



NEWSLETTER NR. 5_2023

BUSSOLA:

OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

La Federal Reserve è in mood “wait-and-see”, chi vivrà vedrà

Negli USA, la riunione di giugno del Comitato Open Market della Fed si è conclusa con una pausa nei rialzi dei tassi, lasciando il target rate a breve termine invariato (tra il 5% e il 5.25%). Il Comitato ha premuto il tasto “pausa”, tenendo aperta la porta ad uno o due ulteriori rialzi, in base ai dati di inflazione che si rileveranno nei prossimi mesi.

Il mercato già incorporava nei prezzi di Borsa dell’ultimo periodo il fatto che probabilmente siamo giunti vicini al termine della cavalcata dei tassi di interesse, ma l’attitudine flessibile del presidente Jerome Powell ha senz’altro dato un rinforzo positivo agli operatori nonostante, come sempre, sia stato

ribadito che la policy sia “data-dependent”.

Lo scenario economico 2023 negli ultimi tempi ha incorporato la resilienza dimostrata dal mercato del lavoro e dai consumi. L’inflazione CPI ha registrato un +4% annuo rispetto ad un anno fa, assecondando le attese. Lo stesso indice CPI tolte le componenti Food and Energy ha registrato un +5.3% annuo rispetto ad un anno fa, anch’esso identico alle aspettative. Comunque, l’inflazione mese su mese è salita solamente dello 0.3% corrispondente ad un tasso annualizzato del 3.66% annuo. L’obiettivo è probabilmente un tasso mensile del +0.2% in modo che il tasso annualizzato corrispondente sia +2.4% circa.

SOMMARIO

Bussola: overview dello scenario macroeconomico.....1-4

Uno sguardo alla Turchia.....5

Proposta di riforma dell’unione doganale europea.....6-8

Addio al mito del transit - time?.....9-10

Un commento del prof. Thomas Wimmer, presidente della BVL.....11-12

NOTIZIE FLASH

MIT—Finanziamenti all’ autotrasporto per adeguamento parco autosostenibile.....13

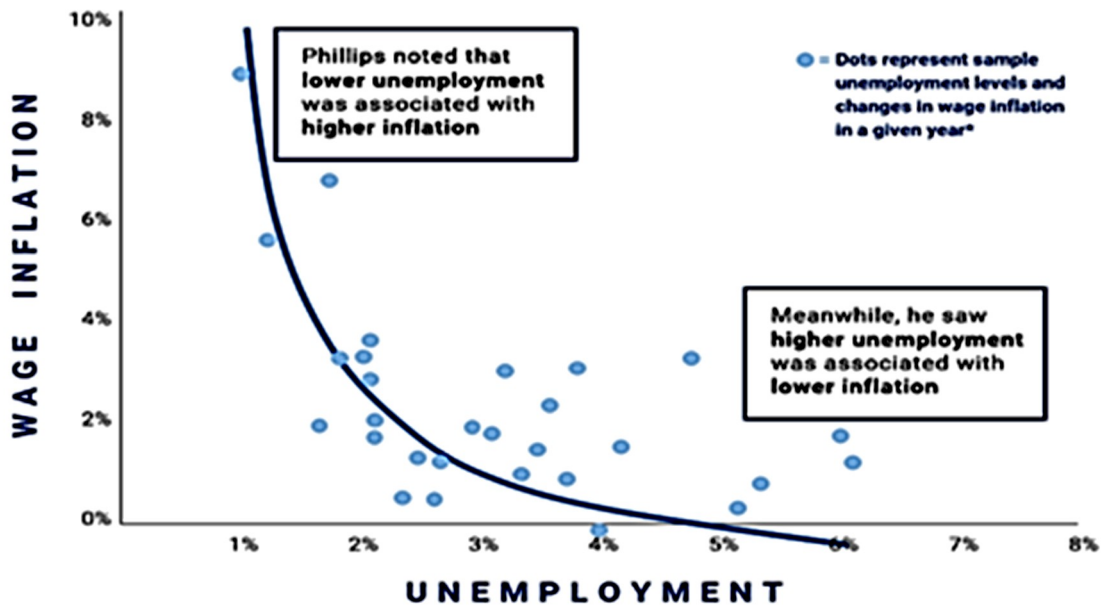
Regione FVG-Bando FESR per progetti di ricerca, innovazione e tecnologie marittime.....13

UE-MoU tra Rail-net-Europe e impresa ferroviaria Eu-Rail.....14

Shipping—spigolature dalla stampa specializzata.....14

UNDERSTANDING THE PHILLIPS CURVE

In the 1950s, A.W. Phillips plotted decades' worth of data on wage inflation and unemployment. He noticed an inverse relationship between these two indicators.



BUT WHY?

The idea may seem intuitive: A lower unemployment rate means more people are working, which signals increased demand for labor. That can put upward pressure on wages, so companies may raise prices for their products. But the inverse relationship Phillips described has "flattened" in recent years, prompting debate among economists and policymakers.

*This illustration is intended for conceptual purposes only. It's partly modeled on the Figure 1 scatterplot on Page 285 of Phillips' 1958 paper, which contained 1861-1913 data. Each dot represents a year. The vertical axis shows the average rate of change of money wage rates; the horizontal axis shows average unemployment.

FEDERAL RESERVE BANK of ST. LOUIS

In Europa, la riunione del Consiglio BCE di giugno si è conclusa con un aumento dei tassi di riferimento dello 0.25%. I tassi europei sono ancora abbastanza indietro rispetto a quelli Usa, essendo i rialzi partiti in ritardo e da livelli negativi; la Presidente Christine Lagarde ha già dichiarato che continuerà la politica monetaria restrittiva e in luglio verrà presentato un ulteriore aumento. Gli analisti si aspettano un terminal rate attorno al 3.80% nell'autunno 2023.

Le proiezioni del Pil per il 2023 e 2024 in Europa non sono rosee come negli Usa, con stime dell'inflazione ancora al rialzo nonostante le misure restrittive.

Nonostante l'innalzamento dei tassi di interesse, le Borse valori mondiali nel 2023 hanno incorporato l'aspettativa che il peggio sia passato. Uno dei temi interessanti che hanno trascinato le borse, in particolare l'indice tecnologico americano Nasdaq, è quello dell'intelligenza artificiale, con titoli del settore software e semiconduttori che si sono apprezzati anche del 30% da inizio 2023.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO... SEGUE



Fonte grafico: CNBC.com

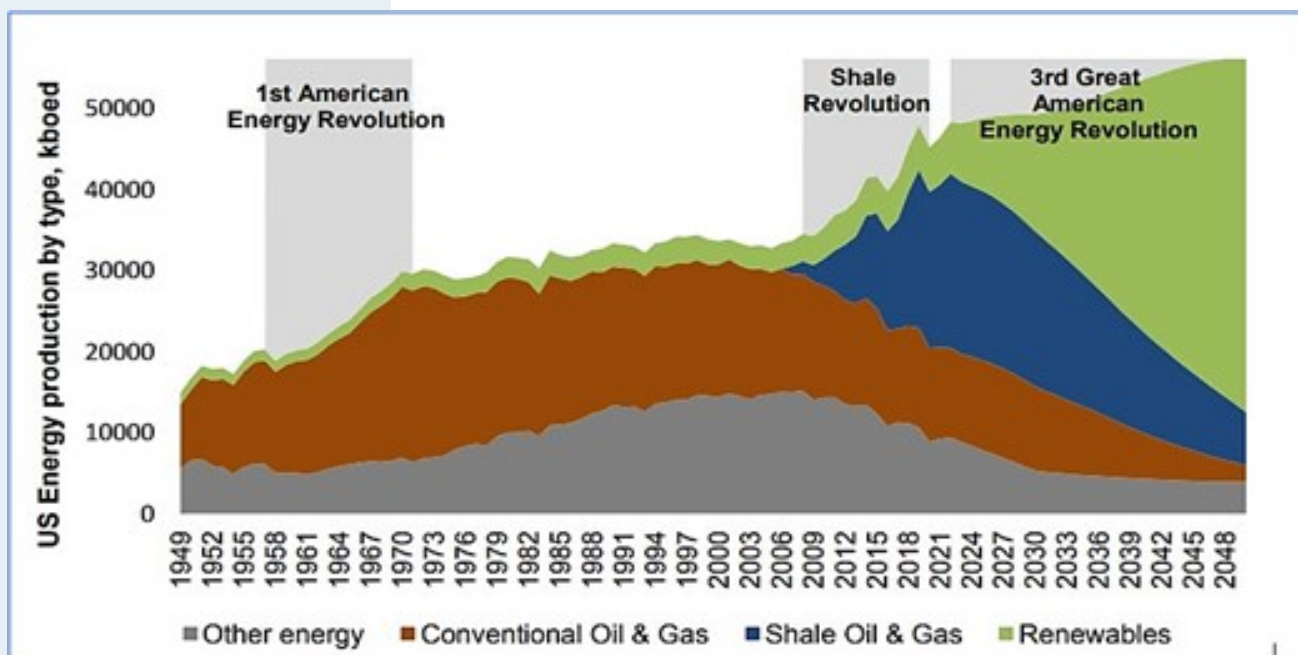
Un secondo tema caldo del momento è quello del “Friend-shoring”, ovvero del rimpatrio (reshoring) delle attività produttive industriali dai paesi del Far East asiatico a Paesi “amici” più vicini, facenti parte della sfera di influenza europea o americana. Questa tendenza potrebbe trasformare i traffici e modificare i flussi che da 20 anni hanno caratterizzato il commercio marittimo, con la Cina e l’India fucine di produzione. Da capire chi saranno i grossi produttori nel futuro e quali paesi invece saranno i grandi consumatori delle merci prodotte.

Un terzo tema fondamentale è quello della indipendenza energetica e della green economy: tutti i paesi occidentali stanno al momento vagliando o già approvando importanti politiche di incentivo all’utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili.

Lo shale oil statunitense sta entrando nella fase di declino. Per poter mantenere la loro leadership energetica, gli Stati Uniti hanno bisogno di un’altra innovazione energetica. Si stima che le tecnologie rinnovabili possano fornire energia doppia rispetto allo shale oil, assorbendo tre trilioni di dollari di investimenti infrastrutturali nel prossimo decennio. Il 70% degli investimenti sarà diretto al passaggio all’elettrico. L’Inflation Reduction Act (IRA) fornisce una cornice normativa più snella, sbloccando incentivi stimati a \$ 1,2 trilioni entro il 2032.

Le politiche europee incentivano il fotovoltaico e le pompe di calore, e il passaggio all’idrogeno verde viene ormai definito la terza rivoluzione energetica, dopo il passaggio dal carbone al petrolio negli anni ’60 e dal petrolio estratto allo shale oil negli anni intorno al 2010.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO... SEGUE



Fonte immagine: @carlquintanillaTwitter

Gli operatori delle catene di importazione del petrolio devono quindi pensare a costruirsi fonti di reddito alternative, per non rischiare di ritrovarsi con un calo dei ricavi. In questa ottica, il tema dell'artificial intelligence e quello del reshoring si intrecciano, presentando nuove opportunità per le città portuali: il pianeta è cablato. Lo sarà sempre di più, per assecondare le nuove necessità informatiche. Internet è un'infrastruttura fisica enorme, che include cavi sottomarini che percorrono le principali rotte navali e passano per gli stretti e le isole da sempre strategiche per il commercio. Il 99% dei dati intercontinentali vengono trasportati tra 1400 stazioni sulle coste di tutto il mondo. Le stime parlano di dieci trilioni di dollari di transazioni finanziarie trasmesse ogni giorno.

I costruttori delle reti sottomarine sono consorzi costituiti da compagnie tecnologiche e di telecomunicazione, che poi rivendono capacità a clienti di tutto il mondo. Google, Microsoft e Meta hanno investito 2 miliardi di dollari in cavi tra il 2016 e il 2022. Loro stessi utilizzano due terzi della capacità di trasmissione. I satelliti non vengono impiegati perché sono molto più costosi da lanciare e mantenere, oltre che lenti nella trasmissione dei dati.

La Cina non è restata a guardare, infatti Huawei nel 2019 deteneva il 15% del mercato dei cavi sottomarini, attraverso la joint venture Huawei Marine costituita con Global Marine basata in UK. Nel 2019 con il crescere delle tensioni geopolitiche l'amministrazione Trump ha imposto sanzioni su Huawei, forzandola a disinvestire dalla JV. Le paure reciproche di spionaggio stanno modificando la disposizione della rete dei cavi, con una tendenza a infrastrutture frammentate, indipendenti tra loro e separate in stile guerra fredda.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Worldbank.org, Ecb.europa.eu, Federalreserve.gov, Unicredit research, Financial Times, Sole24Ore, Morgan Stanley Research, JPM Research, Banca Generali, CNBC, Goldman Sachs Research, Mazziero Research, Kayros Research, Zeygos Research, Seeking alpha, ZeroHedge, Eurostat, Morningstar, www.nasdaq.com, imf.org, Marketwatch.com, data.bls.gov, Fedsearch.org, fred.stlouisfed.org, stlouisfed.org, www2.telegeography.com, @carlquintanilla via Goldman/Pasquariello)

UNO SGUARDO ALLA TURCHIA

A fine maggio 2023 il presidente Recep Tayyip Erdoğan è stato rieletto ad un mandato quinquennale con il 52.1% dei voti, battendo largamente il rivale Kemal Kılıçdaroğlu che guidava una coalizione a sei partiti, esattamente 20 anni dopo la sua prima elezione nel 2003.

La vittoria è arrivata al culmine di una campagna elettorale svoltasi in un clima sociale caratterizzato da drammatici aumenti dei prezzi e un'opposizione coalizzata e coesa. I punti di scontro sono stati: le politiche economiche troppo espansive, l'utilizzo delle riserve valutarie.

Durante la prima settimana di giugno, il presidente Erdogan ha nominato il nuovo ministro delle finanze, Mehmet Şimşek, ma soprattutto ha nominato il nuovo capo della banca centrale turca, Hafize Gaye Erkan, esperta in risk management, ex banker presso Goldman Sachs e First Republic, e PhD a Princeton in Financial Engineering. Il mercato si aspetta che la nuova governatrice raddoppi i tassi di interesse la prossima settimana, passando dal 8.5% al 17%. Di conseguenza l'aspettativa è che la lira si deprezzi almeno del 15% nei prossimi 12 mesi, dopo aver perso il 64% in due anni.

Il precedente governatore della banca centrale aveva tagliato i tassi dal 19% al 8.5% in due anni, innescando una acuta crisi inflazionistica e una domanda interna eccessiva che avevano messo la lira turca sotto forte pressione.

L'obiettivo ora è riportare la Turchia su un percorso economico sostenibile, che richiede però un forte deprezzamento della lira turca: nel periodo preelettorale era tenuta su artificialmente attraverso operazioni di acquisti sul mercato per 23 miliardi di dollari nel solo 2023. Un cambiamento repentino non sarà facile, viste le anomalie create dalle recenti politiche economiche troppo accomodanti del precedente governo Erdogan: tassi molto bassi, la volontà di difendere la lira turca nonostante l'inflazione galoppante, distribuzioni di gas gratuito, l'innalzamento degli stipendi minimi avevano provocato la fuga dei capitali esteri e creato squilibri macroeconomici profondi.

Erdogan ha dichiarato recentemente che la sua opinione [non convenzionale] è ancora che i "tassi alti causino più inflazione", ma che lui permetterà ai componenti del governo tecnico e della banca centrale turca di intraprendere le misure che riterranno opportune per ristabilire valori accettabili di inflazione e bloccare la spirale inflazionistica in atto.

Tra le priorità figurano: aumentare la competitività della Turchia e il suo export, e ridimensionare il deficit corrente, causato dalle troppe importazioni rispetto alle esportazioni: ad aprile 2023 il deficit ammontava a quasi 30 miliardi di dollari, il peggior valore mai registrato. Il deficit è stato finanziato in larga parte grazie alle riserve di valuta estera della banca centrale, con una pericolosa politica di impiego delle riserve in valuta estera, al momento negative per 16 miliardi di dollari.

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

Leggi qui un approfondimento: [Turchia nuovo orizzonte della globalizzazione](#)



Tra le priorità figurano aumentare la competitività della Turchia e il suo export, e ridimensionare il deficit corrente, causato dalle troppe importazioni rispetto alle esportazioni: ad aprile 2023 il deficit ammontava a quasi 30 miliardi di dollari....



...viene introdotta una nuova autorità doganale centrale dell'UE che sovrintenderà a un hub centrale di dati doganali dell'UE che a lungo termine sostituirà l'infrastruttura informatica doganale esistente degli Stati membri dell'UE.

le dogane hanno recentemente dovuto affrontare diverse sfide legate ad un aumento del commercio, in particolare delle spedizioni di basso valore vendute online (e-commerce) che entrano nell'UE ogni anno; un enorme aumento del numero di norme da applicare alle merci, in particolare le norme che supportano le priorità e i valori dell'UE come la legislazione sui cambiamenti climatici, la protezione dell'ambiente etc.

PROPOSTA DI RIFORMA DELL' UNIONE DOGANALE EUROPEA

Il 17 maggio 2023 la Commissione Europea ha pubblicato le tanto attese proposte per una revisione completa della riforma doganale dell'Unione europea. Secondo il comunicato stampa della Commissione¹⁾ si tratta della riforma più ambiziosa e completa dell'Unione doganale dell'UE dalla sua istituzione nel 1968. Con queste proposte la Commissione europea vorrebbe portare avanti tre importanti ambizioni:

- stabilire un nuovo partenariato con le imprese;
- avere un approccio più intelligente ai controlli doganali ;
- passare a un approccio più moderno al commercio elettronico.

In termini più concreti, nelle proposte viene introdotta una nuova autorità doganale centrale dell'UE che sovrintenderà a un hub centrale di dati doganali che a lungo termine sostituirà l'infrastruttura informatica doganale esistente degli Stati membri dell'UE. La nuova autorità doganale dell'UE sarà incaricata della gestione dei rischi e dei controlli doganali. Allo stesso tempo, la Commissione europea propone di abolire l'attuale soglia in base alla quale le merci di valore inferiore a 150 euro sono esenti da dazio doganale e introduce un calcolo semplificato del dazio doganale per le merci di valore ridotto.

È evidente che un documento così completo ed articolato, qual è la bozza di riforma del Codice Doganale dell'Unione (CDU), contenente ben 159 articoli, non possa essere riassunto in poche pagine, ciononostante è importante esporre alcune questioni fondamentali che da esso emergono.

Intanto c'è da dire che la direzione generale della Fiscalità e dell'Unione Doganale (DG TAXUD) aveva invitato un gruppo di esperti - Wise Persons Group (WPG) - a esaminare il futuro delle formalità doganali all'interno dell'Unione europea. Nel marzo 2022 gli esperti del WPG hanno pubblicato un rapporto, contenente alcune importanti raccomandazioni alla Commissione Europea, in base alle quali quest'ultima ha iniziato a redigere il nuovo CDU.

Vediamo ora perché la Commissione propone questa riforma.

Innanzitutto, le dogane hanno recentemente dovuto affrontare diverse sfide legate ad un aumento del commercio, in particolare delle spedizioni di basso valore vendute online (e-commerce) che entrano nell'UE ogni anno; un enorme aumento del numero di norme da applicare alle merci, in particolare le norme che supportano le priorità e i valori dell'UE, come la legislazione sui cambiamenti climatici, la protezione dell'ambiente etc. ed infine la necessità di reagire continuamente ai cambiamenti e alle priorità geopolitiche a sostegno della gestione delle crisi e dell'applicazione delle sanzioni.

Consideriamo intanto che oggi gli importatori devono trattare con 27 amministrazioni doganali nazionali ed un numero elevato di interfacce e di sistemi informatici separati, tutti costosi da gestire e non necessariamente interconnessi. In aggiunta, non esiste una banca dati doganale centrale o una supervisione della catena di approvvigionamento, rendendo quest'ultima vulnerabile a tutti i tipi di rischi: dalla perdita di entrate pubbliche, alle frodi, all'immissione sul mercato di prodotti pericolosi, etc.

Passiamo quindi ad esaminare cosa propone la Commissione.

PROPOSTA DI RIFORMA DELL' UNIONE DOGANALE EUROPEA...SEGUE

Al fine di rafforzare la capacità delle dogane di controllare le catene di approvvigionamento e di intervenire, ove necessario, nonché di ridurre le formalità amministrative e la burocrazia superflua, rafforzando nel contempo la capacità delle dogane di controllare e impedire l'ingresso delle merci nell'UE quando necessario, la Commissione propone oggi di riformare l'unione doganale secondo tre pilastri principali.

Una nuova partnership tra dogane e imprese basata su trasparenza e responsabilità e supportata da un'intelligenza artificiale basata sui dati che semplifica enormemente o addirittura elimina del tutto la necessità di dichiarazioni doganali.

Un modello aggiornato di sorveglianza e valutazione del rischio, gestito da una nuova autorità, che aiuti gli Stati membri a concentrare i loro sforzi di controllo dove è più importante e a far rispettare meglio le norme dell'UE.

Un quadro più moderno per il commercio elettronico che riduca gli enormi livelli di frode nel settore, introducendo al contempo maggiore trasparenza e tranquillità per i consumatori.

Il nuovo CDU sembra quindi essere una regolamentazione fondamentale per questioni quali la sorveglianza del mercato, la sicurezza generale dei prodotti, la protezione e la legislazione ambientale, accelerando in tal modo il raggiungimento di uno sportello unico.

Nello specifico, nel nuovo sistema ogni spedizione di merci sarà collegata a un'impresa o persona che è responsabile del rispetto dei pagamenti dei dazi e delle norme sui prodotti. Gli importatori e gli esportatori diventeranno gli unici responsabili del pagamento dei dazi e delle tasse applicabili e della conformità delle merci alle norme e alla legislazione dell'UE.

Le dogane invece saranno in grado di individuare e controllare in modo più preciso i possibili rischi legati alla sicurezza, alla frode o all'elusione della legislazione sulle merci vietate e soggette a restrizioni, indipendentemente dal luogo in cui le merci entrano nell'UE. Le dogane avranno inoltre tutte le informazioni, in tempo reale, di cui hanno bisogno su quali merci arriveranno e quando, potendo così intervenire su qualsiasi spedizione, in base alla loro analisi dei rischi e in qualsiasi momento, prima del carico, all'ingresso, durante il trasporto all'interno dell'UE o alla destinazione finale.

Nel complesso, nell'Unione doganale riformata, le imprese che vogliono portare merci nell'UE potranno registrare tutte le informazioni sui loro prodotti e sulle catene di approvvigionamento in un unico ambiente online: il nuovo hub di dati doganali dell'UE.

Ci sarà poi una nuova autorità doganale che supervisionerà l'hub di dati doganali dell'UE, e che contribuirà inoltre a migliorare l'approccio alla gestione dei rischi e ai controlli doganali.

La riforma proposta prevede che le piattaforme online siano responsabili di garantire che i dazi doganali e l'Iva siano pagati al momento dell'acquisto, per cui i consumatori non dovranno più far fronte a costi occulti o richieste di documenti non previsti al momento dell'arrivo del bene acquistato.

Al contempo il nuovo CDU introdurrà il Trust and Check Trader (operatori commerciali più affidabili), che dovrà soddisfare i più alti standard possibili in termini di organizzazione amministrativa e misure di controllo interno, conoscenza doganale,

Una nuova partnership tra dogane e imprese basata su trasparenza e responsabilità e supportata da un'intelligenza artificiale basata sui dati che semplifica enormemente o addirittura elimina del tutto la necessità di dichiarazioni doganali.

Un modello aggiornato di sorveglianza e valutazione del rischio, gestito da una nuova autorità dell'UE, che aiuti gli Stati membri a concentrare i loro sforzi di controllo dove è più importante e a far rispettare meglio le norme dell'UE.

PROPOSTA DI RIFORMA DELL' UNIONE DOGANALE EUROPEA...SEGUE

etc. e sarà comunque soggetto a monitoraggio continuo. Verrà così creato un gruppo specifico di operatori "Trust & Check" sulla base del programma attualmente in vigore degli operatori economici autorizzati (AEO).

Una sintesi della riforma e i testi legislativi delle proposte possono essere consultati sulla pagina web della riforma doganale della Commissione UE, dove è stata pubblicata anche una tempistica indicativa, ma ambiziosa, ovvero: secondo le proposte, il Data Hub aprirà per le spedizioni di e-commerce nel 2028, seguito (su base volontaria) da altri importatori nel 2032, portando a vantaggi e semplificazioni immediate. Gli operatori Trust & Check (commercianti più fidati) potranno inoltre sdoganare tutte le loro importazioni presso le autorità doganali dello Stato membro in cui hanno sede, indipendentemente da dove le merci entrano nell'UE²⁾ Una revisione nel 2035 valuterà se questa possibilità può essere estesa a tutti i trader quando l'Hub diventerà obbligatorio a partire dal 2038.

Le proposte legislative della riforma doganale dell'Unione Europea dovranno ora essere trasmesse al Parlamento europeo e al Consiglio dell'Unione europea per un accordo e al Comitato economico e sociale europeo per consultazione.

Nel complesso, questa riforma mira a realizzare un'unione doganale più semplice, più intelligente e più sicura. Istituirà un quadro di cooperazione più efficiente in termini di costi ed efficace per disciplinare l'unione doganale, basato sulla gestione dei rischi e sulla base di un nuovo partenariato tra le autorità doganali dell'UE, tra le dogane e le imprese.

Note:

- 1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_2643
- 2) Link: [pagina web della riforma doganale della Commissione UE](#)



ADDIO AL MITO DEL TRANSIT TIME ?

Abbiamo letto un interessante articolo tecnico (tratto da un report di Bimco) su una nota testata quotidiana di settore online del giorno 5 maggio inerente possibili modifiche (riduzione) delle velocità delle navi portacontainer impiegate nei servizi transoceanici fondamentali ovvero Transpacifico, Far East Europe e Transatlantico.

Una prima conferma di tale iniziativa è stata data dalla Maersk con un comunicato ai clienti di data 15 maggio scorso

L'articolo riporta dati molto puntuali ma anche molto tecnici dei quali forse una buona parte dei non addetti direttamente ai lavori (e intendiamo programmatori di servizi di linea container) può non afferrarne le conseguenze.

Dobbiamo necessariamente ricordare quali sono i parametri e i meccanismi operativi che impongono ai servizi oceanici delle regole che possiamo definire ferree.

1. La toccata settimanale a data fissa
2. Il numero di navi impiegate sulla singola stringa
3. La necessità di avere navi di prestazioni e capacità omogenee per ciascuna stringa
4. I porti capolinea e quelli di toccata fissati per ogni singola stringa

Questo per quanto riguarda la parte armamento.

Con i terminal dei porti di toccata vanno quindi concordate le "windows" durante le quali la nave in ogni singolo porto avrà la disponibilità di banchina e quindi la possibilità di effettuare le sue operazioni commerciali. Le "windows" vanno rigidamente rispettate in quanto fuori dalle stesse la nave non avrà la priorità di banchina e di pronta operatività e le stesse devono ovviamente essere anche rigidamente allineate e compatibili con i criteri generali sopra elencati.

Ovviamente il servizio dovrà anche offrire al carico competitività sia di tariffe che di affidabilità, ma **soprattutto di transit time** rispetto alla concorrenza.

Ultima, ma determinante nota che forse è la più complessa da spiegare:

Un servizio con queste caratteristiche che sono assolutamente imperative deve in primis rispettare la regola del "7" (trattandosi normalmente di servizi settimanali a data fissa)

Ovvero, non appena impostato un porto capolinea (home-port) la stessa nave deve poter tornare allo stesso in 14 giorni (servizio con 2 navi), 21 giorni (servizio con 3 navi), 28 giorni (servizio con 3 navi) e così via.

Per esemplificare, i Servizi Europa-Far East usano generalmente parametri 7x7=49 gg, 7x8= 56gg 7x9= 63gg di rotazione TAT, Turn Around Time.

Come si può osservare, i vincoli operativi sono strettissimi e molteplici.

Quindi se vengono prospettate modifiche alle velocità di servizio l'unica maniera per applicarle è la riduzione dei porti intermedi di toccata della singola stringa, oppure le seguenti alternative:

- l'inserimento di ulteriori unità in esercizio nella stringa considerata
- un accorciamento delle stringhe, che però richiede un aumento del numero delle stesse per assicurare il servizio dai porti che sono stati sacrificati.
- l'allungamento della stringa, che però causa un netto peggioramento del transit time.
- l'utilizzo maggiore dei porti hub e del trasbordo su feeder per la distribuzione sui porti esclusi o di seconda fascia.
- una combinazione di tutti questi elementi che comunque richiedono modifiche nel numero di navi impiegate.

Con i terminal dei porti di toccata vanno quindi concordate le "windows" durante le quali la nave in ogni singolo porto avrà la disponibilità di banchina e quindi la possibilità di effettuare le sue operazioni commerciali. Le "windows" vanno rigidamente rispettate in quanto fuori dalle stesse la nave non avrà la priorità di banchina e di pronta operatività e le stesse devono ovviamente essere anche rigidamente allineate e compatibili con i criteri generali sopra elencati.



ADDIO AL MITO DEL TRANSIT TIME ? ...SEGUE

In conclusione, una rivisitazione dei paradigmi che hanno sostenuto lo shipping mondiale e della sua crescita esponenziale che ha garantito l'esplosione economica del mercato internazionale nel periodo del globalismo e del consumismo estremizzato.

Fine quindi del mito del "transit time" estremizzato e considerato come essenziale costi quel che costi?

Troppo presto per affermarlo, anche perché se a questo tema aggiungiamo quello già trattato o perlomeno impostato relativo allo scioglimento del consorzio 2M, si potrebbe determinare a cascata anche un diverso assetto per le altre due Alleanze, ma soprattutto un aspetto che stiamo monitorando con grande attenzione ovvero il calo del trasportato sul Transpacifico (ma in misura meno importante anche sull'Europa registrato nell'ultimo semestre - quarto trimestre 2022 + 1 trimestre 2023), quindi lo scenario diventa potenzialmente inquietante.

In conclusione, una volta di più, l'andamento dello shipping mondiale rappresenta un fondamentale termometro per valutare lo stato di salute e gli orientamenti dell'economia mondiale.

È evidente che, se gli USA importano dalla Cina il 20% in meno, lo stesso discorso vale anche specularmente per la Cina che esporta. (Effetto reshoring o crisi sistemica dei consumi dopo la bolla post Covid?) Prematuro anche qui trarre delle conclusioni affrettate

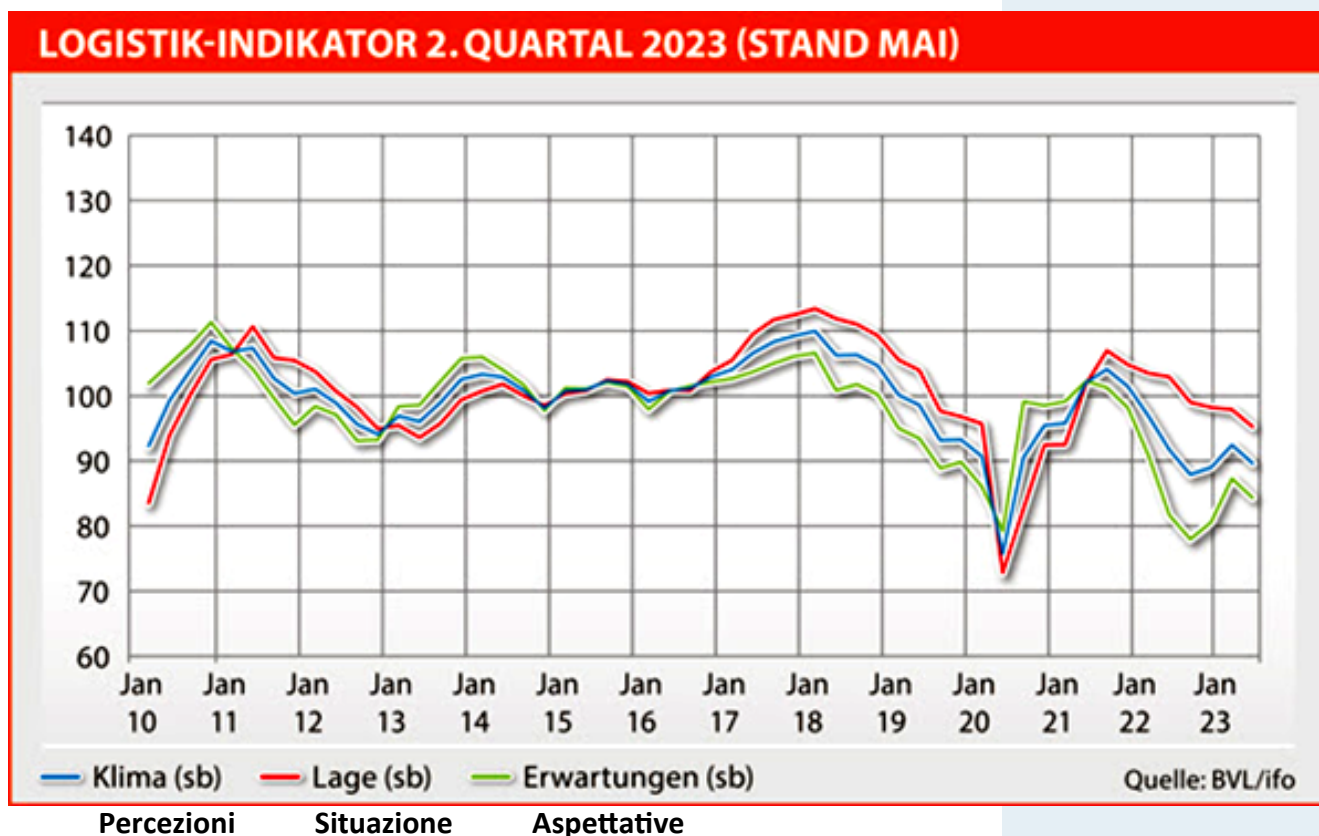
Ma abbiamo già detto che la Cina non può permettersi una crescita inferiore al 3% annuo se vuole mantenere tutti gli obiettivi che si è posta.

Riprenderemo l'argomento a presto quando le acque si saranno un po' più calmate.



UN COMMENTO DEL PROF. DR. ING. THOMAS WIMMER,
PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE LOGISTICA TEDESCA
(BVL) SULL'INDICATORE LOGISTICO DELL'ISTITUTO IFO

L'interazione di aspettative, percezioni ed esperienze



A prima vista, la tendenza attuale può essere riassunta semplicemente: "In qualche modo tutto sta peggiorando". Solo le aspettative commerciali dei fornitori di servizi logistici sono leggermente più positive, ma anche queste sono chiaramente in contrazione. Nell'industria e nel commercio, i valori dell'attuale situazione economica stanno diminuendo in modo significativo, così come le aspettative per i prossimi sei mesi.

Le aspettative sono determinate dalle percezioni e dalle esperienze. Sono relative e sono influenzate da moventi psicologici. Ludwig Erhard una volta affermò: "L'economia è al 50% psicologia". Vale la pena dare un'occhiata più da vicino.

I soci BVL del settore della vendita al dettaglio e dei beni di consumo segnalano carenze e aumenti dei prezzi delle materie prime. A seguito della crisi ucraina, i prezzi dell'energia sono aumentati molte volte rispetto alla crisi Lehman nel 2009, a Fukushima nel 2011 o alla crisi Covid19 nel 2020/21. I mercati sono turbolenti, il comportamento dei clienti è cambiato e gli ambiziosi obiettivi climatici vengono messi in primo piano.

I gestori portuali stanno notando un forte aumento delle "partenze vuote", cancellazioni delle partenze delle navi al fine di ridurre la capacità di carico. Già all'inizio del 2023, ce n'erano più in un mese che in tutto il 2022. Ci sono molte merci nei magazzini tedeschi, in particolare merci stagionali. Ma anche molte altre categorie sono difficilmente gestite.



Nell'e-commerce, le cose sono diventate molto più tranquille. Le scorte vengono ridotte, perché il capitale circolante è ancora una volta sotto attenta osservazione. I consumatori sono riluttanti a consumare a causa dell'inflazione. Anche i mercati stabili come il mercato sanitario e dell'"interior design" sono attualmente saturi. C'è una pressione sui prezzi.

Quindi è sorprendente un'aspettativa pessimistica di sviluppo economico? Ci sono anche opinioni opposte: nonostante gli shock temporanei nelle catene del valore, i consumi sono stati complessivamente abbastanza stabili negli ultimi mesi. L'effetto congiunto di inversione dei tassi di interesse e inflazione sta riducendo i consumi, ma ci si può aspettare condizioni "più stabili" a un livello inferiore. Per inciso, l'immobiliare logistico è pienamente utilizzato: solo l'1,5% dello spazio esistente è disponibile.

Il settore automobilistico si è stabilizzato, anche se a un livello inferiore rispetto al 2018/19. La riduzione della domanda e l'uso intelligente di risorse scarse per prodotti ad alto margine stanno funzionando. Le dinamiche positive possono essere osservate nelle batterie e nella componentistica. E i prezzi del trasporto aereo e marittimo sono diminuiti, ma il trasporto per vie navigabili interne sta vivendo un boom speciale a causa del boom del trasporto di carbone.

Quindi, ancora una volta, non c'è motivo di preoccuparsi oltre misura. Ciò che viene raccomandato è ciò che ha già funzionato spesso: rimanere vigili, navigare a vista, utilizzare nicchie ed entrare in dialogo con le altre parti interessate, con gli stakeholder dell'economia.

Inoltre, dovremmo lasciarci alle spalle le discussioni ideologiche. Indipendentemente dal fatto che piacciono o meno gli attuali governanti, la concorrenza internazionale non si prende una pausa. In Asia, molte delle innovazioni ancora in discussione in Germania vengono già implementate come standard. I progressi tecnologici non possono essere fermati e le opportunità che ne derivano devono essere colte. L'espansione delle infrastrutture non può essere realizzata da un solo soggetto. È necessaria un'azione congiunta da parte di fornitori, aziende, associazioni e governo. La BVL e i suoi associati faranno la loro parte.

NOTIZIE FLASH

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI AUTOTRASPORTO MERCI FINANZIAMENTI PER ADEGUAMENTO PARCO VEICOLARE IN MANIERA ECOSOSTENIBILE

Con il D.M. MIT n.97 del 12.4.2023 il Ministero ha stabilito gli incentivi, nel limite complessivo di spesa pari a 25 milioni di euro, destinati agli interventi effettuati dalle imprese che esercitano attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, che intendano procedere con il processo di adeguamento del parco veicolare in senso maggiormente eco sostenibile, valorizzando l'eliminazione dal mercato dei veicoli più obsoleti.

I contributi sono concessi a fondo perduto fino ad esaurimento delle risorse ed è esclusa la cumulabilità con altre sovvenzioni. I beni agevolati non possono essere alienati, concessi in locazione o a noleggio e devono rimanere nella disponibilità del beneficiario dei contributi nel triennio successivo alla data di erogazione del contributo medesimo, nonché nel periodo intercorrente fra la data di presentazione della domanda e quella di riscossione del beneficio, pena la revoca.

L'importo massimo ammissibile per gli investimenti per singola impresa non può superare euro 550.000 ed è onnicomprensivo per la totalità dei veicoli acquisiti dall'impresa che richiede il beneficio.

Per le modalità ed i termini per la presentazione delle istanze vai al Link:

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2023/05/23/119/sg/pdf>

REGIONE F.V.G. - PR FESR 2021/2027 FVG FINANZIAMENTO A FONDO PERDUTO PER SOVVENZIONI FINALIZZATE A SVILUPPARE PROGETTI NEGOZIALI DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE-TECNOLOGIE MARITTIME.

BANDO A1.1.2.

Contributi a fondo perduto per la realizzazione di progetti negoziali congiunti di ricerca industriale e/o di sviluppo sperimentale e/o di innovazioni di processo e/o di innovazione dell'organizzazione rivolti specificatamente all'area di specializzazione "Tecnologie Marittime" della S4 regionale.

I contributi sono concessi con le modalità disciplinate dal Bando approvato con deliberazione n. 784 della Giunta regionale del 19 maggio 2023, di cui di seguito sono riportati gli elementi di sintesi.

BENEFICIARI

Imprese del territorio regionale (micro, piccole, medie e grandi), università e organismi di ricerca pubblici e privati insediati in regione, enti gestori dei parchi scientifici e tecnologici regionali e dei distretti regionali.

DOTAZIONE FINANZIARIA

La dotazione finanziaria del bando è pari a € 3.999.966,00, come quantificata nel Piano finanziario approvato con deliberazione della Giunta regionale 3 febbraio 2023 n. 176.

Le risorse finanziarie possono essere ulteriormente integrate mediante eventuali dotazioni aggiuntive.

PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA

La domanda può essere inviata, tramite il sistema on line dedicato, dalle ore 10.00 del giorno 5 giugno 2023 alle ore 16.00 del giorno 31 agosto 2023.

Link: <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/istruzione-ricerca/fare-ricerca/FOGLIA11/>



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

NOTIZIE FLASH



TRASPORTI: SIGLATO MEMORANDUM D'INTESA TRA RAIL-NETEUROPE E L'IMPRESA COMUNE FERROVIARIA EUROPEA (EU-RAIL)

Nel contesto della Presidenza svedese dell'Unione europea, la firma del Memorandum of Understanding (MoU) tra RailNetEurope (RNE) e l'impresa comune ferroviaria europea (EU-RAIL), ha avuto luogo durante la Giornata del trasporto ferroviario a Stoccolma, Svezia il 30 maggio 2023.

RailNetEurope (RNE) e Europe's Rail Joint Undertaking (EU-RAIL) hanno firmato un **Memorandum of Understanding** volto a formalizzare la collaborazione tra i due enti a favore di una migliore rete ferroviaria di livello europeo

Grazie all'accordo, entrambe le organizzazioni si sono impegnate a **promuovere una rete ferroviaria integrata e ad alta capacità in tutta l'UE**, nonché ad eliminare le barriere all'interoperabilità e costruire un'architettura di sistema funzionale e armonizzata nel settore.

Nello specifico, l'accordo coprirà la gestione del traffico, l'allocazione delle capacità, lo scambio e la comunicazione di dati ferroviari, l'infrastruttura e i servizi correlati, con l'obiettivo di raggiungere un alto livello di efficienza nel settore e una più rapida adozione e implementazione di progetti e innovazioni attraverso il potenziale della digitalizzazione e dell'automazione.

SHIPPING – SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

Da Drewry:

Noli Contract e noli Spot

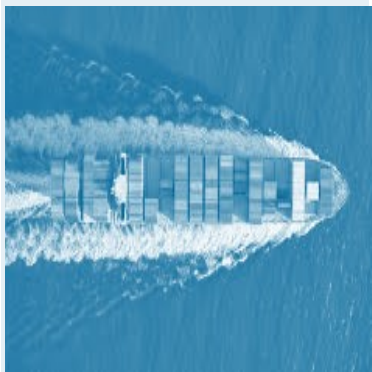
Drewry fa ovviamente il suo mestiere di analista di dati, ma gli stessi vengono poi ripresi dalla stampa specializzata, a volte con titoli estremizzati.

Tuttavia, ci permettiamo di fare, come utenti, i nostri commenti sulle più o meno sottointese conclusioni degli andamenti del mercato dello shipping che sembrano sempre più assomigliare ai sondaggi politici giornalieri, che annunciano clamorose cadute o sensazionali recuperi delle due parti politiche contrapposte ad ogni battito d'ali di una farfalla, mentre i dati sul medio termine in effetti variano di ben poco.

Ovvio che la bolla dei noli container degli scorsi due anni ha portato ad una altrettanto precipitosa revisione della politica delle compagnie sulle quote contract (meno remunerative ma assolutamente più stabili in termini di income) e su quelle spot (molto più flessibili e soprattutto remunerative specie in periodi di eccesso di domanda di stiva, ma ovviamente incerte sulla continuità temporale di income).

Ora le Compagnie, con un mercato raffreddato, tendono ad aumentare il mercato contract ed in questi passaggi c'è ovviamente una isteresi temporale rispetto alla situazione del trasportato.

Per cui ci guarderemmo per ora dal trarre conclusioni affrettate.



NOTIZIE FLASH

SHIPPING–SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA...SEGUE

Da Alphaliner

Idle vessels trend

Anche su questo tema si sprecano i commenti della stampa specializzata sulla riduzione dei servizi container, la rivisitazione delle linee, i blank voyages ed il rallentamento delle velocità (abbiamo già trattato a parte l'aspetto più importante, almeno finora, per i customers ovvero l'aumento del transit time)

Anche in questo caso sembra si prospetti la fine del mondo, ma poi verificando il dato sulle tabelle di Alphaliner vediamo che effettivamente c'è stato un picco di navi fermate intenzionalmente, ovvero per scelta commerciale (in coincidenza, peraltro, con il Chinese new Year, circa 900.000 TEU), ma ora i valori sono ampiamente rientrati ai livelli del 2022 (300.000 TEU).

Quindi il suggerimento per l'utenza è di mantenere i nervi saldi e verificare i dati sul medio periodo e non sulle emozioni del momento.

Da Shipping Italy

In arrivo a Genova un nuovo servizio container di Hm dall'Asia

Leggiamo che il vettore coreano sta implementando in autonomia (ovvero non in consorzio con altre compagnie della Ocean Alliance) una linea Far East/Med con 12 navi di media taglia da circa 10.000 TEU , sul seguente itinerario:

Busan, Kwangyang, Yangshan, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Klang, Kattupalli, Nhava Sheva, Mundra, Karachi, Jeddah, Damietta, Pireo, Genova, Valencia, Barcellona, Pireo, Damietta, Jeddah, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Kattupalli, Singapore, Hong Kong, Busan.

Questo, se non sbagliamo, è il primo vettore di livello che tenta una strada nuova operando un servizio che potremmo chiamare con linguaggio ferroviario "regionale" al posto dei tradizionali servizi "espresso" con un T/T di 42 giorni da capolinea a capolinea contro i tradizionali 29/35 giorni; collegando però direttamente molti porti che di solito sono serviti in trasbordo, è chiaro che punta molto anche sul carico dei collegamenti intermedi o local.





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,
Giulia Borrini (Donau Sviluppo S.r.l.), Maria Di Florio, Diego Stinco, Danilo Stevanato.

