



NEWSLETTER NR. 2_2024



Mentre questo numero della nostra Newsletter stava per andare in rete è giunta, inattesa, la notizia delle dimissioni di Zeno D'Agostino dalla Presidenza dell' AdSP del MAO. Avremmo voluto tracciare un bilancio della sua attività alla Presidenza dei porti di Trieste e Monfalcone, ma i lettori capiranno che ci sarebbe voluto un bel po' di tempo e questa Newsletter sarebbe uscita chissà quando. Perciò ci limitiamo per ora a dirgli "Zeno, grazie di tutto e tanti auguri!"

QUALE FUTURO PER TRIESTE

Il finanziamento pubblico di 245 milioni per la costruzione del Molo VIII, secondo terminal contenitori del porto di Trieste, solleva gli entusiasmi della comunità portuale cittadina. Circa 38 milioni sono destinati però a opere ferroviarie. Se consideriamo l'allungamento del Molo VII sul quale si sono impegnati gli attuali gestori per ottenere il prolungamento della concessione, la capacità

offerta dal porto triestino tra qualche anno sarà quasi raddoppiata. Noi abbiamo sempre considerato il Northern Range adriatico come un unico mercato. Se pensiamo alle opere in corso presso i porti di Rijeka e di Koper, nel giro di pochi anni la capacità disponibile in questo Range portuale, che oggi movimentata nel suo insieme – transhipment compreso - meno di quello che mo-

SOMMARIO

Quale futuro per Trieste.....1-2

Guerra Israele-Hamas—Crisi Mar Rosso—l'impatto sui collegamenti marittimi Far East-Europa.....2-9

Bussola—overview dello scenario macroeconomico.....9-11

I collegamenti di trasporto sostenibili tra Europa e Asia Centrale.....12-15

NOTIZIE FLASH

Aiuti di Stato a sostegno degli investimenti per l'uso dell'idrogeno nei processi industriali.....16

Partnership con la Serbia occasione per l'Europa.....16

QUALE FUTURO PER TRIESTE... SEGUE

...Trieste da sola non può invertire la tendenza, l'auspicio è che almeno riesca a difendere le competenze e il know how che le ha lasciato il suo glorioso passato nell'economia del mare, dalla cantieristica allo shipping, dalla finanza specializzata all'universo assicurativo, perché almeno nel settore che riguarda trattamento, manipolazione, trasporto delle merci – e tra queste soprattutto quelle energetiche – si crei un sistema sinergico che ne innalzi il valore aggiunto ...



vimenta da solo il porto di Genova, ma su mercati esteri emergenti, subirà un incremento notevole.

Il porto di Genova, e il range portuale Nord Tirrenico, non vedono crescere il traffico contenitori in maniera significativa da dieci anni a questa parte; invece, il tasso di crescita del Range Nord Adriatico è tra i più alti del Mediterraneo, ma questo è fisiologico quando si parte da volumi inferiori e, come detto sopra, si servono economie ancora in fase di crescita. Le incognite che si presentano oggi al mondo dell'economia del mare sono impressionanti, foriere di crollo di traffici ma anche di sviluppi inimmaginabili (sul piano delle energie rinnovabili o meno inquinanti, per esempio). Noi siamo d'accordo con chi auspica che Trieste rimanga un porto multipurpose, anzi, meglio, che Trieste non abbandoni la sua tradizione di porto commerciale innervato in un tessuto industriale. Da questo punto di vista la perdita della Wärtsila, una delle poche imprese 4.0. presenti in Italia, ci è parsa un danno che difficilmente potrà essere rimediato (ma che comunque, qualora si dovesse veramente realizzare l'impianto di produzione di carri ferroviari, sarà ridotto). Avremmo preferito anche che dalla sconfitta, dalla perdita di posti di lavoro, si fosse riusciti comunque a ricavare qualcosa di positivo per il territorio, un centro di resistenza e di produzione d'idee di matrice operaia, come è accaduto alla GKN, l'azienda di Campi Bisenzio, dove i lavoratori sono stati messi sul lastrico senza preavviso, come alla Wärtsila. Ma non si può avere tutto.

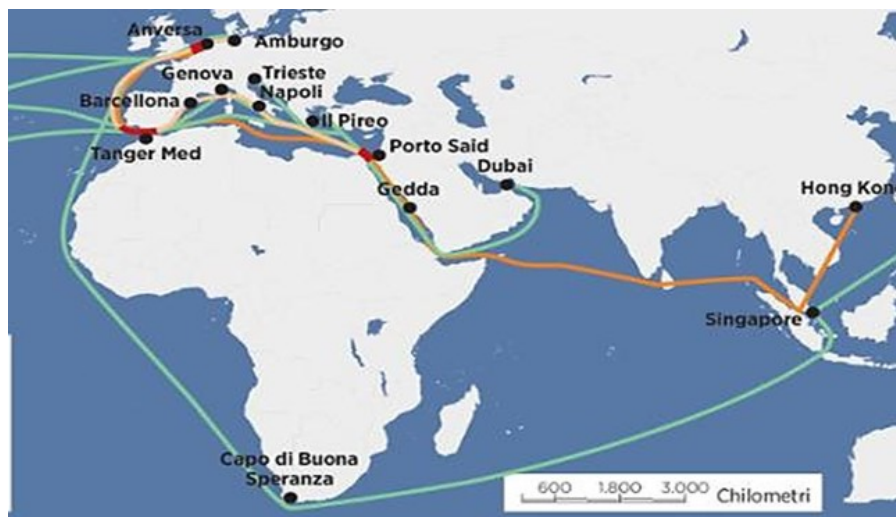
Siamo convinti però che quando si assiste a un fenomeno così drammatico e apparentemente inarrestabile, come quello della fuga del manifatturiero da un paese come l'Italia (Stellantis docet), quando si assiste alla totale impotenza dello Stato nel fermare questo fenomeno, quando si assiste a una fuga di aziende da un paese dove la flessibilità e la precarizzazione della forza lavoro ha raggiunto livelli altissimi, dove i salari invece di crescere sono diminuiti, dove lo spapolamento dell'azienda in una catena infinita di subappalti provoca continue morti sul lavoro, dove medici fuggono dagli ospedali pubblici e insegnanti dalle scuole, anche la proliferazione d'infrastrutture nei servizi di logistica e trasporto, la crescita come funghi di magazzini per la distribuzione dell'e-commerce, sono una magra consolazione.

In questo quadro preoccupante – al netto dei rischi geopolitici - poiché Trieste da sola non può invertire la tendenza, l'auspicio è che almeno riesca a difendere le competenze e il know how che le ha lasciato il suo glorioso passato nell'economia del mare, dalla cantieristica allo shipping, dalla finanza specializzata all'universo assicurativo, perché almeno nel settore che riguarda trattamento, manipolazione, trasporto delle merci – e tra queste soprattutto quelle energetiche – si crei un sistema sinergico che ne innalzi il valore aggiunto e si crei qualcosa che richiede forza lavoro altamente qualificata, qualcosa che faccia sì che lavoro manuale e lavoro intellettuale non diventino un'indistinta commodity, sostituibile ad libitum. Perché è la risorsa lavoro la maggiore ricchezza che abbiamo. Sono le scuole che la formano e le imprese che la impiegano a garantirne la sopravvivenza. Gettarla al vento sarebbe un crimine. (s.b.)



GUERRA ISRAELE-HAMAS - CRISI MAR ROSSO L'IMPATTO SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI FAR-EAST EUROPA

Riproponiamo un nostro recente articolo, pubblicato anche da Adria Ports il 12 febbraio scorso, con alcuni aggiornamenti, ritenendo la questione ancora fonte di rilevante dibattito.



La questione Mediterraneo – Nord Europa

Si discute della questione circa la competitività tra i porti Mediterranei e il range portuale del Nord Europa in conseguenza della nuova situazione venutasi a determinare a seguito della crisi del Mar Rosso e delle conseguenti deviazioni decise dalle principali compagnie marittime sulla rotta via Capo di Buona Speranza, in alternativa a Suez.

Molti analisti del settore, più o meno introdotti nella materia, si sono posti l'interrogativo se tale situazione possa in qualche modo compromettere i collegamenti full-container da e per i porti del Mediterraneo e, in particolare, quelli da e per il bacino Adriatico, vista la sua posizione più decentrata rispetto al quadrante occidentale.

In particolare, il team di esperti guidato da Theo Notteboom, in un editoriale del 14 febbraio uscito sui media specializzati (<https://rdcu.be/dzbHo>) ha esaminato tale questione precisando quanto segue (riportiamo testualmente):

“The Mediterranean Sea as a temporary cul-de-sac the rerouting of vessels via the Cape implies that the role of the Mediterranean Basin, Romans’ ‘Mare Nostrum’ and, to some (Haralambides 2023), the ‘hub-of-hubs’ that connects four continents, may be seriously affected.

The Mediterranean Sea has become a de facto maritime cul-de-sac, with vessels entering and exiting via the Straits of Gibraltar. In the container market, this unique situation might incentivize carriers to split services on core Asia–Europe routes by making more intensive use of transshipment hubs near the Straits of Gibraltar; i.e., not only Tanger Med and Algeciras, but also Sines and Valencia—possibly continuing on their way to the US East Coast-, and the large north European hubs (Rotterdam, Antwerp-Bruges, Hamburg to name but a few). Similar alternatives (i.e., of splitting services to US East Coast, southern and northern Europe) could potentially be offered by the West African ports of Abidjan, Coto-

Molti analisti del settore, più o meno introdotti nella materia, si sono posti l'interrogativo se tale situazione possa in qualche modo compromettere i collegamenti full-container da e per i porti del Mediterraneo e, in particolare, quelli da e per il bacino Adriatico, vista la sua posizione più decentrata rispetto al quadrante occidentale.

...Vi sono ovviamente opinioni diversificate e, in ogni caso, tutte le analisi allo stato possono considerarsi solamente delle ipotesi, sulle quali dovremo certamente attendere le decisioni che le singole compagnie marittime assumeranno a medio-lungo termine, qualora la crisi non dovesse risolversi entro il primo semestre dell'anno.

nou, Lagos and Lomé (Chen et al. 2020).

Such operational contingency measures would alleviate the pressure on the utilization of the larger deep-sea vessels and make it somewhat easier to address any capacity shortfalls caused by rerouting via the Cape."

Una chiave di lettura che ci sembra un po' affrettata e tendenzialmente di parte, in quanto non tiene conto dei flussi del traffico consolidati, infatti, secondo l'ultimo Report di SRM "Ports Infographics 2024, il peso totale della movimentazione container nei porti dell' area Med (West-Med, East Med, Nord-Africa, Black Sea) , è cresciuto dal 47% del 2013 al 52% del periodo gen-sett_2023 e il divario con i porti del Nord Europa (con il 41%) è in costante diminuzione, quindi un "cul-de-sac" ben colmo, difficile da sostenere semplicemente con i trasbordi negli hub di Tanger Med, Algeciras, Valencia ecc.

C'è inoltre da considerare che imboccando Suez da Nord può essere servita tutta l'area del Mar Rosso, lasciata temporaneamente sguarnita a seguito dei dirottamenti via Capo di Buona Speranza.

Quindi uno scenario tutto da ridisegnare secondo schemi completamente nuovi.

L'analista XENETA, per altro verso, in un report del 22 febbraio scorso ([> Read Now](#)) si è limitato ad analizzare l'effetto della crisi del Mar Rosso sui noli, in particolare quelli in export verso tale area e il Far East; il report in particolare riferisce quanto segue:

"... Diversions away from the Suez Canal have hit ocean freight trades hard from Asia to the Mediterranean, North Europe, and US East Coast. However, it could be argued cargoes moving in the opposite direction on the backhauls have been hit even harder by these surcharges.

Effect on Mediterranean to Far East, surcharges are spread in the range of USD 400 (mid low) and USD 1 100 (mid high) per FEU, with an average of USD 639.

For a standard FEU, the Red Sea surcharge for exports out of the Mediterranean on long term contracts sits higher than North European exports, with a spread of USD 162.

However, while the market low for both of these trades sits at USD 400, the market high sits at USD 1 295 for the Mediterranean and USD 750 for North Europe.

Bringing a reefer out of North Europe heading for Far East, the average surcharge sits at USD 1007 per box."

Vi sono ovviamente opinioni diversificate e, in ogni caso, tutte le analisi allo stato possono considerarsi solamente delle ipotesi, sulle quali dovremo certamente attendere le decisioni che le singole compagnie marittime assumeranno a medio-lungo termine, qualora la crisi non dovesse risolversi entro il primo semestre dell'anno.

Per una valutazione il più obiettiva possibile, si espongono di seguito alcune considerazioni basate su fatti e numeri, parametri che si ritengono più attendibili rispetto alle sensazioni a pelle.

Scenario 1 – le distanze marittime e il transit time

Il grafico che segue riporta le distanze marittime dei due principali porti mediterranei di nostro interesse, Genova per il bacino Ovest e Trieste per quello Est, dei quattro rispettivi porti competitivi del Nord Europa da Tangeri, che con i nuovi itinerari è diventato il punto di snodo della rotta Far-East / Europa.

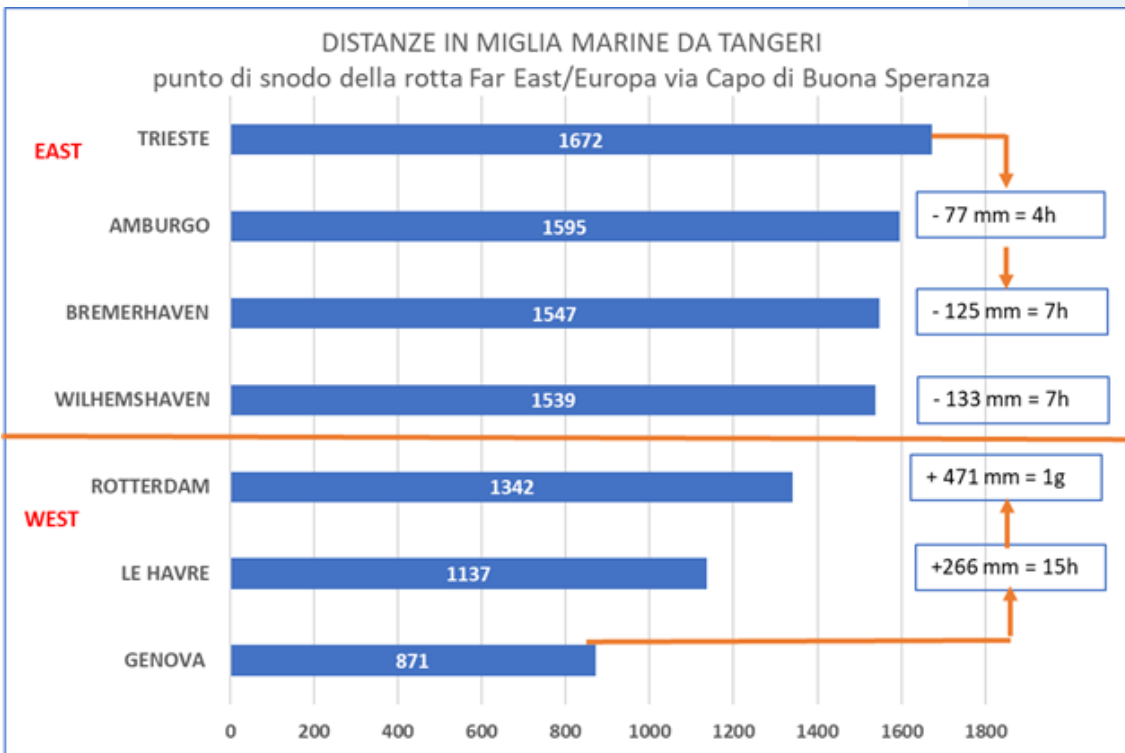
Il porto di Genova rimane competitivo in termini di distanza e transit time rispetto ai due principali concorrenti di Le Havre e Rotterdam, peraltro il punto cruciale di debo-



GUERRA ISRAELE-HAMAS - CRISI MAR ROSSO... SEQUE

lezza rimane quello dei collegamenti intermodali con l'hinterland, Genova infatti esplica una funzione prevalentemente dedicata al mercato nazionale, solamente di recente ha avviato dei collegamenti con il mercato del Centro Europa, ma le difficoltà e le restrizioni di capacità/treno determinate dai valichi alpini rappresentano ancora un gap fondamentale in termini di costi e di resa.

Relativamente al Porto di Trieste, rispetto ai suoi tradizionali competitor del Nord, la differenza in termini di distanza e transit time è piuttosto limitata, 77 miglia marittime in più rispetto ad Amburgo, 4 ore scarse di navigazione, 125 miglia marine con Bremerhaven, 7 ore circa di navigazione; differenze che sono da considerarsi quasi irrilevanti.



Fonte: Sea distances (<https://sea-distances.org/>)

Scenario 2 – il network dei collegamenti ferroviari intermodali con l'hinterland del Centro-Est Europa

Al giorno d'oggi la competitività di un porto non si misura più solamente con l'efficienza e la capacità di "banchina", ma soprattutto con la sua connettività con il mercato di riferimento, rappresentata dalla frequenza e capacità dei collegamenti di trasporto stradale e specialmente ferroviario, vale a dire treni intermodali regolari e affidabili, prevalentemente articolati su di una resa "giorno A-giorno B", cioè entro le 48 ore di circolazione, inclusi i tempi di carico/scarico.

A suffragio della tesi che si intende porre in evidenza, di seguito si riportano i dati relativi ai collegamenti ferroviari intermodali per il trasporto di container, con origine e destinazione sui tre porti del Nord Adriatico dove fanno scalo diretto le navi delle due alleanze 2M (Maersk, MSC) e Ocean A. (CMA-CGM, Cosco, Evergreen), Trieste, Koper e Rijeka che assieme, nel 2023 hanno totalizzato un traffico in/out di 2,3 milioni di Teu.

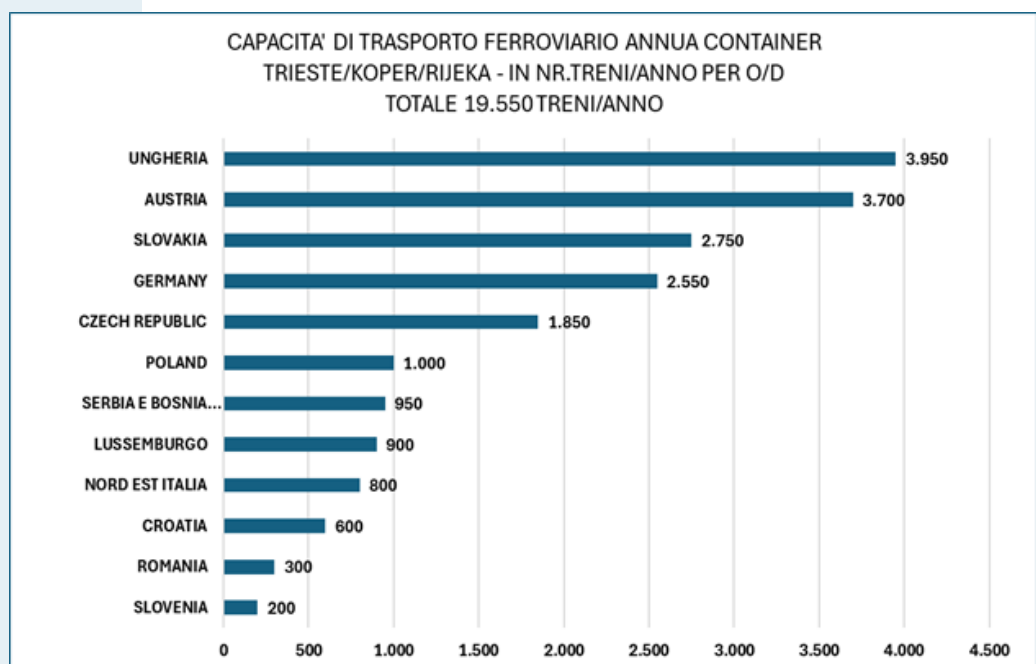


GUERRA ISRAELE-HAMAS - CRISI MAR ROSSO...SEGUE

...Da rilevare inoltre che a seguito dei lavori di potenziamento e ammodernamento del "network" ferroviario attualmente in corso in tutti e tre i porti con orizzonte 2026/2028, le capacità di trasporto ferroviario per tutti e tre gli scali registreranno un indice di incremento dell'ordine del +30/50%...

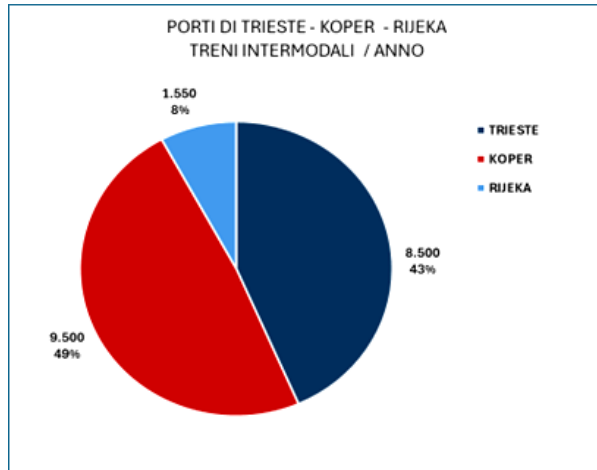
Nei due grafici che seguono vengono riportati il numero dei treni/anno per paese di origine/destinazione, per un totale di 19.550 tratte/treno e la rispettiva capacità di offerta di trasporto, pari complessivamente su base annua a 1.173.000 Teu, il che comporta per la modalità ferroviaria uno share medio del 51% rispetto al totale movimentato, dato estremamente rilevante ai fini della valutazione del parametro di affidabilità del bacino portuale considerato.

Da rilevare inoltre che a seguito dei lavori di potenziamento e ammodernamento del "network" ferroviario attualmente in corso in tutti e tre i porti con orizzonte 2026/2028, le capacità di trasporto ferroviario per tutti e tre gli scali registreranno un indice di incremento dell'ordine del +30/50%, il che renderà il bacino portuale del Nord Est Adriatico ancora più competitivo in termini di capacità ed efficienza.



GUERRA ISRAELE-HAMAS - CRISI MAR ROSSO... SEGUE

Il grafico successivo riporta la suddivisione del numero complessivo dei treni/anno per singolo porto, dal quale si evince la graduatoria, con Koper in prima posizione, con 9.500 treni/anno, considerata la prevalenza di flussi di traffico con origine/destinazione nel bacino orientale del Centro-Europa, seguita da Trieste con 8.500 treni/anno e da Rijeka con 1.550.



Analizzando per i tre porti il numero dei treni/settimana per singolo paese di origine/destinazione, emergono le posizioni ricoperte dagli stessi in ragione della loro competitività data dalla posizione e dalle scelte operative di inoltro dei carrier, dei ricevitori e dei caricatori.

Per Trieste la posizione dominante si ha relativa-

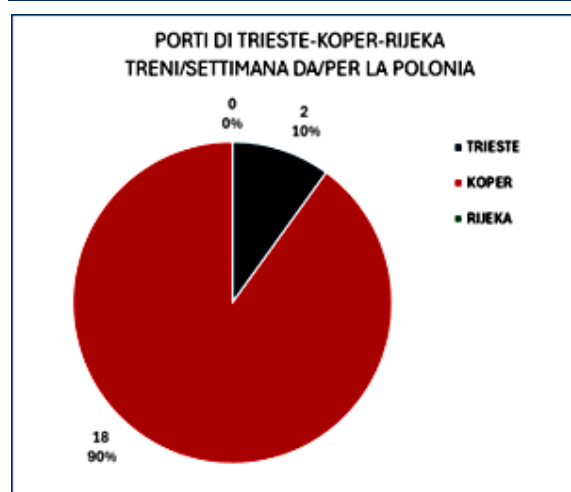
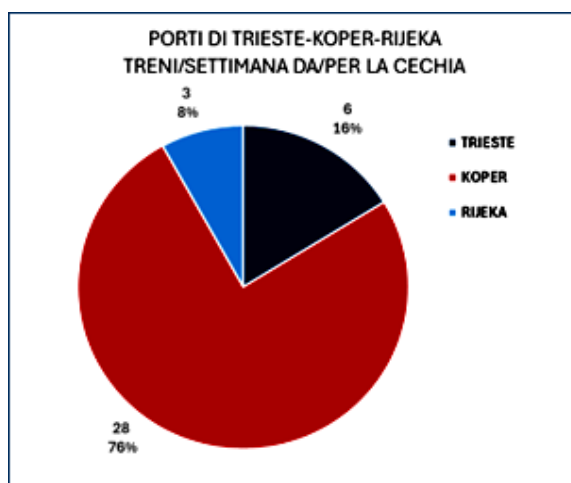
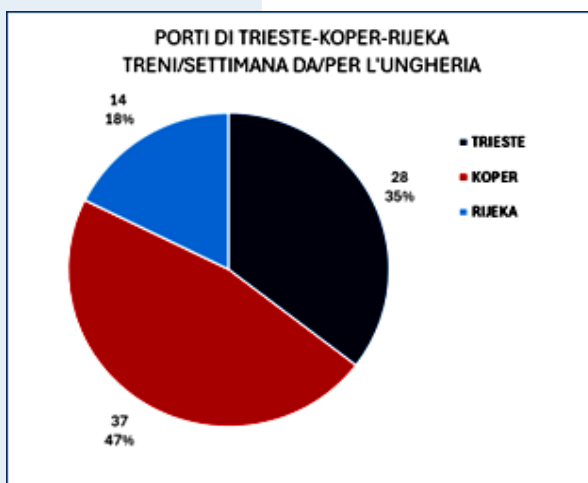
mente ai due principali mercati occidentali, Germania e Austria, con uno share rispettivamente del 94% e del 52%, come indicato nei due grafici che seguono:



Per gli altri paesi del quadrante orientale, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovakia e Polonia, come già accennato, Koper riveste una posizione più competitiva, sia in termini di transit-time, sia di costi di inoltro, ma va considerata per il futuro la crescente incidenza di Rijeka, dove sono in corso i lavori di allestimento del nuovo terminal container di Riva Zagabria, preso in gestione dal gruppo AP Moeller in partnership con un operatore croato e, inoltre, sono già in fase avanzata i lavori di potenziamento della linea ferroviaria Rijeka/Zagabria/Budapest.

Nei quattro grafici che seguono si indicano le attuali ripartizioni di numero/treni/settimana dei tre porti considerati con origine/destinazione Ungheria, Rep.Ceca, Slovakia e Polonia.

Per Trieste la posizione dominante si ha relativamente ai due principali mercati occidentali, Germania e Austria, con uno share rispettivamente del 94% e del 52%, come indicato nei due grafici che seguono:



...la via marittima Adriatica, a differenza di quanto asserito in passato, non rappresenta più una cosiddetta "deviazione", bensì riveste un potenziale di "cargo-inducement" particolarmente rilevante e di sicura attrazione per gli operatori dello shipping, in quanto rappresenta la via più breve e più economica per servire i mercati emergenti dell' Est Europa...

Esclusa l'Ungheria, dove le posizioni sono abbastanza bilanciate, negli altri tre paesi Koper copre allo stato un ruolo dominante, situazione che però, a medio termine, per le considerazioni su esposte, è prevedibilmente soggetta a modificarsi in favore del porto croato di Rijeka.

Ciò non di meno, una significativa influenza l'avranno le imminenti scelte di itinerario e scalo che saranno adottate dalle principali compagnie marittime, sia per quanto concerne gli itinerari diretti, sia per i servizi feeder dedicati, temporaneamente condizionate dalla crisi del Mar Rosso, per la quale non si prevede ancora una possibile via di uscita.

A conclusione di questa sommaria analisi, si ritiene opportuno sottolineare che la via marittima Adriatica, a differenza di quanto asserito in passato, non rappresenta più una cosiddetta "deviazione", bensì riveste un potenziale di "cargo-inducement" particolarmente rilevante e di sicura attrazione per gli operatori dello shipping, in quanto rappresenta la via più breve e più economica per servire i mercati emergenti dell' Est Europa, i quali, a loro volta, nonostante le alterne fasi di crisi, registrano tassi di crescita del PIL e della produzione industriale ben più dinamici rispetto al mercato europeo occidentale.

Gli attori in gioco su questo scenario, in ordine di volumi annui movimentati, sono MSC, CMA-CGM/COSCO, MAERSK e HAPAG LLOYD. Noi incrociamo le dita e auspi-

GUERRA ISRAELE-HAMAS - CRISI MAR ROSSO... SEGUE

chiamo che l'impianto logistico messo in opera negli ultimi anni dai tre porti Nord Adriatici costituisca un elemento cardine di orientamento per le decisioni che i carrier intendano adottare nella riconfigurazione degli itinerari diretti con il Far East.

FONTI DATI COLLEGAMENTI INTERMODALI FERROVIARI:

Società Alpe Adria Spa (<https://www.alpeadria.com/it/connessioni/>);

Trieste Marine Terminal (<https://www.trieste-marine-terminal.com/it/servizi-ferroviari-daper-trieste>)

Luka Koper (<https://www.luka-kp.si/en/services-terminals/port-connections/railway-connections/>)

Adriatic Gate Container Terminal, Rijeka (<https://www.ictsi.hr/en/zeljeznickiservisi>)

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

2024: la vita è fatta a scale

È da ottobre 2022 che le Borse azionarie salgono quasi ininterrottamente, per diversi motivi, tra cui la matematica dell'abbassamento dei tassi. Nel 2024 e 2025 sono previsti tagli ai tassi nonostante l'aspettativa del timing sia stata recentemente rivista e posticipata nell'ultimo mese e mezzo. La loro consistenza e le tempistiche, infatti, dipenderanno dall'andamento economico.

Le Banche Centrali negli ultimi decenni hanno incrementato la loro influenza sui mercati, attraverso il "toolbox" composto da Quantitative Easing e Quantitative Tightening, controllo della curva dei tassi, e forward guidance. Come spiegava Milton Friedman gli strumenti di politica monetaria sono paragonabili ad un miscelatore del rubinetto, con l'acqua che, fastidiosamente in ritardo, oscilla tra gelida e bollente. Individuare la posizione giusta è un lavoro di fino. La politica monetaria influenza la domanda in maniera imprecisa: solitamente variano dapprima i prezzi di mercato, poi segue l'impatto sul costo del credito nell'economia reale.

Stavolta però oltre ad uno stock di risparmio "pandemico", l'aumento dei mutui ipotecari a tasso fisso ha ridotto la sensibilità della spesa all'innalzamento dei tassi.

Ancora, l'aspettativa di tassi in calo ha fatto riprendere i mercati immobiliare e borsistico.

Questi fattori hanno reso meno efficaci le misure di politica monetaria (si stima un -30% di efficacia), rendendo probabile un allungamento delle tempistiche di rientro dei tassi. La preoccupazione delle autorità monetarie è evitare un indebitamento eccessivo.

Ricordiamo in primis i motivi per cui l'ECB procedeva ai rialzi dei tassi da inizio 2022:

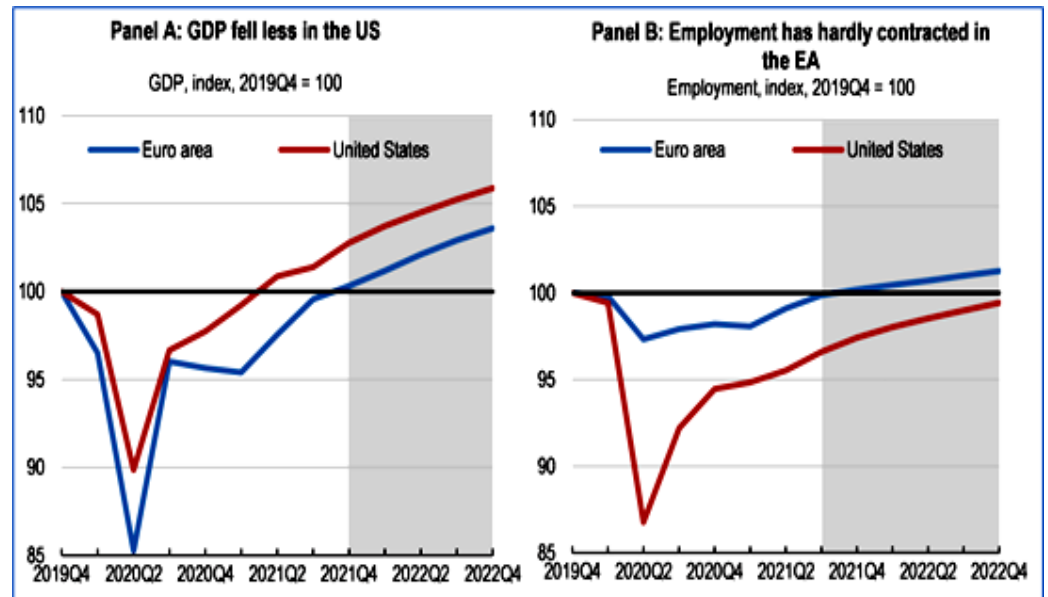
1. La ECB è partita da tassi negativi e un QE molto forte per cui ad inizio 2022 pareva che "normalizzare" la situazione fosse la cosa sensata da fare, per agevolare il rientro dell'inflazione al classico 2%.
2. La ECB inizialmente fece qualche errore di valutazione, eccedendo nelle misure restrittive, timorosa di una spirale inflazionistica, con il conseguente enorme danno reputazionale di non aver agito in modo tempestivo ed efficace.
3. La ECB era preoccupata che, se non avesse seguito la Fed, pesanti conseguenze si sarebbero abbattute sul cambio Euro/Dollaro, con un crollo del valore dell'Euro. Gli investitori, infatti, avrebbero preferito titoli obbligazionari americani a maggiore rendimento.

Il tema fondamentale che emerge è la forbice che si è creata negli scorsi anni tra Europa e USA. Infatti, la differenza nella performance economica nelle due aree è evidente.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO ...SEGUE

In sostanza, se in USA la possibilità di crescita robusta è verosimile, in Europa invece la situazione è di stallo. Quindi, a questo punto Fed e Bce avrebbero interessi divergenti: la FED potrebbe tranquillamente mantenere i tassi ai livelli attuali più a lungo, per raffreddare l'economia, senza mettere in pericolo la crescita economica; alla BCE invece potrebbe interessare procedere con i primi tagli da giugno in poi, per scongiurare un 2024 a crescita negativa.



Source: OECD Economic Outlook 110 database; and OECD calculations.

Le cause principalmente della debolezza europea sono imputabili a:

1. Perdite da bilancia commerciale in Europa, dovute a scarsa competitività dei prodotti europei a parità di prezzo rispetto ai prodotti dei paesi emergenti.
2. Il sostegno tramite politiche fiscali assai inferiore in Europa, a causa dei paletti di politica fiscale e limitazioni al debito.
3. La politica monetaria più restrittiva in Europa, in termini di tassi di interesse maggiori.
4. La maggiore flessibilità dell'economia USA, che si adatta in maniera resiliente agli shock anche grazie al mercato del lavoro poco tutelato, al contrario della burocrazia e della rete di regolamentazioni che ingessano l'economia in Europa.
5. Bassa domanda in Europa e conseguenti minori investimenti. Gli investimenti attuali sono il 4% in meno rispetto a quelli del 2019, mentre negli USA sono cresciuti del 7% rispetto al 2019. In Europa tra crisi demografica, alto costo dell'energia, fine del piano di sostegni post Covid, basse esportazioni, effetto in ritardo sui mutui e sui prestiti corporate (attualmente le spese per interessi su debito in media al 6% del margine lordo, ma si stima arriveranno al 12%), la domanda riparte con difficoltà.

In sostanza, se in USA la possibilità di crescita robusta è verosimile, in Europa invece la situazione è di stallo. Quindi, a questo punto Fed e Bce avrebbero interessi divergenti: la FED potrebbe tranquillamente mantenere i tassi ai livelli attuali più a lungo, per raffreddare l'economia, senza mettere in pericolo la crescita economica; alla BCE invece potrebbe interessare procedere con i primi tagli da giugno in poi, per scongiurare un 2024 a crescita negativa.

Difatti, la maggior parte dei membri del Federal Open Market Committee ritiene che il rischio di tagliare i tassi troppo presto sia maggiore rispetto a tagliarli troppo tardi. Dopo l'incontro di alcune settimane fa, i nuovi dati pubblicati hanno mostrato che l'inflazione statunitense è scesa meno del previsto a gennaio, mentre il mercato del lavoro statunitense rimane in condizioni straordinariamente buone.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACRO ECONOMICO...SEGUE

Se la Fed dovesse ritardare il primo taglio dei tassi, la BCE probabilmente procederebbe comunque ad abbassare i tassi. Altra scuola di pensiero, la BCE potrebbe mantenere i tassi fermi e ad alzarsi ancora un po' potrebbero essere quelli americani. Ma probabilmente Fed e Bce continueranno ad operare a braccetto, ed il risultato potrebbe essere un andamento rallentato dei tagli nel corso dei prossimi 18 mesi.

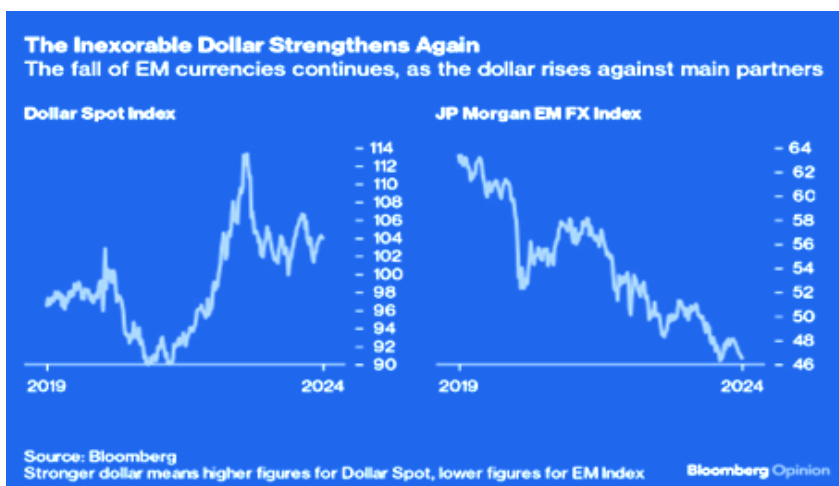
In questo scenario è ragionevole attendersi un indebolimento della valuta Euro, con un cambio che potrebbe muoversi in direzione 1,05 dollari per euro:

- L'America ha un'economia in stile "America First" da parecchio tempo: dalla crisi del 2008, e il breve boom delle commodities che ne era seguita, la globalizzazione ha iniziato a regredire. La crescita globale è rallentata; Europa, Cina e mercati emergenti sono stati i più esposti. Le politiche vincenti sono state quelle di indipendenza energetica, che hanno eletto gli USA a esportatore netto di energia, riducendo il rischio di shock nell'offerta.
- I tassi al momento favoriscono gli USA, con un'inflazione sì in discesa, ma meno che in altri mercati sviluppati.
- I mercati azionari galoppanti e le prospettive di utili continuano ad attrarre flussi sul dollaro.
- Un risultato elettorale positivo per Donald Trump potrebbe dare una ulteriore spinta al dollaro: la possibile nuova guerra commerciale a partire dalle prossime elezioni potrebbe fare da catalizzatore per la vendita delle altre valute versus il dollaro. Si pensi alla possibile introduzione di tariffe sulle importazioni negli USA. Ci sarebbero meno importazioni in USA, con conseguente minore surplus commerciale per i paesi che esportano verso gli Stati Uniti.

Concludendo, la situazione attuale vede confermata la possibilità di tagli nei tassi da giugno 2024, seppure non all'unanimità. Il dollaro potrebbe mantenersi forte o anche rafforzarsi.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Bloomberg.com, 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, Mazziro 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, CEPR eBook Monetary Policy Responses to Post-Pandemic Inflation, oecdoscope.blog, econbrowser.com)

L'America ha un'economia in stile "America First" da parecchio tempo: dalla crisi del 2008, e il breve boom delle commodities che ne era seguita, la globalizzazione ha iniziato a regredire. La crescita globale è rallentata; Europa, Cina e mercati emergenti sono stati i più esposti. Le politiche vincenti sono state quelle di indipendenza energetica, che hanno eletto gli USA a esportatore netto di energia, riducendo il rischio di shock nell'offerta.



I COLLEGAMENTI DI TRASPORTO SOSTENIBILI TRA EUROPA E ASIA CENTRALE

Che importanza ha, nello scenario geopolitico attuale, estremamente delicato e instabile, parlare di una nuova rete di trasporto alternativa tra Europa-Asia?

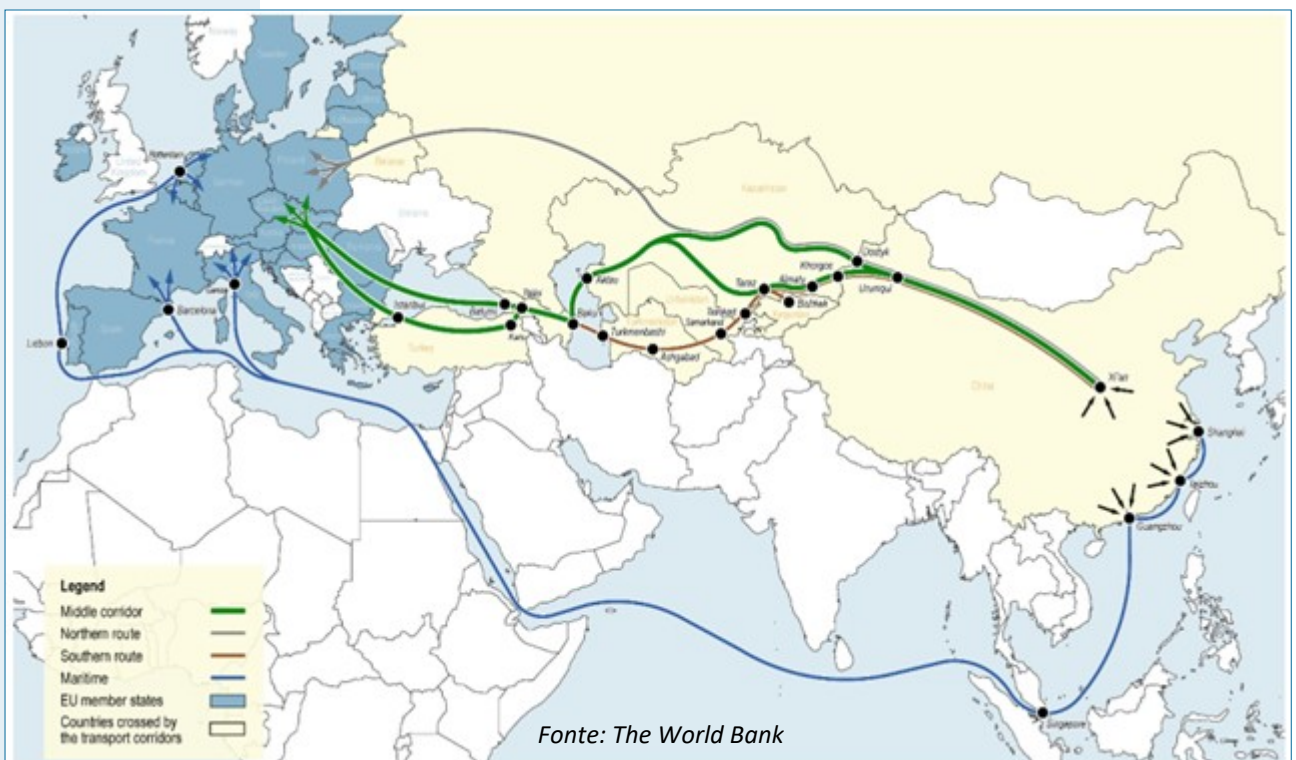
Gli eventi epocali che stiamo vivendo, dalla invasione dell'Ucraina da parte della Russia alla gravissima crisi in Medio Oriente, hanno sottolineato l'urgenza di trovare rotte commerciali alternative, affidabili ed efficienti tra Europa e Asia.

È pur vero che la straordinarietà degli eventi richiede però una adeguata straordinarietà di interventi.

Ecco, allora, che il **Corridoio Centrale dei trasporti** (v. figura sottostante), noto anche come via di trasporto internazionale transcaspica, che collega le regioni dell'Asia centrale e del Caucaso meridionale con i mercati cinese ed europeo, sembra assumere una valenza strategica per stimolare, con forme di investimento adeguate, il commercio, la connettività e la resilienza della catena di approvvigionamento, rappresentando così una valida alternativa di diversificazione delle rotte commerciali Asia-Europa.

È quanto emerge dal nuovo rapporto della Banca Mondiale "**Middle Trade and Transport Corridor**"¹, edito nel novembre 2023. Trattasi di un corridoio che, con le giuste politiche di investimento, collega i mercati cinese ed europeo attraverso l'Asia centrale e il Caucaso, rinvigorendo il commercio regionale e aumentando la connettività tra i paesi lungo tutto il percorso.

The MC among trade corridors connecting Europe and Asia



Sempre secondo il rapporto della Banca Mondiale, il corridoio può anche fornire resilienza e diversificazione delle rotte per il commercio di container Cina-Europa, proteggendo i paesi e le catene di approvvigionamento dagli shock geopolitici.

Inoltre, lungo l'intero percorso, che gravita principalmente su Kazakistan, Azerbaijan e Georgia, vengono identificate le misure prioritarie che possono trasformare questo corri-

I COLLEGAMENTI DI TRASPORTO SOSTENIBILI TRA EUROPA E ASIA CENTRALE...SEGUE

doio multimodale ferroviario e marittimo in una rotta commerciale vitale e affidabile.

Infatti, il rapporto rileva che, con i giusti investimenti e politiche adeguate, il corridoio centrale potrebbe triplicare i volumi degli scambi (+37% nel commercio intra-regionale e +28% nel commercio tra i paesi di cui sopra e l'Unione Europea) e dimezzare i tempi di viaggio lungo il percorso, entro il 2030.

Quindi, il piano d'azione identificato nel rapporto si focalizza su cinque punti chiave, ovvero:

- Fornire soluzioni logistiche per garantire operazioni senza interruzioni lungo l'intero corridoio.
- Riformare e semplificare processi e procedure, in particolare ai valichi di frontiera, per agevolare gli scambi di traffico e dati.
- Coordinare la digitalizzazione tra i vari operatori di trasporto per aumentare il tracciamento e ridurre i ritardi alle frontiere.
- Migliorare le prestazioni con rimozione dei colli di bottiglia durante il trasporto nel Mar Caspio e Mar Nero, e aumentare la produttività dei porti che si affacciano sui due mari.
- Concordare un sistema uniforme di priorità degli investimenti.

In questo contesto, si segnala che, a gennaio scorso, ha avuto luogo a Bruxelles il "**Global Gateway Investors Forum**" per la connettività dei trasporti tra l'UE e l'Asia centrale, con l'obiettivo di trasformare il corridoio di trasporto transcaspico in un percorso all'avanguardia, multimodale ed efficiente, che colleghi l'Europa e l'Asia centrale in non più di 15 giorni. Una rotta su cui, secondo le stime della Banca Mondiale, il flusso di merci potrebbe superare gli 11M di tonnellate, entro il 2030, se i progetti di sviluppo infrastrutturale verranno implementati seguendo le raccomandazioni riportate nel rapporto della Banca.

Oltre ai Paesi del G7, il Forum degli investitori ha riunito nella capitale europea rappresentanti della Commissione Europea, degli Stati membri dell'UE, dei Paesi dell'Asia centrale, del Caucaso e della Turchia ed ha generato "un impegno per **10 miliardi di euro di investimenti** per sviluppare una connettività di trasporto sostenibile", come annunciato dal vicepresidente esecutivo della Commissione Europea Valdis Dombrovskis.

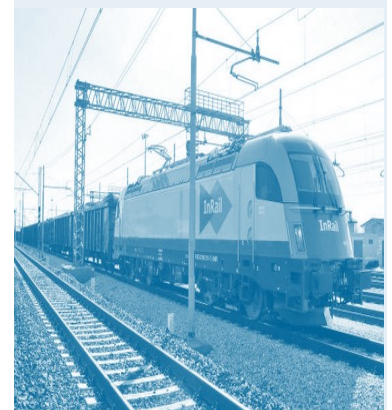
L'impegno di dieci miliardi di euro è una combinazione di investimenti in corso e programmati che la Commissione europea prevede di mobilitare a breve termine per lo sviluppo sostenibile dei trasporti in Asia centrale.

A indirizzare i suddetti investimenti, che vedono la Banca europea per gli investimenti (BEI) e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS) fortemente impegnate,

è stato uno studio commissionato dalla Commissione Europea alla BERS "**Sustainable transport connections between Europe and Central Asia**"², che nel giugno 2023 ha individuato 33 esigenze di investimento in infrastrutture fisiche, che vanno dalla modernizzazione delle ferrovie all'aumento delle capacità portuali e al rinnovamento della flotta - come sottolineato dalla Commissaria europea per i trasporti Adina Vălean - e 7 azioni chiave di connettività "soft", la cui realizzazione dovrebbe migliorare notevolmente l'efficienza operativa e l'attrattiva economica delle reti di trasporto transcaspiche.

Si è visto quindi che, dalla pubblicazione dello studio, la Commissione europea ha lavorato per rendere operativi i risultati dello stesso e ha riunito il Forum degli investitori per portare avanti le conclusioni dello studio relativamente alle connessioni di trasporto sostenibili tra Europa e Asia centrale, contribuendo così all'obiettivo a lungo termine di rendere il

In questo contesto, si segnala che, a gennaio scorso, ha avuto luogo a Bruxelles il "Global Gateway Investors Forum" per la connettività dei trasporti tra l'UE e l'Asia centrale, con l'obiettivo di trasformare il corridoio di trasporto transcaspico in un percorso all'avanguardia, multimodale ed efficiente, che colleghi l'Europa e l'Asia centrale in non più di 15 giorni.



I COLLEGAMENTI DI TRASPORTO SOSTENIBILI TRA EUROPA ED ASIA CENTRALE ... SEGUE

Nello specifico, si tratta di decine di progetti, che rientrano sotto un unico ombrello, denominato Middle Corridor e che, nel connettere più aree divenute ormai strategiche, potranno creare numerose opportunità per le imprese europee. Ne consegue che, una connettività dei trasporti innovativa, in grado di integrare aree che progressivamente hanno accresciuto, specialmente nell'ultimo decennio, il proprio peso specifico, possa rappresentare il primo tassello di quel Global Gateway che punta ad avvicinare l'Europa al bacino asiatico.

corridoio di trasporto transcaspico un corridoio multimodale moderno.

In aggiunta a quanto sopra, non è da sottovalutare il fatto che il rafforzamento della partnership con i Paesi dell'Asia centrale rientra nella strategia "Global Gateway" dell'UE, di cui avevamo scritto nella Newsletter Nr.9 del 2023, attraverso cui, ricordiamo, l'UE intende mobilitare fino a 300 miliardi di euro in investimenti pubblici e privati, fino al 2027, per sviluppare nuove infrastrutture in Paesi terzi. Strategia, quest'ultima, quanto mai attuale e che oggi sottolinea l'urgenza di trovare rotte commerciali alternative affidabili ed efficienti tra Europa e Asia consentendo, così, di incrementare i volumi di interscambio commerciale lungo il corridoio centrale, evitando di attraversare il territorio russo.

Nello specifico, si tratta di decine di progetti, che rientrano sotto un unico ombrello, denominato Middle Corridor e che, nel connettere più aree divenute ormai strategiche, potranno creare numerose opportunità per le imprese europee. Ne consegue che, una connettività dei trasporti innovativa, in grado di integrare aree che progressivamente hanno accresciuto, specialmente nell'ultimo decennio, il proprio peso specifico, possa rappresentare il primo tassello di quel Global Gateway che punta ad avvicinare l'Europa al bacino asiatico.

A tutto ciò c'è anche da aggiungere che, un'altra possibile rotta commerciale tra Europa e Asia è quella del Corridoio Settentrionale che collega la Cina, attraverso Kazakhstan e Russia, alla Polonia e all'Europa occidentale. In questo caso, però, visto i tempi di transito e le tariffe di trasporto elevate, si tratterebbe di un'opzione di nicchia, come sottolineato nel rapporto di Theo Notteboom del 14 febbraio 2024 "The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains", senza considerare che il corridoio settentrionale attraverserebbe parte del territorio russo (<https://rdcu.be/dzbHo>).

Ora, ritornando allo studio della BERS, vediamo che esso si prefigge due obiettivi specifici:

- a) Identificare i corridoi di trasporto più sostenibili che collegano i paesi dell'Asia centrale con la rete transeuropea di trasporto estesa (TEN-T) dell'UE, a seguito di una valutazione in cui si tenga conto della sostenibilità ambientale, sociale, economica, nonché della fattibilità politica.
- b) Proporre azioni chiave per lo sviluppo dei corridoi, in termini sia di infrastrutture fisiche che ambientale.

Ciò che emerge da un esame più approfondito sia dello studio in questione, che del rapporto della Banca Mondiale, è che il punto nevralgico di questa sorta di rivoluzione infrastrutturale lungo l'asse Europa-Asia risulta essere il Kazakhstan, sia come hub per la connettività dei trasporti tra Oriente e Occidente, sia come principale partner commerciale dell'Europa. Un Paese che sta costantemente vedendo aumentare la propria centralità in un'area dove coabitano interessi e potenzialità diversificate come l'energia, materie prime e terre rare, ragion per cui anche l'Italia punta a rafforzare una cooperazione che sta diventando sempre più multilaterale.

Infatti, la visita dello scorso mese a Palazzo Chigi del Presidente della Repubblica del Kazakhstan, Kassym Jomart Tokayev, dimostra il grande interesse dei due paesi a moltiplicare i rapporti commerciali, dal momento che lo stato asiatico estende la propria influenza dal Mar Caspio fino al confine con Cina e Russia. Di conseguenza, la sua posizione geografica strategica al crocevia tra Europa e Asia e i piani di sviluppo infrastrutturale proattivi ne fanno un hub promettente per il commercio regionale e internazionale.



I COLLEGAMENTI DI TRASPORTO SOSTENIBILI TRA EUROPA ED ASIA CENTRALE...SEGUE

Molto altro si potrebbe aggiungere in merito allo sviluppo del Corridoio centrale, ovvero che a fine 2023 la ferrovia nazionale del Kazakistan, quella dell'Azerbaijan e della Georgia hanno firmato un accordo per la creazione di una joint venture – "Middle Corridor Multimodal" – dedicata allo sviluppo del servizio multimodale sul Corridoio centrale, alla creazione di centri logistici e a zone di libero scambio nei porti dei suddetti Paesi.

Nonostante queste premesse, prendiamo atto però che ambedue gli studi hanno evidenziato quelle che sono le criticità ad oggi esistenti sul Corridoio centrale ed in particolare il fatto che il corridoio, con i suoi numerosi valichi di frontiera, diverse modalità di trasbordo ed inefficienze operative, è paragonabile in durata alla rotta marittima, riferendosi però alla rotta Cina-Europa via Canale di Suez, ancora pienamente operativa al momento della stesura del rapporto della Banca Mondiale.

Ora, considerate le raccomandazioni esposte nel rapporto della Banca Mondiale, è necessario essere consapevoli delle sfide che i suddetti Paesi dovranno affrontare per migliorare l'efficienza del Corridoio, e per far sì che da corridoio regionale questo diventi un corridoio di trasporto internazionale, quale alternativa affidabile su cui puntare per collegare l'Europa e l'Asia, proteggendo al contempo i paesi e le catene di approvvigionamento dagli shock geopolitici.

Sembra un progetto troppo ambizioso? È presto per dirlo, ma di certo sarà interessante seguire i suoi sviluppi nel tempo a venire.

Riprenderemo nei prossimi numeri questo argomento, con qualche ulteriore approfondimento, anche in considerazione del ruolo strategico che assumerà in tale contesto la Turchia, paese per il quale il porto di Trieste, com'è noto, rappresenta il gate preferenziale di accesso al mercato del Centro Europa.

Note:

1) <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

2) https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Sustainable_transport_connections_between_Europe_and_Central_Asia.pdf



Nonostante queste premesse, prendiamo atto però che ambedue gli studi hanno evidenziato quelle che sono le criticità ad oggi esistenti sul Corridoio centrale ed in particolare il fatto che il corridoio, con i suoi numerosi valichi di frontiera, diverse modalità di trasbordo ed inefficienze operative, è paragonabile in durata alla rotta marittima, riferendosi però alla rotta Cina-Europa via Canale di Suez, ancora pienamente operativa al momento della stesura del rapporto della Banca Mondiale.

NOTIZIE FLASH



AIUTI DI STATO DA 550 MILIONI DI € A SOSTEGNO DEGLI INVESTIMENTI PER L'USO DELL'IDROGENO NEI PROCESSI INDUSTRIALI

Per accelerare la transizione verde e agevolare lo sviluppo di alcune attività economiche che rivestono importanza per l'attuazione del piano REPowerEU e del piano industriale del Green Deal, la Commissione europea ha approvato un regime di aiuti di Stato da 550 milioni di € a sostegno di investimenti che consentano di sostituire il metano e altri combustibili fossili con l'idrogeno rinnovabile, anche in combinazione con l'elettrificazione o con miglioramenti significativi dell'efficienza energetica nei processi produttivi in settori industriali in Italia.

Gli aiuti saranno concessi sotto forma di sovvenzioni dirette entro il 31 dicembre 2025, non potranno superare i 200 milioni di € per beneficiario, né potranno superare le intensità di aiuto stabilite nel quadro temporaneo di crisi e transizione.

I progetti ammissibili devono determinare una riduzione di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra, derivanti dai processi di produzione oppure una riduzione di almeno il 20% del consumo energetico rispetto ad oggi.

Ulteriori informazioni sono disponibili al link:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_507



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

PARTNERSHIP CON LA SERBIA OCCASIONE PER L'EUROPA

Il governatore della Regione Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, al Business forum trans Adriatico tenutosi a Pordenone il 2 febbraio scorso, ha dichiarato: *"È importante rafforzare la partnership industriale con i Balcani per riavvicinare all'Europa occidentale pezzi di filiera produttiva fondamentali per la nostra economia, che negli ultimi decenni sono stati purtroppo delegati al Far East.*

Le chiavi decisionali dei processi produttivi non possono essere consegnate nelle mani di paesi terzi che poco hanno a che fare con la democrazia.

Ecco perché l'intensificarsi delle relazioni commerciali con la Serbia è un'opportunità non solo per il Friuli-Venezia Giulia e l'Italia, ma per tutta l'Europa: qui si parla di una parte fondamentale del nostro futuro, dove più forte è la rete di relazioni tra i Paesi più saranno salvaguardati i principi democratici e di libertà in cui crediamo, tanto per l'Europa occidentale quanto per i Balcani stessi".

Scopo dell'evento, nel corso del quale la Società Alpe Adria S.p.A. ha presentato il nuovo collegamento intermodale tra l'interporto regionale di Cervignano e la Serbia che sarà attivato dal mese di aprile, il dialogo e il confronto sui temi legati alla rete di cooperazione tra i due Paesi in cui il Friuli-Venezia Giulia riveste un ruolo strategico di regione ponte. Fedriga ha portato il saluto della Regione al seminario dedicato alle opportunità nel campo degli investimenti bilaterali, alla presenza, tra gli altri, del presidente di Confindustria Alto Adriatico Michelangelo Agrusti e del presidente serbo di Confindustria Patrizio Dei Tos.





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:

Sergio Bologna, Giulia
Borrini, Danilo Stevanato,
Maria Di Florio.

