



La sicurezza energetica: una 'scossa' per i porti

Anzitutto, una premessa, doverosa soprattutto in questo campo perché quando parliamo di Cold-Ironing parliamo, di fatto, di transizione energetica. Occorre quindi avere ben chiaro a mente come ormai le decisioni più impattanti per tutti i settori, incluso il nostro, vengano prese più a Bruxelles che a Roma. Serve quindi prestare maggiore attenzione al processo legislativo comunitario, onde evitare di essere costretti a intervenire in extremis o, ancora peggio, vedersi calare dall'alto decisioni talmente impattanti per il nostro settore tali da metterne a rischio la sua intera competitività qualora non adeguatamente (e nei tempi giusti) governate.

Torniamo allora al Cold-Ironing. Anzitutto per dire che il mondo armatoriale, in tal senso, ha fatto e sta facendo i 'compiti a casa'. Si pensi ad esempio alle navi da crociera: ad oggi il 50% della flotta, secondo autorevoli rilevazioni, è pronto ad attingere energia da terra, ma solo il 2% dei porti scalati dalle 'navi bianche' è attrezzato per questo. Ed entro il 2035 l'intera flotta crocieristica mondiale sarà attrezzata a tale scopo: occorre quindi velocizzare gli inve-

stimenti in banchina.

Fondamentale, inoltre, che anche in Italia – proprio in ragione delle approvande linee guida per il bunkeraggio ship to ship di GNL – venga uniformata la disciplina regolatoria – reclusi le regole di accesso del servizio di bunkeraggio, aggiornando ed allineando, anche dal punto di vista dell'iter autorizzatorio e della durata delle concessioni, i contenuti della disciplina vigente in materia (contenuta, ex multis, nella Circolare MIT prot. n. 1823/2002 e s.m.i.) a prescindere dalla tipologia di carburante per il quale viene richiesto il servizio di bunkeraggio. Ciò anche tenuto conto delle best practices già applicate in altri scali europei.

Veniamo però alle buone notizie in materia di Cold-Ironing, che non mancano. Come noto, il Fondo Complementare al PNRR ha previsto 700 milioni di euro di investimenti proprio in materia di elettrificazione delle banchine e le varie AdSP, per quanto ci consta, hanno iniziato a muoversi in tal senso ai fini della realizzazione dell'infrastruttura in banchina.

In questo contesto, non si può che prendere favorevolmente atto della formulazione contenuta nell'articolo 3 della Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022 (Cfr. Legge 30 dicembre 2023, n. 214) nella misura in cui il servizio di "Cold-Ironing" viene definito come un servizio di interesse economico generale in ambito portuale, unitamente alla necessità di garantire per gli utilizzatori finali del servizio condizioni di accesso e di fornitura dello stesso eque e non discriminatorie.

Sotto altro profilo, inoltre, sarebbe in procinto di essere pubblicata la decisione di compatibilità da parte della Commissione eu-

ropea sull'esenzione (seppur limitata nel tempo) dagli oneri di sistema; circostanza questa che verosimilmente, posto che dovrà seguire un apposito decreto attuativo ad opera del MIT, dovrebbe incidere in positivo per l'utenza del porto sul costo dell'energia elettrica una volta che la nave si troverà allacciata in banchina.

V'è poi il tema di un'auspicata ripresa dei lavori dei tavoli tecnici di concertazione già avviati in sede ministeriale volti alla predisposizione delle linee guida per la definizione sia degli standard tecnici e delle potenze di connessione dei singoli impianti portuali sia delle regole di governance e tariffarie da applicare alla gestione del servizio, oltre che ad un'adeguata definizione dei possibili profili di responsabilità d'interesse per la totalità degli attori coinvolti nel Cold-Ironing.

Esiste poi la questione della responsabilità del soggetto gestore del servizio e del fornitore di energia elettrica. Sul punto, infatti, occorrerebbe: (a) individuare il fondamento giuridico della responsabilità; (b) definire i possibili profili di responsabilità che si potrebbero configurare nelle ipotesi di ritardo nella messa in funzione dell'impianto di Cold-Ironing, nonché in caso di mancato / erroneo funzionamento dello stesso.

Quanto al fondamento giuridico della responsabilità, con riferimento al gestore del servizio se, da un lato, si dovrebbero senz'altro tenere in considerazione gli aspetti contrattuali contenuti nei singoli "Terminal Service Agreements", dall'altro lato, andrebbero analizzati anche i possibili profili concorrenziali che (anche solo potenzialmente) potrebbero riguardare il singolo terminal. Ciò sul presupposto che il terminal potrebbe essere in posizione dominante nel mercato di riferimento e cioè nell'ambito di una specifica "catchment area". Quanto, invece, ai possibili profili di responsabilità, v'è senz'altro il tema del ritardo nell'entrata in funzione dell'impianto, così come quello del mancato o/ o erroneo funzionamento dello stesso. Circostanza questa che rileva – al netto ovviamente delle condizioni generali di fornitura dell'energia elettrica applicate ai sensi di legge – anche per quanto attiene ad eventuali profili di responsabilità al soggetto fornitore dell'energia elettrica e che, in ogni caso, po-



trebbero essere valutati anche sotto il profilo assicurativo a tutela sia della nave sia del terminal. In sostanza, sarebbe in questo senso necessario prevedere specifiche ipotesi di responsabilità riferite: (i) ad attività od omissioni imputabili alle AdSP (o alle Amministrazioni competenti a livello locale) qualora si verificino carenze di natura infrastrutturale tali da non permettere ad una determinata nave l'accesso equo ed indiscriminato al servizio (di Cold-Ironing) in banchina; (ii) ad eventuali attività od omissioni imputabili al soggetto concessionario che eroga il servizio (si pensi, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, alla mancata manutenzione e/o a malfun-

zionamenti dell'infrastruttura oppure a carenze organizzative tali da incidere in negativo sull'efficienza del servizio medesimo); (iii) ad eventuali disservizi relativi alla fornitura dell'energia elettrica direttamente imputabili al fornitore della medesima.

Da ultimo esiste il tema cornice a quanto sopra detto del rispetto delle regole europee nell'ambito di una corretta infrastrutturazione energetica che passa sia dalla realizzazione di idonee infrastrutture in banchina (ad esempio di GNL) sia di un'adeguata distribuzione dei carburanti navali alternativi sulla base dei fabbisogni delle navi-utenti.

Questo tema ci introduce ad una regolazione di particolare attualità, ovvero l'AFIR, Alternative Fuels Infrastructure Regulation, entrata in vigore solo poche settimane fa, che ha lo scopo di fornire obiettivi vincolanti per l'infrastrutturazione dell'intera rete di distribuzione dei carburanti alternativi su scala europea. Sebbene l'attuale scenario renda difficile identificare le linee strategiche per la distribuzione di carburanti che saranno, verosimilmente, utilizzabili solo tra 10 anni ed oltre (si pensi, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, ai carburanti sintetici ed all'idrogeno), è essenziale che il quadro strategico nazionale sia realizzato tenendo conto delle tecnologie ad oggi disponibili e definisca, in modo chiaro, gli attori soggetti ad obblighi nell'ambito del processo di transizione energetica.

Luca Brandimarte
Responsabile Porti, Logistica
e Concorrenza di Assamatori



STUDIO LEGALE

LUCIANO ABBATE

Avvocato Luciano Abbate
Via Armando Diaz, 9 - 00134 Napoli

+39 081 5511740
+39 081 5519849

luciano@studiolegaleabbate.net
luciano.abbate@legamail.it

I trenta anni di Psa Genova Pra' inizio di un futuro promettente

PSA Italy è il marchio che riunisce i tre terminal container italiani di PSA Venice-Vecon a Venezia, PSA SECH nel bacino del porto storico di Genova e PSA Genova Pra', uno dei più importanti terminal gateway in Italia che quest'anno ha festeggiato 30 anni dall'arrivo della prima nave portacontainer. Ogni anno, nel terminal di PSA Italy, vengono movimentati in media 2 milioni di TEUs, e di questa importante realtà dello shipping italiano ce ne parla Roberto Ferrari, CEO PSA Italy.

Il terminal PSA Genova ha da poco festeggiato i suoi primi trent'anni. Cosa rappresenta per questa realtà il raggiungimento di questo importante traguardo?

Sono passati trent'anni dall'arrivo della prima nave, la CO-SCO Dainty River, lunga 188 metri e con una portata di 2mila Teus. Oggi operiamo navi fino a 24mila Teus, le più grandi al mondo, con una lunghezza oltre i 400 metri. Ecco perché questo momento è un traguardo che rappresenta molto più di una semplice pietra miliare temporale: questo anniversario è un momento di riflessione sui progressi e i successi raggiunti, nonché un'opportunità per guardare avanti verso un futuro ancora più promettente.

Il trentesimo anniversario di PSA Genova Pra' è anche un momento di gratitudine verso tutti coloro che hanno contribuito al suo successo: i dipendenti, i partner, i clienti e la comunità locale. Senza il loro supporto e la loro dedizione, il raggiungimento di questo traguardo non sarebbe stato possibile.

Con uno sguardo fiducioso verso il futuro, il terminal si prepara a continuare il suo viaggio di eccellenza, affrontando nuove sfide e cogliendo nuove opportunità nel mondo della logistica e del mondo portuale.

Il terminal ha di fatto vissuto da protagonista le principali stagioni dello shipping mondiale. Quali sono stati i principali cambiamenti avvenuti al contesto operativo e gestionale e in che modo ci si è adeguati ai cambiamenti?

Negli ultimi anni abbiamo affrontato sfide senza precedenti che hanno messo alla prova la nostra resilienza e capacità di adattamento. Il crollo del ponte Morandi ha avuto un impatto devastante sulla nostra rete infrastrutturale, interrompendo collegamenti vitali e richiedendo uno sforzo collettivo per ripristinare la normalità. La pandemia di COVID-19 ha ulteriormente complicato il quadro, imponendo nuove misu-

re di sicurezza, alterando i flussi di lavoro e modificando le dinamiche del mercato globale.

Oggi, affrontiamo quotidianamente sfide come le mutate condizioni di mercato che hanno portato al fenomeno dei "blank sailings", ovvero la cancellazione programmata di viaggi navali per adeguare l'offerta alla domanda. Inoltre, le guerre e il cambiamento climatico continuano a influenzare profondamente il nostro settore, introducendo nuovi livelli di incertezza e richiedendo strategie innovative per garantire la continuità operativa. Nonostante queste difficoltà, il nostro sguardo è rivolto con determinazione al futuro. Come dicevo, accogliamo già le meganavi da 24mila Teus, confermando il nostro impegno a essere un punto di riferimento nel trasporto marittimo globale. Guardiamo con interesse ai mercati del Sud e Centro Europa, riconoscendo l'importanza di espandere la nostra rete e di offrire soluzioni logistiche efficienti e sostenibili.

Abbiamo sviluppato due prodotti di punta, il Southern Express e lo Stuttgart Express, che offrono una modalità di trasporto via treno come valida alternativa alla strada, direttamente da e per la banchina del terminal PSA Italy di Genova Pra'. Questi servizi ferroviari non solo migliorano l'efficienza e la puntualità delle consegne, ma rappresentano anche una scelta ecologica: i clienti che scelgono i treni per il Sud Europa contribuiscono a ridurre l'impatto ambientale, con una diminuzione dell'84% delle emissioni di CO2 rispetto al trasporto su strada.

Non solo: i nostri prodotti ferroviari rappresentano anche una risposta al climate change che impatta sulla navigabilità dei fiumi del nord Europa, con ripercussioni sui porti che storicamente utilizzano proprio i fiumi come direttrici di trasporto da e per il centro Europa. Il nostro servizio consente di attirare più traffico nello scalo genovese e garantire un inoltro delle merci rapido, efficiente, affidabile e sostenibile.

Quali sono i principali obiettivi fissati per i prossimi anni? Quali le prossime sfide?

A Genova, uno dei principali problemi rimane il lato terrestre delle nostre operazioni: la limitata disponibilità di spazi e le infrastrutture ferroviarie e autostradali inadeguate rappresentano ostacoli significativi alla nostra crescita. Ecco perché consideriamo prioritarie opere infrastrutturali come il Terzo Valico dei Giovi, un progetto ferroviario cruciale che migliorerebbe significativamente i collegamenti tra Genova

e il resto del Nord Italia. Ancora più importante è il proseguimento della linea fino a Milano e ancora oltre, fino almeno alla Svizzera, che permetterebbe una connessione diretta e più efficiente con i principali mercati europei. È a quei mercati che guardiamo e a loro che ci dobbiamo rivolgere, per garantire un futuro di crescita.

Investire in queste infrastrutture non solo migliorerebbe la nostra competitività, ma rafforzerebbe anche la posizione di Genova come hub logistico strategico. Un sistema di trasporto integrato e moderno è fondamentale per affrontare le sfide future e per sostenere una crescita sostenibile a lungo termine. Continuiamo a lavorare a stretto contatto con le autorità locali e nazionali per promuovere questi progetti e per garantire che Genova possa prosperare nel contesto competitivo globale.

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una serie di disruption (pandemia, tensioni geopolitiche, rallentamenti dell'economia). Come hanno impattato sui traffici? Qual è l'andamento in questo scorcio di 2024 e cosa vi aspettate per il futuro?

Mentre riflettiamo sui traguardi raggiunti e sulle sfide superate, siamo determinati a guardare avanti con ottimismo e proattività: il nostro impegno verso l'innovazione, la sostenibilità e l'efficienza operativa rimane fermo, e siamo pronti ad affrontare le sfide future con la stessa determinazione e passione che ci ha guidato fino ad oggi.

Certamente ci sono temi da tenere ben presenti, come



Roberto Ferrari

i rallentamenti economici che hanno ridotto i consumi e quindi la domanda di trasporto merci, con conseguente calo dei volumi di traffico nei terminal. Non solo: la diminuzione dei volumi ha intensificato la competizione tra i porti per attirare traffici, costringendo a migliorare l'efficienza operativa e a ridurre i costi. Il fatto di essere un terminalista puro ci dà la forza di dare alti livelli di servizio a tutti i nostri clienti, e questo rappresenta un vantaggio competitivo per tutta la catena logistica.

Sebbene le sfide permangano, ci sono segnali positivi che indicano una stabilizzazione delle operazioni: l'economia globale mostra segni di ripresa, con un aumento della domanda di trasporto merci e una ripresa delle attività industriali; l'adozione di tecnologie avanzate e la digitalizzazione dei processi hanno migliorato l'efficienza operativa nei terminal, riducendo i tempi di attesa e ottimizzando l'uso delle risorse; inoltre, le aziende del settore hanno imparato a gestire meglio le incertezze, adattandosi rapidamente alle nuove e mutevoli condizioni di mercato.

In questo senso la digitalizzazione e l'automazione continueranno a essere al centro della nostra strategia, migliorando la precisione, l'efficienza e la sicurezza delle nostre operazioni: siamo attualmente alla seconda fase della proof of concept per il 5G, primo terminal in Italia a percorrere questa strada e pronti ad adottare la tecnologia alla base di questo tipo di connettività.

M.D.C.

UN'IDENTITÀ MEDITERRANEA PER L'EUROPA



ANNUAL MEETING 2024

ASSARMATORI

2 LUGLIO 2024

Roma | Grand Hotel Parco dei Principi | Ore 10:00



INQUADRA IL QR CODE
E REGISTRATI SUBITO!



Agente Marittimo, tramite tra la nave e la terraferma

«Il vero agente marittimo si vede quando c'è un problema. Il segreto del nostro lavoro sta nello spirito di servizio. In una capacità di mediare, usare il buon senso, che nessun sistema informatico potrà sostituire». Tore Plaisant, vicepresidente dell'Associazione degli Agenti Raccomandati Marittimi della Sardegna, ha conosciuto i grandi cambiamenti che hanno caratterizzato l'operatività del mestiere negli ultimi decenni. E conserva una convinzione: «L'aspetto umano, la capacità di guardarsi negli occhi per esercitare il caro vecchio buon senso, sarà necessaria anche in futuro». «Certo le funzioni dell'agente andranno a diversificarsi, ma il suo ruolo di

Come vede, allora, il futuro dell'agente marittimo?

Ribadisco la mia convinzione: il nostro ruolo consiste nel risolvere i problemi altrui. Nell'offrire un servizio che, considerando la complessità degli interessi in campo, quando si parla di trasporto navale, riguarda la collettività. Poi, certo, non si può non fare i conti con i cambiamenti. E sotto questo aspetto credo che il nostro destino sia quello di ampliare lo spettro operativo a tutti gli anelli della filiera logistica. Diventare, insomma, veri e propri consulenti dei vari operatori e delle grandi aziende che sono coinvolte nel mondo dei trasporti.

In Sardegna c'è spazio per questa trasformazione?

Qualche segnale positivo c'è. La scelta di razionalizzare la parte cantieristica del porto canale di Cagliari, realizzando un'area che in prospettiva potrà offrire servizi per un settore come i grandi yacht, apre scenari interessanti. Con la crisi del comparto industriale la Sardegna ha bisogno di iniziative come questa, in grado di attirare investimenti esteri e creare cluster specializzati. È un processo che impiegherà un po' di tempo per decollare ma va in una direzione giusta.

Riguardo il presente, come è la situazione dei traffici?

A dispetto del calo del comparto minerale e rinfuse, tradizionalmente trainante, c'è un aumento sostanziale dei prodotti petroliferi, dove il cambio del timone alla guida della raffineria Saras di Sarroch sta portando un nuovo dinamismo. Bene anche il traffico passeggeri e turistico, dove però il ruolo degli agenti è piuttosto marginale.

La crisi del Mar Rosso sta impattando sull'operatività?

La scelta di molte compagnie di trasporto di bypassare Suez si traduce nell'arrivo di petroliere più grandi. Con la circumnavigazione dell'Africa stanno tornando in auge le ULCC che sempre più spesso attraccano a Sarroch. Per quanto riguarda invece il traffico container non si registrano grandi cambiamenti. L'isola fa ancora poco movimento e gli hub terminalistici di riferimento dell'area rimangono Tangermed e Gioia Tauro. Qualcosa si muove nei collegamenti con il Nord Africa, con il servizio di Maersk e Grendi verso



Tore Plaisant

la Tunisia e forse l'Algeria. Vedremo. Personalmente, sono dispiaciuto per l'occasione mancata di fare dell'isola il punto di rilancio per la carne proveniente dal Sud America verso il Nord Africa. Purtroppo l'obiettivo non è stato centrato.

Qual è lo stato di salute degli agenti della Sardegna?

La nostra associazione è in crescita, abbracciando la quasi totalità degli agenti operanti sul territorio. Strutturalmente presenta varie specializzazioni operative – il Ro-Ro a Olbia, il petrolifero a Sarroch, i cereali a Oristano, e via dicendo – ma c'è lo sforzo comune con le Capitanerie di semplificare i servizi. La nomina di due direttori marittimi – uno a Olbia, l'altro a Cagliari – insieme all'AdSP unica sta facilitando il lavoro. Ciò che conta è muoversi nell'interesse comune.



PORTO
Ginterporto

SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ CERTIFICATO
COY
CERTICALITY
UNI EN ISO 9001:2015

Formazione professionale e finanziata
Finanza agevolata
Consulenza e informazione
Rating di legalità

Scopri i nostri corsi in FAD

- Familiarizzazione generale ai dettami del Decreto Legislativo n. 271/99
- Gestione e controllo delle acque per l'uso umano a bordo nave
- Rischio rumore e vibrazioni a bordo delle navi
- Rischio amianto a bordo delle navi
- Maritime Piracy: Security procedures
- Tecniche e metodologie della comunicazione e dell'accoglienza dei passeggeri
- Assistenza delle persone a mobilità ridotta (PMR) a bordo delle navi
- IMDG Code
- IHM e Ship Recycling
- Maritime Cyber Risk Management
- Maritime Cyber Security Officer
- HACCP
- Il codice ISM e la persona designata a terra (DPA)
- Val. dei rischi connessi all'attività di bordo e modalità di prevenzione e mitigazione
- Basic & Maritime English
- Corsi 81/08 e Privacy

www.oltremareservizi.it
www.oltremarenews.it
segreteria@oltremareservizi.it



LA SCELTA GIUSTA PER IL TUO FUTURO



Fondazione Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile Trasporti
Viale Artale Alagona, 99, 95126 Catania CT
email: segreteria@fondazioneitscatania.it
Tel.: 095 713 7228

La formazione dei marittimi ed i servizi resi alle imprese

L'attività formativa è un tassello fondamentale per il corretto funzionamento dell'industria marittima. Lavorare su una nave non rappresenta infatti solo una concreta opportunità professionale ma anche il segno tangibile di un'efficiente organizzazione del lavoro.

Tutti gli iscritti alle matricole della gente di mare sono chiamati a sostenere i corsi relativi al primo imbarco (Basic Training), insieme ai relativi refresh quinquennali e ad altri corsi specifici a seconda della tipologia di nave su cui si viene imbarcati (passeggeri, gasiere, petroliere, chimichiere ecc.). Taluni di questi corsi, per via della specificità e della complessità della loro organizzazione, presentano costi molto elevati, usualmente a carico del discente. Elemento che, in molti casi, rappresenta una barriera all'ingresso di nuovi lavoratori in un settore che, anche a causa di tale ostacolo, ha denunciato una costante carenza di personale marittimo a tutti i livelli.

Garantendo costanti collaborazioni con i principali centri di addestramento ma anche con altri partner istituzionali, la società Oltremare – Servizi Integrati per lo Shipping s.c. a r.l., ha sempre dato grande attenzione e supporto alla formazione del personale navigante, sia nell'ambito delle attività previste dalla Convenzione internazionale STCW, sia nella predisposizione e nell'erogazione di corsi addizionali relativi alle fondamentali tematiche della salute e sicurezza sul lavoro di bordo, della CyberSecurity, degli aspetti comunicativi e relazionali per l'accoglienza dei pas-

seggeri e delle PMR, oltre ad ulteriori attività riconducibili a specifiche normative e casistiche che incidono sul settore. Ulteriormente, a seguito dell'emanazione del Decreto interministeriale MIT-MEF n. 297/2023, che ha stanziato importanti risorse economiche per far fronte alle talvolta ingenti spese della formazione iniziale dei nuovi marittimi, prevedendo inoltre il loro successivo inserimento lavorativo da parte delle compagnie di navigazione,



valorizzazione e l'inserimento lavorativo dei giovani nelle carriere marittime, individuando – a beneficio di imprese e lavoratori – la possibile applicazione di misure di formazione finanziata e di finanza agevolata.

Difatti, Oltremare in qualità di soggetto attuatore partecipa a bandi interprofessionali, supportando le aziende per l'ottenimento dei contributi previsti dalla legge per la formazione del personale puntando al superamento di una impostazione troppo generalista che, in alcuni casi, limiterebbe tale opportunità. L'auspicio è quello di poter avere, da parte dei principali fondi interprofessionali attivi sul territorio nazionale, l'istituzione di specifici Avvisi, e quindi, di risorse economiche da dedicare in via esclusiva alla formazione dei lavoratori del settore dei trasporti via mare.

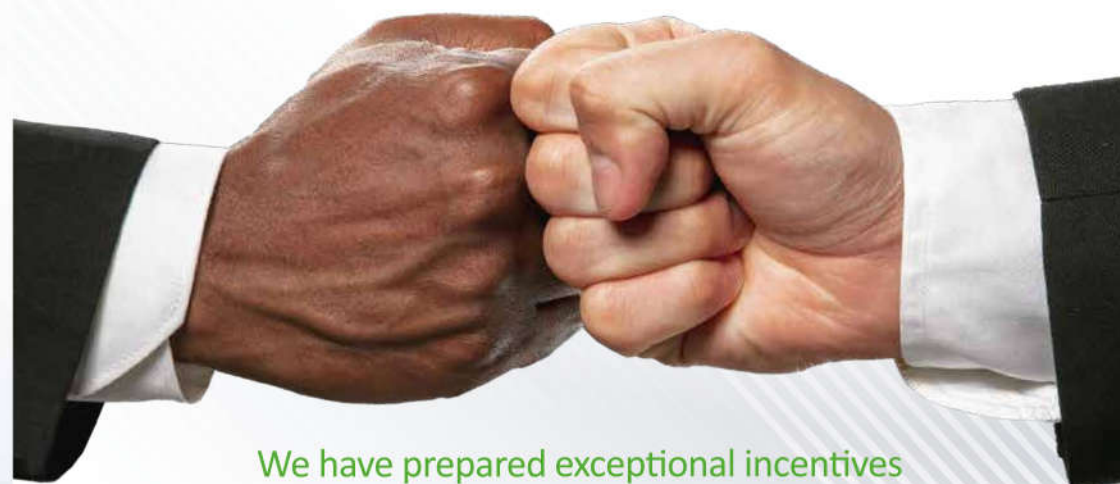
In ultimo, Oltremare sostiene l'auspicato processo di semplificazione e digitalizzazione del settore. Sotto questo profilo, guardando positivamente all'attivazione del portale del lavoro marittimo a cura del MIT, la società è al lavoro per sviluppare un'ulteriore piattaforma che sia capace di configurarsi come una vera e propria "Anagrafe digitale della Gente di Mare". Uno strumento, dunque, a beneficio sia di quei lavoratori marittimi che potranno registrarsi per "far sapere" di essere pronti e disponibili per l'imbarco, sia – dall'altro canto – al servizio delle Compagnie di Navigazione che potranno avere a propria disposizione uno strumento semplice, intuitivo e sempre aggiornato per soddisfare velocemente le proprie esigenze di personale.

L'idea intende poggiare le proprie radici sulle giovani ma già solide fondamenta dell'ulteriore attività di Oltremare, ovvero il sito "OltremareNews.it", un portale che mira a fornire informazioni puntuali e di interesse per l'intero settore dello shipping, ponendosi anche come una vetrina di promozione e di contatto per le attività portate avanti dalle diverse imprese e compagnie di navigazione, della cantieristica, dei trasporti, del turismo e delle attività connesse ai diversi livelli dell'intera catena della logistica.

Giovanni Massimiliano Consoli
Vice Segretario Generale di Assamatori e CEO di
Oltremare s.c.a.r.l.



Together we save our ocean
through a greener industry



We have prepared exceptional incentives
for Eco-friendly vessels.

Panama Ship Registry

@ShipPanama

#SteeringYourWay

CRinternational

UN BROKER INTERNAZIONALE AL SERVIZIO DELLO SHIPPING



CRinternational

Via Quantai Nuovi, 11 - 80133 Napoli
Tel: +39 081.668488 - Fax: +39 081.665963
<https://www.cambiasoriso.com/cr-international>