



NEWSLETTER NR. 9_2024

TRIESTE AGLI INIZI DEL CONTAINER

I nostri lettori ricorderanno che nel 2021 era stato pubblicato da Asterios Editore, a cura di chi scrive queste note, il libro Agli inizi del container. Il 'Lloyd Triestino' e le linee per l'Australia. Era scritto in italiano e in inglese, ci erano giunti anche contributi dall'Australia. Come al solito la stampa quasi non se ne accorse, ma abbiamo avuto la soddisfazione di ricevere un giudizio molto positivo da parte del massimo esperto a livello internazionale della materia, Marc Levinson, autore del best seller The Box.

Lo presentammo con Zeno d'Agostino alla Stazione Marittima, mettendo in evidenza che avevamo utilizzato archivi fino a quel momento inesplorati, come l'archivio del C.I.S.Co. di Genova, ora riconosciuto

patrimonio pubblico, che poteva dirci molto su come la nuova tecnologia di trasporto intermodale era stata recepita in Italia dagli operatori dal 1967 in avanti. Avevamo utilizzato l'archivio contenente i verbali del CdA del 'Lloyd Triestino', grazie alla cortesia di Italia Marittima. Ed era emersa tutta la complessità della "rivoluzione intermodale del container", tutti i cambiamenti che in poco tempo hanno cambiato il volto delle banchine e anche i flussi di traffico.

Incoraggiati da questo successo, abbiamo deciso, con l'accordo dell'Autorità Portuale retta ancora da Zeno, di continuare il lavoro, mettendo a fuoco l'esperienza di un altro consorzio al quale la nostra compagnia di navigazione aveva

SOMMARIO

Trieste agli inizi del container.....1-3

World Bank - Container Port Performance index.....3-7

Mercato dell'idrogeno green: la strategia nazionale in arrivo e il South Corridor.....8-10

Nuovo codice doganale - aggiornamento.....10

Bussola - overview dello scenario macroeconomico.....11-12

Kazakistan-hub container sul Mar Caspio.....13

Perché rimandiamo.....13

NOTIZIE FLASH

Sea Modal shift.....14

Regione FVG - approvata la manovra di bilancio 2025.....14-15

TRIESTE AGLI INIZI DEL CONTAINER ... SEGUE

I partner più importanti sono i giapponesi, NYK e MOL, ci sono i francesi con Chargeurs Réunis, c'è l'Achille Lauro, che poi si ritirerà, c'è OOCL (Orient Overseas Container Line) cinese. In realtà all'inizio non tutto era filato liscio, anzi. Appena costituito il consorzio, scoppia la crisi petrolifera del 1973, il costo del bunker sale e mette in difficoltà i conti economici della traversata. In realtà la crisi crea uno sconvolgimento a livello mondiale, nasce una nuova potenza, quella dei grandi produttori di petrolio, Arabia Saudita ed Emirati Arabi in testa.



partecipato, il cosiddetto MFECs (Mediterranean Far East Container Service), che collegava Europa e Giappone. Un'esperienza molto diversa da quella delle linee container con l'Australia e, per noi triestini, molto importante perché gli itinerari toccavano anche il porto di Trieste, mentre nell'esperienza precedente dell'ANZECS (Australia New Zealand Container Service) l'unico porto italiano toccato era stato Genova. Questo per la semplice ragione che il canale di Suez era chiuso dopo la guerra arabo-israeliana del 1967 e quindi il Mediterraneo era rimasto quasi tagliato fuori dalla trade line Europa-Estremo Oriente-Australia, che doveva circumnavigare l'Africa.

Con il MFECs, partito nel 1973, cambia tutto, man mano che le nuove portacontainer vengono costruite, la situazione politica allenta le tensioni e finalmente nel giugno 1975 si riprende la rotta via Suez e Trieste riacquista una sua centralità. Addirittura, l'Egitto manda a Trieste il suo ambasciatore a Roma qualche giorno prima per portare l'annuncio della riapertura del canale ed i saluti di Sadat. Non solo, ma, mentre nell'ANZECS il 'Lloyd Triestino' era in una posizione marginale rispetto ai partner come Hapag Lloyd, P&O e simili, nel MFECs acquista un ruolo di prima grandezza, tanto che Michele Lacalamita, divenuto nel frattempo AD della compagnia al posto di Devegilia, viene nominato Presidente del consorzio.

I partner più importanti sono i giapponesi, NYK e MOL, ci sono i francesi con Chargeurs Réunis, c'è l'Achille Lauro, che poi si ritirerà, c'è OOCL (Orient Overseas Container Line) cinese. In realtà all'inizio non tutto era filato liscio, anzi. Appena costituito il consorzio, scoppia la crisi petrolifera del 1973, il costo del bunker sale e mette in difficoltà i conti economici della traversata. In realtà la crisi crea uno sconvolgimento a livello mondiale, nasce una nuova potenza, quella dei grandi produttori di petrolio, Arabia Saudita ed Emirati Arabi in testa.

L'aumento dei prezzi del carburante mette in crisi l'industria automobilistica, anzi, l'intero sistema della mobilità. È il periodo delle "domeniche senza auto" in Italia, che molti ricordano ancora. Le banche, in crisi di liquidità, restringono il credito, per di più l'Italia è percorsa da una conflittualità sindacale mai vista dal dopoguerra. Il governo decide di cambiare radicalmente la politica marittima, quella del sostegno alle linee p.i.n (di preminente interesse nazionale) e ordina al 'Lloyd' di chiudere entro tre anni le linee passeggeri.

È la fine di una storia gloriosa che aveva più di un secolo di vita, ma è una scelta necessaria per salvare la società. I traffici con l'Oriente vanno bene, il riempimento delle navi è soddisfacente ma navi come la "Nipponica", conferite dal 'Lloyd' al consorzio, sono delle turbonavi con consumi molto alti. Per risparmiare si riduce la velocità ma questo costringe a saltare delle toccate e a sacrificare interessi di certi clienti. Emerge, alla lettura dei verbali, il grande ruolo svolto da Michele Lacalamita nel guidare la compagnia in questa "procellosa" situazione, la sua autorevolezza a livello internazionale guadagnata a Londra in seno all'Associazione mondiale degli armatori, i suoi agevoli rapporti col governo a Roma come membro del Direttivo di Fedarlinea. Trieste, che ricorda tante figure sbiadite della politica o dell'irredentismo, potrebbe dedicare alla figura di Lacalamita il ricordo che si merita, o no?

MFECs, successivamente chiamato MAFECs (Mediterranean and Far East Container Service) dura fino al 1993, quando il Lloyd Triestino decide di stipulare l'accordo con Evergreen, che darà l'avvio al nuovo servizio denominato Medway, fatto che sarà poi seguito dall'acquisizione del 'Lloyd Triestino' da parte di Evergreen (1998) e dal cambio di nome in 'Italia Marittima' (2006). Ricostruire la sua storia significa ripercorrere un periodo cruciale non solo della storia del nostro paese ma della storia del mondo, il periodo della globalizzazione, della nascita e dello sviluppo del web (Internet Explorer di Microsoft nasce nel 1995), della caduta dell'Unione Sovietica e dell'affermarsi della Cina popolare. L'Italia cambia volto in quel periodo, nel 1992 le privatizzazioni pongono fine a un assetto econo-

TRIESTE AGLI INIZI DEL CONTAINER...SEGUE

mico nato con il fascismo, pongono fine a un'industria pubblica, di cui il 'Lloyd Triestino' ha fatto parte, che è sopravvissuta al fascismo e alla seconda guerra mondiale, creando delle imprese straordinarie – si pensi all'ENI di Enrico Mattei o all'Alfa Romeo di Luraghi o alla Banca Commerciale di Raffaele Mattioli. Dei giganti, rispetto ai grigi funzionari del capitale di oggi.

I collegamenti con il Giappone caratterizzarono certi consumi di prodotti di lungo periodo, che sono diventati oggetti insostituibili dell'arredo di quasi tutte le case degli Italiani, si pensi all'elettrodomestico bruno, impianti hi-fi, televisioni, su cui s'innestò la logistica di distribuzione (Bertola) che darà vita all'impetuoso sviluppo delle piattaforme logistiche di oggi. Sequenze che hanno cambiato il costume e che, seguite attraverso i traffici marittimi con il Giappone e il Far East permettono di scoprire lati nascosti o poco conosciuti della globalizzazione. Per il porto di Trieste il MAF ECS ha significato il lancio definitivo del Molo VII, il suo ingresso nell'iconografia e nella mitologia della containerizzazione.

WORLD BANK – CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX 2023

È stato recentemente diffuso il Report pubblicato dalla World Bank recante una classifica delle prestazioni di porti-container del mondo relativo all'anno 2023, basata su di un indice globale, definito CPPI (Container Port Performance Index) risultante dalla aggregazione di più parametri analizzati e riferiti al tempo di sosta e alla operatività delle navi full-container nei rispettivi porti, reperibile al seguente link: [World Bank Document](#)

Nel complesso sono state esaminate le attività 2023 di 876 terminal container, in 508 porti del mondo e l'analisi con la stesura del Report finale è stata elaborata a cura del team Transport Global Practice della World Bank in collaborazione con il team di esperti della S&P Global Market Intelligence & Analytics <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en>.

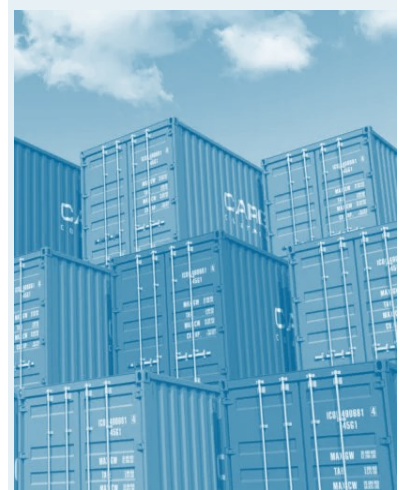
La S&P Global Market si avvale dei dati forniti da 10 delle più importanti compagnie marittime in merito all'operatività nei porti toccati, dati validati periodicamente mediante tracciamento con il sistema AIS <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0029801820311124?via%3Dihub>.

La classifica generale delle posizioni dei singoli porti, da 1 a 405, è unica e basata su di un indice aggregato, come detto, nel dettaglio poi sono state inserite delle tabelle con i vari porti ripartiti per sette macroaree geografiche:

- North America,
- Central America-South America-and the Caribbean Region,
- West-Central- and South Asia (Saudi Arabia to Bangladesh),
- East Asia (Myanmar to Japan),
- Oceania (Australia, New Zealand, and the Pacific Islands),
- Sub-Sahara Africa,
- Europe and North Africa

mantenendo però l'indice di posizione originario, oltre ad una ulteriore tabella, in appendice, che indica un diverso indice di posizione dei porti differenziato per cinque tipologie di navi, ripartite secondo la capacità in TEU:

Nel complesso sono stati esaminate le attività 2023 di 876 terminal container, in 508 porti del mondo e l'analisi con la stesura del Report finale è stata elaborata a cura del team Transport Global Practice della World Bank in collaborazione con il team di esperti della S&P Global Market Intelligence & Analytics



WORLD BANK – CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX 2023

In particolare viene analizzato il tempo dedicato all'operatività nave in banchina, che secondo le valutazioni effettuate rappresenta il 60% del tempo globale/toccata, calcolando la media dei movimenti/ora per singola gru per ognuna delle tipologie di navi indicate (ship size), che varia da un minimo di 20,9 moves/h (fascia navi <1.500 TEU) a un massimo di 24,8 moves/h (fascia navi da 8.501-13.500 TEU), con una media di 23,6 moves/h; ...

- <1.500 – feeders;
- 1.501-5.000 – intra-regional;
- 5.001-8.500 – intermediate;
- 8.501-13.500 – Neo Panamax;
- >13.500 – Ultra large container carriers.

I parametri base utilizzati per l'analisi della competitività dei singoli porti sono essenzialmente due, il tempo di durata della toccata della nave nel singolo porto, dal momento dell'arrivo in rada al momento della partenza da banchina, ripartito in sei fasi e la produttività delle operazioni di carico scarico; le fasi temporali sono le seguenti:

- attesa all'ancora;
- manovra da rada a banchina;
- posizionamento delle gru, apertura boccaporte, derizzaggio;
- operazioni di sbarco e imbarco;
- rizzaggio, equipaggio a bordo, bunker, macchina pronta;
- manovra di partenza da banchina del terminal.

Non viene conteggiato l'eventuale tempo richiesto per le ulteriori formalità di partenza dal porto, quali rimorchio, pilota, ecc.

La valutazione del CPPI viene effettuata in base alla media del tempo complessivamente speso per singola toccata, analizzato sulla base di due parametri fondamentali, la dimensione nave (ship size), suddivisa nelle 5 categorie di capacità/TEU sopra indicate, il volume del carico movimentato nel singolo porto (call size) a sua volta raggruppato in 10 gruppi, da <250 call/moves a > 6.000 call/moves.

In particolare viene analizzato il tempo dedicato all'operatività nave in banchina, che secondo le valutazioni effettuate rappresenta il 60% del tempo globale/toccata, calcolando la media dei movimenti/ora per singola gru per ognuna delle tipologie di navi indicate (ship size), che varia da un minimo di 20,9 moves/h (fascia navi <1.500 TEU) a un massimo di 24,8 moves/h (fascia navi da 8.501-13.500 TEU), con una media di 23,6 moves/h; viene inoltre computata la media dei movimenti/ora in base all'entità dei volumi operati per singolo scalo (call size), che a sua volta varia da un minimo di 10.6 moves/h (call size <250 moves) ad un massimo di 25,1 moves/h (call size 4.001-6000 moves), con una media pari a 23,6 moves/h.

Tutti i coefficienti, di tempo e di produttività, calcolati sulla base dei parametri sopra indicati, vengono poi aggregati con il metodo di analisi statistica definito "Borda", che consiste nel determinare un'unica scala di valori sulla base di un punteggio che risulta dalla combinazione di diversi indici di valutazione, come testualmente precisato:

“”” The Borda count (Langville and Meyer 2012, Chapter 14) provides a simple and effective approach for aggregating rankings, wherein each item to rank is given points according to the number of items it outranks in its segment. These points are added and then used to produce a new ranking. Our approach to combine the administrative and the statistical rankings is inspired by the Borda count, but also considers the index values for attributing the number of points.

The process is as follows: First, each index is scaled to take values into the interval [0,1]. This is accomplished by applying the following linear transformation:

$$f(x) = \frac{x - m}{M - m}$$

where m is the minimum value of the index and M the maximum value. Observe that the port with the smallest index is always given a scaled value of 0 and the port with largest index a scaled value of 1. The other ports get a scaled value



WORLD BANK – CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX 2023 ...SEGUE

between 0 and 1. Once the indices are scaled, they are added to produce a combined index. Finally, a ranking is obtained by sorting the ports according to the combined index in decreasing order. Thus, the port with the largest combined index is ranked first and the port with the smallest combined index is ranked last.”””

Trattasi di un metodo applicato in campi di analisi statistica che presentano fattori di variabilità omogenei, ma che ovviamente nel caso specifico della valutazione dei porti del mondo produce un risultato ampiamente indicativo, ma non selettivo, in quanto assume un basso valore di attendibilità fino a risultare totalmente inficiato in ragione dell'incidenza dei seguenti principali fattori:

- posizione geografica del singolo porto e relativa funzione rispetto al mercato di riferimento;
- numero dei terminal container per singolo porto;
- numero e caratteristiche dei servizi di collegamento marittimo del singolo porto con l'oltremare, distinti tra servizi oceanici diretti e servizi regionali;
- differenza sostanziale nelle operazioni di movimentazione svolte tra porto di origine/destino (home port) per i collegamenti marittimi a lungo raggio, porto intermedio lungo l'itinerario del singolo collegamento e porto di trasbordo dove avvengono anche le operazioni di trasferimento del carico su servizi feeder per altri porti minori, caratteristiche che influenzano notevolmente i parametri a base dell'analisi, sia di tempo sosta nave sia di produttività;
- diversa incidenza della movimentazione del carico in import (sbarco) e del carico in export (imbarco) nella determinazione della produttività sia oraria, sia per toccata nave.

Analizzando infatti i dati che sono di nostro diretto interesse si può effettivamente valutare l'importanza dell'incidenza dei suddetti fattori e trarne quindi le debite considerazioni. In prima istanza riassumiamo di seguito la classifica dei punteggi dei porti nazionali considerati nel contesto dell'analisi della WB:

CLASSIFICA GENERALE PORTI ITALIANI	
PORTO	POSIZIONE IN CLASSIFICA
SAVONA VADO	36
GIOIA TAURO	183
RAVENNA	191
CIVITAVECCHIA	200
SALERNO	218
ANCONA	245
PALERMO	241
BARI	255
VENEZIA	270
CATANIA	297
LIVORNO	306
GENOVA	319
LA SPEZIA	329
NAPOLI	339
TRIESTE	396

A prima vista, in base al punteggio generale, con la sola eccezione di Savona e Gioia Tauro, risulterebbe che i porti minori, con servizi prevalentemente feeder, sarebbero i più competitivi; ma esaminando i punteggi specifici attribuiti sulla base della classificazione delle navi, il discorso cambia radicalmente, come evidenziato nelle tabelle che seguono:

Trattasi di un metodo applicato in campi di analisi statistica che presentano fattori di variabilità omogenei, ma che ovviamente nel caso specifico della valutazione dei porti del mondo produce un risultato ampiamente indicativo, ma non selettivo, in quanto assume un basso valore di attendibilità ...



WORLD BANK – CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX 2023 TITOLO ...SEGUE

CLASSIFICA GENERALE PORTI ITALIANI		CLASSIFICA PER SHIP SIZE				
PORTO	POSIZIONE IN CLASSIFICA	<1.500 TEU	1501-5000 TEU	5001-8500 TEU	8501-13500 TEU	>13500 TEU
SAVONA VADO	36	125	73	106	75	15
GIOIA TAURO	183	37	ND	175	91	ND
RAVENNA	191	123	202			
CIVITAVECCHIA	200	145	203			
SALERNO	218	156	207	157		
ANCONA	245	200	238			
PALERMO	241	216	235			
BARI	255	203	261			
VENEZIA	270	211	298			
CATANIA	297	233	315			
LIVORNO	306	147	183	148	159	
GENOVA	319	209	257	152	134	88
LA SPEZIA	329	306	255	120	122	92
NAPOLI	339	124	200	203	154	
TRIESTE	396	192	233	128	183	109

I punteggi registrati dal gruppo dei porti con collegamenti oceanici diretti, con navi madre di media/grande capacità, assumono valori totalmente diversi. Per puro riferimento dei diversi ordini di grandezza, si riportano di seguito i rispettivi valori dei punteggi attribuiti ai porti del Nord Europa, con l'avviso che, contrariamente alla situazione nazionale, la maggior parte di detti porti dispone ognuno di più terminal container.

CLASSIFICA GENERALE PORTI NORD EUROPA		CLASSIFICA PER SHIP SIZE				
PORTO	POSIZIONE IN CLASSIFICA	<1.500 TEU	1501-5000 TEU	5001-8500 TEU	8501-13500 TEU	>13500 TEU
WILHEMSHAVEN	72	198	110	102	149	38
ANTWERP	76	205	176	124	95	53
BREMERHAVEN	88	108	158	139	124	56
ROTTERDAM	91	243	197	127	83	61
HAMBURG	121	196	190	121	107	69
LE HAVRE	372	224	188	189	171	99

Analoghe valutazioni possono essere fatte per i porti del bacino Adriatico, la cui classifica si riporta nella tabella che segue:

CLASSIFICA GENERALE PORTI ADRIATICI		CLASSIFICA PER SHIP SIZE				
PORTO	POSIZIONE IN CLASSIFICA	<1.500 TEU	1501-5000 TEU	5001-8500 TEU	8501-13500 TEU	>13500 TEU
RAVENNA	191	123	202			
BARI	255	203	261			
VENEZIA	270	211	298			
KOPER	362	218	291	116	140	102
TRIESTE	396	192	233	128	183	109
RIJEKA	400	268	287	216	165	115

WORLD BANK – CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX 2023 ...SEGUE

Va rilevato che i tre porti del versante Nord Adriatico, Trieste, Koper e Rijeka, sono scalati tutti e tre dai servizi oceanici diretti con il Far East a cadenza settimanale delle due alleanze 2M e Ocean Alliance, con navi che variano in termini di capacità dagli 8.770 ai 15.500 TEU, con dimensioni che non consentono l'ormeggio contemporaneo di più di un'unità, per cui, costituendo i tre suddetti porti il "range" capolinea di detti servizi - anche a seguito della scarsa puntualità degli arrivi rispetto alle schedule prefissate¹ - spesso si determinano delle soste in rada di uno o due giorni, in alternanza fra le due compagnie armatoriali; questo aspetto penalizzante è stato infatti in parte rilevato anche nel report della WB, alla pag. 19 del Report: *“Poti, La Spezia, Mersin, Trieste, Hamburg, and Koper all experienced longer average arrival times.”*

Per quanto sinteticamente esposto, si ritiene che il lavoro fatto dalla WB, con la collaborazione di eminenti esperti di analisi, in realtà presenti dei risultati parzialmente fuorvianti rispetto alla reale ed effettiva consistenza dei fattori analizzati, che presentano rilevanti variabili alle quali non sembra sia stato dato il relativo peso nella determinazione dei coefficienti che hanno poi portato alla configurazione della classifica finale basata appunto su di un punteggio consolidato su di un'unica scala di valori.

Un'ultima considerazione, l'analisi della WB, così come impostata, pare basarsi sul concetto che il porto rappresenti l'origine e/o la destinazione dei flussi del traffico container, impostazione che allo stato delle cose non è più attuale, in quanto il criterio fondamentale della "supply chain" si fonda sul principio che il porto costituisca un "gate" funzionale di accesso a un determinato mercato, per cui nella valutazione della competitività dei porti scalati le compagnie prestano particolare attenzione al network dei servizi di collegamento con il rispettivo entroterra, in termini di capacità e transit time; questo è un aspetto che nell'analisi che si commenta non viene assolutamente preso in considerazione.

Note:

1) Le più recenti analisi della puntualità dei collegamenti marittimi a lungo raggio indica una percentuale media di "schedule reliability" tra il 52 % e il 54% .

...l'analisi della WB, così come impostata, pare basarsi sul concetto che il porto rappresenti l'origine e/o la destinazione dei flussi del traffico container, impostazione che allo stato delle cose non è più attuale, in quanto il criterio fondamentale della "supply chain" si fonda sul principio che il porto costituisca un "gate" funzionale di accesso a un determinato mercato, per cui nella valutazione della competitività dei porti scalati le compagnie prestano particolare attenzione al network dei servizi di collegamento con il rispettivo entroterra, in termini di capacità e transit time ...



MERCATO DELL'IDROGENO GREEN: LA STRATEGIA NAZIONALE IN ARRIVO E IL SOUTH2 CORRIDOR

Ecco, quindi, che progetti come South2 Corridor assumono una rilevanza particolare, sia perché offrono un'occasione unica per accelerare l'implementazione di tecnologie e infrastrutture necessarie, sia perché smuovono ingenti capitali pubblici e privati per il finanziamento dello sviluppo dell'idrogeno rinnovabile.

La Strategia nazionale per l'idrogeno sarà presentata entro fine novembre 2024. È quanto dichiarato dal ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin intervenendo all'evento sul progetto *South2 Corridor* organizzato da Confindustria e Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE).

È ormai una convinzione piuttosto diffusa tra leader aziendali europei e principali associazioni di settore che, nei prossimi anni, l'idrogeno verde occuperà un ruolo da protagonista nel contesto della transizione green.

Ecco, quindi, che progetti come *South2 Corridor* assumono una rilevanza particolare, sia perché offrono un'occasione unica per accelerare l'implementazione di tecnologie e infrastrutture necessarie, sia perché smuovono ingenti capitali pubblici e privati per il finanziamento dello sviluppo dell'idrogeno rinnovabile.

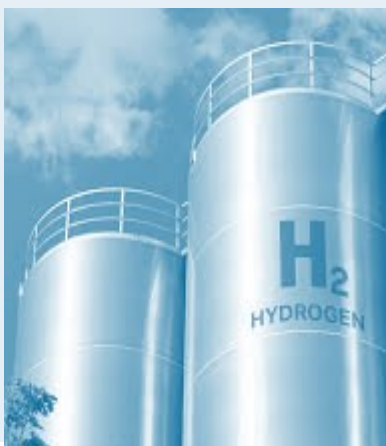
Nel realizzare tale progetto, tuttavia, è necessario tenere a mente le criticità del contesto nazionale ed europeo - come i costi elevati di produzione - al fine di tutelare la competitività del Sistema-Paese e del tessuto produttivo dell'UE.

È quanto è emerso nel corso dell'evento organizzato da Confindustria e dal MASE - "Le imprese italiane e la sfida del *South2 Corridor*" - che ha visto la partecipazione delle istituzioni e di molte associazioni di settore del sistema confindustriale, nonché di rappresentanti aziendali.

Cos'è il progetto South2 Corridor e perché è importante



Fonte South2Corridor



MERCATO DELL'IDROGENO GREEN: LA STRATEGIA NAZIONALE IN ARRIVO E IL SOUTH2 CORRIDOR ... SEGUE

Il South2 Corridor è un progetto transnazionale (inserito dal Governo nel Piano Mattei) per lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto dell'idrogeno che, con un gasdotto di 3.300 km, collegherà il Nord Africa, l'Italia, l'Austria e la Germania. Questa infrastruttura, il cui funzionamento dovrebbe partire intorno al 2030, conetterà i centri di potenziale consumo italiani e centro-europei abilitando l'importazione di idrogeno da fonti rinnovabili prodotto a costi competitivi (rispetto a quelli dell'UE) nell'Africa mediterranea, ricca di energia rinnovabile.

La caratteristica principale della pipeline che, partendo dal Nord Africa (Algeria e Tunisia) attraversa Italia, Austria e Germania, facendo transitare molecole verdi dai paesi del Maghreb verso il cuore industriale dell'Europa, consiste nel trasportare quasi 4 milioni di tonnellate di idrogeno verde all'anno ed il suo sviluppo è innestato sull'utilizzo di infrastrutture già esistenti, che costituiranno oltre il 70% del nuovo corridoio. È previsto, infatti, che queste vengano riadattate per il trasporto dell'idrogeno, per essere eventualmente ampliate con nuove infrastrutture dedicate, dove necessario.

Il consorzio di aziende che ha presentato il progetto include l'italiana Snam, insieme agli altri Operatori del Sistema di Trasmissione (TSO) dei Paesi coinvolti: Trans Austria Gasleitung (TAG) e Gas Connect Austria (GCA) in Austria, Bayernets in Germania. Mentre, Algeria e Tunisia costituirebbero le "sorgenti" dell'iniziativa, tanto a livello di produzione quanto di trasporto di idrogeno in Europa, dove la Transmed - gasdotto algerino - rappresenterebbe il blocco iniziale del nuovo idrogenodotto.

Lo sviluppo dell'opera dovrebbe avvenire in due fasi: nella prima verrà realizzata l'ossatura dell'idrogenodotto, costituita al 70% da condotte già esistenti e riconvertite, e per il resto da nuove tubazioni (in modo da non inficiare la capacità di trasporto di gas naturale). "Questo primo step consentirà di avviare l'esportazione di idrogeno verde dal Nord Africa verso l'Europa centrale, dove i mercati di consumo sono più maturi rispetto a quello italiano. Nella seconda fase, invece, verranno realizzate le connessioni tra la dorsale principale e i cluster industriali nazionali, che nel frattempo si saranno attrezzati per ricevere e utilizzare idrogeno come combustibile nei loro cicli produttivi" come spiegato dal Chief Commercial & Regulatory Officer di Snam Gaetano Mazzitelli, in occasione dell'incontro organizzato da Confindustria e MASE.

Tutto bene, dunque?

Il piano, sulla carta, sembra molto promettente ma per arrivare alla FID (Final Investment Decision) servono impegni di trasporto e richieste di capacità vincolanti su base pluriennale da parte dei futuri utilizzatori dell'infrastruttura, soprattutto nella prima fase. Saranno quindi necessarie - ha chiarito il manager di Snam - "opportune procedure di contrattualizzazione di capacità sul lungo periodo, che siano vincolanti e indipendenti dall'effettivo utilizzo".

Intanto, sono in molti a chiedersi cosa freni la crescita dell'idrogeno globale.

Le criticità lungo il percorso di sviluppo degli investimenti nell'idrogeno sono molte, con diversi progetti, a livello europeo e non solo, che hanno dovuto affrontare ritardi e cancellazioni, a fronte di ostacoli finanziari, ritardi negli incentivi, incertezze normative, problemi di licenze, permessi e sfide operative.

E in Italia perché il mercato dell'idrogeno non decolla?

L'Italia, dal canto suo, avrebbe le carte in regola per giocare da protagonista nello sviluppo dell'idrogeno in UE, tenuto anche conto della leva del posizionamento geografico, che rende il nostro paese un nodo importante per l'importazione dall'estero - soprattutto dal Nord Africa - ma sconta ritardi e criticità di diverso tipo, quali:

- la mancanza di una strategia nazionale ufficiale,
- i vincoli imposti dal quadro normativo europeo, particolarmente impattante per il con-

Il consorzio di aziende che ha presentato il progetto include l'italiana Snam, insieme agli altri Operatori del Sistema di Trasmissione (TSO) dei Paesi coinvolti: Trans Austria Gasleitung (TAG) e Gas Connect Austria (GCA) in Austria, Bayernets in Germania. Mentre, Algeria e Tunisia costituirebbero le "sorgenti" dell'iniziativa, tanto a livello di produzione quanto di trasporto di idrogeno in Europa, dove la Transmed - gasdotto algerino - costituirebbe il blocco iniziale del nuovo idrogenodotto.



MERCATO DELL'IDROGENO GREEN: LA STRATEGIA NAZIONALE IN ARRIVO E IL SOUTH2 CORRIDOR...SEGUE

Fa riflettere invece come sulla questione, di fronte al suddetto scenario, nessuno possa pensare davvero che nel 2030, in Europa, si consumeranno 20 milioni di tonnellate di idrogeno verde (di cui 10 milioni da importazione e 10 milioni da produzione), secondo i valori-obiettivo fissati dalla Commissione e ritenuti poco realistici dalla Corte dei conti Europea.

testo italiano,

- le scadenze stringenti al 2026 per iniziative PNRR ad oggi non ancora in costruzione,
- la chiarezza delle procedure autorizzative, il recepimento tempestivo della normativa UE etc.

L'idrogeno verde, oggi, è ancora troppo caro, ed è per questo che molte imprese non hanno partecipato al bando PNRR per l'industria "hard to abate". Ma infrastrutture come il South2 Corridor possono aiutare la diffusione del vettore, proprio perché consentono di connettere centri di produzione, dove i costi sono più bassi, con i mercati di consumo energivori dell'Europa continentale.

Fa riflettere invece come sulla questione, di fronte al suddetto scenario, nessuno possa pensare davvero che nel 2030, in Europa, si consumeranno 20 milioni di tonnellate di idrogeno verde (di cui 10 milioni da importazione e 10 milioni da produzione), secondo i valori-obiettivo fissati dalla Commissione e ritenuti poco realistici dalla Corte dei conti Europea. Quindi quantità e tempistiche vanno ripensate, in relazione al suo costo e alla sostenibilità economica dell'idrogeno verde.

Nell'attesa di poter visionare il documento ufficiale - la Strategia Nazionale sull'Idrogeno -, documento programmatico necessario ad allineare gli obiettivi italiani sull'H2 alla Strategia europea sull'Idrogeno, la cui presentazione è prevista entro la fine di novembre, riteniamo che un'analisi ragionata su tutti i limiti riscontrabili sulla catena del valore dell'idrogeno, sia in Nord Africa che in Europa, sia dunque necessaria per intraprendere il percorso di sviluppo della pipeline in maniera razionale e sostenibile.

NUOVO CODICE DOGANALE - AGGIORNAMENTO

Avevamo lanciato nella scorsa Newsletter l'allarme del cluster logistico-portuale in merito a due temi di particolare importanza per il Friuli-Venezia Giulia: le pesanti sanzioni introdotte dal nuovo Codice doganale anche per infrazioni di minor portata ed il declassamento della sede di Trieste dell'Agenzia delle dogane.

Ebbene, se sulla seconda questione da noi sollevata tutto tace (nell'incomprensibile silenzio dei vertici istituzionali locali e regionali), sulla prima problematica, che potrebbe avere peraltro un possibile risvolto negativo per le entrate fiscali, registriamo con piacere una prima, parziale apertura da parte del Governo, fortemente impegnato in questi giorni nella difficile partita di chiudere i conti per la finanziaria 2025.

A parlare nei giorni scorsi è stato il viceministro all'Economia e alle Finanze Maurizio Leo che, nel corso della seconda edizione del Forum del Commercio Internazionale organizzato a Milano da ARcom Formazione, ha testualmente affermato:

"il Governo sta lavorando a una serie di correttivi alla riforma doganale, per rispondere alle criticità segnalate dagli operatori del settore e migliorare l'efficienza delle procedure. Non escludiamo di rivedere la soglia dei 10 mila euro per poter configurare il reato di contrabbando. Questo per alzare l'asticella ed evitare che ci si trovi in presenza di situazioni anche minimali, che rientrino nel perimetro delle violazioni di carattere penale".

Sin qui le affermazioni del viceministro Leo ma, come è d'uso dire in questi casi, "se sono rose, fioriranno". Noi per parte nostra, nell'auspicare la prosecuzione dell'azione di pressing da parte delle categorie interessate, ci impegniamo a tenervi aggiornati sulle ulteriori puntate della vicenda. (A cura di Mauro Zinnanti)



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Nell'ultimo mese i mercati hanno continuato la loro ascesa, sostenuti da dati di profitto incoraggianti e dalle aspettative di tassi in diminuzione.

Nel grafico i maggiori indici equity nel 2024: Dax in blu, S&P500 in azzurro, Nasdaq in verde

Fonte CNBC.com



Siamo entrati in una fase del ciclo economico in cui l'abbassamento dei tassi in coincidenza con la crescita economica tende a fare da supporto al comparto azionario, soprattutto in USA.

Le previsioni sono per un aumento dei maggiori indici del 10% sui prossimi 12 mesi. L'espansione ulteriore degli utili però è data per difficile da molti analisti, di conseguenza il consensus propende per un rallentamento della crescita per i trimestri a venire. L'inflazione ormai considerata domata, gli utili robusti e l'attitudine pro-crescita e pro-industria di Trump farebbero pronosticare un 2025 positivo per le Borse.

L'obiettivo fondamentale dichiarato della nuova amministrazione è reindustrializzare il Paese, svuotato negli ultimi trent'anni della forza produttiva che lo caratterizzava, e riequilibrare il modello mondiale attuale, basato sulla compressione dei consumi in Cina e sull'indebitamento privato e pubblico in USA.

Certamente sussistono rischi da considerare:

1) La geopolitica.

I negoziati potrebbero aumentare le tensioni economiche, almeno in un primo tempo; prima di trovare il punto di rottura e i conseguenti accordi, un bravo negoziatore normalmente tira la corda e prova diverse tattiche.

Russia, Cina, India e Iran sono tutte controparti forti e sensibili a leve differenti.

2) L'inflazione, il valore del dollaro, i tassi.

L'inflazione pare vicina ai target, anche grazie al prezzo dell'energia (petrolio) in forte diminuzione; il mantra trumpiano "drill baby drill" risuona sui mercati e assieme alla deregulation lato imprese fa pensare ad un abbassamento dei costi per le industrie domestiche.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

... SEGUE

I dazi rappresenterebbero entrate fiscali per lo Stato americano, ma a pagarne il prezzo, a detta degli studi dei falchi americani, non sarebbe il consumatore americano.

Il costo verrebbe invece sostenuto in parte dai produttori dei prodotti importati, che dovrebbero abbassare i propri margini pur di vendere. In parte il relativo costo verrebbe compensato dal dollaro forte. Secondo il governo entrante, ciò permetterebbe al consumatore di non rimetterci in termini di potere d'acquisto.

La spesa pubblica in aumento in USA farebbe salire il debito, l'inflazione e il rischio paese e quindi i tassi dei titoli di stato americani, o quantomeno forzerebbe la Federal Reserve a un percorso di tagli molto più lento del previsto.

Gli investitori internazionali continuerebbero quindi ad accorrere all'acquisto di attivi americani ad ottimo rendimento, sia Treasuries (a tassi invidiabili) sia equity (in quanto spinto dalle politiche industriali pro-crescita della destra entrante al governo).

Il dollaro in questo scenario potrebbe apprezzarsi fino a raggiungere la parità con l'euro. La quotazione attuale è di 1.05 USD/€, da 1.12 di settembre.

Nonostante queste considerazioni logiche, Trump ha spesso affermato di desiderare un dollaro debole per poter esportare più facilmente prodotti americani.

In sintesi, la situazione potrebbe essere di crescita positiva nel breve termine quando tasse e regolamentazioni vengono alleggerite. Successivamente si potrebbero sentire gli effetti negativi di tariffe e deportazioni ed eventuali tassi ancora elevati.

3) I dazi.

Su chi ricadrebbero gli oramai famosi dazi del 60%, che Trump afferma verranno applicati su qualunque prodotto non-made-in-usa?

Prima di tutto bisogna capire se si tratti di una strategia negoziale, e se i dazi vadano pensati nei due casi: permanenti o temporanei. Nel caso fosse accettabile ridurli o rimuoverli nel tempo, i diversi Paesi dovranno capire quali contropartite verranno loro richieste dall'amministrazione Trump; ad esempio, più investimenti su suolo americano da parte della Cina, più investimenti nel militare da parte dell'Europa, o un tasso di cambio più favorevole all'export Usa (quindi un dollaro in deprezzamento rispetto allo Yuan Renminbi).

I dazi rappresenterebbero entrate fiscali per lo Stato americano, ma a pagarne il prezzo, a detta degli studi dei falchi americani, non sarebbe il consumatore americano.

Il costo verrebbe invece sostenuto in parte dai produttori dei prodotti importati, che dovrebbero abbassare i propri margini pur di vendere. In parte il relativo costo verrebbe compensato dal dollaro forte. Secondo il governo entrante, ciò permetterebbe al consumatore di non rimetterci in termini di potere d'acquisto.

4) L'Europa.

Il continente deve recuperare la competitività e prendere in mano il proprio destino.

Le elezioni in Germania in febbraio saranno dirimenti sulle sorti economiche e geopolitiche: cosa decideranno i tedeschi?

Quali scelte energetiche ci aspettano?

L'artificial intelligence che obbligatoriamente bisognerà cavalcare per restare sulla cresta dell'onda e per consentire una spesa pubblica elevata (welfare, sanità, pensioni, infrastrutture...) ha necessità di enormi quantità di energia: si tornerà al nucleare?

5) Iran.

Sono iniziate le negoziazioni tra Europa e Iran sulla concentrazione dell'uranio nelle produzioni destinate all'industria militare: ciò lascia intravedere uno spiraglio di apertura per la risoluzione futura della crisi di Suez.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, CNBC.com, Bloomberg.com, Ecb.europa.eu, Federalreserve.gov, Unicredit research, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting, ZeroHedge.com, Reuters.com, euro-news.com)

IL KAZAKISTAN E LA CINA COSTRUISCONO UN HUB PER CONTAINER SUL MAR CASPIO

Il previsto polo container è destinato ad aumentare la capacità del porto di Aktau (Mar Caspio), a rafforzare la posizione del Kazakistan nel sistema logistico globale e ad ampliare il potenziale del settore dei trasporti e della logistica.

Il progetto è implementato da Lianyungang Port Co. Ltd in collaborazione con il porto commerciale marittimo di Aktau in Kazakistan.

Una volta costruito, il terminal container è destinato ad aumentare il trasporto di container nella direzione Transcaspica attraverso Azerbaigian, Georgia e Turchia, nonché a reindirizzare una parte del carico in transito proveniente dalla Cina verso l'Europa. (vedi ns. precedente articolo sul Middle Corridor)

Il progetto, il cui completamento è previsto per la metà del 2025, mira a portare la capacità del porto di Aktau fino a 240.000 TEU all'anno.

Contemporaneamente il Kazakistan sta ampliando la rete di terminal in Europa.

I soggetti coinvolti - JSC Kazakhstan Temir Zholy, LAC Holding ungherese e Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., Ltd cinese - hanno concordato la realizzazione di un terminal merci a Budapest che offre una rete di trasporto ben sviluppata per i trasporti intermodali. Il terminal con una capacità prevista di 230.000 TEU consentirà di aumentare il numero di treni container lungo la rotta Cina-Europa-Cina, compresi i trasporti di transito lungo la Trans-Caspian International Transport Route.



Fonte: Ministero dei trasporti kazako

PERCHÉ RIMANDIAMO L'ULTIMO CAPITOLO SULLE PREVISIONI DEI FUTURI FLUSSI GLOBALI.

In questo numero avevamo previsto di concludere il lavoro iniziato nel Numero 7/24 (Gli USA e la trappola di Tucidide) e continuato nel Numero 8/24 (Parliamo ancora di Africa) con una conclusione sull'evoluzione dei grandi flussi di traffico container mondiali, sistema sanguigno dell'economia mondiale e con particolare attenzione all'Africa.

L'esito delle elezioni americane ha confermato le nostre previsioni e manteniamo intatte tutte le considerazioni espresse nel numero 7/24 sugli ulteriori successivi andamenti della situazione geopolitica espressi.

Tuttavia, le nostre previsioni davano una vittoria di Trump di misura e quindi il permanere di un'America fondamentalmente divisa in due e quindi ancora "debole" come immagine globale.

Invece la vittoria è stata di tale misura e ampiezza da suggerire un periodo di considerazioni e riflessioni che ci inducono a posticipare l'ultimo capitolo di almeno uno se non due numeri, in attesa che la nuova amministrazione entri in esercizio operativo.

Anche a parere di larga parte dei media l'immagine degli USA (non tanto la potenza militare, economica e finanziaria che rimane comunque ben superiore alle altre entità di riferimento mondiali) ne uscirebbe sensibilmente rafforzata e tale da renderli potenzialmente "primus inter pares" anche in un mondo multipolare che invece ci vedeva predittori di una situazione di "parità" con le altre parti più o meno antagoniste.

Aspettiamo quindi l'assestarsi delle attuali situazioni in fieri prima di ritornare sul tema che ora ci sta ancor di più a cuore. (A cura di Diego Stinco)



NOTIZIE FLASH

SEA MODAL SHIFT - CONTRIBUTI

E' stato pubblicato sulla pagina istituzionale del MIT il [Decreto Direttoriale n. 137 del 04 novembre 2024](#) recante le modalità per richiedere l'accesso alla II annualità del contributo Sea Modal Shift (annualità 2024-2025).

La richiesta va presentata entro e non oltre le ore 12.00 del 5 dicembre 2024. Per accedere all'incentivo Sea Modal Shift, il soggetto proponente può presentare domanda, redatta ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, esclusivamente tramite la procedura informatica, raggiungibile dall'apposita sezione dedicata sul sito RAM, raggiungibile al seguente link: : [Sea Modal Shift | RAM \(ramspa.it\)](#)

Nella sezione del sito dedicata alla misura sono presenti tutte le informazioni utili per la presentazione della domanda e contestualmente è attivo un servizio di help-desk al seguente indirizzo mail: seamodalshift@ramspa.it

Questo nuovo programma di incentivi, denominato "Sea Modal Shift", è un incentivo erogato dal MIT, previa autorizzazione comunitaria in materia di Aiuti di Stato, finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale.

I soggetti beneficiari sono le singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi RO-RO e RO-PAX veicoli e/o casse mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti.

Sono incentivati tutti gli itinerari marittimi indicati nel Regolamento n. 166/2023, oltre alle rotte che saranno evidenziate da parte delle imprese richiedenti il contributo all'atto della domanda.

L'incentivo riconosciuto ai singoli beneficiari prevede un contributo massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro per ciascuna unità/veicolo imbarcata, moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale.

L'obiettivo della misura tende a decongestionare la rete viaria e a ridurre l'impatto del trasporto di merci su gomma, mediante un maggior utilizzo dei servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax in arrivo o in partenza da porti italiani verso porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Tale contribuzione è inoltre finalizzata allo sviluppo in termini qualitativi e quantitativi dei servizi di collegamento marittimi.

Scarica qui il Regolamento di cui al Decreto 166/2023 che indica le rotte ammesse:

<https://www.ramspa.it/sites/default/files/2023-11/Decreto%20interministeriale%2011%20ottobre%202023%20n.%20166%20Sea%20Modal%20Shift%20ATTO%20COMPLETO.pdf>

REGIONE FVG – APPROVATA LA MANOVRA PER LA LEGGE DI STABILITA' 2025

Lo scorso 8 novembre la Giunta della Regione FVG ha varato la manovra finanziaria per la Legge di Stabilità 2025.

"Una manovra che dà risposte sia sul piano della spesa corrente, intervenendo su quei settori strategici dove pesa l'aumento del costo della vita come la salute e i sostegni alle persone fragili, e sia su quello degli investimenti, rinforzando linee contributive innovative come quella del fotovoltaico per l'autosostentamento energetico delle famiglie con una previsione per questa misura di 70 milioni di euro".

Questa la dichiarazione dell'assessore regionale alle Finanze Barbara Zilli a commento dell'approvazione definitiva da parte della Giunta del disegno di legge afferente alla Legge di Stabilità 2025.



I soggetti beneficiari sono le singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi RO-RO e RO-PAX veicoli e/o casse mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

NOTIZIE FLASH

REGIONE FVG – APPROVATA LA MANOVRA PER LA LEGGE DI STABILITA' 2025...SEGUE



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Come ha spiegato l'esponente della Giunta regionale - ribadendo la soddisfazione per la recente approvazione all'unanimità del Consiglio delle autonomie locali al documento finanziario regionale - per quel che riguarda il sistema sanitario, che è il settore per il quale lo stanziamento è superiore agli altri, le risorse complessive comprendono sia le dotazioni di fine 2024 sia le risorse aggiuntive che consentono di attuare una programmazione annuale.

L'assessore ha poi ricordato lo sforzo compiuto per l'abbattimento dell'Imposta locale immobiliare autonoma (Ili) grazie a una contribuzione ai Comuni di 33 milioni di euro, generando in questo modo un vantaggio economico per i cittadini e le imprese.

Questa la suddivisione dei 6 miliardi e 241 milioni complessivi della Legge di Stabilità per le principali aree settoriali:

- 159 mln ad Attività produttive e turismo;
- 112 mln alle Risorse agroalimentari, forestali ed ittiche;
- 185 mln a Difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile;
- 594,68 mln a Infrastrutture e territorio;
- 15 mln alla Protezione civile;
- 91 mln a Cultura e sport;
- 235 mln a Lavoro, formazione istruzione e famiglia;
- 3 miliardi e 560 milioni a Salute, politiche sociali e disabilità;
- 675 mln ad Autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione;
- 123 mln a Patrimonio, demanio, servizi generale, sistemi informativi.

"Tutte queste risorse - ha aggiunto Zilli - comprendono le linee di parte corrente e quelle di investimento per una programmazione di medio e lungo periodo che consenta a questa regione di crescere come ha dimostrato di saper fare con i risultati in questi anni".

Infine, ha concluso l'assessore Zilli, l'iter della manovra prevede prima del dibattito in Consiglio regionale - il cui inizio è fissato per il 9 dicembre - ulteriori possibilità di integrazioni e di contributi al provvedimento a seguito dei confronti con le parti sociali e le Commissioni consiliari. (estratto da comunicato della Regione ARC/GG/al dd 8/11/2024)

... l'iter della manovra prevede prima del dibattito in Consiglio regionale - il cui inizio è fissato per il 9 dicembre - ulteriori possibilità di integrazioni e di contributi al provvedimento a seguito dei confronti con le parti sociali e le Commissioni consiliari.





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:
<https://www.aiom.fvg.it>

Hanno collaborato a questo numero:

Sergio Bologna, Danilo Stevanato, Maria Di Florio, Mauro Zinnanti, Giulia Borrini, Diego Stinco.

