



NEWSLETTER NR. 6_2023

FRIULI VENEZIA GIULIA COME REGIONE DEL TRASPORTO SOSTENIBILE

L'alluvione in Emilia-Romagna ci ha reso evidente ancora di più la fragilità del territorio che noi abitiamo e che spesso gestiamo senza il dovuto rispetto per gli equilibri ecologici, troppo concentrati come siamo sulla creazione di attività produttive che creano occupazione. Quelle che riguardano direttamente la nostra attività – trasporti e logistica – sappiamo che richiedono un consumo di suolo molto elevato. Lo dimostrano in questi anni recenti la diffusione tumultuosa di magazzini della distribuzione, i quali, oltre a richiedere migliaia di metri quadri di cementificazione per la loro costruzione, producono un'intensità di traffico – quasi esclusivamente stradale – che finisce per turbare gli insediamenti abitativi e le stesse attività produttive e commerciali di

una determinata zona, se i tassi di occupazione di un territorio superano certe soglie di tollerabilità. Da qui il prodursi di tensioni e di scontri tra i centri logistico-transportistici e la popolazione circostante. Gli esempi sono molti e ben noti a tutti, senza contare il prodursi di una conflittualità sociale e sindacale dovuta al fatto che spesso i magazzini della distribuzione impiegano cooperative d'appalto che non rispettano i diritti dei lavoratori ed evadono il fisco senza pudore (su queste problematiche mi permetto di rinviare alla lettura del libro a cura di Eugenio Gazzola, con vari contributi, compreso il mio, sul polo logistico di Piacenza: Città della logistica. Piacenza territorio lavoro, Edizioni Scritture, 2023).

SOMMARIO

Friuli Venezia-Giulia come regione del trasporto sostenibile.....1-3

Legislazione europea per la tutela del lavoro nelle catene del valore.....3-5

Bussola: overview dello scenario economico.....5-9

Approfondimento Egitto.....10-12

NOTIZIE FLASH

L'Ucraina conclude accordo per il programma Connecting Europe Facility13

Si amplia l'occupazione femminile al Porto di Trieste.....13

Shipping-spigolature dalla stampa specializzata.....14-15

FRIULI VENEZIA GIULIA COME REGIONE DEL TRASPORTO SOSTENIBILE ... SEGUE

...il Centro di riparazione e manutenzione carri ferroviari che la società Adriafer, controllata dall'Autorità di Sistema dei porti di Trieste e Monfalcone, ha di recente messo in servizio in un'area che fa parte dell'Autoporto di Gorizia (SDAG). Si tratta di un piazzale e di un capannone per complessivi 60 mila mq e di una vasta area recuperabile di circa 20 mila mq, perché occupata attualmente da costruzioni - destinate originariamente a fungere da stalle per il transito di animali vivi - in via di demolizione. Tutto questo complesso è rimasto per anni inutilizzato.

Anche il Friuli Venezia Giulia comincia a fare i conti con la necessità di regolamentare gli insediamenti e, se da un lato questo è positivo perché dimostra l'attrattività della nostra regione, dall'altro lato non vanno sottovalutate le problematiche che un'amministrazione intelligente deve saper cogliere in anticipo per adottare misure che non siano d'ostacolo agli investimenti – anzi, uno dei compiti più delicati è quello di applicare incentivi ben calibrati – ma siano strumenti di disciplina e di ordinato sviluppo.

Quando succedono catastrofi come quelle verificatesi in Emilia-Romagna il rammarico per non aver preso in tempo i dovuti provvedimenti è ancora più forte quando si assiste a un'occupazione e a una cementificazione del suolo da parte di infrastrutture pubbliche che non vengono utilizzate o che sono scandalosamente sottoutilizzate. Qui al danno si aggiunge la beffa.

Venivano in mente queste riflessioni a chi scrive queste note alcuni giorni fa, quando mi è capitato di visitare il **Centro di riparazione e manutenzione carri ferroviari** che la società Adriafer, controllata dall'Autorità di Sistema dei porti di Trieste e Monfalcone, ha di recente messo in servizio in un'area che fa parte dell'Autoporto di Gorizia (SDAG). Si tratta di un piazzale e di un capannone per complessivi 60 mila mq e di una vasta area recuperabile di circa 20 mila mq, perché occupata attualmente da costruzioni - destinate originariamente a fungere da stalle per il transito di animali vivi - in via di demolizione. Tutto questo complesso è rimasto per anni inutilizzato. Ora però tutto potrebbe cambiare. Innanzitutto per la decisione, recentemente presa dalla Regione FVG (v. Il Piccolo di Trieste del 12 luglio u.s.) di dare vita ad un ampio programma di upgrading logistico dell'area del goriziano, destinando 4 milioni di risorse allo SDAG, promuovendolo al rango di Interporto con standard intermodali europei, per lunghezza convogli e piazzali di carico e scarico carri, che in seguito verrà potenziato con la realizzazione di una lunetta ferroviaria in grado di facilitare le manovre, aumentando in tal modo la potenzialità della linea.

L'idea di Adriafer di utilizzare quest'area – mediante la creazione di una società, la Adriafer Rail Services - per un'attività altamente specializzata, come la manutenzione e riparazione carri ferroviari, che richiede personale certificato, e che va a tutto vantaggio di un potenziamento del traffico sostenibile in Friuli-Venezia Giulia, si inserisce perfettamente in questa strategia del governo regionale e della nuova Assessora ai Trasporti Cristina Amirante, anzi l'anticipa. È un'iniziativa che si inserisce nel solco di quelle prese dopo l'insediamento della Presidenza d'Agostino nei porti di Trieste e Monfalcone, le cui tappe principali sono state: unificazione della manovra ferroviaria, ottenimento della licenza per trazione su territorio extra portuale da parte di Adriafer, rivitalizzazione dei collegamenti coi centri logistici della Regione (Interporto di Cervignano e altri).

Con questo ulteriore passo Adriafer mette al servizio di tutta la Regione un'infrastruttura preziosa per le imprese ferroviarie e per i proprietari di carri non solo italiani. Il Centro si trova infatti a 500 metri dal confine italo-sloveno lungo una linea a binario unico attualmente non elettrificata (ma lo sarà in futuro) che collega il goriziano con la zona di Aidussina e che un domani potrebbe essere utilizzata come asta di manovra.

FRIULI VENEZIA GIULIA COME REGIONE DEL TRASPORTO SOSTENIBILE ... SEGUE

Il Centro ha una potenzialità a regime di 400 carri/anno, che oggi vengono trattati all'interno del capannone su un solo binario. Un secondo binario verrà costruito sul lato opposto. Vengono impiegati i dispositivi più moderni, dalle apparecchiature per il controllo dei materiali con ultrasuoni agli speciali dispositivi per sollevare il carro e consentire all'operatore di lavorare in piedi anche senza fossa. Attualmente lo spazio coperto e una parte di quello scoperto sono pieni di ruote di carri ferroviari e di altri componenti (respingenti, freni ecc.), il che consente a Adriafer Rail Services un'altra attività, quella di operatore logistico specializzato per attività di ricambistica e di fornitura veloce.

Che l'idea stia stata un'idea giusta lo dimostra l'immediata risposta di un colosso come VTG che ha concluso un contratto di servizio con Adriafer Rail Services; tra i proprietari di carri europei VTG è uno dei maggiori se non il maggiore.

Ci proponiamo di seguire gli ulteriori sviluppi di questa iniziativa e di informarne i lettori della nostra Newsletter, cercando di allargare lo sguardo anche alle implicazioni internazionali di un rafforzamento del network intermodale del Friuli-Venezia Giulia, una regione che sta diventando passo dopo passo punto di riferimento per il know how logistico italiano. (Sergio Bologna)

LEGISLAZIONE EUROPEA PER LA TUTELA DEL LA- VORO NELLE CATENE DEL VALORE

Recentemente, alcuni Stati Membri dell'UE hanno emanato delle legislazioni nazionali che stabiliscono un dovere di diligenza delle imprese sull'intera supply chain. Per esempio, in Germania è appena entrata in vigore la Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LKSG), una legge che impone il controllo dell'intera produzione e fornitura di beni e servizi che hanno come destinazione la Germania. Il controllo riguarda principalmente la protezione dell'ambiente, ma anche i diritti umani sul lavoro. La LKSG è destinata ad avere un impatto notevole su tutte le società, comprese quelle italiane, che intrattengono rapporti commerciali con imprese tedesche – come ha scritto Il Sole24Ore del 29 giugno u.s. I partner saranno chiamati, ad esempio, a predisporre report periodici che documentino e garantiscano il rispetto dell'ambiente e dei diritti dei lavoratori nelle proprie attività. Anche in Francia e nei Paesi Bassi troviamo legislazioni simili, che impongono alle società doveri di controllo sulla supply chain, coinvolgendo indirettamente anche imprese straniere.

Da qui nasce la volontà del legislatore europeo di armonizzare la materia, al fine di creare condizioni di parità tra le imprese dell'UE ed evitare distorsioni della concorrenza nel mercato. La prima iniziativa in tal senso ha portato all'emanazione della Direttiva sulla rendicontazione di sostenibilità (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD), atta ad uniformare e migliorare l'informativa delle imprese europee sulla sostenibilità ambientale e sociale delle proprie operazioni. Il programma di riforme sta proseguendo con due nuove iniziative legislative.

La prima iniziativa è la proposta di Direttiva per un quadro comune europeo di due diligence (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDD), presenta-



LEGISLAZIONE EUROPEA PER LA TUTELA DEL LAVORO NELLE CATENE DEL VALORE... [SEGUE](#)

.La proposta di Direttiva fa riferimento al concetto di “catena del valore”, e non, invece, a quello di “catena di approvvigionamento” (supply chain), già diffuso in altri contesti regolativi. Tale scelta implica una notevole ampiezza dell’ambito di applicazione, ritenuta esagerata dal Comitato Economico e Sociale Europeo (CES), che, nel suo parere, ha messo in luce le difficoltà delle imprese nel tracciare le attività a valle e quelle dei partner con cui hanno rapporti indiretti. Per circoscrivere l’ambito di applicazione ai processi che l’impresa è effettivamente in grado di controllare, il CES ha suggerito di limitare l’applicazione della Direttiva al fornitore diretto e all’acquirente diretto.

ta dalla Commissione UE a febbraio 2022 e attualmente in fase di prima lettura. La CSDD costituisce un notevole passo avanti rispetto alla CSRD, in quanto non si limita a regolare le modalità di reporting, bensì impone il controllo sul rispetto dei diritti umani da parte delle imprese partner.

La CSDD si applica alle società che superano una determinata soglia dimensionale, calcolata in base al fatturato e, in alcuni casi, al numero di dipendenti. Le società coinvolte sono sia quelle dei Paesi Membri dell’UE, sia quelle di Paesi terzi che operano nell’UE. Nello specifico, la Direttiva fa riferimento a una serie di obblighi inerenti all’impatto negativo sui diritti umani prodotto dall’attività della catena globale del valore. Tra gli esempi di condotte e pratiche che hanno un impatto negativo sui diritti umani, la CSDD cita il lavoro forzato, il lavoro minorile e la violazione delle misure minime di sicurezza sul lavoro.

In particolare, le società avrebbero l’obbligo di identificare, prevenire e mitigare i potenziali impatti negativi sui diritti umani, nonché di porre fine agli impatti negativi effettivi. Il processo di due diligence imposto dalla CSDD riguarda le attività svolte dalla società stessa e dalle sue controllate, ma anche le attività delle società dell’intera catena globale del valore con cui essa intrattiene un rapporto d’affari consolidato.

La proposta di Direttiva fa riferimento al concetto di “catena del valore”, e non, invece, a quello di “catena di approvvigionamento” (supply chain), già diffuso in altri contesti regolativi. Tale scelta implica una notevole ampiezza dell’ambito di applicazione, ritenuta esagerata dal Comitato Economico e Sociale Europeo (CES), che, nel suo parere, ha messo in luce le difficoltà delle imprese nel tracciare le attività a valle e quelle dei partner con cui hanno rapporti indiretti. Per circoscrivere l’ambito di applicazione ai processi che l’impresa è effettivamente in grado di controllare, il CES ha suggerito di limitare l’applicazione della Direttiva al fornitore diretto e all’acquirente diretto.

Il 1° giugno 2023 il Parlamento UE ha adottato, in seduta plenaria, la sua posizione sulla CSDD, il cui testo è stato approvato con 366 voti a favore e 225 contrari. Nei prossimi mesi, il Consiglio dovrà approvare il testo proposto dal Parlamento, oppure proporre, a sua volta, nuovi emendamenti. Vi sono alcune divergenze di opinioni tra le due istituzioni, com’è evidente dalla lettura dell’Orientamento generale del Consiglio pubblicato a novembre 2022. In tale Orientamento, il Consiglio ha proposto la sostituzione della nozione di “catena del valore” con quella di “catena di attività”, che escluderebbe completamente le attività a valle. Il Parlamento, invece, nel testo approvato a giugno, ha insistito sul termine “catena del valore”, ignorando, di fatto, sia l’Orientamento del Consiglio, sia il parere del CES, e sottolineando l’importanza di annoverare tra le attività rilevanti anche quelle connesse alla vendita, alla distribuzione, al trasporto, allo stoccaggio, alla gestione dei rifiuti e alla fornitura di servizi. Nei prossimi mesi dovrà essere trovato un compromesso tra Parlamento e Consiglio su tale punto: l’obiettivo auspicato è quello di trovare un accordo definitivo prima delle prossime elezioni europee, che si terranno dal 6 al 9 giugno 2024.

La seconda iniziativa legislativa da segnalare è la proposta di Regolamento che vieta i prodotti ottenuti con il lavoro forzato sul mercato dell’Unione. La proposta è stata presentata a settembre 2022, ma si trova già ad uno stadio piuttosto avanzato della procedura ¹⁾. Attualmente non esiste una legislazione dell’UE che consenta alle autorità degli Stati Membri di intervenire direttamente per tratte-

LEGISLAZIONE EUROPEA PER LA TUTELA DEL LAVORO NELLE CATENE DEL VALORE...SEGUE

nere, sequestrare o ordinare il ritiro di un prodotto che è stato ottenuto attraverso il lavoro forzato. Anche in questo caso, il legislatore mira ad evitare distorsioni della concorrenza, in particolare in seguito all'annuncio da parte di diversi Stati Membri di voler adottare una legislazione per evitare che i prodotti ottenuti con il lavoro forzato finiscano sui loro mercati.

In base al testo della proposta, le autorità dei Paesi Membri avrebbero la facoltà di ritirare dal mercato interno i prodotti ottenuti con il lavoro forzato, attraverso i controlli delle autorità doganali, che dovranno individuare e bloccare alle frontiere i suddetti prodotti. Nello specifico, in caso di sospetto di violazione degli obblighi previsti dal Regolamento, l'autorità competente potrebbe richiedere all'operatore economico di dar conto degli strumenti da esso adottati per prevenire, mitigare o far cessare il lavoro forzato. Il sospetto di violazione potrebbe provenire da diverse fonti di informazione: segnalazioni della società civile, notizie ottenute dai database relativi ai rischi di lavoro forzato in specifiche aree geografiche, report delle imprese sulle proprie operazioni e sulle operazioni dei propri partner, ecc. A tal proposito, si tenga presente che la CSDD e il Regolamento si completerebbero. Infatti, la proposta di Regolamento prevede che, se un operatore economico dimostra di aver svolto un efficace processo di due diligence sulla propria attività e sull'attività dei propri partner, tale da prevenire, porre fine o quantomeno mitigare il rischio di lavoro forzato, l'autorità competente è obbligata a tenerne conto nella propria valutazione. Se, invece, il sospetto di violazione si rivela fondato, l'autorità avvia un'indagine vera e propria, all'esito della quale può ordinare il ritiro del prodotto dal mercato e il suo smaltimento.

Gli ambiti di validità delle due proposte analizzate non si sovrappongono, nonostante si tratti, in entrambi i casi, di misure di hard Law volte a promuovere (anche) la sostenibilità del lavoro nelle catene globali del valore. Infatti, la CSDD riguarda la condotta e gli obblighi di diligenza delle imprese, ma non prevede misure volte specificamente a impedire l'immissione e la messa a disposizione di prodotti ottenuti con il lavoro forzato. Come illustrato, i due testi si integrano a vicenda e danno vita a un unico quadro, che rende imprescindibile per le società verificare periodicamente la serietà dei propri partner. Pertanto, le imprese dovranno strutturare la propria governance in modo da poter far fronte alle eventuali violazioni dei diritti umani sul lavoro nella catena del valore a cui partecipano. (Camilla Faggioni)

Note:

1) La Direttiva e il Regolamento sono due atti giuridici molto differenti. La Direttiva stabilisce un mero obiettivo, dopodiché spetta ai singoli Stati membri definire nel dettaglio il modo in cui conseguirlo, attraverso le legislazioni nazionali. Al contrario, il Regolamento è immediatamente vincolante e deve essere applicato in tutti i suoi elementi.



In base al testo della proposta, le autorità dei Paesi Membri avrebbero la facoltà di ritirare dal mercato interno i prodotti ottenuti con il lavoro forzato, attraverso i controlli delle autorità doganali, che dovranno individuare e bloccare alle frontiere i suddetti prodotti. Nello specifico, in caso di sospetto di violazione degli obblighi previsti dal Regolamento, l'autorità competente potrebbe richiedere all'operatore economico di dar conto degli strumenti da esso adottati per prevenire, mitigare o far cessare il lavoro forzato.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Inflazione in discesa, tassi reali in salita

Sulle Borse valori il tema che ha fatto da lepre nell'ultimo periodo è stato quello dell'Artificial Intelligence, che include in una visione più ampia tutto il settore dei semiconduttori, del software, dei chips e dei metalli necessari alla produzione. Da inizio 2023 il Nasdaq è salito del 36% e il DAX del 13%.



L'osservazione che l'inflazione USA sia più veloce a scendere che in Europa, fa pensare agli operatori che i tassi ufficiali della Federal Reserve verranno abbassati prima di quelli europei: il dollaro potrebbe indebolirsi ulteriormente, in modo lento.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Ha iniziato a farsi strada l'idea che l'inflazione sia finalmente ai massimi e che la spirale inflattiva sia stata scongiurata. Si intravede la fine dell'incubo per chi ha osservato il proprio potere d'acquisto ridursi di un quinto in meno in due anni, cioè soprattutto i lavoratori dipendenti, i pensionati e chiunque goda di rendite fisse non aggiustate all'inflazione.

Come sempre l'Europa è meno agile e reattiva rispetto agli USA, sia per la struttura politica frammentata, sia per il mercato del lavoro molto più statico e contrattualizzato. In ogni caso in entrambi i continenti la tendenza sembra essere la stessa.

In particolare, sono tre le componenti dell'inflazione che Fed e BCE vogliono arginare: è un traguardo già raggiunto nel 2022 quello del blocco dell'inflazione di materie prime e manufatti; è invece un target ancora in corso la disinflazione dei servizi. La terza componente, l'inflazione salariale, verrà affrontata nei mesi futuri.

In USA, l'economia reale finora ha retto gli aumenti dei tassi di interesse nominali degli ultimi 18 mesi. Conteggiando l'inflazione, però, i tassi reali non sono eccessivamente alti: la politica monetaria a prima vista molto restrittiva del 2022-2023 è servita soprattutto a tagliare le riserve bancarie in eccesso, mentre l'inversione nella curva dei rendimenti, già iniziata nel 2022 e proseguita nel 2023, ha parzialmente neutralizzato gli aumenti di rendimento per le scadenze a breve termine della curva. Il persistente stimolo monetario degli anni 2010-2020 ha permesso un ingente accumulo di risparmi. La crescita post pandemica è stata molto forte, superando ogni rosea previsione, come dimostrato dagli earning reports positivi su tutti i settori. Sembrerebbe uno scenario ideale, con un "soft landing" all'orizzonte, ovvero un rallentamento generale graduale con un ritorno dell'inflazione al 2% senza troppi contraccolpi su disoccupazione e GDP.

Gli strategist sono divisi sullo scenario 2023-2024, tra chi ritiene ancora probabile una recessione a conclusione della parabola di crescita decennale, e chi invece ritiene più probabile un atterraggio dolce.

La fazione più preoccupata osserva la curva dei rendimenti, che manda segnali preoccupanti già da molti mesi. Generalmente i Paesi occidentali tradizionalmente a basso rischio (Germania, USA, UK, Giappone) hanno curve dei rendimenti attesi influenzate principalmente dalle aspettative di crescita economica. La curva USA in particolare ha un buon track record nel segnalare recessioni in arrivo: storicamente, l'inversione della curva dei rendimenti è spia di disequilibri e di aspettative di recessione. Le statistiche mostrano come l'economia vada in recessione circa un anno dopo l'inversione della curva.

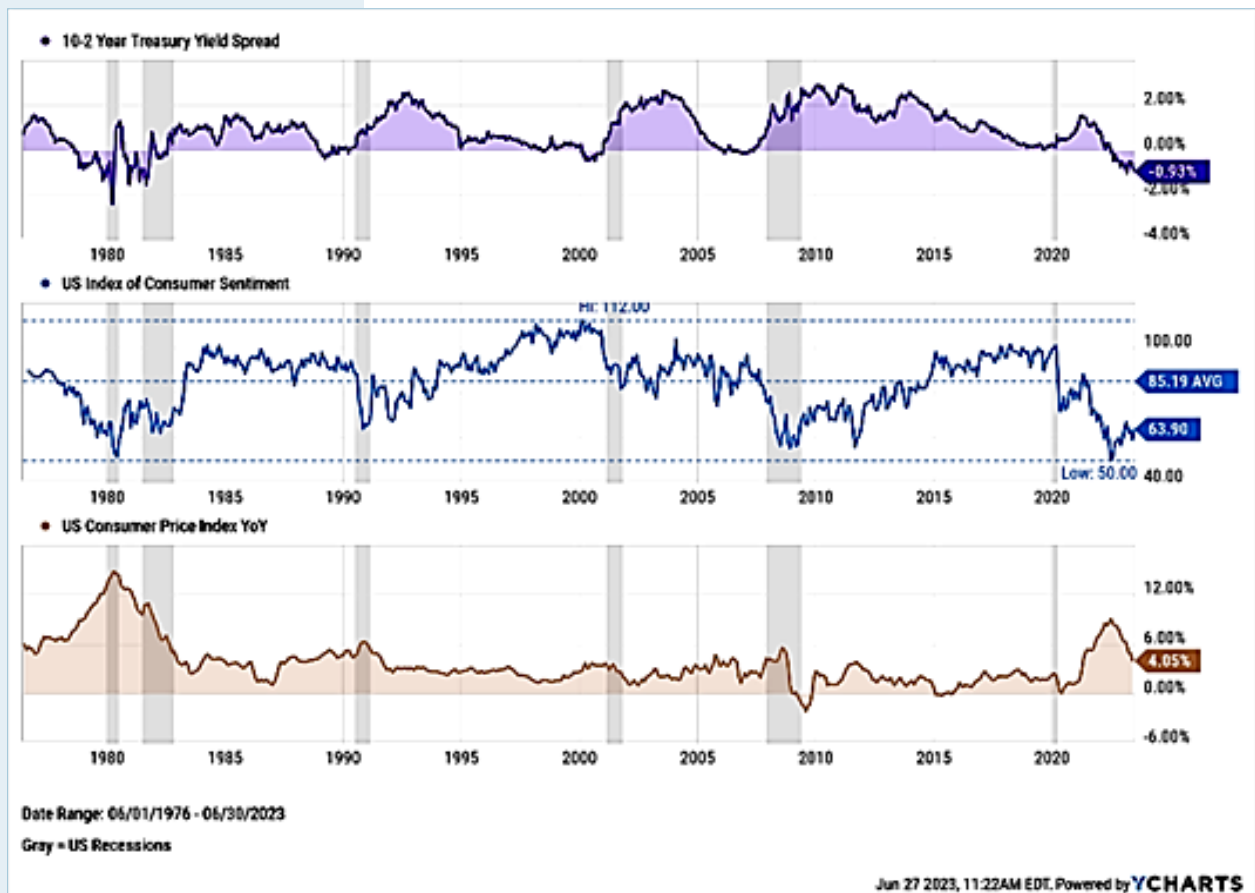
Prima o poi le famiglie finiranno di consumare i risparmi accumulati negli ultimi dieci anni, e le imprese inizieranno a mangiare la polvere: se il costo di finanziamento rimane alto ma l'inflazione (aumento dei prezzi e quindi del ricarico) scende, i margini di profitto non potranno che risentirne fortemente. La più classica delle conseguenze ipotizzabili è una minore occupazione, quindi una recessione o un rallentamento marcato, prevedibile per la fine del 2023.

La forma tipica e "sana" della curva dei rendimenti è quella inclinata verso l'alto, secondo la quale investendo a più lungo termine si ottengono rendimenti maggiori, premiando quindi l'investimento secondo la regola del "time value". La curva diventa molto ripida in periodi in cui gli investitori anticipano un periodo di forte crescita, come ad esempio la ripresa dopo una crisi finanziaria.

Gli strategist sono divisi sullo scenario 2023-2024, tra chi ritiene ancora probabile una recessione a conclusione della parabola di crescita decennale, e chi invece ritiene più probabile un atterraggio dolce.

Prima o poi le famiglie finiranno di consumare i risparmi accumulati negli ultimi dieci anni, e le imprese inizieranno a mangiare la polvere: se il costo di finanziamento rimane alto ma l'inflazione (aumento dei prezzi e quindi del ricarico) scende, i margini di profitto non potranno che risentirne fortemente. La più classica delle conseguenze ipotizzabili è una minore occupazione, quindi una recessione o un rallentamento marcato, prevedibile per la fine del 2023.

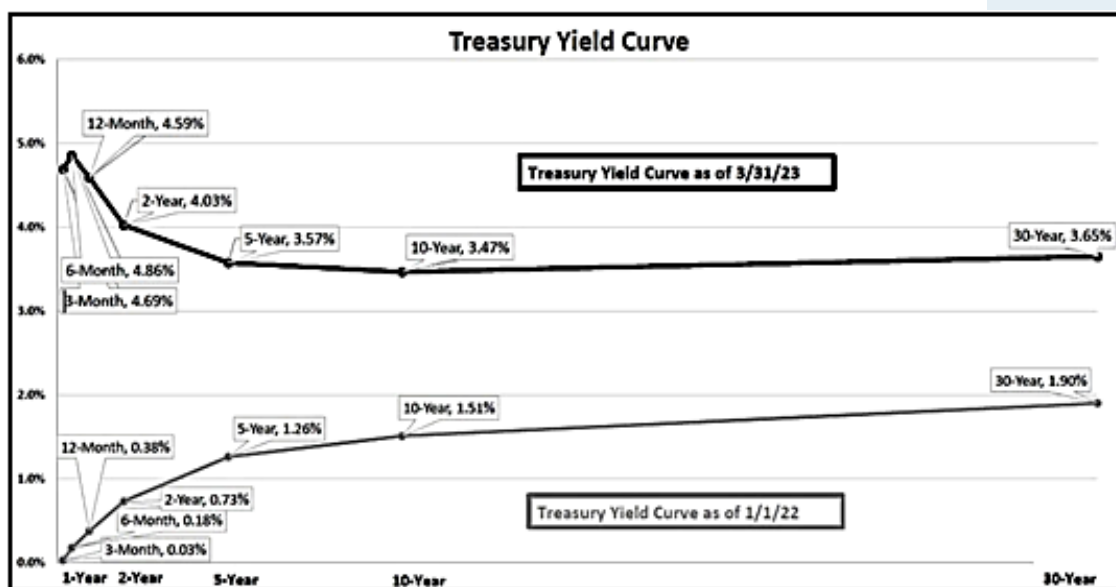
BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE



La forma tipica e “sana” della curva dei rendimenti è quella inclinata verso l’alto, secondo la quale investendo a più lungo termine si ottengono rendimenti maggiori, premiando quindi l’investimento secondo la regola del “time value”. La curva diventa molto ripida in periodi in cui gli investitori anticipano un periodo di forte crescita, come ad esempio la ripresa dopo una crisi finanziaria.

Al contrario, laddove la curva si presenti invertita (o inizialmente solo “appiattita”), si vincerebbe sfiducia nelle prospettive di crescita e una preferenza all’investimento sul breve termine, per la paura di ritrovarsi impelagati in un’economia in recessione con bassi rendimenti. In pratica i rendimenti a breve rappresentano ciò che gli investitori ritengono probabile nel prossimo futuro, mentre quando un’economia sta rallentando e le aspettative di inflazione diminuiscono, i rendimenti a 10 o 30 anni scendono, avvicinandosi ai livelli delle scadenze inferiori a 3 anni: il differenziale di rendimento tra i tassi a breve e quelli a lungo termine è oggi di oltre 150 basis points. Gli acquirenti di bond si aspettano che non sia necessario in futuro aumentare il costo dei prestiti, visto che l’economia arrancherà, e che invece le banche centrali potrebbero preferire incoraggiare i consumi con tassi stimolanti.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE



D'altra parte, la curva stessa potrebbe rappresentare una sorta di previsione autorealizzante, portando sfiducia in un mercato incerto, che la utilizzi come sfera di cristallo per la lettura del futuro prossimo.

Secondo la fazione degli strategist più propensi allo scenario soft-landing, la curva invertita è solo uno degli omen, e va interpretata analiticamente.

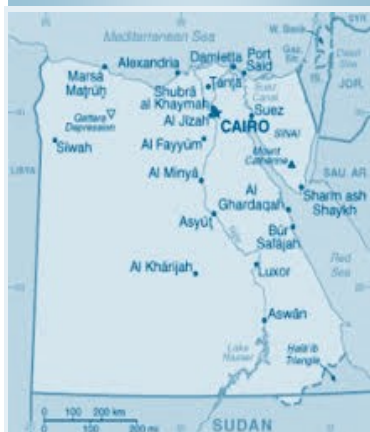
Molto dipende dalla resilienza della struttura economica, che almeno nei paesi occidentali non sembra in discussione, almeno per il momento. Janet Yellen Segretaria del Tesoro degli Stati Uniti, intervistata il 17 luglio al G20, ha riconosciuto i rischi di un rallentamento macroeconomico asiatico e USA come conseguenza delle difficoltà in Cina. Ha però ribadito che nonostante la situazione esterna, il mercato del lavoro in USA rimane forte e pertanto non si aspetta uno scenario recessivo, portando a riprova i salari resilienti nonostante l'inflazione in calo.

Inoltre, "le inversioni non sono tutte uguali". Secondo questa interpretazione di Goldman Sachs, la curva si inverte poiché gli investitori si aspettano il prossimo anno consistenti tagli nei tassi, tali per cui venga più che compensato il "term premium" (il valore attribuito alla durata dell'investimento). La curva invertita allora raffigurerebbe aspettative di tassi in diminuzione e un rallentamento macroeconomico modesto, ad accompagnare a braccetto l'inflazione verso il 2%.

Bisogna infine aggiungere che la politica governativa di enormi incentivi pubblici al settore dei semiconduttori e dell'energia pulita, unita all'aumento delle spese militari, contribuisce al permanere un'economia nel complesso espansiva.

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, ycharts.com, winthrop wealth, speculatorsanonymous.com, gurufocus.com, Reuters.com, Bloomberg.com)

APPROFONDIMENTO: EGITTO



La bilancia dei pagamenti di un Paese è il rendiconto contabile di tutte le operazioni da e verso l'estero, su un dato arco di tempo. Si suddivide in conto corrente, conto capitale e conto finanziario, ciascuno articolato in entrate e uscite. E' un prospetto che viene osservato per capire l'evoluzione della situazione economica e commerciale di un Paese.

Nel 2022 l'Egitto ha beneficiato di un rapido risanamento della bilancia dei pagamenti rispetto alle attese: le partite correnti sono passate a un surplus di \$1,4 miliardi nel quarto trimestre, da un deficit di \$3,19 miliardi nel 3Q2022. Il miglioramento è dovuto sia a una riduzione del deficit commerciale sia a un aumento dell'eccedenza dei servizi: la compressione delle importazioni, maggiori ricavi dagli idrocarburi, e un forte aumento delle entrate da servizi di trasporto (non-Suez) ed export di servizi (es. Telecom). In contropartita, il 2022 ha registrato un forte calo dei finanziamenti esterni e delle rimesse, con conto capitale e finanziario che hanno registrato deflussi di \$1,6 miliardi nel 4Q2022, dovuti ai minori prestiti da parte di Arabia Saudita e altri paesi del Golfo Persico.

Nel Q12023 tuttavia la situazione è nuovamente peggiorata tornando in negativo con un deficit di \$3.5 miliardi, a causa del calo delle esportazioni di beni e servizi (-22% rispetto a 4Q2022), in parte a causa delle minori esportazioni di gas. Nota positiva, il ritorno dei capitali esteri per \$5 miliardi.

Egypt Balance of Payments USD mln

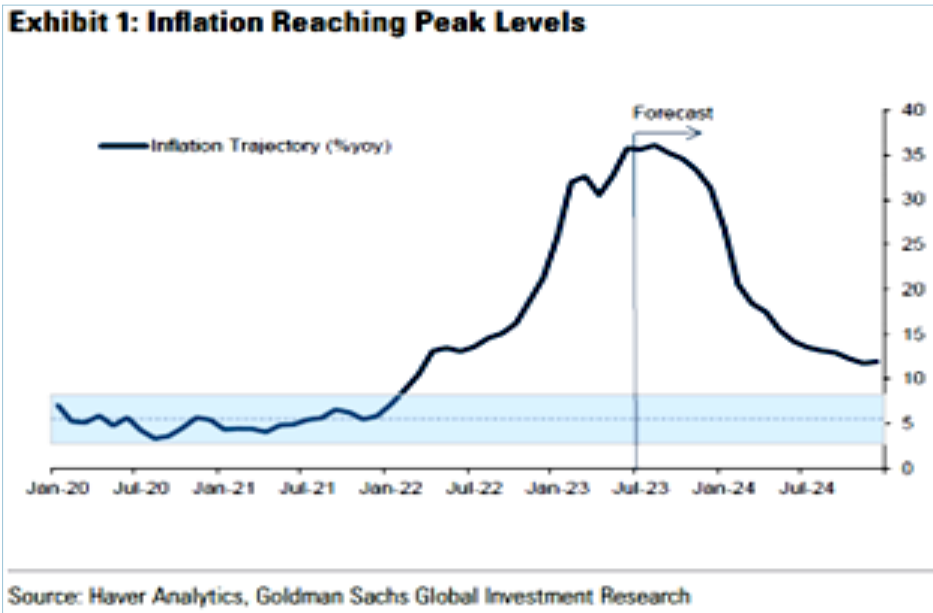
	Q3 2022	Q4 2022	Q1 2023
Current account	-3.192	1.410	-3.485
Trade and service balance	-5.049	368	-4.323
<u>Trade Balance</u>	<u>-6.727</u>	<u>-4.207</u>	<u>-5.813</u>
Export of Goods and Services		21.270	16.566
Import of Goods and Services		-20.902	-20.888
<u>Service Balance</u>	<u>1.678</u>	<u>4.575</u>	<u>1.490</u>
Factors Income Balance	-4.535	-4.387	-4.567
Current Transfers	6.392	5.429	5.405
Capital and Financial Account	4.417	-1.631	5.269
Errore	-701	297	-2.101
Change in Reserve Assets	-524	-76	317

Source: <https://mped.gov.eg/assets/uploads/NSDP.html>

Source: IMF SDSS

Nella rilevazione di giugno 2023 l'aumento dei prezzi anno su anno si attesta al 35.8%, ancora maggiore rispetto alle rilevazioni di due mesi prima (32%), ma in linea con la svalutazione del pound egiziano. La componente Food si è stabilizzata al 1.8% mese su mese, la rilevazione più bassa da un anno. La CBE (Central Bank of Egypt) a fine giugno ha deciso di tenere i tassi di prestito overnight fermi al 19.25%, nonostante l'inflazione vertiginosa che normalmente avrebbe fatto immaginare un'ulteriore stretta, con tassi ancora in rialzo per cercare di frenare i consumi. La CBE considera che l'inflazione emani principalmente della svalutazione del Pound egiziano e un incremento nei tassi non sarebbe stata un'opzione socialmente fattibile.

APPROFONDIMENTO: EGITTO...SEGUE



La situazione non è nuova: da anni in Egitto si è fatto affidamento sugli afflussi del portafoglio estero per finanziare il disavanzo delle partite correnti.

La situazione è precipitata nel 2022, dopo che gli investitori stranieri hanno venduto circa \$20 miliardi di bond governativi egiziani, soprattutto nel periodo dell'invasione dell'Ucraina, in uno scenario più ampio di panico per l'impatto della guerra sui mercati emergenti. Il Cairo è stato costretto a rivolgersi al FMI e ai suoi alleati del Golfo Persico, con Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Qatar che hanno depositato un totale di 13 miliardi di dollari nella banca centrale, e che però esigono a contropartita un ruolo nella progettazione economica per l'impiego dei fondi concessi.

In base all'accordo con il FMI, l'Egitto si aspetta incassi aggiuntivi di \$14 miliardi dai suoi partner internazionali e regionali, anche attraverso il disinvestimento in corso di beni di proprietà statale. Nell'ambito del pacchetto di prestiti il Cairo ha accettato di ridimensio-

La situazione è precipitata nel 2022, dopo che gli investitori stranieri hanno venduto circa \$20 miliardi di bond governativi egiziani, soprattutto nel periodo dell'invasione dell'Ucraina, in uno scenario più ampio di panico per l'impatto della guerra sui mercati emergenti. Il Cairo è stato costretto a rivolgersi al FMI e ai suoi alleati del Golfo Persico, con Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Qatar...

APPROFONDIMENTO: EGITTO...SEGUE

Gli osservatori hanno messo in dubbio l'effettiva volontà del regime guidato dai militari di Al-Sisi di avviare riforme strutturali, compreso il contenimento degli interessi commerciali dell'esercito, che si sono notevolmente ampliati sotto Al-Sisi e si estendono dall'agricoltura e gli allevamenti ittici alle costruzioni e alle fabbriche alimentari.

nare i costi dello stato e dell'esercito. Sono state identificate oltre 30 società del settore pubblico che potrebbero essere oggetto dell'operazione di alienazione: ci si aspettava che i principali acquirenti di beni egiziani sarebbero stati gli stati del Golfo, spesso intervenuti finanziariamente a supporto dell'Egitto da quando il presidente Abdel Fattah al-Sisi ha preso il potere nel 2014. L'anno scorso, il PIF dell'Arabia Saudita e l'ADQ di Abu Dhabi hanno speso circa \$4 miliardi per acquisire quote di minoranza del governo in società egiziane, tra cui una banca e aziende chimiche, fertilizzanti, logistiche e tecnologiche. Da pochi giorni è stata finalizzata la privatizzazione di quote in compagnie petrolifere e hotel storici, per un ricavo di vendita di \$1.9 miliardi.

Le trattative con i fondi sovrani del Golfo però si trascinano più lentamente del previsto, probabilmente a causa delle richieste di riforme economiche che rendano fruttuoso l'investimento già nel breve termine; il Cairo dal canto suo si aspetta alte valorizzazioni per asset al momento poco redditizi o penalizzati da un mercato pessimista. Il cardine della questione sono i privilegi finanziari di cui godono i membri dell'apparato militare in Egitto, come un flusso garantito di contratti di appalto governativo, sovvenzioni e la possibilità di trasferire le perdite al Tesoro: di conseguenza l'inefficienza di questo sistema rende spesso le aziende poco proficue. In questo scenario c'è poco interesse da parte dei proprietari a far entrare nel capitale azionisti esteri, a meno che la continuazione di questi privilegi sia certa.

Gli osservatori hanno messo in dubbio l'effettiva volontà del regime guidato dai militari di Al-Sisi di avviare riforme strutturali, compreso il contenimento degli interessi commerciali dell'esercito, che si sono notevolmente ampliati sotto Al-Sisi e si estendono dall'agricoltura e gli allevamenti ittici alle costruzioni e alle fabbriche alimentari.

Al World Economic Forum di Davos a gennaio, il ministro delle finanze dell'Arabia Saudita Mohammed al-Jadaan ha illustrato l'approccio di Riyadh spiegando che il governo ora è molto più attento e ligio nella concessione di finanziamenti, sovvenzioni dirette e depositi senza vincoli, e lo fa solo a fronte di un cospicuo ritorno atteso certo. Ad esempio, il fondo per gli investimenti pubblici dell'Arabia Saudita, che si era impegnato a investire \$10 miliardi in Egitto, si è recentemente ritirato dai colloqui per l'acquisto della United Bank di proprietà statale. Ancora, il Qatar Investment Authority ha rifiutato l'offerta ad entrare in una società produttrice di biscotti, visti i rendimenti inesistenti. Il fondo sovrano di Abu Dhabi ADQ, il principale veicolo degli Emirati Arabi Uniti che investe in Egitto, sembra abbia sospeso i suoi progetti nel paese.

La valuta egiziana è crollata del 35% rispetto al dollaro da quando il Cairo ha accettato in ottobre 2022 di passare a un regime di cambio più flessibile come parte del pacchetto del FMI.

Con gli investitori stranieri diffidenti a cause delle ulteriori svalutazioni attese, e il settore privato ostacolato dallo scenario economico deludente e dal predominio dell'esercito, il Cairo ha pochi altri modi per raccogliere capitali oltre alla vendita di asset agli alleati del Golfo, dicono gli analisti. È questo l'ultimo tentativo di arrestare la caduta della sterlina egiziana: l'unica strada nel breve termine per portare investimenti in Egitto è la vendita di attività.

Per gli operatori, quindi, potrebbe essere un momento opportuno per negoziare accordi ed entrate a prezzi convenienti sul mercato egiziano, sfruttando le attuali aperture del governo verso nuovi investitori.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Goldman Sachs Research, Unicredit research, Financial Times, Sole24Ore, Morgan Stanley Research, JPM Research, Banca Generali, CNBC, Zeygos Research, Central Bank of Egypt, Minister of Economics of Egypt mped.org, IMF)

NOTIZIE FLASH

L'UCRAINA CONCLUDE L'ACCORDO DI ASSOCIAZIONE AL PROGRAMMA CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

Grazie all'accordo, i promotori di progetti ucraini potranno accedere ai finanziamenti UE per progetti di interesse comune negli ambiti del digitale, dell'energia e dei trasporti, in modo da agevolare le connessioni e l'integrazione del Paese nel mercato unico europeo e rafforzarne la crescita.

Per quanto riguarda i trasporti, le autorità e le aziende ucraine potranno partecipare ai futuri bandi CEF, in qualità di enti di uno Stato terzo, conformemente al regolamento sui trasporti transeuropei (TEN-T); in tale contesto è data priorità alle azioni che rafforzano la connettività tra la rete centrale degli Stati membri e la rete dei paesi terzi.

La commissaria europea per i Trasporti Adina Vălean, nel firmare a giugno scorso, a Leopoli, l'accordo di associazione al CEF da parte dell'Ucraina, ha commentato: «Il Programma CEF nel settore dei trasporti sta già finanziando diversi progetti con un impatto diretto sull'Ucraina: l'ammodernamento di un terminale di trasbordo a Košice (Slovacchia), la costruzione del ponte di Ungheni, lo sviluppo dei collegamenti con l'entroterra e l'ammodernamento del porto rumeno di Costanza. L'accordo odierno consentirà all'Ucraina di presentare domande autonomamente e saranno presi in considerazione progetti che contribuiranno a modernizzare l'infrastruttura del paese e a migliorare la connettività dell'Ucraina con l'UE, quali gli investimenti dei valichi di frontiera con l'UE. Si tratta di un passo concreto per promuovere ulteriormente i corridoi di solidarietà e sostenere la ricostruzione dell'Ucraina.»

SI AMPLIA L'OCCUPAZIONE FEMMINILE AL PORTO DI TRIESTE - ALPT ASSUME LE PRIME 4 DONNE CHE OPERERANNO IN BANCHINA

L'Agenzia del Lavoro Portuale di Trieste assume le prime quattro donne da avviare, una volta formate, nelle operazioni portuali. Lo scalo giuliano si apre così al lavoro femminile in banchina, un altro segno in direzione di una concreta modernità in tema di pari opportunità.

Il sostegno all'iniziativa dato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è stato decisivo. L'Authority ha supportato ALPT, per esempio, a individuare e risolvere il primo problema logistico legato a spazi adeguati e spogliatoi dedicati alle donne.

Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, ha dichiarato: "Il problema è il cambiamento di paradigma nell'organizzazione del lavoro. Si continua a impostare sempre le cose con un approccio da uomini, ma la professionalità e la competenza non hanno mai genere. La competitività del nostro porto passa dalla capacità di attrarre talenti, indipendentemente dal genere. L'assunzione delle prime quattro donne in ALPT è un messaggio importante e nuovo che si vuole dare nel processo di evoluzione di un porto sempre più inclusivo e aperto alle donne. Era ora, perché in altri porti succede già. Dopo questo primo passaggio, auspichiamo che tanti altri ne vengano fatti anche dai soggetti privati presenti nei nostri due scali, incoraggiando il mondo femminile a considerare la portualità e la logistica come settori sempre più accessibili".

La presenza femminile nei terminal del porto di Trieste è già largamente rappresentata da diverse figure professionali che occupano importanti posizioni gestionali.

https://youtu.be/O_003sUVAIs



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



NOTIZIE FLASH

SHIPPING – SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

Da Container News 13/7/23

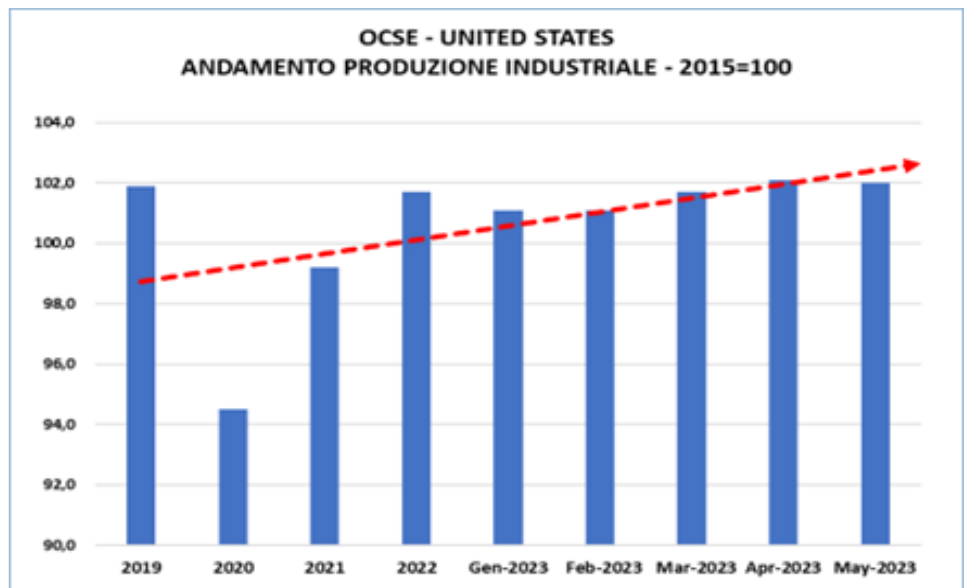
Cosa sta succedendo al Transpacifico?

Drastica riduzione del trasportato Asia-USA nel primo semestre di quest'anno ovvero 21,8% in meno del primo semestre 2022.

Dalla Cina addirittura -25% .

Ricordiamo che il Transpacifico è la più importante tratta oceanica container del mondo, vena giugulare dell'economia e del mercato USA (ma anche specularmente dell'economia cinese!).

Le cause? In primo luogo si stima che a partire dalla seconda metà del 2022, causa l'impennata dell'inflazione, siano calati significativamente i cosiddetti consumi di beni voluttuari, che nel periodo pandemico erano cresciuti a dismisura; poi c'è da tenere in conto la politica governativa che ha stimolato il reshoring di importanti comparti produttivi, infatti, in base agli ultimi dati diffusi dall' OCSE sulla produzione industriale americana, l'indice a maggio 2023 si pone sui medesimi livelli del 2019 (vedi grafico)



Da Alphaliner di giugno

Riassetamento spazi Transpacifico – Asia Europa

Dai dati di Alphaliner si nota un ricollocamento degli spazi stiva del consorzio 2M (MSC e Maersk ovvero i due principali vettori del mondo) dal Transpacifico (ora 20% dello spazio complessivo offerto) all'Asia/Europa (in cui ora offre il 37%). In particolare, MSC riduce la sua offerta stiva a meno del 7% sul Transpacifico ed aumenta fino al 22% sull'Asia/Europa.

NOTIZIE FLASH

SHIPPING-SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA...SEGUE

Coincidenze? Fase temporanea? Market forecast preoccupanti? Anche qui troppo presto per azzardare una conclusione, ma certamente sintomi da seguire con estrema attenzione anche in previsione delle mosse che precederanno lo scioglimento dell'alleanza 2M fra i due colossi MSC e Maersk (2025).

Da Adria Ports 1° luglio 23

Estensione concessione portuale HHLA a Trieste

La concessione in essere e sulla quale è stata realizzata in tempi sorprendentemente brevi la "Piattaforma logistica" (terminal attualmente multimodale ma con ambizioni importanti di crescita anche nel container) è stata estesa di ulteriori dieci anni dall'Autorità di Sistema ovvero fino al 2064.

Conferma ulteriore della volontà del Concessionario HHLA PLT Italy (e degli investimenti già disponibili) per procedere all'inizio della costruzione del molo VIII (secondo terminal container di Trieste oltre allo storico Molo VII) destinato anch'esso al traffico di lungo corso e delle navi di grandi dimensioni.

Il primo lotto, che potrebbe essere operativo in tre anni dall'inizio lavori, permetterà già l'operatività ad una nave madre da almeno 16.000 TEU.

Ora al lavoro, per allestire gli indispensabili collegamenti diretti stradale e ferroviario e per permettere quindi la movimentazione di volumi di un ulteriore primario vettore marittimo, il cui nome è facilmente intuibile nell'ottica della Realpolitik dei trasporti.

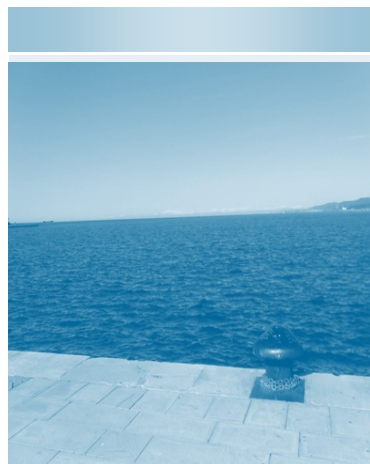
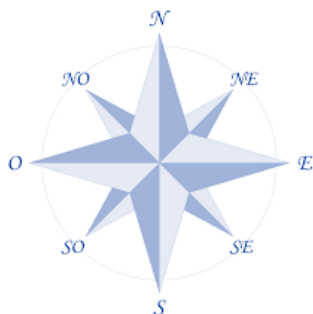
Da ShippingItaly del 18/7

ONE: Nuovo servizio shuttle dedicato all' Adriatico

Trattasi di un servizio ibrido destinato a raccogliere carico container dei principali porti Adriatici per trasbordarli a Damietta sui servizi transoceanici, oltre a servire direttamente Israele ed Egitto come Intramed.

ONE (accordo di integrazione fra le tre principali compagnie giapponesi NYK, Mitsui OSK e K Line per il settore container) è membro del consorzio The Alliance del quale fa parte anche HMM (vedi spigolature nel numero 5) si propone ora anche in Adriatico con un servizio concorrenziale sull'Asia/Med anche se in trasbordo.

Anche questo movimento in preparazione di un prossimo "farewell dinner" dei Consorzi o semplice coincidenza?





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

