



NEWSLETTER NR. 8_2021

AVVIATA LA CONSULTAZIONE PUBBLICA DA PARTE DELLA UE SUL PROGETTO DI REVISIONE DELLE LINEE GUIDA SUGLI AIUTI DI STATO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

Il 1 ottobre u.s. la Commissione ha lanciato ufficialmente il progetto di revisione delle linee guida sugli aiuti di stato al settore ferroviario, che include anche la proposta di nuova esenzione da notifica.

L'iniziativa si basa sull'esito del "Controllo dell'adeguatezza" delle norme in materia di aiuti di Stato, che la Commissione ha avviato nel 2019 e concluso nel 2020, nell'ambito del pacchetto di modernizzazione degli aiuti di Stato.

I risultati del controllo dell'adeguatezza, pubblicati da parte della Commissione nell'ottobre 2020, hanno evidenziato che le norme oggetto di valutazione sono ancora ampiamente adatte allo scopo. Tuttavia talune disposizioni hanno bisogno di essere

riviste, anche mediante chiarimenti, ulteriori razionalizzazioni e semplificazioni, nonché modifiche, al fine di tenere conto dei recenti sviluppi a livello legislativo, delle priorità attuali, dell'evoluzione dei mercati e degli sviluppi tecnologici.¹

Il controllo dell'adeguatezza ha riguardato anche le linee guida relative alle imprese ferroviarie del 2008² che, fino ad oggi, non sono state riviste nell'ambito della modernizzazione degli aiuti di Stato.

A tal fine si è reso opportuno procedere a una valutazione, in considerazione degli sviluppi del diritto dell'UE e della prassi consolidata della Commissione, che ha esaminato se le norme siano ancora adatte allo scopo, anche alla luce del Green

SOMMARIO

Avviata la consultazione pubblica della UE sulla revisione degli aiuti al trasporto ferroviario.1-4

"Grid-Port" (o Porto a Rete) Come lo stanno costruendo l'Autorità di Sistema Portuale del M.A.O. e la Regione Friuli Venezia Giulia.....5-7

Import export Asiatico e Taliban, l'Emirato non intralcia gli affari USA, Cina, Russia.....8-10

NOTIZIE FLASH

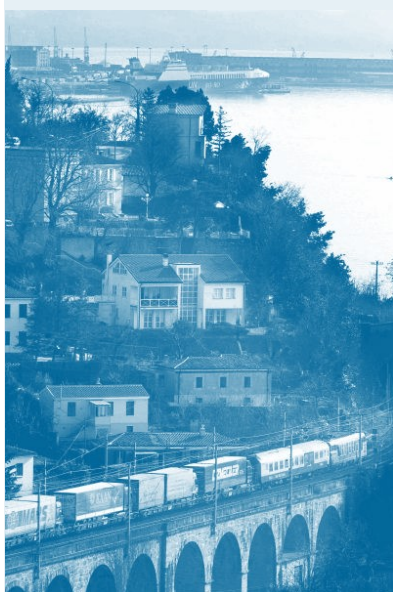
Regione F.V.G. - Fondo di rotazione per la progettazione di opere pubbliche.....11

AVVIATA LA CONSULTAZIONE ... SEGUE



Quali sono quindi gli obiettivi che la Commissione si prefigge con la revisione delle Linee guida?

L'obiettivo generale è quello di garantire un controllo efficace ed efficiente degli aiuti di Stato in un quadro di disposizioni snelle e semplificate che aiutino il settore ferroviario ad aumentare la propria competitività attraverso una concorrenza leale, spostando nel contempo l'equilibrio tra i diversi modi



Deal europeo, della nuova strategia industriale e della strategia digitale della Commissione stessa.

Relativamente poi al settore dei trasporti, poiché gli orientamenti sono stati adottati ormai più di 12 anni fa, la Commissione ha ritenuto opportuno avviare il processo di revisione delle Linee guida ferroviarie (RGL) attraverso una "Valutazione di Impatto Iniziale"³ al fine di informare tutti i cittadini e i portatori di interesse sui piani della Commissione, in modo da consentire loro di fornire un feedback sull'iniziativa e di partecipare efficacemente alle future attività di consultazione. Nello specifico, è emerso che le attuali RGL non sarebbero in grado di contribuire efficacemente al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi fissati nell'agenda del "Green Deal" e inoltre gli obiettivi politici individuati nella "Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente" rimarrebbero irrisolti, in mancanza della prevista revisione.

In aggiunta a quanto detto sopra, la revisione delle "Linee Guida relative alle imprese ferroviarie" garantirebbe che le sovvenzioni siano mantenute al minimo per evitare distorsioni indebite nel settore ferroviario, sostenendo nel contempo il passaggio tra le diverse modalità di trasporto, nonché soluzioni di trasporto più sostenibili. Per di più, l'aggiornamento e l'estensione della portata delle misure di aiuto a sostegno di soluzioni di trasporto più sostenibili avranno un notevole effetto moltiplicatore a causa dell'elevato numero di attori economici coinvolti nella catena logistica.

In definitiva la Commissione, nel semplificare le procedure in materia di aiuti di stato, mira a ridurre l'onere amministrativo a carico degli Stati membri in relazione alle misure di aiuto a sostegno del trasferimento modale delle merci dalla strada e, più in generale, da modalità e soluzioni di trasporto più inquinanti a quelle meno inquinanti e più sostenibili, in linea con l'articolo 93 del trattato TFUE.

Quali sono quindi gli obiettivi che la Commissione si prefigge con la revisione delle Linee guida?

L'obiettivo generale è quello di garantire un controllo efficace ed efficiente degli aiuti di Stato in un quadro di disposizioni snelle e semplificate che aiutino il settore ferroviario ad aumentare la propria competitività attraverso una concorrenza leale, spostando nel contempo l'equilibrio tra i diversi modi di trasporto.

Pertanto, in considerazione delle priorità dell'UE stabilite nell'agenda del Green Deal, le nuove norme dovrebbero:

- estendere l'ambito di applicazione degli orientamenti ferroviari, in particolare per includere tutti gli operatori di trasporto interessati nella catena intermodale che contribuiscono al trasferimento modale delle merci dalla strada;
- semplificare le procedure di aiuto al coordinamento dei trasporti, anche attraverso un'esenzione per categoria, che comportano un rischio limitato di distorsioni della concorrenza, esentando così gli Stati dall'onere amministrativo legato alle procedure di notifica preventiva. (v. Tabella di marcia corrispondente)⁴.

A questo proposito si richiama l'attenzione sull'importanza di quest'ultima proposta di revisione, considerato che gli aiuti di stato al settore ferroviario non rientrano al momento tra quelli esentabili dall'obbligo di notifica. Dunque la Commissione ritiene che, sulla base della significativa esperienza maturata negli anni su come progettare misure compatibili con il mercato interno, gli Stati membri dovrebbero essere esentati dall'onere amministrativo legato alle procedure di notifica preventiva.



AVVIATA LA CONSULTAZIONE ... SEGUE

Pertanto, a fronte degli obiettivi di cui sopra, la valutazione d'impatto affronterà le seguenti questioni e svilupperà opzioni politiche che esplorino le seguenti possibili azioni:

- **aiuti al coordinamento dei trasporti:** estendere il campo di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato per sostenere il trasferimento modale a soluzioni di trasporto più sostenibili;
- **aiuti per acquisto di materiale rotabile e navi della navigazione interna (IWW):** chiarire le regole per il finanziamento del materiale rotabile ferroviario nei mercati liberalizzati nonché per promuovere il finanziamento delle navi della navigazione interna;
- **compensazione del servizio pubblico ai servizi di trasporto ferroviario:** definire norme sugli aiuti di Stato in materia di compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel trasporto merci per ferrovia e, se necessario, integrare le norme applicabili al trasporto passeggeri (per le misure non contemplate dalle norme esistenti);
- **aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione** delle imprese ferroviarie: definire regole che introducano alcune deroghe alle norme generali in materia di salvataggio e ristrutturazione per tener conto delle specificità del settore ferroviario;
- **trasparenza finanziaria delle im-**

prese verticalmente integrate: aumentare la certezza del diritto circa l'interazione tra i principi generali e settoriali esistenti che regolano i flussi finanziari all'interno delle imprese verticalmente integrate.

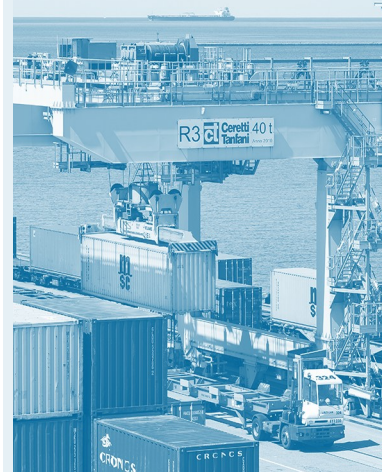
In aggiunta a quanto detto sopra, sarà poi necessario tener presente su quali dati e/o strumenti e con quale modalità la Commissione si prefigge di legiferare meglio e snellire il processo in questione.

Innanzitutto va detto che, secondo la pianificazione preliminare, l'iter della valutazione d'impatto a sostegno della revisione dovrebbe essere completato nel quarto trimestre del 2023.

L'iniziativa si baserà sulle informazioni già disponibili (come le opinioni dei portatori di interesse), raccolte durante il controllo dell'adeguatezza e raccoglierà nuove prove e dati quantitativi, anche attraverso interviste, riunioni, discussioni e scambi con le autorità concedenti degli Stati membri, esperti del settore e parti interessate, nonché uno studio di supporto.

La Commissione è quindi interessata a conoscere il parere del pubblico sulla legislazione e sulle politiche attualmente in fase di sviluppo, attraverso la Consultazione dei cittadini e dei portatori di interesse. A tal fine l'iter di Valutazione di impatto iniziale prevede le seguenti attività:

L'iniziativa si baserà sulle informazioni già disponibili (come le opinioni dei portatori di interesse), raccolte durante il controllo dell'adeguatezza e raccoglierà nuove prove e dati quantitativi, anche attraverso interviste, riunioni, discussioni e scambi con le autorità concedenti degli Stati membri, esperti del settore e parti interessate, nonché uno studio di supporto.



AVVIATA LA CONSULTAZIONE ... SEGUE

- **Consultazione di 4 settimane** – scadenza 29 ottobre 2021 - per fornire feedback sulla valutazione d'impatto iniziale (Q4/2021) e consultazione pubblica di 12 settimane rivolta a tutti i portatori di interesse su un questionario (Q4/2021). I portatori di interesse sono invitati ad inviare le proprie risposte direttamente al questionario sulla pagina ufficiale delle consultazioni pubbliche della Commissione europea: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say>.

- **Consultazione pubblica di 8 settimane** rivolta a tutti i portatori di interesse sulla bozza delle linee guida ferroviarie riviste. I portatori di interesse saranno informati della consultazione sulla pagina ufficiale delle consultazioni pubbliche della Commissione europea:

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say> e sul sito web della DG Concorrenza: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>

- **Incontro con gli Stati membri**, e in particolare con le autorità nazionali e regionali competenti coinvolte nella concessione degli aiuti, per raccogliere feedback sul progetto di revisione delle RGL. Un invito alla riunione sarà inviato ufficialmente a tempo debito a tutti gli Stati membri tramite le Rappresentanze permanenti.

- **Incontri con altri portatori di interesse**, tra cui le associazioni imprenditoriali, organizzazioni dei consumatori, aziende, ONG e organizzazioni ambientali. Una consultazione con gli Stati membri dell'UE sul progetto di RGL durante una riunione multilaterale.

- **Oltre a quanto sopra, i portatori di interesse sono anche invitati a fornire un feedback alla presente valutazione d'impatto iniziale.**

Per concludere, poiché gli aiuti di Stato diventano sempre più rilevanti, anche alla luce del Green Deal europeo, e l'analisi è sempre più complessa in quanto include più modalità di trasporto e più attori, le linee guida dovrebbero senz'altro trarre vantaggio da una loro semplificazione.

Il trasferimento modale alla ferrovia non diventerà realtà semplicemente ribadendo le stesse politiche dell'ultimo decennio; i colli di bottiglia e i fallimenti del mercato sono ben noti in questa fase, così come i vantaggi competitivi della ferrovia sulle altre modalità di trasporto.

Gli aiuti di Stato possono e devono quindi essere utilizzati per eliminare gli ostacoli che impediscono il pieno sfruttamento dei vantaggi competitivi delle ferrovie.

N.B.

La valutazione d'impatto iniziale è fornita solo a scopo informativo. Non pregiudica la decisione finale della Commissione sulla prosecuzione di questa iniziativa o sul suo contenuto finale.

Tutti gli elementi dell'iniziativa descritti dalla valutazione d'impatto iniziale, compresa la sua tempistica, sono soggetti a modifiche.

Note

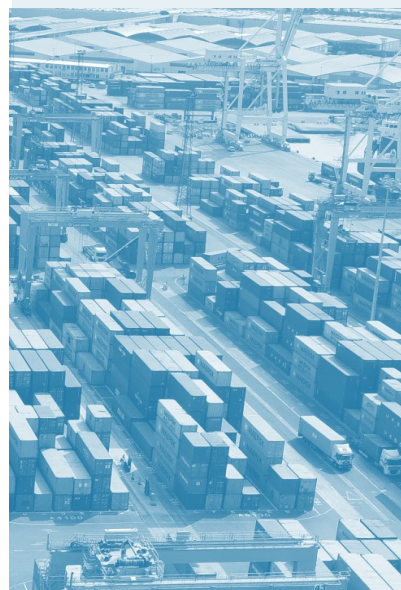
¹ Relazione sulla politica di concorrenza 2020 - COM(2021) 373 final

² GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13

³ Il documento è scaricabile al seguente link: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13154-Rail-transport-revision-of-State-aid-guidelines_en

⁴ Il documento è scaricabile al seguente link: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Greener-land-transport-simplified-state-aid-rules-New-Land-Transport-Enabling-Regulation_en

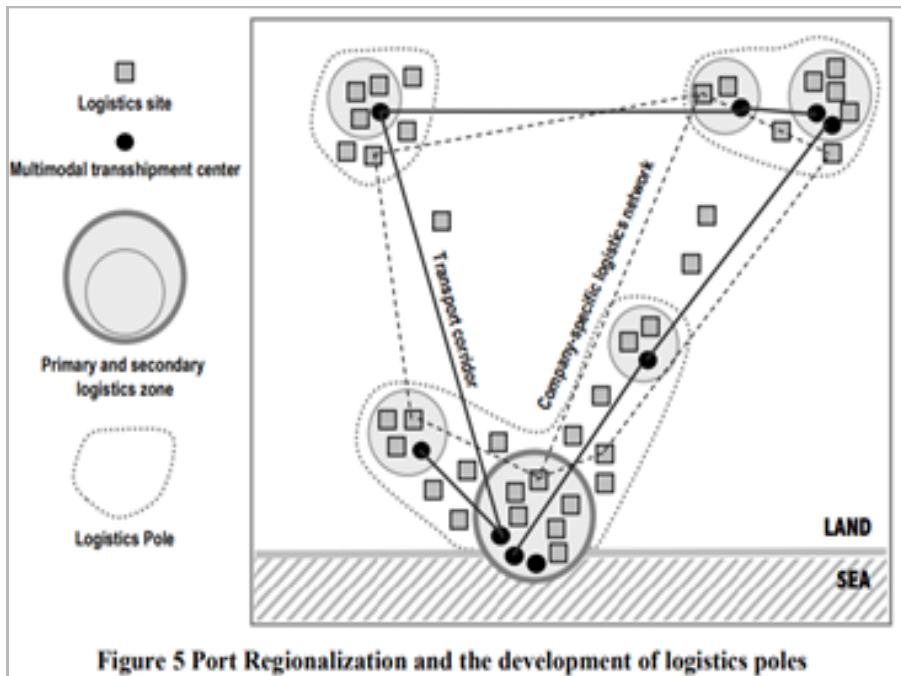
...poiché gli aiuti di Stato diventano sempre più rilevanti, anche alla luce del Green Deal europeo, e l'analisi è sempre più complessa in quanto include più modalità di trasporto e più attori, le linee guida dovrebbero senz'altro trarre vantaggio da una loro semplificazione



“GRID PORT” (O “PORTO A RETE”) - COME LO STANNO COSTRUENDO L’AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL M.A.O. E LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

Nella Newsletter n. 1 ci siamo soffermati a considerare come il “porto a rete” (nel nostro caso il sistema Trieste/Monfalcone e in prospettiva Porto Nogaro) va costruito cercando di estendere la catchment area dei porti nella maniera più ampia possibile, stabilendo relazioni ferroviarie regolari a livello infra-regionale, con le aziende produttive regionali e con bacini di traffico in territori storicamente appartenenti al retroterra del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale (Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Baviera, Italia settentrionale), trasformando gradualmente quello che è un Hinterland geo-politico “virtuale” in un Hinterland geo-economico “effettivo”.

Il concetto di “porto a rete”, come concepito dall’AIOM, si inserisce all’interno del processo generale in atto della “regionalizzazione dei porti” (“port regionalization”), che illustri economisti e geografi dei trasporti come Theo Notteboom e Jean-Paul Rodrigue descrivono e teorizzano da diversi anni¹. Già nel 2007 i due ricercatori sottolineavano come “la fase della regionalizzazione dei porti possa condurre la prospettiva dello sviluppo di un porto a una scala geografica più ampia, oltre il perimetro del porto stesso (ne è una prova la recente riapertura della sede di rappresentanza dell’AdSP MAO a Budapest, N.d.A.), [...] ed è caratterizzata da una forte interdipendenza funzionale e uno sviluppo congiunto tra un determinato centro di carico e specifiche piattaforme logistiche multimodali nel suo hinterland, creando una rete regionale di punti di carico”.



In questo ulteriore contributo vogliamo mettere a fuoco in particolare il nostro contesto regionale, che può essere considerato come uno dei nuclei “embrionali” del processo sopra descritto. Quando prospettiamo il sistema logistico della Regione Friuli Venezia Giulia attraverso la dicitura di “Porto a rete” (“Grid port”) lo

.....illustri economisti e geografi dei trasporti come Theo Notteboom e Jean-Paul Rodrigue descrivono e teorizzano da diversi anni¹. Già nel 2007 i due ricercatori sottolineavano come “la fase della regionalizzazione dei porti possa condurre la prospettiva dello sviluppo di un porto a una scala geografica più ampia, oltre il perimetro del porto stesso.....

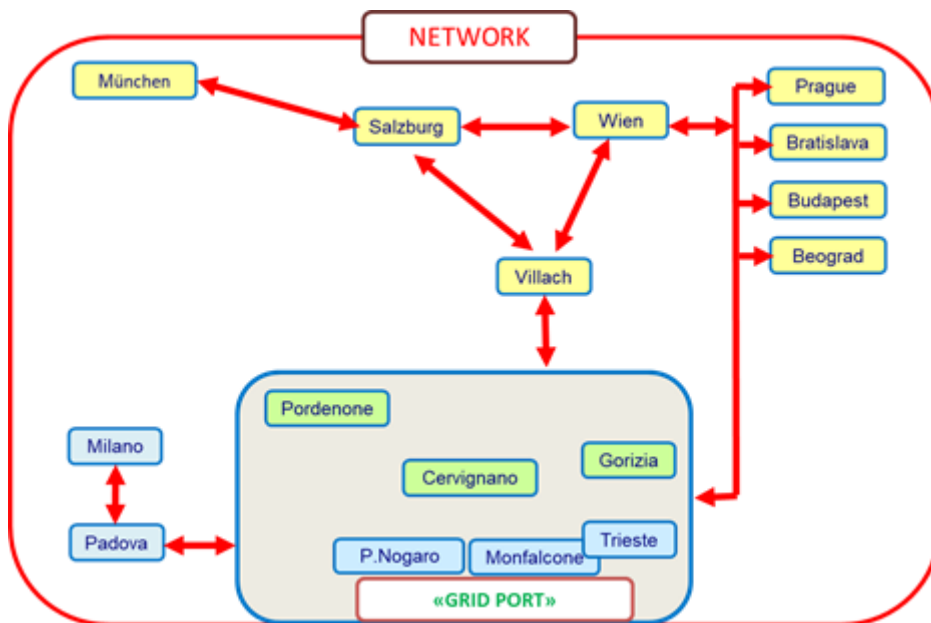


“GRID PORT” (O “PORTO A RETE”)..... SEGUE

facciamo con un’idea ben precisa: *i nodi* della rete sono i porti e i terminal intermodali interni al territorio regionale (facenti capo alle aziende produttive delle aree industriali contermini) e *la maglia* è costituita dai collegamenti d tipo “shuttle” tra i nodi della rete.

Per rendere il concetto di “Grid port” prendiamo in prestito un’immagine tratta dall’edilizia; in edilizia si usa comunemente armare le pavimentazioni con una rete elettrosaldata, ovvero una griglia metallica che ha, tra le altre, la funzione di assorbire e distribuire uniformemente gli sforzi che le vengono trasmessi. Analogamente, nell’attività logistica, riteniamo che si crei una rete tra i “nodi” in cui avviene la movimentazione delle unità di carico - in forma razionalizzata e omogenea - e che questa possa assorbire e distribuire uniformemente le sollecitazioni che provengono dalla domanda collettiva di trasporto merci e ottimizzare le capacità di risposta dell’intero sistema.

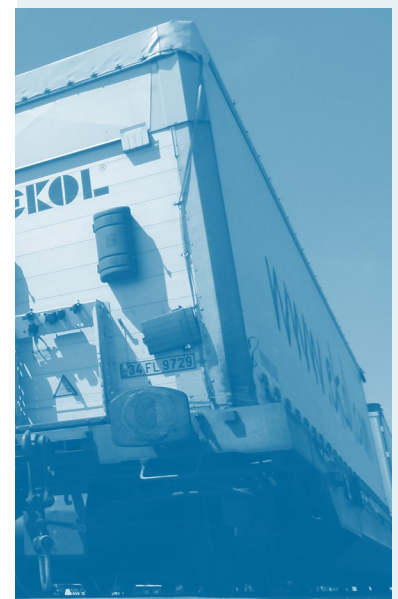
Ovviamente per tali sollecitazioni si intendono sia quelle interne alla Regione sia quelle esterne di relazione con il mercato di riferimento: il “Grid port” regionale crea una piattaforma che si connette al più esteso network di trasporti italiano ed europeo (come riportato nel già menzionato articolo della Newsletter 01).

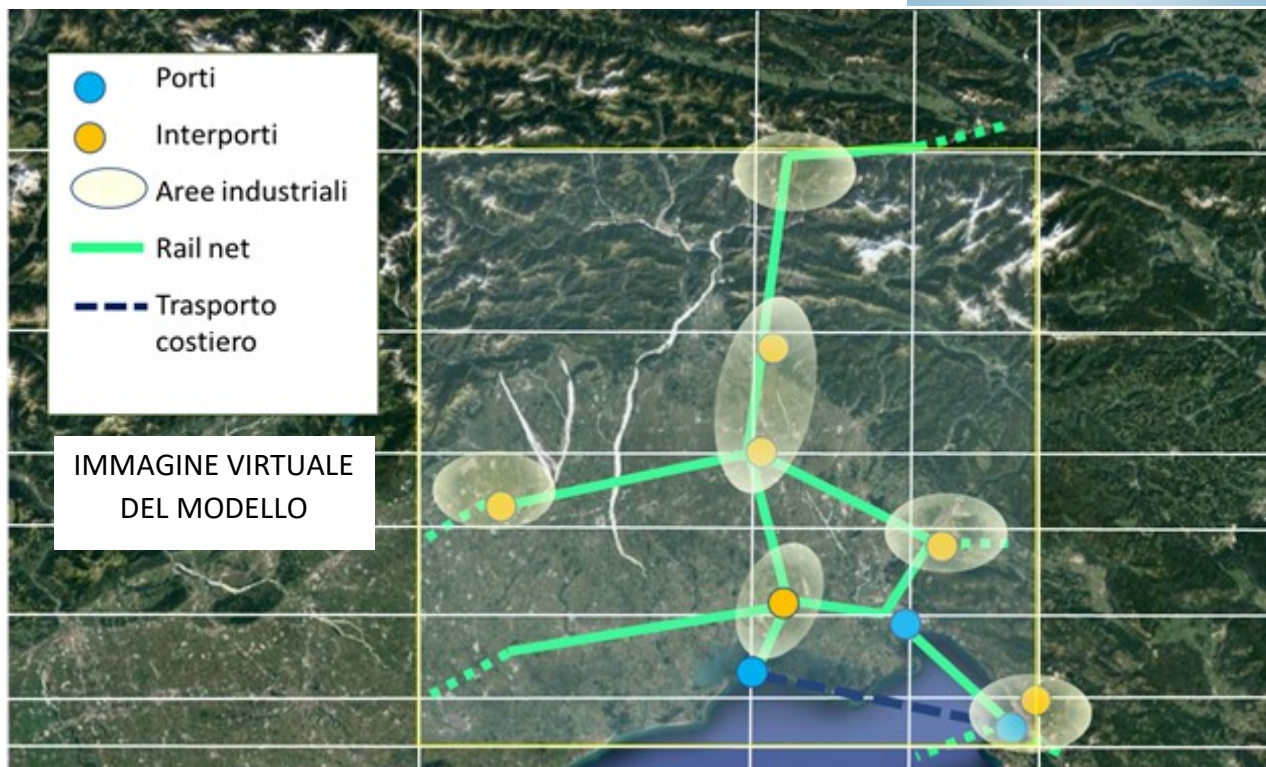


Distribuire le sollecitazioni uniformemente è un’opportunità per ciascuno dei nodi logistici del territorio. Un terminal intermodale interno, se innestato nella griglia, può beneficiare di flussi di traffico di origine marittima con i quali non aveva alcuna relazione al momento della sua costituzione; analogamente, anche un porto marittimo connesso può avere un ruolo attivo all’interno di relazioni totalmente terrestri, dalle quali ovviamente in precedenza non era mai stato interessato.

La Regione Friuli Venezia Giulia e l’Autorità di Sistema Portuale del M.A.O. hanno l’obiettivo di creare e consolidare il “grid port” regionale, sulla falsariga del modello virtuale rappresentato nell’immagine che segue: ogni nodo (Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Gorizia, Cervignano, Pordenone ecc.) rappresenta un

.....in edilizia si usa comunemente armare le pavimentazioni con una rete elettrosaldata, ovvero una griglia metallica che ha, tra le altre, la funzione di assorbire e distribuire uniformemente gli sforzi che le vengono trasmessi...





nodo essenziale della griglia e per il consolidamento della "maglia" i collegamenti tra gli stessi nodi, attraverso operazioni di trasferimento effettuate con modalità (ferroviaria e marittimo-costiera) che consentono economie di scala e che sono sostenibili dal punto di vista ambientale, sono promossi dalla Regione.

In che modo? La Regione Friuli Venezia Giulia è stata tra le prime, in Italia, a emettere sin dal 2004 provvedimenti di legge a sostegno di questa tipologia di trasporti intermodali e "shuttle" costieri, supportando sia l'infrastrutturazione sia l'avvio di nuovi servizi; attualmente sta provvedendo al rinnovo periodico di questi provvedimenti, presso gli uffici competenti della Commissione Europea.

Come già ampiamente da noi sinora sostenuto, concludiamo ribadendo che il porto a rete non cade dal cielo, va costruito, e queste iniziative della Regione F.V.G. vanno esattamente in questa direzione.

- 1) Notteboom, T.E. and Rodrigue, J-P. (2007) 'Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains', in Wang, J., Olivier, Notteboom, B.S.T. (Ed.): Ports, Cities and Global Supply Chains, pp.51-66, Ashgate Publishing Limited, Aldershot, Hampshire.

La Regione Friuli Venezia Giulia è stata tra le prime, in Italia, a emettere sin dal 2004 provvedimenti di legge a sostegno di questa tipologia di trasporti intermodali e "shuttle" costieri



IMPORT/EXPORT ASIATICO E TALIBAN: L'EMIRATO NON INTRALCIA GLI AFFARI USA, CINA, RUSSIA

Su questo tema, riportiamo di seguito l'intervista rilasciata il 6 ottobre scorso dal Consigliere Delegato dell' AIOM, Diego Stinco al periodico "Momento Finanza" (www.momentofinanza.it) a cura del giornalista Giovanni Cirone:

Premessa:

Appena a dicembre scorso, un corridoio commerciale denominato Lapis Lazuli era stato dischiuso. Dall'insediamento di Torghundi, centro afghano sul confine turkmeno, sparute colonne di tir si erano dirette verso Ashgabat: destinazione, porto di Turkmenbashi, sul mar Caspio. Oggi, però, l'Afghanistan è un emirato islamico, con targa talebana.

L'imposizione di un modello e i traffici commerciali

La sconfitta dell'esportazione della democrazia da parte dell'Occidente si può qui tradurre anche in uno scacco per traffici commerciali Est/Ovest?

Più che di esportazione della democrazia parlerei d'imposizione di un modello.

Un modello per noi totalmente metabolizzato ma che – applicato in contesti culturali, sociali, storici, profondamente diversi – provoca reazioni impensabili e certamente violente. Ciò detto, a mio avviso l'impatto sui traffici economici e trasportistici si rivelerà modesto, in quanto gli attori stessi continueranno a muoversi indipendentemente dalla situazione di controllo politico del paese.

Quindi, persino commercialmente, se tutto cambia non cambia nulla?

Le ricordo che il corridoio Lapis Lazuli è stato sponsorizzato e lanciato dalla Asian Development Bank, che include tra i soci fondatori i pesantissimi Usa e Giappone, come anche l'Italia ed altri Paesi Eu e – se ciò non bastasse – anche la Cina, che è entrata successivamente con la benedizione statunitense. Insomma, c'è tutto l'interesse che il Corridoio funzioni; e anche presto.

Visto che lo ha sottolineato, a quanto pare sul Lapis Lazuli l'Asian Development Bank avrebbe investito circa 2mld di dollari, immaginando collegamenti stradali, ferroviari e su navi, anche in funzione della connessione con la ferrovia Baku-Tbilisi-Kars, in grado di fare rotta verso il Bosforo. In questa parte d'Asia, quali sono i grandi signori della logistica e delle vie commerciali?

Come detto in premessa, certamente questo progetto si coniuga – più o meno strettamente – con l'espansione delle linee di comunicazione terrestri, ferroviarie ed anche stradali, e con la costituzione di porti che evitino, in direzione dell'Europa, l'obbligo del transito marittimo oceanico via Malacca, Suez e Gibilterra, tutti colli di bottiglia controllati direttamente o indirettamente dagli Usa. Chi sono i signori della logistica in Asia? Non ne ho precisa contezza, ma quel che è certo è che agiscono su beneplacito e mandato dei controllori del progetto complessivo, i grandi players mondiali.

Tra gli sbocchi dall'Afghanistan verso Nord e verso Est, l'Uzbekistan e l'Iran. Recentemente gli Ayatollah si sono allarmati per la possibile affermazione di una futuribile prospettiva – finanziata dall'International Development Finance Corporation (IDFC), istituto governativo statunitense per lo sviluppo di mercati emergenti grazie a fondi privati – che ipotizza la costruzione di una ferrovia trans-afghana, Nord-Sud, che dall'Uzbekistan punterebbe allo scalo portuale pachistano di Gwadar...

Qui entriamo nel settore Mediorientale, terribilmente articolato e complesso, fra Iran, Israele, interessi turchi e russi (come la Siria ed altro).

Appena a dicembre scorso, un corridoio commerciale denominato Lapis Lazuli era stato dischiuso. Dall'insediamento di Torghundi, centro afghano sul confine turkmeno, sparute colonne di tir si erano dirette verso Ashgabat: destinazione, porto di Turkmenbashi, sul mar Caspio. Oggi, però, l'Afghanistan è un emirato islamico, con targa talebana.



IMPORT/EXPORT ASIATICO E TALIBAN...SEGUE

Bene, facciamolo. Ciò rappresenterebbe lo stop di un progetto molto caro a Teheran, ovvero la tratta ferroviaria che dall'Uzbekistan, e attraverso il Turkmenistan, condurrebbe agli hub portuali iraniani di Chablahar e Bandar Abbas, di fronte alle coste di Dubai e dell'Oman. Nella partita delle rotte commerciali sino-europee, la macro-area Medioriente-Centro Asia-Asia meridionale che peso ha in termini di hub, valore e traffico TEU? [Twenty (foot) Equivalent Unit, misura standard di dimensioni del container ISO da 20 piedi: lunghezza 20 piedi x 8 di larghezza x 8,6' di altezza. Volumetricamente poco più di 38 m³, ndr.]

Come sempre o spesso si constata, tutto dipenderà dagli USA; in questa fase, da come si muoverà Joe Biden.

In che senso?

Nel senso che, in politica estera, Biden ha sinora seguito in non pochi passaggi quanto impostato da Donald Trump, anche se con altra cosmetica. Quindi, chiediamoci: alleggeriamo la stretta sull'Iran o no? L'Iran è protagonista di alto peso specifico nello scacchiere, ed è una potenza latente anche in campo geopolitico.

Quindi?

Quindi potrebbe essere una forza, ad esempio, in grado di contrapporsi ad altre emergenti.

Ecco, non sarebbe male capirlo.

L'area, comunque, incarna certamente un notevole interesse potenziale, proprio perché compressa, in termini di scambi, dalle sanzioni e da una contrapposizione radicale. Non dimentichiamo che l'Iran potrebbe rivelarsi un mercato importantissimo, se rientra nel circuito.

In numeri?

Diciamo milioni di TEU.

L'unificazione dello scartamento ferroviario difficile da realizzare

Laddove non c'è mare, il traffico commerciale significa strade e/o binari. Per questi ultimi, al di là delle questioni geo-politiche, c'è il nodo dello scartamento ferroviario. Solo in quest'area, ad esempio, quello afgano ha scelto il parametro internazionale (1.435mm), fermo restando che fino a 10 anni fa non esistevano ferrovie nella terra degli aquiloni. L'Uzbekistan, invece, è rimasto fedele al sistema ex sovietico (1.520mm), mentre il Pakistan si è messo in proprio (1.676mm). Quanto incide la questione dell'interconnessione sui grandi convogli containers Est/Ovest?

Il traffico via ferro tra Cina ed Europa supera 1mln di TEU, termine che vale anche a rappresentare plasticamente l'incidenza sul traffico totale, incidenza che si aggira su meno del 5%, anche se in costante crescita.

Rispondendo quindi alla sua domanda, attualmente le vie della Seta hanno due poli di interscambio: scartamento Cina, scartamento Russia e scartamento EU. Ciò comporta circa un giorno di transit time complessivo in più oltre al costo delle due operazioni, che possiamo stimare in 20/30 € per container.

Costerebbe molto unificare?

Il costo di unificazione dello scartamento delle linee della Seta non sarebbe proibitivo, ma prudenze geopolitiche delle singole nazioni, soprattutto della Russia e dei suoi satelliti, non inducono a pensare ad una disponibilità in questo senso. Per altro, su sistemi ferroviari complessi e vasti significherebbe avere due scartamenti nella stessa nazione, cosa di dubbia praticità operativa. Solo per l'Europa – ritengo – la ferrovia si ritaglierebbe uno share non indifferente, ma certo non determinante in assoluto.

Il traffico via ferro tra Cina ed Europa supera 1mln di TEU, termine che vale anche a rappresentare plasticamente l'incidenza sul traffico totale, incidenza che si aggira su meno del 5%, anche se in costante crescita



IMPORT/EXPORT ASIATICO E TALIBAN...SEGUE

Il trasporto via mare sarà sempre il mezzo più economico

Ok, le strade del mare vincono sempre: i corridoi terrestri giungono sempre ad un porto, alle sue infrastrutture, alla sua rete di controllo. Pagherà però ancora la politica del trasporto commerciale a bordo delle super-navi? E, tra utili e perdite, chi guadagna e chi perde?

Il mare sarà sempre il mezzo più economico e flessibile di trasporto per tante rotte. Il 90% del trasporto e dell'economia mondiale è basato su quello marittimo. Quindi nessuno ha potuto nel passato, può ora e potrà nel futuro, prescindere dalla via marittima. Le grandi fortune degli imperi che si sono succeduti sono state sempre basate sul controllo dei mari e dei suoi traffici. La tendenza al gigantismo navale, limitandoci al settore container, è invece questione che andrebbe analizzata con maggiore profondità.

Beh, proviamo a darne qualche accenno: partendo da cosa, ad esempio?

Magari mettendo in discussione l'abbraccio mortale che si è accentuato fra armatori, cantieri navali e finanza. Le attuali super navi da 20mila ed oltre TEU – sulle quali il sottoscritto ha sempre mantenuto una forte riserva – hanno dimostrato i propri limiti, soprattutto nella flessibilità d'impiego e nelle costrizioni operative determinate dalle loro dimensioni. Per cui sembra – e lo dico con speranza – che il trend mostri segni d'inversione con gli ultimi ordini ai cantieri, ordini in fascia di circa 16mila TEU per le navi oceaniche.

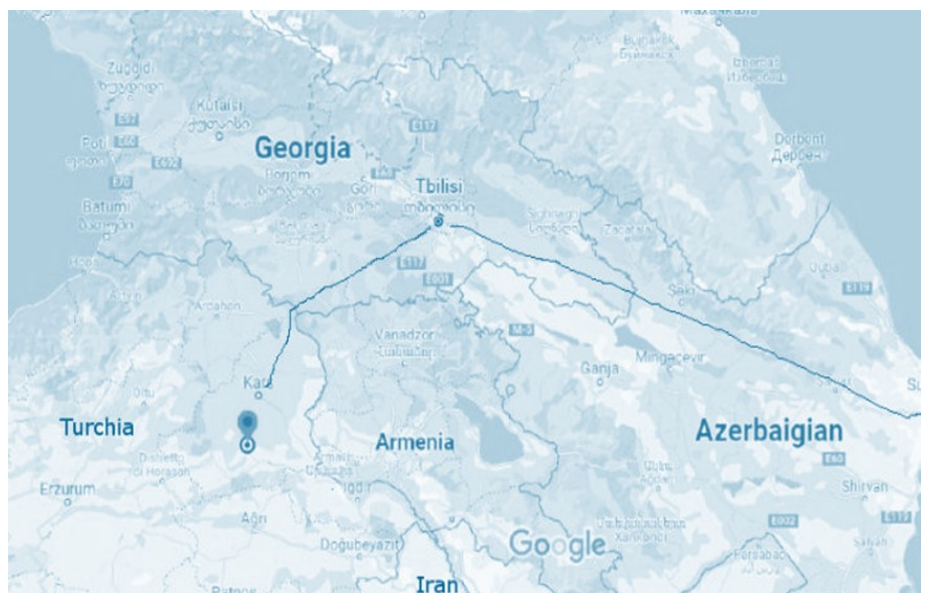
Al di là della speranza, comunque, qual è la situazione odierna?

Siamo ancora sotto l'effetto dell'esplosione del nolo oceanico, esplosione innescata nel tardo autunno 2020, ancora in corso, inspiegata ed inattesa nelle sue macro-dimensioni. Grazie ad essa, dopo anni di bilanci più o meno riscati, gli armatori hanno in alcuni casi decuplicato il loro margine, trascinando in scia sia i noli dei noleggi marittimi, sia quelli ferroviari, sia quelli di altri sistemi di trasporto di lungo corso.

Morale?

Ci sarebbe molto da dire. Ricordo comunque che l'incidenza del trasporto marittimo sul prezzo al consumo del prodotto si colloca fra il 3 ed il 10% massimo. Chiaro che, alla fine, paga sempre il consumatore finale; ed anche qui ci sarebbe da aprire un capitolo di discussione su consumo e consumismo.

Le attuali super navi da 20mila ed oltre TEU hanno dimostrato i propri limiti, soprattutto nella flessibilità d'impiego e nelle costrizioni operative determinate dalle loro dimensioni. Per cui sembra che il trend mostri segni d'inversione con gli ultimi ordini ai cantieri, ordini in fascia di circa 16mila TEU per le navi oceaniche.



NOTIZIE FLASH

REGIONE FVG - FONDO DI ROTAZIONE PER LA PROGETTAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

Riportiamo di seguito un estratto del comunicato stampa della Regione di data 6 ottobre scorso

"Uno strumento utile e necessario per affrontare tutte le grandi sfide che arriveranno a breve sul tavolo di Regione e Enti locali; stiamo per vivere una stagione finanziaria straordinaria, sarà una sfida altrettanto straordinaria spendere in opere pubbliche le risorse che avremo a disposizione".

Così gli assessori regionali alle Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, e alle Finanze, Barbara Zilli, hanno descritto il Fondo di rotazione per la progettazione voluto dalla Giunta regionale per accelerare l'uso dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Il Fondo di rotazione, che ha una dotazione di **5 milioni di euro**, servirà ad anticipare le spese di progettazione delle opere pubbliche, con priorità a quelle contemplate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) o dal suo Fondo complementare. Al Fondo potranno accedere, oltre alla Regione stessa, gli Enti locali, le società a prevalente partecipazione pubblica regionale e locale e gli enti vigilati previa, in questo caso, la concessione dell'autorizzazione da parte della Direzione centrale competente alla vigilanza.

L'obiettivo è accelerare la realizzazione delle opere connesse al Pnrr, con particolare riferimento all'efficientamento energetico e alla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, ma anche dare più ampia e possibile conoscenza degli strumenti che la regione mette in campo per costruire il "domani".

"Non possiamo farci trovare impreparati - hanno evidenziato i due assessori - già un anno fa abbiamo accolto tutte le schede degli Enti locali per costruire con il Governo le progettualità per il nostro territorio e se possibile siamo disponibili ad aumentare le dotazioni".

Le domande vanno presentate entro il 31 ottobre via pec (territorio@certregione.fvg.it) utilizzando il modello di istanza di finanziamento che si trova sul sito della Regione. http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/infrastrutture-lavori-pubblici/lavori-pubblici/FOGLIA31/allegati/LR_13-21_art_5_cc_39-40_istanza.docx

L'istanza dovrà indicare la denominazione e l'importo (inclusi gli oneri fiscali e previdenziali) dell'intervento; la dichiarazione per l'accesso alle risorse con ordine di priorità in graduatoria; la dichiarazione d'impegno alla restituzione dell'anticipazione; la relazione tecnico-illustrativa sottoscritta da un tecnico abilitato. Le procedure di gara dovranno essere avviate entro 60 giorni dalla data di comunicazione del decreto di impegno delle risorse, pena la revoca del contributo. La valutazione sulla riconducibilità delle opere alle missioni previste dal Pnrr o dal Fondo ad esso complementare sarà svolta d'intesa con la Direzione centrale finanze, in qualità di soggetto responsabile, unitamente alla Direzione Generale, responsabile del coordinamento delle azioni relative al Piano nazionale.

Il Fondo di rotazione, che ha una dotazione di 5 milioni di euro, servirà ad anticipare le spese di progettazione delle opere pubbliche, con priorità a quelle contemplate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) o dal suo Fondo complementare. Al Fondo potranno accedere, oltre alla Regione stessa, gli Enti locali, le società a prevalente partecipazione pubblica regionale e locale e gli enti vigilati previa, in questo caso, la concessione dell'autorizzazione da parte della Direzione centrale competente alla vigilanza.



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: www.aiom.fvg.it

