



## NEWSLETTER NR. 8\_2023

### IL FUTURO DEL PORTO NON È IL PORTO...

Una decina di giorni fa all'Università Ca' Foscari di Venezia il Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste Zeno D'Agostino si rivolgeva a un uditorio ben qualificato con la frase: "il futuro del porto non è il porto". Qualcuno potrà aver inteso all'inizio che D'Agostino ama giocare coi paradossi, con un pizzico di snobismo. Invece crediamo che alla fine l'uditorio avrà capito che non si tratta di giocare con le parole ma di guardare le cose, finalmente, con occhi un po' diversi. Chiunque frequenta il nostro ambiente da un bel po' difficilmente potrà negare che nei convegni che si susseguono con una frequenza bulimica ormai da trent'anni si sentono sempre i soliti discorsi, meglio, si guarda alla realtà portuale sempre con lo stesso schema mentale, sempre con gli stessi metri quadri di banchina che si allungano, con gli stessi Teu che

si movimentano, con le stesse navi che s'ingrandiscono. La ripetizione all'infinito di sequenze logiche dove la parola "innovazione" diventa una litania.

Invece per fare vera innovazione bisogna cambiare paradigma. Quel che D'Agostino voleva dire con la frase "il futuro del porto non è nel porto" si riferiva alla necessità di cambiare schema di ragionamento, quando pensiamo non a quel che succede in un porto, ma a quel che può succedere. Nella fattispecie D'Agostino ci ricorda, per esempio, che il mare non è solo una via di trasporto di merci, ma sempre più di dati e dunque un porto può ospitare uno dei terminali delle vie di comunicazione digitale e diventare un hub informatico e acquistare una centralità forse maggiore di quella che gli può assicurare un hub di logistica fisica (mai dimenticare

#### SOMMARIO

Il futuro del porto non è il porto.1-2

Bussola—Overview dello scenario macroeconomico.....3-6

Lo shipping container perderà l'esenzione antitrust della UE.....7-8

Africa ultima frontiera - quarta parte.....8-13

#### NOTIZIE FLASH

Regione FVG—assestamento autunnale di bilancio.....14

Fondi europei per trasporti e infrastrutture smart-call CEF.....14

Spigolature di shipping .....15

## IL FUTURO DEL PORTO NON È IL PORTO ... SEGUE

Da dove veniamo, noi italiani, se non da quella civiltà che è nata dal commercio navale e che ha permesso di abbellire città straordinarie, che ha creato il miracolo di Venezia, l'originalità che ancora ci stupisce di Pisa, di Amalfi? E la Trieste asburgica non è stata la stessa cosa? Città, porto, commerci, assicurazioni, borghesia non sono state un tutt'uno? Trieste non è stata forse, ed in parte lo è ancora, "città della scienza", "città di scienziati", grazie alla spinta che veniva dalle esplorazioni navali?

la definizione di logistica! *the physical Internet*). Ci ricorda che un porto può essere un soggetto trainante della transizione energetica e che il porto di Trieste ha già chiesto e ottenuto i finanziamenti per il *cold ironing*, ci ricorda che noi e Capodistria stiamo pensando a un parco in comune di pannelli solari galleggianti, ci ricorda che lo spazio retroportuale può ospitare agricoltura, non solo industria, orti, non solo binari. Stranezze, dirà qualcuno, eccentricità.

Andiamoci piano, nei prossimi numeri della nostra Newsletter potremo fornire dettagli tecnici su questi progetti, visto che di alcuni progetti reali si tratta, non di sogni o miraggi.

Qui vorremmo ricondurre questo discorso a un'altra dimensione, quella del rapporto tra porto e città. Pensiamo alle nostre origini. Da dove veniamo, noi italiani, se non da quella civiltà che è nata dal commercio navale e che ha permesso di abbellire città straordinarie, che ha creato il miracolo di Venezia, l'originalità che ancora ci stupisce di Pisa, di Amalfi? E la Trieste asburgica non è stata la stessa cosa? Città, porto, commerci, assicurazioni, borghesia non sono state un tutt'uno? Trieste non è stata forse, ed in parte lo è ancora, "città della scienza", "città di scienziati", grazie alla spinta che veniva dalle esplorazioni navali? È una dimensione questa, del rapporto tra porto e città, che si è andata perdendo, anzi è più frequente sentir parlare di crisi, di attrito, tra porto e città. E là dove il porto è ancora più grande, più invadente, a Rotterdam, a Los Angeles, ad Amburgo, gli attriti possono diventare conflitto aperto.

Quanto la città di Trieste riesca a cogliere il senso del cambio di orizzonte che d'Agostino intende proporre non lo sappiamo, ma sarebbe interessante saperlo e discuterne, prima ancora di sapere se è condiviso o meno. Perché questa è la tematica centrale del nostro tempo.

Siamo tutti convinti che la crisi climatica è reale e non è l'invenzione di dietrologi incalliti, penso, e siamo altrettanto convinti che è irreversibile. Ci sono i negazionisti, certo, ma sembrano ancora in minoranza. Che in futuro la crisi climatica potrà assumere un ruolo centrale e ineludibile se ne sono accorti da tempo quelli che proprio stupidi non sono, gli ultraricchi, gli uomini dell'alta finanza. Sono diventati loro i campioni della sostenibilità. Hanno cambiato il loro approccio alla realtà, hanno introdotto nuovi criteri nella concessione di crediti, hanno attribuito valore a variabili che prima non erano prese in considerazione. Nessuno pensa che tutto questo farà bene all'ambiente, farà bene al portafoglio. Ma a noi qui interessa sottolineare che l'alta finanza ha preso atto che il mondo esterno sta cambiando, che la storia dell'umanità è entrata in una nuova fase. Difficilmente quelli sbagliano. Che il mondo esterno stia cambiando, in maniera traumatica per di più, comincia a prenderne atto un po' alla volta non solo la politica ma anche la ricerca, anche la cultura corrente, anche la discussione e la comunicazione nello spazio pubblico.

Quindi debbono prenderne atto anche le città portuali, le comunità marittime, che in un certo senso vengono coinvolte prima e più di altre dai cambiamenti, non solo climatici evidentemente, ma anche da quelli dovuti all'organizzazione dell'economia, oltre a quelli dovuti alla follia umana, come le guerre.

Cambiare orizzonte mentale non significa allontanare i rischi, significa essere preparati, in grado di organizzare meglio le difese. Significa ritrovare una spinta interna, una prospettiva propria, e non essere spettatori di un gioco le cui regole ci sfuggono, imbambolati a guardare navi sempre più grandi che vanno e vengono. (S.B.)



## BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO

### Tassi e inflazione in tempi di guerra. Steepening in vista?

È dal febbraio 2022 cioè da 18 mesi ormai che sono iniziati i rialzi dei tassi da parte della Federal Reserve e della Banca Centrale Europea, nel tentativo di mettere un freno alla temuta spirale inflazionistica, risultato di un decennio di “free money” e di due anni di pandemia, sussidi e accumulazione.

La Fed non ha ancora ottenuto precisamente quello che voleva, ovvero una leggera recessione, un soft landing: però i risultati degli utili del terzo trimestre 2023 stanno uscendo in questi giorni, e rilevano un rallentamento dei consumi e un calo degli utili. Ma il livello di inflazione registrato è ancora alto. La policy della Fed attuale però è “data dependent”, ovvero manovra i tassi (che hanno un impatto nel futuro) guardando alla situazione rilevata nel mese precedente; ciò crea un fastidioso lag temporale, e una potenziale inadeguatezza della politica fiscale.

Jerome Powell nelle dichiarazioni del 19 ottobre ha mantenuto un tono a metà tra hawkish e il dovish. Sostanzialmente escludendo un rialzo dei tassi il prossimo mese ma tenendo la porta aperta a eventuali, caute, modifiche di policy a seconda delle rilevazioni del ciclo economico: per adesso la Federal Reserve non girerà ancora la manopola del fuoco sotto la pentola, poiché il livello di ebollizione è sufficiente per la cottura lenta desiderata.

Dal punto di vista degli acquirenti di bond del tesoro americani, la situazione è delicata: pur in uno scenario di tassi offerti in crescita, c'è sempre più penuria di compratori.

La Federal Reserve sta riducendo i titoli governativi in portafoglio, ovvero lasciandoli scadere e non rinnovandoli. I clienti istituzionali, la Cina, il Giappone non stanno comprando. E l'offerta di bond USA non potrà che aumentare, visto il deficit: il governo dovrà alzare ulteriormente i tassi per avere la sicurezza di piazzare le emissioni velocemente. Attualmente il tasso a 10 anni offerto ha raggiunto il 5% e potrebbe aumentare ancora nei prossimi 6-9 mesi di quantitative tightening.

*I tassi di interesse a lungo termine osservati (spesso definiti rendimenti obbligazionari nominali) possono essere scomposti in tre componenti: 1) tasso di interesse reale neutrale a breve termine; 2) componente per l'inflazione attesa; e 3) il premio a termine.*

*Il tasso di interesse reale neutrale è il tasso, corretto per l'inflazione, che non stimola né ostacola l'attività economica. Dovrebbe prevalere quando l'economia è in equilibrio, ovvero gode di piena occupazione e stabilità dei prezzi.*

*I tassi sui prestiti (sotto forma di prestiti o obbligazioni) incorporano quindi un'aspettativa di inflazione futura, che i finanziatori aggiungono al tasso di interesse reale quando concedono il credito.*

*Infine, i finanziatori – siano essi individui, banche o obbligazionisti – in genere richiedono una compensazione aggiuntiva per tenere conto dell'incertezza che il valore dei crediti a lungo termine oscilla più di quello dei crediti a breve termine. Come compensazione sia per la possibilità di volatilità dei prezzi, quindi, i finanziatori a lungo termine puntano anche su un rendimento aggiuntivo indicato come “premio a termine”.*

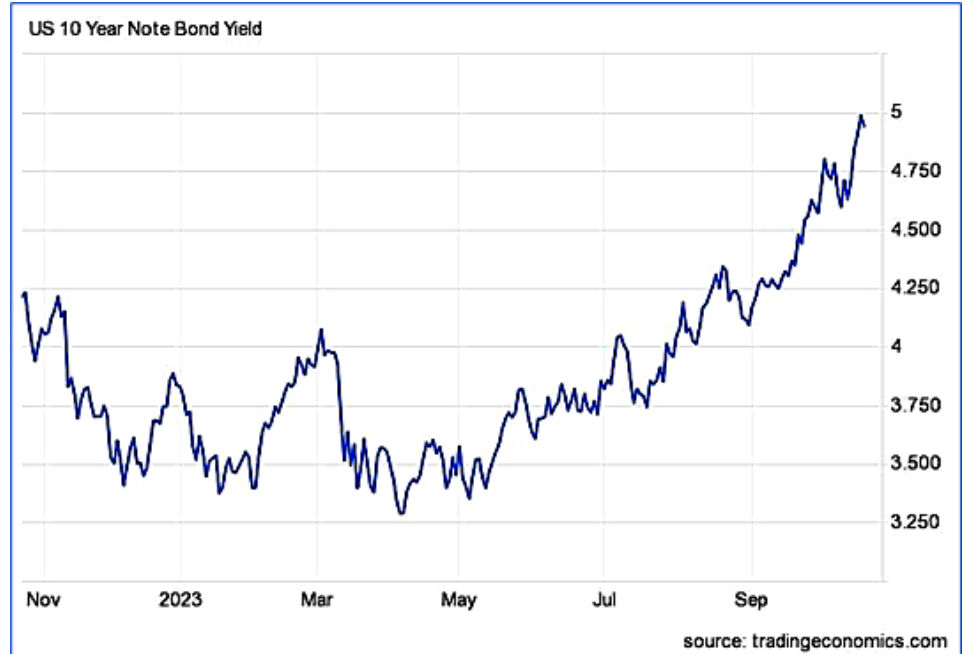
*Il premio a termine negativo degli ultimi anni riflette diversi fattori speciali, di cui probabilmente i più importanti sono le politiche monetarie della Fed e di altre banche centrali. Questi avevano due componenti: 1) acquisti di asset su larga scala,*

La Federal Reserve sta riducendo i titoli governativi in portafoglio, ovvero lasciandoli scadere e non rinnovandoli. I clienti istituzionali, la Cina, il Giappone non stanno comprando. E l'offerta di bond USA non potrà che aumentare, visto il deficit: il governo dovrà alzare ulteriormente i tassi per avere la sicurezza di piazzare le emissioni velocemente. Attualmente il tasso a 10 anni offerto ha raggiunto il 5% e potrebbe aumentare ancora nei prossimi 6-9 mesi di quantitative tightening.



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

detti "quantitative easing"; e 2) "forward guidance", vale a dire rassicurazioni sul fatto che i tassi di interesse estremamente bassi e il QE sarebbero rimasti in vigore per un lungo periodo, con obiettivo la piena occupazione e la stabilità dei prezzi.



Per l'Europa l'International Monetary Fund prevede il PIL in contrazione per il 2023 e

### Economic Forecasts: Europe

(real GDP growth, annual percent change)

Search...

	2022	2023	2024
Europe	2.7	1.3	1.5
Advanced European Economies	3.6	0.7	1.2
Euro Area	3.3	0.7	1.2
France	2.5	1.0	1.3
Germany	1.8	-0.5	0.9
Italy	3.7	0.7	0.7
Spain	5.8	2.5	1.7
United Kingdom	4.1	0.5	0.6
Emerging Market European Economies	0.8	2.4	2.2
Emerging Market European Economies excluding Belarus, Russia, Türkiye and Ukraine	4.5	1.1	2.9

1 / 5

Sources: IMF, October 2023 World Economic Outlook (WEO); and IMF staff calculations.

**IMF**

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


### Inflation Forecasts: Europe

(headline, annual percent change)

Search...

	2022	2023	2024
Europe	15.2	10.4	9.3
Advanced European Economies	8.4	5.8	3.3
Euro Area	8.4	5.6	3.3
France	5.9	5.6	2.5
Germany	8.7	6.3	3.5
Italy	8.7	6.0	2.6
Spain	8.3	3.5	3.9
United Kingdom	9.1	7.7	3.7
Emerging Market European Economies	30.2	20.4	22.3
Emerging Market European Economies excluding Belarus, Russia, Türkiye and Ukraine	14.1	11.9	5.8

Sources: IMF, October 2023 World Economic Outlook (WEO); and IMF staff calculations.



Quindi ancora una volta saranno i tassi il punto focale che orienterà nel futuro prossimo le decisioni degli operatori. Essi dipendono a loro volta dalle attese del mercato sull'inflazione futura, sul futuro andamento dei tassi, e il futuro andamento del ciclo macro.

Quindi ancora una volta saranno i tassi il punto focale che orienterà nel futuro prossimo le decisioni degli operatori. Essi dipendono a loro volta dalle attese del mercato sull'inflazione futura, sul futuro andamento dei tassi, e il futuro andamento del ciclo macro.

L'inflazione dipende dai seguenti fattori:

I consumi (fattore inflattivo), in calo

L'importazione da paesi a basso costo relativo della manodopera (es. Cina) (fattore deflattivo), in calo

Rischio geopolitico e prezzo dell'energia (fattore inflattivo), in aumento

Le tensioni in Medio Oriente stanno spingendo al rialzo oro e materie prime energetiche. Il rischio è il potenziale coinvolgimento dei paesi vicini o alleati di Israele: Egitto, Iran, Oman e Arabia Saudita.

Per cominciare, in Israele vengono raffinati 300.000 barili di greggio al giorno.

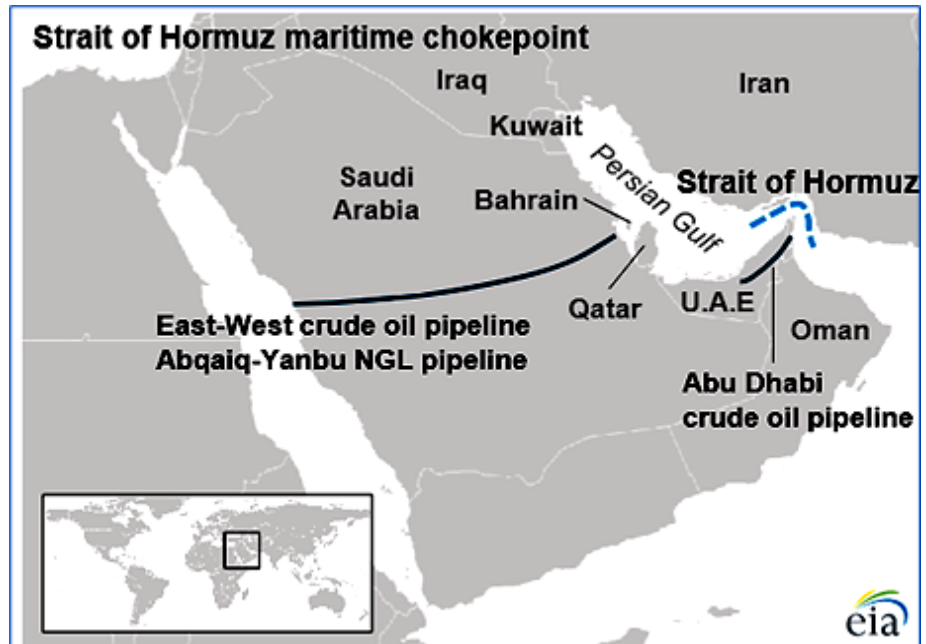
La reazione al conflitto per ora è limitata, in quanto attualmente le fonti di approvvigionamento non sono a rischio. Se il conflitto si allargasse al resto del Medio Oriente, che fornisce circa il 30% dell'offerta mondiale di greggio, si innescerebbero effetti a catena. Almeno 21 milioni di barili al giorno (il 30% del commercio petrolifero marittimo mondiale) passano su petroliere dallo Stretto di Hormuz, tra Iran e Penisola di Musandam del Sultanato dell'Oman. Esistono diversi percorsi alternativi, costituiti dagli oleodotti per aggirare lo Stretto di Hormuz, ma non sono abbastanza per compensare la quantità di petrolio che transita nello Stretto. L'Arabia Saudita e gli EAU hanno pipelines in grado di trasportare greggio fuori dal Golfo Persico, con una capacità combinata di 6,5 milioni di barili giornalieri. Secondo l'Energy Information Administration (EIA), ci sono tre oleodotti che potrebbero trasportare petrolio dall'Arabia Saudita e dagli Emirati Arabi Uniti che aggirano lo Stretto:



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

Per il momento quindi i mercati restano orientati sui titoli difensivi, sull'oro, sul dollaro, sul franco svizzero, sul petrolio; mentre i titoli tecnologici a lunga duration vengono trascurati e anche sostituiti da titoli petroliferi, farmaceutici e health, cioè titoli relativi a consumi poco comprimibili e inelastici.

L'East-West Pipeline e la Abqaiq-Yanbu Natural Gas Liquids Pipeline dall'Arabia Saudita e l'Abu Dhabi Pipeline dagli Emirati Arabi Uniti. Anche le condutture sono limitate: l'oleodotto Est-Ovest consente il trasporto di 1,0 milioni di barili al giorno, mentre l'oleodotto di Abu Dhabi ha una portata di circa 2,9 milioni di barili al giorno.



Per il momento quindi i mercati restano orientati sui titoli difensivi, sull'oro, sul dollaro, sul franco svizzero, sul petrolio; mentre i titoli tecnologici a lunga duration vengono trascurati e anche sostituiti da titoli petroliferi, farmaceutici e health, cioè titoli relativi a consumi poco comprimibili e inelastici.

Non appena verrà registrato un rallentamento marcato dell'inflazione, dovrebbero diminuire i tassi a breve con un ritorno della curva alla forma tradizionale con tassi a breve più bassi di quelli a lungo termine.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Worldbank.org, cesi-italia.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, Kayros partners Research, Zeygos Research&Consulting, Seeking alpha, ZeroHedge.com, Eurostat, Morningstar, Nasdaq.com, imf.org, Marketwatch.com, data.bls.gov, Fedsearch.org, ycharts.com, speculatorsanonymous.com, gurufocus.com, <https://vict.com.cn>, [www.eia.gov/todayinenergy](http://www.eia.gov/todayinenergy), TradingView.com)



## LO SHIPPING CONTAINER PERDERÀ L'ESENZIONE ANTITRUST DELL'UE DAL 2024

Come avevamo già segnalato nella Newsletter Nr. 7\_2022, la Commissione UE nel 2020, a causa della pandemia, aveva deciso di estendere per altri quattro anni il regolamento di esenzione per categoria relativo ai consorzi di trasporto marittimo di linea (CBER), che avrebbe dovuto terminare ad aprile 2020, portando così la scadenza al 25 aprile 2024.

Nel corso degli anni, l'autorità di vigilanza sulla concorrenza dell'UE ha consentito esenzioni per determinati settori, nel tentativo di promuovere la concorrenza.

Adottato per la prima volta nel 2009, il regolamento CBER consente agli operatori marittimi di linea, con una quota di mercato congiunta inferiore al 30%, di collaborare per fornire servizi di trasporto merci congiunto, a condizione che non fissino i prezzi o non si ripartiscano i mercati.

Oggi, invece, per l'UE il regolamento non è più in grado di promuovere la concorrenza e non sembra più adatto al suo scopo e pertanto non sarà rinnovato quando scadrà il prossimo aprile.

Il motivo di tale decisione è legato ai risultati dell'indagine condotta dall'UE presso i portatori di interesse del settore (spedizionieri, operatori portuali, autotrasportatori etc.), invitati a presentare i loro contributi sul funzionamento del regolamento CBER.

Nell'agosto 2022 la Commissione UE ha infatti avviato una consultazione, da noi segnalata nella Newsletter citata precedentemente, ricevendo osservazioni da più di trenta clienti del trasporto marittimo che hanno evidenziato che, nel complesso, il CBER non sembra più adatto al suo scopo in quanto non soddisfa i requisiti di efficacia, efficienza e valore aggiunto per l'UE.

Negli ultimi anni, soprattutto gli spedizionieri si sono opposti a lungo alla concessione dell'esenzione per categoria a parti del settore del trasporto marittimo di linea, che sta rapidamente diversificando le proprie attività verso altre modalità e funzioni della supply chain, creando distorsioni nel mercato globale della logistica, dove le compagnie di navigazione containerizzate sono in concorrenza con altri fornitori di servizi logistici che sono tenuti a rispettare le norme generali sulla concorrenza.

Nello specifico, nel comunicato della Commissione europea del 10 ottobre scorso si legge che "dato il numero e il profilo esiguo dei consorzi che rientrano nell'ambito di applicazione del CBER, questo comporta risparmi limitati sui costi di conformità per i vettori e svolge un ruolo secondario nella decisione dei vettori di cooperare". Inoltre, negli ultimi tre anni, a fronte di poche gigantesche alleanze armatoriali che controllano la gran parte del trasporto marittimo, per via del CBER i vettori più piccoli si sono ritrovati impossibilitati a cooperare tra loro per offrire servizi alternativi in concorrenza.

Sebbene la decisione non ponga fine di per sé alla cooperazione tra i gruppi di navigazione, essa avrà di sicuro delle ripercussioni sul business del commercio globale e, soprattutto, arriva in un momento critico per le società di navigazione, i cui guadagni sono crollati dopo un periodo di profitti eccezionali, dovuti principalmente al boom dello shopping online durante la pandemia di Covid-19.

Quindi, una volta soggette alle norme antitrust dell'UE, le compagnie di navigazione che operano da e per l'UE dovranno valutare la compatibilità dei loro accordi di cooperazione rispetto alle norme generali europee sulla concorrenza, a cui sono soggetti gli altri attori della supply chain ed inoltre dovranno rivedere la legittimità di tali accordi di cooperazione, accordi che la Commissione europea ha il potere di sciogliere e multare.

Ciò detto, ora bisognerà capire quale sarà l'impatto del mancato rinnovo del CBER sul mercato del trasporto marittimo di linea e, soprattutto, se vi sia stata una so-



Negli ultimi anni, soprattutto gli spedizionieri si sono opposti a lungo alla concessione dell'esenzione per categoria a parti del settore del trasporto marittimo di linea, che sta rapidamente diversificando le proprie attività verso altre modalità e funzioni della supply chain, creando distorsioni nel mercato globale della logistica, dove le compagnie di navigazione containerizzate sono in concorrenza con altri fornitori di servizi logistici che sono tenuti a rispettare le norme generali sulla concorrenza

## LO SHIPPING CONTAINER PERDERÀ L'ESENZIONE ANTITRUST DELL'UE DAL 2024...SEGUE

pravalutazione del valore strategico del regolamento da parte degli operatori del settore marittimo. Si è visto infatti che solo un numero esiguo di consorzi, che opera nell'Unione Europea, beneficia dell'esenzione per categoria, mentre i restanti consorzi hanno di fatto una quota di mercato combinata superiore al 30%, soglia oltre la quale l'esenzione non è più disponibile.

Di conseguenza, sembra quindi che la mancata proroga del Regolamento comunitario avrà un impatto limitato sugli attuali accordi; al contrario essa potrebbe avere ricadute più significative sulle compagnie di navigazione asiatiche, che possiedono un numero minore di portacontainer di grandi dimensioni rispetto ai competitor europei.

### AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.4 (QUARTA PARTE)

I primi tre capitoli sull' Africa sono stati pubblicati nei numeri 01/23 e 03/23 e 7/23 della nostra Newsletter. Con questa 4 parte termina il lavoro originale, complesso ed articolato, nato come idea a dicembre 2019 quando chi scrive, che intendeva fare una semplice proiezione dello scenario dello shipping al 2050, si è convinto della centralità dell'Africa nella soluzione dei principali ed incombenti problemi globali che andavano ben oltre l'analisi del settore marittimo. Il precipitare degli eventi successivi, a partire dal gennaio 2020, ha dilazionato la stesura del lavoro mantenendo però invariata l'intuizione la cui chiave stava nella possibile soluzione del problema demografico dell'Africa subsahariana e soprattutto sulle modalità e la tempistica di tale ipotetica soluzione.

Le letture fatte successivamente hanno consolidato questa convinzione, anche perchè ancora adesso, a fine 2023, tutto sembra concentrato sulla creazione di un mercato africano di consumo e di una condizione di vivibilità meno sbilanciata rispetto alle "sirene" dei paesi europei e dell'occidente, ma soprattutto del suo welfare che è il primario obiettivo delle ondate migratorie incontrollate in essere e, purtroppo, anche in crescente divenire.

#### MACROSCENARIO SHIPPING -2050

Quanto segue costituisce un esercizio meramente accademico o, meglio, indicativo, in quanto le variabili geopolitiche economiche e sociali in campo sono talmente estese da permettere qualsiasi ipotesi dalle più positive a quelle catastrofiche.

Seguendo il detto latino "in media veritas" ci accingiamo quindi a formulare la nostra ipotesi, anche perchè non temiamo di essere smentiti nel 2050 per motivi "anagrafici" di chi scrive.

Assumendo che:

- Gli Stati Uniti risolvano il loro conflitto e dramma interno di modello identitario di riferimento, ora tristemente smarrito, e rimangano ancora egemonici anche ideologicamente, pur accettando certi compromessi globali con rapporti di forza diversi;
- La Cina ridimensioni (obtorto collo) le sue ambizioni imperiali assolute e miri a obiettivi più equilibrati e, soprattutto, sostenibili, pur collocandosi come superpotenza globale;

...a fine 2023, tutto sembra concentrato sulla creazione di un mercato africano di consumo e di una condizione di vivibilità meno sbilanciata rispetto alle "sirene" dei paesi europei e dell'occidente, ma soprattutto del suo welfare che è il primario obiettivo delle ondate migratorie incontrollate in essere e, purtroppo, anche in crescente divenire.



designed by freepik.com



## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.4 ...SEGUE

- La Russia ritrovi il suo giusto collocamento nello scacchiere complessivo;
- L'India si unisca a questo "club di vertice" seguendo le tracce della Cina, pur con una impostazione ideologica diversa e forse alternativa a quel modello (anche nel contesto del BRICS la cui importanza potenziale ma anche oggettiva sta crescendo velocemente e forse anche troppo, considerato che gli ultimi eventi in Israele gettano un'ombra funerea sull'evoluzione di tale progetto, perlomeno come sembrava recentemente impostato nelle sue estensioni di membership)
- L'Europa (o meglio, l'Unione Europea) trovi finalmente una sua identità o, perlomeno, un indirizzo pur nell'orbita del c.d. "mondo occidentale" (leggi USA)

Rimane l'Africa (anch'essa candidata BRICS con l'Unione Africana) che in questo contesto è la chiave di come sarà il mondo fra 30 anni, verso uno sviluppo maggiormente equilibrato e più rispettoso del suo prezioso pianeta, o verso un secondo Medio Evo dai destini incerti e inquietanti.

Come già detto nei precedenti capitoli il problema dei problemi che condiziona tutti gli altri è la soluzione del problema demografico dell'area subsahariana, dove nella nostra ipotesi di sviluppo abbiamo prospettato la creazione immediata di un sistema di welfare e di una progressiva implementazione di un nuovo mercato di consumo, che lasci respiro alla macchina dell'economia mondiale senza ulteriormente drogare i due mercati attuali dell'Europa e del Nord America, con eccessi di consumismo già ampiamente in essere.

Il tutto a costo nostro, ma l'alternativa non c'è, pena la fine della nostra civiltà occidentale e in particolare della sua culla, ovvero l'Europa.

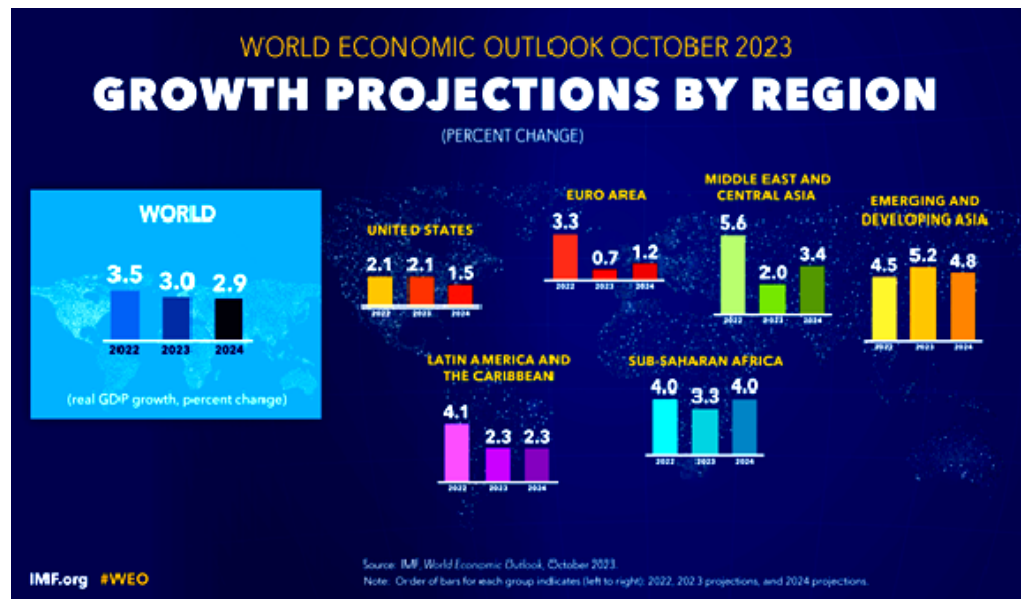
Questo presupposto è indispensabile e addirittura probabilmente non sufficiente per centrare almeno in parte gli obiettivi ambientali fissati per il 2050.

Il PIL mondiale passerà comunque da 90 a 170/180 mila miliardi di USD. Già qui si intuisce che almeno il target ambientale risulta compromesso. La popolazione sfiorerà (purtroppo) i 10 miliardi, pur con un trend di crescita in rapida contrazione (e con un trend di aspettativa di vita in rapido aumento però) dopo la metà del secolo, ma non sufficientemente in tempo.

Qui di seguito l'ultimo forecast del FMI Fondo Monetario Internazionale di ottobre sulle proiezioni del PIL:



il problema dei problemi che condiziona tutti gli altri è la soluzione del problema demografico dell'area subsahariana, dove nella nostra ipotesi di sviluppo abbiamo prospettato la creazione immediata di un sistema di welfare e di una progressiva implementazione di un nuovo mercato di consumo, che lasci respiro alla macchina dell'economia mondiale senza ulteriormente drogare i due mercati attuali dell'Europa e del Nord America, con eccessi di consumismo già ampiamente in essere.



Il traffico container mondiale è comunque destinato ad una crescita pur in presenza di importanti flussi di reshoring e ricollocamento degli equilibri geopolitici mondiali.

Se la distribuzione del PIL manterrà l'attuale conformazione sia territoriale che soprattutto pro-capite le prospettive sono davvero preoccupanti.

Come già menzionato, le aspettative medie di vita delle aree più svantaggiate (Africa in primis e Sub-Sahara in particolare), cresceranno enormemente per effetto degli auspicabili miglioramenti di condizioni di vita, ma con un aggravio esponenziale del costo di welfare.

Il PIL pro-capite presenterà ancora importanti ed eccessive differenze fra le varie aree del mondo.

In assenza di una redistribuzione del PIL pro-capite le tensioni sociali cresceranno verticalmente e potrebbero portare ad una situazione, come detto, da secondo Medio Evo.

*Abbiamo volutamente trascurato la Nigeria, che ha in corso e avrà anch'essa un' esplosione demografica imponente, ma che teoricamente ha (speriamo) i mezzi propri per gestirla e affacciarsi al mondo come ulteriore partner-player e risolvere i profondi problemi interni sia di disuguaglianza che di conflitti sociali e religiosi.*

Il traffico container mondiale è comunque destinato ad una crescita pur in presenza di importanti flussi di reshoring e ricollocamento degli equilibri geopolitici mondiali.

Il flusso "africano" (dall'Asia e dall'Europa, da dove comunque prevarrà ancora e in maniera importante il carico ro-ro con semirimorchi) nella nostra ipotesi di sviluppo dovrebbe rappresentare di gran lunga il maggiore gradiente di aumento progressivo per alimentare il nuovo mercato di consumo dei paesi attualmente più svantaggiati.

Gli altri flussi manterranno un relativo equilibrio o, comunque, un non eccessivo squilibrio nelle due direzioni mentre quello africano rimarrà sostanzialmente squilibrato per l'assenza iniziale di un cargo-product di ritorno data la modestia attuale delle strutture produttive dei paesi africani.

Va comunque notato che ci sarà un notevole ricollocamento dei volumi a svantaggio in particolare del Transpacifico e comunque delle linee di "lungo corso" e viceversa un grande incremento del carico asiatico (Inter-Asia e Far East-Mid East Gulf), quindi con un accorciamento delle tratte medie dei servizi marittimi.

Qui di seguito due tabelle su elaborazione dati da statistiche CTS (Container Trades Statistics) basate sul trasporto 2022:

AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.4 ...SEGUE

imbalance per trade	Trade	TEU total 2022					
		TEU total 2022	West bound	East bound	North bound	South bound	INTRA
	Australasia&Oceania - Australasia& Oceania	386.800					386.800
536.900	Australasia&Oceania - Europe	901.700	182.400	719.300			
1.017.300	Australasia&Oceania - Far East	4.273.500			1.628.100	2.645.400	
56.100	Australasia&Oceania - Indian Subcont&Mid East	343.100			199.600	143.500	
84.500	Australasia&Oceania - North America	528.300	306.400	221.900			
19.200	Australasia&Oceania - South&Centr America	61.000	20.900	40.100			
34.700	Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	71.100	52.900	18.200			
	Europe - Europe	8.250.300					8.250.300
649.000	Europe - Indian Sub Cont&Mid East	6.924.000	3.137.500	3.786.500			
2.796.722	Europe - North America	8.010.122	5.403.422	2.606.700			
143.800	Europe - South&Centr America	4.041.400			2.092.600	1.948.800	
1.282.900	Europe - Sub saharan	3.133.100			925.100	2.208.000	
8.484.100	Far East - Europe	22.347.900	15.416.000	6.931.900			
	Far East - Far East Intra Asia	44.234.100					44.234.100
4.385.900	Far East - Indian Subcont& Mid East	10.756.500	7.571.200	3.185.300			
16.231.400	Far East - North America	28.204.600	5.986.600	22.218.000			
2.378.700	Far East - South&Cent America	6.248.500	1.934.900	4.313.600			
1.915.800	Far East - Subsaharan Africa	4.291.800	3.103.800	1.188.000			
	Indian Sub cont& Mid East - Indian subcont& Mideast	3.817.700					3.817.700
329.600	Indian Sub cont& Mid East - North America	3.329.000	1.829.300	1.499.700			
113.400	Indian Sub cont& Mid East - South&Centr America	720.200	303.400	416.800			
646.200	Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	2.061.600	1.353.900	707.700			
	North America - North America	258.300					258.300
158.200	North America - South&Centr America	5.533.800			2.687.800	2.846.000	
145.800	North America - Subsaharan Africa	476.000	310.900	165.100			
	South&Centr America - South&Centr America	1.441.400					1.441.400
276.700	South&Centr America - Subsharan Africa	349.900	36.600	313.300			
	Subsharan Africa - Subsaharan Africa	337.300					337.300
41.686.922	All the world	171.333.022	46.950.122	48.332.100	7.533.200	9.791.700	58.725.900

Trade	MARKET		2050						incr. % 2022 - 2050
			West bound	East bound	North bound	South bound	Intra	Tot	
Australasia&Oceania - Australasia& Oceania	AUS	AUS	-	-	-	-	426.447	426.447	10,25%
Australasia&Oceania - Europe	AUS	EUR	211.151	832.680	-	-	-	1.043.830	15,76%
Australasia&Oceania - Far East	AUS	FE	-	-	1.884.729	3.062.381	-	4.947.110	15,76%
Australasia&Oceania - Indian Subcont&Mid East	AUS	SUBC	-	-	231.062	166.119	-	397.181	15,76%
Australasia&Oceania - North America	AUS	NAM	354.696	256.877	-	-	-	611.573	15,76%
Australasia&Oceania - South&Centr America	AUS	SAM	27.818	53.373	-	-	-	81.191	33,10%
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	AUS	AFR	83.794	40.040	-	-	-	123.834	74,17%
Europe - Europe	EUR	EUR	-	-	-	-	9.550.754	9.550.754	15,76%
Europe - Indian Sub Cont&Mid East	EUR	SUBC	3.137.500	3.786.500	-	-	-	6.924.000	0,00%
Europe - North America	EUR	NAM	7.860.628	3.017.581	-	-	-	10.878.209	35,81%
Europe - South&Centr America	EUR	SAM	-	-	2.785.251	2.963.881	-	5.749.132	42,26%
Europe - Sub saharan	EUR	AFR	-	-	2.544.025	4.371.840	-	6.915.865	120,74%
Far East - Europe	FE	EUR	16.186.800	10.522.624	-	-	-	26.709.424	19,52%
Far East - Far East Intra Asia	FE	FE	-	-	-	-	56.199.424	56.199.424	27,05%
Far East - Indian Subcont& Mid East	FE	SUBC	10.993.382	3.862.973	-	-	-	14.856.355	38,12%
Far East - North America	FE	NAM	7.605.975	20.996.010	-	-	-	28.601.985	1,41%
Far East - South&Cent America	FE	SAM	2.575.352	5.480.429	-	-	-	8.055.781	28,92%
Far East - Subsaharan Africa	FE	AFR	6.257.261	2.874.960	-	-	-	9.132.221	112,78%
Indian Sub cont& Mid East - Indian subcont& Mideast	SUBC	SUBC	-	-	-	-	5.312.330	5.312.330	39,15%
Indian Sub cont& Mid East - North America	SUBC	NAM	2.897.611	1.818.761	-	-	-	4.716.372	41,68%
Indian Sub cont& Mid East - South&Centr America	SUBC	SAM	524.275	505.474	-	-	-	1.029.749	42,98%
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	SUBC	AFR	2.327.693	1.634.787	-	-	-	3.962.480	92,20%
North America - North America	NAM	NAM	-	-	-	-	284.776	284.776	10,25%
North America - South&Centr America	NAM	SAM	-	-	3.577.462	3.788.026	-	7.365.488	33,10%
North America - Subsaharan Africa	NAM	AFR	534.359	249.714	-	-	-	784.073	64,72%
South&Centr America - South&Centr America	SAM	SAM	-	-	-	-	1.668.601	1.668.601	15,76%
South&Centr America - Subsharan Africa	SAM	AFR	65.423	488.748	-	-	-	554.171	58,38%
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	AFR	AFR	-	-	-	-	2.023.800	2.023.800	500,00%
All the world			61.643.718	56.421.531	11.022.529	14.352.248	75.466.131	218.906.155	27,77%

## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.4 ...SEGUE

Pertanto, il trasportato in TEU sull'AFRICA, nell'ipotesi di sviluppo che noi in questa analisi prevediamo e riteniamo possibile, passerà almeno ai valori riportati nella tabellina che segue (QUESTO DATO non INCLUDE i porti africani del Mediterraneo prevalentemente di transhipment) con un incremento prudenziale del 28% circa.

AFRICA TRADES		MARKET		TEU total 2022				
Trade			TEU total 2022	West Bound	East Bound	North Bound	South Bound	INTRA
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	AUS	AFR	71.100	52.900	18.200	0	0	0
Europe - Sub saharan	EUR	AFR	3.133.100	0	0	925.100	2.208.000	0
Far East - Subsaharan Africa	FE	AFR	4.291.800	3.103.800	1.188.000	0	0	0
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	SUBC	AFR	2.061.600	1.353.900	707.700	0	0	0
North America - Subsaharan Africa	NAM	AFR	476.000	310.900	165.100	0	0	0
South&Centr America - Subsharan Africa	SAM	AFR	349.900	36.600	313.300	0	0	0
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	AFR	AFR	337.300	0	0	0	0	337.300
<b>All the Africa</b>			<b>10.720.800</b>	<b>4.858.100</b>	<b>2.392.300</b>	<b>925.100</b>	<b>2.208.000</b>	<b>337.300</b>

		MARKET		TEU total 2050				
Trade			TEU total 2050	West Bound	East Bound	North Bound	South Bound	INTRA
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	AUS	AFR	123.834	83.794	40.040	0	0	0
Europe - Sub saharan	EUR	AFR	6.915.865	0	0	2.544.025	4.371.840	0
Far East - Subsaharan Africa	FE	AFR	9.132.221	6.257.261	2.874.960	0	0	0
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	SUBC	AFR	3.962.480	2.327.693	1.634.787	0	0	0
North America - Subsaharan Africa	NAM	AFR	784.073	534.359	249.714	0	0	0
South&Centr America - Subsharan Africa	SAM	AFR	554.171	65.423	488.748	0	0	0
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	AFR	AFR	2.023.800	0	0	0	0	2.023.800
<b>All the Africa</b>			<b>23.496.443</b>	<b>9.268.529</b>	<b>5.288.249</b>	<b>2.544.025</b>	<b>4.371.840</b>	<b>2.023.800</b>

		MARKET		variation 2022 vs 2050 in TEU				
Trade			TEU total 2050	West Bound	East Bound	North Bound	South Bound	INTRA
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	AUS	AFR	52.734	30.894	21.840	0	0	0
Europe - Sub saharan	EUR	AFR	3.782.765	0	0	1.618.925	2.163.840	0
Far East - Subsaharan Africa	FE	AFR	4.840.421	3.153.461	1.686.960	0	0	0
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	SUBC	AFR	1.900.880	973.793	927.087	0	0	0
North America - Subsaharan Africa	NAM	AFR	308.073	223.459	84.614	0	0	0
South&Centr America - Subsharan Africa	SAM	AFR	204.271	28.823	175.448	0	0	0
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	AFR	AFR	1.686.500	0	0	0	0	1.686.500
<b>All the Africa</b>			<b>12.775.643</b>	<b>4.410.429</b>	<b>2.895.949</b>	<b>1.618.925</b>	<b>2.163.840</b>	<b>1.686.500</b>

		MARKET		variation 2022 vs 2050 in percentage				
Trade			TEU total 2050	West Bound	East Bound	North Bound	South Bound	INTRA
Australasia&Oceania - Subsaharan Africa	AUS	AFR	74,17%	58,40%	120,00%			
Europe - Sub saharan	EUR	AFR	120,74%			175,00%	98,00%	
Far East - Subsaharan Africa	FE	AFR	112,78%	101,60%	142,00%			
Indian Sub cont& Mid East - Sub saharan Africa	SUBC	AFR	92,20%	71,93%	131,00%			
North America - Subsaharan Africa	NAM	AFR	64,72%	71,88%	51,25%			
South&Centr America - Subsharan Africa	SAM	AFR	58,38%	78,75%	56,00%			
Subsharan Africa - Subsaharan Africa	AFR	AFR	500,00%					500,00%
<b>All the Africa</b>			<b>119,17%</b>	<b>90,79%</b>	<b>121,05%</b>	<b>175,00%</b>	<b>98,00%</b>	<b>500,00%</b>

## AFRICA, ULTIMA FRONTIERA - CAP.4 ...SEGUE

Escludendo i porti sudafricani che registrano una diversa dinamica da sempre e che contano circa 5 milioni di TEU (2022) (che potrebbero arrivare a 7 mil nel 2050) si può quindi concludere che, nell' ipotesi che prevediamo, il totale in TEU indirizzato all' Africa centrale (subsahariana ed equatoriale) si potrebbe collocare in 16,5 mil TEU di cui almeno il 60/65% in importazione.

Chiudiamo qui questo nostro lavoro che ha necessariamente dovuto spaziare anche su aspetti generali non direttamente legati allo shipping, ponendoci come obiettivo un monitoraggio sulle iniziative che saranno prese a breve di propedeutica alle cure impellenti e indispensabili per l' Africa.

Gli indirizzi attuali della politica mondiale sembrano seriamente (e finalmente) concentrando la loro attenzione sull' Africa, sulla quale anche l' Italia sta dando finalmente segnali di interesse diretto e di ruolo di principale nazione mediterranea, come potenziale mercato del futuro e come passo necessario ed urgente per la stabilizzazione complessiva del pianeta.

Rimane purtroppo, ancora non ben recepita, la tempistica impellente e la necessità di creare un mercato di consumo (oltre che di produzione) in queste aree volutamente dimenticate in passato e lasciate preda di voraci appetiti di elementi esterni.

I recentissimi segnali di ulteriore instabilità che provengono sia dalla situazione politica (Niger ed altri paesi) che da quella militare (crisi della Wagner con possibile disimpegno russo anche se non riteniamo realistico questo fattore e il violento riaccendersi della crisi Israele-palestinese) non fanno deporre in senso positivo e danno ulteriore elementi di incertezza negli sviluppi possibili; tuttavia, ne riparleremo in seguito e in maniera più circostanziata.

Segnaliamo invece nuovamente la crescita di peso specifico dei paesi BRICS (che costituiscono la parte "meridionale" fondamentale dei paesi del G20) e che, in particolare con il recente G20 di New Delhi del 9-10 settembre scorso, hanno accolto nel contesto l' Unione Africana (alla pari quindi dell' Unione Europea), passo fondamentale per far sì che il "problema africano" venga posto al centro dell' attenzione e dei programmi del mondo intero e non solamente di alcune nazioni ex colonialiste, preoccupate principalmente dei loro pregressi interessi.



Gli indirizzi attuali della politica mondiale sembrano seriamente (e finalmente) concentrando la loro attenzione sull' Africa, sulla quale anche l' Italia sta dando finalmente segnali di interesse diretto e di ruolo di principale nazione mediterranea, come potenziale mercato del futuro e come passo necessario ed urgente per la stabilizzazione complessiva del pianeta.





## NOTIZIE FLASH

### REGIONE FVG – ASSESTAMENTO DI BILANCIO AUTUNNALE, 337 MLN A SUPPORTO DI IMPRESE, FAMIGLIE, ENTI LOCALI

"L'assestamento autunnale mette in campo 337 milioni di euro a supporto del tessuto economico e sociale del Friuli-Venezia Giulia: una manovra in linea con la consolidata strategia della Giunta, che mira a rafforzare gli investimenti e al tempo stesso a far fronte con immediatezza alle emergenze che sorgono sul territorio, con particolare attenzione a fronteggiare un contesto finanziario europeo, che vede crescere il costo dell'accesso al credito.

Nel bilancio 2023, comprendendo anche l'assestamento estivo e quello autunnale, la Regione ha attuato una manovra economica di portata storica, con oltre 2,6 miliardi di euro di investimenti complessivi a favore delle imprese, delle famiglie, degli enti locali, della Sanità e per investimenti diretti. Il nostro obiettivo è infatti continuare a stimolare la crescita del territorio e questa manovra, che destina importanti risorse a fine anno, dimostra ancora una volta come l'efficientamento della spesa e l'attenzione nella valorizzazione di tutte le poste di bilancio siano fondamentali".

È quanto ha dichiarato l'assessore regionale alle Finanze Barbara Zilli dopo l'approvazione da parte del Consiglio dell'assestamento autunnale del bilancio regionale evidenziando che "una quota importante è destinata a progetti di interesse sovracomunale, ai quali vengono assegnate risorse superiori a 90 milioni di euro (di cui 40 milioni sono stati stanziati proprio con questo provvedimento legislativo)". Per la loro assegnazione è stato indetto un bando, per il quale sono stati presentati più di 60 progetti, attualmente in fase di istruttoria.

Tra le principali voci dell'assestamento, lo stanziamento di nuove risorse più rilevante è quello di 100 milioni di euro per la Protezione civile regionale per gli interventi inerenti il maltempo, quindi 70 milioni per i fondi di rotazione in agricoltura e i 65 per il Fondo di rotazione per le iniziative economiche nel Friuli Venezia Giulia (Frie) per assicurare il supporto e l'accesso ai mutui a tasso agevolato al tessuto produttivo del territorio in questo periodo di alta inflazione e alti tassi di interesse. Per la Salute e politiche sociali e disabilità sono stati stanziati 60 milioni, e per la messa a norma degli impianti sportivi 18 milioni di euro. ARC/MA/pph- Comunicato della Regione FVG 24.10.2023 19:41



### FONDI EUROPEI PER TRASPORTI E INFRASTRUTTURE SMART E SOSTENIBILI NUOVA CALL CEF TRANSPORT 2021-2027

Vale 7 miliardi di euro la nuova call CEF Transport della programmazione 2021-2027 per l'efficientamento di ferrovie, vie navigabili interne, porti marittimi o interni o strade.

La dotazione finanziaria generale del bando rivolta a tutti gli Stati Membri è pari a circa 3,54 miliardi di euro, sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto, a cui si aggiunge una quota di circa 3,45 miliardi di euro dedicati esclusivamente ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione, a cui l'Italia non risulta eleggibile, per un totale di circa 7 miliardi.

La Call CEF Transport 2023 ricomprende specifici bandi che riflettono le numerose priorità presenti nel programma di lavoro rivolte a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale (ivi compresi i Corridoi) e Globale, alle applicazioni intelligenti ed innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità.

Le proposte possono essere avanzate da uno o più Stati Membri dell'Unione Europea, da Organizzazioni internazionali, organismi pubblici o privati che abbiano sede in uno Stato membro dell'UE, con l'accordo dello Stato membro o degli Stati membri interessati e potranno essere presentate dai promotori fino alla scadenza fissata per il **30 gennaio 2024**; tuttavia per poter eseguire le procedure di istruttoria delle proposte, il termine ultimo di presentazione al MIT è fissato al **9 gennaio 2024**.

La documentazione ufficiale inerente al bando CEF Transport 2023 è disponibile al seguente link: [https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2023-cef-transport-calls-proposals\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2023-cef-transport-calls-proposals_en)

## NOTIZIE FLASH

### SHIPPING – SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

Da Shipping Italy del 26 settembre 2023:

L'autogol sul transshipment container rischia di far perdere completamente i traffici extra-UE.

La “notizia” se così si può definire è sulla bocca di tutti gli operatori del settore che guardano con sgomento all’ennesima azione unilaterale di Bruxelles che persegue imperterrita e con “furia iconoclasta” la strada del massimo rigore “costi quel che costi” nella trasformazione energetica.

Guerra corretta? Certamente Sì

Modalità? Ci piacerebbe sapere chi sono i consulenti tecnici della UE che aiutano i decisori istituzionali all’emanazione di questi regolamenti.

Ritourneremo in maniera più ampia e compiuta sull’argomento.

Ricordiamo che uno studio di altissimo livello prevede che pur nella corretta e indispensabile svolta ecologica in corso, la previsione per i prossimi decenni è che le fonti tradizionali dell’energia primaria rimarranno ancora predominanti. Infatti, la domanda globale di energia primaria passerà dai 548 quadrilioni di BTU, di cui l’81% costituito da petrolio/gas/carbone (dato 2020) ai 658 quadrilioni di BTU, di cui ancora il 68% costituito da petrolio/gas/carbone (2050) quindi con un aumento di domanda dell’energia “cattiva” da 443 a 447 quadrilioni di BTU.

Altro che emissioni zero o comunque fortemente abbattute nel 2050.

**BRICS: adolescente in cerca di una sua propria personalità.**

Seguiamo con grande interesse i movimenti che avvengono all’interno dei paesi BRICS che **cercano** di collocarsi come soggetto comune nell’attuale agone geopolitico multipolare.

Per ora, tuttavia, appare ancora evidente la profonda diversità sia di stato che di obiettivi dei paesi membri e soprattutto di quelli che risultano “invitati o interessati” alla membership.

Se analizziamo le potenzialità teoriche complessive vediamo che le stesse sono veramente imponenti sia per ampiezza di mercato di consumo che di produzione, e soprattutto per disponibilità di energia (Russia, Iran e forse Arabia Saudita) e risorse naturali.

Tuttavia, va profondamente verificata la possibilità che paesi così eterogenei in tutti sensi possano trovare (o meglio, che gli sia lasciato trovare...) una linea di condotta e sviluppo comune o di comune interesse. Vedremo.

In questo scenario ancora una volta ed ancora di più appare evidente la fragilità dell’Europa, fortemente dipendente dagli “altri” per l’energia primaria (e che rimarrà legata alle fonti tradizionali almeno per i prossimi 30/50 anni nonostante l’indirizzo avviato su fonti ecologiche), dopo la forzata rinuncia alla Russia come fornitore di energia.





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

Web:  
<https://www.aiom.fvg.it>

Hanno collaborato a questo numero:

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

