



## NEWSLETTER NR. 10\_2023

### PENSIERI DI FINE ANNO

È stato un brutto colpo per tutti gli attivisti della questione climatica il vertice Cop28 tenutosi a Dubai. Un brusco, violento risveglio per i ragazzi che credono possibile una transizione energetica. Erano stati derisi, compatiti, da questo mondo che odia la speranza e non sopporta di vederla nascere nelle nuove generazioni. E sarà contento oggi di vederli delusi, pieni di amarezza e forse disperati.

Invece Cop28 non ha sorpreso chi sin dagli Anni 70 si è battuto contro la distruzione dell'ambiente e della salute e aveva capito già nell'ottobre 1973 (riunione dell'OPEC a Vienna e conseguente oil crisis) che l'Occidente non era più padrone del suo destino.

Chi avrebbe immaginato allora che l'Occidente, ben 50 anni dopo (!),

sarebbe stato ancora così cieco e ottuso da pensare di poter decidere da solo una transizione energetica senza coinvolgere i paesi produttori di petrolio? In questi anni abbiamo assistito increduli al susseguirsi di obbiettivi per la riduzione del CO2 fissati in maniera del tutto astratta e cervellotica (entro il .... riduzione del tot% delle emissioni di anidride carbonica!). Wishful thinking. E tutto perché ancora l'Occidente non accetta di essere ormai un mondo in declino. Comandano gli altri, non solo perché hanno le risorse, ma perché ormai è la loro domanda di energia che determina il mercato. Sono padroni dell'offerta e della domanda. Come ci ricorda l'interessante sessione di Marine Money, luogo dove si ritrova la finanza dello shipping mondiale.

### SOMMARIO

Pensieri di fine anno.....1-3

"De Hypocrisi".....3-8

Green Transition - la svolta nel trasporto marittimo.....9-12

Bussola, overview dello scenario macroeconomico.....13-16

Nuova proposta della Commissione UE sul trasporto combinato....17-19

### NOTIZIE FLASH

Regione Friuli Venezia-giulia, approvata la manovra.....20

Crisi israeliana-ombre sullo shipping via Suez.....21-22

## PENSIERI DI FINE ANNO... SEGUE

Il mercato mondiale dello shipping, che in termini di volumi è per il 50% costituito dal trasporto di prodotti energetici (LNG in crescita esponenziale), è determinato in gran parte dalla domanda cinese. E se accanto alla Cina ci mettiamo l'India e tutti gli altri paesi che compongono il gruppo dei BRICS, ci rendiamo conto che noi italiani viviamo nella periferia del mondo.

Nella lucida presentazione di Adam Kent disponibile su you tube (<https://www.youtube.com/watch?v=5KN7TyQ6HNs>) e intitolata reopening China ci viene ricordato che la Cina è largamente il primo consumatore di energia al mondo, che supera Nordamerica ed Europa, mentre solo vent'anni fa era una frazione del mercato nordamericano ed europeo. Ci ricorda che le sue importazioni di grano, soia, carbone e minerali di ferro hanno eguagliato nel 2023 i picchi del 2016/17. Ci ricorda che le sue importazioni di carbone nel 2023 hanno rappresentato il 75% dell'incremento mondiale. Ma la Cina è anche campione della decarbonizzazione (supera per esempio di gran lunga gli Stati Uniti e tutto il resto del mondo nella produzione di elettricità da energia eolica). Ci ricorda che i cantieri cinesi rappresentano il 48% degli ordini mondiali di navi con motore a doppio combustibile (la Corea del Sud ne rappresenta il 39%). Basterebbero questi pochi dati per capire che qualunque cambio strutturale nel modello di sviluppo attuale deve fare i conti con la Cina. Il mercato mondiale dello shipping, che in termini di volumi è per il 50% costituito dal trasporto di prodotti energetici (LNG in crescita esponenziale), è determinato in gran parte dalla domanda cinese. E se accanto alla Cina ci mettiamo l'India e tutti gli altri paesi che compongono il gruppo dei BRICS, ci rendiamo conto che noi italiani viviamo nella periferia del mondo. Chissà se Trieste riuscirà a cavarsela?

Troppo spesso ci si dimentica che Trieste è un porto energetico. A furia di parlare di container e di Ro-Ro, ci si dimentica che il 64% della merce che passa da Trieste è costituita da petrolio greggio. E se il Presidente D'Agostino va in Azerbaijan a ragionare di pipeline parallele a quella della TAL dedicate a fonti energetiche non fossili, è perché può permetterselo, unico tra i presidenti dei porti italiani. Più l'area del Mar Nero, della Turchia, diventano strategiche per il flusso di prodotti energetici verso l'Europa, più Trieste diventa il punto d'approdo privilegiato sul continente europeo, come abbiamo scritto nella Newsletter precedente, a proposito di Global Gateway.

“Ma questo non produce occupazione, non ‘lascia giù’ niente” – ci possono obiettare. Certo, se ragioniamo solo in termini di economia materiale e trascuriamo del tutto l'indotto, ma se pensiamo che nel futuro l'immateriale – i dati – produrrà sempre maggiore occupazione (come starebbe in piedi Amazon senza i Big data?), forse il ragionamento cambia.

Non vorremmo che quelli che ridono di noi perché abbiamo “la testa tra le nuvole”, appartenessero alla categoria di coloro che chiudono fabbriche e licenziano gente in tronco (vedi Wärstsila o GKN o tante altre situazioni). I grandi manager che dicono di saper fare i conti “realistici”. Invece a noi piace il pensiero utopico, perché contiene ancora dei valori dentro la sua logica.

Pensiamo a come si è ridotto l'Occidente per aver buttato via come carta straccia i suoi valori fondamentali! La democrazia, tanto per cominciare, quella che tiene conto di tutti, distribuisce le risorse, protegge i deboli, attenua le disuguaglianze. Pensiamo a come è stata ridotta l'Italia, un Paese dove i salari sono diminuiti, dove non si fanno più figli, dove i giovani se ne vanno. Un Paese con una bella, coraggiosa, Costituzione, al cui Articolo 1 si legge “...una repubblica democratica, fondata sul lavoro”, e poi chiediamoci quanto conta il lavoro in questo Paese, nelle sue scelte strategiche.

L'ordine internazionale stabilito dopo l'esperienza mostruosa della Seconda Guerra Mondiale è ormai in evidente disfacimento. Dalla guerra d'aggressione russa all'Ucraina, ma soprattutto da quello che succede a Gaza, l'ONU appare ormai come una scatola vuota. Si pensi soltanto al Consiglio di Sicurezza, dove siede di diritto un paese guidato da un uomo che altri membri di quel Consiglio considerano un criminale di guerra. Eppure, era nato, l'ONU, da un pensiero utopico, da



## PENSIERI DI FINE ANNO... SEGUE

ragionamenti che ponevano al centro dei valori, che si permettevano di sperare in un'umanità che non si autodistrugge. Il Consiglio di Sicurezza era nato, pragmaticamente, sull'equilibrio del terrore. A dimostrazione che il pensiero utopico non ha "la testa tra le nuvole", è un pensiero che conosce la natura umana, che sa essere pragmatico. Tanto è vero che si fonda sulla consapevolezza che la natura umana non deve essere lasciata agli istinti. Non esiste un essere senza un "dover essere". Questo è il senso dei valori, questo è il significato della parola "etica".

In seguito, il mondo è diventato multipolare, all'ONU negli Anni Sessanta la maggioranza dei seggi si spostava verso i paesi cosiddetti "non allineati" e l'equilibrio sembrava non essere dominato soltanto dal terrore. Poi alcuni di questi paesi, allora di recente indipendenza, si sono fatti la bomba atomica. Un nuovo ordinamento mondiale, un nuovo sistema di sicurezza, non è stato né pensato né tentato e oggi, a cinquant'anni di distanza, ci sentiamo sospesi nel vuoto, impotenti. Ma dobbiamo andare avanti. Consapevoli che i nostri pensieri sono pieni di contraddizioni, ma almeno fermamente convinti che "senza utopia non esisterebbe tensione verso il mutamento"<sup>1</sup>. (Sergio Bologna)

Note:

1) Carlo Altini, Il realismo dell'utopia antica e l'utopismo del realismo moderno (<https://iris.unimore.it/bitstream/11380/1074035/2/realismo%20politico%20e%20utopia.pdf> )

## "DE HYPOCRISI" - PRIMA PARTE

A chi scrive questo intervento è stato chiesto di approfondire il tema del "supply" energetico, in particolare per il campo marittimo navale.

Tuttavia, non si può prescindere da una preliminare analisi di quanto sta succedendo e quanto ci viene inculcato formalmente o per via indotta tramite i social ed i media in tema di sostenibilità ambientale e rivoluzione energetica.

Abbiamo pensato al titolo da dare e, come fatto per il lavoro sull'Africa intitolato "Ultima frontiera" titolo che confermiamo anche "a posteriori" e con ancor maggior convinzione, abbiamo concluso con l'utilizzo di un titolo volutamente provocatorio mutuato da reminiscenze greco-latine apprese in gioventù.

Premettiamo che siamo fermamente convinti che dobbiamo amare e proteggere il nostro mondo e l'ambiente che si è creato in milioni di anni ed ha permesso lo sviluppo del nostro genere e delle nostre civiltà (usiamo volutamente il plurale).

Tuttavia "est modus in rebus" sempre come dicono i latini.

### **Perché ipocrisia?**

Il suicidio programmato, anche della parte sana del nostro modo di vivere, sull'altare di un ambientalismo isterico e autodistruttivo non ci appartiene.

Ribadiamo che tecnicamente e non ideologicamente i target che ci vengono imposti sono irraggiungibili nelle tempistiche divulgate e, anzi, imposte.

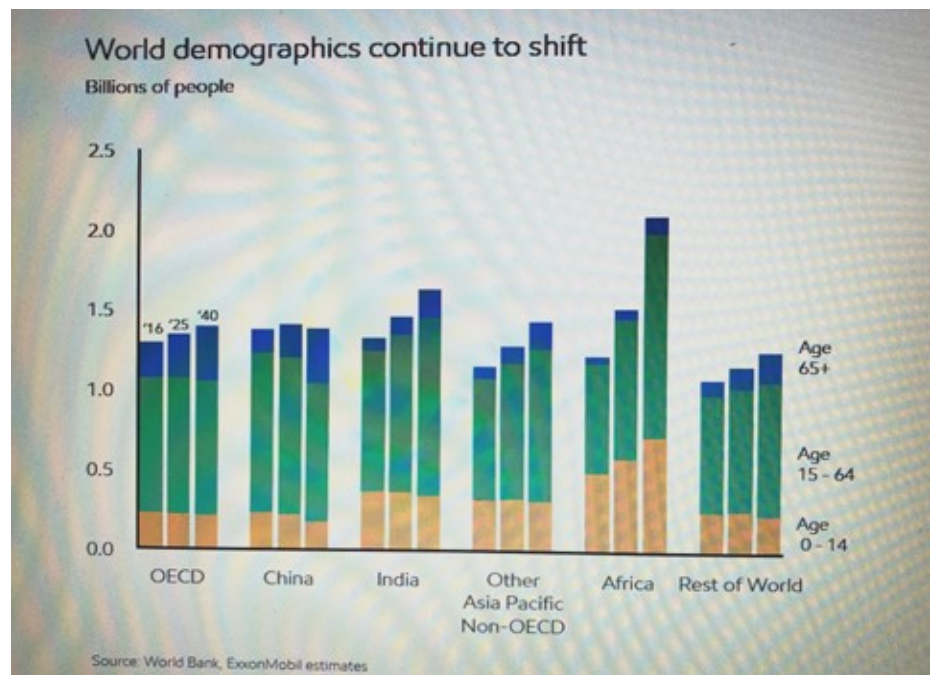
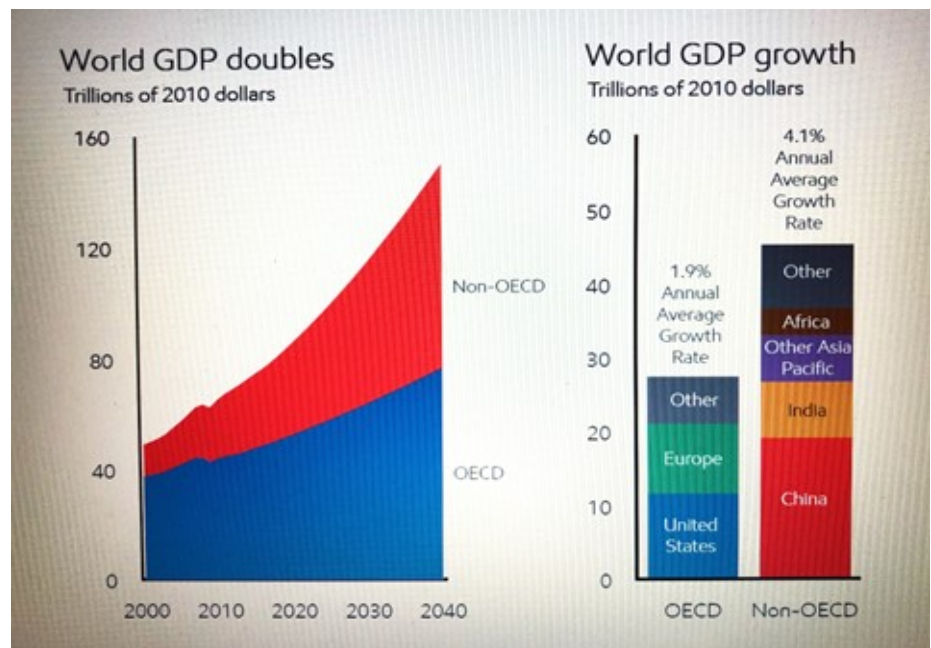
Teniamo presente che il PIL mondiale è destinato almeno a raddoppiarsi entro il 2050 ed anche se questo non è certamente l'unico parametro incidente sul tema, la richiesta di energia è ineluttabilmente destinata ad aumentare ulteriormente ed in maniera importante. Se riusciremo a portarla su un ambito comunque virtuoso, come lo sviluppo dell'Africa, e quindi ad un addolcimento degli incombenti e crescenti problemi demografici e sociali purtroppo "in fieri" sarà cosa buona e giusta che salverà (forse) noi europei, ma non eviterà l'aumento ulteriore delle emissioni nocive (anche se con un gradiente in diminuzione per la seconda metà di questo secolo).

Ecco le proiezioni diffuse dal completissimo report sull'energia (si trova su internet con accesso libero per chi volesse verificare o approfondire) emesso da "Exxon Mobil 2018 Outlook for Energy"

... il PIL mondiale è destinato almeno a raddoppiarsi entro il 2050 ed anche se questo non è certamente l'unico parametro incidente sul tema, la richiesta di energia è ineluttabilmente destinata ad aumentare ulteriormente ed in maniera importante.



... Ecco le proiezioni diffuse dal completissimo report sull'energia (si trova su internet con accesso libero per chi volesse verificare o approfondire) emesso da "Exxon Mobil 2018 Outlook for Energy"



Dal primo grafico traspare netta la tendenza alla crescita annua che, nel contesto della nostra visione di sviluppo maggiore dell'Africa, non dovrebbe portare grosse variazioni sul complessivo, ma un'incidenza (ovvero riduzione) dell'1,9% calcolato per i paesi OECD, che dovrebbe contenersi entro valori inferiori e più vicino possibile all'1%.

Dal secondo grafico appare evidente l'anomalia da correggere immediatamente relativa alla crescita abnorme e potenzialmente devastante della popolazione africana (notare la crescita della popolazione 0-14 anni rispetto agli altri continenti/aree).

Vediamo ora le previsioni dell'"energy demand" (sempre dalla stessa fonte ma dalla versione più recente 2023) raccomandando di osservare in primo luogo la "primary", che è quella che conta perché genera tutte le altre:

"DE HYPOCRISI" ...SEGUE

<b>ExxonMobil Outlook for Energy</b>													
<i>Last update: 10 January 2023</i>													
Energy demand (quadrillion BTUs, unless otherwise noted)									Average annual change	% change	Share of total		
Energy by Regions	2000	2010	2020	2021	2025	2030	2040	2050	2021	2021	2021	2050	
World	404	511	548	572	592	616	639	658	0,5%	15%	100%	100%	
OECD	220	224	205	213	212	210	201	193	-0,3%	-9%	37%	29%	
Non OECD	184	288	344	360	380	406	439	465	0,9%	29%	63%	71%	
Africa	22	29	34	35	38	43	51	58	1,8%	67%	6%	9%	
Asia Pacific	121	198	243	253	268	285	302	315	0,8%	25%	44%	48%	
China	45	100	132	138	146	153	152	154	0,4%	12%	24%	23%	
India	17	26	36	38	41	48	58	66	1,9%	73%	7%	10%	
Europe	77	80	70	72	72	70	65	64	-0,4%	-12%	13%	10%	
European Union	61	64	54	56	55	52	48	47	-0,6%	-17%	10%	7%	
Latin America	19	25	25	26	27	29	33	35	1,0%	33%	5%	5%	
Middle East	17	28	33	35	38	41	45	48	1,1%	39%	6%	7%	
North America	111	109	103	109	109	110	108	101	-0,2%	-7%	19%	15%	
United States	94	91	85	89	90	90	85	80	-0,4%	-11%	16%	12%	
Russia/Caspian	37	42	41	43	40	39	38	36	-0,6%	-15%	7%	6%	
<b>Energy by type - World</b>													
Primary	404	511	548	572	592	616	639	658	0,5%	15%	100%	100%	
Liquids	147	166	165	175	185	191	199	200	0,5%	15%	31%	30%	
Oil	147	164	161	171	180	185	187	183	0,2%	7%	30%	28%	
Gas	89	116	137	143	149	158	169	178	0,8%	25%	25%	27%	
Coal	91	140	141	144	139	134	110	88	-1,7%	-39%	25%	13%	
Nuclear	27	29	27	29	31	35	40	44	1,4%	49%	5%	7%	
Biomass/Waste	39	44	50	51	51	53	54	54	0,2%	5%	9%	8%	
Hydro	9	12	14	14	15	16	18	19	1,0%	35%	3%	3%	
Geothermal	2	2	4	4	5	5	6	7	1,9%	71%	1%	1%	
Biofuels	0	2	4	4	5	6	12	17	5,1%	320%	1%	3%	
Wind	0	1	6	7	9	14	24	36	6,0%	446%	1%	6%	
Solar	0	1	4	5	7	11	20	32	6,6%	538%	1%	5%	
<b>End-use sectors - World</b>													
<b>Residential and commercial</b>													
Total	94	107	116	119	123	128	134	138	0,5%	16%	100%	100%	
Oil	13	11	11	11	11	10	9	9	-0,8%	-20%	9%	6%	
Gas	21	24	27	28	29	29	28	26	-0,3%	-8%	24%	19%	
Biomass/Waste	28	28	28	28	27	27	26	24	-0,5%	-12%	23%	18%	
Electricity	23	32	39	41	45	50	60	68	1,8%	67%	34%	49%	
Other	10	11	11	12	12	11	11	11	-0,3%	-9%	10%	8%	
<b>Transportation</b>													
Total	77	95	99	108	119	128	136	144	1,0%	33%	100%	100%	
Oil	76	91	91	100	110	114	110	102	0,1%	2%	92%	71%	
Biofuels	0	2	4	4	5	6	12	17	5,1%	320%	4%	12%	
Gas	0	1	2	2	3	3	5	7	3,6%	182%	2%	5%	
Other	1	1	2	2	2	4	10	18	8,5%	959%	2%	12%	
<b>Industrial</b>													
Total	144	195	215	221	225	234	249	259	0,5%	17%	100%	100%	
Oil	45	51	52	53	54	57	65	70	1,0%	33%	24%	27%	
Gas	37	44	54	56	59	62	67	70	0,8%	25%	25%	27%	
Coal	26	51	48	47	44	42	38	32	-1,4%	-33%	21%	12%	
Electricity	22	31	40	43	46	51	58	67	1,6%	58%	19%	26%	
Other	14	18	21	22	22	22	21	19	-0,5%	-13%	10%	7%	
<b>Power generation - World</b>													
Primary	145	189	212	223	232	246	259	280	0,8%	26%	100%	100%	
Oil	14	10	7	7	5	4	3	2	-3,7%	-66%	3%	1%	
Gas	31	46	53	56	59	63	69	75	1,0%	34%	25%	27%	
Coal	61	84	89	94	93	90	70	55	-1,8%	-41%	42%	20%	
Nuclear	27	29	27	29	31	35	40	44	1,4%	49%	13%	16%	
Hydro	9	12	14	14	15	16	18	19	1,0%	35%	7%	7%	
Wind	0	1	6	7	9	14	24	36	6,0%	446%	3%	13%	
Solar	0	0	3	3	5	9	17	28	7,6%	735%	2%	10%	
Other Renewables	4	7	12	12	13	15	17	20	1,6%	59%	6%	7%	
<b>Electricity demand (terawatt hours)</b>													
World	13223	18594	23551	24856	27324	30859	36836	43900	2,0%	77%	100%	100%	

## DE HYPOCRISI" ...SEGUE

... Pensare che quanto serve a noi per la svolta ecologica venga prodotto altrove (leggi principalmente Cina o comunque paesi estrattivi ad essa legati) con metodi poco ecologici oltre che con un esborso primario e non interno all'Unione e tra l'altro con paesi il cui disavanzo import export è conclamato e sbilanciato a nostro sfavore, è paradossale ...

A questo punto e senza avere la presunzione di entrare in una disamina più dettagliata ed approfondita sulle scelte dei nostri legislatori suggeriamo, da comuni cittadini dell'Unione Europea, ciò che a noi sembrerebbe più equilibrato e meno ideologico e demagogico perseguire:

1. Innanzitutto utilizzare i fondi disponibili non tanto per orientare in maniera coercitiva in prima battuta le scelte (obbligate) dell'utenza energetica (auto elettriche, pompe di calore, miglioramento energetico delle strutture etc.) ma per avviare immediatamente un piano organico di produzione europea di sistemi di fonti alternative a quelle tradizionali fossili, ovvero batterie pale eoliche etc. oggi tragicamente delegate ad una produzione esterna all'Unione. Pensare che quanto serve a noi per la svolta ecologica venga prodotto altrove (leggi principalmente Cina o comunque paesi estrattivi ad essa legati) con metodi poco ecologici oltre che con un esborso primario e non interno all'Unione e tra l'altro con paesi il cui disavanzo import export è conclamato e sbilanciato a nostro sfavore, è paradossale. E non si dica che non abbiamo la tecnologia adeguata in Europa, è solo questione di investimenti seri e di programmazione.
2. Permettere ai mezzi attuali sia di trasporto che di produzione energetica di arrivare naturalmente a fine vita (e quindi fine ammortamento dell'investimento fatto...) senza forzate imposizioni di date impossibili da mantenere senza dover subire imponenti shock sociali ed economici.
3. Una capillare azione (questa sì con scadenze prefissate) per favorire lo smart working, le videoconferenze e tutti quei sistemi che riducono la necessità di spostamenti fisici di persone
4. Turismo aereo mordi e fuggi con low cost più rispettoso dell'inquinamento causato da un numero abnorme di voli con passeggeri che vanno a fare lo shopping di fine settimana a Londra solo perché costa solamente 50 Euro. Si può andare con treno p.e. a Firenze che è bella lo stesso e forse di più. Ricordiamo che nello shipping marittimo verrà fra poco introdotta una tassazione (ETS) sulle navi che toccano i porti comunitari destinata a penalizzare quelle alimentate da combustibili fossili.
5. Evolvere ed incentivare la cultura dell'intermodalità, anche privata, specialmente nei grandi agglomerati urbani dotati di sistemi di metropolitana o trasporto leggero semi-urbano su rotaia o di superficie
6. Il tutto senza violentare le persone con rottamazioni imposte (molte di queste ad anziani o molto anziani) che usano auto datate (magari Euro 3 o più vecchie quindi in "odore di peccato mortale" con kilometraggi modestissimi ed a brevissimo raggio mentre le Euro 6 plus extra percorrono magari 100.000 km anno emettendo molto di più) senza parlare delle elettriche sulle quali meriterebbe spendere un capitolo a parte (considerato che hanno già inquinato abbastanza nella fase di costruzione e successivamente nello smaltimento delle batterie dopo circa dieci anni nonché nel consumo di energia elettrica prodotta quasi sempre ancora con metodi tradizionali fossili)
7. Concentrarsi seriamente sulla riduzione progressiva dei kilometraggi del traffico pesante stradale riducendo le distanze tra luoghi di produzione e di consumo) con penalizzazioni per le tratte più lunghe.

Vediamo ora di impostare il discorso sul traffico marittimo commerciale, ma prima tracciamo una velocissima panoramica sulle emissioni nocive globali.



**Emissioni per aree e paesi campione ed emissioni determinate dal trasporto marittimo**

<b>CO2 emissions (Ktonn/year)</b> - fonte dati principali :Wikipedia							
	1970	1990	2005	2017	2022	Pro capite emissions 2022	population /1000
<b>Total world</b>	15.825.424	22.516.769	29.924.589	36.890.295	38.521.998	4,84	7.959.090
<b>EU27</b>	3.488.583	3.793.290	3.672.609	3.113.155	2.804.806	6,32	443.798
%	22,04	16,85	12,27	8,44	7,28		
<b>World sea shipping</b>	353.846	370.696	571.139	705.980	709.706		
%	2,24	1,65	1,91	1,91	1,84		
<b>China</b>	910.077	2.406.179	6.258.412	11.026.110	12.667.428	8,85	1.431.348
%	5,75	10,69	20,91	29,89	32,88		
<b>India</b>	213.947	600.677	1.216.512	2.434.123	2.693.034	1,91	1.409.965
%	1,35	2,67	4,07	6,60	6,99		
<b>Russia</b>	1.413.943	2.353.966	1.719.005	1.730.522	1.909.039	13,31	143.429
%	8,93	10,45	5,74	4,69	4,96		
<b>United States</b>	4.595.406	4.984.066	5.888.498	4.959.631	4.853.780	14,44	336.134
%	29,04	22,13	19,68	13,44	12,60		
<b>Germany</b>	1.074.753	1.008.138	835.260	769.106	673.595	8,16	82.548
%	6,79	4,48	2,79	2,08	1,75		
<b>Italy</b>	312.329	424.676	492.525	345.364	322.948	5,48	58.932
%	1,97	1,89	1,65	0,94	0,84		
<b>Saudi Arabia</b>	46.923	173.597	345.932	602.841	607.907	16,98	35.801
%	0,30	0,77	1,16	1,63	1,58		

**Risulta quindi che il traffico marittimo incide sul totale di emissioni di CO2 per meno del 2%.**

Siccome le emissioni nel complesso provengono da varie fonti, ovvero industrie, trasporti (privati e commerciali), agricoltura, utenze abitative, e dipendono inoltre anche dal tenore di vita della popolazione, abbiamo aggiunto sempre da fonte Wikipedia il dato di emissioni pro-capite che fornisce su questi paesi campione degli spunti interessanti.

## DE HYPOCRISI" ...SEGUE

### Principali soggetti fonte di emissioni. (fonte: Corporate Governance Institute – UK)

“The top 20 global polluters are all in the fossil fuel industry, and they are:

- Saudi Aramco 59.26 billion tons (of carbon dioxide poured into the atmosphere since 1965)
- Chevron 43.35 billion tonnes
- Gazprom 43.23 billion tonnes
- ExxonMobil 41.90 billion tonnes
- National Iranian Oil Co 35.66 billion tonnes
- BP 34.02 billion tonnes
- Royal Dutch Shell 31.95 billion tonnes
- Coal India 23.12 billion tonnes
- Pemex 22.65 billion tonnes
- Petróleos de Venezuela 15.75 billion tonnes
- PetroChina 15.63 billion tonnes
- Peabody Energy 15.39 billion tonnes
- ConocoPhillips 15.23 billion tonnes
- Abu Dhabi National Oil Co 13.84 billion tonnes
- Kuwait Petroleum Corp 13.48 billion tonnes
- Iraq National Oil Co 12.60 billion tonnes
- Total SA 12.35 billion tonnes
- Sonatrach 12.30 billion tonnes
- BHP Billiton 9.80 billion tonnes
- Petrobras 8.68 billion tonnes”

Fonte: <https://www.thecorporategovernanceinstitute.com/insights/news-analysis/the-20-most-polluting-companies-in-the-world-esg/>

Come si può notare una stragrande maggioranza di emissioni proviene dalla produzione di combustibili fossili ovvero dalle raffinerie di petrolio che trasformano (nei paesi di estrazione) lo stesso in prodotti trasportabili via mare o oleodotti e utilizzabili per industria, trasporto etc. e che vanno dall’ “heavy oil” al “gas oil” ed altri derivati necessari all’industria.

Attendiamo ansiosi di esaminare il documento sottoscritto a Dubai alla fine di COP 28, anche dai paesi produttori, per verificarne la sostanza e gli effetti pratici che potrebbero avviare ad una effettiva riduzione dei combustibili fossili, rispettando anche la sostenibilità sociale ed economica del pianeta, nella seconda parte di questa analisi, dove riprendendo e commentando le tabelle qui sopra anticipate commenteremo anche il tema del trasporto marittimo e della rottamazione delle flotte esistenti.

... una stragrande maggioranza di emissioni proviene dalla produzione di combustibili fossili ovvero dalle raffinerie di petrolio che trasformano (nei paesi di estrazione) lo stesso in prodotti trasportabili via mare o oleodotti e utilizzabili per industria, trasporto etc. e che vanno dall’ “heavy oil” al “gas oil” ed altri derivati necessari all’industria.





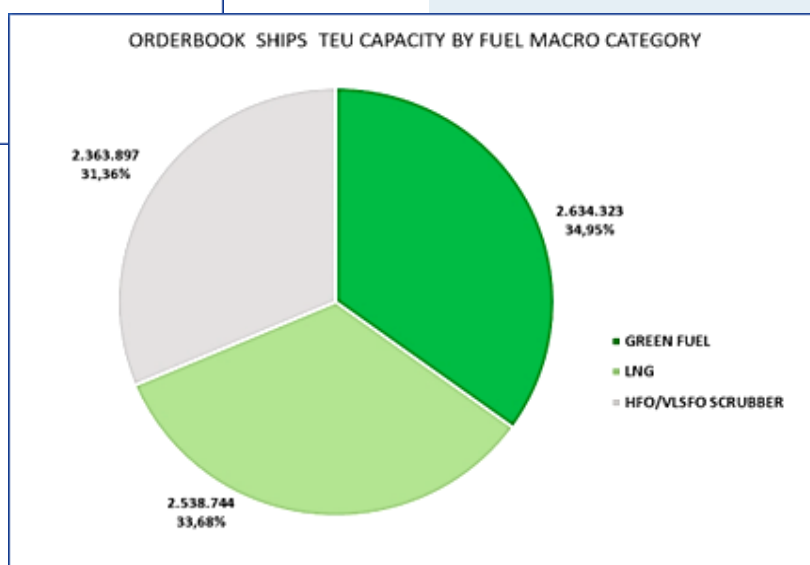
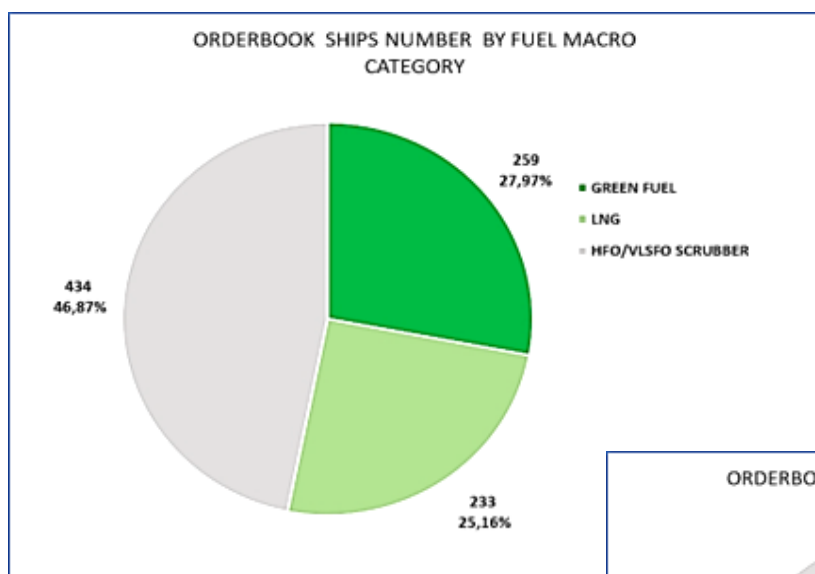
## GREEN TRANSITION – LA SVOLTA NEL TRASPORTO MARITTIMO

Alla ribalta della cronaca in questa fine d’anno campeggiano i ripetuti e alterni resoconti della riunione dei leader mondiali a Dubai, negli Emirati arabi uniti, per il vertice mondiale sull’azione per il clima, che ha dato il via alla 28ª conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28).

A tale riguardo, anche a titolo di ulteriore approfondimento di quanto esposto nel nostro precedente articolo, abbiamo preso in esame gli orientamenti che le principali compagnie dello shipping stanno adottando in merito alla graduale sostituzione delle rispettive flotte full-container in esercizio con le nuove costruzioni attualmente in ordinativo presso i cantieri specializzati. Per tale analisi ci siamo avvalsi dei dati dell’“orderbook” pubblicato periodicamente da Alphaliner.

A dicembre risulterebbero prenotate in costruzione complessivamente nr. 926 unità, previste in consegna tra il 2024 e il 2027, suddivise nelle principali capacità dai 1.000 ai 24.000 TEU, di cui buona parte dotate di propulsori con alimentazioni alternative rispetto al combustibile tradizionale (HFO-VLSFO).

I due grafici che seguono forniscono un’idea complessiva della ripartizione delle tre macro-tipologie di alimentazione, tradizionale, LNG e alternativa, definita quest’ultima per semplicità “green”, per numero di navi e per capacità di trasporto espressa in Teu, e che si articola su diverse fonti energetiche come vedremo di seguito evidenziato:



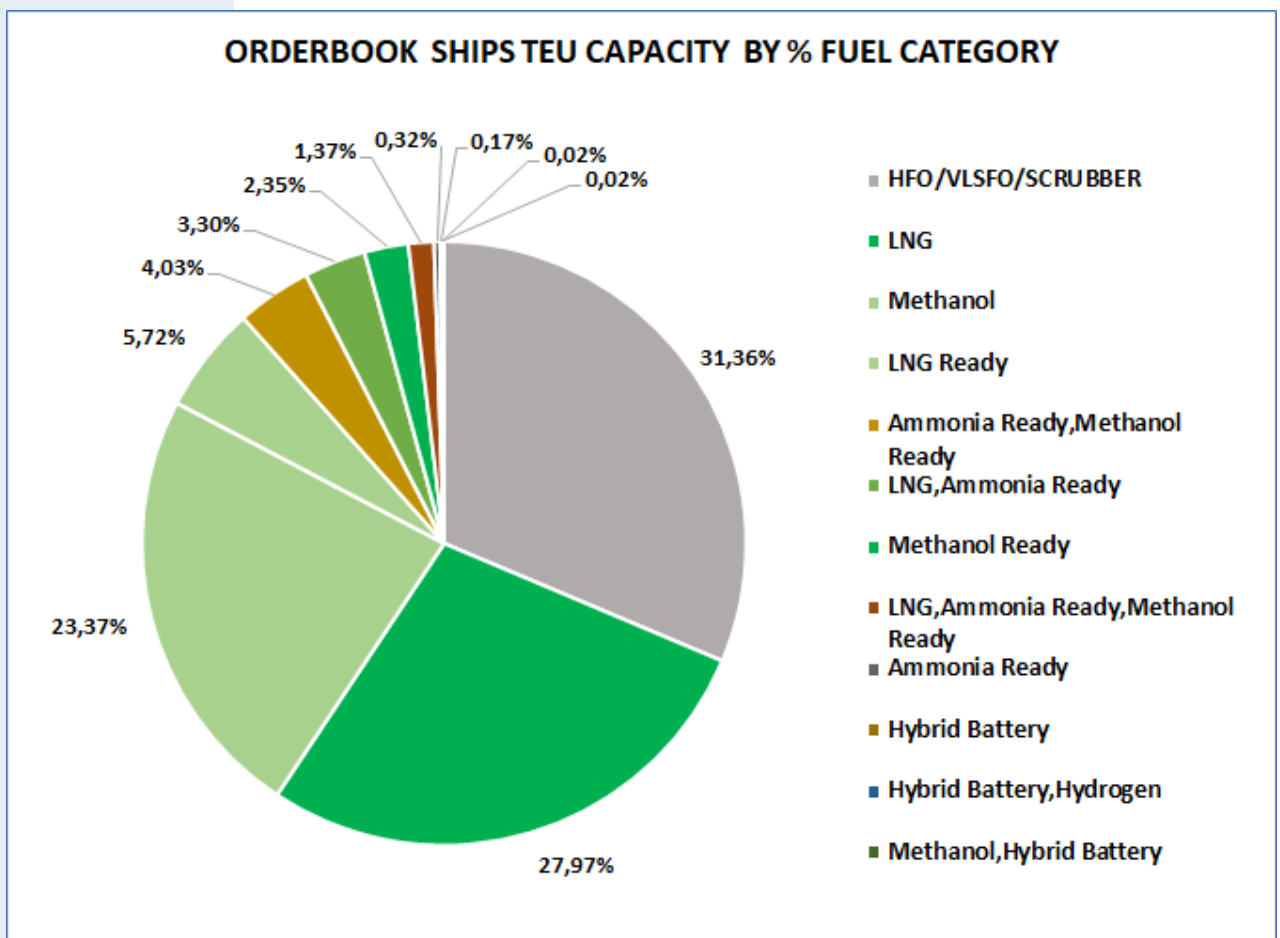
A dicembre risulterebbero prenotate in costruzione complessivamente nr. 926 unità, previste in consegna tra il 2024 e il 2027, suddivise nelle principali capacità dai 1.000 ai 24.000 TEU, di cui buona parte dotate di propulsori con alimentazioni alternative rispetto al combustibile tradizionale (HFO-VLSFO).

## GREEN TRANSITION – LA SVOLTA NEL TRASPORTO MARITTIMO...SEGUE

Rispetto al numero di navi in ordinativo, la fonte di alimentazione tradizionale rappresenterebbe il 46,87%, il 25,16% il LNG e le versioni definite green il 27,97%, rapporto che muta notevolmente in rapporto alla capacità di trasporto, il green sale al 34,95%, il LNG sale pure al 33,68% e il tradizionale scende al 31,36%.

Come anticipato sopra, le nuove tecnologie di propulsione alternative sono progettate per utilizzare alimentazioni a basse o a zero emissioni, quali appunto il LNG (Liquefied Natural Gas), il Metanolo, l'Ammoniaca e le forme ibride LNG/Battery, Metanolo/Battery, Hydrogen/Hibrid Battery e, altre che risulterebbero polivalenti.

Il grafico che segue ne illustra la ripartizione per tipologia di alimentazione, quantificata in base alla capacità di trasporto in Teu:



Le fonti di alimentazione alternative prevalenti sarebbero pertanto il LNG e il Metanolo, seguite dall' Ammoniaca e da altre, nonché da soluzioni di predisposizione a tutte e tre le citate fonti e in parte ibride, queste ultime però limitate a navi di capacità tra i 700 e i 2.000 Teu; rimane peraltro ancora significativa la quota di alimentazione tradizionale con scrubber, pari al 31,36%.

In realtà, a nostro avviso, si tratterebbe di una fase di transizione verso nuovi carburanti ancora sperimentale e verde più nelle intenzioni che nella realtà, in quanto, ad esempio, il LNG su cui paiono puntare la maggior parte delle compagnie, riduce totalmente le emissioni di ossidi di zolfo, ma solamente del 20% quelle di CO2, inoltre, a seconda dell'efficienza degli

## GREEN TRANSITION – LA SVOLTA NEL TRASPORTO MARITTIMO...SEGUE

apparati propulsori, produce emissioni nell'aria di metano incombusto, gas che a detta degli ambientalisti (<https://altreconomia.it/il-gas-naturale-liquefatto-e-un-killer-del-clima-linchiesta-di-te-sul-trasporto-navale/>) ha un potenziale clima-alterante ben superiore alla stessa CO2. Per quanto concerne invece il cosiddetto metanolo verde, che abbatterebbe fino al 95% le emissioni di CO2, dell'80% quelle di azoto e totalmente quelle di zolfo, secondo gli esperti (<https://www.timocom.it/blog/metanolo-verde-come-carburante-513332>) la attuale produzione risulterebbe ancora troppo costosa. Il vero traguardo "green" nel trasporto marittimo sembrerebbe invece l'utilizzo dell'Ammoniaca, che può essere bruciata in un motore a zero emissioni, la cui produzione però allo stato richiede ancora processi industriali estremamente impattanti, con notevoli emissioni di carbonio, mentre sempre secondo gli esperti il miglior modo per produrla sarebbe quello di utilizzare l'idrogeno ricavato dall'acqua per elettrolisi e l'azoto separato dall'aria (<https://circularity.com/ammoniaca-verde-combustibile-e-accumulatore-di-energia-del-futuro/>).

Per una verifica più approfondita abbiamo analizzato gli ordinativi delle prime sette compagnie marittime che in termini di capacità di trasporto coprono il 78% del totale delle flotte full-container in esercizio, ne diamo di seguito un sintetico resoconto.

- MSC, complessivamente 121 nuove unità in costruzione, con capacità variabili tra i 23.000 e i 1.800 Teu, di cui nr. 79 alimentate a LNG, 20 alimentate/predisposte a "green Fuel" (Metanolo e Ammoniaca), 22 con alimentazione tradizionale e dotate di scrubber;
- MAERSK, nr. 24 nuove unità, con capacità da 9.000 a 17.000 Teu, tutte alimentate a "green Fuel", Metanolo;
- CMA-CGM, nr. 113 unità in ordinativo, con capacità da 2.000 a 23.104 Teu, di cui 54 a LNG, 44 a "green Fuel" (Metanolo e Ammoniaca), 15 ad alimentazione tradizionale e scrubber;
- COSCO, nr. 19 unità, con capacità dai 7.092 ai 24.000 Teu, di cui 9 a "green Fuel" (Metanolo) e 10 ad alimentazione tradizionale con scrubber;
- HAPAG LLOYD, nr.13 nuove unità, con capacità dai 1.781 ai 23,664 Teu, di cui 9 a LNG e 4 ad alimentazione tradizionale e scrubber;
- ONE, nr. 47 unità, con capacità dai 7,164 ai 24.136 Teu, di cui 32 a "green Fuel" (Metanolo e Ammoniaca) e 15 tradizionali con scrubber;
- EVERGREEN, nr. 71 nuove unità, con capacità dai 1.800 ai 24.004 Teu, di cui 24 a "green Fuel" (Metanolo) e 47 tradizionali con scrubber.

I cantieri che si sono aggiudicati la costruzione delle nuove unità ordinate dalle maggiori compagnie marittime sono prevalentemente ubicati in Cina, Korea del Sud e Giappone, come sinteticamente rappresentato nella tabella che segue:

NEW SHIPS ORDERBOOK NUMBER & TEU CAPACITY BY SHIPYARD COUNTRY				
NR.	%	COUNTRY	TEU CAP.	%
550	59,40%	CHINA	4.186.077	55,54%
261	28,19%	KOREA	2.583.334	34,28%
102	11,02%	JAPAN	742.333	9,85%
4	0,43%	TURKEY	9.300	0,12%
3	0,32%	INDONESIA	3.600	0,05%
3	0,32%	USA	10.860	0,14%
2	0,22%	INDIA	1.460	0,02%
1	0,11%	EGYPT	0	0,00%
926	100,00%	TOTAL	7.536.964	100,00%

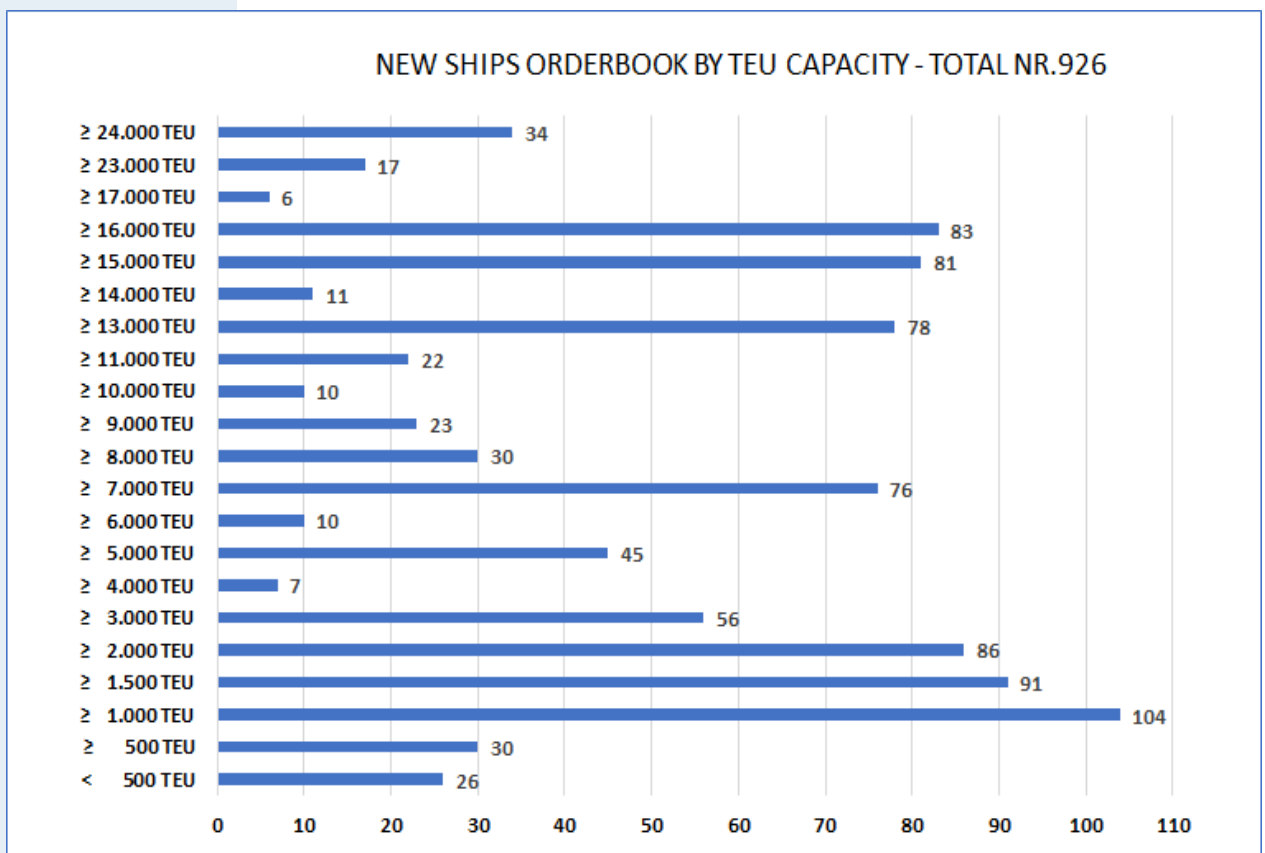
Per una verifica più approfondita abbiamo analizzato gli ordinativi delle prime sette compagnie marittime che in termini di capacità di trasporto coprono il 78% del totale delle flotte full-container in esercizio, ne diamo di seguito un sintetico resoconto...

## GREEN TRANSITION – LA SVOLTA NEL TRASPORTO MARITTIMO...SEGUE

Nella fascia ad alta capacità prevalgono le unità da 13.000/15.000/16.000 Teu, nella fascia media quelle da 7.000 Teu, mentre in quella bassa si riscontra un rilevante numero di unità da 1.000/1.500/2.000 Teu di capacità,

Le tre unità in costruzione in Indonesia sono state commissionate dalla finlandese Långshipp, le tre in USA dalla americana Matson, le 4 in Turchia dalla Turkon Line e le due in India dalla olandese SamSkip.

Da rilevare un altro fattore importante emerso nel corso della nostra analisi, per cui sembrerebbe oramai in via di ridimensionamento la corsa al gigantismo, mentre sembra riprendere la costruzione di unità di capacità medio-piccola, destinate alle rotte infra-regionali; per le relazioni infra-continentali pare emergere la preferenza verso unità tra i 15.000 e i 16.000 Teu di capacità, più flessibili sia in rapporto alle disponibilità di volumi di carico, sia nel disbrigo ai terminal di origine/destino; il grafico che segue fornisce una panoramica complessiva delle caratteristiche delle nuove unità in corso di fornitura:



Nella fascia ad alta capacità prevalgono le unità da 13.000/15.000/16.000 Teu, nella fascia media quelle da 7.000 Teu, mentre in quella bassa si riscontra un rilevante numero di unità da 1.000/1.500/2.000 Teu di capacità, a conferma di quanto osservato in merito al progressivo incremento degli itinerari infra-regionali, sia nel Far East e Sud-Est Asiatico, sia in Europa, fra il versante Nord e il bacino del Mediterraneo.

Concludiamo con questa ultima notazione la nostra analisi sugli orientamenti delle compagnie marittime in tema di “green Transition” e riconversione delle flotte, tema sul quale intendiamo ritornare con ulteriori approfondimenti.

## BUSSOLA: OVERVIEW SULLO SCENARIO MACRO ECONOMICO

### L'inflazione è morta, viva l'inflazione

Nell'ultimo periodo si sente parlare di Fed pivot: ovvero, il possibile cambio di atteggiamento della Federal Reserve sul tema tassi di interesse "higher for longer": Powell alla terza pausa di fila ha lasciato i tassi invariati a 5.25-5.50%, ai massimi da 20 anni. E a quanto pare, l'aspettativa generale più condivisa è di un ammorbidimento della politica monetaria dalla primavera del 2024.

I Treasuries USA a 10 anni già trattano a 3,90% invece che al 5% di due mesi fa (3.8% è spesso citato come livello target dagli operatori). Il mercato azionario sta già prezzando un taglio dei tassi. Ciò è evidente nei valori di Borsa dei titoli a lunga duration tecnologici e ciclici, più sensibili ai tassi a lungo termine, visto che il calcolo del loro valore quotato dipende anche dal tasso usato dagli analisti per attualizzare le stime degli utili futuri. Più si abbassa il tasso usato per il calcolo del valore attuale, più il valore attuale risultante sarà alto. L'indice S&P500 ad un livello di 4800 è visto come il livello target; quindi, un possibile ulteriore incremento nei valori appare limitato, visto che si tratta del livello attuale.



In Europa la Banca Centrale per ora ha lasciato i tassi invariati al 4.5%, ma, prima di procedere a tagli, saranno necessarie evidenze di rallentamento economico e soprattutto di calo persistente dei prezzi al consumo, ha dichiarato arcigna Madame Lagarde.

La situazione dell'economia tedesca, che nelle ultime rilevazioni è apparsa in difficoltà, porta acqua al mulino dei sostenitori dell'allentamento. La produzione industriale sta diminuendo del 3% annuo. La chiusura dei mercati russo e cinese all'export tedesco ha danneggiato la bilancia commerciale, che dai primi anni dell'euro proliferava beneficiando di una valuta più bassa rispetto ai valori del Deutsche Mark pre 2001 e quindi di un importante vantaggio competitivo nelle esportazioni internazionali di prodotti.

Sul lato Food, negli ultimi tempi il clima mite in America ha dato una mano ad abbassare i costi alimentari, mentre le piogge abbondanti in Cina hanno consentito di produrre energia idroelettrica a basso costo, limitando di conseguenza la domanda di carbone e petrolio da parte della manifattura cinese.

Tutto lascerebbe presagire una discesa dei prezzi anche in Europa, come in Nord America: tassi alti equivalenti a interessi sul debito più alti, conseguenti minori consumi, risparmi in esaurimento, minori utili dall'export, PIL deludente.

La situazione dell'economia tedesca, che nelle ultime rilevazioni è apparsa in difficoltà, porta acqua al mulino dei sostenitori dell'allentamento. La produzione industriale sta diminuendo del 3% annuo. La chiusura dei mercati russo e cinese all'export tedesco ha danneggiato la bilancia commerciale, che dai primi anni dell'euro proliferava beneficiando di una valuta più bassa rispetto ai valori del Deutsche Mark pre 2001 e quindi di un importante vantaggio competitivo nelle esportazioni internazionali di prodotti.

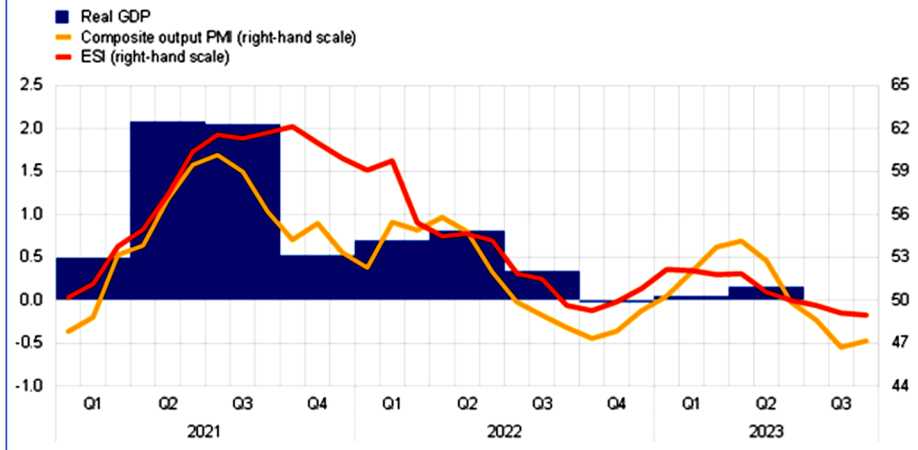
## BUSSOLA: OVERVIEW SULLO SCENARIO MACRO ECONOMICO ...SEGUE

Ma sarà morta davvero l'inflazione?

Purtroppo, la guerra in Israele non è rimasta arginata ai suoi confini, come inizialmente ipotizzato. Nel Mar Rosso, al largo delle coste dello Yemen, si sono verificati attacchi via drone da parte dei ribelli Houthi sostenuti dall'Iran, ai danni di navi commerciali in attraversamento del Mar Rosso....

### Euro area real GDP, composite output PMI and ESI

(left-hand scale: quarter-on-quarter percentage changes; right-hand scale: diffusion index)

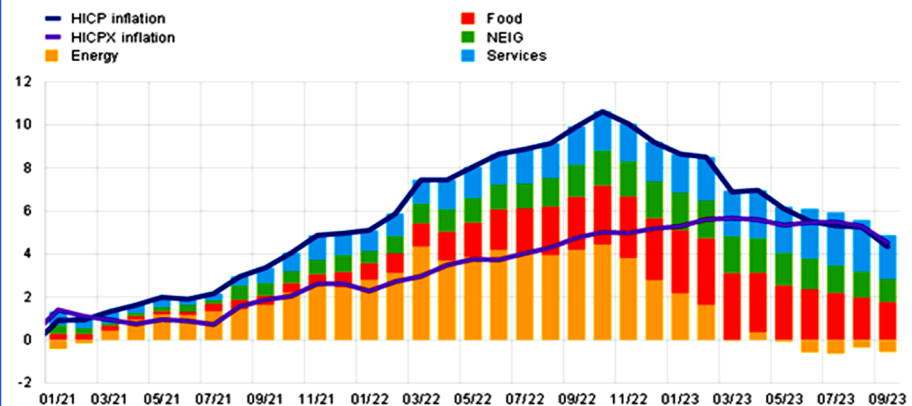


Sources: Eurostat, European Commission, S&P Global Market Intelligence and ECB calculations.

Notes: The two lines indicate monthly developments; the bars show quarterly data. The European Commission's Economic Sentiment Indicator (ESI) has been standardised and rescaled to have the same mean and standard deviation as the composite output Purchasing Managers' Index (PMI). The latest observations are for the second quarter of 2023 for real GDP, September 2023 for the ESI and October 2023 for the composite output PMI.

### Headline inflation and its main components

(annual percentage changes; percentage point contributions)



Sources: Eurostat and ECB calculations.

Notes: NEIG stands for non-energy industrial goods. The latest observations are for September 2023.

Ma sarà morta davvero l'inflazione?

Purtroppo, la guerra in Israele non è rimasta arginata ai suoi confini, come inizialmente ipotizzato. Nel Mar Rosso, al largo delle coste dello Yemen, si sono verificati attacchi via drone da parte dei ribelli Houthi sostenuti dall'Iran, ai danni di navi commerciali in attraversamento del Mar Rosso. In seguito a questa serie di attacchi, molte compagnie di logistica (Maersk, Hapag Loyd, MSC, CMA CGM, Evergreen, per una stima del 54% del totale dei container globali, e BP) hanno deciso di deviare le rotte con effetto immediato, e con durata indefinita, probabilmente mesi o comunque finché il pericolo dovuto alla guerra non sia scemato. Per ripristinare il passaggio in sicurezza gli USA stanno guidando una task force, denominata "Operation Prosperity Guardian", alla quale si sono finora associati paesi come il Bahrain, la Gran Bretagna, il Canada, la Francia, l'Italia, l'Olanda, La Norvegia, le Seychelles e la Spagna.

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

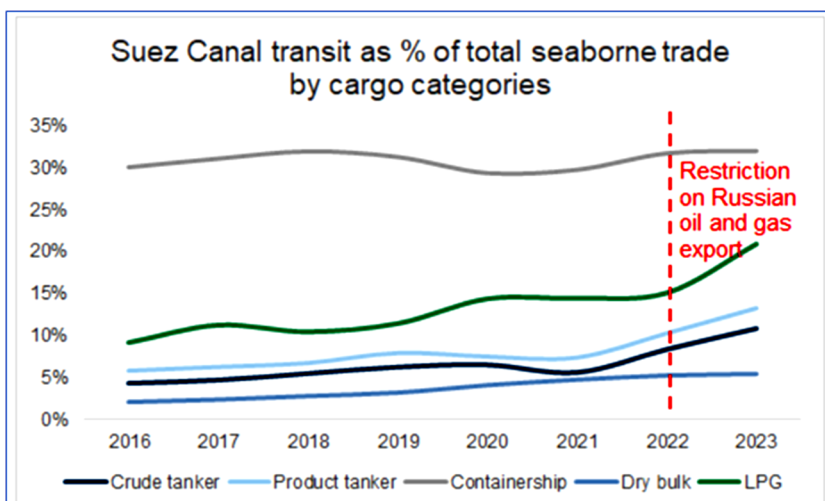
Tutto questo si è sommato alle precedenti riduzioni di portata sul Canale di Panama, dovute alla grave siccità a causa dell'effetto El Nino. La riduzione di portata potrebbe raggiungere il -50% a febbraio 2024, seppure vada considerato che Panama è soprattutto rotta per le petroliere LNG.

Vanno ora quindi riponderati pesantemente alcuni fattori afferenti all'inflazione, come i costi della logistica e dei trasporti, e i costi dei carburanti.

Gli impatti sullo scenario energetico sono stati immediati: il petrolio Brent si è apprezzato del 10% in pochi giorni, e il ritardo stimato per circumnavigare l'Africa passando da Capo di Buona Speranza è di 9 giorni in media rispetto al passaggio via Suez, con una distanza maggiorata del 40-70% a seconda del porto di partenza e della destinazione finale.



Il petrolio è particolarmente sensibile a destabilizzazioni in Medio Oriente poiché l'11% del crudo mondiale passa dal Suez. Sono previste ripercussioni su altre derrate come il caffè, la soia, il nichel e l'olio di palma, dato che si stima che il 12% delle commodities non-oil e il 32% dei container passi da Suez. Ricordiamo che dal 2022 la maggior parte del *crude* russo è stato dirottato verso l'Asia attraverso Suez. Seguiranno effetti a cascata nelle supply chain, negli stoccaggi, nelle tempistiche di spedizione e colli di bottiglia negli approvvigionamenti.



Source: Clarkson

Il petrolio è particolarmente sensibile a destabilizzazioni in Medio Oriente poiché l'11% del crudo mondiale passa dal Suez. Sono previste ripercussioni su altre derrate come il caffè, la soia, il nichel e l'olio di palma, dato che si stima che il 12% delle commodities non-oil è il 32% dei container che passano da Suez.

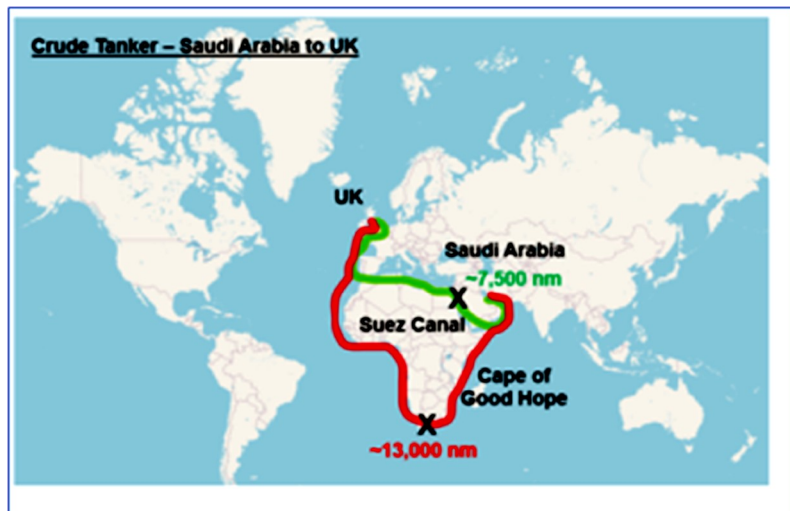
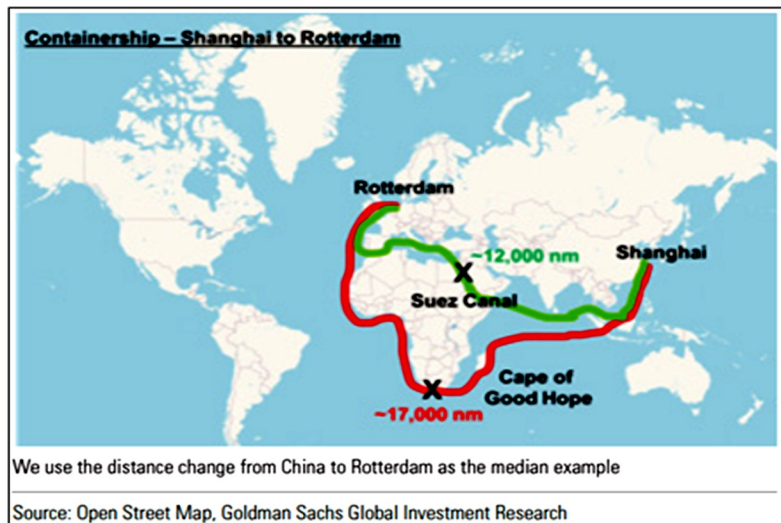
## BUSSOLA: OVERVIEW SULLO SCENARIO MACRO ECONOMICO...SEGUE

Con queste ipotesi è stato calcolato che la domanda dei noli potrebbe salire del +8 / +9% per le navi adibite a trasporto petrolifero e delle rinfuse, e del +12% per le navi container.

Da notare come invece il re-routing causi una grave perdita di ricavi per il già economicamente debole Egitto, proprietario dei diritti sul Canale di Suez.

L'eccesso di offerta di shipping sta venendo velocemente assorbito. Di conseguenza, le previsioni degli utili delle società di navigazione implicate nel re-routing sono in ascesa vista la domanda di shipping in forte crescita. Il petrolio e le azioni delle compagnie di shipping potranno apprezzarsi ulteriormente. L'inflazione nella sua componente energetica potrebbe venire impattata dagli eventi di fine 2023, e non sono da escludere effetti secondari a catena nel caso la situazione non rientrasse velocemente.

*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, fred.stlouisfed.org/series/FEDFUNDS, gurufocus.com, https://yict.com.cn, www.eia.gov/todayinenergy, Clarkson.com)*







Dal 1992 – la data di emanazione della Direttiva – ad oggi, il provvedimento ha permesso di compiere molti progressi in termini di riduzione delle emissioni, delle congestioni, del rumore. Ma su distanze medio-brevi il trasporto esclusivamente su strada ha ancora la meglio, risultando l'opzione più economica.

## LA COMMISSIONE ADOTTA UNA NUOVA PROPOSTA SULLA COMBINAZIONE DEI MODI DI TRASPORTO PER UN TRASPORTO MERCI PIÙ SOSTENIBILE

La proposta sul trasporto combinato, presentata dalla Commissione Europea agli inizi di novembre scorso, ha l'obiettivo di rendere più sostenibile il trasporto merci, migliorando la competitività delle merci intermodali, ovvero il trasporto di merci che utilizzano due o più modi di trasporto, rispetto al trasporto esclusivamente su strada.

È proprio quello che sta provando a fare la Commissione Europea con l'aggiornamento della Direttiva sul trasporto combinato (92/106/CEE), uno dei principali strumenti giuridici adottati dall'Unione europea per ridurre le esternalità negative del trasporto merci, come le emissioni di CO<sub>2</sub>, promuovendo così il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni, come le vie navigabili interne, il trasporto marittimo a corto raggio e quello ferroviario.

Dal 1992 – la data di emanazione della Direttiva – ad oggi, il provvedimento ha permesso di compiere molti progressi in termini di riduzione delle emissioni, delle congestioni, del rumore. Ma su distanze medio-brevi il trasporto esclusivamente su strada ha ancora la meglio, risultando l'opzione più economica.

Ricordiamo che, sia nel 1998 che nel 2017, la Commissione aveva presentato due precedenti proposte di aggiornamento della direttiva, ma poi era stata costretta a ritirarle in quanto tra i legislatori non era stato possibile raggiungere un accordo.

Successivamente, la Commissione ha condotto una consultazione pubblica, da noi segnalata nella nostra Newsletter Nr.7\_2021, con l'obiettivo di redigere un'altra proposta di revisione.

I portatori di interessi, che hanno risposto alla consultazione, hanno confermato che la versione attuale della direttiva 92/106/CEE è obsoleta e non promuove efficacemente il trasporto intermodale nell'UE.

Nel dettaglio, oltre al fatto che alcune disposizioni giuridiche dell'UE sono superate, mentre altre riducono gli incentivi solo all'intermodalità, durante la consultazione le principali questioni evidenziate sono state le seguenti:

- la soglia minima di 100 km per il tragitto non stradale, che esclude dall'applicazione della direttiva i servizi che collegano i porti al loro immediato entroterra;
- l'obbligo di un documento cartaceo timbrato dalle autorità ferroviarie o portuali per tutto il tragitto, invece di un flusso di lavoro digitalizzato.

Quindi, l'esito della consultazione ha prodotto delle raccomandazioni alla Commissione, finalizzate alla predisposizione di modifiche normative per migliorare la competitività del trasporto combinato.

Ora, con l'aggiornamento della Direttiva, la Commissione Europea intende effettuare una revisione tutta orientata ad efficienza e sostenibilità con cui fornire un quadro di sostegno per le operazioni di trasporto intermodale<sup>1</sup> e combinato<sup>2</sup>.

In aggiunta, la nuova proposta presentata in questi giorni completa il pacchetto merci "Greening Freight Package"<sup>3</sup>, adottato a luglio 2023, che aiuterà il settore del trasporto merci a contribuire al conseguimento degli obiettivi del "Green Deal"<sup>4</sup> europeo.

Ma vediamo quali sono le novità introdotte dalla proposta di nuova Direttiva.

Innanzitutto, per il trasporto intermodale delle merci, al fine di promuoverne la competitività, sono previste tre disposizioni principali:

- Tutti i trasporti intermodali sono esenti da autorizzazioni e contingenti.
- Nuovo obbligo per gli Stati membri di adottare un quadro strategico nazionale, con obiettivi specifici da raggiungere e misure di sostegno offerte, al fine di facilitare la diffusione del trasporto intermodale.



## LA COMMISSIONE ADOTTA UNA NUOVA PROPOSTA SULLA COMBINAZIONE DEI MODI DI TRASPORTO PER UN TRASPORTO MERCI PIÙ SOSTENIBILE...SEGUE

Tutto bene dunque?

No, perché come controcanto alla nuova proposta sul trasporto combinato, ecco arrivare riserve e dubbi espressi su di essa da diversi operatori del settore, quali: gli operatori del trasporto e della logistica italiani, l'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) e l'Unione Internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia (UIRR)...

- Nuovo requisito di trasparenza per i terminali di trasbordo intermodale per garantire che i potenziali clienti possano facilmente conoscere quali servizi e strutture sono disponibili.

Per il trasporto combinato, invece, la proposta prevede due ulteriori misure di sostegno:

- Introduce una nuova esenzione a livello UE dai divieti di circolazione nel fine settimana, nei giorni festivi e nelle ore notturne, per le brevi tratte stradali del trasporto combinato, al fine di garantire un migliore utilizzo della capacità dei terminali e delle infrastrutture non stradali.
- Fissa l'obiettivo per gli Stati membri di ridurre di almeno il 10 % il costo medio delle operazioni di trasporto combinato porta a porta, entro 7 anni e impone loro di mettere in atto le politiche necessarie a tal fine.

Resteranno comunque in vigore anche tutte le attuali misure normative a livello dell'UE, applicabili al trasporto combinato.

In aggiunta, un nuovo portale dell'UE per le informazioni sul trasporto intermodale fornirà link ai quadri strategici nazionali di tutti gli Stati membri, nonché informazioni pratiche sulle misure in vigore, aumentando la trasparenza dei regimi di sostegno nazionali.

I gestori dei terminali saranno inoltre tenuti a fornire informazioni minime, sui loro siti web, sui servizi e sulle strutture presso i loro terminali di trasbordo dell'UE.

In buona sostanza, la nuova Direttiva concentra il sostegno su operazioni di trasporto combinato definite come operazioni intermodali che riducono di almeno il 40 % le esternalità negative.

Per evitare poi problemi di interpretazione diversa, a livello nazionale o locale, in merito alle operazioni ammissibili, le piattaforme digitali, istituite a norma del regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI)<sup>5</sup>, forniranno uno strumento di calcolo che consentirà agli organizzatori dei trasporti di dimostrare se il loro funzionamento è ammissibile al sostegno.

In definitiva, riteniamo che occorra prestare particolare attenzione alla suddetta proposta di revisione, in quanto, la nuova Direttiva potrebbe rappresentare un'opportunità da cogliere rispetto alla promozione dell'intermodalità, soprattutto alla luce degli ambiziosi target di trasferimento modale verso le modalità di trasporto più sostenibili, quali la navigazione a corto raggio, stabilite nella strategia europea per una mobilità sostenibile ed intelligente, adottata nel 2020.

Strategia, quest'ultima - (COM/2020/789) - che fissa dei target specifici di incremento del trasferimento modale verso lo short sea shipping del 25 % entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

Tutto bene dunque?

No, perché come controcanto alla nuova proposta sul trasporto combinato, ecco arrivare riserve e dubbi espressi su di essa da diversi operatori del settore, quali: gli operatori del trasporto e della logistica italiani, l'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) e l'Unione Internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia (UIRR).

Nello specifico, pur riconoscendo che la nuova Direttiva sia uno strumento fondamentale per aggiornare le modalità operative e favorire il trasferimento modale, tuttavia, secondo gli operatori del settore, la tempistica relativa alla sua presentazione non lascia margini sufficienti alla sua definitiva approvazione entro la fine dell'attuale legislatura e quindi il prevedibile allungamento dell'iter, a cavallo di due legislature europee, non agevola certamente uno sviluppo coerente e coordinato tra le varie compo-



A questo punto, comunque, la proposta dovrà essere esaminata, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che potranno apportare modifiche al testo.

Di conseguenza, sarà interessante capire se i colegislatori, nella stesura definitiva della nuova Direttiva, terranno conto dei dubbi sollevati dagli operatori del settore e dei relativi emendamenti che saranno presentati da costoro.

## LA COMMISSIONE ADOTTA UNA NUOVA PROPOSTA SULLA COMBINAZIONE DEI MODI DI TRASPORTO PER UN TRASPORTO MERCI PIÙ SOSTENIBILE...SEGUE

nenti della complessiva strategia di decarbonizzazione dei trasporti.

Ulteriori obiezioni vengono poi sollevate in merito all'uso obbligatorio del sistema delle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI), utile per poter beneficiare degli incentivi, in quanto l'effettiva attuazione dell'eFTI è stata avviata solo a livello dell'UE, mentre l'applicazione completa della norma è prevista solo per la metà del 2026. Si ritiene quindi che l'uso obbligatorio dell'eFTI potrebbe diventare un ostacolo agli incentivi per il trasporto combinato.

A questo punto, comunque, la proposta dovrà essere esaminata, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che potranno apportare modifiche al testo.

Di conseguenza, sarà interessante capire se i colegislatori, nella stesura definitiva della nuova Direttiva, terranno conto dei dubbi sollevati dagli operatori del settore e dei relativi emendamenti che saranno presentati da costoro.

Da parte nostra non mancheremo di seguire con attenzione l'iter legislativo del provvedimento in tutti i suoi passaggi e di fornire un aggiornamento sugli sviluppi futuri.

### **Note:**

1) Il trasporto intermodale è un'opzione logistica in cui le merci vengono trasportate all'interno di unità di carico chiuse come un container, una cassa mobile o un semirimorchio. Tale unità vengono trasbordate tra diversi modi di trasporto senza che le merci stesse siano movimentate.

2) Il trasporto combinato è invece un tipo di trasporto intermodale che soddisfa le condizioni specifiche stabilite nella direttiva UE; si tratta di operazioni che riducono del 40% le esternalità negative rispetto alle operazioni esclusivamente stradali. L'opzione prevede un largo uso delle ferrovie, delle vie navigabili interne o del trasporto marittimo (a corto raggio), mentre i tratti stradali iniziali e finali, molto più brevi, fungono da strumento di raccordo tra il luogo di carico e il luogo di scarico.

3) [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en)

4) [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_it](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it) Il *Green Deal* prevede un insieme di iniziative politiche proposte dalla Commissione europea con l'obiettivo generale di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050.

5) <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/electronic-freight-transport-information.html>



## NOTIZIE FLASH

### REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA – APPROVATA LA MANOVRA FINANZIARIA PER IL 2024



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

"Con i suoi 5,7 miliardi di euro, cifra che rappresenta il record storico nella storia della Regione e che risulta superiore di ben 642 milioni rispetto alle risorse allocate a dicembre 2022, la manovra licenziata dal Consiglio Regionale il 16 dicembre scorso si pone come un ulteriore significativo passo in avanti verso il consolidamento del sistema socioeconomico del Friuli Venezia Giulia e mira a offrire nuovo impulso all'attrattività del territorio". Questo il commento del governatore Massimiliano Fedriga al termine dei lavori in Consiglio regionale che, nella notte del 16 dicembre hanno portato all'approvazione dei provvedimenti finanziari per il 2024.

"Tra le principali missioni finanziate, il sistema sanitario, stanziando ben 285 milioni in più rispetto allo scorso anno, di cui 173,6 per la spesa corrente, 44,7 per nuovi investimenti e 25,9 per il sociale: fondi necessari ad affrontare con decisione le sfide relative al diritto alla salute dei cittadini, dall'accesso alle cure alla presa in carico attraverso i servizi territoriali".

"Di pari peso, inoltre, la conferma di ingenti risorse per le politiche per la famiglia: un settore che, fino al 2017, poteva contare su circa 20 milioni l'anno e che questa maggioranza ha triplicato negli anni fino agli attuali 65 milioni, cui si aggiungono i 18 milioni in più per le due misure straordinarie che, a partire dal 2024, offriranno un cospicuo supporto alle giovani coppie nell'allargamento dei nuclei familiari".

Nel dettaglio, viene previsto un contributo alle famiglie in occasione della nascita del terzo figlio per l'abbattimento del capitale residuo del mutuo per l'acquisto della casa. Beneficiari i nuclei destinatari della Carta Famiglia che si impegnino a mantenere la residenza in Friuli-Venezia Giulia per tre anni dalla concessione.

Il contributo si applica anche in caso di terzo figlio adottato, purché minorenni. L'importo, in fase di prima applicazione, arriva fino a 20mila euro per figli nati a partire dal 1° gennaio 2024. Una seconda misura mira a incentivare la formazione di nuovi gruppi familiari; a tale scopo la Regione interviene per stipulare una convenzione con gli istituti di credito disponibili a concedere un prestito a giovani che costituiscano un nuovo nucleo familiare per un importo massimo di 30mila euro da estinguere entro 5 anni.

Nel caso di nascita di un figlio, la Regione riconosce un ulteriore contributo di 15mila euro a decurtazione della quota capitale del prestito. Un ulteriore contributo viene erogato nel caso della nascita di un secondo figlio a saldo della quota capitale, pari al debito residuo del prestito. Beneficiarie sono le coppie di giovani che costituiscono un nuovo nucleo familiare in possesso di Isee pari o inferiore a 35mila euro, residente in territorio regionale da almeno 24 mesi continuativi e previo impegno a mantenere la residenza in Friuli-Venezia Giulia per tutta la durata del prestito. Anche in questo caso la misura vale anche per figli adottivi.

Il 30 novembre scorso l'agenzia di rating Moody's aveva conferito alla regione Friuli-Venezia Giulia un rating superiore a quello dello stato italiano, con un outlook stabile. La Regione si conferma pertanto finanziariamente solida per l'agenzia; certo più della penisola nel suo complesso. In particolare, l'agenzia ha apprezzato la gestione delle risorse da parte delle amministrazioni pubbliche e l'azione decisa della Giunta a sostegno dell'economia locale. Un risultato tuttavia permesso solo dal grado di autonomia finanziaria e legislativa del Friuli-Venezia Giulia.

Moody's si è anche complimentata con la performance finanziaria della Regione, giudicata capace di assorbire choc di tipo macroeconomico e, al contempo, di sostenere la crescita del FVG. Lo confermano i margini operativi, alquanto consistenti, fissi al 15-20% delle entrate correnti. Lo stock di debito è inoltre basso, alla pari della spesa per il servizio del debito e alla posizione di cassa. Il Pil pro capite, non a caso, è superiore alla media italiana, similmente anche al livello di disoccupazione.

Occorrerà attendere e sperare che la recessione in atto in Germania e le molteplici crisi concomitanti in Europa e nel mondo – belliche, logistiche, immobiliari, finanziarie – non intacchino il giudizio dell'agenzia. (sintesi dai comunicati della Regione FVG)

Il 30 novembre scorso l'agenzia di rating Moody's aveva conferito alla regione Friuli-Venezia Giulia un rating superiore a quello dello stato italiano, con un outlook stabile.

La Regione si conferma pertanto finanziariamente solida per l'agenzia; certo più della penisola nel suo complesso. In particolare, l'agenzia ha apprezzato la gestione delle risorse da parte delle amministrazioni pubbliche e l'azione decisa della Giunta a sostegno dell'economia locale. Un risultato tuttavia permesso solo dal grado di autonomia finanziaria e legislativa del Friuli-Venezia Giulia.

## NOTIZIE FLASH

### CRISI ISRAELIANA, OMBRE SULLO SHIPPING VIA SUEZ

Da Shipping Italy del 18 dicembre leggiamo che dopo le decisioni di altri vettori primari, tra i quali Maersk, anche MSC ha deciso di deviare tutte le sue linee dal Far East sull' Europa via Capo di Buona Speranza, per evitare il forte rischio attuale di subire attacchi con missili nel Mar Rosso da parte di milizie solidali con la parte palestinese.

A prescindere dalla speranza che la crisi israeliana trovi una rapida soluzione che faccia almeno cessare l'attuale status di conflitto, le ripercussioni sui servizi container specialmente per i porti mediterranei preoccupano non poco.

Questo in particolare per i porti mediterranei che muovono flussi di carico destinati a paesi che possono essere anche serviti via porti del Nord Europa.

I primi commenti a caldo sulla stampa specializzata internazionale

<https://container-news.com/red-sea-crisis-markets-spike-consumers-will-pay-the-price/>

<https://container-news.com/red-sea-crisis-switch-to-round-africa-affects-required-vessel-capacity-and-transit-times/>

Di seguito una riflessione di un nostro associato esperto in materia....

#### **... ma siamo sicuri che Suez inagibile penalizzi il Mediterraneo rispetto al Nord Europa?**

Questo dubbio, con riferimento ai fondamentali collegamenti con il Far East, ci è venuto dopo aver fatto alcune ulteriori considerazioni sull'attuale crisi yemenita e dopo i primi commenti a caldo.

1. Il transito via Capo di Buona Speranza coinvolge tutti i servizi oceanici della tratta sia che siano diretti in Nord Europa, sia in Mediterraneo.
2. Prendendo come punto nodale Gibilterra, le tratte residuali Gibilterra-Amburgo e Gibilterra-Trieste (1666 miglia per Amburgo, 1682 miglia per Trieste) sono quasi equivalenti, ovvero il transit-time Asia-Amburgo e Asia-Trieste sono praticamente uguali.
3. Le destinazioni finali interne che viaggiano via Amburgo sono prevalentemente destinate ad aree per le quali comunque non era conveniente farle ruotare via Sud (Trieste) e quindi il combinato del servizio marittimo + quello terrestre (ferrovia) risultava comunque il migliore. Ma lo stesso ragionamento vale anche per i carichi che viaggiano via Nord Adriatico.
4. I servizi che scalano Trieste toccano in Mediterraneo praticamente solo Port Said (porto di trasbordo) prima del Nord Adriatico, per sbarcare i container destinati ai porti finali dell'East Med.
5. Il ruolo di porto di trasbordo potrebbe essere rilevato proprio da Trieste, dove scalamo svariate linee feeder (degli stessi mega-vettori con navi oceaniche) che potrebbero quindi portare i container alle destinazioni finali in East Med direttamente e senza passare per Port Said. Non ci sono comunque alternative per il carico East Med fino a che non si ripristina il passaggio via Suez.
6. Da Trieste partono più di 4000 treni container per svariate destinazioni europee con routing, costi ed accordi consolidati e difficilmente sostituibili via Nord, specialmente in tempi brevi.



Il ruolo di porto di trasbordo potrebbe essere rilevato proprio da Trieste, dove scalamo svariate linee feeder (degli stessi mega-vettori con navi oceaniche) che potrebbero quindi portare i container alle destinazioni finali in East Med direttamente e senza passare per Port Said. ...

## NOTIZIE FLASH

### CRISI ISRAELIANA, OMBRE SULLO SHIPPING VIA SUEZ... SEGUE

7. Per quanto concerne i porti tirrenici e West Med a prescindere da La Spezia e Fos, gli altri (Barcelona, Valencia, Genova) sono porti che servono prevalentemente il breve medio raggio nazionale (o sono porti di trasbordo e quindi non possono essere rimpiazzati da porti del Nord Europa).
8. La rotazione via Capo corrisponde ad un maggior percorso di circa 6000 miglia a tratta ovvero 14 giorni a 18 miglia (consumo stimato 80 tonn/gg, con un over-cost di c.a. 1 milione di US\$ a viaggio R/T alle quotazioni attuali dell'IFO/380, in gran parte compensato dal mancato pagamento del pedaggio via Suez) e quindi il R/T passa da 56/63 gg a 84/91 giorni.
9. Questo significa che la nave invece di 6,5/5,8 potrà fare 4,3/4,0 viaggi /anno.
10. La portata annua nominale di una 16.000 TEU, quindi, passerebbe da 104.000/92,800 TEU a 68.800/64.000 TEU, con una riduzione del 34/31%.
11. A questo punto l'over-tonnage - dichiarato recentemente dai vettori corrispondente ad un attuale utilizzo non completo delle navi in esercizio - si annullerebbe e la nuova rotazione corrisponderebbe ad un utilizzo certo del 100%, ovviamente con noli più alti a copertura dei costi più alti del vettore ma applicati su tutte le tratte ed a carico del caricatore e quindi dell'utenza finale.
12. Armatori felici, perché risolvono due problemi contemporaneamente e clienti finali un po' meno.
13. È auspicabile che l'Egitto si dia da fare per favorire la soluzione della crisi israeliana (e quindi yemenita) quanto prima, perché sicuramente è l'unico soggetto che ci rimette certamente e da subito una montagna di entrate. (Una sola porta container da 16.000 TEU paga indicativamente 700/800.000 USD per due transiti).
14. Prima, quindi, di stracciarsi le vesti sulle sorti dei porti mediterranei e nord adriatici orientali quindi ci dovremo pensare un momento. Se poi i trasbordi East Med verranno ruotati via Trieste potremmo conseguire paradossalmente un aumento del traffico (ricordiamo che i trasbordi fanno doppio movimento...).





*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, Diego Stinco, Danilo Stevanato, Giulia Borrini, Maria Di Florio.

