



NEWSLETTER NR. 3_2024

SI VOLTA PAGINA

Dal 1° giugno prossimo Zeno d'Agostino non sarà più Presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. Prima di dire "si volta pagina", sarebbe opportuno soffermarsi a riflettere sul senso profondo di quanto è avvenuto a Trieste con la Presidenza di D'Agostino.

Prima riflessione: la Presidenza D'Agostino non ha soltanto cambiato il volto del porto, ha cambiato il volto della città, le ha restituito il suo passato di città mitteleuropea. Ha restituito a Trieste la sua "unicità", un valore che certe volte è stato strumentalizzato per progetti politici stravaganti, ma che stavolta le è valso un carattere di attrattività per interessi e investimenti di soggetti multinazionali, leader di mercato, come DFDS, HHLA e MSC.

Per lunghi anni il porto ripeteva stancamente di avere fondali da 18 metri e di essere attrattivo per questo, ma le grandi compagnie continuavano a ignorarlo. D'Agostino ha girato le spalle al mare e ha visto il futuro nei collegamenti terrestri. Nel farlo ha avuto dei collaboratori di grande professionalità, Pino Casini nella manovra ferroviaria e in genere nel difficile mondo della regolazione ferroviaria, Antonio Gurrieri, uno dei pochi in Italia a conoscere il mercato dell'intermodale europeo.

Secondo colpo da maestro: aver affrontato la questione lavoro, che era messa peggio di qualunque altro porto italiano, con cooperative fallite, contenziosi... Lo ha fatto con l'aiuto di due genovesi, cresciuti alla

SOMMARIO

Si volta pagina.....1-4

Bussola: overview dello scenario macroeconomico.....4-7

La legge di Murphy ovvero il disastro della Baltimore.....8-9

World Wide Container Traffic.....10

NOTIZIE FLASH

La valle dell'idrogeno.....11

Logistica, il libro bianco.....12

SI VOLTA PAGINA... SEGUE

Governance, parola bistrattata, che rimbalza alla noia nei convegni, dove il suo significato si annebbia, D'Agostino ne ha dato un'interpretazione inequivocabile: responsabilità della funzione pubblica...

Ma c'è un rischio, che la governance pubblica soffochi o limiti l'iniziativa del privato, se esercitata in maniera burocratica. Il segreto è quello di essere un Presidente "di garanzia", cioè di regolare e facilitare i processi (per esempio, che, se c'è un nuovo insediamento, esso si realizzi nei tempi previsti).

scuola dei "camalli", Mario Sommariva e Franco Mariani. Persone che nel loro DNA hanno ancora quella dote, che oggi va paurosamente scomparendo: il senso della dignità del lavoro. E in tal modo D'Agostino ha sfruttato appieno e lascia in preziosa eredità uno strumento di governance in più: il piano dell'organico portuale.

Governance, parola bistrattata, che rimbalza alla noia nei convegni, dove il suo significato si annebbia, D'Agostino ne ha dato un'interpretazione inequivocabile: responsabilità della funzione pubblica. Il porto è un bene collettivo, lo Stato affida a un suo funzionario il compito di amministrarlo nella speranza che alla fine del suo mandato il valore di quel bene sia aumentato, moltiplicato. Ma c'è un rischio, che la governance pubblica soffochi o limiti l'iniziativa del privato, se esercitata in maniera burocratica. Il segreto è quello di essere un Presidente "di garanzia", cioè di regolare e facilitare i processi (per esempio, che, se c'è un nuovo insediamento, esso si realizzi nei tempi previsti). E D'Agostino è stato un Presidente "di garanzia".

Quarto punto: il monitoraggio costante delle attività portuali con la possibilità di disporre di un sistema informatico tale da fornire al pubblico, su richiesta, i dati aggiornati delle movimentazioni; in genere le statistiche non piacciono ai porti e ai loro amministratori. O piacciono a singhiozzo. Con i suoi studi recenti, AIOM ha cercato di dare un contributo, per rendere più completa l'informazione sull'attività portuale.

Quinto punto: l'integrazione di Ferneti e di Cervignano nella rete intermodale in modo da porre le basi di un sistema-porto regionale. Sesto: l'apertura di un cantiere di riparazione e manutenzione di carri ferroviari a Gorizia, sulla base di una cooperazione tra Adriafer e uno dei leader europei del settore: VTG. In tal modo si è tracciato un solco che potrà essere sviluppato, se il progetto di MSC sull'area ex Wärtsila giungerà a compimento.

Settimo: la reindustrializzazione delle aree retroportuali con l'insediamento di British American Tobacco. Ottavo: la comunicazione. La città è stata costantemente informata di quel che accadeva nel porto. D'Agostino ha trovato giornalisti attenti e il valido supporto di Vanna Coslovich. Spesso capita d'incontrare, anche all'estero, dei porti "che si fanno i fatti loro" e vivono avulsi dalla vita cittadina o in latente conflitto con essa. Qui non è tanto questione di Presidente buono o mediocre però, qui è questione di maturità dell'opinione pubblica e di chi la rappresenta, è l'opinione pubblica attraverso i suoi organi che deve saper vigilare su un'attività da cui può dipendere il futuro di una comunità urbana.

E questo costituisce, a nostro avviso, uno dei terreni di dibattito aperti del dopo D'Agostino. Invece di formulare congetture sulla sua successione, riteniamo sia più produttivo che i principali soggetti del cluster marittimo-portuale riescano a elaborare e rendere pubblica un'idea di porto per il futuro. Anche per sopperire alla normativa vigente. È veramente singolare che la legge non riservi alcun ruolo specifico alla comunità portuale nella scelta e nella designazione di un Presidente, demandando tutto alle istituzioni politico-amministrative.

Finora abbiamo ripetuto cose che ci siamo già detti, riconoscimenti all'operato di D'Agostino che avevamo già in varie occasioni, non solo noi, formulato. Ora comincia il difficile. Perché quel "voltare pagina" arriva in un contesto di estrema complessità. E lasciamo stare le difficoltà prodotte dalla guerra in Ucraina, dalla reazione di Netanyahu, dagli attacchi degli Houthi e ora dal rischio sempre più vicino di un'escalation del conflitto tra Iran e Israele (senza contare i terremoti politici che possono scaturire dalle elezioni europee e da quelle statunitensi). Restiamo sul terreno del mercato dei traffici marittimi.



SI VOLTA PAGINA... SEGUE

Non c'è dubbio che il cambio della guardia alla Presidenza del porto avviene in un momento nel quale ci sono dei soggetti privati che hanno acquisito un tale potere di mercato da condizionare pesantemente le realtà nelle quali si trovano ad operare. MSC è sicuramente una di queste, la sua presenza a Trieste nelle operazioni terminalistiche e nel futuro sviluppo di attività industriali, se vista alla luce anche di recenti "sconfinamenti" in attività editoriali, può indubbiamente creare qualche inquietudine. Ma, come al solito, è inutile gridare "al lupo, al lupo!" o invocare improbabili ombrelli protettivi di una qualche Autorità di regolazione; un potere può diventare "strapotere" solo quando la società civile e le sue rappresentanze glielo permettono e, invece di rivendicare la propria autonomia di giudizio, si sottomettono umilmente.

Ma c'è un altro aspetto da tenere in considerazione, che a noi pare di decisiva importanza: Zeno D'Agostino non se ne va lasciando dietro a sé soltanto quanto ha fatto ma con un vasto programma di cose da fare. (1) Sono spunti a livello progettuale ma rispecchiano un punto di vista su cosa potrebbe essere un porto, del tutto inedito. È la parte più importante della nostra riflessione, è una cosa di cui ancora poco si è discusso e sulla quale anche noi ci muoviamo con cautela a seguito di verifiche con le competenze specialistiche che il tema richiede. Di cosa si tratta? Si tratta di guardare il porto non solo come snodo di trasporti merce in unità di carico standard, ma come "porto energetico", anzi, come "porto d'innovazione energetica".

Diciamo subito che è un orizzonte sul quale stanno convergendo molti porti, non molti mesi fa il porto di Amburgo si è autodefinito "hub energetico", il porto di Genova ha lanciato il suo programma di "cold ironing", però Trieste ha una sua specificità che potrebbe porla in una situazione privilegiata, in modo da realizzare qui quello che in altri porti europei, pur piazzati bene da questo punto di vista, riuscirebbe più difficile. Trieste è dal 1967 un porto energetico di primaria grandezza, punto d'accesso a un oleodotto di vitale importanza per Austria, Germania e Cechia. Questa infrastruttura domani può diventare vettore di energie alternative ma può anche costituire una nervatura su cui corrono le merci più preziose del futuro: i dati. La TAL però non è l'unica risorsa che Trieste può mettere in campo nel quadro vastissimo della "transizione energetica" e del recupero e/o della rigenerazione ambientale. Il rinnovo della concessione a Seastock per l'area dei depositi costieri a fronte di un impegno a creare le basi per rifornire le navi di carburanti di nuova generazione, oltre al gas liquido, al metanolo verde e all'ammoniaca già previsti in alcuni apparati di propulsione delle nuove costruzioni, rientra in questo programma. Chiude questa visione di lungo respiro il Masterplan per l'Orto Franco, da poco presentato, un esperimento ancora senza precedenti nel panorama europeo e che suggella un operato condotto all'insegna costante dell'innovazione.

Ci sembra che D'Agostino sia riuscito in questi nove anni a trovare perfetta sintonia con quella grande tradizione scientifica che a Trieste negli Anni 60 ha portato alla costituzione di un Centro di Fisica teorica di livello mondiale, grazie a personalità eccezionali come Paolo Budinich e al premio Nobel per la Fisica 1979, Abdus Salam, pakistano, di religione musulmana.(2) Un particolare, questo, che va ricordato proprio oggi che il tema della diversità religiosa rischia di diventare divisivo. Quanto a noi dell'AIOM, ci è grato ricordare una collaborazione con l'AdSPMAO sempre cordiale e fattiva; potremmo citare varie occasioni d'incontro in tal senso, ci limitiamo a richiamarne una, la ricostruzione del ruolo del Lloyd Triestino nella diffusione delle tecniche della containerizzazione agli inizi degli anni 70, quando la bandiera italiana, grazie anche a triestini d'adozione come Michele Lacalamita, trattava alla pari con i grandi dello shipping mondiale

Zeno D'Agostino non se ne va lasciando dietro a sé soltanto quanto ha fatto ma con un vasto programma di cose da fare. Sono spunti a livello progettuale ma rispecchiano un punto di vista su cosa potrebbe essere un porto, del tutto inedito. È la parte più importante della nostra riflessione, è una cosa di cui ancora poco si è discusso e sulla quale anche noi ci muoviamo con cautela a seguito di verifiche con le competenze specialistiche che il tema richiede



SI VOLTA PAGINA... SEGUE

e costituiva il consorzio ANZECS, per servizi regolari Europa-Australia/Nuova Zelanda con navi full container.(3)

Per concludere, non dobbiamo dimenticare la corretta e cordiale collaborazione con la Regione Friuli Venezia-Giulia. La messa a disposizione del finanziamento di 207 milioni per il prolungamento del Molo VIII, decisa dalla conferenza Stato-Regioni, si iscrive in questo quadro di concordia istituzionale e di condivisione strategica (s.b.).

NOTE

- 1) v. l'intervista rilasciata a triesteallnews.it il 12 aprile 2024.
- 2) Paolo Budinich, Arcipelago delle meraviglie. Avventure di mare e di scienza, Asterios Editore, Trieste 2023.
- 3) Agli inizi del container. Il 'Lloyd Triestino' e le linee per l'Australia, Asterios Editore, Trieste 2021.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Lo scenario economico è ad un punto di estrema incertezza. Diverse situazioni più o meno latenti e dagli esiti incerti si sono concretizzate o si stanno concretizzando:

1) Rischi geopolitici

Per più di 30 anni la globalizzazione ha reso prioritaria la politica economica, in base alla convinzione che i confini aperti al commercio globale e agli investimenti e il conseguente benessere portassero automaticamente alla neutralizzazione dei conflitti.

Al contrario, l'ascesa economica cinese e l'impressionante dimostrazione di forza economica, politica, e militare, attorno al mondo e in particolare l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia hanno portato ad un cambio di paradigma.

Il risultato è stato un focus incrementale sulla sicurezza da parte dei paesi occidentali, e le politiche economiche sono state retrocesse al ruolo accessorio di supporto che avevano nell'epoca pre-globalizzazione. Le relazioni USA-China si stanno rapidamente deteriorando in parallelo all'aumento delle politiche di supporto alla sicurezza nazionale; ma almeno qualche miglioramento è stato fatto rispetto all'ostilità del 2022 quando Nancy Pelosi aveva visitato Taiwan e successivamente nel 2023 il pallone aerostatico spia sorvolava i cieli americani.

2) Rischio politico negli USA in seguito alle elezioni in novembre 2024

Attualmente i pools evidenziano una situazione quasi equivalente tra i due candidati Trump e Biden. Una vittoria di Trump alle elezioni di novembre potrebbe indurre effetti pesanti sulla riorganizzazione degli apparati istituzionali, con la sostituzione dei personaggi chiave, la riduzione drastica dei contributi alla Nato e soprattutto alla guerra in Ucraina (a parte i 60 bn USD già approvati in questi giorni), e di sicuro a dazi pesanti su merci asiatiche e in particolare sui veicoli elettrici cinesi (si stimano dazi anche del 50%); inoltre potrebbero venire implementate politiche isolazionistiche e anche apertamente anti-cinesi. Sul fronte del deficit, ormai al 7% sul PIL a piena occupazione, è probabile che non verrebbero presi provvedimenti.

3) Rischio da tensioni sulle materie prime

Il prezzo del petrolio non sta reagendo come ci si potrebbe aspettare. Il pericolo è un aumento improvviso dei prezzi se il conflitto dovesse avere una ulteriore escalation, con impatti sulla produzione o sul trasporto del greggio.

... l'ascesa economica cinese e l'impressionante dimostrazione di forza economica, politica, e militare, attorno al mondo e in particolare l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia hanno portato ad un cambio di paradigma.



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

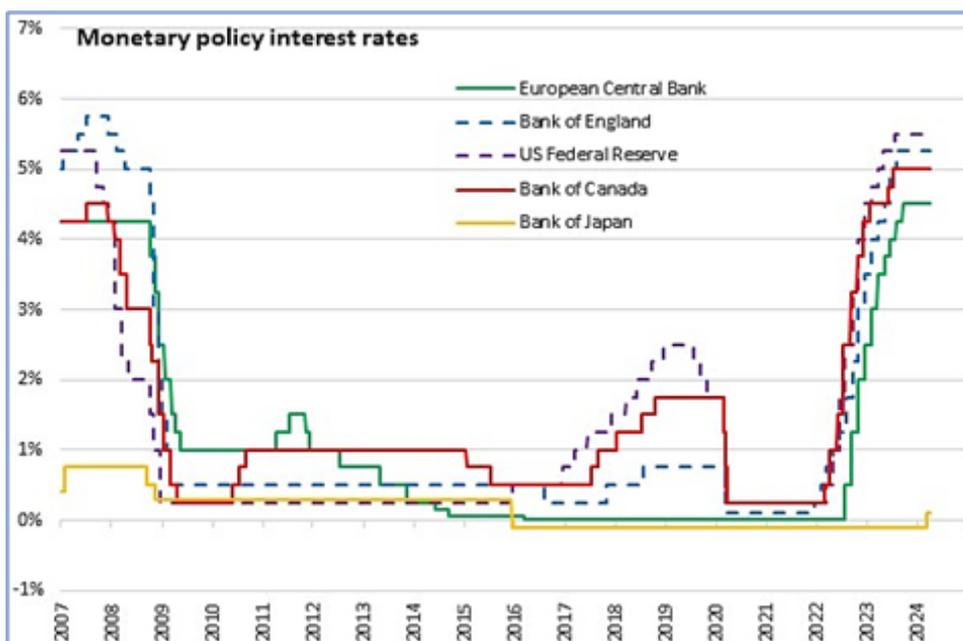


4) Rischi fiscali e monetari

Dopo che a metà aprile sono stati presentati i dati di crescita USA del GDP e di inflazione ancora in aumento, il tatticissimo Jerome Powel non ha potuto fare altro se non abbozzare che effettivamente i tassi dovranno restare agli attuali livelli, “fino a quando sarà necessario”. Il Bureau of Labor Statistics, infatti, ha riferito che l'indice dei prezzi al consumo è aumentato del 3,5% a marzo rispetto al marzo 2023, e rispetto al 3,2% di febbraio 2024.

Queste dichiarazioni hanno cambiato radicalmente l'aspettativa del taglio dei tassi, e ha quindi ripreso forza sui mercati la narrativa vecchia del 2023 “higher for longer”.

... il tatticissimo Jerome Powel non ha potuto fare altro se non abbozzare che effettivamente i tassi dovranno restare agli attuali livelli, “fino a quando sarà necessario”



Fonte: novascotia.ca



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Ma qual è il segreto di questa resistenza che non accenna a diminuire?

Si stima che un terzo della crescita del GDP USA sia in effetti frutto di spesa pubblica, e del conseguente aggressivo innalzamento del debito. Dal 2020 in poi il governo US ha speso per circa 2 trilioni di USD in più ogni anno. Questo trend di allentamento fiscale non si è invece verificato negli altri paesi sviluppati; anche la quantità di moneta (M2, cioè la cassa detenuta in conti correnti e i depositi bancari) è cresciuta negli Usa grazie alle politiche pandemiche Fed, superando i livelli 2019. In Europa invece, la misura M2 è scesa.

In sintesi, senza lo stimolo fiscale di 10 trilioni di dollari dal 2020, probabilmente la crescita USA non apparirebbe così strepitosa come da recenti registrazioni. La maggiore spesa pubblica si è concretizzata in incentivi fiscali, sussidi ad aziende (soprattutto nei settori green tech e computer chips), infrastrutture pubbliche.

Questo stimolo aggressivo ha trovato un parziale ma insufficiente bilanciamento negli aumenti nei tassi Fed, e può spiegare il comportamento dei prezzi in aumento degli asset nell'ultimo periodo nonostante i tassi alti. Ecco perché l'auspicato "soft landing", cioè una discesa tranquilla verso tassi di crescita sostenibili e meno prepotenti, tarda ad arrivare. Ma la spesa pubblica appare a molti insostenibile nel medio periodo, e una volta che venisse a mancare (sta già calando), l'atterraggio potrebbe seguire abbastanza velocemente.

In questo scenario ha senso allora ritenere che la Fed procederà a pochi tagli nei tassi di interesse; e guardando al calendario elettorale dei prossimi due quarters è già possibile capire quali date saranno le più probabili: vengono escluse le date di maggio, giugno e luglio già virtualmente tolte dal tavolo in seguito alle dichiarazioni recenti; vengono escluse le date del 17 novembre, poiché troppo a ridosso delle elezioni, e forse anche quella del 18 settembre che rischierebbe di far scendere i mercati proprio prima delle votazioni; rimarrebbe quindi la data di dicembre.

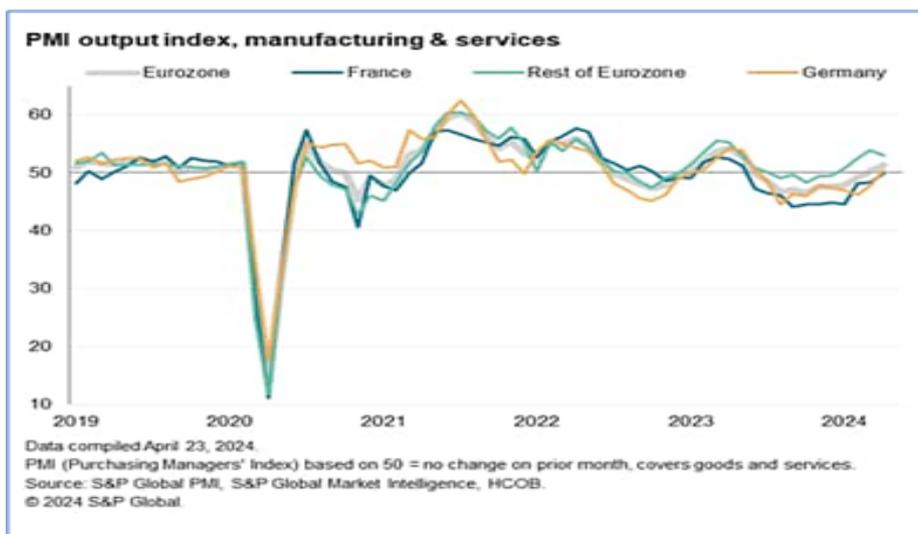
Ma se in America l'inflazione è guidata dalla disponibilità di ricchezza lato domanda, in Europa invece la ECB ha in pratica già annunciato che in giugno procederà al primo abbassamento dei tassi. Ma è da vedersi, data l'inflazione ostinata (sia per i costi di produzione che per i prezzi medi di vendita) e visto che Christine Lagarde dichiaratamente opera "in base ai dati, non in base alla Fed".

...Ecco perché l'auspicato "soft landing", cioè una discesa tranquilla verso tassi di crescita sostenibili e meno prepotenti, tarda ad arrivare. Ma la spesa pubblica appare a molti insostenibile nel medio periodo, e una volta che venisse a mancare (sta già calando), l'atterraggio potrebbe seguire abbastanza velocemente.



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Inoltre, è appena uscito un indice PMI in forte miglioramento grazie alle componenti del settore servizi e della ripresa tedesca in genere (S&P Global's purchasing managers' index a 51,4 vs atteso 50,7).



Relativamente alla borsa valori, le aspettative di tassi elevati a lungo, rischio geopolitico, tensioni sulle materie prime, hanno avuto effetti in termini di riduzione dei rischi in portafoglio, causando vendite e riscatti sui comparti bond high yield (più sensibili al rischio di rifinanziamento, essendo titoli di aziende fortemente indebitate) ma anche dell'azionario a lunga duration (ad esempio i titoli tecnologici come Nvidia, Meta, SuperMicro Computer, Broadcom, ARM, Micron Technology).

Per le Borse l'inflazione ha anche aspetti positivi, poiché gonfia ricavi e profitti. Rimangono quindi da monitorare con attenzione durante questa settimana le Earnings releases di diverse aziende che fanno da indicatore per l'andamento generale.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: [usaspending.gov](https://www.usaspending.gov), [Bloomberg.com](https://www.bloomberg.com), [Worldbank.org](https://www.worldbank.org), [cesi-italia.org](https://www.cesi-italia.org), [Ecb.europa.eu](https://www.ecb.europa.eu), [Federalreserve.gov](https://www.federalreserve.gov), [Unicredit research](https://www.unicredit-research.com), [Financial Times](https://www.financial-times.com), [Morgan Stanley Research](https://www.morganstanley.com), [JPM Research](https://www.jpm.com), [CNBC.com](https://www.cnbc.com), [Goldman Sachs Research](https://www.goldmansachs.com), [Kayros partners Research](https://www.kayros.com), [Zeygos Research&Consulting](https://www.zeygos.com), [ZeroHedge.com](https://www.zerohedge.com), [Eurostat](https://www.eurostat.com), [Morningstar](https://www.morningstar.com), [Nasdaq.com](https://www.nasdaq.com), [imf.org](https://www.imf.org), [Marketwatch.com](https://www.marketwatch.com), [data.bls.gov](https://www.data.bls.gov), [Fedsearch.org](https://www.fedsearch.org), [ycharts.com](https://www.ycharts.com), fred.stlouisfed.org/series/FEDFUNDS, [https://yict.com.cn](https://www.yict.com.cn), www.eia.gov/todayinenergy, [oecdscope.blog](https://www.oecdscope.blog), [econbrowser.com](https://www.econbrowser.com), [cmegroup.com](https://www.cmegroup.com), [whitehouse.gov](https://www.whitehouse.gov), [Clocktower Group](https://www.clocktowergroup.com), [Macrobond.com](https://www.macrobond.com), [spglobal.com](https://www.spglobal.com), [novascotia.ca](https://www.novascotia.ca))

Relativamente alla borsa valori, le aspettative di tassi elevati a lungo, rischio geopolitico, tensioni sulle materie prime, hanno avuto effetti in termini di riduzione dei rischi in portafoglio, causando vendite e riscatti sui comparti bond high yield

LA LEGGE DI MURPHY E LA LEZIONE DI BALTIMORE

... un'utenza che a regime di navigazione di solito è abbastanza costante e richiede uno/max/due elettrogeni in funzione contemporanea e collegati fra loro in parallelo per coprire in sicurezza anche i picchi di domanda, ha in manovra picchi anche violenti e randomici che richiedono cautela nel predisporre la loro copertura in sicurezza con minimo due, ma anche tre elettrogeni in moto.



Ci sono varie versioni di questa mitizzata "legge".

Citiamo quella che dovrebbe essere l'originale e la versione più ironica:

"Se qualcosa può andare storto, lo farà" (originale),

"Se un congegno meccanico si rompe, lo farà nel peggior momento possibile" (ironica)

Si poteva evitare il disastro di Baltimore?

Quando apparve la prima notizia su "WhatsApp" con il filmato dell'impatto e dei momenti che lo avevano preceduto, la prima deduzione scaturita fu:

"Classico blackout. Hanno cercato freneticamente di riavviare (vedi fumata nera) ma troppo tardi".

Senza l'arroganza di entrare nel tecnico (non siamo engineer), vediamo di spiegare come funziona una nave dal punto di vista energia e propulsione:

1. Energia elettrica: viene fornita da una serie di generatori gemelli (chiamati in gergo di bordo semplicemente "elettrogeni").

Una nave ne ha sempre più di uno e si ritiene che questa ne dovrebbe avere almeno tre.

Gli stessi forniscono energia

- per l'utenza della nave (illuminazione e servizi)

- ma soprattutto alle pompe che provvedono ad inviare la nafta carburante al motore principale di propulsione (quello che fa muovere l'elica per intenderci) e che provvedono a tenere in pressione i circuiti di raffreddamento dello stesso pompando acqua prelevata da prese a mare;

- al motore idraulico del timone della nave

- nonché l'energia necessaria ad alimentare i singoli motori frigoriferi dei container reefer caricati a bordo.

- inoltre, in manovra, provvedono ad alimentare tutti i verricelli ed argani necessari per ormeggiare e disormeggiare la nave e il potente verricello salpa-ancore che serve a muovere e gestire in caso di bisogno le due ancore della nave a prua.

Come si può vedere trattasi di funzioni complesse e con carichi massimi molto differenziati a seconda del momento di utilizzo.

Per questa ragione un'utenza che a regime di navigazione di solito è abbastanza costante e richiede uno, massimo due elettrogeni in funzione contemporanea e collegati fra loro in parallelo per coprire in sicurezza anche i picchi di domanda, ha in manovra picchi anche violenti e randomici che richiedono cautela nel predisporre la loro copertura in sicurezza con minimo due, ma anche tre elettrogeni in moto.

Quando il picco di energia richiesta dal sistema supera il massimo fornito dagli elettrogeni in moto, scatta automaticamente un blocco e avviene il temutissimo blackout. (come il salvavita in casa per intenderci).

Ovviamente a questo punto scattano tutta una serie di interventi di emergenza, previsti dai protocolli, da parte del personale di macchina per ripristinare quanto prima la funzionalità energetica e quindi la manovrabilità e la sicurezza di navigazione della nave.

Cosa non ha funzionato? Quasi sicuramente il picco di domanda ha superato la disponibilità di energia per un tempo sufficiente a far scattare il blackout. La causa? non entriamo in questo argomento perché si rischierebbe di dire qualche stupidaggine o ovvietà, come hanno fatto spesso molti anzi troppi commentatori più o meno professionali o occasionali delle vicende del mare (caso Costa Concordia docet).

2. Assetto di manovra: come si vede dalle immagini filmate dalle telecamere e dalle piantine del percorso di uscita verso il mare aperto la nave aveva appena lasciato la banchina operativa (che si vede sullo sfondo) e, dato il tipo di percorso previsto per l'uscita in mare aperto, era ancora in assetto di manovra, ovvero con ponte comando presidiato dal Comandante, coadiuvato da uno/due piloti del porto e dalla guardia di navigazione completa (un ufficiale capoguardia due marinai uno al timone a

LA LEGGE DI MURPHY E LA LEZIONE DI BALTIMORE...SEGUE

mano e uno di vedetta) e almeno la squadra di manovra di prua (quella che gestisce le due ancore oltre che l'ormeggio prodiero) composta da un ufficiale anziano (di solito il primo ufficiale) e marinai, ancora al suo posto di manovra in attesa di avere l'ordine di "assicurare le ancore e finito a prua" per assicurare appunto le ancore, metterle in assetto di navigazione e rientrare nella zona alloggi.

In centrale propulsione (la gestione di manovra viene controllata in remoto direttamente dalla consolle sul ponte di comando) ci sarà stato almeno uno, se non due ufficiali di macchina (il Chief Engineer e un altro Ufficiale giornaliero) e uno/due altri tecnici in presenza, dato lo stato di "manovra".

Quindi nella migliore condizione per agire tempestivamente in caso di emergenza.

Ora, pensiamo che tutti abbiano fatto tutto quanto possibile per evitare il disastro (basta sentire le frenetiche comunicazioni dei piloti con la torre di controllo nei tre minuti circa trascorsi dal blackout all'impatto).

Inoltre, si nota dal filmato che la nave ha ripristinato l'energia elettrica (almeno un elettrogeno riacceso quindi) avendo i proiettori del posto di manovra di prua e dei corridoi laterali nuovamente accesi. Ma probabilmente non ancora la funzionalità del motore principale e del timone, che prevede una procedura di un minimo di tempo e di una serie di azioni. Infine, si vede dalle immagini post impatto che il Comandante ha disposto il "fondo alle ancore" ordine che il posto di manovra di prua ha correttamente eseguito prima di mettersi in salvo nei momenti immediatamente precedenti l'impatto. Non si può sapere se sono riusciti in tempo ad azionare il freno delle catene dopo aver lasciato che le ancore facessero presa sul fondo del fiume. Apparentemente no, perché si vede la catena dell'ancora di sinistra che pende quasi dritta e non in forza rivolta decisamente verso poppa.

Del resto, fermare una massa di ben oltre 100.000 tonnellate di peso che viaggia certamente a velocità di manovra, ma comunque attorno agli 8/10 nodi, per di più in probabile presenza di corrente di poppa, dato che erano in un fiume, non è cosa da poco.

E allora? Purtroppo, la fatalità e la concatenazione negativa dei vari fattori avvengono come dal titolo di questo nostro scritto per la notissima anche se pseudoscientifica legge di Murphy.

La probabilità degli stessi è bassa, ma non può essere eliminata al 100% con maggiori provvedimenti da parte della nave (equipaggio o regolamenti).

Quindi? Niente da fare? Mah, forse quello che potrebbe essere obbligatorio in presenza di passaggi con strutture sospese o comunque con aspetti sensibili di potenziali rischi di impatto dovrebbe essere la presenza di almeno un rimorchiatore di assistenza che viaggi di conserva con la nave assistita fino a che la stessa non abbia superato il punto o i punti critici della manovra.

Questo protocollo dovrebbe essere già in vigore per le navi che trasportano carichi pericolosi (petroliere e gasiere in primis) ma non per questi giganti.

Ovviamente il rimorchiatore costa.... Ed ecco che ci accorgiamo che stiamo (intendo le c.d. autorità preposte) più attenti sul piano della salvaguardia ambientale colpendo un settore (in maniera costosissima) che inquina non più del 1,8 percento del totale dell'inquinamento che non sulla sicurezza indiretta dei mezzi (avevamo già avuto il primo segnale eclatante con la Ever Given, messasi di traverso nel Canale di Suez, anche se in altre circostanza e per altre cause).

Ora sembra che questo evento sia in assoluto il più oneroso di sempre per i Club assicurativi, parliamo di miliardi di dollari che ovviamente verranno riversati sui premi pagati da tutti gli armatori e quindi sui noli pagati dalla merce e quindi sui clienti finali, cioè noi. Bastava un rimorchiatore forse.... imposto per regolamento, non opzionale.

Nella sciagura l'aspetto "fortunato" è stato che l'evento è avvenuto in piena notte, che c'erano due pattuglie della stradale in zona che hanno fermato il poco traffico e che hanno anche loro disperatamente cercato di mettere in salvo i poveri tecnici che stavano lavorando sul ponte, ma che ci hanno rimesso la vita. Di giorno sarebbe stata una strage immane.

... Del resto, fermare una massa di ben oltre 100.000 tonnellate di peso che viaggia certamente a velocità di manovra, ma comunque attorno agli 8/10 nodi, per di più in probabile presenza di corrente di poppa, dato che erano in un fiume, non è cosa da poco.



“WORLDWIDE CONTAINER TRAFFIC” IL 2023 RISPETTO AL 2022

Interessante anche considerare il flusso complessivo Est-Ovest, che nel 2022 rappresentava il 55% del totale rispetto a quello Nord-Sud con il 45%, dati che nel 2023 sono passati rispettivamente al 56% e al 44%, ...

Abbiamo completato un'analisi dei dati dettagliati forniti dall'analista internazionale CTS. Ne estrapoliamo alcuni aspetti relativi all'andamento globale ed a quello dei trades principali.

Global trade:

il volume totale dei TEU pieni trasportati è passato da 174.969.500 del 2022 ai 176.213.800 del 2023 (+0,7%), con un aumento degli “imbalances” nelle due direzioni dei trades, che sono passati da un complessivo di 42.670.100 a 43.653.800 TEU, per cui il totale dei TEU pieni + vuoti che si muovono nel mondo si può stimare in almeno 200/220 milioni di TEU ovvero circa 120 milioni di container.

Se infine consideriamo i movimenti che si effettuano nelle operazioni di terminal, superiamo gli 800 milioni di movimenti in TEU e circa 500 milioni di movimenti di container.

Interessante anche considerare il flusso complessivo Est-Ovest, che nel 2022 rappresentava il 55% del totale rispetto a quello Nord-Sud con il 45%, dati che nel 2023 sono passati rispettivamente al 56% e al 44%, confermando, anzi, incrementando la prevalenza del traffico fra i paesi del “Nord Globale” rispetto al maggiormente auspicabile aumento del traffico con il “Sud Globale”, necessario per riequilibrare il trend delle economie in uno sviluppo complessivo maggiormente sostenibile anche dal punto di vista ambientale e sociale oltre che economico e di interscambi.

Vediamo ora di commentare sommariamente i trades principali (valori in TEU):

Far East - North America:

2022: WB 6.149.300 - EB 23.253.900, imbalance 17.104.600

2023: WB 6.362.000 - EB 21.263.400, imbalance 14.901.400

Come previsto il trade EB (Far East- USA) è diminuito significativamente anche per le politiche di reshoring e di minor dipendenza dalla Cina rinforzate da parte degli USA. Contemporaneamente diminuisce, anche per un relativo aumento del WB, in maniera molto importante l'imbalance dei container che costituisce un costo vivo delle compagnie di navigazione.

Far East - Europe:

2022: WB 15.340.600 - EB 6.950.200, imbalance 8.390.400

2023: WB 16.618.700 - EB 6.485.300, imbalance 10.133.400

Nonostante la debolezza economica e di fiducia del mercato dell'Europa, il trade WB aumenta significativamente, a ulteriore vantaggio della Cina nei valori di interscambio, complice anche l'indebolimento dell'EB, cioè dell'export europeo, a dimostrazione della attuale crescente debolezza complessiva del nostro Continente.

Anche l'imbalance conseguentemente aumenta fortemente aumentando quindi i costi parassiti delle società di navigazione su questo trade.

Europe - North America

2022: WB 5.785.300 - EB 2.493.300, imbalance 3.292.000

2023: WB 4.990.800 - EB 2.588.100, imbalance 2.402.700

Anche in questo trade stessi segnali negativi sul WB per l'Europa mentre l'EB risale leggermente diminuendo quindi l'imbalance relativo

Intra Asia

2022: 46.460.600

2023: 46.159.400

Sostanziale tenuta in pari di quello che come volumi, ma non solo, è il più importante trade globale.

In effetti, essendo trattato come trade a breve/medio raggio non si possono evidenziare le direzioni dei flussi, ma si possono intuirne certamente le dinamiche che confermano un'economia asiatica in costante consolidamento anche come mercato di espansione alternativo a quelli del Nord Globale, monopolio della Cina.





Il lancio della Piattaforma di investimento per l'idrogeno pulito nell'ambito del progetto della Valle dell'idrogeno nell'Alto Adriatico è previsto nell'autunno del 2024. L'iniziativa triennale utilizzerà la sovvenzione assegnata per cofinanziare progetti in tutta la regione del Nord Adriatico.

NOTIZIE FLASH

LA VALLE DELL'IDROGENO

La Commissione Europea ha approvato il secondo grande progetto per lo sviluppo della Valle dell'idrogeno del Nord Adriatico. Un finanziamento di 7,6 milioni di euro è stato assegnato alla Piattaforma di investimento per l'idrogeno pulito del Nord Adriatico che si occuperà di accelerare le azioni di innovazione transnazionale all'interno dell'ecosistema dell'idrogeno costituito attraverso la collaborazione tra la nostra Regione, la Slovenia e la Croazia". Lo ha annunciato lo scorso 11 aprile il governatore del Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga a commento della notizia relativa al nuovo finanziamento al progetto della Valle dell'idrogeno Nord Adriatico, sostenuto dall'alleanza tra Regione Friuli-Venezia Giulia, Slovenia e Croazia, da parte della Commissione europea.

"Si tratta - ha proseguito Fedriga - di un ulteriore importante passo, sul fronte dei finanziamenti, per la realizzazione di quella Valle dell'idrogeno che è in costante evoluzione e che rappresenta un progetto transfrontaliero strategico per il futuro dell'approvvigionamento energetico sostenibile della regione".

Il lancio della Piattaforma di investimento per l'idrogeno pulito nell'ambito del progetto della Valle dell'idrogeno nell'Alto Adriatico è previsto nell'autunno del 2024. L'iniziativa triennale utilizzerà la sovvenzione assegnata per cofinanziare progetti in tutta la regione del Nord Adriatico.

Il valore complessivo impegnato dall'iniziativa è di 10,5 milioni di euro. "In particolare, le attività della Piattaforma per gli investimenti per l'idrogeno pulito accelereranno lo sviluppo dell'ecosistema transfrontaliero e ne aumenteranno l'impatto. Il programma di progettazione e accelerazione della piattaforma faciliterà l'adozione di tecnologie legate all'idrogeno attraverso le catene del valore interregionali, promuovendo inoltre la collaborazione e progetti congiunti di innovazione in linea con le priorità dell'Unione europea".

Come ha ricordato il governatore Fedriga, il progetto della Valle dell'idrogeno del Nord Adriatico "è il frutto di una comune volontà politica transfrontaliera espressa congiuntamente dai tre territori di creare le condizioni quadro per rafforzare la cooperazione nello sviluppo delle tecnologie pulite per la produzione e l'utilizzo di idrogeno anche al fine di aumentare l'autonomia energetica. Questa collaborazione - ha sottolineato ancora il governatore - non contribuirà solamente alla transizione verso un ecosistema integrato che interessa i settori dell'industria, dei trasporti e dell'energia, ma favorirà anche una più forte integrazione dei rispettivi sistemi scientifici e dell'innovazione, oltre allo sviluppo di catene del valore dell'idrogeno"

Estratto da comunicato della Regione FVG dd 11-04-2024



LOGISTICA - IL LIBRO BIANCO INDICA OPERE PRIORITARIE

“Il Libro bianco redatto dalle Camere di Commercio regionali e da Uniontrasporti definisce in maniera puntuale le priorità infrastrutturali per una crescita organica del territorio, con un occhio di riguardo al tema della sostenibilità, e fornisce in quest'ottica utili linee di indirizzo per l'attuazione degli interventi più strategici”.

È quanto hanno condiviso gli assessori regionali Cristina Amirante (Infrastrutture e Territorio) e Fabio Scoccimarro (Difesa dell'ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile) in occasione dell'evento "Logistica e infrastrutture per il Friuli-Venezia Giulia. Fattori chiave per la competitività", organizzato il 9 aprile scorso a Trieste a cura del sistema camerale del Friuli-Venezia Giulia con la collaborazione di Uniontrasporti.

Durante l'incontro sono stati illustrati gli aggiornamenti contenuti nella seconda edizione del "Libro Bianco. Priorità del Sistema economico", dove sono individuate le opere infrastrutturali (310 per il Friuli-Venezia Giulia) che le imprese oggetto dell'indagine condotta ritengono prioritarie per la crescita economica del territorio e per la competitività del tessuto imprenditoriale.

Le opere indifferibili individuate sono: il potenziamento e velocizzazione della rete ferroviaria Venezia-Trieste e l'ammodernamento tecnologico della tratta Udine-Ronchi dei Legionari Nord, l'efficientamento di Porto Nogaro e dell'attività di retroporto, l'allungamento verso Gemona della strada regionale Cimpello-Sequals.

Le piccole imprese richiedono inoltre il potenziamento del porto di Monfalcone per il traffico crocieristico, mentre le grandi imprese hanno indicato la necessità di un collegamento ferroviario diretto tra le linee Trieste-Udine, Gorizia-Nova Gorica e il terminal intermodale SDAG.

Su questi aspetti è intervenuta l'assessore Amirante durante i saluti introduttivi. "Sul fronte dell'intermodalità - ha evidenziato l'esponente della Giunta - lavoriamo per costituire una 'cabina di regia della logistica' in cui i tecnici del settore possano esprimere le necessità quotidiane e del medio-lungo periodo, in modo da semplificare l'individuazione di specifici investimenti pubblici.

Sarà inoltre fondamentale investire sulla viabilità alternativa al trasporto su gomma, che ad oggi raggiunge l'88% del traffico merci complessivo), e consentire agli operatori un facile approvvigionamento dei carburanti green”.

Riguardo alla Cimpello-Sequals, Amirante ha parlato di un'opera imprescindibile per "collegare le aree produttive sviluppatesi in regione tra gli anni '70 e '80 e che non sono toccate dalla rete autostradale", mentre ha ribadito le interlocuzioni in corso tra Regione e Governo in tema di ferrovie e di Zona logistica semplificata.

L'assessore Scoccimarro si è soffermato sugli indicatori "Green and Smart" secondo cui il Friuli-Venezia Giulia è al terzo posto in Italia per sostenibilità ambientale. "Un dato che certamente ci nobilita nell'immediato - ha dichiarato l'assessore - ma che non deve farci dormire sugli allori: troppe ancora, come si evince dallo studio, sono le aziende che non prevedono investimenti sostenibili nell'immediato futuro”.

Scoccimarro ha infine citato lo stanziamento di oltre 200 milioni di euro approvato dalla Conferenza Stato-Regioni per la realizzazione del Molo VIII a Trieste, definendolo "un ulteriore passo avanti nella decarbonizzazione del Golfo, riconvertendo strutture inquinanti in meno impattanti, come avvenuto tra il 2019 e il 2020 con la chiusura della Ferriera di Servola”.

Estratto da comunicato della Regione FVG dd 09-04-2024

Scarica il Libro Bianco:

https://www.vg.camcom.gov.it/allegati/News/Libro%20Bianco%20FVG_seconda%20edizione%202024%20sito.pdf

... Su questi aspetti è intervenuta l'assessore Amirante durante i saluti introduttivi. "Sul fronte dell'intermodalità - ha evidenziato l'esponente della Giunta - lavoriamo per costituire una 'cabina di regia della logistica' in cui i tecnici del settore possano esprimere le necessità quotidiane e del medio-lungo periodo, in modo da semplificare l'individuazione di specifici investimenti pubblici.





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, Diego Stinco,
Danilo Stevanato,

