



NEWSLETTER NR. 4_2024

ESPO – STUDIO SUGLI INVESTIMENTI PORTUALI

L'ESPO (European Seaport Organization), l'Associazione europea delle autorità portuali presieduta da Zeno D'Agostino, ha presentato i risultati del suo nuovo studio sugli investimenti portuali. L'edizione precedente era del 2018. Il tasso di risposta alla *survey* è stato molto elevato (hanno risposto 84 enti di gestione portuale, rispetto ai 60 del 2018) e riguarda 54 porti della rete centrale "core" della TEN-T (core ports), 46 porti della rete globale "comprehensive" della TEN-T (comprehensive ports) e diversi porti minori che non rientrano nelle due categorie precedenti. L'insieme vale circa il 70% del movimentato (throughput) portuale europeo. In totale sono stati analizzati 467 progetti, nell'84% dei casi si tratta di

progetti dove il promotore è l'autorità portuale, ma non si è tenuto conto delle spese di manutenzione dell'infrastruttura e delle vie di accesso, che in alcuni casi, come per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, citato nello studio, sono spese di manutenzione sostanziali e possono rappresentare una sfida.

È uno studio che merita molta attenzione perché siamo a una svolta epocale. Sempre più gli investimenti portuali si caratterizzano per una forte accentuazione del tema energetico e trasporti sostenibili - la stragrande maggioranza dei progetti (84%) contribuisce direttamente o indirettamente a questo scopo - tema che ormai viene considerato,

SOMMARIO

ESPO - studio sugli investimenti portuali.....1-3

Trieste, non solo porto.....4-5

Turchia, tassi reali negativi, importazioni e deprezzamento della moneta, il difficile percorso verso un nuovo equilibrio.....6-9

2024 primo trimestre . Trieste, container -17%.....10

NOTIZIE FLASH

TEN-T - Il Parlamento europeo aggiorna le linee guida per la rete transeuropea dei trasporti.....11

Mobilità sostenibile: due nuovi bandi PNRR per progetti di ricerca su infrastrutture smart e logistica merci.....11-12

Il MASE autorizza il collegamento energetico sottomarino Italia-Tunisia.....12

ESPO – STUDIO SUGLI INVESTIMENTI PORTUALI... SEGUE

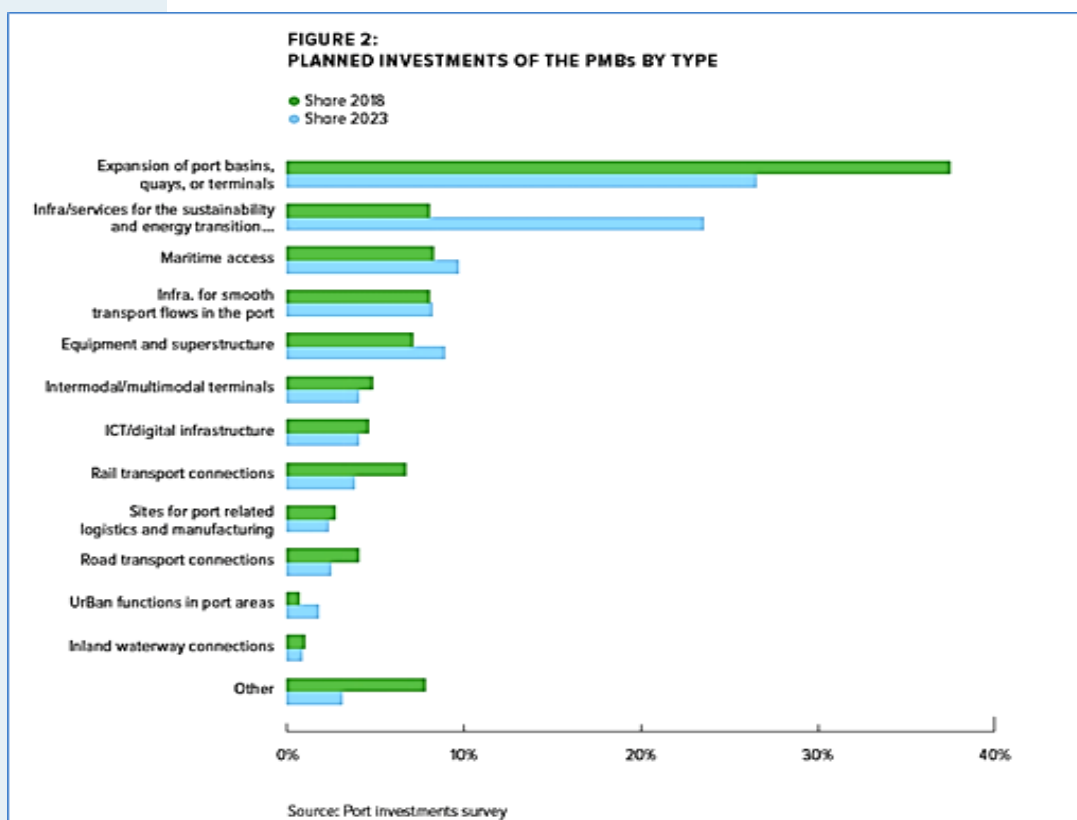


...Al tempo stesso però lo studio rileva che la garanzia dei finanziamenti dei governi nazionali e locali non è sempre assicurata, rimangono delle condizioni di aleatorietà che rendono indispensabile l'intervento fondamentale dell'Unione Europea se i porti, oltre ad essere snodi logistici, debbono essere anche hub energetici.

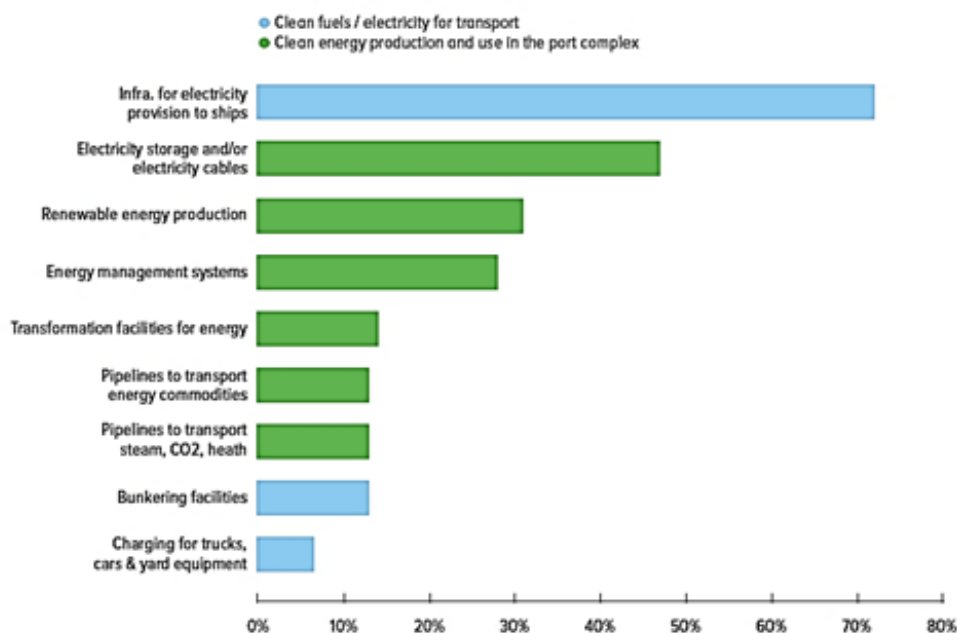
per ordine d'importanza e di volume della spesa, secondo solo al tema delle infrastrutture fisiche e delle opere marittime. I porti finiranno per concepire sé medesimi e per presentarsi al pubblico sia come snodi logistici, sia come hub energetici. Il che è ben comprensibile se si pensa quanto i porti, per la loro collocazione fisica, possano sfruttare la forza del vento, la forza delle acque e la luce solare per produrre energie rinnovabili.

Lo sforzo finanziario però, per reggere questi programmi ambiziosi, è piuttosto consistente e lo studio lo valuta in 80 miliardi di euro nei prossimi dieci anni (è il fabbisogno complessivo di investimenti degli enti di gestione dei porti, basato sul contributo di 84 dei suddetti enti che hanno risposto alla *survey*), sottolineando il valore sociale di questo investimento che dovrebbe andare a tutto beneficio dell'ambiente. Per questo lo studio vede nell'Unione Europea la principale fonte di finanziamento attraverso i vari programmi (Connecting Europe Facility, Just Transition Fund, il Fondo per l'Innovazione e il Fondo per la Modernizzazione). Il 90% delle risposte afferma che lo scopo principale della realizzazione dei progetti è orientato alla crescita sociale ed economica della regione, confermando quanto la prospettiva storica dei porti sia fortemente orientata su orizzonti regionali. Al tempo stesso però lo studio rileva che la garanzia dei finanziamenti dei governi nazionali e locali non è sempre assicurata, rimangono delle condizioni di aleatorietà che rendono indispensabile l'intervento fondamentale dell'Unione Europea se i porti, oltre ad essere snodi logistici, debbono essere anche hub energetici. Infatti, dallo studio emerge che uno dei maggiori ostacoli è quello di reperire i fondi necessari alla realizzazione dei progetti previsti, anche tenuto conto che gli enti di gestione dei porti stanno investendo su progetti con elevato valore sociale ma con ritorno sugli investimenti incerto.

Qui di seguito abbiamo riportato alcune tabelle tratte dallo studio, per consentire una comprensione maggiore del suo contenuto.



**FIGURE 4:
TYPES OF INVESTMENTS TO ADVANCE THE ENERGY AND SUSTAINABILITY
TRANSITION**



Source: Port investments survey

**TABLE 3:
INVESTMENTS AND CARGO HANDLING VOLUMES OF CORE AND
COMPREHENSIVE PORTS**

	Core ports	Comprehensive ports
Average volume (million ton)	37	7
Average total investment volume (million)	780	425
Average investment per ton (eur/ton)	21	65

Source: Port investments survey

The planned investment pipeline expressed in € per tonne of cargo is higher for comprehensive ports (with on average relatively small cargo volumes, of around 7 million tonnes per year) than for core ports. This is intuitive, as in general the comprehensive ports are less focused on handling 'high volume commodities', such as container, dry and liquid bulk, and are often more focused on commodities such as breakbulk and RoRo.

Scarica qui lo studio:

https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf

TRIESTE, NON SOLO PORTO

La blue economy di Trieste nasce quando tramonta la vela e inizia l'epoca dell'elica. È qui che Ressel la sperimenta per primo. È qui che si costruiscono tra i primi motori navali. C'è tutto ormai alla metà dell'Ottocento, e tutto, in un certo senso, all'avanguardia. Basti pensare all'Arsenale del Lloyd Austriaco, voluto da von Bruck e da Massimiliano o allo Stabilimento Tecnico Triestino.

Quando parliamo di “economia del mare” (blue economy) intendiamo qualcosa di talmente vasto che rischiamo di usare un termine che poco significa perché troppo indefinito. Limitiamoci pertanto ai segmenti di questo universo che hanno fatto parte della storia di Trieste. La portualità è certamente il primo, anche in ordine cronologico, se partiamo dall'istituzione del Porto Franco da parte di Carlo VI d'Asburgo (1719). Ma le agevolazioni fiscali non servono a nulla se non c'è materiale umano. In una società come la triestina di allora con una classe dirigente che viveva sulla proprietà terriera e sulla rendita, come può funzionare un porto se non c'è il ceto dei mercatores? Bisogna formarli. Nel 1753 Maria Teresa incarica un gesuita di aprire una Scuola di matematica e nautica a Trieste. Ma gli allievi scarseggiano, i nobili della rendita mica mandano i loro figli a rischiare la pelle per mare o a rischiare i soldi nel commercio. E poi il commercio è fatto sì di competenze ma soprattutto di relazioni, di corrispondenti, il mercante ha bisogno di una rete. L'editto di tolleranza di Giuseppe II nel 1781, che riprende alcune idee già della madre, sblocca la situazione: chi è famoso per avere vaste relazioni? I greci, gli ugonotti, gli svizzeri calvinisti, gli ebrei. Facciamoli venire. I cattolicissimi sovrani se vogliono un porto, uno sbocco al mare, una flotta, devono concedere libertà religiosa e introdurre deroghe al diritto di proprietà. E arrivano cristiani ortodossi, protestanti, israeliti, Trieste comincia a diventare quel *melting pot* cui deve il suo mito multi-etnico. Finalmente si muove anche l'iniziativa privata, i signori della rendita, i parassiti, imparano a investire. E sono anche loro a finanziare nel 1817 l'Accademia reale di commercio e navigazione, una volta allontanata per sempre la minaccia napoleonica. La frequente gente della finanza, che mette in piedi il capitale assicurativo, il Lloyd Austriaco nel 1833 e subito dopo la sua seconda sezione, la compagnia di navigazione (1836). La frequenta anche un veneziano, Tonello, che tre anni dopo fonda un cantiere navale, il San Marco. A questo punto i pilastri dell'economia del mare ci sono tutti: portualità, cantieristica, navigazione, assicurazioni e tutto il variegato mondo delle professioni marittimo-portuali. E poi l'industria, la siderurgia, la meccanica pesante. La blue economy di Trieste nasce quando tramonta la vela e inizia l'epoca dell'elica. È qui che Ressel la sperimenta per primo. È qui che si costruiscono tra i primi motori navali. C'è tutto ormai alla metà dell'Ottocento, e tutto, in un certo senso, all'avanguardia. Basti pensare all'Arsenale del Lloyd Austriaco, voluto da von Bruck e da Massimiliano o allo Stabilimento Tecnico Triestino.

Anni Duemila. Cosa resta di questo passato? Non tanto in termini di aziende-simbolo che sono scomparse (i Cantieri San Marco, il Lloyd Triestino, la Fabbrica Macchine) quanto in termini di identità cittadina, di senso comune, di professioni, in termini di cultura diffusa, concentrata magari in certi quartieri. Per cui essere triestino significava essere identificato con la cultura marittimo-portuale. Poco era rimasto, anche Fincantieri di Monfalcone è altra cosa che non parla più italiano e tantomeno dialetti nostrani ma bengalese. E quando il Lloyd Triestino entra in crisi assieme all'intero armamento di stato negli anni 80 e la crisi si trascina fino all'acquisizione da parte dei cinesi di Taiwan, “el maritimo” è una figura che sta scomparendo nell'immaginario collettivo. Quanto know how andato perduto!

Ma poi arriva qualcuno che quel know how, quella grande tradizione, le ripesca dal passato e le riporta al presente, nella formazione. È un gruppo di persone che fa riferimento a Bruno Zvech e vede tra gli altri, in posizione rilevante, Stefano Beduschi, Vicepresidente di Italia Marittima. Il rilancio dell'Istituto Nautico è un momento importante della storia attuale di Trieste e può essere ben considerato uno dei pilastri di questa rinnovata coscienza marinara della città, accanto alla portualità rilanciata da D'Agostino. E non è un rilancio che avviene solo in aule della didattica, che, per quanto vicine alla realtà,



TRIESTE, NON SOLO PORTO...SEGUE

rimangono sempre nella sfera della teoria, è un rilancio reso possibile anche da prospettive occupazionali concrete, non solo in ambito locale con l'armamento ma anche in sfere che con il mare hanno un rapporto indiretto. Una scuola pubblica non può ovviamente svilupparsi al di fuori di un interesse specifico della politica, dello Stato, deve trovare in quella sede un interlocutore. Il rilancio del Nautico ha saputo beneficiare della riforma degli Istituti tecnici e della formazione professionale che, dopo essere stata colpevolmente trascurata da governi che hanno preferito investire molte risorse in sgangherate riforme dell'ordinamento universitario, ha trovato nella Regione Friuli-Venezia Giulia l'interlocutore giusto nell'Assessorato al lavoro e alla formazione.

Da queste premesse è nato il progetto dell'Accademia Nautica dell'Adriatico (2015), sempre grazie all'iniziativa di Bruno Zvech, affiancato ancora una volta da Beduschi. E il legame con la grande tradizione marinara della città è fisicamente simboleggiato dal fatto che la sede dell'Accademia è dentro le mura dell'antico Arsenale del Lloyd, uno dei siti produttivi più moderni di quei tempi, voluto da Massimiliano di Asburgo che lo aveva affidato alla direzione di Ludwig von Bruck. Ma anche l'Autorità di Sistema Portuale ha sede negli edifici ottocenteschi dell'Arsenale, qualche centinaio di metri più in là, nella strada che porta il nome dello sfortunato Ministro di casa d'Austria. Tedesco di nascita, figlio di un rilegatore di libri, von Bruck venne da giovane a Trieste a cercare fortuna nel commercio e colse subito l'importanza del libero mercato in un territorio che andava oltre i confini nazionali, diventando un sostenitore dell'unione doganale tra Austria e Prussia, progetto che portò avanti quando divenne prima Ministro del Commercio e poi delle Finanze. Uomini di larghe idee, veri antesignani di uno spazio euro-mediterraneo, come Pasquale Revoltella, vicepresidente della Società che progettò e costruì il Canale di Suez.

Storie che abbiamo imparato a scuola sin da bambini ma che sono vive perché c'è qualcuno che ancora oggi sa guardare lontano.

L'Accademia Nautica propone corsi per ufficiali di coperta e di macchina, tecnici per la logistica, progettisti navali, macchinisti ferroviari, tecnici della cyber security marittimo-portuale e da quest'anno anche per maestri velai, non solo, ma è diventata un centro di certificazione internazionale, con l'autorizzazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, per corsi RADAR, RADAR ARPA, ECTIS, GMDSS, secondo standard IMO SCTW.

L'AIOM è fiera di aver potuto in questi anni collaborare con Bruno Zvech e con Zeno D'Agostino, all'Accademia Nautica ha fornito dei docenti, i quali possono testimoniare che le ragazze e i ragazzi dell'Accademia, dovendo frequentare uno stage curriculare prima di conseguire il diploma, molto spesso vengono confermati dalle aziende prima ancora di aver superato gli esami finali, anche se si tratta di professionalità non esclusivamente nautiche. L'indice di occupabilità è dunque vicino al 100%.



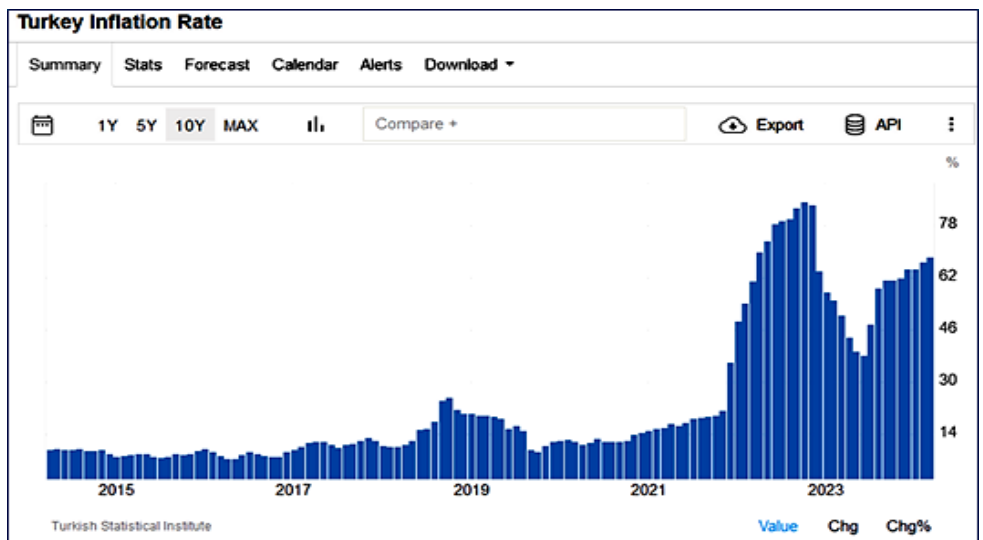
Accademia
Nautica
dell'Adriatico



TURCHIA: TASSI REALI NEGATIVI, IMPORTAZIONI E DEPREZZAMENTO DELLA MONETA. IL DIFFICILE PERCORSO VERSO UN NUOVO EQUILIBRIO.

A partire dalla fine del 2021, l'economia turca è caduta in una fase recessiva. Le principali metriche osservabili a riguardo sono:

- tassi di interesse reali negativi (differenza tra interesse bancario e inflazione)
- inflazione elevata
- ampio e persistente disavanzo delle partite correnti (eccedenza delle importazioni di beni e di capitali, rispetto alle esportazioni)
- debito estero superiore al 50% del PIL
- banca centrale con riserve valutarie nette stimate con saldo negativo (asset-debiti in valuta) per 50 miliardi di dollari, cioè a livelli relativamente bassi rispetto alle importazioni



La stretta monetaria globale dall'inizio 2022 ha accresciuto i timori per un rallentamento dell'economia mondiale ed ha accresciuto la probabilità di crisi del debito nei paesi in via di sviluppo.

Al contrario, la Turchia ha ritenuto di risolvere i problemi finanziari forzando una svalutazione della moneta per ottenere una maggiore competitività nelle esportazioni.



TURCHIA: TASSI REALI NEGATIVI, ...SEGUE

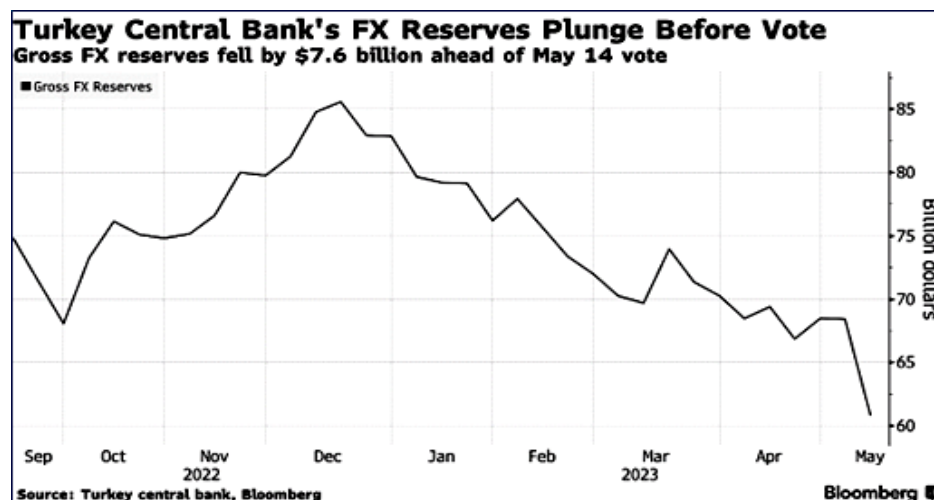
Le politiche economiche di allentamento monetario hanno spinto l'espansione del credito generando maggiore instabilità del tasso di cambio. Per gran parte del 2022, i tassi di interesse reali negativi hanno generato una fuga di capitali dalla lira turca, con conseguente rapido deprezzamento della valuta.

Dato l'elevato livello di importazioni necessarie alla produzione industriale e la scarsità di esportazioni ad alto valore aggiunto, il deprezzamento della lira turca ha comportato un aumento dei costi di produzione, che si sono rapidamente trasferiti sui prezzi.

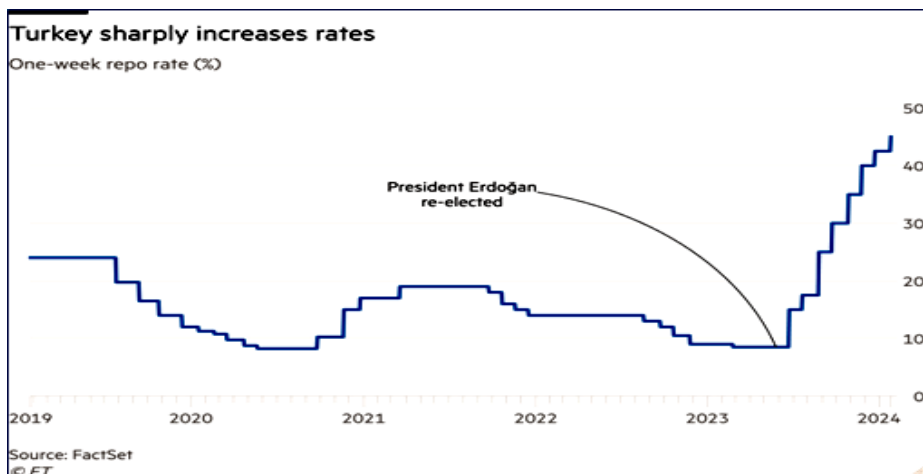
L'onere dell'aggiustamento è ricaduto sulle spalle del lavoro salariato: l'inflazione è andata fuori controllo e nell'agosto 2022 ha raggiunto l'80%. La Lira Turca è passata da una quotazione di 5.5 TRY/USD a fine 2019 a 32 TRY/USD oggi.

Nel frattempo, le riserve in valuta estera però sono state utilizzate nel tentativo di tenere il valore della Lira turca a livelli accettabili per la popolazione in vista delle elezioni. Pertanto, sono stati effettuati acquisti di TRY e vendite di valute straniere sul mercato valutario internazionale. Ne è seguita una valorizzazione della TRY artificialmente più alta del dovuto, e comunque non sostenibile.

Dopo essere stato nuovamente confermato Presidente alle elezioni nel maggio 2023 Erdogan ha nominato un nuovo Ministro delle Finanze e un nuovo Direttore della BCT per tentare di aggiustare la situazione.



Il cambio di politica monetaria/valutaria è stato immediato: i tassi sono stati alzati dall'8,5% al 45% in un arco temporale di sei mesi, nel tentativo di far rientrare i drammatici effetti delle politiche monetarie precedenti.



L'onere dell'aggiustamento è ricaduto sulle spalle del lavoro salariato: l'inflazione è andata fuori controllo e nell'agosto 2022 ha raggiunto l'80%. La Lira Turca è passata da una quotazione di 5.5 TRY/USD a fine 2019 a 32 TRY/USD oggi

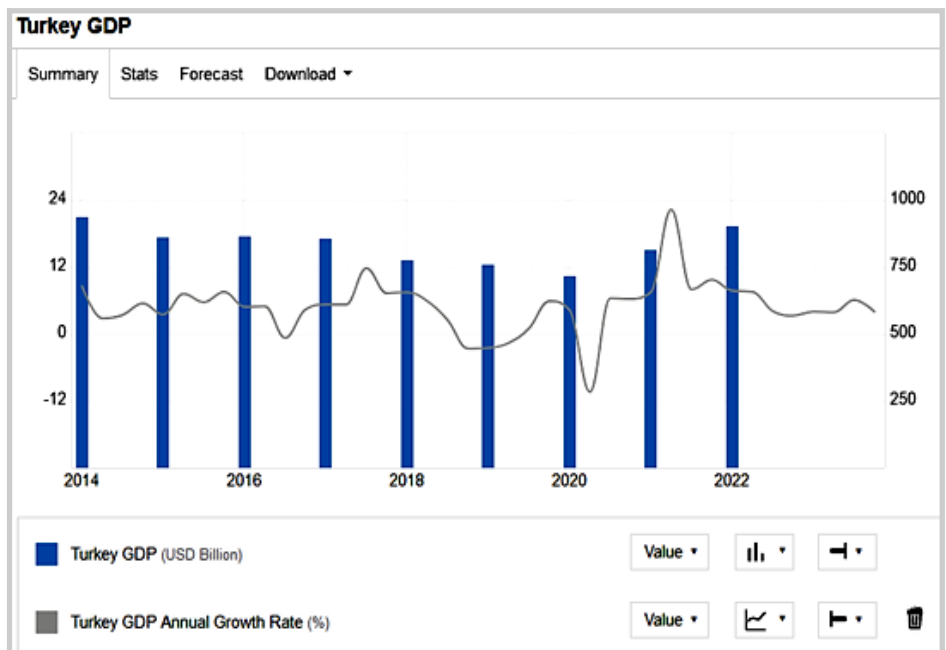
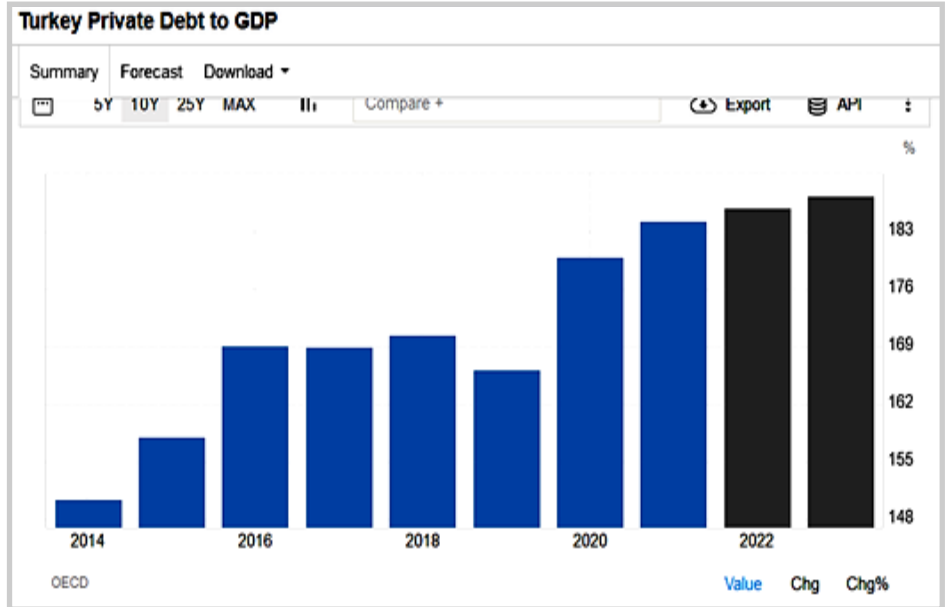


TURCHIA: TASSI REALI NEGATIVI...SEGUE

Il tasso di disoccupazione è attualmente al 10%, con la metà dei lavoratori pagati al salario minimo. Il PIL ha raggiunto a fine 2022 i 907 miliardi di USD, ed il tasso di crescita per il 2023 è apparso positivo dalle ultime rilevazioni, probabilmente attorno al 5% anno su anno.

Nell'aprile 2024 la Banca Centrale Turca ha effettuato ulteriori strategie di politica monetaria:

- ha mantenuto il tasso ufficiale invariato al 50% in linea con le aspettative del mercato. Per la fine del 2024 il mercato si attende un calo del tasso ufficiale al 45%.
- ha aumentato i tassi massimi di remunerazione delle riserve bancarie obbligatorie sui depositi in TRY (Turkish Lira) e KKM (schema di protezione della lira turca), con l'obiettivo di incentivare i depositi di lira turca.



Nell'aprile 2024 la Banca Centrale Turca ha effettuato ulteriori strategie di politica monetaria:

- ha mantenuto il tasso ufficiale invariato al 50% in linea con le aspettative del mercato. Per la fine del 2024 il mercato si attende un calo del tasso ufficiale al 45%.
- ha aumentato i tassi massimi di remunerazione delle riserve bancarie obbligatorie sui depositi in TRY (Turkish Lira) e KKM (schema di protezione della lira turca), con l'obiettivo di incentivare i depositi di lira turca.



TURCHIA: TASSI REALI NEGATIVI...SEQUE

Le riserve obbligatorie sono i depositi che ogni banca è obbligata a mantenere dalle Autorità di Vigilanza bancaria. Le riserve obbligatorie vengono calcolate in base a un coefficiente percentuale, commisurato all'entità della raccolta bancaria, e devono essere depositate sul conto intrattenuto con la Banca Centrale del Paese. L'ammontare della riserva è quindi calcolato a partire dalle passività di bilancio a cui vengono applicate le aliquote. L'obbligo deriva dalla necessità di poter garantire liquidità sufficiente a far fronte agli eventuali prelievi da parte dei correntisti, serve a garanzia della solidità patrimoniale bancaria ma soprattutto serve come strumento di politica monetaria. Infatti, un aumento della percentuale di riserva obbligatoria porta gli intermediari bancari a prestare un ammontare inferiore di depositi (manovra che, via il moltiplicatore monetario, restringe l'offerta di moneta e la fa apprezzare). Al contrario, una riduzione del coefficiente permette alle banche di ampliare l'ammontare del credito (operazione che amplia l'offerta di moneta e la fa deprezzare).

Le nuove misure consistono in:

- Rialzo dei requisiti di riserva obbligatoria per i depositi in valuta estera: per i conti in valuta estera con scadenza fino a 30 giorni, il coefficiente di riserva è stato aumentato dal 25% al 29%. Per i depositi a 12 mesi il coefficiente è 25%.
- Riduzione del costoso piano KKM, che protegge i depositi in lire dal deprezzamento del cambio. Lo schema era stato introdotto nel 2021 nel tentativo di arginare gli effetti sociali del crollo della Lira Turca, dovuto in primis alle politiche estremamente espansive del 2020-2021. I conti KKM dal 2021 sono cresciuti fino a raggiungere i 117 miliardi di USD, cioè circa un quarto del totale dei depositi bancari. Per coprire il deprezzamento della valuta TRY versata dalla popolazione in questi conti "protetti", la Banca Centrale ha venduto TRY per 11 miliardi di USD nei soli mesi di giugno e luglio 2023; ciò ha fatto crollare ulteriormente il valore della TRY.

Nonostante queste misure, il deficit commerciale non appare in miglioramento nelle ultime rilevazioni, a causa del deludente aumento delle esportazioni e dell'incremento delle importazioni a causa del prezzo del petrolio. Il PIL non cresce come sperato, probabilmente a causa della necessità di riforme strutturali che riportino l'efficienza economica e attirino gli investimenti esteri. L'inflazione registrata ad inizio 2024 era ancora al 60% annuo; l'obiettivo dichiarato per la fine del 2024 è del 30-35%.

La situazione complessiva comunque è percepita in miglioramento dagli analisti, che interpretano con favore le politiche dell'ultimo periodo, focalizzate sul riportare l'economia in una situazione di equilibrio macroeconomico attraverso la politica di tassi estremamente restrittivi, oltre al taglio alla spesa pubblica e al taglio degli investimenti in infrastrutture.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. Fonti: tradingeconomics.com, [Bloomberg.com](https://www.bloomberg.com), [Worldbank.org](https://www.worldbank.org), [CEIC Data](https://www.ceicdata.com), [Yahoo Finance](https://www.yahoo.com/finance), [Turkish statistical Institute](https://www.turkishstatisticalinstitute.gov.tr), [Goldman Sachs](https://www.goldmansachs.com),



Nonostante queste misure, il deficit commerciale non appare in miglioramento nelle ultime rilevazioni, a causa del deludente aumento delle esportazioni e dell'incremento delle importazioni a causa del prezzo del petrolio. Il PIL non cresce come sperato, probabilmente a causa della necessità di riforme strutturali che riportino l'efficienza economica e attirino gli investimenti esteri. L'inflazione registrata ad inizio 2024 era ancora al 60% annuo; l'obiettivo dichiarato per la fine del 2024 è del 30-35%.

...

2024 – PRIMO TRIMESTRE – TRIESTE, CONTAINER -17%

Il consolidamento dei trasporti intermodali verso i paesi mitteleuropei ha cementato la stabilità dei traffici anche nel lungo periodo e quindi garantisce per Trieste un futuro di sviluppo che infatti è toccato solo marginalmente dalle traversie attuali che impediscono di fatto il transito del traffico container da e per l'Estremo Oriente, il Golfo e l'India Pakistan via Canale di Suez, deviato ora, speriamo temporaneamente, via Capo di Buona Speranza

Contrariamente al suo principale rivale, il vicino porto di Koper (al quale si sta affiancando velocemente anche il porto di Rijeka) che ha la quasi totalità del carico unitizzato concentrato nel container, Trieste vive una realtà diversa.

Non solamente container, ma anche, e in maniera determinante, semirimorchi (praticamente assenti a Koper e a Rijeka) e relativo traffico Ro-Ro, oltre che petrolio e carichi convenzionali e specializzati "project cargo" ed altro.

Il consolidamento dei trasporti intermodali verso i paesi mitteleuropei ha cementato la stabilità dei traffici anche nel lungo periodo e quindi garantisce per Trieste un futuro di sviluppo che infatti è toccato solo marginalmente dalle traversie attuali che impediscono di fatto il transito del traffico container da e per l'Estremo Oriente, il Golfo e l'India Pakistan via Canale di Suez, deviato ora, speriamo temporaneamente, via Capo di Buona Speranza.

Il traffico Ro-Ro di Trieste opera tutto nell'area mediterranea, prevalentemente con la Turchia, ma in un prossimo futuro anche con il Nord Africa (Egitto e Marocco in particolare) e quindi non subisce gli effetti delle tensioni nel Medio Oriente

In un futuro più lontano - ma non troppo, auspicando uno snellimento delle attuali asfissianti burocrazie - sarà realizzato anche il Terminal Ungheria, che opererà sia Ro-Ro che general cargo ed il Molo VIII per i container, sempre principalmente nelle relazioni con il Far East e il Sud Est Asiatico.

E allora? da dove deriva il calo del 17% del traffico container del primo trimestre 2024?

E' utile precisare che del totale dei contenitori movimentati nel porto di Trieste, che nel 2023 hanno totalizzato una movimentazione di 852.193 TEU, una percentuale del 34%, ovvero 288.386 TEU, ritornano sul mare con navi feeder in quanto Trieste funge da tempo - il servizio primigenio è iniziato nel 2004 - da hub di trasbordo esattamente come Gioia Tauro o Tangermed (con le dovute proporzioni ovviamente) inizialmente solo per una grande linea con distribuzione adriatica e più di recente con un forte sviluppo del trasbordo destinato anche ad altre destinazioni mediterranee, ma tutto o quasi originato dal servizio madre con il Far East, gestito dall'alleanza 2M (Maersk e MSC).

Ricordiamo che mentre il carico diretto in Europa è trasportato ma non instradato dal vettore marittimo (è infatti il caricatore che decide e sceglie l'instradamento marittimo ma in una certa misura anche quello intermodale), quello in trasbordo è praticamente sotto il diretto controllo del vettore marittimo che ha in pratica l'unico commitment con il caricatore di riconsegnare il carico nel porto di destinazione finale previsto in polizza, ma non necessariamente di farlo ruotare come in essa indicato se contingenze sopravvenute lo richiedono.

Contrariamente a quanto da noi ipotizzato, ma con legittima decisione dei due vettori consorziati da quando iniziato il passaggio via Capo, il servizio tocca in entrata (West-bound) come primo porto Med Tangermed, ma poi, invece di proseguire per l'Adriatico e trasbordare tutto il carico East Med a Trieste, tocca come da schedula originale Port Said dove sbarca appunto il carico East Med.

La nostra previsione precedente aveva invece ipotizzato che il consorzio 2M operasse tutto il carico East Med via Trieste risparmiando la deviazione delle navi oceaniche fino a Port Said.

Soluzione temporanea o continuativa? Questo sarà da vedersi nel futuro, ma certamente ora Trieste - ne soffre vistosamente.

Vedremo di aggiornarci in maniera più dettagliata su una situazione veramente volatile nei prossimi numeri della newsletter.





In buona sostanza, come avevamo già scritto in proposito, il Regolamento approvato lo scorso aprile mantiene l'approccio in tre fasi previsto dalla proposta della Commissione: entro il 2030 il completamento della rete centrale "core", entro il 2040 quello della rete centrale estesa "extended core", per concludere invece entro il 2050 la rete globale "comprehensive", creando anche i 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 le merci che per i passeggeri.

NOTIZIE FLASH

TEN-T: IL PARLAMENTO EUROPEO AGGIORNA LE LINEE GUIDA PER LA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI

Agli inizi del corrente anno avevamo riportato la notizia dell'accordo provvisorio, raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio, sulla revisione del Regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Ora la revisione del Regolamento TEN-T, che prevede una serie di novità per rendere più sostenibile e resiliente la rete europea dei trasporti, il 24 aprile scorso ha ricevuto il via libera della plenaria del Parlamento europeo, che lo ha approvato in via definitiva, confermando quanto concordato con i co-legislatori del Consiglio dell'Ue nel dicembre dello scorso anno.

Per l'Italia si è trattato di un ulteriore tassello per vedere inclusi nella rete TEN-T, una volta che il Regolamento sarà approvato anche dal Consiglio UE, non solo progetti come le tratte ferroviarie ad alta velocità Milano-Treviglio-Verona e Bologna-Ancona-Pescara-Foggia, il tunnel di base del Brennero che collega l'Austria e l'Italia, ma soprattutto il tanto discusso ponte sullo stretto di Messina, come riportato nel comunicato stampa PE del 24 aprile 2024.

Nello specifico, il sistema europeo delle reti di trasporti prevede infatti un collegamento che va dalla Scandinavia alla Sicilia (il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, appunto) anche se l'obiettivo non è la realizzazione del ponte sullo stretto in sé, quanto l'interconnessione effettiva delle reti di trasporto sull'intero continente, da Helsinki a Palermo.

In aggiunta, i principali progetti di infrastrutture di trasporto sulla rete centrale TEN-T che dovranno essere completati entro la fine del 2030, comprendono molti collegamenti europei, tra cui la ferrovia Baltica, tra Helsinki e Varsavia e la linea ferroviaria ad alta velocità Lisbona-Madrid.

In buona sostanza, come avevamo già scritto in proposito, il Regolamento approvato lo scorso aprile mantiene l'approccio in tre fasi previsto dalla proposta della Commissione: entro il 2030 il completamento della rete centrale "core", entro il 2040 quello della rete centrale estesa "extended core", per concludere invece entro il 2050 la rete globale "comprehensive", creando anche i 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 le merci che per i passeggeri.

La prossima tappa prevede che, una volta che il Consiglio europeo avrà adottato formalmente le nuove norme, il Regolamento entrerà in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale UE.

MOBILITÀ SOSTENIBILE: DUE NUOVI BANDI PNRR PER PROGETTI DI RICERCA SU INFRASTRUTTURE SMART E LOGISTICA MERCI

Pubblicato un **bando** per progetti di **ricerca industriale e sviluppo sperimentale** nell'ambito dello Spoke 10 del **Centro Nazionale MOST- Mobilità Sostenibile**, finanziato dal **Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR)** tramite i fondi del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

Tramite la pubblicazione di questo bando (rientra tra i bandi a cascata) MOST vuole soste-

MOBILITÀ SOSTENIBILE...SEGUE

nere gli investimenti in ricerca e sviluppo, promuovere l'innovazione e la diffusione delle tecnologie, rafforzare le competenze favorendo la transizione verso un'economia basata sulla conoscenza, coinvolgendo imprese e organismi di ricerca con sede operativa nel territorio nazionale ed esterni al partenariato che costituisce il Centro Nazionale.

Il bando SPOKE 10 - Trasporto Merci e Logistica - con una dotazione finanziaria di € 2.180.000 intende finanziare progetti presentati sia in forma singola che in collaborazione (numero massimo di 4 soggetti) da:

Università ed Enti

Organismi di Ricerca (OdR)

Micro, Piccole e Medie imprese (MPMI), le Grandi Imprese (GI)

Associazioni e Fondazioni

Spin-off di Enti pubblici di ricerca

I progetti dovranno riguardare uno dei seguenti temi:

Ricerca su modelli innovativi di coordinamento e ottimizzazione delle relazioni tra nodi logistici multimodali, con particolare riferimento alle catene di trasporto che utilizzano i porti.

Ricerca finalizzata a sviluppare modelli predittivi per ottimizzare la pianificazione e la gestione delle operazioni di logistica che coinvolgono il trasporto marittimo e terrestre.

Ricerca finalizzata alla predisposizione di un Decision Support System (DSS) per migliorare l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni all'interno delle comunità portuali.

Attività di ricerca e sviluppo relative a soluzioni gestionali per i terminal intermodali.

Per gli altri temi vai al bando al seguente link:

https://www.ricerca.unina.it/bandiacascata/bandi-most/bando-cn00000023_2/

Scadenza: entro le ore 14.00 del giorno **13 giugno 2024**

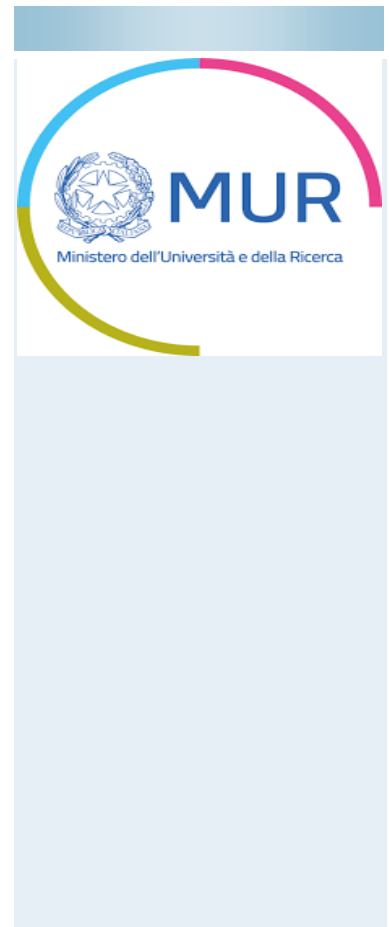
IL MASE AUTORIZZA IL COLLEGAMENTO ENERGETICO SOTTOMARINO ITALIA-TUNISIA

Noto come progetto **ELMED** o collegamento sottomarino Italia-Tunisia (TUN.ITA), l'iniziativa ha ottenuto l'autorizzazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), con decreto del 10 maggio scorso, per l'interconnessione elettrica tra Italia e Tunisia.

L'opera infrastrutturale rientra nel quadro degli interventi previsti dal Piano Mattei e sarà realizzata da **TERNA** e **STEG**, il gestore della rete tunisina.

Con questa autorizzazione della nuova interconnessione tra Italia e Tunisia – ha detto il ministro Gilberto Pichetto Fratin – si prosegue sulla strada *“degli obiettivi sfidanti di transizione energetica fissati nel Pniec (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima), consentendo all'Italia, in virtù della sua posizione geografica strategica, di rafforzare, sul versante elettrico, il suo ruolo di hub in Europa e nell'area del Mar Mediterraneo, diventando protagonista a livello internazionale”*.

Dell'investimento complessivo per l'opera, 307 milioni di euro sono stati stanziati dalla Commissione europea tramite il programma di finanziamento **Connecting Europe Facility** (“CEF”), destinato allo sviluppo di progetti chiave che mirano al potenziamento delle infrastrutture energetiche comunitarie. È la prima volta che l'Unione Europea finanzia un progetto in cui uno dei paesi coinvolti non fa parte dell'Unione.





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, Maria Di Florio,
Diego Stinco, Danilo
Stevanato,

