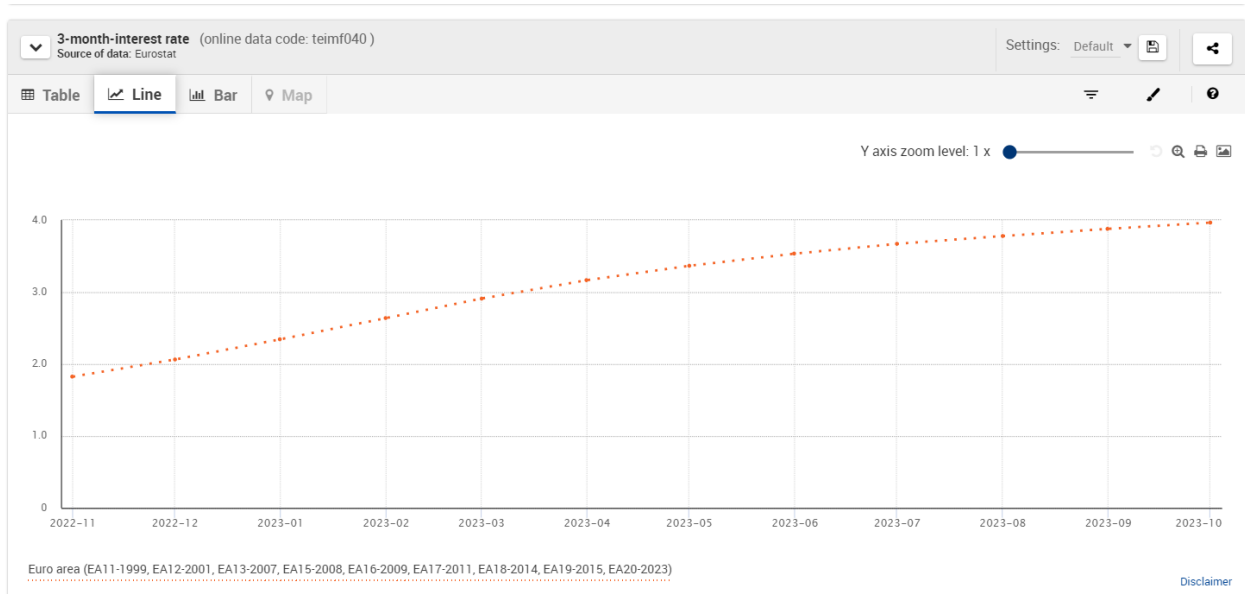


2° ASSEMBLEA ORDINARIA ASPT-ASTRA 04/12/2023 - RELAZIONE MORALE DEL PRESIDENTE

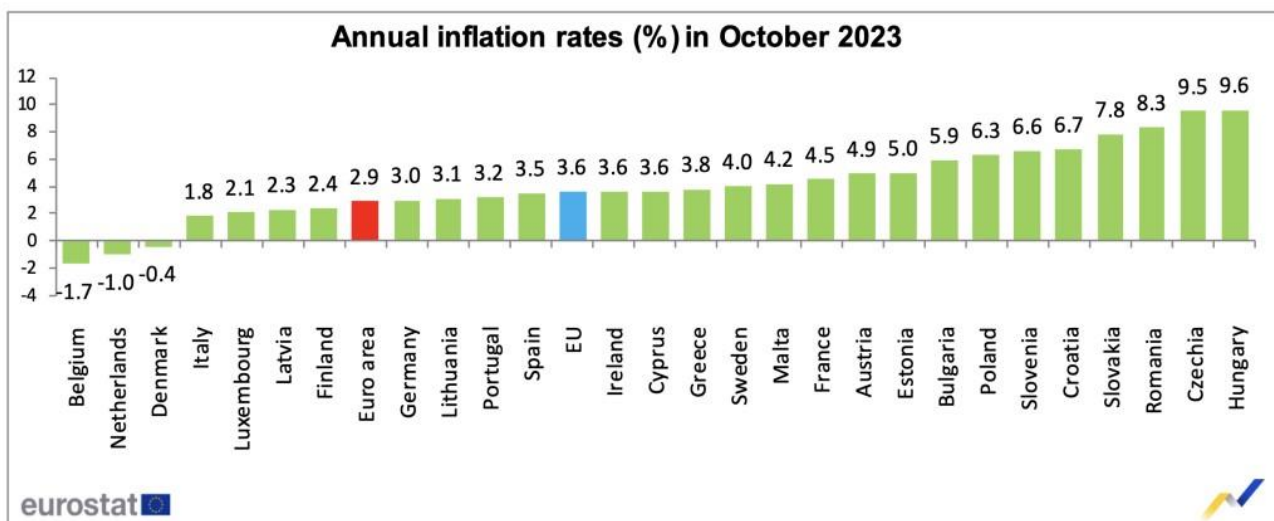
Cari Soci

L'anno che si sta chiudendo avrebbe dovuto essere un anno di grande ripresa per l'economia europea e italiana, a seguito delle politiche espansive seguenti la crisi sanitaria e la stabilizzazione dei prezzi energetici.

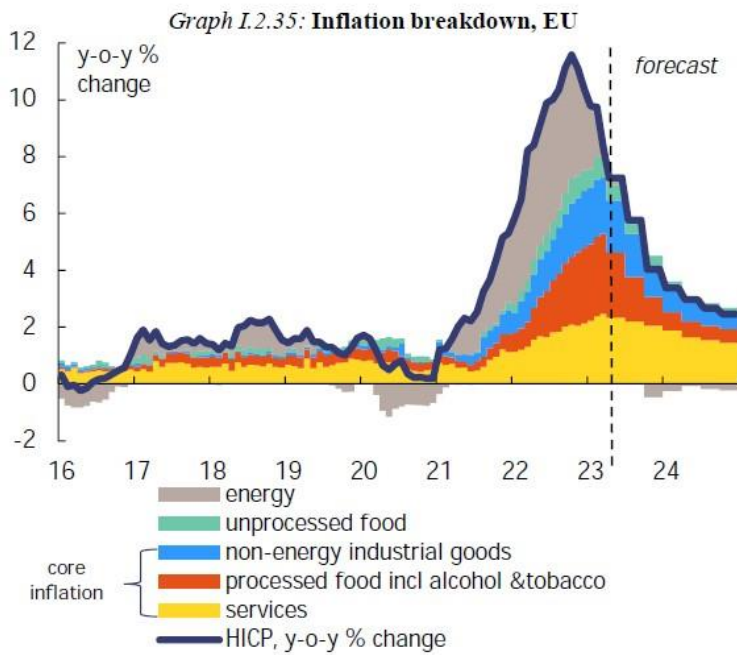
In realtà le politiche monetarie della banca centrale europea sono state ripetutamente restrittive, mirando a ridurre l'inflazione attraverso lo strumento classico del tasso d'interesse.



Non è questa la sede per valutare se sia opportuno affrontare con strumenti classici fenomeni eccezionali, dovuti fondamentalmente a politiche economiche espansive post pandemiche e ad eventi geopolitici destabilizzanti. Tuttavia possiamo ritenere che l'obiettivo di contenere l'inflazione sia stato centrato, soprattutto nei paesi dell'area euro



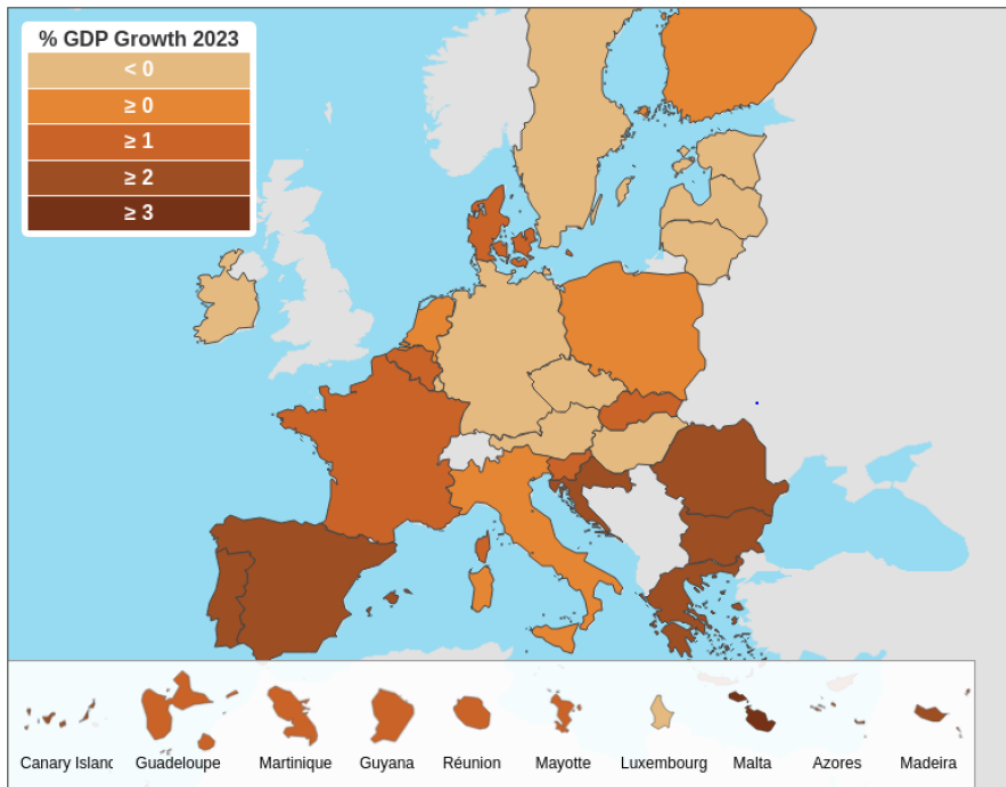
In particolare, sia grazie alla politica monetaria restrittiva, che alla capacità degli stati di modificare i mercati di approvvigionamento delle materie prime, in particolare energetiche, il livello dei prezzi è notevolmente sceso nei comparti strategici



Tuttavia, l'utilizzo di strumenti classici in politica monetaria prevede che il mercato si raffreddi e conseguentemente il prodotto interno lordo rallenti, ed è esattamente quello che è successo.

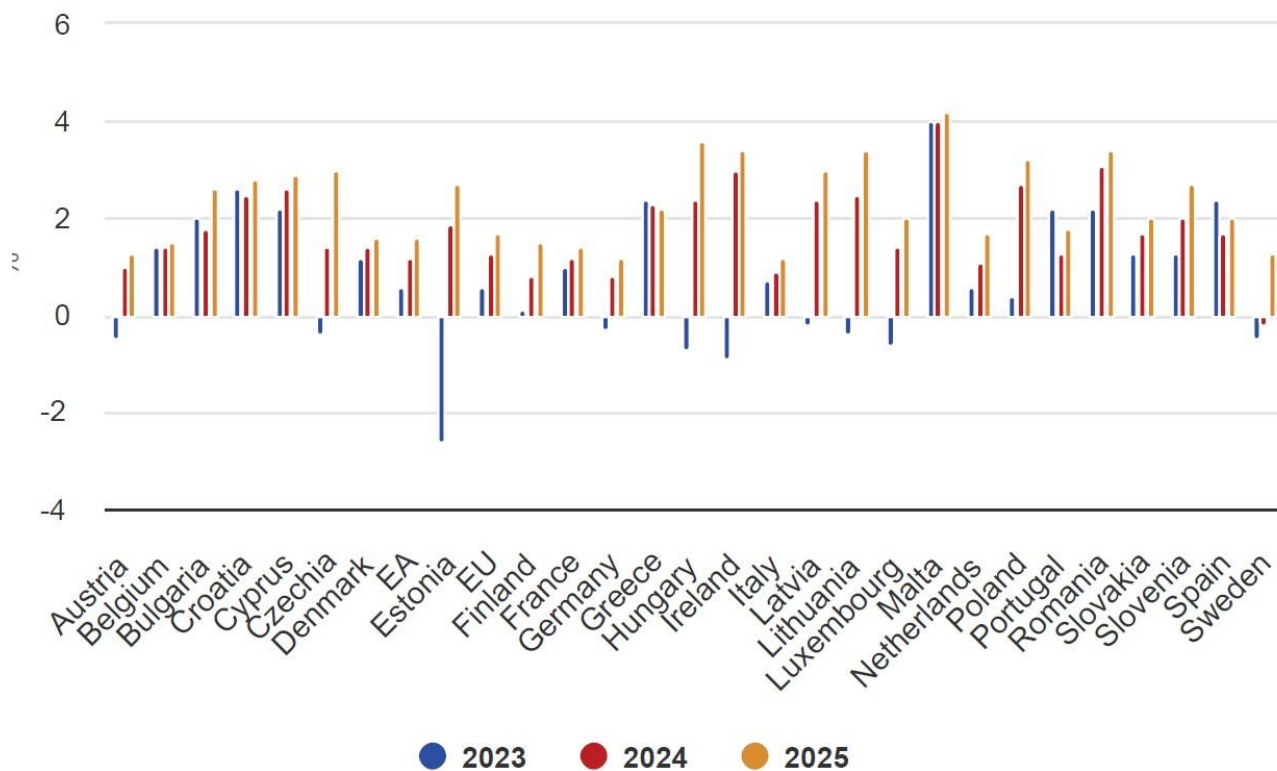
03/12/23, 09:53

Autumn 2023 Economic Forecast: A modest recovery ahead after



Ecco quindi che l'annunciata ripresa è per il momento rinviata. Anche le previsioni degli stati per i prossimi due anni non sembrano essere particolarmente buone, prevedendo comunque tassi di crescita inferiori al 2% nei paesi dell'area euro.

Economic Forecast - Autumn 2023

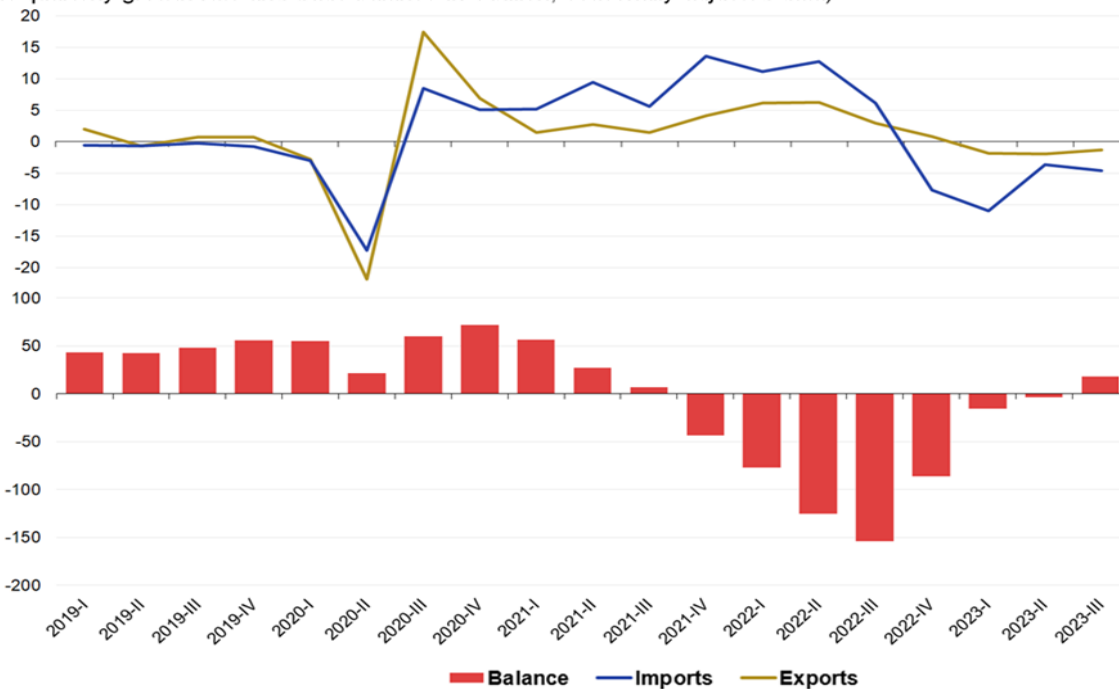


Nella migliore delle ipotesi quindi i prossimi anni vedranno una flebile ripresa dell'economia, sempre che non precipitiamo nello scenario peggiore di un'escalation della guerra nella Striscia di Gaza, che ci vedrebbe particolarmente esposti, visti i nostri nuovi fornitori di materie energetiche, o dell'accendersi in Asia di focolai mai spenti in paesi cruciali per il rifornimento delle materie prime o dei semilavorati, ed in particolare quelle materie prime e semilavorati che sono alla base della nostra transizione energetica e digitale.

In questo scenario poco rassicurante, i dati che maggiormente ci interessano come operatori logistici sono quelli relativamente all'interscambio commerciale dell'Unione Europea con il resto del mondo.

EU trade in goods, quarterly data Q1 2019 to Q3 2023

(% quarterly growth rate and trade balance in € billion, seasonally adjusted data)



Source: Eurostat (online data code: ext_st_eu27_2020sitc)



Si nota un andamento negativo sia delle importazioni che delle esportazioni, anche se nell'ultimo periodo le esportazioni sembrano essersi lentamente riprese, mentre rimane negativo quello delle importazioni, probabilmente proprio come conseguenza delle politiche monetarie restrittive.

E' in questo contesto macroeconomico che dobbiamo analizzare i dati relativi ai noli, ai traffici ed in particolare ai traffici transitati attraverso il nostro sistema portuale.

Il mercato dei noli, come tutti abbiamo visto, è crollato rispetto agli anni della pandemia.

Andamento dei noli: trend SCFI. Anni 2013-stime 2023



Trend trasporto marittimo in volume per singole categorie di merci. Anni 2013-stime 2023

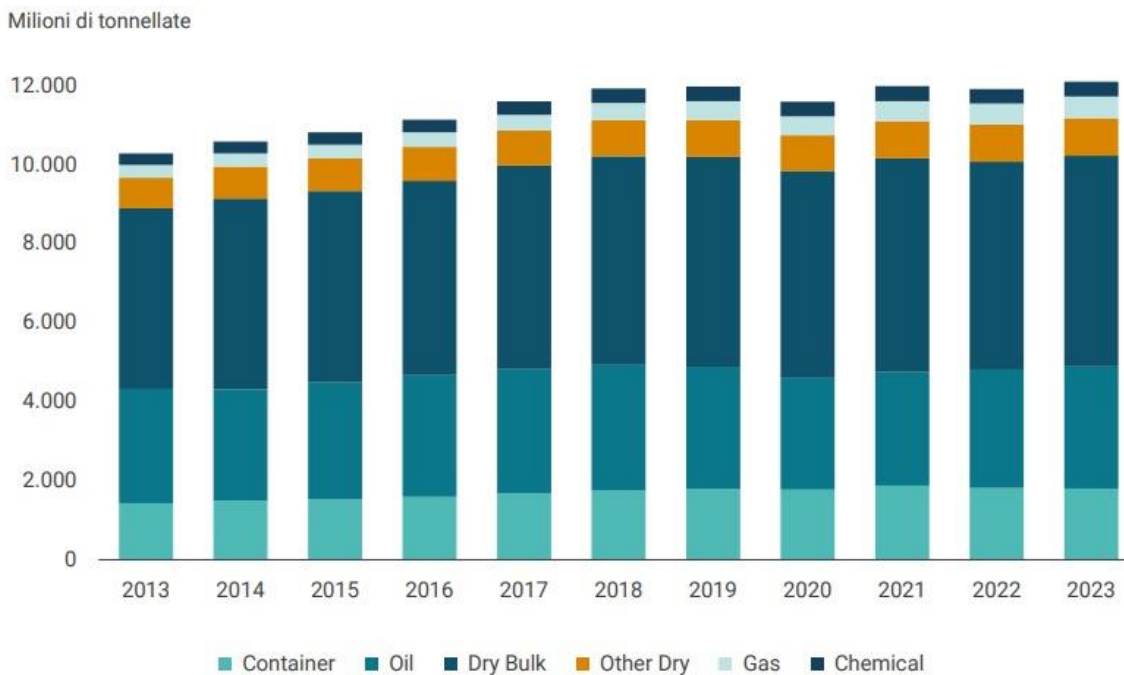


Figura 2 | Fonte: SRM su Clarksons

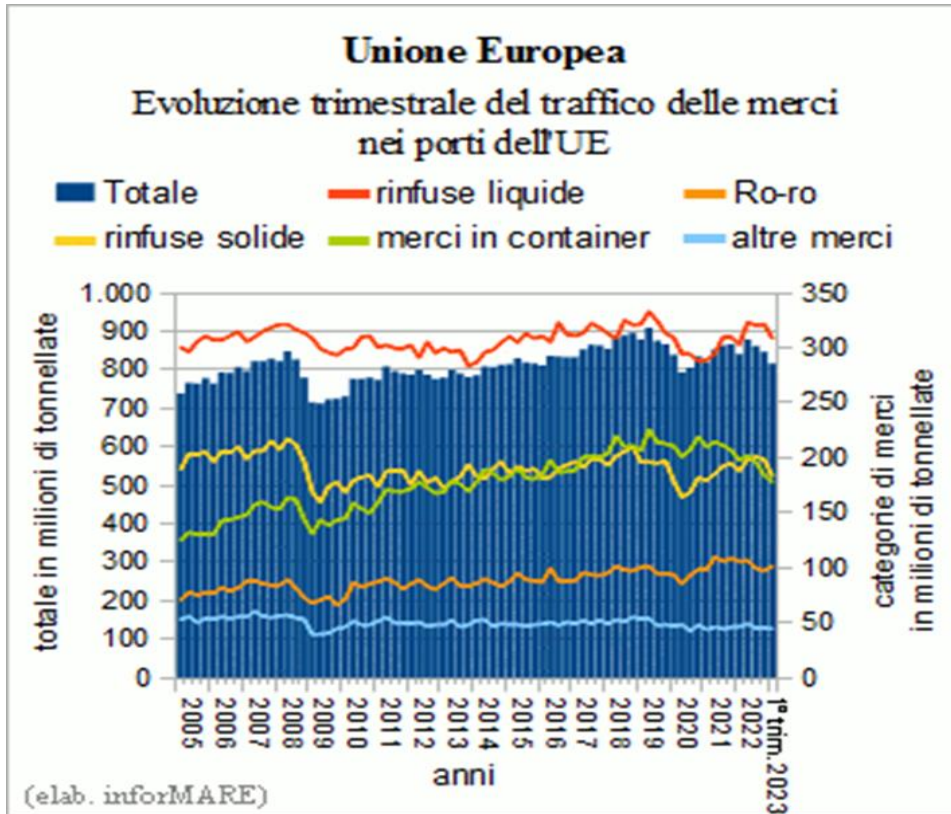
Contrariamente ai noli, rimane invece sostanzialmente costante il volume delle merci trasportate via mare, sia a livello complessivo, che specificatamente per il segmento dei container. Potremmo quindi concludere che il livello dei noli non venga particolarmente influenzato dalla domanda, quanto piuttosto dall'offerta e dalle scelte fatte dagli armatori, che detengono sempre maggiori quote di mercato.

Quota di mercato dei Top4 e dei Top 10 carrier. Anni 2012-2022



Figura 4 | Fonte: UNCTAD

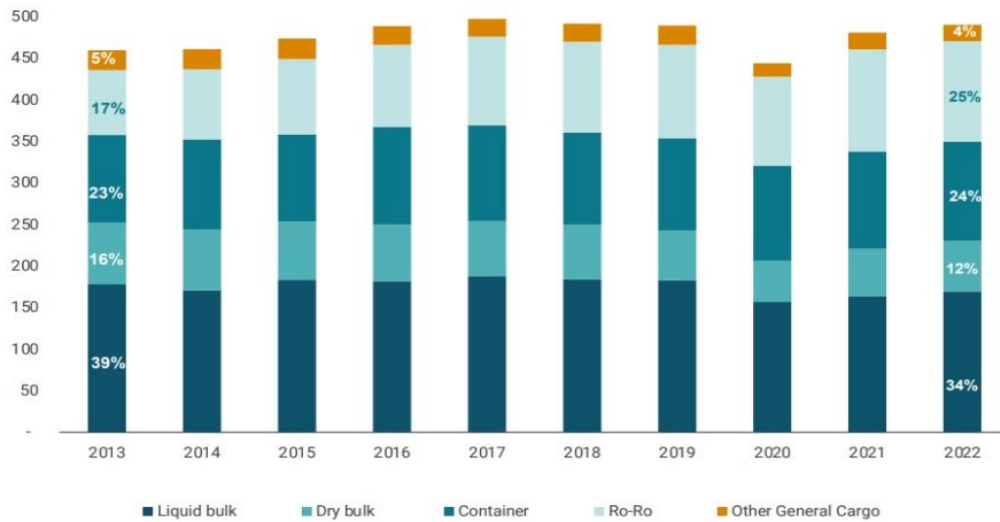
Analizzando i dati del movimento merci manipolate attraverso i porti europei negli ultimi 18 anni i dati sono fondamentalmente stabili, ad eccezione degli anni della crisi finanziaria del 2008, ed evidenziano un andamento negativo nell'ultimo anno, collegato alle politiche commerciali dell'Unione Europea. E' interessante vedere come il traffico container, pur in ascesa e fondamentale sostitutivo del traffico general cargo, si sia riportato a livelli di 10 anni fa.



Credo sia interessante analizzare anche l'andamento delle merci manipolate nei porti italiani nell'ultimo decennio:

2 Il trend decennale delle merci movimentate dai porti italiani

Merchi gestite dal sistema portuale italiano (mln tonn). Trend 2013-2022

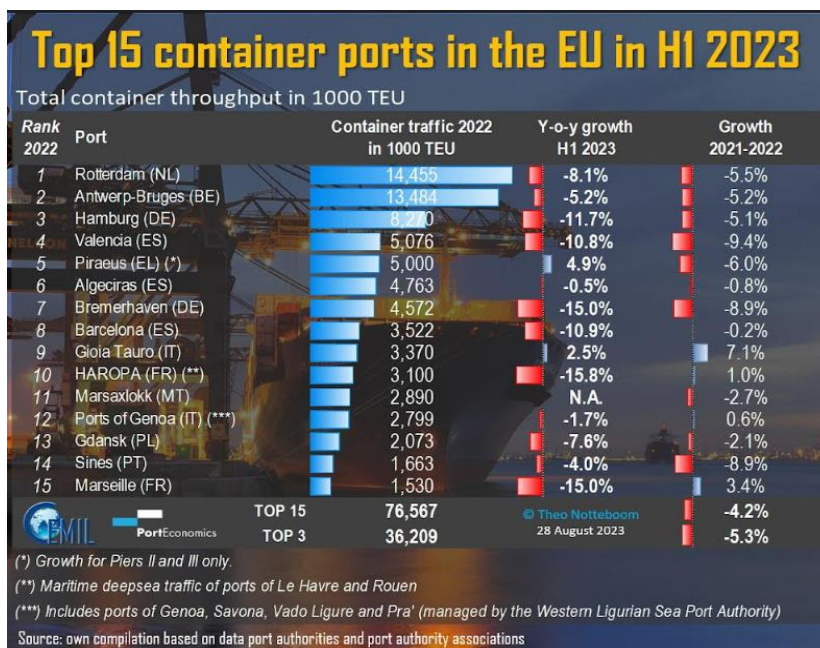


Fonte: SRM su Assoporti

Il grafico evidenzia una sostanziale stabilità, che, abbinata al quadro macroeconomico in precedenza analizzato non porta a ritenere che nei prossimi anni ci sarà un aumento marcato dei volumi.

Anche se i dati relativi al cambiamento climatico e le transizioni ecologica e digitale avviate dall'Unione Europea ci fanno ritenere che uno spostamento di traffico potrebbe avvenire dai porti nordeuropei a quelli mediterranei, nulla ci fa però pensare che tale aumento sarà vertiginoso.

Che i volumi movimentati nei porti europei non siano buoni lo possiamo già sapere in base ai risultati del primo semestre



Solo se teniamo a mente questi dati, riusciamo a dare una lettura positiva ai dati microeconomici che ci riguardano e che evidenziano per il porto di Trieste una piccola flessione negli ultimi 11 mesi:

PORT OF TRIESTE - THROUGHPUT STATISTICS	dal 01-01-2022 al 30-11-2022			dal 01-01-2023 al 30-11-2023			%
	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	
TOTAL THROUGHPUT	44553896	8017047	52570943	43602334	7577104	51179438	-2,65
LIQUID BULK	34425317	0	34425317	34375885	0	34375885	-0,14
Crude oil	33561566	0	33561566	33448088	0	33448088	-0,34
Refined (petroleum) products	806058	0	806058	888784	0	888784	10,26
Gaseous, liquified or compressed petroleum products	0	0	0	0	0	0	
Chemical products	57693	0	57693	39013	0	39013	-32,38
Other liquid bulk	0	0	0	0	0	0	
DRY BULK	555575	25411	580986	400414	17389	417803	-28,09
Cereals	105382	0	105382	66669	0	66669	-36,74
Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	
Coal and lignite	0	0	0	0	0	0	
Dres/cement/lime/plasters	57800	0	57800	90400	0	90400	56,40
Metallurgical Products	387336	0	387336	243345	0	243345	-37,17
Chemical products	0	0	0	0	0	0	
Other dry bulk	5057	25411	30468	0	17389	17389	-42,93
GENERAL CARGO	9573004	7991636	17564640	8826035	7559715	16385750	-6,71
Containerized (including Ro-Ro containers)	4399010	3646648	8045658	4233073	3474698	7707771	-4,20
Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	4213612	3883141	8096753	3927653	3748533	7676186	-5,19
Other General Cargo	960382	461847	1422229	665309	336484	1001793	-29,56
ADDITIONAL INFORMATION							
NUMBER OF CALLS			2111			1988	-5,83
GROSS TONNAGE			80462757			81029020	0,70
NUMBER OF CONTAINERS (in TEUs)	428606	372388	800994	422148	355681	777829	-2,89
Hinterland	257608	287699	545307	232415	282121	514536	-5,64
Empty	53559	101669	155228	42949	122438	165387	6,54
Full	204049	186030	390079	189466	159683	349149	-10,49
Transshipped	170998	84689	255687	189733	73560	263293	2,97
Empty	44783	4500	49283	75938	0	75938	54,09
Full	126215	80189	206404	113795	73560	187355	-9,23
NUMBER OF VEHICLES	162017	147816	309833	154293	144081	298374	-3,70
Number of Ro-Ro units	149660	145990	295650	136340	139041	275381	-6,86
Number of private vehicles	38	159	197	41	103	1054	435,03
Number of commercial vehicles	12319	1667	13986	17912	4027	21939	56,86

Sono dati estratti da Sinfomar, quindi evidentemente ancora non certificati dall'ADSP MAO. Tuttavia ci danno delle indicazioni in merito all'andamento aggiornato dei traffici.

In attesa che i dati vengano pubblicati dalla ADSP MAO sia per Trieste che per Monfalcone, i dati che sono stati diffusi a metà novembre dall'autorità ci dicono che Monfalcone ha registrato nei primi dieci mesi una movimentazione complessiva di 3.334.062 tonnellate di merce, con una crescita guidata dalle rinfuse solide (2.622.637 tonn.con +9,17%) e le merci varie (711.415 tonn. con +20,15%), ed un incremento di addirittura +51% dei veicoli commerciali (93.706 unità).

Attendiamo quindi di dati che verranno certificati da ADPS MAO per dare un giudizio definitivo, ma in attesa di questi possiamo dire che il sistema portuale di Trieste e Monfalcone ha tenuto, anche se ha evidenziato a livello settoriale dei cali di traffico. Tuttavia questi cali sono relativamente contenuti, se messi a confronto con quelli dei principali porti europei, dove solo il porto del Pireo rappresenta un'eccezione.

Non possiamo attenderci per i prossimi due anni né una grossa ripresa dei traffici globali, né un incremento particolare per i traffici in Adriatico e quindi io credo che dobbiamo a ritornare ad essere più aggressivi nella nostra competizione con i porti adriatici vicini. Sappiamo che i lavori sulla linea ferroviaria a servizio del porto

di Capodistria proseguono e anche il porto di Fiume non sta a guardare. Su Trieste si stanno concentrando investimenti pubblici, anche connessi con il PNRR, e investimenti privati: sulla loro effettiva realizzazione nei tempi previsti si misurerà la credibilità del Paese e della Regione.

Nel frattempo dobbiamo portare più merce al nostro sistema e trarre maggior profitto da quella che già abbiamo; per farlo dobbiamo necessariamente lavorare in sinergia, continuando nel solco di quanto abbiamo fatto in questi ultimi anni, sia a livello di singola impresa, che a livello associativo. Nessuno vince da solo, perché nessuno ha una dimensione tale da poterlo fare in competizione con Capodistria o con Rotterdam.

La disponibilità di spazi nei magazzini, soprattutto nei magazzini di porto franco, continua ad essere ancora insufficiente per le necessità della merce e spesso perdiamo grosse opportunità di acquisire traffici proprio per questo motivo. Ma, analizzando le tipologie merceologiche della merce che viaggia nelle unità di carico, ci accorgiamo di quanto potrebbe essere importante avere tali spazi per effettuare operazioni a valore aggiunto, purtroppo spesso liquidate come "rotture di carico" in un'ottica parziale della catena logistica, in cui esistono solamente clienti perfettamente organizzati per il door to door.

Solo se manteniamo questa idea di lavoro comune per il raggiungimento di un obiettivo, continua avere senso anche l'opera della nostra Associazione. Mi piace qui ricordare quali sono gli scopi statutari primari:

- promuovere l'organizzazione delle imprese associate, la loro solidarietà e la loro collaborazione;
- promuovere la collaborazione con altre Associazioni di categoria operanti nel campo della spedizione, dei trasporti e della logistica;

Ma di tutti gli scopi sociali, quello che dovrebbe essere per noi centrale in questo momento è

- promuovere, coordinare e facilitare tutte le iniziative intese a raggiungere i fini dell'Associazione e quelli comuni degli Associati, nonché l'incremento dei traffici.

Credo che sia chiaro a tutti i Soci che la nostra azione è limitata dalle disponibilità di bilancio e che da alcuni anni i canoni sociali sono invariati, ma posso garantire che applicheremo tutte le nostre forze per fare il massimo e che siamo sempre aperti a raccogliere ogni suggerimento o sollecitazione che ci provengano da ciascuno di voi.

Il programma dell'ADSP MAO prevede per il 2023 di dare maggior corpo agli accordi firmati in Marocco ed in Egitto con nuove missioni in quei paesi, una partecipazione particolarmente qualificata alla Fruit Logistic di Berlino e nuovamente alla Break Bulk di Rotterdam. Al momento non sono previsti eventi specifici per i mercati del centro Europa e, a mio giudizio, dovremmo noi pensare a qualche attività dell'Associazione, a cui invitare l'ADSP MAO. In questo senso va la nostra prima partecipazione all'evento organizzato qualche settimana fa da Navigator a Budapest e le relazioni che stiamo allacciando con l'associazione degli spedizionieri ungheresi, grazie ai buoni uffici del nostro socio Trieste Marine Terminal; ugualmente importante la visita dell'associazione degli spedizionieri cechi sempre nel mese di novembre.

E' per noi chiaro che gli obiettivi prioritari sono sempre la crescita e la creazione di ricchezza e lavoro. Tuttavia è evidente che la valutazione di un settore economico sia personale che collettiva da parte dei cittadini non sia più basata, o perlomeno esclusivamente basata, sulla capacità di creazione di posti di lavoro e di valore aggiunto. Siamo ben consci che la qualità della vita non venga più misurata dall'aver un buon posto di lavoro, sicuro e ben pagato, forse siamo meno certi di quali siano i nuovi parametri che la misurino.

Il nuovo paradigma, che sta mettendo a dura prova le imprese, già in difficoltà a causa dello scalo demografico che stiamo scendendo, richiede che siano condivisi con i lavoratori ed i cittadini anche progetti e obiettivi molto diversi da quelli meramente economici.

In questo sta forse la parte più difficile e sfidante dell'Associazione, che sempre fra i propri scopi sociali ha anche l'interazione con gli Enti locali e le amministrazioni pubbliche.

Sicuramente è indispensabile proseguire in tutte le nostre azioni che mirano ad impattare meno possibile sul traffico, sulla qualità dell'aria e sulla riduzione del rumore, incluso lo sforzo enorme profuso per la digitalizzazione e per la regolazione dei flussi camionistici, in una realtà complessa come il porto franco internazionale. Ma non basta nemmeno questo.

La narrazione di una città che nella sua breve storia ha avuto dei momenti esaltanti di crescita economica, demografica, culturale sempre connessi alla crescita del proprio porto va ripresa con forza e con modalità vecchie – penso agli open day, alla presenza nelle scuole, al difficile ma indispensabile rapporto con l'Università - e nuove, perché i cittadini possano condividere con noi la nostra visione di futuro. E per noi il futuro di Trieste è il porto!

E' evidente che per poter affrontare in modo deciso ed organico questi ed altri appuntamenti dobbiamo trovare un nuovo segretario che sostituisca Walter Gregori che, a partire dal 1 novembre, ha cessato le sue funzioni. Permettetemi di ringraziarlo a nome vostro per l'ottimo lavoro svolto in questi quasi sette anni all'interno dell'Associazione e di augurargli il massimo successo per il suo nuovo impiego.

Desidero ringraziare il segretario Andrea Carboni per il suo insostituibile ed incessante lavoro ed Eligio Verazzi per inviarci ogni mattina la sua apprezzatissima rassegna stampa. Ringrazio i miei due vicepresidenti, il Comitato di Presidenza e tutti i componenti del Consiglio Direttivo, che partecipano assiduamente ai lavori.