

NEWSLETTER NR. 10_2021

PRESENTAZIONE DEL LIBRO "AGLI INIZI DEL CONTAINER, IL LLOYD TRIESTINO E LE LINEE CON L'AUSTRALIA"



Il 15 dicembre presso la sala della Stazione Marittima di Trieste si è svolta la presentazione del volume in due lingue, italiano e inglese, Agli inizi del container, il Lloyd Triestino e le linee con l'Australia, a cura di Sergio Bologna, edito da Asterios (<https://youtu.be/aEnp60iX0Kk>). Era la conclusione di un percorso inizia-

to nel febbraio di quest'anno quando si è costituito presso l'AIOM, Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, un comitato per la celebrazione del 50mo anniversario dell'entrata di una compagnia italiana, il Lloyd Triestino, in uno dei primi consorzi dello shipping internazionale dell'era del container, il con-



SOMMARIO

Agli inizi del container - Il Lloyd Triestino e le linee con l'Australia.....1-2

Un aggiornamento flash sull'andamento dei noli container..3-7

Trasporti sostenibili, quattro nuove proposte della Commissione UE.....7-10

NOTIZIE FLASH

Aperta la seconda fase delle consultazioni della Commissione UE per la revisione delle linee guida sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie.....11

AGLI INIZI DEL CONTAINER ... SEGUE

sorzio A.E.C.S. (Australia Europe Container Service).

Attraverso le memorie di alcuni vecchi dirigenti del Lloyd e dell'Ente Porto di Trieste e attraverso l'esplorazione di alcuni archivi in Italia e all'estero è stato possibile ricostruire nei tratti essenziali una vicenda che fa onore alla marina italiana nel suo complesso, sia per l'azione svolta sul piano internazionale in un periodo particolarmente difficile – si pensi alla chiusura del Canale di Suez – sia per la grande apertura all'innovazione. Le prime navi full container italiane, infatti, erano dotate di computer di bordo e di collegamenti satellitari.

Nel corso della presentazione, moderata dal direttore della rivista online Shipmag Vito De Ceglia, hanno preso la parola il Presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, la Presidentessa di Italia Marittima Maria Michela Nardulli e il Presidente dell'Accademia Nautica dell'Adriatico Stefano Beduschi. Secondo D'Agostino uno dei meriti maggiori del libro è quello di aver chiarito le radici storiche di certe problematiche attuali, in particolare quelle riguardanti il controllo del mercato da parte delle compagnie marittime. Su sollecitazione del moderatore, D'Agostino si è poi soffermato, in qualità di Vicepresidente dell'ESPO (European Seaport Organization), sulla controversia che oppone l'Associazione Italiana dei Porti alla Commissione Europea in merito alla tassazione degli introiti delle Autorità Portuali.

In apertura era stato proiettato il documentario ideato dall'esperto australiano Martin Orchard per festeggiare il 50mo anniversario dell'arrivo della prima nave full container nel porto di Fremantle. Lo stesso Orchard ha poi concesso una lunga intervista, pubblicata nel volume, su come il container è stato introdotto nella rotta tra il continente australiano e l'Europa.

Il troppo breve spazio di tempo che la ricerca ha potuto concedersi e l'inattesa scoperta di alcuni documenti, che hanno aperto nuovi interrogativi su determinati aspetti della vicenda, hanno consigliato i componenti del comitato promotore a non dichiarare concluso il progetto ma a provare a proseguire le indagini, approfittando dell'interesse sollevato anche presso alcuni ambienti accademici. Per avere ulteriori notizie si può scrivere a "comitato promotore" aiom.fvg@libero.it.

Per prenotare e acquistare copie del volume rivolgersi a www.asterios.it.

In apertura era stato proiettato il documentario ideato dall'esperto australiano Martin Orchard per festeggiare il 50mo anniversario dell'arrivo della prima nave full container nel porto



UN AGGIORNAMENTO FLASH SULL'ANDAMENTO DEI NOLI CONTAINER

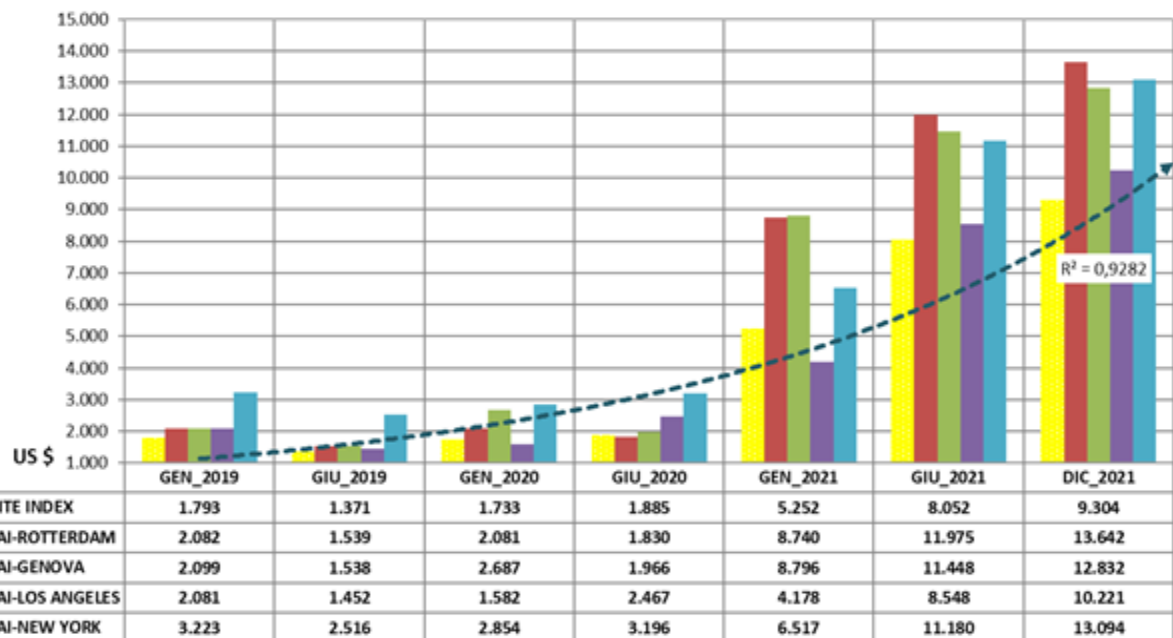
Lo stato di fatto

Agli ultimi sgoccioli del 2021, il secondo anno di pandemia, l'andamento dei noli spot dalla Cina sembra non dover ancora rallentare la corsa sfrenata determinatasi a partire dalla seconda metà del 2020, nonostante uno sporadico accenno di rientro tra ottobre e novembre 2021, subito smentito dalle successive quotazioni riferite da Drewry a dicembre e nel suo ultimo report del 23 scorso.

Ripercorrendo i dati mensili del triennio 2019-20-21, la situazione evolutiva si spiega da sé, come riportato nel grafico semestrale sottostante:



DREWRY SPOT RATES - 2019-2020-2021 - US \$ x 40' BOX



La curva evolutiva del "composite index" nel periodo gennaio 2019-dicembre 2021 presenta un fattore R^2 esponenziale pari a 0,93, fattore del tutto anomalo sotto ogni punto di vista e quasi inspiegabile, nonostante le svariate argomentazioni fornite sui media specializzati dagli analisti del comparto a giustificazione di una simile crescita, che in sostanza sembra dipendere più da cause psicologiche che realmente economiche, nonostante gli innegabili effetti scatenanti della pandemia.

Elenchiamo le principali storture determinatesi nel corso del 2020 e a tutt'oggi ancora in essere senza una previsione certa di rientro:

- i ripetuti e alterni lockdown nei porti cinesi, con conseguente congestione operativa dei principali terminal container (Yantian, Ningbo, Shenzen ecc.) e lunghe attese delle navi in rada;
- a seguire lo sbilanciamento tra import ed export nell'interscambio Cina - USA, sulla rotta transpacifica, la successiva congestione dei porti americani della West Coast, la carenza di container per garantire l'equilibrio del carico

La curva evolutiva del "composite index" nel periodo gennaio 2019-dicembre 2021 presenta un fattore R^2 esponenziale pari a 0,93...

UN AGGIORNAMENTO FLASH SULL'ANDAMENTO DEI NOLI CONTAINER SEGUE

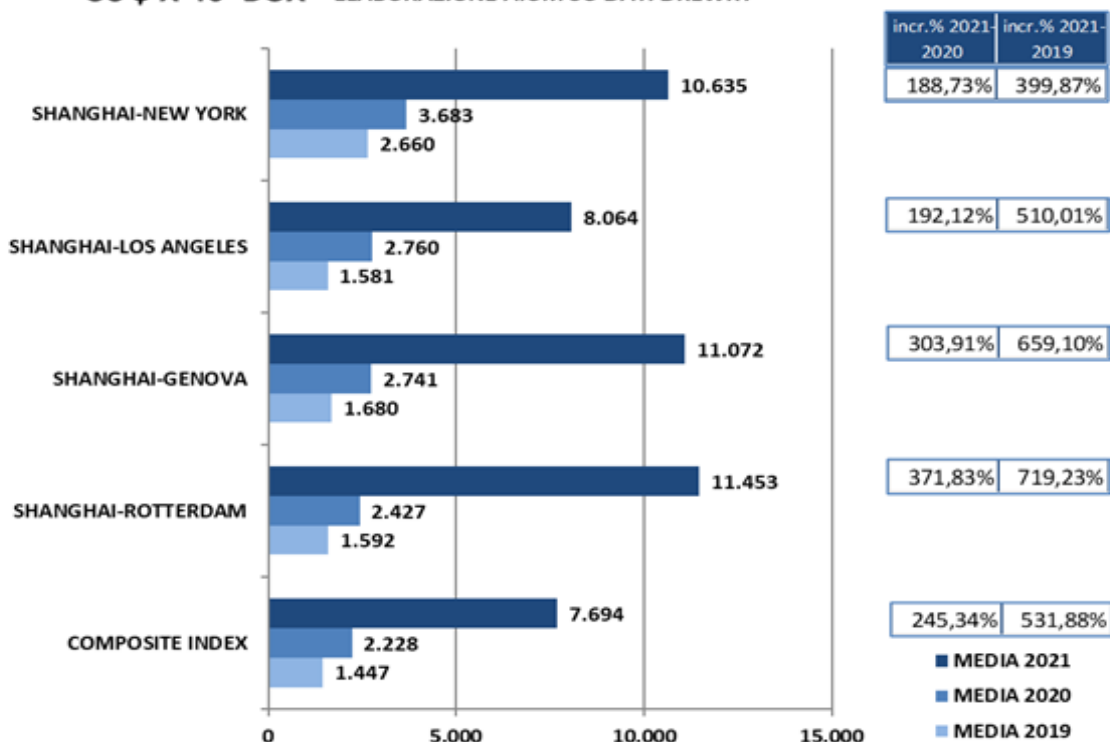
sul round-trip, l'eccesso di vuoti in export dagli USA verso il Far East (mediamente il 59% del carico/nave, come recentemente riferito da MarketWatch Data);

- non ultima una analogia se pur minore congestione nei porti del Nord Europa, con frequenti aggiustamenti delle schedule dei servizi via Suez da parte delle tre alleanze.

Una serie di concause eccezionali, che hanno consentito alle compagnie delle tre principali alleanze di aggiustare progressivamente il livello dei noli spot WB con una costante crescita esponenziale, come precisato sopra, la cui portata può essere rilevata osservando la media annua delle quotazioni nel triennio 2019-20-21, come sinteticamente rappresentato nel grafico che segue, dove sono riportate le medie delle quotazioni di fine mese degli anni considerati:



MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020-2021 US \$ X 40' BOX - ELABORAZIONE AIOM SU DATI DREWRY



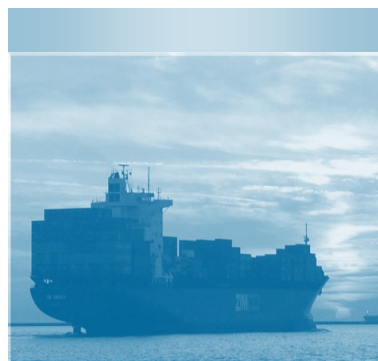
C'è da osservare che fino al 2019 i valori dei noli in import dalla Cina, su entrambe le direttrici, la Transpacifica e la "via Suez" erano fortemente sottoquotati rispetto alla portata degli investimenti fatti dalle compagnie negli ultimi anni per la costruzione di nuove navi full-container di dimensioni sempre maggiori ed erano stati mantenuti tali proprio per garantire volumi di carico

UN AGGIORNAMENTO FLASH SULL'ANDAMENTO DEI NOLI CONTAINER SEGUE

necessari per giustificare la sfrenata corsa al gigantismo; il Covid19, fenomeno del tutto impreveduto, ha fornito la chiave di volta per cambiare rotta e correre ai ripari, molto probabilmente si reputa anche sulla spinta delle banche e dei fondi che avevano fortemente finanziato le nuove costruzioni.

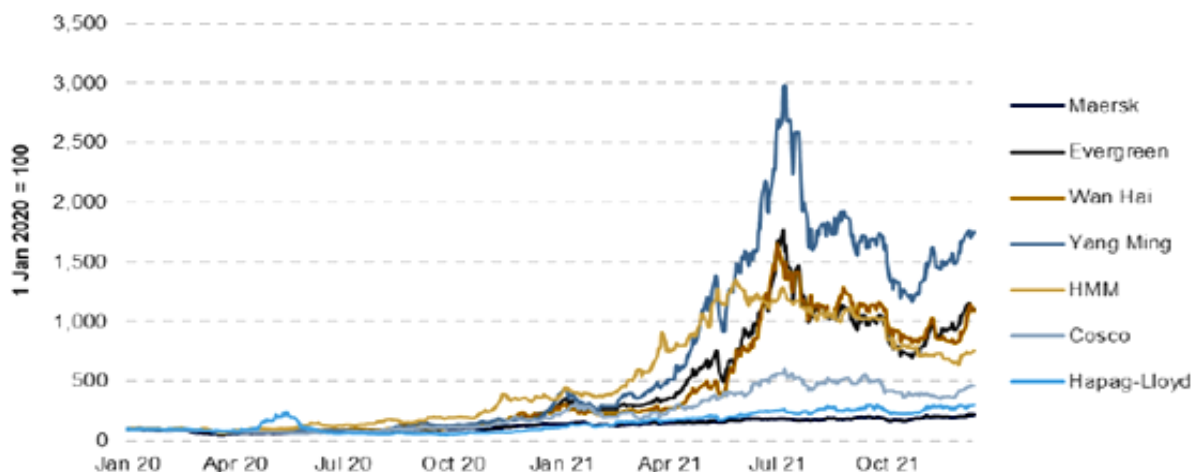
Tutte le principali compagnie, tra la seconda metà del 2020 e la prima del 2021, hanno sostanzialmente rimesso in equilibrio i propri bilanci, con risultati ampiamente positivi rispetto alle precedenti gestioni, come ripetutamente riferito dalla stampa specializzata e, nel dettaglio, anticipato dal Centro Studi Fedespedi nell'analisi pubblicata a luglio 2021 - <https://www.fedespedi.it/analisi-economico-finanziarie/> .

Il 23 dicembre scorso Drewry ha pubblicato un sintetico estratto della periodica analisi sull'andamento del settore container (Container Forecaster) nel quale pone in evidenza la svolta avvenuta nel comparto dello shipping tra il 2020 ed il 2021, analizzando l'andamento del valore delle azioni delle primarie compagnie marittime e dei relativi indici di ritorno per gli "stock investors", definiti astronomici, soprattutto per i vettori asiatici, Yang Ming, Evergreen, Wan Hai e Hyundai M.M con indici di incremento tra il 900% e il 1.500%, meno rilevanti i ritorni delle compagnie europee, Maersk +123% e Hapag Lloyd +192. L'indice di incremento dei prezzi quotati delle azioni viene rappresentato nel grafico che segue:



Drewry

Figure 1: Selected container shipping company share prices



Source: DMFR, Yahoo finance, Share prices as of 15 December 2021

Le conclusioni formulate da Drewry sulla base delle correnti previsioni dell'aumento del cash flow da parte delle prime 11 compagnie analizzate - 68 miliardi di US \$ a settembre 2021 con previsione di fine anno oltre i 100 miliardi - sono oltremodo positive dal punto di vista degli investitori, tenuto anche conto del fatto che la variante Omicron dovrebbe favorire il mantenimento dell'alto livello dei noli spot ancora per parecchio tempo, inoltre la persistente situazione di congestione nei porti

Non esiste una univoca spiegazione del mostruoso incremento delle rate di nolo dei container se non la parossistica reazione al primo periodo di lockdown e di globale blocco anche psicologico dell'economia e soprattutto del mondo del consumo dei due mercati di riferimento ovvero USA e Europa.

UN AGGIORNAMENTO FLASH SULL'ANDAMENTO DEI NOLI CONTAINER SEGUE

cinesi, americani e del Nord Europa dovrebbe rappresentare per le compagnie un'opportunità per il rinnovo dei contratti a medio-lungo termine con i rispettivi caricatori, presi per il collo dalla necessità di garantire le forniture ai settori produttivi dei mercati americano ed europeo. La previsione di incremento del fatturato complessivo da parte delle principali compagnie analizzate viene quindi aggiustata intorno al valore di 190 miliardi di US\$ con un indice di crescita medio pari al 43%, dati che per gli investitori rappresentano un più che affidabile impulso per gli "stock investors" a restare fermamente "sul pezzo"; il report di Drewry è reperibile al seguente link: [Read more](#).

Alcune nostre considerazioni dettate dall'esperienza

Non esiste una univoca spiegazione del mostruoso incremento delle rate di nolo dei container se non la parossistica reazione al primo periodo di lockdown e di globale blocco anche psicologico dell'economia e soprattutto del mondo del consumo dei due mercati di riferimento ovvero USA e Europa.

Rimane sempre nei nostri dubbi la sorprendente velocità con cui (e da chi) sono stati fatti i primi ordini per le importazioni di prodotti finiti e beni della catena distributiva nella tarda estate e primo autunno del 2020, in piena pandemia e confusione, e quindi con nessuna garanzia di ripresa effettiva della macchina consumistica dei due mercati considerati.

Tale imponente crescita di ordini che ha determinato un altrettanto importante superamento in valore assoluto dell'export cinese addirittura rispetto al periodo pre-pandemico dell'anno 2019, non trova a nostro avviso ancora una spiegazione tecnica adeguata - non nella sua meccanica evolutiva - ma nella sua fase prodromica.

Tuttavia questo iniziale fenomeno, a nostro avviso, è a tutti gli effetti "la madre" di quanto successo in seguito nello shipping mondiale con la crescita verticale dei noli in export dalla Cina soprattutto verso l'Europa e gli USA e, per successiva caduta e riflesso, su tutto il market globale del trasporto containerizzato e non solo. Vale ora la pena fare alcune considerazioni più puntuali sulla situazione attuale dei due trades principali.

Trade Cina/USA West coast (Transpacific):

I servizi regolari oceanici dei tre consorzi egemoni dello shipping mondiale (2M, Ocean Alliance, The Alliance) che comprendono praticamente tutti i grandi vettori marittimi globali, gestiscono servizi multipli a toccata settimanale a giorno fisso che coprono la stragrande maggioranza del traffico transpacifico.

Questi servizi si basano su rotazioni di 28/35/42 giorni per cui una singola nave media (che assumiamo di 17.000 TEU - o 8.500 FEU - di portata media) fa rispettivamente 13/10,5/8,7 viaggi all'anno.

Assumiamo pure che la nave viaggi sia in East-bound (EB) che in West-bound (WB) piena solamente di containers da 40' (1x40' = 1 FEU).

Il nolo medio EB "spot" riportato è attualmente di USD 9.350x40' mentre quello WB che possiamo assumere anche come nolo medio trasportato è di USD 972x40'.

Nota: specialmente sui noli export dalla Cina andrebbe fatta una profonda considerazione su quanto effettivamente è il nolo medio trasportato che risulta dalla combinazione di noli dei grossi contratti "long terms" e dei noli spot, ma ovviamente questi dati sono strettamente riservati e comunque di difficile interpretazione per cui utilizziamo convenzionalmente in questa simulazione i parametri generici su riportati.

Infine va rimarcato che a fronte di un pieno utilizzo nave nella tratta EB il rientro verso la Cina (WB) avviene con il 40% circa di carico pagante ed il resto di unità vuote che vengono direttamente riposizionate sui porti di effettiva



UN AGGIORNAMENTO FLASH SULL'ANDAMENTO DEI NOLI CONTAINER SEQUE

“demand” e quindi successivamente immediatamente reimpiegati da pieni per il successivo viaggio EB.

Assumendo quindi che una nave effettui 10,5 viaggi round-trip (R/T) all' anno il nolo complessivo risultante sarà:

EB: USD 9,350 x 8500FEU x 10,5 = USD 834.487.500

WB: USD 972 x (8500FEU X 40%) x 10,5 = USD 34.700.400

Totale nolo pagante per anno/nave = USD 869.187.900

Trade Cina-Europa (North Europe + Mediterranean).

Anche In questo trade i servizi regolari oceanici dei tre consorzi egemoni dello shipping mondiale (2M, Ocean Alliance, The Alliance) che comprendono praticamente tutti i grandi vettori gestiscono servizi multipli a toccata settimanale a giorno fisso qui però coprendo praticamente la totalità del traffico complessivo.

Questi servizi si basano su rotazioni di 56/63 giorni per cui una singola nave media (che assumiamo di 15000 TEU - o 7500 FEU - di portata media) fa rispettivamente 6,5/5,8 viaggi all'anno.

Assumiamo pure che la nave viaggi piena sia in West-bound (WB) dalla Cina che in East-bound (EB) dall'Europa solamente di containers da 40' (1x40'= 1 FEU).

Il nolo medio WB “spot” riportato è attualmente di USD 11.262x40' mentre quello EB che possiamo assumere anche come nolo medio trasportato è di USD 1.501x40'.

Va rimarcato anche in questo trade che a fronte di un pieno utilizzo nave nella tratta WB (dalla Cina) il rientro verso la Cina (EB) avviene con il 75% circa di carico pagante e il resto di unità vuote che vengono direttamente riposizionate sui porti di effettiva “demand” e quindi immediatamente reimpiegati da pieni per il successivo viaggio WB.

Assumendo quindi che una nave effettui 6,1 viaggi round trip (R/T) all' anno il nolo complessivo risultante sarà:

WB: USD 11.262 x 7500 FEU x 6,1 = USD 515.236.500

EB: USD 1.501 x (7500FEU X75%) x 6,1 = US 51.503.062

Totale nolo pagante per anno/nave = USD 566.739.562

Va inoltre considerato il maggiore numero di porti che tocca un servizio Far East/ Europa rispetto ad uno Transpacific, con i relativi costi di approdo e, soprattutto, il costo del passaggio del Canale di Suez che incide solamente sul servizio Europa e che possiamo quantificare mediamente in USD 275.000 per passaggio quindi:

USD 275.000 x 2 x 6,1 = 3.355.000 per anno/nave

Il conteggio di un margine operativo finale di un servizio marittimo container è in effetti molto più complesso ma questo confronto serve a definire grossolanamente la prevalenza degli interessi armatoriali a servire il Transpacific, che presenta una maggiore redditività intorno al +50% rispetto alla rotta europea, pur a fronte di un costante stravolgimento delle schedule dovuto sia al congestionamento dei porti statunitensi che alla maggior complessità della logistica terrestre americana.

Quali evoluzioni avrà la situazione in essere?

Una relativa “normalizzazione” dei noli in esportazione dalla Cina è da ritenersi probabile, tuttavia le dimensioni e la tempistica di questo processo sono del tutto imprevedibili data la molteplicità di elementi che compongono questo puzzle e le troppe variabili anche geopolitiche in corso di evoluzione e sviluppo.

Vedremo di approfondire queste tesi successivamente nelle prossime uscite della nostra newsletter.

Una relativa “normalizzazione” dei noli in esportazione dalla Cina è da ritenersi probabile, tuttavia le dimensioni e la tempistica di questo processo sono del tutto imprevedibili data la molteplicità di elementi che compongono questo puzzle e le troppe variabili anche geopolitiche in corso di evoluzione e sviluppo.



TRASPORTI SOSTENIBILI: QUATTRO NUOVE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione Europea ha presentato il 14 dicembre scorso un piano d'azione nei trasporti, intendendo così promuovere il trasporto su rotaie e sulle vie d'acqua, con l'obiettivo in questo settore di ridurre le emissioni del 90 per cento.

Si tratta del secondo pacchetto di proposte a sostegno della transizione verso trasporti più puliti e più ecologici e fa seguito alla pubblicazione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente della Commissione nel dicembre 2020¹; strategia che si configura come una tabella di marcia che orienta il settore verso gli obiettivi del Green Deal europeo.

Oltre al piano d'azione, la Commissione europea ha presentato anche una proposta di modifica del regolamento TEN-T (Trans-European Transport Network) per promuovere le reti ad alta velocità. Tra le altre cose, propone una velocità minima dei treni passeggeri e dei treni merci di 160km/h e 100km/h rispettivamente e migliori collegamenti tra aeroporti e rete ferroviaria. Il tempo massimo di attesa alla frontiera per i treni merci sarà ridotto a 15 minuti.

Il completamento del TEN-T dovrebbe consentire un aumento del prodotto interno lordo del 2,4% da qui al 2050, pari a 467 miliardi di euro. Sono previsti 840mila nuovi posti di lavoro. «La riduzione dei costi esterni causati dalle emissioni di Co2 è stimata a circa 387 milioni di euro nel periodo 2021-2050, mentre il calo dei costi causati dall'inquinamento atmosferico è valutato a circa 420 milioni di euro», ha precisato la Commissione europea.

In linea, quindi, con gli obiettivi del Green Deal Europeo, la Commissione ha così adottato 4 proposte che modernizzeranno il sistema dei trasporti dell'UE e contribuiranno a un futuro più sostenibile, nel tentativo di raggiungere la neutralità climatica nel 2050.

Di seguito si elencano le quattro proposte presentate:

1. Una rete TEN-T intelligente e sostenibile

Per affrontare i collegamenti mancanti e modernizzare l'intera rete, la proposta, oltre a garantire collegamenti ad alta velocità in tutta l'Unione, richiede un maggior numero di terminali di trasbordo, una migliore capacità di movimentazione nei terminali merci, una riduzione dei tempi di attesa ai valichi di frontiera ferroviari, treni più lunghi per trasferire più merci verso modalità di trasporto più pulite, e l'opzione per i camion di essere trasportati in treno su tutta la rete. Alcune parti importanti della rete dovranno essere completate entro il 2040 e tutte le 424 grandi città lungo la rete TEN-T, collegate a porti, aeroporti e terminali ferroviari, dovranno sviluppare piani di mobilità urbana sostenibile. Per garantire che la pianificazione infrastrutturale risponda a esigenze operative reali, la proposta crea anche 9 "corridoi di trasporto europei" (v. sotto) che integrano ferrovie, strade e vie navigabili.

2. Aumento del traffico ferroviario a lunga distanza e transfrontaliero

La ferrovia rimane uno dei modi di trasporto più sicuri e puliti ed è quindi al centro della politica europea per rendere la mobilità dell'UE più sostenibile. La proposta TEN-T è pertanto accompagnata da un piano d'azione sulla ferrovia a lunga distanza e transfrontaliera, che definisce una tabella di marcia con ulteriori azio-



la Commissione europea ha presentato anche una proposta di modifica del regolamento TEN-T (Trans-European Transport Network) per promuovere le reti ad alta velocità. Tra le altre cose, propone una velocità minima dei treni passeggeri e dei treni merci di 160km/h e 100km/h rispettivamente e migliori collegamenti tra aeroporti e rete ferroviaria.



TRASPORTI SOSTENIBILI: QUATTRO NUOVE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE SEGUE

di “specializzazione” delle linee ferroviarie, dedicate al traffico passeggeri e merci, e l’inclusione del Passante di Mestre nella rete stradale Core”.

Nella rete ‘Comprehensive’, secondaria rispetto alla rete Core ma comunque di grande importanza, sono stati inoltre inseriti 6 nuovi porti (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto Santo Stefano e Procida), 3 aeroporti (Isola D’Elba, Perugia e Rimini) e 8 interporti (Busto Arsizio unito a Gallarate, Faenza, Foggia Incoronata, Forlì, Cesena, Villa Selva, Ortona, Castelguelfo, **Pordenone**, Portogruaro).

Per concludere, la revisione del regolamento TEN-T offrirà quindi notevoli vantaggi economici, come indicato nella valutazione d’impatto.

Oltre all’aumento del PIL ed a quello dei nuovi posti di lavoro, rispetto alla situazione attuale, così come detto sopra, è prevista anche una consistente mobilitazione di fondi per le infrastrutture dell’UE, mediante la Banca Europea per gli Investimenti e prestiti privati.

Note:

1) https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF

9 CORRIDOI DI TRASPORTO EUROPEI

Integrazione di:

- corridoi della rete centrale
- corridoi ferroviari per il trasporto merci

I corridoi sono costituiti da ferrovie, strade, vie navigabili interne, porti, aeroporti e terminali ferroviario-stradali. Garantiscono coerenza nello sviluppo della rete, evitando duplicazioni e aumentando le sinergie tra la pianificazione delle infrastrutture e le esigenze operative.

- ATLANTIC
- NORTH SEA - ALPINE
- NORTH SEA - BALTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- RHINE - DANUBE
- MEDITERRANEAN
- WESTERN BALKANS
- BALTIC - BLACK - AEGEAN SEAS



NOTIZIE FLASH

APERTA LA SECONDA FASE DELLE CONSULTAZIONI DELLA COMMISSIONE UE PER LA REVISIONE DELLE LINEE GUIDA SUGLI AIUTI DI STATO ALLE IMPRESE FERROVIARIE E LOGISTICHE

Gli uffici della Commissione UE hanno pubblicato nei giorni scorsi il questionario che apre la seconda fase della consultazione pubblica sulla revisione delle linee guida sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie e la revisione del relativo regolamento.

A questo link potete scaricare [qui il comunicato stampa](#).

Come si avrà modo di constatare, la revisione conferma il respiro ampio e intermediale che la Commissione intende dare alle nuove regole.

Chi è interessato può formulare il proprio contributo di idee e suggerimenti rispondendo alle domande del questionario pubblicato sul sito [EU Survey a questo link](#), entro il 16 marzo 2022.

La documentazione informativa è reperibile ai seguenti link:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13154-Rail-transport-revision-of-State-aid-guidelines_en

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





L'Agencia 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,

***L'AIOM AUGURA A TUTTI I SUOI LETTORI UN SERENO
E PROSPERO 2022 !***

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

