



## NEWSLETTER NR. 7\_2023

### BREVE COMMENTO SULL'INGRESSO DI MSC NEI TERMINAL DI AMBURGO

È opinione diffusa che l'interesse maggiore di MSC all'operazione HHLA sia per il suo ramo ferroviario, Metrans, una società con uno straordinario network che va dall'Europa centro-orientale alla Georgia. Il treno è una risorsa scarsa e lo sarà sempre più in futuro, con il gigantismo navale che a ogni toccata scarica e carica quantità enormi di TEU la ferrovia diventa un supporto indispensabile. Il parco ferroviario del porto di Amburgo è uno dei più grandi d'Europa. Trieste è diventato un porto ferroviario, modesto se paragonato a Rotterdam o Amburgo, ma per il Northern Range Adriatico di tutto rispetto. Ne hanno approfittato soprattutto austriaci e tedeschi, ora dovranno vedersela con chi ha i volumi e i treni.

Pensando al gran baccano che si è fatto perché Cosco si è preso un quarto del capitale del terminal HHLA di Tollerort, stupisce un po' la disponibilità della città-stato di cedere una parte importante delle attività terminalistiche del suo porto. Stupisce di meno se si tiene presente che, più degli eventuali introiti da movimentazioni portuali, alla città-stato interessa sapere il costo della manutenzione delle infrastrutture portuali. Le dichiarazioni dei suoi esponenti che hanno condotto le trattative non lasciano dubbi che la controfferta di Kühne non troverà buona accoglienza. Per molti anni il porto è stato anche la roccaforte politica della SPD, il partito del cancelliere Olaf Scholz, sindaco di Amburgo fino al 2018. Questo lungo idillio tra città e porto

#### SOMMARIO

Breve commento sull'ingresso di MSC nei terminal di Amburgo..1-2

BRICS allargato, le novità.....2-4

Bussola, overview dello scenario macro economico.....5-8

Aggiornamento della direttiva UE sulla due diligence in materia di sostenibilità aziendale.....8-10

Africa, ultima frontiera - Cap.3 parte terza.....10-14

#### NOTIZIE FLASH

Shipping, spigolature dalla stampa specializzata.....15

Le resistenze che potevano venire dal sindacato Ver.Di (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft), si è visto dalla partecipazione alla manifestazione del 19 settembre, sono inferiori alle attese. Non è escluso che il sindacato paghi la deludente conclusione dell'ultima tornata contrattuale, quella che aveva visto entrare in sciopero con entusiasmo i portuali tedeschi dopo 44 anni di pace sociale.



## BREVE COMMENTO SULL'INGRESSO DI MSC ... SEGUE

ormai è finito, ma è finito anche "il modello tedesco". Le resistenze che potevano venire dal sindacato Ver.Di (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft), si è visto dalla partecipazione alla manifestazione del 19 settembre, sono inferiori alle attese. Non è escluso che il sindacato paghi la deludente conclusione dell'ultima tornata contrattuale, quella che aveva visto entrare in sciopero con entusiasmo i portuali tedeschi dopo 44 anni di pace sociale. I negozianti della città-stato, come la responsabile delle politiche economiche Melanie Leonhard, prima donna a ricoprire questo incarico, hanno affermato di aver messo in chiaro con MSC che le politiche del lavoro, dalla Mitbestimmung ai contratti sindacali, saranno in mano al Senato cittadino. MSC porterà volumi, questo non c'è dubbio, ma questo rischia di non essere sufficiente. I porti tedeschi sono entrati in una crisi "naturale", determinata dalla loro collocazione geografica all'interno di fiumi il cui regime delle acque, con i cambiamenti climatici, è sempre meno prevedibile. Bremerhaven messa peggio di Amburgo. E poi gli eventi geopolitici, con la guerra in Ucraina il ricco transhipment per san Pietroburgo si è ridotto all'osso, Wilhelmshaven ora può giocare le sue carte ma può essere cosa di breve respiro perché il punto chiave è che quel formidabile assetto del cluster (la logistica di Kühne, le linee di Hapag Lloyd, i terminal di HHLA e di Eurokai, i treni di Kombiverkehr e TX), rischia di saltare, una volta che l'ombrello della città-stato gli viene tolto.

Trieste ha da perdere o da guadagnare dal declino della portualità tedesca? Non lo sappiamo e tutto sommato non ci interessa, sta di fatto che oggi è un porto, un sistema, che esercita una forte attrazione sul capitale marittimo internazionale. A noi basterebbe che dopo D'Agostino arrivi qualcuno che sappia valorizzare tutto quello che l'attuale Presidente dell'AdSP e i suoi collaboratori hanno fatto e non qualcuno che rovini tutto. (S.B.)

## BRICS ALLARGATO, LE NOVITÀ

Lo scorso agosto, a Johannesburg si è tenuto il 15° summit dei BRICS, la piattaforma intergovernativa di cooperazione informale costituita nel 2009 da Brasile, Russia, India e Cina e allargatasi al Sudafrica l'anno successivo. La principale novità di questo anno è stata l'inaugurazione di un processo di espansione, che di fatto nello scenario internazionale rende meno assertivo e molto più reale il peso del gruppo. Arabia Saudita, Argentina, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Etiopia e Iran hanno ricevuto l'invito formale ad entrare nei Brics, con passaggio a membri effettivi dal 1° gennaio dell'anno prossimo. La scelta è avvenuta in una rosa di 20 paesi formalmente richiedenti, dopo intensi negoziati tra i cinque membri per raggiungere l'unanimità, condizione fondamentale del meccanismo decisionale del gruppo.

Dal 1° gennaio il peso globale dei Brics raddoppierà, raggiungendo il 36% del Pil mondiale e 3,7 miliardi di persone, circa il 47% della popolazione mondiale, che contrariamente al declino demografico occidentale, è pullulante di giovani sempre più istruiti.

L'espansione attesta un passaggio storico verso nuovi equilibri internazionali, in cui le medie potenze si dotano di capacità negoziali, in una logica molto diversa da quella di guerra fredda contro l'Occidente.

Come sottolineato dal presidente del Sudafrica, Cyril Ramaphosa, nelle conclusioni del summit, i Brics intendono essere paladini dei bisogni e delle preoccupazioni dei popoli del sud globale, per una crescita economica benefica, lo sviluppo sostenibile e una riforma del sistema multilaterale affinché diventi inclusivo. Gli equilibri

## BRICS ALLARGATO, LE NOVITA'...SEGUE

di rappresentanza e di voto esistenti negli organismi internazionali sono profondi, e la richiesta di un cambiamento in direzione di una equa multipolarità diventa ogni giorno più difficile da ignorare. Il centro di gravità dell'economia globale si sta velocemente spostando dall'Atlantico verso l'Asia passando per la Turchia, trascinando in una crisi irreversibile i capisaldi usciti dalla guerra fredda, in primis il capitalismo democratico e la liberalizzazione del commercio, con cui per decenni gli Stati Uniti e i suoi stretti alleati, attraverso organismi come FMI, WTO e ONU, hanno disposto l'ordine internazionale. Uno dei grandi catalizzatori del cambiamento è la Cina, a un passo dal diventare prima economia mondiale, che sta diffondendo il partenariato strategico, alternativo alle logiche di alleanza militare come la NATO, mentre l'Europa si sta sempre più ritagliando un ruolo conservatore dello *status quo* creato dall'Occidente.

Da parte Brics, non è un ripudio, ma una ripresa non ideologica dei valori universali, sospinta dalla crescita di influenza delle medie potenze e degli allineamenti regionali, che sta determinando un panorama globale delle alleanze sempre più basato sull'autonomia delle scelte e sulla negoziazione inclusiva. Del resto, il blocco stesso, che nasce come accordo economico internazionale, è il risultato diretto del cambiamento nei rapporti di peso tra gli Stati, che per la frammentazione e la polarizzazione politica nel mondo, inevitabilmente si estende sempre più anche alla sfera geopolitica. I Brics sui temi di comune interesse sono coesi, pur rappresentando economie diverse e governi divergenti in tema di politica estera, con profonde differenze, tra cui quelle di Russia e Iran, che affrontano pesantissime sanzioni economiche occidentali e un isolamento che per l'Iran dura da 40 anni, aggravato dalla lunga rivalità con l'Arabia Saudita, che tuttavia, grazie alla mediazione della Cina, a marzo scorso è giunta a un punto e a capo con un accordo storico che ristabilisce le relazioni reciproche tra i due paesi. Persistono i contenziosi di confine tra Cina e India, e anche il rapporto con Stati Uniti ed Europa è variegato, con India, Sudafrica, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti che ne coltivano stretti legami. Tuttavia, l'insieme di tutte queste differenze non impedisce al blocco di raggiungere posizioni unanimi su temi di grande rilevanza internazionale, come la guerra in Ucraina, su cui i Brics chiedono la risoluzione pacifica del conflitto attraverso il dialogo e la diplomazia, né di prendere iniziative comuni in campo economico e finanziario. Uno dei principali obiettivi è la riduzione della dipendenza dal dollaro, e in questo solco nel 2015 i Brics istituirono la New Development Bank (NDB), in alternativa al Fondo Monetario Internazionale e alla Banca Mondiale (BM). Le riforme di questi come di altri organismi come l'ONU sono bloccate da anni dai paesi del G7, perpetrando a sotto rappresentare, se non ignorare, i paesi emergenti, come la Cina, che pur producendo il 16% del PIL mondiale pesa in BM solo il 5%. La NDB, che finanzia progetti e soluzioni su misura, sta progressivamente aumentando il volume di prestiti in valute locali, riducendo la vulnerabilità dei Brics alle fluttuazioni del tasso di cambio del dollaro. Finora ha approvato finanziamenti del valore complessivo in dollari di quasi 33 miliardi, di cui, da fonte Reuters, per il momento circa un terzo in valute locali, spalmati su 96 progetti che spaziano dalle infrastrutture all'energia, all'acqua.

Da fonte ufficiale, la politica monetaria dei Brics non è di soppiantare i sistemi di pagamento internazionali come lo SWIFT, ma di aggiungerne parallelamente un altro che consenta l'utilizzo delle valute locali nel commercio internazionale e nelle transazioni finanziarie. Gli scambi in valute locali sono già una realtà tra i Brics e i paesi partner, e anche questo summit li ha incoraggiati, insieme al

I Brics sui temi di comune interesse sono coesi, pur rappresentando economie diverse e governi divergenti in tema di politica estera, con profonde differenze, tra cui quelle di Russia e Iran, che affrontano pesantissime sanzioni economiche occidentali e un isolamento che per l'Iran dura da 40 anni, aggravato dalla lunga rivalità con l'Arabia Saudita, che tuttavia, grazie alla mediazione della Cina, a marzo scorso è giunta a un punto e a capo con un accordo storico che ristabilisce le relazioni reciproche tra i due paesi. Persistono i contenziosi di confine tra Cina e India, e anche il rapporto con Stati Uniti ed Europa è variegato, con India, Sudafrica, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti che ne coltivano stretti legami.

## BRICS ALLARGATO, LE NOVITA'... SEGUE

Tra quasi 40 paesi, molti dei quali partner anche degli Stati Uniti, che finora hanno espresso interesse a entrare nei Brics, dal 2018 c'è anche la Turchia, paese NATO e centro di gravità dell'economia globale. Alcuni osservatori ritengono molto prossima la domanda turca di adesione formale al gruppo, con ratifica nel summit 2024, che si terrà in Russia nella capitale del Tatarstan, Kazan, dove circa il 50% della popolazione è di etnia turca.



rafforzamento delle reti bancarie di corrispondenza, mentre nell'agenda del summit venturo è già previsto l'esame delle valute locali, gli strumenti di pagamento e le piattaforme. L'ingresso nel gruppo dei principali esportatori mondiali oil & gas, Arabia Saudita, Iran e Emirati Arabi Uniti potrà essere un ulteriore fattore di incoraggiamento all'uso di valute locali negli interscambi. Sebbene gli impegni assunti dai Brics non siano mai vincolanti, l'integrazione economica e finanziaria tra loro è sempre più evidente, e sul piano energetico e minerario profilano una forte influenza, detenendo quote mondiali enormi in riserve, produzione e consumo, tra cui circa la metà delle riserve petrolifere globali e il 42% delle forniture di greggio, che nonostante la crisi climatica resta tra le principali fonti energetiche.

Tra quasi 40 paesi, molti dei quali partner anche degli Stati Uniti, che finora hanno espresso interesse a entrare nei Brics, dal 2018 c'è anche la Turchia, paese NATO e centro di gravità dell'economia globale. Alcuni osservatori ritengono molto prossima la domanda turca di adesione formale al gruppo, con ratifica nel summit 2024, che si terrà in Russia nella capitale del Tatarstan, Kazan, dove circa il 50% della popolazione è di etnia turca. Questa repubblica della Federazione Russa attira circa il 25% di tutti gli investimenti turchi in Russia, e in coincidenza del summit Putin ha in programma di presentare la nuova ferrovia di alta velocità Mosca-Kazan, costruita con investimenti e tecnologie cinesi, che ridurrà il tempo di viaggio tra le due capitali da 12 a 3,5 ore.

Una eventuale adesione al Brics, darà accesso alla Turchia ai prestiti NDB per nuovi progetti di sviluppo delle sue esportazioni, ma soprattutto concluderà rapporti già molto stretti, stimolando ulteriore integrazione. Pochi mesi fa ha concordato un deposito di 5 miliardi di dollari nella banca centrale turca con l'Arabia Saudita e chiuso accordi di investimento con gli Emirati Arabi Uniti per oltre 50 miliardi di dollari. Nel 2022 l'interscambio commerciale con i paesi Brics ha registrato una crescita generalizzata, con la sola eccezione dell'Etiopia, fermo da tre anni a circa 400 milioni di dollari, a causa della guerra del Tigri. Tra i casi più rilevanti, il raddoppio del commercio bilaterale con l'Argentina, con la cifra record di 1,18 miliardi di dollari; la crescita di oltre il 50% con l'India, arrivando a 10,71 miliardi di dollari; più del raddoppio con la Russia arrivando a 62 miliardi di dollari; e infine un aumento del 40% a 18,9 miliardi di dollari dell'interscambio non petrolifero con gli Emirati Arabi Uniti, che entro il 2027 è previsto raggiunga 40 miliardi di dollari grazie all'accordo di commercio globale CEPA, firmato tra i due lo scorso marzo. La Cina, invece, con la quale la Turchia nel 2022 ha avuto un interscambio prevalentemente in import di quasi 39 miliardi dollari (+22%), si è impegnata ad aumentare l'import turco e consentire pagamenti in valuta turca.

Questi dati stridono con il dimagrimento dei traffici con i paesi extra UE registrati dai porti europei nel primo semestre 2023, tutti in rosso. Il dinamismo delle economie emergenti dovrebbe suggerire a paesi come l'Italia di non stare a guardare, ma di promuovere politiche economiche di integrazione con queste nuove realtà. Ne sia monito metaforico il lancio effettuato dall'India, con successo e per la prima volta, di due robot sul polo sud della luna, che Narendra Modi ha seguito in diretta da Johannesburg durante il summit Brics. (Giovanna Visco)



## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO

### Stagflazione all'orizzonte, ovvero crescita in calo e inflazione persistente

Nella prima metà del 2023 l'attività economica in Europa è cresciuta ad un ritmo più lento, nonostante gli ordini manifatturieri elevati e ai prezzi dell'energia leggermente inferiori.

L'aspettativa di breve termine per la crescita nell'area Euro si è deteriorata rispetto alle previsioni di alcuni mesi fa. La Commissione Europea e la Bce si sono espresse tagliando le stime di crescita del GDP per i tre anni 2023, 2024, 2025, abbassando la previsione di crescita complessiva sul triennio dal 4% al 3,2%. Si tratta comunque di numeri sempre in divenire, che dipendono da ipotesi variabili nel tempo come il prezzo dell'energia, la politica fiscale – e i suoi effetti avversi sull'offerta di credito - gli investimenti pubblici, e l'andamento del valore dell'euro.

In merito alla politica fiscale, complessivamente gli investimenti sono in contrazione: il Recovery Plan in run-off verrà compensato solo parzialmente da altri investimenti pubblici: in Europa mancano interventi pubblici nei nuovi settori tecnologici ad altissimo valore aggiunto.

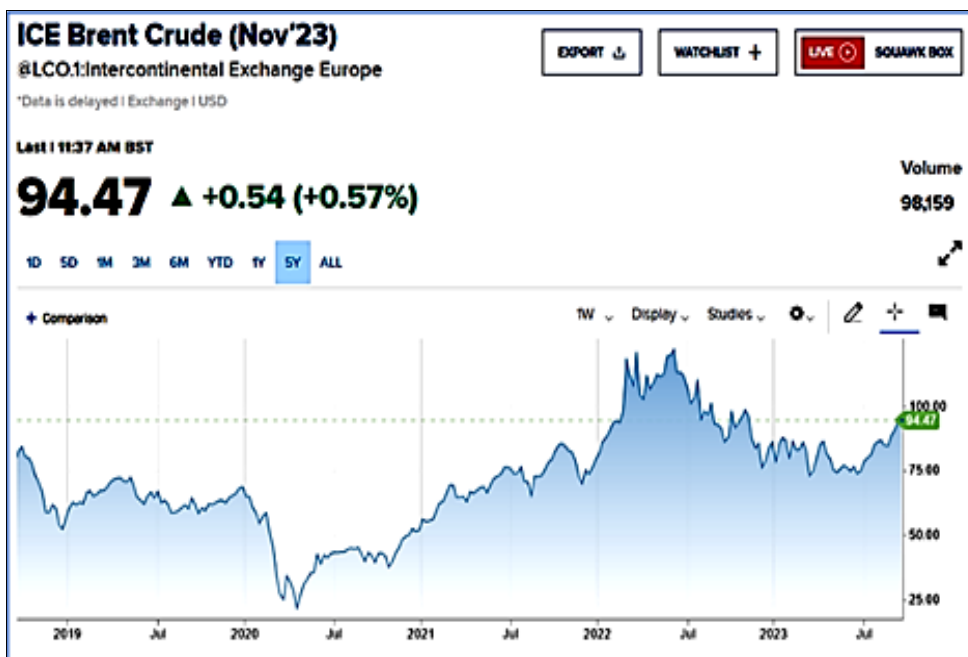
Se il 14 settembre la Bce ha messo in atto un ulteriore aumento dello 0.25% dei tassi, portando i tassi di riferimento sui rifinanziamenti al 4.5%, quello sui depositi al 4%, e quello sui prestiti marginali al 4.75%. L'enfasi e il dibattito tra fazioni dovish e hawkish si è spostata oramai sulla durata della stretta.

Le pressioni inflazionistiche della componente energetica sono calate nella prima parte del 2023, ma non secondo gli auspici che volevano l'inflazione instradata verso il 2%. Durante l'estate i prezzi hanno ripreso a salire: il petrolio Brent ha già superato le ipotesi utilizzate dalla BCE, passando dai 74\$ a luglio 2023 ai 94\$ al barile a metà settembre; in Germania si è scelto di allargare una miniera di carbone abbattendo un impianto eolico, e di chiudere due impianti nucleari.

Anche le politiche protezionistiche, il friend-shoring e le restrizioni al libero mercato hanno avuto come risultano un aumento dell'inflazione.



Le pressioni inflazionistiche della componente energetica sono calate nella prima parte del 2023, ma non secondo gli auspici che volevano l'inflazione instradata verso il 2%. Durante l'estate i prezzi hanno ripreso a salire: il petrolio Brent ha già superato le ipotesi utilizzate dalla BCE, passando dai 74\$ a luglio 2023 ai 94\$ al barile a metà settembre; in Germania si è scelto di allargare una miniera di carbone abbattendo un impianto eolico, e di chiudere due impianti nucleari.





## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO...SEGUE

La conseguenza immaginabile è quindi uno scenario di stagflazione: una situazione, cioè, in cui si verificano contemporaneamente un aumento generale dei prezzi (inflazione) e una mancanza di crescita dell'economia in termini reali (stagolazione).



Questo quadro quindi complessivamente configura, nel breve termine:

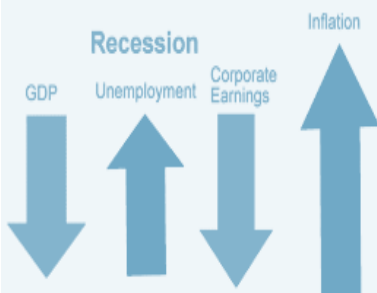
- Minori investimenti
- Minori consumi in termini di volumi
- Minori importazioni da lunghe distanze verso l'Europa

La conseguenza immaginabile è quindi uno scenario di stagflazione: una situazione, cioè, in cui si verificano contemporaneamente un aumento generale dei prezzi (inflazione) e una mancanza di crescita dell'economia in termini reali (stagolazione).

La BCE prevede comunque che l'inflazione complessiva nell'area euro riprenderà a scendere dal 2024, a causa delle politiche restrittive in atto, dell'alleggerimento delle pressioni sui costi energetici, e del raffreddamento della crescita salariale. I margini di profitto per le aziende si ridurranno drasticamente.

Gli analisti si aspettano una ripresa della crescita europea a partire dal 2024, man mano che la domanda estera si avvicinerà al suo trend pre-pandemico e i redditi reali miglioreranno, sostenuti dal calo dell'inflazione, dalla vivace crescita dei salari nominali e dalla disoccupazione ancora bassa, anche se in leggero aumento. Tuttavia, la crescita continuerà a essere frenata poiché l'inasprimento della politica monetaria della BCE e le condizioni avverse di offerta di credito si ripercuoteranno sull'economia reale e poiché il sostegno fiscale verrà gradualmente ritirato. Concludiamo osservando la situazione negli Stati Uniti: la Federal Reserve, come si aspettavano gli analisti, il 20 settembre si è espressa mantenendo invariati i tassi di interesse (5.25%-5.5%), spiegando però che non è escluso un ulteriore aumento nei mesi a venire. La stretta restrittiva potrebbe permanere per un periodo più prolungato del previsto, visto che gli effetti tardano ad arrivare. Gli aumenti dei livelli occupazionali sono rallentati negli ultimi mesi, ma restano positivi, e l'attività economica è in espansione, ad un ritmo solido. L'inflazione proiettata è leggermente in ribasso. Quindi la crescita permane, ma a ritmi più tranquilli. Per ora il rischio di recessione sembrerebbe scongiurato, e i tagli dei tassi sono attesi appena oltre la metà del 2024

### STAGFLATION



## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO...SEGUE

### LA CONFERENZA CHINA+ DI HONG KONG

Durante la seconda settimana di settembre si è tenuta a Hong Kong la conferenza China+, organizzata da Goldman Sachs e con ospiti i manager di China Merchants Port Holdings, Hutchinson Port Holdings e Cosco Shipping Ports. Di seguito elenchiamo le conclusioni essenziali della conferenza, come riportate da Goldman Sachs:

La domanda dell'UE ha già toccato il fondo, in gran parte aiutata dal livello molto basso dello scorso anno (rispetto agli Stati Uniti).

I cicli di trasporto marittimo sono ai minimi quando gli operatori marginali sono costretti da perdite significative a tagliare le loro reti, solitamente riducendo il tonnellaggio a nolo. In questo contesto le tariffe di noleggio diminuiscono, lo smaltimento delle navi più vecchie e più costose aumenta, e gli ordini di nuove navi si riducono: tutto ciò crea le condizioni per un miglioramento della domanda-offerta e della redditività del settore. Il ciclo può ripartire.

(2) le aziende si aspettano di vedere un certo miglioramento nel commercio statunitense nel secondo semestre grazie a un maggiore rifornimento di merci in vista del periodo natalizio, anche se rimangono pessimiste riguardo alle tendenze dei volumi di traffico di Hong Kong, dato il ridimensionamento delle flotte di autotrasporto transfrontalieri. Inoltre, sono ancora incerti sulla domanda del mercato finale per il 2024. Alla domanda sulle tendenze in calo della produttività a Hong Kong, gli operatori portuali sono in generale più pessimisti poiché hanno notato che le società di autotrasporto transfrontaliere si sono ridimensionate durante il Covid, il che ha ridotto l'attrattiva di Hong Kong come hub di trasferimento per carichi transfrontalieri.

(3) Cosco Shipping Ports prevede ancora di aumentare le tariffe portuali d'oltremare ad un tasso non inferiore all'inflazione, sebbene rimanga incerto su un aumento delle tariffe portuali nazionali; Hutchinson Port Holdings prevede ancora un aumento delle tariffe nel porto di Yantian (Shenzhen).

(4) Per quanto riguarda gli investimenti, HPHT prevede che la prima fase del porto orientale di Yantian sarà completata entro il 2025, seguita da un periodo di ramp-up di circa 5 anni. È stato ribadito che tutti gli investimenti azionari sono stati completati e che non saranno necessari ulteriori investimenti in conto capitale, poiché il resto sarebbe finanziato dal debito della stessa Joint Venture.

Cosco Shipping Port rimane interessato a investire nel controllo delle partecipazioni in attività portuali nei mercati emergenti, inclusi il Sud-Est asiatico, il Medio Oriente e il Sud Africa, e non esclude opportunità di investimento nella catena di fornitura, ad esempio il suo attuale investimento nel porto di Xiamen.

Il ricavo medio di Cosco Shipping Port per le filiali cinesi/europee è aumentato del 5,5%/5,6% su base annua nelle valute locali durante il primo semestre 2023, in gran parte grazie ai rinnovi contrattuali (rinnovo annuale per la Cina e rinnovo triennale per l'Europa), legati all'inflazione. Tuttavia, rimane l'incertezza su un aumento delle tariffe portuali nazionali il prossimo anno, soprattutto considerando la minore redditività delle navi portacontainer. HPHT si aspetta ancora un buon aumento del ricavo in linea con gli anni precedenti. Sebbene la società abbia notato il recente dirottamento della produttività verso il porto occidentale di Shenzhen (Shenzhen West Port), ritiene che la sua maggiore competitività derivi dalla posizione geografica del porto naturale ad acque profonde e dagli ultimi sviluppi sulla connettività intermo-

I cicli di trasporto marittimo sono ai minimi quando gli operatori marginali sono costretti da perdite significative a tagliare le loro reti, solitamente riducendo il tonnellaggio a nolo. In questo contesto le tariffe di noleggio diminuiscono, lo smaltimento delle navi più vecchie e più costose aumenta, e gli ordini di nuove navi si riducono...



## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO...SEGUE

dale del carico marittimo-ferroviario, che può ancora attrarre più merci dall'entroterra in futuro. (G. B.)

*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.com, Goldman Sachs Research, Mazziere Research, Kayrospartners Research, Zeygos Research, Seeking alpha, ZeroHedge.com, Eurostat, Morningstar, Nasdaq.com, imf.org, Marketwatch.com, data.bls.gov, Fedsearch.org, ycharts.com, winthrop wealth, speculatorsanonymous.com, gurufocus.com, searade-maritime.com, <https://yict.com.cn>)*

## AGGIORNAMENTO DELLA DIRETTIVA SULLA DUE DILIGENCE IN MATERIA DI SOSTENIBILITÀ AZIENDALE (CSDD)

...la posizione del Parlamento europeo sulla CSDD ha costituito la base per la discussione tra le istituzioni dell'UE - Parlamento, Commissione europea e Consiglio europeo – dando luogo così alla fase di “trilogo”, iniziata l'8 giugno scorso, con l'obiettivo di trovare un accordo sul testo definitivo della direttiva ed arrivare a una posizione comune, prima delle prossime elezioni europee che si terranno a giugno 2024.

Nella Newsletter AIOM Nr. 6 del luglio scorso avevamo trattato il tema della legislazione europea per la tutela del lavoro nelle catene del valore e della posizione del Parlamento UE in merito alla direttiva sulla due diligence in materia di sostenibilità aziendale (CSDD), adottata il 1° giugno u.s. Una direttiva che definisce una serie di responsabilità aziendali in merito a tutte le attività che generano un impatto ambientale e sociale e una misura che ha anche lo scopo di creare le condizioni per prevenire e gestire l'impatto anche a livello di catena di approvvigionamento.

Su questo argomento ora riteniamo utile fornire un aggiornamento della legislazione UE che ha avuto luogo durante questi ultimi mesi.

Innanzitutto, c'è da dire che la posizione del Parlamento europeo sulla CSDD ha costituito la base per la discussione tra le istituzioni dell'UE - Parlamento, Commissione europea e Consiglio europeo – dando luogo così alla fase di “trilogo”, iniziata l'8 giugno scorso, con l'obiettivo di trovare un accordo sul testo definitivo della direttiva ed arrivare a una posizione comune, prima delle prossime elezioni europee che si terranno a giugno 2024. Una volta trovato l'accordo e adottato il testo definitivo, gli Stati membri disporranno di due anni per recepire la direttiva nel diritto nazionale e comunicare i testi pertinenti alla Commissione.

È notizia recente che sono state approvate altre norme strettamente connesse alla CSDD, destinate a cambiare lo scenario nel quale operano le imprese in ambito UE, quali:

- l'approvazione da parte della Commissione UE degli Standard Europei per la Rendicontazione sulla Sostenibilità (ESRS)<sup>1</sup>, predisposti per mettere a disposizione delle imprese e delle organizzazioni, impegnate nella trasformazione sostenibile e nella transizione energetica, degli standard di riferimento per affrontare e “misurare” le questioni ambientali, sociali e di governance, nonché per valutare in modo più appropriato le misure e le azioni per contrastare il cambiamento climatico, per proteggere la biodiversità e per garantire il rispetto dei diritti umani;
- l'approvazione da parte della Commissione UE della CBAM<sup>2</sup>, con le regole per la transizione al Carbon Border Adjustment Mechanism, che partirà dal 1° ottobre p.v. e durerà fino alla fine del 2025.





## AGGIORNAMENTO DELLA DIRETTIVA SULLA DUE DILIGENCE ...SEGUE

Inoltre, a giugno scorso, la Commissione Europea ha anche introdotto importanti cambiamenti nella tassonomia per le attività economiche, con l'approvazione del regolamento europeo<sup>3</sup> che fissa i parametri da rispettare per poter definire "sostenibile" l'operato di imprese, istituti finanziari e governi. Nel regolamento sono state incluse, tra le attività economiche che contribuiscono agli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, quelle legate a due settori industriali finora non considerati, ovvero: il manifatturiero e quello dei trasporti. Un intervento che mira a espandere, con l'applicazione della tassonomia, la promozione di investimenti sostenibili e la concessione di finanziamenti legati alla transizione.

Nonostante le negoziazioni tra Parlamento, Commissione UE e Consiglio europeo siano ancora in corso e, di conseguenza, potrebbero portare a ulteriori modifiche prima che il testo della CSDD sia definitivo, vale la pena sottolineare quali saranno le implicazioni per le imprese e come adeguarsi alla CSDD, considerato che esistono già delle indicazioni su come le imprese possono anticipare i requisiti previsti dalla direttiva.

In particolare, ciò che emerge è che le istituzioni dell'UE, con il testo attuale della direttiva, stanno chiedendo una sempre maggiore responsabilità delle imprese sui diritti umani e sulla protezione dell'ambiente ed oggi questa tendenza si sta trasformando in obblighi legali concreti. Pertanto, gli Stati membri dovranno garantire che le società adempiano ai doveri di diligenza, integrandoli in tutte le politiche aziendali e adottando misure adeguate a individuare e prevenire gli impatti negativi derivanti dalle attività aziendali.

Alcuni paesi europei hanno già imposto obblighi di due diligence e di "reporting" alle imprese per prevenire e rimediare eventuali loro impatti negativi sui diritti umani e sull'ambiente, che prevedono, come requisito comune, la raccolta dei dati dei fornitori, l'identificazione del rischio, la mitigazione del rischio e l'obbligo di rendicontazione.

Anche se, probabilmente, le legislazioni oggi vigenti a livello nazionale saranno da rivedere, nel momento in cui il tema sarà definito in maniera sovranazionale dal diritto comunitario, ad oggi è noto che:

- La Francia, con l'emanazione della legge francese sul dovere di vigilanza, il 27 marzo 2017<sup>4</sup>, è stata il primo stato a imporre un obbligo di due diligence sui diritti umani. Le società francesi con oltre 5.000 dipendenti in Francia e/o oltre 10.000 dipendenti in tutto il mondo, sono tenute a istituire, pubblicare e attuare un "piano di vigilanza" che è destinato a identificare, prevedere e prevenire le violazioni dei diritti umani che potrebbero derivare dalle attività della società madre, delle sue controllate, nonché dei fornitori e dei subappaltatori lungo la catena del valore.
- Il Regno Unito, nel 2015, ha adottato il Modern Slavery Act<sup>5</sup>, che è stata la prima legislazione in Europa a trattare la responsabilità delle imprese per i diritti umani. La legge britannica si limita a imporre di segnalare le misure adottate per prevenire la schiavitù moderna (inclusa quella nella catena di approvvigionamento), ma non impone l'obbligo di adottare delle misure in tal senso.
- La Germania, recentemente, con la legge tedesca sulla due diligence aziendale nelle catene di fornitura del 16 luglio 2021 (la "LkSG")<sup>6</sup>, entrata in vigore il 1° gennaio 2023 per le imprese domiciliate in Germania e con 3.000 o più dipendenti, prevede un insieme completo di obblighi di due diligence come parte di un sistema di gestione del rischio dei diritti umani, tra cui: analisi di rischio regolari e ad hoc e l'attuazione di misure preventive e di azioni correttive in caso di violazioni e obblighi di reporting.

Alcuni paesi europei hanno già imposto obblighi di due diligence e di "reporting" alle imprese per prevenire e rimediare eventuali loro impatti negativi sui diritti umani e sull'ambiente, che prevedono, come requisito comune, la raccolta dei dati dei fornitori, l'identificazione del rischio, la mitigazione del rischio e l'obbligo di rendicontazione.



## AGGIORNAMENTO DELLA DIRETTIVA SULLA DUE DILIGENCE ...SEGUE

È chiaro che, per adeguarsi in modo corretto alla direttiva, le imprese dovranno dialogare con tutti gli stakeholder, con particolare attenzione agli attori che operano nelle catene di fornitura: dai fornitori a qualsiasi entità correlata alla vendita, alla distribuzione o al trasporto dei beni prodotti, sino ai clienti e, ove possibile, prevedere il coinvolgimento di questi attori nel processo di due diligence.

Ciò detto, è pur vero che le misure autonome adottate da alcuni Stati membri non sono sufficienti per aiutare le imprese a sfruttare appieno il loro potenziale e ad agire in modo sostenibile; da qui la necessità di un quadro giuridico armonizzato nell'UE, che crei certezza del diritto e condizioni di parità, garantendo così alle imprese di affrontare gli impatti negativi delle loro azioni, anche nelle loro catene del valore all'interno e all'esterno dell'Europa.

Quindi, in attesa che si addivenga ad un accordo da parte delle istituzioni europee sul testo definitivo della direttiva, le implicazioni per le imprese e le indicazioni su come esse possano anticipare i requisiti previsti dalla direttiva, sono così riassumibili:

- creazione di processi interni volti all'identificazione dei potenziali rischi ESG legati alle proprie attività, ovvero i criteri ambientali, quelli relativi all'impatto sociale e di governance;
- attuazione di audit periodici condotti da strutture dedicate con specifiche competenze;
- organizzazione di meeting periodici con i rappresentanti di tutti gli stakeholder e con rappresentanti delle comunità locali;
- preparazione di report volontari sulle procedure interne implementate e sui risultati ottenuti, la definizione di politiche di identificazione e analisi dei rischi ESG.

È chiaro che, per adeguarsi in modo corretto alla direttiva, le imprese dovranno dialogare con tutti gli stakeholder, con particolare attenzione agli attori che operano nelle catene di fornitura: dai fornitori a qualsiasi entità correlata alla vendita, alla distribuzione o al trasporto dei beni prodotti, sino ai clienti e, ove possibile, prevedere il coinvolgimento di questi attori nel processo di due diligence.

Per concludere, a fronte di uno scenario normativo come quello che si sta definendo, per l'applicazione della CSDD sono richiesti impegni importanti per le aziende in termini di investimenti, di formazione e di strumenti digitali, nonché in tema di governance e di sostenibilità, tenuto conto che la direttiva prevede possibili sanzioni pecuniarie e responsabilità civile, in caso di non conformità ai requisiti previsti dalla normativa. A tutto questo dovrà anche seguire la definizione di una strategia efficace per la comunicazione esterna dei risultati della "due diligence", la cui entità varierà a seconda della dimensione, del settore, dell'ambito operativo e del profilo di rischio dell'azienda.

Per un ulteriore approfondimento, riprenderemo l'argomento non appena sarà trovato l'accordo sul testo definitivo della CSDD da parte delle istituzioni europee. (M.D.F.)

### **NOTE:**

1-[https://finance.ec.europa.eu/news/commission-adopts-european-sustainability-reporting-standards-2023-07-31\\_en](https://finance.ec.europa.eu/news/commission-adopts-european-sustainability-reporting-standards-2023-07-31_en)

2-[https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/commission-adopts-detailed-reporting-rules-carbon-border-adjustment-mechanisms-transitional-phase-2023-08-17\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/commission-adopts-detailed-reporting-rules-carbon-border-adjustment-mechanisms-transitional-phase-2023-08-17_en)

3-[https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13237-Investimenti-sostenibili-tassonomia-ambientale-dellUE\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13237-Investimenti-sostenibili-tassonomia-ambientale-dellUE_it)

4-<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000030421923/>

5-<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/30/enacted>

6-[https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBI&jumpTo=bgbl121s2959.pdf#](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl121s2959.pdf#)



## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.3 (TERZA PARTE)

Dopo i primi due capitoli sull' Africa pubblicati nei numeri 01/23 e 03/23 della nostra Newsletter affrontiamo ora il tema relativo alla logistica.

Premettiamo che non è nostra intenzione approfondire tecnicamente la situazione dei progetti che sono stati impostati in tempi anche remoti per lo sviluppo interno, sia di una rete ferroviaria armonizzata che soprattutto di una rete stradale capillare a copertura di tutto il territorio del Continente.

### Il network stradale

Abbiamo già accennato al metodo utilizzato per dividere grossolanamente l'Africa in macro-zone, anche profondamente diverse fra loro sia per sviluppo che per stabilità che per situazioni socioeconomiche.

Alla fine del periodo coloniale, ovvero addirittura negli anni '60 dello scorso secolo, su iniziativa dell' UNECA (UN Economic Commission for Africa), ADB (Africa Development Bank) e l' African Union di concerto con le comunità regionali internazionali, venne impostato e poi avviato il progetto denominato Trans-Africa Highway network (successivamente e forse più adeguatamente chiamato anche Transcontinental road network).

Il criterio era ed è simile ai progetti di viabilità impostati dall'Unione Europea (corridoi principali e diramazioni) anche se in verità la UE lega sia la parte stradale sia quella ferroviaria e quella fluviale e aerea, e anche i nodi di riferimento logistici portuali e interportuali in maniera molto più coordinata e complessa.

Va inoltre ricordato che, quando si parla di "highways", per questo continente vanno dimenticati nella maggioranza dei casi gli standard ed i parametri di riferimento sia delle autostrade europee che men che meno di quelle USA.

Questo per le profonde diversità dei variegati contesti sia politici che sociali e tecnici dei territori di transito e dei rapporti esistenti fra i vari paesi che vanno da consolidate collaborazioni a situazioni di conflitti aperti.

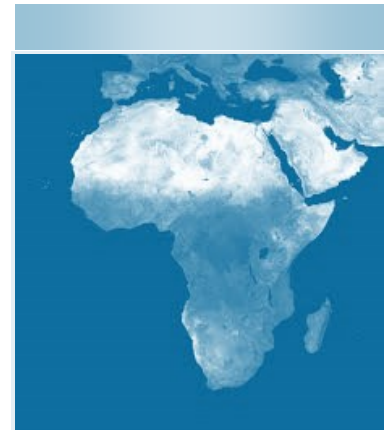
Quindi ci sembra più adeguato parlare di "road".

Comunque, il progetto si è successivamente adeguato agli sviluppi dei tempi e nell'ultima versione prevede dieci corridoi principali e relative diramazioni, per un totale di circa 57.000 km di strade asfaltate di cui alcune a carreggiate separate da spartitraffico ed altre più semplicemente asfaltate e adeguate agli standard generici internazionali.

La parte in fase di ampliamento esecutiva poi è ancora più variegata perchè va da corridoi quasi completati ad altri solo nominalmente avviati o comunque con prospettive di completamento lontane nel tempo.

Esiste inoltre un complesso problema di manutenzione e mantenimento per molti tratti completati, che sono condizionati sia da situazioni ambientali anche estreme che da altre di carattere politico e che ovviamente incidono sull'affidabilità del sistema specialmente per il rispetto dei tempi di transito dei mezzi pesanti e per l'utilizzo di sistemi intermodali di distribuzione e gestione logistica del carico e del relativo hardware (semirimorchi, casse mobili, container etc) che spesso sono impiegati in tratte fondamentalmente one way (ovvero import puro).

Solo a titolo di visione dei lettori proponiamo ora una cartina aggiornata al 2019 del progetto che fotografa il network complessivo la cui data di completamento è ancora assolutamente incerta e temiamo lontana, anche se molte tratte, specialmente dei paesi rivieraschi, sono attive ed efficienti. Qui citiamo ad esempio il Trans-Saharan road corri-

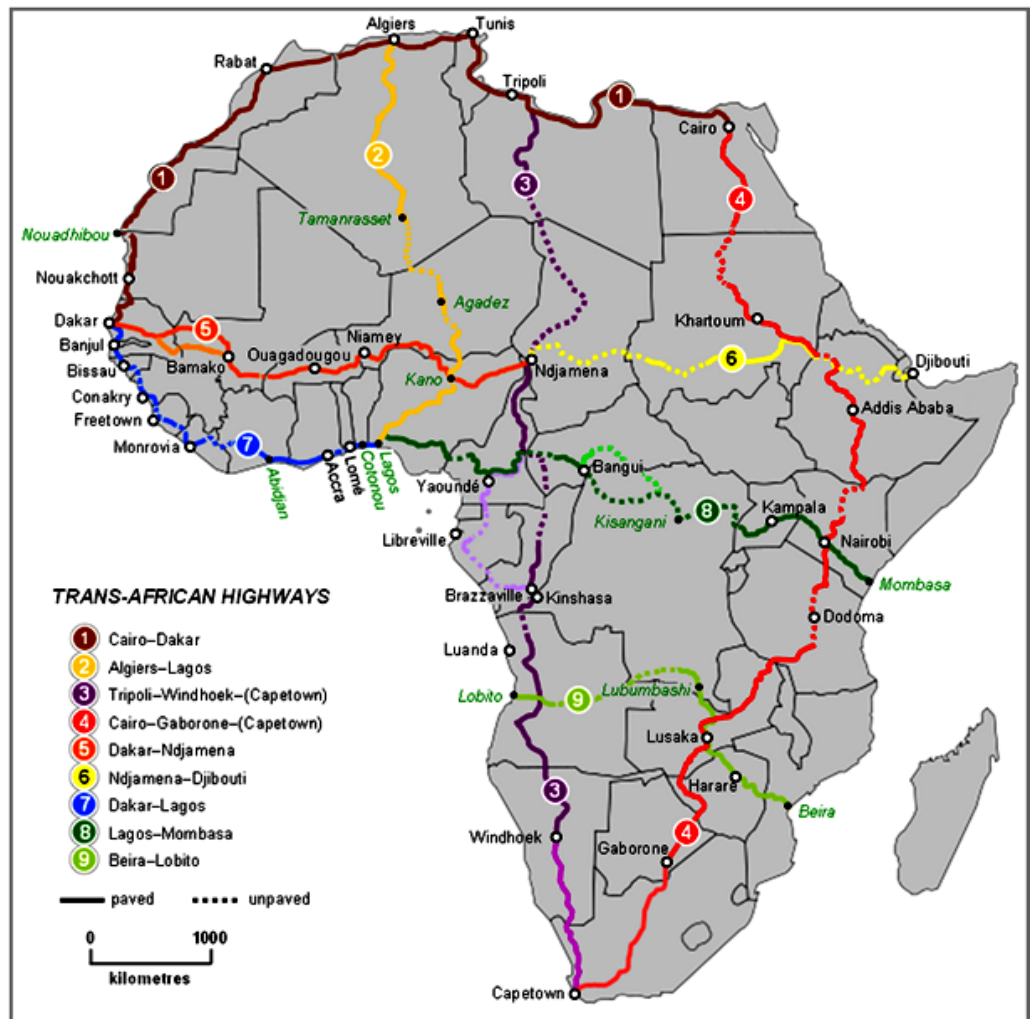


Alla fine del periodo coloniale, ovvero addirittura negli anni '60 dello scorso secolo, su iniziativa dell' UNECA (UN Economic Commission for Africa), ADB (Africa Development Bank) e l' African Union di concerto con le comunità regionali internazionali, venne impostato e poi avviato il progetto denominato Trans-Africa Highway network (successivamente e forse più adeguatamente chiamato anche Transcontinental road network).

## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA ...SEGUE

dor TAH2 lungo 4500 km fra Algeria, Tunisia e Nigeria iniziato 50 anni fa e ancora in via di definitivo completamento.

A questo "scheletro" di base della rete che evidenziamo nella cartina sottostante si affiancano varianti e diramazioni con progetti locali e bilaterali o multilaterali fra stati confinanti.



Fonte Wikipedia

### Il network ferroviario.

Molti dei commenti espressi per la rete stradale si possono tranquillamente replicare per quella ferroviaria, con l'aggravante che la rete ferroviaria necessita di una gestione molto più complessa, sia per il materiale rotabile (locomotori e vagoni) che per il materiale di rete stessa.

La preesistente struttura coloniale rifletteva le esigenze soprattutto del trasporto di prodotti minerali dalle zone di estrazione ai porti di riferimento e, sia per obsolescenza in alcuni casi per inadeguatezza tecnica, spesso non ha significativa connessione con un network moderno e soprattutto funzionale al trasporto di carichi unitizzati con collegamenti dai porti alle aree di consumo urbane o comunque ad alta densità di popolazione.

Esiste inoltre l'enorme problema degli scartamenti diversi fra le varie nazioni.

La preesistente struttura coloniale rifletteva le esigenze soprattutto del trasporto di prodotti minerali dalle zone di estrazione ai porti di riferimento e, sia per obsolescenza in alcuni casi per inadeguatezza tecnica, spesso non ha significativa connessione con un network moderno e soprattutto funzionale al trasporto di carichi unitizzati con collegamenti dai porti alle aree di consumo urbane o comunque ad alta densità di popolazione.



## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA ...SEGUE

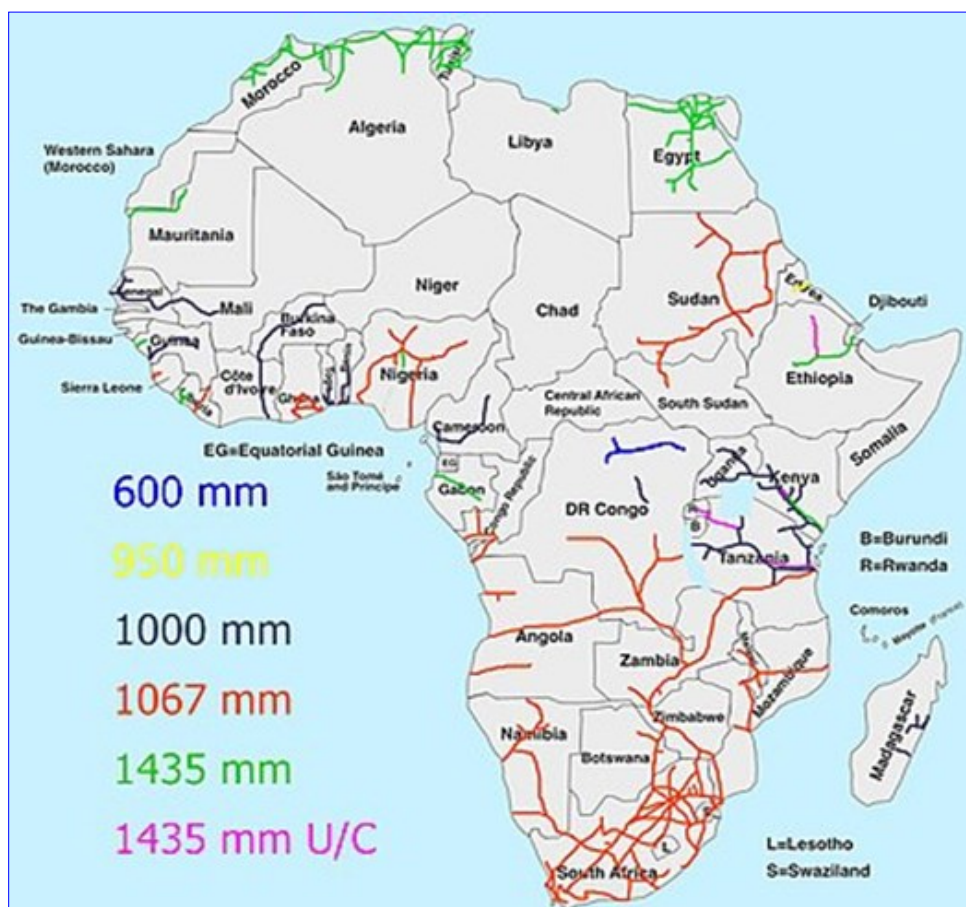
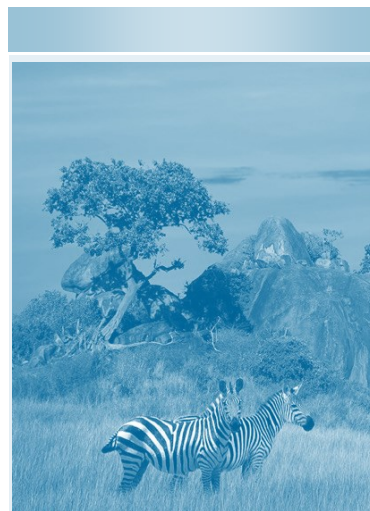
Dal 2012 esiste un project di sviluppo armonico coordinato continentale dalla AUR (Africa Union of Railways) che tuttavia non prevede l'unificazione degli scartamenti per la troppa complessità di un simile obiettivo, pur esistendo progetti bi o multilaterali fra stati confinanti per un passaggio ad uno scartamento unificato.

Per quanto riguarda la propulsione ferroviaria la maggior parte delle linee sono operate con locomotori diesel mentre solo alcune linee sono alimentate elettricamente.

Inoltre menzioniamo che African Union supporta anche un importante progetto di Alta velocità per la realizzazione, nei prossimi decenni, di un African Integrated High Speed Railway Network.

Anche qui le differenze fra gli Stati, profondissime in alcuni casi, fanno sì che p.e. il Marocco abbia di già la prima linea di AV in perfetta efficienza su una tratta di significativa lunghezza.

La cartina sottostante mostra quindi la situazione in essere dove si evince che la parte più "tormentata" del Continente, da questo punto di vista e non solo, è proprio quella centrale /equatoriale ovvero quella dove sarebbe più necessario avere una efficiente rete logistica funzionante quanto prima.



Fonte Wikipedia

### I Porti principali

Anche in passato la situazione portuale africana, eredità quasi sempre naturale del periodo coloniale delle grandi potenze europee, era caratterizzata da situazioni molto diverse nei seguenti principali settori geografici:

Mar Mediterraneo, Costa occidentale, Sud Africa, Costa orientale, Mar Rosso.





## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA ...SEGUE

A puro titolo storico menzioniamo alcuni porti “ tradizionali” partendo in senso antiorario dall’ Egitto:

- Area Mediterranea: Tunisi, Benghazi, Algeri;
- Costa Occidentale: Tangeri, Casablanca, Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Lagos, Pointe Noire, Matadi, Luanda, Walvis Bay;
- Sud Africa: Cape Town, Port Elizabeth, Durban;
- Costa Orientale: Maputo, Dar es Salaam, Mombasa, Mogadiscio;
- Mar Rosso: Gibuti. Massaua.

Solo una parte di essi sono rilevanti nel contesto attuale e al fine di questa analisi, dove individuiamo i mega flussi potenziali e per semplificazione concettuale ne consideriamo solamente quattro ovvero Tangeri, Durban, Mombasa e Gibuti.

Tangeri: con l’avviamento del megaterminal Tanger-Med questo porto, nato e destinato principalmente al transhipment (assieme al dirimpettaio spagnolo Algeciras, che movimentava 4,8 mil TEU nel 2022) viene a costituire un punto nodale, data la sua posizione ottimale sullo stretto di Gibilterra dove passano tutte le grandi linee Transatlantiche del Mediterraneo e quelle Asia-Nord Europa, nonché quelle Mediterraneo - West e Sud Africa.

La movimentazione complessiva lo colloca fra i primi 20 porti container al mondo, avendo già ampiamente superato gli 7,5 milioni di TEU. (assieme ad Algeciras con ben 12,3 mil TEU)

Durban: porta principale del Sud Africa e dei paesi limitrofi, intorno ai 3 milioni di TEU e assieme agli altri porti della RSA contribuisce in maniera determinante al volume complessivo di circa 5 milioni di teu di movimentazione di quest’area.

Mombasa: storico porto del Kenya che procede speditamente verso il raggiungimento di un interessante posizione sul mercato del consumo e una funzione di gateway anche per i paesi interni limitrofi con una movimentazione annua di circa 1,5 mil TEU

Gibuti: la Repubblica di Gibuti è un piccolo enclave molto particolare nato per esigenze ed interessi delle grandi potenze coloniali (passate e presenti) e successivamente degli altri portatori di interesse geopolitici in quest’area.

Gode quindi di complessiva stabilità (essendo frequentato ed anche presidiato stabilmente in alcuni casi da “tutti quelli che contano”, o che ambiscono a contare nella geopolitica attuale e futura, essendo vicinissimo allo strategico stretto di Bab el Mandeb, porta del Mar Rosso e quindi del Canale di Suez ) e potrebbe rappresentare - tramite i collegamenti ferroviari e stradali che sono stati implementati o sono in corso di implementazione - un valido porto per i mercati interni centro orientali del continente.

Conclusa questa prima panoramica, sorge ora una semplice domanda:

in un’ipotetica ottica di realizzazione e sviluppo economico del progetto “Africa” complessivo, quanto potrebbe crescere il traffico container con una implementazione di un mercato di consumo nelle aree più delicate ovvero principalmente in quelle Sub-sahariane?

Di questa considerazione ce ne occuperemo nell’ultimo capitolo.

Conclusa questa prima panoramica, sorge ora una semplice domanda:

in un’ipotetica ottica di realizzazione e sviluppo economico del progetto “Africa” complessivo, quanto potrebbe crescere il traffico container con una implementazione di un mercato di consumo nelle aree più delicate ovvero principalmente in quelle Sub-sahariane?

## NOTIZIE FLASH

### SHIPPING–SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

#### Da Alphaliner luglio 23

##### Altri segnali di fumo dai consorzi

CMACGM terzo vettore container del mondo mira a sorpassare Maersk?

CMACGM è partner del Consorzio The Alliance assieme alla capofila COSCO ed Evergreen, e vanta ferrei e consolidati rapporti con Cosco stessa ed il mondo cantieristico (dove ha ordini fissati per ben 122 nuove navi) e con il sistema bancario cinese.

MSC dovrebbe rimanere sempre il numero uno, ma considerando le turbolenze e appunto i “segnali di fumo” che stanno arrivando dal mondo del container potrebbe ipotizzarsi (azzardando) che questo consorzio sarà l’unico a rimanere operativo dopo il 2025 rappresentando la prima forza unitaria dello shipping container mondiale.

#### Da Shipping Italy del 4 agosto 23

##### Altri segnali di fumo dai consorzi

La più grande nave portacontainer del mondo a Trieste in settembre.

MSC Nicola Mastro, attualmente la più grande portacontainer del mondo (24.116 TEU), è venuta a Trieste il 4 settembre per il battesimo ufficiale dopo aver “mostrato bandiera” in alcuni porti asiatici in transito e soprattutto nel Mediterraneo nel suo viaggio di trasferimento dal cantiere (cinese) di costruzione.

La decisione di effettuare la cerimonia ufficiale proprio a Trieste (politica delle cannoniere?) con una nave maestosa che però al momento non può ancora essere operata nei porti adriatici di regolare toccata a causa della larghezza e dell’altezza delle file sopra-coperta, che eccedono la capacità delle gru in dotazione o comunque di altre limitazioni tecniche di banchina, assume un significato simbolico e importante circa l’interesse che MSC dedica all’Adriatico, e in particolare a Trieste, per il suo futuro strategico post consortile.

#### Da diversa stampa specializzata nazionale

##### Trasformazione delle Autorità di Sistema Portale dei porti italiani in S.p.A.

Su questo tema riteniamo che specialmente di questi tempi l’estrema cautela è d’obbligo. La formazione di una S.p.A. con soci privati (pur nella garanzia di un mantenimento di quota societaria adeguata da parte dello Stato e di poter esercitare la clausola del “golden share”) se da un lato permette l’accesso a iniezione di capitale fresco non pubblico, mirato al singolo porto, i cui investimenti non dovrebbero essere soggetti a i criteri egualitari e quindi a volte penalizzanti per i porti virtuosi che lo Stato deve rispettare nei suoi finanziamenti ai porti nazionali, dall’altra mette queste strutture strategiche come non mai alla mercé del mercato e dei suoi interessi che sono diventati sempre meno economici e sempre più meramente finanziari o addirittura geo-politici sovranazionali.

Ovvero entrerebbero in gioco molto probabilmente i numerosi fondi speculativi che poi riferiscono tutti come ben noto al fondo dei fondi che controlla la piramide di partecipazioni azionarie nelle grandi società mondiali e che nulla hanno a che vedere con l’imprenditore e l’intrapresa.

#### Da Shipping Italy del 20 settembre 23

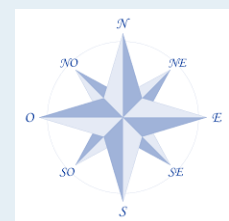
##### Maersk e Cma-Cgm uniscono le forze per la decarbonizzazione...Continuano i segnali di fumo?

I due big dell’armamento uniranno le forze sia sul piano tecnico che su quello di azione comune nei rapporti con gli organi regolatori delle normative in materia, invitando anche altri armatori a unirsi a loro in questa cooperazione.

Questa notizia però può essere criptica, cioè per pochi intenditori...Chissà come sarà il “dopo 31 dicembre 2024”

Ci possono essere anche movimenti geopolitici “sovrastanti” non indifferenti.

Nel Segno del *Drago* o di quello di *Uncle Sam*? ...Vedremo chi aderirà alla cooperazione.





*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](mailto:aiom.fvg@libero.it)  
pec: [aiom@legalmail.it](mailto:aiom@legalmail.it)

Web: [www.aiom.fvg.it](http://www.aiom.fvg.it)

Hanno collaborato a questo numero:

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

