



NEWSLETTER NR. 02_2025

APPROVATA DAL GOVERNO L'ISTITUZIONE DELLA ZLS FVG: UNA PREZIOSA OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER IL CLUSTER LOGISTICO E PRODUTTIVO REGIONALE

Quanto emerso negli scorsi giorni relativamente alla prossima istituzione della Zls FVG rappresenta una tappa fondamentale di un percorso iniziato già nel 2020 e che aveva avuto una sua prima rilevante formalizzazione con la deliberazione numero 495 dell'otto aprile 2022 con la quale la Giunta regionale aveva provveduto, tra l'altro, ad approvare il Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata della Regione Friuli Venezia Giulia, con allegata cartografia che individua i 26 Comuni sede di Zls

per un'area complessiva di 1457 ettari.

L'approvazione di tale Piano e il suo successivo inoltramento al Ministero per il Sud e la Coesione territoriale ha dato il via ad una approfondita istruttoria da parte degli uffici ministeriali interessati che si è conclusa qualche mese fa con la sua trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei ministri per l'emanazione del già citato Dpcm, ora pienamente efficace a seguito della intervenuta registrazione alla Corte dei conti. Già da questa semplice ricostruzione del

SOMMARIO

Approvata dal governo la Zls Friuli Venezia-Giulia.....1-3

Dall'Egitto nuove opportunità commerciali.....3-5

World wide container traffic 2024 rispetto al 2023.....6-8

Turchia, il panico deriva dall'incertezza.....8-9

I porti nell'attuale contesto geopolitico.....10-12

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

Maersk, la prima spedizione via Middle Corridor.....15

NOTIZIE FLASH

Autoasses, open call, soluzioni tecnologiche per il settore marittimo.....16

Connecting Europe facility - CEF2 aperta una consultazione.....16

Collegamenti costieri Trieste-Istria, torna la Liberty Lines.....17

APPROVATA DAL GOVERNO L'ISTITUZIONE DELLA ZLS...

SEGUE



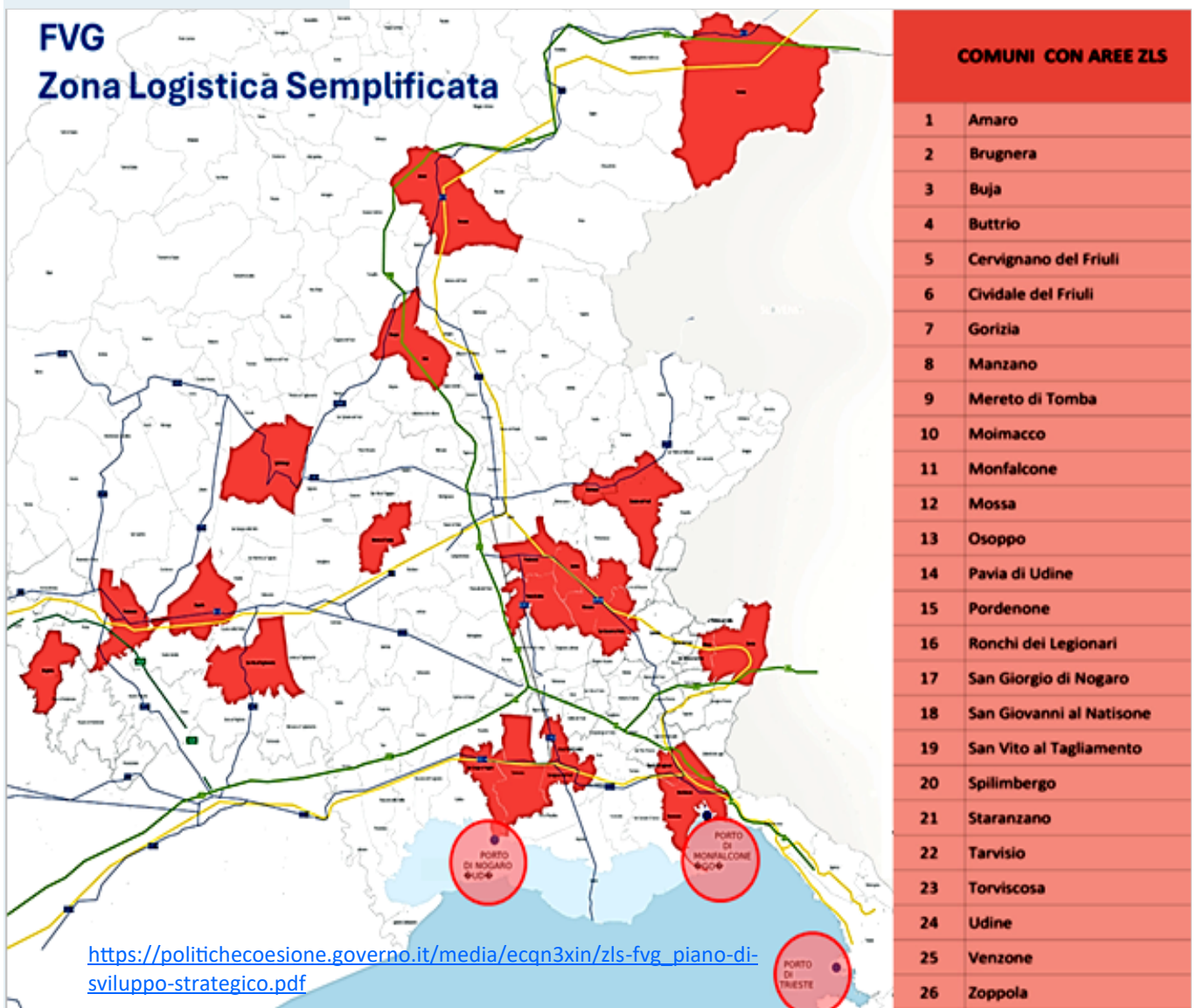
REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

percorso sin qui fatto, è possibile dedurre che la strada verso la Zls non è stata né semplice, né rapida con qualche “stop and go” dovuto anche ai cambi di interlocutori politici intervenuti negli ultimi anni.

È finita qui? Prima di rendere operativa la Zona Logistica Semplificata occorre procedere alla nomina del Comitato di indirizzo il cui presidente, con compiti di rappresentanza nei rapporti esterni, è il presidente della Giunta regionale (o un suo delegato) e che è composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante del ministero delle Imprese e da un membro dei Consorzi di sviluppo industriale territorialmente interessati.

Ai lavori del Comitato partecipano anche, in qualità di uditori, i sindaci (o loro delegati) dei 26 Comuni coinvolti nell'iniziativa. A quel punto la Zls può partire concretizzando, per una durata massima di sette anni (rinnovabile per ulteriori sette), l'insieme delle agevolazioni previste dal legislatore.

In particolare, sotto il profilo procedurale, si prevede:



APPROVATA DAL GOVERNO L'ISTITUZIONE DELLA ZLS... SEGUE

- la riduzione di un terzo dei termini per i procedimenti approvativi e autorizzativi dei diversi progetti proposti da parte delle imprese già insediate o che si insedieranno nel perimetro della Zls con l'ulteriore previsione che, decorso il termine così ridotto, il parere si intende reso in senso favorevole;
- l'istituzione di uno sportello unico regionale al quale le imprese interessate potranno rivolgersi digitalmente con una sola richiesta per ottenere il rilascio dell'Autorizzazione unica (valevole, se del caso, anche ai fini urbanistici), nella quale confluiscono tutti i pareri e le autorizzazioni necessarie per l'attività da intraprendere;
- l'istituzione di aree doganali intercluse che consentono di operare, per le merci importate o da esportare, in regime di sospensione dell'Iva, previa determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli;
- infine, ma solo relativamente alle aree regionali che facciano parte della Zls e che siano ricomprese anche nella nuova Carta italiana degli aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2022-2027, quali aree 107.3.c), gli investimenti effettuati dalle imprese ivi insediate potranno fruire del credito d'imposta. Sulla concreta esperibilità di quest'ultima, importante agevolazione di carattere fiscale grava però, al momento, una pesante incognita. Infatti, la finanziaria statale per il 2025 ha fissato un tetto di spesa, valevole per tutte e cinque le Zls già istituite (ovvero Porto di Venezia-Rodigino; Porto e retroporto di Genova; Regione Lombardia; Regione Emilia-Romagna e Toscana) di 80 milioni di euro da suddividere tra tutti i potenziali beneficiari a valere su un bando che risulta già chiuso.

Staremo a vedere come si evolverà la situazione certi che a livello governativo, una volta che ogni tassello andrà al suo posto, si vorrà rendere pienamente efficace anche la Zls del Friuli-Venezia Giulia che andrà ad affiancarsi a quel prezioso regime extra-doganale tuttora attivo nel Porto Franco Internazionale di Trieste. (a cura di Mauro Zinnanti)

DALL'EGITTO NUOVE OPPORTUNITÀ COMMERCIALI

Dal produttore al banco di vendita il viaggio dell'ortofrutta egiziana impiega 4-6 giorni, arrivando in perfette condizioni sulle tavole dei consumatori olandesi e britannici. Questa rapidità senza precedenti nasce da un vero e proprio ecosistema logistico del refrigerato, gestito in pool da DFDS, Società Alpe Adria, Med Roll, Autamarocchi, VTG, LTE, Samer Seaport e RSC con il supporto dell'Agenzia della Dogane e dei Monopoli.

La messa a sistema veloce di ro-ro, ferrovia e autotrasporto ha come asse principale il collegamento marittimo Damietta-Trieste di sole 70 ore di Transit Time. Inaugurato a novembre 2024, la tratta marittima ha dato vita a una nuova supply chain, a partire dai progressi economici e sociali dell'Egitto.

Con lo spirito di chi vuole superare sé stesso, negli ultimi 15 anni l'economia egiziana è in un processo di profonda trasformazione, che allenta nel bilancio dello Stato il peso delle minori entrate ricavate dal passaggio marittimo delle navi nel Canale di Suez.

Le tensioni nel Mar Rosso e nello Stretto di Bab el-Mandeb producono alle casse egiziane perdite economiche mensili rilevanti, come sottolineato recentemente dal presidente Abdel Fattah al-Sisi, e a consuntivo 2024 sono mancati all'appello 7 miliardi di dollari.

... relativamente alle aree regionali che facciano parte della Zls e che siano ricomprese anche nella nuova Carta italiana degli aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2022-2027, quali aree 107.3.c), gli investimenti effettuati dalle imprese ivi insediate potranno fruire del credito d'imposta...



DALL'EGITTO NUOVE OPPORTUNITÀ COMMERCIALI...

SEGUE

Con una popolazione di 115 milioni di persone, per il 60% con meno di 30 anni, l'Egitto sta capitalizzando forza lavoro qualificata. Il suo PIL di 380 miliardi di dollari lo attesta seconda economia africana, con importanti obiettivi di crescita trainati dagli Investimenti Diretti Esteri (IDE), in costante aumento negli ultimi anni, e dalla Digital Egypt.

L'Egitto è spinto da impellenti bisogni di progresso, che portano a diversificare la sua economia, cavalcando le dinamiche dei cambiamenti geopolitici e geoeconomici in atto, che valorizzano il Mediterraneo fra Europa e Africa. Questo processo lo pone tra i player di riferimento europeo per rispondere alle crisi geopolitiche, che ridisegnano la localizzazione delle produzioni, e alla crisi climatica, che sconvolge la stabilità delle catene globali alimentari, industriali e dei trasporti.

Recentemente, il Fondo monetario internazionale (FMI) ha "certificato" la fiducia verso il paese nordafricano con il via libera della quarta revisione da 1,2 miliardi di dollari, parte del programma di prestito portato a 8 miliardi di dollari, a seguito della guerra a Gaza.

Le linee guida del nuovo volto del paese sono contenute nella Egypt Vision 2030, un insieme di riforme, investimenti strategici, progetti infrastrutturali e sostenibilità, che lo stanno trasformando rapidamente. Innovazione e modernizzazione sono il centro dei nuovi sviluppi edilizi, immobiliari, energetici, produttivi e turistici del paese, con risultati che lasciano prevedere nel biennio 2025-2026 una crescita attesa di Pil del 4,7%, consolidando l'Egitto nell'economia africana e globale.

Con una popolazione di 115 milioni di persone, per il 60% con meno di 30 anni, l'Egitto sta capitalizzando forza lavoro qualificata. Il suo PIL di 380 miliardi di dollari lo attesta quale seconda economia africana, con importanti obiettivi di crescita trainati dagli Investimenti Diretti Esteri (IDE), in costante aumento negli ultimi anni, e dalla Digital Egypt. Programmi di Intelligenza Artificiale, innovazione digitale e aggiornamento professionale sono cresciuti del +16,8%, diffondendo nel Paese servizi e pagamenti elettronici e aprendo importanti prospettive anche in tecnologia finanziaria.

Il settore delle costruzioni, invece, negli ultimi 10 anni ha visto investimenti per circa 550 miliardi di dollari per progetti strategici infrastrutturali, tra cui strade (7.000km), reti ferroviarie e porti, che spalancano le porte allo sviluppo industriale e sociale del paese. Tra le grandi opere sventano la New Alamein City, la New Administrative Capital da 45 miliardi di dollari e il Grand Egyptian Museum (GEM) e anche il futuro degli appalti edili si prospetta roseo, con un giro d'affari di 75 miliardi di dollari entro il 2029.

Guardando al settore immobiliare, spinto dalla domanda di città intelligenti e sostenibili e di spazi ad uso misto, entro il 2028 raggiungerà il valore di 30 miliardi di dollari. Nel 2030 l'impronta abitativa del paese risulterà raddoppiata, trainata dagli investimenti esteri sulla costa settentrionale e sul Mar Rosso.

Sul piano della transizione, nei prossimi 5 anni l'Egitto punta a raggiungere il 42% della fornitura energetica da fonti rinnovabili. Impianti eolici, solari e di idrogeno verde porteranno la capacità rinnovabile del paese a 45.000 megawatt, sfruttando immensi spazi desertici, fino a poco tempo fa di scarsissimo valore, per lo sviluppo di progetti in grado di soddisfare la domanda locale e internazionale, come il Benban Solar Park da 1.600 MW, il più grande dell'Africa. Tale fermento sta strutturando una importante competenza tecnica locale, e alcune imprese egiziane attualmente sono alla guida di importanti progetti eolici e solari in Senegal e Sudafrica.

Sul piano energetico fossile, invece, l'Egitto detiene la sesta più grande riserva africana di petrolio affiancata da infrastrutture di raffinazione (a differenza della maggior parte dei paesi africani produttori di materie prime), che lavorano 38 milioni di tonnellate di petrolio all'anno, in parte esportate verso il continente.

In generale, nei prossimi cinque anni l'Egitto punta a triplicare il proprio export, soprattutto verso Europa, Africa Subsahariana e regione MENA, superando il valore



DALL'EGITTO NUOVE OPPORTUNITÀ COMMERCIALI...

SEGUERE

di 145 miliardi di dollari entro il 2030. Mediante incentivi e semplificazioni fiscali, il governo sta stimolando la produzione e l'esportazione di prodotti di settori considerati chiave, quali il tessile, che garantisce anche importanti livelli occupazionali, prodotti chimici, macchinari e prodotti alimentari.

In particolare, l'agricoltura occupa un ruolo primario: coniugando sostenibilità e sviluppo rurale, il suo sviluppo migliora la vita dei piccoli agricoltori e delle comunità locali e crea occupazione. Attualmente, rappresenta il 12% del PIL egiziano e si concentra prevalentemente in Alto Egitto, dove il governo ha attuato importanti investimenti in progetti che integrano sistemi di irrigazione avanzati, centrali solari, scuole agricole e programmi di formazione, in collaborazione con il Fondo Internazionale per lo Sviluppo Agricolo (IFAD) e la Food and Agriculture Organization (FAO). Tutto ciò sta sviluppando le capacità di ascolto dei mercati e di adattamento ai cambiamenti climatici, diffondendo nel contempo nuove tecniche agricole, come l'irrigazione a goccia alimentata da energia solare, per la gestione delle risorse idriche e l'incremento delle rese.

Nel 2023 l'Egitto ha esportato il record di 7,5 milioni di tonnellate di prodotti agricoli (valore di 8,8 miliardi di dollari), superando di gran lunga i risultati precedenti. Attualmente, è il più grande esportatore mondiale di arance e fragole congelate e negli ultimi 10 anni ha aumentato del 60% i paesi destinatari del suo export agricolo, passando da 93 a 160. Un grande slancio, ottenuto anche grazie alle grandi bonifiche avviate dal governo, che nel 2024 ha anche inaugurato la prima fase del progetto Future of Egypt, per il recupero di altri 924.000 ettari di terra da destinare all'agricoltura. Il settore attualmente impiega il 25% dei lavoratori egiziani, e i raccolti di frutta e verdura hanno trainato l'aumento delle esportazioni del paese verso la regione araba, per un valore di 1,3 miliardi di dollari. (a cura di Giovanna Visco)

Nel 2023 l'Egitto ha esportato il record di 7,5 milioni di tonnellate di prodotti agricoli (valore di 8,8 miliardi di dollari), superando di gran lunga i risultati precedenti. Attualmente, è il più grande esportatore mondiale di arance e fragole congelate e negli ultimi 10 anni ha aumentato del 60% i paesi destinatari del suo export agricolo, passando da 93 a 160.



“WORLDWIDE CONTAINER TRAFFIC” IL 2024 RISPETTO AL 2023

Interessante anche considerare il flusso complessivo Est-Ovest, che nel 2023 rappresentava il 56% del totale rispetto a quello Nord-Sud con il 44%, dati che nel 2024 sono passati rispettivamente al 57% e 43%, confermando, anzi, incrementando leggermente la prevalenza del traffico fra i paesi del “Nord Globale” rispetto al maggiormente auspicabile aumento del traffico con il “Sud Globale”...

Abbiamo completato per il secondo anno un’analisi dei dati dettagliati forniti dall’analista internazionale CTS. Ne estrapoliamo alcuni aspetti relativi all’andamento globale ed a quello dei trades principali.

Il precedente commento su questo tema edito nella newsletter 3/24 si riferiva al biennio 2022-2023.

Ricordiamo che i dati CTS si aggiornano di continuo quindi alcuni di questi dati relativi al 2023 possono essere discordanti rispetto al precedente report.

Global trade:

Il volume totale dei TEU pieni trasportati (dati disponibili a febbraio 2025) è passato da 174.034.500 del 2023 ai 184.320.900 del 2024 (+5,9%), con un andamento anche di forte crescita degli “imbalances” nelle due direzioni dei trades, che hanno raggiunto i 48.500.000 TEU complessivi, per cui il totale dei TEU pieni + vuoti che si muovono nel mondo si può stimare in via comunque grossolana in circa 230/250 milioni di TEU ovvero circa 130/150 milioni di container.

Se infine consideriamo i movimenti che si effettuano nelle operazioni di terminal, superiamo gli 800 milioni di movimenti in TEU e circa 500 milioni di movimenti di container.

Interessante anche considerare il flusso complessivo Est-Ovest, che nel 2023 rappresentava il 56% del totale rispetto a quello Nord-Sud con il 44%, dati che nel 2024 sono passati rispettivamente al 57% e 43%, confermando, anzi, incrementando leggermente la prevalenza del traffico fra i paesi del “Nord Globale” rispetto al maggiormente auspicabile aumento del traffico con il “Sud Globale”, necessario per riequilibrare il trend delle economie in uno sviluppo complessivo maggiormente sostenibile anche dal punto di vista ambientale e sociale oltre che economico e di interscambi.

Vediamo ora di commentare sommariamente i trades principali (valori in TEU):

Far East - North America:

2023: WB 6.380.300 - EB 21.112.800, imbalance 14.732.500

2024: WB 6.468.200 - EB 23.786.000, imbalance 17.317.800

Il trade EB (Far East- USA) è nuovamente aumentato addirittura del 12,7% nonostante le politiche di reshoring e di minor dipendenza dalla Cina avviate da parte degli USA e sollecitate con anche maggior forza dalla nuova amministrazione Trump (vedi Newsletter 7/24). Aumenta anche vistosamente l’imbalance dei container nonostante un timido aumento del flusso in export, imbalance che costituisce un crescente costo vivo per le compagnie di navigazione.

Far East - Europe:

2023: WB 17.580.800 - EB 6.637.300, imbalance 10.943.500

2024: WB 18.013.000 - EB 6.243.600, imbalance 11.769.400

Nonostante la debolezza economica e di fiducia del mercato dell’Europa, il trade WB aumenta significativamente, a ulteriore vantaggio della Cina nei valori di interscambio, complice anche l’indebolimento dell’EB, cioè dell’export europeo, a dimostrazione della attuale crescente debolezza complessiva del nostro Continente.

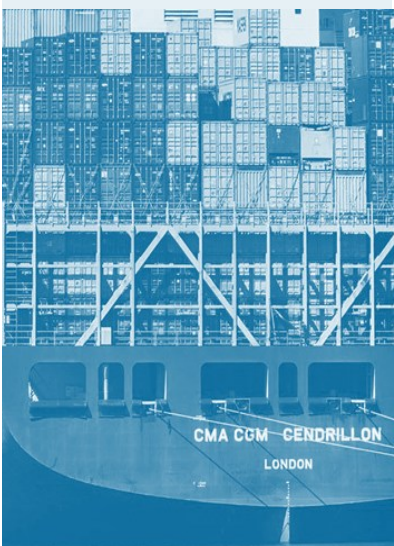
Anche l’imbalance conseguentemente aumenta fortemente aumentando quindi i costi parassiti delle società di navigazione su questo trade.

Europe - North America

2023: WB 4.934.700 - EB 2.616.300, imbalance 2.318.400

2024: WB 5.224.700 - EB 2.571.900, imbalance 2.652.800

Anche in questo trade stessi segnali negativi sull’EB per l’Europa mentre il WB risale leggermente diminuendo quindi l’imbalance relativo.



“WORLDWIDE CONTAINER TRAFFIC” ...SEGUE

Intra Asia

2023: 45.514.600

2024: 48.626.500

Importante crescita (+7,6%) per quello che per volumi, ma non solo, è il più importante trade globale.

In effetti, trattandosi di trade a breve/medio raggio non si possono evidenziare le direzioni dei flussi, né gli sbilanciamenti, ma si possono intuirne certamente le dinamiche che confermano una economia asiatica in ulteriore consolidamento anche come mercato di espansione alternativo a quelli del Nord Globale, mercato tuttora quasi monopolio della Cina.

Evidenziamo che il totale di imbalance degli USA raggiunge l'elevatissimo livello di oltre 17 milioni di TEU.

Se aggiungiamo quello del trade Far East Europa l'imbalance generato principalmente dalla concentrazione di produzione cinese per l'export arriva addirittura a 28 milioni di TEU.

Commento generale

Il 2024 è stato un anno estremamente turbolento sotto tutti i punti di vista ed il 2025 si prevede lo sarà ancora di più.

Ignorare quanto sta succedendo nel mondo al di fuori del puro circuito dei container, che abbiamo già ribadito essere il flusso sanguigno del sistema economico mondiale, ci sembra superficiale.

La nostra impostazione di analisi geopolitica già brevemente descritta nella Newsletter 7/24 risulta estremamente aderente, almeno per ora, all'evolversi degli scenari mondiali.

Tuttavia, prescindendo dagli annunci roboanti di varie parti che a titolo o meno cercano di partecipare come attori al nuovo assetto del mondo, che fortunatamente sembra poter evitare la famigerata trappola di Tucidide (vedi ns 7/24), dobbiamo notare dai dati oggettivi che il traffico marittimo container e non solo denota ancora un invidiabile stato di salute con flussi in costante aumento.

L'evento più importante accaduto a fine 2023 ovvero i problemi di sicurezza sorti nell'attraversamento del Mar Rosso principalmente impattanti sul traffico container Far East-Europa, che sono per ora assolutamente persistenti e a nostro avviso di non vicina soluzione, non hanno influito sul traffico effettivo, ma solamente sul routing (ora prevalentemente via Capo di Buona Speranza) ed anzi hanno costituito una ulteriore fonte di utili per le compagnie di navigazione.

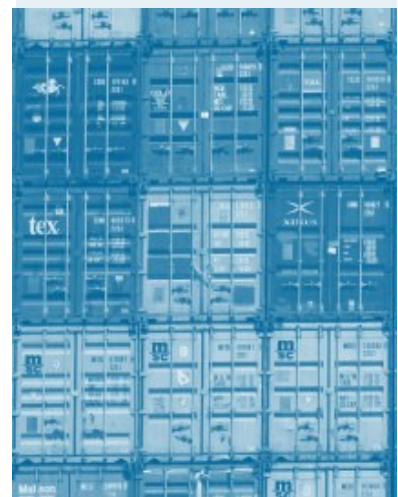
La minaccia dei dazi annunciati dalla nuova amministrazione americana (vedi ns intervento nella Newsletter 01/2025) non ha ancora avuto effetti sui flussi per il Nord America dall'Asia (leggi Cina) e dall'Europa.

La normalizzazione auspicabile dei rapporti con la Russia potrebbe portare nel 2026 ad una maggiore confidenza del mercato verso una crescita europea nuovamente fiduciosa, anche se riteniamo assolutamente ardua una soluzione definitiva del problema israeliano che farà perdurare l'instabilità e l'insufficiente affidabilità dei traffici container via Suez.

Scendendo a scenari più "locali" però, ovvero all'Alto Adriatico e a Trieste, il prolungarsi delle difficoltà a utilizzare la rotta di Suez potrebbe effettivamente portare problemi non indifferenti sui volumi del traffico oceanico tenuto anche conto dei diversi assetti dei maggiori vettori del mondo (MSC e Maersk in primis).

Per quanto concerne Monfalcone invece la normalizzazione dei rapporti con la Russia, qualora vengano a cessare le sanzioni in essere, con la potenziale riapertura

L'evento più importante accaduto a fine 2023 ovvero i problemi di sicurezza sorti nell'attraversamento del Mar Rosso principalmente impattanti sul traffico container Far East-Europa, che sono per ora assolutamente persistenti e a nostro avviso di non vicina soluzione, non hanno influito sul traffico effettivo, ma solamente sul routing (ora prevalentemente via Capo di Buona Speranza) ed anzi hanno costituito una ulteriore fonte di utili per le compagnie di navigazione.



“WORLDWIDE CONTAINER TRAFFIC” ...SEGUE

dei collegamenti con Mariupol (origine prebellica del traffico di bramme e dove sembrerebbe che l'acciaiera del gruppo Metinvest, ora sotto il controllo russo, abbia ripreso a funzionare almeno in parte) potrebbe dare un ulteriore impulso alla movimentazione di navi.

In questo contesto complessivo l'Europa dovrebbe trovare il coraggio ed anche la coordinazione sufficiente ad affrontare quelli che sono i suoi principali limiti decisionali e di governance, in un tempo in cui l'immediatezza delle posizioni e delle risposte è fondamentale anche per risolvere alcuni importanti aspetti inerenti al nostro settore.

Il tutto nel rispetto, comunque, degli interessi ancora legittimamente esistenti dei singoli componenti (e partners) non sempre ovviamente omogeni e compatti. (a cura di Diego Stinco)

TURCHIA: IL PANICO DERIVA DALL'INCERTEZZA

Nella scorsa edizione della newsletter avevamo segnalato un miglioramento delle aspettative per l'economia turca.

L'inflazione sembrava in rallentamento (al 40% dai picchi dell'80% annuo), e gli investimenti esteri in aumento.

Grazie a prospettive di rendimento molto interessanti, risultava infatti vantaggioso per l'investitore estero effettuare una operazione di indebitamento in euro o dollari a tassi bassi (cioè con un costo del finanziamento nell'intorno del 4,5-5% annuo), e successivamente investirli in Turchia beneficiando di una lira molto svalutata e rendimenti ancora molto alti (con un rendimento del 50% annuo). La differenza tra ricavo e costo, sempre che ovviamente la situazione economica migliorasse, veniva considerata come utile prospettico dell'operazione. Il guadagno netto risulterebbe positivo fintanto che la Lira Turca si deprezzasse in un anno meno del 45%.

Questa operazione di “carry trade” ha generato un saldo di investimenti positivo sulla Lira Turca fino al momento in cui le aspettative per il futuro sono diventate incerte: cosa succederebbe se le politiche economiche dei tassi tornassero ad essere troppo accomodanti come nel recente passato? L'inflazione potrebbe riprendere a correre verso e oltre i livelli visti negli anni scorsi?

Se, cioè, la tendenza alla riduzione dell'inflazione si invertisse, tale operazione di finanziamento al 5% e investimento al 50% potrebbe diventare non più profittevole: l'inflazione e la svalutazione della lira potrebbero erodere il ricavo dell'investimento, fino a renderlo troppo basso per giustificare l'operazione.

Il rischio Paese, in aumento dopo i recenti avvenimenti politici, è salito a livelli tali per cui molti investitori esteri (soprattutto fondi che si focalizzano sui mercati emergenti e i fondi multistrategy) sono dovuti uscire precipitosamente dai loro investimenti in lire turche, a seguito dei solleciti dei loro finanziatori.

La chiusura precipitosa delle posizioni lunghe in Lira Turca e corte in euro (o corte dollaro, fa lo stesso) ha effettivamente innescato una spirale di vendite sulla lira turca, che probabilmente non è ancora conclusa. La lira turca ha perso il 5% in un giorno (da 36,5 TRY/USD a 38 TRY/USD).

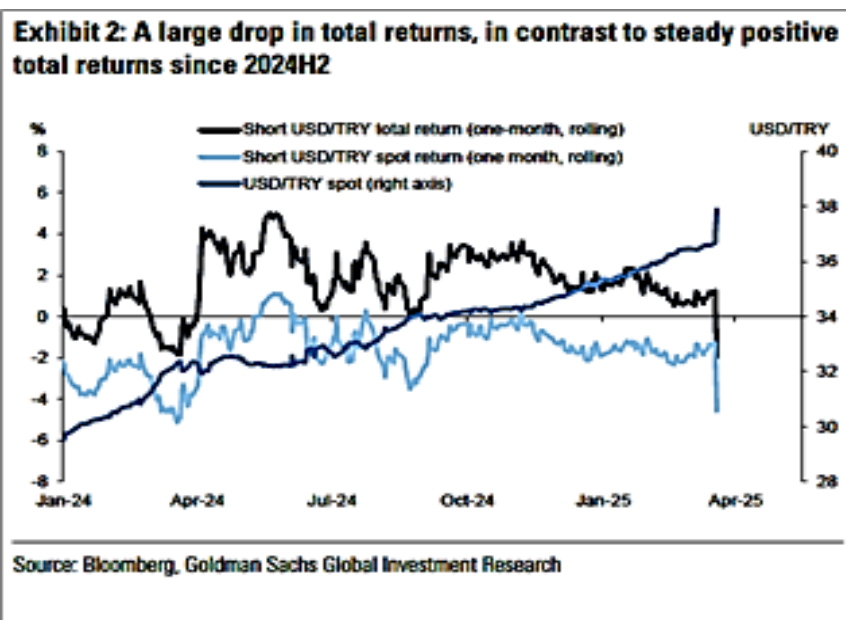
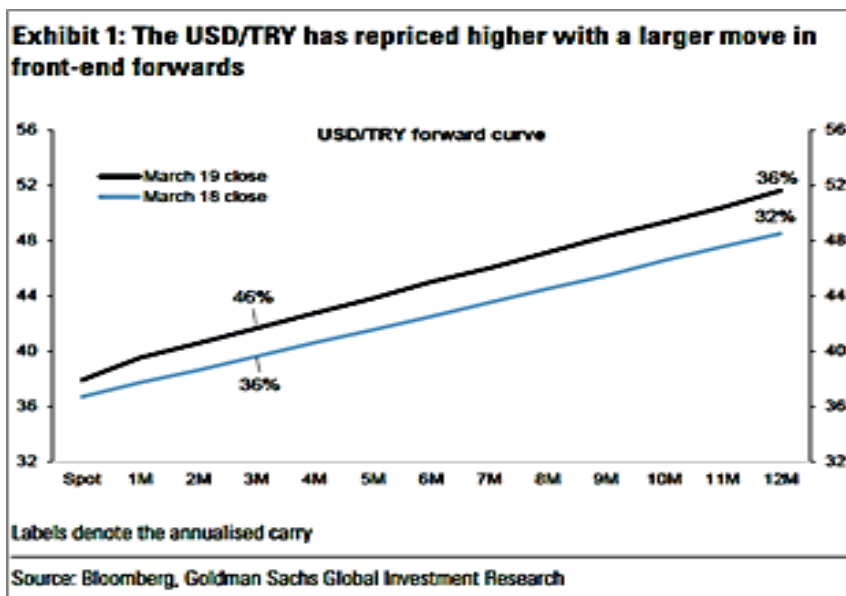
Il rischio Paese, in aumento dopo i recenti avvenimenti politici, è salito a livelli tali per cui molti investitori esteri (soprattutto fondi che si focalizzano sui mercati emergenti e i fondi multi-strategy) sono dovuti uscire precipitosamente dai loro investimenti in lire turche, a seguito dei solleciti dei loro finanziatori.

TURCHIA: IL PANICO DERIVA DALL'INCERTEZZA...SEGUE

Il 24 marzo il Capital Markets Board of Turkey ha deliberato un blocco alle vendite allo scoperto su tutti i titoli turchi nel tentativo di arginare la speculazione al ribasso sulla valuta e sui titoli di stato turchi. (a cura di Giulia Borrini)

Fonti:

Financial Times, Bloomberg.com, Zeygos research, Turkish statistical Institute, Goldman Sachs, JPMorgan.



LO SHIPPING E LA PORTUALITÀ NELL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO

Recentemente, da parte di autorevoli economisti marittimi e analisti del settore del commercio marittimo, ci si interroga su come e in quale misura le crescenti tensioni geopolitiche, in costante evoluzione, influiscano sui porti marittimi.

È fuori dubbio che i porti siano ormai considerati come “asset” non solo economici, ma anche geopolitici, grazie al ruolo di rilievo nello stimolare lo sviluppo industriale, nell'assicurare le esigenze commerciali ed energetiche, nella trasformazione digitale e nell'economia circolare e, infine, nel supporto logistico alle marine militari. Ciò porta a sostenere che i porti marittimi, a livello mondiale, siano oggi considerati i pilastri fondanti dello sviluppo economico regionale.

Tutto ciò è vero in assenza, però, di conflitti a livello internazionale e di crescenti tensioni, lì dove porti marittimi efficienti, facilitano il commercio, supportando al contempo lo sviluppo di catene di fornitura globali estese.

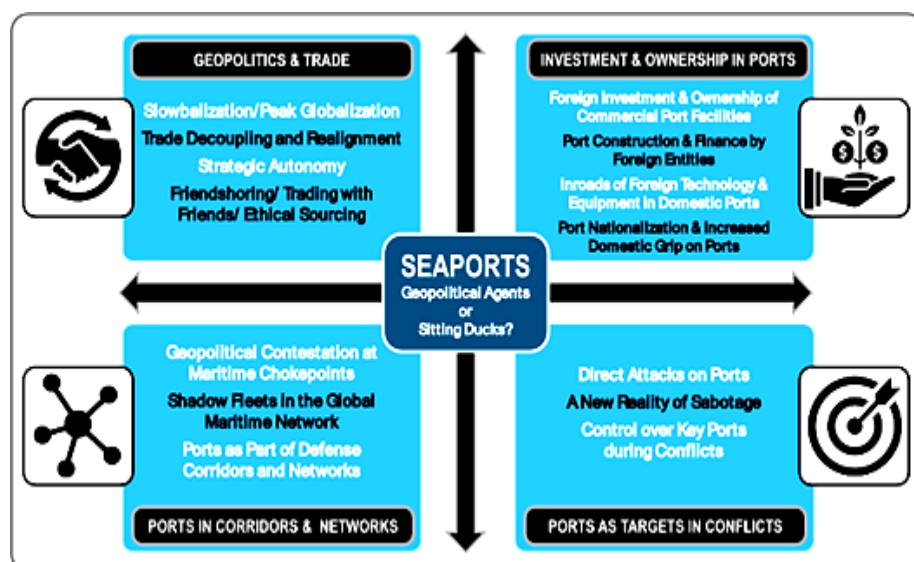
Oggi, questa visione, in un contesto geopolitico globale in evoluzione, è messa in discussione o, per meglio dire, considera i porti come leve o agenti geopolitici, in grado di influenzare e plasmare dibattiti e azioni geopolitiche.

È questo l'incipit dell'editoriale di Theo Notteboom e Ercole Haralambides “Seaports in a tense geopolitical environment: key agents or sitting ducks?”, pubblicato a fine febbraio scorso, reperibile al seguente link: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1057/s41278-025-00313-8.pdf> e di cui vi forniamo un'anticipazione.

L'editoriale mette in luce quattro temi geopolitici che interessano direttamente o indirettamente i porti: 1. Geopolitica e Commercio; 2. Aspetti geopolitici legati agli investimenti e alla proprietà portuale; 3. I porti come nodi in corridoi e reti geopoliticamente vulnerabili; 4. I porti come potenziali obiettivi geopolitici e militari (v. figura sottostante).

L'editoriale mette in luce quattro temi geopolitici che interessano direttamente o indirettamente i porti:

1. Geopolitica e Commercio;
2. Aspetti geopolitici legati agli investimenti e alla proprietà portuale;
3. I porti come nodi in corridoi e reti geopoliticamente vulnerabili;
4. I porti come potenziali obiettivi geopolitici e militari



Sebbene l'editoriale fornisca una panoramica e un'analisi molto completa dei quattro temi geopolitici rilevanti per l'economia, per la gestione e per la politica portuale contemporanea, gli autori ritengono che vi sia spazio per approfondire ulteriormente alcune questioni chiave che interessano gli ecosistemi portuali, alla luce delle crescenti tensioni globali.



LO SHIPPING E LA PORTUALITÀ NELL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO ... SEGUE

Per quanto riguarda il primo punto - Geopolitica e commercio – l'editoriale affronta il tema dell'impatto del riallineamento e del disaccoppiamento commerciale, ovvero, in che modo i conflitti geopolitici come la guerra Russia-Ucraina e le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina stanno rimodellando le rotte marittime e le catene di approvvigionamento.

Gli autori sostengono che la globalizzazione ha messo in luce un errore capitale, in quanto il mondo sviluppato non ha prodotto al suo "interno" per poi esportare, ma viceversa, attraverso gli Investimenti Esteri Diretti ha prodotto all'estero, facendo poi affidamento sulla reimportazione di questi prodotti, con evidenti effetti di tutto ciò sull'occupazione, sulle entrate fiscali e sullo sgritolamento dello "stato sociale".

Di conseguenza, operazioni di reshoring o di friendshoring hanno prodotto una profonda trasformazione delle catene di fornitura, ridisegnando la geografia dei traffici.

Così come la globalizzazione ha subito un rallentamento strutturale, con catene del valore più corte, barriere commerciali in aumento e una governance multilaterale sempre più fragile. Questo scenario sta ridisegnando gli equilibri economici globali.

Garantire, quindi, la sicurezza delle rotte commerciali è del resto una priorità per il buon funzionamento dell'intero sistema economico globale. Siamo di fronte a sfide che, per poter essere gestite, comportano lo sviluppo di un elevato grado di resilienza commerciale e agilità operativa, consentendo ai porti di rispondere rapidamente alle interruzioni all'interno delle loro catene del valore, prestando una maggiore attenzione alla gestione del rischio e della resilienza, ciò comportando una pianificazione portuale a lungo termine e strategie flessibili nelle operazioni portuali. I porti marittimi, componenti vitali degli ecosistemi industriali e logistici e degli hub energetici, sono ben posizionati per fornire infrastrutture e risorse necessarie per la lavorazione di materiali critici e strategici, svolgendo così un ruolo cruciale nel potenziare l'autonomia strategica di un paese o di una regione.

Nel capitolo 2. "Investimenti e Proprietà nei porti" si affronta il tema dei vincoli geopolitici derivanti dalla proprietà e investimenti esteri in aree portuali e di come essi impattano sulla capacità di un'autorità portuale di accogliere investitori o operatori specifici nel porto. Viene evidenziato il tema del crescente controllo sulle acquisizioni portuali cinesi, delle implicazioni per la sicurezza nazionale e dei meccanismi di screening degli investimenti esteri nei porti che possono variare significativamente da paese a paese. Come caso emblematico viene preso in considerazione quello di Cosco Shipping Ports che ha assunto la quota di maggioranza nell'autorità portuale del Pireo, assumendo il controllo effettivo del porto principale della Grecia, nonché la partecipazione di minoranza del 24,99% nel Container Terminal Tollerort (CTT) di HHLA ad Amburgo, acquisizione che ha scatenato lo scoppio di una rilevante controversia politica in Germania e sollevato dubbi da parte della Commissione Europea.

Per evitare che ciò dia luogo ad un clima di investimento sfavorevole nei porti, nell'editoriale si suggerisce un coordinamento, a livello geopolitico, tra governi, autorità portuali e la comunità portuale e logistica, chiamati ad impegnarsi in un dialogo costante su come valutare e mitigare i possibili impatti negativi che un'azione geopolitica, giustificata, potrebbe avere sull'ambiente commerciale nel porto.

Nel capitolo 2. "Investimenti e Proprietà nei porti" si affronta il tema dei vincoli geopolitici derivanti dalla proprietà e investimenti esteri in aree portuali e di come essi impattano sulla capacità di un'autorità portuale di accogliere investitori o operatori specifici nel porto.



LO SHIPPING E LA PORTUALITÀ NELL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO ... SEGUE

Se è vero che i porti sono nodi strategici nelle reti commerciali e nelle catene di fornitura globali, c'è da dire che essi hanno anche un valore significativo per l'impiego di capacità militari/navali, diventando addirittura obiettivi diretti in contestazioni o conflitti geopolitici.

In sintesi, qualsiasi investimento e proprietà di uno stato estero nei terminal portuali può sollevare, giustificatamente o meno, diverse preoccupazioni geopolitiche che spingono ad agire di conseguenza.

A seguire, al punto 3. "Porti in corridoi e reti vulnerabili" e punto 4. "Porti come potenziali obiettivi geopolitici e militari", l'editoriale esamina i porti marittimi come asset militari e strategici; ovvero, come i porti sono sempre più integrati nella logistica della difesa, nelle operazioni navali e nella proiezione di potenza globale. Vengono esaminati i crescenti rischi derivanti da attacchi informatici alle infrastrutture portuali automatizzate e alle reti logistiche basate sui dati, come pure i rischi geopolitici posti, ad esempio, dalle interruzioni del Canale di Suez, dagli attacchi nel Mar Rosso e dall'emergere di flotte che eludono le sanzioni. Oppure le nuove forme di sabotaggio che colpiscono i porti, come i danni causati ai cavi marini nel Baltico e nel Mare del Nord da navi mercantili, anche se spesso è difficile dimostrare un legame diretto tra lo stato sospettato e gli attori coinvolti nelle azioni di sabotaggio.

A conclusione dello scenario esposto sopra, anticipiamo alcune riflessioni degli autori sul ruolo futuro dei porti nell'attuale scenario geopolitico.

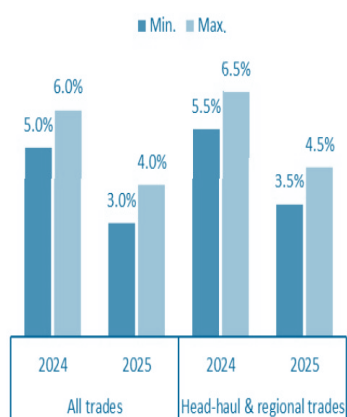
Se è vero che i porti sono nodi strategici nelle reti commerciali e nelle catene di fornitura globali, c'è da dire che essi hanno anche un valore significativo per l'impiego di capacità militari/navali, diventando addirittura obiettivi diretti in contestazioni o conflitti geopolitici.

Quindi, nel chiedersi se i porti possano plasmare attivamente le strategie geopolitiche, assumendo un ruolo proattivo come agenti geopolitici chiave o se siano solo "bersagli facili" che, in mezzo alle crescenti tensioni globali, subiscono passivamente le conseguenze dei cambiamenti geopolitici, gli autori concludono dicendo:

- I porti marittimi non sono più solo hub logistici che facilitano il commercio globale, ma stanno diventando punti focali geopolitici, stretti tra interessi strategici, dipendenze economiche e lotte di potere globali.
- Per migliorare la sicurezza informatica, i porti dovrebbero essere inclusi in solide infrastrutture nazionali di sicurezza informatica.
- Considerato il ruolo fondamentale dei porti marittimi, sia nel commercio che nella difesa, in un ambiente geopolitico precario, come quello attuale, per mitigare i rischi legati agli shock e alle interruzioni geopolitiche, è essenziale implementare misure proattive, come la diversificazione delle rotte commerciali, il miglioramento della sicurezza portuale, la creazione di resilienza portuale e la promozione della cooperazione internazionale e delle parti interessate.

Tutto ciò, a protezione degli interessi strategici ed economici della rispettiva nazione sulla scena globale. Un'ultima considerazione, l'editoriale in questione è stato consegnato alla rivista *Maritime Economics & Logistics* in data 10 febbraio e da questa pubblicato on-line il 28 febbraio scorso; gli avvenimenti accaduti nella prima settimana di marzo, l'operazione di acquisizione di Black Rock/MSK sulle partecipazioni della cinese CK Hutchison dei due porti di Panama e di ben altri 41 porti nel mondo - ora sotto esame della China's State Administration for Market Regulation - nonché le successive misure annunciate dall'amministrazione USA sui dazi all'import e nei confronti delle compagnie marittime che scalano i porti americani con naviglio di costruzione cinese avrebbero senza dubbio orientato diversamente il taglio dell'analisi e, in particolare, delle prospettive a medio termine dello shipping. (Maria Di Florio)

Container volume growth forecast



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Investimenti, crescita, tariffe e tassi di cambio

Le dichiarazioni di Trump sul lasciare che l'Europa si difenda da sola, spendendo sul proprio territorio finanziamenti raccolti attraverso massicce emissioni di debito comune, stanno dando una portentosa scossa all'economia del vecchio continente.

La Germania ha fatto un dietrofront a 180 gradi con l'approvazione di una modifica costituzionale per permettere spese militari e investimenti pubblici (deficit di bilancio) "no limits". Macron si è mostrato aperto ad ampliare la protezione nucleare a tutta Europa (non gratis, s'intende). Il Canada sta facendo avances spinte a UK e Francia per rinsaldare le relazioni economiche e gli accordi di sicurezza. La Commissione europea ha proposto un'iniziativa da 800 miliardi di euro per la difesa nei prossimi cinque anni, di cui 650 miliardi di euro di spese nazionali per la difesa da escludere dal budget fiscale e 150 miliardi di euro disponibili dalle risorse UE esistenti per prestiti ai bilanci nazionali per le spese militari. I numeri ovviamente sono indicativi ma danno un'indicazione del cambiamento storico che sta avvenendo in Europa e che potrebbe portare a una crescita sostenuta nei prossimi 2-3 anni. Di conseguenza le Borse europee da inizio anno hanno performato molto bene.

Nel frattempo, negli Stati Uniti, la Fed ha rivisto al ribasso le sue previsioni sul PIL per il 2025, mentre ha aumentato le sue previsioni sull'inflazione, secondo Jerome Powell soprattutto a causa dei dazi di Trump e le relative ritorsioni dei Paesi colpiti (si pensi solo alla Cina e ai chip venduti da Nvidia). Il rischio di stagflazione (cioè, crescita del PIL bassa, accompagnata da inflazione) negli Stati Uniti è diventato il principale argomento di discussione. L'aumento dell'incertezza pesa sulla crescita, e la reazione di politica monetaria sarà quella di abbassare il costo del denaro e migliorare la fiducia dei consumatori americani, che è in discesa. Questo potrà accadere quando le attese di recessione saranno aumentate e l'inflazione sarà ritenuta in discesa.

La Borsa USA ha perso lo slancio che l'aveva caratterizzata negli ultimi tempi; da inizio 2025 l'indice tedesco DAX ha guadagnato il 15% mentre S&P500 ha perso il 2%.

La narrazione ufficiale descrive semplicemente una riallocazione della ricchezza su attivi trascurati nell'ultimo periodo o sui quali per lungo tempo ha gravato una situazione specifica sfavorevole: si pensi all'Europa, poco dinamica a causa del mercato del lavoro non flessibile, della bassa innovazione su tecnologie ad alto valore aggiunto, delle poche risorse energetiche disponibili e della frammentazione politica/decisionale. Anche la Cina, che dopo il Covid non era riuscita a riprendere il ruolo di fabbrica del mondo e tornare sui livelli di surplus commerciale e crescita degli ultimi venti anni, è ritornata tra le destinazioni preferite dagli investitori.

Gli investitori insomma stanno realizzando parte dei profitti accumulati sui titoli americani in portafoglio, spinti dall'aspettativa di qualche ulteriore ribasso. Pur osservando i cambiamenti nelle dinamiche macroeconomiche mondiali l'aspettativa sarebbe di una ripresa soddisfacente dei corsi azionari nei prossimi trimestri (probabilmente il terzo e quarto trimestre del 2025), con tassi dei Treasuries americani in discesa dal 4.39% attuale (e prezzi dei Treasuries quindi in aumento).

D'altra parte, però, alcuni analisti più pessimisti ritengono che non si tratti solo di una bolla che si sta sgonfiando. Ritengono bensì che all'orizzonte inizino a vedersi le ombre della possibile perdita di ruolo da parte del dollaro.

Larry Summers, economista ex direttore del Consiglio Economico Nazionale, Stephen Miran economista americano ex consulente del Tesoro americano, e Martin Wolf, eccellenza del Financial Times, hanno recentemente illustrato come l'indebolimento dello status di valuta di riserva innescherebbe una spirale di svalutazione progressiva del dollaro e perdita di valore degli asset americani.

Il dollaro è stato storicamente sopravvalutato, cosa che ha impattato pesantemente sul settore manifatturiero americano (se una valuta è forte, gli esportatori del Paese subi-



La Borsa USA ha perso lo slancio che l'aveva caratterizzata negli ultimi tempi; da inizio 2025 l'indice tedesco DAX ha guadagnato il 15% mentre S&P500 ha perso il 2%.

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO...SEGUE

Si è creato un trade-off per gli USA: da un lato la possibilità di finanziamenti a buon prezzo e potenza finanziaria globale, dall'altro un indebolimento dei settori industriali/ manifatturieri domestici. Come salvare capra e cavolo? Secondo Stephen Miran, si tratta di ritornare ad un sistema di gestione dei tassi di cambio.

scono uno svantaggio competitivo a causa dei propri prodotti che risultano più costosi all'estero), e ha beneficiato invece il settore finanziario (un investimento in dollari vale di più, se il dollaro si apprezza, a parità di altri fattori).

Ma quali sono i requisiti per essere una valuta di riserva?

- deve essere ritenuta sicura, ovvero poco fluttuante, o preferibilmente fluttuante all'insù: quindi deve essere emessa da una Banca Centrale affidabile, di un Paese geograficamente grande ed economicamente in surplus.

- deve essere liquida, ovvero accettata universalmente in conversione con altre valute.

Il Dollaro Americano risponde a questi requisiti. I Paesi Emergenti scelgono di proteggersi da possibili crisi finanziarie acquistando dollari; altri Paesi scelgono di investire il loro alto risparmio su valute che ritengono molto sicure; altri Paesi ancora, dato il loro modello economico basato sull'export verso gli USA, accumulano un surplus di riserve in dollari.

Alla fine, la domanda di titoli americani e di riserve in valuta estera ha creato una sopravvalutazione del dollaro rispetto alla bilancia dei pagamenti, e quindi un deficit di conto corrente in America.

Si è creato un trade-off per gli USA: da un lato la possibilità di finanziamenti a buon prezzo e potenza finanziaria globale, dall'altro un indebolimento dei settori industriali/manifatturieri domestici. Come salvare capra e cavolo? Secondo Stephen Miran, si tratta di ritornare ad un sistema di gestione dei tassi di cambio.

Trump probabilmente ambisce alla svalutazione del dollaro, che potrebbe essere realizzata ad esempio:

1. attraverso politiche fiscali restrittive e politiche monetarie espansive, ma questa combinazione cozza con il programma di tagli delle imposte sui redditi che ha già promesso.
2. forzando la Federal Reserve a far scendere il valore del dollaro, ma questa strada avrebbe effetti disastrosi sull'inflazione. Il rischio sarebbe quello di ulteriore massiccia emissione di debito americano da parte del Tesoro, di inflazione in risalita e conseguenti problemi sociali.
3. applicando tariffe rilevanti.

Da sole, le tariffe farebbero salire ulteriormente il valore del dollaro. Diverso invece se alle tariffe e alla gestione del tasso di cambio si affiancassero accordi internazionali: di importanza dirimente saranno i dettagli di cosiddetti "accordi di Mar-a-Lago".

Emergono due aspetti fondamentali. Uno è l'aspetto della credibilità per il lungo termine degli "accordi". Il secondo è l'aspetto economico: viene immaginato uno scenario in cui le Banche Centrali dei Paesi "amici" accettino di convertire le proprie obbligazioni USA, attualmente con scadenza a breve termine, in obbligazioni a lunghissimo termine (a 100 anni) o irredimibili. Ciò permetterebbe agli USA di reiterare il modus operandi caratterizzato da politiche monetarie e fiscali entrambe espansive.

Per appianare il deficit di cassa senza sacrificare gli investimenti, gli USA dovrebbero aumentare il tasso di risparmio del 3% del Pil almeno (\$850bn). In questo modo riuscirebbero anche a ridurre a metà il deficit fiscale. Portando il calcolo all'estremo, è stato stimato che una tariffa del 50% su qualsiasi importazione potrebbe generare \$780bn all'anno.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: "A user's guide to Restructuring the Global Trading System" di Stephen Miran per Hudson Bay Capital, Financial Times, CNBC.com, Reuters.com, Bloomberg.com, Unicredit research, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting)



MAERSK - LA PRIMA SPEDIZIONE DAL GIAPPONE TRA-MITE IL MIDDLE CORRIDOR

Dalla città giapponese di Nagoya, le merci sono state trasportate via mare a Qingdao (Cina), quindi via treno fino a Xian, centro logistico interno cinese, per poi proseguire via ferrovia attraverso la Georgia (Poti) e raggiungere infine Ambarli, in Turchia, via Mar Nero.

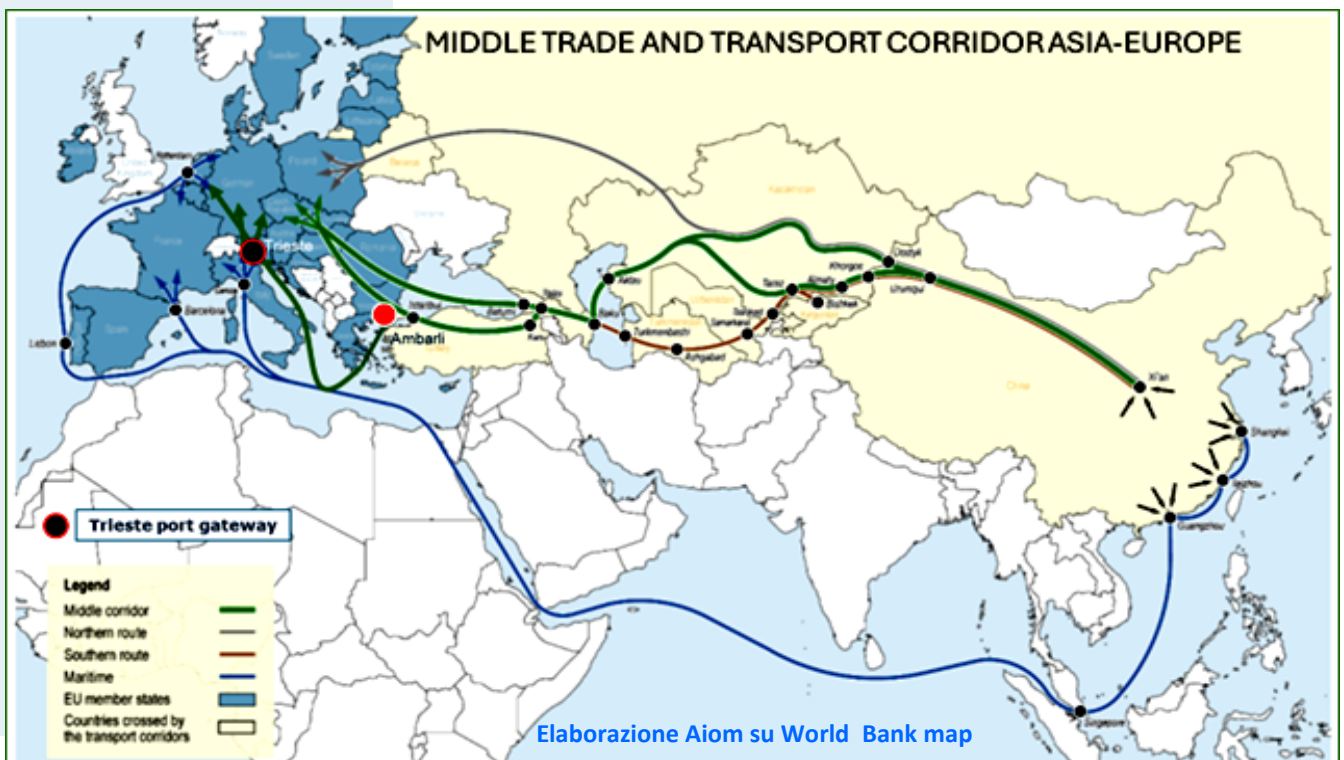
Maersk ha annunciato un significativo progresso nella logistica multimodale ferroviaria transfrontaliera, con la prima spedizione di prova dal Giappone attraverso il Middle Corridor, collegando senza soluzione di continuità Asia ed Europa.

Questa spedizione di successo evidenzia il potenziale del Middle Corridor (argomento da noi affrontato in diversi numeri della newsletter 2024), offrendo soluzioni logistiche integrate end-to-end, affidabili e innovative a livello globale.

Min Young Kim, responsabile della gestione dei rischi del carico e dei trasporti transfrontalieri presso Maersk North East Asia, ha affermato: *"Il Middle Corridor rappresenta un'opportunità inestimabile per le aziende sudcoreane e giapponesi che esportano in Europa, offrendo una soluzione logistica affidabile ed efficiente che migliora la resilienza della supply chain e riduce i tempi di transito. In particolare, i governi di Giappone e Corea del Sud hanno supportato strategicamente questo risultato dal punto di vista della diversificazione e del rafforzamento della logistica internazionale che può sostituire i mezzi e le rotte di trasporto convenzionali. Riteniamo che questa rotta diventerà una componente fondamentale della strategia commerciale internazionale della Corea del Sud e del Giappone e siamo entusiasti di supportare i nostri clienti nell'utilizzo di questo servizio innovativo"*.

Dalla città giapponese di Nagoya, le merci sono state trasportate via mare a Qingdao (Cina), quindi via treno fino a Xian, centro logistico interno cinese, per poi proseguire via ferrovia attraverso la Georgia (Poti) e raggiungere infine Ambarli, in Turchia, via Mar Nero.

La Turchia diventa, così, il principale beneficiario di questa iniziativa, che vede il porto di Ambarli consolidare la sua posizione come punto di ingresso privilegiato per le merci asiatiche verso l'UE ed in particolare verso il porto di Trieste, dove il Gruppo Grimaldi, ha da pochi mesi inaugurato un nuovo servizio marittimo verso la Turchia, recentemente potenziato con l'impiego di una terza nave, servizio che va ad affiancare i collegamenti già operati da DFDS (vedi newsletter Nr.7_2024).



NOTIZIE FLASH

AUTOASSESS OPEN CALL: SOLUZIONI TECNOLOGICHE INNOVATIVE PER IL SETTORE MARITTIMO

AUTOASSESS è un progetto cofinanziato dall'UE che sfrutta l'intelligenza artificiale e la robotica per eseguire ispezioni delle navi, rimuovendo ispettori umani da aree pericolose, cisterne e stive.

Il bando offre finanziamenti fino a € 100.000 per tecnologie, come i droni, utilizzabili in ambito marittimo. I candidati ammissibili potranno fare domanda individualmente o in consorzi di due soggetti.

L'innovazione principale di AUTOASSESS si concentra sull'ispezione completamente autonoma delle navi.

Le sfide principali, che si riferiscono a specifici ambiti tecnologici, includono:

- Sviluppare un sistema di comunicazione wireless ad alta larghezza di banda e bassa latenza per il controllo remoto dei droni in ambienti complessi.
- Progettare e sviluppare un drone miniaturizzato con una telecamera stereo per un'elaborazione dei dati in tempo reale.
- Creare un'interfaccia operatore ad alto TRL (Technology Readiness Level) per ispezioni autonome in ambienti marittimi.
- Progettare un trasduttore ad ultrasuoni multielemento per il rilevamento di crepe in pareti di serbatoi e scafi di navi.
- Sviluppare una soluzione hardware per la sincronizzazione precisa dei dati provenienti da sensori multipli su un drone AUTOASSESS.

I partecipanti avranno anche accesso a un team di esperti, formazione, mentorship e infrastrutture di test.

Beneficiari: PMI, Startup

Scadenze: Data chiusura 24/04/2025

Area: Unione Europea

Per maggiori dettagli vai al Link: <https://autoassess.eu/open-call-1/>

CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF2) 2021-2027: APERTA UNA CONSULTAZIONE SULLA VALUTAZIONE DEL PROGRAMMA

C'è tempo fino al 28 maggio per partecipare alla consultazione pubblica avviata dalla Commissione Europea per raccogliere il parere degli stakeholder sull'attuazione del Connecting Europe Facility 2 (CEF 2), il principale programma di finanziamento dell'UE per le infrastrutture strategiche nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale.

Nel settore del trasporto, CEF2 supporta progetti infrastrutturali per migliorare la connettività transfrontaliera, eliminare colli di bottiglia e creare collegamenti mancanti, così come progetti per sviluppare infrastrutture per carburanti alternativi, migliorare la digitalizzazione e la sicurezza stradale.

La consultazione mira a raccogliere osservazioni sull'efficacia, l'efficienza, la rilevanza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE del programma CEF2 dal 2021 al 2024. Gli stakeholder consultati includono Stati membri, promotori di progetti, istituzioni finanziarie e futuri utenti delle infrastrutture cofinanziate dal programma.

Le osservazioni raccolte contribuiranno a migliorare il programma e a guidare la sua futura attuazione, e potranno essere forniti fino al 28 maggio 2025.

Per maggiori dettagli vai al

Link: [Connecting Europe Facility 2021-2027 – interim evaluation](#)



NOTIZIE FLASH

TORNA LA LIBERTY LINES: AL VIA A FINE GIUGNO L'ALISCAFO PER LA COSTIERA ISTRIANA

Dopo un solo anno di stop e a seguito di una stringente procedura negoziata (attivata dopo che la gara pubblica era andata deserta), l'Amministrazione regionale è riuscita nel non facile intento di ripristinare il collegamento estivo con aliscafo della Liberty Lines tra Trieste e la costiera istriana. Secondo le notizie che sono state sin qui fornite, l'affidamento ha una durata triennale per un importo complessivo di circa 4,5 milioni di euro.

Le destinazioni sono quelle usuali: Pirano (Slovenia), Parenzo, Rovigno e Lussinpiccolo (Croazia). Gli orari precisi delle corse sono ancora in via di definizione. Anche il mezzo è quello che si è già cimentato con successo su questa rotta, ovvero il monocarena "Marco M" che trasporta 180 passeggeri e 20 biciclette, con una velocità massima di 30 nodi e che nelle precedenti esperienze di viaggio tra Trieste e l'Istria non ha mai dato problemi.

A inizio giugno il mezzo raggiungerà Trieste per garantire l'avvio delle corse col prossimo 26 giugno, con l'obiettivo di replicare (e se possibile) superare gli ottimi risultati riscontrati nel 2023. Che dire? Si confida che tutto vada per il meglio perché offrire la comoda via marittima per raggiungere alcune rinomate località costiere istriane (ed attrarre, nel percorso inverso, nuovi turisti verso Trieste) rientra appieno nella promozione della mobilità sostenibile pienamente sposata dall'Amministrazione regionale.

Un'unica criticità è opportuno evidenziare: infatti, come per il passato, la partenza e l'arrivo dell'aliscafo avverranno alla stazione passeggeri del Molo IV la cui attuale accessibilità è fortemente limitata dai vari cantieri tuttora presenti in zona. Vista la situazione, si suggerisce a chi di dovere l'apposizione per tempo di una idonea cartellonistica che indirizzi i turisti alla stazione passeggeri con un percorso chiaro ed agevole.





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:

Mauro Zinnanti, Giovanna Visco, Diego Stinco, Maria Di Florio, Giulia Borrini, Danilo Stevanato.

