



NEWSLETTER NR. 3_2021

TRIESTE E LA STORIA DEL CONTAINER

Il richiamo alla memoria collettiva di eventi storici di particolare rilevanza è sempre un modo per ripensare il presente e per interrogarsi sul futuro. Dopo l'incidente di Suez, che ha avuto conseguenze a catena sull'intero sistema del traffico marittimo, causando pesanti disruption nelle filiere logistiche, il mondo intero si è interrogato sulla sostenibilità della containerizzazione, giunta all'attuale stadio di sviluppo.

Pertanto sembra naturale, in momenti come questi, tornare alle origini di questa tecnica intermodale, conoscere meglio come e quando è nata e quali effetti ha avuto sull'organizzazione dei servizi, sulla tipologia delle navi, sul lavoro portuale, sulla promozione di certi porti e il declino di altri, sullo sviluppo di certi settori industriali e sulle abitudini nei consumi di massa. Perché è stata una vera

rivoluzione che ha cambiato il mondo.

Quando si ricordano eventi di questa portata, cioè dei processi di trasformazione non dei fatti specifici, non è come quando si festeggia un compleanno, non c'è bisogno di un pasticcere che prepari la torta con le candeline, c'è bisogno di uno storico che rintracci i documenti, li legga, li interpreti, eventualmente raccogliendo tracce, indizi, presso testimoni viventi, consapevole del fatto che, per quanto importanti possano essere i ricordi delle persone, è il documento quello che vale. Sulla sua interpretazione si può discutere, ma è sempre importante partire dal documento.

Trieste ha avuto un ruolo nella storia della containerizzazione, lo ha avuto grazie alla sua compagnia di navigazione quando, mezzo se-

SOMMARIO

Trieste e la storia del container..1
Quanto può contare un piccolo porto—Porto Nogaro.....2-3-4
L'avaria generale e la concezione mutualistica della gestione del rischio in mare.....5-6
Turchia, ancora un cambio nella politica monetaria.....6
Consultazione UE sugli aiuti di Stato.....7
Regione FVG, accordo di programma sui dragaggi a Monfalcone.....7



Trieste ha avuto un ruolo nella storia della containerizzazione, lo ha avuto grazie alla sua compagnia di navigazione quando, mezzo secolo fa, il Lloyd Triestino è entrato a far parte di uno dei primi consorzi che dalla fine degli anni Sessanta avevano iniziato a costituirsi per lanciare la nuova tecnica intermodale.

L'AIOM ha deciso di assumere con l'ultima assemblea dei soci, l'iniziativa di costituire al suo interno un Comitato promotore di studi e manifestazioni che, nella ricorrenza di quegli avvenimenti, ne ricostruisca su base documentale la storia e ne faccia partecipi non solo i cittadini di Trieste ma l'intera comunità marittimo-portuale.

A tal fine è stato costituito un Collegio scientifico composto da operatori, docenti universitari, testimoni privilegiati di Trieste e di Genova che tratterà le linee guida dell'iniziativa.

TRIESTE E LA STORIA DEL CONTAINER SEGUE

colo fa, il Lloyd Triestino è entrato a far parte di uno dei primi consorzi che dalla fine degli anni Sessanta avevano iniziato a costituirsi per lanciare la nuova tecnica intermodale. Anzi, fu proprio il Lloyd Triestino che, partecipando al consorzio ANZECS (Australia New Zealand Europe Container Services), convinse i partner a estendere i servizi di linea con navi full container ai porti mediterranei (Genova e Marsiglia Fos in particolare). Un vero capolavoro di diplomazia marittima se si pensa che a quell'epoca il Canale di Suez era chiuso. Ebbene, l'opera riconosciuta come la più autorevole storia della containerizzazione, "The Box" di Marc Levinson (Princeton University Press, 2006), la cui traduzione in italiano è stata appena ripubblicata dalla casa editrice dell'Università Bocconi con il titolo "The Box. La scatola che ha cambiato il mondo", non nomina nemmeno il consorzio ANZECS, omettendo un aspetto di quella storia che per noi, invece, è essenziale.

E' quindi particolarmente opportuna l'iniziativa che l'AIOM ha deciso di assumere con l'ultima assemblea dei soci, costituendo al suo interno un Comitato promotore di studi e manifestazioni che, nella ricorrenza di quegli avvenimenti, ne ricostruisca su base documentale la storia e ne faccia partecipi non solo i cittadini di Trieste ma l'intera comunità marittimo-portuale. A tal fine è stato costituito un Collegio scientifico composto da operatori, docenti universitari, testimoni privilegiati di Trieste e di Genova che tratterà le linee guida dell'iniziativa. Ne fanno parte (in ordine alfabetico) Stefano Beduschi, Sergio Bologna, Claudio Boniciolli, Giacomo Borruso, Laura Carlini Fanfogna, Vanna Coslovich, Zeno D'Agostino (Presidente), Marco Doria, Gian Enzo Duci, Maurizio Eliseo, Giordano Bruno Guerrini, Giulio Mellinato, Francesco Stanislao Parisi, Vittorio Piccoli, Vittorio Alberto Torbianelli, Fabrizio Zerbini, Bruno Zvech.

per informazioni: comitato.anzecs@gmail.com

per scaricare il Position Paper <https://www.aiom.fvg.it/wp-content/uploads/2021/04/Position-Paper-def.pdf>

QUANTO PUO' CONTARE UN PICCOLO PORTO

L'apparizione sulla scena mondiale della Sars Cov-2, ha reso visibili i limiti della globalizzazione e delle aspirazioni dettate dalle mode, che hanno falsificato il concetto stesso di modernità e di progresso, generando una figlia prediletta: la speculazione. Si è disvelata la falsa credenza che l'economia portante di un paese potesse fondarsi sul turismo, divenuto merce di consumo omologante e corrosivo di luoghi, habitat e culture; si sono evidenziate le pericolose dipendenze create dalla delocalizzazione dei processi produttivi per convenienze fiscali e di profitto sui costi; ed è emersa la debolezza delle supply chain troppo lunghe per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti.

Se si navigasse lungo tutta la costa della penisola italiana, giungerebbero alla memoria decine di piccolissimi porti o anche di semplici approdi, un tempo terminali di unità produttive, dissimulati spesso in alberghi, centri per diportisti o musei, in cui sono stati trasformati dopo anni di abbandono.

Aver trascurato la forte vocazione manifatturiera dei territori, eredità del saper fare legato alla terra e al mare, ha sradicato intere generazioni di italiani, spaesando il futuro di molti. Si è smantellata la memoria intergenerazionale con l'esaltazione "futurista" e consumistica della città, falso ascensore sociale, e con



....sistemi industriali altamente avanzati producono progetti su misura heavy lift, soddisfacendo la domanda di energia, trasporti e grandi opere con la creazione di infrastrutture innovative. La loro esistenza è dovuta principalmente all'ingegno, basato su maestranze altamente preparate in contesti di lavoro di squadra, in cui la conoscenza intergenerazionale è un valore aggiunto insostituibile...

QUANTO PUO' CONTARE UN PICCOLO PORTO SEGUE

l'alimentazione del pregiudizio collettivo che l'attività manifatturiera sia sinonimo di nocività.

Tuttavia, riprendendo il filo immaginario della navigazione lungo la costa italiana, rinvengono anche le eccezioni, in cui il binomio terra-mare si è sviluppato in un sistema industriale territoriale virtuoso, grazie alla conservazione e allo sviluppo di competenze cruciali per le supply chain di manufatti molto avanzati. Sono produzioni a forte specializzazione, frutto di processi "ad alta ingegnosità", e per questo non delocalizzabili e non riproducibili da stampanti 3D o da organizzazioni industriali fordiste.

Questi segmenti, trascurati dai riflettori dei dibattiti alla moda, si collocano nelle catene dell'automotive e dei microconduttori, ma hanno un posto davvero speciale nei settori siderurgici e metalmeccanici. Qui sistemi industriali altamente avanzati producono progetti su misura heavy lift, soddisfacendo la domanda di energia, trasporti e grandi opere con la creazione di infrastrutture innovative. La loro esistenza è dovuta principalmente all'ingegno, basato su maestranze altamente preparate in contesti di lavoro di squadra, in cui la conoscenza intergenerazionale è un valore aggiunto insostituibile, e l'integrazione in un unico sistema di progettazione, realizzazione e logistica la sua forza principale.

In queste realtà industriali, un piccolissimo porto conserva tutta la sua potenza economica moltiplicatrice, permettendo attività altrimenti impossibili. Lo si è visto anche recentemente con l'ennesimo trasporto heavy lift da Porto Nogaro, piccolo porto regionale nel comune di San Giorgio di Nogaro, in provincia di Udine, senza fondali e privo di un adeguato collegamento ferroviario, con uno stretto canale translagunare verso l'Adriatico e uno fluviale sul fiume Corno. Alle sue spalle si estende il grande comprensorio industriale dell'Aussa Corno, con circa 65 imprese, 2.500 addetti diretti e 2.000 di in-

dotto, in cui si è stratificato un importante sistema siderurgico, di meccanica pesante e cantieristica. La sinergia che si è stabilita tra il piccolo porto sangiorgino e il tessuto produttivo territoriale è funzionale sia agli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati, sia all'imbarco dei manufatti, rafforzata dalla integrazione logistica con i servizi dei porti nazionali vicini, che formano l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, Monfalcone e Trieste. L'AIOM ha condotto un accurato studio su Porto Nogaro per conto dell'amministrazione regionale del Friuli Venezia Giulia, dove sono state evidenziate queste sinergie.

In particolare, a Porto Nogaro prendono la via del mare la gran parte dei manufatti heavy lift dell'azienda Cimolai SpA, un fiore all'occhiello della meccanica pesante italiana, specializzata in grandi progetti come la copertura dei Parchi Minerali e Fossili dell'Ilva di Taranto, la parte mobile del Pont Bacalan-Bastide di Bordeaux, le enormi paratie del nuovo Canale di Panama, la copertura mobile in acciaio dello stadio parigino Court Philippe Chatrier.

Qualche anno fa, in joint venture paritetica con il cantiere genovese T. Mariotti, diede vita alla Ci.Mar. Costruzioni Navali, per lavorare gli ordinativi di navi ultra lusso della compagnia da crociera statunitense Seabourn Cruise Line, brand della Carnival Corp. Dopo 3 realizzazioni, il 4° scafo nudo completo delle sovrastrutture in acciaio, motori e generatori è stato messo a mare il 29 marzo scorso, destinato ai cantieri genovesi Mariotti per il completamento dei lavori, che daranno alla luce la "Seabourn Venture", mentre una nave gemella è già al taglio delle lamiere nel cantiere. È il più grande scafo finora realizzato da CimMar, classe expedition, lungo oltre 172m, larghezza massima 24m e requisiti ice class per crociere nei mari artici ed antartici. Tutte dimensioni limite per il canale di accesso alla ban-

QUANTO PUO' CONTARE UN PICCOLO PORTO SEGUE



La capacità regionale di integrare logisticamente infrastrutture e servizi, come in questo caso, crea solide premesse di valore aggiunto, dando sostanza al tessuto dei distretti industriali. Questo spinge le aziende manifatturiere di settori sensibili alla qualità e sicurezza a restare in loco, anche in presenza di singole deficienze infrastrutturali. Piccoli porti, come quello di Porto Nogaro, diventano allora importanti centri di decongestionamento di quelli più grandi, creando allo stesso tempo ulteriore lavoro ed economia ai porti con i quali sono messi in rete.



china sangiorgina, che hanno reso necessarie una pianificazione ed un coordinamento scrupolosi, grazie alla messa a sistema di competenze tecniche, mezzi e capacità tipiche delle movimentazioni heavy lift. La prima fase della pianificazione si è conclusa nell'estate scorsa con il varo nelle acque di Monfalcone del pontone "Arcalupa", appositamente costruito dal cantiere sangiorgino e portato dalla banchina Cimolai di Porto Nogaro a Monfalcone via pontone - racconta Samuele Giroto degli Ivanissevich, Direttore di Macchina di Ocean - la società triestina specializzata in rimorchio portuale, d'altura, servizi offshore e salvataggio, in capo alla famiglia Cattaruzza, che ha svolto un ruolo di primo piano in tutte le fasi dell'operazione. "Arcalupa" progettato e costruito su misura da CiMar per l'uscita dello scafo Seabourn Venture lungo il canale di Porto Nogaro appartiene alla classe ABS per il trasporto dei carichi eccezionali, capacità di carico 14.000t, portata del ponte di coperta 30 t/mq e 4 torri di galleggiamento per la sommersione della copertura.

La seconda fase è avvenuta in dicembre, quando "Arcalupa", privo di propulsore, è stato trainato da un rimorchiatore Ocean fino alla testata del Molo VII del porto di Trieste, dove ha effettuato con successo i test di affondamento.

La terza e ultima fase invece è consistita nell'operazione vera e propria di caricazione, rizzaggio e trasporto dello scafo, che sull'"Arcalupa" dalla banchina Cimolai, ha intrapreso una breve ma complessa traversata del canale, coordinata dalla Capitaneria di Porto e assistita dai servizi tecnico-nautici, che insieme ai lavoratori portuali costituiscono un polo di alta competenza nel project cargo sviluppata nelle attività industriali che si riferiscono non solo a Porto Nogaro, ma a Monfalcone e a Trieste, dove il terminal Frigomar movimentava gli enormi sistemi propulsivi della Wärtsila Italia, diretti in tutto il mondo.

La manovra in uscita durata oltre 3 ore, è stata eseguita impiegando 5 rimorchiatori della Ocean, due a poppa e due a prua della "Arcalupa", che si sono avvalsi di cavi in fibra, meno pesanti e più funzionali alla mancanza di spazio lungo il canale, che nel suo punto più stretto è largo appena 40 metri. Il quinto mezzo attendeva l'"Arcalupa", con il suo prezioso carico, in foranea di San Giorgio di Nogaro, per agganciare il cavo di acciaio della chiatta e tirarla fino alla testa del Molo VII del porto di Trieste, dove si sono svolte le operazioni di allungamento e messa in mare dello scafo, che, perfettamente in asse, è stato agganciato dal rimorchiatore di altura "Sea Dream" della Ocean, per il traino fino a Genova.

La capacità regionale di integrare logisticamente infrastrutture e servizi, come in questo caso, crea solide premesse di valore aggiunto, dando sostanza al tessuto dei distretti industriali. Questo spinge le aziende manifatturiere di settori sensibili alla qualità e sicurezza a restare in loco, anche in presenza di singole deficienze infrastrutturali. Piccoli porti, come quello di Porto Nogaro, diventano allora importanti centri di decongestionamento di quelli più grandi, creando allo stesso tempo ulteriore lavoro ed economia ai porti con i quali sono messi in rete.

Un esempio di politica industriale condivisa, senza eccessi e inutili rincorse al gigantismo, che dimostra che essere campioni è la capacità di fare sistema in un gioco di squadra, per seminare i campi, e non inaridirli. E allo stesso tempo una dimostrazione dei risultati ottenibili dalla collaborazione tra lo Stato, rappresentato dalle AdSP, e le Regioni, a cui ispirarsi per re-industrializzare e ripopolare il paese, specie al Sud, facendo leva sullo sportello di internazionalizzazione che più abbonda nel nostro paese: il mare. (Giovanna Visco)

L'AVARIA GENERALE E LA CONCEZIONE MUTUALISTICA DELLA GESTIONE DEL RISCHIO IN MARE

SPUNTI DAL CASO SUEZ

La dichiarazione di “general average” da parte di Shoei-Kisen, armatore della container vessel Ever Given, resa nota lo scorso 1 aprile 2021, seguita al suo incaglio e intraversamento nel canale di Suez, con il blocco del canale per sei giorni e conseguente gigantesco ingorgo della circolazione di merci via mare (con almeno 400 navi ferme in coda), ci ripropone l'applicazione pratica di un geniale principio che disciplina la gestione dell'emergenza, e delle sue conseguenze economiche, per eventi avversi occorsi durante la navigazione.

Premesso che l'istituto della “general average” (avaria comune) consiste in una stretta regolamentazione del danno cagionato da eventi potenzialmente catastrofici che impongano l'adozione, in stato di emergenza, di provvedimenti straordinari ed enormemente costosi (quali ad esempio il getto di merce in mare per garantire la navigazione, o la richiesta dell'intervento di rimorchiatori) essa prevede, nella sostanza, la ripartizione proporzionale dei danni e delle spese tra tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio marittimo.

Le sue origini sono antichissime. Le norme originarie sono infatti di origine greca (la Lex Rhodia), e vennero recepite anche nel diritto romano. Per capire l'attualità di queste norme, teniamo conto del fatto che anche nel diritto romano il riscatto pagato ai pirati per la restituzione della nave e del carico sequestrato costituiva avaria comune, cioè tutti i partecipanti alla spedizione contribuivano, secondo i valori in rischio, ripartendosi i costi del riscatto pagato. Tali regole, quindi, sono precedenti alla nascita sia di economie di mercato sia di economie pianificate. Oggi la regolamentazione delle ipotesi di avaria comune è la stessa in quasi tutti i paesi in quanto le polizze di carico fanno riferimento, in genere, alle regole di York e di Anversa (York Antwerp Rules). Il principio dell'avaria comune è stato recepito anche dal nostro Codice della navigazione (art. 469, provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune).

La logica che soprassiede alla “general average” è mutualistica: in presenza di una grave emergenza che richieda decisioni drastiche, non ci devono essere dubbi su chi sosterrà le spese o i danni conseguenti a tali decisioni, se tali scelte sono state fatte allo scopo di garantire la salvezza del bene comune, in questo caso hull e cargo, ovvero scafo e merci. La regola è semplice. Si tratterà di fare una proporzione tra il valore della nave al momento del sinistro e il valore delle merci trasportate. Successivamente, ognuno degli stakeholders, armatore e proprietari

Le origini dell'istituto della “general average” sono antichissime. Le norme originarie sono infatti di origine greca (la Lex Rhodia), e vennero recepite anche nel diritto romano. Per capire l'attualità di queste norme, teniamo conto del fatto che anche nel diritto romano il riscatto pagato ai pirati per la restituzione della nave e del carico sequestrato costituiva avaria comune, cioè tutti i partecipanti alla spedizione contribuivano, secondo i valori in rischio, ripartendosi i costi del riscatto pagato.

Tali regole, quindi, sono precedenti alla nascita sia di economie di mercato sia di economie pianificate. Oggi la regolamentazione delle ipotesi di avaria comune è la stessa in quasi tutti i paesi in quanto le polizze di carico fanno riferimento, in genere, alle regole di York e di Anversa (York Antwerp Rules). Il principio dell'avaria comune è stato recepito anche dal nostro Codice della navigazione (art. 469, provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune).



L'AVARIA GENERALE E LA CONCEZIONE MUTUALISTICA DELLA GESTIONE DEL RISCHIO IN MARE SEGUE

delle merci, contribuiranno in ragione del valore dell'interesse di ciascuna parte, e lo faranno in misura proporzionale.

Tornando al caso della Ever Given, forse la maggiore perdita di general average da sempre, è noto che la prima stima del danno sostenuto per lo sblocco e la ripartenza della nave, da parte del governo egiziano, è di circa 1 miliardo di USD: a questo ammonterebbe l'importo derivante dal costo degli 8 rimorchiatori e delle moltissime draghe impiegate per liberare la Ever Given, nonché delle 800 persone che hanno lavorato a ciclo continuo e soprattutto delle ingenti perdite subite per l'inattività del canale.

Il significativo divario tra il valore della merce a bordo (in un ordine di grandezza molto approssimativo di 500 milioni di dollari) e quello della nave (nell'ordine dei 100 milioni) fa pensare che larga parte di questo conto sarà a carico dei "cargo interests" (almeno 5 sestis); anche questo è un effetto collaterale del gigantismo navale. D'altra parte, la stragrande maggioranza delle polizze merci sul mercato a favore dei proprietari delle merci prevede la copertura degli esborsi relativi all'avaria generale. Per i carichi non assicurati sarà necessario versare un deposito in denaro il cui ammontare dovrà essere

reso noto, e tale deposito rimarrà letteralmente "bloccato" per un lungo periodo, fino alla pubblicazione del regolamento finale dell'avaria, che può avvenire anche a distanza di qualche anno dall'avvenimento. Un danno del genere, per quanto ingente, verrà assorbito dal sistema assicurativo (e riassicurativo) nel suo complesso, in un classico esempio di massima ripartizione del rischio e di attivazione del principio mutualistico; e, va aggiunto, di conseguente compatibilità delle conseguenze di un danno accidentale e di estrema severità con la continuità del sistema.

Val la pena di ricordare un altro esempio "cooperativistico" e precapitalistico utilizzato dagli armatori da molti secoli, e ancora oggi, per coprire le proprie responsabilità vettoriali e armatoriali: si tratta dei P&I Clubs, vere e proprie mutue armatoriali dove ciascun proprietario di navi deposita degli advance calls (contributi anticipati) a inizio anno, e successivamente dei supplementary calls (contributi supplementari) nel caso in cui le perdite subite dal Club a seguito di danni pagati dagli armatori membri del Club abbiano superato l'importo stanziato a preventivo. (*Giorgio Moroni*)

TURCHIA: ANCORA UN CAMBIO NELLA POLITICA MONETARIA

Per la terza volta in due anni il Governatore della Banca Centrale Turca è cambiato e la decisione è avvenuta il giorno dopo un aumento di 200 punti base del tasso di sconto. Il tasso era stato aumentato di circa il 9% da novembre scorso fino a raggiungere il 19%.

La decisione sembra essere parte di un riposizionamento politico di più ampia portata.

Il nuovo Governatore si è espresso in precedenza su argomenti come i tassi di interesse e la Lira Turca, ricordando che la politica monetaria non deve insistere su una politica di tassi elevati poiché tassi alti possono indirettamente portare ad un'inflazione più elevata. Il nuovo Governatore ritiene che il cambio troppo forte dovuto a tassi elevati possa indebolire la competitività dell'economia turca.

Il mercato ha interpretato la nomina come una scelta politica volta ad abbassare i tassi per ridurre il valore della Lira Turca e per mantenere elevata la crescita anche a scapito di un aumento dell'inflazione che non dovrebbe scendere al di sotto del 12,5%.

Le prospettive sono quindi per una rapida riduzione del tasso fissato dalla Banca Centrale e di ulteriori perdite di valore della Lira Turca.

Le imprese turche indebitate in valuta estera potrebbero essere colpite duramente dalla svalutazione.

Per contro beneficiarie di questa nuova politica dovrebbero essere le imprese indebitate in Lire turche che vedranno ridursi il costo degli interessi e quelle esportatrici che potrebbero aumentare la loro penetrazione nei mercati esteri. (A.B.)

NOTIZIE FLASH

AVVIATA CONSULTAZIONE PUBBLICA SUGLI AIUTI DI STATO PER RICERCA, SVILUPPO, INNOVAZIONE

La Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica che invita tutte le parti interessate a commentare la proposta di revisione della disciplina sugli aiuti di Stato alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione (RDI Framework).

La disciplina mira a facilitare le attività di ricerca, sviluppo e innovazione che, a causa di fallimenti del mercato, non avrebbero luogo in assenza di sostegno pubblico.

Pertanto, la RDI Framework consente agli Stati membri, a determinate condizioni, di fornire gli incentivi necessari alle imprese e alla comunità di ricerca per svolgere importanti attività e investimenti in questo campo.

Dopo una valutazione della disciplina esistente, la Commissione propone una serie di modifiche che consistono in:

migliorare e aggiornare le definizioni di attività di ricerca e innovazione ammissibili al sostegno nell'ambito della disciplina RDI

introdurre nuove disposizioni per consentire il sostegno pubblico alle infrastrutture tecnologiche

semplificare alcune regole, ad esempio introducendo una metodologia semplificata di calcolo dei costi indiretti per determinare i costi ammissibili

Le parti interessate possono rispondere alla consultazione fino al 3 giugno 2021 al link:

[State aid Framework for research, development and innovation \(europa.eu\)](https://europa.eu)

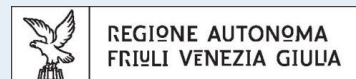
DRAGAGGI: REGIONE, PRESTO ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL PORTO DI MONFALCONE

"Finalmente tutti i soggetti interessati dall'escavo di Monfalcone hanno chiaro il loro compito e tutti procederemo su una strada comune per l'interesse del territorio che di certo gioverà in termini economici e lavorativi dallo sviluppo del porto".

Questo il commento degli assessori regionali alla Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, Fabio Scoccimarro, e di quello alle Infrastrutture e Territorio, Graziano Pizzimenti, a margine di un incontro a Roma con il viceministro ai Trasporti, Alessandro Morelli, e la sottosegretario alla Transizione ecologica, Vannia Gava, assieme al sindaco di Monfalcone, Anna Cisint, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino. Oggetto dell'incontro l'annosa questione dell'escavo del canale di accesso del Porto di Monfalcone, su cui la Regione ha già accantonato quasi 18 milioni di euro, che prevede il dragaggio di un milione di metri cubi di sedimenti.

"Metteremo insieme forze e progetti, lavoreremo sinergicamente - spiegano i due assessori -. L'idea è quella di predisporre un accordo di programma, in tempi brevi, con tutti gli interlocutori".

Sempre in tema di escavi, nel corso dell'incontro si è parlato della laguna di Marano e Grado e del fiume Aussa-Corno. ARC/Com/EP





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-consulativo 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

