



## NEWSLETTER NR. 4\_2022

### NOLI MARITTIMI E SHIPPING, A CHE PUNTO SIAMO?

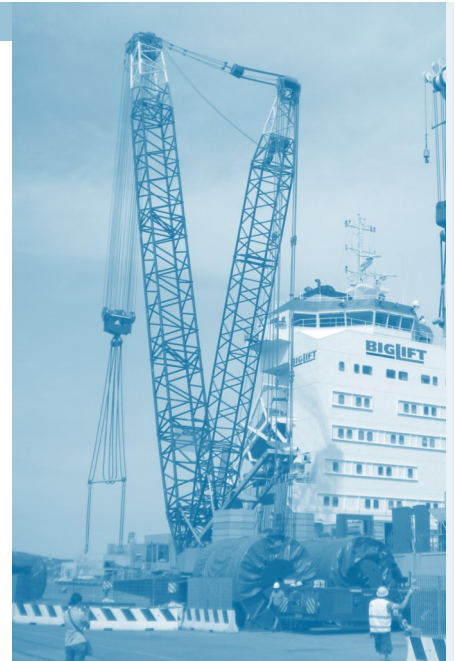
Il mercato dei noli marittimi spot si mantiene ancora su valori estremamente alti rispetto al periodo pre-pandemico e ciò nonostante le notevoli complessità sorte a carico del mercato globale dell'interscambio tra la fine del 2021 ed i primi mesi del 2022.

Citiamo sommariamente alcuni dei principali fattori che hanno colpito soprattutto le economie dei paesi emergenti, il rincaro dei prodotti energetici e delle materie prime, l'impennata dell'inflazione oltre il 7% negli USA e a seguire in Europa, l'alternanza di periodi di lockdown nei porti cinesi, il conseguente congestionamento dei porti americani e del Nord Europa, la carenza di semilavorati in specie nel comparto dell'elettronica causa la rottura delle catene di fornitura prodotta appunto dalle congestioni e dai ritardi na-

ve, da ultimo la vicenda bellica Russia-Ucraina sulla quale Europa, USA e Nato sembrano non saper trovare una quadra concorde per l'avvio di un negoziato perseguibile.

Unico dato positivo per lo shipping in questo travagliato scenario sono i ricavi delle principali compagnie armatoriali che, come riferisce Alphaliner e come ribadito dal CEO di Maersk Søren Skou in una recente intervista su Der Spiegel, in base ai primi dati del 2022, dopo i rilevanti profitti incassati nel 2021 tendono in generale ad un ulteriore incremento intorno al +13%.

Ciò nonostante si avverte un primo marginale segnale di tendenza al rientro delle quotazioni di nolo che sembrano quindi aver superato il picco della crescita innestatasi a partire dalla seconda metà del 2020, con valori massimi tra la fine del



#### SOMMARIO

Noli marittimi e shipping, a che punto siamo?.....1-4

Navi e guerre.....5-7

#### NOTIZIE FLASH

Sergio Bologna nel comitato scientifico del CIELI.....8

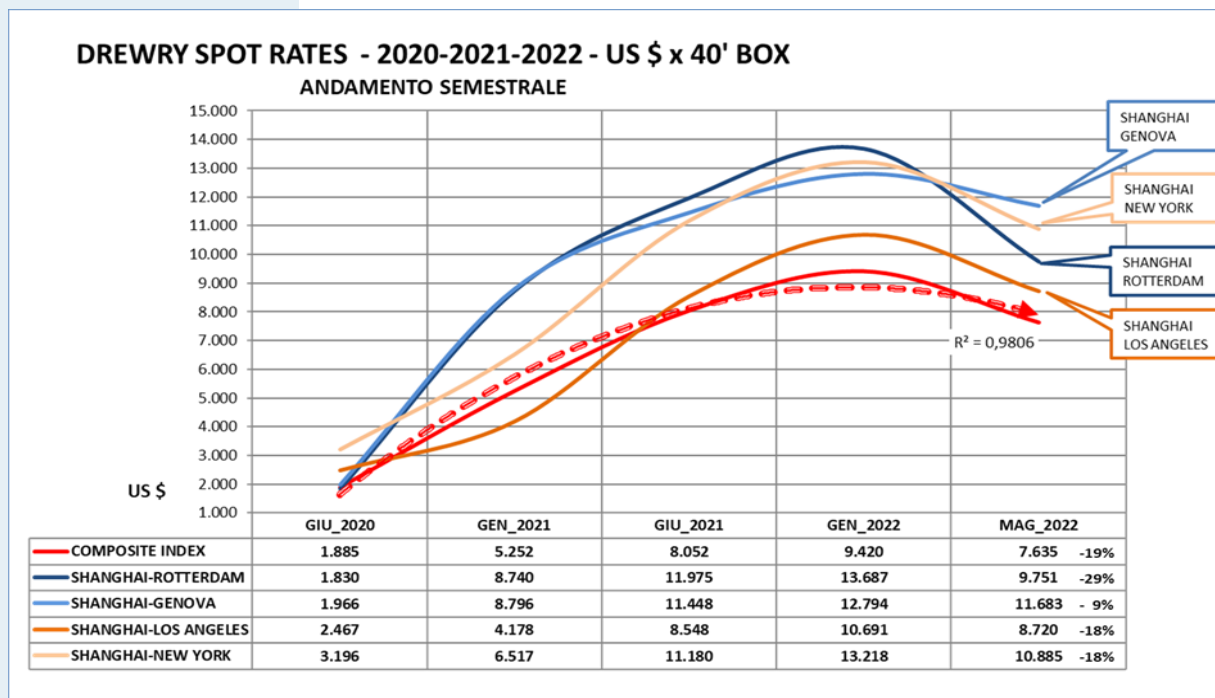
Avviata la procedura per il riconoscimento di interesse nazionale dell'archivio del C.I.S.Co.....8

Women in the Blue Economy.....9

Nasce il polo logistica del gruppo FS.....9

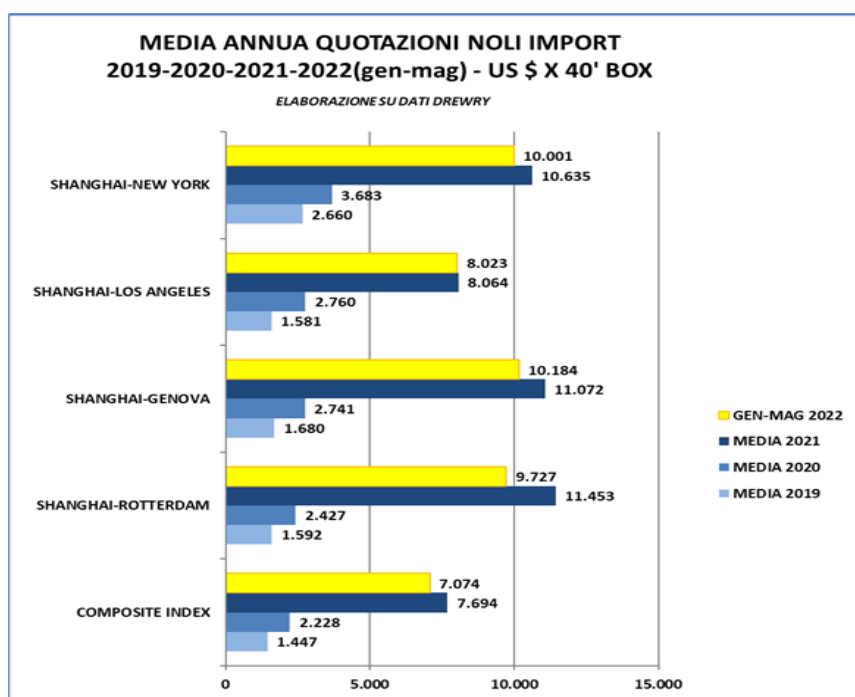
## NOLI MARITTIMI E SHIPPING... SEGUE

2021 e il mese di gennaio 2022, come si può rilevare dal grafico a cadenza semestrale per il periodo giugno 2020-maggio 2022, elaborato su valori pubblicati periodicamente da Drewry:



Indubbiamente i valori attuali sono ancora molto alti rispetto al punto di partenza, peraltro la linea di andamento polinomiale del "composite index" sembrerebbe indicare una accentuata tendenza al rientro.

Che le quotazioni correnti siano ancora eccessive rispetto ai dati storici lo conferma ampiamente un confronto dei valori medi del periodo gennaio-maggio 2022 con i valori medi 2021-2020-2019, che riportiamo a titolo puramente indicativo nel grafico che segue:



## NOLI MARITTIMI E SHIPPING... SEQUE

Un dato significativo che emerge osservando i singoli dati nel primo grafico è il seguente: l'andamento delle quotazioni per la West e la East Coast degli USA si mantiene più o meno su posizioni parallele, con una contrazione da gennaio a maggio 2022 paritetica del -18%, mentre l'andamento delle quotazioni Nord Europa / Mediterraneo, dopo un periodo di coincidenza e in particolare per tutto il 2021 di minor impatto per il Mediterraneo a partire dagli inizi del 2022 si divaricano, da gennaio a maggio il Nord Europa recede del -29%, il Mediterraneo solamente del -9%. Riteniamo che ciò sia dovuto essenzialmente alla diversa capacità media delle navi impiegate sulle rispettive rotte e, ovviamente, all'andamento dei volumi del trasportato e quindi del fattore di riempimento, elemento cruciale nell'attività di contrattazione prezzi.

A tale proposito pare utile dare un'occhiata all'andamento del trade sulle principali direttrici di nostro interesse; di seguito una tabella degli scostamenti elaborata sui primi dati diffusi da CTS e da Dynamar sull'andamento del "container trade" del primo trimestre 2022:

ANDAMENTO CONTAINER TRADE PRIMO TRIMESTRE 2022 SCOSTAMENTI % RISPETTO AL PRIMO TRIMESTRE 2021		
RELAZIONE	IMPORT	EXPORT
EUROPA - FAR EAST	-1,0%	-13,5%
EUROPA - NORD AMERICA	-6,2%	-0,4%
EUROPA - SUD AMERICA	-1,6%	-3,4%
EUROPA - AFRICA SUB-SAHARIANA	5,0%	0,3%
EUROPA - MEDIO ORIENTE	2,2%	-2,4%
NORD AMERICA - FAR EAST	3,2%	-14,9%
NORD AMERICA - EUROPA	-0,4%	-6,2%
NORD AMERICA - SUD AMERICA	2,0%	5,2%
NORD AMERICA - AFRICA SUB SAHARIANA	1,4%	-18,2%
NORD AMERICA -MEDIO ORIENTE	6,8%	-6,90%

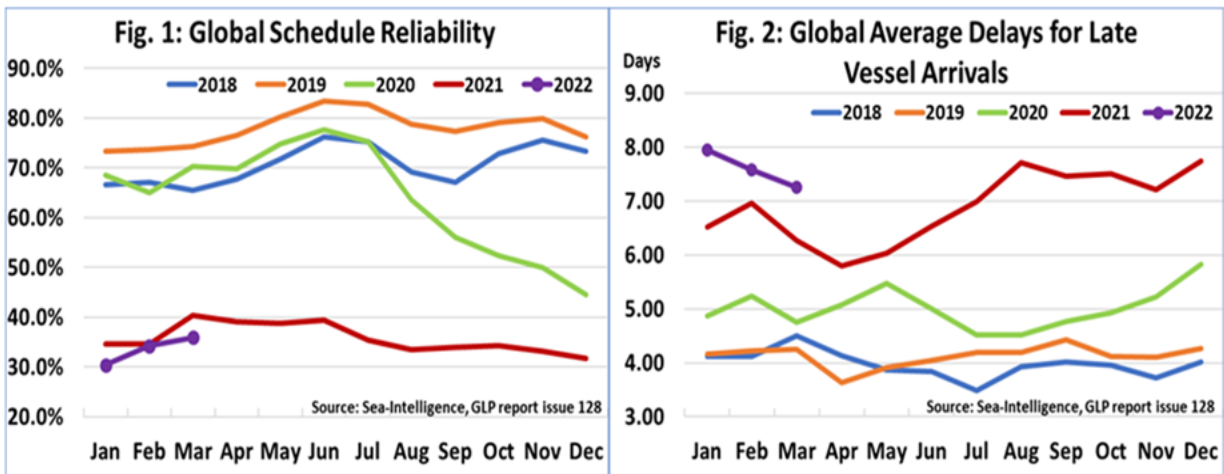
I primi due dati che balzano all'evidenza sono quelli del crollo dell'export dall'Europa e dagli USA verso il Far East, come pure si ridimensiona fortemente il dato dell'import, con l'Europa che segna un -1% e gli USA che comunque mantengono un +3,2%, valore di molto inferiore al dato del 2021 che segnava incrementi costanti mediamente superiori al +20%. Da rilevare inoltre il calo dell'export europeo verso il Sud America e il Medio Oriente, mentre gli USA recedono nell'export anche verso l'Europa, l'Africa sub Sahariana e il Medio oriente.

Ci pare infine interessante segnalare la posizione assunta dalla Federal Maritime Commission degli USA pubblicata il 5 maggio scorso, con la quale vengono indicati alcuni importanti obblighi che saranno imposti nei rispettivi agreement alle tre alleanze e alle linee marittime in merito alle informazioni da dare al BTA (Bureau of Trading Analysis) della F.M.C. circa le capacità, l'affidabilità dei servizi e la stabilità dei prezzi imposti ai caricatori, al fine di non causare impatti negativi sul market trade.

Concludiamo questa nostra sintetica analisi con un cenno circa l'affidabilità dei servizi; l'ultimo monitoraggio condotto dalla danese Sea Intelligence nel periodo gennaio-marzo 2022 e diffuso da Container News (<https://container-news.com/schedule-reliability-improves-again-in-march/>) dava i seguenti risultati:

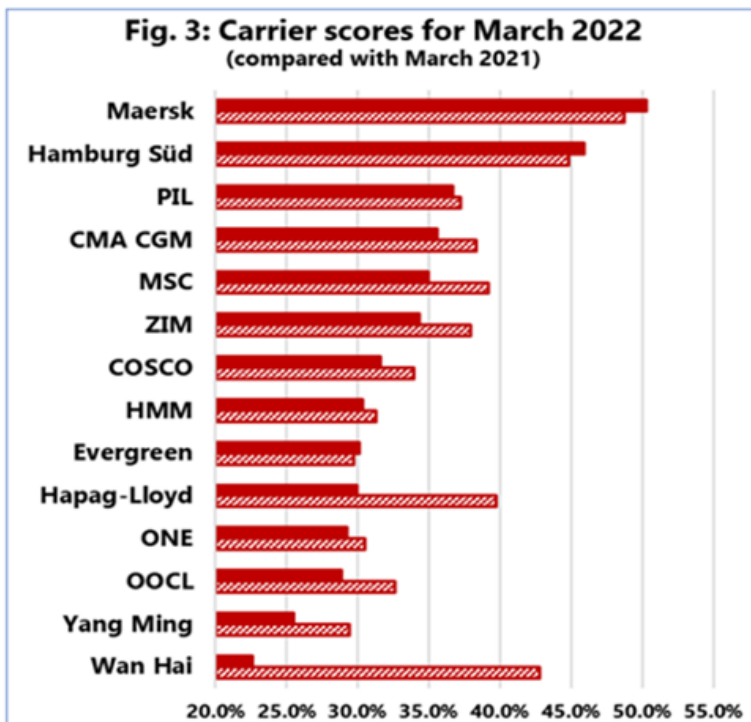


I primi due dati che balzano all'evidenza sono quelli del crollo dell'export dall'Europa e dagli USA verso il Far East, come pure si ridimensiona fortemente il dato dell'import, con l'Europa che segna un -1% e gli USA che comunque mantengono un +3,2%, valore di molto inferiore al dato del 2021 che segnava incrementi costanti mediamente superiori al +20%.



Source: Sea-Intelligence.com, GLP Report, issue 128

Una media di 7 giorni di ritardo arrivo/nave nel periodo agosto 2021-marzo 2022, e un'affidabilità globale dello "schedule" attorno al 35,9%, con una sola compagnia la Maersk che registra uno score di affidabilità superiore al 50%, come da tabella che segue:



Source: Sea-Intelligence.com, GLP Report, issue 128



## NAVI E GUERRE

Il contesto geopolitico attuale nel quale l'azione bellica ed il suo corollario in atto sembra purtroppo estendersi progressivamente nel tempo trasformandosi quindi in un conflitto a bassa intensità ma di durata variabile, che secondo i più attenti osservatori potrà concludersi non prima del mese di ottobre o addirittura novembre, ci impone di spendere due parole prendendo spunto da questo tragico scenario senza la presunzione di ergersi ad esperti in materia .

Troppo complessi, articolati e in continua evoluzione in svariati contesti gli interessi e le partite che si stanno giocando a livello globale.

Tuttavia abbiamo pensato di condividere alcune riflessioni sugli effetti e le conseguenze sul naviglio mercantile e sulle rotte marittime in questo contesto.

La maggior parte delle vittorie e delle disfatte avvenute durante le guerre del secolo scorso ed in particolare a partire dalla Seconda Guerra Mondiale sono state pesantemente condizionate dal controllo militare navale e dalla logistica mercantile del mare.

Citiamo ad esempio le sconfitte delle truppe dell'Asse in Africa, la Battaglia dell'Atlantico vinta alla lunga dagli Alleati che ha permesso la continuità di flussi di forniture di ogni genere dagli Stati Uniti alla Gran Bretagna con gli innumerevoli convogli, il controllo dei mari asiatici conquistato dalle flotte degli Stati Uniti e dei loro alleati che ha impedito la continuità di funzionamento della macchina industriale giapponese per mancanza di materie prime, eccetera.

La stessa guerra vietnamita e le sue necessità logistiche ha poi fortemente incentivato lo sviluppo della containerizzazione, del naviglio e delle relative strutture portuali.

Il controllo dei mari e dei loro punti nodali come Suez, Gibilterra, Malacca, Panama ed altri è sempre stato un punto di forza delle nazioni talassocrate a partire dall'Impero britannico ed a seguire fino all'attuale egemonia americana, contesto nel quale cercano ora di collocarsi anche le ambizioni delle potenze globali emergenti come la Cina.

In questo contesto le marine mercantili hanno esercitato un ruolo fondamentale.

La marina mercantile britannica è stata per secoli un punto di riferimento e di garanzia per il mantenimento dei traffici commerciali essenziali al funzionamento della macchina produttiva nazionale e per espandere l'influenza economica della bandiera ed i collegamenti nelle colonie e nel mondo nonché - con riferimento nel caso britannico - anche per il mercato dei noli marittimi, considerato che le Conferences sono nate proprio a Londra.

Stesso discorso ancora più evidente per la marina mercantile degli Stati Uniti, in particolare durante il secondo conflitto mondiale, ma anche nel periodo postbellico e fino agli anni sessanta con le celeberrime navi Liberty e Victory ed a seguire con l'invenzione del container vera pietra miliare del trasporto marittimo moderno che ha avuto la sua consacrazione con la guerra del Vietnam.

Da questo momento però è poi iniziata una progressiva decadenza della marina mercantile statunitense che affidandosi completamente alle regole della incipiente globalizzazione ha dismesso il suo potenziale navale mercantile di bandiera lasciando anche il controllo dei suoi traffici strategici a vettori stranieri sempre più competitivi ed organizzati tramite successive alleanze operative.

Attualizzando il concetto allo scenario al quale ci riferiamo quindi possiamo esaminare ciò che si prospetta oggi in alcuni aspetti interessanti sempre con uno spirito di stimolo alla riflessione e scevro da affrettate considerazioni.

La maggior parte delle vittorie e delle disfatte avvenute durante le guerre del secolo scorso ed in particolare a partire dalla Seconda Guerra Mondiale sono state pesantemente condizionate dal controllo militare navale e dalla logistica mercantile del mare.

La marina mercantile britannica è stata per secoli un punto di riferimento e di garanzia per il mantenimento dei traffici commerciali essenziali al funzionamento della macchina produttiva nazionale e per espandere l'influenza economica della bandiera ed i collegamenti nelle colonie e nel mondo nonché - con riferimento nel caso britannico - anche per il mercato dei noli marittimi, considerato che le Conferences sono nate proprio a Londra.

## NAVI E GUERRE... SEGUE

Il traffico containerizzato in particolare sulle due arterie del Transpacifico e del Far East-Europa è dominato dai tre consorzi che controllano ben oltre l'80 per cento del traffico complessivo e quindi controllano in pratica potenzialmente l'economia degli Stati Uniti, dell'Europa e quindi di tutto il mondo occidentale.

- Consorzio 2M.....
- Ocean Alliance.....
- The Alliance.....

A livello globale ci sembra acclarato il concetto che tuttora, anche se in rapido e profondo ripensamento, la fabbrica del mondo è la Cina.

Il traffico containerizzato in particolare sulle due arterie del Transpacifico e del Far East-Europa è dominato dai tre consorzi che controllano ben oltre l'80 per cento del traffico complessivo e quindi controllano in pratica potenzialmente l'economia degli Stati Uniti, dell'Europa e quindi di tutto il mondo occidentale.

- Consorzio 2M: composto dai due principali vettori mondiali Maersk (multinazionale danese) e MSC (multinazionale con sede a Ginevra);
- Ocean Alliance: dove operano Cosco (compagnia di Stato della Cina), OOCL (società di Hong Kong nell'orbita Cosco) CMA/CGM (multinazionale francese) ed Evergreen (multinazionale taiwanese);
- The Alliance: con ONE (Società di Singapore partecipata dalle storiche principali società giapponesi NYK, Mitsui OSK e K Line), Hapag Lloyd (storica società tedesca privata sulla quale in un recente passato si erano rivolti anche gli interessi cinesi per un'acquisizione poi respinta) e Yang Ming (taiwanese fortemente partecipata da soggetti governativi e statali di Taiwan).

Vediamo infine che in questo contesto non c'è traccia di vettori americani (l'ultimo vettore americano di alto livello internazionale, ovvero la Sea Land, è stata assorbita dal gruppo Maersk oltre vent'anni fa, l'altra compagnia di stato la APL, acquisita nel 1997 dalla NOL di Singapore, poi confluita nel gruppo CMA che ha acquisito la NOL).

Ora facendo una prima analisi della situazione del momento, constatiamo che i tempi di attesa fuori dai porti americani per le navi portacontainer sono attualmente elevatissimi e tali da far perder almeno un viaggio anno ad ogni nave con evidente e costante perdita di nolo a fronte di costi persistenti (vedi grafico precedente articolo).

Anche questo dato è parte certamente non secondaria del pacchetto molto complesso di elementi che hanno portato all'esplosione dei noli marittimi nell'autunno 2020 e tuttora in corso, fenomeno di cui ci siamo già occupati.

Colpisce che proprio ora l'agenzia americana FMC (Federal Maritime Commission) rivolga una particolare attenzione allo stato dell'arte da tempo esistente sul potere dei tre consorzi e dei loro singoli membri e sulla loro importanza strategica e fondamentale per la sopravvivenza dell'economia statunitense con un richiamo agli obblighi contrattuali degli stessi che sono appunto "filed" nel loro archivio. Questo non avendo peraltro alcuna alternativa strategica di trasporto da mettere sulla bilancia.

Sull'Europa invece ci sono segnali di congestione ma certamente molto più limitati e soprattutto con possibilità di servire gli stessi mercati sia dai porti Mediterranei che dal Nord Europa, con noli molto simili e costi fra loro competitivi, anzi addirittura vantaggiosi in particolare nel caso dei Porti Nord Adriatici che servono in maniera sempre più crescente il cuore economico dell'Europa.

Abbiamo collegato questo tema con la guerra in Ucraina che tecnicamente non incide o incide marginalmente con questi traffici, in quanto pare evidente che al di sopra dell'evento bellico in se stesso si stia svolgendo un braccio di ferro a livello planetario tra Stati Uniti - attuale egemone - ed i pretendenti a sedersi assieme agli USA ad un prossimo tavolo permanente multipolare: la Cina, preten-



## NAVI E GUERRE... SEGUE

dente legittima, la Russia che vuole ritornare ad esserlo e l'Europa che potrebbe forse cogliere l'occasione per diventarlo e sedersi a quel tavolo e non rimanere sotto di esso.

A questo riguardo all'inizio di marzo quando si era capito che la guerra non sarebbe stata una "Blitzkrieg" avevamo scritto in altro contesto un passaggio che ci permettiamo di proporre integralmente ai lettori della newsletter.

*"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?*

*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 giugulari 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."*

Esprimiamo ora il concetto che segue in via provocatoria e a titolo di stimolo ovviamente ritenendolo almeno allo stato attuale difficilmente pensabile dalle Compagnie e dai consorzi suddetti dati i troppi interessi incrociati che condizionano i servizi marittimi nell'economia mondiale.

Tuttavia teoricamente è uno scenario coerente.

Cosa accadrebbe se uno a caso dei tre consorzi, anche per le "attenzioni" della FMC, decidesse di "alleggerire" i servizi sugli USA considerati gli attuali eccessivi tempi morti di attesa delle navi fuori dai porti americani? E di "switchare" il servizio sull'Europa?

Probabilmente il traffico sull'Europa potrebbe assorbire questo aumento di stiva dato che la domanda import è ancora più elevata del trasportato e i porti mediterranei ma anche Nord Europa possono gestire questo traffico.

Anzi, questa mossa potrebbe contrastare l'incipiente fenomeno di vettori alternativi sia della logistica che della distribuzione che tentano di operare direttamente servizi oceanici indipendenti specialmente dall'Asia all'Europa con navi di tonnellaggio minore, vettori che abbiamo già definito potenzialmente i nuovi outsiders.

Pensiamo in particolare alle rotte con il Nord Adriatico ovvero Trieste in particolare ma anche Koper e Rijeka che non hanno almeno al momento problemi particolari di congestione e nemmeno di inoltro pur lavorando ad alto ritmo.

Potrebbero addirittura esserci anche motivi di pressione geopolitica da esercitare sugli USA per mostrare che non solo l'Europa ma anche loro stessi sono vulnerabili.

Scenario intrigante... ma forse ne potremmo vedere delle belle...

Cosa accadrebbe se uno a caso dei tre consorzi, anche per le "attenzioni" della FMC, decidesse di "alleggerire" i servizi sugli USA considerati gli attuali eccessivi tempi morti di attesa delle navi fuori dai porti americani? E di "switchare" il servizio sull'Europa?





**Università  
di Genova**



**Centro  
Internazionale  
Studi  
Containers**

## NOTIZIE FLASH

### SERGIO BOLOGNA NEL COMITATO SCIENTIFICO DEL CIELI – CENTRO ITALIANO DI ECCELLENZA SULA LOGISTICA

Con l'ingresso del nostro Presidente Sergio Bologna nel comitato tecnico-scientifico del CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture) dell'Università di Genova, si rafforzano i nostri rapporti con il mondo della portualità e dello shipping della città ligure.

Il CIELI nasce nel 2003, in quanto vincitore di un bando del MIUR per la costituzione di centri universitari di eccellenza. L'interdisciplinarietà costituisce la sua caratteristica distintiva e la sua forza culturale, in quanto raccoglie docenti e ricercatori di economia, giurisprudenza e ingegneria.

Svolge attività di ricerca e formazione superiore relative a innovazione, pianificazione e gestione nei più svariati settori afferenti ai trasporti (marittimi, terrestri e aerei) e alla logistica (shipping, supply chain, logistica industriale e distributiva).

La ricerca del Centro si sviluppa sia nel contesto scientifico-accademico sia in rapporto al mondo imprenditoriale e istituzionale. Il CIELI gestisce un dottorato di ricerca in Logistica e Trasporti e svolge attività didattiche in master, scuole estive e corsi di specializzazione. Il suo attuale Presidente è il prof. Enrico Musso, Past President il prof. Pierpaolo Puliafito, che ha collaborato alla stesura del volume "Alle origini del container. Il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia".

### AVVIATA LA PROCEDURA PER IL RICONOSCIMENTO DI INTERESSE NAZIONALE DELL'ARCHIVIO DEL C.I.S.CO.

[C.I.S.Co.](#) – Centro Italiano Studi Container è stato fondato dalla Camera di Commercio e dal Consorzio Autonomo del Porto di Genova nel 1967. È un'associazione senza fini di lucro che ha lo scopo di promuovere l'adozione del trasporto intermodale e la collaborazione tra soggetti pubblici e privati per adeguare le norme e le infrastrutture alle esigenze di questa tecnica.

Nella sua cinquantennale attività il [C.I.S.Co.](#) si è reso promotore di numerose conferenze internazionali, convegni, dibattiti e pubblicazioni. Tra le sue principali attività è quella di attribuzione dei codici dei container di proprietari ed operatori italiani svolta come membro federato del Bureau of International Containers (BIC) che ha sede a Parigi. Dal 2018 ad oggi l'attuale Segretario Generale di [C.I.S.Co.](#) Giordano Bruno Guerrini è il Presidente di BIC.

A partire dal 2018 le esigenze di presenza maggiormente incisiva nei progetti europei hanno portato il Consiglio Direttivo - di cui fa parte anche il nostro Presidente Sergio Bologna - a mutare la ragione sociale, assumendo la qualifica di Impresa Sociale.

Nel corso delle ricerche per la pubblicazione del libro sul Lloyd Triestino "Alle origini del container" ci siamo resi conto che [C.I.S.Co.](#) conserva un prezioso archivio storico. Da qui l'avvio della procedura per ottenere il riconoscimento di archivio d'interesse nazionale. Se andrà in porto, sarà un importante "effetto collaterale" dell'iniziativa promossa dall'AIOM in occasione del cinquantesimo del consorzio AECS.





## NOTIZIE FLASH

### WOMEN IN THE BLUE ECONOMY: LANCIATO IL BANDO PER LA PARTECIPAZIONE DELLE DONNE NELL'ECONOMIA BLU SOSTENIBILE

Nel marzo 2020 la Commissione europea ha adottato una comunicazione dal titolo "Un'Unione di uguaglianza: strategia per la parità di genere per il periodo 2020-2025". La comunicazione presenta gli obiettivi politici e le azioni per compiere progressi significativi entro il 2025 verso un'Europa basata sulla parità di genere e si impegna a promuovere l'integrazione della dimensione di genere in tutte le politiche e i programmi di finanziamento dell'UE.

La strategia per la parità di genere fa riferimento alla parità di genere nell'economia blu e alla necessità di emancipare ulteriormente le donne nei settori marittimi attraverso il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA) per il periodo 2021-2027, con un invito, da parte della Commissione, a presentare proposte dedicato al tema "Women in the Blue Economy", nell'ambito di tale Fondo.

Il FEAMPA sostiene l'attuazione della politica comune della pesca (PCP) e della politica marittima dell'Unione secondo quattro priorità, di cui una è volta a consentire la crescita di un'economia blu sostenibile e promuovere comunità costiere prospere.

Il bando di cui sopra contribuirà ad aumentare la partecipazione delle donne nei diversi settori dell'economia blu, come il trasporto marittimo, la cantieristica, la pesca, l'energia rinnovabile offshore, la bioeconomia blu e l'acquacoltura interna e offshore.

L'obiettivo è quello di superare i vincoli esistenti per quanto riguarda il reclutamento, la formazione, lo sviluppo delle capacità, la cooperazione tecnica e le promozioni nel settore marittimo.

La dotazione finanziaria disponibile è di 2,5 milioni di euro ed è previsto un cofinanziamento eccezionale del 90%.

I candidati possono presentare le loro proposte fino al 22 settembre 2022.

Per maggiori informazioni [Vai al bando](#)

### NASCE IL "POLO LOGISTICA" DEL GRUPPO FS

Con un piano di investimento pari a 2,5 miliardi di euro, il Gruppo Ferrovie dello Stato attua un rilancio del trasporto merci ambendo a trasformarsi in un operatore multimodale di sistema, con l'obiettivo di puntare nei prossimi anni su terminal tecnologicamente avanzati e a bassissimo impatto ambientale.

Nello specifico, il piano di investimento prevede la creazione di un grande operatore logistico che opererà in coordinamento con terminal ferroviari merci, interporti e porti marittimi nei confronti dei quali FS si impegna a sviluppare i collegamenti di primo ed ultimo miglio indispensabili per allacciare i porti alla rete ferroviaria nazionale.

In particolar modo FS punta a migliorare il traffico merci verso l'Europa, aumentando i volumi di merce trasportata e il numero dei treni, sui corridoi transalpini e su quelli Est-Ovest. Aumentare la quota dell'attuale 11% di merci che attualmente viaggia su ferro, come riportato sul sito ufficiale FS, in un mercato dominato dal trasporto su gomma, è l'obiettivo che il Gruppo FS si pone nel campo della logistica.

Capogruppo del polo logistico FS, di cui fanno parte sette società operative a livello nazionale e internazionale, sarà Mercitalia Logistics che si avvarrà degli investimenti previsti per raddoppiare la quota di 43 milioni di tonnellate merci, movimentate dalla stessa nel 2021. Risultato da raggiungere grazie alla realizzazione di nuovi terminal ferroviari intermodali merci, che avranno caratteristiche infrastrutturali adeguate ai parametri previsti per i *Core Corridors* europei, ed al rinnovo della flotta di locomotori e carri di nuova generazione, a minor impatto ambientale.





*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,*

#### 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:

Danilo Stevanato, Diego  
Stinco, Maria Di Florio

