



NEWSLETTER NR. 6_2022

MERCATO E LAVORO: MA È SOLO LA FORMAZIONE L'UNICO TOCCASANA?

Nella nostra ultima newsletter, concepita come “numero speciale sul lavoro”, avevamo cercato di attirare l’attenzione sul problema della carenza di mano d’opera lungo tutta la catena della logistica (marittimi, portuali, autisti...), avremmo dovuto aggiungere il personale degli aeroporti, delle compagnie aeree e qualche altra categoria professionale (e non avremmo certo esaurito l’argomento).

Pochi giorni dopo l’uscita della newsletter, questo tema era oggetto di una presa di posizione pubblica dei giovani di Confitarma (<https://www.corrieremarittimo.it/shipping/confitarma-mancano-i-marittimi-in-grave-difficolta-i-traghetti/>) e questo c’induce a ritornare sull’argomento con una considerazione più genera-

le, che riguarda il dibattito sul mercato del lavoro italiano in quanto tale, così come siamo abituati a sopportarlo – con sempre maggiore fatica – da vent’anni a questa parte.

Se si legge il documento Confitarma si vedrà che le soluzioni proposte per venire a capo di questo problema girano tutte attorno alla formazione e ai problemi, in gran parte burocratici oltre che economici, di accesso alle abilitazioni alla professione.

Analogo atteggiamento troviamo nelle proposte che vengono da certi ambienti imprenditoriali dell’auto-transporto (es. abbassare l’età minima per ottenere la patente di guida professionale). Anche qui la formazione assume valore taumaturgico.

SOMMARIO

Mercato del lavoro: ma è solo la formazione l’unico toccasana?..1-3

Cresce l’interesse per Trieste, ma qualcosa non va.....4-7

NOTIZIE FLASH

Aiuti di stato, la Commissione propone regole più semplici.....7-8

BEI, rafforzati i prestiti per i trasporti sostenibili.....8

Fedespedi, pubblicato il report sull’analisi delle performance delle compagnie di navigazione.....8

La Legge Regionale F.V.G. che introduce nuove misure a sostegno dei trasporti intermodali.....9

Aiom, disponibile il Flash Report-luglio 2022.....9

MERCATO E LAVORO... SEGUE

Nella logistica sono impiegati lavoratori a bassa specializzazione sottoposti spesso a condizioni che non riconoscono certi diritti elementari, così come accade al bracciantato agricolo al servizio della grande distribuzione e della industria agroalimentare, ma anche a tanti lavori negli esercizi commerciali, nella ristorazione e nell'alberghiero.



È un atteggiamento mentale proprio del nostro ambiente o è un vizio di fondo della cultura del lavoro che si è formata in questi ultimi 30 anni? È senza dubbio un vizio d'origine del discorso, basti pensare ai fiumi di parole che si sono spesi in questi ultimi trent'anni sul mismatch del mercato del lavoro, sullo squilibrio tra domanda e qualità offerta. Un mismatch sempre ricondotto a problemi riguardanti la formazione: alla inadeguatezza universitaria e scolastica rispetto alle esigenze delle imprese; alla media dei laureati italiani inferiore a quella europea; all'aumento dei neet; e via di questo passo. Salvo poi accorgersi che è l'arretratezza tecnologica e la sottocapitalizzazione di molte aziende italiane a non richiedere mano d'opera particolarmente scolarizzata, o che i pochi (relativamente) laureati italiani si riducono ancora di più perché molti se ne vanno all'estero, dove trovano condizioni e riconoscimenti che "in patria" sono loro negati, o per scoprire che la maggioranza di coloro classificati statisticamente neet è formata da gente che sopravvive e s'arrangia lavorando in nero.

Nella logistica sono impiegati lavoratori a bassa specializzazione sottoposti spesso a condizioni che non riconoscono certi diritti elementari, così come accade al bracciantato agricolo al servizio della grande distribuzione e della industria agroalimentare, ma anche a tanti lavori negli esercizi commerciali, nella ristorazione e nell'alberghiero. Per farsi un'idea del mercato del lavoro italiano, può essere di una certa utilità la lettura del "Rapporto Annuale ISTAT 2022" (<https://www.istat.it/it/archivio/271806>) e del "Rapporto Annuale INPS 2022" (<https://www.inps.it/dati-ricerche-e-bilanci/rapporti-annuali/xxi-rapporto-annuale>) da poco resi pubblici.

Dunque i segnali del disvalore del lavoro in Italia sono molto diffusi e in espansione, rinvenibili in certe condizioni di lavoro insopportabili, in retribuzioni vergognose, legittimate da contratti "pirata" e da contratti "corsari" e causate spesso dai mancati rinnovi di contratti nazionali scaduti da anni; tutti elementi che nulla hanno a che fare con i problemi della formazione, e molto invece con quelli di natura sindacale o di condizioni oggettive in cui si svolge la prestazione della manodopera. A un camionista che a causa dei tempi d'attesa si vede la giornata di lavoro allungata di tre ore non retribuite, non è certo con un corso di formazione che possiamo rendergli la vita meno complicata.

Pensare che la formazione possa risolvere i problemi del rapporto tra capitale e lavoro non è ingenuità, ma profonda demagogia. A un facchino di cooperativa al suo terzo appalto in magazzini diversi, senza uno straccio di anzianità, con ferie mai godute e buste paga dove non sono conteggiate tutte le ore lavorate e un trattamento 7 su 7 con riposo compensativo, non è certo con un corso di formazione che gli rendiamo più accettabile il suo lavoro.

Dice la nota dei giovani di Confindustria: "degli oltre 1.100 marittimi di cui le compagnie di navigazione soffrono la carenza circa 1.000 non sono Ufficiali, ma marittimi abilitati di macchina, operai meccanici, motoristi, ottonai, elettricisti, marinai, fino ad arrivare a una quota molto consistente (oltre 500) di personale di camera (camerieri, garzoni e piccoli di camera) e cucina (cuochi equipaggio e piccoli di cucina)". Leggendo questa frase, a noi viene spontanea una domanda: il 50% del personale carente è fatto di ruoli non qualificati, quali sarebbero i difetti del sistema formativo responsabili di questa situazione?

Va ricordato inoltre che nel caso in questione, i traghetti, si tratta di un problema collegato alla stagionalità dei contratti, che da sempre – soprattutto in Campania,

MERCATO E LAVORO... SEGUE

bacino privilegiato di reclutamento di questa manodopera – viene tamponato con strategie individuali di sopravvivenza che accoppiano all'imbarco una serie di opportunità derivanti dal riconoscimento della disoccupazione ed altro. Ma anche in questo caso c'è da chiedersi cosa c'entra la formazione.

Sorge il sospetto che questa insistenza derivi da un concetto di formazione conaturato a tradizioni storicamente superate. Un tempo dare la possibilità di imparare un mestiere era considerato equivalente a una concessione. Fino a pochi anni fa in alcuni studi professionali ai tirocinanti veniva richiesto un pagamento. Oggi la prestazione dello "stagista" è considerata un'elargizione concessa a costo zero dall'impresa datoriale. In generale la formazione finalizzata al lavoro viene equiparata all'andare a scuola, oppure come necessario lasciarsi passare per entrare nel mercato del lavoro.

Questa confusione, tra le altre cose, ne ha generato delle altre. Equiparando la formazione a una sorta di elargizione (peraltro spesso a pagamento), si pretende dal soggetto che ne fruisce una specie di "ritorno di gratitudine" sotto forma di maggiore disponibilità alla flessibilità, senza pensare che per quel soggetto l'atto dell'apprendere qualcosa che poi contribuirà a dargli un reddito è già una prestazione, è già lavoro, sforzo produttivo.

Nel contempo, attribuire alla formazione tutte le colpe di un mercato del lavoro che non funziona o, specularmente, affermare che con interventi sul sistema della formazione la maggior parte dei problemi si risolvono, è certo un falso ideologico

Infatti, alla fine del loro grido d'allarme, che cosa chiedono i giovani di Confindustria? Di ottenere delle deroghe per poter imbarcare sui traghetti che fanno cabotaggio personale extracomunitario, cioè personale che costa di meno. Non è molto originale come idea, ma è quanto hanno ottenuto da tempo, senza chiedere, sia l'autotrasporto, sia i magazzini di distribuzione che la cantieristica. L'autotrasporto oggi si trova al punto di prima perché anche la risorsa offerta da autisti extracomunitari si sta esaurendo, mentre la logistica distributiva si trova a fare i conti con una conflittualità endemica (ma qui almeno i veri problemi vengono al pettine).

Ultima considerazione: il sistema formativo tedesco viene spesso portato ad esempio come un buon sistema, soprattutto per la valorizzazione che ha saputo dare agli Istituti tecnici e alla formazione professionale. Ma il problema della mancanza di mano d'opera (Arbeitskräftemangel) è un tema assillante nella logistica, basta leggere le newsletter settimanali dell'Associazione di Logistica, la BVL, e non solo. Per esempio, nella pubblicazione del porto di Amburgo ("Port News") del 14.07. si legge che quattro su cinque industrie del settore forniture marittime denunciano gravi problemi di scarsità di mano d'opera riferiti in particolare al cambio generazionale.

Quindi ci sembra che puntare il dito sempre sulla formazione sia un modo per distogliere lo sguardo dai problemi delle condizioni di lavoro, dai problemi del salario, dell'orario, dei diritti, dei mancati rinnovi contrattuali e da tutto ciò che questo comporta.

s.b. g.v.



L'autotrasporto oggi si trova al punto di prima perché anche la risorsa offerta da autisti extracomunitari si sta esaurendo, mentre la logistica distributiva si trova a fare i conti con una conflittualità endemica (ma qui almeno i veri problemi vengono al pettine).

CRESCERE L'INTERESSE PER TRIESTE, MA QUALCOSA NON VA

Per lo sviluppo dei collegamenti ferroviari da e per l'hinterland riveste quindi una grande importanza la scelta effettuata da Cosco di instradare un importante e continuativo flusso di traffico ferroviario via Trieste con destinazione finale in Slovenia con un "company train" a cadenza settimanale.



Incoraggianti le notizie che arrivano dal crescente interesse dei grandi Consorzi marittimi, le tre Alleanze, per i porti del Nord Adriatico e in particolare Trieste.

Com'è ben noto attualmente il Consorzio che costituisce di gran lunga la quota fondamentale del movimentato container del porto di Trieste è la 2M (costituita da MSC e Maersk) che opera settimanalmente con navi conferite da entrambi i partners e sulle quali vengono imbarcati ovviamente i container di tutti e due in una quota in linea di massima proporzionale agli spazi assegnati dalle regole consortili.

Il secondo Consorzio storicamente operante a Trieste è la Ocean Alliance, che include Cosco (compagnia di Stato della Cina), OOCL (società di Hong Kong nell'orbita Cosco) CMA-CGM (multinazionale francese) ed Evergreen (multinazionale taiwanese) con numeri però significativamente inferiori a quelli di 2M. Anche in questo Consorzio vengono utilizzate navi di tutti i partners conferite in quote proporzionali alla loro partecipazione al Consorzio stesso e sulle quali vengono imbarcati con lo stesso criterio i container di tutti i partner.

Il terzo mega consorzio (The Alliance) non ha per ora manifestato regolare interesse a servizi diretti sul Nord Adriatico.

Entrambi i due citati Consorzi operano ovviamente allo stesso terminal del Molo VII, per ora unico terminal triestino che può accogliere navi full container di grandi dimensioni con pescaggi rilevanti, con grandi numeri di movimentazione, terminal gestito in concessione dalla società T.M.T., di proprietà di MSC e ToDelta in quote paritarie.

Fattore Importante è la differenza fra i due Consorzi nell'utilizzo commerciale/operativo del terminal, infatti, mentre le linee partner di 2M movimentano sia traffico "continentale" diretto da/per le destinazioni europee interne ma anche una quota significativa di carico in trasbordo con destinazione finale su altri porti Adriatici (Venezia, Ravenna, Ancona ed altri), le linee partner di Ocean Alliance operano principalmente carico diretto continentale e il carico in trasbordo è relativamente marginale.

Per lo sviluppo dei collegamenti ferroviari da e per l'hinterland riveste quindi una grande importanza la scelta effettuata da Cosco di instradare un importante e continuativo flusso di traffico ferroviario via Trieste con destinazione finale in Slovenia con un "company train" a cadenza settimanale.

A maggior chiarimento del lettore e in forma puramente sintetica precisiamo che un "company train" è un treno acquistato "in blocco", da parte di una Compagnia marittima dall'operatore ferroviario e sul quale viaggiano prevalentemente i container della stessa, ma possono viaggiare anche container di altro soggetto terzo qualora la Compagnia decida di vendere la parte eventualmente non utilizzata dello spazio/treno.

Il rischio imprenditoriale nella gestione del treno (ovvero il suo riempimento) è in questo caso della Compagnia marittima.

Il "common train" invece è un treno gestito da un soggetto operativo terzo che mette il servizio a disposizione di tutti gli utenti che vogliono utilizzarlo sulla base di una tariffa concordata per unità intermodale trasportata.

Il rischio imprenditoriale del treno in questo caso è dell'operatore ferroviario.

Le due modalità sono di comune e costante utilizzo da sempre su tutti collegamenti in essere da/per Trieste e organizzate a seconda dell'andamento della

CRESCERE L'INTERESSE PER TRIESTE... SEGUE

domanda potenziale di trasporto, delle specifiche esigenze dei clienti e delle quantità dei volumi movimentati.

Solo per doverosa nota desideriamo sottolineare che queste attività se non per la parte operativa, nulla hanno a che fare con i rapporti contrattuali esistenti fra le singole linee appartenenti ai due consorzi e il terminal di riferimento (nella fattispecie TMT) che sono normati sia nella parte tariffaria (ciclo terminal) che in quella normativa appunto dai singoli "terminal Agreement" in vigore tra le parti.

Un tanto per chiarire che le attività "di linea" delle singole Compagnie di Navigazione nulla hanno a che fare contrattualmente con le attività terminalistiche riferite alle stesse.

Purtroppo, molte volte queste distinte fasi del meccanismo del trasporto marittimo vengono sovrapposte o confuse, in specie dai non addetti ai lavori, trattandosi di materia estremamente complessa ed articolata di non facile comprensione da parte dei media.

In un futuro, che auspichiamo vicino, il porto triestino sarà dotato di un secondo terminal container in grado di gestire anche le mega navi container di ultima generazione: il Molo VIII.

Il primo lotto di quest'opera potrebbe rendersi disponibile teoricamente anche in tempi non "biblici".

Utilizziamo questo termine "iperbolico" anche per una riflessione finale che trae spunto dalla inaspettata e drammatica decisione della Wärtsilä (primaria produttrice mondiale di motori marini di proprietà di fondi finlandesi) di sospendere la produzione nello stabilimento triestino, fatto che ha colpito il territorio sia come impatto occupazionale sia come immagine e attrazione imprenditoriale dello stesso sul piano internazionale.

Un tanto per ricordare tra l'altro che recentemente a Trieste si è ritenuto di rinunciare all'insediamento di uno stabilimento proposto da partner industriali di alto profilo, che avrebbe comportato un positivo impatto sull'occupazione diretta ed indotta, su di un'area che aveva tutte le caratteristiche per soddisfare le esigenze dell'impresa, incluso l'accesso al mare, i collegamenti stradali e ferroviari, l'adeguata superficie di territorio industriale.

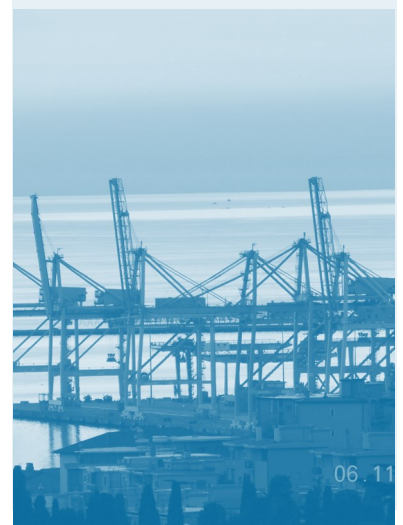
Si ritiene che ciò si sia verificato per la questione legata alle bonifiche da farsi in via preventiva sul sito, bonifiche che inspiegabilmente sembrano richiedere appunto tempi "biblici", fattore che viene spontaneo addebitare ai rigidi riti della "burocrazia centrale" che con tutte le buone volontà e intenzioni degli alterni schieramenti non si riesce mai a smuovere da una consolidata posizione autoreferenziale e spesso poco attenta alle opportunità economiche dei territori da riconvertire.

Stabilimento che ora rischia di non trovare collocazione nemmeno in altro sito regionale nonostante gli apprezzabili e costanti sforzi dell'Amministrazione regionale per ricercare una soluzione alternativa adeguata.

Concludiamo queste nostre sintetiche considerazioni con un flash sull'andamento dei noli marittimi, argomento sul quale siamo ritornati più volte cercando di fornire utili contributi e chiavi di lettura.

La maggior parte dei media specializzati in questo periodo riferisce che da marzo le quotazioni spot hanno iniziato una progressiva discesa, peraltro diversamente articolata sulle due principali rotte, la Transpacificca e la Far-Est/Europa. Ciò, riteniamo, in ragione del differenziale di carico disponibile in base alla domanda di trasporto, sia in import che in export. La tabella sottostante illustra un quadro riassuntivo delle quota-

In un futuro, che auspichiamo vicino, il porto triestino sarà dotato di un secondo terminal container in grado di gestire anche le mega navi container di ultima generazione: il Molo VIII.



CRESCE L'INTERESSE PER TRIESTE... SEGUE

zioni su base semestrale, nelle quattro principali direttrici, unitamente all'indice medio composto:

SPOT FREIGHT RATES BY DREWRY - US \$ X 40' BOX					diff.% lug 22 su gen 22	diff.% lug 22 su gen 21	diff.% lug 22 su gen 20
DIRETTRICE	gen-20	gen-21	gen-22	lug-22			
COMPOSITE INDEX	1.733	5.252	9.420	6.820	-27,60%	29,86%	293,54%
SHANGHAI-ROTTERDAM	2.081	8.740	13.687	9.092	-33,57%	4,03%	336,91%
SHANGHAI-GENOVA	2.687	8.796	12.794	10.300	-19,49%	17,10%	283,33%
SHANGHAI-LOS ANGELES	1.582	4.178	10.691	7.280	-31,91%	74,25%	360,18%
SHANGHAI-NEW YORK	2.854	6.517	13.218	9.842	-25,54%	51,02%	244,85%

fonte: Drewry_15-07-2022

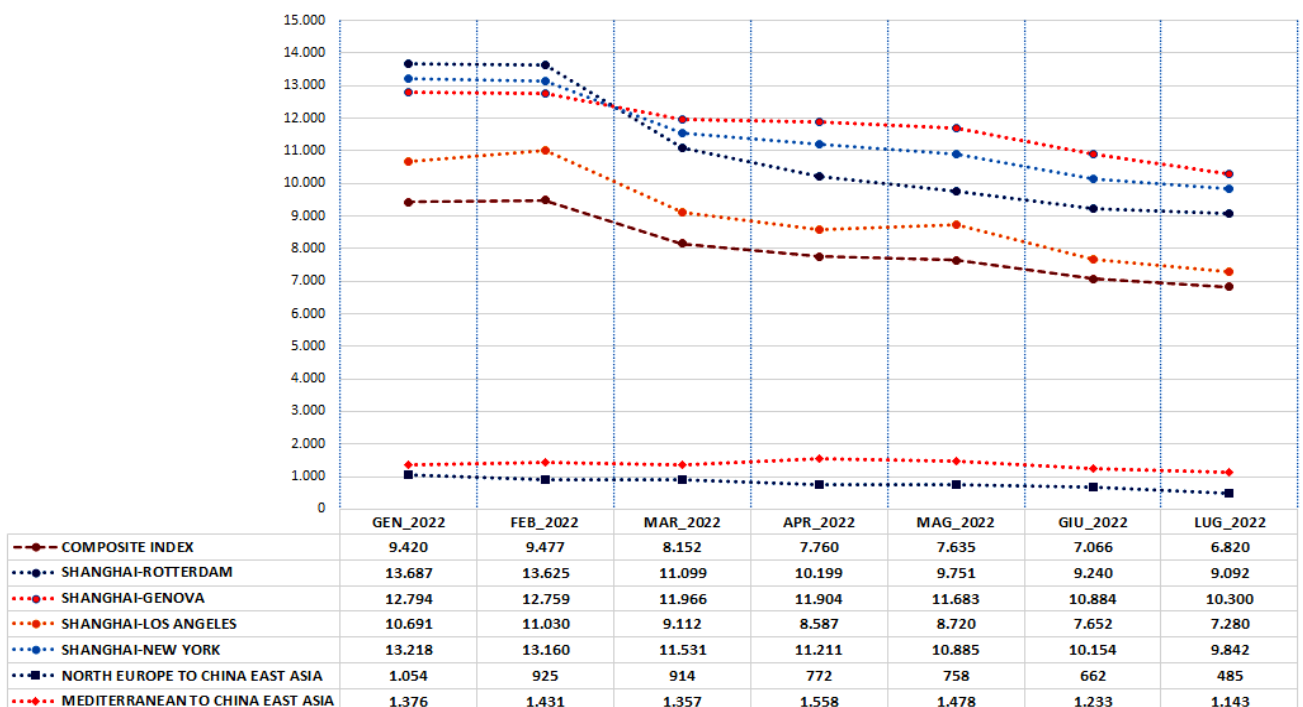
Il decremento più significativo lo registra il Nord Europa, seguito dalla West Coast degli Usa e dalla East Coast, ultima la relazione sul Mediterraneo, che si colloca addirittura al di sotto del decremento dell'indice medio composto.

FREIGHTOS RATES - US \$ / 40'	gen-22	feb-22	mar-22	apr-22	mag-22	giu-22	lug-22	diff.% lug 22/gen
NORTH EUROPE TO CHINA EAST ASIA	1.054	925	914	772	758	662	485	-53,98%
MEDITERRANEAN TO CHINA EAST ASIA	1.376	1.431	1.357	1.558	1.478	1.233	1.143	-16,93%

Analoga situazione si riscontra nelle quotazioni dei noli East-bound sulle due principali direttrici europee, come a lato riportato.

La tendenza generale al progressivo rientro delle quotazioni si può rilevare dal grafico che segue, che fornisce una visione di insieme:

ANDAMENTO NOLI SPOT - GENNAIO-LUGLIO 2022
US & PER 40' - FONTE DREWRY - FREIGHTOS



CRESCE L'INTERESSE PER TRIESTE... SEGUE

Dal mese di marzo 2022 il nolo West-bound Shanghai-Genova è ridiventato più caro del nolo Shanghai-Nord Europa e del Shanghai-Los Angeles, parimenti sulla direttrice East-bound il nolo dal Nord Europa è addirittura pari a meno della metà del corrispondente nolo dal Mediterraneo. Una situazione che per certi versi può apparire anche contraddittoria, ma che senza ombra di dubbio è determinata sostanzialmente dai volumi di carico della domanda, dalle diverse capacità delle navi in linea sui due itinerari e, di pari passo, dalla politica delle compagnie.

Di questi giorni infine la notizia dell'ennesima presa di posizione delle principali associazioni europee dei caricatori nei confronti della Commissione Europea, che chiedono insistentemente una decisa presa di posizione della stessa nei confronti dei Consorzi armatoriali, sull'onda della recente azione adottata dall'americana F.M.C., al fine di rivedere le clausole del regolamento European Union's Consortia Block Exemption Regulation (CBER), prorogato nel 2020 per quattro anni, che a parere dei ricorrenti consente alle compagnie di agire indisturbate, ciò nonostante l'impennata dell'inflazione e la situazione di crisi generale innestatasi a partire dalla fine del 2021.

NOTIZIE FLASH

AIUTI DI STATO: LA COMMISSIONE PROPONE REGOLE PIÙ SEMPLICI PER GLI AIUTI DI STATO AI TRASPORTI ECOLOGICI

Riportiamo di seguito il comunicato della Commissione Europea del 6 luglio 2022.

La Commissione europea ha proposto un regolamento del Consiglio che le consente di esentare dalla notifica preventiva prevista nelle norme UE sugli aiuti di Stato alcuni tipi di aiuti a favore di ferrovie, vie navigabili interne e trasporti multimodali, con l'obiettivo di promuovere i trasporti ecologici.

Margrethe Vestager, Vicepresidente esecutiva responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "La proposta della Commissione adottata oggi ci consentirà di semplificare le procedure per gli aiuti di Stato a sostegno di modi di trasporto ecologico, come ferrovie, vie navigabili interne e trasporti multimodali, che sono meno inquinanti e più sostenibili rispetto al trasporto esclusivamente su strada. Oltre a razionalizzare le norme applicabili agli aiuti di Stato, la proposta è in sintonia con gli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente."

Il regolamento del Consiglio proposto si basa sull'ampia esperienza acquisita nel corso degli anni dalla Commissione con l'applicazione dell'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), relativo al coordinamento dei trasporti, e delle linee guida del 2008 per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie e tiene anche conto del controllo dell'adeguatezza degli aiuti di Stato del 2020, che ha ravvisato la necessità di adattare le regole attuali sui trasporti perché le linee guida per gli aiuti alle ferrovie sono ormai superate e non rispecchiano importanti sviluppi normativi e commerciali intervenuti nel frattempo. Questi ultimi





AIUTI DI STATO... SEGUE

comprendono in particolare l'apertura alla concorrenza dei mercati ferroviari e le priorità politiche dell'UE nel contesto del Green Deal europeo, che rendono ancora più importante il trasferimento modale dalla strada a modi di trasporto più ecologici, per conseguire l'obiettivo dell'UE di riduzione delle emissioni entro il 2050.

Il nuovo regolamento del Consiglio, proposto nel contesto della revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato per le ferrovie, consentirà alla Commissione di dichiarare compatibili con il mercato interno alcune categorie di aiuti di Stato a favore di modi di trasporto più ecologici. Tra questi figurano alcuni tipi di aiuti a favore di ferrovie, vie navigabili interne e trasporti multimodali, in particolare quelli a sostegno del coordinamento dei trasporti, che hanno un potenziale limitato di distorsione della concorrenza.

Dopo l'adozione della proposta di regolamento da parte del Consiglio, la Commissione intende adottare un regolamento di esenzione per categoria per esonerare gli Stati membri dall'obbligo di notifica preventiva alla Commissione delle misure di aiuto che rientrano in queste categorie. In questo modo si garantirà la certezza del diritto, si semplificheranno le procedure e si ridurranno gli oneri amministrativi a carico degli Stati membri, mentre la Commissione potrà concentrare il proprio controllo sui casi di aiuti di Stato potenzialmente più distorsivi. A sua volta, il settore dei trasporti potrà aderire alla transizione verde e digitale in linea con gli obiettivi strategici dell'UE, in particolare quelli del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Il regolamento proposto sarà ora discusso in sede di Consiglio.

Scarica la bozza di regolamento dal seguente link:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022PC0327&from=IT>



BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI: RAFFORZATI I PRESTITI PER I TRASPORTI SOSTENIBILI

Il Consiglio di amministrazione della BEI ha adottato recentemente una nuova politica di prestiti nel settore dei trasporti per migliorare l'impatto di finanziamenti futuri più ecologici per il trasporto urbano, nazionale e internazionale, terrestre, marittimo e aereo, nonché il sostegno alla ricerca e allo sviluppo connessi ai trasporti.

La nuova politica in materia di prestiti ai trasporti sostituisce gli orientamenti concordati nel 2011. Essa pone maggiormente l'accento sui trasporti rispettosi del clima e rafforzerà l'impatto del sostegno della BEI all'innovazione nel settore dei trasporti.



FEDESPEDI: LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE. UN'ANALISI ECONOMICO FINANZIARIA – BILANCI 2021 E TRIMESTRALE 2022"

Pubblicato dal Centro Studi Fedespedi il periodico studio che analizza le performance delle principali compagnie di navigazione nel 2021 e nei primi tre mesi del 2022; lo studio è disponibile sul sito Fedespedi al seguente link:

<https://www.fedespedi.it/download/le-compagnie-di-navigazione-unanalisi-economico-finanziaria-2022/?wpdmdl=21110&refresh=62df4f522f7811658802002>

PUBBLICATA LA LEGGE REGIONALE CHE AGGIORNA LE MISURE A SOSTEGNO DEL TRASPORTO INTERMODALE TITOLO

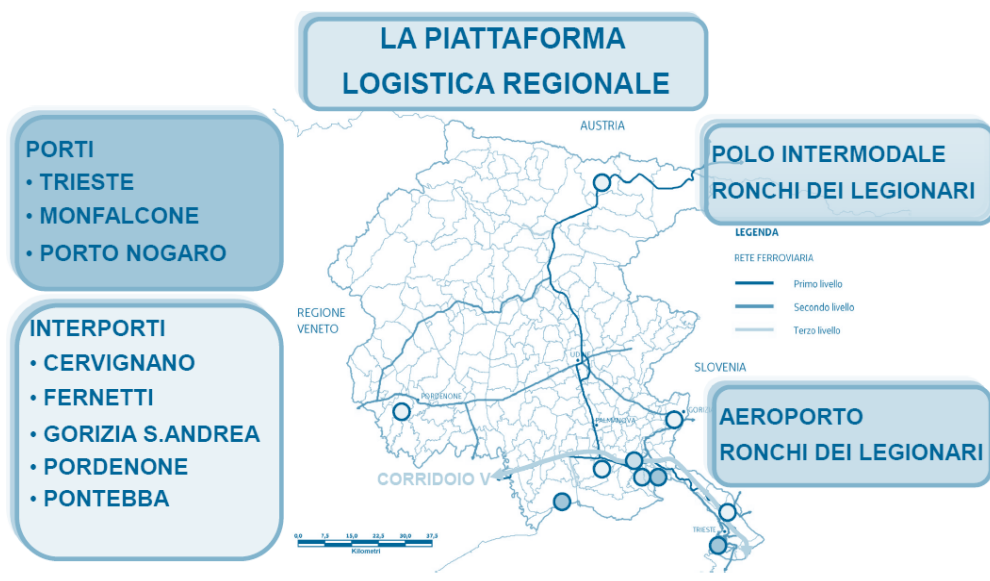
Con la Legge Regionale nr. 9 del 1 luglio 2022, pubblicata in data 6 luglio sul Bollettino Ufficiale della Regione nr.14, il Consiglio Regionale F.V.G. ha approvato le nuove misure che vanno ad integrare e modificare i contenuti della Legge Regionale nr. 15, art. 21, del 2004 a sostegno dell'intermodalità.

Tra le novità introdotte dal provvedimento, i cui contenuti erano stati oggetto di notifica alla Commissione UE che li aveva autorizzati con decisione del 3 marzo 2022, il sostegno ai trasporti alternativi alla strada, sia via ferrovia sia via collegamenti costieri a corto raggio, tra i porti e gli interporti della regione e dedicati al trasporto di unità di carico intermodale e prodotti semilavorati e finiti dell'industria siderurgica, con l'obiettivo di favorire il trasferimento a modalità di trasporto meno impattanti sul territorio.

Si attende ora la pubblicazione del Regolamento di attuazione, dopo di che gli operatori interessati, in sede di prima applicazione, avranno trenta giorni di tempo per presentare le relative istanze di accesso ai contributi previsti per le rispettive modalità di trasporto intermodale.

Scarica il testo della legge integrata al seguente link:

https://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/xml/scarico.aspx?ANN=2004&LEX=0015&tip=2&id=art21&lang=multi&a_ante=2022&n_ante=9&ci=1&vig=&idx=ctrl0&dataVig=07/07/2022



AIOM—FLASH REPORT LUGLIO 2022

E' disponibile sul sito dell' AIOM alla pagina *l'Aiom informa* il Flash report periodico che analizza l'andamento del traffico nei porti del Centro Nord Adriatico, oltre a numerose informazioni economiche riferite allo shipping ed alla portualità

https://www.aiom.fvg.it/wp-content/uploads/2022/07/AIOM_flash_report_01-2022_22-07-2022.pdf



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.

Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Web: www.aiom.fvg.it

Hanno collaborato a questo numero:

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

