



NEWSLETTER NR. 3_2023

NON BASTANO LE BELLE PAROLE

Come i Working Papers della Banca d'Italia, i documenti di un'istituzione così importante come la Cassa Depositi e Prestiti meritano un'attenta lettura, anche quando esprimono opinioni di giovani ricercatori e non impegnano l'Istituto.

Un documento intitolato "Deglobalizzazione e Mar Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia" – uscito qualche settimana fa - non poteva non incuriosire chi, come noi operatori marittimi di Trieste, con questi problemi ha ogni giorno a che fare; di seguito il link al documento:

https://www.cdp.it/resources/cms/documents/CDP_Deglobalizzazione_e_Mar_Mediterraneo_quale_ruolo_per_l'Italia.pdf

La tesi di fondo è: il processo di deglobalizzazione è in atto da almeno quindici anni, testimoniato dal

calo dell'incidenza degli scambi internazionali sul PIL mondiale. Fenomeni di reshoring e friendshoring saranno sempre più frequenti e potranno investire i paesi della sponda sud del Mediterraneo dove il costo del lavoro è inferiore a quello della Cina e ci sono altre condizioni favorevoli, in primo luogo un efficientamento delle infrastrutture portuali. Pertanto, l'Italia deve prepararsi a non perder l'occasione d'intensificare gli scambi con partner geopoliticamente affidabili di quest'area del pianeta e in particolare deve investire in infrastrutture portuali.

Il ragionamento sembrerebbe non fare una grinza, ma quando si entra nel concreto le cose assumono un altro aspetto. Per esempio: quali sono i paesi con maggior peso nei traffici mediterranei e negli scambi?

SOMMARIO

[Non bastano le belle parole.....1-3](#)

[Africa ultima frontiera.....3-7](#)

[Unione Europea—Studio di supporto alla valutazione per la revisione delle linee guida sugli aiuti al trasporto ferroviario.....8-10](#)

NOTIZIE FLASH

[Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, avvio della XIII legislatura.....11](#)

[Contributo a fondo perduto per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto.....11](#)

NON BASTANO LE BELLE PAROLE... SEGUE

Grande protagonista di questo flusso di traffico è la società danese DFDS.

Qui non c'è bisogno né di reshoring né di friendshoring, la straordinaria capacità intermodale del porto di Trieste assicura un costante incremento dei flussi. Potrebbe fare altrettanto Gioia Tauro? C'è da dubitarne, perché è un porto di transhipment dedicato ai traffici oceanici e se perde questa specializzazione muore. Potrebbero farlo Brindisi, Bari, Ancona? Lo stanno già facendo ma sulle direttrici Grecia, Albania, Croazia -

Turchia ed Egitto appartengono a questa categoria. Trieste è il principale punto di arrivo del grande flusso di traffico marittimo a corto raggio proveniente dalla Turchia ormai da trent'anni. Qui le filiere produttive si sono consolidate e strutturate sino nei minimi dettagli. Grande protagonista di questo flusso di traffico è la società danese DFDS. Qui non c'è bisogno né di reshoring né di friendshoring, la straordinaria capacità intermodale del porto di Trieste assicura un costante incremento dei flussi. Potrebbe fare altrettanto Gioia Tauro? C'è da dubitarne, perché è un porto di transhipment dedicato ai traffici oceanici e se perde questa specializzazione muore. Potrebbero farlo Brindisi, Bari, Ancona? Lo stanno già facendo ma sulle direttrici Grecia, Albania, Croazia - per parlare di navigazione a corto raggio. Potrebbe farlo Taranto, dove tra l'altro un imprenditore marittimo-portuale turco ha fatto degli investimenti? Sì, ma non è questo il problema. È da anni che fior di rinomati economisti meridionali sognano che la portualità meridionale possa trainare lo sviluppo del sud come piattaforma logistica naturale. Resterà un sogno, anche se si dovesse potenziare le infrastrutture, costruire nuove banchine, allacciamenti ferroviari e quant'altro. Un approdo non porta sviluppo. Solo se il territorio retrostante si popola di attività produttive, solo una forte massiccia reindustrializzazione, possono dare a un porto d'approdo un ruolo di driver dello sviluppo. E la dimostrazione è data proprio dal caso Tanger Med, più volte citato nello studio. È la densità di iniziative produttive nel retroporto non certo l'aumento di capacità di sbarco/imbarco ad aver fatto di Tanger Med un caso di successo. Oltre al know how e al sistema di relazioni portato dai terminalisti di Amburgo, presenti anche in Italia da almeno trent'anni.

Friendshoring? Industrie della nostra regione che da tempo immemorabile hanno rapporti con l'Egitto ed altri paesi della sponda sud del Mediterraneo lamentano ultimamente una serie di grosse difficoltà negli scambi, emerse proprio nel corso della nostra ultima assemblea, difficoltà derivanti da incertezza sulle regole e da decisioni unilaterali delle autorità di certi paesi che possono tenere ferma la merce nei porti anche per mesi. Forse non è solo il problema della Cina a incidere sulla deglobalizzazione. La guerra in Ucraina e le sanzioni contro la Russia, che si sono sommate a quelle contro l'Iran e la Siria, non favoriscono certo un aumento degli scambi nell'area interessata dai nostri traffici a corto raggio, mentre il ruolo che certi paesi mediterranei svolgono nell'aggiramento delle sanzioni non contribuisce certo alla trasparenza delle informazioni. Ma di questa situazione di grave incertezza sul piano geopolitico i ricercatori CDP sembrano ben consapevoli.

Ma c'è un altro punto del ragionamento dei ricercatori CDP che ci solleva degli interrogativi. Essi parlano di "esaurimento del processo di frammentazione delle catene globali del valore". Francamente non riusciamo a capire cosa vuol dire questa frase né la lettura completa del rapporto ci aiuta. Se con questo si vuol dire che le filiere logistiche si sono negli anni strutturate e consolidate sempre di più, giungendo a un alto grado di maturità, siamo d'accordo. Il problema oggi è che a seguito delle note difficoltà create dalla pandemia, a seguito della tensione tra grandi potenze, le catene di approvvigionamento sono andate in tilt ed oggi si assiste a un difficile e certo non breve processo di ristrutturazione e di riorganizzazione delle filiere, che passa anche da fasi di dual sourcing - come testimoniano i materiali che fornisce a getto continuo l'Associazione di logistica tedesca. Ma siamo sempre al solito dilemma: l'Italia ha una propria autonomia logistica, è in grado di fare una propria politica della logistica o è semplicemente un mercato occupato interamente da grandi imprese straniere? Non è certo con un po' di fondi del PNRR (ora sappiamo che ne useremo meno del previsto) che si cambia il posizionamento strategico di un Paese. Non è evidente che siamo un paese a sovranità limitata proprio in questo settore?



NON BASTANO LE BELLE PAROLE... SEGUE

C'è comunque un fattore che i ricercatori dello studio considerano decisivo e tale da permettere il superamento di molte difficoltà: il costo del lavoro. Nella sponda sud del Mediterraneo è inferiore a quello cinese. Evviva!

Noi ci chiediamo: ma è possibile che la base su cui poggiano ragionamenti strategici di una certa ambizione debba essere lo sfruttamento del lavoro? È possibile che il destino dell'Italia debba dipendere da quanto si riesce a sfruttare la gente in giro per il mondo? Intelligenza artificiale, transizione green... belle parole. L'operaio egiziano, l'informatico tunisino, costano meno dei cinesi. Ecco la grande opportunità che l'Italia non deve lasciarsi sfuggire.

E a proposito di lavoro, vogliamo parlare di traffici marittimi, di lungo e corto raggio? Nello spazio mediterraneo dovrebbero valere le medesime regole, ma Turchia ed Egitto, tanto per fare due esempi, non hanno ratificato la Maritime Labour Convention (MLC), voluta fortemente dalla UE per difendere le proprie marinerie dalla deregolamentazione selvaggia. Chi ha qualche conoscenza, seppure superficiale, di shipping, sa quel che vogliamo dire. Pertanto, se CDP vuole assolvere in pieno la sua importante missione di finanziamento d'importati scelte strategiche del nostro paese, forse una maggiore concretezza nei ragionamenti non sarebbe di troppo. (s.b.)

AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - SECONDA PARTE

Non possiamo ignorare le mire sull'Africa in generale, ma sull'Africa subsahariana in particolare, dei "nuovi" (?) competitors geopolitici mondiali come la Cina, la Russia ma anche la Turchia che si affiancano ai tradizionali storici soggetti interessati all'area, come la Francia e ovviamente, anche se spesso in maniera indiretta o mascherata, gli USA.

Certamente i prodromi confermati dalle più recenti rilevazioni e forecast di sviluppo non sono incoraggianti e ve ne diamo qualche spunto:

- a) la questione demografica: la coscienza che il culmine del problema del contenimento della crescita demografica mondiale è concentrata nell'area subsahariana dell'Africa crediamo sia oramai condivisa da tutti. Non altrettanto condivisa la soluzione, non tanto nel modo, quanto nei tempi che non sono sufficientemente compatibili con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del pianeta fissati per l'anno 2050.
- b) Il problema ambientale: mentre a noi europei che rappresentiamo forse il dieci per cento dell'inquinamento mondiale vengono imposte draconiane misure in tempi strettissimi per salvare il pianeta, per la Cina vengono espresse le più profonde preoccupazioni perchè il PIL cresce "solo" del 3% nel 2022 (ma torniamo al 4/5 % già nel 2023).
- c) La crescita economica: ricordiamo che i due grandi Stati asiatici (Cina e India) per motivi contingenti che eccedono, anche se non esulano, dal tema che trattiamo e che rappresentano oltre un terzo della popolazione mondiale, non potranno avere una crescita inferiore a questi valori, pena il collasso interno almeno per i prossimi due/tre decenni. A questo punto però il PIL mondiale al 2050 almeno raddoppia rispetto all'attuale. Questo significa che

...ma è possibile che la base su cui poggiano ragionamenti strategici di una certa ambizione debba essere lo sfruttamento del lavoro? È possibile che il destino dell'Italia debba dipendere da quanto si riesce a sfruttare la gente in giro per il mondo?



AFRICA, ULTIMA FRONTIERA...SEGUE

gli obiettivi ecologici per l'anno 2050 sono tecnicamente lontanissimi dalla possibilità di raggiungimento.

- d) L'aspetto finanziario: continua imperterrito l'inarrestabile meccanismo perverso che concentra sempre più ricchezza al vertice della piramide mondiale, meccanismo che poi paradossalmente rende il denaro sempre meno efficiente nel sistema di vasi comunicanti e flussi convettivi necessari al funzionamento del motore economico mondiale.

Fatte queste premesse, sarà opportuno disegnare a macro-zone le profonde diversità dell'Africa nonché i suoi obiettivi limiti logistici attuali e nel prossimo e medio futuro per proseguire su questo argomento.

L'Africa Mediterranea: (Marocco, Algeria, Libia, Tunisia, Egitto) composta dai paesi che si affacciano al Mediterraneo e che pur avendo storie e situazioni geopolitiche anche profondamente diverse, sono comunque innervati con la cultura, la storia, il commercio e l'economia del Mediterraneo e dell'Europa sin dai tempi dell'Impero Romano, della dominazione veneziana e dell'Impero ottomano per arrivare al colonialismo francese ed inglese e anche in parte italiano. Uno solo fra i paesi nord-africani ha contato e continua ad avere un peso specifico maggiore dal punto di vista geopolitico dalla seconda metà del XIX secolo ed è l'Egitto grazie al Canale di Suez.

L'Africa Subsahariana: (Mauritania, Mali, Niger, Sudan, Eritrea, Etiopia, Somalia) situata dalla costa atlantica a quella del Mar Rosso ed in parte Oceano Indiano che a suo tempo ha conosciuto il periodo coloniale e che costituisce la fascia più debole e problematica, sia per motivi ambientali (desertificazione esistente ed incipiente), che di (in)stabilità politica, di povertà e contemporaneo altissimo ed insostenibile tasso di natalità. La base per la quale questi paesi possano sviluppare una crescita di mercato, che porti anche ad un conseguente ed indispensabile abbattimento del tasso di natalità verso medie sostenibili e più vicine a quelle dei paesi c.d. "sviluppati", è la creazione preventiva di un sistema di welfare locale che inizi a dare a queste aree un'aspettativa di tenore di vita e di protezioni anche sociali sufficienti all'abbattimento sia della natalità, sia dell'impulso crescente e drammaticamente letale di tendere a migrare dove queste garanzie sono uno standard normale per le popolazioni autoctone.

L'Africa Tropicale: (tutti gli stati dal Senegal all'Angola e Mozambico inclusi) che si stende nell'emisfero Sud e raccoglie un grandissimo numero di stati grandi e piccoli tutti ex coloniali, più o meno in mano del post-colonialismo direttamente o indirettamente, ma sempre pesantemente esercitato. Il potenziale di questa fascia, dal punto di vista ambientale e di ricchezza dei territori nonché di potenziale autonomia economica, è rilevante.

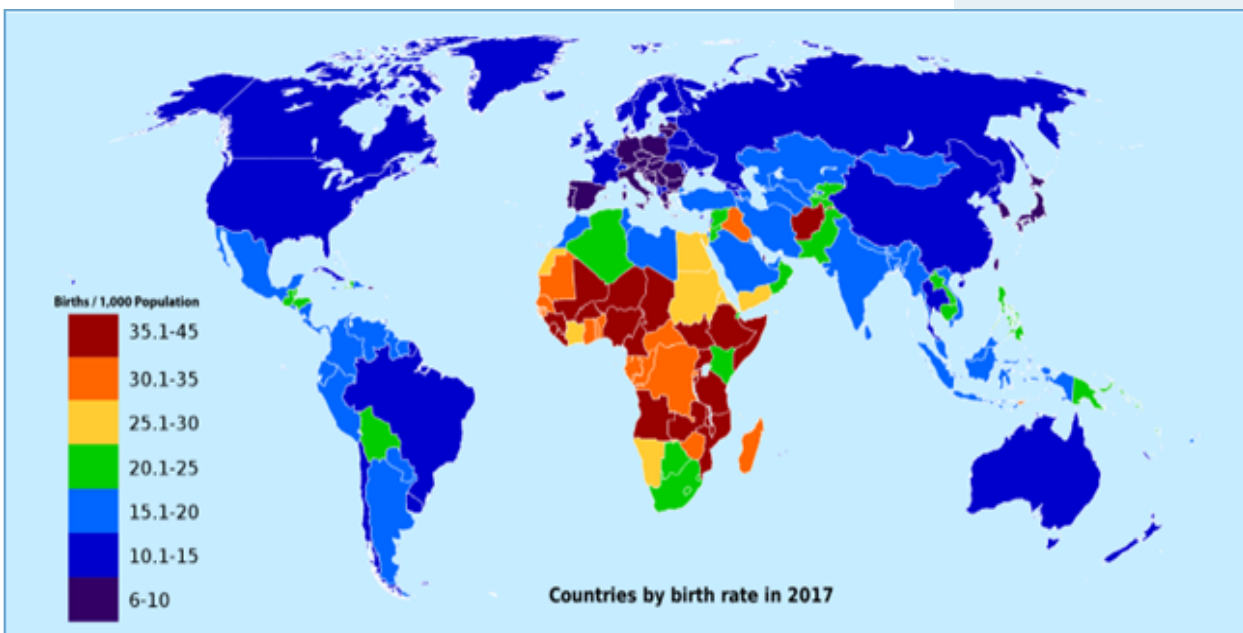
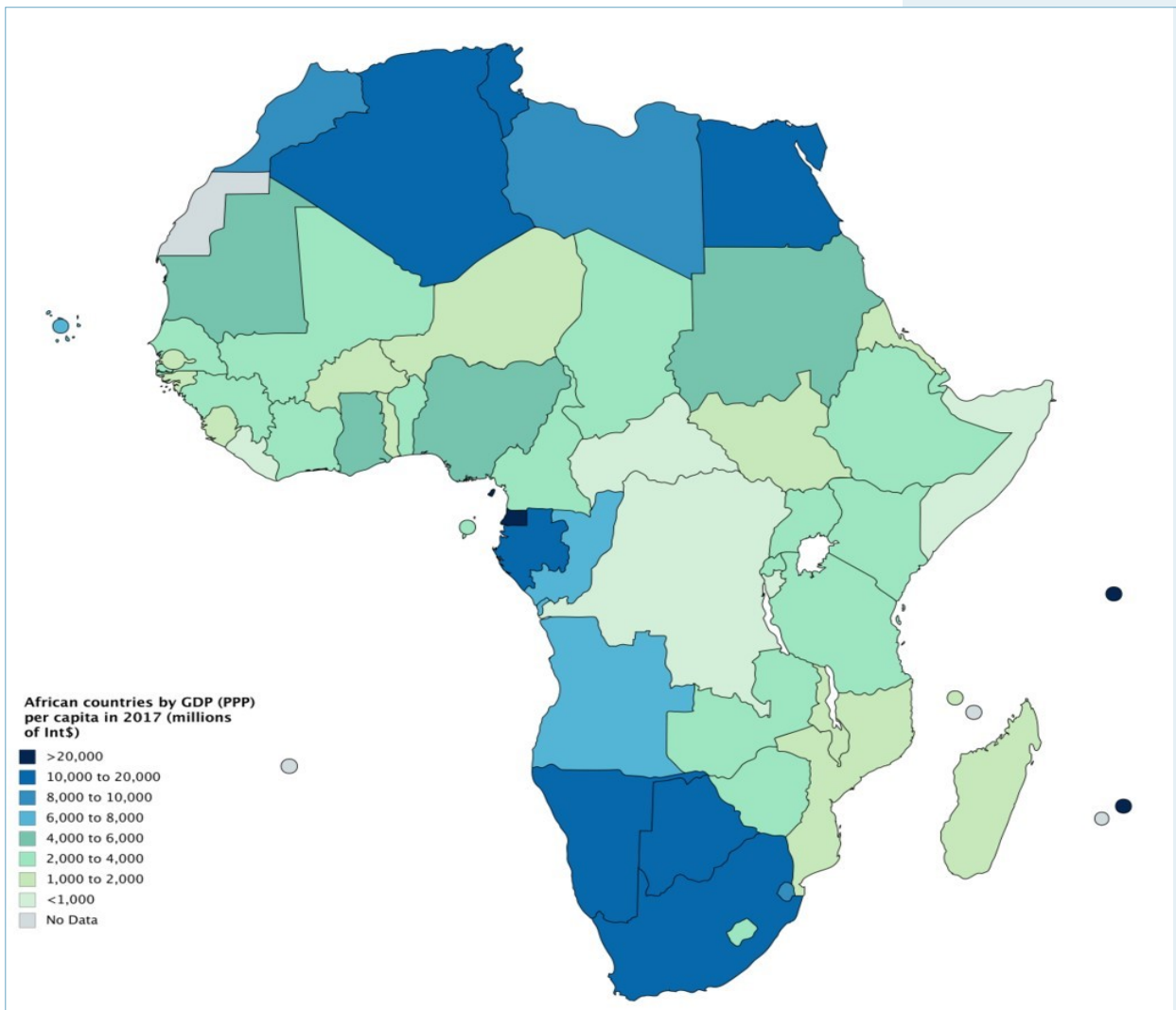
L'Africa Australe: (Namibia, Zimbabwe, Botswana, Zambia e ZAR) con una storia molto diversa imperniata su ZAR (Rep. Sudafricana), piena di contrasti, ma paradossalmente nel bizzarro vortice della storia potrebbe uscirne meglio di altri paesi che sono sotto i gioghi ben più imponenti ed immanenti delle potenze vecchie ed emergenti ma anche delle grandi multinazionali.

Vediamo ora tre mappe indicative riguardanti il GDP pro-capite, il previsto tasso di crescita della popolazione (Birth rate) e l'aspettativa di vita (life expectancy).

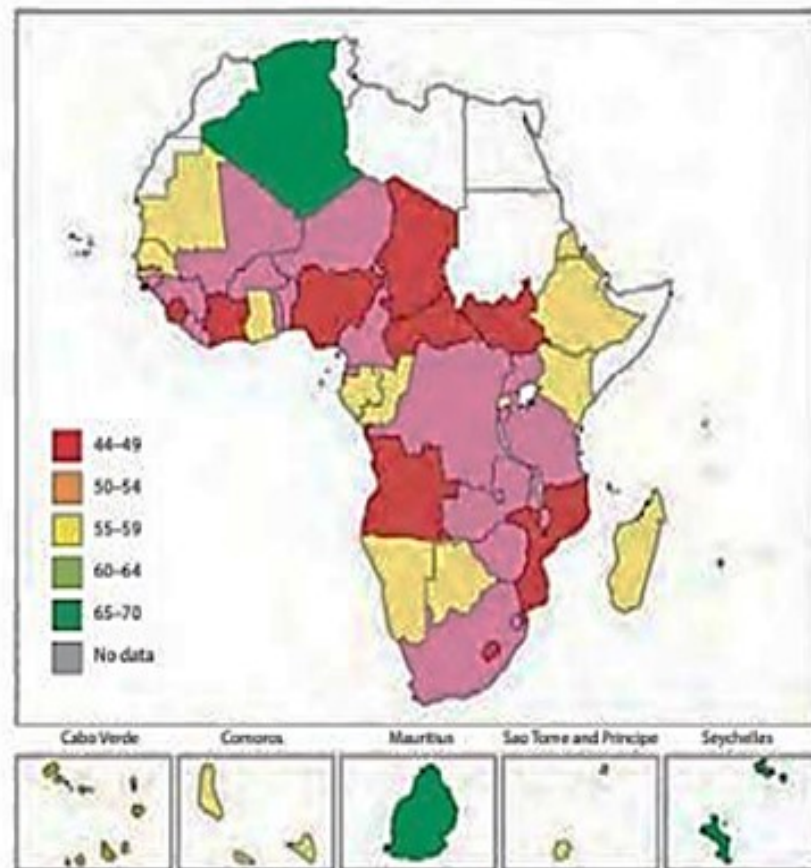
(Fonte Wikipedia)

La base per la quale questi paesi possano sviluppare una crescita di mercato, che porti anche ad un conseguente ed indispensabile abbattimento del tasso di natalità verso medie sostenibili e più vicine a quelle dei paesi c.d. "sviluppati", è la creazione preventiva di un sistema di welfare locale che inizi a dare a queste aree un'aspettativa di tenore di vita e di protezioni anche sociali sufficienti all'abbattimento sia della natalità, sia dell'impulso crescente e drammaticamente letale di tendere a migrare dove queste garanzie sono uno standard normale per le popolazioni autoctone.

AFRICA, ULTIMA FRONTIERA...SEGUE



Healthy life expectancy in the African Region, 2015



Source: World Health Statistics 2017: Monitoring health for the SDGs

Fonte: World Health Statistics

Appare ovvio come questo scenario sia appetibile per creare un ambiente di mercato del consumo adeguato a supportare dei flussi di traffico importanti con le tradizionali aree di produzione asiatiche, ma anche con quelle europee o comunque mediterranee, che si potrebbero ulteriormente sviluppare per effetto della crescita economica complessiva, ma soprattutto dei recenti fenomeni di reshoring e friendshoring in incipit.

Dobbiamo peraltro menzionare anche un apparente paradosso che potrebbe essere generato dalla ricerca di un radicale miglioramento delle condizioni di vita locali mediante l'attuazione di un cosiddetto "Piano Marshall" (vedremo alla presentazione dello stesso quanto il c.d. Piano Mattei si allaccia al tema): da un lato l'aumento del livello di vivibilità in loco, la conseguente creazione di un mercato di consumo e, quindi, una diminuzione della iper-natalità e della pressione demografica tendenziale, per contro un aumento vertiginoso dell'aspettativa di vita, elemento essenziale per il calcolo del bilancio fra prodotto interno e costo della vita di ogni singola area o paese, e in particolare per il costo del suo welfare. (Cina docet...) ¹⁾

AFRICA, ULTIMA FRONTIERA...SEGUE

Questo passaggio, ovviamente positivo di per sé in quanto certifica il miglioramento delle condizioni di vita complessive, comporta però la necessità di una attenta valutazione dal punto di vista della tenuta sociale nei decenni immediati per non vanificare gli equilibri del mercato interno dei singoli paesi e, quindi, della stabilità del complessivo equilibrio economico e sociale.

Concludiamo qui il secondo capitolo di questo tema. Nel terzo ed ultimo affronteremo quindi la parte principale dello stesso ovvero l'aspetto logistico e l'impatto sul commercio e trasporto mondiale.

Note:

1) A questo riguardo e per scopo di mero esempio e per validare il criterio citiamo una nazione di medie dimensioni, quale ad esempio la Turchia, che ha avuto un forte incremento demografico nella seconda metà del secolo scorso dove in un ventennio (2001-2021) il miglioramento di stile e livello di vita avvenuto asimmetricamente in un'area della stessa contro il residuale basso livello ancora rimasto in un'altra, ha portato comunque il tasso di natalità medio da 2,38 a 1,70, però con differenze ora abissali fra le due aree (1,20 contro 3,81 !!) tanto da cominciare a sfiorare in proiezione un decremento demografico complessivo tendenziale simile a quello dei paesi europei



Questo passaggio, ovviamente positivo di per sé in quanto certifica il miglioramento delle condizioni di vita complessive, comporta però la necessità di una attenta valutazione dal punto di vista della tenuta sociale nei decenni immediati per non vanificare gli equilibri del mercato interno dei singoli paesi e, quindi, della stabilità del complessivo equilibrio economico e sociale.





UNIONE EUROPEA - STUDIO DI SUPPORTO ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO PER LA REVISIONE DELLE LINEE GUIDA COMUNITARIE PER GLI AIUTI DI STATO

Lo studio certifica anche che la sensibilità ai prezzi dei servizi di trasporto merci su rotaia varia a seconda del livello di concorrenza del trasporto su strada ed evidenzia inoltre in che misura potrebbero essere prese in considerazione soglie più elevate per gli aiuti di Stato e prevista una maggiore flessibilità dei regimi.

La consultazione pubblica sulla valutazione della revisione delle norme in materia di aiuti di Stato per il settore ferroviario, che ha avuto luogo nel corso del 2022, con lo scopo di raccogliere informazioni e commenti da parte dei portatori di interesse, ha confermato che tali norme sono obsolete e necessitano di una revisione completa. In tale ottica, la Commissione Europea (DG COMP) ha incaricato il Consorzio composto da E.CA Economics, LEAR, Sheppard Mullin e UEA, in collaborazione con Institute for Transport Studies presso l'Università di Leeds, di effettuare uno studio a supporto della revisione delle Linee Guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie.

Il report finale del suddetto studio affronta quattro aree di interesse:

1. lo stato dell'infrastruttura ferroviaria;
2. l'accessibilità e i costi relativi al materiale rotabile;
3. la redditività e l'elasticità della domanda dei servizi di trasporto merci ferroviario;
4. l'efficacia delle misure degli aiuti di Stato.

A tale scopo, è stato messo a punto un nuovo set di dati sui costi e sui ricavi del trasporto ferroviario di merci in tutta Europa, utilizzando sia i dati pubblicamente disponibili, sia i contributi provenienti da un'ampia consultazione delle parti interessate.

Quanto emerso dallo studio può essere così sintetizzato:

- l'insufficienza dei terminal intermodali, le reti ferroviarie congestionate ed il costo dei raccordi/binari privati, limitano la operatività dell'infrastruttura ferroviaria europea;
- costi elevati del materiale rotabile;
- mancanza di standardizzazione tecnica negli Stati membri.

Inoltre, a giudizio dei partner del Consorzio, il trasporto merci su rotaia in molti paesi risulta essere in perdita, con poche sezioni redditizie. Mentre, se ben pianificati, il trasbordo e trasporto di elevati volumi di merci su lunghe distanze migliorano la redditività delle operazioni intermodali.

Lo studio certifica anche che la sensibilità ai prezzi dei servizi di trasporto merci su rotaia varia a seconda del livello di concorrenza del trasporto su strada ed evidenzia inoltre in che misura potrebbero essere prese in considerazione soglie più elevate per gli aiuti di Stato e prevista una maggiore flessibilità dei regimi.

Entrando più in dettaglio, relativamente alle infrastrutture ferroviarie, lo studio ha evidenziato che negli Stati membri dell'UE le strutture di servizio risultano insufficienti; al fine però di stabilire se tale carenza sia legata alla domanda o all'offerta dei servizi sarebbe comunque necessaria un'analisi più approfondita. Secondo la CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies - tale carenza probabilmente è dovuta a finanziamenti insufficienti a causa dei bassi rendimenti dell'investimento stesso.

Secondo quanto riportato nello studio, il settore del trasporto merci su rotaia differisce in modo significativo tra i paesi europei. Nel 2019, l'ultimo anno pre-pandemia,



UNIONE EUROPEA - STUDIO DI SUPPORTO... SEGUE

la quota modale del trasporto ferroviario variava da una media del 4,1% nei paesi dell'Europa meridionale al 14,5% nei paesi dell'Europa orientale. A livello europeo, sono state poi identificate 104 diverse misure di sostegno statale a supporto del trasporto merci ferroviario e del trasferimento modale del traffico merci dalla strada verso modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente (ferrovia, navigazione interna e marittima).

Per ciò che attiene invece i terminal intermodali, nello studio sono stati analizzati sia i dati pubblici che la letteratura esistente sull'argomento, addivenendo alla conclusione che i terminal intermodali risultano essere insufficienti in tutta Europa. A tale carenza si aggiunge poi una mancanza di uniformità di vedute da parte dei gestori degli stessi. Pertanto, la difficoltà di accesso alle informazioni sui terminal intermodali esistenti impedisce agli operatori di offrire ai propri clienti il miglior tragitto intermodale possibile.

Sia i gestori dei terminal intermodali che gli stakeholder intervistati dai partner del Consorzio hanno evidenziato che la rete ferroviaria esistente in Europa è congestionata e non adatta alla circolazione di più treni e di treni di maggiore lunghezza. In aggiunta, la rete ferroviaria esistente non è privata mentre lo sono i binari ferroviari di raccordo, che collegano le aree di carico (es impianti industriali o capannoni) alla rete ferroviaria principale, consentendo così alle imprese di evitare il trasporto su strada del primo e/o ultimo miglio e riducendo così l'esposizione a interruzioni logistiche dovute a congestione stradale, carenza di autisti etc. Nonostante ciò, in Europa sembra esserci una diminuzione del numero di raccordi privati, come risulta in Germania e Austria.

Sempre nell'ambito della consultazione, le risposte dei portatori di interesse in merito al trasporto intermodale hanno evidenziato una certa redditività dello stesso, nonostante siano disponibili poche informazioni sui margini di profitto. Risulta altresì evidente come il fattore cruciale per la redditività nel trasporto intermodale strada/ferrovia sia la lunghezza della tratta principale rispetto alle tratte stradali di inizio/fine, così come più rilevante per la redditività è il volume delle merci per le tratte mare/strada a corto raggio e via navigabile interna/strada.

L'ultima parte dello studio esamina poi la semplificazione e la progettazione degli aiuti di stato, valutando le soglie di intensità dell'aiuto. Secondo i portatori di interesse, per incentivare le imprese ferroviarie a spostare il traffico dalla strada alla rotaia, il 30% dei costi totali rappresenta una soglia troppo bassa; soglia che dovrebbe essere invece tra il 50% e il 60% al fine di incentivare le parti interessate a sviluppare il trasporto ferroviario di merci o servizi intermodali.

Lo studio ha poi rilevato due tipi principali di aiuti per i progetti intermodali:

- gli aiuti agli investimenti in infrastrutture, che hanno l'obiettivo di creare infrastrutture evitando distorsioni della concorrenza;
- gli aiuti per incentivare il trasferimento modale, che possono includere sia aiuti per investimenti in infrastrutture che aiuti alle attività.

Per evitare di distorcere le condizioni di parità esistenti tra gli operatori delle infrastrutture, le norme sugli aiuti di Stato richiedono che l'infrastruttura sovvenzionata sia messa a disposizione degli utenti alle condizioni di mercato o, qualora vi sia l'intenzione di applicare tariffe di pedaggio ridotte, che la Commissione valuti e approvi il pertinente regime di aiuto inteso a incentivare il trasferimento modale.

In aggiunta è stato evidenziato che, oltre a sovvenzioni ad hoc per le infrastrutture dei terminal intermodali, gli Stati membri hanno anche istituito regimi nazionali con l'obiettivo di incentivare il trasferimento modale e compensare i costi intrinsecamente più elevati del



Sia i gestori dei terminal intermodali che gli stakeholder intervistati dai partner del Consorzio hanno evidenziato che la rete ferroviaria esistente in Europa è congestionata e non adatta alla circolazione di più treni e di treni di maggiore lunghezza.

In aggiunta, la rete ferroviaria esistente non è privata mentre lo sono i binari ferroviari di raccordo, che collegano le aree di carico (es impianti industriali o capannoni) alla rete ferroviaria principale, consentendo così alle imprese di evitare il trasporto su strada del primo e/o ultimo miglio e riducendo così l'esposizione a interruzioni logistiche dovute a congestione stradale, carenza di autisti etc.



UNIONE EUROPEA - STUDIO DI SUPPORTO...SEGUE



trasbordo. Tali regimi possono essere di natura diversa, ad esempio:

- possono sovvenzionare i costi operativi, come la riduzione delle tariffe di accesso alla ferrovia per i treni del trasporto combinato (ad esempio in Germania e nei Paesi Bassi);
- possono fornire una sovvenzione per aumentare le attività di trasferimento modale (ad esempio in Italia).

Purtroppo, le valutazioni ex post relative ai regimi di aiuti di Stato nel trasporto merci ferroviario sono insufficienti, il che rende difficile confrontare l'efficacia degli schemi rivolti agli utenti dei servizi ferroviari (lato domanda) e quelli rivolti alle imprese ferroviarie (lato offerta). Ad esempio, la valutazione dei regimi italiani "*Ferro bonus*" ed "*Ecobonus*" rivolti agli utenti finali, come pure la valutazione del regime austriaco per le imprese ferroviarie "*Aiuti al trasporto combinato innovativo*", ha riscontrato un effetto positivo sul volume del trasferimento modale, anche se le prove di queste valutazioni restano di natura puramente descrittiva e nessuna prova comparabile di efficacia di questi schemi è disponibile.

Si ritiene quindi che l'introduzione dell'obbligo di valutazione degli schemi nelle nuove linee guida ferroviarie potrebbe agevolare l'ottenimento di prove e consentire decisioni più mirate sul regime di aiuti di Stato da progettare in futuro.

Infine, oltre ad una panoramica dettagliata del settore del trasporto merci ferroviario per Stato membro (All. 9) e all'elenco delle decisioni che riguardano gli aiuti di Stato in ogni Stato membro (All. 7), completano il report finale alcuni "*casi studio*" relativi ai terminal intermodali in diversi paesi europei, tra cui i terminal del Porto di Duisburg (All. 17) – Porto di Budapest (All. 18) - Trieste Marine Terminal (All. 19) – Porto di Rotterdam (All. 20) ed altri casi di maggiore rilievo.

Per ogni "*caso studio*", oltre alla descrizione del singolo terminal, vengono esaminati la sua redditività e gli investimenti pianificati, l'impatto delle misure di supporto statale, i piani per l'utilizzo di tecnologie pulite (es. elettrificazione binari all'interno del porto), i risultati principali.

In conclusione, la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di stato alle imprese ferroviarie rappresenta un'opportunità per migliorare la situazione odierna, pertanto la panoramica puntuale dello stato dell'arte dell'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri, gli aiuti di stato di cui essi hanno beneficiato ed in che misura si potrebbero prendere in considerazione soglie più elevate di aiuti, nonché le conclusioni evidenziate dal presente studio, potranno essere di supporto alla revisione delle linee guida comunitarie attesa entro la fine dell'anno corrente.

Lo Studio è consultabile al seguente indirizzo:

[2023 EU railway guidelines final report.pdf](#)

Infine, oltre ad una panoramica dettagliata del settore del trasporto merci ferroviario per Stato membro (All. 9) e all'elenco delle decisioni che riguardano gli aiuti di Stato in ogni Stato membro (All. 7), completano il report finale alcuni "*casi studio*" relativi ai terminal intermodali in diversi paesi europei, tra cui i terminal del Porto di Duisburg (All. 17) – Porto di Budapest (All. 18) - Trieste Marine Terminal (All. 19) – Porto di Rotterdam (All. 20) ed altri casi di maggiore rilievo.

NOTIZIE FLASH



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

REGIONE FRIULI VENEZIA-GIULIA - INIZIO DELLA XIII LEGISLATURA

"Mi auguro che il buon clima e la correttezza che hanno contraddistinto la campagna elettorale e questa prima seduta del Consiglio regionale siano di buon auspicio per la XIII legislatura: rapporti costruttivi all'interno dell'Aula, seppur partendo da posizioni diverse, possono infatti contribuire concretamente al benessere dei cittadini del Friuli Venezia Giulia". Ha dichiarato il governatore Massimiliano Fedriga a margine della seduta d'insediamento del Consiglio regionale, la prima della XIII legislatura, dedicata al giuramento dei neoeletti e all'elezione del presidente dell'Aula. Come ha spiegato il massimo esponente della Giunta regionale, "affinché si realizzi una leale collaborazione, oltre alla disponibilità della maggioranza a coinvolgere nei processi decisionali l'opposizione, è necessario anche un atteggiamento costruttivo da parte della minoranza, senza veti strumentali e ostruzionismi".

Di seguito le deleghe assegnate ai dieci assessori che compongono la nuova Giunta regionale.

Mario Anzil: vicegovernatore con deleghe a Cultura e Sport

Cristina Amirante: Infrastrutture e Territorio

Sergio Emidio Bini: Attività produttive e turismo

Sebastiano Callari: Patrimonio, Demanio, Servizi generali e sistemi informativi

Riccardo Riccardi: Salute, Politiche sociali e Disabilità, delegato alla Protezione civile

Pierpaolo Roberti: Autonomie locali, Funzione pubblica, Sicurezza e Immigrazione

Alessia Rosolen: Istruzione, Ricerca, Università, Lavoro, Formazione e Famiglia

Fabio Scoccimarro: Difesa dell'Ambiente, Energia e sviluppo sostenibile

Stefano Zannier: Risorse agroalimentari e forestali, ittiche e montagna

Barbara Zilli: Finanze

Il Governatore ha tenuto in capo a sé la delega alle Relazioni internazionali.



CONTRIBUTO A FONDO PERDUTO PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

Il bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.M. n. 72 del 28 marzo 2023) disciplina le modalità di assegnazione delle risorse da destinare all'agevolazione per nuove azioni di formazione professionale nel settore dell'autotrasporto – annualità 2022 – nelle more della registrazione da parte della Corte dei Conti e della relativa pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Beneficiari: Associazioni di categoria/ConSORZI/Grande Impresa - Micro impresa - PMI

Settori: Servizi/No profit

Azioni ammissibili: Formazione professionale

Spese finanziate: Formazione, Consulenze/Servizi

Agevolazione: Contributo a fondo perduto

Budget: Per impresa massimo € 150.000. In forma associata massimo € 300.000

Scadenza: 16/05/2023

Vai al bando ufficiale: : <https://www.mit.gov.it/documentazione/autotrasporto-merci-contributi-ed-incentivi-per-lanno-2022-formazione>





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,
Diego Stinco,
Maria Di Florio
Danilo Stevanato

