

## Ravenna: InnovaSUMP, il progetto europeo per la mobilità sostenibile avvia la fase pratica

(FERPRESS) – Ravenna, 23 GEN – Si è appena concluso a Salonicco, in Grecia, il meeting del progetto Interreg EUROPE InnovaSUMP, cofinanziato con i Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale, che si propone di innovare, facilitare e diffondere i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) grazie al contributo di altri otto partner, provenienti da sette nazioni europee.

L'incontro InnovaSUMP di Salonicco ha avuto per tema la redazione degli Action plan, i "Piani d'azione" destinati a concretizzare, tramite la diretta implementazione, lo scambio di esperienze e conoscenza che ha caratterizzato la prima fase del progetto: dalla teoria si passa alla pratica, applicando alcune soluzioni di mobilità introdotte nei PUMS dei partners.

In quest'ottica le buone pratiche, gli esiti dello staff exchange e gli approfondimenti teorici, grazie alla presenza tra i partner dell'Università di Salonicco, saranno adattati e calati nella realtà dei singoli partner nella seconda fase di progetto, a partire dall'estate 2019.

"Il Comune di Ravenna, il cui PUMS è già stato adottato l'estate scorsa e sarà approvato a breve – afferma l'assessore alla Mobilità Roberto Fagnani –, si conferma attivo e partecipa nel progetto InnovaSUMP e si accinge ad accogliere nelle prossime settimane tre dei partner all'interno della cornice degli scambi tra il personale degli enti coinvolti. È importante sottolineare che il PUMS è un piano strategico alto, a valenza decennale, che delinea le strategie, da tradurre gradualmente in azioni. Il percorso verso una mobilità sempre più integrata e sostenibile è stato portato avanti negli ultimi anni anche attraverso la partecipazione attiva dei cittadini, delle associazioni di categoria e di altri soggetti che hanno permesso di redigere un piano che tiene insieme i temi ambientali, economici e sociali".

Il Piano ravennate, che coinvolge l'intero territorio comunale, è idealmente suddiviso in undici grandi temi: la pedonalità, la sicurezza, la mobilità elettrica, la mobilità turistica, le merci urbane, l'accessibilità per le persone diversamente abili (già approvato il Piano dell'Accessibilità Urbana – PAU), la ciclabilità, il trasporto pubblico di linea, la moderazione del traffico, la sosta e le nuove infrastrutture.

Sono previsti investimenti per circa 50 milioni di euro, da ripartirsi su dieci anni: per circa il 35% verranno impiegati in interventi infrastrutturali, per circa il 25% in interventi di ciclabilità, per circa il 10% in interventi relativi alla sosta e alla sicurezza stradale e a seguire per altre azioni.

## Civitavecchia, di Majo: Vicenda Engie-Port Utilities «Nessuna pressione»

Vicenda Engie-Port Utilities, una nota del presidente dell'Authority laziale, Francesco Maria di Majo chiarisce le motivazioni per le quali sono state messe in contatto Engie e Port Utilities. «Nessuna pressione per favorire la scalata della società»

Civitavecchia - «La notizia apparsa ieri su un quotidiano locale e rilanciata da un blog in cui vengono richiamate mere “indiscrezioni” su presunte pressioni da parte del sottoscritto per favorire una scalata di Engie a Port Utilities è priva di qualsiasi fondamento» - lo ha affermato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo. «A questi signori, impegnati a screditare la mia attività e quella dell'AdSP, voglio far presente che l'aver messo in contatto Engie e Port Utilities, al fine della tutela ambientale e di una migliore efficienza energetica del porto e dei suoi operatori, rientra appieno nei compiti istituzionali dell'AdSP». Ragion per cui già nell'ottobre 2017 abbiamo approvato, primi tra le Autorità di Sistema Portuale, il Documento di Pianificazione energetica ed ambientale le cui Linee Guida sono state presentate lo scorso venerdì proprio a Civitavecchia dal ministro dell'Ambiente, Sergio Costa», ha sottolineato di Majo.

«Engie è una società co-proprietaria di una concessionaria a cui appartiene uno dei più importanti impianti di produzione di energia all'interno del porto ed è nota a livello internazionale per la sua competenza nel settore dell'efficientamento energetico», ha continuato il presidente dell'AdSP. «In considerazione di questo ruolo Engie ci ha chiesto informazioni tecniche in merito alla possibilità di realizzare impianti fotovoltaici nelle aree portuali. A tal proposito, più di un anno fa, ho chiarito ai vertici di Engie che nel porto di Civitavecchia esiste una società concessionaria, per l'appunto Port Utilities, che si occupa della gestione dei servizi energetici con la quale sarebbe stata mia cura metterli in contatto». «Contatto poi avvenuto, circa 8 mesi fa, come risulta da un documentato scambio di e-mail tra i nostri dirigenti e i vertici di Port Utilities», ha continuato il numero uno di molo Vespucci.

«Voglio, inoltre, precisare che non ho mai assistito, in qualità di avvocato, la società Engie né mi risulta che quest'ultima sia stata assistita dalla sede italiana dello studio legale internazionale di cui sono stato of counsel». «Negli ultimi due anni sono stato bersaglio ripetuto di presunte notizie, rivelatesi poi puntualmente infondate, diffuse col solo intento di delegittimare me e l'azione di questo ente impegnato, invece, a promuovere i porti del network a livello nazionale ed internazionale nel pieno rispetto delle regole e della trasparenza», ha concluso di Majo.

## Civitavecchia, polemiche e veleni per la vicenda Angie - Port Utilities

**CIVITAVECCHIA** - La vicenda **Angie - Port Utilities** fa riferimento alla revoca e decadenza delle concessioni dei servizi di interesse generale (servizi di acqua, elettricità e dati) della società Port Utilities nel porto di Civitavecchia. Il procedimento per la revoca è stato avviato dall'Authority nel dicembre scorso, procedimento a cui hanno fatto seguito le controdeduzioni di Port Utilities. Nel frattempo la vicenda si è colorata di indiscrezioni e di voci trapelate che sono sfociate stamani nella [smentita categorica da parte del presidente di Majo](#) «La notizia apparsa ieri» - scrive di Majo - «su un quotidiano locale e rilanciata da un blog in cui vengono richiamate mere "indiscrezioni" su presunte pressioni da parte del sottoscritto per favorire una scalata di Engie a Port Utilities è priva di qualsiasi fondamento.

La vicenda inizia nel maggio scorso a seguito di un incontro, nella sede di Molo Vespucci, sede dell'Authority, tra il **presidente di Majo**, i **vertici di Port Utilities** e di **alcuni manager di Engie**, colosso francese dell'energia e per il quale Civitavecchia è un centro strategico in Italia. La riunione era stata organizzata dal presidente dell'Authority al fine di **valutare se esistesse la possibilità di una collaborazione tra il concessionario e l'azienda di energia**. In seguito all'incontro poi, la società francese fece sapere di **essere interessata ad acquisire le quote di maggioranza di Port Utilities**, proposta che fu prontamente rifiutata dalla famiglia Russo, azionista di maggioranza della società concessionaria.

A quel punto, **secondo quanto riportato dal documento delle controdeduzioni di Port Utilities**, iniziarono le **contestazioni dell'Adsp** nei confronti del concessionario, che poi approdarono nel dicembre scorso all'avvio del procedimento di decadenza. Da quel momento sulle banchine di Civitavecchia soffia il vento delle polemiche. C'è chi sostiene che le contestazioni per il rinnovo delle concessioni a Port Utilities non sarebbe una casualità. Voci che il presidente di Majo smentisce categoricamente dicendo di non avere esercitato alcuna forma di pressione tra i due soggetti: «*voglio far presente*»- [scrive stamani di Majo](#) - «*che l'aver messo in contatto Engie e Port Utilities, al fine della tutela ambientale e di una migliore efficienza energetica del porto e dei suoi operatori, rientra appieno nei compiti istituzionali dell'AdSP*». Nel frattempo alle controdeduzioni del concessionario si attendono le risposte dell'ente portuale.

Colloquio con Roberto Alberti

## Compagnie di navigazione, la politica si concentri per evitare le concentrazioni

di Marco Casale

«I consorzi tra le compagnie di navigazione? Siamo contrari all'ipotesi di una proroga incondizionata delle attuali deroghe alla normativa antitrust». A parlare in maniera chiara è il presidente di [Fedespedi](#) Roberto Alberti. Per l'organizzazione imprenditoriale che dal 1946 rappresenta gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali il prolungamento del [Consortia Block Exemption Regulation](#) non s'ha quindi da fare.

Il sistema attuale, che andrà a scadenza il 25 aprile 2020, prevede che i *liner* con quote di mercato inferiori al 30% possano allearsi per offrire servizi di trasporto in modo coordinato, ovvero formando consorzi. Questi *agreement* sono accettati in deroga a quanto previsto in materia di *antitrust* e di tutela della concorrenza dei mercati, così come previsto dall'articolo 81 del Trattato costitutivo della Comunità Europea e dall'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

A poco meno di un mese dalla chiusura delle consultazioni della Commissione UE sul rinnovo di questo schema normativo (Bruxelles aveva indetto una consultazione pubblica, chiusasi lo scorso 20 dicembre, per capire se avesse senso prolungare l'esenzione fino al 2025), Alberti precisa che quella di Fedespedi «non è una reazione estemporanea ma al contrario la risposta razionale a una serie di dinamiche che negli ultimi vent'anni si sono affermate anche per effetto del Regolamento di esenzione per categoria sugli accordi commerciali tra le compagnie di navigazione».

Il processo di concentrazione delle compagnie di navigazione non si è ancora concluso ma «sono già evidenti alcune conseguenze negative (o mancati benefici) sugli operatori della logistica in termini di marginalità, pluralità di offerta e servizi, occupazione». La concentrazione in poche mani dei traffici ha raggiunto livelli allarmanti «al punto da eliminare qualsiasi possibilità di contrattazione, non solo sui noli ma su qualsiasi altra condizione di lavoro. Una volta conclusosi questo processo spedizionieri, caricatori e operatori marittimi non potranno far altro che acconsentire a quanto predisposto dagli armatori».

Non è tutto. «Questo processo di concentrazione ha iniziato a spostarsi anche a terra, dove i gruppi armatoriali si stanno espandendo con l'acquisizione di terminal portuali, società di trasporto e logistica». Si tratta beninteso di un fenomeno legittimo («Le società operano nei mercati secondo le regole vigenti e giustamente perseguono il proprio interesse») ma che prospera grazie all'inerzia della politica, «che tra i suoi compiti ha invece quello di osservare i cambiamenti socio-economici e intervenire per adattare le regole ai nuovi scenari».

Per Alberti le istituzioni europee dovrebbero chiedersi insomma se in un sistema economico globale (trasformatosi radicalmente in pochi anni e nel quale il valore di una società può raggiungere il PIL di una nazione) abbiano ancora un senso le regole vigenti, comprese le esenzioni "senza condizioni" come appunto il *Consortia Block Exemption Regulation*. Domanda retorica, dal momento che a giudizio di Fedespedi la Commissione europea deve definire al più presto linee guida chiare e trasparenti e sistemi di monitoraggio e controllo effettivo per il settore. «Vanno scoraggiati i comportamenti potenzialmente collusivi e oligopolistici a discapito dell'efficienza delle *supply chain*, garantendo una reale concorrenza nel settore dello *shipping*».

## - segue

---

Da qui un richiamo esplicito di Alberti alle responsabilità del governo e dell'intera classe politica, chiamati a monitorare con attenzione l'evoluzione del settore: «Investimenti in infrastrutture portuali e non, tariffe, occupazione, remunerazione dei servizi, forme di compensazione per i territori interessati dai traffici, eventuali azioni strategiche a favore della nostra manifattura e industria rischiano di essere piegati a logiche estranee agli interessi italiani ed europei. Se l'insieme delle infrastrutture e dei servizi logistici connessi sono giustamente considerati asset strategici, allora anche la loro proprietà e il loro utilizzo devono essere regolati in modo da servire effettivamente il Paese che li ospita».

## Confitarma: come garantire una continuità territoriale trasparente

Confitarma, la principale espressione associativa dell'industria della navigazione italiana, esprime la propria solidarietà al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza. In particolare, Confitarma sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione.

Peraltro, è vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato. Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole. In linea di principio, Confitarma ritiene che, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti. Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità. Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi.

Ad esempio, si potrebbe prevedere un contributo di 100 Euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l'Eco-bonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati. Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di Euro all'anno degli attuali 72 milioni di Euro. I restanti 37 milioni di Euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo. Solo nel caso di "fallimento del mercato", come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile. Secondo Confitarma, che da sempre dialoga con le Istituzioni per la ricerca delle migliori soluzioni per lo sviluppo del Paese, questa è la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato.

## Confitarma: nessun rischio perdita lavoro se non rinnovata convenzione Tirrenia-CIN

(FERPRESS) – Roma, 23 GEN – “Confitarma, la principale espressione associativa dell’industria della navigazione italiana, esprime la propria solidarietà al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza”.

Lo scrive in una nota Confitarma che “sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l’attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari.

Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Peraltro, è vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato. Per questo l’attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole.

In linea di principio, Confitarma ritiene che, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti.

Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all’utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l’operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità. Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi.

Ad esempio, si potrebbe prevedere un contributo di 100 Euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell’attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l’Ecobonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati.

Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di Euro all’anno degli attuali 72 milioni di Euro. I restanti 37 milioni di Euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l’aereo.

Solo nel caso di “fallimento del mercato”, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile. Secondo Confitarma, che da sempre dialoga con le Istituzioni per la ricerca delle migliori soluzioni per lo sviluppo del Paese, questa è la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato”, conclude il comunicato.

# Messaggero Marittimo

---

## Assocostieri: incontro con la X Commissione attività produttive “Necessario favorire un quadro concessorio e autorizzativo omogeneo sul territorio”

ROMA – Sono stati ascoltati ieri dalla X Commissione attività produttive della Camera dei deputati, nell’ambito dell’indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia energetica nazionale (Sen) al Piano nazionale integrato per l’energia ed il clima (Pniec) per il 2030 il presidente di Assocostieri (Associazione nazionale depositi costieri olii minerali) Marika Venturi, e il direttore generale, Dario Soria.

Assocostieri ha sottolineato l’apprezzamento per l’attività di indagine svolta dalla Commissione, che ha valorizzato gli elementi positivi già contenuti nella Proposta di Pniec; a proposito delle prospettive di attuazione e di adeguamento della Sen a questo, in linea generale Assocostieri ha ribadito la necessità che nel nostro Paese ci sia una struttura di vertice che, attraverso un’analisi di scenario, possa svolgere le necessarie funzioni di pianificazione strategica per garantire competitività a livello globale e la sicurezza degli approvvigionamenti.

È necessario, favorire un quadro concessorio e autorizzativo omogeneo sul territorio, visto che gli aspetti relativi rivestono, in questo contesto, un ruolo fondamentale per lo sviluppo di tutta la logistica costiera.

Tale quadro deve ispirarsi a criteri di semplificazione, chiarezza e razionalizzazione delle competenze, definendo un quadro regolatorio certo e stabile, che individui un processo di benchmark dei procedimenti autorizzativi nazionali rispetto a quelli europei e disciplinare in modo omogeneo il quadro prescrittivo e le relative verifiche di ottemperanza alle prescrizioni.

Nello specifico dei settori rappresentati, in tema di Gpl, Assocostieri ha sottolineato il ruolo strategico del combustibile, che rappresenta circa il 5% del mercato dei consumi energetici nazionali, nel mix energetico per la transizione energetica per assicurare sicurezza e capillarità degli approvvigionamenti ed ha auspicato parità di trattamento di tale prodotto con gli altri combustibili alternativi previsti dalla direttiva Dafi.

A tal fine, dovranno essere riconosciute al Gpl, che vanta importanti pregi ambientali nella riduzione dei Ghg, tutte le agevolazioni e facilitazioni riconosciute agli altri combustibili nella Proposta di piano (finanziamenti per l’acquisto di veicoli a combustibili alternativi per la Pa e di veicoli più efficienti e a minori emissioni climalteranti, riduzione dell’imposta di bollo, etc.).

Assocostieri ha inoltre apprezzato la previsione circa l’ottimizzazione nell’utilizzo dei terminali esistenti che permettono di aumentare la flessibilità e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento con aumento della sicurezza del sistema, anche per le richieste di punta e conseguente effetto positivo sul riallineamento dei prezzi rispetto al resto d’Europa.

L’associazione ha rimarcato il fondamentale ruolo di tale combustibile nella fase di transizione, specie per il trasporto pesante e marittimo e si è detta concorde con la proposta di prevedere riduzioni delle tariffe portuali per i mezzi alimentati a Gnl e ha proposto di definire forme di incentivi ad hoc per la conversione delle flotte navali e la realizzazione delle c.d. bunkerine per il rifornimento.

---

## -segue

---

Si è parlato anche di biocarburanti e Assocostieri ha espresso condivisione per la valorizzazione del ruolo dei biocarburanti e del biometano per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti e della penetrazione delle rinnovabili nella Proposta di piano. Quanto all'indicazione di incrementare la soglia dell'1,7% da raggiungere con gli oli vegetali esausti, la presidente, in rappresentanza dell'associazione, ha proposto di utilizzare anche i grassi animali e di prevedere specifici meccanismi incentivanti per favorire lo sviluppo dei biocarburanti avanzati nel settore avio.

L'incontro si è concluso col tema della logistica petrolifera, fondamentale per la sicurezza degli approvvigionamenti, la diversificazione e la competitività del sistema Paese. Assocostieri ritiene sia importante ribadire il ruolo della logistica indipendente come già valorizzato nella Sen del 2013. A tal fine è importante procedere ad emanare le misure necessarie per ripristinare le condizioni per un mercato trasparente e competitivo per gli operatori attenti alle norme di correttezza e di legalità e rivedere la logica e la concreta applicazione delle disposizioni fiscali in tema di Iva, doganali ed in tema di accise che devono ispirarsi a logiche di stringente contrasto all'illegalità, evitando però al tempo stesso di creare situazioni di discriminazione e chiusura del mercato per gli operatori indipendenti.

## Circle sigla contratto con UE per studiare l'automazione trasporto merci e le applicazioni telematiche

GENOVA - L'automazione nel trasporto delle merci rappresenta già oggi una realtà ma lo sarà sempre più nel futuro tale da impattare in maniera massiccia su tutti gli anelli della catena logistica. Il futuro procede a grande velocità infatti verso un'esecuzione completamente automatizzata dei servizi di trasporto, dove i camion, i treni e le navi a guida automatica sono solo l'inizio del processo.

Circle S.p.A. e il partner HaCon Ingenieurgesellschaft, società specializzate nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione logistica, si sono aggiudicate il contratto con la Commissione Europea (DG MOVE) per lo studio delle opportunità di evoluzione delle Applicazioni Telematiche per il Trasporto Merci ("TAF TSI") uno specifico standard tecnico per l'interoperabilità ferroviaria. Il contratto è del valore di 136.000 euro.

Le Applicazioni TAF TSI hanno raggiunto sempre più un elevato livello di standardizzazione tra diversi gestori dell'infrastruttura ferroviaria e imprese ferroviarie, diversamente il coinvolgimento dei terminal e, di conseguenza, della dimensione multimodale, risulta molto marginale.

Il progetto in questione permetterà di sfruttare le sinergie con la logistica multimodale 4.0 o "digitalizzata", considerando anche le future implicazioni politiche, come la nuova proposta di regolamentazione sui documenti di trasporto elettronici.

Lo scopo dello studio è quello di accertare quali potenziali conflitti o aspetti complementari possano emergere tra le Applicazioni TAF TSI e le altre iniziative per la digitalizzazione del trasporto, identificando eventuali sovrapposizioni, complementarità e sinergie.

In stretta relazione con la comunità degli stakeholder, Circle e HaCon forniranno anche raccomandazioni per le possibili estensioni dello standard TAF TSI.

"Questo progetto costituisce un altro importante tassello al supporto di Circle delle politiche di sviluppo digitale della Commissione Europea in quanto ci permette di sfruttare e rafforzare l'ampio know-how della Società nel settore della logistica digitale" ha dichiarato Alexio Picco, Consigliere e Responsabile della Divisione Connecting EU di Circle.

## Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, appuntamento il 31 gennaio a Milano

Competere insieme per superare le fragilità e sviluppare le eccellenze del sistema nazionale della logistica. Torna l'appuntamento di riferimento, organizzato da Clickutility Team e da The International Propeller Club – Port of Milan, che promuove il continuo e urgente confronto tra le aziende dei settori industriali e del commercio da una parte e gli operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci dall'altra.

Obiettivo: lo sviluppo del sistema industria-logistica-trasporti per la competitività del sistema in Europa e nel mondo.

Gli argomenti di questa edizione:

Il sistema infrastrutturale italiano ed europeo (sessione istituzionale)

La logistica e i trasporti per le PMI

Geologistica

Logistica e trasporti del Made in Italy

Porti e territorio

ZES e ZLS

Evoluzione del veicolo per il trasporto merci

Project cargo, factory-to-foundation e trasporti eccezionali

Blockchain for Logistics and Manufacturing

## Migranti, Conte: Italia- Francia un rapporto saldo a dispetto delle discussioni politiche

ROMA - Il presidente del consiglio Giuseppe Conte è intervenuto oggi con una nota sul tema dei migranti e dei rapporti politici tra gli stati dell'Unione Europea e in particolare dei rapporti tra il nostro Paese e la Francia. Un rapporto che rimane "forte e saldo a dispetto di qualsiasi discussione politica" ha detto il premier.

"In un momento in cui l'Europa sta attraversando una fase particolarmente critica, - ha detto Conte - schiacciata sotto il peso dei flussi migratori e incapace di esprimere una strategia politica condivisa e solida, è legittimo interrogarsi sull'efficacia delle politiche globali che stiamo perseguendo sia a livello di Unione Europea sia a livello di Stati singoli.

Questo non vuol dire mettere in discussione la nostra storica amicizia con la Francia, né tantomeno con il popolo francese. Questo rapporto rimane forte e saldo a dispetto di qualsiasi discussione politica. Ma quel che sta accadendo nel Mar Mediterraneo, con le tragedie e la difficoltà di realizzare un approccio strutturale al tema della regolazione e della gestione dei flussi, ci impone di allargare lo spettro della nostra riflessione.

La campagna elettorale può costituire, per le forze politiche europee, una buona occasione per confrontarsi su temi e questioni di politica europea ed estera, anche se questi rimettono a scelte operate in epoche ormai lontane.

L'Europa deve battere un colpo e intervenire coralmemente per sostenere più adeguatamente lo sviluppo economico e sociale dei Paesi africani. Tra gli strumenti utili a perseguire questo obiettivo vi è il Trust Fund per l'Africa, il cui finanziamento risulta del tutto inadeguato. Occorre impiegare maggiori risorse e dedicare maggiori energie a un Continente che deve essere messo in condizione di esprimere appieno le sue enormi potenzialità.

Continueremo a lavorare con le istituzioni di governo francesi - oltreché con le Istituzioni europee e con gli altri Paesi - fianco a fianco, nelle varie sedi istituzionali, per trovare soluzioni condivise.

## Lng ed elettrificazione: le nuove linee guida green dei porti

Il governo punta su banchine e combustibile a impatto zero. Il ministro Costa: «Stanziati i fondi per i depositi di Lng in Italia» Ma quanto inquina una nave? Tanto, visto che in mare brucia olio combustibile pesante, molto inquinante, e in porto gasolio, un po' meno sporco, ma comunque tossico come una flotta di auto diesel. Eppure le soluzioni ci sono per rendere più green le navi, e pure i porti: motori a gas naturale liquefatto (Gnl), il combustibile fossile meno inquinante in assoluto, e una mega presa elettrica sulle banchine portuali, per alimentare la nave attraccata con la corrente della rete, e non con il suo gruppo elettrogeno diesel. Il 29 dicembre scorso il ministero dell'Ambiente ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale le sue Linee guida per le attività energeticoambientali nei porti, d'intesa col Ministero dei Trasporti. In pratica, la road map che le 16 Autorità portuali italiane devono seguire per rendere i loro scali più ecocompatibili. Il Ministro dell'Ambiente, Sergio Costa (M5S), ha voluto presentare alla stampa queste linee guida nella città portuale più vicina a Roma, Civitavecchia. L'indicazione più importante è la costruzione in tutti i porti di depositi di gas naturale liquefatto. L'Organizzazione marittima internazionale dell'Onu (Imo) e l'Associazione internazionale dell'industria crocieristica (Clia) l'anno scorso si sono impegnate a tagliare le loro emissioni di CO<sub>2</sub>, per combattere l'effetto serra. Gli armatori hanno appena cominciato ad ordinare navi a gas naturale liquefatto, che emettono molta meno anidride carbonica e molte meno polveri sottili. Una nave a gas è già in servizio sullo Stretto di Messina, a novembre Costa Crociere metterà in mare la Costa Smeralda. Ma per favorire questo processo, bisogna dotare i porti di depositi di Gnl, dove le nuove navi green possano fare rifornimento. Il ministero dell'Ambiente ha anche stanziato fondi per finanziare questi impianti. Le linee guida indicano alle autorità portuali la necessità di dotare le banchine di prese elettriche in grado di alimentare le navi quando sono attraccate (una misura al momento molto costosa, ma che riduce nettamente le emissioni). Poi chiedono mezzi a zero o basse emissioni per la movimentazione di merci e passeggeri, l'efficientamento energetico degli edifici, degli impianti e delle operazioni. Le Autorità portuali devono preferire i fornitori di servizi che hanno un basso impatto ambientale. «Noi abbiamo preso un impegno a livello internazionale per l'abbattimento della CO<sub>2</sub> ha commentato il ministro Costa. I porti sono luoghi che hanno emissioni di anidride carbonica particolarmente forti. Le Linee guida tendono a tagliare queste emissioni una volta per tutte». I tecnici del dicastero hanno illustrato alcuni aspetti di queste Linee guida, in particolare quelli relativi alla elettrificazione delle banchine per le navi in porto, dove «caricheranno» l'energia necessaria per le attività durante i periodi di ormeggio. Inoltre, le navi dovranno apportare modifiche al proprio sistema di propulsione per utilizzare il gas naturale liquefatto (Gnl), mentre a terra ci saranno dei tanker. I depositi di Gnl nei porti è un'evoluzione del sistema di rifornimento. Uno c'è già a Messina, mentre una prova in acqua è stata fatta a Venezia. «Nel 2025 si chiude la centrale a carbone di Civitavecchia. Piaccia o non piaccia. Il governo è al fianco dei lavoratori, ma noi abbiamo preso un impegno sulla decarbonizzazione e lo manteniamo. È già norma», ha spiegato il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, (M5s), durante la presentazione delle Linee guida ambientali per i porti. Alla centrale a carbone di Civitavecchia lavorano fra dipendenti e indotto circa 600 persone. Costa ha spiegato a margine dell'evento che al momento non ci sono richieste da parte dell'Enel di riconvertirla.

## Porto, ora tocca al viceministro

Oggi i presidenti delle Autorità a Roma da Rixi

FULV  
A pagina 5

## Le autorità convocate oggi da Rixi Ma l'obiettivo è la riforma Delrio

*Il 'caso-Livorno' accelererà la volontà di mettere mano alle regole*

**E A QUESTO** punto il preannunciato summit di oggi a Roma convocato dal viceministro Edoardo Rixi con tutti i presidenti delle Autorità portuali di sistema, si è allargato non solo alle delicate tematiche del 'caso Livorno', ma anche a una prima pianificazione di interventi per riformare la riforma della riforma portuale. Sembra un gioco di parole: ma è evidente che il governo considera la riforma Delrio solo un passo, e non quello definitivo, per dare ai sistemi portuali un assetto organico e finalmente definitivo.

Il "caso Livorno" a questo punto ha solo accelerato le cose, con l'evidente necessità di chiarire - Rixi ha parlato di circolare esplicativa sulle concessioni temporanee, ma si potrebbe anche andare su qualcosa di più organico - anche altri argomenti, come le tariffe dei porti, dove ancora vige un regime altamente discrezionale tra sistema e sistema, e la natura delle Autorità di sistema, a fronte dell'offensiva della Ue che le vorrebbe tassate come spa. Difficile credere che tutto possa essere deciso nell'incontro di oggi. Tra l'altro su suggerimento della Confetra, la confederazione delle aziende dei trasporti e della logistica,



**INODI** Accosti e accoglienza dei croceristi, ma anche utilizzo e canoni della banchina (foto Novi)

anche il Cnel ha cominciato una serie di audizioni per studiare semplificazioni normative e procedure sia per i porti sia per le varie modalità di trasporto (marittimo, ferroviario e su gomma).

E' logico che in questo divenire delle regole anche la Procura di Livorno, investita del "caso" delle metodologie delle concessioni,

abbia scelto di approfondire il dossier difensivo presentato dall'AdSP di Stefano Coirini e Massimo Provinciali.

**IN CHIAVE** locale c'è attesa per il comitato di gestione di domani pomeriggio. Oltre a un'informazione sulla scadenza della concessione provvisoria a Grimaldi per i

ro/pax, sono all'ordine del giorno la relazione tecnica sugli organici del porto e una ventina di interventi - concentrati in particolare sui porti minori nelle isole - che consentiranno in alcuni casi di potenziare le strutture ricettive, con accordi intervenuti grazie a ripetuti incontri con i sindaci.

A.F.

LA CORTE DEI CONTI TOSCANA CHIUDE LA VICENDA DI LIVORNO

## Cold ironing, niente danno erariale

Respinte le richieste di condanna dei vertici dell'AdSP avanzate dalla Procura della Regione Toscana

FIRENZE - L'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex Autorità (segue in ultima pagina)

### Cold ironing, niente danno

portuale di Livorno presso la banchina Sgarallino non comportò alcun danno per l'Ereio.

Lo ha deciso la Corte dei Conti della Toscana, respingendo, con sentenza n.23/2019 depositata il 17 gennaio scorso, le domande avanzate dalla Procura regionale nei confronti dell'ex Presidente **Massimo Provinciali** del Segretario generale Massimo Provinciali.

«La domanda proposta dalla Procura - si legge nella sentenza

- risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti».

I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarsolo di Genova e, per Provinciali, dall'avvocato Paolo Bassano di Livorno.

In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi necessari per pervenire ad una condanna: il danno e la colpa grave.

Il danno non c'è - si legge nella sentenza - in quanto l'impianto ha una vita

tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine. Peraltro, da quando l'impianto è stato inserito nella concessione della Porto di Livorno 2000, da un lato l'investimento verrà progressivamente ripagato a valere sui canoni concessori, dall'altro è verosimile un suo progressivo utilizzo grazie all'azione di comunicazione e marketing del concessionario. Non a caso, già dal 2019 sono previsti alcuni accosti e altre prenotazioni sono vicine a concretizzarsi anche per gli anni futuri.

La colpa grave va esclusa in quanto l'azione dei vertici dell'

**AdSP** lungi dall'essere superficiale e irragionevole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (non va dimenticato che buona parte delle risorse finanziarie utilizzate erano proprio di provenienza Ministero dell'ambiente e Regione Toscana, che hanno vigilato sulla realizzazione dell'opera).

«Le 34 pagine di questa articolata sentenza pongono fine ad una vicenda - sottolinea una nota dell'AdSP interessata - che spesso è stata oggetto di polemiche e strumentalizzazioni ed ha causato, questa sì, inutili perdite di tempo e spese legali».



MASSIMO PROVINCIALI

IN UN PRIMO INCONTRO TRA LE DUE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA A TARANTO

## Dai piloti portuali, disagio sul tariffario ma anche sulla dignità della professione

Un'azione comune nei confronti delle proposte di Confitarma e un prossimo vertice in preparazione a Roma - Le realtà di Augusta, La Spezia e Livorno alla base delle prese di posizione delle federazioni Federpiloti e Unione Piloti

TARANTO - L'importanza del pilotaggio nei porti, così come quello dei servizi ausiliari altrettanto determinanti come il rimorchio, non viene messa in discussione. Ma sui riconoscimenti, non solo economici, le acque sono di nuovo agitate. Questa volta sono i piloti a

interrogarsi. Lunedì presso l'Hotel Plaza di Taranto, promosso dal presidente dell'Unione Piloti, comandante (CLC) Vincenzo Bellomo si è tenuto un primo tavolo di discussione e confronto tra tutti i membri della categoria, indipendentemente dal sindacato

a cui risultano iscritti, proprio sulla proposta di Confitarma di riconoscere al secondo pilota un "taglio" di retribuzione del 50 per cento. Una seconda riunione è già in programma a fine mese a Roma. Significativo, tra l'altro, che per quanto le due sigle di settore - Fe-

derpiloti e Unione piloti - la pensino in partenza in modo diverso sulla proposta di Confitarma - la volontà di operare su un fronte comune è emersa già lunedì. I piloti portuali in Italia sono circa 250 e tutti auspicano un fronte comune, in particolare in difesa "della dignità della professione" che verrebbe (segue in ultima pagina)

### Dai piloti portuali

mortificata dal declassamento del secondo pilota.

"Considerata l'importanza degli argomenti da trattare, i quali prescindono dall'appartenenza a una specifica associazione di categoria, ho preferito togliere - ha spiegato in apertura di lavori a Taranto il presidente dell'Unione piloti - nell'invito

inviato a tutti i piloti italiani il logo del mio sindacato". "A scanso di equivoci - ha sottolineato Bellomo - è stato deciso che a presiedere saranno Vincenzo Bellomo pilota del porto di Taranto e Marco Ragusa pilota del Porto di Venezia". Parità dunque tra i due gruppi sindacali, nell'interesse sul problema comune.

Si è discusso - riferiscono gli iscritti - del rinnovo tariffario 2019-2020, delle modalità di calcolo delle prestazioni rese con il secondo pilota a bordo e dell'estensione dei

coefficienti per i grandi tonnellaggi. Tema approfondito nel dibattito, il disagio su alcuni di questi punti, in particolare sul tema del secondo pilota e della riduzione della sua retribuzione chiesta da Confitarma, un disagio espresso già in precedenza nelle note indirizzate ai piloti effettivi delle corporazioni di Augusta, La Spezia e Livorno, ma che sembra appartenere anche ai piloti di altri porti, in particolare dove le cresciute dimensioni delle navi più frequenti comportano la presenza del secondo pilota sempre più spesso.

SULLA CONCESSIONE AL TCO NELLA SPONDA EST DELLA DT

## LTT accetta il TAR

Un intervento dell'amministratore unico Barbera che favorisce lo sblocco della Porto 2000

LIVORNO - Federico Barbera, amministratore unico dell'LTT (Li- segue a pagina 10)

### LTT accetta il TAR

vorno Terminal Toscano Srl) in una nota diramata alla stampa afferma di aver "preso atto della situazione di gravissima difficoltà in cui versa il sistema portuale livornese per le note vicende ampiamente riportate dagli organi di stampa" e di ritenere dunque "di non dover interporre appello presso il Consiglio di Stato avverso alla sentenza del Tribunale Amministrativo della Toscana che l'ha vista soccombente in giudizio per l'assegnazione della concessione dell'area demaniale destinata dal PRP allo svolgimento di attività terminalistiche per le merci alla rinfusa nel porto di Livorno".

"Conferma comunque il proprio convincimento - sottolinea Barbera - di aver visto lesa il diritto ad una trasparente ed equanime valutazione in assenza di preventiva dichiarazione dei criteri di giudizio dei piani industriali proposti dai partecipanti alla gara di comparazione, cosa peraltro confermata dal parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che ha inteso censurare il comportamento dell'AdSP di Livorno e Piombino, con parere del 24.11.2017. LTT esprime anche soddisfazione per aver avviato a livello nazionale la discussione sulla ineludibile necessità di avere Regolamenti coerenti con le normative nazionali ed europee per l'assentimento delle concessioni. È infatti indispensabile che si regolino, limitino

e definiscano le discrezionalità dell'ente competente".

"Il recepimento della maggior parte delle doglianze fin qui manifestate da LTT e riportate nel progetto di regolamento proposto dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - continua Barbera - mostrano quanto esse fossero puntuali appropriate e condivisibili. LTT, comunque, intende facilitare la conclusione di un rapidissimo trasferimento delle attività di TCO dalla attuale posizione alla Sponda Est, ponendo così la stura anche alla gara per la privatizzazione della Porto 2000 che nella permanenza dei traffici delle rinfuse alla Calata Orlando vede impedita la conclusione. L'amara morale della vicenda che ha riguardato LTT e l'istanza di concessione è la conferma che i

tempi della burocrazia e quelli di realizzazione di progetti industriali, anche importanti e di sicuro futuro respiro, sono incompatibili tra loro e con i più elementari principi ispiratori della libertà di impresa e della libera concorrenza. Basti pensare che tra la conclusione della procedura di comparazione avvenuta il 5 Giugno del 2017, e la delibera del Comitato di Gestione dell'11 Novembre 2017 sono intercorsi ben 149 giorni, senza alcuna ragione né tantomeno attività, almeno per quanto consta alla scrivente".

"Malgrado tutto comunque in presenza di regole certe e trasparenti, - conclude Barbera, stigmatizzando anche i molteplici ruoli svolti dal segretario generale nell'operazione - LTT non esclude di potersi in futuro interessare a nuovi progetti industriali".

**Oggi al MIT da Rixi  
tutte le AdSP  
sulle concessioni**



Edoardo Rixi

ROMA - È confermato per oggi, mercoledì, l'incontro convocato al MIT dal vice-ministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi di tutti i presidenti delle Autorità di sistema. Tenna, una consultazione generale sulle concessioni demaniali nei porti, dopo la "grana" scoppiata a Livorno con le diverse

posizioni assunte tra Autorità marittima e [redacted] di sistema che ha innescato un intervento della Procura della Repubblica, con la minaccia di sanzioni - sospensione fino a un anno - contro i vertici dell'AdSP.

Dalla Procura era atteso per lunedì scorso il pronunciamento, che però fino a tarda sera non c'è stato. Da rilevare che la scorsa settimana il collegio di difesa dell'AdSP di Stefano Corsini aveva (segue a pagina 10)

## ***Oggi al MIT da Rixi***

presentato un corposo dossier di controdeduzioni in Procura, per cui veniva considerato probabile un prolungamento dei tempi per l'esame più approfondito del dossier in questione.

## Opzioni Cina: Belt & Road e non solo

Dal dottor Francesco Ruffini, già segretario generale della Port Authority livornese, riceviamo.

LIVORNO - Nell'ultimo numero del bel magazine on line dell'AdSP "PortNews" diretto da Marco Casale, viene dato ampio risalto all'incontro nei giorni scorsi  
Francesco Ruffini  
(segue in ultima pagina)

## Opzioni Cina: Belt & Road

avvenuto a Palazzo Rosciano tra il presidente Corsini, il sindaco Nogarini e il console della Repubblica Popolare Cinese a Firenze Wan Fuguo. L'incontro, organizzato dal console onorario di Grecia Elena Konstantinos, si proponeva di esaminare la possibilità di effettuare un collegamento feeder tra Livorno ed il grande terminal contenitori del Pireo, testa di ponte dell'espansionismo commerciale cinese in Mediterraneo, attualmente gestito dalla China Shipping Company-COSCO. La riunione si è conclusa con il rinvio per gli aspetti di situazione ad un nuovo, prossimo incontro direttamente al Pireo.

COSCO, uno dei maggiori raggruppamenti armatoriali del mondo, con una flotta di 800 navi per complessivi 56 milioni di tonnellate, è stata fino a qualche anno fa cliente abituale del nostro porto, avendo come agenzia raccomandataria la Soc. Argosy di Antonio Chiesa che tuttora mantiene utili rapporti con la direzione generale di Genova

della stessa compagnia.

Occorre anche ricordare che, in passato, l'allora **Consorzio Portuale** aveva fatto parte, sotto l'egida della Regione Toscana, di una delegazione di operatori economici in visita a Dailun, Pechino, Shanghai, Nanchino - in tale occasione assumendo i primi contatti con la portualità e l'armamento cinesi.

Nello stesso numero di PortNews è anche pubblicato un interessante articolo del prof. Fabio Massimo Parenti che segnala come nel recente Forum di cooperazione Africa-Cina, Pechino si sia impegnata a contribuire allo sviluppo dell'Africa - anch'essa inserita nella Belt & Road Initia-

tive - con una previsione di spesa di 60 miliardi di dollari tra prestiti e investimenti in infrastrutture.

Già adesso i cinesi - oltre all'acquisto di terreni estesi per intere regioni - stanno ricostruendo in Kenya la ferrovia Mombasa-Nairobi, superando le non poche difficoltà relative al forte dislivello (1791 mt) tra i due estremi. A sua volta il Governo kenyota, per agevolare gli scambi con il suo principale partner commerciale, ha imposto l'obbligo dell'apprendimento del cinese a tutti gli studenti di età superiore ai 10 anni.

È stato infatti sottolineato (v. Convegno "China Change - il Dragone nel Mediterraneo" - Milano 7.12.2018) quanto diventi importante comprendere a fondo le usanze e la mentalità degli imprenditori cinesi per avere successo nella conclusione di rapporti d'affari con il paese del Dragone. In tale prospettiva, sarebbe auspicabile una collaborazione delle nostre Istituzioni con il Centro Confucio di Pisa che, unitamente alla Scuola Superiore Sant'Anna e all'Università di Changqing, si propone la diffusione della lingua e della cultura cinese nel territorio.

Per tornare alla BRI e alla penetrazione in Mediterraneo dell'economia cinese, è opportuno ricordare l'investimento di quasi 200 milioni di euro a Vado Ligure per l'acquisizione del 49,9% tra Cosco e Qingdao delle quote della piattaforma Maersk (v. questo Giornale 22.12.2018).

Parrebbe dunque proponibile un intervento cinese anche per la costruzione della futura Darsena Europa, in particolar modo ricordando l'imponente intervento infrastrutturale realizzato per il porto di Shanghai, con la realizzazione nel Mar Cinese Meridionale di opere foranee per una lunghezza superiore ai 30 km.

## Punto Franco a Bagnoli della Rosandra

TRIESTE - Passo decisivo nell'iter di spostamento del regime giuridico di Punto Franco presso Bagnoli della Rosandra nell'area di proprietà dell'Interporto di Trieste, dove si sta incardinando un polo retroportuale logistico e industriale che darà nuova linfa allo scalo giuliano. È stata firmata presso la Torre del Lloyd l'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, la prefettura di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, i comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana.

Si tratta di un atto propedeutico ma fondamentale - sottolineano gli attori dell'accordo - per arrivare (segue in ultima pagina)

## Punto Franco a Bagnoli

alla successiva emanazione del decreto a firma del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e quindi alla partenza operativa, nei prossimi giorni, delle attività in capo all'Interporto di Trieste. La procedura prevede infatti che lo spostamento del Punto Franco avvenga con un provvedimento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con la Regione, i Comuni e le altre Istituzioni interessate.

"Questa giornata è una data storica per il programma di sviluppo del porto, ma soprattutto per la nostra città e la nostra Regione. Parte FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste", ha sottolineato il presidente dell'Autosystem Zeno D'Agostino. Pensiero condiviso dalle autorità presenti all'incontro: Annapaola Porzio (prefetto di Trieste), Graziano Pizzimenti (assessore alle Infrastrutture e territorio della Regione FVG), Roberto Dipiazza (sindaco del Comune di Trieste), Sandy Klun (sindaco del Comune di San Dorligo della Valle), Antonio Paolotti (presidente della Camera di Commercio della Venezia Giulia).

La struttura di Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wartsila Italia nel dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila

metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. L'acquisizione è nata da una carenza di spazi a Fernet per ospitare attività logistica. "Questa è un'operazione fondamentale - spiega Giacomo Borruo, presidente dell'Interporto di Trieste - perché ha permesso la realizzazione di un'area retroportuale adeguata alle attuali esigenze di sviluppo dello scalo giuliano. Ora con il Punto Franco prevediamo un ulteriore aumento delle nostre attività".

Entro pochi giorni, infatti, il comprensorio godrà dei benefici del regime di Punto Franco, anche se l'inaugurazione ufficiale della struttura è prevista a febbraio. Va rilevato che l'Interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno 2018 con l'acquisizione di ulteriori traffici (coils e forestali), e l'avvio di operazioni di movimentazione e deposito a supporto dell'industria locale come Wartsila Italia e Mangiarotti. Ad oggi, ancor prima dell'introduzione del nuovo regime, sono già state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Una parte delle aree coperte verrà inoltre attrezzata come magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali, sia per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in tutta Europa.

Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria. "L'area è completamente efficiente proprio grazie alla presenza della ferrovia. L'Autorità di Sistema investe solo dove vi è la presenza

di binari", specifica D'Agostino. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno, che sarà completamente rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di 2 chilometri di proprietà di COSELAG, il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno invece portati avanti da RFI, con un investimento di circa 17 milioni di euro. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l'inizio del 2020, Aquilinia diventerà stazione di riferimento per tutto il porto industriale, collegando FREEeste, Piattaforma Logistica e Area Ex-Aquila.

**Se l'ambiente  
è una variabile**

**a rischio penale**

LIVORNO - Sembrerà strano, ma sulla paradossale vicenda del "cold

ironing" livornese c'erano state anche reali e amare preoccupazioni da parte dei vertici dell'AdSP finiti sotto inchiesta dalla Procura. Logico: essere accusati di un reato penale pesa.

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

## Se l'ambiente è una variabile

Specialmente quando si è certi di aver agito secondo la legge: quella europea, che spinge per le installazioni delle forniture elettriche alle navi nei porti, quella italiana, che

ha recepito le stesse, e le varie pressioni - lo dice la sentenza stessa - da ministeri e cluster. Vero che l'impianto livornese, l'unico in Italia ad oggi, non è stato mai utilizzato. Ma non dipende certo dall'AdSP, quanto dal mancato adeguamento delle navi. E che il "coldironing" rappresenti un'importante risorsa lo confermano anche i lavori per un analogo

impianto programmato a Genova, e le realtà in Nord Europa, dove sui porti l'elettricità alle navi è realtà acquisita. Inoltre, risulta che sia stato fatto bene. Tanto che l'ingegner Motia, a suo tempo responsabile dell'operazione, era stato subito tolto dall'inchiesta.

Commenti? Dice una vecchia massima che le sentenze non si commentano, si applicano. Perfetto. Però forse sarebbe il caso

di non arrivare a cause di questo genere, nate per di più - secondo vox populi - anche da segnalazioni giornalistiche. Scontata la buona fede di tutti, in difesa dell'ambiente che certo non gradisce i fumi delle navi a banchina, se i porti avessero più certezze di legge e quindi meno ricorsi ai magistrati, forse potrebbero funzionare meglio e con più dinamismo. Ogni riferimento anche ad altri ricorsi NON è puramente casuale.

RICEVUTO DALLA DIREZIONE MARITTIMA DEL PORTO SARDO

## Il vice ministro Rixi in visita ad Olbia

Il membro del governo ha incontrato anche le altre istituzioni locali ed ha effettuato un giro in porto su una motovedetta - La dedica



Nella foto: Il vice ministro Edoardo Rixi con le autorità della città di Olbia.

OLBIA - Il vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, onorevole Edoardo Rixi, ha fatto visita alla direzione marittima di Olbia, dove ha incontrato tutto il personale militare e civile esprimendo parole di vivo ringraziamento e sincero compiacimento per le importanti e concrete attività svolte dal personale della Capitaneria di porto.

Accolto dal direttore marittimo, Capitano di Vascello Maurizio Trogu, ha incontrato il prefetto di Sassari e Nuoro dottor Giuseppe

Marni, il presidente dell'Auto-rità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna, professor Massimo Deiana, il Sindaco della città di Olbia, onorevole Settimo Nizzi e il presidente della Federazione Italiana Piloti dei Porti comandante Francesco Bandiera ai quali ha illustrato le linee di indirizzo del Governo in materia di portualità, ricevendo dagli intervenuti alcuni spunti di riflessione sulle peculiarità dello scalo gallurese.

A seguire, il vice ministro ha fatto un sopralluogo del porto di

Olbia a bordo della motovedetta CP 273 ed ha voluto omaggiare la Capitaneria di Porto, con la dedica sul Diario Storico: "con grande emozione lascio queste poche righe per ringraziare quanto fatto dagli uomini e dalle donne della Guardia Costiera di Olbia per garantire la sicurezza dei traffici e dei mari di questa bellissima isola. Auguro al Comandante ed ai suoi splendidi uomini di avere sempre un buon vento e di continuare sempre nel loro impegno nel rendere forte il Nostro Paese sul mare".

CON LA CLASSIFICA DEI PRINCIPALI TERMINAL ITALIANI DEL COMPARTO

## Porti container, bilancio 2018

Una tabella di Ship2Shore con gli incrementi e le perdite registrate nell'anno

LIVORNO - Affluiscono i dati definitivi del movimento dei container nei porti italiani durante il 2018, anno che sotto molti aspetti ha segnato una pausa alla crescita dei porti del nord Europa ed ha avuto risultati ulatenanti anche per i porti italiani. Nella tabella di Ship2Shore che riportiamo - e il giornale on line genovese l'ha pubblicata qualche giorno fa sulla base dei dati raccolti dai terminal e dalle Autorità di sistema - è stato chiaramente sintetizzato il lavoro svolto nei principali terminal: con una sintesi in coda sui totali relativi ai singoli porti.

Se ne evince che nei primi cinque porti container, non considerando l'hub di transhipping di Gioia Tauro (che a sua volta ha registrato un crollo del 5,7%) solo due hanno messo in cantiere il segno positivo: il TMT di Trieste, con un ottimo +14,5%, e il Conateco di Napoli, con un altrettanto significativo +19,3%. Sia Genova che La Spezia e Livorno hanno invece segnato il passo, con lievi ma non indifferenti segni meno. Nella parte centrale della classifica colpisce anche la caduta verticale del traffico nel CICT di Cagliari (-19,4%) e invece l'ottima performance del terminal multipurpose Lorenzini di Livorno (+23,2%) che rappresenta in assoluto il record di aumenti nel settore.

Considerando i totali per porto, che comprendono quindi anche il valore di più terminal containers o multi, si mantiene la classifica nazionale di Genova in testa, seguita nell'ordine da La Spezia, Trieste e Livorno, quest'ultima serrata da vicino da Venezia e poi Napoli. Tutti con segni positivi salvo la stasi temporanea (-0,7%) di La Spezia.

TERMINAL OPERATORE	2017	2018	variazione
ICT Gioia Tauro	7.449.000	7.200.000	-3,2%
VIF Genova	1.602.000	1.507.500	-5,9%
LSCT La Spezia	1.328.000	1.245.000	-6,2%
TMT Trieste	546.000	625.700	14,5%
YDT Livorno	525.000	512.000	-2,5%
CONATECO Napoli	497.657	594.107	19,2%
GPT Ansaldo Genova	354.916	400.971	11,8%
ICT Salerno	333.462	324.000	-2,8%
TV Venezia	299.500	271.000	-9,0%
SECH Genova	238.970	214.000	-10,0%
WCOH Venezia	229.981	202.000	-12,1%
BMT Messina Genova	229.123	221.700	-3,2%
CICT Cagliari	433.000	358.000	-17,3%
Lavorchi Livorno	309.173	298.134	-3,6%
TCR Roma	183.000	182.000	-0,5%
ACT Adriatic Container Terminal Ancona	170.905	165.000	-3,4%
TSG Gioia Genova	119.000	105.000	-11,8%
TFI Napoli	106.302	95.247	-10,4%
TRST e Spina	85.305	82.500	-3,3%
STC C'Anversa	81.100	87.000	7,3%
DSI	68.000	68.200	0,3%
REFEF Volo Genova	44.000	48.200	9,5%
EST Catania	40.154	37.200	-7,3%
GREEN FDS Cagliari	37.000	37.000	0,0%
Molino di Caserta	30.000	27.000	-10,0%
AW Adriatic Services (Anversa) e Ancona	37.000	38.000	2,7%
Portofino Portofino	11.301	13.200	16,8%
SEBRI Pozzallo	6.000	5.700	-5,0%
TELL Trapani	7.000	4.500	-35,7%
Manifattura	771	810	5,1%
TOTALE	92.004.270	10.779.905	1,6%

  

PORTI	2017	2018	variazione
Genova	7.620.000	7.624.200	0,1%
La Spezia	1.430.000	1.440.342	0,7%
Trieste	615.933	729.224	17,7%
Livorno	704.900	721.237	2,3%
Venezia	626.000	640.000	2,1%
Napoli	530.000	613.134	11,8%
Ancona	150.000	160.000	6,7%
Civitavecchia	94.000	104.000	10,7%

## Opzioni Cina: Belt & Road e non solo

Dal dottor Francesco Ruffini, già segretario generale della Fort **Livorno**, riceviamo.

LIVORNO – Nell'ultimo numero del bel magazine on line dell'AdSP "PortNews" diretto da Marco Casale, viene dato ampio risalto all'incontro nei giorni scorsi Francesco Ruffini (segue la ultima pagina)

## Opzioni Cina: Belt & Road

avvenuto a Palazzo Rosciano tra il presidente Corsini, il sindaco Nogarin e il console della Repubblica Popolare Cinese a Firenze Wan Fuguo. L'incontro, organizzato dal console onorario di Grecia Elena Konstantinos, si proponeva di esaminare la possibilità di effettuare un collegamento feeder tra Livorno ed il grande terminal contenitori del Pireo, testa di ponte dell'espansionismo commerciale cinese in Mediterraneo, attualmente gestito dalla China Shipping Company-COSCO. La riunione si è conclusa con il rinvio per gli aspetti di attuazione ad un nuovo, prossimo incontro direttamente al Pireo.

COSCO, uno dei maggiori raggruppamenti armatoriali del mondo, con una flotta di 800 navi per complessivi 56 milioni di tonnellate, è stata fino a qualche anno fa cliente abituale del nostro porto, avendo come agenzia raccomandataria la Soc. Argosy di Antonio Chiesa che tuttora mantiene utili rapporti con la direzione generale di Genova

della stessa compagnia.

Occorre anche ricordare che, in passato, l'allora **consulato** **Livorno** aveva fatto parte, sotto l'egida della Regione Toscana, di una delegazione di operatori economici in visita a Dailan, Pechino, Shanghai, Nanchino - in tale occasione assumendo i primi contatti con la portualità e l'armamento cinesi.

Nello stesso numero di PortNews è anche pubblicato un interessante articolo del prof. Fabio Massimo Parenti che segnala come nel recente Forum di cooperazione Africa-Cina, Pechino sia impegnata a contribuire allo sviluppo dell'Africa - anch'essa inserita nella Belt & Road Initia-

tive - con una previsione di spesa di 60 miliardi di dollari tra prestiti e investimenti in infrastrutture.

Già adesso i cinesi - oltre all'acquisto di terreni estesi per intere regioni - stanno ricostruendo in Kenya la ferrovia Mombasa-Nairobi, superando le non poche difficoltà relative al forte dislivello (1791 mt) tra i due estremi. A sua volta il Governo kenyota, per agevolare gli scambi con il suo principale partner commerciale, ha imposto l'obbligo dell'apprendimento del cinese a tutti gli studenti di età superiore ai 10 anni.

È stato infatti sottolineato (v. Convegno "China Change - il Dragone nel Mediterraneo" - Milano 7.12.2018) quanto diventi importante comprendere a fondo le usanze e la mentalità degli imprenditori cinesi per avere successo nella conclusione di rapporti d'affari con il paese del Dragone. In tale prospettiva, sarebbe auspicabile una collaborazione delle nostre Istituzioni con il Centro Confucio di Pisa che, unitamente alla Scuola Superiore Sant'Anna e all'Università di Changqing, si propone la diffusione della lingua e della cultura cinese nel territorio.

Per tornare alla BRI e alla penetrazione in Mediterraneo dell'economia cinese, è opportuno ricordare l'investimento di quasi 200 milioni di euro a Vado Ligure per l'acquisizione del 49,9% tra Cosco e Quindao delle quote della piattaforma Maersk (v. questo Giornale 22.12.2018).

Parrebbe dunque proponibile un intervento cinese anche per la costruzione della futura Darsena Europa, in particolar modo ricordando l'imponente intervento infrastrutturale realizzato per il porto di Shanghai, con la realizzazione nel Mar Cinese Meridionale di opere foranee per una lunghezza superiore ai 30 km.

I GRANDI PROGETTI IN CORSO NEL PORTO DI TRIESTE

## Sulla Piattaforma Logistica intervista al direttore Matic

Tradotta da FAQ Trieste espone i programmi e le tempistiche dell'iniziativa dell'AdSP e del gruppo Parisi

TRIESTE - Il porto di Trieste continua ad essere uno dei principali protagonisti della crescita dei traffici, in particolare di quelli dall'East e dal Far East. E il dinamismo crescente dell'Autorità di sistema di Zeno D'Agostino trova

una buona sponda anche negli operatori. È il caso del recente ingresso alla direzione della Piattaforma Logistica triestina (PLT) di Drago Matic, già presidente di Luka Koper, ovvero del porto sloveno che a poche miglia da Trieste

sta forzando le tappe per costituire un'alternativa.

Si deve alla traduzione di FAQ Trieste - l'intelligente notiziario web triestino - l'intervista di Drago Matic apparsa sulla rivista "Primorske novice" che fornisce

alcune utili indicazioni sullo sviluppo prossimo della Piattaforma Logistica. Ne riprendiamo a nostra volta alcuni passaggi.

Quest'anno verrà inaugurato nel porto di Trieste un nuovo terminal, la cosiddetta piattaforma logistica. L'investitore è la più importante  
(segue in ultima pagina)

### Sulla Piattaforma

casà di spedizione triestina, la Parisi. Drago Matic è stato contattato da Francesco Parisi e dai soci quando, avendo terminato il suo impegno in Luka Koper nel dicembre 2017 era diventato professionalmente indipendente. - "Ho messo in piedi da allora l'agenzia marittima Neptune International Shipping - dice Matic - per l'armatore taiwanese Yang-Ming. Poi è arrivata l'offerta di Trieste ed ho deciso di accettarla".

A che punto è il terminal PLT? "Il 75% delle opere di costruzione è già ultimato" risponde Matic. L'investimento è di 142 milioni di euro, di cui 100 dell'Autorità di sistema e 42 dei soci privati. Le prime navi? Nella seconda metà dell'anno. Sono previsti containers, ro/ro, project cargo e general cargo. La sola piattaforma avrà una capacità di 300 mila teu, ma secondo Drago Matic sarà flessibile tra general cargo e containers, aumentando le quote a seconda delle esigenze.

L'intervista affronta anche lo sviluppo del molo VIII, di cui il PLT viene indicato come base del futuro sviluppo, sulle linee del piano regolatore portuale. Nei progetti è prevista anche una stazione ferroviaria di manovra. Sulla possibilità di partners, l'intervistato parla di grande interesse: "Non solo di China Merchants, ma di partner commerciali "che portano carico" e non di società finanziarie. Di un tema Matic non vuol parlare: della sua esperienza a Luka Koper, che si sa essere oggi in difficoltà e che potrebbe presto essere superata da Trieste nei traffici container, anche perché le ferrovie che si sviluppano in Austria e nell'Europa centrale puntano proprio su Trieste. Ultima nota: Matic sottolinea l'importanza del dinamismo dell'AdSP e la sinte-

nia dei suoi progetti con quelli dello Stato italiano, oltre all'impegno di tutto il cluster portuale. Un bel riconoscimento.

OGGI UN SEMINARIO PER CONFETRA A ROMA

## Tante novità in materia doganale da Brexit all'accordo UE-Giappone

L'avvocato Sara Armella illustrerà i passaggi più significativi della legislazione del settore del commercio internazionale

ROMA – Si svolgerà oggi mercoledì alle 11 nella capitale, presso Confetra via Panama 62 il seminario sul tema: novità in materia doganale.

Relatrice sarà l'avvocato Sara Armella dello Studio Armella & Associati. Saranno due ore di approfondimento sulle ultime novità legislative e giurisprudenziali in materia doganale.

Cosa succede in vista della scadenza della Brexit, il prossimo 29 marzo? Quali vantaggi e quali rischi comporta il nuovo accordo Unione europea/Giappone, in vigore dal 1°

febbraio? Questi gli interrogativi più caldi, nel settore del commercio internazionale, a cui si risponderà nel corso dell'incontro organizzato da Confetra (<https://www.confetra.com/>) con l'avvocato Sara Armella, esperta di questioni doganali e di commercio internazionale.

Sara Armella, autrice delle monografie "Diritto doganale dell'Unione europea" (Egea, 2017), "EU Customs Code" (BUP, 2017) e della voce "Diritto doganale" (Enciclopedia Treccani online, 2015), è delegato italiano presso la

"Commission on Customs and trade facilitation" e della "Commission on Taxation" della prestigiosa Camera di Commercio Internazionale di Parigi, e tra i fondatori, nonché unico professionista italiano, di "Greenlane", associazione internazionale di studi professionali indipendenti, specializzati in diritto doganale, fiscalità indiretta e commercio internazionale.

Armella & Associati è uno studio legale che opera principalmente nel settore del diritto tributario nazionale e internazionale. Il team, giovane e

motivato, supporta quotidianamente uffici legali di società italiane ed estere, manager ed altri professionisti, per individuare insieme le strategie più avanzate di prevenzione dei rischi fiscali e di tutela delle società in sede contenziosa.

Nell'aprile 2017 Armella & Associati è stato indicato tra i migliori Studi europei e mondiali, nel settore "Tax and other recommended firms", dalla rivista The Legal 500 Europe, Middle East and Africa, all'esito di un'analisi internazionale indipendente.

Tra i propri clienti, lo Studio annovera primarie società multinazionali e nazionali.



Sara Armella

CON PROGETTI PER 16 MILIONI DI EURO IN DUE ANNI

## Performance oggi al massimo del Distretto Nautico Toscano

Vincenzo Poerio confermato dalla Regione alla presidenza - Innovazione e tecnologia con un potenziamento della ricerca



Vincenzo Poerio

VIAREGGIO - La Regione Toscana conferma, dopo due anni di avvio delle attività, il vertice del Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana. Alla presidenza dell'organismo rimane Vincenzo Poerio, nominato dal presidente Enrico Rossi nei mesi scorsi anche tra i "Tuscany Business Advisors". Amministratore delegato del soggetto gestore è Pietro Angelini, direttore generale di NAVIGO, centro servizi per l'innovazione e sviluppo della nautica

con base a Viareggio.

Conferme anche per il Comitato di Indirizzo del distretto con la presenza di Andrea Gianecchini (Viareggio Yachting Corporation), Michela Fucile (Yacht Broker), Matteo Italo Ratti (Marina Calade' Medici) e Katia Balducci (Overmarine). Come membro aggiunto, entra nel comitato Giovanni Costantino (Italian Sea Group) responsabile anche della commissione nautica di Confindustria Toscana.

A queste importanti personalità della nautica, va ad aggiungersi un affiancamento del settore della ricerca con Andrea Corvi del dipartimento d'ingegneria civile dell'Università di Firenze, Iacopo Cavallini del dipartimento di biologia dell'Università di Pisa, Cecilia Laschi dell'istituto di robotica della Scuola Superiore di S'Anna e Alberto Ortolani del CNR Ibmec.

Innovazione e tecnologia con progetti e azioni dedicate a cantieri navali, imprese della filiera, a marine e porti, attività di formazione, organizzazione aziendale e controllo di gestione, digitalizzazione e potenziamento sul mercato per le PMI della nautica. Sono queste le prin-

cipali competenze del Distretto per la Nautica e la Portualità Toscana.

Nel corso di due anni di attività, il distretto ha al suo attivo lo sviluppo di progetti di innovazione per un valore complessivo di 16 milioni di euro (di cui oltre 8 milioni di euro a fondo perduto) su temi quali sensoristica, automazione, portualità, nuovi materiali, propulsioni elettriche, rapporti fra distretti nel mediterraneo.

Per quanto riguarda i servizi di accompagnamento (internazionalizzazione, marketing strategico e valutazione del potenziale delle aziende, sviluppo reti), in due anni, sono stati effettuati più di 1.000 matching R2B e B2B e oltre 350 incontri tra imprese, banche e università.

Al distretto, classificato di prima fascia e attivo dalla fine del 2016, aderiscono già 206 aziende, 11 centri di servizi, 20 organismi di ricerca e 39 infrastrutture di ricerca industriale e trasferimento tecnologico. Il soggetto gestore del distretto è RETE PENTA formato da Navigo scarl, soggetto capofila, insieme a Navicelli Pisa Spa e al Consorzio Tecnologico Magona.

PER QUALITÀ DEL SERVIZIO E ORIGINALITÀ DEL PRODOTTO

## Moby Lines entra in “Club Superbrands”

Nato in Gran Bretagna, il “programma” punta a valorizzare le marche a livello mondiale

MILANO - Super non certo per autoesaltazione - sottolinea una nota della compagnia del gruppo Onorato - ma super per qualità del servizio, super per originalità del prodotto, super per impegno nell'innovazione... Ed è un lungo elenco di eccellenze che scaturisce per Moby l'ingresso nel “Club dei Superbrands”, il più importante programma di qualificazione e valorizzazione della marca a livello globale, nato in Gran Bretagna nel 1994 e oggi diffuso in oltre 90 Paesi del mondo.

Il progetto “Superbrands” nasce con l'intento di celebrare le storie di successo dei brand che fanno la differenza grazie ad un'innovazione rilevante, all'autenticità del modo con cui agiscono sul mercato e soprattutto all'assunzione di grandi responsabilità nei confronti dei dipendenti, dei clienti e dei consumatori, ma anche del pianeta e della società.



E Moby è tutto questo: una compagnia fortemente innovativa, la prima che ha intuito la potenzialità di decorare le navi per renderle più accoglienti nei confronti dei propri passeggeri, la prima che ha investito in allestimenti e servizi inediti che le

consentono di primeggiare sul mercato per qualità del servizio offerto, puntualità e capacità nell'intercettare i bisogni della clientela che derivano da oltre 130 anni di tradizione ed esperienza nel settore dei trasporti marittimi.

Ma Moby è anche un'azienda responsabile, una compagnia che investe sul proprio personale, tutto italiano, per garantire le migliori professionalità al servizio della clientela ma, perseguendo allo stesso tempo, il benessere dei propri collaboratori e dei numerosi territori in cui opera.

Insomma, se esistesse una definizione di esclusività e di eccellenza - conclude la nota - di capacità di primeggiare nel proprio settore e di essere apprezzata come tale dai propri clienti, questo sarebbe il club dei Superbrands ed il fatto di entrare a farne parte è per Moby sia motivo di vanto che una grande soddisfazione.