



NEWSLETTER NR. 10_2024

FOCUS PORTI: RIFORMA E NOMINE IN STAND BY, MA INTERVIENE LA CORTE COSTITUZIONALE A FARE CHIAREZZA

È oramai assodato che la portualità italiana non stia vivendo un momento molto felice. Infatti, oltre a cause esogene (quali, ad esempio, la crisi ucraina e quella medio-orientale o l'applicazione del sistema Ets), sussistono fattori endogeni che si stanno aggroviando da alcuni mesi e che rischiano di accentuare una situazione di incertezza di cui il settore marittimo-portuale non ha certamente bisogno.

Di che cosa stiamo parlando? Di due vicende che interessano da vicino l'intero sistema portuale nazionale ma che hanno riflessi diretti anche sullo scalo giuliano.

La prima ha a che fare con le nomine di nove presidenti delle Autorità di sistema portuale (di cui cinque già commissariate e quattro in scadenza entro l'anno) tra le quali spiccano quelle di Genova e Trieste.

La seconda riguarda la riforma della legislazione sulla portualità, più volte preannunciata dal viceministro Rixi, ma che non ha ancora visto la luce. Su questo tema l'ultima mossa è quella del ministro per le politiche del mare Nello Musumeci che ha di recente preso l'impegno ad una prossima convocazione del Comitato interministeriale per le politiche del mare proprio con la

SOMMARIO

Focus porti: riforma e nomine in stand by, ma interviene la Corte Costituzionale.....1-2

Trieste 2025, opportunità e criticità.....3-4

Cop29 -Il ruolo dell' Azerbaijan e dei paesi amici tra le forniture di gas all'Europa e il conflitto Russo-Ucraino.....4-8

Bussola, overview dello scenario macroeconomico.....8-10

Regione FVG - manovra finanziaria Legge di stabilità 2025.....11-14

NOTIZIE FLASH

Presentata la strategia nazionale sull'idrogeno.....14

PNRR - Finanziamenti progetti bandiera sull'idrogeno.....15

Trieste - convegno integrazione porti ferrovia.....15

FOCUS PORTI: RIFORMA E NOMINE IN STAND BY, MA INTERVIENE LA CORTE COSTITUZIONALE A FARE CHIAREZZA ... SEQUE

Nella nebulosità della situazione attuale, un punto fermo l'ha messo di recente proprio la Corte costituzionale chiamata ad esprimersi sulla legittimità della legge 26 giugno 2024, n.86 (c.d. Legge "Calderoli") che, come noto, reca disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario

finalità di avviare il tavolo tecnico sulla riforma della portualità, sulla base delle linee guida approvate dal Consiglio dei ministri.

Da quanto si è capito, se in materia di nomine nulla si muoverà fino a quando non verrà trovata "la quadra" sull'intero pacchetto tra le forze politiche di maggioranza, sulla riforma ci sarebbe una generale convergenza, tecnica e politica, sulla necessità di creare una società nazionale che assuma compiti di coordinamento, di programmazione degli investimenti strategici e di interlocuzione "forte" con i più importanti operatori del settore. In ogni caso, vista l'importanza del tema, vedremo di aggiornarvi sulle norme che verranno formulate per dare pratica attuazione a quanto sin qui dichiarato.

Nella nebulosità della situazione attuale, un punto fermo l'ha messo di recente proprio la Corte costituzionale chiamata ad esprimersi sulla legittimità della legge 26 giugno 2024, n.86 (c.d. Legge "Calderoli") che, come noto, reca disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario.

Ebbene se in linea generale la Corte con la sentenza 192/2024 ha dichiarato legittimo l'intervento legislativo all'esame (sia pure non necessario, in base alla Costituzione vigente), calandosi nel concreto la Consulta ha richiamato alcuni puntuali principi che dovrebbero indurre ad una seria riflessione prima di procedere oltre in materia di autonomia differenziata.

Ne citiamo solo alcuni che hanno più diretto riflesso sia sull'ordinamento della nostra regione, sia sul settore dei trasporti. Viene, innanzitutto, ribadita l'unitarietà dell'ordinamento statale che potrà contemplare forme di autonomia solo di alcune specifiche "funzioni" (e non di intere materie) alle regioni ordinarie sulla base del principio di sussidiarietà che richiede che sia scelto, per ogni specifica funzione, "il livello territoriale più adeguato", ovvero il livello di governo che la può svolgere più efficacemente, soprattutto quando entrano in gioco specifiche finalità strategiche nazionali o, addirittura, europee.

Nessuna applicazione automatica vi sarà poi nei confronti delle regioni ad autonomia speciale come il Friuli-Venezia Giulia che, nel caso volesse richiedere un ampliamento delle proprie competenze, dovrà semplicemente applicare la procedura prevista dal proprio Statuto, a nulla valendo le previsioni della c.d. Legge Calderoli o di suoi ulteriori aggiornamenti.

Puntando poi la lente sull'argomento che qui più interessa, ovvero il sistema dei trasporti e della portualità, chiarissime sono le parole della Corte. Proprio facendo riferimento ai principi di salvaguardia dell'unità giuridica ed economica della Repubblica e a quello, correlato, di sussidiarietà, non potranno essere oggetto di devoluzione, tra le altre, funzioni quali quelle relative ai "porti e aeroporti civili" e alle "grandi reti di trasporto e di navigazione". Personalmente, eravamo convinti di questo assunto così autorevolmente confermato dalla Corte costituzionale, anche perché, con buona pace di alcuni moderni apprendisti stregoni, l'epoca delle repubbliche marinare è passata da un pezzo. (a cura di Mauro Zinnanti)



TRIESTE 2025 - OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DEL PROSSIMO ANNO

Su Trieste leggiamo il numero di Limes 10/24 ed in particolare l'editoriale di Lucio Caracciolo e poi "Stelle e strisce su Trieste" di Matteo Giurco.

In varie occasioni avevamo anche noi segnalato la crescita esponenziale di interesse geopolitico su questo nostro porto, che peraltro ha viaggiato pari passo con un altrettanto esponenziale ed illuminata gestione e crescita sia dei volumi che soprattutto degli ormai consolidati legami rappresentati dai collegamenti ferroviari con la Mitteleuropa, particolarmente in relazione anche ai paesi del Trimarium del quale l'Italia non fa parte, ma che è stato seguito attentamente, anche se molto sottotraccia, dall'alta diplomazia italiana.

Abbiamo intitolato così queste brevi considerazioni che non si configurano come un intervento vero e proprio, ma come un *recap*, anche per noi che scriviamo, degli effetti diretti e indiretti che l'attuale elevatissima dinamicità della situazione mondiale potrebbe avere sul nostro porto e chiaramente anche sulla nostra Regione, sulla quale è costruito e già attivo e recepito il concetto di "Regione Porto".

Effetti potenzialmente sia positivi, ma pure critici, anche se manteniamo sul medio-lungo termine un rating altamente positivo sui potenziali sviluppi.

Container.

A fine febbraio 2025 viene a cessare lo storico accordo 2M fra MSC e Maersk che ha costituito per anni la colonna vertebrale del nostro traffico container.

MSC continuerà a toccare regolarmente Trieste, ma Maersk invece lo servirà con un collegamento feeder probabilmente altrettanto se non più efficace in termini di T/T.

Tuttavia, anche in questo ultimo punto i giochi non sono ancora definitivi e bisognerà aspettare ancora un po' per aver un assetto più chiaro delle sue decisioni. Assistiamo parimenti ad altri movimenti interessanti, alcuni già dichiarati, altri ancora a livello di *rumors*, con iniziative di vettori che finora non avevano ancora - o avevano manifestato in maniera marginale - interesse a sviluppare traffici importanti sul nostro porto e comunque sui tre porti dell'Adriatico Nordorientale.

Recentissima la presentazione del Servizio Bora (Mediterraneo Orientale) da parte di CMA CGM con uno schema tecnico interessantissimo, ma anche quella del servizio One, con due servizi feeder attestati il primo su Port Said, l'altro sul Pireo.

Sul medio-lungo termine potremo ipotizzare nuovi flussi importanti quando sarà approntato il molo VIII primo lotto ed il terminal Ungheria (quindi parliamo di almeno quattro anni).

Qualche potenziale effetto sorpresa? Solo per sfida ludica l'unico evento immaginabile che porterebbe immediatamente nuovi importanti volumi su Trieste sarebbe dato dal fatto che MSC impostasse una seconda stringa completa dal Far East via Adriatico, ma, ripetiamo non abbiamo alcun segnale in tal senso, almeno per ora.

Su tutto questo scenario incombe poi la attuale situazione geopolitica generale che vede l'economia tedesca pesantemente penalizzata dalla guerra di Ucraina, situazione che speriamo e auspichiamo vivamente si possa risolvere in tempi brevi come già accennato nel numero 7/24 anche perché farebbe da prodromo ad una possibile "normalizzazione" del Mar Rosso che permetta la ripresa del flusso container principale da/per l'Asia, fondamentale nel lungo periodo per il Mediterraneo e l'Alto Adriatico Orientali.

Abbiamo intitolato così queste brevi considerazioni che non si configurano come un intervento vero e proprio, ma come un *recap*, anche per noi che scriviamo, degli effetti diretti e indiretti che l'attuale elevatissima dinamicità della situazione mondiale potrebbe avere sul nostro porto e chiaramente anche sulla nostra Regione sulla quale è costruito e già attivo e recepito, anche se non totalmente digerito da tutti, il concetto di "Regione Porto".



Come si vede, stiamo vivendo una situazione estremamente fluida, che ovviamente riprenderemo in esame più avanti, quando avremo dati più puntuali anche sulle nuove alleanze dei vettori marittimi ancora non completamente delineate e definite

TRIESTE 2025 - OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DEL PROSSIMO ANNO ... SEGUE

Ro-Ro

A fine 2024 sono partiti due importanti e promettenti servizi mediterranei uno gestito da Grimaldi sulla Turchia ed uno dal vettore DFDS sull'Egitto che si è avviato addirittura in anticipo sulla schedula prevista, sintomo quindi di alto interesse dei mercati al suo sviluppo.

Esistono inoltre avviati contatti per un ulteriore nuovo collegamento sul Marocco.

Il combinato disposto potrebbe far aumentare questo traffico, già con volumi estremamente importanti, dalle 600 toccate anno a 800 toccate e, conseguentemente, il traffico dei semirimorchi e dei relativi treni da e per le destinazioni del Centro Europa.

Come si vede, stiamo vivendo una situazione estremamente fluida, che ovviamente riprenderemo in esame più avanti, quando avremo dati più puntuali anche sulle nuove alleanze dei vettori marittimi ancora non completamente delineate e definite. (a cura di Diego Stinco)



COP29 – IL RUOLO DELL'AZERBAIJAN E DEI "PAESI AMICI" TRA LE FORNITURE DI GAS ALL'EUROPA E IL CONFLITTO RUSSO-UCRAINO

Il 31 dicembre cessa l'accordo tra la russa Gazprom e l'ucraina Naftogaz per il transito del gas diretto all'Europa, accordo che con tutta probabilità non verrà rinnovato. Ad oggi il 18% del gas importato dall'UE arriva tutt'ora dalla Russia.

Detto questo, di positivo c'è che l'UE oggi è in una situazione ben diversa rispetto all'autunno del 2022: gli stoccaggi sono quasi pieni, il numero di rigassificatori è cresciuto e si è alla ricerca di nuovi fornitori.

Ecco che qui entra in gioco l'Azerbaijan ed i risultati della COP29 - la ventinovesima Conferenza delle Nazioni Unite per il cambiamento climatico che si è conclusa di recente a Baku (Azerbaijan), tra disaccordi e insoddisfazioni crescenti. Questa edizione è stata dedicata principalmente alla finanza climatica, nel tentativo di trovare un accordo tra i Paesi per cercare di mettere a terra con concretezza i programmi di contenimento delle emissioni.

Intanto, ciò che emerge è che la "transizione" verso l'uscita dai combustibili fossili, il principale risultato della Cop28 di Dubai, è sparito dai testi principali; il testo finale della conferenza non include misure specifiche per ridurre le emissioni globali, è debole e privo di impegni concreti.

In generale, la COP29 si chiude con molta delusione, come sottolineato dal segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres, che ha invitato comunque tutte le nazioni a rispettare l'impegno preso.

Secondo molti osservatori, una delle cause di questo "flop" sta nella stessa scelta del Paese ospitante: l'Azerbaijan fonda, al momento, il 90% del suo export sulla vendita di gas naturale e petrolio e non è affatto in linea con i suoi obiettivi climati-



COP29 – IL RUOLO DELL’AZERBAIJAN E DEI “PAESI AMICI” TRA LE FORNITURE DI GAS ALL’EUROPA ...SEGUE

ci, nonostante nel 2023, nell’ambito degli Accordi di Parigi, abbia sottoscritto l’impegno di ridurre le sue emissioni di gas serra del 40% entro il 2050.

Sembra, quindi, un assurdo affidare le redini dei più importanti colloqui sul clima ad un Paese con una situazione ambientale così compromessa.

Complice dell’operazione del governo di Baku è l’Unione europea, che nel 2022 ha stretto accordi con il Paese caucasico per aumentare le forniture di gas dagli attuali 13 miliardi di metri cubi a venti miliardi di metri cubi entro il 2027.¹

Pertanto, nel rispetto del memorandum di intesa firmato con la Commissione Europea, il paese si sta muovendo verso l’obiettivo, con le forniture che saranno inviate attraverso la cosiddetta catena di gasdotti del corridoio meridionale del gas che collega l’Azerbaijan con l’Europa attraverso la Georgia e la Turchia.

Nello specifico, il gas che l’Azerbaijan produce attualmente lo esporta già, e non lo esporta attraverso la Russia o l’Ucraina, ma attraverso il gasdotto noto come “Tanap”, il gasdotto Trans-Anatolico che collega il giacimento di gas azero Shah Deniz 2, nel Caspio, con l’Europa meridionale, attraverso la Turchia.

Nello specifico, il gas che l’Azerbaijan produce attualmente lo esporta già, e non lo esporta attraverso la Russia o l’Ucraina, ma attraverso il gasdotto noto come “Tanap”, il gasdotto Trans-Anatolico che collega il giacimento di gas azero Shah Deniz 2, nel Caspio, con l’Europa meridionale, attraverso la Turchia.



Fonte: Tap – Trans Adriatic Pipeline

È chiaro però che l’Azerbaijan non sarà, per ora, la nuova Russia per le forniture del gas naturale all’Unione Europea, in quanto al paese servono investimenti per poter garantire l’aumento delle forniture di gas naturale al mercato europeo e piani di fornitura strutturali e di lunghissimo periodo.

In questo contesto, che presenta i suoi limiti, un barlume di speranza, soprattutto dal punto di vista ambientale e della transizione energetica, è legato proprio al nostro paese, grazie all’accordo siglato, recentemente, tra Tree Energy Solutions (TES), società di energia verde guidata da Marco Alverà e la compagnia petrolifera nazionale azera, Socar. Obiettivo della partnership è quello di esplorare lo sviluppo dell’e-ng (un gas pulito prodotto utilizzando elettricità rinnovabile e CO2) a Baku.

Le due società valuteranno la fattibilità tecnica, economica e commerciale dell’implementazione della tecnologia all’avanguardia dei moduli upstream di TES nella regione. L’Azerbaijan, grazie alla posizione strategica e all’esperienza di Socar nel settore dell’energia, rappresenta un ambiente ideale per esplorare la produzione della molecola verde e potenzialmente per scalare la produzione per applicazioni più ampie. Oltretutto, l’e-



COP29 – IL RUOLO DELL'AZERBAIJAN E DEI "PAESI AMICI" TRA LE FORNITURE DI GAS ALL'EUROPA...SEGUE

In questo scenario emerge un ruolo, sempre più di primo piano, assunto dalla Turchia che, con il gasdotto TurkStream e le sue diramazioni verso l'area balcanica, è già diventato il principale gasdotto utilizzato da Gazprom per servire l'Europa: nei primi sei mesi di quest'anno le forniture inviate su questa rotta - alla frontiera tra Turchia e Bulgaria - sono aumentate del 54%, con volumi, secondo S&P Global, superiori a quelli via Ucraina.



carburante prodotto in Azerbaijan potrebbe essere consegnato in Europa attraverso le infrastrutture di rete del gas già esistenti, come il Southern Gas Corridor.

In aggiunta, altre importanti aziende italiane sono coinvolte nella supposta svolta "green" dell'Azerbaijan, quali: Saipem per l'eolico offshore nel Caspio, Eni per la collaborazione con Socar per la produzione dei biocarburanti.

Ma, prima che tutto ciò si realizzi, cosa succederà dal 1° gennaio 2025?

Per quanto riguarda le forniture di Gazprom all'Europa, secondo S&P Global Commodity Insights, è vero che sono crollate di circa due terzi rispetto ai livelli di prima della guerra, ma non sembrano affatto vicine ad azzerarsi. Al contrario, in luglio - mentre i Paesi Ue riempivano gli stoccaggi, fino a superare il 90% della capienza con due mesi di anticipo sugli obiettivi - dalla Russia sono arrivati via pipeline 2,52bcm di gas, l'11% in più rispetto a luglio del 2023.

In aggiunta, con l'obiettivo di riconquistare quote di mercato in Europa, la società russa non solo starebbe offrendo sconti del 10% e più, ma soprattutto, complici diversi "paesi amici", sta gettando le basi per garantire che il passaggio delle forniture prosegua anche dal 2025 in avanti, quando il contratto per il transito in Ucraina sarà scaduto.

Intanto, come già detto, l'Azerbaijan con le proprie risorse non solo non è in grado di raddoppiare, entro il 2027, le esportazioni di gas verso l'Europa, consentendo di potenziare i gasdotti Tanap/Tap, ma, addirittura, sembra che si presti ad agevolare la distribuzione del gas russo: una richiesta arrivata non solo da Mosca ma anche da autorità ucraine e della Ue, interessate ad evitare il contraccolpo di un crollo troppo brusco delle forniture di Gazprom.

In effetti, sfruttando le reti di trasporto di Paesi compiacenti ed eventuali contratti di swap, non è difficile mescolare le forniture russe ad altre di origine diversa, per poi smerciarle in Europa.

In questo scenario emerge un ruolo, sempre più di primo piano, assunto dalla Turchia che, con il gasdotto TurkStream e le sue diramazioni verso l'area balcanica, è già diventato il principale gasdotto utilizzato da Gazprom per servire l'Europa: nei primi sei mesi di quest'anno le forniture inviate su questa rotta - alla frontiera tra Turchia e Bulgaria - sono aumentate del 54%, con volumi, secondo S&P Global, superiori a quelli via Ucraina.

La Turchia - da cui passa non solo il TurkStream, ma anche il Tanap, che si congiunge al Tap per portare fino in Italia il gas azeri - diventa così uno snodo principale per le forniture di Gazprom, essendo in grado di esportare fino a otto miliardi di metri cubi all'anno di "Turkish Blend", una miscela di gas di provenienza mista (Russia inclusa), con la possibilità rafforzare la capacità di esportazione con investimenti che non implicano la costruzione di nuove pipeline.

In questo quadro che si va così delineando, tasselli importanti sono anche i paesi compiacenti: Ungheria e Romania; con il governo di Budapest, sotto la guida di Viktor Orban, vicino al Cremlino, che ha aumentato le importazioni di gas da Mosca, siglando nel 2022 un nuovo contratto, a condizioni di estremo favore e con volumi maggiori rispetto al passato e spesso, con forniture che riesporta verso la Slovacchia, la Repubblica Ceca e la Serbia.

La Bulgaria, invece, ha siglato di recente un contratto per importare gas dalla Turchia. Il Paese gode di una posizione strategica, essendo non solo raggiunto dal TurkStream - che proprio qui si dirama verso i Balcani - ma è anche collegato al South Stream Corridor, il gasdotto che trasporta gas russo, via Mar Nero, fino in Bulgaria.

COP29 – IL RUOLO DELL'AZERBAIJAN E DEI "PAESI AMICI" TRA LE FORNITURE DI GAS ALL'EUROPA...SEGUE



Fonte: Turk Stream



Fonte: European Parliament - Directorate-General for External Policies

L'UE, dal canto suo, continua a cercare fornitori sostitutivi, ma a meno di pochi giorni dalla fine dell'anno e dalla scadenza del contratto per il transito del gas russo attraverso l'Ucraina, non ci sono ancora alternative definitive a Mosca.

Ma, dunque, c'è la possibilità che all'ultimo momento sia possibile mantenere il transito attraverso l'Ucraina?

Dopo aver rifiutato categoricamente di trasportare il gas russo in Europa, l'Ucraina ha proposto uno schema alternativo per l'utilizzo del proprio sistema di trasporto del gas, che prevede la sostituzione del gas russo con il gas azero.

COP29 – IL RUOLO DELL’AZERBAIJAN E DEI “PAESI AMICI” TRA LE FORNITURE DI GAS ALL’EUROPA...SEGUE

Qui, però, dobbiamo ricordare il motivo addotto per il rifiuto di estendere il contratto di transito, ovvero, l'intenzione di privare il “paese occupante” delle entrate derivanti dalle esportazioni di gas verso l'Europa, finanziando in tal modo la guerra. Sappiamo, intanto, che l'Azerbaijan non ha gas in eccesso; lo fornisce già all'Europa al limite delle sue capacità. Quindi, dovrà inevitabilmente acquistarlo dalla Russia o stipulare con essa un accordo di agenzia, il che significa che i proventi delle esportazioni dell'“occupante” non scompariranno.

È questa la principale contraddizione dello schema proposto dall'Ucraina, che creerebbe così un precedente per la comparsa in Europa del gas pseudo-azero, che in sostanza rimane russo.

A fronte di questo scenario, ci chiediamo: possiamo fare veramente a meno della Russia?

Al di là delle supposizioni, quello che è certo è che la guerra degli idrocarburi sarà lunga, mentre le economie europee non sanno ancora come affrontare le sfide energetiche emancipandosi dai “nemici”. (a cura di Maria Di Florio)

Note:

1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_22_4550

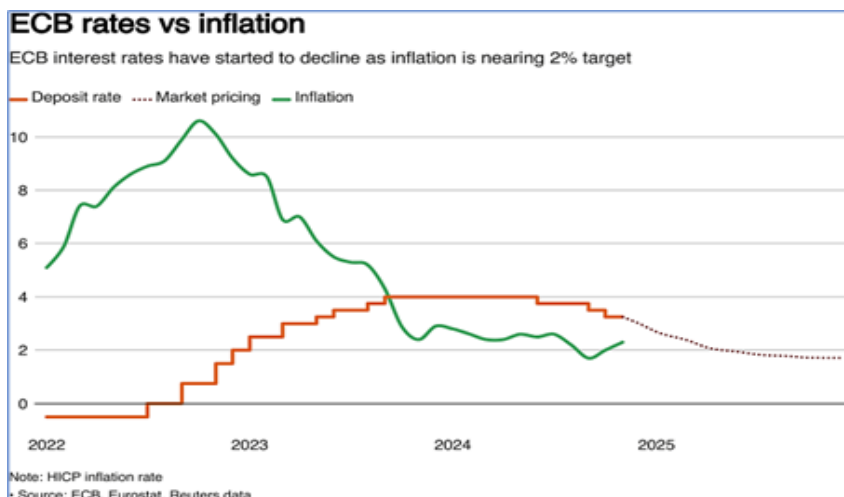
BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO

Posizionamenti e narrativa per il nuovo anno.

1) Europa

La ECB ha deliberato il 12 dicembre un taglio dei tassi di 25 bps portando i tassi al 3%. L'economia tende verso un ulteriore rallentamento, anche se l'inflazione è ancora una preoccupazione data la rapida crescita dei salari e l'impennata dei costi dei servizi. Ulteriore incertezza deriva dalle potenziali alte tariffe commerciali statunitensi e dalla crisi politica latente sia in Germania che in Francia. I mercati sono posizionati secondo aspettative di riduzioni nei tassi a ogni riunione della BCE fino a giugno, seguite da almeno un ulteriore taglio nella seconda metà del 2025.

Possibili catalyst di cambiamento, cioè la ripresa dell'economia europea, potrebbero essere la fine del conflitto ucraino e la conseguente ricostruzione del paese, e il reshoring della manifattura dall'Oriente che costituirebbe un fattore di crescita fortemente inflazionistico per il continente europeo.



BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ... SEGUE

Anche la banca centrale svizzera si è orientata verso un taglio di mezzo punto allo 0,5%, dopo che il presidente ha evocato la possibilità di un ritorno ai tassi negativi per frenare gli afflussi sul franco, che lo stanno facendo apprezzare troppo, con effetti indesiderati sull'export.

2) Cina

Si torna a parlare di stimolo monetario espansivo e strumenti fiscali proattivi da parte del governo. Si prevede un aumento del deficit di bilancio fino al 4% del GDP, un numero molto elevato in termini assoluti.

La Banca centrale cinese vorrebbe indebolire lo Yuan, per poter esportare a prescindere dai dazi del 60% prospettati dalla nuova amministrazione USA. Uno yuan più debole potrebbe aiutare a incrementare le esportazioni rendendole più economiche e combattere la deflazione e le nuove tariffe. Consentire allo yuan di deprezzarsi si discosterebbe decisamente dalla consueta prassi di mantenere stabile il tasso di cambio: al momento allo Yuan, gestito rigorosamente, è consentito di muoversi del 2% su entrambi i lati di un valore medio giornaliero fissato dalla banca centrale.

Le pubblicazioni rilasciate della banca centrale PBOC anticipano però che lo yuan sarà stabile, e sono tornate a circolare ipotesi sull'ancoraggio della valuta cinese ad un paniere di valute.

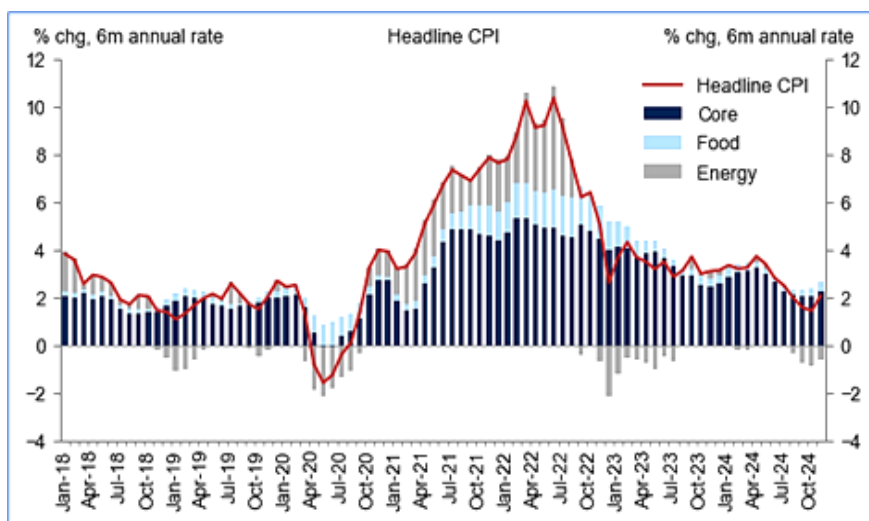
3) USA

L'entusiasmo post-elettorale ha spinto un afflusso record di 140 miliardi di dollari nel mercato azionario statunitense, trend che non accenna a fermarsi. Le aspettative per il 2025 sono positive nel complesso.

Il Nasdaq, grazie alla forte presenza di titoli dei settori tecnologici, ha raggiunto nuovi massimi con una performance del +33% nel 2024, e il rendimento del bond Treasury a 10 anni è in leggero ribasso.

L'inflazione del 2.7% rilevata in dicembre ha rispettato le attese. La reazione dei mercati obbligazionari e azionari ai dati sull'inflazione è stata significativa. La rilevazione ha praticamente concluso il dibattito sulla prossima mossa della Fed, con gli investitori che ora attribuiscono una probabilità elevata al taglio dei tassi la prossima settimana. Un interrogativo riguarda il ritmo dei successivi interventi: le proiezioni di mercato indicano ulteriori due o tre tagli nel 2025, ma questa ipotesi potrebbe essere rivista alla luce della persistenza dell'inflazione.

Le scelte della Fed nel 2025 dipenderanno anche dall'andamento del mercato del lavoro.



Fonte: Goldman Sachs Global Investment Research, department of Labour

BUSSOLA: OVERVIEW DELLO SCENARIO MACROECONOMICO ... SEGUE

4) Turchia

La Turchia proviene da anni di inflazione stellare (dell'ordine del 30-50% annui) e recessione, e beneficerebbe enormemente della ripresa degli scambi commerciali con la Siria.

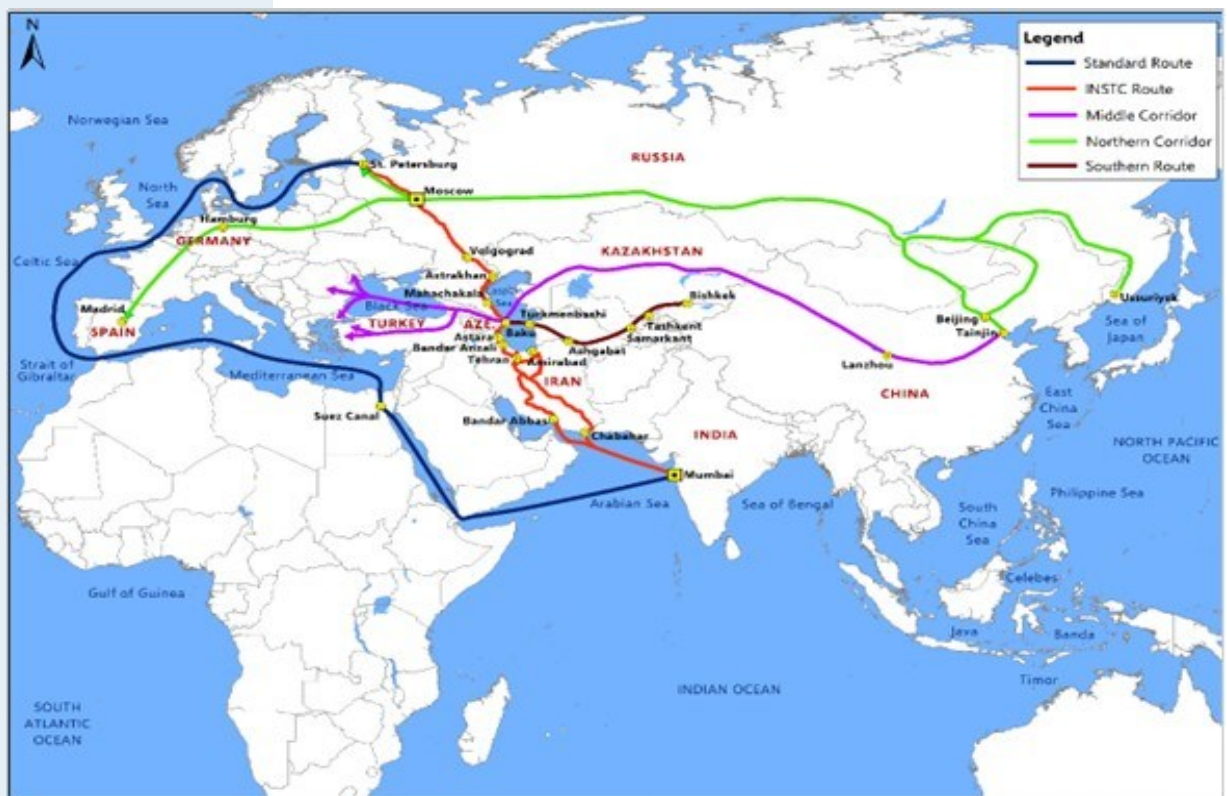
Se Erdogan riuscisse a posizionarsi in modo strategico nell'area medio orientale dopo la caduta di Assad, l'economia turca potrebbe trovare sbocchi interessanti.

Inoltre è verosimile attendersi una riduzione delle tensioni sulle linee di collegamento passanti per il Mar Rosso e nuovi importanti investimenti logistici nelle aree interessate.

A cura di Donau Sviluppo S.r.l. - (Fonti: Financial Times, CNBC.com, Reuters.com, Bloomberg.com, Unicredit research, Morgan Stanley Research, JPM Research, Goldman Sachs Research, Kairospartners.com, Zeygos Research&Consulting, ZeroHedge.com, euronews.com, meforum.org)

Nota di redazione:

Sulla scorta di recentissime analisi di esperti internazionali e a fronte dei significativi volumi di traffico transitati nel corso del corrente anno, la Turchia sta assumendo un ruolo chiave quale hub di smistamento dei flussi del trasporto intermodale (ferrovia/nave) dalla Cina all'Europa, quale sbocco mediterraneo del Middle Corridor, la nuova direttrice dei traffici di interscambio Cina-Europa, in alternativa al corridoio Nord che attraversa la Russia, argomento che abbiamo già analizzato in un nostro precedente articolo sul Middle Corridor (Newsletter nr. 7) e che in parte, per quanto riferito alle forniture alternative di gas, è trattato anche nell'articolo sull'Azerbaijan che precede.



Fonte: Observer research foundation

REGIONE F.V.G. – ITER DI APPROVAZIONE DELLA MANOVRA FINANZIARIA – LEGGE DI STABILITA' 2025.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Nel numero precedente della nostra newsletter abbiamo sinteticamente illustrato i contenuti della manovra finanziaria 2025 in corso di approvazione da parte della Regione FVG; in data 9 dicembre u.s. si è concluso l'iter di esame da parte della Commissione integrata che ha provveduto quindi alla presentazione in aula del documento per la successiva discussione e approvazione da parte del Consiglio Regionale.

Sulla scorta delle due relazioni conclusive presentate rispettivamente dai due gruppi di maggioranza e di minoranza della Commissione, vediamo ora di riassumere il contenuto delle principali osservazioni e proposte scaturite nel corso di detto esame.

Dalla relazione della maggioranza:

https://www.consiglio.regione.fvg.it/iterdocs/Serv-LC/ITER_LEGGI/LEGISLATURA_XIII//RELAZIONI_COMMISSIONE/031-032-033_A.pdf

“...il presente disegno di legge n. 32 recante <<Legge di stabilità 2025>> della Regione rappresenta una manovra finanziaria poderosa, considerato che l'impegno economico ammonta a circa **6,241 miliardi di euro** e che vede come assi portanti il sostegno alle famiglie e imprese del territorio, l'attenzione agli investimenti e altre misure puntuali in tutti i settori della nostra comunità, con un aumento di 517 milioni di euro rispetto alla manovra dello scorso anno e di più del 20% rispetto a quella del 2023.

omissis...

Occorre altresì rilevare che grande rilevanza assumono **le politiche di investimento, con una dotazione di oltre 800 milioni di euro**, cifra destinata ad aumentare nel corso dei lavori d'Aula e con la prossima manovra di assestamento di bilancio. Conosciamo l'importanza degli investimenti per i suoi riflessi sulla crescita economica, e quindi anche occupazionale, della nostra Regione, specialmente in un momento in cui alcuni comparti soffrono direttamente o indirettamente della situazione economica, anche internazionale.

omissis...

L'accordo finanziario siglato dal Presidente Fedriga prima della presentazione del disegno di legge del bilancio statale è un grande risultato che va riconosciuto al Presidente stesso, capace di chiudere un accordo particolarmente favorevole per la nostra Regione in una situazione economica complessa omissis ...**Il patto siglato quest'anno, che dimezza il contributo a Roma dal 13,3% al 6,34%**, è in continuità con i precedenti accordi finanziari, tanto che è proprio grazie a quanto conquistato col protocollo del 2019 omissis ...Questo accordo è in linea coi precedenti perché si stabilizza per altri sette anni la quantificazione dell'importo del contributo alla finanza pubblica come fortemente ribassato nel protocollo del 2021, pari a 432,7 milioni di euro, e si ripropone anche per il periodo considerato la clausola di protezione nell'eventualità di modifiche del contributo.

omissis...

I dati macroeconomici dimostrano che il percorso intrapreso da questo Esecutivo è stato ed è corretto e virtuoso. Ciò è confermato dai dati contenuti nel DEFR che, per quanto riguarda **il numero degli occupati nel secondo trimestre 2024**, sottolinea come il valore massimo storico raggiunto l'anno precedente con 520 mila unità sia stato superato con **531 mila unità nell'ultima rilevazione (+1,3%)**. I confortanti dati sull'occupazione, anche femminile (+4,1%), nella nostra Regione sono certificati dai dati sul tasso di disoccupazione in Regione che nel secondo trimestre 2024 vede un valore in diminuzione su base tendenziale del 24,5%

omissis...

Ancora una volta, nonostante le difficoltà a livello nazionale, l'investimento sulla sanità supera la metà dei fondi della manovra intera. Con 185 milioni in più sul consuntivo 2024, **i fondi per la sanità ammontano a 3 miliardi 560 milioni di euro**. Un investimento importante che sostiene il comparto per dare copertura ad una previsione di crescita di circa il 2,5% dei costi per beni e servizi del Sistema sanitario regionale (Ssr), ai costi per i rinnovi contrattuali decisi a livello nazionale e alle politiche regionali sul personale e sul Ssr.

... I dati macroeconomici dimostrano che il percorso intrapreso da questo Esecutivo è stato ed è corretto e virtuoso. Ciò è confermato dai dati contenuti nel DEFR che, per quanto riguarda il numero degli occupati nel secondo trimestre 2024, sottolinea come il valore massimo storico raggiunto l'anno precedente con 520 mila unità sia stato superato con 531 mila unità nell'ultima rilevazione (+1,3%). ...



REGIONE F.V.G. – ITER DI APPROVAZIONE DELLA MANOVRA FINANZIARIA – LEGGE DI STABILITA' 2025. ...SEGUE

La Regione continua a registrare entrate fiscali decisamente superiori alle aspettative, non solo per il diverso computo delle entrate fiscali legate al luogo di maturazione delle stesse previste dall'accordo finanziario con lo stato del 2016, in parte dovute anche all'aumento delle entrate IVA legate alla crescita dei prezzi, e grazie a queste maggiori risorse riteniamo sia possibile agire con forza, attraverso una redistribuzione della ricchezza che compensi almeno in parte l'erosione del potere di acquisto creato in questi anni dall'inflazione.

Dalla relazione della minoranza:

https://www.consiglio.regione.fvg.it/iterdocs/Serv-LC/ITER_LEGGI/LEGISLATURA_XIII//RELAZIONI_COMMISSIONE/031-032-033_A_MIN.pdf

Abbiamo preso atto dai documenti della manovra di bilancio che l'amministrazione regionale può disporre nel prossimo triennio di risorse mai viste in precedenza omissis ... Il mezzo miliardo di euro in più per gli anni a venire dovrebbe in teoria garantire la copertura di molte se non tutte le esigenze della comunità regionale e tutte le richieste provenienti dai settori più diversi. omissis...

Così però non è, perché appare altrettanto chiaro che non è solo la quantità della spesa che può dare le giuste risposte. Molto spesso **l'appropriatezza della risposta sta nella modalità di intervento, nella sua tempistica**, nella corretta individuazione dei destinatari della misura, in sostanza nella sua qualità in termini di risposta ai problemi, soprattutto quelli strutturali. omissis...

Anzitutto riteniamo necessario un intervento concreto sulle fasce più deboli di popolazione, per le quali esiste anche il tema dei salari poveri: con la ridefinizione a livello nazionale degli scaglioni Irpef, riteniamo indispensabile azzerare l'addizionale regionale Irpef per coloro che si collocano entro il nuovo primo scaglione di reddito. Ben vengano interventi che agevolino la classe media, come il provvedimento sull'ILIA, ma la prima risposta deve essere rivolta alle fasce della popolazione economicamente più debole attraverso il suddetto intervento sull'addizionale Irpef. La Regione continua a registrare entrate fiscali decisamente superiori alle aspettative, non solo per il diverso computo delle entrate fiscali legate al luogo di maturazione delle stesse previste dall'accordo finanziario con lo stato del 2016, in parte dovute anche all'aumento delle entrate IVA legate alla crescita dei prezzi, e grazie a queste maggiori risorse riteniamo sia possibile agire con forza, attraverso una redistribuzione della ricchezza che compensi almeno in parte l'erosione del potere di acquisto creato in questi anni dall'inflazione. Vedremo se la Giunta e la maggioranza continueranno con un atteggiamento di chiusura o se guarderanno all'interesse dei cittadini. omissis...

Gli oltre **3,5 miliardi destinati al sistema sanitario** regionale sono una cifra mai vista prima, che certamente dovrebbe dare delle risposte al sistema omissis Ma, accanto alla manovra finanziaria, **il nodo cruciale sarà incentrato soprattutto sulle linee di gestione 2025**, peraltro non ancora approvate dalla Giunta regionale. Senza una valutazione di questo fondamentale atto di indirizzo si continuerà a discutere di massimi sistemi senza arrivare a nulla di concreto. omissis ... Sul principale nodo che affligge il sistema sanitario pubblico, ossia la carenza di personale, la Giunta agisce a nostro avviso con ritardo, mettendo ora in atto alcune delle proposte che il Partito democratico aveva avanzato dall'inizio della Legislatura per fidelizzare i professionisti in fuga e attrarne di nuovi, aumentando le retribuzioni e favorendo il benessere aziendale: omissis... Altra questione è la necessità di agire per il superamento degli Ambulatori Sperimentali di Assistenza Primaria (ASAP) e dare concretezza alle Case di comunità. omissis...

Apprezzabile è lo stanziamento di due milioni di euro per i Piani di zona, che finalmente vediamo nella norma finanziaria perché, se l'obiettivo è quello di rilanciare la sanità territoriale (meglio ancora: la salute territoriale), allora bisogna **risolvere il nodo dell'integrazione fra sociale e sanità**, ragionando insieme con i Sindaci e i rappresentanti del Terzo Settore. Altrettanto apprezzabili sono i nove milioni stanziati per l'avvio del tavolo regionale per l'inclusione, che auspichiamo possa vedere un coordinamento con i referenti dei piani di zona per ciascun territorio, al fine di condividere ragionamenti ed azioni. omissis...

Un primo elemento di riflessione: **il PIL regionale cresce meno che nel resto d'Italia**, e non da oggi. La crescita economica annua media del FVG nel triennio 2021-2023 (quindi anche in epoca di forte crescita economica) è **pari al 4,3%, rispetto ad una crescita nazionale del 4,7%**.

REGIONE F.V.G. – ITER DI APPROVAZIONE DELLA MANOVRA FINANZIARIA – LEGGE DI STABILITA' 2025. ...SEGUE



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Sicuramente la nostra economia regionale, fortemente orientata all'export, risulta penalizzata in questo periodo di forte incertezza globale; ma i dati ci dicono che in fasi di forte espansione globale la nostra economia non ha fatto meglio delle altre regioni.

omissis...

La situazione politico-economica della Germania desta particolare preoccupazione nell'analisi delle prospettive di sviluppo del nostro territorio, da sempre fortemente legato alla produzione tedesca non solo per il settore auto: i dati fortemente negativi della produzione industriale FVG per il III trimestre stanno evidenziando una frenata del nostro settore manifatturiero che potrebbe, fra dazi e crisi tedesca da un lato e costi della sostenibilità dall'altro, peggiorare ancora. E i segnali di una strategia regionale su questo sono troppo flebili e lenti. Dobbiamo riflettere sulla necessità di implementare eventuali azioni di sostegno alla nostra economia, ma anche sulla definizione di un pensiero e di un piano di medio periodo che travalichino l'attuale congiuntura economica.

omissis...

Sul tema della natalità, riproporremo emendamenti per l'aumento ed il miglioramento dei servizi, in attesa di verificare l'efficacia degli incentivi economici alla procreazione messi in atto un anno fa dalla Giunta; sul tema dell'attrattività, prendiamo atto che questa maggioranza in Regione si ostina a mantenere il vincolo dei 5 anni di residenza per le agevolazioni su casa e asili nido, mentre il Governo nazionale sta incentivando economicamente il trasferimento di persone dalle regioni aventi maggior tasso di disoccupazione.

omissis...

Se le aziende regionali evidenziano da tempo la **manca di mano d'opera qualificata**, sarebbe ora di superare l'ideologia del "nostrano" e di includere coloro che potrebbero essere interessati a lavorare e vivere nella nostra comunità regionale con misure attrattive significative, peraltro già oggetto di nostre proposte in passato. Tra le varie, ne presenteremo una legata alla necessità di rafforzare la formazione anche dal punto di vista della conoscenza della lingua italiana, elemento indispensabile per favorire una concreta e fattiva integrazione socioeconomica delle persone che verranno dall'Estero a contribuire alla crescita economica della nostra Regione.

omissis...

Altrettanto evidente è **il problema dei nostri giovani che annualmente vanno all'estero**, per mancanza di opportunità professionali e di soluzioni abitative, che li costringe a pensare altrove il loro progetto di vita futura non riusciamo a offrire delle opportunità. Sono ben duemila ogni anno i ragazzi (per lo più laureati) che si trasferiscono all'estero. omissis... È ora di pensare a strategie più incisive, magari usando le maggiori risorse a disposizione; questa sarà la nostra proposta, che mira a smuovere una Giunta troppo ferma su questo delicato tema socioeconomico. L'amara constatazione è che la Giunta si mostra più attenta al tema dell'immigrazione con blocchi ideologici assurdi (per ciò che rappresenta in sensibilità e ritorni in termini di consenso) che a quello dell'emigrazione della nostra "meglio gioventù", senza pensare alle devastanti ripercussioni che potremmo avere in pochi anni.

omissis...

Il tema dell'ambiente viene affrontato dalla Giunta mettendo a Bilancio una quantità di risorse molto importante: nel DEFR vengono affrontate molte tematiche, ma ravvediamo purtroppo ancora poca chiarezza su alcuni aspetti fondamentali come la questione legata al rischio idrogeologico del Tagliamento e per l'Isonzo (avendo peraltro già stanziato risorse a bilancio prima di definire la migliore soluzione progettuale); allo stesso tempo, con grande rammarico, su DEFR e bilancio sembra esserci il vuoto assoluto sul tema dello sghiaamento del lago di Barcis, progetto assolutamente necessario per il quale l'assessore non sembra voler avere lo stesso piglio decisionista.

omissis...

Da ultimo, ma non per importanza, vogliamo dedicare alcune riflessioni al **tema delle Autonomie Locali**. Ci permettiamo di fare una considerazione generale. È vero che le risorse

... Se le aziende regionali evidenziano da tempo la mancanza di mano d'opera qualificata, sarebbe ora di superare l'ideologia del "nostrano" e di includere coloro che potrebbero essere interessati a lavorare e vivere nella nostra comunità regionale con misure attrattive significative, peraltro già oggetto di nostre proposte in passato. ...

REGIONE F.V.G. – ITER DI APPROVAZIONE DELLA MANOVRA FINANZIARIA – LEGGE DI STABILITA' 2025. ...SEGUE

*messe a disposizione dei Comuni sono aumentate negli ultimi esercizi, anche se in percentuale minore (+10% sul 2023) rispetto alla maggiore disponibilità di risorse a bilancio (+23% sul 2023). In ogni caso, al tema economico si aggiunge una questione organizzativa. Per poter realizzare un concreto processo di cambiamento generale, la disponibilità di risorse economiche rappresenta certamente un elemento necessario, ma non sufficiente: **serve la necessaria disponibilità di risorse umane, intesa in senso numerico, organizzativo e motivazionale.***

In sede di Commissione integrata sono stati presentati più di cento emendamenti, parte dalla maggioranza, parte dall'opposizione, che sono stati poi discussi in aula per le relative valutazioni e per l'approvazione finale della manovra finanziaria 2025 avvenuta a maggioranza nella notte del 13 dicembre scorso.

La manovra ammonta complessivamente a 6.242,61 milioni di euro. Di questi 3.564,49 vanno a Salute politiche sociali e disabilità, 680,95 ad Autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione, 642,2 a Infrastrutture e territorio, 238,75 a Lavoro, formazione, istruzione e famiglia, 214,73 alla Direzione generale, 200,03 a Difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile, 184,90 ad Attività produttive e turismo, 145,08 a Patrimonio, demanio, servizi generali e sistemi informativi, 113,13 a Risorse agroalimentari, forestali e ittiche, 106,00 a Finanze, 103,14 a Cultura e Sport.

<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/giunta/dettaglio.act?dir=/rafvfg/cms/RAFVG/Giunta/Zilli/comunicati/&id=135308&ass=C02&WT.ti=Ricerca%20comunicati%20stampa>

NOTIZIE FLASH

PRESENTATA LA STRATEGIA NAZIONALE SULL'IDROGENO

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha presentato la Strategia Nazionale dell'Idrogeno, delineando gli orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine per la diffusione dell'idrogeno rinnovabile e a basse emissioni di carbonio (vedi nostra precedente Newsletter sull'argomento).

La Strategia disegna una visione ambiziosa e multidimensionale per l'affermazione dell'idrogeno come pilastro della transizione energetica, con l'obiettivo di raggiungere le emissioni zero nette entro il 2050, come previsto dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC).

La Strategia è basata su tre scenari di lungo periodo e tra le principali azioni previste figurano:

L'aumento della produzione da fonti rinnovabili

Lo sviluppo di tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio

La promozione di biocarburanti, biometano e idrogeno, eventualmente affiancati dalla ripresa della produzione nucleare.

Infine, la Strategia considera l'aumento della sicurezza negli approvvigionamenti di energia, l'importanza delle reti di cooperazione e il relativo contributo dell'idrogeno per la realizzazione dell'obiettivo "Italia hub energetico nel Mediterraneo".

Per saperne di più, scarica la Strategia al seguente Link

<https://www.mase.gov.it/sites/default/files/Strategia%20Nazionale%20Idrogeno.pdf>



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

NOTIZIE FLASH

PNRR: IN ARRIVO 50 MILIONI PER FINANZIAMENTI A PROGETTI BANDIERA A TEMA IDROGENO

Il MASE ha pubblicato il decreto che sblocca finanziamenti per 50 milioni di euro a valere sul PNRR per il finanziamento di progetti bandiera per la produzione di idrogeno in aree industriali dismesse in cinque Regioni italiane, tra cui il Friuli-Venezia Giulia. Regioni interessate sono: la Basilicata, il **Friuli-Venezia Giulia**, il Piemonte, la Puglia e l'Umbria, che ora dovranno emanare i bandi per la selezione dei progetti da finanziare.

I progetti bandiera finanziati tramite il decreto appena pubblicato dal MASE rientrano nell'ambito dell'Investimento 3.1 – Produzione di idrogeno in aree industriali dismesse (Hydrogen Valleys) Missione 2 ("Rivoluzione verde e transizione ecologica") del PNRR.

Per saperne di più clicca sui due link sottostanti

[Investimento 3.1 - Produzione di idrogeno in aree industriali dismesse \(Hydrogen Valleys\) | Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica](https://www.mase.gov.it/sites/default/files/PNRR/PNRR%20-%20DG%20PIF/DD%20235_27-11-2024.pdf)

https://www.mase.gov.it/sites/default/files/PNRR/PNRR%20-%20DG%20PIF/DD%20235_27-11-2024.pdf

L'INTEGRAZIONE PORTO-FERROVIA COME LEVA PER LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI. IL CASO TRIESTE”.

Estratto dal comunicato dell' AdSP del MAO:

<https://www.adspmao.it/it/notiziecomunicati/convegno-201clintegrazione-porto-ferrovia-come-leva-per-la-competitivita-dei-porti-il-caso-trieste201d-infrastrutture-ferroviarie-chiave-per-lo-sviluppo-dei-traffici-nello-scalo-giuliano-investimenti-per-280-milioni-di-euro>

Si è svolta l'11 dicembre scorso a Trieste la conferenza intitolata “L'integrazione porto-ferrovia come leva per la competitività dei porti. Il caso di Trieste”, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale nell'ambito dei progetti europei TriesteRailPort e RTALF.

Obiettivo della giornata di lavori a cui hanno partecipato vari ospiti, tra cui Anne Jensen, Coordinatrice europea per il corridoio Baltico-Adriatico, Cristina Amirante, Assessore alle Infrastrutture della Regione FVG, oltre a rappresentanti della Banca Europea degli Investimenti, Ministero dei Trasporti, RFI, è stato fare il punto sullo stato dell'arte degli investimenti ferroviari dello scalo giuliano.

L'Autorità di Sistema Portuale ha lavorato negli ultimi anni per potenziare le infrastrutture ferroviarie dei due scali di Trieste e Monfalcone grazie a fondi nazionali e ai fondi europei del Programma Connecting Europe Facility, con cui sono stati cofinanziati i lavori alla stazione di Campo Marzio e la progettazione della nuova stazione di Servola: interventi per i quali sono stati mobilitati complessivamente più 280 milioni di euro.

Per quanto riguarda invece gli investimenti totali nel settore dei progetti europei, sono attualmente tredici i progetti cui partecipa il porto di Trieste, con un budget globale di circa 53 milioni di euro, di cui due relativi alla decarbonizzazione, sette alla digitalizzazione, tre alla costruzione di nuove infrastrutture e uno alla cultura portuale.

Per il commissario straordinario dell'Authority Vittorio Torbianelli, che ha chiuso la mattinata di lavori: “Trieste, anche grazie alla capacità di unire fondi europei, si conferma come porto modello per lo sviluppo del trasporto ferroviario. E non si tratta solo degli ingenti investimenti in infrastrutture, ma di un vero e proprio sistema di scelte strategiche e di attività, che richiede notevole coinvolgimento economico e competenze specifiche”.

Antonio Gurrieri, CEO di Alpe Adria, intervenuto nella sezione tecnica del convegno ha dichiarato: “Ancora una volta, oggi è dimostrato come la ferrovia sia la spina dorsale dei collegamenti con il territorio ed i mercati di riferimento, oltre che costituire la modalità di trasporto terrestre meno impattante dal punto di vista ambientale. Il porto di Trieste, per scelta strategica, ha mantenuto e consolidato nel tempo questa spiccata e peculiare caratteristica, che si è poi accompagnata ad un consistente sviluppo dell'intermodalità.”



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone





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:

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



AUGURI DI BUON NATALE SERENO ANNO NUOVO