



NEWSLETTER NR. 7_2024

POLITICHE PORTUALI E INDUSTRIALI

14,5 miliardi di euro pare abbia sborsato il gruppo danese DSV per acquisire DB Schenker dalle ferrovie tedesche. E dire che in origine DSV era un qualcosa che somigliava a una cooperativa di padroncini. Oggi sono un colosso europeo e forse di più. A chi è vecchio del mestiere viene da pensare a quanti soldi lo stato italiano ha buttato via per favorire l'aggregazione tra imprese di autotrasporto in modo da superare la polverizzazione, es. con la legge n. 68 del 12.02.1992 cui seguì con decretazione d'urgenza il famigerato bonus fiscale, per cui l'Italia fu condannata dalla Corte di Giustizia europea e dovette rimangiarselo. Risultati? Zero.

Vengono alla mente queste cose a sentire certa gente oggi – anche leader politici - che parla di

“politiche industriali”. Forse dimentica che le ultime politiche industriali le ha fatte Enrico Mattei negli Anni Cinquanta, dopo di lui quelle che venivano chiamate così erano regali che lo stato faceva a certi gruppi privati, sono stati costruiti con soldi pubblici nel Mezzogiorno interi impianti industriali mai entrati in funzione. Gli incentivi per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto se li sono mangiati le associazioni di rappresentanza. Finalmente, dopo le grandi privatizzazioni, nessuno ha avuto più il coraggio di usare il termine “politica industriale”. Per decenza.

Oggi quando si parla di politiche portuali o di politiche per la portualità, argomento più interessante del cosiddetto “totonomine” che si gioca per le Presidenze delle Autorità

SOMMARIO

Politiche portuali e industriali.....1-2

La crisi del Mar Rosso, effetti sull'andamento del container trade in Mediterraneo.....2-6

Gli USA e la trappola di Tucidi-de.....6-10

Il Middle Corridor e il suo potenziale in termini economici, un'opportunità da valutare.....10-13

Bussola, overview dello scenario macroeconomico.....13-14

Nuovo Regolamento UE eFTI sulla digitalizzazione del trasporto..15-16

NOTIZIE FLASH

Interreg Italia Croazia, nuovo bando.....17

BEI, finanziamenti Italia.....17

POLITICHE PORTUALI E INDUSTRIALI... SEGUE

Adesso chissà come, chissà perché, su Trieste si concentrano attenzioni che la proiettano su scenari geopolitici da vertigine e qualche poveretto si monta la testa e ci crede. Trieste ombelico di chissà quali creature geopolitiche?

di sistema, si dovrebbe tenere a mente la vicenda delle “politiche industriali” perché sono la stessa cosa. La politica per la portualità è (dovrebbe essere) un capitolo di una più generale politica industriale, che a sua volta è una delle scelte strategiche più importanti che un paese può fare. Questa scelta l’Italia non sa nemmeno cosa sia da almeno mezzo secolo a questa parte. La privatizzazione dei porti di cui si parla, se il governo deciderà di farla, visto che deve fare cassa, sarà solo il coerente epilogo di una politica portuale che non è mai esistita. I governi hanno semplicemente dato soldi a pioggia per fare infrastrutture, per dragare fondali e allungare banchine, che magari poi si scopre utilizzate al 30/40%. Trieste per un certo periodo, grazie a D’Agostino, è parsa un’eccezione, perché almeno realizzava una politica di mercato europeo che nessun altro porto italiano sa praticare, a cominciare da Genova.

Adesso chissà come, chissà perché, su Trieste si concentrano attenzioni che la proiettano su scenari geopolitici da vertigine e qualche poveretto si monta la testa e ci crede. Trieste ombelico di chissà quali creature geopolitiche? Una città che in trent’anni non è riuscita a immaginare un’area da 65 ettari, il Porto Vecchio, dove fare quello che molte città portuali hanno fatto, con progetti che hanno cambiato il volto, la skyline della città, pensiamo a Londra, antesignana coi suoi Docklands, pensiamo ad Amburgo con la Speicherstadt, con la Hafencity, ma poi tante altre da Lisbona a New York. E dopo trent’anni Trieste finalmente scopre la vocazione urbana del Porto Vecchio: condomini, pizzerie, palestre e movida...non sembra molto innovativo e soprattutto con una visuale piuttosto modesta se paragonata alle prospettive planetarie che qualcuno auspica (o minaccia) per Trieste. Il nostro suggerimento è di tenere i piedi per terra, di guardare i numeri, consapevoli però che certe direttrici internazionali Est-Ovest stanno cambiando in maniera irreversibile. Per questo parliamo di Middle corridor. Il porto, in un’ideale catena origine-destino, ha sempre avuto tre bacini di riferimento, quello che s’imbuca nel Canale di Suez, quello dell’area Mar Nero e quello dell’area centro-europea. Purtroppo, è quest’ultimo a dare le maggiori preoccupazioni. (Sergio Bologna)

LA CRISI DEL MAR ROSSO, I PRIMI EFFETTI SULL’ANDAMENTO DEL CONTAINER TRADE IN MEDITERRANEO

Nei precedenti numeri della nostra newsletter ci siamo soffermati più volte a considerare gli effetti che la crisi del Mar Rosso, con i ripetuti attacchi degli Houthi alle navi in transito via Suez, avrebbe potuto produrre sull’andamento dei volumi del container trade, in particolare sui porti del Mediterraneo e del Nord Adriatico. Già nel numero 10 di dicembre 2023 avevamo ipotizzato quali potessero essere le decisioni delle principali compagnie marittime delle tre alleanze in merito alle variazioni di itinerario sulla rotta Far East-Europa a seguito della deviazione delle navi via Capo di Buona Speranza.

Molti esperti e analisti internazionali avevano peraltro vaticinato un parziale isolamento del Mediterraneo, a totale vantaggio dei porti del Nord Europa, vagheggiando il ripetersi di una situazione analoga al blocco di Suez ai tempi della guerra del kippur.

Ma i tempi sono cambiati, e sono totalmente cambiate le variabili in campo, le dimensioni delle navi full-container, le alleanze e gli accordi operativi tra le primarie compagnie che detengono il controllo dei flussi di carico in/out sulla direttrice Far East-Europa, l’impianto logistico sul territorio dei porti “hub” europei.

A metà agosto gli analisti di settore (Alphaliner, Dynamar ecc.) hanno reso noti i dati dei volumi del traffico contenitori dei principali porti nel primo semestre del



LA CRISI DEL MAR ROSSO ...SEGUE

2024, cui si sono aggiunti i dati statistici pubblicati dalle Autorità Portuali nazionali.

In primo luogo, a livello internazionale, si nota una sensibile ripresa dei porti cinesi che, nell'insieme, registrano una crescita del +9%, più che doppia rispetto al dato 2023, pari al +4% sul 2022; gli incrementi più rilevanti si registrano a Shenzen, +17,54%, Qingdao, +9,91% e a Shanghai, +8,09%.

I cinque porti del range del Nord Europa invece presentano dei dati nell'insieme ancora alterni, in particolare se comparati con l'andamento del 2023, ad eccezione del binomio Anversa /Zeebrugge, di Bremerhaven e di Le Havre, che peraltro hanno recuperato la perdita del 2023:

porti:	I sem. 2024 su 2023	2023 su 2022
Rotterdam	2,20%	-7,00%
Amburgo	-0,30%	-6,90%
Anversa/Zeebrugge	4,10%	-7,20%
Bremerhaven	12,80%	-8,60%
Le Havre	16,00%	-15,22%

Per quanto riguarda il Mediterraneo, i dati sinora disponibili sono totalmente differenziati, il bacino del West Med presenta un andamento controverso tra porti nazionali, francesi e spagnoli, peraltro contraddistinto da un generale incremento in tutti gli hub di transhipment:

porti:	I sem. 2024 su 2023	2023 su 2022
Genova	0,48%	-5,46%
Savona	-14,24%	30,02%
La Spezia	7,40%	-9,80%
Livorno	-6,11%	-11,00%
Napoli	10,40%	-13,30%
Gioia Tauro	11,90%	5,00%
Marsiglia	7,00%	-13,00%

porti:	I sem. 2024 su 2023	2023 su 2022
Barcelona	23,57%	-6,90%
Valencia	14,21%	-4,90%
Algeciras	2,67%	-0,70%
Sines	25,00%	0,20%
Tanger Med (*)	16,00%	+13.40%
(*) dato 2024 stimato sulla base dell'andamento del tonnellaggio globale		

I tre porti spagnoli e il porto portoghese di Sines, se pur in forma diversa, hanno beneficiato del forte incremento delle operazioni di transhipment dei servizi che non entrano in Mediterraneo ma proseguono per il Nord Europa e la Gran Bretagna, meno Algeciras, che ovviamente soffre della concorrenza di Tanger Med, i cui dati periodici sono peraltro ancora indicativi. Per quanto riguarda l'East Med, i cui dati non sono ancora completamente disponibili, va rilevata la contrazione dell'hub del Pireo, che a giugno 2024 accusa una perdita del -12,9%, rispetto al +2,6% del 2023.

I tre porti spagnoli e il porto portoghese di Sines, se pur in forma diversa, hanno beneficiato del forte incremento delle operazioni di transhipment dei servizi che non entrano in Mediterraneo ma proseguono per il Nord Europa e la Gran Bretagna



LA CRISI DEL MAR ROSSO ...SEGUE

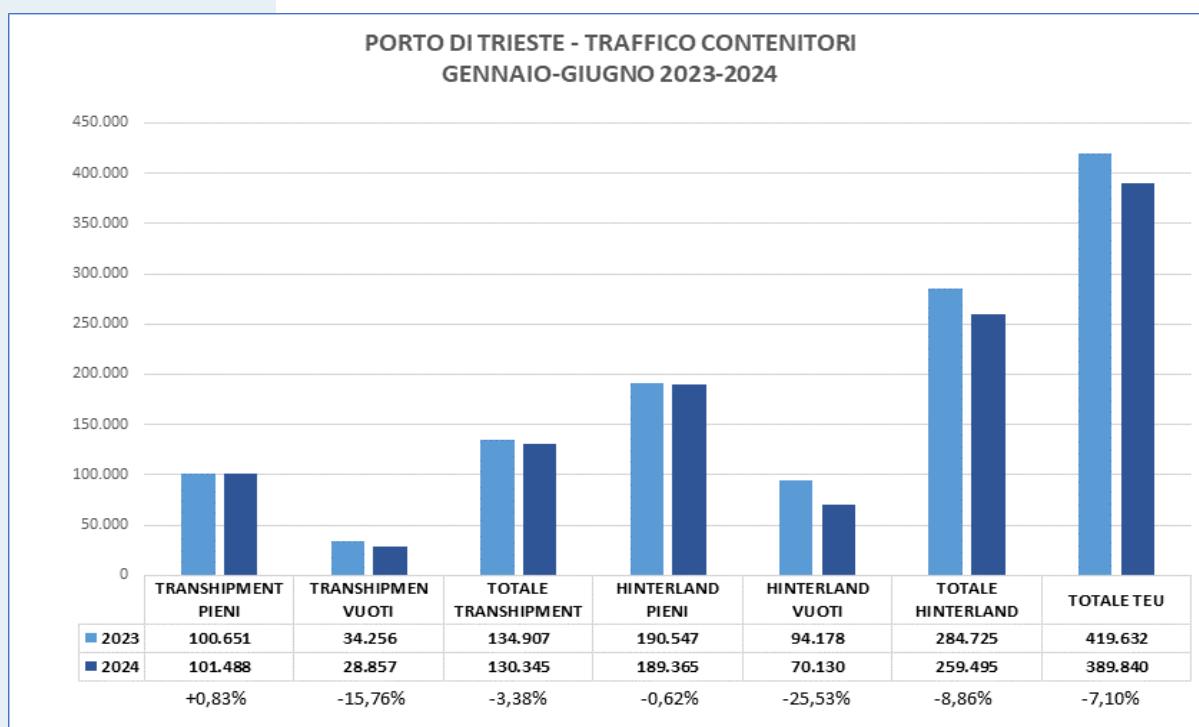
La tendenza complessiva indica un progressivo rientro delle perdite iniziali, se pur con andamenti diversi nei singoli porti, fattore dovuto anche alla mutata gestione da parte delle compagnie dell'equipment vuoto, come si rileva infatti dall'analisi approfondita dei dati del porto di Trieste.

Nel Nord Adriatico si sono registrate le contrazioni più accentuate, in particolare a Trieste, dove però ha inciso il calo del transhipment e dei container vuoti e le maggiori conseguenze negative si sono determinate nei primi mesi dell'anno, come si rileva dal raffronto degli indici del primo trimestre con quelli semestrali:

porti:	I trim. 2024 su 2023	I sem. 2024 su 2023	2023 su 2022
Trieste	-17,25%	-7,10%	-2,92%
Koper	-7,72%	-1,23%	4,75%
Venezia	-11,96%	-5,90%	-8,03%
Ravenna	-15,80%	-7,00%	-5.01%

La tendenza complessiva indica un progressivo rientro delle perdite iniziali, se pur con andamenti diversi nei singoli porti, fattore dovuto anche alla mutata gestione da parte delle compagnie dell'equipment vuoto, come si rileva infatti dall'analisi approfondita dei dati del porto di Trieste.

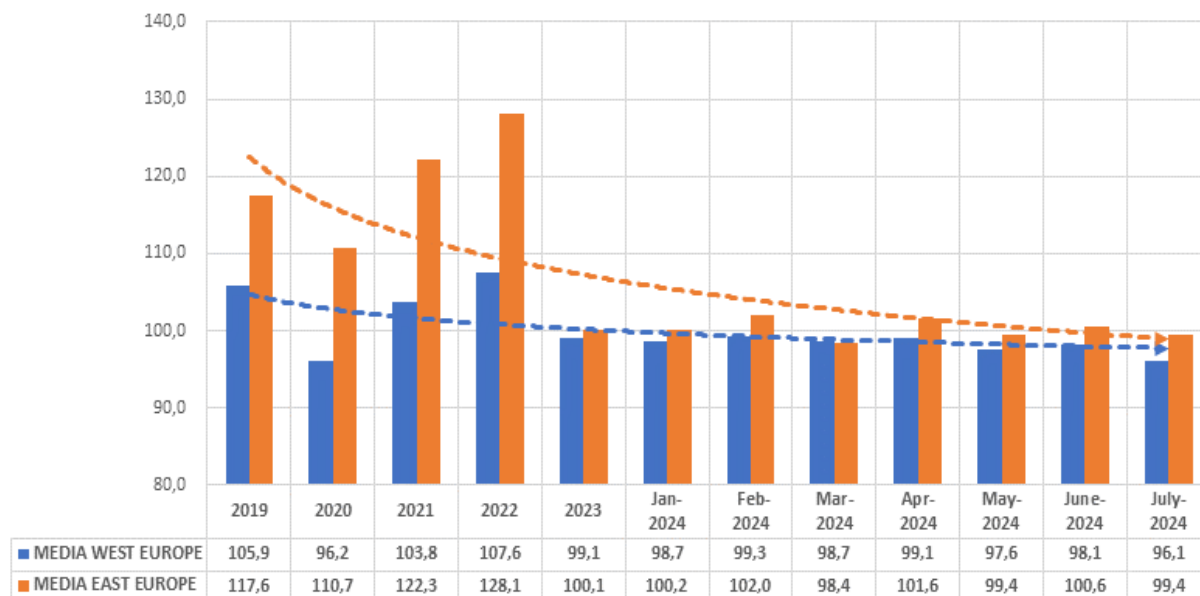
Nel grafico che segue si confrontano i dati del porto di Trieste riferiti al traffico contenitori del primo semestre 2024 con l'analogo periodo 2023, suddivisi tra volumi in trasbordo e volumi da e per l'hinterland, a loro volta suddivisi tra pieni e vuoti; in effetti le variazioni del trade sono minime, -0,62% sull'hinterland e addirittura +0,83% nel trasbordo, mentre calano vistosamente i vuoti, -25,53% sull'hinterland e -15,76% nel trasbordo, infatti nel primo semestre 2024 l'incidenza complessiva dei vuoti è scesa al 25,39%, rispetto al 31% del 2023, infatti i dati di agosto, secondo le prime indicazioni, già segnano una regressione del calo dei Teu dal -7,10% di giugno al -2,9% nel dato complessivo, con un lieve incremento dei pieni e ancora un calo dei vuoti; ciò sta ad indicare chiaramente una diversa gestione da parte delle compagnie marittime dell'equipment vuoto, proprio in conseguenza della diversa rotazione delle navi causa il dirottamento via Capo di Buona Speranza.



LA CRISI DEL MAR ROSSO ...SEGUE

Per meglio interpretare l'andamento dei dati dei porti del Nord Adriatico, in particolare dei tre scali del versante orientale, è opportuno valutare anche l'andamento economico del bacino di riferimento, il Centro Est Europa; nel grafico che segue si riporta l'andamento dell'indice della produzione industriale europea, confrontando i due versanti, Centro-Ovest e Centro-Est Europa:

OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI WEST & EAST EUROPE -
RAFFRONTO - 2015=100



A partire dal 2023 si rileva un brusco rallentamento degli indici con base 2015=100, dovuto ai molteplici fattori di crisi determinatisi appunto a partire dalla seconda metà del 2022, a seguito del conflitto in Ucraina, dell'impennata dell'inflazione, dell'aumento dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici (gas e petrolio). In particolare, la spiccata dinamica di crescita delle economie emergenti dell'Est Europa fino al 2022, dal 2023 si è praticamente riallineata all'andamento delle economie occidentali, pur mantenendo un lieve margine positivo.

A conclusione di questa prima sommaria analisi, per completezza di riferimenti, riportiamo i dati di una recente analisi pubblicata da Dynamar il 7 agosto scorso, dove si compara la situazione del numero di servizi e di navi in esercizio nel Mediterraneo da e per il Far East a luglio 2024, rispetto ai due analoghi dati del 2023 e del 2022; nel complesso risulterebbero attivi 17 servizi, rispetto ai 14 del 2023 e ai 12 del 2022, con 206 navi in esercizio con una capacità media di 13.800 Teu, rispetto alle 145 unità del 2023 con capacità media di 12.700 Teu e alle 120 del 2022 con capacità media di 13.600 Teu. La classifica vede la Ocean Alliance in prima posizione, con 4 servizi e 54 navi, in seconda posizione la 2M, con 3 servizi e 45 navi, terza la The Alliance con 3 servizi e 41 navi, i restanti 7 servizi con 66 navi complessivamente sono gestiti da compagnie *stand alone*, tra le quali primeggia la MSC con 17 unità in esercizio, seguita dalla ZIM con 15 unità.

Di un paio di settimane fa le prime conferme pubblicate da LinerLytica sui servizi previsti a partire dal 2025 nel Mediterraneo da e per il Far East: nr. 4 gestiti dalla Ocean Alliance, altri 4 dalla nuova alleanza Premier che ha sostituito la The Alliance dopo il divorzio di Hapag Lloyd, nr.6 operati in autonomia dalla MSC, la quale però coopererà con la Premier in regime di slot charter, n.3 gestiti dalla Gemini, la nuova alleanza Maersk/Hapag Lloyd e nr. 1 dalla Zim; in totale 18 servizi.

... servizi previsti a partire dal 2025 nel Mediterraneo da e per il Far East: nr. 4 gestiti dalla Ocean Alliance, altri 4 dalla nuova alleanza Premier che ha sostituito la The Alliance dopo il divorzio di Hapag Lloyd, nr.6 operati in autonomia dalla MSC, la quale però coopererà con la Premier in regime di slot charter, n.3 gestiti dalla Gemini, la nuova alleanza Maersk/Hapag Lloyd e nr. 1 dalla Zim; in totale 18 servizi.

LA CRISI DEL MAR ROSSO ... SEGUE

Non si può quindi dedurre che la crisi del Mar Rosso abbia prodotto una marginalizzazione del Mediterraneo, come inizialmente previsto da alcuni *guru* dell'informazione, bensì una radicale modifica dell'articolazione dei servizi oceanici, con conseguente spostamento dei flussi del trade su direttrici alternative, se pur ancora in fase di progressivo assestamento, posto che i primi dati del container trade a livello europeo diffusi da CTS indicano a giugno una crescita complessiva del +3,5%, con 27,1 milioni di Teu, e rispettivamente con aumenti dell'import/export con il Far East del +6,7%/0,3% e con il Nord America del 3,0%/7,0%.

Ad ogni buon conto riteniamo che si debbano attendere almeno i dati di settembre per poter formulare delle prime valutazioni più ponderate utili a delineare il definitivo assestamento dei flussi del traffico, anche alla luce degli sviluppi della crisi Medio Orientale.

GLI U.S.A. E LA TRAPPOLA DI TUCIDIDE

Con questo termine si intendono i possibili sviluppi delle tensioni che si manifestano tra Stati, e le relative tendenze alla guerra; la situazione precisa si verifica quando una nuova potenza (nel nostro caso più di una) emergente (o riemergente) tenta di sostituire una potenza egemone. L'espressione è stata utilizzata in particolare per descrivere un possibile conflitto tra gli Stati Uniti d'America e la Repubblica popolare cinese¹.

In realtà la situazione si è venuta a creare per un estremo indebolimento culturale e ideologico dell'egemone che ha portato le potenze emergenti (e le emarginate) a osare un riposizionamento geopolitico fondamentale per le loro ambizioni più o meno legittime.

Intendiamoci, gli USA sono sempre incomparabilmente potenti e non solo militarmente; controllano buona parte dell'economia mondiale grazie allo strapotere della loro finanza che agisce tramite i fondi di investimento e altre forme di influenza globale. (vedi p.e. la captazione territoriale dell'Ucraina in corso e la garanzia dei prestiti per la ricostruzione postbellica).

Tuttavia, quello che è venuto a mancare in maniera sempre più evidente è l'appeal del modello americano.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale l'America trionfante vinse non solo la guerra, ma impose anche un modello di società, di opportunità e di ottimismo al mondo intero.

Giusto o sbagliato che fosse, il "modello americano" rappresentò il punto di riferimento di tutto lo sviluppo successivo del mondo, condiviso ed invidiato dalla stragrande maggioranza del pianeta che vedeva in esso il riferimento anche per il suo sviluppo e le sue aspirazioni.

Su questa base si delinearono i "confini" ideologici del mondo ed i due blocchi che hanno costituito l'essenza di oltre mezzo secolo di storia.

Tuttavia, un male sottile si insinuava nella opulenta società americana che ha ritenuto orgogliosamente, ma anche con arroganza, che il suo modello fosse quello "giusto" e insindacabile per antonomasia e quindi da esportare, con le buone o con le meno buone, in tutto il pianeta e in tutte le culture che costituiscono la biodiversità sociale e culturale fondamentale del genere umano e il motore essenziale del suo sviluppo.

Il modello poi, recentemente, si è trasformato in una ideologia diversa e lontana anni luce dal modello originale, anzi, quasi contrapposto.

Così l'America trionfante si è trasformata in una America dove un'esigua minoranza elitaria e ideologica, che professa principi e modelli non condivisi dalla stragrande maggioranza del pianeta (inclusa l'America stessa), vuole imporre questo nuovo

...il "modello americano" rappresentò il punto di riferimento di tutto lo sviluppo successivo del mondo, condiviso ed invidiato dalla stragrande maggioranza del pianeta che vedeva in esso il riferimento anche per il suo sviluppo e le sue aspirazioni.



GLI U.S.A. E LA TRAPPOLA DI TUCIDIDE... SEGUE

modello con una sottile violenza che tuttavia non sfugge all'istinto di conservazione e sopravvivenza dei popoli.

L'enorme influenza che hanno acquisito i social, che si aggiungono agli equivalenti sistemi di diffusione e informazione (Tv radio giornali cartacei, ma soprattutto online etc.) grazie alla globalizzazione di Internet sono un canale di influenza sempre più efficace e letale sulla stragrande maggioranza della popolazione.

Il controllo degli stessi permette alle élite di inviare i necessari messaggi più o meno subliminali sia negli spot pubblicitari che nelle news vere e proprie che sono accuratamente "tarate" per ottenere l'effetto desiderato ed influenzare il *sentiment* della popolazione su determinati argomenti particolarmente sensibili.

Ed ecco che si allargano a dismisura le distanze fra le posture contrarie e resistenti a questa imposizione e quelle che, in minima parte per reale condivisione ideologica ed in massima parte per sudditanze psicologiche o disciplina di schieramento, dividono sempre più gli schieramenti politici degli USA in primis e in derivata di tutto l'Occidente e principalmente dell'Europa.

Mentre abbiamo visto la crescita delle autocrazie ("democratiche?"), vediamo parimenti la crescita di democrazie (autocratiche?) controllate dalle élite globali sempre più verticalizzate, che sempre meno rispettano le volontà ed i sentimenti popolari ed aumentano pericolosamente le disuguaglianze.

Cosa c'entra tutto questo con lo shipping?

Beh, lo shipping marittimo è il sistema di circolazione sanguigna dell'economia globale e quindi deve tener conto assolutamente del "metabolismo" planetario.

Le situazioni venutesi ad evidenziare con il periodo del Covid-19 e successivamente anche con la guerra di Ucraina e quella di Gaza ne hanno evidenziato le criticità inducendo il sistema a pensare a un rapido e drastico riposizionamento delle produzioni concentrate in Cina anche tenuto conto del deterioramento più o meno reale delle relazioni degli USA e quindi anche dei suoi alleati europei più o meno obtorto collo con la Cina stessa.

Si sono così avviati i processi chiamati *reshoring e nearshoring* che sembravano portare a un importante ridimensionamento delle fondamentali tratte marittime verso gli USA (Transpacifico) e verso l'Europa.

Contrariamente alle prime affrettate valutazioni però, questi processi si sono rivelati molto più complessi del previsto e richiedenti tempi molto più lunghi, ma soprattutto costi aggiuntivi che l'economia mondiale non intende assorbire.

Prova ne è il fatto che i volumi di traffico delle due tratte fondamentali continuano a crescere o comunque a non diminuire.

Le statistiche del primo semestre 2024 che abbiamo appena ricevuto confermano che i due trades principali ovvero Far East USA e Far East Europa vanno a gonfie vele.

Far East – Nord America + 18,4%

Far East Europa +8,0%

Questo significa che la "macchina" cinese continua a lavorare (e consumare ed inquinare) a pieno regime.

Altro che *reshoring*!! Ed anche l'Inter-Asia procede a tutto vapore.

In realtà, quindi, l'economia cinese sta continuando a crescere rigogliosamente anche se con ritmi meno esagerati che in passato, mentre chi è stata fatta collassare anche se temporaneamente è l'Europa e in primis il suo cuore economico ovvero la Germania, in preda a contagi profondi da parte delle ideologie provenienti dagli Usa e dei fantasmi del suo passato e da un problema anche interno fra le culture della parte orientale (ex DDR) e occidentale.

Questo con ottima pace delle isteriche prove muscolari europee, guidate da un coacervo di partiti sempre più lontani dalle richieste e dai timori dei popoli comunitari

Cosa c'entra tutto questo con lo shipping?

Beh, lo shipping marittimo è il sistema di circolazione sanguigna dell'economia globale e quindi deve tener conto assolutamente del "metabolismo" planetario.

Le situazioni venutesi ad evidenziare con il periodo del Covid-19 e successivamente anche con la guerra di Ucraina e quella di Gaza ne hanno evidenziato le criticità inducendo il sistema a pensare a un rapido e drastico riposizionamento delle produzioni concentrate in Cina anche tenuto conto del deterioramento più o meno reale delle relazioni degli USA e quindi anche dei suoi alleati europei più o meno obtorto collo con la Cina stessa.



GLI U.S.A. E LA TRAPPOLA DI TUCIDIDE... SEGUE

Quindi l'Europa e gli USA continueranno ad alimentare i traffici e i servizi da/per il Far East nonostante la debolezza europea.

L'attuale letteratura mainstream sostiene che gli USA lasceranno progressivamente l'Europa al suo destino per concentrarsi sulla Cina.

in tema di ambiente che contribuiscono ulteriormente ad indebolire l'Europa.

Leggiamo dal Limes 6/24, che affronta il tema Germania, che effettivamente le industrie tedesche stanno riposizionando le produzioni dalla Cina (anche se con tempi ben più lenti del previsto), ma il grosso delle stesse continua a pensare ad altri paesi asiatici come alternativa, come da grafico qui sotto riprodotto appunto da Limes, e non a paesi europei o quantomeno mediterranei.



Quindi l'Europa e gli USA continueranno ad alimentare i traffici e i servizi da/per il Far East nonostante la debolezza europea.

L'attuale letteratura mainstream sostiene che gli USA lasceranno progressivamente l'Europa al suo destino per concentrarsi sulla Cina.

In realtà gli USA hanno solamente richiesto ai paesi Nato di sostenere (come da esistenti accordi 2006 e 2014 mai applicati rigorosamente) la macchina militare che li protegge, assegnando il 2% del loro PIL alla "defense spending".

Intanto, e tanto per gradire, hanno ottenuto 18 miliardi di USD anno in più per sempre da Svezia e Finlandia, nuovi membri NATO, nazioni che peraltro sarebbero comunque state "difese" anche se non entravano formalmente nell'alleanza.

Certo che il combinato disposto di questo onere e degli indebolimenti strutturali, speriamo temporanei, dell'economia europea non induce all'ottimismo.

Tuttavia, ricordiamoci che in effetti le radici USA culturali ed anche etniche sono tutte qui o quasi e l'indebolimento della Cina è ineluttabile mentre gli USA non abbandoneranno mai l'Europa per i troppi legami storici ed etnici con essa.

Gli "americani" in realtà sono inglesi, irlandesi, tedeschi (come Trump che nasce Trumpf), polacchi, italiani, ma anche tantissimi spagnoli anche se passati per un lungo periodo messicano (California, Texas etc.).

Rischiamo quindi un nuovo scenario, che ovviamente aggiorneremo costantemente, pronti a ricrederci con onestà intellettuale qualora il tutto non andasse nella direzione che noi proviamo a simulare.



GLI U.S.A. E LA TRAPPOLA DI TUCIDIDE... SEQUE

Per disegnare uno scenario possibile partiamo ora dal vertice della piramide:

Elezioni americane: (novembre 2024) ammettiamo che vinca Trump, anche se di poco, nonostante il cambio in corsa avvenuto sul candidato dei democratici.

Prescindendo dai toni muscolari e caratteriali del personaggio la politica estera potrebbe essere più pragmatica e meno ideologica a tutto vantaggio di una stabilizzazione complessiva.

Con la stabilizzazione dello scenario ucraino e, quindi, anche dei rapporti con la Russia dalla quale la Germania e l'UE non possono prescindere (non dimentichiamo che Trump è tedesco).

L'Ucraina non entrerà nella NATO (nonostante le delibere "cosmetiche" dell'ultimo summit di metà luglio), ma potrebbe venire accettata come candidata per entrare in futuro più o meno remoto nella UE anche se attualmente è ben lontana da tutti i parametri minimi per potervi accedere, senza che diventi un centro di costo insostenibile per la Comunità europea che già dovrà sobbarcarsi gli oneri della sua ricostruzione.

Chiaro che nessuno dei due contendenti potrà "perdere" e quindi sta alla diplomazia trovare la cosmesi affinché entrambi dichiarino la vittoria ovvero soldi (tanti) per l'Ucraina e territorio (da ricostruire!) per la Russia.

Quindi potrebbe verificarsi che la parte orientale (Crimea e Donbass) rimanga ai russi, che dovranno altresì prendersi l'onere della ricostruzione, e che il resto del paese entri progressivamente nell'orbita europea dal punto di vista economico e non militare, con formula (neutralità o altro) da definirsi. Altrimenti il cerchio non si chiude.

All'Europa (leggi paesi Nato) verrà chiesto il contributo "contrattuale" del 2% del PIL peraltro da applicarsi dal 2024, tuttavia sarà "tollerato" che riprendano le forniture di gas russo indispensabile perché la Germania riprenda a produrre ai costi adeguati e non paghi l'energia in maniera così ignobilmente esagerata rispetto p.e. agli USA stessi, ma soprattutto continuerà a venire garantito l'ombrello militare americano indispensabile alla sicurezza europea, anche se ci potrà essere un diverso atteggiamento sulle eventuali azioni spot di "polizia" territoriale dell'Alleanza che sarà più orientata all'utilizzo dei partners sia su terra che su mare (dove l'Italia dovrà farsi trovare pronta per ulteriori operazioni in alcuni scenari non necessariamente mediterranei).

La Nato, infatti, da alleanza difensiva sullo scenario europeo è diventata chiaramente una alleanza a orizzonti globali e soprattutto (ma già da qualche anno in maniera evidente oramai) una alleanza e basta.

Da valutarsi se, chi e come, pagherà i danni di guerra ai tedeschi (ma anche a tutti noi) per la distruzione del North Stream 2, vena giugulare della nostra economia.

Molto più complessa una soluzione finale per la crisi israeliana e medio-orientale che sperabilmente potrà trovare almeno una temporanea (a tempo indeterminato) stabilizzazione come accaduto finora, che almeno renda nuovamente accessibile il Mar Rosso ai grandi traffici container. Crisi però che potrebbe trovare questa soluzione addirittura prima della fine della presidenza Biden, più per esigenze interne degli USA, in vista delle elezioni di novembre, che per effettive decisioni o scelte geopolitiche.

Gli USA, quindi, coadiuvati da Giappone e dagli altri paesi QUAD² si concentreranno (specie con la US Navy) nella prova muscolare nel Mar Cinese dove permane e permarrà il dilemma Taiwan, boccone che forse anche per la Cina potrebbe diventare indigesto, almeno nello scenario che configuriamo a medio termine.

Forse anche alla Cina conviene continuare ad "abbaiare" ma senza mordere.... a Taiwan.

Rimane fuori quindi l'oggetto misterioso ovvero il BRICS (peraltro in continua evoluzione e sviluppo) di cui abbiamo già accennato e che raggruppa paesi molto eterogenei, ma che rappresentano dal punto di vista del PIL e dell'economia un'importante e soprattutto crescente fetta del mondo (ora circa 25% ma in decisa crescita verso il 40%) chiamata forse impropriamente "Sud del mondo".

All'Europa (leggi paesi Nato) verrà chiesto il contributo "contrattuale" del 2% del PIL peraltro da applicarsi dal 2024, tuttavia sarà "tollerato" che riprendano le forniture di gas russo indispensabile perché la Germania riprenda a produrre ai costi adeguati e non paghi l'energia in maniera così ignobilmente esagerata rispetto p.e. agli USA stessi, ma soprattutto continuerà a venire garantito l'ombrello militare americano indispensabile alla sicurezza europea ...



GLI U.S.A. E LA TRAPPOLA DI TUCIDIDE... SEGUE

Questo scenario ha un solo difetto, perché elude una soluzione pilotata del primo problema ovvero quello ambientale strettamente collegato con quello demografico e quindi migratorio che avevamo ottimisticamente ipotizzato.

Ma rimane soprattutto fuori l’Africa che, come detto in svariate occasioni, è uno dei punti chiave per superare la crisi combinata che ci aspetta, demografica, finanziaria e ambientale.

In Africa, peraltro, si stanno impegnando vari attori esterni che dopo la Cina ad essa si interessano, in particolare la Russia tramite la sua “legione straniera” e l’ambiziosa Turchia.

Come si vede se si materializza il modello sopra ipotizzato forse la trappola di Tucidi-de potrebbe per nostra fortuna non scattare anche se la rasentiamo pericolosamente.

Aggiungeremo a questo punto le nostre previsioni di traffico container al 2050 ma prima dobbiamo aggiornare alla luce del possibile scenario geopolitico più o meno stabile sopra descritto l’andamento del PIL mondiale, che avevamo già previsto raddoppiare entro il 2050 e che ora vediamo in ulteriore potenziale crescita.

Questo scenario ha un solo difetto, perché elude una soluzione pilotata del primo problema ovvero quello ambientale strettamente collegato con quello demografico e quindi migratorio che avevamo ottimisticamente ipotizzato.

È chiaro che una maggiore crescita del GDP, oltre ad un aumento del traffico marittimo, corrisponde ad una maggiore emissione di elementi nocivi e a un ulteriore perdurare delle fonti energetiche primarie sugli idrocarburi.

Aggiungeremo questo aspetto tecnico in maniera più dettagliata nelle successive newsletter. (a cura di Diego Stinco)

Note:

1) [La trappola di Tucidi-de: così Cina e Usa rischiano di farsi la guerra per paura](#), su [corriere.it](#).

2) Il gruppo "Quad", che riunisce Stati Uniti, India, Australia e Giappone, è nato ufficialmente nel 2007 con l'obiettivo principale di contrastare la crescente influenza della Cina nella regione Asia-Pacifico.

IL MIDDLE CORRIDOR E IL SUO POTENZIALE IN TERMINI ECONOMICI: UN’OPPORTUNITA’ DA VALUTARE

Stiamo constatando che, recentemente, la Trans-Caspian International Transport Route (TITR), detta anche “Middle Corridor” (MC), è oggetto di particolare attenzione e su di esso si sta scrivendo molto da parte della stampa specializzata.

Trattasi di una rotta commerciale combinata via terra, via mare e via ferrovia che collega la Cina all’UE e che, in seguito alle sanzioni occidentali contro la Russia, al momento sembra essere diventata l’unica via accessibile attraverso la quale l’Europa può commerciare con l’Asia centrale e la regione del Mar Caspio, offrendo così anche un’alternativa valida alla navigazione attraverso il Canale di Suez, soggetto a frequenti attacchi Houthi.

Ricordiamo che trattasi di un progetto infrastrutturale che, muovendo dall’Asia centrale, attraversa il Kazakhstan, la regione caspica e l’Azerbaijan per poi diramarsi attraverso lo snodo georgiano verso la Turchia e il Mar Nero.

Da cosa deriva questo crescente interesse per il MC?

Intanto partiamo da un dato oggettivo: il volume del trasporto merci lungo la Trans-Caspian International Transport Route (TITR) nel 2023 è aumentato del 86% e nel 2024 è previsto un ulteriore aumento del 19% (fermo restando il trend dei primi 6 mesi)¹, superando così i 2,5 milioni di tonnellate.



IL MIDDLE CORRIDOR E IL SUO POTENZIALE... SEGUE

Come da noi anticipato a febbraio scorso, nell'articolo dedicato al *Middle Corridor*², secondo le stime della Banca Mondiale, su questa rotta il flusso di merci potrebbe superare gli 11M di tonnellate, entro il 2030, se i progetti di sviluppo infrastrutturale verranno implementati seguendo le raccomandazioni riportate nel suo recente rapporto³, dimezzando così i tempi di percorrenza tra il confine occidentale della Cina e l'Europa, che in 15 giorni potranno collegare l'Europa e l'Asia centrale.

A questa stima si aggiunge che il volume dei container in transito sul corridoio potrebbe aumentare dagli attuali 18.000 TEU a 130.000 TEU, entro il 2040, dato quest'ultimo attribuibile solo alla crescita della popolazione e del PIL della regione emergente su cui si sviluppa il corridoio⁴.

A fronte di questo scenario, per sviluppare una connettività di trasporto sostenibile ed eliminare gli attuali **colli di bottiglia infrastrutturali**, esiste un impegno della Commissione Europea di mobilitare a breve su questo corridoio **10 miliardi di euro di investimenti**, che rientrano nei **300 miliardi di euro** del piano di investimenti del **programma Global Gateway** da mobilitare entro il 2027.

Ma cosa ha generato l'incremento del traffico sul corridoio in questione?

A causa della guerra di aggressione della Russia in Ucraina, che ha interrotto le catene di approvvigionamento globali e modificato le rotte commerciali, la rotta settentrionale "*Northern Route*", che trasporta merci dalla Cina all'Europa attraverso la Russia, ha visto una significativa riduzione del traffico, a seguito delle sanzioni internazionali, spostando così il traffico sulla rotta del *Middle Corridor*, divenuta fondamentale per la *Belt and Road Initiative* cinese.

Punto nevralgico di questa sorta di rivoluzione infrastrutturale, lungo l'asse Europa-Asia, è il Kazakistan, dal momento che lo stato asiatico estende la propria rilevanza dal confine con la Cina fino al Mar Caspio. Ed è proprio con il Kazakistan che la Cina ha lanciato una nuova fase di relazioni che lega Zhengzhou, Urumqi e Khorgos in Cina, al **porto di Kuryk e Aktau** in Kazakistan, dove i camion cinesi vengono imbarcati su navi dirette in Azerbaijan dall'altra parte del Mar Caspio, con destinazione finale la Turchia.

Contemporaneamente, la joint venture China-Kazakhstan Trade and Logistics Company ha realizzato il terminal merci nella città di Xi'an in Cina che gestisce il 40% di tutti i treni container diretti in Kazakistan, dove sono state potenziate le infrastrutture marittime sul mar Caspio, con un ampliamento del terminal container nel porto di Aktau e la realizzazione di altri quattro terminal in quello di Kuryk.

In aggiunta a tutto ciò, per alleggerire le procedure doganali lungo l'intero percorso ed evitare la congestione ai valichi di frontiera, è stato ideato un sistema tra le dogane, i ministeri dei trasporti, gli enti locali e i partner industriali dei vari Paesi interessati, che permette di evitare ispezioni intermedie e ritardi, fornendo ad ogni Paese di transito un voucher doganale internazionale per più Paesi⁵.

Intanto nel Paese stanno aumentando anche le merci importate dall'Europa e non mancano i segnali di una profonda trasformazione in atto, dati dal crescente interesse dimostrato dalle principali aziende di logistica internazionale (Maersk, Nurminen Logistics, Rail Bridge Cargo, CMA-CGM ed altre) che, dallo scoppio delle ostilità legate alle guerre in corso, hanno preso a utilizzare il Middle Corridor come alternativa più sostenibile.

Un altro tassello importante da non sottovalutare è l'interesse a sviluppare il transito per il trasporto merci dal Kazakistan e dalla Cina verso la Serbia e i paesi dell'Europa centrale, come ribadito in occasione della riunione della commissione intergovernativa serbo-kazaka per la cooperazione economica e commerciale, tenutasi di recente a Belgrado.

Ora, secondo diversi osservatori occidentali, per migliorare l'attrattività e realizzare il potenziale del Middle Corridor, è necessario non solo investire nelle infrastrutture portuali e ferroviarie, concentrandosi sulla multimodalità, ma è auspicabile una maggiore integrazione economica e commerciale, sia a livello regionale che transnazionale; integrazione

A causa della guerra di aggressione della Russia in Ucraina, che ha interrotto le catene di approvvigionamento globali e modificato le rotte commerciali, la rotta settentrionale "*Northern Route*", che trasporta merci dalla Cina all'Europa attraverso la Russia, ha visto una significativa riduzione del traffico, a seguito delle sanzioni internazionali, spostando così il traffico sulla rotta del Middle Corridor, divenuta fondamentale per la Belt and Road Initiative cinese.



... anche l'Italia potrebbe essere interessata allo sviluppo della rete di trasporto Transcaspico e, a sua volta, il porto di Trieste, quale gate preferenziale di accesso ai mercati dell'Europa centrale, potrebbe trarne vantaggio, grazie all'intensificarsi dei rapporti, da un lato, con la Turchia ...

IL MIDDLE CORRIDOR E IL SUO POTENZIALE... SEGUE

che Asia centrale, Caucaso meridionale e Turchia hanno da tempo intensificato.

Ed è proprio in questo ambito che la Turchia, con l'apertura di nuove rotte commerciali, gioca un ruolo centrale, essendo un paese di transito fondamentale per il commercio della UE.

Infatti, nell'ultimo decennio, la Turchia è divenuta un importante hub commerciale e logistico regionale, grazie anche allo sviluppo del settore privato che si è evoluto in modo significativo.

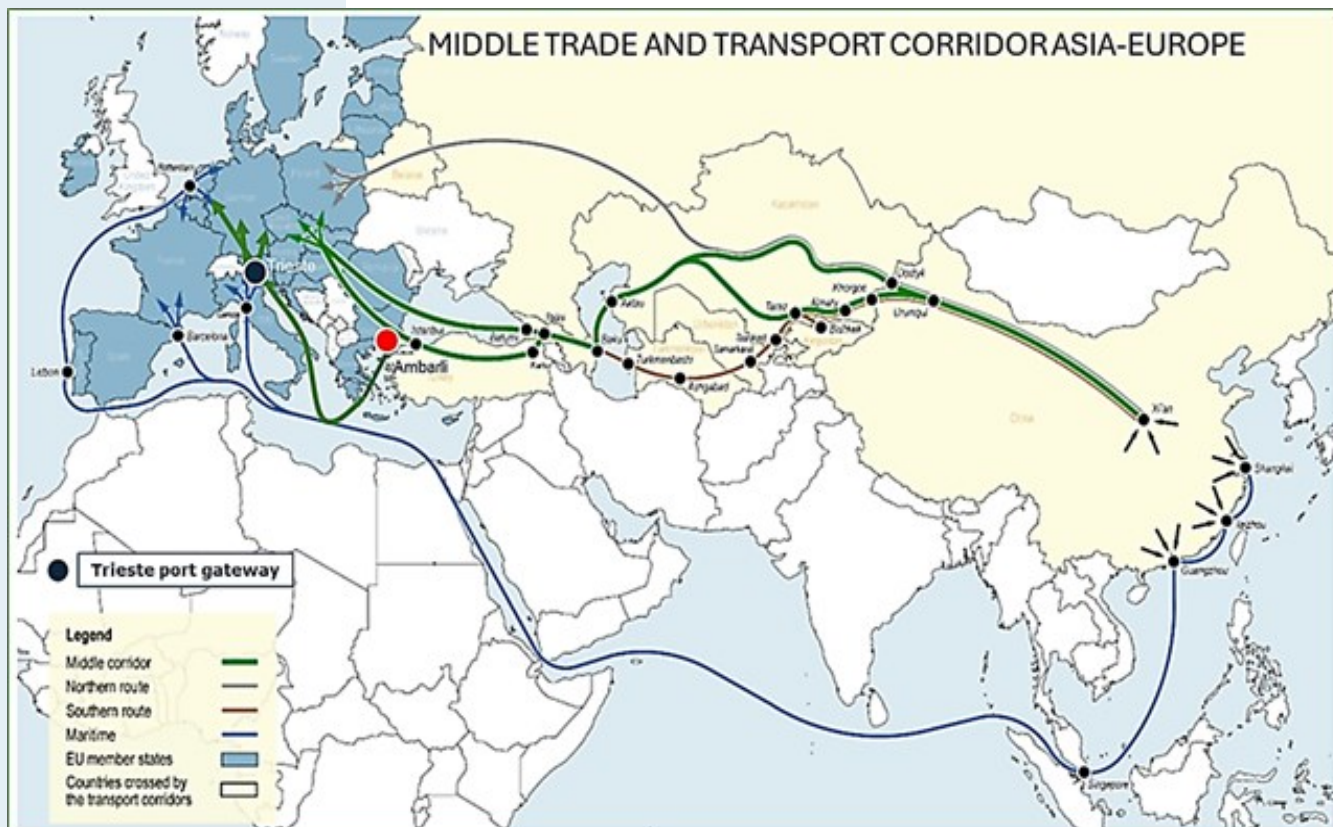
La sua posizione strategica (si trova sui corridoi di trasporto tra Europa e Asia, tra cui il Middle Corridor, la Trans-European Transport Network e il Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) ha contribuito a migliorare la connettività interna e transfrontaliera, grazie al trasporto marittimo che domina il commercio estero turco in termini di valore, rappresentando il 55,7%, rispetto al 22,4% del trasporto su strada e al 1% delle ferrovie⁶.

Ma perché ci interessa tanto la Turchia e quale ruolo potrebbe avere il porto di Trieste in tale contesto?

Intanto, perché non si può accogliere se non con favore lo sviluppo del Middle Corridor quale valida alternativa a rotte che oggi rappresentano una pesante incertezza per il commercio globale, che vede all'estremità occidentale del corridoio proprio la Turchia, connettore strategico tra i paesi del Middle Corridor e quelli del Centro-Est Europa.

Ma soprattutto, perché anche l'Italia potrebbe essere interessata allo sviluppo della rete di trasporto Transcaspico e, a sua volta, il porto di Trieste, quale gate preferenziale di accesso ai mercati dell'Europa centrale, potrebbe trarne vantaggio, grazie all'intensificarsi dei rapporti, da un lato, con la Turchia e, dall'altro, con i paesi del Centro Europa.

In tal modo Trieste finirebbe per essere l'anello di congiunzione tra i Balcani occidentali,



(elaborazione AIOM su mappa World Bank)

IL MIDDLE CORRIDOR E IL SUO POTENZIALE... SEGUE

i paesi dell'Europa centrale e i mercati del Middle Corridor.

A conferma di questa tesi ricordiamo i collegamenti marittimi Ro-Ro operati da tempo dalla società danese Dfds e turca Ulusoy su Pendik, Cesme e Mersina tra la Turchia e il porto di Trieste, a cui si è aggiunto di recente un nuovo servizio Ro-Ro, regolare Trieste-Ambarli (vicino a Istanbul), operato dal gruppo Grimaldi, a sostegno dei crescenti rapporti commerciali tra queste regioni.

Per quanto riguarda, invece, l'accesso ai mercati dell'Europa centrale, è di rilievo il servizio ferroviario intermodale da e per la Serbia, operato dalla società di logistica Alpe Adria di Trieste, con un treno settimanale che unisce Trieste a Belgrado; servizio quest'ultimo che guarda anche alla prosecuzione fino ai Balcani per poi raggiungere la Grecia e la Turchia.

A fronte di questo scenario, alla domanda se il Middle Corridor sarà un'opportunità, rispondiamo in modo positivo, prevedendo che il porto di Trieste, grazie ai collegamenti marittimi in essere con la Turchia, effettuati con servizi regolari, da tempo operativi e affidabili, a cui si sono aggiunti regolari servizi ferroviari intermodali da e per la Serbia, possa essere considerato quale porta di accesso preferenziale ai mercati dell'Europa centrale.

È questa la rotta che, integrandosi con il Middle Corridor, riteniamo sia da preferire al trasporto via ferrovia che dalla Georgia, attraverso il mar Nero, via Romania o Bulgaria, avrebbe accesso ai mercati del centro-est Europa. Quest'ultima rotta è quella ipotizzata nel report della Banca Mondiale, ma purtroppo rimane ancora relativamente sottosviluppata e richiede investimenti significativi nelle infrastrutture di trasporto per migliorare la sua multimodalità.

Note:

- 1) Fonte: TITR <Trans-Caspian International Transport Route>, Middle Corridor, 2024
- 2) Newsletter AIOM nr. 2 del febbraio 2024
- 3) <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>
- 4) Studio BERS 2023 – v. Newsletter AIOM nr. 2 del febbraio 2024
- 5) Fonte Ministero dei Trasporti Kazako
- 6) Ministero dei trasporti e delle infrastrutture della Repubblica di Turchia (2023)

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

I tassi si abbassano

In Europa

Il 12 settembre la Banca Centrale Europea ha tagliato i tassi per -0.25% per la seconda volta da inizio 2024.

La decisione è maturata dopo un periodo di crescita economica deludente in tutta la zona Euro, soprattutto a causa della produttività invariata e del raffreddamento dell'inflazione, che si è avvicinata al target del 2% in agosto.

La BCE ha abbassato le previsioni di crescita del PIL 2024 allo 0,8%, in riduzione rispetto allo 0,9% precedente, citando una domanda domestica debole nei prossimi trimestri.

Come sempre la presidente Christine Lagarde afferma di non seguire un percorso specifico predeterminato, bensì di aggiustarsi in modalità "data-dependent". Sarà da vedere quindi se in ottobre o in dicembre verranno prese decisioni di tagli ulteriori oppure no.

Se le aspettative di crescita del PIL dovessero abbassarsi ancora, probabilmente la BCE inizierebbe a tagliare in modo più rapido: fattori da considerare sono la domanda per i prodotti europei, il rischio geopolitico, impatto dei rifinanziamenti ancora in atto e la scarsità di investimenti in Europa (si veda a proposito il rapporto Mario Draghi e la stima di 750-800 miliardi di euro annui in investimenti mancanti da effettuare fino al 2030, equivalenti al 4,5% del PIL).

... nuovo servizio Ro-Ro, regolare Trieste-Ambarli (vicino a Istanbul), operato dal gruppo Grimaldi, a sostegno dei crescenti rapporti commerciali tra queste regioni.

Per quanto riguarda, invece, l'accesso ai mercati dell'Europa centrale, è di rilievo il servizio ferroviario intermodale da e per la Serbia, operato dalla società di logistica Alpe Adria di Trieste, con un treno settimanale che unisce Trieste a Belgrado; servizio quest'ultimo che guarda anche alla prosecuzione fino ai Balcani per poi raggiungere la Grecia e la Turchia



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO...SEGUE

In USA

Il 18 settembre la Fed ha optato per un taglio di 0.50%. Il range attuale, quindi, diventa 4.75%-5%, dopo che per un anno era stato ai livelli più alti registrati da vent'anni.

L'obiettivo dichiarato della politica monetaria di Powell è "mantenere il mercato del lavoro ai livelli di impiego attuali, in un contesto di crescita moderata, e comprimere l'inflazione ulteriormente verso il 2%".

Le proiezioni rilasciate hanno mostrato che la metà dei commissari sarebbero a favore di una ulteriore riduzione entro la fine del 2024, probabilmente in novembre, di ulteriori 50bps; sono inoltre proiettati tagli per 100bps nel 2025, sebbene Powell definisca solida l'economia americana, e dichiara che le decisioni verranno prese meeting per meeting, a seconda delle rilevazioni statistiche.

Lo scenario delineato insomma è quello del soft landing, definito da inflazione progressivamente in calo e crescita sostenuta.

L'adeguamento era molto atteso dai mercati, che per lo più si aspettavano un -0.25%, e ora sono indecisi sull'interpretazione della scelta di tagliare direttamente -0.50%: sarà un ulteriore stimolo per l'economia e quindi per le Borse, per i mutui immobiliari, per gli imprenditori, per ridurre la spesa folle per interessi sul debito pubblico, e per prevenire crisi bancarie da insolvenza dei creditori? Oppure significa che la Fed è preoccupata di essere in ritardo per prevenire una recessione, e ha preso una misura d'urgenza, presentando l'operazione come un "aggiustamento preventivo"?

In Giappone

L'innalzamento dei tassi (seppure di lievissima entità) anche in Giappone sta via via disincentivando gli investitori giapponesi dall'investire all'estero, sopportando il rischio cambio. La conseguenza è che grossi flussi di liquidità stanno tornando verso il Giappone, con importanti disinvestimenti dai mercati occidentali.

Gli effetti delle politiche economiche sopra descritte potrebbero essere i seguenti:

- Deprezzamento del dollaro rispetto alle altre valute, nel caso in cui i tassi di rendimento dei bond Treasuries diventassero poco attraenti e quindi gli investitori internazionali cercassero altri luoghi più profittevoli dove investire.
- Corsa all'acquisto delle ultime emissioni con tasso fisso di rendimento alto. Gli investitori istituzionali stanno da tempo mettendo fieno in cascina per il futuro, quando i tassi torneranno ad abbassarsi: stanno facendo incetta di titoli a rendimento fisso come i bond governativi sia europei che americani, attualmente emessi a tassi ancora elevati e irripetibili nel futuro prossimo. I gestori di fondi obbligazionari istituzionali potranno dormire sonni tranquilli nei prossimi anni, sapendo di aver riempito i portafogli in gestione con obbligazioni sicure ad alto rendimento, che man mano che i tassi di mercato scenderanno, avranno quotazioni di mercato sempre più elevate corrispondenti al loro ottimo rendimento cedolare.
- Il mercato azionario potrebbe muoversi verso titoli ciclici e titoli small cap, che si trovavano particolarmente svantaggiati dal costo del denaro molto elevato e non riuscivano a rifinanziarsi. Quindi potremmo vedere una ripresa dei prezzi nei comparti energetici, Oil, industriali, Materials e Consumer discretionary.
- In Europa potrebbero ricominciare discussioni sulle politiche di bilancio e sul debito pubblico. Il rapporto Draghi ha riportato il focus sulla necessità di allentamento dei vincoli contabili del deficit di bilancio a favore di maggiori investimenti e di un incremento della produttività (da notare, non dei consumi!). Il cambiamento auspicato tra le righe è la spinta in direzione federale e pan europea.

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

Gli effetti delle politiche economiche sopra descritte potrebbero essere i seguenti:

Deprezzamento del dollaro

- Corsa all'acquisto delle ultime emissioni...
- I gestori di fondi obbligazionari istituzionali potranno dormire sonni tranquilli...
- Il mercato azionario potrebbe muoversi verso titoli ciclici e titoli small cap...
- In Europa potrebbero ricominciare discussioni sulle politiche di bilancio e sul debito pubblico.



TRASPORTI: DIGITALIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI RELATIVE AL TRASPORTO MERCI

Il 21 agosto 2024 segna una data importante per il settore del trasporto merci in Europa in quanto è diventata obbligatoria l'applicazione del Regolamento (UE) 2020/1056 sull'informazione elettronica del trasporto merci (eFTI).

Questo regolamento rappresenta un passo significativo verso la digitalizzazione delle informazioni nel settore del trasporto merci, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza operativa e ridurre i costi amministrativi, stimolando al contempo a rafforzare l'impegno verso l'innovazione e la sostenibilità operativa.

Di cosa stiamo parlando?

Con il Regolamento eFTI 2020/1056 la Commissione europea intende creare un ambiente di logistica digitale per lo scambio di informazioni nel trasporto merci, sostituendo la documentazione cartacea del settore, muovendosi così verso il paradigma della logistica 4.0, con al centro sostenibilità e digitalizzazione, che apporterà vantaggi economici e sociali a tutti gli attori della supply chain.

Le Informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI) sono costituite da un insieme di dati che sono trattati e condivisi tramite piattaforme elettroniche certificate. Questi dati coprono tutte le informazioni regolamentari richieste per il trasporto di merci e devono essere accessibili sia agli operatori economici che alle autorità competenti.

Al contempo, le piattaforme elettroniche devono: garantire la protezione dei dati personali, mantenere la riservatezza delle informazioni commerciali, proteggendo i dati da accessi non autorizzati ed assicurare l'accessibilità e la tracciabilità.

Cosa prevede il Regolamento e quali sono i vantaggi?

Il Regolamento (UE) 2020/1056 definisce un quadro giuridico per la comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari tra gli operatori economici interessati e le autorità competenti relativamente al trasporto merci nel territorio dell'Unione.

Trattasi di un cambiamento progettato per facilitare la digitalizzazione delle informazioni, riducendo la necessità di documenti cartacei e minimizzando gli errori burocratici.

La digitalizzazione delle informazioni tramite il Regolamento eFTI offre numerosi vantaggi:

Efficienza Operativa: la possibilità di scambiare informazioni in formato elettronico riduce i tempi di gestione e facilita il monitoraggio delle operazioni di trasporto.

Riduzione dei Costi: l'eliminazione dei documenti cartacei comporta una significativa riduzione dei costi amministrativi.

Maggiore Trasparenza: l'uso di piattaforme eFTI certificate garantisce una maggiore trasparenza nelle operazioni di trasporto, migliorando la fiducia tra gli operatori e le autorità competenti.

Sostenibilità Ambientale: la riduzione dell'uso di carta contribuisce a un minore impatto ambientale, allineandosi agli obiettivi di sostenibilità del settore.

Inoltre, il Regolamento eFTI per il trasporto merci, che si applica a una vasta gamma di prescrizioni normative europee che regolano il trasporto di merci¹, si estende anche a prescrizioni normative, simili, stabilite da leggi nazionali degli Stati membri.

Ma quali sono i requisiti per gli operatori economici?

Sebbene il Regolamento eFTI non obblighi ad utilizzare il formato elettronico per le informazioni regolamentari, qualora gli operatori economici optino per questa soluzione, dovranno rispettare requisiti rigorosi che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi prefissati, quali:

Le informazioni, gestite tramite piattaforme eFTI certificate, devono garantire che i dati siano conformi agli standard europei di sicurezza e interoperabilità.

Gli operatori devono fornire alle autorità competenti un accesso autenticato e sicuro ai



Con il Regolamento eFTI 2020/1056 la Commissione europea intende creare un ambiente di logistica digitale per lo scambio di informazioni nel trasporto merci, sostituendo la documentazione cartacea del settore, muovendosi così verso il paradigma della logistica 4.0, con al centro sostenibilità e digitalizzazione, che apporterà vantaggi economici e sociali a tutti gli attori della supply chain.



DIGITALIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI RELATIVE AL TRASPORTO MERCI... SEGUE

Per conformarsi alle nuove disposizioni, gli operatori economici, se lo decideranno, dovranno adottare piattaforme eFTI certificate per scambiare informazioni sul trasporto merci in formato elettronico con le autorità competenti.

Quindi, è fondamentale che le aziende del settore investano in tecnologie e formazione per garantire una transizione senza intoppi; adottando tempestivamente queste nuove tecnologie potranno così beneficiare di una gestione più efficiente e sostenibile delle loro operazioni

dati, tramite connessioni protette.

Su richiesta delle autorità, i dati devono essere presentabili in formato leggibile dall'uomo, oltre che leggibile da dispositivi automatici.

Da parte loro, invece, **le autorità competenti nell'UE**, secondo il Regolamento eFTI per il trasporto merci, **sono obbligate a:**

Accettare e gestire le informazioni regolamentari fornite in formato elettronico.

Essere in grado di accedere e trattare i dati eFTI in modo sicuro ed efficiente, rispettando le norme sulla protezione dei dati.

Se necessario, devono poter **fornire convalide ufficiali in formato elettronico**, come certificati o timbri digitali.

Cosa occorre fare?

Per conformarsi alle nuove disposizioni, gli operatori economici, se lo decideranno, dovranno adottare piattaforme eFTI certificate per scambiare informazioni sul trasporto merci in formato elettronico con le autorità competenti.

Quindi, è fondamentale che le aziende del settore investano in tecnologie e formazione per garantire una transizione senza intoppi; adottando tempestivamente queste nuove tecnologie potranno così beneficiare di una gestione più efficiente e sostenibile delle loro operazioni

Per ulteriori informazioni, si veda: [Regolamento EU 2020/1056](#)

Note:

1)

- * direttiva 92/106/CEE sul trasporto intermodale
- * regolamento (CE) n. 1072/2009 sul trasporto di merci su strada internazionale
- * regolamento (CEE) n. 11/1960 sulla navigazione interna
- * regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti
- * direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose
- * direttiva (UE) 2016/797 sull'interoperabilità del sistema ferroviario
- * regolamento (CE) n. 300/2008 sulla sicurezza dell'aviazione civile



NOTIZIE FLASH

INTERREG ITALIA-CROAZIA - ANTEPRIMA DEL SECONDO BANDO

Il secondo invito a presentare proposte del programma Interreg Italia-Croazia 2021-2027 sulle Operazioni di Importanza Strategica (OSI) sarà incentrato sulle priorità della Blue Economy, in sinergia con i PNRR regionali.

Priorità del bando:

Crescita sostenibile nella Blue Economy

Ambiente condiviso verde e resiliente

Trasporti marittimi sostenibili e multimodali (Sviluppare e potenziare la mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, compreso un migliore accesso alla TEN-T ed alla mobilità transfrontaliera)

Cultura e turismo per uno sviluppo sostenibile

Governance integrata per una cooperazione più forte

Budget del bando: 30,5 milioni di euro dei fondi FESR con tasso di cofinanziamento pari all'80% del totale dei costi eleggibili di progetto

Durata dei progetti: non superiore ai 42 mesi e termine entro il 31 dicembre 2028

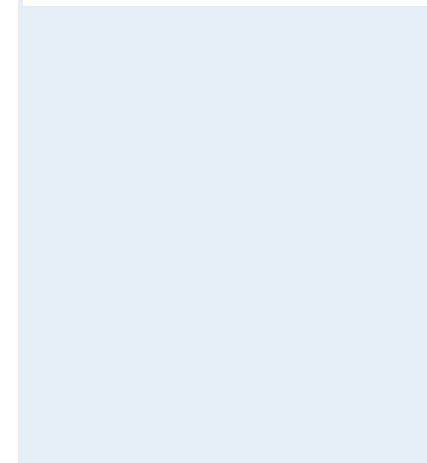
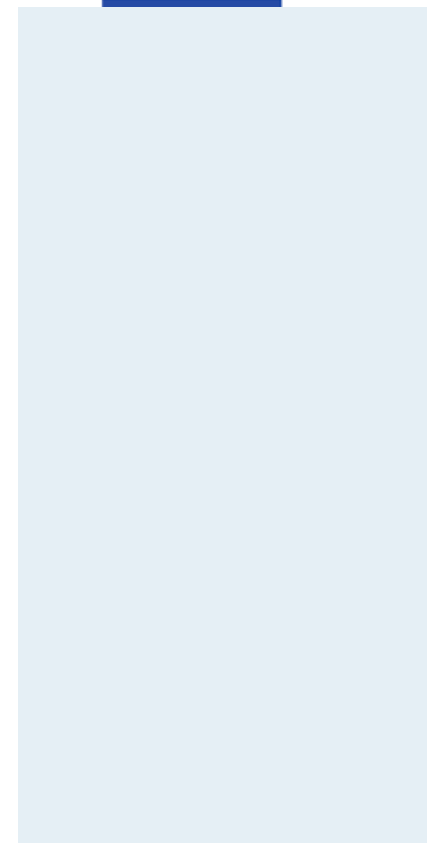
Candidati eleggibili: enti pubblici, enti privati e/ organizzazioni internazionali dei paesi ammessi

Partnership formate da: almeno 2 partecipanti (1 italiano, 1 croato) per la priorità 1 e da almeno 6 partner (di cui 3 italiani e 3 croati) per le priorità 2,3 e 4.

Termine per la presentazione delle proposte: dal 17 settembre 2024 al 19 novembre 2024 ore 14:00

Per ulteriori informazioni consulta il sito ufficiale del programma:

<https://www.italy-croatia.eu/web/italy-croatia>



FONDI BEI: NUOVI FINANZIAMENTI ANCHE PER PROGETTI IN ITALIA

Il Consiglio di amministrazione della Banca europea per gli investimenti (BEI) ha dato il via libera a finanziamenti per un totale di 10,8 miliardi di euro per sostenere nuovi progetti in Europa e nel mondo.

I fondi, destinati anche all'Italia, serviranno a diffondere le energie rinnovabili, costruire case e scuole, [migliorare le reti idriche, di trasporto e di comunicazione](#), oltre a favorire l'innovazione e la crescita delle imprese.

Informiamo i lettori che la terza parte dello speciale sull'Algeria sarà riportata nel prossimo numero della nostra newsletter





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, Danilo Stevanato, Diego Stinco, Maria Di Florio, Giulia Borrini.

