

NEWSLETTER NR. 5_2021

LA MERCE E' ANCORA REGINA? (2)

FINANZA E SHIPPING

In un'intervista rilasciata il 26 febbraio di quest'anno (<https://www.youtube.com/watch?v=6re8KfpqCe0&t=844s>), l'AD di Hapag Lloyd Rolf Habben Jansen, alla domanda "come finanziate la costruzione delle vostre navi" ha risposto: "con una combinazione di leasing cinese e di K-Sure coreano". Per K-Sure s'intende The Korea Trade Insurance Corporation, l'agenzia pubblica di credito all'esportazione della Corea del Sud. In questo modo ha implicitamente risposto anche alla domanda in quali cantieri Hapag Lloyd fa costruire le proprie navi. (1)

Se ormai, come abbiamo scritto nella puntata precedente, la finanza dello shipping si sta spostando sempre più nel Far East, una grande folata di vento nuovo sta investendo tutto il settore e dà l'apparenza di una svolta epocale che però, a ben

vedere, non sembra introdurre ancora una nuova strumentazione finanziaria quanto piuttosto una nuova veste con la quale si mostrano le tecniche già conosciute. Stiamo parlando ovviamente della decarbonisation e degli ESG (Environment, social and governance principles). La pandemia e la serie di fenomeni che ha indotto nei comportamenti degli individui, delle imprese e delle pubbliche istituzioni hanno accelerato enormemente una spinta che era già in atto e che viene riassunta con il nome di "transizione energetica".

Noi abbiamo cercato di seguire i dibattiti che si sono susseguiti nel corso dell'ultimo anno e mezzo, dall'inizio del 2020 a oggi, all'interno della comunità degli specialisti di finanza dello shipping, in particolare i periodici appuntamenti di Marine

SOMMARIO

La merce è ancora regina?.....1-4

Un aggiornamento sui noli marittimi.....4-10

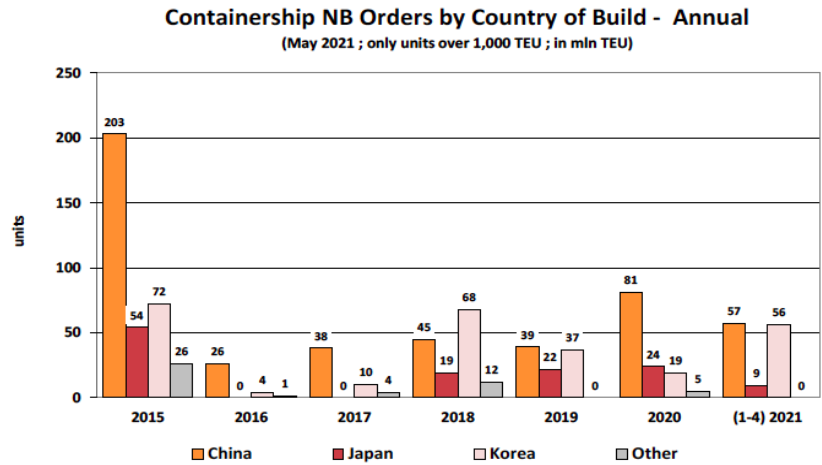
NOTIZIE FLASH

Nuovi obiettivi della Commissione UE per industria e trasporti.....10

Il nuovo impianto di laminazione Danieli-ABS a Cargnacco.....11

CONTAINERSHIP – CONTRACTING BY BUILD COUNTRY

- A large percentage of orders for containerships in recent years has been placed at Chinese yards, with Korean yards also remaining competitive
- Japanese yards still remain a somewhat popular option, whilst European yards have now largely been squeezed out
- In 2020, out of 129 reported orders, 81 were placed in China, 24 in Japan, and 19 in Korea



Containership Market Outlook – May 2021

Fonte: Banchemo Costa

Se oggi il settore dello shipping è quello forse più direttamente coinvolto nella “transizione energetica”, quello dove è destinata a convergere la massa di capitali più rilevante per finanziare le nuove tecnologie, è dovuto anche in parte al fatto che negli ultimi venti-trent’anni la fetta più consistente di capitali è stata assorbita dalla componente che ha a che fare con l’industria energetica. Il cargo, le merci varie, sia che si tratti di container o di navi RoRo, ha assorbito una quota che si aggira sul 15% del totale, non di più.

Money che si tengono tra Londra, Oslo e altre capitali finanziarie del settore, senza trascurare altre fonti come newsletter d’istituti bancari e di note società di brokeraggio. Lo abbiamo fatto per capire come la finanza dello shipping reagisce a questo new deal. Siamo rimasti abbastanza stupiti dall’enfasi con la quale un ambiente, di solito privo di slanci emotivi, come quello della finanza, stia affrontando la “transizione energetica”. Ci manca soltanto che le compassate presentazioni di tanti esperti si concludano con il fatidico “Dio lo vuole!” per sentirsi catapultati non in avanti nel 2030 ma indietro, nel dodicesimo secolo, all’epoca delle crociate.

Se oggi il settore dello shipping è quello forse più direttamente coinvolto nella “transizione energetica”, quello dove è destinata a convergere la massa di capitali più rilevante per finanziare le nuove tecnologie, è dovuto anche in parte al fatto che negli ultimi venti-trent’anni – si pensi agli investimenti nell’off shore e nei tanker – la fetta più consistente di capitali è stata assorbita dalla componente che ha a che fare con l’industria energetica. Il cargo, le merci varie, sia che si tratti di container o di navi RoRo, ha assorbito una quota che si aggira sul 15% del totale, non di più.

La situazione attuale si presenta dunque in questi termini:

Un forte afflusso di capitali (con una tendenza rovesciata rispetto alla fine del 2019, quando si temeva un capital shortage)

Un elevato fattore di rischio in quanto non si sa ancora il risultato in termini di costi/benefici del passaggio dai combustibili fossili a fonti alternative (2)

Una sensazione fortissima di trovarsi di fronte a una scelta irreversibile, con un contenuto etico del tutto nuovo rispetto alla tradizionale “ragioneria” della finanza.

La combinazione di questi fattori porterà inevitabilmente ad una maggiore presenza della mano pubblica, non solo e non tanto nell’erogazione di risorse, ma soprattutto nella regolamentazione. Si apre inevitabilmente un’epoca in cui gli enti di fissazione degli standard, di certificazione e simili saranno sottoposti a una pressione straordinaria in quanto l’intera filiera produttiva dovrà essere rivisitata passo per passo e questo avrà per effetto di rendere più stringenti i vincoli degli



Due osservazioni, per finire: la prima, che riprende la puntata precedente, “e la merce che fine farà? Le priorità verranno ancora concentrate sulla nave?”. Da quanto detto finora ci sembra di sì, ancora più di prima

LA MERCE E' ANCORA REGINA? [SEGUE](#)

ESG nella concessione dei crediti (si pensi alla normativa UE, che sta per entrare in vigore, riguardante la disclosure finance regulation, sdrf, che impone la pubblicazione di molti dati interni da parte degli investitori). L'iperliberista mondo della finanza rischia di cacciarsi in un vespaio non dissimile da quello in cui è invischiato il settore tlc, assisteremo ai medesimi conflitti tra paesi concorrenti a colpi di standard in un mondo, come quello dello shipping, che si è sempre regolato da solo (con la conseguenza che i regolatori spesso sono controllati dai regolati) e che ora dovrà trovare nuove forme per continuare a farlo. C'è il rischio di un irrigidimento ma chi è, se non la finanza, che può essere in grado di superarlo con le infinite tecniche che ha dimostrato di saper escogitare per rendere flessibile l'impiego del capitale?

Trieste può diventare un eccezionale laboratorio della “transizione energetica”, non solo per i progetti dell'Autorità Portuale al vaglio del Recovery Plan (il Presidente D'Agostino in recenti interviste ha anche parlato di wind farm) ma per la presenza di soggetti industriali che sono e saranno tra i protagonisti della transizione nello shipping, come Wärtsilä, un'azienda manifatturiera di motori marini che, grazie alle innovazioni consentite dall'intelligenza artificiale, si sta trasformando in una grande azienda di servizi avanzati. E quale sarà il futuro del terminal petrolifero di Trieste se i combustibili fossili verranno dichiarati il nemico n. 1 dell'ambiente? Pensiamo che l'industria petrolifera assisterà passiva al suo eventuale declino? E' vero il contrario. Quindi basterebbe la messa in moto di sinergie tra questi soggetti in un contesto caratterizzato comunque dalla presenza di grandi aree di ricerca per poter immaginare un futuro della città che possa evitarle la triste fine di territorio a pura vocazione turistica.

Due osservazioni, per finire: la prima, che riprende la puntata precedente, “e la merce che fine farà? Le priorità verranno ancora concentrate sulla nave?”. Da quanto

detto finora ci sembra di sì, ancora più di prima. La seconda: i prezzi delle materie prime stanno salendo vertiginosamente quanto i noli, le supply chain stanno ancora soffrendo proprio a causa dei problemi dello shipping (l'inchiesta che conduce periodicamente l'Università di Kiel presso i responsabili acquisti delle aziende tedesche ha rivelato che a maggio il 79% dei rispondenti denunciava grossi problemi o interruzioni della produzione dovuti alle catene di fornitura). Tutto questo suscita preoccupazioni nella finanza dello shipping? Non sembra. Le tendenze in atto che abbiamo visto nella puntata precedente (aumento dell'importanza del leasing finanziario e operativo, spostamento verso il Far East del baricentro della finanza, erogazione di crediti all'esportazione sempre più generosa da parte dei paesi che intendono proteggere la loro industria cantieristica) subiranno un'ulteriore accelerazione. Eppure si potrebbe aprire una nuova finestra di opportunità sia per l'industria che per la finanza europea, riportando al centro il ruolo delle grandi banche commerciali all'interno del quadro del Recovery Plan. Le navi, le chiatte, le supply vessel dell'off shore, diventeranno sempre più sofisticate dal punto di vista tecnologico, l'intelligenza artificiale svolgerà un ruolo sempre più decisivo, il valore della componentistica assorbirà una quota sempre maggiore del valore totale delle nuove costruzioni, i produttori di componenti faranno il mercato (si pensi già oggi alle criticità nel campo dei semiconduttori), l'industria cantieristica di alcuni paesi con lunga tradizione in questo campo potrà trovare una nuova specializzazione su segmenti di mercato che, anche se possono definirsi “nicchie”, avranno un'elevata redditività (si pensi all'Olanda, analizzata nello studio di caso dell'OCSE, che si è da tempo specializzata in particolari tipologie di supply vessel). Tutto fa pensare che se c'è un futuro per l'Europa in termini di sviluppo economico esso si configura come futuro industriale capace di trainare un terziario

LA MERCE E' ANCORA REGINA? [SEGUE](#)

avanzato d'innovazione e di ricerca, come si conviene a una *knowledge society* di alti salari.

Quanto all'ambiente che succederà? Salveremo il pianeta con la transizione energetica, con i nuovi combustibili? Basta continuare come oggi a distruggere foreste e a "riforestare" senza criteri perché la risposta sia già pronta.

Note

(1) In aprile Hapag Lloyd ha ordinato equipment in Cina per 150.000 TEU, una parte dei quali per merci pericolose, a maggio nuovo ordine di 60.000 TEU da 20', (fonte: LogMail, 28.5.21). Hapag Lloyd è tra le compagnie che spingono maggiormente verso l'innovazione dei combustibili, ha appena convertito a LNG la portacontainer "Brussels Express" da 15.000 TEU (fonte: gCaptain, 7.6.21).

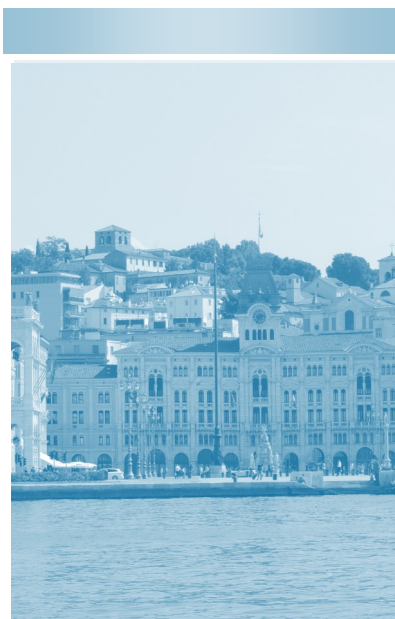
(2) Nella stessa intervista citata all'inizio l'AD di Hapag Lloyd, alla domanda se la compagnia intende convertire a LNG altre navi della sua flotta, risponde di no per il momento in quanto il retrofitting di "Brussels Express" si è rivelato più costoso del previsto.

UN AGGIORNAMENTO SUI NOLI MARITTIMI

Nel numero 1_2021 di febbraio della nostra newsletter abbiamo affrontato il tema dell'andamento delle quotazioni dei noli marittimi sulle principali quattro direttrici da e per il Far East, Nord Europa e Mediterraneo, East e West Coast degli USA. In particolare ci siamo soffermati sull'analisi dei rilevanti incrementi dei valori determinatisi tra la fine del 2020 e gli inizi del 2021, a seguito degli scompensi generati sul mercato del trasporto marittimo dei contenitori e attribuiti alla pandemia Covid19. Ci pare opportuno pubblicare un aggiornamento della situazione, in relazione anche ai fatti nuovi avvenuti nei primi cinque mesi del 2021, in particolare il caso del blocco temporaneo di Suez a marzo e le relative conseguenze.

Dopo il repentino balzo all'insù verificatosi a partire da giugno 2020 per la direttrice transpacifico e dal mese di ottobre per le direttrici Nord Europa/Mediterraneo, a febbraio 2021 sembrava che i valori si fossero in genere stabilizzati e tendessero addirittura a un graduale rientro su livelli più contenuti rispetto ai dati di dicembre 2020/gennaio2021, che nel giro di tre mesi avevano registrato mediamente rincari attorno al 70% sulla rotta transpacifico e intorno al 250% sul Nord Europa e sul Mediterraneo rispetto ai valori medi del periodo 2019/giugno 2020.

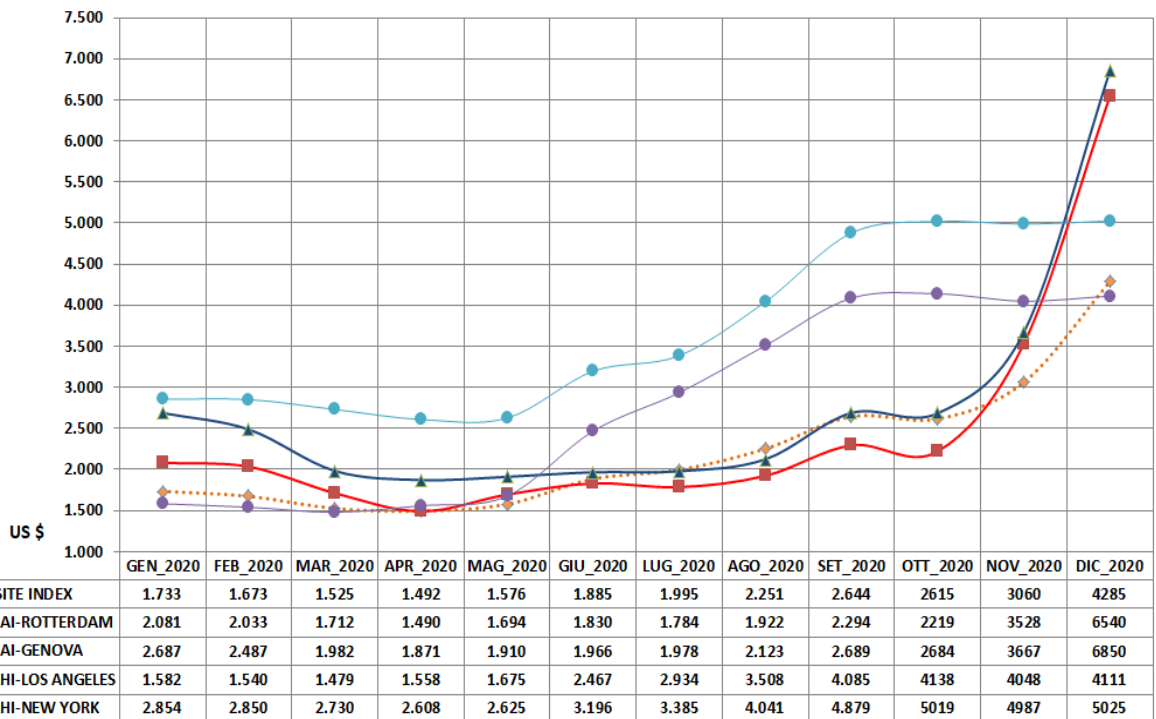
Per evidenza analitica si riporta il grafico dell'andamento delle quotazioni sulle quattro direttrici citate per l'intero anno 2020, sono nostre elaborazioni prendendo a riferimento l'ultima quotazione di ogni mese diffusa da Drewry in US \$ per un contenitore standard da 40':



Dopo il repentino balzo all'insù verificatosi a partire da giugno 2020 per la direttrice transpacifico e per le direttrici Nord Europa/Mediterraneo dal mese di ottobre, a febbraio 2021 sembrava che i valori si fossero in genere stabilizzati e tendessero addirittura a un graduale rientro su livelli più contenuti rispetto ai valori di dicembre 2020/gennaio2021...

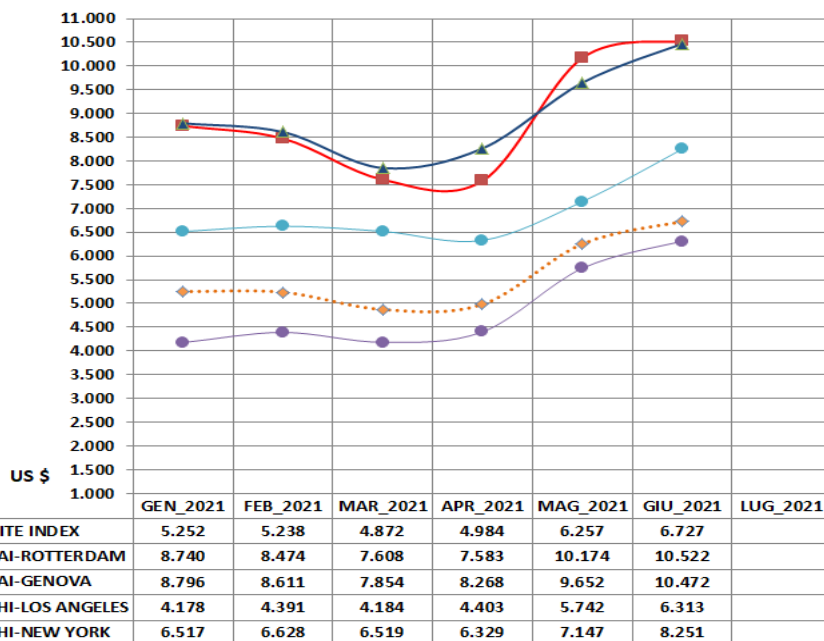
UN AGGIORNAMENTO SUI NOLI MARITTIMI SEGUE

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



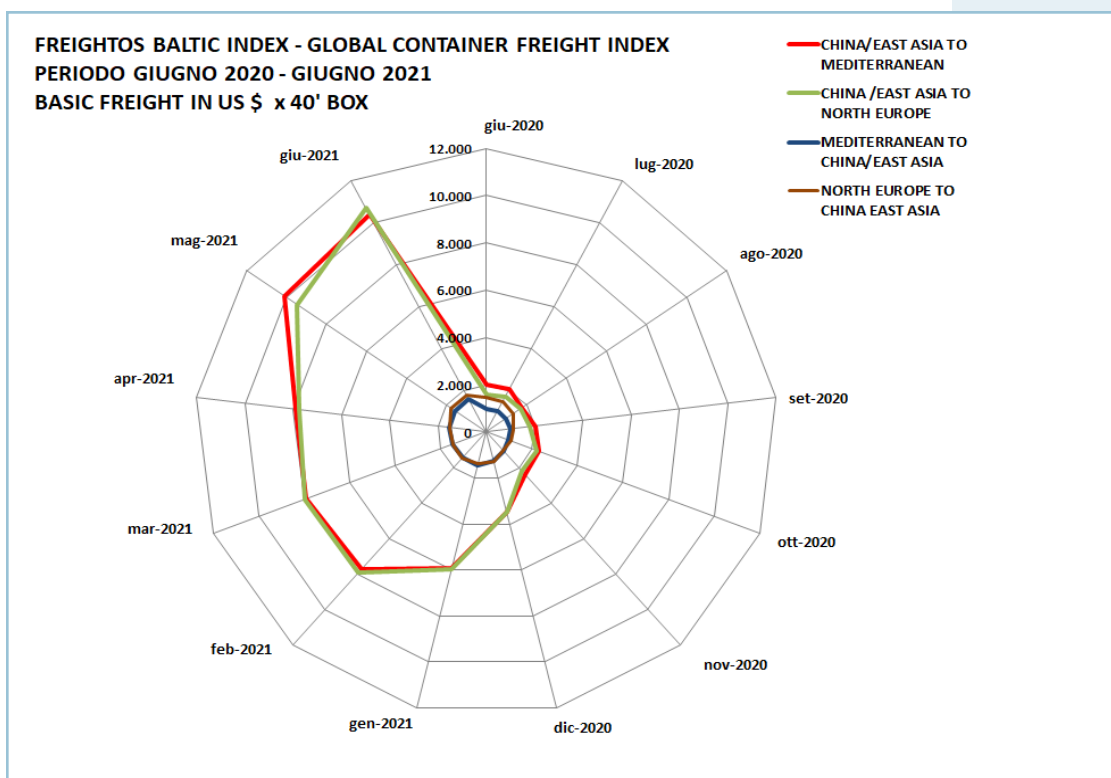
Si noti il rilevante balzo all'insù dei valori riferiti alle direttrici WB Far East - Europa nell'ultimo trimestre dell'anno, mentre l'andamento delle due direttrici Far East - USA West Coast ed East Coast ha assunto un più graduale incremento già dal mese di giugno per poi stabilizzarsi a fine anno. Nel primo semestre del 2021 la situazione si è evoluta come segue:

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



UN AGGIORNAMENTO SUI NOLI MARITTIMI SEGUE

Nei primi tre mesi dell'anno sembrava delinearsi una tendenza al ribasso, ma dopo il caso Suez, che ha avuto un effetto più psicologico che reale, le quotazioni hanno ripreso la salita, in special modo quelle per l'Europa. Relativamente a queste ultime relazioni abbiamo analizzato anche i dati pubblicati periodicamente dal Freightos Baltic Index di Londra, nel periodo giugno 2020 - giugno 2021; dal grafico radiale si rileva la medesima dinamica per i noli West-bound, mentre per quelli East-bound le quotazioni non hanno subito variazioni di rilievo:

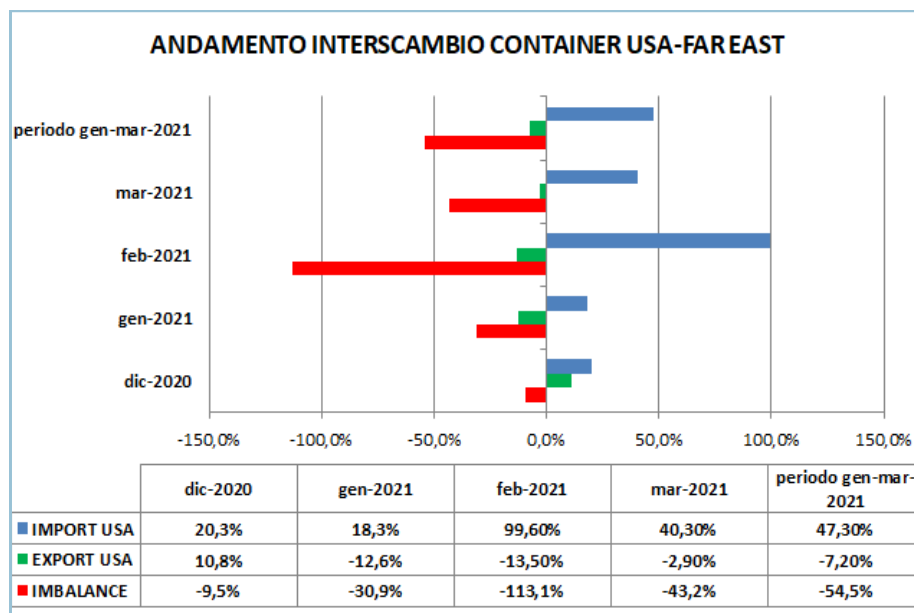


Relativamente alle cause che hanno determinato il fenomeno in questione, quasi tutti i principali analisti del settore hanno espresso delle indicazioni più o meno concordanti: il forte incremento delle importazioni di beni di consumo dalla Cina da parte degli USA cui non ha corrisposto un bilanciamento nell'export di ritorno, la conseguente carenza di equipment (container vuoti) nei porti cinesi di imbarco, la successiva congestione nei porti di sbarco americani e, non ultima, la pratica del blank sailing da parte delle primarie alleanze armatoriali causa lo stato pandemico; a ciò nel mese di marzo 2021 si è aggiunto il temporaneo blocco di una settimana del Canale di Suez e, a partire dall'ultima settimana di maggio, la recrudescenza della pandemia Covid nella provincia cinese del Guandong con il blocco totale dell'operatività del porto di Yantian e rallentamenti negli altri scali di Shekou, Shenzen e Nansha.

Ma vediamo a questo proposito i dati, il grafico che segue, da noi elaborato sulla base dei dati CTS diffusi periodicamente da Dynamar, fornisce un riepilogo mensile dell'andamento dell'import/export USA da/per il Far East nel periodo dicembre 2020 - marzo 2021, i dati in percentuale riportano lo scarto rispetto ai corrispondenti mesi del 2019 e 2020:



UN AGGIORNAMENTO SUI NOLI MARITTIMI SEGUE



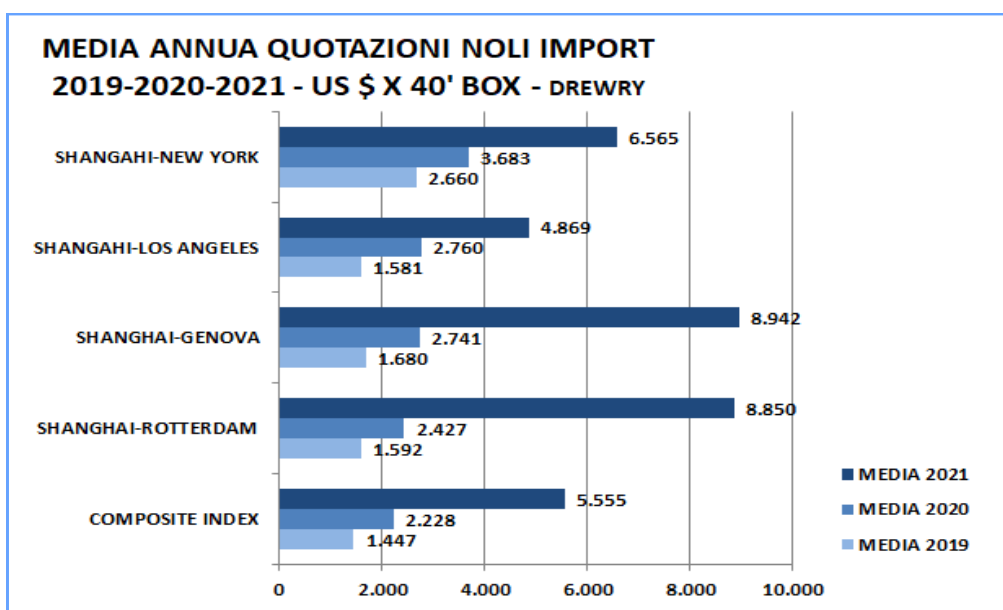
Il primo dato che salta all'occhio è ovviamente quello riferito al repentino sbilanciamento dei due flussi dell'interscambio, tra import ed export, fattore che ha determinato per tutti i vettori marittimi un rilevante scompensamento logistico nella gestione dell'equipment, da ciò l'opportunità di spingere al rialzo i noli WB, mantenendo invariati quelli EB, al fine di tentare una compensazione dello squilibrio; la conseguente congestione nei principali porti delle due coste degli USA ha fatto il resto.

Circa gli effetti prodotti dai rincari dei noli determinatisi soprattutto nelle relazioni di trasporto per l'Europa, molte sono state le reazioni delle categorie economiche interessate, tra cui la CLECAT che dopo un primo ricorso alla Commissione UE presentato a gennaio 2021 e rimasto inascoltato, a marzo è ritornata alla carica chiedendo espressamente l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti delle compagnie marittime; ma vediamo allo stato come si presenta la situazione; la tabella sottostante confronta i valori dei noli WB a distanza di un anno dall'insorgere del fenomeno:

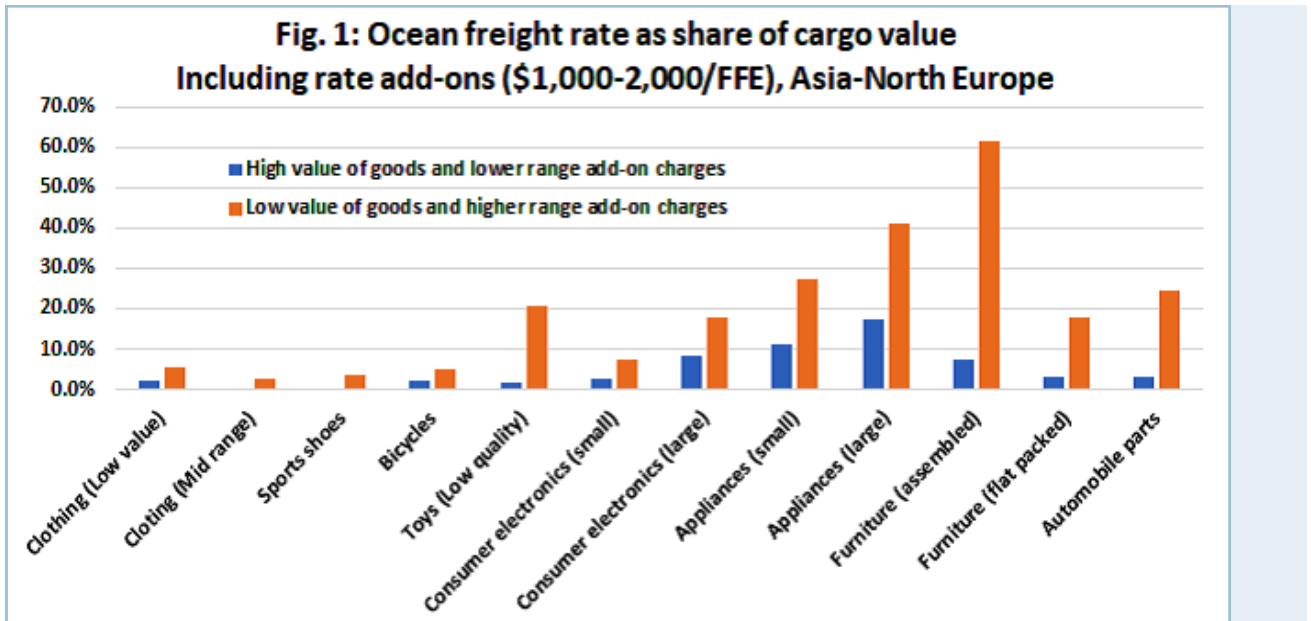
DIRETTRICE	GIUGNO 2020	GIUGNO 2021	incr.%
COMPOSITE INDEX	1.885	6.727	256,87%
SHANGHAI-ROTTERDAM	1.830	10.522	474,97%
SHANGHAI-GENOVA	1.966	10.472	432,66%
SHANGHAI-LOS ANGELES	2.467	6.313	155,90%
SHANGHAI-NEW YORK	3.196	6.251	95,59%

fonte: Drewry_10-06-2021

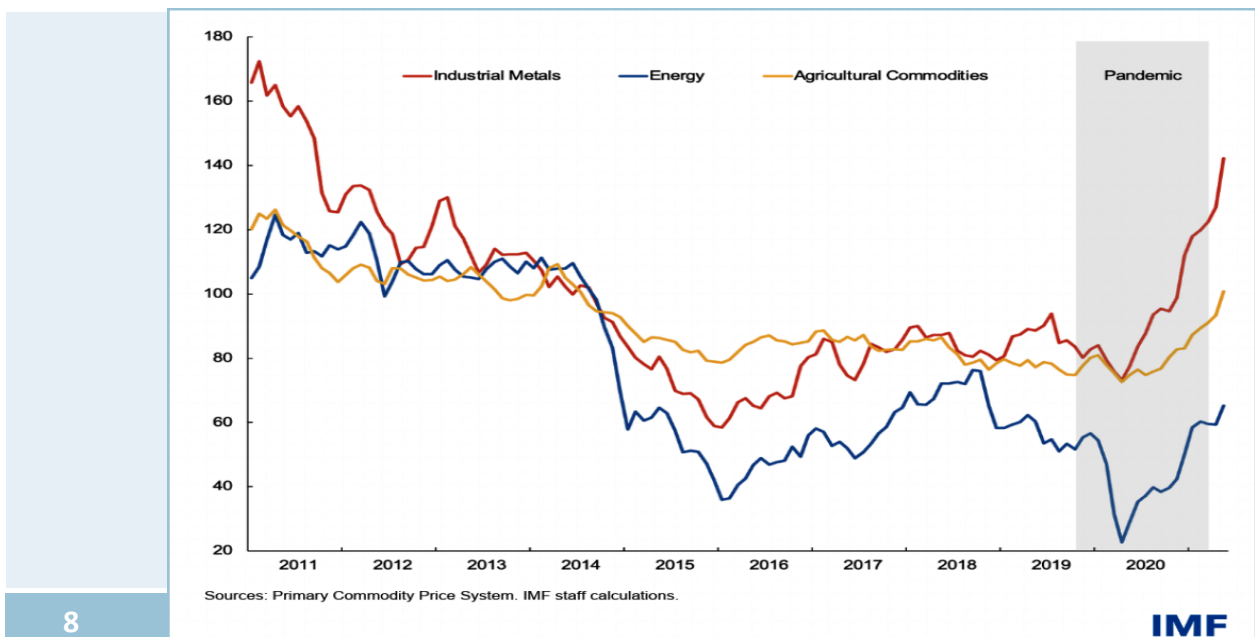
I dati sono sempre riferiti a un contenitore standard da 40' e non hanno bisogno di ulteriori commenti, gli aumenti subiti dagli importatori europei sono praticamente più che doppi rispetto a quelli registrati dagli statunitensi; a fianco riteniamo utile riportare un confronto delle medie dei valori su base annua, riferite all'ultimo triennio e aggiornate ai primi di giugno 2021; il comparto nel complesso più colpito risulterebbe essere quello del Mediterraneo.



Lo scorso febbraio Confraspporto e Spediporto Genova hanno presentato i dati di uno studio IHS Markit circa l'incidenza dei noli marittimi sul valore della merce trasportata, indicando dei parametri per un contenitore da 40' intorno all'1% per i prodotti dell'abbigliamento, tra il 4% e il 9% per i prodotti chimici, vegetali, pellami e altre merci varie, oltre il 10% per i metalli, la plastica e i prodotti alimentari, un tanto al fine di prevedere i possibili effetti sui prezzi finali al consumo. Sul tema il Lloyd'List ha pubblicato il 2 giugno scorso (1) i risultati di una ricerca effettuata dalla danese Sea Intelligence, la quale, oltre al nolo base ha preso in considerazione anche i surcharges applicati dalle compagnie che, allo stato, fanno schizzare il costo finale del nolo per un container da 40' destinato al Nord Europa intorno agli 11.300/12300 \$; riportiamo di seguito la tabella dell'incidenza elaborata per singole categorie di prodotti:

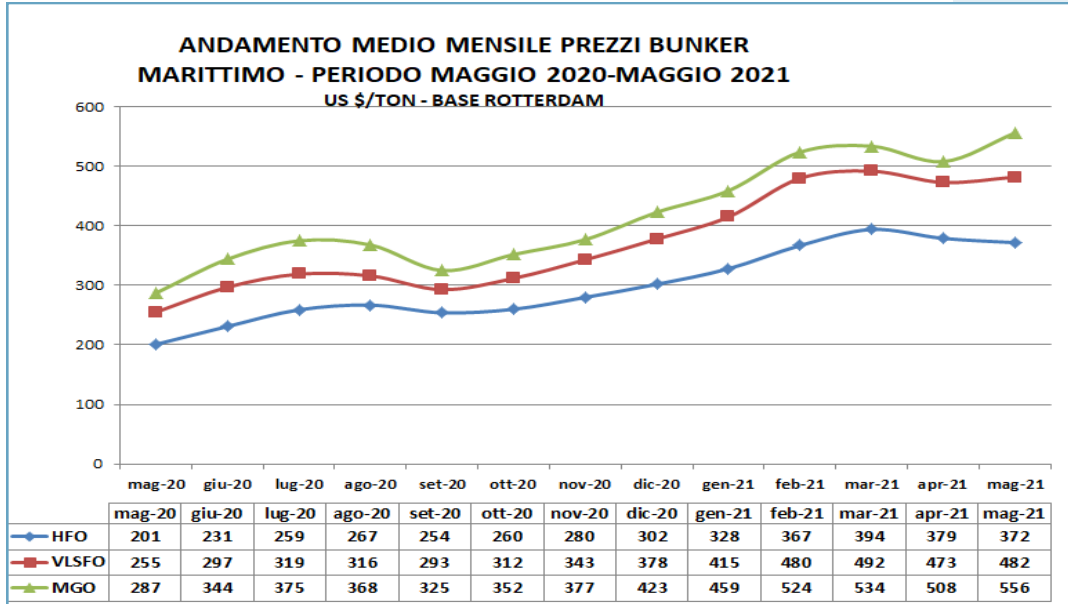


L'8 giugno scorso il Fondo Monetario Internazionale ha pubblicato un blog (2) con gli incrementi determinatisi sui prezzi delle principali commodities a seguito degli effetti prodotti dalla pandemia, evidenziando rilevanti crescite soprattutto nel comparto dei metalli e dell'agrifood e indicando tra le cause i "supply-side factors" tra i quali rilevano appunto i prezzi del trasporto e i problemi determinati dalle congestioni della catena logistica; riportiamo di seguito la tabella pubblicata sul blog:



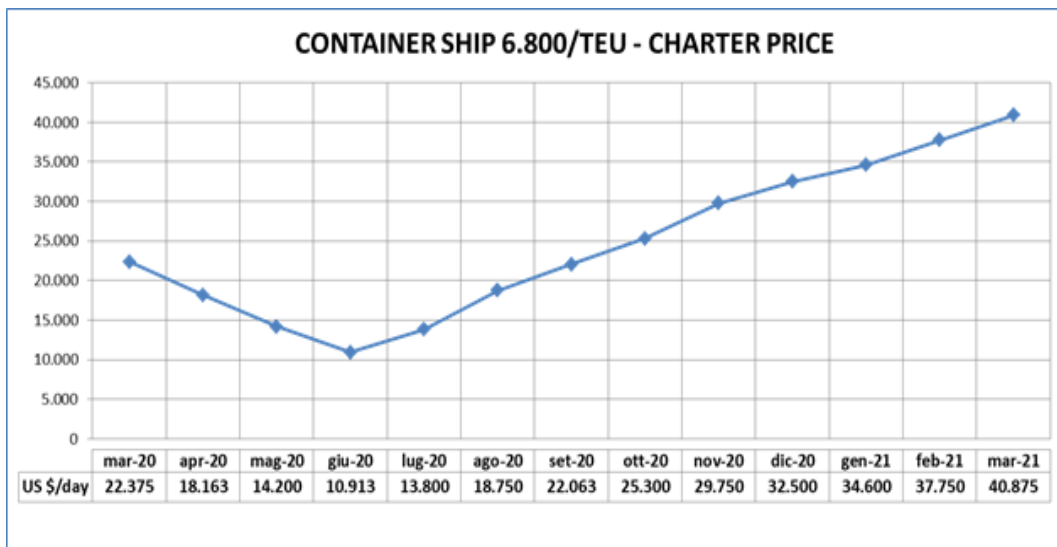
UN AGGIORNAMENTO SUI NOLI MARITTIMI SEGUE

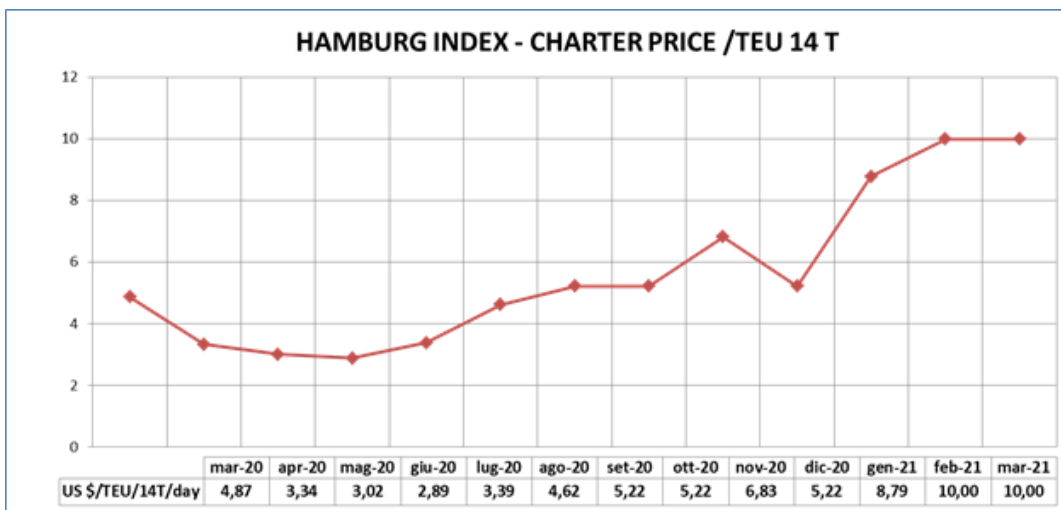
In ultima analisi pare utile evidenziare due ulteriori fattori che hanno contribuito alla dinamica del mercato dei noli nel periodo 2020-21, in primis l'andamento dei prezzi del bunker che nell'ultimo periodo, dopo i significativi cali del 2019 - ovviamente in linea con l'andamento del prezzo del petrolio - hanno ripreso a salire, come si rileva dal grafico che segue:



Hanno inciso inoltre le riconversioni al "green" adottate dalle principali compagnie marittime mediante la sostituzione di unità datate con nuove costruzioni a basse emissioni e gli investimenti per l'adozione di sistemi di contenimento dei fumi sulle navi in esercizio.

Il secondo fattore è rappresentato dall'andamento dei prezzi medi del mercato del "charter", con un trend che si è rivelato parallelo rispetto alla dinamica dei noli; di seguito due nostre elaborazioni sulla base dei dati periodici diffusi da Dynamar, l'andamento del prezzo medio giornaliero per il noleggio di una nave full-container da 6.800 Teu di capacità nel periodo marzo 2020/marzo/2021 e, - per il medesimo periodo - l'andamento del prezzo medio giornaliero per TEU da 14/ton trasportato da una full-container da 3.800 TEU (Hamburg Index):





In entrambe le curve sopra rappresentate, si evidenzia come i valori medi nel giro di un anno siano più che raddoppiati. Concludiamo questa nostra sintetica panoramica auspicando di aver fornito sufficienti elementi di valutazione del fenomeno osservato e con l'impegno di ritornare periodicamente sull'argomento, considerata l'importanza che esso riveste nel contesto delle attività e finalità istituzionali perseguite dalla nostra agenzia.

Note

- 1) https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Mid-value-products-%E2%80%98getting-priced-out%E2%80%99-of-ocean-freight/79211.htm?cl=article_1&elqTrack=true&mc_cid=6a683d648a&mc_eid=c1b7c2e880
- 2) <https://blogs.imf.org/2021/06/08/four-factors-behind-the-metals-price-rally/>

NOTIZIE FLASH

RINNOVABILI, COMMISSIONE UE VERSO NUOVI OBIETTIVI PER L'INDUSTRIA E I TRASPORTI

La Commissione Europea lavora a una revisione della legislazione sull'energia rinnovabile nel quadro del pacchetto 'Fit for 55' che dovrà presentare il 14 luglio e che includerà misure sui trasporti e l'industria, dove l'uso di fonti energetiche a basse emissioni è ancora troppo lento.

In audizione in commissione per l'Industria e l'Energia (ITRE) del Parlamento europeo, il 26 maggio u.s., la commissaria per l'Energia, Kadri Simson, fa il punto sul pacchetto legislativo che porterà a una profonda revisione delle politiche europee in materia di energia.

Il pacchetto legislativo su cui si sta lavorando prevede non meno di 12 proposte legislative, tra cui il rafforzamento e l'estensione del sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) e la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia.

Questa prima serie di iniziative sulle rinnovabili si concentra in particolare su industria e trasporti.

Nei trasporti, secondo Simson, c'era meno del 10 per cento di energie rinnovabili nel 2019, stime che dovrebbero "più che raddoppiare entro il 2030"; si pensa quindi a fissare nuovi obiettivi, mantenendo la flessibilità per gli Stati membri di decidere come impostare i loro percorsi.

La revisione non cambierà completamente il quadro giuridico attuale per le energie rinnovabili, ma intende promuovere dette energie in quei settori "in cui abbiamo bisogno che i cambiamenti avvengano più rapidamente" – ha spiegato Simson.



NOTIZIE FLASH

IL NUOVO IMPIANTO REALIZZATO DALLA DANIELI NELLO STABILIMENTO ABS DI CARGNACCO - UDINE

DA UN COMUNICATO STAMPA DELLA REGIONE F.V.G

Inaugurato lo scorso 8 giugno in regione il laminatoio QWR (Quality Wire Rod 4.0) delle Acciaierie Bertoli Safau (ABS), divisione del Gruppo Danieli, impianto che renderà ABS la prima acciaieria in Europa in grado di offrire la più ampia varietà di prodotti di acciai speciali (automotive, mezzi pesanti, industria energetica aerospaziale, energia). La multinazionale ha investito circa 190 milioni di euro per la realizzazione del nuovo impianto per la laminazione della vergella, prestando particolare attenzione alla sostenibilità in quanto l'impianto verrà alimentato con un forno brevettato per ridurre non solo i consumi e le emissioni, ma anche il 50% degli scarti di lavorazione.

Lo stabilimento avrà una capacità produttiva di 500 mila tonnellate di vergella l'anno e non prevede la presenza di operatori in linea: tutto il processo potrà essere gestito a distanza con processori automatizzati. A Cagnacco verranno assunte 158 figure professionali altamente specializzate. Danieli e Abs in tutto impiegano 8.714 dipendenti nel mondo, di cui 4.445 in Italia (le nuove assunzioni nel 2020 sono state 294) e danno lavoro, nel solo Friuli Venezia Giulia, per circa mezzo miliardo di euro all'anno a 513 imprese

"Siamo orgogliosi che un impianto considerato il migliore al mondo nel suo settore sia stato creato in Friuli Venezia Giulia: ciò consente al nostro territorio di rimanere al vertice per innovazione in Europa, ma anche di arricchire il tessuto produttivo. Il valore di avere qui un'eccellenza europea nell'innovazione produttiva è che crea un effetto emulazione per le piccole e medie imprese. Questa è la via da seguire anche come sistema Paese, perché rispetto alle sfide lanciate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza il Gruppo Danieli rappresenta un caso emblematico: grazie per quello che rappresentate per il Friuli Venezia Giulia e per il mondo" ha dichiarato il governatore Massimiliano Fedriga, presente alla cerimonia.



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

