



## NEWSLETTER NR. 2\_2022

### UCRAINA E GLOBALISMO INCIDENZA SULLO SHIPPING ATTUALE E FUTURA

La crisi ucraina, se la osserviamo da un punto di vista puramente geopolitico può rappresentare un altro scossone al globalismo unilaterale per lasciare spazio ad uno sviluppo bilaterale o addirittura plurilaterale del pianeta.

Forse meno stabile ma probabilmente più dinamico e capace di affrontare le scelte che il mondo dovrà fare anche a breve e con rapidità. Ma questo solo il futuro potrà confermarlo alle prossime generazioni.

Che ripercussioni sul trasporto marittimo ed in particolare su quello containerizzato o comunque unitizzato?

#### **A medio-lungo termine**

Una minore dipendenza dalla Cina come fabbrica unica del mondo può comportare una minor crescita o addirittura una stabilizzazione delle due tratte principali, vere vene jugulari dell'Occidente, ovvero il "Transpacifico" ed il "Cina-Europa" ma anche certamente una intensificazione dei rapporti via mare fra aree più vicine con una minor necessità di ricorso al super-gigantismo navale (le navi over 20.000 TEU per intenderci) ed una stratificazione a dimensioni più contenute (per esempio le 16.000 TEU o anche minori) che hanno di gran lunga più duttilità di impiego nei vari servizi a medio raggio e soprattutto in un

#### SOMMARIO

Ucraina e globalismo - incidenza sullo shipping attuale e futura.1-5

Quanto costano alla nostra Regione la guerra in Ucraina, le sanzioni alla Russia e l'aumento vertiginoso dei prezzi energetici.....5-9

#### NOTIZIE FLASH

Le presentazioni del libro "Agli inizi del container-II Lloyd Triestino e le linee per l'Australia".... 10

Prorogate le misure di sostegno della Regione F.V.G. al trasporto intermodale e combinato....10-11

Al via la nuova "Europe's Rail Joint Undertaking".....11

## UCRAINA E GLOBALISMO... SEGUE

il costo complessivo del trasporto marittimo a parità di volume per linea si riduce drasticamente se paragoniamo un servizio settimanale Cina-Europa (almeno 6 navi da 20.000 che fanno complessivamente 8 viaggi anno ciascuna trasportando quindi 960.000 TEU teorici di carico per tratta) contro p.e. un Egitto-Adriatico dove per trasportare 960.000 TEU sono sufficienti 2 navi che fanno 26 viaggi-anno.

numero maggiore di porti accessibili senza costosi lunghi e spesso inutili adeguamenti di strutture ricettive portuali (terminali, escavi, mezzi di carico).

Il fenomeno del “reshoring”, già in atto e avviato anche traumaticamente dall’evento pandemico del covid-19, che si affianca a quello altrettanto importante se non addirittura superiore del “nearshoring” ci dirà come si evolve questa tendenza.

Inter alia, il costo complessivo del trasporto marittimo a parità di volume per linea si riduce drasticamente se paragoniamo un servizio settimanale Cina-Europa (almeno 6 navi da 20.000 che fanno complessivamente 8 viaggi anno ciascuna trasportando quindi 960.000 TEU teorici di carico per tratta) contro p.e. un Egitto-Adriatico dove per trasportare 960.000 TEU sono sufficienti 2 navi che fanno 26 viaggi-anno.

Inoltre dobbiamo innervare il concetto di trasporto in quello complessivo di sviluppo dell’economia che a sua volta deve tenere in profonda e improcrastinabile considerazione l’aspetto della sostenibilità ambientale e sociale del pianeta.

Il nostro modello economico e sociale, perlomeno quello del mondo occidentale, ma sposato dal punto di vista economico anche dalla restante parte del pianeta, non prevede né stasi né tantomeno una contrazione, pena il collasso del sistema stesso.

Anche con una crescita totalmente “morigerata” il PIL del mondo è prevedibile avere questo andamento fino al 2050, con una pura e semplice elaborazione teorica basata sui dati del PIL e della popolazione delle diverse aree economiche tratti da fonti varie disponibili sul web e che si riferiscono all’anno 2019:

AREAS	2019 GDP USDx1000	2050 GDP USD X 1000	Total % growth	Average % growth x year 2019-2050
Asia	32.000.000.000	59.077.410.202	84,62%	2,00%
Europe	22.000.000.000	29.949.202.899	36,13%	1,00%
North America	25.000.000.000	39.853.709.712	59,41%	1,52%
South and Central America	4.000.000.000	7.210.986.266	80,27%	1,92%
Africa	2.500.000.000	16.922.377.161	576,90%	6,36%
Oceania	1.700.000.000	2.832.597.265	66,62%	1,66%
The World	87.200.000.000	155.846.283.503	78,72%	1,89%

Per cui con tutti limiti dell’elementarità e dell’approssimazione dei criteri utilizzati in questa semplice analisi di base e prendendo a riferimento il PIL e la situazione demografica (anche questa nell’ipotesi più favorevole ovvero con il minor incremento demografico immaginabile) l’evoluzione prevedibile sarebbe la seguente:

AREAS	2019 population	2050 population	Total % growth	Average % growth x year 2019-2050
Asia	4.600.000.000	4.642.973.069	0,93%	0,03%
Europe	750.000.000	750.000.000	0,00%	0,00%
North America	370.000.000	418.742.287	13,17%	0,40%
South and Centr America	610.000.000	621.448.709	1,88%	0,06%
Africa	1.310.000.000	1.850.206.425	41,24%	1,12%
Oceania	42.000.000	56.651.620	34,88%	0,97%
The World	7.682.000.000	8.274.601.744	7,71%	0,24%

Si noterà che la crescita complessiva della popolazione mondiale ipotizzata è relativamente modesta se escludiamo il continente Africa per il quale certe proiezioni e studi prevedono addirittura di arrivare ampiamente oltre ai 2 miliardi di persone.

## UCRAINA E GLOBALISMO ... SEGUE

Se questi parametri verranno superati, come è estremamente probabile, la popolazione raggiungerà e supererà i 9 miliardi ed il PIL del mondo semplicemente raddoppierà entro il fatidico 2050.

Pensare di raggiungere gli obiettivi fissati per il 2050 per salvare il pianeta dal degrado ecologico diventerà quindi un obiettivo difficilmente raggiungibile a meno di cambiamenti radicali nel modello di sviluppo in particolare in riferimento alle aree di interscambio.

Non potrà più essere privilegiato il consumismo estremo ma ottimizzato il consumo razionale che comunque permetterà di mantenere in vita il sistema economico vigente anche se "calmierato".

Ovviamente questo indirizzo inciderà fortemente anche sui trasporti ed in particolare sul trasporto marittimo, ma soprattutto sulle direttrici dello stesso in quanto si dovrà tenere conto dell'Africa e della sua prossima immensa popolazione da accompagnare ad uno sviluppo, specialmente demografico, sostenibile e ad uno sviluppo autoctono per evitare che il gap complessivo rispetto al resto del mondo e specialmente all'Europa causi danni sociali irreparabili.



AREAS	Population 2019	Population 2050	% var pop	PIL procap 2019	PIL procap 2050	% var PIL procap
Asia	4.600.000.000	4.642.973.069	0,93%	6.957	12.724	82,91%
Europe	750.000.000	750.000.000	0,00%	29.333	39.932	36,13%
North America	370.000.000	418.742.287	13,17%	67.568	95.175	40,86%
South and Centr America	610.000.000	621.448.709	1,88%	6.557	11.604	76,95%
Africa	1.310.000.000	1.850.206.425	41,24%	1.908	9.146	379,26%
Oceania	42.000.000	56.651.620	34,88%	40.476	50.000	23,53%
The World	7.682.000.000	8.274.601.744	7,71%	11.351	18.834	65,92%

Quindi guardiamo con attenzione ad uno sviluppo importante di correnti di traffico sulla direttrice Nord-Sud, intendendo per Nord-Sud anche una potenziale importante relazione Asia/Cina-Africa, che si coniughi in maniera armonica con i tradizionali flussi Est-Ovest in essere.

Per quanto attiene l'Europa, il Mare Mediterraneo, l'Italia ed in particolare i porti dell'Alto Adriatico come Trieste, Koper e Rijeka, per la loro crescente funzione di collettori del carico di tutto il Centro ed Est Europa e con il vantaggio delle tratte brevi Trans-Mediterranee, ne potranno trarre il massimo vantaggio già negli immediati anni a venire.

### E la Cina cosa farà? Dovrà rallentare? E quindi collassare?

Certo un rallentamento progressivo della crescita avverrà comunque fisiologicamente ma il mercato in potenziale riduzione dell'Europa ed in parte degli USA sarà compensato dalla crescita mercantile ed economica dei paesi asiatici nel loro complesso, area dove già la Cina ha predisposto una rete di sviluppo e di interdipendenza e collaborazione commerciale strutturata.

È del 2020 infatti la stipula dell'accordo "Regional Comprehensive Economic Partnership" (RCEP) nel quale sono confluiti 15 paesi asiatici, accordo che già allo stato attuale rappresenta il più grande blocco commerciale del mondo.

Come si vede lo scenario ipotizzato è incredibilmente complesso, articolato ed anche inquietante sotto certi aspetti perché coinvolge direttamente e strettamente le prospettive di un futuro armonico e vivibile del pianeta ma riprenderemo il tema in altre prossime occasioni.

È del 2020 infatti la stipula dell'accordo "Regional Comprehensive Economic Partnership" (RCEP) nel quale sono confluiti 15 paesi asiatici, accordo che già allo stato attuale rappresenta il più grande blocco commerciale del mondo.

## UCRAINA E GLOBALISMO ... SEGUE

### Il presente ed il prossimo futuro

Tornando ora ad una analisi del presente e dell'immediato futuro dobbiamo registrare il perdurante stato di incertezza di tutto il sistema trasportistico certamente non aiutato anche dalla imprevista - perlomeno nella sua drammatica evoluzione in corso - crisi ucraina.

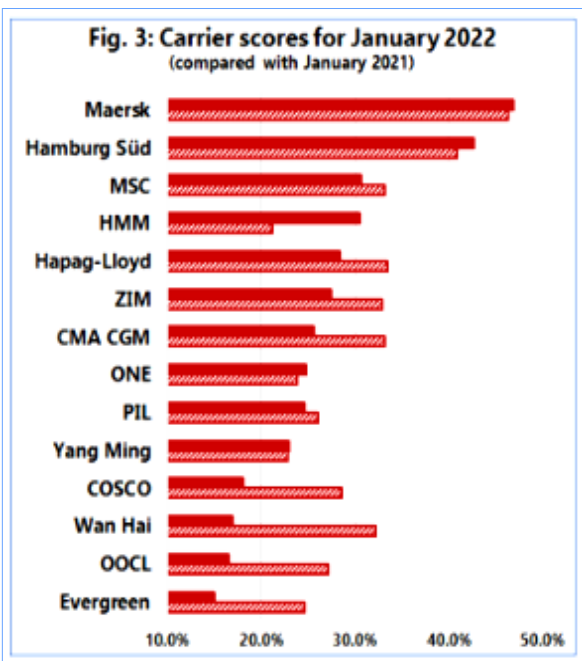
Tuttavia se lo scenario rimarrà circoscritto alle aree attualmente colpite dagli eventi bellici non riteniamo che ci possano essere eccessive ripercussioni a breve sulle correnti di traffico mondiali di carico unitizzato ovviamente eccettuando il Mar Nero.

Ci potrebbe però essere una contrazione dei volumi complessivi, in particolare della tratta Cina-Europa, determinata da un calo temporaneo dei consumi ed un rallentamento delle linee di produzione se dovessero verificarsi significativi persistenti o addirittura ulteriori aumenti del costo delle fonti energetiche o, nell'ipotesi peggiore, una riduzione importante di disponibilità delle stesse in Europa.

Inoltre considerato che il flusso oceanico comprende importanti quote di prodotti che possiamo collocare nella fascia del "consumismo", ci potrebbe essere anche una contrazione emotiva del "sentiment" di mercato che ne riduce la domanda a breve e quindi il trasportato dai paesi di produzione di questi prodotti (Cina in primis).

Oltre ai più volte trattati aspetti relativi ai livelli stratosferici dei noli mare e del naviglio sia sul mercato della compravendita che su quello del noleggio, che per ora non danno segni significativi di variazione al ribasso (fatte salve impreviste sorprese...) abbiamo notato un curioso e interessante aspetto legato alla logistica.

Dato oramai per scontato e metabolizzato il rallentamento generale della filiera mare a causa delle lunghe attese in particolare nei porti della costa pacifica degli USA, prendiamo in esame il seguente grafico tratto da Sea-Intelligence e relativo alla comparazione di affidabilità delle singole linee gennaio 2021 su gennaio 2022.



Interessante rilevare che compagnie dello stesso consorzio hanno fattori di affidabilità anche molto diversi pur utilizzando contemporaneamente le stesse navi sui grandi servizi oceanici (non su alcuni servizi in trasbordo e non sulle filiere terrestri prevalentemente ferroviarie).

Addirittura nel caso del Consorzio 2M composto da due sole linee che sono però le più grandi del mercato e coprono ampia-



Dato oramai per scontato e metabolizzato il rallentamento generale della filiera mare a causa delle lunghe attese in particolare nei porti della costa pacifica degli USA, prendiamo in esame il seguente grafico tratto da Sea-Intelligence e relativo alla comparazione di affidabilità delle singole linee gennaio 2021 su gennaio 2022.

## UCRAINA E GLOBALISMO ... SEGUE

mente oltre il 30% dell'offerta stiva totale (Maersk e MSC) la prima ha addirittura migliorato rispetto al gennaio 2021 mentre la seconda pur collocandosi in una ottima posizione generale ha peggiorato leggermente rispetto sempre al 2021.

Misteri della logistica? No! Complessità - e fascino - della stessa.

Evidentemente la differenza si materializza sulle tratte terrestri o comunque sulle prosecuzioni gestite direttamente dalle linee medesime, non necessariamente per diverse capacità gestionali del vettore, ma in questo caso vanno considerate le politiche di destinazione interna che a loro volta possono presentare differenti realtà operative e quindi di resa temporale.

Lo segnaliamo solo per curiosità tecnica ed anche su questo argomento cercheremo di fare più mirati approfondimenti.

## QUANTO COSTANO ALLA NOSTRA REGIONE LA GUERRA IN UCRAINA, LE SANZIONI ALLA RUSSIA E L'AUMENTO VERTIGINOSO DEI PREZZI ENERGETICI

Dopo due anni di pandemia, ancora nel corso di una ripresa che aveva già comportato nel 2021 il recupero per il nostro paese dei 2/3 del PIL perduto nel 2020 (+6,3% rispetto al -8,9%) e con una ulteriore previsione di crescita per il 2022 del 4,3%, l'Europa viene sconvolta da una crisi geo-politica senza precedenti. Le prime avvisaglie già a partire dal mese di settembre 2021, con la progressiva mobilitazione dell'esercito russo ai confini ucraini, con i prezzi del gas, del petrolio e dell'energia elettrica che hanno registrato repentini incrementi del tutto anomali rispetto alla normale dinamica del mercato e, per finire, a fine febbraio 2022, l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia.

I primi effetti concreti della guerra in corso si sono immediatamente ripercossi su di uno dei distretti industriali regionali del comparto siderurgico/metallurgico più esposto, la cui produzione è legata all'import di acciaio semilavorato dal porto Ucraino di Mariupol, i quattro laminatoi siti nell'area dell'Aussa Corno (Porto Nogaro) dei quali uno è gestito dal gruppo Metinvest di Kiev, due dal gruppo Marcegaglia e il terzo di recente acquisito da due società di trading svizzere. Un comparto che lavora mediamente a regime un quantitativo annuo di 1,6 milioni di tonnellate di bramme di acciaio per la produzione di lamiere ad uso cantieristico e ferroviario.

Nel complesso 544 dipendenti diretti, un valore della produzione annua di 1,2/1,3 miliardi di Euro e con un indotto almeno di pari valore tra servizi, forniture, attività di trasporto in/out ecc.; il blocco delle forniture di semilavorato ucraino, che rappresentava in pratica quasi l'80% del materiale da lavorare, ha implicato una temporanea riduzione delle attività sostenuta esclusivamente dalle scorte e l'affannosa ricerca di fonti di fornitura alternative in altri paesi produttori (Brasile, India) con l'inevitabile balzo all'insù dei costi e il conseguente incremento del prezzo del prodotto finito, le lamiere infatti nell'ultimo mese hanno registrato incrementi di prezzo quasi triplicati.

Altre aziende del comparto siderurgico della bassa friulana e del distretto di Osoppo, a seguito degli effetti sulla reperibilità delle forniture, sui costi delle materie prime e dell'energia (gas e elettricità dei forni) hanno temporaneamente ridotto o sospeso per alcuni periodi la produzione, ricorrendo alla cassa integrazione.

La nostra agenzia negli ultimi anni ha effettuato alcuni studi sull'andamento delle attivi-

Evidentemente la differenza si materializza sulle tratte terrestri gestite direttamente dalle linee medesime, non necessariamente per diverse capacità gestionali del vettore

I primi effetti concreti della guerra in corso si sono immediatamente ripercossi su di uno dei distretti industriali regionali del comparto siderurgico/metallurgico più esposto, la cui produzione è legata all'import di acciaio semilavorato dal porto Ucraino di Mariupol, i quattro laminatoi siti nell'area dell'Aussa Corno (Porto Nogaro) dei quali uno è gestito dal gruppo Metinvest di Kiev, due dal gruppo Marcegaglia e il

## QUANTO COSTANO ALLA NOSTRA REGIONE... SEGUE

Analizzando i dati dei principali comparti produttivi regionali, a valori pre-Covid, si è cercato di tracciare una mappatura delle attività colpite dalla attuale situazione che presenta come detto una molteplicità di fattori ad effetto "domino", il blocco delle forniture dovuto alla guerra, le sanzioni a carico della Russia e lo shock energetico.

tà produttive e del comparto logistico della Regione Friuli Venezia Giulia, con particolare attenzione ai principali distretti industriali situati nel territorio ed alle rispettive relazioni con i nodi logistici e portuali per la gestione dei flussi di traffico generati dalle attività di importazione delle materie prime e semilavorati e dell'export delle rispettive produzioni.

Analizzando i dati dei principali comparti produttivi regionali, a valori pre-Covid, si è cercato di tracciare una mappatura delle attività colpite dalla attuale situazione che presenta come detto una molteplicità di fattori ad effetto "domino", il blocco delle forniture dovuto alla guerra, le sanzioni a carico della Russia e lo shock energetico. I grafici sotto riportati consentono una valutazione di massima riferita ai principali macro-settori della produzione industriale regionale, evidenziando la duplicità degli effetti derivanti ai rispettivi settori produttivi nell'importazione di materie prime/semilavorati e nell'export di prodotti finiti

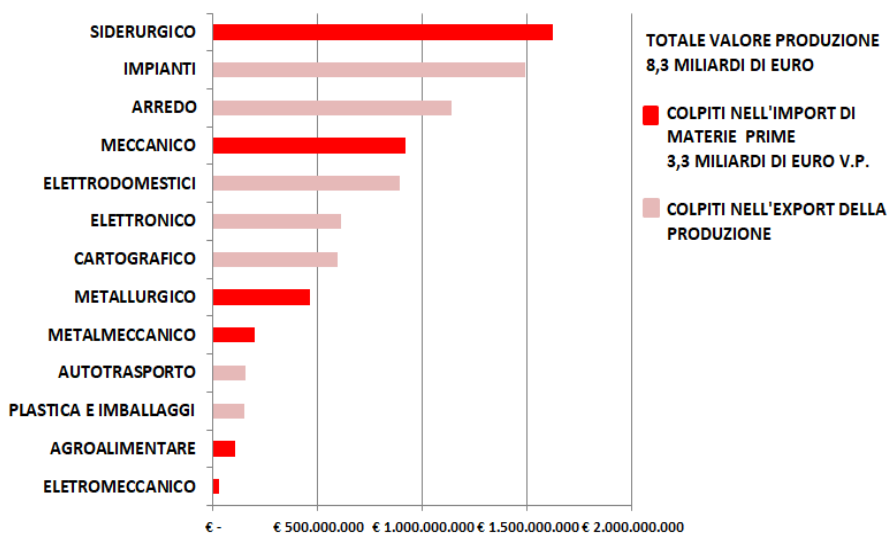
Il primo grafico fa riferimento al valore della produzione dei singoli comparti, il secondo al dato occupazionale; entrambe queste elaborazioni fanno riferimento a dati storici rilevati prima della pandemia.

I comparti colpiti sull'import di materie prime sono appunto quelli del siderurgico, metallurgico e a catena il meccanico, l'elettromeccanico, nonché l'agroalimentare, complessivamente in valore di fatturato annuo circa 3,3 Miliardi di Euro e in termini occupazionali un numero di c.a 7.000 unità. I restanti comparti sono ovviamente colpiti nell'ambito dell'export delle rispettive produzioni, effetti questi ultimi in gran parte già in essere fin dal 2015 a seguito della prima fase di sanzioni varate a carico della Russia dopo l'occupazione della Crimea; questi comparti in termini di fatturato annuo valgono c.a 5 Miliardi di Euro e in numero di occupati 17.200 unità.

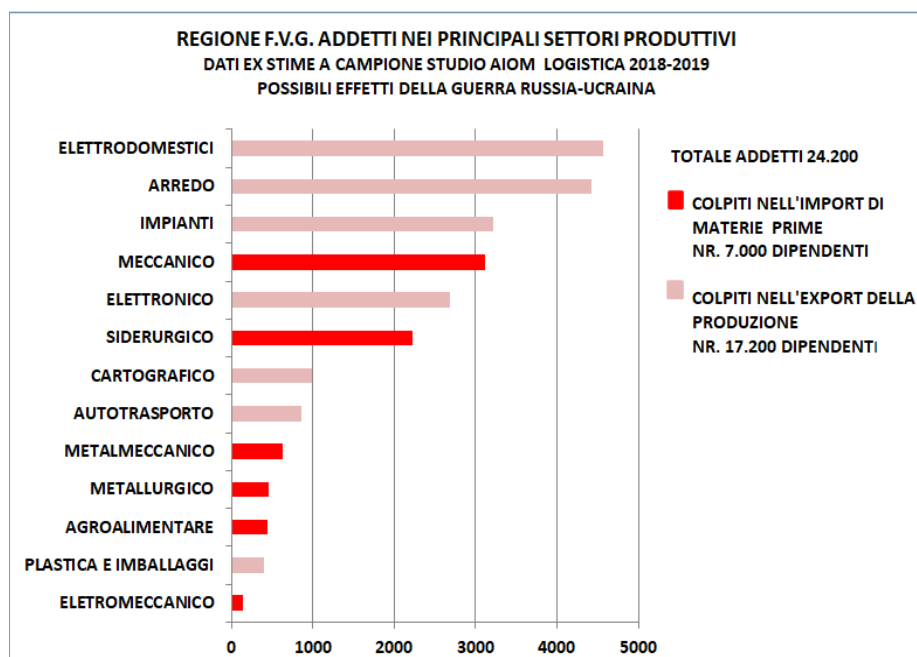
Nell'insieme un contraccolpo rilevante per l'economia del Friuli Venezia Giulia, nella gran parte dei settori produttivi ed in specie in quelli ad alto valore aggiunto, quali quello del mobile, dell'arredo, della filiera vinicola e dei prodotti alimentari di pregio, dell'elettronica per l'automotive ecc.



**REGIONE F.V.G. VALORE PRODUZIONE DEI PRINCIPALI SETTORI PRODUTTIVI**  
DATI EX STIME A CAMPIONE STUDIO AIOM LOGISTICA 2018-2019  
POSSIBILI EFFETTI DELLA GUERRA RUSSIA-UCRAINA



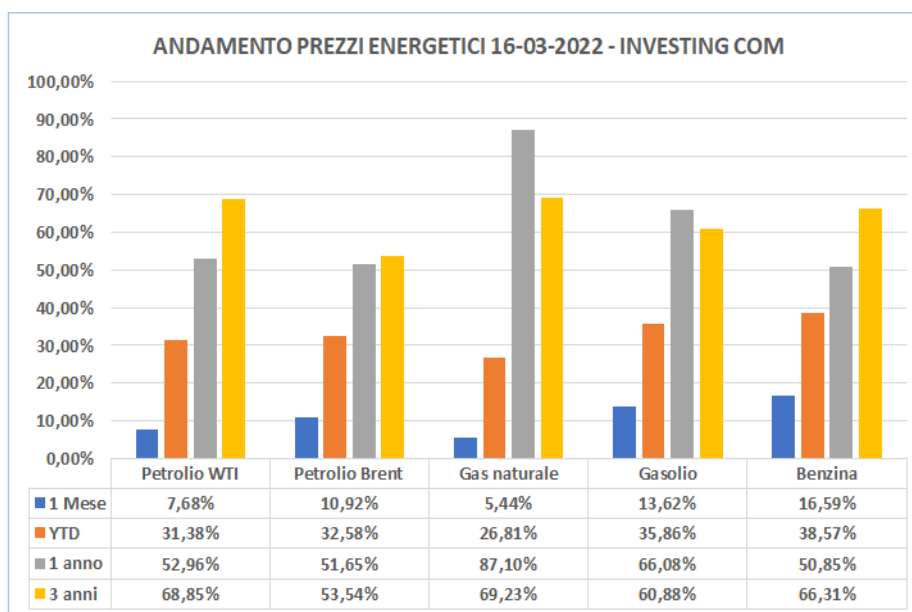
## QUANTO COSTANO ALLA NOSTRA REGIONE... SEGUE



A conclusione di questa breve analisi dei primi effetti della situazione venutasi a determinare ad inizio 2022, pare utile un flash sugli indici di incremento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime, valori che peraltro variano di giorno in giorno e, come del resto le turbolenze dei mercati finanziari, sono influenzati dall'evolversi degli avvenimenti e dalle alterne posizioni dei soggetti in campo, in primis la Russia, poi ovviamente gli Stati Uniti, la Cina e, a ruota, l'Unione Europea e gli stati membri.

Di seguito sono riportati alcuni grafici elaborati sulla base degli indici periodici ricavati dal sito di analisi in tempo reale Investing.com (<https://it.investing.com/commodities/real-time-futures>)

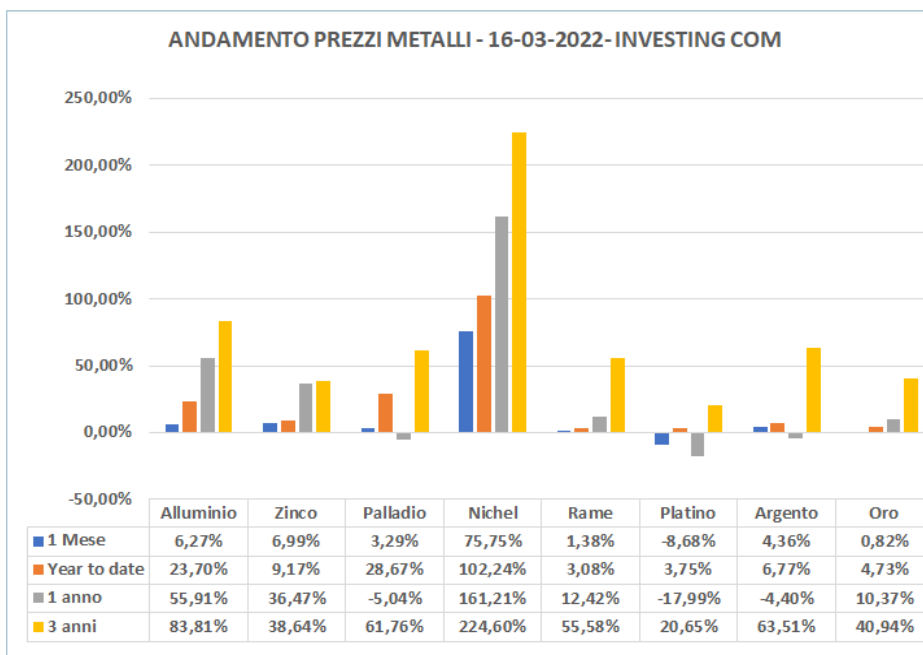
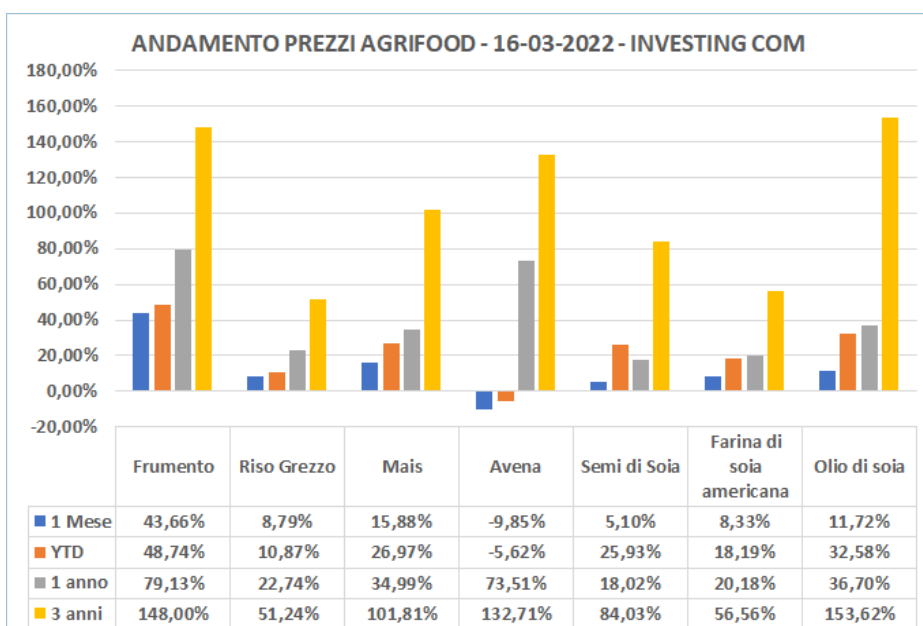
Rilevanti gli incrementi soprattutto dall'inizio dell'anno (YTD) di tutti i prodotti energetici, dell'agrifood, in specie il frumento e dei metalli, eccezionale il nichel, materiale indispensabile per la costruzione delle batterie elettrogene, a seguire il palladio, l'alluminio, lo zinco ed il rame.



Nell'insieme un contraccolpo rilevante per l'economia del Friuli Venezia Giulia, nella gran parte dei settori produttivi ed in specie in quelli ad alto valore aggiunto, quali quello del mobile, dell'arredo, della filiera vinicola e dei prodotti alimentari di pregio, dell'elettronica per l'automotive ecc.



## QUANTO COSTANO ALLA NOSTRA REGIONE... SEGUE



Per quanto attiene alle conseguenze sui flussi di traffico del Porto di Trieste, vi sono svariate chiavi di lettura, in particolare nel comparto dei traffici petroliferi.

In primo luogo sui flussi dell'oleodotto transalpino TAL-SIOT che rifornisce i mercati dell'Austria, della Germania e della Repubblica Ceca, con quantitativi annui che oscillano intorno ai 40 milioni di tonnellate e che viene alimentato con carichi che provengono prevalentemente dai terminal del Mar Nero, della Siria e in misura minore da altri paesi produttori.

Per quanto attiene alle conseguenze sui flussi di traffico del Porto di Trieste, vi sono svariate chiavi di lettura, in particolare nel comparto dei traffici petroliferi.

In primo luogo sui flussi dell'oleodotto transalpino TAL-SIOT che rifornisce i mercati dell'Austria, della Germania e della Repubblica Ceca, con quantitativi annui che oscillano intorno ai 40 milioni di tonnellate e che viene alimentato con carichi che provengono prevalentemente dai terminal del Mar Nero, della Siria e in misura minore da altri paesi produttori.

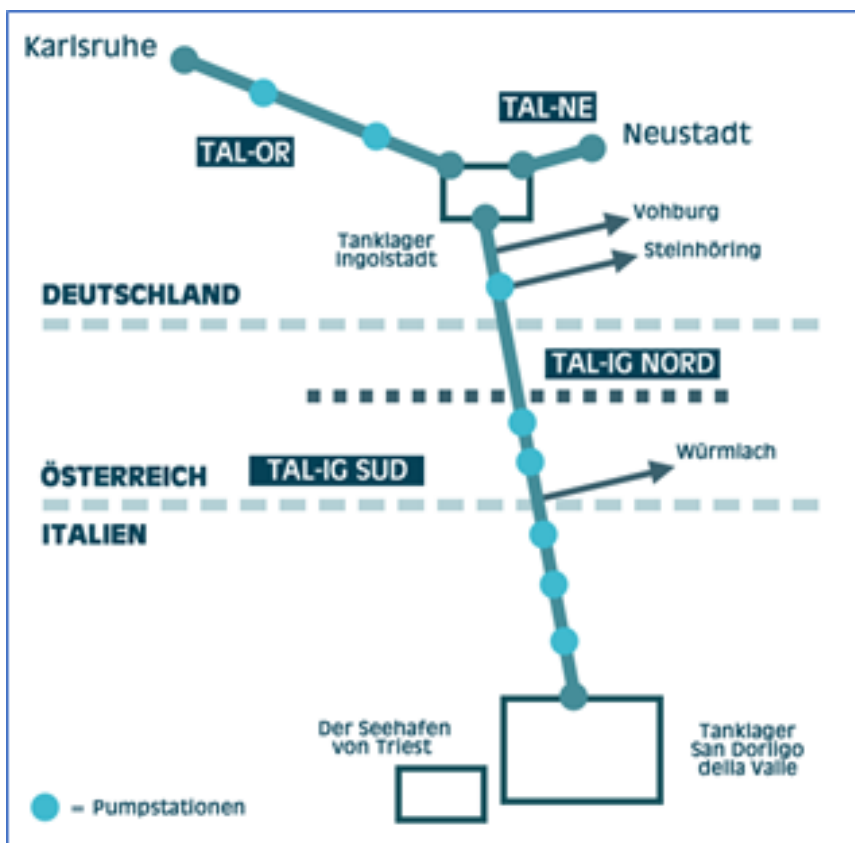
Come del resto chiaramente spiegato dall'amministratore delegato del gruppo in un'intervista rilasciata al quotidiano "Il Piccolo" il 12 marzo scorso, la quantità di prodotto con origine russa è marginale, mentre sono prevalenti le produzioni di altri paesi dell'area caucasica. In effetti la maggior parte del petrolio russo importato dalla Germania transita attraverso la Druzba, il vecchio sistema di oleodotti che



## QUANTO COSTANO ALLA NOSTRA REGIONE...SEGUE

serviva i paesi dell'Unione Sovietica, inclusa la Germania dell'Est; in termini di incidenza, mentre Trieste fornisce intorno al 33% del fabbisogno annuo tedesco, la Druzba incide per circa il 27%.

Paradossalmente quindi, qualora l'Unione Europea e con essa la Germania decidessero lo stop delle forniture di petrolio dalla Russia, dovendo ricorrere ad altre fonti, l'oleodotto di Trieste, che si attea su due importanti poli tedeschi di raffinerie, Ingolstadt e Karlsruhe, potrebbe addirittura vedere incrementate le quantità di prodotto in transito.



Fonte TAL SIOT

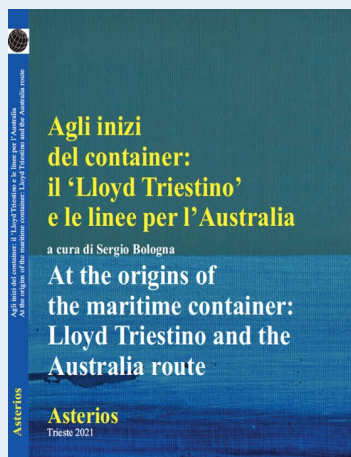
Sul fronte dei traffici commerciali, va preso atto che tutte le primarie linee container hanno sospeso le toccate in Mar Nero; Trieste era servita da una di queste linee a cura della MSC, che risulta essere stata comunque mantenuta anche se deviata su altre destinazioni mediterranee alternative.

Però anche nel settore dei traffici intermodali Trieste potrebbe essere interessata dalla deviazione dei collegamenti terrestri della Silk-Road nella relazione Cina/Duisburg; a seguito del conflitto in Ucraina infatti è allo studio un percorso alternativo della Silk Road sul "Middle Corridor" China/ Kazakistan/ Azerbaïjan/Georgia/Turchia e da qui sulla consolidata direttrice intermodale terra-mare Trieste/Duisburg.

. Su fronte dei traffici commerciali, va preso atto che tutte le primarie linee container hanno sospeso le toccate in Mar Nero; Trieste era servita da una di queste linee a cura della MSC, che risulta essere stata comunque mantenuta anche se deviata su altre destinazioni mediterranee alternative.



## NOTIZIE FLASH



### PRESENTAZIONI DEL NOSTRO LIBRO SULLE ORIGINI DEL CONTAINER E IL LLOYD TRIESTINO

#### 17 marzo 2022

Università Bocconi, Milano, ore 17, webinar con Zeno D'Agostino, Oliviero Baccelli Sergio Bologna

#### 31 marzo 2022

Monfalcone, GEOgrafie Festival, ore 17 con Maurizio Eliseo e Sergio Bologna

#### 5 aprile 2022

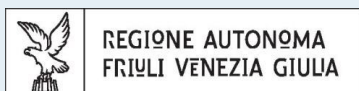
Brescia, Università Facoltà di Giurisprudenza, ore 17,30 con proff. Marzia Barbera, Cristina Alessi; René Capovin, Sergio Bologna

#### 22 aprile 2022

Genova, Università Facoltà di Economia, ore 11-13 con studenti e docenti (proff. Enrico Musso, Pierpaolo Puliafito)

#### Maggio 2022 (data da destinarsi)

Napoli, Università "Federico II", Facoltà di Ingegneria, prof. Vittorio Marzano; partecipa Sergio Bologna



### PROROGATE A TUTTO IL 2027 LE MISURE DI SOSTEGNO DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA ALL'INTERMODALITA' E AL TRASPORTO COMBINATO

Con due decisioni adottate dalla Vice Presidente Margrethe Vestager la Commissione Europea ha approvato i provvedimenti di aiuto al trasporto combinato e intermodale della Regione Friuli Venezia Giulia di cui alle Leggi 7/2004 e 15/2004 - Art.21, per il periodo 2022-2027.

La prima decisione, inerente alla proroga dei provvedimenti di cui alla LR 7/2004, adottata già in data 20 dicembre 2021, riguarda gli interventi a supporto degli investimenti adottati dalle imprese di gestione dei terminal portuali, interportuali e logistiche in attrezzature strutturali e strumentali per lo sviluppo del trasporto combinato nei nodi portuali e logistici della regione, misure per le quali l'amministrazione regionale con avviso pubblicato sul BUR nr. 9 del 2 marzo scorso ha già aperto i termini per la presentazione delle relative istanze di accesso da parte dei soggetti interessati entro il 31 marzo p.v.

La seconda decisione, che porta la data del 3 marzo scorso, riguarda la nuova impostazione delle forme di aiuto di cui alla LR 15/2004, art.21, in materia di trasporto intermodale via ferrovia e per vie d'acqua, in alternativa al trasporto stradale, sia delle unità di carico intermodale (contenitori, casse mobili, semirimorchi) sia di semilavorati industriali da e per le aziende produttive della Re-

## NOTIZIE FLASH

### PROROGATE A TUTTO IL 2027 LE MISURE ...SEGUE

gione F.V.G.; l'amministrazione regionale dovrà ora provvedere agli adempimenti di competenza per l'esecutività di tali nuovi provvedimenti mediante l'integrazione del dispositivo di legge e l'emanazione del nuovo regolamento di attuazione.

La novità più importante da sottolineare consiste nel fatto che la Commissione UE ha pienamente accettato ed approvato il principio proposto nel nuovo dispositivo di intensificare maggiormente gli aiuti sulle relazioni a breve-medio raggio che interessano il territorio regionale, soprattutto sulle direttrici di collegamento tra porti, interporti e centri produttivi, dove maggiore è l'impatto ambientale prodotto dalla progressiva intensificazione dei flussi dell'autotrasporto pesante.

La procedura di notifica è stata particolarmente impegnativa e l'AIOM, in ossequio agli impegni di cui alla Convenzione in essere con la Regione F.V.G., ha fornito agli uffici regionali il proprio supporto tecnico per la redazione della relativa documentazione necessaria a sostenere il nuovo impianto normativo proposto.

L'impegno finanziario da parte dell'amministrazione regionale pari a 30 Milioni di Euro, va naturalmente riferito ad entrambi i dispositivi citati, per l'intero periodo dei sei esercizi finanziari 2022-2027

### AL VIA LA NUOVA "EUROPE'S RAIL JOINT UNDERTAKING"

Durante il Vertice Ferroviario Europeo, organizzato da SNCF (Società Nazionale delle Ferrovie Francesi) nell'ambito della presidenza francese dell'Unione Europea, è stata lanciata ufficialmente l'Impresa Comune Ferroviaria Europea (Europe's Rail Joint Undertaking), il più grande programma europeo di ricerca e innovazione ferroviaria dal valore di 1,2 miliardi di euro.

In particolare, questo evento ha rappresentato un'occasione unica per la comunità ferroviaria europea per riconoscere il ruolo della Europe's Rail JU nel trasformare il sistema ferroviario, al fine di contribuire alla realizzazione della Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente, attraverso il finanziamento di ricerca e innovazione e la diffusione delle soluzioni tecnologiche e operative innovative sul mercato.

L'obiettivo dell'impresa comune è realizzare una rete ferroviaria europea integrata ad alte capacità, eliminando le barriere all'interoperabilità e fornendo soluzioni per la piena integrazione che includano la gestione del traffico, i veicoli, le infrastrutture e i servizi. Per raggiungere ciò, sarà utile sfruttare l'enorme potenziale di digitalizzazione ed automazione per ridurre i costi ferroviari, aumentare la capacità e migliorare la flessibilità e l'affidabilità.



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA





*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](mailto:aiom.fvg@libero.it)  
pec: [aiom@legalmail.it](mailto:aiom@legalmail.it)

Web: [www.aiom.fvg.it](http://www.aiom.fvg.it)

Hanno collaborato a  
questo numero:

Diego Stinco, Danilo  
Stevanato, Sergio  
Bologna, Maria Di Florio

