

**IL BILANCIO CIVILISTICO****1) La situazione patrimoniale**

La situazione patrimoniale al 31 dicembre 2011 presenta i seguenti saldi:

<b>Situazione patrimoniale</b> <i>(in migliaia di Euro)</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Immobilizzazioni nette	274.470	292.067	221.943
Attivo circolante	136.851	110.809	134.893
Ratei e risconti	-	-	-
<b>Totale Attivo</b>	<b>411.321</b>	<b>402.876</b>	<b>356.836</b>
Patrimonio Netto	159.659	159.606	159.606
Fondo TFR	2.354	2.419	2.419
Debiti	248.043	240.415	240.415
Ratei e risconti	1.265	436	436
<b>Totale Passivo</b>	<b>411.321</b>	<b>402.876</b>	<b>402.876</b>

L'Esercizio 2011 chiude con un incremento del patrimonio netto di m.€ 53 rispetto all'esercizio precedente.

Il valore complessivo delle immobilizzazioni, al netto dei relativi fondi di ammortamento, passa da m.€ 292.067 a m.€ 274.470, con una diminuzione di m.€ 17.597.

Per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali va sottolineato che l'importo esposto in bilancio (m.€ 125.551), in quanto depurato del valore delle immobilizzazioni realizzate

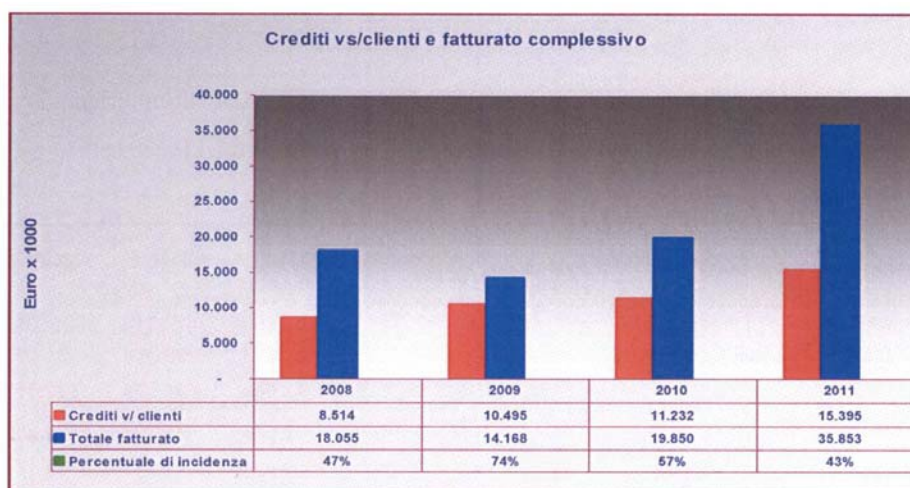
con i contributi ricevuti in conto capitale, esprime il valore dei soli investimenti autofinanziati.

Le immobilizzazioni finanziarie, per un valore complessivo di m.€ 108.061, sono date principalmente dalle partecipazioni detenute in APVInvestimenti S.p.A. (€ 65.000.000), in Venice Newport Container and Logistics Spa (€ 40.400.000), nei Consorzi C.F.L.I. (€ 30.142) e VE.MAR.S. (€ 62.000), nelle società ERF Spa (€ 99.590), AUTOVIE VENETE Spa (€ 60.794), Autostrada di Alemagna Spa (€ 32.541) e Venezia Logistics Srl (€ 92.860) e dal credito verso la compagnia di assicurazioni per la copertura del TFR del personale dipendente.

I crediti totali netti fanno registrare, rispetto all'esercizio 2010, un aumento di m.€ 24.524; di questi, quelli verso clienti, al netto del fondo svalutazione crediti (m.€ 518), ammontano a m.€ 15.395. Il grafico seguente mostra l'andamento dei "Crediti netti verso clienti" degli ultimi dieci anni, consistenza che è da ricollegare al fatturato realizzato nel medesimo periodo; l'elenco dei saldi per cliente al 31 dicembre 2011 è esposto tra gli allegati al Bilancio Civile.



Dal confronto della consistenza dei crediti nei vari anni con il fatturato del periodo di riferimento si ha il dato quale quello che si desume nel grafico che segue:



Ne consegue che a fronte dell'aumento della consistenza dei crediti, la loro incidenza sul fatturato va diminuendo per effetto delle azioni promosse per il recupero degli stessi.

I debiti passano da m.€ 240.415 a m.€ 248.043, con un incremento complessivo di m.€ 7.627.

## 2) Il conto economico

La seguente tabella riporta il risultato del conto economico dell'ultimo triennio consentendo un confronto fra i dati dell'esercizio 2011 ed i due esercizi precedenti:

<b>Conto Economico</b>	<i>(in migliaia di Euro)</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Ricavi delle vendite/prestazioni		963	916	940
Proventi Patrimoniali e diversi		41.079	33.148	31.457
<b>Totale Ricavi</b>		<b>42.042</b>	<b>34.064</b>	<b>32.397</b>
<b>Totale Costi</b>		<b>39.616</b>	<b>35.781</b>	<b>29.250</b>
Differenza (Margine Operativo)		2.426	-1.717	3.147
Ammortamenti finanziari		-	-	-
Oneri Proventi finanziari -/+		-2.292	-552	92
Oneri Proventi straordinari -/+		338	2.822	1.087
Imposte sul reddito		419	418	403
<b>Utile Netto</b>		<b>53</b>	<b>135</b>	<b>3.923</b>
<b>Cash Flow</b>		<b>19.816</b>	<b>16.025</b>	<b>15.717</b>

Rispetto al 2010 i ricavi registrano un aumento di m.€ 7.978 e i costi di gestione di m.€ 3.836. Il "Margine Operativo" passa quindi da- m.€ 1.717 a m.€ 2.426 prevalentemente per effetto dell'aumento dei ricavi da concessioni demaniali.

L'**utile netto** ammonta a m.€ 53 con una diminuzione di m.€ 82 rispetto al precedente esercizio.

## IL TRAFFICO

Nel 2011 i **traffici totali** del porto di Venezia si sono mantenuti sugli stessi livelli dell'anno precedente, registrando le stesse tonnellate merci movimentate, circa 26.3 milioni. Il **settore commerciale** ha registrato un aumento pari al 5,2%, mentre per i **settori industriale e petrolifero** si è riscontrata una diminuzione rispettivamente del 8,9% e 5,1%. Queste variazioni hanno ulteriormente modificato la composizione complessiva dei traffici per settore, con un ulteriore aumento della quota dei traffici commerciali a discapito degli altri. A fine 2011, la composizione dei traffici risulta: 51,8% commerciale (48,9% nel 2010), 10,4% (11,5% nel 2010) industriale, 37,4% petrolifero (39,6% nel 2010).

Il settore delle **rinfuse liquide**, che al proprio interno ha il settore petroli e quello dei prodotti chimici, ha fatto segnare una flessione del 6,0%, pari ad un calo di circa 720.000 t. La riduzione di traffico di questo settore è stata determinata principalmente dal calo di movimentazioni di petrolio grezzo (-1.1 milioni di tonnellate pari a -19,5%) a seguito della parziale chiusura della raffineria ENI di Porto Marghera. I traffici di prodotti petroliferi derivati, aumentati del 10,4%, pari a circa 500.000 tonnellate, hanno solo parzialmente compensato questa contrazione complessiva. Il calo delle rinfuse liquide ha pesantemente condizionato il risultato complessivo del porto, essendo questo settore l'unico che ha registrato una contrazione dei traffici. Nel dettaglio, il settore petroli, con 9.834.000 t presenta un calo del 5,4% (10.396.121 t nel 2010). L'incidenza del settore petroli sul traffico totale risulta pari al 37,3% mostrando una riduzione (-2,3%) rispetto al 2010. Anche i traffici di altre rinfuse liquide (prevalentemente prodotti chimici) fanno segnare una contrazione, con un calo di circa 155.000 tonnellate, pari a -10,1%.

Il settore delle **rinfuse solide**, che contiene i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, chimico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (questi ultimi due compresi nella categoria "altre rinfuse solide"), ha leggermente aumentato i volumi di traffico rispetto al 2010, con un aumento di circa 140.000 tonnellate, pari

a un aumento del 2.1 punti percentuali. Gli andamenti dei traffici nei vari settori sono stati molto eterogenei, con comparti merceologici fortemente in crescita (cereali e fertilizzanti, +132% e 123% rispettivamente) e altri in flessione, anche se in misura mediamente molto inferiore. Mangimi/semi oleosi e carbone hanno subito una contrazione dei volumi del 15,3% e 17,2% rispettivamente, pari a circa 237.000 e 333.000 tonnellate.

Il settore delle **merci varie** in colli ha aumentato i propri volumi di traffico del 5,6% (pari a circa 460.000 t.) rispetto al 2010, facendo registrare un aumento dell'incidenza sul traffico totale, passata dal 30,4% del 2010 al 32,4% del 2011. Questo risultato è stato determinato dalla crescita del settore container, aumentato del 17,0%, passando da 3.957.497 t. del 2010 a 4.633.648 t. del 2011, con un'incidenza sul traffico totale passata da 15,0% nel 2010 a 17,7% nel 2011. In numero di TEUs, i traffici sono passati da 394.000 del 2010 a quasi 460.000 del 2011, con un aumento di oltre quasi il 17%. I maggiori traffici del 2011 sono stati garantiti dalle navi del pool AAX operanti sulla linea diretta Far East – NAPA. Particolarmente dinamici i traffici di TEUs pieni in esportazione, aumentati di circa 35.000 unità, pari a oltre il 20%. I traffici di Ro-Ro e “merci altre” (prevalentemente prodotti siderurgici) sono diminuiti del 8,1% e del 3,1% rispettivamente, riducendo la loro quota sul totale dei traffici del porto.

Continua a crescere globalmente il **settore passeggeri**, arrivato nel 2011 a 2.239.751, con un aumento del 8,8% rispetto al 2010. L'aumento complessivo è dovuto alla continua progressione dei passeggeri croceristi (+11,1%), che nel 2011 sono stati 1.777.042, massimo storico per il porto di Venezia. La componente “traghetti” registra una flessione (-1,8%, -6.360 pax) mentre le “navi veloci” sono aumentate del 9,0% (-9.308 pax).

## Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri

ANNO PERIODO	2010			2011			Differenza	
	Gennaio - Dicembre			Gennaio - Dicembre				
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>Totale Tonellate</b>	<b>21.361.999</b>	<b>5.027.759</b>	<b>26.389.758</b>	<b>21.424.195</b>	<b>4.897.506</b>	<b>26.321.701</b>	<b>-68.057</b>	<b>-0,3</b>
<b>Rinfuse Liquide</b>	<b>10.869.839</b>	<b>1.059.008</b>	<b>11.928.847</b>	<b>10.482.571</b>	<b>728.242</b>	<b>11.210.813</b>	<b>-718.034</b>	<b>-6,0</b>
Petrolio grezzo	5.485.443	0	5.485.443	4.411.577	0	4.411.577	-1.073.866	-19,5
Prodotti raffinati	4.222.667	688.011	4.910.678	5.019.093	402.918	5.422.011	511.333	10,4
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide	1.161.729	370.997	1.532.726	1.051.901	325.324	1.377.225	-155.501	-10,1
<b>Rinfuse Solide</b>	<b>6.213.794</b>	<b>211.909</b>	<b>6.425.703</b>	<b>6.480.125</b>	<b>128.230</b>	<b>6.608.355</b>	<b>182.652</b>	<b>2,8</b>
Cereali	248.483	53.647	302.130	674.703	25.861	700.564	398.434	131,8
Mangimi/semi oleosi	1.533.880	15.675	1.549.555	1.325.565	29.591	1.355.156	-194.399	-12,5
Carbone	1.937.803	0	1.937.803	1.604.000	0	1.604.000	-333.803	-17,2
Minerali/cascami	618.022	0	618.022	566.732	6.362	573.094	-44.928	-7,2
Fertilizzanti	9.156	0	9.156	20.487	0	20.487	11.331	123,7
Altre rinfuse solide	1.866.450	142.587	2.009.037	2.288.638	66.416	2.355.054	346.017	17,2
<b>Merci varie in colli</b>	<b>4.278.366</b>	<b>3.756.842</b>	<b>8.035.208</b>	<b>4.461.499</b>	<b>4.041.034</b>	<b>8.502.533</b>	<b>467.325</b>	<b>5,8</b>
Contentori	1.550.691	2.406.806	3.957.497	1.775.354	2.867.862	4.643.218	685.719	17,3
Rotolo	807.140	979.658	1.786.798	762.072	878.589	1.640.661	-146.137	-8,1
Altre merci varie	1.920.535	370.378	2.290.913	1.924.073	294.583	2.218.656	-72.257	-3,1
<b>INFORMAZIONI</b>								
Numero navi			4.189			4.142	-47	-1,1
Numero passeggeri			2.058.815			2.239.751	180.936	8,8
di cui crocieristi			1.599.054			1.777.073	178.019	11,1
<b>Numero contenitori</b>	<b>135.787</b>	<b>122.386</b>	<b>258.173</b>	<b>154.207</b>	<b>143.002</b>	<b>297.209</b>	<b>39.036</b>	<b>15,1</b>
di cui vuoti	58.579	8.873	67.452	69.351	8.520	77.871	10.419	15,4
di cui pieni	77.208	113.513	190.721	84.856	134.482	219.338	28.617	15,0
<b>Numero contenitori/TEU</b>	<b>207.419</b>	<b>186.494</b>	<b>393.913</b>	<b>238.609</b>	<b>219.754</b>	<b>458.363</b>	<b>64.450</b>	<b>16,4</b>
di cui vuoti	95.291	13.267	108.558	116.145	11.259	127.404	18.846	17,3
di cui pieni	112.128	173.227	285.355	122.464	208.495	330.959	45.604	15,9

**FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati fatti di rilievo in grado di incidere o alterare il dato consuntivo esposto o di inficiare la rappresentazione svolta.

Si rammenta che continua l'attività di promozione e sviluppo del porto nell'ottica del rafforzamento e contrasto della crisi economica in atto.

In questo senso è stata approvata la seconda revisione del quarto POT 2008-2011 (approvato dal Comitato Portuale il 24.2.2011) e l'azione sta proseguendo secondo le linee guida fissate.

Rimane un poderoso impegno della struttura nei progetti di rilancio e consolidamento a medio-lungo termine tra cui si citano gli escavi, l'adeguamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria, l'allargamento del porto in aree dismesse (ex area Montefibre) e il progetto del Porto d'Altura.

In particolare il progetto di Porto d'Altura sta proseguendo il proprio iter come opera da realizzare con finanza di progetto, riconosciuto di rilevanza primaria in quanto inserito tra gli interventi di infrastrutturazione prioritaria livello nazionale.

Sta riscuotendo grande interesse tra gli operatori mondiali e grandi investitori sia per le potenzialità sia per il carattere innovativo complessivo.

La finalizzazione degli studi per fissare gli aspetti economici di business plan, legali e tecnico sono possibili grazie ai fondi europei provenienti dai progetti EMPIRIC e INWAPO e ci si augura anche dal programma TEN-T.

Continua infine l'attività dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico – NAPA, tra le autorità portuali di Trieste, Venezia, Ravenna, Luka Koper e Rijeka con l'obiettivo strategico di promuovere sui mercati oltre Suez la valenza del North Adriatic Port Gateway.



**CONCLUSIONE**

Il rendiconto che viene sottoposto all'approvazione del Comitato Portuale mette in evidenza gli effetti di una gestione che, nella sua parte ordinaria, è in grado di assicurare, attraverso l'avanzo di parte corrente, un notevole flusso di finanziamenti.

Rimane comunque elevato il fabbisogno finanziario del Porto per le opere di grande infrastrutturazione e per l'acquisizione di quelle aree in via di dismissione da destinare ad attività portuali che il buon andamento della parte corrente da sola non può coprire. A tal fine viene monitorata e costantemente verificata la compatibilità degli impegni assunti con le risorse di bilancio sia nel breve che nel medio-lungo termine, estendendo detto monitoraggio, ove ritenuto necessario o utile, anche alle partecipazioni detenute.

Una particolare attenzione va posta alla problematica degli escavi, una leva importante per assicurare competitività ed attrattività allo scalo veneziano. Mantenere i fondali richiede ingenti e continui investimenti sia di approfondimenti sia di mantenimento attraverso specifiche opere di protezione delle profondità raggiunte.

Le prossime sfide saranno anche in questa direzione tentando di conciliare crescita e salvaguardia con specifiche opere di tipo conservativo.

Gli sforzi indicati trovano nella domanda del territorio retroportuale e nelle sue potenzialità anche di crescita la prima risposta.

Si auspica e si cerca di far sì che dette circostanze e le potenzialità dello scalo veneziano rimangano all'attenzione del Ministero e degli organi di Governo per l'adozione dei necessari provvedimenti anche straordinari e per il completamento dell'autonomia finanziaria oggi ancora parziale.

Il saldo del conto di Cassa risulta adeguato all'andamento della gestione finanziaria ed alle scelte effettuate in tema di utilizzo delle risorse finanziarie derivanti da mutui.

Dal punto di vista patrimoniale i dati di bilancio evidenziano un aumento del patrimonio netto di circa m.€ 135 collegato ad un risultato economico che si riduce di m.€ 3.788 rispetto al 2009.

L'andamento del risultato economico evidenzia il buono stato di salute dei conti, infatti è ancora positivo malgrado che, per effetto dell'autonomia finanziaria, l'Ente operi ormai pressoché integralmente nell'autofinanziamento, condizione che si traduce nello scarico di ammortamenti a fronte delle opere via via realizzate. In questo senso si vorranno leggere i relativi dati esposti.

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno collaborato per raggiungere i risultati conseguiti ed in particolare tutto il personale, per l'impegno profuso e per la professionalità dimostrata, le istituzioni pubbliche, i componenti del Comitato Portuale, del Collegio dei Revisori dei Conti, della Commissione Consultiva e le Organizzazioni Sindacali per il loro contributo di competenza e di esperienza.

\* \* \*

Nel corso dell'esercizio 2012 scadrà il mandato del sottoscritto e del Segretario Generale, un periodo di 4 anni ricco di sfide e di progettualità. Per questo gli usuali ringraziamenti verso tutti coloro i quali hanno collaborato e partecipato sono più forti e sentiti.

**IL PRESIDENTE**

**Prof. Paolo Costa**

## ***Commenti delle Direzioni***

PAGINA BIANCA

**STAFF DEL SEGRETARIO****NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE**

Nel corso 2011 l'attività promozionale è stata particolarmente serrata nel filone delle iniziative condotte sui mercati esteri, guidate dall'obiettivo di cogliere alcune opportunità di riposizionamento del porto:

- l'attivazione di nuovi servizi sia nel Mediterraneo che verso il Far East;
- l'approssimarsi della realizzazione di un nuovo Terminal per le Autostrade del Mare, struttura che per spazi e funzionalità non avrà pari nel Mediterraneo;
- il consolidamento di alcune relazioni istituzionali intessute negli anni con i nuovi mercati di riferimento come India, Brasile, ma anche Corea e Cina, dal lato mare, la Baviera, l'Austria e i mercati lungo il Corridoio AB, dal lato terra.

Le azioni sono tutte state orientate al raggiungimento di un risultato concreto a beneficio degli operatori, coinvolti nelle iniziative sia in fase di analisi, sia di realizzazione, sia di follow up.

Anche nel campo della promozione istituzionale - declinata poi secondo gli obiettivi target di Porto Aperto, Porto Etico, Porto Sicuro, Porto Verde – si sono valorizzate al massimo le occasioni presentatesi di veicolare i messaggi nell'ambito di eventi di rilievo internazionale.

Grazie anche al rafforzamento e alla specializzazione delle risorse della struttura dedicata a sviluppare il compito affidato dalla legge istitutiva, sempre più indispensabile in un quadro di accesa competizione internazionale, si sono portate a termine circa 70 iniziative, pur con un budget contenuto per effetto dei limiti imposti dalle normative vigenti in materia,

stimolando così anche l'attivazione di azioni a favore dell'individuazione di partner e sponsor.

**Riguardo alle azioni sui mercati esteri**, si è lavorato parallelamente sul fronte istituzionale e sul fronte promozionale per creare occasioni di contatto sia con potenziali clienti che con autorità competenti in materia di shipping che potessero agevolare lo start up di nuove iniziative con Venezia o il rafforzamento di servizi recentemente attivati.

Sul lato mare, in particolare, nel **bacino del Mediterraneo** gli sforzi si sono concentrati su Nord Africa e Medio Oriente, selezionando come prioritari Egitto, Siria e Turchia e raggiungendo risultati in termini di conoscenza dell'offerta di Venezia da parte dei potenziali clienti e in termini di favore delle istituzioni straniere verso l'apertura di nuove linee.

Per Paesi:

#### **TURCHIA:**

Paese target in quanto domina il mercato dei traghetti del Medio Oriente, considerato che l'89% dell'import-export della Turchia viaggia via mare e la competitività del trasporto turco si fonda sulla capacità di integrare la catena logistica. Rispetto a tale mercato, la proposta di Venezia di un terminal dedicato alle AdM pronto da giugno 2013 risulta interessante. Dunque si è operato, da un lato, con una serie di indagini anche sul campo per individuare i potenziali clienti e operatori interessati alla proposta di una nuova infrastruttura, sia con l'avvio di relazioni istituzionali che potessero supportare lo sviluppo di nuovo traffico via traghetto.

#### **Principali iniziative:**

**gennaio, Istanbul** - missione di scouting per prendere contatto istituzionale con Ambasciata italiana in Turchia, ICE Turchia e Istituzioni Turche del settore;

**marzo, Istanbul** - evento di presentazione del nuovo terminal delle Autostrade del Mare, alla presenza del Sottosegretario turco agli Affari Esteri, del Direttore generale dello Shipping del Governo turco, dell'Ambasciatore Italiano in Turchia e alla presenza di 150 operatori.

Nell'iniziativa sono stati coinvolti sia l'operatore che realizzerà e gestirà il terminal di Fusina, sia il rappresentante degli spedizionieri del veneziano, in modo da favorire la prosecuzione delle azioni di follow up da parte dei privati;

**azioni di supporto agli operatori del porto per follow up:** messa in contatto degli operatori (su richiesta) con le istituzioni turche in materia di shipping e con il sistema camerale di Istanbul e Mersin, oltre che con l'Ambasciata e il Consolato Generale.

#### **EGITTO:**

A seguito dell'accordo con il porto di Alessandria d'Egitto (2009) e dell'attivazione di una nuova linea ro-pax (oggi sospesa per effetto dell'instabilità nordafricana), in attesa che la situazione nord-africana torni alla normalità, si è continuato a proporre l'offerta attuale e prossima futura di Venezia a servizio dei traghetti e del traffico green nei tavoli bilaterali, inserendo Venezia e i suoi operatori nella lista delle prime aziende italiane da coinvolgere nel rilancio dei traffici con questo mercato.

#### **Principali iniziative:**

**gennaio, Roma** – partecipazione al tavolo intergovernativo propedeutico al vertice Italo-egiziano di Luxor (febbraio, poi annullata per motivi di sicurezza);

**maggio, Roma** – partecipazione al tavolo intergovernativo propedeutico alla missione del sistema Italia in Egitto (luglio, poi annullata per motivi di sicurezza);

**settembre, Venezia** – partenza del Rally dei Faraoni – per la seconda volta Venezia vince la partenza dei veicoli che parteciperanno al Rally dei Faraoni, valorizzando la sua posizione di terminal delle Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale;

**ottobre, Venezia** – inaugurazione della mostra “Venezia e l'Egitto” – di cui l'Autorità Portuale è ideatore e membro del comitato promotore che annovera le più alte istituzioni dei due Paesi; esposizione volta a ricordare come i rapporti di Venezia con il Mediterraneo, e l'Egitto in particolare, siano sempre stati motore di progresso culturale ed economico: oggi si sta operando affinché continui ad essere così.

**SIRIA**

rispetto allo sforzo istituzionale condotto negli ultimi due anni per sviluppare il traffico del porto di Venezia con la Siria, sfociato dapprima in un accordo con il porto di Tartous e poi con l'attivazione di una linea ro-pax, purtroppo sospesa a seguito della crisi del Paese, si è comunque continuato a valorizzare ogni occasione di relazione con questo mercato. Esempio ne sia l'incontro una delegazione di ufficiali delle dogane siriane, guidata dal Capo Settore Dogane del Programma di Sostegno al Commercio finanziato dall'UE in cui si è promosso un confronto sui caratteri della portualità nei due diversi contesti, sull'operatività nel contrasto al contrabbando e il risk management in frontiera, alla presenza delle principali istituzioni che regolano l'operatività nel nostro scalo veneziano.

**Rispetto all'area asiatica**, tenuto conto dei tassi di crescita a doppia cifra e del volume dei container scambiati intra-Asia, nonché dell'appartenenza a quest'area di buona parte dei players della logistica mondiale, si sono sfruttate tutte le opportunità che si sono presentate per promuovere l'offerta del porto di Venezia inserita, a questo livello, anche nel contesto del NAPA.

Per Paesi:

**INDIA:**

la tessitura paziente di rapporti di partnership con le più importanti istituzioni indiane nel campo dello shipping è culminata in un incontro con il Ministro Federale dello Shipping nel 2011, in un accordo con il porto di JNPT (primo porto indiano nel settore container) nel 2011 e all'apertura della negoziazione di un accordo con porto di Chennai. Tali risultati sul fronte istituzionale sono stati utili a promuovere la conoscenza dell'offerta alto adriatica non solo presso le istituzioni indiane, ma anche presso gli operatori logistici, come la compagnia