



NEWSLETTER NR. 8_2024

LA STORIA SI RIPETE ...

Si è riaccesa, oggi a Trieste, la discussione sulla riqualificazione del Porto Vecchio. Un argomento che riporta in primo piano il rapporto tra la città e il porto, tra l'urbanistica e i commerci. E c'è dentro tutto quello che ha caratterizzato per secoli l'identità di Trieste. Una città dove il passato sembra che non passi mai, un passato al quale si rimane attaccati forse per dimenticare la miseria dell'oggi o forse perché di quel passato si ricorda solo la parte nobile e gloriosa, e ce n'è tanta. Non sembra strano quindi ai nostri lettori se anche noi ci siamo lasciati andare alla memoria di giorni lontani. Perché c'è sempre qualcosa da imparare. Per esempio, sulla leggenda del porto franco.

1719, corte di Vienna. Scrivere le regole di un porto franco o di una

qualunque entità pubblica commerciale non era un grosso problema, costruire una città, con le sue strade, le piazze, gli edifici pubblici – nemmeno. Ma costruire una società, un insieme di persone con ben determinate caratteristiche, non individui generici, bensì persone con particolari doti, con talenti specifici, indipendentemente dalla lingua o dalla religione – questa era un'impresa difficile, perché significava indurre una selezione all'interno di gruppi sociali omogenei. Maria Teresa, il suo figliolo co-reggente Giuseppe, i loro consiglieri, sapevano che creare condizioni di particolare favore fiscale non era sufficiente ad attrarre il genere di persone capaci di far emergere dal porto franco di Trieste tutte le sue potenzialità. Erano contrari ad imitare Pietro il

SOMMARIO

La storia si ripete.....1-3

Doppio allarme del cluster logistico-portuale del F.V.G.....4-5

L'Algeria verso il futuro.....5-8

Bussola - overview dello scenario macroeconomico.....9-11

Parliamo ancora di Africa.....11-16

NOTIZIE FLASH

Bando CEF Trasporti 2024.....17

Ferro - Bonus 2023-2026.....17

Bando Italia-Algeria.....18

Incentivi per l'autotrasporto.....18

Diana De Rosa.....19

LA STORIA SI RIPETE ... SEGUE

... Dunque, occorre in qualche modo "adescare" ebrei, ma ebrei ricchi, gente con disponibilità di capitali disposta a prestarli con modesto tasso d'interesse, come quelli che c'erano prima che alla monarchia venisse la pessima idea di espellerli, capaci in 24 ore di mettere insieme prestiti da 50, 100 mila gulden. Maria Teresa non amava affatto gli ebrei, anzi non li poteva sopportare se è vero che, quando ne riceveva in udienza le rappresentanze, stava dietro un paravento per non guardarli nemmeno in faccia.

Grande, che aveva usato maniere spicce coi nobili per costringerli a insediarsi nella nuova città di San Pietroburgo. L'affluenza di quel tipo di persone nel porto dell'Impero doveva avvenire in maniera spontanea.

Trieste era abitata da nobiltà terriera e relativi fornitori, servitori, gente che viveva di rendita fondiaria e delle sue briciole, viveva di estrazione dell'"oro bianco" dall'acqua marina, e non poteva sopportare l'invasività di un'infrastruttura portuale. I triestini autoctoni erano ostili al porto. Era necessario provocare un'immigrazione. Di che tipo? Di uomini con risorse finanziarie e spirito degli affari. Il "cittadino nuovo" doveva avere il commercio nel sangue, doveva avere la dote di saper moltiplicare il capitale. Certo, sarebbero arrivati anche avventurieri in cerca di fortuna, ma sarebbero stati considerati un male necessario.

Prima dell'anno mille un regolamento sulla riscossione delle imposte parlava già di "legitimi mercatores, "id est judei et ceteri mercatores", ebreo e mercante erano da sempre quasi sinonimi nella cultura occidentale. Dunque, occorre in qualche modo "adescare" ebrei, ma ebrei ricchi, gente con disponibilità di capitali disposta a prestarli con modesto tasso d'interesse, come quelli che c'erano prima che alla monarchia venisse la pessima idea di espellerli, capaci in 24 ore di mettere insieme prestiti da 50, 100 mila gulden. Maria Teresa non amava affatto gli ebrei, anzi non li poteva sopportare se è vero che, quando ne riceveva in udienza le rappresentanze, stava dietro un paravento per non guardarli nemmeno in faccia. Ma l'importanza di Trieste e del suo porto era troppo alta per persistere in questa avversione. Nel 1753, ventotto anni prima dell'Editto di Tolleranza, la sovrana viene convinta a concedere a un gruppo di ebrei ricchi immigrati a Trieste la libertà di risiedere fuori dal ghetto. Nel 1771 toglie loro l'odiosa Leibmaut una tassa speciale sulla persona che veniva versata al momento di entrare in un'altra città e che, oltre agli ebrei, era inflitta solo ai proprietari di oche e maiali. Di questi privilegi erano esenti però gli ebrei poveri. Anzi, quando gli Ostjuden - provenienti da ambienti rurali, che parlavano yiddish ed erano rigorosamente osservanti delle pratiche religiose - cominciarono ad affluire in massa, dalla Galizia, dalla Bukovina, verso le grandi città dell'Impero, Vienna, Budapest, Praga e giunsero anche a Trieste, vennero allontanati dalla stessa comunità ebraica, che per un po' di tempo li assisteva, dava loro da dormire e da mangiare, ma poi non esitava a far intervenire le autorità di polizia nei confronti di quelli, i più riottosi, che non volevano andarsene.

Ancor prima degli ebrei, avevano goduto di privilegi speciali i greci ortodossi. Come tutti i levantini, si diceva avessero nel sangue il senso degli affari. Ma i privilegi non riguardavano questioni confessionali bensì di cittadinanza. Erano, infatti, i Greci del primo Settecento, cittadini ottomani e se venivano dalle isole ionie cittadini veneziani. Il loro apporto era indispensabile per i commerci tra l'Impero asburgico e il Levante. I commercianti greci, ortodossi con cittadinanza ottomana, vennero equiparati ai commercianti austriaci e soggetti alle stesse norme daziarie di favore. Arrivarono a Trieste come artigiani molti di loro, barbieri-chirurghi, sarti, aprirono il primo caffè in Piazza Grande, ma quando volevano naturalizzarsi e diventare cittadini austriaci, installandosi definitivamente a Trieste, scattava anche per loro la discriminante di censo: ben accolti se danarosi, restavano Fremden, stranieri, se di modeste condizioni. Nella storia di Trieste svolsero un ruolo importantissimo, negli affari, nella finanza, ed abbellirono la città di alcuni dei suoi palazzi più belli.

Gli "acattolici", i protestanti delle varie confessioni, luterani, calvinisti, ugonotti, paradossalmente godettero per ultimi, solo alla fine del 1781, quando viene emanato l'Editto di Tolleranza, di libertà di culto, diritti di proprietà, accesso alle cariche civili e accademiche. Quando, in virtù dell'Editto, presentarono istanza per ottenere l'autorizzazione a costruire un loro luogo di culto, il conte von Zinzendorf, governatore di Trieste, appoggiò la loro richiesta ribadendo che lo scopo in



LA STORIA SI RIPETE ...SEGUE

definitiva era quello di rendere attrattiva la città per protestanti venuti da fuori a giovamento del commercio (mehrere Protestanten zum Besten des Handels von auswärts herbeilocken).

Questo approccio, cinicamente utilitaristico, toglie un po' di aura alle gesta dell'Illuminismo giuseppino, ma il figlio di Maria Teresa era davvero una persona di larghe vedute, la sua fede nella tolleranza era sincera: "La parola tolleranza", scrive alla madre il 20 luglio 1777, "per me vuol dire semplicemente che in tutte le cose puramente terrene riconosco ad ognuno, senza nessuna distinzione di fede religiosa, la facoltà di possedere dei beni, di esercitare un'attività, di essere un cittadino dello stato, se ha le doti per farlo e se ciò giova allo stato e alla sua industria". Il suo credo, tuttavia, doveva fare i conti con un apparato di governo estremamente conservatore. Anche se la decisione ultima e irrevocabile spettava al sovrano, non erano poche le istanze di controllo che sottoponevano a un vaglio minuzioso ogni suo gesto normativo. Il teologo protestante Gustav Frank, nel primo centenario dell'Editto di Tolleranza, utilizzando documenti d'archivio che purtroppo negli anni del Novecento sarebbero andati distrutti, ha potuto ricostruire minuziosamente il lungo travaglio che ha subito il testo dell'Editto prima della sua emanazione, sballottato tra la Cancelleria di Corte e il Consiglio di Stato. E quando il testo finalmente era pronto si pose il problema piuttosto spinoso di come renderlo pubblico. Avrebbe dovuto essere reso accessibile immediatamente a tutti o solo ai chierici che avrebbero dovuto spiegarlo al popolo, per evitare false interpretazioni e reazioni incontrollate? In quante lingue doveva essere tradotto? In effetti l'Editto provocò un terremoto in molte regioni dell'Impero, non ultimo il Tirolo, e non poche furono le proteste, non mancò qualche rivolta. Giuseppe II era consapevole che la massa andava educata e che il sovrano non doveva minimamente lasciarsi condizionare dall'arretratezza dei suoi sudditi. Il suo interventismo in affari riguardanti non solo l'organizzazione ecclesiastica ma anche la dottrina e il suo insegnamento non si limitava al cristianesimo ma pretendeva di porre sotto tutela anche altre religioni, come quando cercò d'impedire la diffusione degli scritti di Moses Mendelssohn presso gli ebrei, temendo che diventassero troppo "naturalisti".

Anche in questa occasione, comunque, Trieste poté vivere una sua "diversità". Il combinato disposto degli statuti del porto franco e dei privilegi concessi alle comunità etnico-religiose - prima e al di fuori dell'Editto di Tolleranza - crearono quell'atmosfera propizia al diffondersi dello "spirito del capitalismo" che Max Weber attribuisce in particolare alla cultura protestante e che John Maynard Keynes caratterizza come animal spirits.

Sì, Trieste è stata una città multietnica e multiconfessionale, ma in realtà tutti quegli immigrati di tante diverse religioni avevano un unico Dio: il dio denaro. (s.b.)

Fonti: Gustav Frank, *Das Toleranzpatent Kaiser Joseph II. Urkundliche Geschichte seiner Entstehung und seiner Folgen*, Vienna 1882. Elio Apih, *Trieste*, Bari 2015. Tullia Catalan, *La Comunità ebraica di Trieste (1781-1914)*, Trieste, 2000. Olga Katsiardi-Hering, *La presenza dei Greci a Trieste*, Trieste, 2018.



Anche in questa occasione, comunque, Trieste poté vivere una sua "diversità". Il combinato disposto degli statuti del porto franco e dei privilegi concessi alle comunità etnico-religiose - prima e al di fuori dell'Editto di Tolleranza - crearono quell'atmosfera propizia al diffondersi dello "spirito del capitalismo" che Max Weber attribuisce in particolare alla cultura protestante e che John Maynard Keynes caratterizza come animal spirits.

DOPPIO ALLARME DEL CLUSTER LOGISTICO-PORTUALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA: NEL MIRINO IL NUOVO CODICE DOGANALE E IL DECLASSAMENTO DELLA SEDE DI TRIESTE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE

Il grido di lamento delle categorie del cluster marittimo-portuale a Trieste assume poi un carattere del tutto particolare a fronte dell'altra pesante nube che si addensa sull'operatività dello scalo giuliano, ovvero il prossimo trasferimento a Venezia di alcuni uffici-chiave dell'Agenzia delle dogane della sede di Trieste.

È stato appena pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso 4 ottobre ed è stato immediatamente sommerso dalle critiche delle categorie del cluster marittimo-portuale. Stiamo parlando del nuovo Codice doganale, ovvero del testo unico che dopo cinquant'anni raccoglie e semplifica tutta la normativa di livello nazionale che disciplina le operazioni doganali sulle merci in entrata ed in uscita principalmente nei porti nazionali.

In realtà, le categorie avevano manifestato le loro perplessità già sulla bozza del Codice ma, evidentemente, la stesura finale non ne ha tenuto alcun conto.

Piccata la reazione degli spedizionieri non solo a Trieste ma anche a Venezia e La Spezia, oltre a quella molto decisa del Presidente nazionale di Confetra Carlo De Ruvo, nonché quella di Fedespedi del 15 ottobre scorso: <https://www.fedespedi.it/riforma-della-normativa-doganale-rischio-accusa-di-contrabbando-per-le-imprese-e-danni-per-limport-export/>.

In particolare, viene aspramente criticata la previsione normativa che ipotizza il reato di contrabbando per qualsiasi dichiarazione "errata o infedele che riporti difformità su qualità, quantità, origine e valore delle merci, nonché ogni altro elemento occorrente per l'applicazione della tariffa e per la liquidazione dei diritti in modo non corrispondente all'accertato".

La conseguenza immediata della richiamata fattispecie penale è, oltre all'applicazione della sanzione pecuniaria, anche la confisca della merce. Parimenti, anche nel caso di infedele o errata dichiarazione IVA per una differenza accertata di diritti superiore a dieci mila euro, la merce verrà posta sotto sequestro e verrà trasmesso alla Procura europea (EPPO) l'avviso di reato. Insomma, il pericolo concreto è quello del rapido instaurarsi di un clima da caccia alle streghe che avvolgerebbe tutti gli operatori della filiera logistica, inclusi trasportatori e magazzinieri, che per qualunque errore, anche veniale, in materia doganale potrebbero venir chiamati a rispondere del reato di contrabbando.

Il tutto aggravato dalla eliminazione, sempre operata dal Testo unico della legge doganale, di istituti come la controversia doganale o la possibilità della ripetizione delle analisi in fase di controllo che avevano lo specifico scopo di evitare il ricorso al giudizio penale e di facilitare il flusso delle merci, pur nel rispetto della normativa e dei necessari controlli doganali.

Ora tutto questo non esiste più e il nefasto effetto che a Trieste si teme è quello di assistere ancora una volta ad una "distorsione" dei traffici verso il porto di Koper o altri scali comunitari vicini dove si guardano bene dall'introdurre simili restrizioni normative. La sollevazione delle categorie a questo punto mira ad un unico obiettivo: l'abrogazione di tutte le norme contestate, pena non solo la richiamata distorsione dei traffici ma anche l'inevitabile perdita di rilevanti introiti a titolo di dazi doganali in un momento in cui, come noto, il bilancio statale è in forte sofferenza.

Il grido di lamento delle categorie del cluster marittimo-portuale a Trieste assume poi un carattere del tutto particolare a fronte dell'altra pesante nube che si addensa sull'operatività dello scalo giuliano, ovvero il prossimo trasferimento a Venezia di alcuni uffici-chiave dell'Agenzia delle dogane della sede di Trieste.

Anche in questo caso, le richieste di intervento da parte delle categorie interessate non hanno sino ad ora sortito alcun effetto. La possibile conseguenza è che l'operatività quotidiana del porto subisca pesanti rallentamenti dovendo aspettare da Venezia la soluzione anche dei più piccoli problemi correlati, tra l'altro, ad una tipologia di traffico, quella estero su estero, che è tipica solo della realtà triestina. Non solo. Andrebbe certamente annacquato il ruolo della sede di Trieste in relazione ai

IL NUOVO
CODICE DOGANALE
DELL'UNIONE EUROPEA

DOPPIO ALLARME DEL CLUSTER LOGISTICO-PORTUALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA ...SEGUE

peculiari compiti attribuiti all'Agenzia delle dogane dal terzo comma dell'articolo tre del decreto di data 13 luglio 2017 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze, in ordine alla gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste.


In definitiva, ora la parola passa alle istituzioni a tutti i livelli affinché sia nell'un caso che nell'altro si proceda speditamente alla revoca di decisioni che appaiono irrazionali e fortemente penalizzanti non solo per il porto di Trieste, ma anche per l'intero sistema

L'ALGERIA VERSO IL FUTURO - ULTIMA PARTE

Nelle precedenti puntate (vedi newsletter 5 e 6) sono emersi i due principali filoni adottati dal governo algerino per traghettare il paese nella nuova Algeria: il settore energetico, con l'export di idrocarburi e l'evoluzione verso le rinnovabili, e lo sviluppo industriale dei settori agricoli e manifatturieri, necessario a spezzare la dipendenza del paese dagli introiti generati dall'export energetico. In questo ultimo intervento, si offrono ulteriori elementi che introducono la visione algerina del futuro. Partiamo da un primo dato politico di continuità, con la recente riconferma elettorale di Abdelmadjid Tebboune, che ha vinto il suo secondo mandato presidenziale con grande distacco (84,30% dei voti) dai due avversari.

Nel suo discorso di insediamento, Tebboune ha anticipato il miglioramento programmatico delle politiche economiche già avviate, soprattutto per quanto concerne occupazione e reddito, e l'espansione degli investimenti. A ciò ha aggiunto un'iniziativa di dialogo nazionale con tutte le forze attive del Paese, rafforzando il processo di rigenerazione avviato dalle modifiche costituzionali del 2020, che hanno consentito riforme propedeutiche allo sviluppo economico e sociale, e il rafforzamento della sicurezza nazionale transfrontaliera da gruppi terroristici e criminalità organizzata, prevedendo l'impiego delle forze armate al di fuori dei confini nazionali. Obiettivo di Tebboune, nei prossimi 4 anni di mandato, è raggiungere 400 miliardi di dollari di pil e 15 miliardi di dollari in esportazione di prodotti non idrocarburi, con un programma che sarà presentato a fine anno, con la legge finanziaria 2025. Intanto, prosegue la realizzazione di importanti progetti, come il corridoio ferroviario di 1.000 km Tindouf-Bechar per il collegamento Sud-Nord del paese, che China Railway Construction Corporation (CRCC) sta costruendo in collaborazione con la società statale di ingegneria civile Cosider Travaux Publics. CRCC ha una consolidata esperienza delle dure condizioni di lavoro nel Sahara, acquisite nel realizzare parti dell'autostrada algerina est-ovest di oltre 1.200 km. A questa nuova linea ferroviaria, dotata di 40 stazioni, è ancorato lo sviluppo siderurgico del paese, collegando Gâra Djebilet, uno dei più grandi depositi al mondo di minerale di ferro di alta qualità, in funzione dal 2022 nella provincia di Tindouf, al complesso siderurgico di ArcelorMittal Annaba, vicino alla città di El Hadjar, e a quello in costruzione a Béchar su 1.000 ettari di terreno, estensibili a 3.000. Quest'ultimo, che sarà consegnato nel 2026, è un investimento da un miliardo di dollari della joint tra l'algerina Feraal, azienda pubblica siderurgica, e il consorzio cinese CMH.

Il governo conta molto sul sistema logistico algerino, a partire da porti e trasporto marittimo, per sostenere la mole dei suoi progetti, sostenuti con partenariati e Investimenti Diretti Esteri. Da poche settimane è stato costituito il Gruppo di Lavori Marittimi (GTM) per lo sviluppo delle infrastrutture portuali, mentre avanzano misure digitali e organizzative per abbattere i costi logistici nei porti, con grande apporto delle dogane algerine.



Obiettivo di Tebboune, nei prossimi 4 anni di mandato, è raggiungere 400 miliardi di dollari di pil e 15 miliardi di dollari in esportazione di prodotti non idrocarburi, con un programma che sarà presentato a fine anno, con la legge finanziaria 2025.

L'ALGERIA VERSO IL FUTURO ...SEGUE

Sul piano del consumo interno, invece, l'e-commerce è considerato lo strumento di accelerazione della digitalizzazione e della espansione delle Piccole Medie Imprese (PMI) algerine. Da fonte GIE Monétique (Gruppo di Interesse Economico Monetario), soggetto pubblico algerino per lo sviluppo del pagamento elettronico, il mercato e-commerce in Algeria è in espansione eccezionale, con un valore stimato di oltre 1,5 miliardi di dollari, ...

Recentemente hanno introdotto il nuovo sistema informativo ALCES, che semplifica e facilita le procedure autorizzative e di controllo sulle merci, in cui nel 2025 confluiranno anche degli altri soggetti amministrativi coinvolti nelle procedure, e hanno sottoscritto un MoU di digitalizzazione che connette ALCES ai PCS dei porti algerini.

Altro elemento a supporto della crescita pianificata degli scambi commerciali, è l'intensa attività di cooperazione internazionale, in cui la Banque d'Algérie svolge un ruolo facilitatore di primo piano. Pochi mesi fa ha emanato un nuovo regolamento, che consente la costituzione di una banca, istituto finanziario o succursale estera in Algeria, ed è entrata ufficialmente a far parte dell'istituto finanziario dei Brics, la New Development Bank (NDB), con un investimento di 1,5 miliardi di dollari. Contemporaneamente, per accrescere la competitività dell'export, sta veicolando l'apertura di agenzie bancarie algerine all'estero. Sono già operative quelle in Mauritania e Senegal, si sta negoziando in Costa d'Avorio, mentre è in via di conclusione l'iter di autorizzazione della BCE per cinque filiali algerine in Francia. Ora sta guardando alla Cina, con la quale l'Algeria ha un interscambio commerciale, che include export non di idrocarburi, che per la prima volta, nel 2023, ha superato 10 miliardi di dollari.

Sul piano del consumo interno, invece, l'e-commerce è considerato lo strumento di accelerazione della digitalizzazione e della espansione delle Piccole Medie Imprese (PMI) algerine. Da fonte GIE Monétique (Gruppo di Interesse Economico Monetario), soggetto pubblico algerino per lo sviluppo del pagamento elettronico, il mercato e-commerce in Algeria è in espansione eccezionale, con un valore stimato di oltre 1,5 miliardi di dollari, benché l'uso del contante sia la modalità di pagamento nel 95% dei casi, con risvolti negativi sulla organizzazione e sui costi della logistica collegata. Per accelerare il pagamento digitale e rafforzare l'ecosistema dell'e-commerce, nella legge finanziaria 2025 saranno previsti incentivi normativi e fiscali, e l'inserimento del pagamento istantaneo messo a punto dalla Banque d'Algérie, che elimina l'attesa attuale di 48-72 ore per l'accreditamento delle transazioni. Tali misure si inseriscono in un contesto che già vede oltre 17,5 milioni carte di pagamento in circolazione, di cui il 76% emesso da Algérie Poste, e un crescente aumento delle transazioni elettroniche, che nella prima metà del 2024 è stato di oltre +57%.

Il piano strategico generale 2024-2029 di transizione digitale del paese sta dettando lunghi passi, che comprendono l'accordo Huawei-Sonatrach per l'ispezione intelligente di oleodotti e gasdotti e un memorandum con la Cina di formazione, infrastrutture digitali avanzate e digitalizzazione dei servizi pubblici.

Negli orizzonti digitali e di Intelligenza Artificiale (IA) si collocano anche questioni vitali, come la sicurezza alimentare e gli impatti negativi della crisi climatica. Periodi di siccità, sempre più intensi, e carenza di acqua, che a luglio scorso ha sollevato proteste popolari nell'area di Tiaret, si alternano a rovesci estremi, con grave compromissione dei raccolti, cosicché si stanno sperimentando sistemi di agricoltura di precisione (raccolta dati per regolare irrigazione, moltiplicare la resa dell'orticoltura e prevenire le malattie delle piante) e di automazione agricola, come il progetto di IA previsto nel mega investimento ortofrutticolo di 750 milioni di dollari, uno dei più grandi al mondo nel settore, del gruppo algerino Souakri, per la produzione in serra dei pomodorini destinati per l'export.

Tuttavia, le pianificazioni industriali, agricole, digitali e IA hanno come conseguenza diretta il forte aumento del fabbisogno di acqua ed elettricità, che espone al rischio



L'ALGERIA VERSO IL FUTURO ...SEGUE

penuria. Per affrontare la problematica, il governo algerino sta sviluppando massicci investimenti innovativi in alta tecnologia. Per la sicurezza idrica sta realizzando infrastrutture avanzate di desalinizzazione dell'acqua di mare, che entro il 2030 copriranno il 60% del fabbisogno complessivo, e di trattamento delle acque reflue, alimentate con mix energetici per ridurre l'impatto ambientale. Dopo l'entrata in funzione di 14 impianti che producono il 18% dell'acqua potabile necessaria al Paese, si sta realizzando a tempi record il mega impianto di dissalazione di Cap Blanc, insieme ad altri quattro impianti lungo la costa algerina; mentre nella regione di Médéa, l'impiego delle acque reflue trattate, dopo anni di siccità, sta dando fiato all'irrigazione frutticola.

Per la transizione energetica, l'Algeria si è invece dotata di una strategia con orizzonte 2035. Sonelgaz (Società Nazionale de l'Electricité ed du Gaz), il gigante statale della fornitura elettrica algerina, sta realizzando un modello, incassando il plauso della Banca Mondiale, che include un programma di investimento per 15.000 megawatt di energia solare, da incorporare progressivamente nel mix elettrico nazionale; mentre a Mostaganem proseguono i lavori per la messa in servizio a pieno regime della più grande centrale elettrica ibrida del paese.

Più difficile è invece il controllo delle precipitazioni estreme. Il suolo algerino, di superficie totale quasi otto volte quello italiano, per l'80% è costituito da terre desertiche o aride, sconvolto sempre più frequentemente da crisi meteorologiche che scaricano vere e proprie bombe d'acqua. Poche settimane fa diverse wilaya (province), a causa di violente alluvioni, hanno registrato vittime e ingenti danni ai sistemi idrici, elettrici e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Tra le misure di mitigazione del fenomeno, si è scelto di intervenire sul processo di desertificazione che avanza dal Sahara. Tebboune nel 2023 ha lanciato il progetto "Diga Verde", che, nella sua prima fase, prevede la piantumazione di alberi su 400.000 ettari entro il 2026, aumentando l'area verde a 4,7 milioni di ettari distribuiti in 13 wilaya. Anche i giovani ambientalisti algerini stanno facendo la loro parte, con l'iniziativa "Pianta un albero", diffusa in tutto il paese attraverso i social, che finora ha collocato oltre 150.000 alberi, soprattutto nelle regioni interne e desertiche.

Lotta alla desertificazione e al degrado regionale figura anche tra i temi prioritari della politica internazionale dell'Algeria, che porta avanti con un approccio di largo respiro, basato su criteri di solidarietà e cooperazione, associati al principio di non allineamento, al rispetto reciproco tra gli Stati e alla non ingerenza negli affari interni. Attualmente il paese è membro non permanente del Consiglio di sicurezza alle Nazioni Unite (fino a dicembre 2025), a cui da tempo chiede una riforma che aumenti il peso degli stati africani e del Sud globale. Tra le priorità che l'Algeria sta avanzando presso il Consiglio di Sicurezza ONU, in primis, c'è quella palestinese, per la quale ha presentato due risoluzioni, bocciate dal veto degli Stati Uniti, per il cessate il fuoco immediato israeliano e l'apertura di un tavolo negoziale. La sua posizione è stata sempre di sostegno alla creazione di uno stato palestinese, in conformità con le risoluzioni e le iniziative internazionali, mantenendo posizioni estremamente critiche nei confronti dello stato israeliano. È attiva anche sul dossier russo-ucraino, unendosi al "Gruppo degli Amici per la Pace", piattaforma aperta di dialogo inclusivo, creata da Cina e paesi del Sud globale, nel tentativo di ridurre le tensioni e congelare il conflitto, a cui ha aderito anche l'Ungheria.

C'è poi la questione del Sahara occidentale, per la quale vorrebbe riportare all'ordine del giorno delle Nazioni Unite l'autodeterminazione dei territori, per ottenere l'applicazione del diritto internazionale e risolvere un conflitto che definisce

Il suolo algerino, di superficie totale quasi otto volte quello italiano, per l'80% è costituito da terre desertiche o aride, sconvolto sempre più frequentemente da crisi meteorologiche che scaricano vere e proprie bombe d'acqua. Poche settimane fa diverse wilaya (province), a causa di violente alluvioni, hanno registrato vittime e ingenti danni ai sistemi idrici, elettrici e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Tra le misure di mitigazione del fenomeno, si è scelto di intervenire sul processo di desertificazione che avanza dal Sahara.



L'ALGERIA VERSO IL FUTURO ...SEGUE

Con gli altri vicini, a parte i rapporti in via di miglioramento con il Mali, uscito dagli accordi di pace di Algeri del 2015 con i tuareg Azawad, accusando di interferenza l'Algeria, le relazioni sono sotto il segno della cooperazione.

...Con Tunisia e la Libia (Tripoli), lasciando alle spalle il fallito esperimento dell'Unione araba del Maghreb, l'Algeria sta formando una nuova alleanza, aperta a tutti gli altri paesi regionali, che ha già prodotto accordi economici, commerciali e di libero scambio.

“coloniale”. Dagli anni '70, l'Algeria si oppone alla rivendicazione del Marocco sul Sahara occidentale, che propone un piano di autonomia regionale sotto la sua sovranità. L'Algeria, che attualmente ospita nel suo estremo sud ovest 200.000 profughi saharawi, riconosce la Repubblica Democratica Araba dei Sahrawi dal 1976 e sostiene il Fronte Polisario, che ne rivendica la piena indipendenza. A ciò si contrappone il Marocco, che negli ultimi anni ha espresso sostegno al separatismo della Cabilia, regione di lingua berbera nel nord-est algerino, guidato dal Movimento per l'autodeterminazione della Cabilia, ritenuto terrorista da Algeri. Le relazioni tra i due paesi sono contrassegnate da decenni di tensioni tra alti e bassi, con ritorsioni e accuse reciproche, portando l'Algeria nel 2021 a interrompere le relazioni diplomatiche con il Marocco, che da fine 2020 ha normalizzato le relazioni con Israele, dietro riconoscimento di Stati Uniti e Israele della sua sovranità sul Sahara Occidentale. Recentemente, l'Algeria ha ripristinato il visto di ingresso per i cittadini marocchini, nonostante quasi 40.000 marocchini siano stabiliti sul suo territorio.

Con gli altri vicini, a parte i rapporti in via di miglioramento con il Mali, uscito dagli accordi di pace di Algeri del 2015 con i tuareg Azawad, accusando di interferenza l'Algeria, le relazioni sono sotto il segno della cooperazione. Il Niger, importante partner per la sicurezza e la stabilità regionale, è il Paese necessario al progetto del gasdotto che dalla Nigeria arriva in Europa, passando per l'Algeria. Con Tunisia e la Libia (Tripoli), lasciando alle spalle il fallito esperimento dell'Unione araba del Maghreb, l'Algeria sta formando una nuova alleanza, aperta a tutti gli altri paesi regionali, che ha già prodotto accordi economici, commerciali e di libero scambio.

Anche le relazioni con l'Egitto si rafforzano sempre più. In un recente incontro bilaterale, si è invitato ad “aumentare il volume degli investimenti e degli scambi commerciali, e a proteggere le risorse” di entrambi, per un'economia nuova e “più equa, attraverso i nostri spazi economici comuni come la Grande Area Araba di Libero Scambio (GZALE) e l'Area Continentale Africana di Libero Scambio (ZLECAF)”.

In generale, priorità assoluta per la stabilità della regione nordafricana resta la lotta al terrorismo, per la quale l'Algeria collabora sia con gli Stati Uniti sia con la Russia, suo principale partner militare da cui importa il 72% delle armi, ma che tuttavia è anche un ossimoro, per la presenza russa e turca in Libia e Mali, che Algeri considera un fattore destabilizzante per la sovranità dei due paesi.

Guardando al futuro algerino, dopo le vacanze estive quasi 12 milioni di studenti sono tornati nelle scuole algerine, dove l'istruzione è gratuita come il trasporto scolastico. (Giovanna Visco)



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Il quadro nell'ultimo mese si è evoluto seguendo i temi seguenti:

1. I tassi in Europa e USA

La ECB sta proseguendo nel taglio dei tassi, come annunciato: il 17 ottobre sono stati abbassati di altri 25 bps (ora al 3.25%); Christine Lagarde ha ribadito la buona riuscita della strategia nell'ottica di "rompere il collo all'inflazione" (cit.).

Da notare però che in Europa l'inflazione base (che include cibo ed energia, le componenti più volatili) è ormai al 1.7% e che la situazione dei consumi europei e degli investimenti è in forte contrazione da un trimestre.

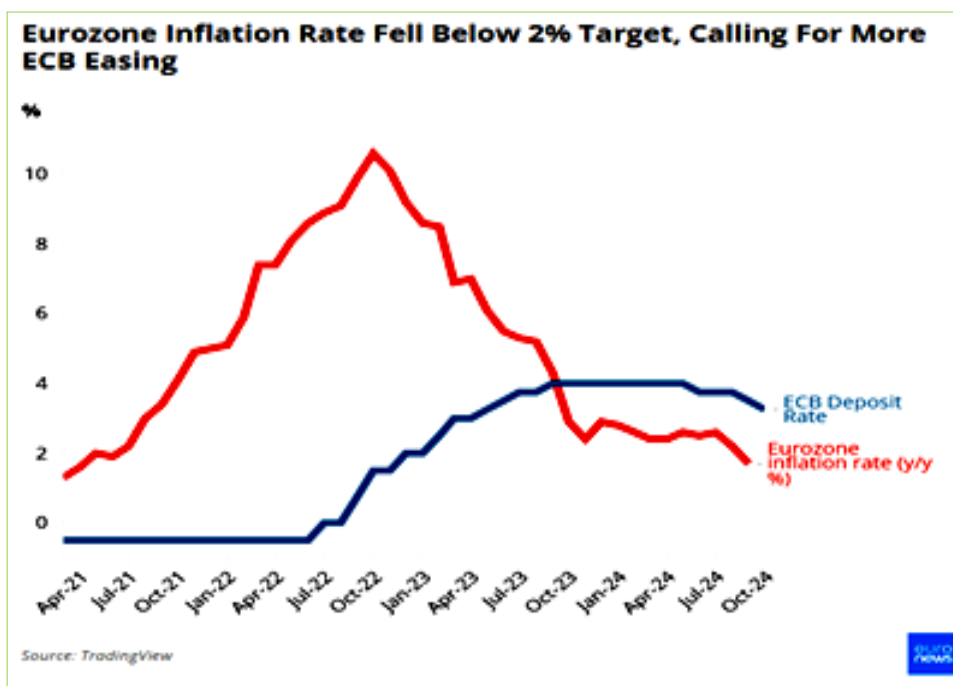
Dal "soft landing" che si materializza, gli analisti traggono alcune conclusioni:

le politiche monetarie di quantitative easing (acquisti di titoli governativi sui mercati da parte delle banche centrali) e quantitative tightening (vendita di titoli sul mercato) si stanno rivelando alquanto ridondanti. Ovvero, troppa liquidità immessa artificialmente corrisponde a indicatori spuri di inflazione e consumi che necessitano di ulteriori interventi sui tassi per frenare l'economia.

Ora che nei paesi occidentali l'inflazione pare rientrata, andrebbe analizzato il costo della (comune) strategia in termini di minore PIL, sulle due sponde dell'Atlantico, partendo dal presupposto che l'inflazione in Usa è stata trainata dalla domanda mentre invece in Europa è stata trainata dall'offerta (prezzi dell'energia).

La strategia delle banche centrali è stata la stessa nei due casi, seppure le cause inflattive da domare fossero diametralmente opposte.

Ora che nei paesi occidentali l'inflazione pare rientrata, andrebbe analizzato il costo della (comune) strategia in termini di minore PIL, sulle due sponde dell'Atlantico, partendo dal presupposto che l'inflazione in Usa è stata trainata dalla domanda mentre invece in Europa è stata trainata dall'offerta (prezzi dell'energia).



2. La Cina e il suo rallentamento macro

Le rilevazioni di questo trimestre sono leggermente migliorate: la produzione industriale è dichiarata al +5.4% yoy nell'ultima rilevazione trimestrale, ma il target del 5% di crescita per il 2024 probabilmente non verrà raggiunto con i parametri attuali.

Il governo ha varato misure di stimolo all'economia che inizialmente hanno incrementato la fiducia dei mercati facendo salire i valori borsistici; d'altra parte sarebbero necessarie misure di ristrutturazione strutturale del modello economico, nell'ottica di aumentare la fiducia interna e soprattutto di aumentare il consumo interno.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO... SEGUE

Negli ultimi anni il meccanismo della globalizzazione si è inceppato se non invertito, provocando una diminuzione ingente degli scambi e dei flussi dei capitali a livello mondiale. Si stima un incremento del 60% in media dei ricavi da tariffe e altre misure protezionistiche rispetto agli anni pre pandemici. La crescita mondiale in termini di PIL, ad esclusione degli USA, ne ha sofferto.

La Cina dovrebbe muoversi nella direzione di un minore focus all'export, un maggiore investimento in politiche sociali e pensionistiche, e una riforma del settore bancario e della proprietà immobiliare.

Il 20 ottobre la Banca Popolare Cinese (PBoC) ha deciso un taglio dei tassi di 0.25%, portando i tassi di prestito a 1 anno a 3.10% e a 3.60% sulla scadenza a 5 anni.

Negli ultimi anni il meccanismo della globalizzazione si è inceppato se non invertito, provocando una diminuzione ingente degli scambi e dei flussi dei capitali a livello mondiale. Si stima un incremento del 60% in media dei ricavi da tariffe e altre misure protezionistiche rispetto agli anni pre pandemici. La crescita mondiale in termini di PIL, ad esclusione degli USA, ne ha sofferto.

In questo quadro, oltre alla già nota difficoltà in cui versa l'industria europea da tempo, le politiche industriali EU sarebbero in grado di reagire a barriere tariffarie americane in caso di vittoria di Trump?

Se il nuovo Presidente varasse misure protezionistiche verso la Cina più aggressive, e la Cina volesse riversare il proprio surplus produttivo in Europa, saremmo in grado di reagire? Sta emergendo finalmente un dibattito su come si dovrebbe comportare la politica economica dell'Europa in caso di relazioni Cina-USA in ulteriore deterioramento.

3. La campagna elettorale americana & il deficit

Quali effetti economici potrebbero avere le due strategie di governo Trump e Harris?

Questa è la domanda fondamentale alla quale le Borse stanno cercando di rispondere per posizionarsi nei due possibili scenari.

I cavalli di battaglia di Trump sono: l'estensione degli sgravi fiscali del Jobs Act del 2017; le esenzioni fiscali sugli straordinari, sulla social security, l'aumento delle tariffe, e l'aumento della produzione di energia. Il tutto porterebbe secondo le stime ad un incremento del debito nel range 4 - 5.8 trilioni di dollari.

Il budget della candidata Harris invece prevede: gli sgravi fiscali del Jobs Act, crediti fiscali a incentivo della natalità, sussidi vari, e un aumento della corporate tax e della tassa sulle plusvalenze. Il risultato in questo caso sarebbe un aumento del debito stimato nel range tra 1 e 2 trilioni di dollari su 10 anni.

Per le Borse e per gli operatori del mercato finanziario al momento sembra più vantaggioso il programma elettorale repubblicano.

Dal lato dei tassi di cambio del dollaro, Trump e Vance hanno dichiarato di volere un cambio più debole. Al contrario però i dazi in generale tendono a rafforzare la valuta del paese che li impone, e non ad indebolirla. Si tratterebbe insomma di una strategia di mediazione da parte di Trump e Vance, che vorrebbero controbilanciare l'apprezzamento da dazi con il deprezzamento auspicato a parole.

In caso di vittoria di Trump la FED probabilmente taglierà i tassi meno che in caso di vittoria di Kamala Harris e anche questo sarebbe un fattore favorevole all'apprezzamento del dollaro. I rendimenti della curva potrebbero appiattirsi.

In caso di vittoria democratica invece la curva dei tassi potrebbe diventare molto più pendente.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO... SEQUE

Domande a cui comunque non si può rispondere con chiarezza sono quelle relative all'ampiezza e all'impatto delle tariffe, all'approccio verso la Nato e le istituzioni europee, e soprattutto l'effettiva intenzione di proseguire con il programma elettorale da parte di entrambi i potenziali vincitori. Rimane chiaro però un atteggiamento pro crescita, che sui mercati finanziari favorirà i comparti azionari rispetto a quelli obbligazionari.

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, euronews.com, TradingView)

PARLIAMO ANCORA DI AFRICA

Nel precedente articolo apparso sulla Newsletter 7/24 (USA e la trappola di Tucidide) abbiamo esposto una breve e sommaria digressione geopolitica e abbiamo provato a disegnare un modello di base sul quale elaborare lo sviluppo dello shipping fino al 2050.

In questo capitolo, basato appunto su quel modello, proviamo a verificare i fattori primari che possono aiutarci a determinare l'andamento dei flussi del trade in container ovvero:

- **L'evoluzione del GDP (PIL) e soprattutto del GDP pro capite per macroarea geografica.**
- **L'andamento demografico.**
- **La potenziale domanda energetica.**

L'andamento del GDP è stato simulato partendo da dati ottenuti dalle fonti più autorevoli (Database UN - 2024) e viene esposto raggruppato per continente o, meglio, per macroarea, ottenendo questo estratto:

GDP USDx1000	2024	2050	Total % growth	Average growth x year2024 2050
Asia	39.303.613.440	84.257.523.030	114,38%	2,98%
Europe	23.577.775.320	30.539.262.376	29,53%	1,00%
North Am	27.602.020.080	39.853.709.712	44,39%	1,42%
South and Centr Am	4.416.323.213	7.210.986.266	63,28%	1,90%
Africa	3.160.316.250	16.922.377.161	435,46%	6,67%
Oceania	1.876.937.365	2.832.597.265	50,92%	1,60%
The World	99.936.985.668	181.616.455.809	81,73%	2,32%

Abbiamo quindi esaminato e simulato l'andamento della popolazione e del conseguente GDP pro-capite, elemento fondamentale per ipotizzare il flusso di container destinati a quei mercati, tenendo comunque conto che nonostante il reshoring l'Asia, e non solo la Cina, rimarrà la fonte principale di produzione mondiale sia per i prodotti di consumo, sia per i molto più ambiti e purtroppo spesso inutili prodotti di consumo che assieme ai trasporti dei prodotti di base costituiscono il cuore della tipologia del contenuto dei container



PARLIAMO ANCORA DI AFRICA ... SEGUE

Da questo primo modello di stima vediamo che il GDP pro-capite dell'Africa passa da un valore attuale del tutto insufficiente a un valore medio di quasi USD 7.000. Su un Continente con differenze di livello di vita così estremizzate ovviamente sarebbe opportuno elaborare un'analisi almeno per macroaree interne, tenuto evidentemente conto delle situazioni migliori per i paesi che si affacciano sul Mediterraneo e per quelli che sono nell'area diretta di influenza del Sud Africa.

MODEL 1 Population 1	UN forecast			
	2024	2050	Total % growth	Average growth x year2024 2050
Asia	4.950.000.000	5.300.000.000	7,07%	0,26%
Europe	740.000.000	700.000.000	-5,41%	-0,21%
North America	390.000.000	400.000.000	2,56%	0,10%
South and Central America	680.000.000	700.000.000	2,94%	0,11%
Africa	1.520.000.000	2.500.000.000	64,47%	1,93%
Oceania	46.000.000	60.000.000	30,43%	1,03%
The World	8.326.000.000	9.660.000.000	16,02%	0,57%

World excluded Africa	6.806.000.000	7.160.000.000	5,20%	0,20%
Africa	1.520.000.000	2.500.000.000	64,47%	1,93%
The World	8.326.000.000	9.660.000.000	16,02%	0,57%

GDP - procapite	2024	2050	Total % growth	Average growth x year2024 2050
	Asia	7.940	15.898	100,22%
Europe	31.862	43.628	36,93%	1,22%
North America	70.774	99.634	40,78%	1,32%
South and Centr America	6.495	10.301	58,62%	1,79%
Africa	2.079	6.769	225,56%	4,64%
Oceania	40.803	47.210	15,70%	0,56%
The World	12.003	18.801	56,63%	1,74%

Da questo primo modello di stima vediamo che il GDP pro-capite dell'Africa passa da un valore attuale del tutto insufficiente a un valore medio di quasi USD 7.000. Su un Continente con differenze di livello di vita così estremizzate ovviamente sarebbe opportuno elaborare un'analisi almeno per macroaree interne, tenuto evidentemente conto delle situazioni migliori per i paesi che si affacciano sul Mediterraneo e per quelli che sono nell'area diretta di influenza del Sud Africa.

Comunque, per ora e per una prima riflessione generalizzata, cerchiamo di accontentarci di questa approssimazione ancora molto grezza.

Il valore medio ipotizzato per l'Africa, a nostro parere, non è ancora adeguato a creare un mercato di consumo sufficiente a garantire un incremento significativo del traffico container.

Ci siamo quindi spinti ad immaginare un secondo modello evolutivo del dato demografico, con un tasso di incremento medio annuo che scende dall' 1,93% all'1,02%, come rappresentato nella tabella che segue:



PARLIAMO ANCORA DI AFRICA ... SEGUE

MODEL 2	our forecast			
Population 2	2024	2050	Total % growth	Average growth x year2024 2050
Asia	4.950.000.000	5.300.000.000	7,07%	0,26%
Europe	740.000.000	700.000.000	-5,41%	-0,21%
North America	390.000.000	400.000.000	2,56%	0,10%
South and Central America	680.000.000	700.000.000	2,94%	0,11%
Africa	1.520.000.000	2.000.000.000	31,58%	1,06%
Oceania	46.000.000	60.000.000	30,43%	1,03%
The World	8.326.000.000	9.160.000.000	10,02%	0,37%
World excluded Africa	6.806.000.000	7.160.000.000	5,20%	0,20%
Africa	1.550.000.000	2.000.000.000	29,03%	0,99%
The World	8.356.000.000	9.160.000.000	9,62%	0,35%

GDP - procapite	2024	2050	Total % growth	Average growth x year2024 2050
Asia	7.940	15.898	100,22%	2,71%
Europe	31.862	43.628	36,93%	1,22%
North America	70.774	99.634	40,78%	1,32%
South and Centr America	6.495	10.301	58,62%	1,79%
Africa	2.079	8.461	306,95%	5,55%
Oceania	40.803	47.210	15,70%	0,56%
The World	12.003	19.827	65,18%	1,95%

Questo secondo modello invece riprende i dati del primo per tutti i Continenti, ma non per l’Africa, dove ipotizziamo e auspichiamo un precoce abbattimento del tasso di crescita demografica (il termine tasso di fertilità francamente non ci piace semmai dovrebbe essere scritto “tasso di propensione alla natalità delle famiglie”) dei paesi più poveri grazie a massicci investimenti sia in attività produttive sia, soprattutto, in welfare, per ottenere anche un indispensabile contenimento dei flussi migratori verso l’Europa e una maggiore disponibilità economica per sostenere un primo mercato di consumo, nell’ambito di garanzie di welfare finalmente attuate, che garantiscano un discreto tenore di vita.

Come si vede il GDP pro-capite in questo caso si avvicina finalmente a valori più omogenei almeno con quelli del Sud America, garantendo una disponibilità e propensione alla spesa che fa aumentare di molto il traffico container specie per gli articoli “low level” che continueranno certamente ad essere prodotti in Asia.

Potremmo addirittura tentare di ipotizzare anche una produzione industriale “africana” di esportazione, almeno da parte dei paesi costieri.

Ritornando comunque al GDP a livello mondiale, vediamo che lo stesso comunque passa dagli attuali circa 100 trilioni a oltre 180 trilioni.

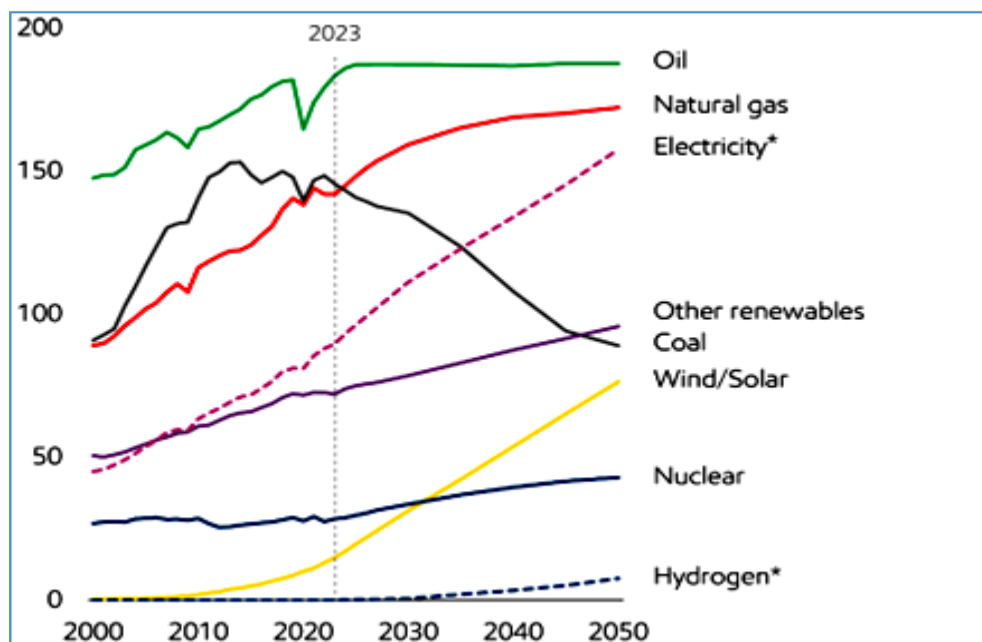
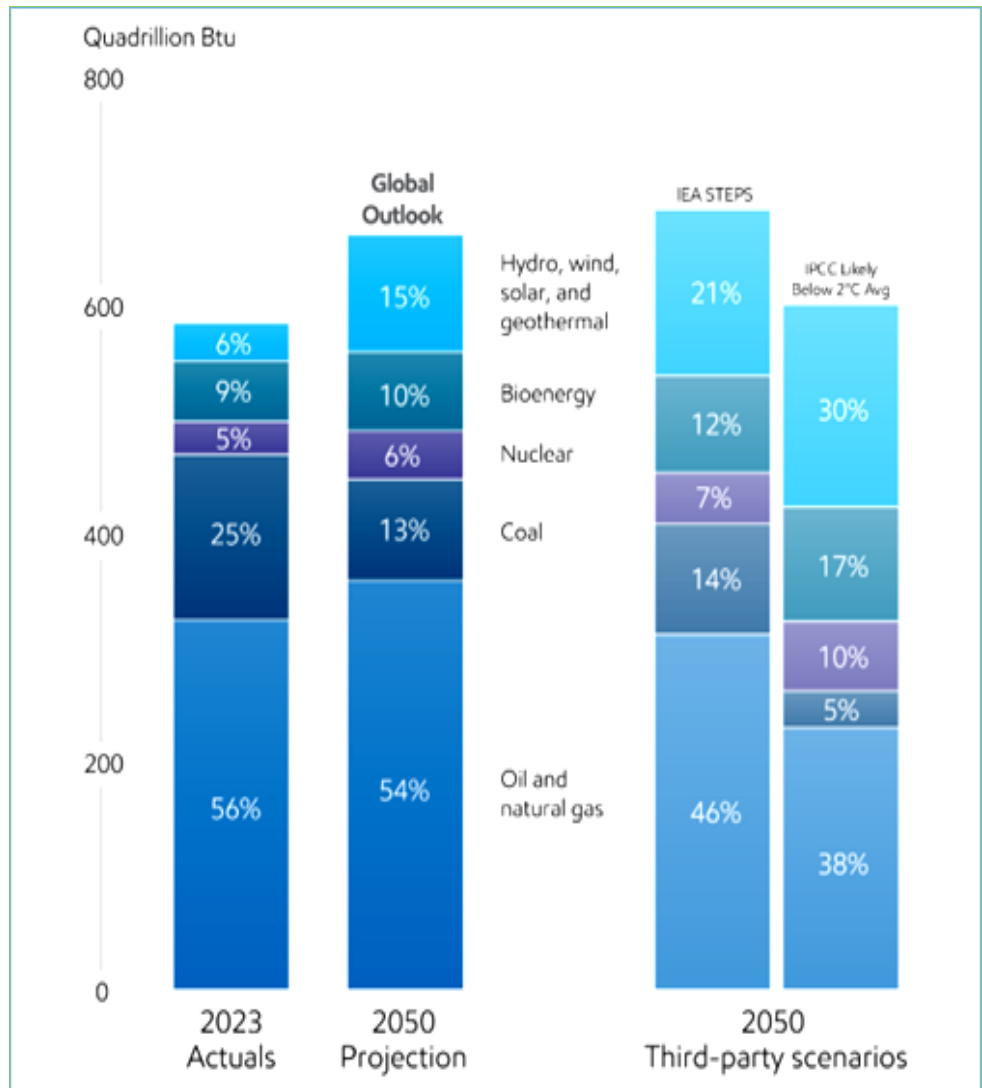
La conseguente inevitabile richiesta di energia primaria, che attualmente (2024) si colloca a circa 600 quadrilioni di BTU¹ passerebbe almeno a 700 quadrilioni BTU anche per le migliorate condizioni di vita e di consumi e utenze proprio delle popolazioni attualmente più svantaggiate dalla attuale estrema verticalizzazione dell’economia mondiale.

Di seguito alcuni grafici fonte Exxon Mobil che illustrano alcune simulazioni di evoluzione della domanda energetica al 2050:

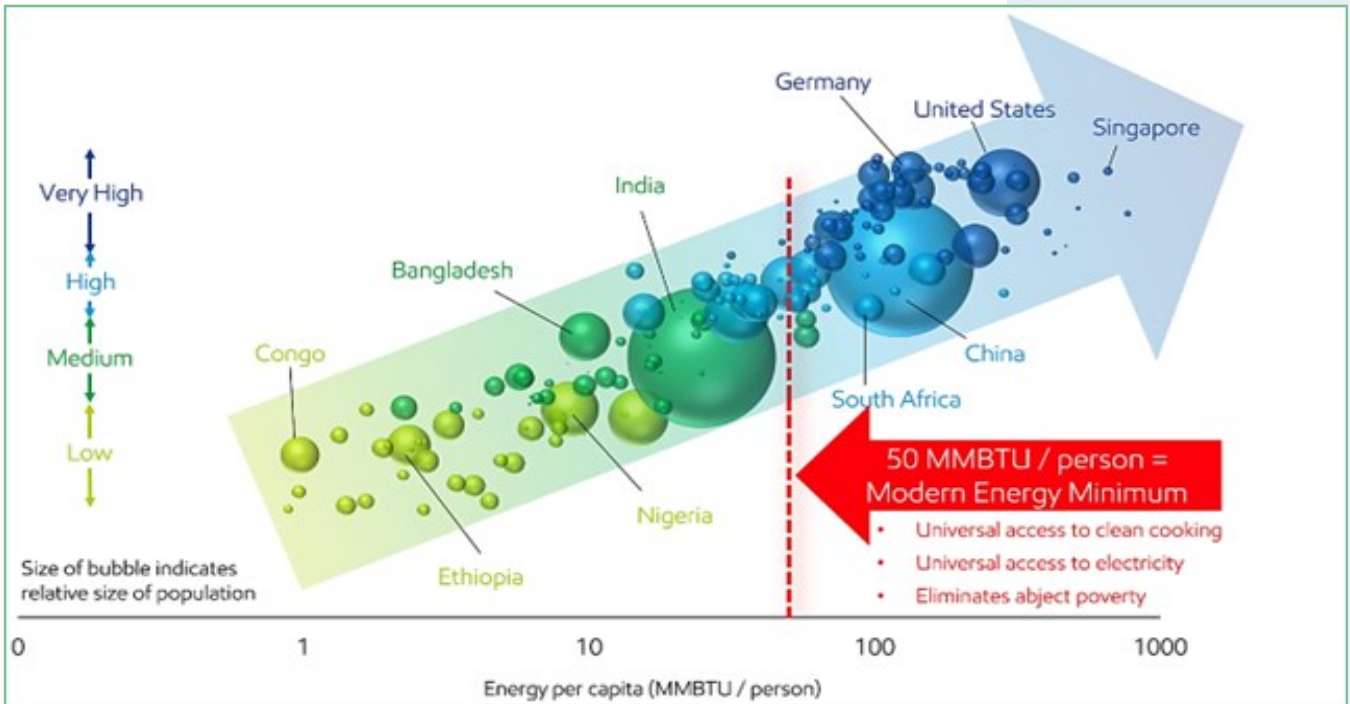
Questo secondo modello invece riprende i dati del primo per tutti i Continenti, ma non per l’Africa, dove ipotizziamo e auspichiamo un precoce abbattimento del tasso di crescita demografica dei paesi più poveri grazie a massicci investimenti sia in attività produttive sia, soprattutto, in welfare, per ottenere anche un indispensabile contenimento dei flussi migratori verso l’Europa e una maggiore disponibilità economica per sostenere un primo mercato di consumo, nell’ambito di garanzie di welfare finalmente attuate, che garantiscano un discreto tenore di vita



PARLIAMO ANCORA DI AFRICA ... SEGUE



PARLIAMO ANCORA DI AFRICA ... SEGUE



Fonte *exxonmobil.com*

Analizzando i dati dei grafici sopra riprodotti, ai quali abbiamo aggiunto la maggior richiesta energetica dell’Africa (nel nostro modello – vedi tabella che segue) possiamo fare queste considerazioni:

- le percentuali delle sorgenti “green” (nucleare di fissione incluso) sono già spinte giustamente al massimo nel loro sviluppo di introduzione nella catena energetica e quindi la maggior richiesta di energia primaria non può che essere fornita dalle fonti tradizionali.
- escludendo (per ora) il carbone rimangono quindi prevalentemente il gas e il petrolio... Pensare quindi che si possa - non azzardiamo raggiungere - ma almeno lontanamente avvicinarsi ai target “green” fissati per il 2050, ci pare una pura fantasia onirica.

Di seguito una tabella che illustra l’evoluzione delle emissioni di CO2 per macroarea geografica, dal 2022 al 2050:

Continent	2022					2050				
	Population	CO2 emissions	procap emissions	Primary energy demand	procap energy demand	Population	CO2 emissions	procap emissions	Primary energy demand	procap energy demand
Europe	754.331	5.443.764	7,22	72	9,54	700.000	2.972.036	4,25	60	8,57
Africa	1.414.139	1.446.201	1,02	35	2,48	2.000.000	6.923.084	3,46	65	3,25
N.America	374.502	5.436.671	14,52	109	29,11	400.000	2.996.246	7,49	100	25,00
C.America	234.190	661.256	2,82			250.000	744.972	2,98		
S.America	443.097	1.084.675	2,45	26	5,87	450.000	1.473.412	3,27	40	8,89
Asia	4.661.941	22.690.818	4,87	330	7,08	5.300.000	19.561.170	3,69	450	8,49
Oceania	45.107	443.275	9,83			60.000	231.218	3,85		
World	7.927.308	37.206.660	4,69	572	7,22	9.160.000	34.902.138	3,81	715	7,81

CO₂ dati in kt/anno - source data 2022: United Nations Population Division
Department of economic and social affairs

PARLIAMO ANCORA DI AFRICA ... SEGUE

Ci accingiamo quindi nel prossimo e conclusivo capitolo di questo lavoro a ipotizzare i futuri andamenti dei flussi di traffico container includendo i provvedimenti di "boosting" dell'Africa ipotizzati da questo modello.

Ultima nota sull'Africa. La logistica interna dell'Africa non è e non può ancora essere quella degli altri continenti (ne abbiamo già parlato in un lavoro in quattro capitoli nelle newsletter precedenti 1/23, 3/23, 7/23 e 8/23.

Le emissioni di CO₂ infatti si ridurrebbero come si vede dagli attuali valori di circa 37 milioni di kton a circa 35 milioni di kton ovvero solo del 5%.

Non è che la cosa ci lasci indifferenti, anzi ci preoccupa moltissimo per le generazioni immediatamente successive a noi, ma non vediamo come poter considerare realistico un modello diverso di sviluppo.

Peraltro, le proiezioni al 2050 contengono troppe variabili e quindi, analizzando altre fonti sempre attendibili, risultano dati anche e non poco discordanti e questo senza considerare le variabili geopolitiche anche loro ancora ad altissimo indice di variabilità.

Una sola ipotesi rimane costante, ovvero una valutazione condivisa che l'Africa debba essere considerata come il centro dei problemi del mondo e che la stessa non debba essere prevista crescere nelle condizioni di vita e del welfare attuali, questo non per ideologia, ma semplicemente per alimentare un nuovo mercato del consumo che sostenga in maniera "sana" l'economia globale senza intossicare il mondo con una crescita dei paesi sviluppati esagerata e che inevitabilmente manterrebbe le disuguaglianze eccessive, madri degli spaventosi fenomeni migratori che incombono specialmente sull'Europa.

Ci accingiamo quindi nel prossimo e conclusivo capitolo di questo lavoro a ipotizzare i futuri andamenti dei flussi di traffico container includendo i provvedimenti di "boosting" dell'Africa ipotizzati da questo modello.

Ultima nota sull'Africa. La logistica interna dell'Africa non è e non può ancora essere quella degli altri continenti (ne abbiamo già parlato in un lavoro in quattro capitoli nelle newsletter precedenti 1/23, 3/23, 7/23 e 8/23.

I porti africani considerati, quindi, saranno pochissimi e con tutte le riserve del caso.

(a cura di Diego Stinco)

Note:

1) Il British thermal unit (BTU o Btu) è un'unità di misura dell'energia, usata negli Stati Uniti e nel Regno Unito (dove è generalmente usata nei sistemi di riscaldamento). Rappresenta la quantità di calore per innalzare di 1 °F la temperatura di una libbra d'acqua, in determinate condizioni iniziali



NOTIZIE FLASH

CALL CONNECTING EUROPE FACILITY - CEF TRASPORTI: 2,5 MILIARDI DI EURO DISPONIBILI PER PROGETTI INFRASTRUTTURALI IN TUTTA L'UE

L'Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente - CINEA – ha lanciato i nuovi bandi 2024 nell'ambito del CEF per i trasporti, mettendo a disposizione 2,5 miliardi di euro per costruire e modernizzare le infrastrutture di trasporto nell'UE e nei paesi associati al CEF, ovvero l'Ucraina e la Moldavia.

Gli inviti a presentare proposte per il 2024 nell'ambito del CEF per i trasporti riguardano la rete centrale, centrale estesa e globale TEN-T, a norma del nuovo regolamento TEN-T (articolo 10 del regolamento (UE) 2024/1679), nei seguenti settori:

- ferrovie
- vie navigabili
- porti marittimi e interni
- sicurezza stradale
- scali merci multimodali
- hub passeggeri multimodali
- applicazioni intelligenti e interoperabili per i trasporti
- mobilità sicura e protetta
- resilienza delle infrastrutture

I progetti finanziati contribuiranno all'ampliamento e all'ammodernamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Chi può candidarsi:

- Uno o più Stati membri;
- Organizzazioni internazionali o enti pubblici o privati stabiliti in uno Stato membro dell'UE o in paesi associati al CEF (Ucraina e Moldavia).

Scadenza: I candidati devono presentare la loro proposta per via elettronica tramite il portale Funding & Tenders, entro e non oltre il 21 gennaio 2025 alle ore 17.00 CET (ora di Bruxelles).

[Calls for proposals | EU Funding & Tenders Portal \(europa.eu\)](#)



FERROBONUS – PUBBLICATO IL DECRETO MINISTERIALE NR. 103 DEL 10-10-2024 PER L'ACCESSO AI CONTRIBUTI STANZIATI PER LE ANUALITA' DAL 2023 AL 2026

Scarica qui il Decreto interministeriale MIT/MEF nr. 134 del 20 agosto 2023 che definisce il regolamento Ferro bonus 2023-2026 e il successivo Decreto del MIT nr. 103 del 10-10-2024 relativo alle modalità di accesso ai contributi:

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2023-10-06&atto.codiceRedazionale=23G00143&elenco30giorni=true

<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2024-10/DD%20Bando%20Ferrobonus%20n.%20103.10-10-2024.pdf>

Vai alla pagina del MIT dedicata al Ferrobonus: <https://mit.gov.it/documentazione/ferrobonus>

NOTIZIE FLASH

BANDO PER AZIONI CONGIUNTE DI R&I ITALIA - ALGERIA 2024

Il Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR) e il Ministero dell'Istruzione Superiore e della Ricerca Scientifica (MHESR) della Repubblica Democratica Popolare d'Algeria hanno annunciato una call per azioni congiunte di ricerca e innovazione, che coinvolgono i sistemi di ricerca italiano e algerino.

Il bando rappresenta una prima cooperazione bilaterale nel campo dell'istruzione superiore, della ricerca e dell'innovazione tra Italia e Algeria, con l'obiettivo di sostenere progetti di ricerca, facilitare la mobilità e la formazione di studiosi e ricercatori, garantire l'accesso alle infrastrutture e rafforzare gli ecosistemi di innovazione.

Aree Tematiche:

Le proposte progettuali dovranno includere almeno un'organizzazione italiana e una algerina e dovranno riguardare uno o più delle seguenti aree di attività prioritarie: Protezione del Mar Mediterraneo, Blue skills, Sicurezza energetica, Alimentazione, Agri-tech, Gestione delle acque.

Soggetti ammissibili

- Università
- Enti di ricerca pubblici e privati
- Organismi di ricerca (pubblici e privati) così come definiti dal Regolamento UE 651/2014
- Imprese e altri enti di natura non economica (fondazioni)

Budget complessivo: €1,5 milioni, destinato a entrambe le parti.

Presentazione della domanda: Le domande dovranno essere inviate tramite la piattaforma: banditransnazionali.mur.gov.it (di prossima apertura) allegando la proposta progettuale.

Scadenza: 15 gennaio 2025 ore 17:00 CET

Leggi di più sul bando: <https://www.mur.gov.it/it/news/venerdi-11102024/ricerca-internazionale-bando-azioni-congiunte-tra-italia-e-algeria>



INCENTIVI PER LE IMPRESE DELL'AUTOTRASPORTO MERCI: 30 MILIONI DI EURO PER I BANDI 2024

Con due distinti decreti datati 6 agosto 2024 - [D.M. 6 agosto 2024](#) - pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del 13 settembre 2024, n. 215, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato complessivi 30 milioni di euro per le imprese dell'autotrasporto.

Da un lato si tratta dell'agevolazione che sostiene gli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in direzione di una maggiore sostenibilità. Dall'altro, invece, si tratta degli aiuti 2024 per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto.

Le iniziative relative all'attività formativa che dovrà essere avviata a partire dal 27 febbraio 2025 e avere termine entro il 1° agosto 2025, sono realizzate attraverso piani formativi aziendali, oppure interaziendali, territoriali o strutturati per filiere.

Le domande per accedere ai contributi devono essere presentate, tramite Posta elettronica certificata, al Soggetto Gestore, che è la società Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.a., all'indirizzo PEC: ram.formazione2025@pec.it a partire dal 10 dicembre 2024 ed entro il 23 gennaio 2025.

NOTIZIE FLASH

DIANA DE ROSA

Ci fa piacere segnalare l'uscita del libro di Diana De Rosa "Manuale di istruzione di igiene e medicina navale nell'Ottocento e inizio Novecento" che dimostra come Trieste nell'Ottocento era ancora all'avanguardia nella medicina navale.

Diana De Rosa ha svolto attività di ricerca nell'Università di Trieste, studiosa di storia sociale e delle istituzioni educative

Ha inoltre pubblicato:

Il baule di Giovanna. Storie di abbandoni e infanticidi, Sellerio ed.1995, Rilke e Teresa. Storia di un'abbandonata, Lint, Trieste 1999, La carrozza di Treves. Storie di donne e della loro follia, Sensibili alle foglie 2002, Spose, madri e maestre, Del Bianco ed. 2004, Una famiglia borghese. Lettere 1870-1877, Campanotto ed. 2005.





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

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

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

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

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

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

Hanno collaborato a questo numero:

Sergio Bologna, Mauro Zinnanti, Giovanna Visco, Giulia Borini, Diego Stinco, Maria Di Florio, Danilo Stevanato

