



NEWSLETTER NR. 1_2023

PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: UN NETWORK FLESSIBILE

Il 2022 sarà iscritto negli annali del porto di Trieste e del sistema portuale del Mar Adriatico Orientale come l'anno del suo consolidamento multisettoriale. Nonostante lungo tutto il 2022 importati indicatori come il Purchasing Managers Index (PMI) abbiano registrato un costante trend al ribasso, rispecchiando un periodo di crescita debole che si è riverberata sulla portualità italiana soprattutto nell'ultimo trimestre dell'anno, i dati consuntivi del traffico delle merci nel porto giuliano riportano veri e propri record positivi, confermando il suo ruolo di porta internazionale verso l'Europa Centro Orientale. In particolare, il traffico container ha superato di oltre l'11% il risultato record del 2019, attestandosi a 877.795 Teu (+15,92% sul 2021), che si affianca

al risultato storico del traffico Ro-Ro, che ha registrato nel 2022 un transito di 320.327 unità (+4,75%) e 862 scali di navi traghetti.

Anche le rinfuse solide sono risultate in aumento del +13,63% (649.718 tonnellate in totale) trainate dai prodotti metallurgici (435.986 tonnellate, +30,38%), mentre restano stabili le rinfuse liquide (37.882.282 di tonnellate, +1,22% sull'anno precedente). Quest'ultimo dato è la cifra dell'importante svolta iniziata pochi anni fa dal porto giuliano, a favore di un riequilibrio dei suoi traffici con la crescita delle altre tipologie di merce, che hanno ridimensionato il peso relativo preponderante che nel passato ha storicamente esercitato nel porto il traffico petrolifero collegato all'oleodotto transalpi-

SOMMARIO

Porti di Trieste e Monfalcone: un network flessibile.....1-2

Porti Nord Adriatici, è ripresa la crescita dei container.....3-6

2025 MSC. e Maersk, fine della "strana coppia".....6-7

Africa ultima frontiera.....8-10

NOTIZIE FLASH

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, pubblicati gli avvisi di apertura dei termini per le istanze di concessione dei contributi per lo sviluppo del trasporto combinato e dei servizi intermodali.....11-12

PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: UN NETWORK FLESSIBILE ... SEGUE

Complessivamente, nel 2022 i volumi movimentati nel porto di Trieste sono aumentati del 4% rispetto al 2021 (57.591.733 di tonnellate), mentre il sistema ha superato quota 61.000.000 tonnellate, con il contributo di Monfalcone ((+17,22%, 3.844.489 tonnellate).

“Multisetorialità e complessità, dunque, sono i veri punti di valore di un sistema flessibile, che si è dimostrato capace di adattarsi agli shock economici e di percorrere vie di crescita inesplorate”



no. Dal processo di crescita delle attività terminalistiche specializzate, valorizzando spazi, aree industriali e punti franchi del porto di Trieste, è scaturito lo sviluppo contemporaneo di traffici tra loro indipendenti, ricomposti logisticamente attraverso l'integrazione sistemica sia interportuale e sia intermodale. Il treno occupa un posto strategico nel sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, connettendo senza soluzione di continuità il mare a un entroterra internazionale: attraverso i binari le banchine giuliane e isontine si diramano verso gli interporti regionali di Trieste e Cervignano e sulle principali reti delle catene di fornitura, in particolare, di Germania e Ungheria. Nel 2022 i porti di Trieste e Monfalcone insieme hanno superato gli 11.000 treni, con ricadute sul sistema interportuale che hanno ulteriormente portato questo dato a circa 12.000 treni. Nel 2022 nel porto di Trieste sono stati operati 9.536 treni (+2,49%), trainati principalmente da Molo VII, Piattaforma Logistica e Siderurgica Triestina, mentre in quello di Monfalcone i treni merci sono stati 1.513 (+14,97%), risultato senza precedenti. Non a caso anche dal porto isontino escono i traffici specializzati, contenitori (+31,35%, 1.961 TEU), ro-ro (+13,23%, 162.615 tonnellate di merce ad esclusione di quella in container) con 83.666 mezzi transitati (+18,23%) e rinfuse solide soprattutto metallurgiche (+26,29%, 3.097.122 tonnellate). Al contrario, le merci varie hanno flessa del 9,67% (747.367 tonnellate movimentate), a causa soprattutto della caduta del 14,48% delle altre merci varie”.

Complessivamente, nel 2022 i volumi movimentati nel porto di Trieste sono aumentati del 4% rispetto al 2021 (57.591.733 di tonnellate), mentre il sistema ha superato quota 61.000.000 tonnellate, con il contributo di Monfalcone (+17,22%, 3.844.489 tonnellate).

Un quadro positivo che suggerisce tuttavia prudenza alla luce dei tanti segnali internazionali di rallentamento economico e di cambiamento geoeconomico delle catene di fornitura, che influenzano la volatilità e l'andamento dei volumi di traffico nei prossimi mesi e forse anni. In tale condizione, gettare il cuore al di là degli ostacoli è l'unica scelta possibile, immergendolo in una visione del porto che guarda a possibili scenari futuri, per quanto complessi essi siano, prendendo a linee guida flessibilità, scelte sostenibili e transizione energetica, con cui pianificare nuovi investimenti, che a breve muoveranno complessivamente 1 miliardo di euro, tra fondi PNRR e capitali privati a Trieste e Monfalcone.

“Non siamo più un sistema portuale tradizionalmente inteso, ma un network” ha detto D'Agostino in un commento ai risultati 2022, sintetizzando in poche parole la strategia di resilienza che il sistema portuale del Mar Adriatico Orientale sta percorrendo in risposta ai cambiamenti profondi e alle incertezze che dalla pandemia in poi attraversano l'intera portualità. Un network che mette a sistema: logistica, interporti e ferrovia, punti franchi, piattaforme industriali, energia e connessioni digitali, sviluppando importanti condivisioni e sinergie con la Regione Friuli-Venezia Giulia e crescenti ricadute economiche e occupazionali.

“Multisetorialità e complessità, dunque, sono i veri punti di valore di un sistema flessibile, che si è dimostrato capace di adattarsi agli shock economici e di percorrere vie di crescita inesplorate” conclude D'Agostino. (g.v.)

PORTI NORD ADRIATICI, È RIPRESA LA CRESCITA DEI CONTAINER

Dopo due anni del tutto anomali caratterizzati dagli effetti della pandemia, nel 2022 il traffico dei contenitori nei porti dell'Arco Nord Adriatico, in base ai risultati parziali resi sinora noti, riprende a crescere. Pur mancando ancora i dati finali di Rijeka, una proiezione prudenziale di quelli periodici ci consente di stimare un incremento dei volumi complessivo pari all'11,24%, con in testa Rijeka (+24,98%) seguito da Trieste (+15,92%), Ravenna (+7,28%), Venezia (+3,93%), infine Koper che, superando finalmente il milione di TEU, registra un incremento del 2,03%.

Gli effetti della crisi energetica in corso, dell'aumento dell'inflazione a livello globale, della conseguente crescita dei prezzi delle materie prime e al consumo, e della guerra in Ucraina, si sono fatti sentire nell'ultimo trimestre dell'anno, rallentando la tendenza complessiva registrata sino ad agosto/settembre.

La tabella sottostante rappresenta l'andamento complessivo dei volumi per singolo porto nel periodo 2010 – 2022. Esaminando il dato del CAGR, si nota che i due porti che mantengono un trend di crescita più accentuato sono Rijeka (+10,31%) e Trieste (+9,94%), seguiti da Koper (+6,52%), mentre i due porti nazionali di Venezia e Ravenna sostanzialmente riflettono l'andamento dell'economia del Nord Est Italia, rispettivamente con un +2,58% e un +1,84%.

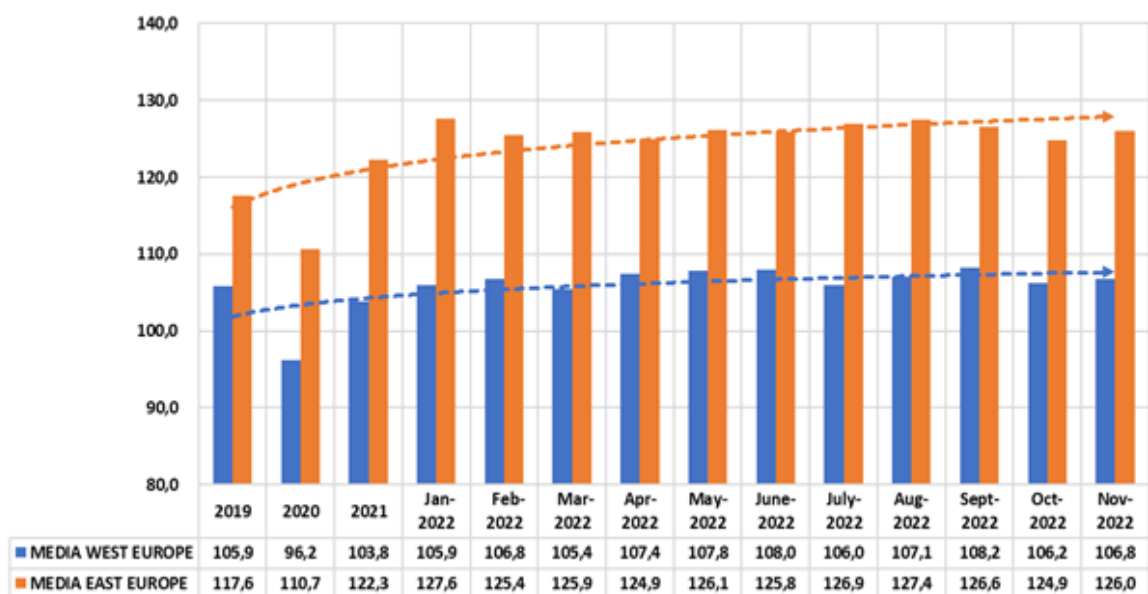
Gli effetti della crisi energetica in corso, dell'aumento dell'inflazione a livello globale, della conseguente crescita dei prezzi delle materie prime e al consumo e della guerra in Ucraina, si sono fatti sentire nell'ultimo trimestre dell'anno...

PORTI NORD ADRIATICI – TEU						
Anno	Trieste	Koper	Rijeka	Venezia	Ravenna	Totale
2010	281.643	476.731	137.048	393.425	183.577	1.472.424
2011	393.195	589.314	150.677	458.363	215.536	1.807.085
2012	411.247	570.744	171.945	428.893	208.152	1.790.981
2013	458.597	600.441	169.943	446.591	226.760	1.902.332
2014	506.019	674.033	192.004	456.068	222.735	2.050.859
2015	501.222	790.736	200.102	560.301	244.813	2.297.174
2016	486.499	844.758	214.348	605.875	234.511	2.385.991
2017	616.153	911.528	249.975	611.383	223.369	2.612.408
2018	725.426	988.499	260.375	632.250	216.320	2.822.870
2019	789.640	959.356	305.059	593.070	218.138	2.865.263
2020	776.022	945.007	344.091	528.676	194.868	2.788.664
2021	757.243	997.574	356.068	513.814	212.926	2.837.625
2022	877.795	1.017.798	445.000	533.991	228.435	3.152.025
incr/decr. %	15,92%	2,03%	24,98%	3,93%	7,28%	9,35%
CAGR periodo	9,94%	6,52%	10,31%	2,58%	1,84%	6,41%
ARCO NORD-EST - (Trieste, Koper, Rijeka)					2.340.593	10,88%
ARCO NORD-OVEST - (Venezia, Ravenna)					762.426	4,91%
<i>dati provvisori</i>						

La spinta sui tre porti dell'Arco Nord Orientale è data in particolare dall'andamento delle economie emergenti del Centro Est Europa (Rep.Ceca, Ungheria, Slovakia, Polonia e Slovenia), che a dati OCSE di novembre scorso, rispetto all'anno base 2015, registrano un tasso sopra i 120 punti, mentre i paesi del blocco occidentale (Austria, Germania, Francia, Italia e Spagna) si mantengono intorno ai 107 punti, come rappresentato nel grafico che segue.

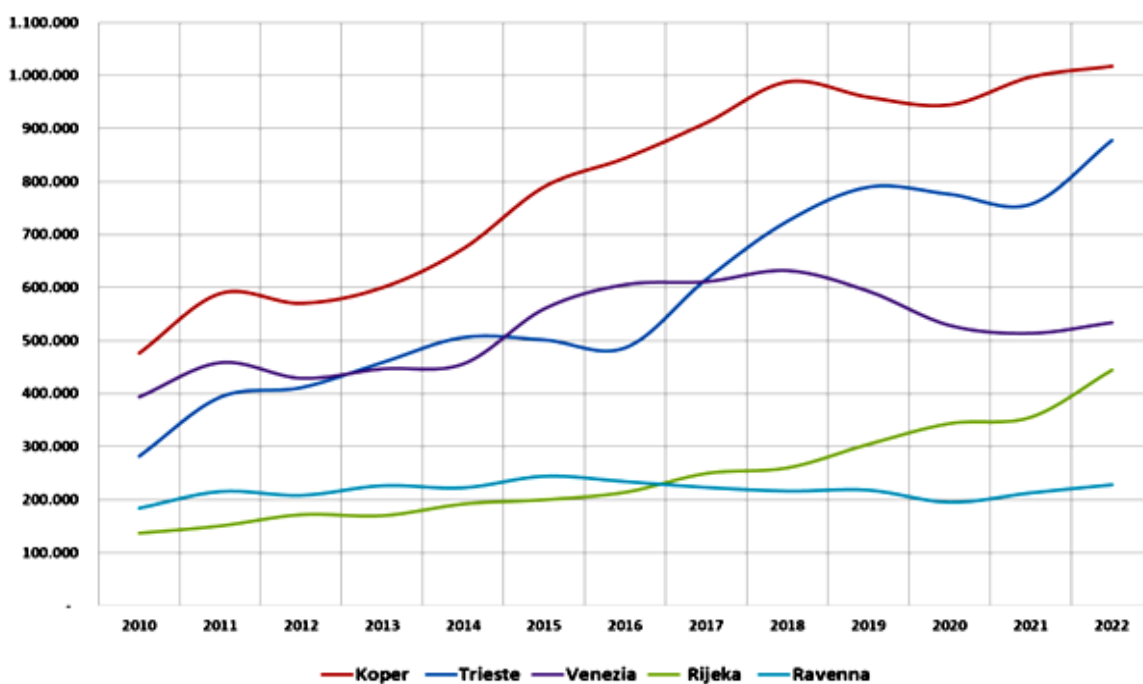
PORTI NORD ADRIATICI, È RIPRESA LA CRESCITA DEI CONTAINER... SEGUE

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



La diversa dinamica dei cinque porti Nord Adriatici è facilmente intuibile osservando la rappresentazione grafica dell'andamento dei volumi annui, di cui alla tabella in premessa:

TRAFFICO CONTENITORI PORTI NORD ADRIATICI - PERIODO 2010-2022

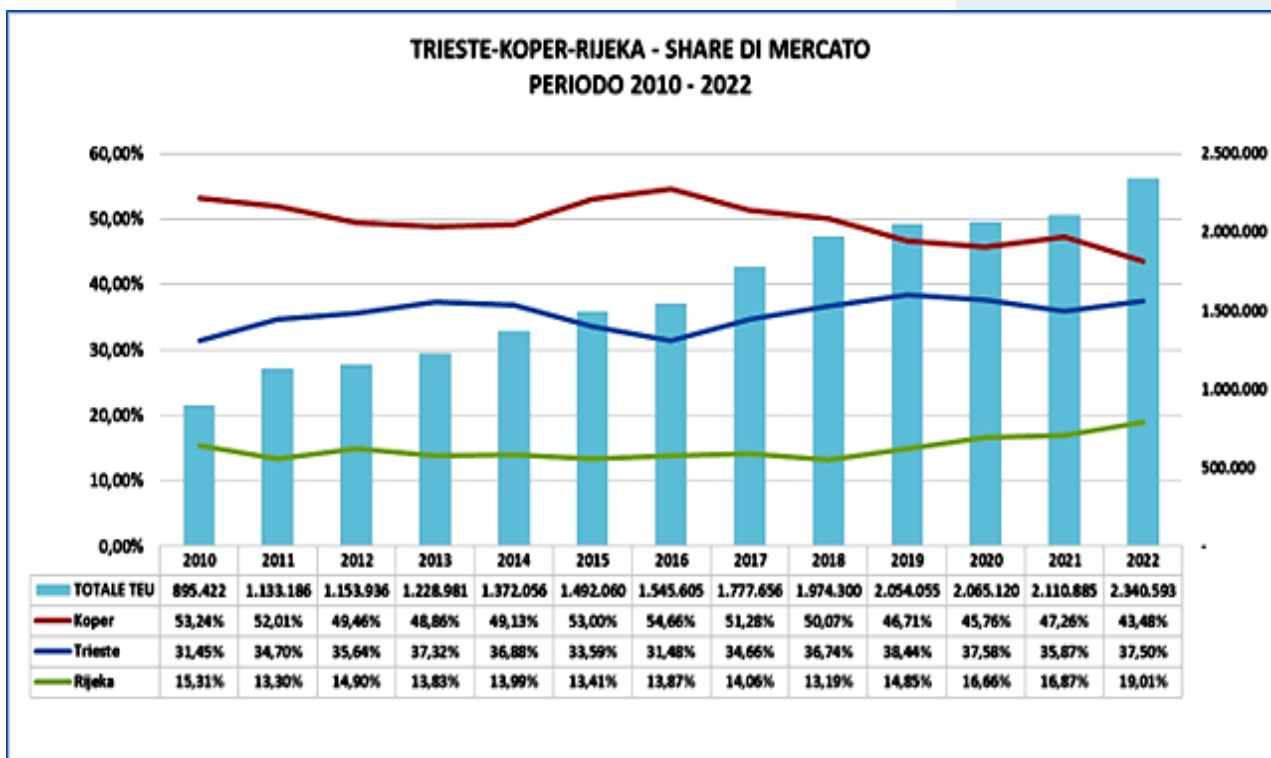


PORTI NORD ADRIATICI, È RIPRESA LA CRESCITA DEI CONTAINER... SEGUE

Per quanto riguarda i tre scali del quadrante orientale, appare utile esaminare, oltre i rispettivi indici di crescita, la quota percentuale di ognuno di essi rispetto alla somma dei volumi che, come detto sopra, derivano dal medesimo mercato, dove ciascuno interagisce con le specifiche caratteristiche di concorrenzialità, come le capacità di terminal e reti ferroviarie e stradali, i costi di movimentazione e, infine, il marketing adottato dalle compagnie delle due alleanze armatoriali, 2M e Ocean A., che li scalano con la medesima regolarità e frequenza.

Nel grafico che segue, i valori della scala a sinistra, rappresentano l'andamento dello share percentuale dei tre porti considerati nel periodo 2010-2022; invece quelli della scala a destra, l'andamento della somma dei volumi complessivi di contenitori movimentati. A prima vista parrebbe emergere una tendenza di progressivo riequilibrio, ma occorre mettere in conto il fatto che Koper sfiora il limite di saturazione, pur avendo in corso lavori di ampliamento del piazzale di ulteriori 25.000 mq, a Rijeka nel 2023 è prevista l'attivazione del nuovo Terminal di Riva Zagabria, gestito dal gruppo AP Moeller, e a Trieste è stato finalmente avviato l'ampliamento della banchina principale dagli attuali 750 m a 850 m di lunghezza e, successivamente, a 950 m, che consentirà l'ormeggio contemporaneo di due mega-navi e l'implementazione di ulteriore capacità di stoccaggio.

Le compagnie delle due alleanze che scalano i tre porti con la medesima frequenza e con le stesse unità, relativamente alle quantità del carico ne fanno un utilizzo alterno e legato alle origini/destinazioni dei volumi trasportati, quando prevale il Centro-Est Europa (R. Ceca, Slovacchia e Ungheria) ne traggono vantaggio i due scali di Koper e Rijeka, viceversa, quando prevale il Centro-Sud (Germania, Austria, Svizzera), ne beneficia Trieste, ma alla fine il principio è quello dei vasi comunicanti, per cui solamente insieme i tre scali costituiscono un range tale da giustificare lo scalo di navi di grandi dimensioni.



PORTI NORD ADRIATICI, È RIPRESA LA CRESCITA DEI CONTAINER... SEGUE

Concludendo questa prima sintetica analisi, che completeremo non appena saranno disponibili tutti i dati statistici ufficiali definitivi, ci pare doveroso rimarcare che gli effetti di crisi sopra richiamati, si ripercuoteranno indubbiamente sull'andamento dei flussi del container-trade globale a partire dai primi mesi del 2023, come pronosticato dalla principale stampa internazionale di settore. Staremo a vedere quali saranno le conseguenze sul mercato di nicchia adriatico, anche alla luce della annunciata cessazione dell'alleanza "2M" tra Maersk e MSC, argomento che affrontiamo nel breve articolo che segue.

2025 MSC E MAERSK, FINE DELLA "STRANA COPPIA"

La conferma della fine del consorzio 2M, accordo operativo (non commerciale) tra i due principali vettori container del pianeta, ha dato stura ad una miriade di commenti da parte di tutti gli analisti del settore su cosa succederà, non solo a queste due mega compagnie marittime, ma anche agli altri due consorzi che si spartiscono il traffico globale, e quindi la vena giugulare dell'economia planetaria.

La definiamo simpaticamente la "strana coppia", perché chi conosce l'ambiente sa che nulla poteva essere più distante fra le due grandi compagnie di navigazione, quanto a origini, spirito, gestione, organizzazione e mentalità.

Maersk sistematica, programmata, struttura rigida quasi "militare"; MSC tutta inventiva, genialità, fantasia, flessibilità....

Eppure, hanno rappresentato per quasi un decennio il sistema più esteso e funzionale del trasporto marittimo globale.

In realtà è molto difficile fare seriamente allo stato attuale una ipotesi futura, anche perché le combinazioni sono tantissime.

Ora però siamo comunque alla fine della "storia".

Rammentiamo peraltro che questi consorzi sono nati in un "altro mondo" di globalismo esasperato, ovvero in un periodo in cui si concepiva la Cina come "la fabbrica del mondo" senza coglierne, ovvero non curandosi, dei grandi rischi che questa estremizzazione comportava e comporta tuttora.

Come ben noto, e come abbiamo avuto occasione di ricordare di frequente, sia il Covid-19 che la guerra russo-ucraina hanno brutalmente evidenziato, e soprattutto accelerato, processi anche geopolitici che probabilmente avrebbero avuto luogo, comunque, ma con tempistiche molto più allungate.

Per onestà intellettuale dobbiamo ammettere che noi presumevamo che questo divorzio non sarebbe avvenuto così presto, ma anche qui sarebbe da capire se la separazione è stata consensuale o indotta da uno dei due partner, cosa ovviamente di difficile affermazione anche se qualche segnale poteva già essere colto.

Certo è che continuiamo a pensare che difficilmente entrambi i vettori possano immaginare di abbandonare la loro posizione globale per concentrarsi solo su settori anche importanti, ma più regionalizzati.

Ed allora come fare e che strategie adottare?

Maersk sistematica, programmata, struttura rigida quasi "militare"; MSC tutta inventiva, genialità, fantasia, flessibilità....



2025 MSC E MAERSK, FINE DELLA "STRANA COPPIA" ... SEGUE

Concentriamoci su MSC per ora.

MSC aveva da tempo adottato una politica di forte acquisizione di settori dell'industria dei trasporti, e nel periodo di picco del Covid-19 aveva approfittato ulteriormente del tonnellaggio "second hand" disponibile sul mercato, investendo gli alti introiti determinati dai super-noli per effettuare uno shopping di grandi dimensioni, anche - anzi forse specialmente - su navi di media taglia con acquisizioni "en bloc" senza andare troppo per il sottile.

Si potrebbe quindi pensare che da tempo perseguisse questo obiettivo.

Un altro segnale importante, che si collega a un'area di grande interesse e potenziale sviluppo, è il grosso investimento fatto nell'acquisizione dell'asset precedentemente detenuto dal gruppo francese Bolloré in Africa occidentale (Golfo di Guinea).

In quest'area MSC era comunque un vettore marittimo di riferimento da sempre, ma entrare "a gamba tesa" in un settore di stretta dipendenza dal mondo francese post-coloniale, dove esiste un grandioso piano di sviluppo logistico impostato da Bolloré (e certamente non senza le indispensabili "benedizioni" dell'Esagono) non solo per i paesi costieri, ma anche per quelli interni limitrofi dell'area subsahariana, dove gli interessi francesi sono storicamente "importanti", deve essere correttamente interpretato.

Possibili alleanze con altri? Difficile, anche se non impossibile, sia per i rapporti di forza (troppo grande MSC) sia per le implicazioni anche geopolitiche sempre più determinanti e divisive nello scacchiere mondiale e nel settore fondamentale dei trasporti marittimi di merci unitizzate.

Ri-disegnazione quindi del suo asset con un maggior utilizzo del transhipment, dei porti hub e accorciamento delle tratte operate con navi madre per mantenere l'estensione del mercato con il suo solo tonnellaggio? Interessante e affascinante.

Altre opzioni causerebbero comunque un effetto domino, comunque possibile, anche sugli altri due consorzi "dominant" del trasporto globale, causando così il loro scioglimento anticipato o comunque un drastico riassetto, anzi, una rivoluzione del settore.

Solo per inciso, siccome toccheremo il tema "Africa" in altro e più esteso intervento, ricordiamo che MSC sta facendo shopping a 360 gradi, ed in particolare nel settore "towage", dove sta posizionandosi dopo le recenti acquisizioni e partecipazioni, anche in corso, con operatori internazionali del settore (Rimorchiatori Mediterranei e la spagnola Boluda).

Ricordiamo che towage non significa solo rimorchio di manovra nei porti, ma anche cospicua assistenza continua alle strategiche piattaforme marine di ricerca ed estrazione di gas e petrolio.

Prima di chiudere questo intervento, gettiamo un ulteriore sasso nello stagno per segnalare che anche la geopolitica determinata dalle rivoluzioni degli assetti che si stanno sempre più prospettando (anche se i giochi sono, a nostro parere, ancora apertissimi a soluzioni anche diverse da quelle che possono apparire scontate in questa precisa fase), possa alla fine influenzare questi indirizzi.

Infine, sarà interessante esaminare anche le potenziali ripercussioni e gli scenari che questo divorzio potrà avere direttamente sugli assetti e sui collegamenti, in particolare su quelli con il Nord Adriatico, ovvero Trieste, Koper e Rijeka, da parte di entrambi i due separandi. Ne parleremo in una prossima newsletter.

Possibili alleanze con altri? Difficile, anche se non impossibile, sia per i rapporti di forza (troppo grande MSC) sia per le implicazioni anche geopolitiche sempre più determinanti e divisive nello scacchiere mondiale e nel settore fondamentale dei trasporti marittimi di merci unitizzate



AFRICA, ULTIMA FRONTIERA

Perché questo titolo? ma perchè la scoperta dell’Africa come mercato di consumo (assieme ad altri mercati “dimenticati” più o meno volutamente) richiederà un profondo mutamento nei paradigmi che hanno retto e stanno reggendo l’economia mondiale e che, ostinatamente, tendono ad essere ancora perseguiti, senza considerare il loro impatto sull’ecologia del mondo e i problemi demografici (dello stesso), formalmente affrontati “on paper” e con grande apparente serietà, ma ancora solamente mirando all’immediato e al massimo ritorno economico del sistema in essere



“Spazio ultima frontiera...” così iniziavano le puntate di “Star trek”, quella che è stata forse la più celebre serie televisiva di science fiction.

Abbiamo mutuato la stessa definizione per riprendere un argomento fondamentale per il futuro del pianeta che potrebbe impattare, storicamente, con i flussi commerciali e di carico del trade e del trasporto marittimo.

Che potrebbe essere ridisegnato.

Perché questo titolo? ma perchè la scoperta dell’Africa come mercato di consumo (assieme ad altri mercati “dimenticati” più o meno volutamente) richiederà un profondo mutamento nei paradigmi che hanno retto e stanno reggendo l’economia mondiale e che, ostinatamente, tendono ad essere ancora perseguiti, senza considerare il loro impatto sull’ecologia del mondo e i problemi demografici (dello stesso), formalmente affrontati “on paper” e con grande apparente serietà, ma ancora solamente mirando all’immediato e al massimo ritorno economico del sistema in essere.

Alla base di tutto esiste il drammatico problema demografico che condiziona tutte le altre problematiche, anche perchè è concentrato vistosamente ed ineluttabilmente nella parte più povera e trascurata del pianeta.

Ci risulta arduo conciliare i target ambientali e complessivamente sociali che ci vengono imposti, “senza se e senza ma”, come assolutamente indispensabili e da raggiungere nei tempi programmati, con la continuazione del trend di crescita imposto dalla Cina, quale ancora attuale e di gran lunga prima “fabbrica” del mondo e destinati a sostenere il consumismo europeo e USA a questo ritmo.

Una semplice proiezione lineare del PIL mondiale porta a un risultato 2050 che a nostro avviso non consente nemmeno di avvicinare i target ambientali programmati per quella data, considerato che lo stesso crescerà almeno in una forbice fra l’1,7% e il 2,0% medio annuo, ovvero quasi raddoppiandosi nel prossimo trentennio.

Quindi Africa ultima frontiera? E perché?

La verticalizzazione estremizzata della piramide sociale che trascura l’Africa comporta crescenti rischi di altissima instabilità globale, mentre la soluzione per salvare la “capra” (dei consumi non del consumismo) e i “cavoli” (dell’ecosistema) sarebbe, quasi, a portata di mano.

In molti ambienti si parla da tempo di una sorta di “Piano Marshall” per l’Africa onde poter creare un sano mercato locale, cosa buona e giusta, anzi indispensabile, ma purtroppo i tempi tecnici non si conciliano più con l’impellenza di altri problemi e con le scadenze (tassative) che le istituzioni del pianeta si sono date per risolverli, con obiettivi assolutamente da condividere, ma con scelte “operative” spesso isteriche, dettate più per soddisfare l’ideologia da sostenere (e anche interessi meramente di mercato) che la pragmaticità dello scenario che le istituzioni dovrebbero affrontare.

Chiudendo un po’ l’obiettivo della nostra telecamera virtuale e focalizzandolo a mero esempio sul nostro paese, è evidente che la conditio sine qua non è quella di garantire la fornitura energetica per continuare a far funzionare sia la macchina produttiva sia quella del consumo. Scelte esasperate sulle fonti (non nel merito, ma nella tempistica) rischiano di provocare danni ingestibili e tali da abbattere la nostra competitività sul mercato nazionale, ma soprattutto internazionale, nonché il livello di vita degli italiani.

Fonti attendibili riportano che le tempistiche per avere una singola centrale di produzione di energia eolica situata in mare siano di “almeno” 7/10 anni per singolo impianto che è la soluzione meno impattante in termini di incidenza percentuale sulla do-

AFRICA, ULTIMA FRONTIERA...SEGUE

manda complessiva e non solo una “cartolina” pubblicitaria.

Ovviamente, va anche ricordato che questa energia deve disporre di impianti di stoccaggio, data la variabilità del vento, ma anche tenere in considerazione che una notevole parte della componentistica, e in particolare le costose e altamente tecnologiche pale, sono monopolio o quasi, pensate un po', della produzione cinese, dove le prenotazioni di ordini si collocano ben in là nel tempo.

I pannelli solari sono già diffusi e largamente promozionati, ma anch'essi incontrano limiti sia ambientali sia di distribuzione, anche se pare oramai certo che ne debba essere incrementato l'utilizzo.

L'eventuale nucleare di ultima generazione richiede, per entrare in produzione, almeno 10/15 anni tenuto anche conto del fatto che il sistema è da ricostruire ex novo, almeno in Italia, e delle sicure ostilità che si dovranno risolvere con gli abitanti dei luoghi prescelti, che vorrebbero che il “terribile” impianto fosse certamente costruito, “ma solamente nel giardino del vicino”.

Tralasciamo la fusione nucleare, che sarà sperabilmente obiettivo (di effettivo sostentamento energetico prevalente) della seconda metà del secolo.

L'idroelettrico, già eccellenza dell'Italia, può essere ottimizzato, ma può coprire la domanda solo in parte, e tenendo conto della progressiva riduzione della materia prima, l'acqua, a causa della siccità per il riscaldamento globale che riduce piogge e ghiacciai sul nostro territorio.

La geotermia è anche un settore affascinante e da perseguire, considerato che è una fonte decisamente primaria ecologica e inesauribile, ma forse ancora troppo sperimentale per considerarla fra le fonti determinanti. L'idrogeno, grande obiettivo a volte prematuramente inserito fra le soluzioni immediate anche di tutte le modalità del trasporto (terra, mare, aria), rappresenta una soluzione che richiede anch'essa, oltre alla ricerca sistemica, un ragionevole progetto di valutazione, sia nel campo della produzione, il cui impatto deve ancora essere correttamente valutato, sia nella tempistica, nonché nel contesto di un consumo di massa.

Educazione sui consumi e ottimizzazione delle reti e dei metodi di distribuzione aiutano, ma non determinano.

Analogia considerazione per gli stili di vita che possono contribuire, ma non risolvere.

Sui trasporti terrestri meriterebbe fare un discorso dedicato, che forse faremo nelle prossime newsletter, ma semplificando al massimo, dobbiamo prendere atto che il trasporto su camion, pur nell'ottica di continuare correttamente a massimizzare la ferrovia, continuerà con alta intensità.

Per quanto riguarda il trasporto privato non ci pare che l'auto “full electric” sia la soluzione (considerato il dare/avere della rivoluzione imposta). Molto più abordabili paiono invece i sistemi hybrid, assolutamente più flessibili, di uso pratico e con effetti complessivamente migliori sull'ecosistema. (vedi anche <https://www.metanospilamberto.it/lallarme-da-toyota-sulle-auto-elettriche-inquinano-di-piu-e-rimarremo-senza-elettricità/>)

Sul trasporto aereo (passeggeri e merci) poi sarebbe utile un approfondimento mirato, ma se guardiamo alle proiezioni di crescita del traffico passeggeri, i dati sono lampanti. Dai meno di 5 miliardi di pax 2019 (mondo) si prevedono per il 2050 ben 10 miliardi di pax! Lasciamo al lettore le considerazioni.

E quindi ci dovremo rassegnare a continuare, anche se con quote sempre meno importanti, a utilizzare le fonti tradizionali (petrolio gas e carbone), che attualmente costituiscono qua-



AFRICA, ULTIMA FRONTIERA...SEGUE

E qui spunta l’Africa.

Infatti, in questo continente sono in essere tutti i problemi ed i paradossi del mondo, legati indissolubilmente fra di loro, quello demografico, quello economico, quello finanziario, quello sociale e quello climatico/ambientale.

Quale riteniamo possa essere la chiave per affrontare e per costruire una nuova linea di sviluppo di traffico sia marittimo che terrestre, che sostenga nel contempo equilibri tollerabili dello sviluppo dell’economia mondiale, cercheremo di affrontarlo nelle prossime newsletter.

si l’80% delle fonti energetiche del mondo, nella maniera meno impattante possibile , magari cercando di evitare i danni di cui madre natura ci chiederà conto, come per esempio l’estrazione di gas con il metodo del “fracking”, di violenza inaudita anche per un profano e applicato solo per questioni geopolitiche, quando al mondo ce ne sarebbe quanto se ne vuole con i metodi tradizionali.

Il combinato effetto di tutto quanto sopra esposto, se ben indirizzato, ci porterà certamente sulla strada giusta, ma nel frattempo dobbiamo continuare a crescere in maniera ragionata e non speculativa nei paesi “ricchi”, riducendo il gap con quelli poveri , per creare un nuovo mercato che sostenga la macchina economica mondiale.

E qui spunta l’Africa.

Infatti, in questo continente sono in essere tutti i problemi ed i paradossi del mondo, legati indissolubilmente fra di loro, quello demografico, quello economico, quello finanziario, quello sociale e quello climatico/ambientale.

Quale riteniamo possa essere la chiave per affrontare e per costruire una nuova linea di sviluppo di traffico sia marittimo che terrestre, che sostenga nel contempo equilibri tollerabili dello sviluppo dell’economia mondiale, cercheremo di affrontarlo nelle prossime newsletter.





NOTIZIE FLASH

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

PUBBLICATI SUL BUR DEL 15.02.2023 GLI AVVISI DI APERTURA DEI TERMINI PER LE ISTANZE DI CONCESSIONE DEI CONTRIBUTI PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO COMBINATO E DEI SERVIZI INTERMODALI

RIPORTIAMO DI SEGUITO UNA SINTESI DEI DUE AVVISI:

Direzione centrale infrastrutture e territorio – Servizio portualità e logistica integrata - Trieste

Avviso della riapertura dei termini per la presentazione di nuove istanze di contributo sul regime di aiuto SA 100234 Interventi per lo sviluppo del trasporto combinato, di cui alla legge regionale 22 marzo 2004 n. 7 e relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.Reg. 199 del 30 agosto 2017.

Si rende noto che

In esito alla decisione della Commissione europea n 9796 dd. 20.12.2021, sono stati prorogati i termini del regime di aiuto Aiuto di Stato SA. 100234 - Italia - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia Interventi per lo sviluppo del trasporto combinato, di cui alla Legge Regionale 22 marzo 2004 - nr. 7 e relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.Reg. 199 del 30 agosto 2017 - Decisione C (2021)9796 del 20 dicembre 2021

Con la manovra finanziaria per l'esercizio 2023 nonché, con la conseguente Deliberazione della Giunta regionale dd. 29.12.2022, n. 2055 di approvazione del Bilancio finanziario gestionale 2023, è stato disposto uno stanziamento di € 5.000.000,00 sul capitolo 3779 che finanzia gli interventi per lo sviluppo del trasporto combinato, di cui alla Legge Regionale 22 marzo 2004 - nr. 7 e relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.Reg. 199 del 30 agosto 2017:

<https://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/xml/IndiceLex.aspx?anno=2004&legge=7&fx=lex>

il termine per l'invio di nuove istanze di contributo è il 31 marzo 2023 da presentare al Servizio Portualità e Logistica integrata, Via Carducci, 6, 34122 Trieste, indirizzo PEC:

territorio@certregione.fvg.it



Direzione centrale infrastrutture e territorio – Servizio portualità e logistica integrata - Trieste

Avviso apertura termini per la presentazione delle domande ai sensi del Regolamento di attuazione degli interventi per lo sviluppo dell'intermodalità ai sensi dell'articolo 21 comma 2, della legge regionale 24 maggio 2004, n. 15, come integrato dalla legge regionale 1° luglio 2022, n. 9, approvato con il D.P.Reg. 090, dd. 18.07.2022.

Si rende noto che

In esito alla decisione della Commissione europea n 1427 dd. 03.03.2022, sono stati prorogati i termini del regime di aiuto Aiuto di Stato SA. 100286 - Italia - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia Interventi per lo sviluppo del trasporto combinato, di cui alla Legge Regionale 24 maggio 2004 - nr. 15, art.21 e relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.Reg. 090 del 18 luglio 2022 - Decisione C (2022)1427 del 3 marzo 2022.

Con la manovra finanziaria per l'esercizio 2023 nonché, con la conseguente Deliberazione della Giunta regionale dd. 29.12.2022, n. 2055 di approvazione del Bilancio finanziario gestionale 2023, è stato disposto uno stanziamento di € 5.000.000,00 sul capitolo 3780 che finanzia gli interventi per lo sviluppo del trasporto intermodale, di cui alla Legge Regionale 24 maggio 2004 - nr. 15 art.21 e relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.Reg. 090 del 18 luglio 2022.

<https://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/xml/xmlLex.aspx?anno=2004&legge=0015&id=art21&fx=art>

Il termine per l'invio di nuove istanze di contributo è il 31 marzo 2023 da presentare al Servizio Portualità e Logistica integrata, Via Carducci, 6, 34122 Trieste, indirizzo PEC:

territorio@certregione.fvg.it





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

Hanno collaborato a
questo numero:

Giovanna Visco, Danilo
Stevanato, Diego Stinco

