

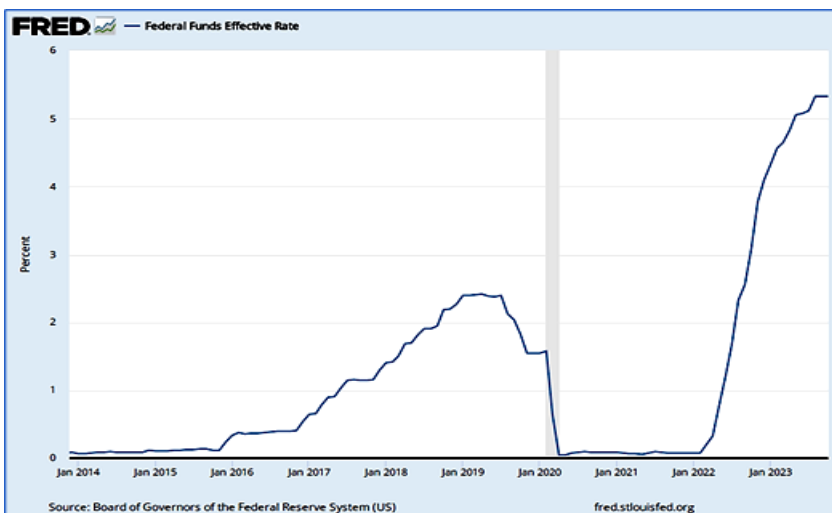


NEWSLETTER NR. 9_2023

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO

Nelle scorse settimane la narrazione è cambiata radicalmente. L'inflazione registrata in ribasso pare preludere all'inizio dei tagli dei tassi di interesse. Quale banca centrale sarà la prima a ridurre il livello dei tassi? Una data ricorrente nei quadri astrali di mercato

come possibile inizio dell'allentamento della morsa è il marzo 2024. Jerome Powell nicchia, continua a dichiarare che se dovesse servire ulteriore "tightening", la Fed alzerà ancora i tassi. Starà bluffando, si interrogano gli operatori?



SOMMARIO

Bussola: overview dello scenario macroeconomico.....1-3

Global gateway il nuovo programma infrastrutturale europeo.....4-7

HHLA e la crisi dei traffici nel Baltico.....8

KPI di sostenibilità ambientale.....9-10

NOTIZIE FLASH

Bando europeo - Fondo per l'Innovazione.....11

Regione FVG - premiazione economia e sviluppo 2023.....11

Spigolature dalla stampa specializzata.....12-13

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO ... SEGUE

Indicatori importanti sono le aste del Treasury trentennale e ventennale. L'esito dell'asta fa da indicatore dell'andamento prossimo del mercato obbligazionario; più i tassi sono attesi in discesa, più gli attuali tassi (ancora alti al 4.60% sui 30 anni, 4.825% sulla scadenza a 20 anni, 4.45% sulla scadenza a 10 anni) spingono al rialzo il valore dei bond, visto che l'investitore lo considera un ottimo affare in vista dei futuri tassi offerti che potrebbero essere meno allettanti.

Da tenere in mente la scadenza elettorale di novembre 2024 negli Stati Uniti, in Europa e in UK, con la conseguente necessità di far arrivare alle urne gli elettori soddisfatti dei governi attuali: spesa pubblica e disavanzi fiscali in aumento ne saranno una diretta conseguenza.

Altro punto da non sottovalutare sono le tensioni geopolitiche, che rispetto solo a pochi mesi fa sono forse percepite come meno pericolose: Cina e America sembrano alla ricerca di un punto di dialogo, nonostante il focus sui mari cinesi non sia scemato. Iran e Hezbollah appaiono distaccati rispetto al tema palestinese, Israele sembra voler arginare il conflitto, in Ucraina si inizia a discutere su possibili conclusioni.

I dati macro sul mercato del lavoro mostrano i primi segnali di debolezza e i sussidi alla disoccupazione sono in crescita. Per i consumatori a reddito fisso un rallentamento dell'inflazione è auspicabile. Dal punto di vista delle aziende, invece, una contrazione dell'inflazione può portare ad una riduzione del margine netto: infatti i tassi di finanziamento resterebbero alti, si immagini ad esempio un'azienda che ha emesso obbligazioni nell'ultimo anno, mentre la deflazione farebbe calare i prezzi di vendita. Sarebbe quindi necessario un veloce aumento dei volumi venduti per mantenere l'equilibrio economico costi/ricavi.

Al contrario, se i dati macro restassero ancora tonici, il mercato presumerebbe che i tassi non vengano tagliati a breve. Il risultato di dati positivi e necessità di finanziamento del Tesoro americano sarebbero tassi ancora alti.

Indicatori importanti sono le aste del Treasury trentennale e ventennale. L'esito dell'asta fa da indicatore dell'andamento prossimo del mercato obbligazionario; più i tassi sono attesi in discesa, più gli attuali tassi (ancora alti al 4.60% sui 30 anni, 4.825% sulla scadenza a 20 anni, 4.45% sulla scadenza a 10 anni) spingono al rialzo il valore dei bond, visto che l'investitore lo considera un ottimo affare in vista dei futuri tassi offerti che potrebbero essere meno allettanti.

Sul fronte del mercato azionario, il recente rally potrà fare pensare a svariati operatori professionali ma anche agli investitori retail che può essere giunto il momento di vendere alcune delle posizioni in ampia plusvalenza.

In ogni caso è interessante osservare come il range previsionale per il 2024 sia parecchio ampio, si parla infatti di diversi scenari ipotizzati dagli operatori:

1. Soft landing: scenario ottimista, con inflazione in calo e tassi in calo, Borse in salita e nessuna recessione.
2. Recessione scongiurata per un soffio: inflazione alta e tassi in rialzo ancora per un anno, Borse in salita.
3. Recessione + Deflazione: tassi alti a lungo e contrazione dell'offerta monetaria, Borse in discesa, Obbligazioni in salita.
4. Stagnazione: bassa crescita per un lungo periodo di tempo, inflazione ferma al 3-4% annuo, disoccupazione in aumento e profitti in calo.
5. Recessione: forte rallentamento con esito nefasto, tassi in calo rapido, Borse in discesa, profitti aziendali in discesa.

In sintesi, c'è chi già profila uno scenario recessivo per il 2024, anche se per il momento lo scenario di base è moderatamente ottimista. Sembrerebbe in sostanza che i mercati abbiano già prezzato un atterraggio "soft" con un rientro graduale a livelli di GDP e crescita economica sostenibile nel lungo periodo. Il dollaro dovrebbe mantenersi forte e il prezzo del petrolio potrebbe salire.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO ... SEGUE



A cura di Giulia Borrini - (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, TradingView.com)

GLOBAL GATEWAY IL NUOVO PROGRAMMA INFRASTRUTTURALE EUROPEO PER COMPETERE CON LA CINA



...Global Gateway è un piano di investimenti nell'istruzione, nella salute ma soprattutto nelle infrastrutture tradizionali, digitali ed energetiche voluto dalla Commissione con lo scopo di intensificare gli scambi commerciali con i Paesi in via di sviluppo, nel contesto di una più ampia strategia di soft power.

Il programma o, per meglio dire, la strategia Global Gateway viene lanciata nel 2021 a seguito della pandemia di COVID-19 che ha messo duramente in evidenza l'impatto delle attuali infrastrutture globali incomplete, o non connesse fra loro.

Nasce così il tentativo europeo di dare un contributo alla riduzione del gap infrastrutturale mondiale e offrire un modello alternativo di investimenti a quello proposto dalla Cina.

Fondamentalmente, con questo programma, la UE è alla ricerca di un ruolo globale più attivo come contrappeso alla Belt and Road Initiative (BRI) Cinese e lancia così il pacchetto "Team Europa"¹, che combina risorse dell'UE, degli stati membri dell'UE, della Banca europea per gli investimenti (BEI) e della Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS). Si tratta di un modello di finanziamento europeo costituito da un mix di sovvenzioni, prestiti agevolati e garanzie, volte ad attrarre gli investimenti del settore privato, contrariamente alla BRI che si concentra esclusivamente sui prestiti.

Detto in sintesi, Global Gateway è un piano di investimenti nell'istruzione, nella salute ma soprattutto nelle infrastrutture tradizionali, digitali ed energetiche voluto dalla Commissione con lo scopo di intensificare gli scambi commerciali con i Paesi in via di sviluppo, nel contesto di una più ampia strategia di soft power.

Molti analisti, infatti, ritengono che Global Gateway non sia solo una strategia ma soprattutto un progetto geopolitico, essendo le infrastrutture al centro della geopolitica di oggi.

In questo contesto, facendo leva su più fonti di finanziamento, la Commissione Europea arriverà a mobilitare fino a 300 miliardi di euro di investimenti tra il 2021 e il 2027. Tutti fondi per costruire, principalmente, nuove infrastrutture fondamentali per lo sviluppo sociale dei Paesi che vanno dall'area balcanica alla Turchia, dal Medio Oriente all'Africa fino all'America Latina.

Nello specifico, questi fondi hanno lo scopo di aiutare i paesi in via di sviluppo ad accelerare la loro transizione verde e digitale, avvantaggiando al contempo le economie dell'UE e aumentando l'influenza globale del blocco. Pertanto, possiamo dire che il programma in questione rappresenta un nuovo approccio agli aiuti esteri dell'UE, che non si concentra più solo sull'aiutare i paesi destinatari, ma tiene maggiormente conto anche degli interessi europei, cercando di dar vita ad accordi internazionali e partnership strategici reciprocamente vantaggiosi.

Ma cosa ha spinto la Commissione ad intervenire con questo nuovo programma?

Intanto, come già detto prima, è evidente che Bruxelles cerchi sulla scena internazionale un ruolo globale più attivo come contrappeso alla Belt and Road Initiative cinese. Tradotto in breve, ciò significa creare collegamenti in tutto il mondo, piuttosto che "dipendenze", se si considera l'influenza che il programma cinese BRI ha prodotto nei paesi in via di sviluppo.

Infatti, in un cospicuo numero di casi, abbiamo visto che i governi dei Paesi beneficiari, che hanno negoziato progetti infrastrutturali finanziati dalla Cina, si sono ritrovati gravati da enormi debiti, incapaci così di garantire finanziamenti per progetti futuri o addirittura di onorare il debito e si sono visti costretti a rivolgersi alle istituzioni finanziarie internazionali (ad es. FMI), sostenute dall'Occidente, per chiedere aiuto per ripagare i prestiti cinesi.

È opinione abbastanza diffusa che la Cina, così facendo, ha finito per creare pressioni che possono destabilizzare i Paesi in via di sviluppo, beneficiari dei finanziamenti,



GLOBAL GATEWAY IL NUOVO PROGRAMMA INFRA-STRUTTURALE EUROPEO ...SEGUE

gravando su di essi con un debito insostenibile, al fine di prendere il controllo delle loro infrastrutture e aumentare così la sua influenza.

Facendo leva su questi aspetti critici della BRI, la strategia Global Gateway sembra fornire un'alternativa più affidabile per lo sviluppo delle infrastrutture globali, adottando un approccio etico, in modo che i progetti infrastrutturali non creino un debito insostenibile nei paesi partner dell'iniziativa.

Ecco perché, secondo quanto affermato dalla Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen, la strategia di Bruxelles è in grado di offrire ai paesi a basso reddito un finanziamento di progetti "trasparente e basato sui valori".

Ma vediamo come funziona e soprattutto come è finanziata la strategia "Global Gateway", attuata nel quadro di un approccio "Team Europa", che riunisce fondi dell'UE, degli Stati membri e delle istituzioni finanziarie europee, in modo che gli investimenti siano mirati e più efficaci, rafforzando così le iniziative esistenti e promuovendone di nuove.

Facendo leva su tutti gli strumenti finanziari e di sviluppo a disposizione dell'UE e sull'impegno profuso dagli Stati membri dell'UE, la strategia cerca attivamente di mobilitare finanziamenti e competenze del settore privato e di sostenere l'accesso ai finanziamenti sostenibili.

I progetti che rientrano nel programma, sono stati selezionati in linea con i meccanismi di "governance" dei rispettivi strumenti di finanziamento, in base agli orientamenti strategici forniti dal "Global Gateway Board"² con il supporto delle delegazioni dell'UE in tutto il mondo, le quali svolgono un ruolo chiave nell'individuare e coordinare i progetti nei paesi partner.

Le risorse del Global Gateway saranno assegnate su una serie di cinque aree prioritarie che rispecchiano la strategia UE di connettività del 2018, ovvero: digitale, clima ed energia, trasporti, sanità, istruzione e ricerca.

Per quanto riguarda i trasporti, verranno promossi investimenti infrastrutturali a livello mondiale che creino reti di trasporto sostenibili, intelligenti, resilienti, inclusive e sicure per tutti i modi di trasporto, compresi ferrovie, strade, porti, aeroporti, logistica e valichi di frontiera, in un sistema multimodale. Si punta ad attuare progetti di infrastrutture di trasporto che, promuovendo lo sviluppo sostenibile dei paesi partner, riducano le emissioni di gas a effetto serra e contemporaneamente consentano la diversificazione delle loro catene di approvvigionamento.

È anche previsto che vengano sostenute le reti che potranno fornire la connettività con la rete transeuropea dei trasporti, mentre in Africa l'ambizione entro il 2030 è quella di integrare le reti di trasporto multimodali africane ed europee, in linea con i quadri regionali e continentali e adattare tali reti al potenziale economico di una zona continentale di libero scambio africana.

Quello che è evidente è che i progetti di sicuro non mancano: dal digitale alle connessioni, energie rinnovabili e materie prime, infrastrutture ferroviarie e non solo.

C'è da dire però che questo nuovo programma, pur rendendo disponibili finanziamenti per progetti in tutto il mondo, non stabilisce alcuna priorità tra le regioni di destinazione, a parte un focus nei confronti dell'Africa sub-sahariana che viene spesso descritta come la regione di destinazione prioritaria per il Global Gateway.

Infatti, a poco più di due anni dall'entrata in vigore del programma, forse l'iniziativa più significativa finora è stata il lancio, nel febbraio 2022, del primo pacchetto di

Global
Gateway



Le risorse del Global Gateway saranno assegnate su una serie di cinque aree prioritarie che rispecchiano la strategia UE di connettività del 2018, ovvero: digitale, clima ed energia, trasporti, sanità, istruzione e ricerca.



GLOBAL GATEWAY IL NUOVO PROGRAMMA INFRA-STRUTTURALE EUROPEO ...SEGUE

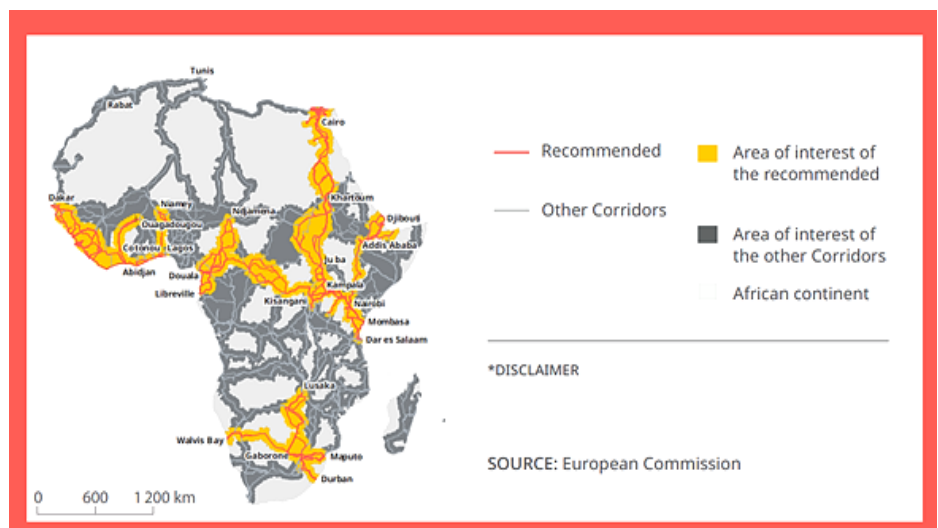
Un'ulteriore criticità deriva dal fatto che la metà delle risorse previste dal programma è destinata all'Africa (150 miliardi di euro ca.); ciò sarebbe anche corretto, in quanto una maggiore connettività regionale è essenziale per trasformare, ad esempio, il Nord Africa in un hub industriale ed energetico vicino all'Europa. In tale contesto, la Commissione ha reso noti gli undici corridoi strategici che desidera vedere realizzati per collegare meglio l'UE e l'Africa...

investimenti regionale "Africa-Europa", oltre alla firma di accordi internazionali e inaugurazione dei primi progetti infrastrutturali.

Oltre all'Africa, i potenziali progetti finanziati per il 2023, sono stati assegnati a località dell'Indo-Pacifico, con l'America Latina al secondo posto e i paesi del Medio Oriente e del Nord Africa all'ultimo. Infatti, l'area del bacino meridionale se ne è aggiudicati soltanto tre: il cavo in fibra ottica "Medusa" che collega i paesi del Nord Africa con l'Europa; un collegamento elettrico ad alta tensione tra la Tunisia e l'Italia; e un impianto di desalinizzazione in Giordania. Quello che colpisce è che, nel complesso, l'attività finanziata dal Global Gateway nel bacino meridionale è modesta rispetto a quanto l'UE ha stanziato per altre parti del mondo.

Ora, da questa constatazione, sono emerse alcune perplessità e dubbi, soprattutto per quanto riguarda la mancanza di trasparenza sull'avanzamento dei progetti in corso. In aggiunta, c'è da dire che non tutti gli esperti concordano sulla reale portata dell'iniziativa. Innanzitutto perché quasi la metà dei 300 miliardi di euro da mobilitare saranno investimenti privati che l'UE spera di generare con un sistema di garanzie finanziarie, senza considerare poi che l'iniziativa attingerà, in buona parte, a risorse già stanziate dai singoli Stati membri o dal bilancio dell'UE 2021-2027, attraverso i programmi: InvestEU, Orizzonte Europa, Fondo Europeo per lo Sviluppo Sostenibile etc.

Un'ulteriore criticità deriva dal fatto che la metà delle risorse previste dal programma è destinata all'Africa (150 miliardi di euro ca.); ciò sarebbe anche corretto, in quanto una maggiore connettività regionale è essenziale per trasformare, ad esempio, il Nord Africa in un hub industriale ed energetico vicino all'Europa. In tale contesto, la Commissione ha reso noti gli undici corridoi strategici che desidera vedere realizzati per collegare meglio l'UE e l'Africa; corridoi che dovranno potenziare la connettività tra Unione europea e Africa in senso sostenibile, facilitando il commercio e la mobilità sia all'interno del continente sia tra Europa e Africa. Questi corridoi saranno quindi cruciali per lo sviluppo di nuove catene del valore, di cui beneficeranno le industrie africane ed europee. Sfortunatamente, però, il Nord Africa è in gran parte assente da questa rete e figura solo come punto di partenza del corridoio Cairo-Khartoum-Juba-Kampala, che collegherà l'Egitto all'Africa centrale e orientale (vedi figura riportata sotto). È anche noto che la Commissione europea ha preso in considerazione alcuni corridoi aggiuntivi che collegano i paesi del Nord Africa, ma non li ha inclusi nei suoi progetti prioritari.



GLOBAL GATEWAY IL NUOVO PROGRAMMA INFRA-STRUTTURALE EUROPEO ...SEGUE

La conferenza di due giorni dedicata al Global Gateway, che si è tenuta ad ottobre scorso a Bruxelles, ha sancito l'importanza del programma, in un momento in cui il rapporto con il sud del mondo appare gravemente deteriorarsi, complice anche la guerra in Medio Oriente, nonostante esso sia rimasto troppo a lungo bloccato nelle maglie della burocrazia comunitaria.

Nel corso della conferenza, la Commissione europea ha annunciato la firma di nuove intese nel settore energetico con: Vietnam, Bangladesh, Capo Verde, Tanzania, Filippine e isole Comore; mentre hanno fatto passi avanti il partenariato con la Namibia, il progetto ferroviario con la Moldavia, e nuovi piani di formazione in Armenia, in Kenya e in Tagikistan. Altri investimenti congiunti sono previsti nell'area dei Balcani; in particolare è stata riconosciuta la priorità per lo sviluppo del Trans-Balkan Electricity Corridor, per la creazione di una rete regionale interconnessa tra le reti di trasmissione elettrica di Bosnia Erzegovina, Montenegro e Serbia con quelle di Croazia, Ungheria, Romania e Italia, come anche la realizzazione di importanti collegamenti stradali e ferroviari nella regione balcanica. Per la trasformazione digitale è prevista invece la realizzazione di un cavo digitale sotto il Mar Nero ed un cavo sottomarino in fibra ottica per collegare i paesi del Mediterraneo e del Nord Africa.

Dunque, in questo scenario del tutto nuovo e in divenire, i progetti previsti sono innumerevoli e non è il caso di elencarli tutti. Quel che è certo è che, in uno scenario di crescenti tensioni, la strategia Global Gateway rappresenta un tassello fondamentale per la realizzazione degli obiettivi economici e geopolitici dell'Unione, a patto che i fondi e i meccanismi di erogazione necessari per la sua attuazione siano efficaci e che i progetti rispondano alle esigenze reali dei paesi beneficiari.

Al contempo, però, non bisogna sottovalutare l'incognita principale dell'intero progetto, che riguarda l'accoglienza che tale iniziativa riceverà nei Paesi destinatari e quanto attrattiva essa potrà essere rispetto alla BRI.

Se, da un lato, è vero che la strategia Global Gateway può aiutare l'UE a posizionarsi meglio nella corsa alle infrastrutture e alla connettività globale, avendo così l'opportunità di promuovere i suoi valori e la sua visione della sostenibilità in modo tangibile e duraturo, dall'altro invece, la sfida principale sarà quella di allineare tutti gli attori europei alla cooperazione e alla condivisione degli obiettivi strategici che la strategia mette in campo.

Infine, non bisogna sottovalutare il fatto che rimangono comunque delle criticità, legate soprattutto all'ampio spettro che il programma si prefigge di coprire, e questo inevitabilmente porta a chiedersi: non sarà una goccia nell'oceano, come sostengono in molti, considerata la portata dei piani dell'UE rispetto al fabbisogno di investimenti infrastrutturali dell'intera area a cui si rivolge il programma Global Gateway e, soprattutto, sarà in grado quest'ultimo di competere con la BRI?

È pur vero che, ad oggi, le proiezioni della maggior parte degli investimenti proposti sono ipotetiche, mentre per vedere i risultati reali del piano dobbiamo guardare a ciò che viene effettivamente realizzato e non a ciò che è pianificato. Quindi solo il tempo ci dirà se questa nuova corsa agli investimenti globali sarà una mossa di successo o no.

Attenderemo quindi di vedere quale sarà lo sviluppo reale del progetto e non mancheremo di fornire aggiornamenti in merito ai suoi piani di avanzamento e realizzazione. (m.d.f.)

Note:

1) Team Europa riunisce l'Unione europea, gli Stati membri dell'UE, incluse le rispettive agenzie esecutive e banche pubbliche di sviluppo, nonché la Banca europea per gli investimenti (BEI) e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS).

2) Il Global Gateway Board comprende il Presidente della Commissione e i Ministri degli affari esteri degli Stati membri



HHLA E LA CRISI DEI TRAFFICI NEL BALTICO

...l'operatore pubblico amburghese è stato davvero sfortunato, aveva investito su Odessa e si è trovato praticamente azzerato dalla guerra tra Russia e Ucraina, con perdite anche dei ricchi transhipment per San Pietroburgo, le difficoltà di navigazione nell'Elba a causa del diverso regime delle acque a seguito dei cambiamenti climatici, gli ostacoli all'ulteriore escavo dei canali d'accesso al porto, oltre al costo elevato, hanno contribuito a creare quella crisi strisciante tra porto e identità di una città...

Il magazine del porto di Amburgo "Port News" del 16 novembre riporta alcuni dati di bilancio di HHLA per il terzo trimestre del 2023, dai quali si capisce meglio l'operazione condotta da MSC e l'atteggiamento del Senato della città-stato, azionista di riferimento.

In effetti la situazione dei traffici non sembra rosea nel confronto tra primo semestre 2022 e uguale periodo del 2023, anche se occorre dire che nel terzo trimestre la situazione sembra migliorare. Il fatturato si è ridotto del 7,1% ma l'Ebit del 52,8% e il risultato netto complessivo, partecipazioni incluse, è passato da 69,8 milioni di euro a 11,9.

Il segmento con le minori perdite sia in volume che in redditività è quello dei trasporti terrestri intermodali, il vero gioiello di HHLA. Bisogna aggiungere anche che l'operatore pubblico amburghese è stato davvero sfortunato, aveva investito su Odessa e si è trovato praticamente azzerato dalla guerra tra Russia e Ucraina, con perdite anche dei ricchi transhipment per San Pietroburgo, le difficoltà di navigazione nell'Elba a causa del diverso regime delle acque a seguito dei cambiamenti climatici, gli ostacoli all'ulteriore escavo dei canali d'accesso al porto, oltre al costo elevato, hanno contribuito a creare quella crisi strisciante tra porto e identità di una città dopo che nel 2012 la crisi del sistema delle società in accomandita (KG-System) aveva praticamente tagliato fuori Amburgo dal novero dei centri della finanza mondiale dello shipping. Tuttavia, le risorse che il centro anseatico può mobilitare sono ancora rilevanti, si pensi non solo a nomi come Kühne&Nagel, Hapag Lloyd ed Eurogate, ma anche alle migliaia di società di logistica insediate nel territorio. Per quanto riguarda Trieste, sembra evidente che diventa sempre più importante per HHLA e per MSC. È assurdo parlare di "ribaltamento" tra Nord e Sud, come ogni tanto sogna chi è di corte vedute. Il rapporto tra sponda adriatica e sponda baltica dell'Europa deve diventare sempre più un rapporto sinergico, in uno scambio di know how oltre che di capitali. In questo quadro l'iniziativa che AIOM sta portando avanti per insediare una sede del Centro Internazionale Studi Container (C.I.S.Co.) a Trieste potrebbe essere di grande utilità, oltre che di prestigio. (s.b.)



KPI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il 30 novembre a Milano, Fedespedi Giovani ha presentato il nuovo Quaderno “KPI di sostenibilità ambientale”, nato dalla collaborazione tra la sezione giovani di Fedespedi (la federazione che unisce gli spedizionieri internazionali) e il Green Transition Hub dell’Università Cattaneo-LIUC di Castellanza (VA) diretto dal prof. Alessandro Creazza.

L’idea di un quaderno dedicato ai temi della sostenibilità è nata dopo le discussioni che hanno portato alla firma della “Carta di Padova”, un documento condiviso con varie associazioni di categoria del settore dei trasporti e della logistica, che le impegna a promuovere la sostenibilità delle filiere.

Così è nato il progetto di un Quaderno che affrontasse questi temi, non tanto dal punto di vista teorico, quanto operativo, fornendo un insieme di indicatori facilmente utilizzabili da qualsiasi azienda (KPI), indipendentemente dalla sua dimensione, con la consapevolezza che per conoscere un fenomeno (in questo caso l’impatto ambientale delle proprie attività) è necessario in primo luogo misurarlo. I KPI sono stati inquadrati nell’attuale contesto normativo, descrivendo inoltre in modo sintetico, ma esaustivo, le implicazioni organizzative della loro applicazione.

Come noto il tema della sostenibilità ha catturato l’interesse del pubblico e delle aziende, sulla spinta dell’impatto dei cambiamenti climatici, dell’influenza delle attività umane su questi fenomeni e della crescente necessità di affrontare tali sfide con determinazione.

L’Unione Europea ha attivato da tempo un percorso d’intervento, che ha portato alla definizione del Green Deal europeo, ossia un complesso di iniziative finalizzate alla transizione verde e al raggiungimento della neutralità climatica, con l’obiettivo di:

- 1) contenere l’aumento della temperatura terrestre entro gli 1,5°C;
- 2) ridurre le emissioni del 55% entro il 2030, per arrivare ad emissioni zero (net-zero) entro il 2050.

Per fare questo l’Unione Europea ha:

approvato Reg. (UE) 2021/1119 conosciuto anche come “Normativa europea sul clima”, il quale stabilisce che l’obiettivo vincolante dell’equilibrio tra le emissioni e gli assorbimenti di tutta l’Unione dei gas a effetto serra deve essere raggiunto, al più tardi, nel 2050;

elaborato un insieme di proposte (Fit for 55) volte a modificare la legislazione europea per renderla coerente con quanto stabilito dal Reg. (UE) 2021/1119.

Se le aziende hanno ormai chiara la necessità di affrontare la sfida della sostenibilità, il come farlo è invece un tema complesso, una vera sfida nella sfida, che richiede chiarezza sugli obiettivi da raggiungere, sulle azioni da porre in atto e sulle risorse, anche finanziarie, da impiegare.

È richiesta, insomma, come premessa necessaria, una «maturazione culturale» che deve coinvolgere l’intero organico aziendale, dal top management al personale di magazzino, che porti all’elaborazione di un Piano della sostenibilità, che partendo dalla definizione della strategia, arrivi alla descrizione di quella operativa, con la verifica finale dei risultati, la loro analisi critica, le eventuali correzioni, in un processo di progressivo affinamento degli interventi. Naturalmente tenendo conto che non esiste un modello unico da applicare in modo acritico, ma piuttosto la necessità di modellare, in modo intelligente e flessibile, le proprie caratteristiche aziendali ai percorsi individuati di adeguamento agli obiettivi di sostenibilità.

Come noto il tema della sostenibilità ha catturato l’interesse del pubblico e delle aziende, sulla spinta dell’impatto dei cambiamenti climatici, dell’influenza delle attività umane su questi fenomeni e della crescente necessità di affrontare tali sfide con determinazione.

KPI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ...SEGUE

Fig. 1 Il Piano della sostenibilità e le sue fasi (Fonte: Università Carlo Cattaneo-LIUC)



Per ogni ambito aziendale individuato (magazzino, trasporto, filiera e ufficio) è stato quindi selezionato un adeguato set di KPI, a sua volta raggruppato in categorie (energia, gestione dei rifiuti, inquinamento, uso dell'acqua, acquisti di materiali, governance, selezione dei fornitori), ognuna delle quali caratterizzata da specifici indicatori, di cui è stata descritta in modo sintetico funzionalità e metrica.

Dopo aver descritto in modo sintetico i principali strumenti e le linee guida a disposizione delle imprese per intraprendere il percorso della sostenibilità, il Quaderno analizza trentasette KPI, individuati dopo un attento lavoro di selezione tra quelli già presenti nella normativa e nella letteratura di settore. L'obiettivo era quello di fornire alle imprese di spedizione un set completo di semplici indicatori, di facile consultazione e applicazione, ma in grado di valutare il livello di sostenibilità ambientale dell'azienda.

Per ogni **ambito aziendale** individuato (magazzino, trasporto, filiera e ufficio) è stato quindi selezionato un adeguato set di KPI, a sua volta raggruppato in categorie (*energia, gestione dei rifiuti, inquinamento, uso dell'acqua, acquisti di materiali, governance, selezione dei fornitori*), ognuna delle quali caratterizzata da specifici indicatori, di cui è stata descritta in modo sintetico funzionalità e metrica.

Ad ogni KPI è stato quindi assegnato un punteggio su una scala da 1 a 3, sulla base della sua rilevanza ai fini della misurazione/valutazione della sostenibilità di un'impresa di spedizioni internazionali. Nello specifico un punteggio pari a "1" è stato assegnato ai KPI *must-have*, la cui misurazione è fondamentale per perseguire gli obiettivi di sostenibilità, pari a "2" si riferisce a indicatori *nice-to-have*, ossia non imprescindibili, ma la cui adozione è raccomandata; pari a "3" per quelli d'importanza marginale.

Il Quaderno si chiude con alcune considerazioni relative al fatto che le aziende di spedizione hanno avuto fino ad ora più un comportamento reattivo alle sollecitazioni provenienti dal mercato (come loro costume), che proattivo, ossia di anticipazione di eventi e tendenze.

I motivi che hanno spinto fino ad ora verso tale comportamento sono diversi, ma forse il principale è che il **mercato non riconosce** ancora lo sforzo fatto da un'azienda verso la sostenibilità, che ha un costo, sia in termini di impegno organizzativo, sia di investimenti in magazzini ecosostenibili, in veicoli industriali a basso impatto, ecc. Inoltre, è emerso in modo evidente il *trade-off* sostenibilità-prezzo, nonostante la consapevolezza a livello culturale e imprenditoriale dell'importanza della sostenibilità. Quest'ultima però non sempre in grado da sola di giustificare l'aumento del prezzo del servizio.

Gli spedizionieri per la funzione che svolgono, che li posiziona al centro di un network di relazioni, possono influenzare positivamente l'intero sistema, svolgendo nei confronti dei clienti, come di certe tipologie di fornitori, il ruolo di consulenti, non solo nell'ambito delle loro tematiche tipiche (es. quelle doganali), ma anche su quelle della sostenibilità. Una funzione che può essere vista come leva di marketing in grado di rafforzare il posizionamento competitivo dell'azienda, nonché fattore distintivo, sia verso i clienti, sia verso i fornitori.

Scarica il quaderno: <https://www.fedespedi.it/pubblicazioni/>



NOTIZIE FLASH

BANDO EUROPEO FONDO PER L'INNOVAZIONE 2023

La Commissione Europea ha lanciato l'invito a presentare proposte nell'ambito del Fondo per l'innovazione 2023, con una dotazione record di 4 miliardi di € per sostenere la diffusione delle tecnologie innovative di decarbonizzazione.

L'invito è finanziato dai proventi del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS), da cui l'importanza di fissare un prezzo del carbonio per la transizione verde.

I progetti situati nello spazio economico europeo sono ammissibili alla presentazione della domanda e, a seguito della recente revisione della direttiva ETS dell'UE, gli inviti a presentare proposte sono ora aperti anche al settore marittimo, del trasporto stradale e dell'edilizia, oltre che alle tecnologie nelle industrie ad alta intensità energetica, alle energie rinnovabili o allo stoccaggio dell'energia.

I progetti saranno valutati in base al loro potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, al grado di innovazione, alla maturità, alla replicabilità e all'efficienza in termini di costi.

Il Fondo per l'innovazione può coprire fino al 60% dei costi pertinenti del progetto.

Scadenza: I promotori di progetti hanno tempo fino al 9 aprile 2024, ore 17:00 (CET), per candidarsi tramite il [portale Funding and Tenders](#) dell'UE.

Info day: il 7 dicembre prossimo, i candidati possono partecipare alla giornata informativa sul Fondo per l'innovazione 2023 ed avranno l'opportunità di conoscere le nuove funzionalità, scoprire la procedura di candidatura e chiedere chiarimenti all'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA), che gestisce gli inviti a presentare proposte del Fondo per l'innovazione.

REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA – PREMIAZIONE DELL'ECONOMIA E DELLO SVILUPPO 2023 – CAMERA DI COMMERCIO DI PORDENONE

Si è svolta il 23 novembre scorso a Pordenone la cerimonia delle premiazioni dell'economia e dello sviluppo 2023, che ha visto consegnare riconoscimenti a 72 rappresentanti delle imprese del Friuli-Venezia Giulia. All'evento hanno preso parte il governatore del Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e l'assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, il sindaco di Pordenone, Alessandro Ciriani, il presidente dell'Ente camerale, Giovanni Da Pozzo, e il ministro del lavoro Marina Calderone.

"La tenuta nel nostro sistema è stata possibile perché noi possiamo contare su un tessuto produttivo che, dalla piccola impresa e dal piccolo artigiano fino alla grande azienda, è stato in grado, in questi anni, di creare ricchezza attraverso l'impresa reale e non attraverso speculazioni di carattere finanziario" - ha sottolineato il governatore Fedriga - "Non c'è dubbio che la seconda parte del 2023, come da previsioni, vive un momento più difficile rispetto al 2022 e alla prima parte del 2023 - ha osservato il governatore -. È altrettanto vero, però che, rispetto ad alcune previsioni nefaste, e lo dico mentre stiamo scrivendo la Legge di bilancio, le entrate e quindi la ricchezza prodotta dal nostro territorio, anche nella seconda parte dell'anno sono cresciute in Friuli-Venezia Giulia. Il merito della tenuta è delle imprese che credono profondamente nel loro lavoro".

"Anche grazie ai nuovi Patti finanziari che abbiamo siglato con lo Stato centrale, disponiamo di 400 milioni circa di euro all'anno in più di spesa corrente, per mettere in campo misure anticicliche nei momenti di difficoltà e, fortunatamente, possiamo vantare una grande alleanza tra istituzioni, mondo dell'economia, mondo del lavoro e mondo dell'impresa". "Il nostro è un tessuto imprenditoriale che in questi anni ha dato prova di grandi capacità di resistenza, nonostante le mille difficoltà che hanno e stanno attraversando le imprese - ha detto a margine Bini -. Il Friuli-Venezia Giulia resiste bene rispetto ad altre regioni d'Italia: poi è chiaro per tutti che stiamo attraversando un momento difficile soprattutto per quanto riguarda l'export. Per quanto riguarda le politiche monetarie e quindi l'aumento del costo del denaro dovremmo aver raggiunto il massimo, per cominciare a ridiscendere".



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

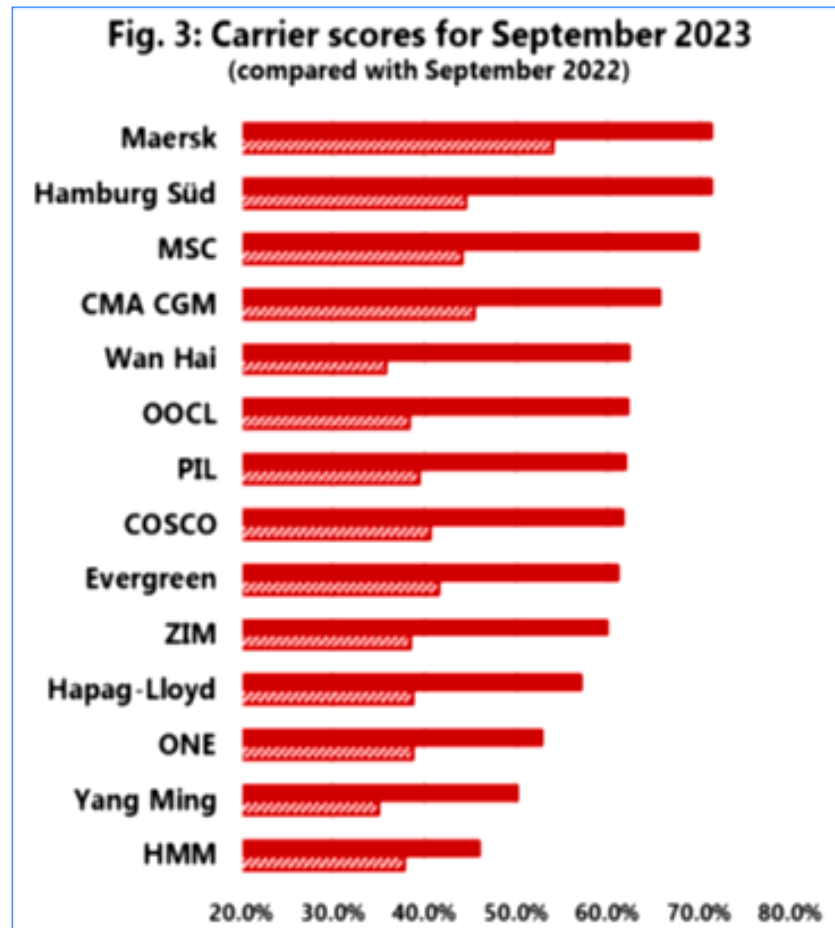


NOTIZIE FLASH

SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

Da Sea Intelligence del 2 novembre

Affidabilità dei principali vettori container



Presumiamo che questo interessante dato sia ricavato dalla puntualità nella riconsegna (interchange) del carico al Ricevitore (Consignee) dello stesso a destino ovvero quando cessano le obbligazioni trasportistiche del Vettore (Carrier) previste della relativa Polizza di Carico con il caricatore (Shipper).

Evidente quindi come il dato di Maersk e MSC siano molto simili (ma non uguali come si potrebbe desumere dal fatto che sono partner globali nel consorzio 2M).

Ipotizziamo quindi la differenza dovuta alle differenti ramificazioni dei servizi feeder e/o di quelli ferroviari ancora coperti dalle relative Polizze di Carico (combined b/l).

Sarà interessante vedere cosa succederà di questo parametro quando i due colossi torneranno operativamente indipendenti dopo lo scioglimento del 2M previsto per il prossimo anno 2024.

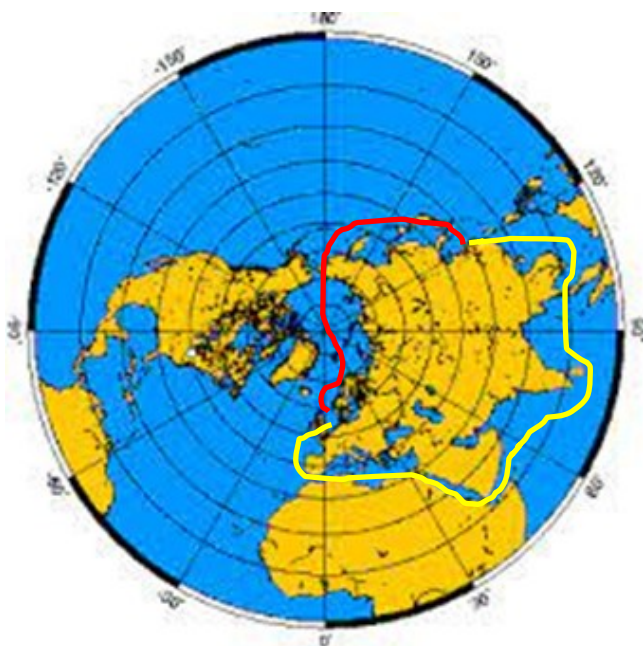
NOTIZIE FLASH

SPIGOLATURE DALLA STAMPA SPECIALIZZATA

Rotta artica

Speculazioni e realtà

L' Artico è strategicamente importante perché contiene il 40% delle risorse energetiche (fossili ovviamente) del pianeta: ma ciò è irrilevante in quanto entro il 2050 "dovremmo" passare al verde, abbattendo significativamente il ricorso al fossile.



Tornando alla rotta commerciale abbiamo figurato l'emisfero nord del nostro amato pianeta con una proiezione gnomonica per evidenziare le reali distanze da coprire con le due rotte Asia-Nord Europa (Via Malacca-Suez-Gibilterra) oppure via stretto di Bering e Artico.

Se consideriamo il traffico di navi gasiere o petroliere o "ore-carrier" che nella stragrande maggioranza dei casi portano un carico da porto a porto e che comunque non costituiscono una catena di trasporto come il traffico containerizzato, il discorso può reggere per certe tratte o addirittura per carico che origina nello stesso Mar Artico. Ovviamente solo per la stagione estiva quando quel mare dovrebbe poter essere libero dai ghiacci, mentre per la stagione invernale, assumendo che lo spessore del ghiaccio lo consenta, si potrà transitare in convoglio con un rompighiaccio (pagandolo profumatamente ovviamente).

Per il traffico container il discorso diventa estremamente discutibile sia per la difficoltà di garantire la regolarità e gli intervalli tassativi dei servizi di linea, sia per il fatto che normalmente questi servizi toccano molti porti e raramente fanno servizi "port to port" come le navi che abbiamo citato sopra.

Forse un Dalian – Amburgo potrebbe funzionare in certe stagioni, molto più difficile un Singapore – Dalian – Amburgo.

Torneremo sull'argomento con dati più dettagliati sia sui tempi che sui costi e sui pro/cons commerciali operativi.





L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.

Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

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

Hanno collaborato a questo numero:

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

