



NEWSLETTER NR. 1_2024

MAR ROSSO, SCENARI E PROSPETTIVE

La crisi del Mar Rosso conferma quanto il mare e i vettori marittimi siano necessari all'economie del mondo, dando la cifra della profonda relazione tra globalizzazione e sviluppo. Il conflitto, mai risolto, tra sionismo e palestinesi deflagra sul mondo attraverso il mare, divenendo questione globale. Gli Houthis hanno deciso di attaccare le navi commerciali di proprietà o con carico israeliano per ottenere il ritiro dell'assedio militare dalla Striscia di Gaza. Una linea poi estesa anche alle navi statunitensi e britanniche, dopo le risposte militari angloamericane contro i siti yemeniti degli Houthis, che indubbiamente hanno alzato l'asticella del rischio escalation, portando alla fuga altre navi civili.

L'economia israeliana è fortemente dipendente dagli scambi commerciali marittimi, ma la strategia Houthi ha anche una valenza politica importante, che mostra una evoluzione delle alleanze nell'area mediorientale tra Hamas, Hezbollah e Houthi, che innalza il peso politico di queste tre formazioni nelle relazioni internazionali, che non può essere ignorato dalle negoziazioni diplomatiche.

Il caos generale prodotto nel sistema internazionale di collegamento marittimo ora ha l'estrema necessità di una forte accelerazione diplomatica di pace, dettata non solo dalla sofferenza dei rifornimenti in un contesto peraltro già recessivo, ma anche dalla crisi climatica, che riducendo l'operati-

SOMMARIO

Mar Rosso
scenari e prospettive.....1-3

Bussola, overview dello scenario
macroeconomico.....3-7

Nuovo Regolamento TEN-T.....8-10

Flash sull'economia del Friuli-
Venezia Giulia.....10-11

NOTIZIE FLASH

Call sustainable blue economy.....12

Nuova alleanza Maersk - Hapag
Lloyd.....12-13

MAR ROSSO, SCENARI E PROSPETTIVE... SEGUE

In questo quadro preoccupa – in particolare per il porto di Trieste – la tensione che inevitabilmente si sta creando tra Israele ed Egitto, tuttora considerato da esponenti israeliani “il pericolo maggiore per Israele”, sul controllo del Corridoio Philadelphia, al confine tra Egitto e Striscia di Gaza.

La chiusura del Canale di Suez, la riapertura del Canale di Panama, ha reso Suez-Mediterraneo la via marittima più breve per raggiungere dall'Asia anche il versante est delle Americhe, e molto insidiosa la circumnavigazione dell'Africa, per le dure condizioni meteorologiche.

Anche la situazione economica e sociale israeliana, dopo la decisione del governo di assediare Gaza, si deteriora di giorno in giorno. Salgono le proteste di dissenso delle scelte politiche dei vertici e i media riportano notizie di frattura all'interno della compagine governativa, per il radicalismo di Benjamin Netanyahu. Nel contempo, sono crollati gli investimenti esteri, fuggiti dal paese con l'inizio della guerra, a cui si aggiungono l'impennata dei costi/prezzi, lo spolpamento sociale dovuto al richiamo militare dei riservisti, e il ridimensionamento degli incassi erariali. Da un surplus dello 0,6% nel 2022, il bilancio israeliano 2023 è passato a un deficit del -4,2% (dato Ministero delle Finanze), precipitato in pochi mesi per la guerra a Gaza, che da stime ufficiali dovrebbe raggiungere la spesa di ben 58 miliardi di dollari.

Un quadro insostenibile, se si tiene conto che il mondo arabo, profondamente colpito dall'assedio di Gaza, non è più quello del secolo scorso, ma è un insieme di Stati in crescita, alcuni con disponibilità di capitali e armamenti.

In questo quadro preoccupa – in particolare per il porto di Trieste – la tensione che inevitabilmente si sta creando tra Israele ed Egitto, tuttora considerato da esponenti israeliani “il pericolo maggiore per Israele”, sul controllo del Corridoio Philadelphia, al confine tra Egitto e Striscia di Gaza. Tensione aggravata dall'ammassarsi di un milione circa di persone cacciate dalla Striscia di Gaza. La prospettiva di essere invasi da questi profughi non deve esser tanto gradita ai governanti egiziani. Se a questo si aggiunge che certi rappresentanti di Israele non hanno timore di parlare apertamente d'impiego dell'arma nucleare, la prospettiva che la crisi di Suez diventi qualcosa di più drammatico sembra plausibile.

Mentre il conflitto si aggrava nella parte sud di Gaza, a El Dabaa, sulla costa settentrionale egiziana, si è svolta la cerimonia del getto di cemento per il quarto e ultimo reattore della centrale nucleare di tecnologia russa, alla presenza del presidente russo Vladimir Putin e del presidente egiziano Abdel Fattah El-Sisi.

Dal 1° gennaio scorso, l'Egitto è anche membro effettivo del gruppo BRICS, insieme a Etiopia, Emirati Arabi Uniti, Iran e Arabia Saudita. Questi ingressi cambiano le prospettive classiche di forte conflitto tra Iran e Arabia Saudita, che peraltro hanno iniziato un percorso di pace “indiretto”, mediato dall'Oman, che ha portato a un negoziato di pace tra gli Houthi e l'Arabia Saudita, che appoggia il governo yemenita sunnita, in guerra sanguinosa dal 2015.

Alleggeriti sul fronte interno, gli Houthi sono diventati più aggressivi all'esterno. Essi sono solo la punta di una tensione molto profonda, e servirà a poco la loro designazione come organizzazione terroristica globale da parte del Dipartimento di Stato americano, in vigore dal prossimo 16 febbraio. Solo una pace profonda, scevra da propagande e manipolazioni, può mettere al sicuro la navigazione commerciale internazionale e con essa lo sviluppo economico e sociale del mondo.

Detto questo, a noi sembra alquanto sconcertante l'estrema drammatizzazione del blocco di Suez da parte dei media italiani e in particolare il grido di allarme che viene lanciato perché i porti del Nord sarebbero in grado di trarre vantaggio dalle nostre difficoltà.

Innanzitutto, se c'è qualcosa di cui preoccuparsi è la stagnazione intrinseca dell'economia e della portualità italiane, indipendentemente dagli shock esogeni. Non sono tanto questi quanto le decisioni di certi gruppi multinazionali di smantellare la loro presenza in Italia a metterci in difficoltà (anche Trieste ne sa qualcosa), sono la continua erosione del salario di dipendenti pubblici e privati creata dal fatto



MAR ROSSO, SCENARI E PROSPETTIVE... SEGUE

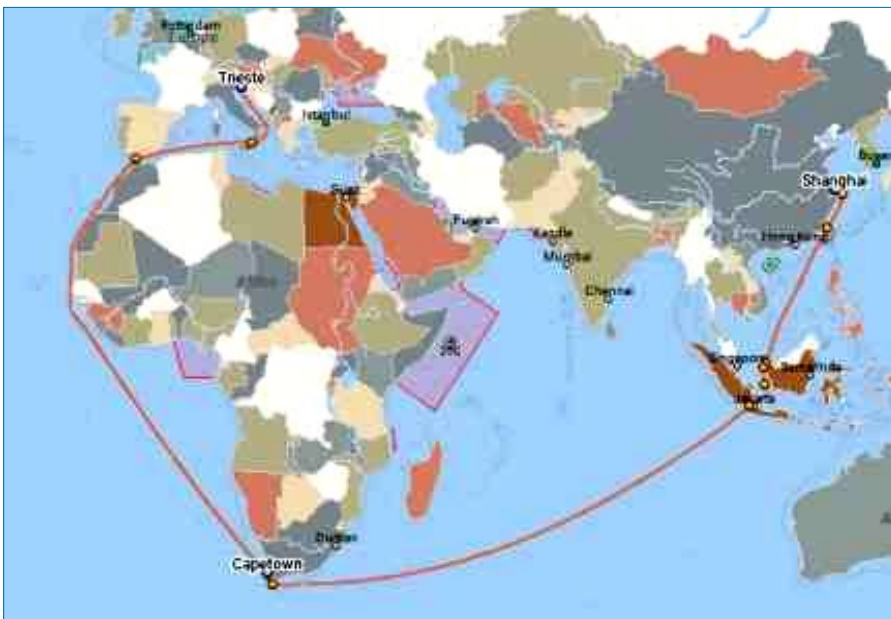
che, pur in presenza di un'alta inflazione, almeno il 50% dei contratti nazionali di lavoro sono scaduti da più di tre anni (dati CNEL) e non vengono rinnovati, sono i 5,6 milioni di persone che vivono in condizione di povertà (dati ISTAT), sono l'evasione fiscale dovuta più che all'IRPEF al lavoro irregolare (Rapporto sull'economia non osservata, 2023), senza parlare delle decine di crisi aziendali che stanno da tempo sui tavoli del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, minacciando l'esistenza di migliaia di famiglie italiane.

Nei porti italiani "il traffico gateway è ormai da anni stabile a ridosso dei 7,5 milioni di Teu" – titolava Shipping Italy un paio di settimane fa. Da anni la nostra portualità non riesce a schiodarsi dai "consueti" 11 milioni di TEU, transshipment compreso. È un indicatore che rispecchia fedelmente lo stato di un paese che Pierluigi Ciocca, per anni alla direzione dell'Ufficio Studi della Banca d'Italia, ha definito "il caso limite di una economia un tempo brillante divenuta improduttiva". Un paese, per dirla con l'ultimo rapporto Censis (dicembre 2023) "di sonnambuli, ciechi dinanzi ai presagi".

In questa situazione, gridare al pericolo che i porti del Nord ci possano "rubare" i traffici (vecchia litania che ritorna), approfittando della crisi di Suez, è quanto di più banale si possa oggi immaginare. I porti del Nord hanno problemi ben più gravi di quelli cui potrebbero rimediare "rubandoci" un po' di traffico. In particolare, i porti della Germania, collocati all'interno di corsi fluviali sempre più a rischio siccità. Per non parlare poi della difficile situazione dell'economia tedesca in quanto tale, vittima di politiche energetiche avventate e di scelte sbagliate di politica industriale, fattori endogeni dunque.

Siamo tutti nella stessa barca, cerchiamo di darci una mano, di fare sinergie. Trieste e Amburgo sono agli estremi di un unico corridoio, che dobbiamo concepire e attrezzare come un unico mercato. Per questo la danese DFDS e l'anseatica HHLA hanno investito sulle nostre banchine. A loro il compito di allargare il raggio d'azione al Mare del Nord e al Baltico, a noi quello di allargarlo al Mediterraneo e al Mar Nero. Non ci sono alternative. (Giovanna Visco, Sergio Bologna)

In questa situazione, gridare al pericolo che i porti del Nord ci possano "rubare" i traffici (vecchia litania che ritorna), approfittando della crisi di Suez, è quanto di più banale si possa oggi immaginare. I porti del Nord hanno problemi ben più gravi di quelli cui potrebbero rimediare "rubandoci" un po' di traffico. In particolare, i porti della Germania, collocati all'interno di corsi fluviali sempre più a rischio siccità. Per non parlare poi della difficile situazione dell'economia tedesca in quanto tale, vittima di politiche energetiche avventate e di scelte sbagliate di politica industriale, fattori endogeni dunque.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

2024: possibili sviluppi

Dopo un 2023 in cui le previsioni di leggera recessione non si sono verificate, ora i mercati si attendono un 2024 facile, profittevole, caratterizzato da ottimismo generalizzato, buona crescita, e bassa volatilità. Uno scenario "Goldilocks", ovvero sereno, comodo, perfettino proprio come l'esigente bambina Riccioli d'oro nella fiaba omonima.

Le aspettative sono di inflazione in calo direzione 2%, tagli dei tassi da parte delle banche centrali a partire da marzo, prima in USA e a seguire verso giugno in Europa, mercato del lavoro solido con basso turnover e richiesta di lavoratori sostenuta.

Succederà davvero?

Le aspettative sono di inflazione in calo direzione 2%, tagli dei tassi da parte delle banche centrali a partire da marzo, prima in USA e a seguire verso giugno in Europa, mercato del lavoro solido con basso turnover e richiesta di lavoratori sostenuta.

Succederà davvero?



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ...SEGUE



Un rallentamento nei consumi a livello globale è dato come poco probabile dagli analisti, mentre i tassi di risparmio non sembrano intaccati dall'inflazione in modo insostenibile. L'indicatore delle Corporate bankruptcies e i tassi di default sembrano rassicuranti e anche migliori rispetto ai livelli pre-pandemici.

Ma allora come si concilia questa view, ottimista e rialzista, con lo scenario sociale e politico di grande scontento dell'opinione pubblica? Come mai Biden è debole nei sondaggi? Come mai in Germania l'Alternative für Deutschland sta raccogliendo grandi consensi? Come mai in Francia Macron è ai minimi storici di gradimento, mentre Le Pen e Mélenchon vanno alla grande?

La risposta è che sostanzialmente mercato e consumatori non interpretano ugualmente gli sviluppi che stanno avvenendo. Ad esempio, l'inflazione stabilizzata rassicura i mercati che, sebbene "in rallentamento", non rallegra il consumatore che invece guarda il livello assoluto dei costi e li compara con quelli di alcuni anni fa. Lato mercato del lavoro: se il mercato guarda all'aumento dei lavoratori part-time in alcuni settori, all'immigrazione e alla conseguente minore pressione sui costi del personale per le aziende, dall'altra parte invece il consumatore/lavoratore dipendente a reddito fisso rileva stipendi reali in crollo, e costi per servizi ancora molto alti.

Per compensare il crollo della natalità degli ultimi 40 anni, che si è verificato in tutto l'Occidente ma anche in America Latina e in Asia, i governi sono dovuti ricorrere all'automazione (che costa parecchio in termini di investimenti, tempo, e formazione), agli incentivi economici alla natalità (che però avranno effetto dopo 20 anni minimo), o all'immigrazione (soluzione rapida "tappabuchi"). L'elettorato però è contrario, fatica a capire che, in assenza di personale immediatamente disponibile, i governi si trovano obbligati a ricorrere all'immigrazione nel breve termine. Una popolazione in diminuzione può portare a una forza lavoro ridotta, ma anche a una base di consumatori insufficiente, ad una crescita economica lenta e a pericolose spirali deflazionistiche.

La risposta è che sostanzialmente mercato e consumatori non interpretano ugualmente gli sviluppi che stanno avvenendo. Ad esempio, l'inflazione stabilizzata rassicura i mercati che, sebbene "in rallentamento", non rallegra il consumatore che invece guarda il livello assoluto dei costi e li compara con quelli di alcuni anni fa.

...Nel settore del commercio internazionale prevale il tema dell'innalzamento dei costi di trasporto marittimo dovuto alla crisi nel Mar Rosso. L'impatto è immediato su carburanti, assicurazioni, società di shipping, ma anche sul costo dei noli e sui margini in contrazione dei venditori al dettaglio. Una delle conseguenze è la revisione delle stime degli utili di molte aziende (al ribasso per il settore Retail, al rialzo per il settore Shipping e Insurance).



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO....SEGUE

La debolezza dei governi Macron, Scholz e Biden dovrebbe comunque portare a misure atte ad arginare il malcontento popolare: nel 2024 resterà preponderante il loro sostegno a politiche espansive delle Banche Centrali, alla permanenza dei sussidi e a una politica di pressione fiscale non in crescita.

Il dollaro dovrebbe in questo scenario deprezzarsi, grazie ad una diminuzione più accentuata dei tassi a 2 anni rispetto ai tassi a 10 anni.

Negli Stati Uniti l'orientamento resta sul protezionismo e sullo stimolo congiunto a domanda e offerta, attraverso politiche fiscali espansive e attraverso l'immigrazione; resta un cavallo di battaglia anche il sostegno alla produzione di energia da fonti fossili in ottica elettorale.

In Cina, dopo una mitragliata di notizie negative susseguitesesi negli ultimi mesi (crollo del mercato immobiliare, deflazione, barriere commerciali all'export e dazi, fuga degli investitori esteri), finalmente si intravede uno spiraglio di luce: le autorità hanno annunciato un intervento da 2 trilioni di Yuan, ovvero circa 279 miliardi di dollari. Le società governative off-shore invieranno la liquidità ad un "fondo di salvataggio" incaricato di comprare azioni delle aziende cinesi in difficoltà. Se seguiranno anche misure di stimolo fiscale e monetario, l'Outlook di breve termine potrebbe migliorare sensibilmente; molto dipenderà dall'evoluzione della situazione geopolitica.

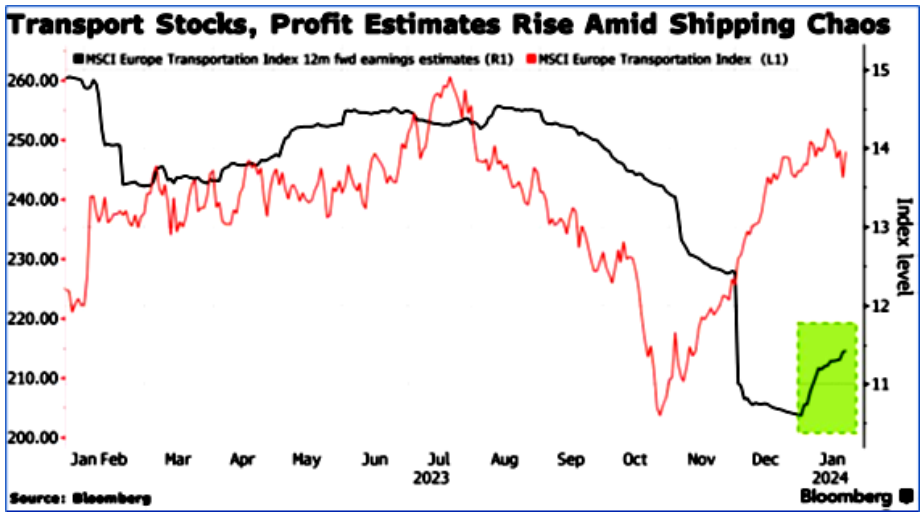
Nel settore del commercio internazionale prevale il tema dell'innalzamento dei costi di trasporto marittimo dovuto alla crisi nel Mar Rosso. L'impatto è immediato su carburanti, assicurazioni, società di shipping, ma anche sul costo dei noli e sui margini in contrazione dei venditori al dettaglio. Una delle conseguenze è la revisione delle stime degli utili di molte aziende (al ribasso per il settore Retail, al rialzo per il settore Shipping e Insurance).

Se 2300 navi sono in ritardo di 14 giorni sulle spedizioni, è solo questione di tempo prima che i costi in crescita e i colli di bottiglia nella supply chain emergano nel conto Profitti e Perdite delle società. Diverse aziende stanno già segnalando l'impatto della situazione: Tesla ha pianificato uno stop di 2 settimane in un impianto di produzione in Germania a causa dei ritardi negli approvvigionamenti; Volvocar ha annunciato uno stop di 3 giorni del suo impianto produttivo in Belgio. Retailer di fascia bassa che fanno affidamento allo shipping dall'Asia, come HM, Primark, Tesco, Marks&Spencer e Next hanno evidenziato il rischio di aumenti dei prezzi al dettaglio, ma trasferire gli aumenti dei costi al consumatore potrebbe essere difficile. Visto il modello di business basato su alti volumi e margini già strizzati al minimo, in quel caso, i retailer dovrebbero assorbire le perdite e intaccare il margine di profitto.

Negli scorsi 3 mesi, la previsione per i profitti del settore Auto è scesa del 5%, mentre il settore dello Shipping emerge come avvantaggiato enormemente dalla situazione, con i container rates al +300% su alcune rotte; le stime di utile per il MSCI Europe Transportation Index sono aumentate del 7% in due settimane.

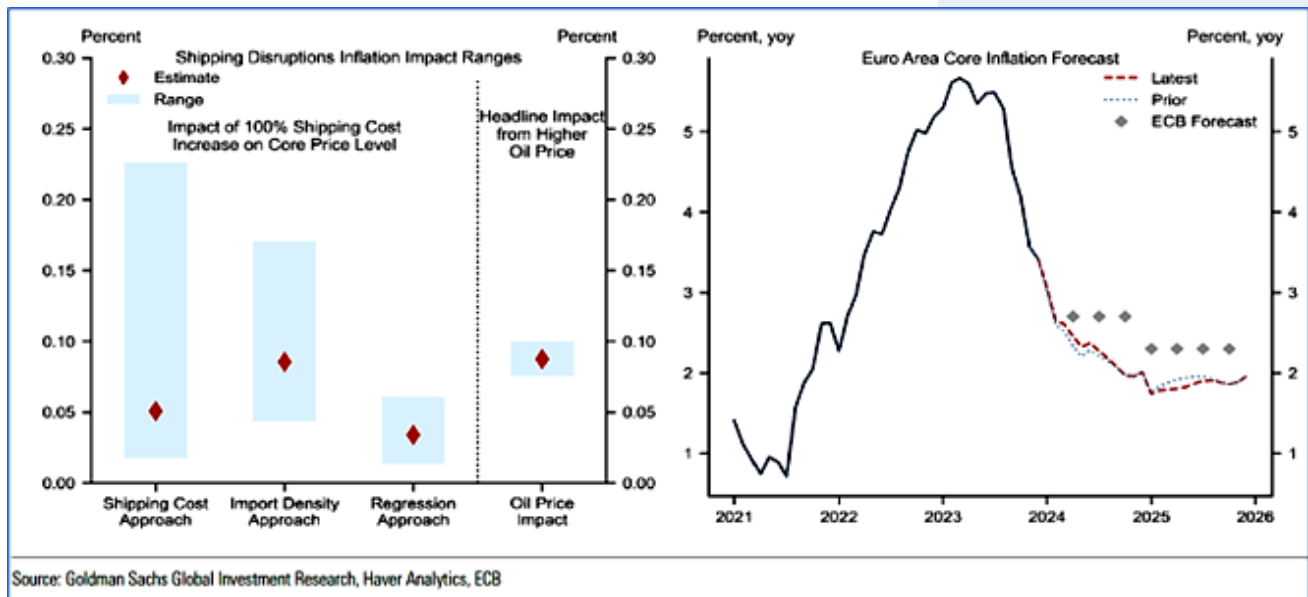
Gli analisti stanno calcolando aumenti fino al +100% nelle stime degli utili per operatori come AP Moller Maersk e Hapag Lloyd AG in Europa, ZIM Integrated Shipping e Mitsui OSK; si inizia a leggere anche del ricorso all'invio dei carichi via aereo laddove possibile.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO....SEGUE



Gli assicuratori hanno aumentato i premi fino a 10 volte su alcune tratte. Anche per loro le stime di utile sono in aumento per il 2024 se la crisi di Bab el-Mandeb si prolungasse.

E se l'inflazione dovesse effettivamente avere una fiammata a causa della situazione contingente e della conseguente speculazione generale, le banche centrali potrebbero anche decidere di posticipare i tagli nei tassi pianificati da tempo per l'estate 2024.



A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Bloomberg.com, Worldbank.org, cesitalia.org, Ecb.europa.eu, Federalreserve.gov, Unicredit research, Financial Times, Sole24Ore, Morgan Stanley Research, JPM Research, Banca Generali, CNBC.com, Goldman Sachs Research, Mazziero 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://vict.com.cn>, www.eia.gov/todayinenergy, Clarkson.com, freightwaves.com)



L'obiettivo della nuova normativa è quello di costruire una rete dei trasporti affidabile, continua e di alta qualità che garantisca una connettività sostenibile in tutta Europa senza interruzioni fisiche, colli di bottiglia e collegamenti mancanti.

RAGGIUNTO UN ACCORDO SULLA REVISIONE DEL REGOLAMENTO PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI (TEN-T)

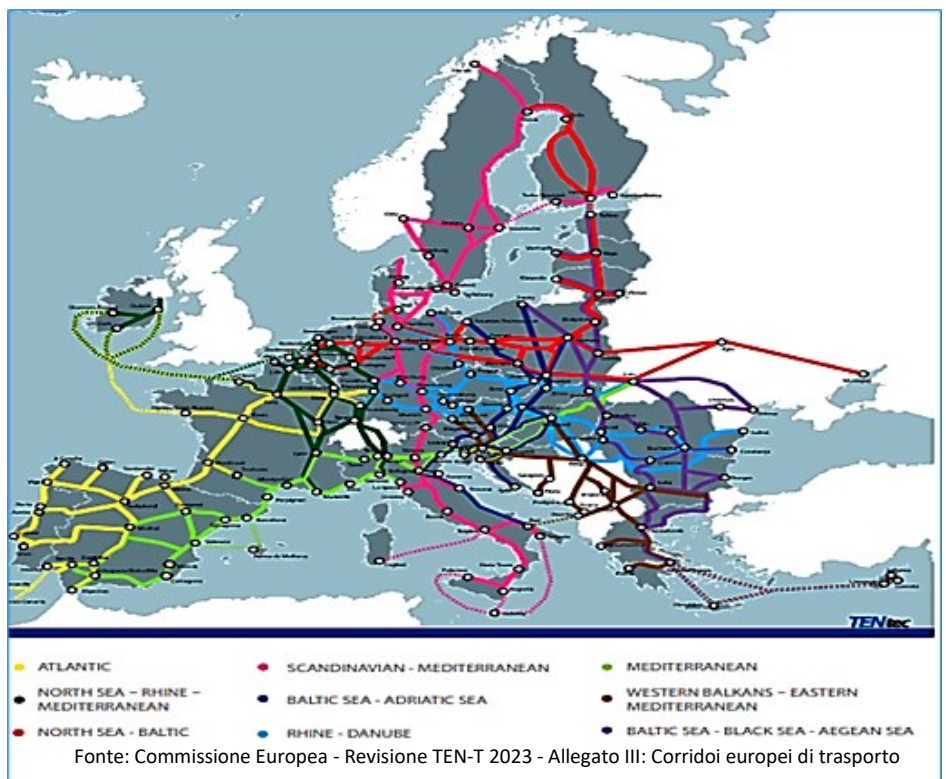
Il risultato dell'accordo provvisorio, raggiunto lo scorso 18 dicembre 2023 tra il Parlamento europeo e il Consiglio, prevede un nuovo Regolamento relativo all'efficiamento della rete transeuropea dei trasporti, che include forti incentivi per aumentare l'uso di forme di trasporto più sostenibili e per migliorare la multi-modalità all'interno del sistema di trasporto europeo.

L'obiettivo della nuova normativa è quello di costruire una rete dei trasporti affidabile, continua e di alta qualità che garantisca una connettività sostenibile in tutta Europa senza interruzioni fisiche, colli di bottiglia e collegamenti mancanti.

In tal modo, gli orientamenti concordati per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, con una nuova scadenza intermedia al 2040, tesa ad anticipare il completamento di progetti su larga scala, rappresentano il piano per la costruzione di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio e, come detto, qui di seguito, vedono un focus sulle ferrovie e sui collegamenti con Balcani occidentali, Ucraina e Moldavia.

Ma non è tutto. Per poter raggiungere l'obiettivo finale che, neanche a dirlo, è quello di incentivare l'uso di forme di trasporto più sostenibili e migliorare la multimodalità, la rete sarà sviluppata o ammodernata per fasi ovvero, entro il 2030 dovrà essere completata la rete centrale "core", mentre la rete centrale estesa "extended core" vedrà il suo completamento definitivo non prima del 2040, puntando invece a concludere entro il 2050 la rete globale "comprehensive".

Parallelamente, per garantire che la pianificazione delle infrastrutture risponda alle "reali esigenze operative", ovvero un'integrazione tra ferrovie, strade e vie navigabili, il nuovo Regolamento crea anche nove corridoi di trasporto europei, che secondo i co-legislatori "rivestono la massima importanza strategica" per lo sviluppo di flussi di trasporto sostenibili e multimodali in Europa, sia per merci che per passeggeri.



RAGGIUNTO UN ACCORDO SULLA REVISIONE DEL REGOLAMENTO PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI (TEN-T)...SEGUE

Ma vediamo ora, in dettaglio, quali sono i principali obiettivi vincolanti dell'accordo:

- Le linee ferroviarie passeggeri sulla rete centrale TEN-T e sulla rete centrale estesa consentiranno ai treni di viaggiare a 160 km/h o più velocemente, entro il 2040.
- Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) dovrà essere introdotto sull'intera rete TEN-T come unico sistema di segnalamento europeo in Europa, per rendere il trasporto ferroviario più sicuro ed efficiente.
- Entro il 2040, sulla rete stradale centrale ed estesa della TEN-T dovranno essere sviluppate aree di parcheggio sicure, in media ogni 150 km. Questo è fondamentale per garantire la sicurezza e condizioni di lavoro adeguate ai conducenti professionisti.
- Gli aeroporti, con oltre 12 milioni di passeggeri all'anno, dovranno essere collegati con il trasporto ferroviario a lunga percorrenza.
- Il numero di terminali di trasbordo deve svilupparsi in linea con i flussi di traffico attuali e previsti e con le esigenze del settore, migliorando anche la capacità di movimentazione presso i terminal merci. Ciò contribuirà a trasferire un maggior numero di merci verso modalità di trasporto più sostenibili e darà impulso al settore europeo del trasporto combinato.
- Tutte le 430 grandi città lungo la rete TEN-T dovranno sviluppare piani di mobilità urbana sostenibile per promuovere una mobilità a zero e a basse emissioni.
- Lo Spazio Marittimo Europeo mira a integrare lo spazio marittimo con altre modalità di trasporto in modo efficiente, fattibile e sostenibile. A questo scopo verranno potenziate le rotte marittime a corto raggio e ne verranno create di nuove, mentre verranno ulteriormente sviluppati i porti marittimi e i relativi collegamenti con l'entroterra.

Su quest'ultimo punto, relativamente ai porti europei ed al loro ruolo cruciale nella transizione energetica dell'Europa e nella sicurezza dell'approvvigionamento energetico, come da comunicato stampa ESPO del 12 gennaio scorso¹, l'Organizzazione europea dei porti marittimi sostiene fortemente la decisione dei colegislatori di includere i porti energetici nella rete di trasporti europea (TEN-T), ribadendo che, in conformità con la richiesta avanzata dalla stessa ESPO, la posizione di un porto nella rete TEN-T dovrà essere ora valutata non solo sulla base del tonnellaggio, ma anche del suo contributo alla transizione energetica. Ciò rafforza il concetto che i porti, peraltro, si stanno trasformando da "emporio" in cui si movimentano i carburanti, a veri "hub energetici".

Inoltre, altra novità interessante riguarda la connettività con i paesi terzi vicini. A questo proposito c'è da dire che il nuovo Regolamento non poteva tralasciare il tema delle tensioni geopolitiche in atto. Proprio in risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, i collegamenti di trasporto con i paesi terzi vicini saranno migliorati, integrando l'Ucraina, la Moldavia e i sei partner dei Balcani occidentali nei corridoi di trasporto europei di recente istituzione e declassando, al contempo, i collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia.

Altro elemento di rilievo riguarda l'allineamento dei piani nazionali degli Stati membri con la politica dell'UE in materia di trasporti, assicurando la coerenza tra i rispettivi piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti e le priorità del nuovo regolamento. I suddetti piani o programmi nazionali dovrebbero, quindi, tenere conto delle priorità stabilite nei piani di lavoro dei coordinatori europei e, una volta adottati, dovranno poi essere trasmessi alla Commissione.

A questo punto, in seguito all'accordo provvisorio raggiunto lo scorso dicembre, i lavori sul Regolamento rivisto proseguiranno a livello tecnico, prima di essere adottato formalmente dai colegislatori ed entrare in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gaz-

... relativamente ai porti europei ed al loro ruolo cruciale nella transizione energetica dell'Europa e nella sicurezza dell'approvvigionamento energetico, come da comunicato stampa ESPO del 12 gennaio scorso¹, l'Organizzazione europea dei porti marittimi sostiene fortemente la decisione dei colegislatori di includere i porti energetici nella rete di trasporti europea (TEN-T), ribadendo che, ..., la posizione di un porto nella rete TEN-T dovrà essere ora valutata non solo sulla base del tonnellaggio, ma anche del suo contributo alla transizione energetica. Ciò rafforza il concetto che i porti, peraltro, si stanno trasformando da "emporio" in cui si movimentano i carburanti, a veri "hub energetici".

RAGGIUNTO UN ACCORDO SULLA REVISIONE DEL REGOLAMENTO PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI (TEN-T)...SEGUE

zetta ufficiale dell'Unione Europea.

Per finire, si segnala che il lancio della nuova TEN-T e dei suoi nove nuovi corridoi di trasporto europei, così come il finanziamento delle relative infrastrutture, saranno un tema chiave di discussione in occasione di "Connecting Europe Days 2024", il più importante evento annuale dedicato al settore della mobilità, che si terrà a Bruxelles dal 2 al 5 aprile 2024².

Note:

- 1) <https://www.espo.be/news/europes-ports-welcome-ten-t-agreement-ten-t-is-put>
- 2) https://transport.ec.europa.eu/connectingeuropedays_en



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

UN FLASH SULL'ANDAMENTO DELL'ECONOMIA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA-GIULIA

Il 24 gennaio scorso l'Ufficio Studi di Confindustria Udine ha reso noti i dati sull'andamento dell'economia della Regione Friuli-Venezia Giulia, elaborati su dati Prometeia e aggiornati a gennaio 2024; il PIL è previsto aumentare dello 0,5% nel 2024 e dell'1,0% nel 2025; di seguito una tabella che riassume gli indici dei principali fattori economici registrati dal 2020 e stimati per il biennio 2024-2025:

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA - INDICI PRINCIPALI FATTORI ECONOMICI						
PERIODO 2019-2025 - DATI IN %						
periodo	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PIL - prodotto interno lordo	-8,40%	8,7%	3,8%	0,8%	0,5%	1,0%
CF - consumi delle famiglie	-10,40%	5,6%	5,0%	1,4%	1,5%	1,2%
IFL - investimenti fissi lordi	-8,30%	22,7%	8,0%	0,1%	-1,2%	1,5%
EXP - export	-7,30%	21,1%	9,6%	-4,3%	2,0%	2,8%
Tasso di disoccupazione	5,80%	5,8%	5,4%	4,9%	4,7%	4,5%

dati di Confindustria Udine - dati previsionali

Riportiamo di seguito alcuni stralci del documento di Confindustria Udine:

"Il quadro macroeconomico quest'anno risente ancora dell'irrigidimento delle condizioni monetarie e creditizie per famiglie ed imprese conseguente al rialzo dei tassi di interesse (5,6% tasso medio sui nuovi prestiti bancari alle imprese, 4,5% tasso medio su nuovi mutui per le famiglie per l'acquisto di abitazioni). Il prossimo anno il Pil è stimato in leggero rialzo rispetto al 2024 (e +5,8% sul 2019) per effetto anche dell'auspicato taglio dei tassi."

"Per quanto riguarda le componenti della domanda, i consumi delle famiglie (CF) dovrebbero continuare ad espandersi ad un ritmo superiore a quello del Pil, +1,5% nel 2024 e +1,2% nel 2025, beneficiando del parziale recupero del potere d'acquisto delle famiglie, superando già quest'anno di 2,2 punti percentuali il livello pre-pandemico."

"Gli investimenti (IFL), dopo essere cresciuti nel quadriennio 2019/2023 del 21,7%, sono previsti frenare, -1,2%, nel 2024, risentendo degli elevati costi di finanziamento e dell'esaurirsi degli effetti legati agli incentivi nel settore edile. Un leggero aumento il prossimo anno, +1,5% deriverebbe dagli interventi del PNRR che dovrebbero dispiegare i massimi effetti."

"Le esportazioni (EXP) di beni in volume, nonostante l'andamento ancora deludente della domanda tedesca, sono previste in recupero (+2% nel 2024, +2,8% nel 2025), coerentemente con un quadro del commercio internazionale più favorevole."



UN FLASH SULL'ANDAMENTO DELL'ECONOMIA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA-GIULIA...SEGUE

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA - ANDAMENTO PRINCIPALI FATTORI ECONOMICI								
PERIODO 2019-2025 - DATI IN MILIONI DI EURO								
periodo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	CAGR
PIL - prodotto interno lordo	37.566	34.417	37.394	38.833	39.146	39.359	39.748	0,95%
NI	100	92	100	103	104	105	106	
CF - consumi delle famiglie	23.009	20.608	21.759	22.856	23.181	23.523	23.816	0,58%
NI	100	90	95	99	101	102	104	
IFL - investimenti fissi lordi	7.313	6.708	8.233	8.894	8.899	8.792	8.923	3,37%
NI	100	92	113	122	122	120	122	
EXP - export	14.959	13.871	16.805	18.423	17.623	17.975	18.476	3,58%
NI	100	93	112	123	118	120	124	

elaborazione AIOM su dati di Confindustria Udine - dati previsionali

“Dal lato dell’offerta, il valore aggiunto dell’industria è previsto solo in parziale ripresa (- 1,5% nel 2023, +0,1% nel 2024, +0,8% nel 2025), subendo la debole fase congiunturale dei principali partner, in particolare della Germania. In contrazione il comparto delle costruzioni (-0,4% nel 2023, -4,4% nel 2024, -3,4% nel 2025), mentre si stima prosegua l’espansione in quello dei servizi (+1,8% nel 2023, +1% nel 2024, +1,3% nel 2025).”

“L’inflazione al consumo è scesa lo scorso dicembre al +1,3% annuo in FVG. Era +10,6% a dicembre 2022. Si mantiene più elevata, viceversa, in Germania (+3,8%), Francia (+4,1%), Eurolandia (+2,9%). L’inflazione di fondo continua a seguire un percorso di rientro più graduale e si porterà in Italia sotto il 2% solo il prossimo anno.”

“Un primo taglio dei tassi BCE di 25 punti base (attualmente 4,50%) è atteso non prima di aprile (complessivamente si attende un calo di circa 150 punti base entro la fine del 2024).”

<https://www.confindustria.ud.it/schede/scheda/23627>



NOTIZIE FLASH



SUSTAINABLE BLUE ECONOMY: IN ARRIVO IL SECONDO BANDO DEL PARTENARIATO EUROPEO

La nuova Sustainable Blue Economy Partnership ha annunciato la pubblicazione del secondo bando transnazionale, in apertura il 1° febbraio 2024.

Il bando mira alla realizzazione di progetti di ricerca e innovazione in una delle seguenti 4 aree prioritarie:

- **Digital Twins of the Oceans (DTO) at regional sub basin scale**
- **Blue economy sectors, development of marine multi-use infrastructures**
- **Planning and managing sea-uses at the regional level**
- **Blue Bioresources**

Le proposte dovrebbero prendere in considerazione un minimo di due bacini marini europei tra cui i mari regionali europei come il Mar Adriatico, il Mar Egeo, l'Artico, il Mare di Barents etc., ma devono provenire da almeno 2 diversi bacini del Mare europeo, ossia: il Mar Baltico, il Mar Nero, il Mar Mediterraneo, il Mare del Nord e l'Oceano Atlantico.

Possono candidarsi i consorzi composti da almeno tre enti legali indipendenti provenienti da tre diversi Stati partecipanti (dei quali minimo due Paesi membri UE o paesi associati di Horizon Europe).

Scadenze:

- **Data apertura: 01/02/2024 (presentazione della pre-proposta: 10 aprile 2024)**
- **Data chiusura: 06/11/2024**

Beneficiari: Enti Locali e Pubblica Amministrazione, Enti di Ricerca, Grandi Imprese, PMI, Startup, altri soggetti

Stanziamiento € 35.000.000

Leggi i dettagli del bando in arrivo:

<https://www.bluepartnership.eu/news/get-ready-sustainable-blue-economy-partnerships-second-joint-transnational-call>

NUOVA ALLEANZA GLOBALE(?) MAERSK - HAPAG LLOYD (CONSORZIO GEMINI)

Alla scadenza dello storico binomio 2M (Maersk-MSK) a gennaio 2025 i due mega vettori separano le loro strade.

MSK (che nel frattempo è diventata il più grande vettore mondiale) ha dichiarato che intende procedere da sola.

Progetto immane, ma tecnicamente alla portata di questo grande armatore che possiede sia le idee che la lungimiranza e la flessibilità di manovra imprenditoriale ed operativa per perseguirlo.

Maersk ora annuncia una alleanza consortile con Hapag Lloyd (60/40), di fatto anticipando la fine o comunque il ridimensionamento della terza alleanza (The Alliance) a cui Hapag stesso partecipava con One (giapponesi) e la taiwanese Yang Ming.

Rimane per ora invariato l'assetto della seconda alleanza (Ocean Alliance) dove operano Cosco, CMA-CGM Evergreen. Quest'ultima alleanza peraltro trova le società partner tutte legate per un verso o per l'altro ai cinesi, CMA-CGM per legami finanziari, Evergreen per aspetti (geo)politici.



NOTIZIE FLASH

NUOVA ALLEANZA GLOBALE(?) MAERSK - HAPAG LLOYD (CONSORZIO GEMINI) ... SEGUE

Se guardiamo più in particolare agli effetti che questi profondi stravolgimenti, ancora assolutamente da definire e stabilizzare, potranno avere nei collegamenti con l'Alto Adriatico Orientale e quindi anche con Trieste, possiamo intanto commentare così:

Gemini ha già informato che non scalerà più Trieste con i servizi principali (e quindi con il vitale servizio Far East), bensì con un servizio feeder, mentre concentrerà le operazioni sui porti di Koper e Rijeka, presumibilmente concentrando su quest'ultimo anche parte degli storici trasbordi che ruotavano via Trieste TMT da quindici anni e servivano i porti adriatici di Venezia, Ravenna e Ancona ai quali ora si dovrà aggiungere anche Trieste.

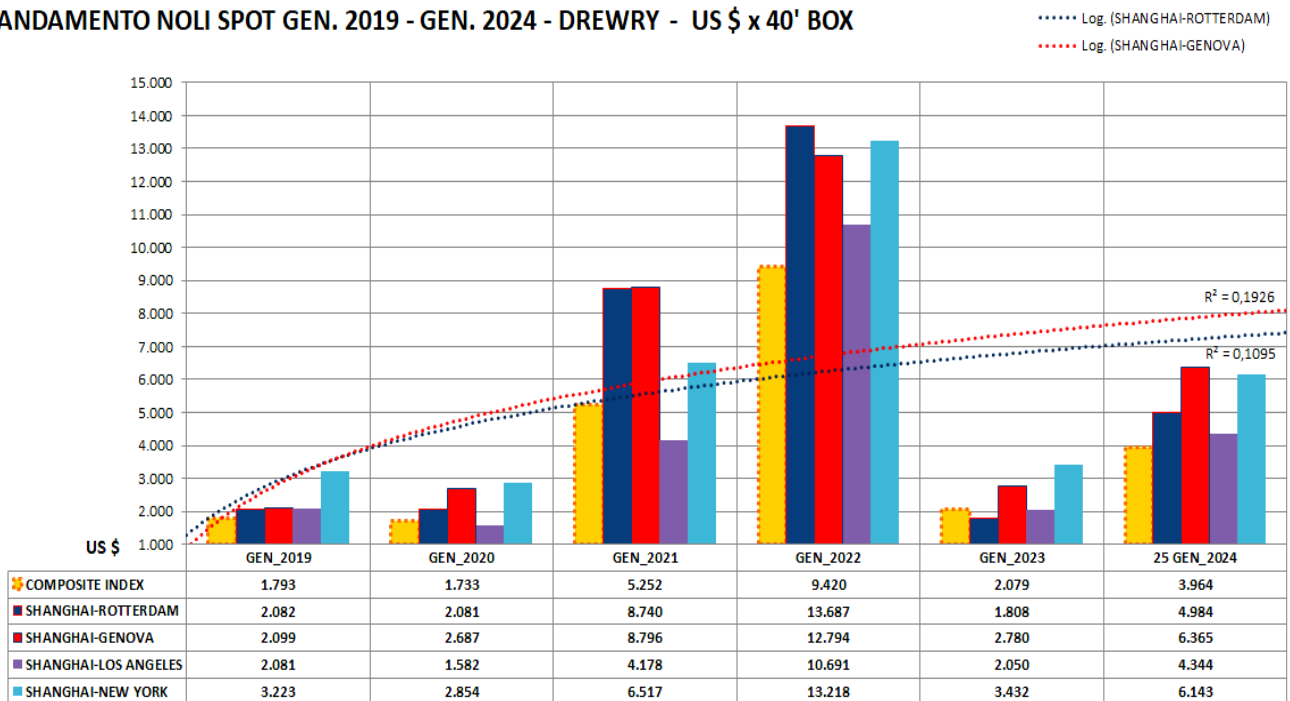
Dal punto di vista del transit time e del nolo si ritiene che non ci siano impatti significativi e quindi i caricatori non dovrebbero subire conseguenze anzi per paradosso se le oceaniche toccheranno prima Rijeka e poi Koper il t/t Far East/Trieste potrebbe beneficiare di un giorno o forse due in meno e forse addirittura di un t/t inferiore a quella che sarà la sua principale concorrente ovvero la MSC.

Trieste perderà quindi un significativo numero di movimenti di trasbordo che sperabilmente potranno essere rimpiazzati dai maggiori apporti di traffico import/export da parte di MSC, che è il soggetto maggiormente interessato al suo sviluppo anche per la fitta rete intermodale su ferro avviata e sviluppata da tempo.

Per gli altri vettori che hanno un impatto attuale in volumi decisamente inferiore su Trieste ci riserviamo di approfondire in tempi successivi anche considerando le profonde incertezze determinate dalla crisi del Mar Rosso in corso e dalle estreme difficoltà della soluzione o almeno stabilizzazione del conflitto in Israele, causa principale ma non unica (la guerra civile "dimenticata" nello Yemen ed altri teatri di instabilità) della sicurezza del transito in questo strategico braccio di mare, porta di accesso al Canale di Suez.

Dal punto di vista del transit time e del nolo si ritiene che non ci siano impatti significativi e quindi i caricatori non dovrebbero subire conseguenze anzi per paradosso se le oceaniche toccheranno prima Rijeka e poi Koper il t/t Far East/Trieste potrebbe beneficiare di un giorno o forse due in meno e forse addirittura di un t/t inferiore a quella che sarà la sua principale concorrente ovvero la MSC.

ANDAMENTO NOLI SPOT GEN. 2019 - GEN. 2024 - DREWRY - US \$ x 40' BOX





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

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

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

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

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

Hanno collaborato a questo numero:

Sergio Bologna, Giovanna Visco, Giulia Borrini, Maria Di Florio, Danilo Stevanato, Diego Stinco.

