



NEWSLETTER NR. 6₂₀₂₄

LA GERMANIA E NOI

La crisi politica, economica e sociale della Germania post-Merkel è diventata argomento di primo piano dei media italiani. Il numero di Limes uscito il 6 luglio è stato interamente dedicato a questo. I rapporti storici ed economici tra la città, il porto di Trieste e la Germania sono stati e sono così importanti che alcune riflessioni si rendono necessarie, magari aggiungendo qualche informazione in più a quelle che circolano negli organi di stampa.

Mi ricollego pertanto a quanto avevo scritto nel libro "Banche e crisi. Dal petrolio al container", più di dieci anni fa (Derive&Approdi, Roma, 2013). Descrivevo il crollo del sistema finanziario tedesco che era leader mondiale nella finanza dello shipping, con il fallimento di centi-

naia di società specializzate nel cosiddetto KG-System, società in accomandita semplice che per decenni avevano consentito ai risparmiatori privati ottimi ritorni nel noleggio di navi container. Il crack coinvolse anche la banca pubblica HSH Nordbank, posseduta dal Land di Amburgo e dal Land dello Schleswig Holstein, che al tempo era la banca al mondo maggiormente presente nei finanziamenti allo shipping.

La Germania, nel giro di pochi mesi, perse una leadership mondiale. E il suo primato sarà in seguito raccolto dalla finanza cinese e giapponese con l'adozione di particolari strumenti innovativi come il leasing. Ma, dopo quello del 2012, altri choc dovevano investire il mondo finanziario e bancario tedesco, con un susseguirsi di scandali che arrivano ai

SOMMARIO

La Germania e noi.....1-4

Algeria-seconda parte5-6

Bussola: overview dello scenario macroeconomico7-9

NOTIZIE FLASH

Al via la consultazione sugli aiuti di stato per il trasporto ferroviario intermodale.....10

Regione FVG—istituzione cabina di regia della logistica10-11

La Corte dei Conti riconosce la solidità finanziaria della Regione FVG.....11

LA GERMANIA E NOI... SEGUE

Che nel mondo dell'alta finanza tedesca ci fosse qualcosa che non andava lo si era visto già con la Deutsche Bank, la sua filiale americana e i rapporti con Donald Trump, ma fa molta più impressione pensare ad altri episodi dove il grande capitale tedesco sembra inseguire ancora sogni di grandezza e di leadership mondiale che poi si rivelano illusori.

giorni nostri. Ne cito soltanto tre: lo scandalo P&R nel 2018, una delle più colossali truffe del dopoguerra, sempre nel settore container; la società vendeva o noleggiava container a dei privati e poi li ricomperava, si scoprì che un milione circa di questi container non esisteva affatto, più di 50 mila investitori persero i loro soldi; il caso Wirecard nel 2020, società di gestione digitale dei pagamenti, che ha praticato sistemi fraudolenti su vasta scala, e poi, il caso più sconvolgente, il cosiddetto "affare cum-ex", che ha coinvolto più di 5 paesi europei, dove con la complicità di grandi banche, società finanziarie, intermediari, singoli professionisti, sono state rimborsate delle tasse a chi non ne aveva diritto per un valore di circa 62 miliardi di dollari, la metà dei quali nella sola Germania.

E ogni volta è emersa la responsabilità dell'Autorità di vigilanza Bafin, che non faceva il suo mestiere. Nel mettere a nudo questo complesso sistema di evasione fiscale è stata soprattutto una magistrata di Colonia, Anne Brorhiker, che ha fatto parte di una task force appositamente creata nel 2012 per venire a capo di questo sistema. Ebbene, ad aprile di quest'anno ha annunciato di volersi dimettere dalla magistratura in quanto il governo, il mondo politico e il sistema finanziario tedesco non farebbero nulla per contrastare seriamente il fenomeno truffaldino e per colpire i maggiori responsabili.

Che nel mondo dell'alta finanza tedesca ci fosse qualcosa che non andava lo si era visto già con la Deutsche Bank, la sua filiale americana e i rapporti con Donald Trump, ma fa molta più impressione pensare ad altri episodi dove il grande capitale tedesco sembra inseguire ancora sogni di grandezza e di leadership mondiale che poi si rivelano illusori.

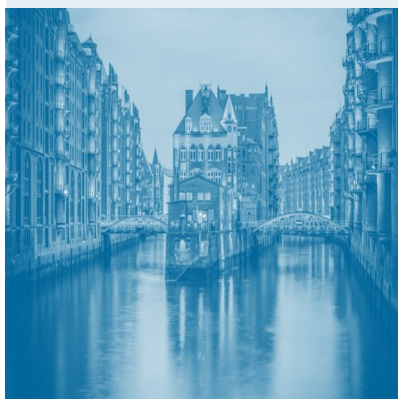
Il caso dell'acquisizione di Monsanto da parte della Bayer, per esempio, operazione contro la quale si erano schierate decine di associazioni ambientaliste e di organismi scientifici a Colonia nel 2017. La Bayer si è trovata coinvolta negli Stati Uniti in una serie di class action per risarcimenti dovuti a danni provocati nell'organismo di migliaia di persone da determinati prodotti Monsanto, come i pesticidi. Il titolo Bayer è crollato.

E i sindacati non hanno fatto bella figura, visto che, malgrado la loro presenza negli organismi previsti dalla Mitbestimmung, non hanno avuto nulla da ridire. Casi come questi ricordano un po' gli idoli che vanno in pezzi, certezze in certe istituzioni che svaniscono e producono destabilizzazione di un sistema.

Di recente, dopo i risultati delle elezioni europee, il sociologo Klaus Dörre di Jena ha reso noti i risultati di una sua indagine nel corso della quale si era chiesto, tra l'altro, sul perché proprio gli operai dell'industria automobilistica sembrano orientati a votare l'estrema destra di AfD - non solo nelle regioni orientali - con percentuali del 30% in certe fabbriche Volkswagen.⁽¹⁾ L'auto elettrica viene percepita come un rischio o come un lusso (in effetti le auto elettriche ora in commercio sono costose) mentre nei paesi, nelle periferie, dove questi operai vivono, mancano i servizi, i trasporti pubblici, certe volte anche i negozi. La contrarietà alla transizione energetica da parte degli operai in parte è determinata dalla radicalità con cui viene perseguita la transizione, cioè l'abbandono dei motori a combustione interna a favore dell'elettrico in un breve lasso di tempo, con conseguenze occupazionali non quantificabili.

Questo riguarda anche l'industria italiana fornitrice di componenti, che subisce i contraccolpi di una crisi che è anche di natura culturale, per non dire ideologica. Un groviglio di contraddizioni, dove però mi sembra esagerato ricondurre tutto alla guerra in Ucraina e al taglio traumatico dei rifornimenti energetici dalla Russia (attentato al North Stream 2).

La lotta per un rovesciamento della politica "orientata a est" della Merkel era cominciata ben prima della guerra e aveva avuto un protagonista il cui nome appare di rado nei media italiani: Friedrich Merz, responsabile della filiale tedesca di Blackrock - la punta di diamante della finanza mondiale - che, inizialmente sconfitto



LA GERMANIA E NOI ...SEGUE

dalla Merkel all'interno del partito, la CDU-CSU, se ne era allontanato per poi rientrare ed assumerne la leadership.

Un filo-atlantista di ferro, membro del think tank Atlantic Bridge, disposto a governare a livello locale coi Verdi, vedi il caso di Berlino, e a livello nazionale con la AfD, sebbene con molta prudenza. Blackrock è al di sopra di Biden e di Trump, è un'espressione del capitale finanziario internazionale allo stato puro.

Contro la sua ingerenza nell'economia tedesca è stato organizzato un Blackrock Tribunal, che ha già tenuto due sessioni. Formalmente Blackrock è una società di gestione di capitali, di asset management, ma sempre più appare come un formidabile strumento di presidio dei poteri, la sua presenza in Italia non a caso si manifesta in quello "che conta" del nostro sistema d'impresa (Cassa Depositi e Prestiti, ENI, Enel, Intesa San Paolo, Unicredit...). Sono stati i campioni della sostenibilità, della necessità di rispettare i parametri ESG negli investimenti e nell'erogazione di prestiti, con accenti da moralismo puritano nei discorsi di Larry Fink, il fondatore, ma pronti a spostarsi subito sugli armamenti quando la guerra è diventata con l'Ucraina il business del secolo.

Quello che è certo è che il modello tedesco, di una "economia sociale di mercato" – per dirla con il ministro delle finanze di Adenauer - sempre più indebolita e screditata, lascia definitivamente il posto a un modello di società dove le diseguaglianze saranno destinate ad aumentare drammaticamente e le turbolenze sociali ad acuirsi, sempre più simile agli Stati Uniti e sempre più lontana dai valori della Zivilisation europea.

Con queste contraddizioni dovremo fare i conti, cercando di fare tesoro della lunga familiarità triestina con il mondo tedesco, per non cadere nella ripetizione di luoghi comuni e soprattutto in atteggiamenti difficilmente comprensibili, come quel malcelato senso di Schadenfreude che spesso aleggia nei resoconti della nostra stampa sulla crisi tedesca.

Abbiamo solo che da perdere dalla crisi tedesca. Da qui in avanti dovremo essere molto più fini ed accorti nel conviverci, non dare per scontato nulla. Faccio un esempio. L'Associazione di Logistica Tedesca, la BVL, ha commentato nella sua Newsletter Log.Mail del 5 luglio scorso lo studio di PwC Germania "Reinventing Supply Chains 2030". (2)

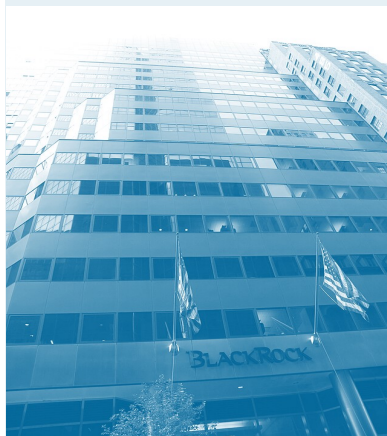
Intervistando un migliaio di manager della logistica, è risultato che le soluzioni migliori per far fronte alle continue disruptions delle catene di fornitura sono quelle end-to-end, ma però i costi che debbono affrontare e il cambiamento del modo di lavorare che comportano le soluzioni end-to-end sono così impegnativi che solo un 5% degli intervistati dice di averlo fatto o di averlo avviato; la stragrande maggioranza, pur dicendo che cambiare le catene di fornitura è necessario e di averlo in programma, ci pensa due volte prima di realizzarlo veramente.

Da qui risultano ridimensionati fenomeni come il re-shoring o il decoupling dalla Cina, che non si può dare per scontato semplicemente perché l'interscambio Germania-USA aumenta.(3) Questo non ci deve far dimenticare che le società di logistica tedesche continuano a investire cercando d'innovare, mentre il settore logistico italiano, anche se rappresentato da filiali di grandi multinazionali, sembra barcamenarsi tra evasione fiscale e contributiva e lavoro irregolare (v. le recenti misure prese dalla Procura di Milano). Vedremo ora che succede dopo l'approvazione della Direttiva europea sulla Corporate Sustainability Due Diligence. (4) Si metteranno in regola? Per non parlare del confronto che viene spontaneo fare tra due crisi, quella del settore automotive italiano e quella tedesca, profonda fin che si vuole, ma ben lontana dalla telenovela cui siamo costretti ad assistere con Stellantis. (sergio bologna)

Note:

1) <https://www.mz.de/mitteldeutschland/europawahl-2024-afd-wahl-erfolg-osten-soziologe-klaus-doerre-interview-3865878>

Quello che è certo è che il modello tedesco, di una "economia sociale di mercato" – per dirla con il ministro delle finanze di Adenauer - sempre più indebolita e screditata, lascia definitivamente il posto a un modello di società dove le diseguaglianze saranno destinate ad aumentare drammaticamente e le turbolenze sociali ad acuirsi, sempre più simile agli Stati Uniti e sempre più lontana dai valori della Zivilisation europea.

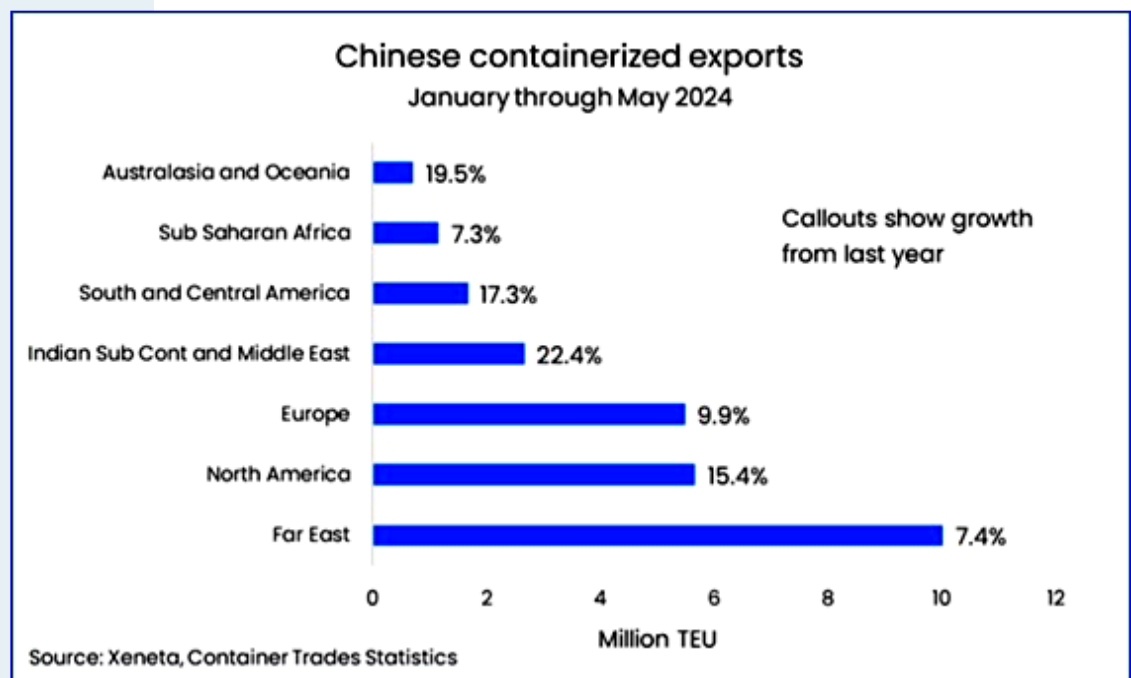
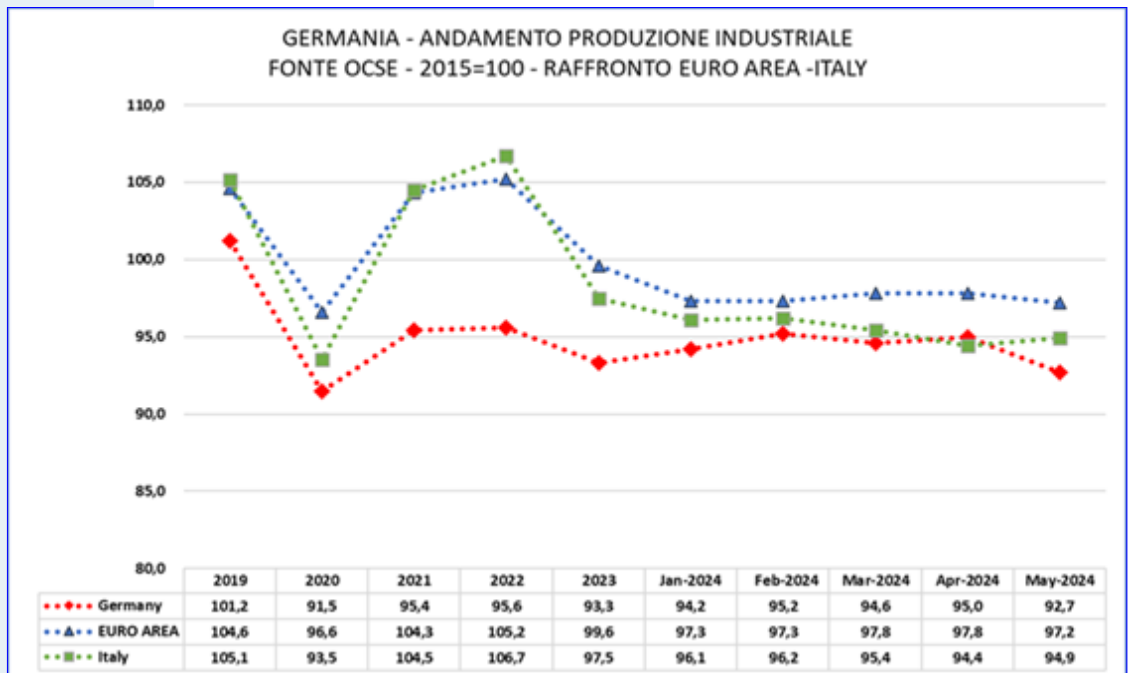


LA GERMANIA E NOI ... SEGUE

2) <https://www.pwc.de/en/strategy-organisation-processes-systems/operations/reinventing-supply-chains.html>

3) Secondo i dati di Xeneta, Container Trade Statistics, nei primi cinque mesi del 2024 l'export della Cina, in termini di merce in contenitori, è aumentato del 9,9% verso l'Europa rispetto allo stesso periodo del 2023, e del 15,4% verso il Nordamerica; si tenga presente che queste due rotte commerciali sono quelle che maggiormente risentono della crisi di Suez. Ma di quale decoupling stiamo parlando?

4) https://commission.europa.eu/business-economy-euro/doing-business-eu/sustainability-due-diligence-responsible-business/corporate-sustainability-due-diligence_en



ALGERIA - SECONDA PARTE

La forte dipendenza dall'export di oil & gas, ha spinto Algeri a varare un vasto programma di diversificazione.

L'obiettivo politico generale del governo, guidato dal Presidente della Repubblica, Abdelmadjid Tebboune, è di trasformare l'Algeria in un'economia emergente, con l'impegno di raggiungere 400 miliardi di dollari/anno di Pil entro il 2027, orizzonte valutato positivamente da Banca Mondiale, che ha indicato nel 2026 l'anno del possibile decollo economico del Paese, grazie allo sfruttamento delle risorse minerarie e alla industria manifatturiera. Il pronostico è confortato dal forte dinamismo dell'economia algerina, che negli ultimi tre anni ha registrato un tasso di crescita vicino al 4%, tornando al livello pre-Covid-19 già nel 2022, grazie a un processo di modernizzazione che ha facilitato gli investimenti, creato occupazione, eliminato gli sperperi passati, recuperando miliardi di dollari, e aumentato le entrate statali.

Analogamente al Fondo Monetario Internazionale (FMI), nel rapporto di aggiornamento della classificazione annuale di Banca Mondiale il reddito nazionale lordo (RNL) pro capite algerino è stato rivisto verso l'alto, passato da 3.900 dollari a 4.960 dollari (tra il 1° luglio 2023 e il 30 giugno 2024), segnandone il passaggio nelle economie a reddito medio-alto, il cui range è fissato tra 4.466 e 13.845 dollari. Il calcolo ha tenuto conto di crescita economica, inflazione, tassi di cambio e aumento demografico, anche grazie alla revisione delle statistiche dei conti nazionali dell'Ufficio nazionale di statistica (ONS) algerino, intrapresa per allinearsi agli standard internazionali odierni e dare un'immagine fedele dell'economia del Paese. A generare il salto economico hanno contribuito anche alcuni miglioramenti delle condizioni socioprofessionali dei lavoratori algerini, in particolare l'aumento dei salari e delle pensioni.

Lo stato di salute dell'economia algerina è riscontrato anche nella piattaforma dell'Agenzia algerina per la promozione degli investimenti, AAPI, creata nel 2022 a seguito della nuova legge sugli investimenti, con circa 7.500 progetti registrati, del valore complessivo di oltre 25 miliardi di dollari e 182.000 posti di lavoro diretti.

Un risultato che rispecchia gli obiettivi 2027 fissati dal governo per lo sviluppo economico del paese, focalizzati su cinque settori chiave: industria in tutti i settori, agricoltura, energie rinnovabili, tecnologia dell'informazione e della comunicazione, economia della conoscenza e turismo. Tra gli importanti investimenti acquisiti negli ultimi tempi, spiccano quelli nel settore agricolo che conta oltre 500 progetti collegati al Piano nazionale per lo sviluppo delle colture strategiche (cereali, legumi, piante zuccherine e oleose, semi e latte), con cui il Presidente Tebboune non solo intende sviluppare nel sud del paese 500.000 ettari coltivati, ma anche aumentare la resa dei raccolti per ettaro.

In questo contesto, recentemente in joint al 51% con lo Stato algerino rappresentato dal Fondo nazionale di investimento (FNI) che detiene la restante quota del 49%, l'italiana Bonifiche Ferraresi SpA (BF) ha firmato un progetto agricolo integrato ad alta tecnologia del valore complessivo di oltre 420 milioni di dollari. Sorgerà nella wilaya di Timimoun e rappresenterà il secondo insediamento della Bonifiche Ferraresi, che già opera in Algeria con la sua controllata BF International Best Fields Best Food Ltd su 20.000 ettari di terreno a Touggourt. Il prossimo ottobre inizieranno i lavori di perforazione dei pozzi per alimentare un impianto di irrigazione a goccia dei terreni coltivati a grano, lenticchie, fagioli e ceci, con estensione complessiva di 35.450 ettari, mentre altri 550 ettari saranno destinati alla costruzione di un complesso industriale agroalimentare, comprendente mulino, silos di stoccaggio di capacità complessiva di 62.000 tonnellate, e un impianto produttivo di pasta e couscous. Con questa joint l'Algeria aggiunge un importante tassello alla sua sicurezza alimentare riguardo l'approvvigionamento di grano duro, ravvicinando l'obiettivo del governo di raggiungere l'autosufficienza entro il 2027, in un incerto contesto di cambiamento climatico. Già quest'anno gli sforzi compiuti hanno consentito di trarre dalla produzione interna l'80% della domanda domestica di grano duro, mentre il 60% del grano prodotto con questo nuovo progetto sarà destinato allo stoccaggio strategico del paese. Il restante 40%



Il prossimo ottobre inizieranno i lavori di perforazione dei pozzi per alimentare un impianto di irrigazione a goccia dei terreni coltivati a grano, lenticchie, fagioli e ceci, con estensione complessiva di 35.450 ettari, mentre altri 550 ettari saranno destinati alla costruzione di un complesso industriale agroalimentare, comprendente mulino, silos di stoccaggio di capacità complessiva di 62.000 tonnellate, e un impianto produttivo di pasta e couscous.

ALGERIA - SECONDA PARTE...SEGUE

In campo manifatturiero, invece, gli investimenti esteri nel settore dell'auto, evidenziano un vivace processo di nearshoring, che guarda all'Europa e all'Africa contemporaneamente. Se il gigante cinese JAC Motors sta sviluppando il progetto di uno stabilimento produttivo per 100.000 auto nella provincia di Ain Témouchent, a dicembre 2023 è già entrato in funzione un impianto di assemblaggio automobilistico Fiat, a 40 km da Orano, che a pieno regime produrrà 90.000 veicoli all'anno e progetta l'implementazione di un indotto della componentistica.

della produzione sarà convogliato nel processo di trasformazione, che a sua volta confluirà nell'export di pasta, nuovo filone che si aggiunge alle esportazioni non di idrocarburi. Sul piano sociale, questa iniziativa creerà oltre 6.700 posti di lavoro, di cui 1.600 a tempo indeterminato.

Unitamente al grano, altra criticità alimentare algerina è l'approvvigionamento del latte in polvere, che nel 2022 ha raggiunto un import del valore di 1,62 miliardi di dollari, attestando il paese al secondo posto nella graduatoria mondiale. Attualmente il latte in polvere è razionato e sovvenzionato, essendo oggetto di rincari correlati anche alla siccità, ma lo scorso aprile lo Stato algerino con la quota del 49% attraverso FNI, è entrato nel progetto di investimento del colosso Baladna del Qatar, specializzato in allevamento e produzione di latticini, che detiene il 51% della joint. Si tratta della realizzazione del più grande progetto integrato al mondo di allevamento di vacche da latte per la produzione di latte in polvere, del valore di 3,5 miliardi di dollari. Sviluppato su 170mila ettari nella wilaya di Adrar, riuscirà a soddisfare il 50% della domanda interna algerina, creando nel contempo 5.000 posti di lavoro.

In campo manifatturiero, invece, gli investimenti esteri nel settore dell'auto, evidenziano un vivace processo di nearshoring, che guarda all'Europa e all'Africa contemporaneamente. Se il gigante cinese JAC Motors sta sviluppando il progetto di uno stabilimento produttivo per 100.000 auto nella provincia di Ain Témouchent, a dicembre 2023 è già entrato in funzione un impianto di assemblaggio automobilistico Fiat, a 40 km da Orano, che a pieno regime produrrà 90.000 veicoli all'anno e progetta l'implementazione di un indotto della componentistica. Recentemente, anche il gruppo Hyundai insieme al Gruppo OTE dell'Oman ha presentato un importante progetto di produzione automobilistica, che include anche veicoli commerciali ed elettrici, la cui localizzazione sarà decisa dopo la registrazione sulla piattaforma AAPI, in base ai terreni che potrà scegliere.

Intanto, nel paese si sta discutendo su una riforma che consenta di investire liberamente nelle aree, che renderebbe fattibile, ad esempio, l'intenzione del Qatar, che è il più grande investitore estero in Algeria, di costruire complessi turistici di alto livello. Ma le posizioni sono controverse per il timore che il paese possa essere svenduto e dato in balia a interessi stranieri.

Annunciando la sua intenzione di candidarsi per il secondo mandato presidenziale, le cui elezioni si svolgeranno con tre mesi di anticipo il prossimo settembre, il Presidente Tebboune ha affermato "Abbiamo superato le difficoltà (...) e fatto molti progressi nel nostro approccio volto a riportare l'Algeria sulla via dello sviluppo e farne una potenza economica, in risposta ai bisogni dei cittadini", ma questo successo resta "parziale" perché "la strada è ancora lunga". (Giovanna Visco)

Continua



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

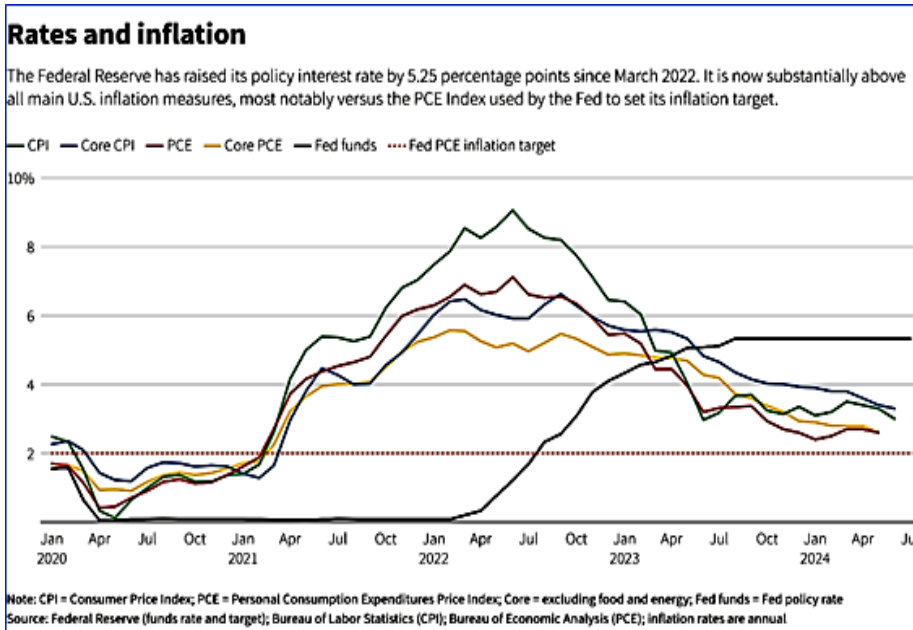
Nell'ultimo mese alcuni avvenimenti hanno innescato reazioni economiche importanti:

- 1) Negli USA è stata rilasciata la rilevazione dell'inflazione CPI; l'andamento è discendente (-0.1% mensile). La conseguenza immediata è che l'aspettativa relativa al taglio dei tassi (dall'attuale livello 5.25%-5.50%) sia ormai consolidata per il prossimo Policy Meeting di metà settembre e probabilmente anche novembre o dicembre.

I tassi attuali vengono considerati dagli economisti come restrittivi, in quanto superiori all'inflazione; il recente ma costante incremento del dato sulla disoccupazione USA sta facendo temere un rallentamento eccessivo dell'economia.

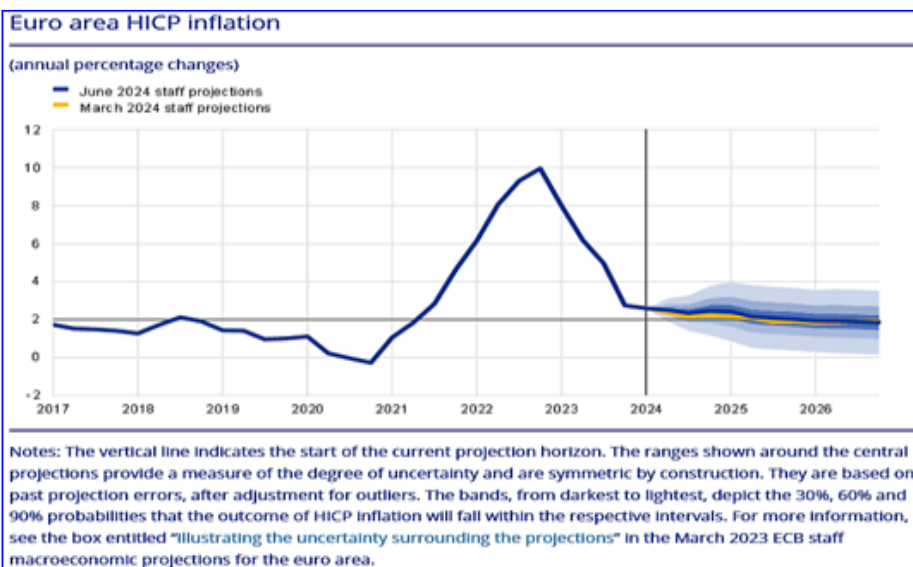
La ECB giovedì 17 luglio si è espressa mantenendo i tassi ai livelli attuali del 4.25%. Anche in Europa l'inflazione è in forte discesa, attestandosi al 2.5% in giugno 2024 rispetto al 2.6% in maggio 2024. Le previsioni della ECB si attestano al 2.5% per il 2025 e al 1.9% per il 2026.

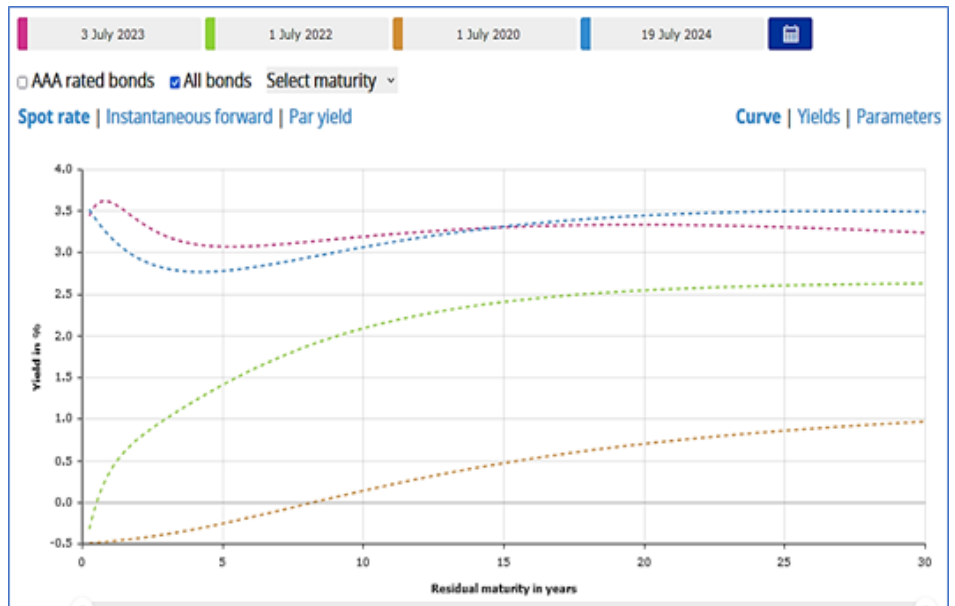
La bilancia economica in Europa è prevista in miglioramento, con un rapporto Debito/PIL in stabilizzazione. Il deficit potrebbe scendere sotto il 3% del PIL nel 2025



- 2) La ECB giovedì 17 luglio si è espressa mantenendo i tassi ai livelli attuali del 4.25%. Anche in Europa l'inflazione è in forte discesa, attestandosi al 2.5% in giugno 2024 rispetto al 2.6% in maggio 2024. Le previsioni della ECB si attestano al 2.5% per il 2025 e al 1.9% per il 2026.

La bilancia economica in Europa è prevista in miglioramento, con un rapporto Debito/PIL in stabilizzazione. Il deficit potrebbe scendere sotto il 3% del PIL nel 2025.





3) Abbandono di Joe Biden della corsa elettorale, con subentro della sua vice Kamala Harris.

La logica delle politiche economiche in caso di vittoria di Trump potrebbe essere:

- Ribilanciamento del peso del dollaro. Trump pubblicamente dichiara che il dollaro forte nuoce all'economia americana e l'equilibrio deve essere ricostituito facendo svalutare il dollaro rispetto alle principali valute mondiali.
- Possibili rimpatri degli immigrati (forza lavoro a basso costo)
- Politica protezionistica, promesse di dazi sulle importazioni, in media del 10% per le merci europee e molto più alte per gli export cinesi, con conseguenti spinte inflazionistiche molto forti in USA
- Reindustrializzazione del territorio americano

Le conseguenze sui mercati dei punti 1, 2, 3 sono state molteplici negli ultimi giorni:

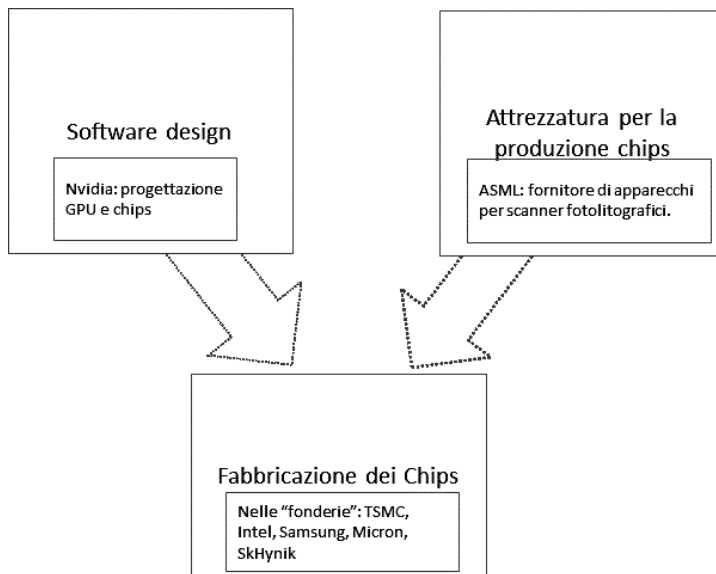
- Indebolimento del dollaro a causa dello sviluppo inatteso lato inflazione.
- Maggiore attenzione sulla curva dei tassi, che in Europa comincia a normalizzarsi con una riduzione dei tassi a breve rispetto alla forma appiattita che abbiamo osservato nel 2023.
- Si è verificata una rotazione dai "Magnifici 7" e dagli altri titoli tecnologici, che sembravano più resistenti a una eventuale recessione, verso i comparti industriali rimasti indietro, che potrebbero avvantaggiarsi delle misure protezionistiche.
- Si sono verificati afflussi anche verso i titoli Small Cap americani (titoli a bassa capitalizzazione di mercato totale, compresa tra i 300 milioni e i 2 miliardi di dollari). Il settore Small Cap, finora penalizzato da costi di finanziamento insostenibili nel lungo termine, potrebbe beneficiare dei tassi in diminuzione.
- Anche il comparto obbligazionario, vista l'aspettativa di tassi inferiori dall'autunno prossimo, ha visto un rafforzamento degli acquisti.
- Si sono verificate prese di profitto sui semiconduttori, accentuate dalle restrizioni all'export sulle vendite verso la Cina dei semiconduttori che si prospettano in caso di vittoria repubblicana alle prossime elezioni americane di novembre 2024.



BUSSOLA OVERVIEW DELLO SCENARIO ECONOMICO...SEGUE

- Si sta parlando di possibili blocchi commerciali per le industrie NATO in merito a prodotti altamente strategici. Le industrie del settore dei semiconduttori (ad esempio ASML Holding, e Tokyo Electron) non potrebbero più commerciare liberamente con paesi asiatici: potrebbe venire applicato il Foreign Direct Product Rule del 1959, che concede allo Stato americano la facoltà di bloccare, anche in terra straniera, qualunque vendita di prodotti realizzati con tecnologia anche in minima parte americana.

Sintetizziamo di seguito la catena del valore dell'industria dei semiconduttori (il materiale che viene utilizzato, uno fra tutti il silicio) e i chips (i vettori dei componenti elettronici fabbricati utilizzando i semiconduttori).



A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Bloomberg.com, Worldbank.org, cesi-italia.org, Ecb.europa.eu, Federalreserve.gov, Unicredit research, Financial Times, Morgan Stanley Research, JPM Research, CNBC.com, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting, ZeroHedge.com, Eurostat, Nasdaq.com, Marketwatch.com, data.bls.gov, Fedsearch.org, Reuters.com)





NOTIZIE FLASH

AL VIA LA CONSULTAZIONE UE SUGLI AIUTI DI STATO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E MULTIMODALE

Fino al 20 settembre gli stakeholder del settore trasporti possono partecipare alla consultazione lanciata da Bruxelles sulle nuove Linee guida sul trasporto ferroviario e multimodale, nonché sul suo nuovo Regolamento di esenzione per categoria relativo ai trasporti (TBER).

L'obiettivo complessivo è non solo ridurre gli aiuti che necessitano di un'autorizzazione preventiva da parte della Commissione, ma anche adeguare il sistema alle novità (in termini di tecnologie e di priorità strategiche) che stanno emergendo in questo periodo. Le norme stabilite nel TBER saranno complementari a quelle stabilite nei nuovi orientamenti per il trasporto terrestre e multimodale («orientamenti LMT») che sostituiranno gli orientamenti ferroviari.

Nel complesso, questi due insiemi di norme formeranno un corpus normativo aggiornato e completo per la concessione di aiuti di Stato nel settore del trasporto terrestre sostenibile.

Oltre alla consultazione avviata il 18 giugno scorso, il progetto di testo del TBER sarà discusso in due riunioni tra la Commissione e gli Stati membri.

Ciò garantirà che sia gli Stati membri che le altre parti interessate dispongano di sufficienti opportunità di presentare osservazioni sui progetti di proposte della Commissione. L'adozione delle linee guida rivedute e del nuovo TBER è prevista per la fine del 2025.

Per partecipare alla consultazione vai al link: https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber_en

A questo proposito, per un approfondimento del tema di cui sopra, il giorno 8 luglio scorso la Regione Friuli-Venezia Giulia ha organizzato un incontro, alla presenza dell'Assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amirante e dell'Assessore regionale alle Finanze, Barbara Zilli, sulla proposta della Commissione europea di nuove regole sugli aiuti di Stato e relativa consultazione.

Le nuove regole sono state introdotte dall'Attaché aiuti di Stato della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea, Olga Simeon, a cui ha fatto seguito un ampio dibattito con i rappresentanti del settore logistico regionale e gli operatori del settore del trasporto ferroviario e intermodale, presenti all'incontro, che potranno fornire il proprio contributo alla succitata consultazione pubblica.

Il dibattito ha spaziato dal tema degli incentivi alle infrastrutture con procedure semplificate e tempistiche più veloci, incentivi alla domanda/all'impresa piuttosto che all'offerta, interoperabilità rivista in chiave digitale, più chiara definizione del materiale rotabile, importanza della massa critica, integrazione degli aiuti di Stato con quella di altri paesi, etc.



REGIONE F.V.G. - INFRASTRUTTURE: AMIRANTE, VERSO LA COSTITUZIONE DELLA CABINA DI REGIA LOGISTICA

"L'esito della prima riunione del percorso per la costituzione della cabina di regia della logistica è stato ottimo, sia per l'ampia partecipazione che per i contenuti affrontati. La Regione intende utilizzare questo strumento come luogo di confronto, in un momento in cui la nostra economia è attraversata continuamente da cambiamenti geopolitici che impattano fortemente sul settore. La logistica è un asse strategico dell'economia regionale e necessita di una visione corale".

Così l'assessore regionale a Infrastrutture e territorio Cristina Amirante ha commentato l'avvio del confronto che porterà a breve all'istituzione della cabina di regia della logistica, un tavolo di lavoro che riunisce tutti i soggetti regionali che operano nel settore a

AMIRANTE, VERSO LA COSTITUZIONE DELLA CABINA DI REGIA LOGISTICA...SEGUE

vario titolo. Ne fanno parte Confindustria Alto Adriatico, gli interporti di Cervignano, Trieste, Pordenone, Aiom, Sdag, Adspmao, Confartigianato, Confetra, Legacoop, Trieste Airport, Consorzio Ponterosso, Confcooperative, Coseveg, Confindustria Udine, Coselag, Confapi, le Camere di commercio di Trieste-Gorizia e di Pordenone-Udine, Fai Fvg, Agci, Cosef, Carnia Industrial Park.

Nella cabina di regia saranno coinvolti anche l'assessore alle Attività produttive Sergio Emidio Bini, l'assessore alle Finanze Barbara Zilli e l'assessore a Lavoro e formazione Alessia Rosolen.

Amirante ha sottoposto all'attenzione dei partecipanti una prima bozza di regolamento per il funzionamento della cabina di regia "che dovrà avere il ruolo primario di rilascio di pareri non vincolanti su materie di competenza.

Obiettivo della Regione è l'emanazione in autunno di una norma ad hoc per dare una corretta cornice normativa a questo strumento".

"Un'altra proposta avanzata è la costituzione di un osservatorio che possa darci dei dati sui flussi di traffico, con un monitoraggio costante dei numeri, per comprendere lo sviluppo che la Regione può avere nel futuro" ha riferito Amirante aggiungendo che tra i principali temi da trattare vi saranno "i progetti delle infrastrutture strategiche regionali, incluse strade, autostrade, ferrovie, porti; vogliamo condividere le opportunità legate alle ZIs, ma anche quelle per lo sviluppo di nuove figure professionali specializzate, necessarie a dare impulso all'attrattività del nostro sistema logistico regionale".

Tra le criticità che saranno affrontate, Amirante ha messo in evidenza "la carenza di personale nei porti, interporti e autotrasporti, ma soprattutto l'impatto che avranno l'interruzione del Brennero e dei Tauri nei traffici verso Austria e Germania con ripercussioni forti sulla nostra economia. Su questo tema è intenzione della Regione aprire un'interlocuzione con l'Unione europea per comprendere se vi sia la possibilità di ricorrere ad aiuti di Stato o se vi siano altri strumenti di gestione. Altro tema da affrontare sarà la filiera dei carburanti per i grandi vettori di trasporto".

REGIONE F.V.G. – BILANCIO, LA CORTE CONTI RICONOSCE LA SOLIDITÀ FINANZIARIA DELLA REGIONE F.V.G.

L'Amministrazione ha ricevuto parere positivo sul rendiconto 2023. "La Corte dei conti ha sottolineato ancora una volta la solidità del bilancio regionale e la capacità di ragionare in prospettiva per garantire nel lungo periodo una stabilità economica e finanziaria. Riceviamo in maniera propositiva le indicazioni della Corte, che sottolineano l'alleanza istituzionale sviluppatasi in questi anni e che indica la via verso un continuo miglioramento dell'azione amministrativa". È quanto dichiarato dal governatore del Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, rispetto al parere positivo espresso dalla Corte dei conti all'udienza per il giudizio di parificazione del rendiconto generale della Regione Friuli-Venezia Giulia per l'esercizio finanziario 2023.

Tra le principali rilevazioni messe in evidenza dalla Corte dei conti risalta il costante aumento delle spese di investimento, che nel 2023 hanno raggiunto la quota di 1 miliardo e 589 milioni di euro. Un dato che supera di 583 milioni quello del 2022 e quasi raddoppia la cifra relativa al 2021 (pari a 892 milioni di euro). L'assessore regionale alle Finanze Barbara Zilli, presente all'udienza pubblica, ha sottolineato a tal proposito l'importanza di questa crescita, "specialmente se tenuto conto che la Regione, nell'esercizio responsabile della propria autonomia statutaria, sta sostenendo tali investimenti con un'attenta programmazione degli impegni finanziari senza ricorrere a indebitamenti sul mercato".



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Tra le criticità che saranno affrontate, Amirante ha messo in evidenza "la carenza di personale nei porti, interporti e autotrasporti, ma soprattutto l'impatto che avranno l'interruzione del Brennero e dei Tauri nei traffici verso Austria e Germania con ripercussioni forti sulla nostra economia.

Tra le principali rilevazioni messe in evidenza dalla Corte dei conti risalta il costante aumento delle spese di investimento, che nel 2023 hanno raggiunto la quota di 1 miliardo e 589 milioni di euro. Un dato che supera di 583 milioni quello del 2022 e quasi raddoppia la cifra relativa al 2021 (pari a 892 milioni di euro).



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, Giovanna Visco, Giulia Borrini, Maria Di Florio, Danilo Stevanato.

