



NEWSLETTER NR. 5_2024

PER UN FUTURO DI PACE

Ne "Il 18 Brumaio di Luigi Bonaparte" (1852) Marx butta lì la frase che sarebbe diventata celebre: "la storia si ripete due volte, una volta come tragedia e una volta come farsa." Frase che mi è venuta in mente all'esito delle elezioni europee in Austria, dove il partito vincitore FPÖ sogna di poter portare l'Austria sulla linea seguita da Orban in Ungheria. Ancora una volta ci troviamo di fronte alla "duplice monarchia" austro-ungarica sancita con l'Ausgleich al tempo degli Asburgo? Per chi si mette a ridere vale la pena ricordare che il sogno putiniano di ristabilire i confini della dominazione zarista non è meno anacronistico ed è un esempio classico di come farsa e tragedia non siano in realtà così

distanti, anzi possono essere in simbiosi.

Il porto di Trieste ha voluto essere negli ultimi anni un qualcosa che, seppur non dichiarato esplicitamente, ragionava su dimensioni di un mercato che comprende tutta la Mitteleuropa e una parte dei Balcani, un'unica area di scambio, di collaborazione, di progresso e d'innovazione, che attraverso l'Austria, la Baviera, l'Ungheria arriva ad Amburgo e comprende la Slovenia, la Croazia, la Serbia, la Slovacchia, la Cecchia, la Polonia e costituisce un sistema omogeneo di domanda per le merci che arrivano dall'East Med, dal Mediterraneo, dal Far East.

Guerra in Ucraina e crisi di Suez hanno messo a dura prova questo

SOMMARIO

Per un futuro di pace.....1-2

Algeria - parte prima.....3-4

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

Navigare senza rete.....8-9

NOTIZIE FLASH

Sull'adesione dell'Ucraina alla UE.10

La settima edizione del report sulla Blue Economy.....10-11

Aiuti per 570 MEuro ai porti italiani destinati a incentivare il cold ironing..... 11

PER UN FUTURO DI PACE... SEGUE



...Vittorio Torbianelli credo sia un caso infrequente di scelta professionale, quella di lasciare un insegnamento universitario, iniziato sotto la guida di un maestro come Giacomo Borruso e proseguito in piena autonomia, per andare a ricoprire un ruolo in un organismo complesso come una port Authority e occuparsi in quella sede di progetti speciali, cioè in sostanza d'innovazione, prima di ricoprire il ruolo di segretario generale.

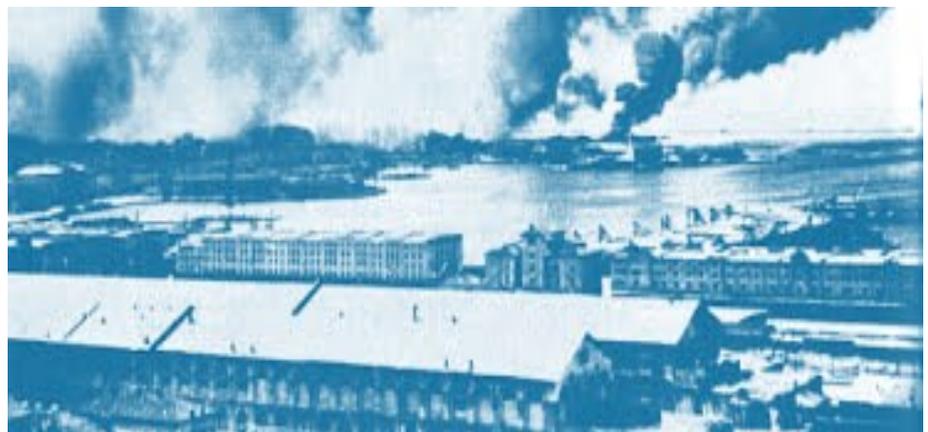
sistema, che oggi scricchiola e va ridisegnato con urgente impegno perché, se cede, è l'inizio della fine. Per questo, chiunque sarà a reggere la Commissione Europea dovrà per prima cosa dare una risposta ai cittadini di tutti i paesi che vogliono sapere: come raggiungiamo la pace?

La nomina di Vittorio Torbianelli a commissario dell'AdSPMAO è una garanzia che quello che è stato uno degli insegnamenti fondamentali di D'Agostino, centralità del ruolo della mano pubblica come regolatore, venga mantenuto. Ma questo non è solo un principio di management che si colloca accanto ad altre scuole di governance, tra cui poter scegliere. No, questo è un principio di management che richiede un qualcosa di più, un qualcosa che attiene alla sfera dell'etica non dell'efficienza: lo spirito di servizio.

E quanto esso sia essenziale lo dimostra in queste settimane il caso di Genova, sul quale non voglio dire una parola di più, se non sottolineare come in quella vicenda la posta in gioco è la consapevolezza o meno del ruolo dei funzionari pubblici. Il resto è contorno, se non addirittura folklore.

Vittorio Torbianelli credo sia un caso infrequente di scelta professionale, quella di lasciare un insegnamento universitario, iniziato sotto la guida di un maestro come Giacomo Borruso e proseguito in piena autonomia, per andare a ricoprire un ruolo in un organismo complesso come una port Authority e occuparsi in quella sede di progetti speciali, cioè in sostanza d'innovazione, prima di ricoprire il ruolo di segretario generale. Per spirito di servizio, per senso civico, mi verrebbe da dire. Avendo anch'io attraversato il mondo universitario e avendo poi scelto altre strade, lo sento moralmente, culturalmente, molto vicino. Per questo me ne rallegro e apprezzo la decisione che il governo, la politica, hanno voluto prendere sulla sua nomina a commissario.

Al Consiglio Comunale di Trieste il rappresentante di una lista ha voluto chiedere un minuto di silenzio in ricordo delle vittime, più di quattrocento, del bombardamento anglo-americano di Trieste e del suo porto il 10 giugno 1944 e ha ricordato in quella occasione il passaggio di un mio scritto dove dicevo che l'orrore, il terrore di quella esperienza, vissuta da ragazzo, hanno in un certo senso condizionato certe mie scelte successive. È vero, chi ha visto una guerra non vuole vederne una seconda. Spero, scusandomi per questi accenni che forse qualcuno troverà troppo "personali", che tutti coloro che la guerra del 1940-45 non hanno vista, condividano questi miei sentimenti. Quindi, invece di fasciarsi la testa pensando che d'ora in avanti, a causa degli Houti, i traffici andranno nei porti del Nord tagliando fuori Trieste, cerchiamo di unirici volendo fortissimamente la pace e troviamo tutte le possibili alternative per nuovi collegamenti infra-Med, per nuove prospettive nell'area Mar Nero-Caspio. (Sergio Bologna)



ALGERIA – PARTE PRIMA

Le tensioni e i cambiamenti negli equilibri internazionali delle principali potenze del mondo stanno restituendo centralità e autonomie inedite a diversi paesi africani. Tra questi l'Algeria, il più esteso fra tutti, che da qualche anno sta vivendo un forte rinnovamento economico, a partire dal settore energetico, uno dei pilastri del Progetto Nuova Algeria del presidente Abdelmadjid Tebboune, eletto nel 2019 a seguito delle proteste che avevano portato alle dimissioni di Abdelaziz Bouteflika, al potere per 20 anni.

L'odierna politica internazionale algerina è chiaramente orientata verso un'apertura sostanziale, con cui sta diversificando e allargando il portafoglio clienti delle esportazioni e la fascia degli investitori stranieri, due fattori correlati, salvaguardando allo stesso tempo l'indipendenza del paese da ingerenze esterne.

Tra gli obiettivi cruciali per il futuro è la creazione di un contrappeso all'estrema dipendenza del paese dagli introiti energetici, con lo sviluppo anche di altri settori. Un percorso che sta già dando i primi frutti, se si tiene conto che le esportazioni al di fuori degli idrocarburi a partire dal 2021 sono aumentate, passando da 2 miliardi di dollari nel 2020 a 5 miliardi nel 2021 per raggiungere 6,6 miliardi di dollari nel 2022 con una evoluzione del 191% sull'intero periodo.

Attualmente, almeno il 93% delle esportazioni del paese derivano dalle attività oil & gas - nel 2022 ammontate a 56,7 miliardi di dollari - generando circa due terzi del budget statale, necessario alla spesa sociale e, di riflesso, alla tenuta politica del paese. Da fine 2019 il settore è in forte ripresa grazie alla legge sugli idrocarburi, che ha consentito la condivisione della produzione con partner stranieri, aprendo le porte agli investimenti esteri e all'ammodernamento degli impianti, con risultati di crescita delle esplorazioni e della produzione di gas naturale, necessari a soddisfare il costante incremento della domanda, sia estera che domestica. In aggiunta, a fine 2023 il protagonista assoluto del settore energetico algerino, l'azienda di Stato Sonatrach, tra le principali major petrolifere al mondo e la più importante società per azioni africana, ha varato un piano di sviluppo quadriennale da 50 miliardi di dollari a partire da quest'anno, che guarda al futuro energetico green, includendo importanti progetti di produzione di idrogeno verde, mentre l'energia eolica e solare richiama diversi investitori per progetti negli immensi spazi desertici del paese.

Nell'immediato punta sulla transizione energetica, e dopo importanti accordi produttivi, tra cui quello congiunto con Eni, Total e Occidental Petroleum del valore di 4 miliardi di dollari, Sonatrach ha firmato un accordo preliminare con la Exxon per nuovi giacimenti di idrocarburi nei bacini desertici di Ahnet e Gourara, nel sud del paese.

Ad accelerare il processo, l'impatto della guerra russo ucraina, che ha cambiato lo scenario internazionale degli approvvigionamenti energetici di transizione, proiettando l'Algeria, membro Opec tra i principali produttori di gas naturale al mondo, tra gli attori energetici regionali di spicco nell'area mediterranea. Nel 2023 l'export algerino complessivo di gas, via tubo e via nave, è aumentato del 6%, superando 52 miliardi di metri cubi, con principale mercato di destinazione l'Unione Europea, dove rappresenta il 14% dell'import di gas del blocco. Principale fornitore energetico dell'Italia, grazie ad un accordo trilaterale, Italia-Germania-Austria, l'Algeria sta lavorando per la realizzazione del SouthH2 Corridor, sviluppato da Snam, per la fornitura di idrogeno verde entro il 2030, che conta sul potenziale di generazione rinnovabile (eolico e solare) per la produzione, distribuita lungo una pipeline di 3.300 km, passante per la Tunisia.

Le relazioni bilaterali Italia-Algeria sono al loro massimo storico con importanti accordi nell'ambito più ampio del Piano Mattei, tra cui quello recente di aggiudicazione di un contratto di Ingegneria, Procurement e Costruzione (EPC) del valore di 2,3 miliardi di dollari per il sistema di compressione del giacimento di gas di Hassi R'Mel, uno dei più grandi al mondo, da parte del consorzio italiano forma-



Ad accelerare il processo, l'impatto della guerra russo ucraina, che ha cambiato lo scenario internazionale degli approvvigionamenti energetici di transizione, proiettando l'Algeria, membro Opec tra i principali produttori di gas naturale al mondo, tra gli attori energetici regionali di spicco nell'area mediterranea. Nel 2023 l'export algerino complessivo di gas, via tubo e via nave, è aumentato del 6%, superando 52 miliardi di metri cubi ...

ALGERIA – PARTE PRIMA ... SEGUE

to da Tecnimont del Gruppo MAIRE e gli stabilimenti italiani di Baker Hughes.

Nella rosa dei nuovi clienti europei del gas algerino, il più grande terminale GNL europeo sull'isola di Grain nel Kent (GB), la tedesca VNG Handel & Vertrieb GmbH con cui ha firmato un contratto di medio termine per la fornitura via gasdotto passando per l'Italia, il Terminal LNG croato di Veglia per i rifornimenti dell'Ungheria. (Giovanna Visco) (Continua)



Quali conseguenze possibili sui tassi d'interesse dopo le elezioni del parlamento europeo

Da inizio 2024, le borse hanno performato in modo ottimale. Il Nasdaq ha registrato +25.3%, l'indice S&P500 il +20.22%, il DAX il +9.57%.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Quali conseguenze possibili sui tassi d'interesse dopo le elezioni del parlamento europeo

Da inizio 2024, le borse hanno performato in modo ottimale. Il Nasdaq ha registrato +25.3%, l'indice S&P500 il +20.22%, il DAX il +9.57%.



OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

La Federal Reserve il 12 giugno ha optato per lasciare il suo tasso di base nel range 5.25%-5.50% e ha dichiarato di ritenere che i tagli avverranno solo una volta nel 2024, forse a dicembre. Un bel cambiamento rispetto alle aspettative di marzo, quando si pensava a tre possibili tagli.

Il 6 giugno la Banca Centrale Europea invece ha tagliato i tassi del 0.25%, portandoli al 3.75%.

Le Banche Centrali insomma sembrano soddisfatte dall'andamento dell'economia e appare probabile che procedano, seppure con una tempistica morbida, all'abbassamento dei tassi verso un target che è stato varie volte indicato attorno al 2%, ma probabilmente si attesterà parecchio più su, alla soglia del 3%. Il tasso è importante poiché determina le scelte d'investimento delle imprese e l'andamento del rapporto tra debito pubblico e Pil nel lungo periodo.

La situazione economica mondiale dal lato produttivo e dei consumi appare abbastanza fiorente e serena. Il mercato del lavoro in America in maggio ha registrato un incremento di +272.000 jobs, ben al di sopra delle aspettative degli analisti, mentre l'inflazione annua registrata è scesa al +3.3%. I margini aziendali nel 2024 sono in espansione a causa di fattori ciclici e strutturali.

Dal lato ricavi, i prezzi finali dei prodotti finiti si sono alzati, ma la domanda è risultata piuttosto inelastica e quindi le vendite non sono scese.

Dal lato costi,

- l'allocazione di capitale è più efficiente che in passato, grazie alla diminuzione delle necessità di inventario fisico (quindi di capitale immobilizzato a magazzino), grazie alle tecnologie informatiche e all'AI;
- Materiali e logistica hanno un costo mediamente in discesa rispetto a 12-24 mesi fa;
- la pressione sui margini dovuta dagli stipendi è in diminuzione, visto che la produttività del lavoro cresce più dei salari.
- L'inflazione molto probabilmente ha finito la sua corsa, quindi il suo contributo all'erosione degli utili è atteso in diminuzione.

All'orizzonte però si stagliano nuvole scure, foriere di possibili problemi per il futuro prossimo.

Ricordiamo come il rischio finanziario in Europa si sia manifestato nel passato recente in poche seppur memorabili occasioni:

- La Brexit (dal referendum convocato dal governo Cameron nel 2016 all'effettiva uscita nel 2020), la cui retorica populista e nazionalista aveva attecchito in un paese sofferente dopo la crisi del 2008 a causa dei licenziamenti, del calo della spesa pubblica e dell'inflazione. Dopo la Brexit, però, si sono aggiunti allo scenario anche la perdita di valore della sterlina, il minore commercio estero, PIL e redditi in calo, disoccupazione in aumento, inflazione in aumento.
- Sempre in UK, la crisi dei titoli di stato avvenuta nel 2022 dopo l'annuncio del governo di un taglio delle tasse e di un aumento del debito. Dopo le dichiarazioni troppo espansive del governo del Primo Ministro Liz Truss e il suo ministro delle finanze, Kwasi Kwarteng, i mercati reagivano vendendo in massa la sterlina e i prestiti governativi britannici, con la Banca Centrale d'Inghilterra che non riusciva a rassicurare gli investitori con un aumento dei tassi di emergenza.
- La crisi dei paesi periferici europei (Portogallo, Italia, Irlanda, Grecia, Spagna) nel 2010-2012: a causa del loro debito pubblico elevato e della scarsa produttività venivano ritenuti incapaci di ripagare i propri debiti. Pertanto, si innescava una crisi di fiducia che ha rischiato di far implodere il sistema "Euro"; i tassi dei paesi periferici arrivavano all'11% sui bond a 10 anni. L'atto che tradizionalmente viene ricordato come dirimente di quel periodo è il "Whatever it takes" per salvare il mercato unico pronunciato da Mario Draghi, allora governatore della BCE. Con questa dichiarazione, rilasciata alla Global Investment Conference a Londra nel luglio del 2012, si intendeva assicurare la solvibilità dei paesi dell'Eurozona, con la

La situazione economica mondiale dal lato produttivo e dei consumi appare abbastanza fiorente e serena. Il mercato del lavoro in America in maggio ha registrato un incremento di +272.000 jobs, ben al di sopra delle aspettative degli analisti, mentre l'inflazione annua registrata è scesa al +3.3%. I margini aziendali nel 2024 sono in espansione a causa di fattori ciclici e strutturali.

OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

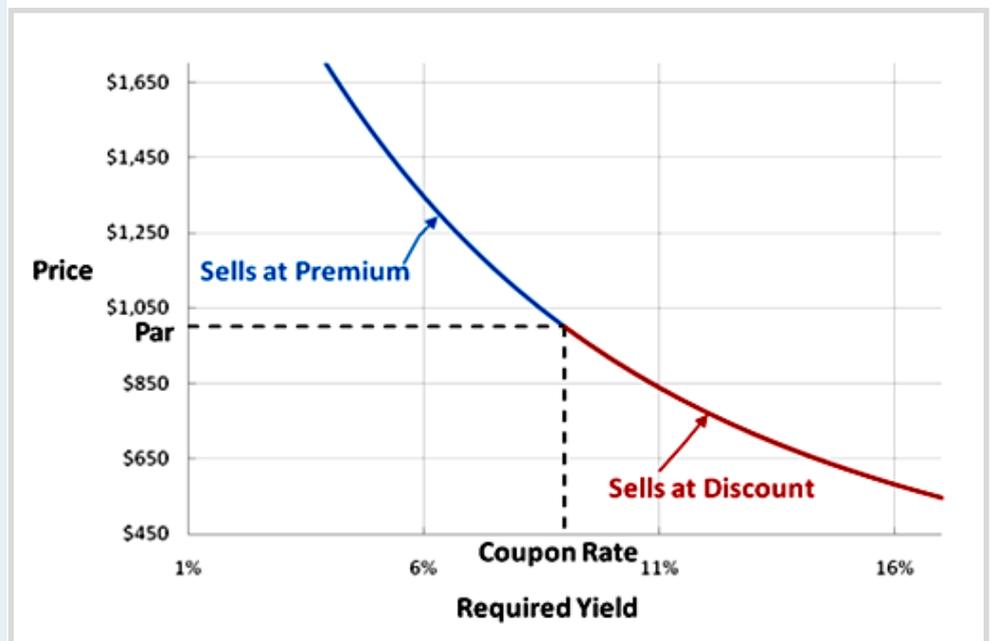
In sintesi, quello che succede in questi casi è che il mercato, spaventato per il rischio di insolvenza da parte del "Paese rischioso", richiede tassi più alti per dare capitali in prestito; immediatamente, i bond emessi in precedenza ad un tasso inferiore (quando il Paese provocava meno ansie) si svalutano, poiché rendono poco a fronte del rischio effettivo che hanno.

garanzia sovrana della Banca Centrale Europea che iniziò ad acquistare titoli di stato di tali paesi praticamente senza limiti quantitativi. Il cosiddetto bazooka di Draghi ha funzionato, seppure con gli anni tutta quella liquidità si sia accumulata e abbia compresso i tassi a livelli bassissimi. Su questa situazione si era installata inoltre la crisi politica italiana di fine 2011, scoppiata durante l'ultimo governo Berlusconi (con tassi dei BTP a 10 anni all'11%), a cui seguì il governo tecnico di Tremonti.

Ogni volta, insomma, il problema è stato innescato a monte dalla recessione e dal rapporto troppo alto Debito/PIL, con conseguente destabilizzazione del mercato dei capitali e sfiducia da parte dei compratori di obbligazioni di stato.

Ed ogni volta si è tentato di risolverlo, in termini altrettanto "tecnici" attraverso cure mirate via tassi di interesse, quantitative easing, quantitative tightening, interventi sul cambio.

In sintesi, quello che succede in questi casi è che il mercato, spaventato per il rischio di insolvenza da parte del "Paese rischioso", richiede tassi più alti per dare capitali in prestito; immediatamente, i bond emessi in precedenza ad un tasso inferiore (quando il Paese provocava meno ansie) si svalutano, poiché rendono poco a fronte del rischio effettivo che hanno.



Fonte: Fincash

Nel 2024 oltre al rischio politico europeo interno però emerge un rischio di portata molto più ampia, difficilmente risolvibile a tavolino attraverso il toolbox delle banche centrali. Se prima i diverbi erano tra paesi europei, gli screzi vertevano sulla possibilità di emettere Eurobond garantiti a livello europeo, sulla volontà o meno di far parte della squadra a livello di "cassa comune", ora invece gli squilibri sono provocati anche da relazioni geopolitiche. La divergenza degli interessi dei singoli Paesi europei ha portato all'aumento delle preferenze per posizioni populiste e di minore collaborazione internazionale.

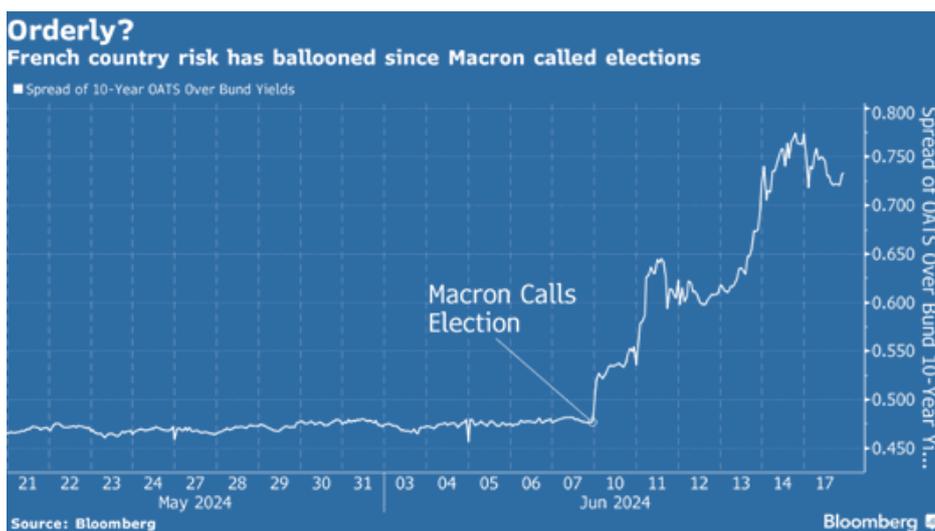
Questa attitudine comporta:

- minori scambi con l'estero
- minore richiesta della valuta nazionale: deprezzamento e perdita di potere d'acquisto
- spesa pubblica in aumento, debito in aumento
- paura da parte dei compratori di obbligazioni nazionali, quindi tassi di interesse richiesti dal mercato per prestare denaro al Paese rischioso in aumento

OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Si potrebbe allora delineare in Francia e negli altri Paesi europei una situazione critica sul versante della fiducia: se alle elezioni legislative anticipate di luglio, convocate da Macron in risposta alle recenti elezioni per il Parlamento europeo, risultasse vincitore il Rassemblement National di Marine Le Pen (anche se per ora il programma non appare drastico), lo spread di rischio dei tassi OAT francesi potrebbe salire ulteriormente. La notizia ha già suscitato un'immediata reazione del mercato: i mercati temono che l'arrivo di politici anti-Ue al governo possa provocare una rottura nella zona euro.

Ecco cosa è già successo nelle ultime settimane agli spread francesi per il debito a 10 anni rispetto al bund tedesco:



Non aiuta il fatto che Francia e Italia siano da poco soggette alla cosiddetta procedura per deficit eccessivo da parte della Commissione europea. I recenti peggioramenti dei rispettivi deficit di bilancio annuali, combinati con un aumento del debito complessivo, hanno fatto sì che Bruxelles sia intervenuta richiedendo una riduzione del debito pari al 5% del PIL in media ai paesi dell'Eurozona.



A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Bloomberg.com, Ecb.europa.eu, Federalreserve.gov, Unicredit research, Financial Times, Morgan Stanley Research, JPM Research, CNBC.com, Goldman Sachs Research, Kayros partners Research, Zeygos Research&Consulting, Fin-cash.com, Economist)

Non aiuta il fatto che Francia e Italia siano da poco soggette alla cosiddetta procedura per deficit eccessivo da parte della Commissione europea. I recenti peggioramenti dei rispettivi deficit di bilancio annuali, combinati con un aumento del debito complessivo, hanno fatto sì che Bruxelles sia intervenuta richiedendo una riduzione del debito pari al 5% del PIL in media ai paesi dell'Eurozona.

NAVIGARE SENZA RETE

Le prime cose che potrebbero avvenire in caso di acutizzazione dei conflitti sono appunto le azioni di disturbo, che causerebbero l'impossibilità di usare questi strumenti e quindi le navi si troverebbero nuovamente dopo molti lustri nella necessità di effettuare la navigazione esclusivamente con i mezzi di bordo.

Dato per scontato che la protezione dei grandi traffici marittimi anche in periodo di reshoring rimane un elemento cruciale ricordiamo che l'attuale gestione della navigazione delle navi mercantili è principalmente attuata tramite strumenti esterni come il GPS, le carte elettroniche ed altri sistemi di controllo e verifica della navigazione in remoto.

Senza considerare la gestione dei sistemi di bordo, per la quale diventa sempre più essenziale la cyber security specializzata del settore.

Le prime cose che potrebbero avvenire in caso di acutizzazione dei conflitti sono appunto le azioni di disturbo, che causerebbero l'impossibilità di usare questi strumenti e quindi le navi si troverebbero nuovamente dopo molti lustri nella necessità di effettuare la navigazione esclusivamente con i mezzi di bordo.

Esistono certamente protocolli di emergenza (anche riservati) in possesso dei Comandanti che danno indicazioni su come procedere e, nel caso, dove confluire su eventuali aree sicure o di formazione di convogli scortati da navi militari dotate della navigazione inerziale che garantisce autonomia da sistemi e fonti esterne.

Per le strette esigenze della navigazione la nave mercantile quindi procederà durante la navigazione costiera seguendo i principi della stessa, facendo il punto nave con i rilevamenti tramite strumentazione di bordo (girobussole) e carte tradizionali dei punti costieri, principalmente fari, e durante la navigazione oceanica (ovvero non in vista di costa) con la navigazione tramite punto astronomico, che permette la completa indipendenza operativa della nave da qualsiasi fonte esterna (radio o altri strumenti).

Come si esegue un punto nave astronomico?

Servono: il sestante, un cronometro nautico, le Tavole nautiche e le Effemeridi dell'anno corrente, tutti elementi in dotazione standard della nave.

Calcolo della meridiana.

L'osservazione deve determinare l'altezza sull'orizzonte del sole a mezzogiorno (non ore dodici) e quindi la sola latitudine, mentre la longitudine viene calcolata con precisione non elevata con un paio di osservazioni del sole prima di mezzogiorno.

Punto nave stellare.

Può essere fatto in linea di massima solamente al crepuscolo mattutino e serotino ovvero nel breve periodo (pochi minuti) durante i quali sono visibili sia alcuni astri particolarmente luminosi sia tutto l'orizzonte a 360 gradi.

Tramite il sestante viene riportato ad un momento esatto fissato dal cronometro l'altezza dell'astro sull'orizzonte quindi con un opportuno calcolo (tramite tavole nautiche ed effemeridi) il cerchio di altezza sul quale la nave si trova (altrimenti l'altezza dell'astro osservato sarebbe diversa).

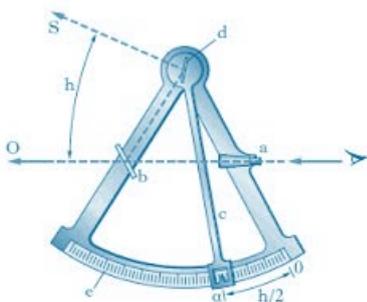
Per determinare il punto esatto dove si trova la nave bisogna intersecare di norma quattro cerchi di altezza degli astri osservati (i cui segmenti utilizzati nella scala usata per la navigazione diventano rette di altezza) possibilmente a 90° uno dall'altro. Con gli incroci degli stessi si determina il "punto nave".

Questo calcolo se effettuato a regola d'arte dà una posizione molto precisa della nave anche in condizioni di navigazione prolungata illimitata.

Per fare queste osservazioni e questi calcoli occorre una certa dimestichezza che un tempo era corrente patrimonio degli ufficiali di bordo sia nella "praticaccia" dell'osservazione, sia nell'esecuzione dei calcoli con gli elementi da estrarre dalle Tavole nautiche e dalle Effemeridi, ma che temiamo sia andata un po' dispersa nel tempo.

L'osservazione col sestante deve essere estremamente precisa come pure il tempo di rilevazione dell'altezza dell'astro, che si calcola al secondo.

La parte calcolo e tutti i dati delle Tavole e delle Effemeridi saranno ora contenuti in





NOTIZIE FLASH

SULL'ADESIONE DELL'UCRAINA ALLA UE

Solo un flash sull'iter di adesione di un nuovo paese all'UE, iter che di solito è molto lungo e complesso (si parla di anni), così come avvenuto per i paesi dell'Europa dell'Est, oggi membri dell'Unione.

L'aspetto più critico è quello del soddisfacimento dei criteri di adesione, che vuol dire istituzioni stabili che siano in grado di garantire democrazia, diritti umani, stato di diritto e soprattutto una buona economia di mercato accompagnata dalla capacità di assumere tutti gli obblighi derivanti dall'adesione all'UE.

L'iter prevede diverse fasi (candidatura, negoziati, adesione, ratifica) che vengono monitorate costantemente dalla Commissione (+ Consiglio e Parlamento).

Per aiutare i paesi in questo iter complesso la Commissione finanzia dei progetti ad ampio spettro tesi al raggiungimento di obiettivi specifici.

Anche l'Ucraina ha beneficiato di questi aiuti, interrottisi a causa della guerra, ma oggi è ben lontana dall'essere pronta ad aderire all'UE.

Se ciò avvenisse con una procedura straordinaria sarebbe una forzatura "politica"..... oltretutto, si deve pensare anche a quei paesi che da anni attendono di entrare a far parte dell'Unione, quali i Balcani occidentali, ma che sono ancora nel limbo.

Per la ricostruzione dell'Ucraina risulta che alcuni paesi europei si sono già mossi, in ordine sparso, solo per capire l'entità dei danni subiti. Anche l'Italia, con la Camera di Commercio Italo-Ucraina ha effettuato diverse missioni sul posto.

Ma chi finanzia? È notizia di questi giorni che l'UE ha firmato accordi per un valore di 1,4 miliardi di euro con le banche partner per attrarre investimenti in Ucraina dal settore privato; a ciò si aggiunge che, durante il recente vertice del G7, è stato raggiunto l'accordo per il trasferimento dei proventi straordinari generati dai beni russi immobilizzati per investimenti nella difesa e nella ricostruzione dell'Ucraina. Ma il tutto, al momento, è solo un'enunciazione....

Se poi la guerra avesse fine, la Russia sarebbe comunque obbligata a ripagare i danni causati dalla guerra in territorio ucraino. È quello che ci si augura, ma la strada è ancora lunga.

È STATA PUBBLICATA LA SETTIMA EDIZIONE DEL REPORT SULLA BLUE ECONOMY

Il rapporto 2024 fornisce un'analisi completa, tendenze e fattori trainanti delle prestazioni dei settori che dipendono dalle risorse costiere e marine dell'UE, avendo come obiettivo principale quello di offrire una guida alle parti interessate nel promuovere il progresso sostenibile degli oceani e delle risorse costiere, allineandosi strettamente ai principi del Green Deal europeo (EGD).

La relazione si concentra su un'analisi sintetica dei dati, delle tendenze e dei driver dei settori consolidati della Blue Economy, tra cui: Energia marina rinnovabile (eolico offshore), attività portuali, costruzione e riparazione navale, trasporto marittimo e turismo costiero, basandosi sui dati raccolti dalla Commissione Europea presso gli Stati membri dell'UE e sugli ultimi dati disponibili di Eurostat.

Il documento analizza i progressi compiuti dal 2009 e traccia gli sviluppi tra il 2020 e il 2021 (ultimi dati disponibili di Eurostat) dei settori che si basano sulle risorse costiere e marine dell'UE.



REPORT SULLA BLUE ECONOMY...SEGUE

L'edizione di quest'anno comprende anche sezioni speciali sulla transizione energetica e i cambiamenti climatici nel settore dei trasporti marittimi dell'UE ed informazioni rilevanti sui settori innovativi della Blue Economy, quali la desalinizzazione e la biotecnologia blu.

Secondo i dati più recenti, nel 2021 l'economia blu si è ripresa dalla pandemia: il surplus operativo lordo (profitto) è cresciuto del 73% rispetto al 2020, raggiungendo i 76,4 miliardi di euro, mentre l'occupazione è aumentata del 17%, rappresentando una quota dell'1,8% della forza lavoro dell'UE.

I settori consolidati dell'economia blu dell'UE impiegano direttamente circa 3,59 milioni di persone e generano circa 623,6 miliardi di euro di fatturato e 171,1 miliardi di euro di valore aggiunto lordo (VAL).

Gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE per i settori dell'economia blu stanno creando nuove opportunità commerciali ed il Rapporto, fornendo approfondimenti economici, mira anche a ispirare potenziali investitori.

Il Report è scaricabile al seguente link:

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ef90077b-1e82-11ef-a251-01aa75ed71a1>

AIUTI PER 570 MILIONI DI € DESTINATI A INCENTIVARE IL "COLD IRONING" NEI PORTI ITALIANI

Al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico e acustico, conformemente agli obiettivi del Green Deal europeo ed ai sensi delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE sugli Aiuti di Stato, un regime italiano da 570 milioni di € per incentivare le navi a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quando sono ormeggiate nei porti marittimi.

La misura adottata, che rimarrà in vigore fino al 31 dicembre 2033, assume la forma di una riduzione fino al 100% degli oneri generali di sistema, inclusi nel prezzo dell'energia elettrica e si tradurrà in un calo del prezzo di quest'ultima, per gli operatori navali quando si riforniscono dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri, rendendo così competitivo il costo di questa energia elettrica rispetto al costo di quella prodotta a bordo, utilizzando motori alimentati da combustibili fossili.

A fronte di tale misura, l'Italia si è impegnata a istituire un meccanismo di monitoraggio annuale per verificare la differenza tra i costi effettivi di acquisto di energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri e quelli dell'autoproduzione di elettricità alimentata da combustibili fossili a bordo e adopererà di conseguenza il livello dell'aiuto.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_24_3285/IP_24_3285_EN.pdf





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

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

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

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

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

Hanno collaborato a questo numero:

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

