



NEWSLETTER NR. 4_2023

TEOLOGIA E LOGISTICA

L'ultimo numero del magazine "Eins, zwei, drei, vier" dell'Associazione tedesca di Logistica (BVL, Bundesvereinigung für Logistik) è dedicato al problema della forza lavoro (Arbeitskraft). Lo hanno curato degli educatori/operatori del gruppo Emden Dirks Group, attivi all'interno della biblioteca specializzata e della scuola di formazione "Johannes a Lasco", del porto di Emden, nella Frisia Orientale, da dove partono i traghetti per le isole Frisone, la più nota delle quali è Borkum.

Chi era questo signore al quale è intitolata la biblioteca/scuola, un'istituzione pubblica ma extrauniversitaria? Era il rampollo di un'importante famiglia polacca (il suo vero nome era Jan Łaski) teologo, considerato tra i maggiori continuatori della dottrina calvinista, influenzato da Erasmo da Rotterdam e da Zwin-

gli, vissuto agli inizi del Cinquecento tra Gran Bretagna, Prussia e Polonia, dove divenne segretario del re Sigismondo II. La Biblioteca e la scuola di formazione sono specializzate in teologia e in intelligenza artificiale. L'accostamento di queste discipline non deve stupire, infatti non è raro trovare nelle promozioni di business school degli Stati Uniti che i candidati con percorsi di studi teologici e umanistici sono preferiti a quelli con percorsi tipo economia o ingegneria. Insomma, per comandare le persone, i "talenti", per saper fare lavorare meglio i collaboratori, per avere sensibilità adatta a cogliere le loro aspirazioni, per saper esprimere una leadership non autoritaria ma in grado di cavare il meglio dalle singole personalità, teologi e letterati sembrano essere più adatti di quelli con studi economici, tecnici o

SOMMARIO

Teologia e logistica.....1-3

Bussola: overview dello scenario macroeconomico.....3-6

Container rade - I trimestre 2023 segnali di recessione..... 7-10

NOTIZIE FLASH

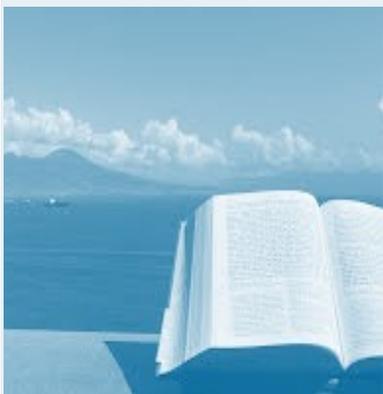
Regione F.V.G. - Fedriga, Baviera partner strategico per il F.V.G..11

Cosco e HHLA - una semplice precisazione.....11

TEOLOGIA E LOGISTICA... SEGUE

Nel giugno 2022 erano vacanti in Germania 69 mila posti di lavoro nel settore "logistica/trasporti", più di qualunque altro settore, professioni mediche e paramediche comprese. In più mancavano 53 mila autisti, ma uno studio commissionato proprio dalla BVL e che si può scaricare gratuitamente da www.bvl.de/fahrermangel, parla di 70 mila.

I sondaggi indicano chiaramente che le persone hanno voglia di andare in pensione prima (si pensi a quel che succede in Francia con la riforma Macron sull'età pensionabile) e che la prima cosa che chiedono al loro datore di lavoro è flessibilità d'orario, buona conciliazione tra vita e lavoro, mansioni più sensate, con maggior contenuto d'intelligenza.



giuridici. Ma la teologia è una disciplina che nel mondo protestante - e dunque in tutti i paesi anglosassoni dove la riforma protestante, nelle sue varie diramazioni, in un modo o nell'altro, ha costituito un elemento fondamentale dell'identità nazionale - può essere considerata parte dell'educazione di base delle classi dirigenti. Non dobbiamo dimenticare il ruolo importante svolto dal protestantesimo nello sviluppo del capitalismo, come ben ci insegna Max Weber, la morale del businessman deve essere ispirata all'etica protestante. Questo forse era più vero nell'Ottocento, il capitalismo di oggi, di scuola neolibérale, non sembra proprio avere scrupoli morali di sorta. Ma il problema rispunta fuori continuamente, si pensi all'etica della sostenibilità. "Siamo sostenibili perché siamo capitalisti", scrive Larry Fink, CEO di Blackrock, la prima società al mondo nella gestione di capitali, e prosegue: "in tutto il mondo i dipendenti stanno chiedendo qualcosa di più ai loro datori di lavoro, incluse una maggiore flessibilità e mansioni più significative (...) raramente si parlava di salute mentale sul luogo di lavoro e i salari della manodopera a basso e medio reddito crescevano a malapena. Quel mondo non esiste più. Le maggiori richieste dei lavoratori nei confronti dei loro datori di lavoro è un tratto essenziale di un capitalismo efficace".

Nel giugno 2022 erano vacanti in Germania 69 mila posti di lavoro nel settore "logistica/trasporti", più di qualunque altro settore, professioni mediche e paramediche comprese. In più mancavano 53 mila autisti, ma uno studio commissionato proprio dalla BVL e che si può scaricare gratuitamente da www.bvl.de/fahrermangel, parla di 70 mila. I sondaggi indicano chiaramente che le persone hanno voglia di andare in pensione prima (si pensi a quel che succede in Francia con la riforma Macron sull'età pensionabile) e che la prima cosa che chiedono al loro datore di lavoro è flessibilità d'orario, buona conciliazione tra vita e lavoro, mansioni più sensate, con maggior contenuto d'intelligenza.

Leggendo sul magazine della BVL alcuni esempi d'iniziativa prese da società di logistica per far fronte alla carenza di personale, non sembra che le soluzioni brillino per originalità. Si va dalla sostituzione di posti di lavoro pesanti con robot di un gigante della componentistica auto, all'istituzione di corsi di formazione permanente e di attività sociali e di svago per fidelizzare il personale esistente, all'utilizzo sistematico dei social network per reclutare nuovo personale ("bisogna comunicare con le persone sui siti che sono abituate ad usare negli scambi quotidiani, bisogna incontrare le persone nei luoghi che esse frequentano, anche negli stadi di calcio", dice un manager). Molte aziende ripongono una grande fiducia nel lavoro da remoto o nella digitalizzazione. Tutte cose che orientano l'azione sul piano di aumentare l'attrattività del settore, come se il problema fosse quello "di essere più seduttivi". Più concreta delle iniziative citate dalla rivista ci è parsa quindi quella di quattro aziende di trasporto di una stessa regione che si sono consorziate per scambiarsi personale e soprattutto informazioni sulla ricerca di personale, rinunciando a farsi concorrenza reciproca. Sul piano della formazione s'investe molto, purtroppo la formazione non riesce a eliminare le maggiori criticità, al primo posto delle quali, secondo gli studi più recenti che vengono citati, è l'assillo per il rispetto delle scadenze e la quantità di posti di lavoro che richiedono sforzi fisici.

Nella lodevole iniziativa editoriale della BVL si riscontra però una difficoltà ad ammettere che la principale causa dell'allontanamento della forza lavoro dal settore logistica/trasporti - e dell'insoddisfazione di chi ci lavora - è l'aspirazione dei ritmi della supply chain. Per non parlare, nell'autotrasporto, della concorrenza distruttiva operata da aziende senza scrupoli, come dimostrato, proprio in queste settimane, da episodi clamorosi di rivolta, ampiamente ripresi dalla stampa, contro datori di lavoro polacchi o lituani, che hanno coinvolto autisti di molti paesi, sfruttati all'inverosimile. Secondo il Presidente dell'Associazione di Spedizionieri e Logistici

TEOLOGIA E LOGISTICA... SEGUE

DSLV l'intervento della mano pubblica può servire, ma non molto, è il settore che, consapevole di alcune criticità inevitabili, inerenti al mestiere dell'autista, deve rivedere la propria politica sia sul piano delle retribuzioni sia sul piano della stabilità d'impiego. Facile a dirsi, difficile a farsi quando si è un servizio che dipende dalla committenza. E poiché viviamo in una società capitalistica convincere chi è più forte sul mercato ad aver comprensione dei problemi di quello più debole è molto difficile.

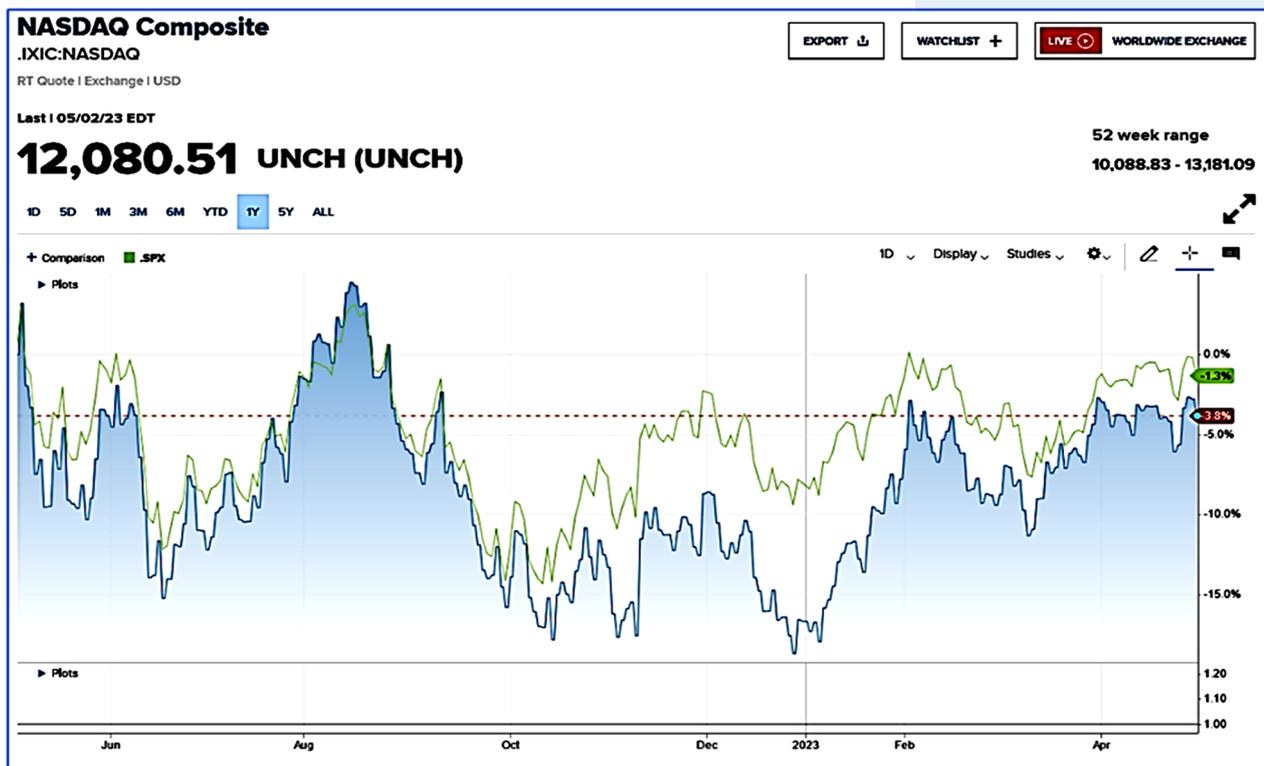
Malgrado ciò, riteniamo molto positivo il fatto che l'attenzione del mondo dell'impresa torni a concentrarsi sulla forza lavoro, per prendere in considerazione le esigenze soggettive dei milioni di uomini e donne che con il loro lavoro creano profitto. (s.b.)

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Tutto non va secondo le attese, per ora.

Se l'anno scorso è stato definito da tre grandi sfide (inflazione statunitense, crescita cinese e gas europeo), la configurazione macro-fondamentale del 2023 è stata finora notevolmente più piacevole, nonostante le profezie di recessione imminente delle Cassandre del mercato, che per il momento non si sono concretizzate.

Abbiamo assistito alla ripresa delle principali mega cap statunitensi, che risultano in forte rialzo da inizio 2023. È degno di nota il fatto che l'indice S&P500 (e i tassi di interesse statunitensi a termine) continua a oscillare intorno ai livelli che abbiamo visto un anno fa.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Nella prima settimana di maggio si sono svolte le riunioni delle banche centrali, dalle quali il mercato si aspettava molto in termini di segnali di supporto ai mercati con la stabilizzazione dei tassi. Siamo probabilmente giunti verso la fine del ciclo di rialzi dei tassi di interesse (tassi al quale le banche centrali prestano denari alle banche nazionali, che li riversano poi nel tessuto economico dei Paesi).

La curva dei tassi USA è invertita, cioè presenta le scadenze più lunghe a tassi annui più bassi rispetto alle scadenze a breve. Ciò rappresenta solitamente un indicatore di rallentamento economico, confermato dagli ultimi dati macroeconomici sia un USA che in Europa.

Dal marzo 2022 in poi si è assistito ad una sequenza martellante di rialzi dei tassi Usa e Euro, con l'obiettivo di contrastare l'inflazione lato domanda. Alcuni assaggi dell'effetto sistemico sono stati il fallimento di Credit Suisse e la crisi delle regional banks negli Stati Uniti, ma nel complesso gli effetti negativi sono stati contenuti ad alcune realtà e si è scongiurato il pericolo di "hard landing", ovvero di recessione.

Nella prima settimana di maggio si sono svolte le riunioni delle banche centrali, dalle quali il mercato si aspettava molto in termini di segnali di supporto ai mercati con la stabilizzazione dei tassi. Siamo probabilmente giunti verso la fine del ciclo di rialzi dei tassi di interesse (tassi al quale le banche centrali prestano denari alle banche nazionali, che li riversano poi nel tessuto economico dei Paesi).

Mercoledì 3 maggio la FED ha aumentato i tassi "Fed funds" dello 0,25% al 5,5%, lasciando intravedere una pausa dei rialzi, anche per non buttare benzina sul fuoco dello scontro politico incandescente a tema, innalzamento del tetto all'indebitamento americano ("debt ceiling") proprio nel periodo dirimente di inizio giugno.

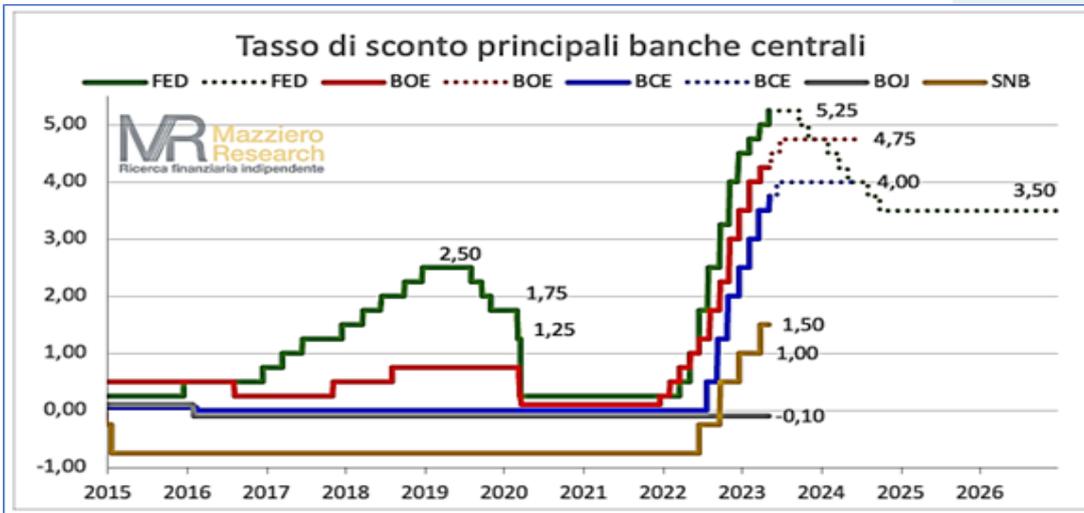
Il tetto al debito è un retaggio storico della Prima e Seconda Guerra mondiale, e inizialmente era stato creato come framework per semplificare il processo di emissioni di bond al Governo. Riguarda la capacità di pagare le spese esistenti del Governo federale (previdenza sociale, forze armate, Medicare, cedole e rimborsi a detentori di titoli del Tesoro, sussidi...). L'innalzamento del tetto del debito americano è un tema quindi molto importante per tutti i partiti politici; il problema si è ripresentato più di 60 volte nella storia degli Stati Uniti, e ogni volta è stato risolto con un aumento del limite consentito. È quindi prevedibile che anche stavolta il dibattito si concluda con il solito innalzamento della soglia massima, attualmente fissata a 31.4 trilioni di dollari. La negoziazione tra l'amministrazione Biden ed i rappresentanti dei Repubblicani verte su quali leve utilizzare per finanziare l'innalzamento di 1.5 trilioni di dollari, con i Repubblicani che al momento attuale propongono tagli al deficit di bilancio di 4.8 trilioni di dollari su un arco di 10 anni.

Il 4 maggio la BCE ha alzato i tassi allo 3,75%. Il percorso al rialzo probabilmente non è terminato, e potrebbero seguire 1 o 2 altri rialzi: si tratta anche di non perdere la faccia rispetto alle dichiarazioni a pugno duro di voler tornare ai livelli di inflazione attorno al 2% tipiche del decennio 2010-2020. Molto quindi dipenderà dai nuovi dati di inflazione, previsti comunque leggermente al ribasso rispetto al 7% registrato ad aprile.

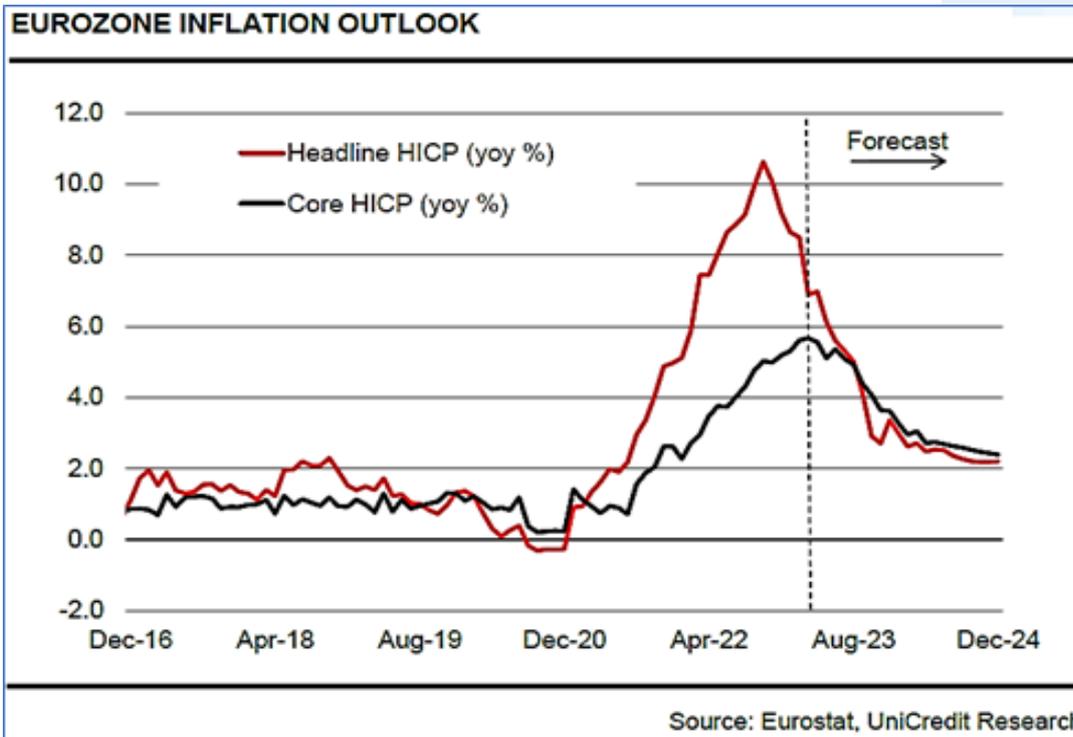
Anche la Bank of England come da previsioni ha alzato i tassi dello 0,25%, arrivando così al 4,50%.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE



Nell'area dell'euro la pressione sui prezzi dell'energia si sta indebolendo. La tendenza disinflattiva è più evidente nell'industria, dove il settore dei beni intermedi sta facendo da apripista a causa della riduzione dei costi di produzione e della debolezza della domanda. Il miglioramento è più contenuto nei servizi e nel commercio, probabilmente a causa dell'aumento della pressione salariale. L'indagine sulle imprese di aprile pubblicata dalla Commissione europea rivela aspettative al ribasso dei prezzi al consumo. Solitamente tali aspettative predicono gli effetti per l'inflazione con un lag di 1-6 mesi. L'indice europeo HICP (Harmonised Index of consumer prices) sta calando, in particolare per il calo del costo della componente "Food".



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Tale segnale di debolezza è una buona notizia per la BCE, che è alla ricerca di segnali di inversione di tendenza dell'inflazione core e di compressione dei margini di profitto delle imprese. Molti analisti ritengono che il ciclo di rialzo dei tassi rallenterà a un ritmo di 25 punti base, con un picco del tasso sui depositi al 3,75% entro luglio.

Guardando ai mercati azionari, possiamo dire che la reporting season del primo trimestre 2023 sta andando meglio delle attese o in linea. Dal punto di vista statistico, il periodo stagionale tipicamente favorevole agli investimenti azionari, che solitamente si manifesta tra fine febbraio e metà maggio, è prossimo alla fine. Da cui il detto, Sell in May and go away.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Unicredit research, Financial Times, Sole24Ore, Morgan Stanley Research, JPM Research, Banca Generali, CNBC, Goldman Sachs Research, Mazziere Research, Kayros Research, Zeygos Research)



CONTAINER TRADE – I TRIMESTRE 2023 – SEGNALI DI RECESSIONE...

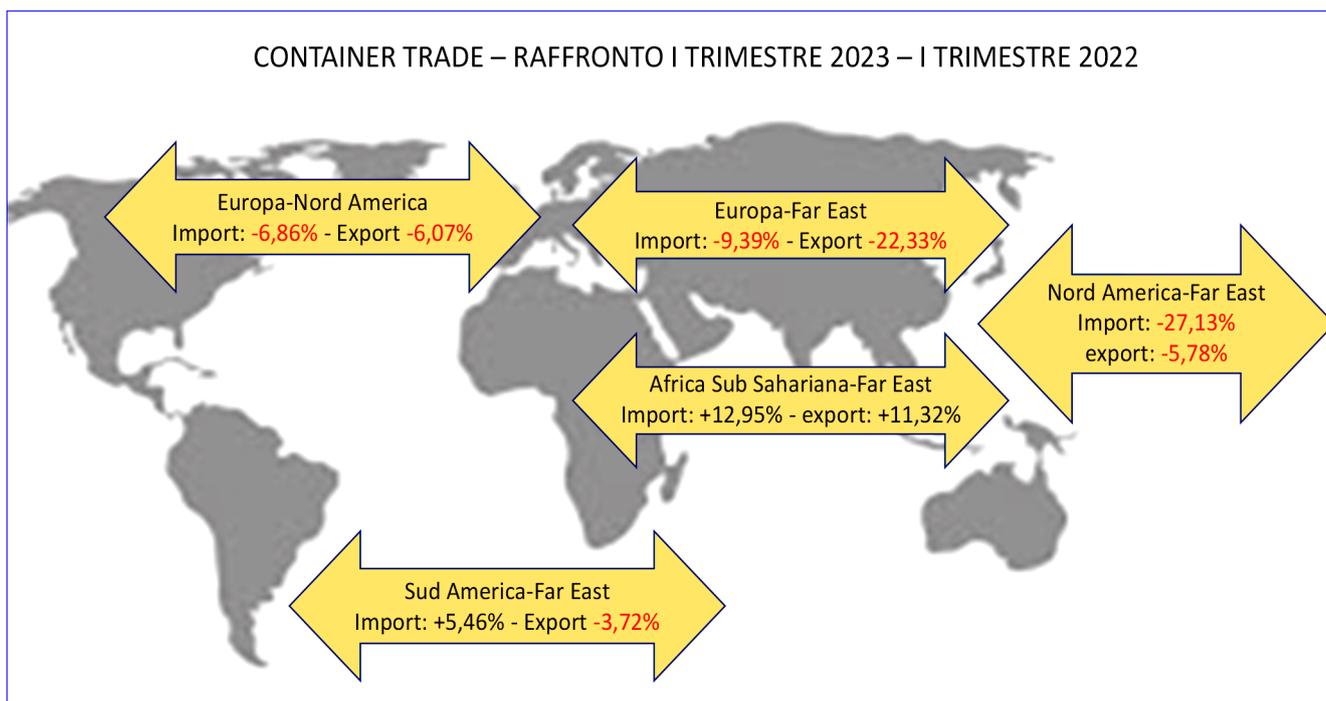
L'8 maggio scorso l'analista britannico Container Trade Statistics Ltd ha pubblicato i dati del primo trimestre 2023 relativi al traffico marittimo dei contenitori sulle principali direttrici "overseas", per cui si è reso possibile operare un primo confronto con i rispettivi dati del 2022 al fine di individuare una linea di tendenza del "trade" internazionale tra le diverse aree continentali. Il quadro che ne è emerso non è incoraggiante, anzi per certi versi si può dedurre che siano in atto radicali cambiamenti nei rapporti di interscambio commerciale tra i partner economici dei rispettivi paesi, evidentemente indotti dai rilevanti fattori di crisi in atto, l'iperinflazione, il caro energetico, la vicenda bellica in Ucraina, le alterne tensioni nei rapporti Cina USA e di conseguenza la contrazione della produzione industriale in Europa e nel Nord America, nonché un generale rallentamento dei consumi.

La tabella e i due grafici che seguono riassumono l'andamento dei volumi del primo trimestre 2023 sulle primarie direttrici, raffrontato con l'andamento del primo e dell'ultimo trimestre 2022, considerato che la tendenza al ribasso si era manifestata già a partire dalla seconda metà dell'anno scorso:

.....radicali cambiamenti nei rapporti di interscambio commerciale tra i partner economici dei rispettivi paesi, evidentemente indotti dai rilevanti fattori di crisi in atto, l'iperinflazione, il caro energetico, la vicenda bellica in Ucraina, le alterne tensioni nei rapporti Cina USA...

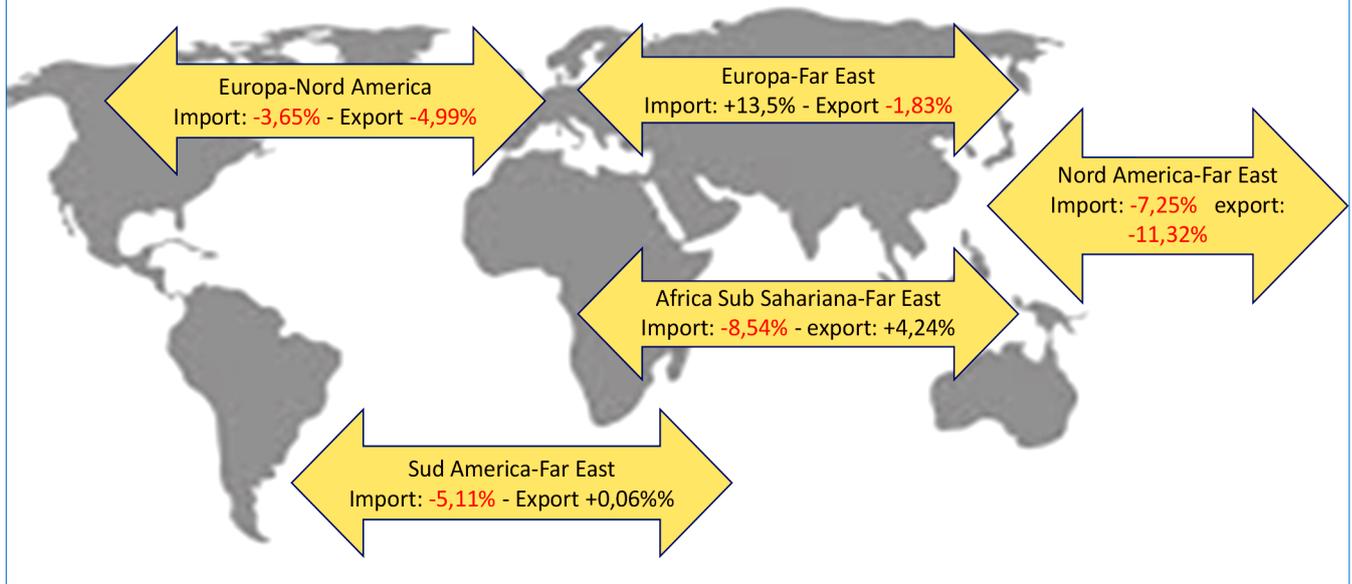
DIRETTRICE - DATI IN TEU	I TRIMESTRE 2023	I TRIMESTRE 2022	DIFF.%	IV TRIMESTRE 2022	DIFF.%
FAR EAST - EUROPA	3.695.900	4.079.000	-9,39%	3.266.500	13,15%
EUROPA - FAR EAST	1.492.900	1.922.200	-22,33%	1.520.800	-1,83%
EUROPA - NORD AMERICA	1.200.400	1.278.000	-6,07%	1.263.500	-4,99%
NORD AMERICA - EUROPA	602.500	646.900	-6,86%	625.300	-3,65%
FAR EAST - NORD AMERICA	4.413.700	6.056.600	-27,13%	4.758.500	-7,25%
NORD AMERICA - FAR EAST	1.435.500	1.523.600	-5,78%	1.618.700	-11,32%
FAR EAST - CENTRO SUD AMERICA	1.084.100	1.028.000	5,46%	1.142.500	-5,11%
CENTRO SUD AMERICA - FAR EAST	494.900	514.000	-3,72%	494.600	0,06%
FAR EAST - AFRICA SUB SAHARIANA	778.000	688.800	12,95%	850.600	-8,54%
AFRICA SUB SAHARIANA - FAR EAST	314.800	282.800	11,32%	302.000	4,24%
TOTALE	15.512.700	18.019.900	-13,91%	15.843.000	-2,08%

Fonte: elaborazione Aiom su dati CTS



CONTAINER TRADE – I TRIMESTRE 2023 – SEGNALI DI RECESSIONE...SEGUE

CONTAINER TRADE – RAFFRONTO I TRIMESTRE 2023 – IV TRIMESTRE 2022



Fonte: elaborazione Aiom su dati CTS

Il primo dato negativo che balza agli occhi è quello dell'import americano dal Far East, che rispetto al primo trimestre 2022 regredisce del -27,13% e registra un ulteriore -7,25% rispetto all'ultimo trimestre del 2022, anche l'export sulla medesima relazione peggiora, passando dal -5,78% sul primo trimestre 2022 al -11,32% sul quarto trimestre, di converso, sulla relazione Europa – Far East si registra un -9,39% nell'import e un -22,33% nell'export rispetto al primo trimestre 2022, rispetto invece al quarto trimestre 2022 nell'import si recupera un +13,15% e nell'export il calo si riduce al -1,83%.

Negativi anche i dati degli altri settori, ad eccezione dell'export dal Far East verso il Centro-Sud America che alterna un +5,46% sul primo trimestre ad un -5,11% sul quarto, mentre la direttrice Africa Sub Sahariana – Far East segna rispettivamente un +12,95% nell'import e un +11,32% nell'export rispetto al primo trimestre 2022, per regredire poi a un -8,54% nell'import e a un +4,24% nell'export rispetto all'ultimo trimestre 2022.

Il dato negativo della relazione Trans-Pacifico trova conferma anche nei dati del periodo gennaio/marzo 2023 sulla movimentazione nei principali porti della West Coast degli USA diffusi da Dynamar (Dynamaliners nr 16-17 di data 21 e 27-04-2023):

Porto	I trim.23teu	I trim.22teu	diff.%
Long Beach	1.721.300	2.460.700	-30,0%
Los Angeles	1.851.700	2.682.000	-31,0%
Seattle/Tacoma	519.500	734.600	-29,3%
Oakland	503.300	602.100	-16,4%



CONTAINER TRADE – I TRIMESTRE 2023 – SEGNALI DI RECESSIONE...SEGUE

Relativamente alla movimentazione nei principali porti europei, sono per ora disponibili solamente alcuni dati parziali:

Porto	I trim.23teu	I trim.22teu	diff.%
Rotterdam	3.200.000	3.619.900	- 11,6%
Anversa-Bruges	3.100.000	3.287.400	- 5,7%
Algeciras	1.119.700	1.159.300	- 3,0%
Barcelona	769.600	877.600	- 12,0%
Valencia	1.115.900	1.246.300	- 10,0%

Le compagnie marittime che aderiscono alle tre alleanze, secondo le prime indiscrezioni della stampa specializzata, hanno già adottato dei provvedimenti di riduzione, sia della capacità di stiva in esercizio, sia della velocità media delle navi impiegate, a seconda dell'andamento del trade sulle singole direttrici, di seguito una sintetica tabella che riassume i dati della capacità nominale sulle direttrici East-West, raffrontando i valori di gennaio 2022 con quelli più recenti di maggio 2023, elaborata sulla base dei dati periodici diffusi da Alphaliner:

DIRETTRICE	Nominal capacity terms		Nominal capacity terms		DIFF.%
	20/01/2022		10/05/2023		
	Weekly TEU	Annual TEU	Weekly TEU	Annual TEU	weekly/a
Far East-Europe	446.829	23.235.000	446.094	23.197.000	-0,16%
Far East-North America	674.984	35.099.000	521.468	27.116.000	-22,74%
Europe-North America	149.173	7.757.000	167.423	8.706.000	12,23%
Three East-West trades	1.270.986	66.091.000	1.134.985	59.019.000	-10,70%

Fonte: elaborazione Aiom su dati Alphaliner-Regional trade capacities 10-05-2023

La riduzione sulla direttrice Far-East – Nord America è rilevante, -22,74%; meno quella che interessa l'Europa, -0,16%, mentre sulla direttrice Trans-Atlantica si registrerebbe un aumento del 12,23%; nel complesso la capacità media nominale delle navi in esercizio risulta ridotta del -10,7%.

La Maersk, in data 11 maggio, scorso ha infatti diramato un comunicato in cui segnala le principali variazioni ai propri itinerari derivanti appunto dalla riduzione della velocità media delle navi in esercizio e dall'inserimento di una/due ulteriori unità sui principali servizi. (Link al comunicato: <https://www.maersk.com/news/articles/2023/05/11/changes-on-asia-europe-network>)

Va peraltro precisato che il periodo della pandemia Covid19 (2020-2021) aveva generato nell'import del Nord America una sorta di bolla, determinata dall'incremento degli acquisti di beni di consumo, infatti nel periodo gennaio -marzo 2021 l'import americano dal Far East aveva registrato una crescita del +47,3%, dall' Europa del +15,4%, dati poi rientrati sui valori storici, infatti nel medesimo periodo gennaio-marzo 2022 la crescita si riduceva notevolmente, dal Far East +3,2%, dall' Europa -1%.

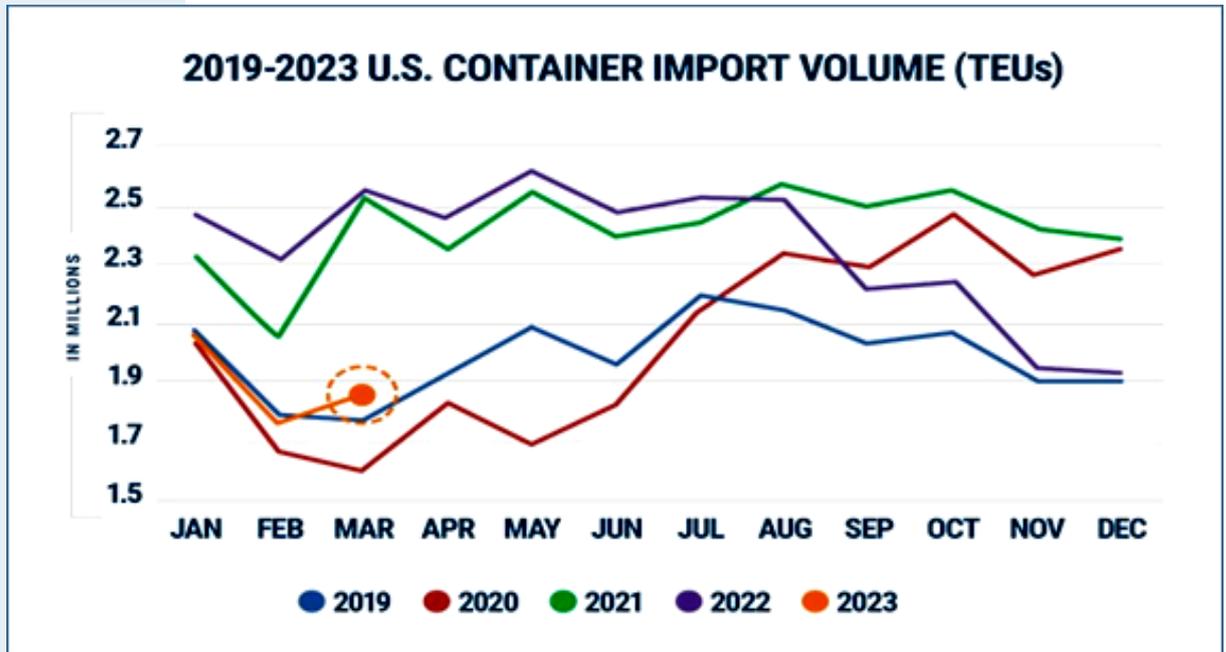
Il fenomeno è facilmente rilevabile osservando l'andamento dei dati complessivi dell'import/export americano di container oltremare nel periodo 2019 – 2022, raffrontando i rispettivi dati con l'ultimo anno pre-pandemia, il 2019, come sinteticamente rappresentato nella tabella che segue:

NORD AMERICA - TEU	2019	2020	diff.% su 2019	2021	diff.% su 2019	2022	diff.% su 2019
IMPORT	28.204.000	29.564.000	4,82%	34.566.000	22,56%	32.544.700	15,39%
EXPORT	15.774.000	14.686.000	-6,90%	14.136.000	-10,38%	13.628.600	-13,60%
TOTALE	43.978.000	44.250.000	0,62%	48.702.000	10,74%	46.173.300	4,99%

La riduzione sulla direttrice Far-East – Nord America è rilevante, -22,74%; meno quella che interessa l'Europa, -0,16%, mentre sulla direttrice Trans-Atlantica si registrerebbe un aumento del 12,23%; nel complesso la capacità media nominale delle navi in esercizio risulta ridotta del -10,7%.

CONTAINER TRADE – I TRIMESTRE 2023 – SEGNALI DI RECESSIONE...SEGUE

In particolare, analizzando i dati dell'andamento mensile nel periodo 2019-2023, si osserva che a partire da agosto 2022 i volumi dell'import regrediscono fino a rasentare i volumi 2019, trend che si riconferma a tutto marzo 2023, come evidenziato nel grafico che segue:



Infine, sulla scorta delle prime anticipazioni che circolano sui dati ufficiali degli altri porti europei e in specie anche dei porti tirrenici e adriatici, nel primo trimestre dell'anno in corso pare delinearsi una generale contrazione congiunturale dei volumi, anche se il dato della ripresa dell'import europeo dal Far East potrebbe in parte compensare la tendenza al ribasso, in specie sul versante Mediterraneo e - confidiamo - Nord Adriatico.

Attendiamo quindi la pubblicazione dei dati periodici del primo trimestre da parte delle rispettive Autorità Portuali per riprendere e approfondire questa nostra sintetica analisi.



NOTIZIE FLASH

REGIONE F.V.G. - FEDRIGA, BAVIERA PARTNER STRATEGICO PER IL FVG

Le relazioni economiche, con il rafforzamento della cooperazione tra le due Regioni in particolare sul fronte dell'approvvigionamento energetico da fonti green; la logistica, con la stipula di intese bilaterali per accelerare il transito delle merci dall'Adriatico all'Europa continentale; l'immigrazione, con il potenziamento del dialogo orientato al contrasto dei flussi irregolari.

Questi i temi posti al centro dell'incontro tra il governatore del Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il Capo della Cancelleria di Stato nonché ministro agli Affari Federali e ai Rapporti con i media della Baviera, Florian Herrmann.

Un vertice, quello tenutosi il 10 maggio u.s. presso la Cancelleria di Stato di Monaco, al quale hanno inoltre partecipato l'assessore regionale alle Infrastrutture e al Territorio, Cristina Amirante, e il Console Generale d'Italia a Monaco, Sergio Maffettone.

Nello specifico, Fedriga e Herrmann hanno convenuto sulle "grandi potenzialità offerte dallo sviluppo della Hydrogen Valley del Nord Adriatico, che rappresenterebbe un vettore essenziale per garantire linfa, in termini di energia pulita ed economicamente sostenibile, alle esigenze di un territorio, quello bavarese, protagonista di un piano pluriennale di investimenti sull'hi-tech pari a 3,5 miliardi di euro".

Sempre sul versante della ricerca applicata, il governatore del Friuli-Venezia Giulia ha sottolineato l'opportunità di costituire un tavolo tecnico bilaterale per coinvolgere attivamente la Baviera nella partecipazione al Big Science Business Forum, con l'obiettivo di ritagliarle un ruolo di primo piano nell'edizione triestina del 2024.

Quanto ai trasporti, Fedriga ha inoltre auspicato "l'estensione al Land bavarese di accordi per alleggerire i carichi burocratici e per accelerare il transito delle merci, sulla scorta del modello del corridoio doganale tra Trieste e Villaco, approvato a dicembre dello scorso anno". Fedriga e Herrmann hanno infine concordato la necessità di definire una politica comune europea sui migranti. A tal proposito, il governatore ha ribadito che essa debba essere "imprescindibilmente finalizzata a contrastare gli ingressi irregolari, adottando un approccio improntato al massimo pragmatismo nei confronti dei Paesi extra-UE, il cui supporto risulta essenziale nella fase di contenimento dei flussi". (ARC/DFD/gg)

COSCO E HHLA – UNA SEMPLICE PRECISAZIONE

Alcuni siti ed organi di stampa cartacei continuano a rimestare la vecchia storia che il porto di Trieste sarebbe il cavallo di troia di Pechino in Europa. Non bastando il fatto che nessun investimento cinese è stato realizzato nel nostro porto, si attaccano al fatto che nel porto di Amburgo la società HHLA ha ceduto una quota minoritaria di un terminal alla Cosco, compagnia di bandiera della RPC. Poiché HHLA è presente anche nella piattaforma logistica del porto di Trieste, questo fatto potrebbe (grazie al cielo usano il condizionale) avere delle ripercussioni sulla sicurezza nazionale. Ragionamenti che rasentano l'assurdo. Sarà quindi il caso di ricordare, a chi forse non lo sa o se ne è dimenticato, che Trieste è uno dei maggiori presidi europei della Cina di Taiwan, avendo la sua compagnia di bandiera Evergreen acquisito negli anni 90 il glorioso Lloyd Triestino. Il capitale taiwanese, che occupa uno dei palazzi più importanti dello shipping triestino, si è perfettamente integrato con il cluster marittimo-portuale della città, al quale dà un importante apporto in termini occupazionali e di know how. Quindi sì, Trieste è un caposaldo cinese, ma della Cina di Taiwan! (s.b.)



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA





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:
Sergio Bologna,
Giulia Borrini (Donau Sviluppo S.r.l.),
Danilo Stevanato

