSMC - l'azienda leader nella produzione di questo settore con 600 miliardi di capitalizzazione nel 2020 - in Arizona (Stati Uniti d'America). Allo stesso evento, il CEO di Apple Tim Cook ha annunciato che la sua azienda avrebbe acquistato chip "Made in USA" proprio dal nuovo *fab*, frutto della collaborazione tra TSMC e Stati Uniti.

Nonostante gli annunci roboanti e un investimento ingente - ben [12 miliardi di dollari](#) - il fondatore di TSMC, Morris Chang, 91 anni, ha lasciato un commento secco, intervenendo dallo stesso palco da cui aveva parlato poco prima Joe Biden: "La globalizzazione è quasi morta". E poi ha anche aggiunto, nel caso qualcuno non avesse ben inteso: "Il libero commercio è quasi morto".

La scelta di produrre chip in America è infatti controproducente sotto molti profili: [secondo lo stesso Chang](#) potrebbe costare fino al 50% in più rispetto a Taiwan. Il salario medio della TSMC è di 61,000 dollari all'anno, mentre negli Stati Uniti la cifra potrebbe salire fino a 135,000 dollari (secondo le stesse dichiarazioni di Biden che ha menzionato questa cifra durante l'inaugurazione). Inoltre, la TSMC si è assunta l'onere di formare gli ingegneri americani che lavoreranno nel ramo americano dell'azienda, spedendoli a studiare a Taiwan per un anno e mezzo. Qualcuno l'ha chiamato re-shoring, onshoring o nearshoring; la ministra del tesoro Janet Yellen [lo scorso 19 luglio a Seul l'ha chiamato friend-shoring](#): ovvero riportare le supply chain strategiche sotto l'ombrello della sfera di influenza americana, a cominciare proprio dall'industria dei semiconduttori. Il governo americano ha buttato sul piatto milioni di dollari in sussidi statali, 52 miliardi nel 2021, e poi ha raddoppiato la cifra nel 2022 con il [Chips and Science Act](#) (senza contare gli investimenti in Ricerca e Sviluppo che ammontano a 278 miliardi in dieci anni).

Se pochi anni fa era rimasto solo Xi Jinping a cantare il peana alla globalizzazione, proprio dal palco di Davos nel 2017, l'amministrazione Biden ha rilanciato la politica assertiva di contenimento delle capacità tecnologiche cinesi, in continuità con i suoi due predecessori alla Casa Bianca, Barack Obama e Donald Trump. Adam Tooze sul Financial Times si è domandato cosa sarebbe successo a parti invertite, mettendo Apple dove ora si trova [Huawei](#), laddove l'azienda cinese è stata incapacitata nella sua traiettoria di sviluppo tecnologico dal governo americano. Immaginate se la Cina attaccasse la rete di produzione di Apple, come gli Stati Uniti stanno attaccando non solo Huawei ma l'intero settore della microelettronica high-tech in Cina. E poi immaginate che Pechino dichiarasse pacatamente che questo non deve essere preso come un attacco allo sviluppo economico dell'America in generale, ma solo alle parti che contano a fini strategici. Immaginate come reagirebbero a questo punto Washington e il sistema politico americano²⁾. La discrepanza tra asserzioni pubbliche, direttive politico-amministrative e trend economici è ancora enorme. Smontare e rimontare le catene di approvvigionamento delle dorsali euro-asiatiche è un'impresa titanica, ma ancora di più lo è immaginare un'economia globale senza la Cina. (c.a.)

Note

1) Kevin Lynch, Have we hit "peak globalization"?, JSGS, Policy Brief, Consultabile a questo indirizzo: <https://tinyurl.com/27jz7e86>

2) Adam Tooze, Chartbook #192 On deglobalization and polycrisis, Reperibile qui: <https://tinyurl.com/2p9c776p>

Se pochi anni fa era rimasto solo Xi Jinping a cantare il peana alla globalizzazione, proprio dal palco di Davos nel 2017, l'amministrazione Biden ha rilanciato la politica assertiva di contenimento delle capacità tecnologiche cinesi, in continuità con i suoi due predecessori alla Casa Bianca, Barack Obama e Donald Trump. Adam Tooze sul Financial Times si è domandato cosa sarebbe successo a parti invertite, mettendo Apple dove ora si trova Huawei, laddove l'azienda cinese è stata incapacitata nella sua traiettoria di sviluppo tecnologico dal governo americano



BANCHE E CRISI

Non c'è verso, la logica della finanziarizzazione dell'economia, non può portare altro che a una successione di crisi, come aveva previsto Minsky nel lontano 1986 (Global Consequences of Financial Deregulation, Washington University, Working Paper no. 96, St. Louis). Inascoltato, perché allora il pensiero mainstream era quello dell'era Reagan-Thatcher.

Dopo il collasso di Lehmann Brothers nel 2008 ci avevano detto di aver imparato la lezione: il sistema sarebbe stato più regolato, le autorità monetarie avrebbero imposto quella disciplina che il mercato non era in grado di autoimporsi. È durato lo spazio di un mattino. Dalla Presidenza di Obama in poi la deregulation ha ripreso a galoppare. Per evitare il disastro di un'altra Lehmann Brothers, in USA portarono i tassi d'interesse a zero e tali sono rimasti per più di un decennio. In Europa, dopo le crisi della Grecia e di Cipro, la celebre parola d'ordine di Draghi whatever it takes ha avuto gli stessi effetti: creare una bolla finanziaria che, unita alla bolla delle criptovalute (a proposito di risparmio energetico), ha portato le banche a riempirsi di titoli del debito pubblico (4,4 trilioni di dollari in pancia alle banche USA a fine 2022!).

Quando la pandemia ha fatto schizzare in alto l'indebitamento degli stati e l'inflazione è ripartita, le banche centrali hanno fatto la virata di alzare bruscamente i tassi. Il valore degli asset contenuti nelle banche è crollato. Molte sono sopravvissute, altre no, con un costo spaventoso per la finanza pubblica.

Non c'è verso, la logica della finanziarizzazione dell'economia, non può portare altro che a una successione di crisi, come aveva previsto Minsky nel lontano 1986 (Global Consequences of Financial Deregulation, Washington University, Working Paper no. 96, St. Louis). Inascoltato, perché allora il pensiero mainstream era quello dell'era Reagan-Thatcher.

La ricchezza che viene bruciata durante queste crisi, si dice, danneggia solo i ricchi, alla povera gente che male le fa, poveri erano e poveri restano. Un momento. Quella è ricchezza che non viene solo dalla carta, quelli sono anche profitti accumulati con il lavoro della gente, nelle industrie, nei servizi.

Quella è anche ricchezza accumulata risparmiando sul costo del lavoro, reddito sottratto allo stagista, al co.co.co., all'interinale, al lavoratore degli appalti che per cinque euro all'ora ti fa le saldature nei cantieri navali. Quelle sono risorse sottratte all'investimento e giocate alla roulette della finanza "creativa", come i 500 milioni di euro bruciati ad aziende delle nostre parti, che si vantano d'essere "un'eccellenza". E lo sono.

Proprio in questi momenti, al di là dei tremori per i nostri poveri risparmi, tenuti lì in caso di disgrazia, si dovrebbe riflettere sul fatto che questo paese non può continuare a rendere sempre più flessibile, precario, instabile il lavoro. Non può continuare a sprecare talenti, a vederli andarsene all'estero. Non può – lo vediamo in questi giorni dalle inchieste della magistratura sulla logistica – vivere sulle spalle di condizioni di lavoro indegne di un paese civile e con un'evasione fiscale da far paura.

Come può continuare un Paese ad avere più del 90% delle imprese sotto i 10 dipendenti quando per l'innovazione non solo digitale ci vogliono capitali consistenti, da investire in ricerca e sviluppo ?¹⁾ Cosa succederebbe della nostra metalmeccanica se non fossimo i subfornitori dell'industria dell'auto tedesca? Subfornitori perché ormai le automobili, dopo la breve parentesi di Marchionne, ormai le facciamo fare ai francesi o ad altri.

Ma l'Italia – ci dicono - dispone di un patrimonio ben maggiore di quello industriale, il patrimonio culturale, artistico, monumentale, editoriale. Già, dove i compensi medi – quando ci sono, perché quello è il regno del lavoro gratuito – sono vergognosi²⁾. Per un tempo determinato può capitare che istituzioni private di grande prestigio, il cui logo svetta sulle grandi barche da regata, il cui nome da solo evoca nel mondo luxury e coolness, paghi 5 euro l'ora gli assistenti di sala. Requisiti richiesti: conoscenza di due lingue straniere.

BANCHE E CRISI.. SEGUE

Quando si parla di queste cose in certi ambienti si leva sempre un coro: formazione, bisogna fare più formazione! Certo, ma forse sarebbe il caso di suggerire che sui banchi di scuola ritornino anche un po' di imprenditori e di manager. (s.b.)

Note

1) "Nel 2019 in Italia erano attive quasi 4,4 milioni di imprese non agricole, con 17,4 milioni di addetti. Oltre il 60% delle imprese aveva al più un solo addetto (in genere ditte individuali con il titolare lavoratore indipendente), e un ulteriore terzo della popolazione erano microimprese tra i 2 e i 9 addetti; questi due segmenti insieme occupavano circa 7,5 milioni di addetti. Le piccole imprese, tra i 10 e i 49 addetti erano quasi 200 mila e quelle medie e grandi 28mila, cioè meno dello 0,7%: queste ultime rappresentavano però più di un terzo dell'occupazione e oltre la metà del valore aggiunto prodotto." (ISTAT, Rapporto sulle imprese 2021).

2) Fondazione Brodolini, *Dietro le quinte. Indagine sul lavoro autonomo nell'audiovisivo e nell'editoria libraria*, a cura di S. Bologna e A. Soru, Roma, 2022.



PORTI NORD ADRIATICI, I DATI COMPLESSIVI DEL 2022

Riprendiamo l'analisi affrontata nella newsletter di febbraio scorso, riferita esclusivamente al traffico dei contenitori, per esporre i dati complessivi del traffico dei sei porti dell'arco Centro-Nord Adriatico.

Come già evidenziato, dopo i due anni caratterizzati dagli effetti della pandemia, nel 2022 il traffico complessivo dei porti di Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka, in base ai risultati resi noti dalle singole Authority, ha registrato un andamento nell'insieme positivo, fatte salve alcune specifiche categorie merceologiche più esposte agli effetti dei fattori di crisi attualmente in corso, come la vicenda bellica in Ucraina, l'inflazione, l'alternando andamento dei prezzi dei prodotti energetici.

Analizzando i dati aggregati portuali complessivi del Centro-Nord Adriatico, nel 2022 si riscontrano dati di segno positivo in tutti i comparti merceologici, come evidenziato nella tabella che segue:

ANNO	TOTALE CENTRO NORD ADRIATICO			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	140.937.027	150.710.823	156.139.182	3,6%
CONTENITORI - TEU	2.947.734	3.004.963	3.344.221	11,3%
RINF. LIQUIDE - TON	65.169.393	64.355.581	65.305.905	1,5%
RINF. SOLIDE - TON	21.917.502	25.738.912	27.772.055	7,9%
CARICO GENERALE-TON	50.171.302	56.910.382	58.820.960	3,4%
DI CUI IN RO-RO-TON	14.762.382	18.142.400	19.348.871	6,7%
DI CUI IN CONTAINER-TON	29.495.925	29.612.192	31.540.908	6,5%

porti: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka

Per ulteriore approfondimento, è opportuno diversificare tra i due versanti adriatici, in quanto i tre porti del quadrante occidentale sono notoriamente legati all'andamento dell'economia nazionale del Centro-Nord Est Italia, mentre quelli del quadrante orientale, Trieste in primis, fungono da gate di accesso al mercato del Centro-Est Europa.

Di seguito i dati differenziati dei due gruppi:

PORTI NORD ADRIATICI... SEQUE

ANNO	TOTALE VERSANTE EST ADRIATICO			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	87.260.804	88.545.792	93.559.235	5,7%
CONTENITORI - TEU	2.065.125	2.110.885	2.416.449	14,5%
RINF. LIQUIDE - TON	48.994.015	47.591.494	48.940.730	2,8%
RINF. SOLIDE - TON	7.293.819	7.644.116	8.459.280	10,7%
CARICO GENERALE-TON	30.972.951	33.330.326	36.159.224	8,5%
DI CUI IN RO-RO-TON	7.645.580	9.260.251	10.198.258	10,1%
DI CUI IN CONTAINER-TON	21.058.872	21.041.468	22.684.672	7,8%

porti di Trieste, Koper e Rijeka

ANNO	TOTALE VERSANTE OVEST ADRIATICO			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	53.676.223	62.165.031	62.579.947	0,7%
CONTENITORI - TEU	882.609	894.078	927.772	3,8%
RINF. LIQUIDE - TON	16.175.378	16.764.087	16.365.175	-2,4%
RINF. SOLIDE - TON	14.623.683	18.094.796	19.312.775	6,7%
CARICO GENERALE-TON	19.198.351	23.580.056	22.661.736	-3,9%
DI CUI IN RO-RO-TON	7.116.802	8.882.149	9.150.613	3,0%
DI CUI IN CONTAINER-TON	8.437.053	8.570.724	8.856.236	3,3%

porti di Ancona, Ravenna e Venezia

Il quadrante orientale conferma la crescita in tutti i comparti, nel dato complessivo e specialmente nelle rinfuse solide, nei contenitori e nel Ro-Ro, mentre il quadrante occidentale si mantiene stabile nel complesso, con un modesto incremento nel dato dei contenitori, ma segna evidenti flessioni nei comparti delle rinfuse liquide e del carico generale.

Per una puntuale analisi della struttura e della composizione del traffico del comparto, riportiamo di seguito i dati dei singoli porti, a partire dal quadrante orientale:

ANNO	TRIESTE			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	54.148.767	55.351.694	57.591.733	4,0%
CONTENITORI - TEU	776.025	757.243	877.795	15,9%
RINF. LIQUIDE - TON	37.564.667	37.426.452	37.882.282	1,2%
RINF. SOLIDE - TON	540.827	571.971	649.718	13,6%
CARICO GENERALE-TON	16.043.253	17.383.415	19.059.733	9,6%
DI CUI IN RO-RO-TON	6.647.379	8.175.925	8.804.152	7,7%
DI CUI IN CONTAINER-TON	8.654.364	8.093.254	8.753.728	8,2%

ANNO	KOPER			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	19.523.133	20.821.166	23.248.355	11,7%
CONTENITORI - TEU	945.009	997.574	1.017.788	2,0%
RINF. LIQUIDE - TON	3.323.068	3.331.065	4.644.337	39,4%
RINF. SOLIDE - TON	4.987.215	5.565.585	6.239.783	12,1%
CARICO GENERALE-TON	11.212.851	11.914.516	12.364.234	3,8%
DI CUI IN RO-RO-TON	998.201	1.084.326	1.394.106	28,6%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.268.843	9.703.404	9.659.007	-0,5%

ANNO	RIJEKA			
	2020	2021	2022	%
COMPLESSIVO - TON	13.588.904	12.372.932	12.719.147	2,8%
CONTENITORI - TEU	344.091	356.068	520.866	46,3%
RINF. LIQUIDE - TON	8.106.280	6.833.977	6.414.111	-6,1%
RINF. SOLIDE - TON	1.765.777	1.506.560	1.569.779	4,2%
CARICO GENERALE-TON	3.716.847	4.032.395	4.735.257	17,4%
DI CUI IN RO-RO-TON	0	0	0	-
DI CUI IN CONTAINER-TON	3.135.665	3.244.810	4.271.937	31,7%

PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

Da rilevare, nei valori sopra esposti, alcuni indicatori di particolare importanza: a Trieste il positivo incremento dei contenitori e la ripresa del traffico delle rinfuse solide, a Koper il sensibile incremento delle rinfuse liquide - derivati del petrolio - e del traffico automotive (Ro-Ro) e di converso, il calo delle merci in contenitori; a Rijeka la notevole crescita dei contenitori, che paragonando il dato 2022 con quello 2021 (+46,3% nei TEU e +31,7% nel carico), fa supporre l'avvio anche in quel porto di operazioni di transhipment, particolare peraltro non riscontrabile nelle statistiche pubblicate dalla locale Port Authority.

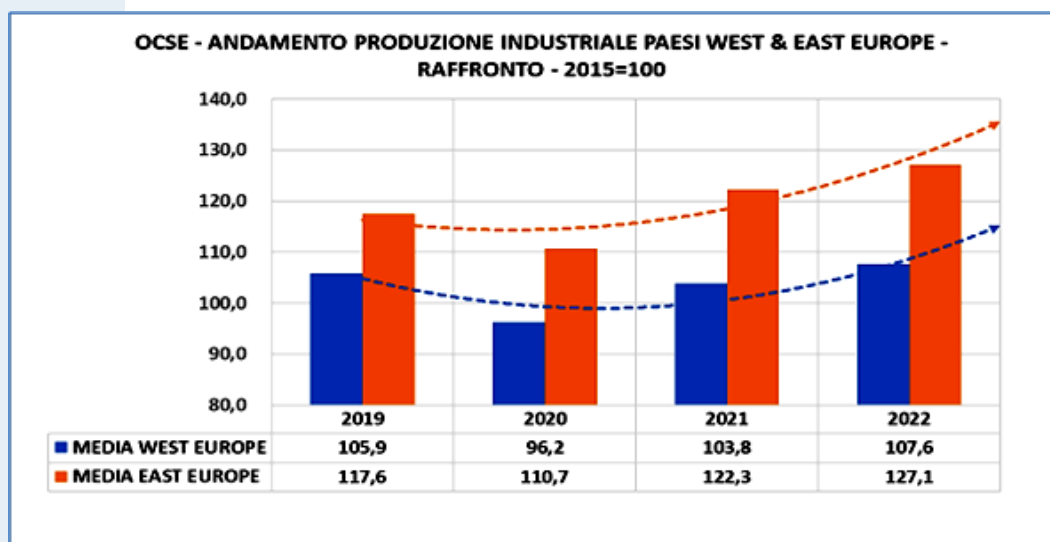
Per quanto riguarda i dati dei tre porti del quadrante occidentale, nel complesso i dati del traffico totale 2022 si mantengono più o meno in linea con quelli del 2021, tranne che per Ancona, che accusa un -2,3%. Inoltre, spiccano all'attenzione il calo delle rinfuse liquide a Venezia (-7%), quello del carico generale a Ravenna (-11,8%) e ad Ancona (-5%).

Di seguito i dati analitici dei tre porti:

		VENEZIA			
ANNO	2020	2021	2022	%	
COMPLESSIVO - TON	22.417.222	24.244.354	24.613.065	1,5%	
CONTENITORI - TEU	529.064	513.814	533.991	3,9%	
RINF. LIQUIDE - TON	8.575.492	8.415.159	7.828.730	-7,0%	
RINF. SOLIDE - TON	4.937.674	6.505.375	7.162.425	10,1%	
CARICO GENERALE-TON	8.904.056	9.323.820	9.621.910	3,2%	
DI CUI IN RO-RO-TON	1.620.146	1.774.893	2.011.358	13,3%	
DI CUI IN CONTAINER-TON	5.101.188	5.119.785	5.282.616	3,2%	
		RAVENNA			
ANNO	2020	2021	2022	%	
COMPLESSIVO - TON	22.407.481	27.100.051	27.389.886	1,1%	
CONTENITORI - TEU	194.868	212.926	228.435	7,3%	
RINF. LIQUIDE - TON	4.154.282	4.650.727	4.885.583	5,0%	
RINF. SOLIDE - TON	9.433.803	11.307.208	11.721.874	3,7%	
CARICO GENERALE-TON	5.140.585	7.416.024	6.542.368	-11,8%	
DI CUI IN RO-RO-TON	1.551.575	1.446.469	1.818.670	25,7%	
DI CUI IN CONTAINER-TON	2.127.236	2.279.623	2.421.391	6,2%	
		ANCONA			
ANNO	2020	2021	2022	%	
COMPLESSIVO - TON	8.851.520	10.820.626	10.576.996	-2,3%	
CONTENITORI - TEU	158.677	167.338	165.346	-1,2%	
RINF. LIQUIDE - TON	3.445.604	3.698.201	3.650.862	-1,3%	
RINF. SOLIDE - TON	252.206	282.213	428.476	51,8%	
CARICO GENERALE-TON	5.153.710	6.840.212	6.497.458	-5,0%	
DI CUI IN RO-RO-TON	3.945.081	5.660.787	5.320.585	-6,0%	
DI CUI IN CONTAINER-TON	1.208.629	1.171.316	1.152.229	-1,6%	

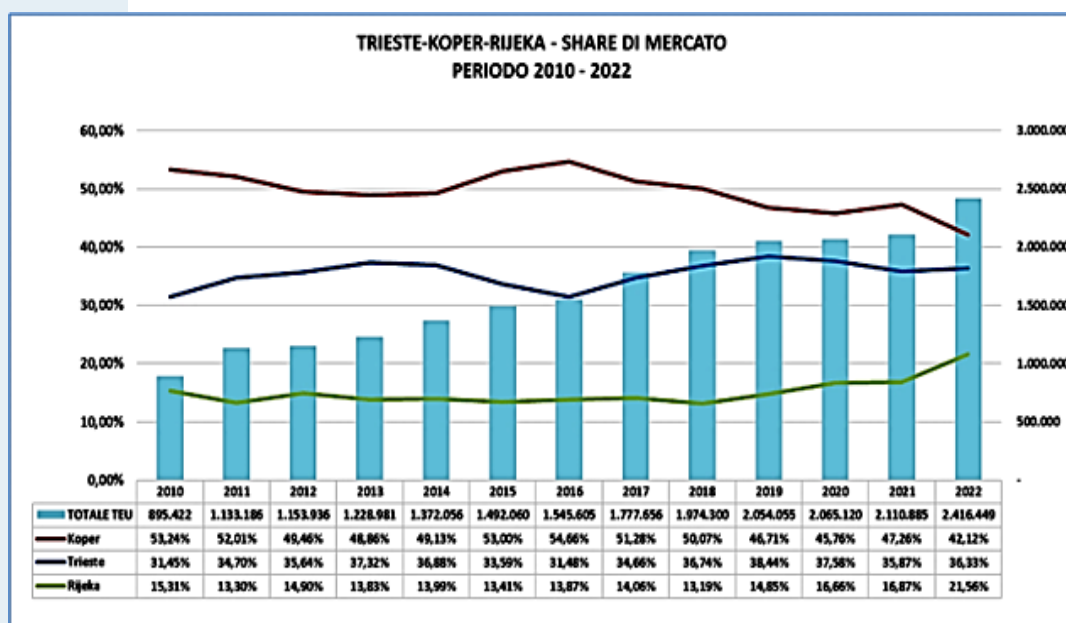
Come più volte evidenziato nelle precedenti analisi, la spinta sui tre porti dell'Arco Nord Orientale è data in particolare dall'andamento delle economie emergenti del Centro Est Europa (Rep.Ceca, Ungheria, Slovakia, Polonia e Slovenia), che da dati OCSE, rispetto all'anno base 2015, registrano un tasso sopra i 120 punti, mentre i paesi del blocco occidentale (Austria, Germania, Francia, Italia e Spagna) si mantengono intorno ai 107 punti, come rappresentato nel grafico che segue.

PORTI NORD ADRIATICI... SEQUE



Per quanto riguarda l'andamento del traffico dei contenitori nei tre scali del quadrante orientale, appare utile esaminare, oltre i rispettivi indici di crescita, la quota percentuale di ognuno di essi rispetto alla somma dei volumi che, come detto sopra, derivano dal medesimo mercato, dove ogni porto interagisce grazie alle proprie specifiche caratteristiche di concorrenzialità, quali la capacità dei terminal e delle reti ferroviarie e stradali, i costi di movimentazione e, infine, la politica di marketing adottata dalle compagnie delle due alleanze armatoriali, 2M e Ocean A, che li scalano con regolarità e frequenza simili.

Riproponiamo il grafico esposto nel precedente numero della nostra newsletter, alla luce del dato definitivo di Rijeka, da noi allora sottostimato.



I valori della scala a sinistra rappresentano l'andamento dello share percentuale dei tre porti nel periodo 2010-2022; quelli della scala a destra, l'andamento della somma dei volumi complessivi dei contenitori movimentati. Come già evidenziato, a prima vista parrebbe emergere una tendenza a un progressivo riequilibrio, ma occorre mettere in conto il fatto che Koper sfiora il limite di saturazione, pur avendo in corso

PORTI NORD ADRIATICI... SEGUE

lavori di ampliamento del piazzale di ulteriori 25.000 mq, Rijeka prevede nel 2025 l'attivazione del nuovo Terminal di Riva Zagabria, gestito dal gruppo AP Moeller, e Trieste ha finalmente avviato l'ampliamento della sua banchina principale, dagli attuali 750m a 850m e successivamente a 950 m di lunghezza, che consentirà l'ormeggio contemporaneo di due mega-navi e l'implementazione della capacità di stoccaggio. Quindi, nel futuro, possiamo aspettarci uno scenario del tutto nuovo.

Concludendo questa sintetica analisi, che aggiorneremo periodicamente non appena saranno disponibili i dati periodici, ci pare utile evidenziare che gli effetti dei fattori critici in corso, più volte richiamati, si ripercuoteranno indubbiamente sull'andamento dei flussi del container e del trade globale già a partire dai primi mesi del 2023, come pronosticato anche dagli analisti del settore. Quali potranno essere gli effetti sul mercato di nicchia del Nord-Adriatico? Quali le conseguenze della cessazione nel 2025 dell'alleanza "2M" tra Maersk e MSC?

AIUTI DI STATO, ALLENTAMENTO DELLE REGOLE EUROPEE PER SOSTENERE LA TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA A ZERO EMISSIONI

In risposta all'*Inflation Reduction Act (IRA)* degli Stati Uniti, la Commissione europea, il 9 marzo scorso, insieme alla modifica del regolamento generale di esenzione per categoria (RGEC), ha approvato nuove regole più flessibili «*proporzionate, mirate e temporanee*», che consentono agli Stati membri di concedere aiuti pubblici alle imprese in modo «*rapido, chiaro e prevedibile*», così come spiegato dalla vicepresidente esecutiva, responsabile della politica della concorrenza, Margrethe Vestager, soprattutto per scoraggiare le cosiddette aziende "clean tech" dal trasferirsi negli Stati Uniti o altri paesi.

Le nuove regole saranno, quindi, proporzionate, perché i sussidi non dovranno superare certi limiti; mirate, perché saranno limitate a determinati settori (quelli che favoriscono la transizione ecologica dell'industria); temporanee, perché i sussidi potranno essere stanziati fino al 31 dicembre del 2025.

Quindi, dopo lunghe e reiterate consultazioni con i Ventisette, Bruxelles non solo prolunga fino alla fine del 2025 la possibilità dei governi di aiutare l'industria a zero emissioni ovvero i programmi per accelerare l'uso di fonti energetiche rinnovabili, lo stoccaggio energetico e i programmi per la decarbonizzazione dei processi industriali, ma introduce anche nuove misure per consentire ai paesi di sostenere gli investimenti nella produzione di attrezzature strategiche, quali batterie, pannelli solari, elettrolizzatori etc.

Grazie alle deroghe che rimarranno in vigore fino al 2025, l'entità degli aiuti degli Stati membri per agevolare gli investimenti a emissioni zero, potrà essere pari a quella offerta da altre giurisdizioni (leggasi Stati Uniti), per evitare che le imprese delocalizzino fuori dal territorio Ue.

Ma guardiamo più nel dettaglio. Il nuovo quadro temporaneo di crisi e transizione contribuirà ad accelerare gli investimenti e i finanziamenti per la produzione di tecnologia pulita in Europa, ovvero:

- proroga la possibilità per gli Stati membri di sostenere ulteriormente le misure necessarie per la transizione verso un'industria a zero emissioni nette;





AIUTI DI STATO, ALLENTAMENTO DELLE REGOLE EUROPEE ...SEGUE

- modifica l'ambito di applicazione di tali misure per rendere ancora più facili da progettare i regimi a sostegno delle energie rinnovabili, dello stoccaggio dell'energia e della decarbonizzazione dei processi di produzione industriale;
- introduce nuove misure, applicabili fino al 31 dicembre 2025, per accelerare ulteriormente gli investimenti nei settori chiave per la transizione verso un'economia a zero emissioni.

Le modifiche approvate, inoltre, aiuteranno gli Stati membri a realizzare progetti specifici nell'ambito dei piani nazionali di ripresa e resilienza che rientrano nel loro ambito di applicazione.

Ma cosa ha spinto la Commissione ad una tale manovra? È questa la prima risposta concreta dell'Unione europea all'*Inflation Reduction Act*, il piano statunitense di sovvenzioni e prestiti di circa 370 miliardi di dollari per accelerare la conquista della frontiera verde nella produzione di energia, infrastrutture e prodotti puliti. Con questa manovra, l'obiettivo della Commissione europea è quello di consentire agli Stati membri di contrastare meglio la concorrenza, non sempre leale, di Cina e Stati Uniti.

In sintesi, il tentativo europeo è quello di trovare un equilibrio tra l'urgenza di contrastare la concorrenza di paesi terzi e la necessità di garantire la libera competizione tra gli Stati membri.

Come sostenuto dal consigliere del cancelliere tedesco Olaf Scholz, Jörg Kukies, il problema europeo non è tanto l'ammontare di denaro a disposizione, quanto la lunghezza delle procedure: «L'Unione europea deve porre rimedio a incertezze che penalizzano gli investimenti».

Pertanto, la manovra della Commissione vuole essere un primo passo in questa direzione; le nuove regole, tra l'altro, allentano ulteriormente le esenzioni nel notificare ex ante aiuti di Stato nel digitale e nell'ambiente.

Ma fino a che punto lo «choc» sugli aiuti di Stato favorirebbe l'Italia e altri paesi? Di sicuro l'allentamento delle regole sugli aiuti di Stato ha creato più di qualche timore tra gli Stati Ue, preoccupati che Paesi come Germania e Francia possano avvantaggiarsene, frammentando il mercato unico. A questo proposito non è irrilevante notare che da sole, Germania e Francia, hanno investito il 77% del totale degli aiuti di Stato approvati nell'ambito del regime di regole speciali precedente.

Quindi, il rischio concreto di distorsione del mercato comune, già compromesso, esiste; soprattutto perché i Paesi indebitati – come l'Italia – temono che la riforma crei premialità per i partner che hanno bilanci in ordine e asimmetrie, premiando i paesi che hanno maggiore spazio fiscale.

Anche perché, come sottolineato dalla commissaria europea alla Concorrenza, Margrethe Vestager, "gli aiuti di Stato facilitati possono rappresentare una spinta a breve termine, ovviamente, ma non si costruisce la competitività con i sussidi. Dev'essere un meccanismo temporaneo".

Si ha quindi la sensazione che, arrivati al trentesimo anniversario del mercato unico europeo, fondato sulla libera concorrenza, sia sempre più palese una contraddizione: in teoria, in questo mercato comune tutti sono uguali, ma nella pratica alcuni sono più uguali di altri.



NOTIZIE FLASH



AL VIA LA SECONDA CALL DI INTERREG CENTRAL EUROPE

Scade il 17 maggio 2023 la seconda call del Programma Interreg Central Europe, che finanzia progetti nell'ambito della cooperazione transnazionale.

L'obiettivo del bando è quello di sviluppare e implementare soluzioni innovative per sostenere le transizioni verdi e digitali, affrontando le sfide ambientali, sociali ed economiche che i territori stanno riscontrando.

Il bando è aperto a tutte le 4 priorità e ai 9 obiettivi specifici del programma, in particolare per stimolare la cooperazione per un'Europa Centrale

più smart, rafforzando le sue capacità di innovazione e le sue competenze ;

più verde, supportando la transizione energetica, la resilienza ai rischi del cambiamento climatico, l'economia circolare e una mobilità urbana più sostenibile;

meglio connessa, rafforzando i trasporti delle sue regioni rurali e periferiche;

per migliorare la governance finalizzata alla cooperazione nell'Europa centrale.

Possono partecipare partenariati composti da almeno tre partner, provenienti da almeno tre paesi diversi, di cui almeno due siano nell'area del programma. I soggetti possono essere:

enti pubblici nazionali, regionali e locali;

istituzioni private, comprese le società private;

organizzazioni internazionali.

Il budget complessivo è di circa € 60 milioni.

Link: [Vai al bando completo](#)

BLACK SEA GRAIN INITIATIVE

Segnaliamo l'interessante articolo, apparso sul blog Mari Terre Merci, "Black Sea Grain Initiative: accordo senza precedenti, ma insufficiente a salvare il mondo dalla fame", al link:

<https://mariterremerci.com/black-sea-grain-iniziativa-accordo-senza-precedenti-ma-insufficiente-a-salvare-il-mondo-dalla-fame/>





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-consulativo 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:

Carlo Antonicelli,
Sergio Bologna,
Danilo Stevanato,
Maria Di Florio

