



SOGE.CO S.A.
INTERNATIONAL



Vendita e Noleggio Container Nuovi e Usati
web@sogeco.it



SOGE.CO S.A.
INTERNATIONAL

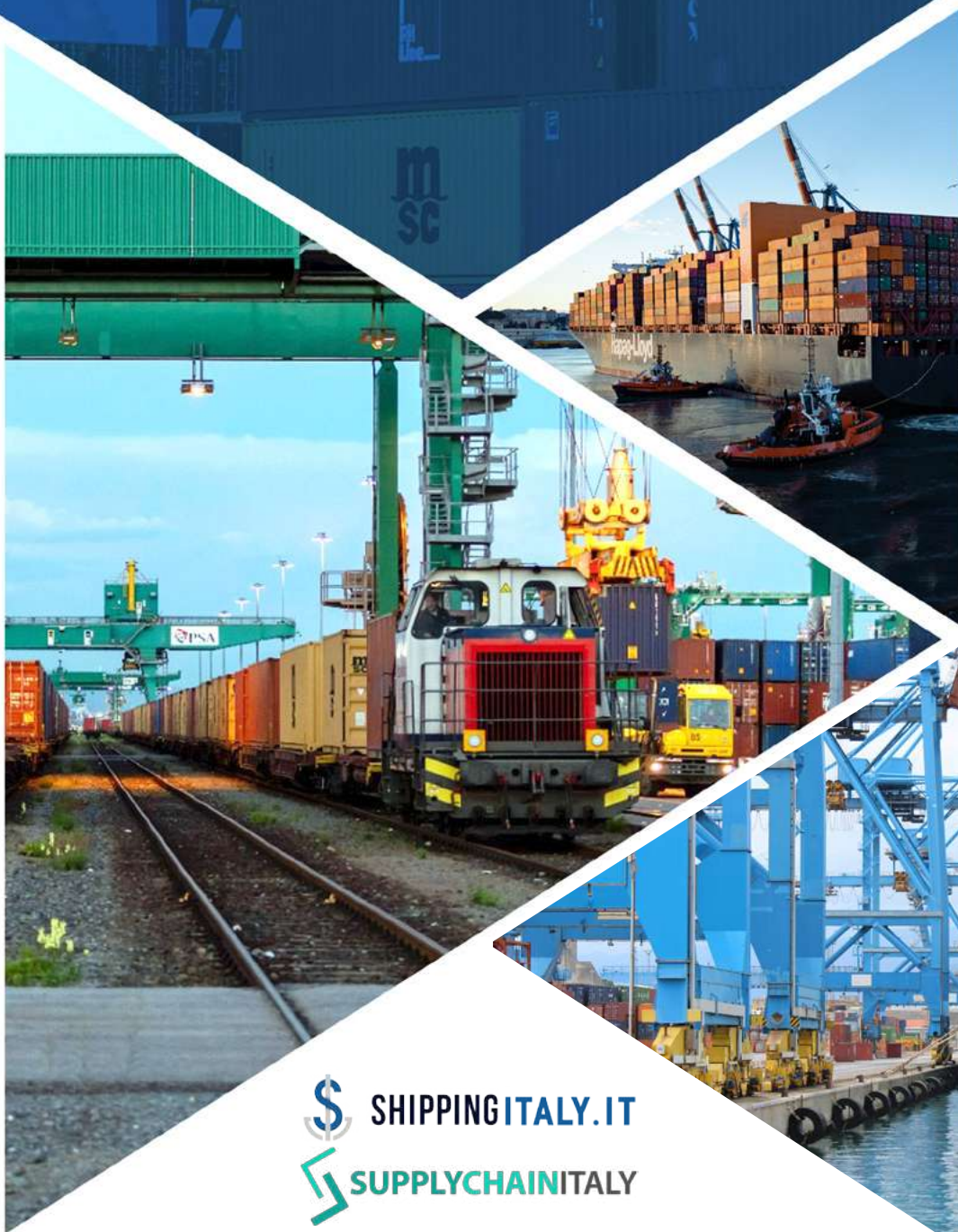


Vendita e Noleggio Container Nuovi e Usati
web@sogeco.it

EDIZIONE 2022

CONTAINER ITALY

PDF
interattivo 





1. "LA LOGISTICA DEI CONTAINER È DIVENTATA ESSENZIALMENTE UN PRODOTTO DELLA DIGITALIZZAZIONE"	PAG. 5
2. ITALIA 14ESIMA AL MONDO PER CONNESSIONI GLOBALI DI LINEE CONTAINER	PAG. 7
3. "NUOVISSIMO SERVIZIO IN PARTENZA DALL'ITALIA A NOVEMBRE"	PAG. 8
4. "NEL MEDITERRANEO CONDIZIONI DI MERCATO PARTICOLARMENTE SFIDANTI"	PAG. 10
5. COMPAGNIE CONTAINER ATTIVE IN ITALIA: COME SONO CAMBIATE LE QUOTE DI MERCATO DAL 2017	PAG. 12
6. LA FLOTTA ITALIANA CONTAINER GUADAGNA UNA POSIZIONE NELLA CLASSIFICA MONDIALE	PAG. 14
7. "INVESTIAMO A STOCCARDA E PREPARIAMO RINCARI PER L'ENERGIA"	PAG. 16
8. "I TERMINAL INDIPENDENTI HANNO MAGGIORE APPEAL SUI CLIENTI"	PAG. 18
9. "NEL 2022 VOLUMI SUPERIORI RISPETTO AI BUDGET"	PAG. 20
10. "A TRIESTE CI ASPETTIAMO DI VEDERE A BREVE NAVI DA ALMENO 18.000 TEU"	PAG. 23
11. TERMINAL CONTAINER: IN ITALIA IN ARRIVO NUOVA CAPACITÀ PORTUALE PER OLTRE 5 MILIONI DI TEU	PAG. 25
12. "CAGLIARI È TORNATA HUB PER IL TRANSHIPMENT PER ORA DI CONTAINER VUOTI"	PAG. 29
13. IN ATTESA DELL'AMPLIAMENTO, INVESTIMENTI SU MEZZI DI SOLLEVAMENTO GREEN	PAG. 30
14. "DWELL TIME DEI CONTAINER CRESCIUTO DEL 43%, SERVE NUOVO PARADIGMA NEI PORTI"	PAG. 32
15. AL TERMINAL SAN GIORGIO DI GENOVA ENTRATO IN FUNZIONE UN GATE COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO	PAG. 33
16. SPINELLI: "L'AFFARE CON HAPAG NELL'INTERESSE DEI MIEI COLLABORATORI. ALTRI DUE GRUPPI ERANO INTERESSATI"	PAG. 34
17. BOZZO (MSC) NON CREA FALSE ILLUSIONI: "CONGESTIONE NEI CONTAINER PERDURERÀ TUTTO L'ANNO"	PAG. 34
18. NOCENTINI (SAVINO DEL BENE): "TRE O QUATTRO ACQUISIZIONI IN ARRIVO. PUNTIAMO SULL'EUROPA"	PAG. 34
19. SPEDIZIONIERI: LA RICETTA DI BIAGIO BRUNI PER RESISTERE E CRESCERE SUL MERCATO	PAG. 34
20. "PRIMO E ULTIMO MIGLIO SARANNO SEMPRE A CARICO DEI CAMION"	PAG. 35
21. UNA APP PER L'AUTOTRASPORTO DI CONTAINER PER TRASFORMARE IL CAMION IN UNO SMART OFFICE	PAG. 36
22. AUTOTRASPORTO CONTAINER, QUANTO BRUCIA IL FUOCO SOTTO LA CENERE?	PAG. 38
23. LUNGO I BINARI DEI CONTAINER	PAG. 39
24. HAPAG LLOYD È IL QUARTO CARRIER CHE SBARCA SULLE BANCHINE ITALIANE	PAG. 41
25. VARATA PER MSC LA PORTACONTAINER DEI RECORD	PAG. 44
26. PER MAERSK SARÀ ALMENO DI 170 EURO PER CONTAINER L'EXTRACOSTO DERIVANTE DALL'EMISSION TRADING SCHEME	PAG. 45

CONTAINERITALY è il nuovo inserto di **SHIPPING ITALY** e **SUPPLY CHAIN ITALY** dedicato al mercato del trasporto di carichi containerizzati in, da e per l'Italia. Al suo interno analisi, approfondimenti e interviste sui trend di mercato attuali e sulle prospettive di crescita per la domanda e per l'offerta di trasporto e di capacità portuale. A fronte di importanti investimenti in nuove opere infrastrutturali i numeri dei traffici dicono che in Italia sta crescendo in maniera netta il transhipment (a Gioia Tauro) mentre nel resto degli scali gli imbarchi e sbarchi di carichi containerizzati risultano sostanzialmente stabili o solo in modesta crescita.

Le statistiche di Assoportri mostrano come nella prima metà del 2022 siano state 62.943.654 le tonnellate di merci in container imbarcate e sbarcate negli scali marittimi della Penisola, una quantità in crescita del +8,4% se comparata con la prima metà del 2021 e addirittura un +13,3% rispetto ai primi sei mesi del 2020.

Guardando ai Teu movimentati, il totale al 30 giugno scorso era di 5.925.958 di unità, ovvero il 7% in più rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno e un +11,6% rispetto al primo semestre del 2020.

Per ciò che riguarda il 'traffico hinterland' (import - export) i primi sei mesi del 2022 hanno mostrato un andamento in incremento del 4,2% rispetto allo stesso periodo del 2021, che diventa un +7,3% rispetto i dati del 2019. Il traffico gateway è stato di 3.776.717 e quello in trasbordo pari a 2.127.933 Teu.

A crescere di più è proprio il mercato il transhipment perché i trasbordi di container (grazie al traino di Gioia Tauro) sono cresciuti del 11,4% rispetto al 2021 e addirittura del +23,3% rispetto ai dati del 2019 quando il terminalista Medcenter Container Terminal (nel frattempo passato interamente a Msc era ancora in rampa di (ri)lancio.

L'analisi del primo semestre per i singoli porti mostra come l'hub portuale calabrese al 30 giugno 2022 avesse movimentato 1.692.937 Teu, come detto in netta crescita rispetto a 1.152.016 de primi sei mesi del 2019 a 1.444.542 del 2021. Cresce, anche se di poco, Vado Gateway a Vado Ligure salendo dai 110.076 Teu dei primi sei mesi del 2021 ai 122.720 raggiunti al 30 giugno scorso, così come il Mdc Terminal di Marina di Carrara con 50.319 Teu nei primi sei mesi del 2022 rispetto ai 49.14 di dodici mesi prima, e il porto di Napoli che dai 326.382 Teu dei primi sei mesi nel 2021 è salita a 352.153 Teu. Più marcata la progressione del traffico container a Ravenna (da 109.213 a 123.111 Teu al 30 giugno 2022/2021), a Cagliari (da 50.957 a 69.696 Teu dal 1 gennaio 2022 rispetto a un anno prima), a Venezia (da 255.761 a 290.110 Teu) e a Taranto (da 3.883 a 21.308 Teu). Sostanzialmente stabili i container imbarcati e sbarcati nella prima metà del 2022 a Catania (27.398 Teu), Palermo (6.786 Teu), Civitavecchia (63.582 Teu), Livorno (389.831 Teu) e Ancona (81.17 Teu). Quest'anno perdono leggermente terreno i porti liguri di Genova con 1.301.231 Teu, La Spezia 675.203 Teu e Salerno con 183.705 Teu movimentati al 30 giugno scorso.

Buona lettura!



Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Autontà di Sistema Portuale	gen-giu				Confronti				
	2019	2020	2021	2022	2019/2020	2019/2021	2019/2022	2020/2021	2020/2021
Mar Ligure Occidentale	1.355.948	1.213.189	1.434.114	1.423.951	-10,5%	5,8%	5,0%	18,2%	-0,7%
Genova	1.327.804	1.144.555	1.324.038	1.301.231	-13,8%	-0,3%	-2,0%	15,7%	-1,7%
Savona - Vado	28.144	68.634	110.076	122.720	143,9%	291,1%	336,0%	60,4%	11,5%
Mar Ligure Orientale	758.890	591.704	751.778	725.522	-22,0%	-0,9%	-4,4%	27,1%	-3,5%
La Spezia	722.178	550.667	702.664	675.203	-23,7%	-2,7%	-6,5%	27,6%	-3,9%
Marina di Carrara	36.712	41.037	49.114	50.319	11,8%	33,8%	37,1%	19,7%	2,5%
Mar Tirreno Settentrionale	407.611	372.344	380.613	389.857	-8,7%	-6,6%	-4,4%	2,2%	2,4%
Livorno	407.611	372.344	380.613	389.831	-8,7%	-6,6%	-4,4%	2,2%	2,4%
Piombino	-	-	-	26	-	-	-	-	-
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mar Tirreno Centro Settentrionale	62.652	53.582	48.353	63.582	-14,5%	-22,8%	1,5%	-9,8%	31,5%
Civitavecchia	62.652	53.582	48.353	63.582	-14,5%	-22,8%	1,5%	-9,8%	31,5%
Fiumicino	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaeta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mar Tirreno Centrale	545.663	517.274	536.207	535.858	-5,2%	-1,7%	-1,8%	3,7%	-0,1%
Napoli	338.226	323.245	326.382	352.153	-4,4%	-3,5%	4,1%	1,0%	7,9%
Salerno	207.437	194.029	209.825	183.705	-6,5%	1,2%	-11,4%	8,1%	-12,4%
Castellammare di Stabia	-	-	-	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
Mari Tirreno Meridionale e Ionio	1.152.016	1.597.863	1.444.542	1.692.937	38,7%	25,4%	47,0%	-9,6%	17,2%
Gioia Tauro	1.152.016	1.597.863	1.444.542	1.692.937	38,7%	25,4%	47,0%	-9,6%	17,2%
Crotone	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Congliano Calabro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Taureana di Palmi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vibo Valentia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stretto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Messina-Tremestieri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Milazzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villa San Giovanni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mar Ionio	-	-	3.883	21.308	-	-	-	-	448,8%
Taranto	-	-	3.883	21.308	-	-	-	-	448,8%
Mare Adriatico Meridionale	40.932	33.962	34.984	35.797	-17,0%	-14,5%	-12,5%	3,0%	2,3%
Bari	40.832	33.947	34.984	35.414	-16,9%	-14,3%	-13,3%	3,1%	1,2%
Bridisi	100	-	-	363	-100,0%	-100,0%	263,0%	-	-
Manfredonia	-	15	-	-	-	-	-	-100,0%	-
Barietta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Monopoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mare Adriatico Centrale	82.853	77.488	76.275	81.117	-6,5%	-7,9%	-2,1%	-1,6%	6,3%
Ancona-Falconara	82.853	77.488	76.275	81.117	-6,5%	-7,9%	-2,1%	-1,6%	6,3%
Pescara	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesaro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
San Benedetto del Tronto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ortona	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mare Adriatico Centro Settentrionale	109.974	99.171	109.213	123.111	-9,8%	-0,7%	11,9%	10,1%	12,7%
Ravenna	109.974	99.171	109.213	123.111	-9,8%	-0,7%	11,9%	10,1%	12,7%
Mare Adriatico Settentrionale	303.805	264.532	255.798	290.146	-12,9%	-15,8%	-4,5%	-3,3%	13,4%
Venezia	303.801	264.517	255.761	290.110	-12,9%	-15,8%	-4,5%	-3,3%	13,4%
Chioggia	4	15	37	36	275,0%	825,0%	800,0%	146,7%	-2,7%
Mare Adriatico Orientale	391.444	376.555	368.168	432.786	-3,8%	-5,9%	10,6%	-2,2%	17,6%
Trieste	391.068	376.249	367.634	431.454	-3,8%	-6,0%	10,3%	-2,3%	17,4%
Monfalcone	376	306	534	1.332	-18,6%	42,0%	254,3%	74,5%	149,4%
Mare di Sicilia Occidentale	12.692	10.805	12.351	12.892	-14,9%	-2,7%	1,6%	14,3%	4,4%
Palermo	7.261	6.461	6.773	6.786	-11,0%	-6,7%	-6,5%	4,8%	0,2%
Termini Imerese	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto Empedocle	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trapani	5.431	4.344	5.578	6.106	-20,0%	2,7%	12,4%	28,4%	9,5%
Mare di Sicilia Orientale	30.735	30.601	30.140	27.398	-0,4%	-1,9%	-10,9%	-1,5%	-9,1%
Catania	30.735	30.601	30.140	27.398	-0,4%	-1,9%	-10,9%	-1,5%	-9,1%
Augusta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mare di Sardegna	53.001	33.095	50.957	69.696	-37,6%	-3,9%	31,5%	54,0%	36,8%
Cagliari-Samosè	53.001	33.095	50.957	69.696	-37,6%	-3,9%	31,5%	54,0%	36,8%
Olbia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto Torres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Golfo Aranci	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Onstano	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portoscuso-Portovesme	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santa Teresa di Gallura	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbatax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	5.308.216	5.272.165	5.537.376	5.925.958	-0,7%	4,3%	11,6%	5,0%	7,0%

*presidente
Bic - Bureau
International
des Containers e
segretario generale
del Centro
Internazionale
Studi Container
(Cisco)

“LA LOGISTICA DEI CONTAINER È DIVENTATA ESSENZIALMENTE UN PRODOTTO DELLA DIGITALIZZAZIONE”

Tre articoli comparsi recentemente sulla stampa hanno portato all'attenzione del grande pubblico le attese sulla digitalizzazione e i conseguenti effetti sulla gestione dei porti e dei container.

La prima notizia, date le modalità di comunicazione, è stata di interesse generale: il passaggio del 49% delle quote di Spinelli nelle mani di Hapag Lloyd, un vettore marittimo internazionale che da decenni ha una sua rappresentanza a Genova. I modi sornioni del commendatore Spinelli ci hanno rassicurato sulla sua decisione, ben medita-

ta, di chiudere un accordo che darà accesso a un suo cliente alla struttura di trasporto stradale e ferroviario, a vari terminal portuali e alla rete di deposito container italiani dell'operatore logistico in una presumibile verticalizzazione del controllo.

La seconda notizia, di carattere più tecnico, ha riferito l'intenzione di Hapag-Lloyd di dotare tutta la flotta container (1.300.000 unità) con dispositivi di tracciamento digitale, veri e propri computer in grado di dialogare fra di loro in modalità radio o bluetooth, essere interrogati e rispondere alle più svariate do-

mande in base alle varie sonde e sensori di cui sono dotati.

La terza e più recente è stata la notizia dell'investimento di 1 miliardo di dollari, sempre da parte di Hapag Lloyd, per acquistare una catena di terminal marittimi che coprono il continente americano, nord, centro e sud. Da aggiungersi agli analoghi investimenti europei e africani.

Che cosa lega fra di loro queste notizie è il fattore container, la cui logistica è diventata essenzialmente un prodotto della digitalizzazione, intesa come identificazione immediata della disponibilità dei container vuoti e pieni, gestiti da elaboratori, sulla base della loro rilevazione geomatica.

Abbiamo vissuto in questo ultimo anno le notizie relative a porti congestionati e navi impossibilitate a ormeggiare e costrette a lunghe code prima di operare, con risultati drammatici per la catena di approvvigionamento: come consumatori eravamo oramai abituati da anni al “just in time” senza quindi giacenze a magazzino ma con una logica di magazzino in movimento.

La soluzione al problema evidenziatosi in maniera così eclatante consiste quindi, secondo i vettori marittimi (in questo caso Hapag Lloyd) nell'ottimizzare gli stock dei container in tutta la filiera multimodale per rendere la catena della supply chain più resiliente e indipendente dai colli di bottiglia.

Non rimane che attendere per vedere se i frutti della digitalizzazione e di questi investimenti miliardari saranno quelli sperati. ■





salerno
containerterminal

*To be competitive
in the world, always take a
shipping service calling at
Salerno Container Terminal*



**Container Terminal
Division**



**General Cargo
Division**



**Ro-Ro
Division**



www.salernocontainerterminal.com

Dopo la progressione registrata nel 2020, resta sostanzialmente stabile il punteggio attribuito alla Penisola da Unctad con il suo Liner Shipping Connectivity Index

ITALIA 14ESIMA AL MONDO PER CONNESSIONI GLOBALI DI LINEE CONTAINER

Alla fine del secondo trimestre 2022, l'Italia era (come il precedente) ancora al 14esimo posto della classifica dei paesi più interconnessi al mondo da linee di trasporto marittimo di container. A sancirlo il Liner Shipping Connectivity Index elaborato dall'Unctad – la Conferenza Onu per il Commercio e lo Sviluppo – che, attribuendole un punteggio di 75,5, l'ha collocata dopo il Vietnam (79,2) e prima degli Emirati Arabi Uniti (75,1).

L'indice, va ricordato, ha fatto il suo debutto nel 2006 e attualmente è calcolato sulla base di sei parametri: il numero di paesi al quale quello in esame è collegato direttamente, senza transshipment; il numero di toccate navi programmate ogni settimana; la capacità dislocata ogni anno in Teu; il numero di servizi di linea regolari da e per il paese; il numero di compagnie che lo includono nei propri collegamenti; la capacità media in

Teu impiegate dai servizi che utilizzano le unità più grandi. Per un raffronto, va anche considerato che 100 erano stati i punti attribuiti alla Cina, in qualità di paese più interconnesso via mare a livello globale, al momento dell'avvio delle rilevazioni nel 2006, e che in quell'occasione l'Italia ne aveva ottenuti 57,15.

Fatte queste osservazioni, anche dall'analisi dello storico dell'indice si possono notare alcuni elementi interessanti. Il primo è che l'Italia, in questa ultima rilevazione, ha perso leggermente quota rispetto a un anno prima, considerando che negli ultimi trimestri il punteggio ottenuto era stato, nell'ordine, di 76,1, 76,3 e di 76,2 (alla fine del secondo trimestre 2021 questo era invece di 75,1). Si tratta comunque di variazioni poco significative, che non scalfiscono il balzo in avanti registrato nel corso del 2020, quando – a cavallo tra il primo e il secondo trimestre, ovvero allo scoppio della pandemia – la

Penisola aveva incrementato i livelli dell'indice, prima di allora quasi sempre sotto i 70 punti e dopo quel momento, e fino a oggi, invece sempre superiore ai 75.

Passando a osservare la classifica generale, questa vede come sempre in prima posizione la Cina, ora con il massimo di sempre di 172,3 punti. Invariate anche le posizioni successive, a partire dalla Corea del Sud (11,2), Singapore (110), Malesia (99) e Stati Uniti (che con 96,9 punti registrano però con una significativa perdita rispetto al trimestre precedente in cui il punteggio era stato di 102,8).

Interessante anche l'analisi delle connessioni container 'bilaterali', anche se in questo caso gli indici dell'Unctad sono fermi al primo trimestre del 2021. Il calcolo delle relazioni tra un paese A e B, spiega Unctad, tiene conto di cinque fattori, ovvero il numero di trasbordi necessari per andare dal primo al secondo; il numero di collegamenti diretti; il numero di collegamenti con un trasbordo; il livello di concorrenza sui servizi che li mettono in relazione e infine la "dimensione della nave più grande" impiegata "sulla rotta più debole" che collega A a B.

La lista dei partner dell'Italia vede in cima la Spagna (0,530), seguita da Cina (0,474), Egitto (0,473), Singapore (0,464) e Francia (0,455). Seguono nella Top 10 Corea del Sud, Arabia Saudita, Malta, Emirati Arabi Uniti e Malesia. Poche in questo caso le variazioni rispetto al pre-pandemia: nel quarto trimestre 2019, per fare un confronto, la lista dei paesi più interconnessi con l'Italia da linee container vedeva nell'ordine Spagna, Francia, Cina, Singapore ed Egitto. ■



“NUOVISSIMO SERVIZIO IN PARTENZA DALL’ITALIA A NOVEMBRE”

Kalypto Compagnia di Navigazione è certamente la novità più rilevante degli ultimi dodici mesi nel mercato del trasporto marittimo di container in Italia. Nata a Settembre del 2021, questa nuova shipping lines creata dal gruppo spedizionieristico Rif Line ha saputo creare un innovativo servizio di trasporto dalla Cina e dal Bangladesh verso l’Italia garantendo ai caricatori e ai ricevitori transit time più rapidi della media grazie a viaggi intercontinentali senza scali intermedi né transshipment operati con piccole navi portacontainer. Nel corso dell’anno la compagnia si è strutturata con un management oggi guidato dall’amministratore delegato Gianfranco Gazzolo e dal direttore generale Franco Rondini e anche la flotta di navi (finora solo in charter) parte destinata a crescere sia numericamente che dimensionalmente.

Proprio Gazzolo e Rondini in questa intervista raccontano il breve passato e il prossimo futuro di questa ambiziosa iniziativa imprenditoriale.

Qual è il primo bilancio di Kalypto Compagnia di Navigazione a poco più di un anno di distanza dalla prima nave giunta in Italia?

“Il bilancio è sicuramente più che positivo; siamo cresciuti sia come volumi che come servizi. Al servizio Cina - Italia si è aggiunto quello sempre diretto dal Bangladesh e poi il servizio Butterfly intra-Med. E siamo alla vigilia del battesimo del prossimo

nuovissimo servizio che vedrà la prima partenza dall’Italia a inizio Novembre. Sempre servizio diretto come è nel nostro Dna. Il lancio avverrà prestissimo...”

La flessione dei noli fra Asia e Italia potrebbe rimettere parzialmente in discussione il vostro progetto?

“Il progetto non è in discussione anche se la forte flessione dei noli dall’Estremo Oriente ci co-

stringe a una rimodulazione dei nostri servizi. Più in particolare abbiamo deciso di unire i due servizi da Cina e Bangladesh in un’unica stringa che ci consentirà di migliorare la frequenza delle nostre partenze che diventeranno così ogni 12/14 giorni invece che 21 come era in precedenza. Siamo certi che la nostra affezionata clientela apprezzerà moltissimo questo sforzo anche se i transit time risulteranno leggermente più lunghi.”

Kalypto si rivolge anche ad altri spedizionieri o rimane (com’era in principio) quasi esclusivamente al servizio dei traffici gestiti da Rif Line?

“Il poter vendere i servizi marittimi di Kalypto a tutta la platea degli spedizionieri nazionali e internazionali è stata la motivazione principale per la fondazione della compagnia marittima. Vendiamo a tutti gli spedizionieri e, ci teniamo a precisare, in assoluta autonomia e indipendenza da Rif Line, che rimane senz’altro uno dei nostri maggiori clienti, ma che viene trattata alla stessa stregua di tutti gli altri spedizionieri. Anche ci piace sottolineare che la nostra attività avviene nel massimo rispetto della confidenzialità delle condizioni trattate e degli accordi commerciali.”

Qualche numero sui primi 12 mesi d’attività? Ad esempio



quanti Teu o container sono stati trasportati...

“Abbiamo movimentato nel primo anno di attività circa 30.000 Teu. Quasi tutti in import dalla Cina (circa 20.000) e Bangladesh (circa 10.000). La priorità in questo primo anno d'attività è stata data al veloce riposizionamento dei vuoti, ma a mano a mano che abbiamo continuato a investire anche nella flotta container (e siamo oggi a circa 17.000 Teu), la nostra strategia ci impone di rivolgere attenzione anche all'export, attività questa già iniziata ma che vedrà un forte impulso a partire già da Ottobre/Novembre”.

Il mercato ha riconosciuto (economicamente parlando) il valore del servizio “express” senza scali intermedi offerto da Kalyppo?

“Pensiamo di poter dire che il valore è stato sicuramente riconosciuto nel senso che chi ha pro-

vato i nostri servizi superelevati e affidabili, sia da un punto di vista di disponibilità di equipment che di spazio, non ci ha più abbandonati. Poi, come tutti sappiamo, è il mercato che fa il prezzo e quindi anche noi ci dobbiamo sempre posizionare in linea con esso, anche se in diversi casi riusciamo a mantenere un piccolo ‘premium’ rispetto ai servizi tradizionali dei mega carrier.”

Possiamo dire che sia stato inventato da Rif Line un nuovo prodotto nel servizio di trasporto marittimo di container? Più rapido, senza scali intermedi, con toccate in porti “secondari”, ecc.

“Direi proprio di sì; e i vari tentativi di copiare in qualche modo la nostra iniziativa e i nostri servizi lo dimostrano ampiamente. Abbiamo anche assistito a diversi casi in cui i caricatori direttamente hanno provato ad aprire servizi di navigazione di

proprietà per trasportare le loro merci, non ultime Amazon e ancora recentemente Lidl.”

Fra un anno Kalyppo come sarà strutturata sia dal punto di vista commerciale che operativo?

“I più illustri economisti mondiali quando si sono cimentati a fare previsioni nel settore dello shipping hanno fallito clamorosamente quindi chiederci dove saremo fra 1 anno è una domanda davvero *challenging* alla quale non è possibile dare una risposta. Di certo continueremo nel nostro lavoro e nello sviluppare iniziative nelle quali crediamo e dove pensiamo di poter avere riscontri positivi e successi come quelli che finora ci hanno premiato. Stiamo già crescendo ora in termini di staff, di porti scalati e di navi. Quindi non ci poniamo alcun limite e guardiamo avanti con fiducia e determinazione.” ■



“NEL MEDITERRANEO CONDIZIONI DI MERCATO PARTICOLARMENTE SFIDANTI”

Fino a qualche mese i ricchi noli marittimi per i global carrier sui maggiori trade intercontinentali avevano dato respiro, in termini di pressione competitiva, ai mercati e ai vettori marittimi regionali come l'italiana Tarros specializzata nei collegamenti intra-Med. La shipping company controllata da Alberto Musso a inizio anno ha coraggiosamente aggiunto una nave alla sua flotta e un servizio di linea che mette in relazione da est a ovest il Mediterraneo. Il general manager Danilo Ricci spiega però quanto sia complesso operare in un periodo in cui la congiuntura economica inizia a essere meno favorevole e anche nei mesi migliori i costi di noleggio e bunkeraggio delle navi crescevano e si moltiplicavano molto più di quanto le rate di nolo crescessero per il trasporto di container.

Dott. Ricci fino ad oggi che anno è stato il 2022 per Tarros?

“In termini di traffici siamo sui livelli degli ultimi due anni nonostante in Maghreb ci sia un mondo perturbato, in primis in Libia e Turchia. Il traffico da e per l'Italia è in salita rispetto agli anni scorsi; nel 2022 Tarros riuscirà a incrementare il numero di container trasportati rispetto al 2021 quando erano stati 150mila Teu.”

La novità dell'anno per la vostra compagnia qual è?

“Per Tarros la novità maggiore quest'anno è stata l'investimento in una linea diretta da Levante al Marocco con l'aggiunta di una nave in più in servizio (il collegamento è stato ribattezzato Lms - Libya Levant Morocco service).”

Il trend del business in questi mesi è calante?

“La ripresa post-Ferragosto è stata molto molto lenta, con una maggiore pressione sulle tariffe di nolo, mentre i time charter delle navi stanno scendendo e il bunker anche è in calo.

Tarros ha dovuto fare i conti con costi saliti molto nel recente passato perché i noli elevati hanno fatto crescere anche i time charter delle navi. Se i noli nel Mediterraneo erano saliti di due volte e mezza, il bunker e i noleggi delle navi a loro volta erano invece aumentati di 3 o 4 volte con effetti significativi sulle marginalità di profitto.”

Ci aiuta a capire meglio con qualche numero?

“Un nolo medio per Teu è passa-

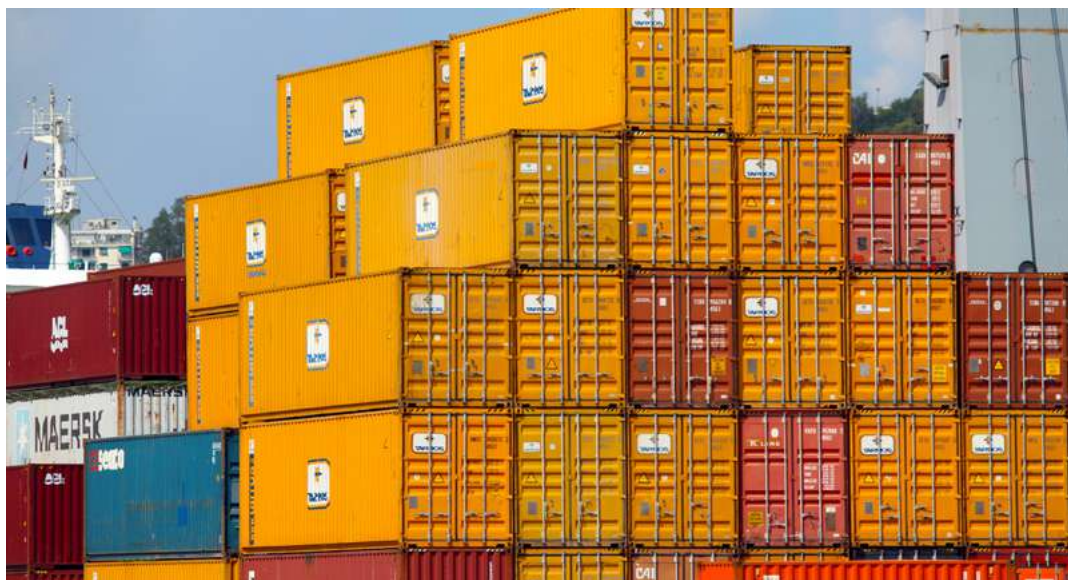
to dai 230/240 a circa 500 euro mentre i time charter delle navi della nostra taglia sono saliti da 7.000 a 45.000 dollari e il bunker è incrementato da 300 fino a raggiungere i 1.400 dollari a tonnellata. Dunque i costi sono saliti molto rispetto ai ricavi. Le dinamiche di mercato stanno cambiando e la speranza è che, se un rallentamento dev'esserci (ad esempio in Mar Nero dove Tarros operava), rimanga il più possibile circoscritto a un ambito regionale.”

Qualche bacino geografico che garantisce soddisfazioni c'è nel Mediterraneo?

“In termini di mercati fino a prima dell'estate uno dei più vivaci era quello turco mentre le economie di altri Paesi si sono assopite (ad esempio Libia e Algeria). Questo contesto ci impone di dover essere molto rapidi nelle nostre decisioni.”

Prossimi progetti e priorità di Tarros?

“Guardando al futuro la priorità per Tarros è quella di consolidare i propri servizi di linea. Beneficeremo anche degli investimenti che avvierà il nostro Terminal Del Golfo a Spezia (fra cui l'acquisto di una nuova gru) perché questo consentirà anche alla nostra compagnia di navigazione di puntare su una taglia di navi maggiore rispetto alle attuali che hanno capacità compresa fra 700 e 1.500 Teu”. ■





Made to be global.

More than 40 years experience
on creating solutions
for project freight forwarding.



ISCOTRANS S.p.A.

HEAD OFFICE - SEDE DI GENOVA

Via alla Porta degli Archi, 3 - 16121 GENOVA

Tel +39 010 57299.11 - Fax +39 010 541.453

E-mail: info@ge.iscotrans.it

www.iscotrans.it

Gli operatori di diverse nazionalità appaiono avere consolidato negli anni le loro posizioni mentre alcuni piccoli sono usciti di scena

COMPAGNIE CONTAINER ATTIVE IN ITALIA: COME SONO CAMBIATE LE QUOTE DI MERCATO DAL 2017

L'ultima Indagine sui trasporti internazionali di merci della Banca d'Italia, pubblicata pochi giorni fa, ha mostrato come il mercato del trasporto marittimo di container da e per l'Italia nel 2021 sia stato ancora dominato con il 30% da "compagnie armatoriali svizzere" (leggasi Msc), mentre il 17,7% è stato in mano a operatori tedeschi e il 12,7% a quelli danesi, in modo simile a quanto osservato l'anno prima.

SHIPPING ITALY ha provato a mettere in fila le ultime analisi disponibili elaborate dall'istituto per vedere in che modo il mercato si sia evoluto negli anni fino ad arrivare alla situazione attuale. Per correttezza, come già notato, va detto che lo studio non attribuisce queste posizioni all'uno o all'altro operatore, indicando solo la nazione in cui la compagnia o le compagnie ha o hanno sede. Pertanto l'equazione Svizzera = Msc o Francia = Cma Cgm, per quanto possa essere ritenuta una buona approssimazione, potrebbe non essere del tutto precisa.

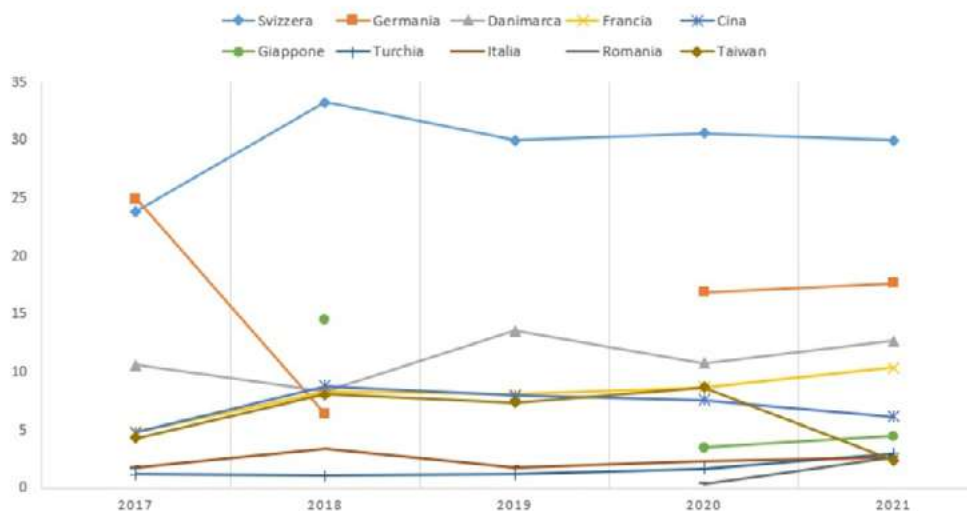
QUOTE DI MERCATO VETTORI CONTAINER ATTIVI IN ITALIA					
	2017	2018	2019	2020	2021
Svizzera	23,9	33,3	30	30,6	30
Germania	25	6,4		16,9	17,7
Danimarca	10,6	8,3	13,6	10,8	12,7
Francia	4,9	8,3	8,1	8,7	10,4
Cina	4,8	8,8	8	7,6	6,2
Giappone		14,5		3,5	4,5
Turchia	1,2	1,1	1,2	1,7	3
Italia	1,8	3,4	1,8	2,3	2,7
Romania	1,7			0,4	2,7
Taiwan	4,3	8,1	7,4	8,7	2,4
Israele	0,8	0,5	3,7	2	1,9
Hong Kong		1,2	2,6	1,5	1,7
Usa		0,5	3	2,5	1,4
Uk	0,9	1,4	0,9	1	0,9
Singapore	1	2,2	7,2	0,2	0,5
Uae					0,5
Corea del Sud				0,6	0,5
Libano		0,8	0,8	0,5	
Grecia		0,4	0,5		
Cuba		0,3	0,4		
Spagna			0,1		
Ucraina	3,9				
Paesi Bassi	0,9				
Egitto	0,7				

Fatta questa premessa, e risalendo al 2017 (analisi precedenti questa data non infatti sono disponibili), sono diverse le tendenze che saltano all'occhio.

Guardando in primis proprio all'operatore svizzero, si nota come questo abbia guadagnato il primo posto solo nel 2018, anno in cui la sua quota di mercato è cresciuta al 33,3% dal 23,9% dell'anno prima. Successivamente, dopo un lieve calo, si è quindi assestato in una posizione di circa il 30%, livello su cui è rimasto stabile negli ultimi anni.

Meno decifrabile la posizione della Germania, che fino al 2017 dominava il mercato italiano con una quota del 25%, per poi crollare al 6,4% nel 2018, sparire dalla rilevazione nel 2019, e farvi ritorno con quote significative nei due anni successivi (rispettivamente 16,9% e 17,7% nel 2020 e 2021). Contando il paese due vettori di notevole importanza come Hapag Lloyd e Hamburg Sud non si può in-

QUOTE VETTORI CONTAINER ATTIVI IN ITALIA PER NAZIONALITA'



fatti aggiungere molto ai dati senza conoscere come ognuno di essi abbia contribuito a questo andamento.

Interessante notare invece come l'evoluzione delle quote danesi (attribuibili al gruppo Maersk) sia invece stata speculare a quella del partner (nella 2M) Msc, pur restando su livelli decisamente inferiori. In altre parole il business 'danese' ha seguito una tendenza opposta, perdendo peso in Italia tra 2017 e 2018, riacquistandolo l'anno successivo, calando leggermente nel 2020 fino a riprendere quota nel 2021 (12,7%).

Ad avere vissuto invece una crescita pressoché costante è la Francia (Cma Cgm), che dal 2017 a oggi ha visto il consolidamento della sua posizione (dal 4,9% al 10,4% del 2021), con un balzo in particolare nel 2018 (quando è salita all'8,3%). Anche per la Cina il 2018 è stato un anno di svolta, con il raddoppio

della quota di mercato italiano (dal 4,8% all'8,8%), da lì però poi andata leggermente calando fino al 6,2% del 2021.

Interessante anche notare come è cambiato negli anni il mercato per gli operatori giapponesi, assenti dalla rilevazione di Banca d'Italia nel 2017, comparsi nel 2018 con una fetta del 14,5%, poi assenti di nuovo, e negli ultimi due anni dotati di una quota che dal 3,5% è infine salita al 4,5%.

A questo punto della nostra disamina può essere utile ricordare come il 2017 - anno dopo il quale diversi paesi/compagnie hanno vissuto un netto incremento o calo delle proprie quote di mercato - è anche quello in cui si sono diventate operative molte delle alleanze tra liner, nonché quello in cui i tre principali vettori giapponesi - Nyk, K Line e Mol - hanno unito i business container nella joint venture One. Un altro momento di svolta (ovvero di significativo

consolidamento della propria quota o al contrario di perdita di terreno) sembra inoltre esserci stato tra 2020 e 2021, forse in conseguenza della pandemia. Questo risulta evidente in particolare nel caso di Taiwan (Yang Ming, Evergreen), che nell'intervallo risulta essere scesa dall'8,7% al 2,4% e che pure tra 2017 e 2018 aveva invece raddoppiato la propria fetta di salendo dal 4,3% all'8,1%.

Tornando all'analisi dei singoli paesi, può essere infine interessante notare l'affacciarsi della Corea del Sud (assente nelle prime rilevazioni), con una quota tra lo 0,5 e il 0,6% tra 2020 e 2021, così come la sparizione di tanti operatori/paesi 'meteorici' (Libano, Grecia, Cuba, Spagna, Ucraina, Paesi Bassi ed Egitto) che dopo aver fatto capolino nella classifica negli anni passati non vi hanno più fatto ritorno, a vantaggio probabilmente degli operatori/paesi più affermati. ■



Al primo posto dell'elenco si colloca ora (prevedibilmente) la Svizzera, che con Msc dispone di 686 navi per 4.462.500 Teu di capacità

LA FLOTTA ITALIANA CONTAINER GUADAGNA UNA POSIZIONE NELLA CLASSIFICA MONDIALE

Con 57 navi, 4 compagnie attive e una capacità di 77.300 Teu, la flotta italiana di navi portacontainer ha recentemente guadagnato una posizione nella classifica globale dei vettori attivi in questo segmento di mercato. Lo evidenzia Dynaliners che, su dati Alphaliner, colloca pertanto ora la Penisola nella posizione numero 17 della lista.

Nel complesso l'elenco, rileva la stessa società di analisi, offre poche novità, rispetto alla precedente edizione di inizio anno, nella sua composizione, dato che gli operatori 'top 20' sono invariati. Mutano però le loro posizioni nell'elenco dato che il primo posto, al 15 luglio 2022, è ora come prevedibile occupato

dalla Svizzera che con una sola compagnia (Msc), a seguito della acquisizione da parte di questa della brasiliana Log-In Logistica, dispone ora di 686 navi per 4.462.500 Teu di capacità. Segue la Danimarca (Maersk) con 733 unità e 4.255.200 Teu, mentre il terzo posto è appannaggio della Cina, che con 15 compagnie conta su 965 navi e 3.536.700 Teu.


La classifica della flotta portacontainer per paese di appartenenza, rileva inoltre Dynaliners, ha visto poi il Regno Unito crescere di due posizioni grazie all'acquisizione, da parte di Swire Shipping, di Dkt Allseas, Ellerman City e Westwood. Operazione che permette di collocare ora il paese al 15esimo

posto dell'elenco, con 5 operatori attivi, un totale di 70 navi e 114.700 Teu.

Un'altra variazione di rilievo è anche quella vissuta dalla Thailandia (rappresentata dalla sola Regional Container Lines), scesa di tre scalini in 18esima posizione (39 unità, 72.300 Teu). Movimenti di un solo gradino si registrano infine, oltre che per l'Italia, anche per Russia e Indonesia, entrambe salite di un posto e ora rispettivamente al 13esimo (5 compagnie, 216 navi, 156.200 Teu) e 19esimo (2 operatori, 34 unità, 25.400 Teu) dell'elenco, mentre l'Iran, che conta solo sulla flotta di Irisl, scala di uno, portandosi ora in 14esima posizione con 32 navi e 143.500 Teu. ■





 **autamarocchi** We're driving the transport into **the future**

www.autamarocchi.com | info@autamarocchi.com

“INVESTIAMO A STOCCARDA E PREPARIAMO RINCARI PER L'ENERGIA”

Il Gruppo Psa è il primo player mondiale nel mercato del terminalismo portuale (con oltre 60 terminal in Europa, Asia, Nord e Sud America) e Psa Italy movimentata ogni anno circa 2 milioni di container negli scali di Genova e Marghera, ha circa 1.000 dipendenti e un rete globale di connessioni via mare, terra e ferrovia. Nel capoluogo ligure il gruppo opera i due terminal container Psa Genova Pra' e Psa Sech a cui si aggiunge il Psa Venice in Adriatico. L'azienda è al servizio di spedizionieri, importatori ed esportatori e in questa intervista a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato Roberto Ferrari affronta alcuni dei temi più attuali per il mondo del terminalismo portuale.

Ferrari per iniziare cerchiamo subito di raccontare quali sono in questo momento le maggiori criticità e le maggiori opportunità che Psa a Genova e a Venezia vede di fronte a sé?

“Il tema del costo (sempre più alto) dell'energia ha una ripercussione senz'altro anche sui porti e sulle nostre banchine e mette in parte a rischio i risultati positivi a cui avevamo assistito dopo le difficoltà affrontate durante la pandemia. È evidente che anche noi dovremo adottare delle compensazioni a tutela del lavoro sulle banchine e questo si tradurrà in un'ulteriore difficoltà per il consumatore finale.

Quali altre sfide oltre al caro-energia?

“Oltre al tema energetico è giusto ricordare le criticità di sempre, ovvero le infrastrutture e i collegamenti con i mercati di riferimento. Ci sono però delle opportunità in termini di collegamenti ferroviari, che sul nodo di Genova Pra' stanno dando risultati estremamente soddisfacenti, con volumi in crescita: il servizio ferroviario Southern Express ha infatti trasportato oltre 22mila Teu da quando abbiamo inaugurato il primo treno nell'ottobre del 2018 e abbiamo intenzione di continuare a investire in questo senso. Abbiamo

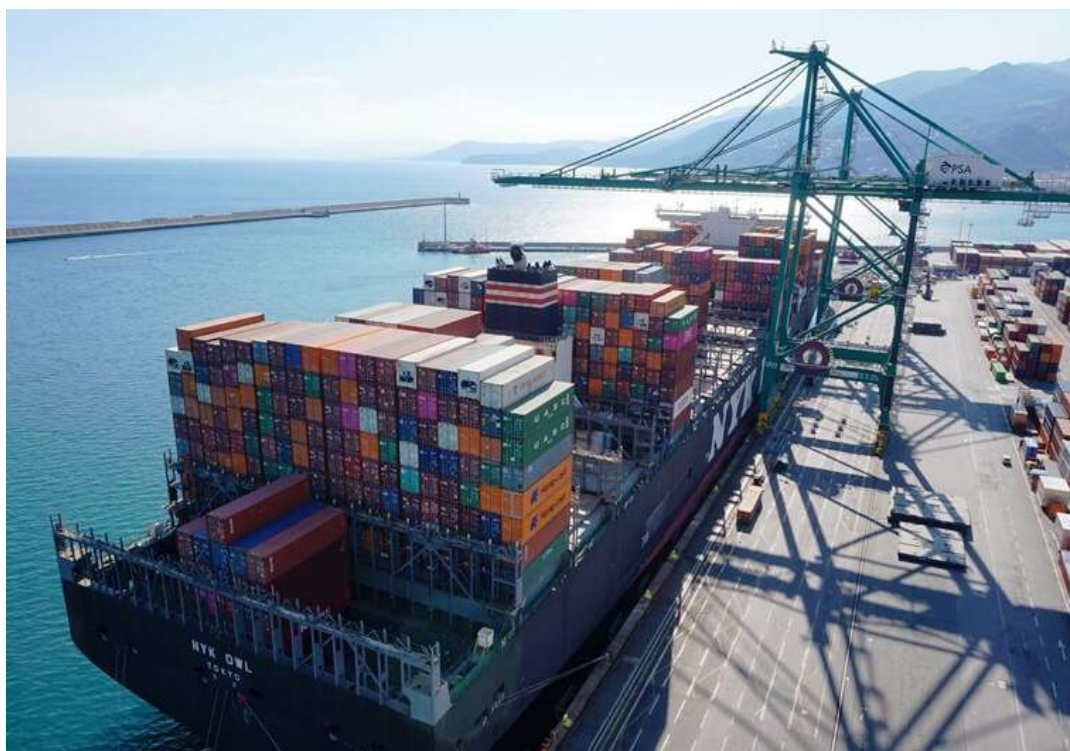
infatti previsto l'apertura di un ufficio Psa a Stoccarda proprio nell'ottica di implementare il servizio e lo snodo intermodale, con un invio diretto dalle banchine genovesi alla Svizzera.”

Quali investimenti prevede di avviare Psa in Italia e con quali ritorni in termini operativi ed economici?

“Siamo partiti con il piano di rinnovo dell'equipment di tutti e tre i terminal, che verrà sostituito con una tecnologia elettrica e moderna, per raggiungere l'obiettivo dell'abbattimento del 50% delle emissioni di CO2 nei nostri porti, obiettivo che verrà ulteriormente implementato grazie all'introduzione dell'automatizzazione di alcuni processi. Cambiamenti che garantiranno efficienza, rispetto dell'ambiente e, contestualmente, la formazione di nuove figure professionali.”

Psa come pensa di difendersi e affrontare la crescente concorrenza nel bacino portuale del Nord Tirreno?

“Psa Italy idealmente si può considerare un'unica realtà economica che collega l'alto Tirreno e l'alto Adriatico: la nostra presenza nel Mediterraneo garantisce ai player mondiali di rivolgersi a un unico interlocutore che permette alle merci di raggiungere in entrata il Nord Italia o il Nord Europa e in export i principali punti di contatto con il Mediterraneo. Complessivamente i risultati del 2021 mostrano un miglioramento in confronto al



2020, ma sono ancora distanti dai numeri del 2019; tuttavia i segnali – al netto delle oggettive difficoltà congiunturali derivanti da situazione geopolitiche mondiali che tutti ben conosciamo – sono positivi.”

Da un punto di vista del lavoro portuale quali sono i maggiori cambiamenti in atto?

“Il gruppo a Genova prevede di procedere con un maggior numero di assunzioni dirette (inevitabilmente riducendo le chiamate alla Culmv). Anche il nostro settore, così come altri, è sempre più soggetto a un processo di digitalizzazione dei processi e delle attività che è estremamente avanzato: ecco perché i profili che ricerchiamo non sono esclusivamente operativi. In questo senso si è conclusa lo scorso 5 settembre la selezione per accedere al bando per il corso di alta formazione della durata di due anni, promosso da

Accademia della Marina Mercantile in collaborazione con diversi terminalisti, tra cui noi di Psa Italy con i terminal di Sech e Genova Pra’, per la figura di *business process officer*, che non va certo a sostituirsi al tradizionale lavoro sulle banchine: i nostri terminal a Genova sono infatti i principali clienti di Culmv. Oggi è sempre più necessario avere figure professionali altamente formate con competenze It e gestionali, oltre che operative.”

In prospettiva futura vedete opportunità derivanti da un reshoring dell’attività in Mediterraneo? Possibile che da terminal full container Psa si apra anche ad altre attività come ro-ro, multipurpose, e altro?

“Ha senz’altro più senso parlare di servizi ancillari introdotti per i nostri clienti, come fast truck, Vgm dedicato, prenotazioni degli slot di ritiro e consegna dei

contenitori. Questo per quanto riguarda i flussi in entrata e in uscita. Non prevediamo di aprire nuovi servizi per clienti che utilizzano navi ro-ro.”

Le sinergia fra i terminal di Genova Pra’ e Sech che risultati stanno dando?

“Ottimi, perché sono due realtà complementari che lavorano in sinergia e che insieme a Vecon hanno fatto registrare al gruppo una movimentazione complessiva nel 2021 pari circa il 25% di tutti i Teu in arrivo e uscita dagli scali gateway in Italia.

Ma soprattutto ritengo sia importante sottolineare che la sinergia tra Sech e Genova Pra’ ha portato a un utilizzo migliore e più efficiente delle banchine pubbliche, nel senso che le sfruttiamo al meglio, perché possiamo indirizzare le navi da un terminal all’altro rispetto alle loro esigenze e orari, evitando congestioni e ottimizzando la lavorazione.” ■



“I TERMINAL INDIPENDENTI HANNO MAGGIORE APPEAL SUI CLIENTI”

Rimasto uno dei pochi terminal indipendenti in mano a un gruppo familiare, il Salerno Container Terminal rappresenta oggi in Sud Italia uno dei gateway principali per l'import/export di traffici containerizzati in Campania e nel Centro Italia. Il presidente Agostino Gallozzi in questa intervista rivela i prossimi progetti e spiega perché, dopo due anni di noli alle stelle, il porto di Salerno sta tornando ad acquisire linee container che ampliano il network di mercati collegati con il porto campano.

Che cosa pensa innanzitutto del rapido calo dei noli marittimi e delle conseguenze sui terminal?

“Gli scenari si stanno rapidamente modificando. Fino a due mesi fa si registravano sulle principali rotte navi sempre *over booked* e noli altissimi, con rendimenti economici e finanziari per le linee di un livello mai sperimentati prima. Questa situazione ha indotto nelle compagnie di navigazione un atteggiamento molto conservativo, allo scopo di mantenere lo status quo senza

valutare itinerari alternativi. Gli ultimi due anni sono stati, dal punto di vista della variazione dei servizi marittimi, cristallizzati sull'esistente.

Una situazione che si è ora completamente modificata e l'accelerazione dei tempi in cui è avvenuto questo cambiamento è anche essa senza precedenti. Nessuno si sarebbe aspettato una discesa così rapida dei noli.”

Questa cosa significa?

“In primis significa che in futuro dovremo probabilmente aspet-

tarci che il settore sia animato da mutazioni, accelerazioni e decelerazioni molto più repentine.”

La situazione attuale quindi che scenari comporta?

“Mentre fino a poco tempo fa sembrava quasi che le attività commerciali delle linee avessero come obiettivo la gestione delle eccedenze del carico, ora esse tornano alla ricerca di nuove fonti di merci. Ciò apre due scenari, il primo è che si pensa ora di modificare nuovamente i servizi. Le navi che dal Mediter-



raneo erano state spostate verso rotte transoceaniche, perché lì la domanda di trasporto e quindi la redditività era più forte, probabilmente ora torneranno nel Mediterraneo o comunque su rotte minori.

Navi che facevano pochi o nessuno scalo intermedio (rotte A to B) ora cominciano a considerare porti 'on the way' (lungo la rotta, ndr) per prendere più carico. Si vedranno inoltre modifiche delle rotte dei *new comers* che si sono affacciati sul mercato nell'ultimo biennio con navi di minori dimensioni e che spesso hanno anche acquisito un proprio parco contenitori. Saranno avvantaggiati quegli armatori che hanno attivato servizi di linea tra Asia e Mediterraneo (come, ad esempio, Kalypso Compagnia di Navigazione) rispetto a quelli che hanno attivato servizi diretti tra Asia e Nord Europa con *transit time* e rotazioni più lunghe. Vedremo a mio avviso anche la scomposizione di alcuni servizi che verranno ricomposti secondo nuove configurazioni."

Il secondo scenario?

"Il secondo riguarda la possibilità che vengano riattivati servizi di linea alternativi. Se negli ultimi due anni a Salerno è stato impossibile portare nuovi servizi perché le compagnie, con navi pienamente utilizzate sulle *main routes*, non guardavano i porti periferici, ora siamo nuovamente nello schema di potenziale interesse. Salerno può offrire accesso a un bacino che vale il 30-40% dei consumatori italiani (considerando Campania e Lazio) ed allo stesso tempo serve un importante insieme di distretti produttivi, potendo quindi combinare flussi all'import con flussi all'export."

Così si spiega l'arrivo del nuovo servizio di Hapag Lloyd?

"Abbiamo colto l'opportunità del servizio di Hapag Lloyd con gli Stati Uniti che, provenendo dalla Turchia, può effettuare uno scalo 'on the way' a Salerno con una deviazione minima, stimata in 24 ore tra steaming e port stay. Il vantaggio per gli esportatori non sarà solo la frequenza settimanale, ma anche la migliore resa possibile tra Italia e U.S.A., considerato che la tratta tra Salerno e New York sarà coperta in soli in 10-12 giorni. Oltre a questo,

da agosto è arrivato il servizio di Zim e Cosco per Israele, oltre ai nuovi servizi di Kalypso e Akkon anche su rotte intra-Med.

Stiamo lavorando molto sull'indice di connettività perché obiettivo di un porto non è solo quello di fare volumi, ma è innanzitutto quello di garantire a un'economia regionale una pluralità di compagnie di navigazione e una pluralità di destinazioni internazionali e quindi di mercati di sbocco per l'export del paese. Questo è a mio avviso il valore vero di un terminal. Per esempio, grazie a Kalypso, quello di Salerno è l'unico porto gateway del Sud Italia con un collegamento diretto da e per l'Estremo Oriente."

Il vostro terminal è sempre più una particolarità all'interno della portualità italiana, non è vero?

"Salerno sostanzialmente è un regional port, un porto cioè a servizio della economia di una specifica area del paese. Il porto è un punto di congiunzione fra linee lunghe e linee brevi, se non ha la capacità di connettere efficacemente le linee lunghe della navigazione marittima con le linee brevi della distribuzione territoriale il porto non rappresenta un valore aggiunto per lo sviluppo economico. In altre parole, il porto deve assicurare alle nostre aziende competitività, combinando connettività internazionale e interconnessione territoriale."

In un mercato dei terminal sempre più dominato da grandi colossi imprenditoriali e fondi d'investimento come vede il futuro di Salerno Container Terminal?

"A patto che sappia esprimere grande efficienza operativa, io credo nel modello di terminal indipendente perché ha un appeal molto forte sui clienti, tant'è che a Salerno abbiamo la presenza di tutte le compagnie di navigazione. Gli armatori hanno grande interesse affinché il terminal sia totalmente indipendente. Noi siamo azionisti di maggioranza e resteremo tali; abbiamo la terza generazione che già sta entrando in azienda e quindi traggiamo una continuità di lungo periodo. I lavori di riqualificazione infrastrutturale sono stati fatti (approfondimenti fondali a -14,5

metri e imboccatura modificata per consentire l'accesso a navi da 350 metri). Quest'anno abbiamo proseguito nel nostro piano di investimenti pluriennali e, dopo le nuove gru, abbiamo acquistato 8 reachstacker, 4 sono già arrivati e altrettanti stanno arrivando entro fine anno. Si parla in questo caso di circa 4 milioni d'investimento."

Avete un occhio attento ovviamente anche alla sostenibilità?

"Siamo molto attenti al *fifth generation port*, non solo riguardo alla gestione ecosostenibile della infrastruttura, ma innanzitutto al rapporto tra le attività portuali, in crescita, e le aspettative di qualità della vita dell'ambiente circostante, fatto sostanzialmente di città e popolazione.

A Salerno abbiamo tradotto questo obiettivo nella completa elettrificazione delle banchine e dei piazzali, con un progetto interamente a nostre spese, per la conversione di tutti i macchinari portuali (gru, RTG, reach stackers, ralle, etc) alla funzionalità elettrica, con un forte abbattimento dei fumi e dei rumori. Nel 2023 contiamo di elettrificare la prima banchina e di installare le prime gru a funzionamento elettrico."

Le vostre prossime diversificazioni quali saranno?

"Abbiamo terminato e verrà presto inaugurato il nuovo PCF (Posto di controllo frontaliero): un investimento da un milione e mezzo di euro, circa 1.500 metri quadrati di cui mille coperti, 400 metri quadrati di celle frigorifere a temperatura controllata e surgelata, sanità marittima, controlli fitosanitari, veterinari e Dogane, con l'obiettivo di rendere i controlli più efficaci e rapidi.

Nell'ambito delle attività del gruppo, abbiamo investito in 500 nuovi container 45' palletwide high cube e cominceremo a proporre servizi ferroviari fra Sud Italia, Nord Italia, Nord Europa e Inghilterra tramite la nostra nuova divisione Gallozzi Intermodal. Per questa attività stiamo aprendo nuove sedi a più marcata vocazione intermodale. Il progetto partirà entro fine anno e comporterà un investimento iniziale di circa 10 milioni di euro." ■

“NEL 2022 VOLUMI SUPERIORI RISPETTO AI BUDGET”

In Adriatico, oltre a Trieste, il Terminal Container Ravenna è uno dei terminalisti che mostra segnali di crescita più interessanti, anche grazie all’acquisizione di alcune nuove linee. Controllato da Sapir e partecipato da Contship Italia, questo terminal ha da poco avviato importanti investimenti nell’acquisto e nel revamping di gru in vista di una crescita dimensionale delle navi che potranno attraccare in banchina, prima grazie ai dragaggi e in futuro con il trasferimento previsto dal progetto Hub Portuale. Quali e quanti siano i segnali positivi dal porto di Ravenna per il mercato dei container lo riassume in questa intervista Milena Fico, general manager di Terminal Container Ravenna.

Nei primi 8-9 mesi del 2022 il vostro terminal che risultati sta ottenendo?

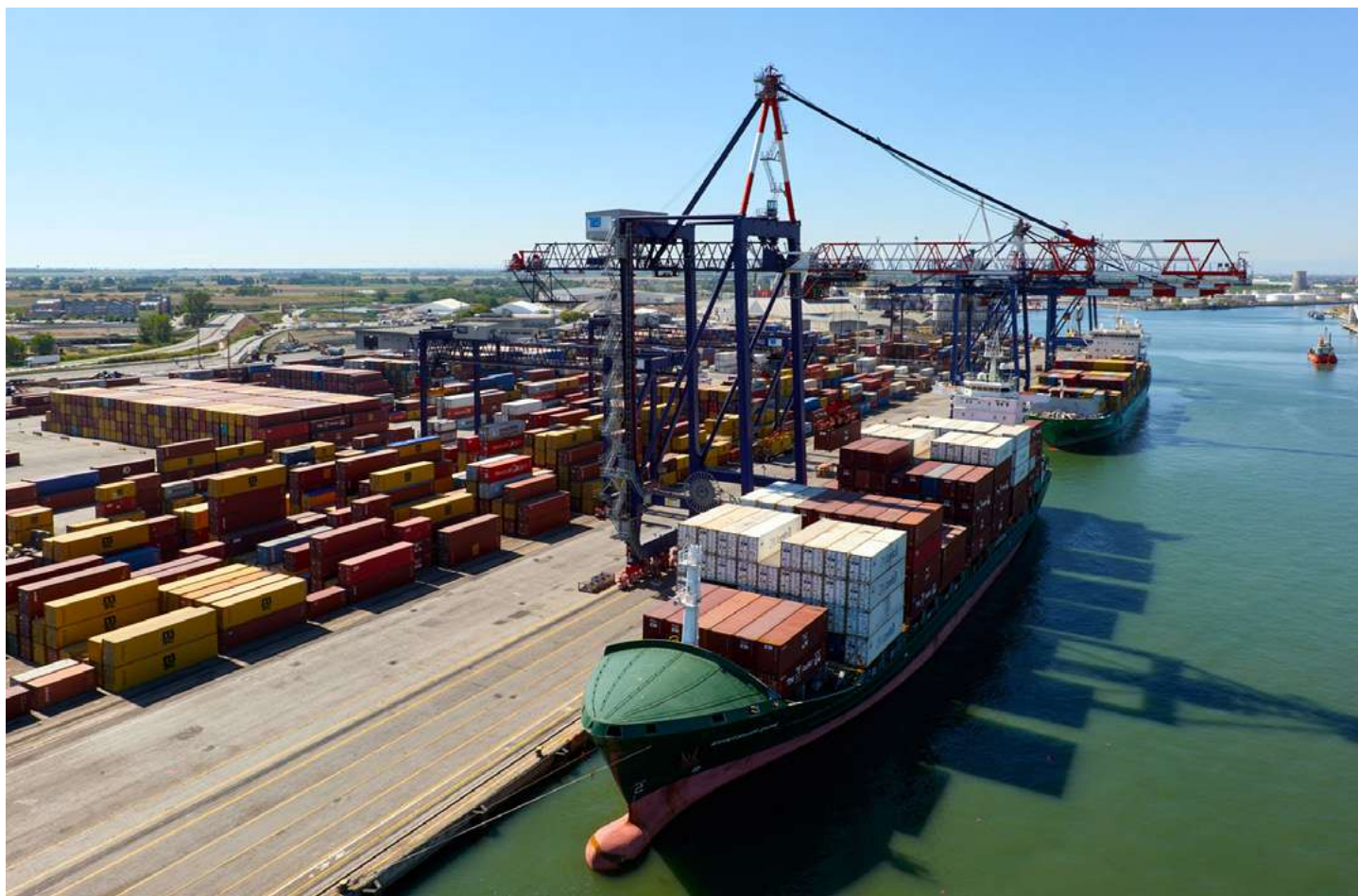
“Per Terminal Container Ravenna il 2022 si sta rivelando come un anno molto positivo, con volumi superiori rispetto ai budget. Siamo davvero molto soddisfatti. Al 31 Agosto i container movimentati sono stati il 15,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2021 e il 15,2% in rispetto al 2019. In termini di Teu la cre-

scita è stata del 19,1% rispetto al 2021 e del 18,6% sui primi otto mesi del 2019. I container pieni sono cresciuti del 16,3% e i vuoti del 11%. La previsione per l’intero 2022 è di superare i 200 mila Teu (forse 220mila).”

Come spiega questi numeri positivi?

“L’andamento dei traffici nei primi otto mesi è stato molto positivo soprattutto a livello di

importazioni. Esistono però anche grandi incognite rappresentate da caro-energia, guerre, inflazione e recessione. Il 60-65% dei container è relativo a traffici intra-Mediterranei, in particolare Israele, Turchia, Egitto, Grecia, Cipro e Libano (Ter è scalato da 9 servizi settimanali a cui si aggiungono due feeder con Trieste e con Gioia Tauro). L’import si è mostrato particolarmente vivace per carichi



provenienti da Israele, Turchia e Vietnam, così come l'export ha dato segnali di crescita (+8,7% container pieni in esportazione rispetto al 2021) grazie anche alla linea con il Bangladesh (di Kalypso Compagnia di Navigazione) e quella verso il Golfo Persico.”

L'arrivo di Kalypso è stata la novità dell'anno?

“La linea di Rif Line ha dato vita a un bel flusso anche in export verso il Bangladesh con 600

contenitori spediti già nei primi 8 mesi del 2022. Dal punto di vista delle compagnie Msc è il primo cliente del Tcr (vale circa il 65% dei volumi), poi ci sono Maersk, Zim, Borchard, Grimaldi e appunto Kalypso Compagnia di navigazione (Rif Line).”

Altre buone notizie?

“Crescono i trasporti ferroviari: da Ravenna facciamo almeno 2/3 treni container a settimana con Melzo (con rilanci verso il

Nord Europa), più 4 treni con Segrate (operati da Medlog) e 2 con Marzaglia (il fast corridoio appena attivato). Nei primi 8 mesi del 2022 via treno sono stati inoltrati 16.800 container rispetto ai 5.800 dello stesso periodo nel 2021. Da 205 siamo saliti a 386 treni.”

Perché prima il trasporto intermodale era poco sfruttato e ora sì?

“Finalmente la ferrovia inizia a funzionare perché la merce si sta rendendo conto dell'opportunità rappresentata dal trasporto su ferro. C'è maggiore consapevolezza nella clientela. La quota intermodale crescerà ancora quando saranno ultimati gli interventi sulle linee con i raddoppi dei binari avviati dalla Regione Emilia Romagna e da Rfi.”

Nuovi progetti?

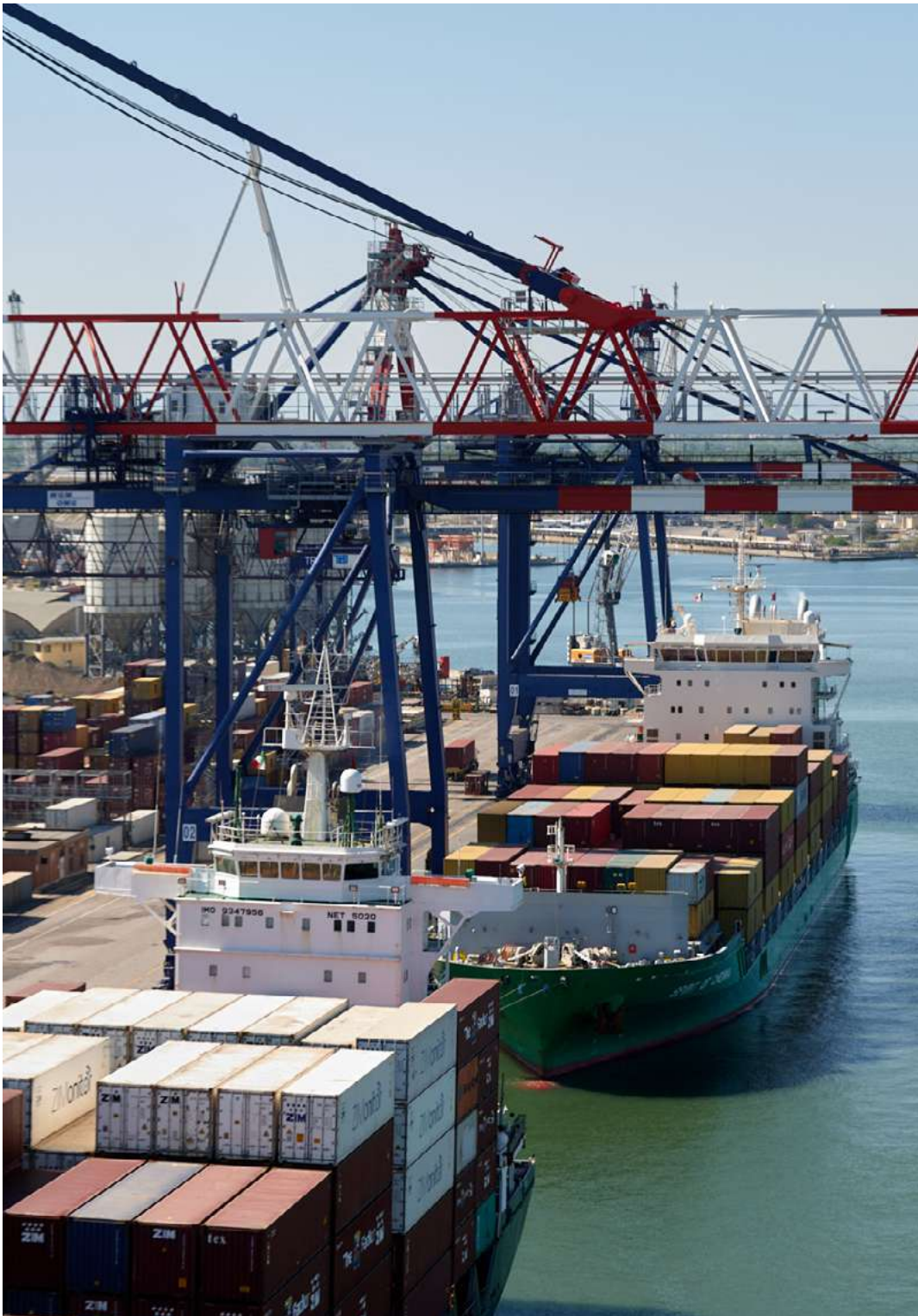
“Guardando al futuro ci sarà il progetto Hub portuale che nella prima fase prevede il rinforzo banchine per l'approfondimento dei fondali dagli attuali -10,2 a -12,5 metri. Dalle attuali navi da 3.000 - 3.500 Teu si potrà passare alle 4.000 Teu perché la Capitaneria di porto potrà modificare l'ordinanza e consentire al porto di accogliere navi con pescaggio maggiore.

La seconda fase del progetto Hub prevede l'insediamento di un nuovo terminal container a penisola Trattaroli, con banchina pubblica e aree di piazzale di proprietà di Sapir. Lì l'infrastruttura potrà accogliere navi da almeno 6.000 Teu e quindi attrarre servizi diretti con il Far East.”

Intanto come Ter avete già fatto investimenti importanti in gru, non è vero?

“A proposito dell'equipment è entrata in funzione la quarta gru (la seconda nuova Liebherr) che si somma alla gemella e alle altre due revampate. I prossimi mesi saranno dedicati al rinnovo del sistema informatico del terminal.

Più avanti con la Regione Emilia Romagna si sta pensando alla creazione di un nuovo magazzino per la movimentazione e lo stoccaggio di prodotti ortofruttili, un segmento merceologico in cui il Ter è storicamente molto attivo.” ■





Terminal San Giorgio

Gavio Group

**The multipurpose
choice in Genoa**

www.terminalsangiorgio.it

“A TRIESTE CI ASPETTIAMO DI VEDERE A BREVE NAVI DA ALMENO 18.000 TEU”

Trieste Marine Terminal nei primi nove mesi del 2022 sta crescendo fra il 15 e il 20% in termini di Teu movimentati e nel prossimo futuro si accinge ad avviare i tanto attesi lavori di ampliamento delle banchine che consentiranno di accogliere navi portacontainer di ultima generazione. La società partecipata al 50% da Msc e da To Delta, a meno che negli ultimi tre mesi dell'anno non si assisterà a un crollo dei volumi in import/export, potrebbe chiudere il 2022 attorno a quota 750mila Teu imbarcati e sbarcati battendo il precedente record 688.649 Teu (risalente al 2019). L'amministratore delegato di Trieste Marine Terminal, Stefano Selvatici, in questa intervista fa il punto sui lavori e sugli investimenti previsti al Molo VII del porto di Trieste.

Dott. Selvatici visto il momento che si sta vivendo partiamo dalle criticità e dalle minacce che come terminal prevedete per i mesi a venire?

“Nel breve termine risentiremo della congiuntura mondiale. Ci aspettiamo un autunno caldo, con la variabile del costo dell'energia che la farà senz'altro da padrona. In generale, i prezzi sono cresciuti e l'inflazione ha

raggiunto livelli importanti. Speriamo nella tenuta del sistema economico, ma senz'altro le prospettive sono meno favorevoli rispetto a qualche mese fa.”

Trieste Marine Terminal ha però in cantiere investimenti importanti, li ricordiamo?

“Siamo nella seconda fase della gara per l'ampliamento del terminal e, secondo cronopro-

gramma, i lavori partiranno nella prima metà del prossimo anno. Inoltre, stiamo definendo le specifiche per l'acquisto di due gru di banchina da 24 file. L'allungamento della banchina, l'acquisto di due nuove gru, assieme ad altri interventi sullo yard ci permetteranno di poter essere più performanti nelle nostre operazioni, aumentare la capacità del terminal e poter acco-



gliere navi di maggior capacità.”

Come pensate di affrontare la crescente concorrenza nel bacino portuale del Nord Adriatico?

“La concorrenza non ci spaventa, le rese a Trieste Marine Terminal sono altamente concorrenziali. Vero è che saremo più felici di giocare questa partita ad armi pari; mi riferisco nello specifico ai costi di energia e manodopera che sono decisamente inferiori in Slovenia e Croazia. Contiamo però sull'affidabilità dei nostri servizi e in particolare sul nostro network ferroviario, grazie al quale 'avviciniamo' le banchine di Tmt alle aree economiche italiane e centro-est europee maggiormente produttive. Fino ad oggi ciò è stato premiante.”

Pensa che in futuro le compagnie di navigazione avran-

no convenienza a portare in Alto Adriatico le grandi navi da 20.000 Teu?

“I lavori di ampliamento del nostro terminal permetteranno di poter ospitare anche le portacontainer da 24.000 Teu. Non credo, però, che nel breve-medio periodo ne vedremo a Trieste. Senz'altro, ci aspettiamo di vedere a breve portacontainer da 18/20.000 Teu; credo che nei prossimi anni le compagnie di navigazione continueranno a concentrare l'utilizzo delle navi più grandi nel trade Asia - Nord Europa.”

Vi aspettate un concreto 'aiuto' dal reshoring?

“Il container risulta sempre la modalità di trasporto via mare più conveniente e l'utilizzo è in continua crescita. Abbiamo collegamenti con molti porti del Mediterraneo e abbiamo registrato incrementi di volumi

da e verso queste aree. Ritengo che il reshoring sia un fenomeno che inciderà marginalmente sui volumi complessivi; l'infrastruttura produttiva asiatica non si crea in pochi anni.”

Trieste Marine Terminal sarà sempre un terminal solo full container?

“In tema di diversificazione da qualche anno ci stiamo specializzando nelle operazioni Project cargo, ovvero il carico non containerizzato trasportato su navi portacontainer e il mercato sta riconoscendo la nostra professionalità con l'aumento dei volumi. In passato abbiamo avuto delle brevi esperienze con i traffici ro-ro e credo di poter dire di essercela cavata egregiamente.

Non abbiamo preclusioni, ma ritengo che la componente container continuerà ad avere l'assoluta prevalenza nell'attenzione di Trieste Marine Terminal.” ■



In cantiere opere per circa 2 miliardi di euro (in larga parte pubblici) a fronte di traffici che da anni stazionano fra 7 e 8 milioni di Teu (per l'import/export) e oltre i 3 milioni di Teu (per il transhipment)

TERMINAL CONTAINER: IN ITALIA IN ARRIVO NUOVA CAPACITÀ PORTUALE PER OLTRE 5 MILIONI DI TEU

Su una cosa l'Italia ha probabilmente un primato internazionale: la capacità di movimentazione portuale aggiuntiva per la movimentazione di container pianificata per incrementare le infrastrutture attualmente esistenti. Sommando i progetti di ampliamento che oggi esistono nei vari porti in giro per lo Stivale (costo complessivo fra 1 e 2 miliardi di euro di solid pubblici) si aggiungerebbero almeno 5 milioni di Teu ulteriori di capacità portuale se e quando tutti i lavori fossero portati a termine nei prossimi anni. Un'offerta aggiuntiva esorbitante per un Paese che da oltre un decennio movimentava stabilmente circa 7,5 milioni di Teu, a cui va aggiunto il traffico di transhipment (che a Gioia Tauro nel 2021 ha visto transita-

re oltre 3,1 milioni di Teu).

L'ultimo terminal realizzato ed entrato in attività in Italia è stato Vado Gateway a **Vado Ligure (Savona)**, costruito, seppure fosse un project financing, con 400 milioni di euro di soldi pubblici a cui si sono aggiunti gli investimenti privati per le sovrastrutture (gru, macchinari, ecc.). La locale **Autorità di sistema portuale sul proprio sito ricorda** che il terminal opera su un tratto di banchina lungo 700 metri lineari complessivi, con una capacità di 900 mila Teu all'anno. Nel 2021 (quando ancora l'infrastruttura non era operativa al 100%) i container movimentati sono stati oltre 200.000 Teu, mentre nei primi sette mesi del 2022 i volumi sono in crescita del 21%. A protezione di questo terminal sono

in corso i lavori di realizzazione della **nuova diga foranea di Vado Ligure** che richiederanno almeno 80 milioni di euro.

Anche nel vicino **porto di Genova** ci sono ambiziosi programmi di ampliamento delle banchine per ospitare traffici container aggiuntivi. Nel capoluogo ligure l'ultimo entrato in attività è stato Terminal Bettolo che nel 2021 ha movimentato circa 100mila Teu e nel 2022 dovrebbe quasi raddoppiare i suoi volumi (a fine luglio era in crescita del +83,1%). Il progetto di tombamento di Calata Bettolo, unitamente ai riempimenti di Calata Ronco Canepa e Calata Libia, consentirà un incremento complessivo di capacità dedicata alla movimentazione del traffico contenitori nel bacino di Sampierdarena pari a circa



900.000 Teu sempre secondo quanto riportano i documenti ufficiali della port authority. Il costo dell'opera è stato quantificato in oltre 150 milioni di euro (100% pubblici). Nei prossimi mesi partiranno i lavori per rendere tutta l'area di Terminal Bettolo pronta e attrezzata per accogliere navi e movimentare in piazzale i container (termine lavori previsto nel 2024).

Sempre a Genova c'è poi il maxi-progetto della nuova diga (opera da almeno 1 miliardo di euro da concludersi teoricamente entro il 2026 secondo le previsioni del Pnrr) necessaria per permettere proprio a Terminal Bettolo e al vicino Genoa Port Terminal (gruppo Spinelli) di accogliere port-container di ultima generazione lunghe 400 metri. La capacità portuale di queste due banchine (in mano ai gruppi Msc e Spinelli) sarà ulteriormente incrementata con i previsti riempimenti delle calate che li separano nell'ottica di ridisegnare lo scalo di Genova Sampierdarena con un'unica lunga banchina lineare (al posto delle banchine a pettine).

Sempre in Liguria, ma nel **porto di Spezia**, sono progettati (da circa un decennio) altri importanti interventi di sviluppo infrastrutturale che daranno vita a nuova capacità di movimentazione per i container. L'opera prioritaria è l'ampliamento del

La Spezia Container Terminal (60% Contship Italia e 40% Msc), con l'ampliamento del Terminal Ravano a fronte di una spesa (da parte del privato, cui si aggiungono dragaggi a spese della port authority) pari a circa 220 milioni di euro (110 per opere civili e 110 per l'equipment) che gli consentirà di raggiungere nel lungo termine una capacità di 2 milioni di Teu (1,85 milioni/anno già nel 2032). Nel 2021 Lscet, che nel prossimo futuro acquisterà 5 nuove gru di banchina e 16 gru di piazzale automatizzate, ha movimentato circa 1,26 milioni di Teu.

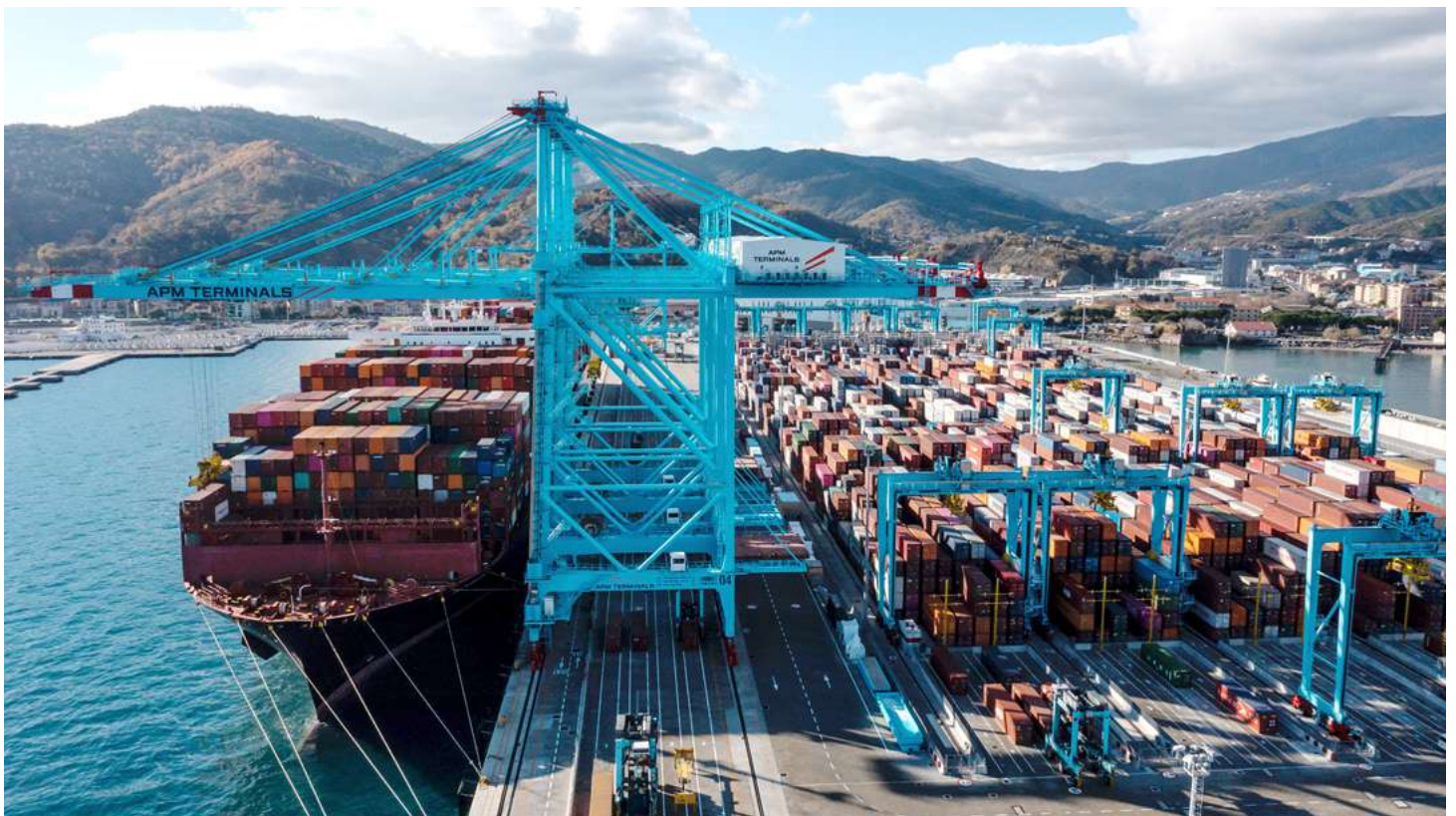
Rimanendo ancora nel porto spezzino va ricordato anche il progetto, ultimamente rivisto rispetto ai piani originari, dell'ampliamento del Terminal Del Golfo (Gruppo Tarros) che da full container diventerà multipurpose. Si parla di circa 100 milioni di euro (privati) per realizzare nuovi banchinamenti che daranno origine a un ampliamento di superficie pari a 79.000 mq (rispetto agli attuali 42.517 mq) per una superficie totale di piazzali pari a circa 121.517 mq.

A **Marina di Carrara** spazi aggiuntivi sono stati richiesti per assecondare la crescita della movimentazione container sia da parte del Gruppo Grendi (li-

nea ro-ro con la Sardegna) che da parte di Mdc Terminal, che serve la linea di Cnan Med con l'Algeria, ma in questo caso l'aumento di capacità portuale sarà contenuto.

Anche a **Civitavecchia** è sempre in voga **il progetto del nuovo terminal Darsena Energetica Grandi Masse** ma, considerando la difficoltà per l'esistente Roma Terminal Container a incrementare la propria quota di mercato (vivacchia da anni sfiorando appena i 100mila Teu ogni dodici mesi), sembra difficile pensare a investimenti per incrementare ancora la capacità di movimentazione dei box da 20 e 40 piedi.

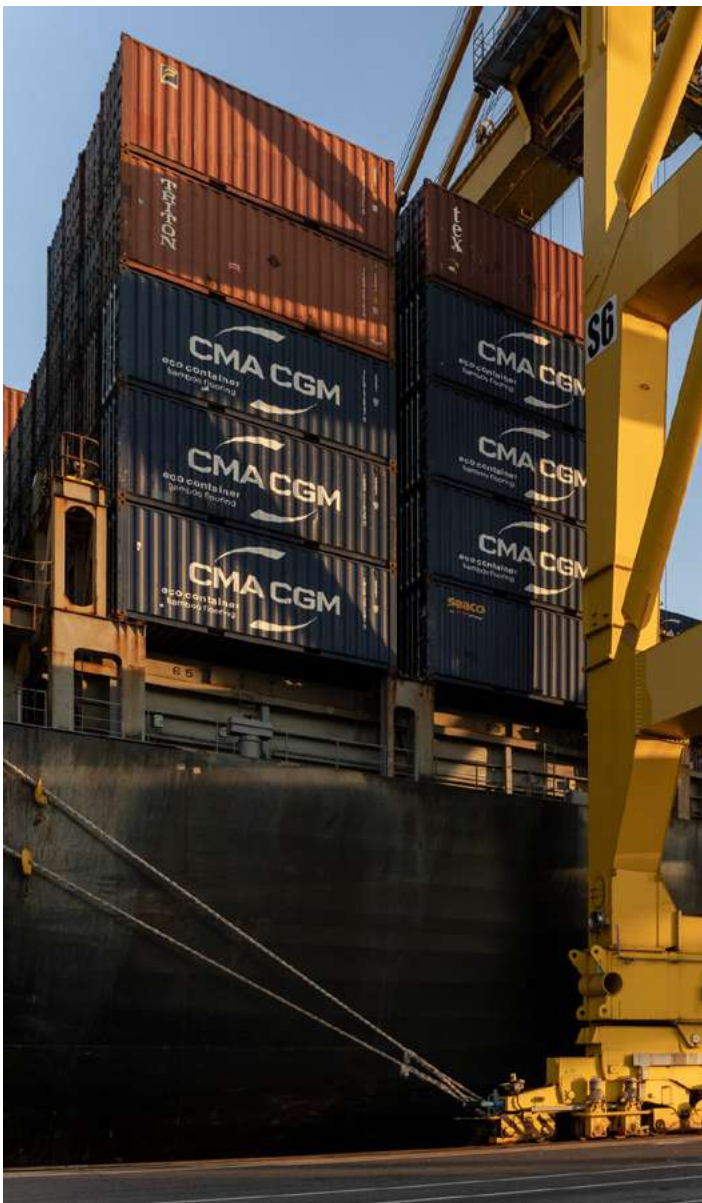
Rimanendo sempre nel Mar Tirreno gli altri due maggiori progetti di potenziamento e sviluppo di banchine si trovano a Livorno (con la Piattaforma Europa) e a Napoli (con la Nuova Darsena di Levante). Quest'ultima opera, i cui lavori sono da tempo stati avviati, prevede la realizzazione di un nuovo terminal contenitori nel **porto di Napoli** (scalo dove oggi operano Conateco e Terminal Flavio Gioia), caratterizzato da un fronte di accosto di circa 670 metri e in grado di accogliere una nave porta contenitori da oltre 11.000 Teu. Circa 150 milioni di euro pubblici sono stati già spesi e altri 200 dovrebbe spenderne



il futuro concessionario Conateco (100% Msc) al termine delle opere per attrezzare le banchine e i piazzali con gru, mezzi di sollevamento e attrezzature varie. Devono invece ancora partire gli interventi per dotare il **porto di Livorno** della futura Piattaforma Europa che, nella sua prima fase, prevede la costruzione di un terminal container. Pensata e progettata per accogliere grandi navi, offrirà 3 km di banchine, due grandi terminal (il secondo sarà per traffici ro-ro e ro-pax), 2 milioni di metri quadrati di nuove aree e un nuovo ingresso portuale con fondali fino a -20 metri. Costerà almeno 450 milioni di euro pubblici e consentirà al porto di Livorno (dove oggi operano i terminal Lorenzini e Terminal Darsena Toscana), di raddoppiare potenzialmente il traffico dei container passando dagli attuali 800mila ai futuri

1,6 milioni di Teu. Sul versante Adriatico, invece, risiedono a **Trieste** e a **Marghera** le ambizioni di crescita più significative per ciò che riguarda la capacità di movimentazione portuale offerta nel settore dei container. Nel capoluogo giuliano dovrebbero partire nei prossimi mesi i lavori (inizialmente solo un primo stralcio) per l'ampliamento del Trieste Marine Terminal al Molo VII (50% To Delta e 50% Msc). Gli accordi del 2014 fra terminalisti e port authority prevedevano (a fronte di una proroga della concessione per 60 anni) nuovi investimenti privati per quasi 190 milioni di euro finalizzati ad ampliare le superfici e portando i piazzali a complessivi 800mila mq, allungando le relative banchine di 100 più altri 100 metri per accogliere contemporaneamente due navi da 14.000 Teu. Quello che a breve dovrebbe partire sarà intanto un primo stralcio da quasi 35 milioni di euro che risulterà in un ampliamento dei piazzali per 40.000 mq. L'allungamento di 100 metri dell'accosto consentirà già di accogliere in simultanea due portacontainer di cui una da 20.000 Teu e aumentare la capacità al milione di Teu (fino ad oggi il massimo risultato operativo raggiunto sono stati i 688.649 Teu del 2019). Ma il porto di Trieste sogna anche di poter accogliere le navi da 24.000 Teu presso il futuro Molo VIII che oggi non esiste ma che la port authority vorrebbe realizzare come ampliamento della cosiddetta Piattaforma Logistica di Trieste (oggi diventata Hhla Plt Italy). Un'istanza del terminalista di un paio d'anni fa prendeva appunto in considerazione il cosiddetto Molo VIII, già previsto dal Piano Regolatore Portuale, e per il quale il concessionario si è impegnato ad avviare uno studio di progettazione il cui esito non è ancora stato reso pubblico. A Marghera, infine, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, è stato da pochi mesi nominato Commissario per il recupero ambientale e produttivo dell'area ex Montesyndial. Nell'occasione la port authority veneziana ha annunciato che "la Corte dei Conti ha espresso parere favore-

vole rispetto alla nomina contenuta nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 maggio scorso, che assegna al Commissario risorse per oltre 184 milioni di euro al fine di espletare attività di programmazione, progettazione, approvazione dei progetti, affidamento ed esecuzione dei lavori per la realizzazione di un terminal container nell'area Montesyndial a Porto Marghera". Si parla di un nuovo "terminal con una capacità potenziale di oltre 1 milione di Teu/anno", che "consentirà una crescita complessiva del traffico portuale e un ridisegno complessivo del porto grazie ad oltre 90 ettari di superfici e banchine e un layout ottimizzato volto ad aumentare efficienza e produttività". Attualmente a Marghera operano Psa Venice Vecon (gruppo Psa) e Terminal Intermodale Venezia (gruppo Msc) che complessivamente movimentano ogni anno poco più di 500mila Teu. Navigando ancora fra i nuovi maxi-progetti previsti nel bacino del Mar Adriatico merita una citazione particolare anche il Progetto Hub del **porto di Ravenna** che, oltre a restituire uno scalo con fondali più profondi grazie a notevoli interventi di dragaggi, darà vita anche a un terminal container nuovo di pacca presso penisola Trattaroli. Rispetto al Terminal Container Ravenna (a maggioranza Sapir e partecipato da Contship Italia) che oggi movimentava annualmente circa 185mila Teu (dato relativo al 2021), la nuova infrastruttura potrà ambire a sbarcare e imbarcare annualmente 500mila lavorando navi da almeno 5.000 Teu (rispetto alle attuali da 2.500 teu circa). Al quadro nazionale della capacità portuale disponibile per la movimentazione di container al momento sottoutilizzata si possono aggiungere anche gli scali di **Taranto** e di **Cagliari** dove le enormi banchine degli ex Taranto Container Terminal e Cagliari International Container Terminal (terminal di transhipment) sono oggi solo parzialmente occupate e utilizzate rispettivamente dal San Cataldo Container Terminal (controllata del gruppo turco Yilport) e dal terminal Mito (del gruppo Grendi) che operano sul mercato come banchine soprattutto per il traffico gateway. ■



UN BUON SERVIZIO
LO RICONOSCI
ANCHE AL BUIO.

CONTAINERS FIDENZA,
BENVENUTI NEL

FUTURO DEL TRASPORTO



Containers Fidenza

Via Piemonte, 11 - 29122 Piacenza (IT)

Tel. 0523.571123 - Fax 0523.606169

containersfidenza.it



“CAGLIARI È TORNATA HUB PER IL TRANSHIPMENT PER ORA DI CONTAINER VUOTI”

Uno dei nuovi entranti nel panorama portuale italiano è Mito (Mediterranean Intermodal Terminal Operator), società controllata dal Gruppo Grendi nata nel 2021 per gestire l'attività terminalistica nel Porto Canale di Cagliari con on focus sul traffico internazionale di merce containerizzata in import-export per la Sardegna. L'azienda ha iniziato operando su un tratto di banchina di 350 metri (rispetto agli oltre 1.500 totali del Porto Canale cagliaritano), con un piazzale di 84.000 mq e un pescaggio di 16 metri ma da alcuni mesi ha chiesto e ottenuto più spazi e dotazioni. L'amministratore delegato Antonio Musso in questa intervista spiega perché sta diventando non solo un terminal gateway ma anche un hub di transhipment soprattutto per container vuoti.

Dott. Musso dopo un anno in crescita costante con che stato d'animo guardate al prossimo futuro che appare quantomeno critico?

“Il futuro prossimo lo vediamo complicatissimo. C'è preoccupazione per diverse criticità generali, si teme un decremento dei volumi e ci sono timori sulla tenuta dell'economicità del business. Il Gruppo Grendi nei container opera sia sul fronte del collegamento marittimo fra Toscana e Sardegna, sia con il terminal Mito di Cagliari.”

I numeri sui traffici movimentati finora sono però positivi, non è vero?

“Il mercato della Sardegna vale circa 30-35.000 Teu ogni anno. Inizialmente (da luglio 2021) avevamo ottenuto in concessione

350 metri di accosto, due gru di banchina in affitto dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari e 85.000 mq di piazzale. Nel corso del 2022 ci siamo inseriti in situazioni di congestione che riguardavano altri scali: a marzo ad esempio con Cma Cgm per criticità al porto di Malta e dalla primavera scorsa con Msc per congestione a Gioia Tauro. Il servizio che offriamo è quello di movimentazione e stoccaggio di container vuoti.”

I rapporti e gli accordi con Msc si limitano a questo?

“Con Msc è stato siglato un accordo che prevede per il vettore la possibilità di sfruttare Cagliari come terminal di transhipment per i vuoti. Per effetto di questa funzione Mito ha chiesto e ottenuto dall'Autorità di Sistema

Portuale del Mar di Sardegna un ampliamento della concessione: ora abbiamo 620 metri di accosto, quattro gru di banchina e 150.000 mq di piazzale. Abbiamo anche chiesto, ma non ancora ottenuto in concessione, l'officina del terminal per la manutenzione dei mezzi portuali. Dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari affittiamo anche 7 Rtg e stiamo acquistando ralle portuali e reachstacker.”

In termini di container movimentati quali saranno i numeri del 2022?

“Nel primo semestre del 2022 Mito ha già raggiunto i volumi del 2021 (circa 30.000 Teu) e le previsioni sono di superare i 50.000 Teu entro fine anno. Nel lungo termine a Mito piacerebbe fare ancora più volumi ma non solo container vuoti.”

Vede per Cagliari la possibilità di tornare a essere un porto container internazionale?

“È stato importante rimettere in moto il terminal e tornare a far sapere al mercato che il porto di Cagliari è attivo nei container con performance operative ottime: in questo momento il terminal potrebbero già accogliere e lavorare due navi portacontainer in contemporanea. Altro fattore importante è rappresentato dal fatto che Mito potrà usufruire anche del personale dell'Agenzia di lavoro istituita per la crisi del transhipment.” ■



IN ATTESA DELL'AMPLIAMENTO, INVESTIMENTI SU MEZZI DI SOLLEVAMENTO GREEN

Terminal Del Golfo, società terminalistica parte del Gruppo Tarros, è una delle banchine con le maggiori prospettive di sviluppo in Italia per gli anni a venire. Il nuovo piano di ampliamento di cui si parla da un decennio sembrano poter concretamente entrare nella fase esecutiva e trasformeranno quello che oggi è un terminal quasi esclusivamente full-container in una banchina multipurpose dove saranno movimentati anche carichi rotabili, merci varie e forse persino passeggeri. Circa 100 milioni di euro per realizzare nuovi banchinamenti che daranno origine a un ampliamento di superficie pari a 79.000 mq (rispetto agli attuali 42.517 mq) per una superficie totale di piazzali pari a circa 121.517 mq.

In questa intervista il terminal manager Andrea Natale scatta una fotografia all'attività presente del terminal.

Nel primo semestre e fino a fine agosto Terminal del Golfo che trend sta avendo in termini di traffici movimentati rispetto al 2021?

“I numeri relativi ai traffici di Terminal del Golfo dicono che dal 1 gennaio al 30 giugno dell'anno in corso i traffici movimentati sono cresciuti del 1%

rispetto al 2021 presentando, nel dettaglio, un traffico del +23% sui pieni import, del -12% sui pieni export e un +9% sul transhipment. Si assiste a un ulteriore rialzo di tale trend guardando al periodo da gennaio ad agosto dell'anno in corso, che presenta un aumento del movimentato del 2%.”

Quali sono le criticità e le opportunità maggiori secondo voi nel prossimo futuro?

“Il settore portuale in Liguria sta affrontando un periodo di grandi investimenti in campo privato; sono infatti in corso opere di sviluppo e altre sono prossime all'avvio. Assisteremo a un crescendo sempre maggio-



re di disponibilità di banchina e dovremo essere in grado di offrire, a supporto delle nuove capacità, soluzioni alla logistica per attrarre le merci.

La rivoluzione della logistica sta introducendo nuovi sistemi di movimentazione e trasporto in grado di automatizzare le attività, ma al fornitore di servizi logistici, quale può essere un terminal portuale, è richiesta una sempre maggiore capacità di gestione e integrazione di sistemi informativi a supporto della comunicazione con le merci e dunque con il cliente finale. Nei prossimi anni sarà necessario investire sui sistemi informativi e nello sviluppo di competenze specifiche per lo sviluppo e la gestione di queste soluzioni.”

A proposito di investimenti in macchinari?

“Parallelemente ci aspettiamo un ritorno dagli investimenti in equipment e sistemi informativi in grado di aumentare la produttività sia in banchina che nei piazzali. Rileviamo inoltre che, come per i contenitori, anche per le navi abbiamo visto i noli aumentare in modo esponenziale, e in questo momento di incertezza sull'andamento futuro, importatori ed esportatori hanno un momento di stallo. Se a ciò aggiungiamo la crisi energetica, la situazione è ancora incerta. Stiamo attualmente assistendo a un inizio di discesa dei noli, quindi auspichiamo un maggiore incremento dei traffici.”

Quali i prossimi progetti e investimenti (so che il terminal ha ordinato una nuova gru in consegna nel 2023)?

“A quasi un anno dal primo dei decreti attuativi con cui il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha stanziato fondi a sostegno degli interventi finalizzati a favorire la transizione ecologica, Terminal del Golfo ha avviato un progetto di efficientamento del proprio parco mezzi. Nello specifico il progetto è iniziato nel 2021 con l'acquisto di due stacker Konecranes di ultima generazione a basse emissioni di CO2 e sta proseguendo in questo 2022 grazie all'acquisto di una nuova gru mobile hybrid Konecranes Gottwald ESP. 8.”

Quali le caratteristiche tecniche e le prestazioni di questa nuova gru?

“Questo nuovo modello di gru mobile offrirà una portata di 150 tonnellate e un raggio d'azione fino a 54 metri; sarà ultimata nella primavera 2023 e permetterà a Terminal del Golfo di muovere verso la decarbonizzazione nelle proprie attività di sbarco e imbarco da nave a piazzale (e viceversa), con l'obiettivo di ricorrere esclusivamente alla fruizione di mezzi alimentati elettricamente. Con l'acquisto del nuovo mezzo, infatti, il terminal sta perseguendo il passaggio a tipologie di movimentazione del carico eco-compatibili, secondo severi requisiti ambientali, riducendo

le emissioni di CO2 del terminal. La gru mobile dispone di un sistema di propulsione di ultima generazione ibrido, in accoppiamento a batterie/accumulatori di energia elettrica. Grazie alla tecnologia di azionamento elettrico della gru, il progetto complessivo di Terminal del Golfo prevede l'estensione dei collegamenti elettrici alle banchine, funzionale all'installazione di fonti di alimentazione per il funzionamento della gru.”

Servono altri fondi pubblici per essere maggiormente ecocompatibili?

“Siamo in attesa di incentivi a sostegno della logistica green che integrino gli interventi già avviati dai privati per la trasformazione dei porti a sostegno dell'elettificazione delle banchine, in modo che sia le navi ormeggiate, che potranno spegnere i motori inquinanti, sia le gru e l'equipment di piazzale di ultima generazione potranno utilizzare l'energia elettrica presa da terra.”

Il progetto di ampliamento di Terminal del Golfo quando inizierà? Sarà avviato insieme a F.lli Cosulich e Arkas o da Tarros sola?

“I nostri uffici stanno lavorando in stretto contatto con gli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale al fine di realizzare un programma tecnico e amministrativo in grado di determinare tutte le fasi di sviluppo.” ■



L'amministratore delegato del La Spezia Container Terminal lancia anche l'allarme sui rischi congestione e cyber security nei terminal

"DWELL TIME DEI CONTAINER CRESCIUTO DEL 43%, SERVE NUOVO PARADIGMA NEI PORTI"

Nel trasporto marittimo di container "tutto ciò che è successo negli ultimi due anni, prima generato dal Covid e poi peggiorato dalla guerra attuale, ha generato un nuovo paradigma da individuare e gestire. Negli ultimi due anni è ulteriormente cresciuta (+23%) la percentuale di navi portacontainer arrivate 'fuori schedula' (al di fuori delle finestre temporali programmate, ndr), ciò comporta una gestione del piazzale molto più caotica".

A dirlo, durante il proprio intervento in occasione dei convegni di Shipping, Forwarding and Lo-

gistics meet Industry andati in scena a Milano, è stato Alfredo Scalisi, amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, azienda controllata al 60% da Contship Italia e partecipata al 40% da Msc.

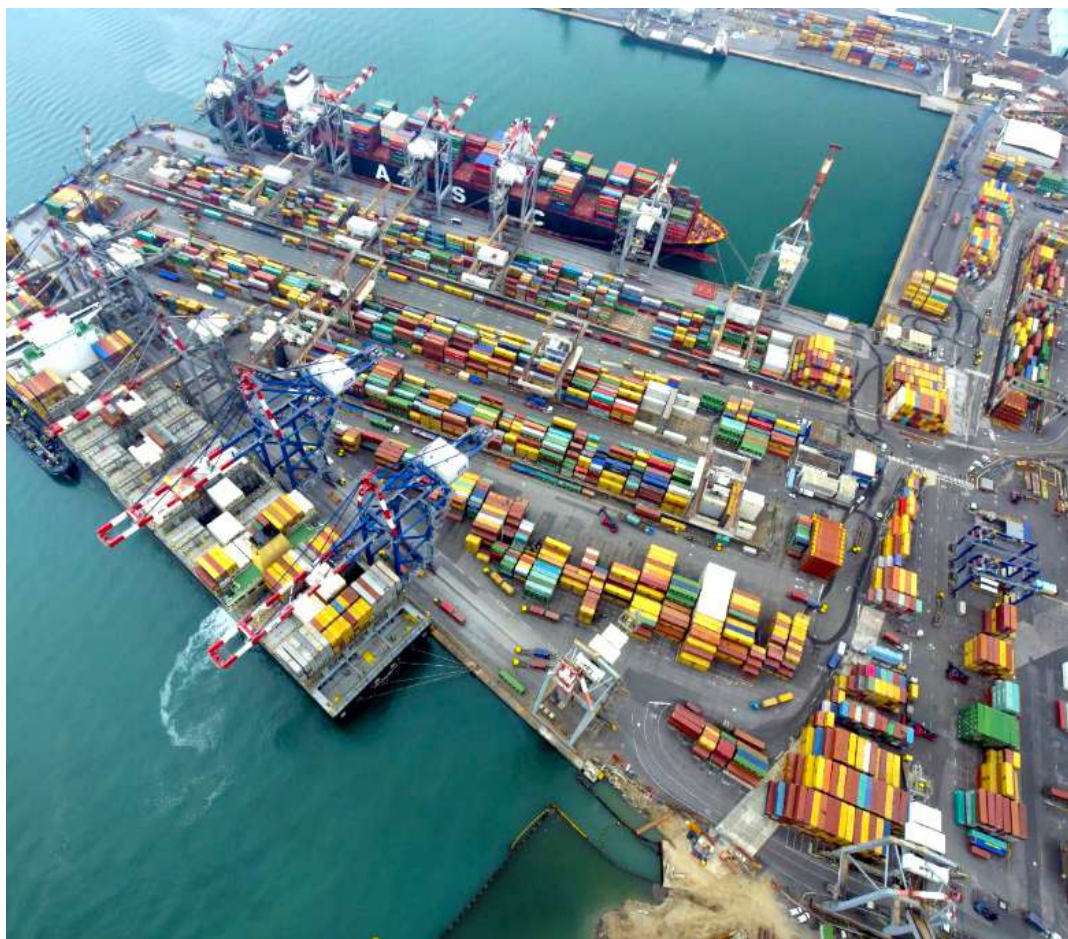
L'esperto manager portuale ha aggiunto: "Ci sono meno navi e il numero di contenitori per nave è incrementato del 30%; per rimorchiatori e ormeggiatori hanno subito un danno da questo nuovo paradigma. Sul piazzale i metri quadri che prima si avevano a disposizione non sono più sufficienti, c'è più confusione e la gestione è più difficile".

Non solo: "Il dwell time (tempo di sosta, ndr) di ogni container in piazzale è aumentato del 43% rispetto al passato e questo sempre a parità di mq a disposizione del terminalista. Il piazzale di un terminal non è una fisarmonica, gli spazi rimangono gli stessi". Il risultato di questa situazione non può che essere una "congestione del porto e del terminal, e dunque un incremento dei costi operativi e riduzione della qualità del servizio".

Come porre rimedio a questa situazione dunque? "Non vedo una rotta designata e disegnata da seguire. Bisogna velocizzarsi, non solo attraverso il Pnrr, a individuare il nuovo paradigma. Capire come cavalcare i nuovi strumenti che avremo a disposizione. Non vedo un sistema pronto".

Eppure Scalisi qualche suggerimento prova a darlo: "Serve un sistema di regole e normative in grado di guidare il sistema portuale verso uno sviluppo armonizzato tra attività a mare e a terra e tra le varie Autorità di sistema portuale. Non si può continuare a operare con criterio first in first of out (la prima nave che arriva viene servita, ndr), bisogna pianificare".

Il numero uno di La Spezia Container Terminal lancia anche un appello su una minaccia di estrema attualità di cui molti sembrano non preoccuparsi: "Oggi non ci stiamo occupando di cybersecurity, non voglio nemmeno pensare a cosa potrebbe succedere se un attacco informatico andasse a segno in un porto. Ritengo che di questo dovrebbe occuparsi un ente indipendente: vedo nell'Autorità di sistema portuale l'entità che deve farsi garante di questa gestione centralizzata dei dati" e della sicurezza informatica. ■



AL TERMINAL SAN GIORGIO DI GENOVA ENTRATO IN FUNZIONE UN GATE COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO

Nel porto di Genova è stato appena inaugurato da Terminal San Giorgio un gate automatizzato che occupa un'area di circa 10.000 mq ed è dotata di due corsie di accumulo della lunghezza di 300 metri con tre piste di accesso e due di uscita, oltre a un varco appositamen-

te dedicato al traffico ferroviario. Per quanto riguarda poi le componenti tecnologiche, le piste di accesso del nuovo gate sono completamente remotizzate e automatizzate mediante l'installazione di sofisticate telecamere e lettori laser con tecnologia Rfid in grado di leggere le targhe dei camion, rimorchi, numeri seriali dei container, rilevare eventuali danni, leggere sigilli elettronici dei contenitori e quindi elaborare un'ampia mole di informazioni relative ai carichi che, interconnettendosi in tempo reale con il Port Community System del porto di Genova E-Port, consentiranno di velocizzare sensibilmente il sistema di accesso della merce al terminal, rendendo così più fluido il traffico in entrata

e in uscita con drastica riduzione dei tempi di attesa per la clientela del terminal. Ulteriore elemento qualificante del nuovo gate è la presenza di pannelli a messaggio variabile che potranno offrire informazioni all'utenza in merito alla sicurezza (quali ad esempio le cosiddette "allerte meteo"). "Il nuovo gate ha quindi dimensioni e caratteristiche tali da ottimizzare l'accessibilità di tutto il traffico pesante in entrata e in uscita, traffico questo cresciuto costantemente nel tempo al Terminal San Giorgio fino a superare lo scorso anno i 500.000 Teu/equivalenti e per il quale si prevedono in prospettiva ulteriori aumenti di volume" ha spiegato il terminalista parte del Gruppo Gavio. ■



**TRUCK
IT EASY**
La comodità si fa strada.

la nuova app
per l'autotrasporto



spediporto.com

ALDO SPINELLI: “L’AFFARE CON HAPAG NELL’INTERESSE DEI MIEI COLLABORATORI. ALTRI DUE GRUPPI ERANO INTERESSATI”

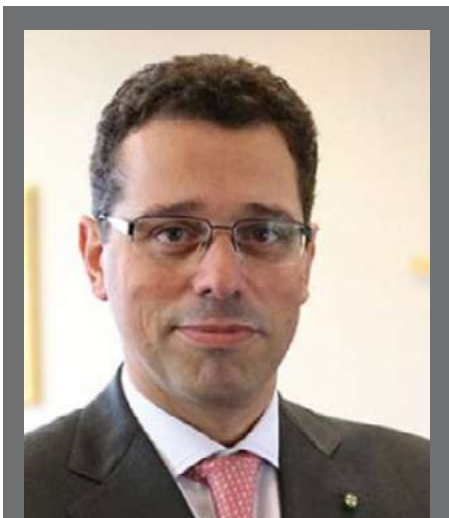
L'esperto imprenditore genovese manda messaggi distensivi e di stima anche al collega e socio Gianluigi Aponte. Ora aspetta la nuova diga e prepara 250 milioni d'investimenti
<https://www.shippingitaly.it/2022/09/15/aldo-spinelli-laffare-con-hapag-nellinteresse-dei-miei-collaboratori-altri-due-gruppi-erano-interessati/>



SPEDIZIONIERI: LA RICETTA DI BIAGIO BRUNI PER RESISTERE E CRESCERE SUL MERCATO

Il presidente di Jas spiega come il suo gruppo abbia scelto di noleggiare a lungo termine spazi in stiva sia sugli aerei che sulle navi pur rimanendo un'azienda asset-free

<https://www.shippingitaly.it/2022/05/25/spedizionieri-la-ricetta-di-biagio-bruni-per-resistere-e-creocere-sul-mercato/>



NOCENTINI (SAVINO DEL BENE): “TRE O QUATTRO ACQUISIZIONI IN ARRIVO. PUNTIAMO SULL’EUROPA”

Il presidente della prima società di spedizioni italiana spiega perchè, secondo lui, la categoria ha di fronte a sé un futuro roseo. Anche se le aziende non possono più essere asset light.
<https://www.shippingitaly.it/2022/06/18/nocentini-savino-del-bene-tre-o-quattro-acquisizioni-in-arriviamo-puntiamo-sulleuropa/>



BOZZO (MSC) NON CREA FALSE ILLUSIONI: “CONGESTIONE NEI CONTAINER PERDURERÀ TUTTO L’ANNO”

Il global Coo del carrier elvetico ha sottolineato come l'Italia anche nel momento di crisi dei vuoti è sempre stata il paese favorito per consentire l'exportazioni

<https://www.shippingitaly.it/2022/03/16/bozzo-msc-non-crea-false-illusioni-congestione-nei-container-perdurera-tutto-lanno/>

“PRIMO E ULTIMO MIGLIO SARANNO SEMPRE A CARICO DEI CAMION”

“L'Italia è un paese di piccole e medie imprese: non tutte hanno nella sede un raccordo ferroviario perciò, che ci piaccia o no, il primo e l'ultimo miglio saranno sempre a carico dei camion”. È con questa premessa che Roberto Vidoni, amministratore delegato di Autamarocchi, intervenendo al convegno 'Il Nord Adriatico, la politica dei trasporti e industriale. La funzione dei territori del Friuli Venezia Giulia', organizzato da Confindustria Udine, ha presentato il percorso di sviluppo dell'azienda triestina, spinto anche dallo sviluppo dei traffici intermodali marit-

timi con la Turchia e non solo. Dai 171 milioni del 2021 (per il 52% da attività di trasporto container, avendo come clienti i vettori marittimi, e per il 44% di Ftl, al servizio direttamente delle imprese), “prevediamo di chiudere il 2022 con ricavi consolidati per circa 200 milioni, se anche i prossimi tre mesi confermeranno le tendenze osservate nei primi nove”. Uno sviluppo, ha spiegato Vidoni, costruito da Autamarocchi assecondando i traffici che ruotano attorno ai porti del Nord Adriatico, in primis Trieste, Monfalcone, Venezia, San Giorgio di Nogaro, e che trae grande linfa dalle partner-

ship sviluppate con Samer e Dfds sull'asse intermodale marittimo con la Turchia (l'altro di questo tipo è quello della Venezia - Bari di Grimaldi). “Abbiamo aperto una sede a Istanbul un anno fa, poi un branch a Izmir, crediamo in questa collaborazione” ha spiegato il manager. Su questa direttrice, secondo Vidoni, una spinta all'incremento dei traffici dell'azienda triestina potrà arrivare da un maggior ricorso delle imprese italiane alla resa franco destino in export, opportunità che Autamarocchi sta promuovendo presso le stesse aziende. Altre direttrici di sviluppo si ritrovano quindi in corrispon-



denza di porti, o destinazioni inland, dove Autamarocchi ha già piantato proprie bandierine: “A Rijeka stiamo in stand by, in attesa dell’apertura del nuovo terminal nel 2025: ci sarà tanto trasporto ferroviario ma anche via camion”. Un’altra linea di traffici in progressione è quella con l’Austria, dove il manager ha detto di osservare un aumento di peso di quelli che coinvolgono l’area settentrionale del paese (a differenza di qualche anno fa, dove la quota maggiore era del sud), che ha portato l’azienda a dotarsi di una sede a Vienna: “Prima queste merci andavano preferibilmente verso i porti di Amburgo o Bremerhaven, ora scelgono il Nord Adriatico” ha detto, aggiungendo di avere convinto alcuni clienti dell’area anche a preferire “Genova o Spezia” agli scali del Northern Range per le spedizioni verso il Nord America. Altra zona di interesse è ritenuta quella polacca, dove l’azienda ha aperto una filiale nei pressi di Varsavia, a Lodz: “Riteniamo che insieme alla Turchia sia l’area con maggiori

prospettive di crescita industriale, anche per via del reshoring; vediamo opportunità per traffici in entrambe le direzioni”.

In questo contesto, una novità sarà rappresentata dall’avvio di traffici intermodali container verso la Germania, attività per la quale l’azienda – ha spiegato Vidoni – ha già individuato un partner tedesco e per favorire la quale avvierà a breve una nuova sede a Duisburg, località ritenuta imprescindibile per una realtà che punti ad affermarsi a livello europeo.

Seppur le prospettive si mostrano per il gruppo triestino molto interessanti, non mancano però anche per i problemi tipici del settore del trasporto stradale. Tra questi i ritardi nelle consegne di nuovi mezzi (“Abbiamo ordinato a Iveco 100 Euro 6 nel settembre 2021 con consegna fissata al 30 giugno, ma finora ne abbiamo ricevuti 35”) e il caro-carburante (così come il costo elevato di Adblue o pneumatici). Il più pesante, in questo ambito, è prevedibilmente anche per Autamarocchi quello che riguarda il Gnl, che per l’azienda sta

rendendo più economico tenere parcheggiati i 40 mezzi dotati di questa alimentazione (“Speriamo che al più presto Iveco li riprenda e ce li cambi con altri Euro 6” ha aggiunto al riguardo Vidoni).

Resta inoltre il problema della difficoltà di reperimento degli autisti, che secondo il numero uno di Autamarocchi in Italia grava in misura maggiore proprio sul segmento del trasporto di container (rispetto a quello di Ftl) date le pesanti congestioni che affliggono i porti in particolare del Nord Ovest, e che costringono i conducenti a sfiancanti attese negli scali. Due le soluzioni citate da Vidoni per alleviare la crisi: “Un decreto flussi, che sia però ad hoc per gli autotrasportatori e non li accomuni ad altre categorie industriali” e “abbassare a 18 anni l’età minima per consentire il conseguimento della patente C, in modo che questa opportunità possa essere colta dai ragazzi già al termine della scuola e prima che si indirizzino verso percorsi lavorativi differenti”. ■

UNA APP PER L'AUTOTRASPORTO DI CONTAINER PER TRASFORMARE IL CAMION IN UNO SMART OFFICE

Consorzio VGM, società nata per affrontare l'emergenza della pesatura dei contenitori nel 2016, dopo aver introdotto già allora un innovativo sistema di gestione dei certificati (tutti disponibili in formato digitale su Cloud) ha ora voluto fornire insieme a Spediporto un nuovo impulso alla digitalizzazione della logistica dei container. Lo ha fatto attraverso un ulteriore sviluppo del proprio sistema operativo che ha portato alla creazione della nuova Web App Truck It Easy già disponibile su App Store e su Google Play.

Giampaolo Botta, presidente di Consorzio VGM e direttore generale di Spediporto, l'ha presentata con queste parole: “Il nostro quotidiano scontrarci con i problemi dell'autotraspor-

to, che sono poi quelli che affliggono tutta la filiera della supply chain, ci ha portato a pensare a una App che potesse, in modo semplice e intuitivo, aiutare autisti e aziende ad affrontare le sfide della digitalizzazione, senza dimenticarsi che anche le complessità di questo settore dovevano essere superate, con un click!”.

Numerose le novità che la App propone agli utilizzatori: archivio documentale su Cloud, sincronizzazione e integrazione con il sistema E-Port e tutti i sistemi operativi, tracciamento delle flotte in real-time; gestione e analisi delle spese di viaggio; distanziere “certificato”, per preventivi sui costi viaggi, certificazione dei contratti di trasporto e, ovviamente, integrazione con il servizio di

pesatura del Consorzio VGM. Non solo. Questa App è stata pensata, precisa ancora Botta, “per offrire servizi all'autista attraverso esercizi convenzionati, assicurazioni, centri di assistenza anche sanitaria. Insomma l'obiettivo è trasformare il veicolo di lavoro in uno smart office funzionale a tutte le esigenze”.

Un lavoro condotto in sinergia e sintonia con Spediporto che, insieme a Consorzio VGM, ha creduto nel progetto con la volontà, come ha sottolineato il presidente degli spedizionieri genovesi, Andrea Giachero: “di offrire, finalmente, un contributo innovativo, al passo con i tempi, al mondo dell'autotrasporto perché potesse finalmente trovare in una sola App tutto quello di cui poteva avere bisogno”.



YOUR RELIABLE PARTNERS IN THE INTERMODAL LOGISTICS



contshipitalia.com

drivemybox.it

AUTOTRASPORTO CONTAINER, QUANTO BRUCIA IL FUOCO SOTTO LA CENERE?

Da qualche mese la tensione fra imprese di autotrasporto, committenza e gestori dei terminal portuali sulle disfunzioni della catena logistica che sottende ai flussi in entrata e uscita dei container su camion dai piazzali di retrobanchina sembra scemata.

Con ogni probabilità, tuttavia, non si tratta che di un'impresione, dato che la problematica esplose regolarmente a fiammate – alimentate magari dall'acuirsi di altri elementi più o meno estemporanei di pressione sulla supply chain di varia natura (nodi infrastrutturali, spostamenti massicci di flussi marittimi, novità normative o informatiche, etc.) – e che il contesto di fondo non è stato significativamente mutato neppure dall'accordo firmato da tutte le associazioni di categoria (Anita, Assotir, Cna/Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Trasporto-unito, Unitai con alcune sigle

delle controparti nella primavera 2021 (Assarmatori, Assologistica, Confitarma, Federagenti).

Quel testo, infatti, non sconta solo la mancata adesione di larga parte della committenza e dei gestori dei terminal, ma soprattutto si impernia sulla richiesta, rimasta inevasa da allora, di un intervento di regia al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, 'incaricato' di coordinarsi con le Autorità di Sistema Portuale per disciplinare "tracciabilità e registrazione dei cicli operativi dei camion nei bacini portuali, accordi di programma e regimi degli indennizzi".

Come detto il Mims non ha mai affrontato il problema, complice il fatto che in alcuni degli scali dove si era maggiormente manifestato nel 2021 – Genova, Venezia Marghera e Livorno – nei mesi successivi alla firma dell'accordo non ci sono state fiammate di tensione. Ciò però è avvenuto a La Spezia, dove peraltro la locale

Adsp, presieduta da Mario Sommariva, ha provato a prendere il toro per le corna, definendo un sistema di incentivazione/sanzione volto ad ottimizzare la gestione dei flussi da parte dei terminal.

Il tentativo, però, è naufragato dopo pochi mesi, affossato dalla committenza dell'autotrasporto e dalla debolezza di strumenti sprovvisti della forza di legge che avrebbe un intervento ministeriale in materia, col risultato di una mediazione e di un annacquamento dei meccanismi pensati dall'Adsp e il ritorno di fatto allo status quo ante condiviso con tutti gli altri porti dello stivale.

Uno status attualmente di calma, ma pronto ad infiammarsi, all'inevitabile verificarsi di una delle scintille di cui sopra. Sempre che non arrivi prima l'auspicato intervento di un Mims che è però oggi, a valle delle elezioni politiche, in attesa di un nuovo vertice e dei relativi indirizzi. ■



Un'ampia panoramica aggiornata su quanti e quali sono oggi in Italia i collegamenti su ferro da e per i porti

LUNGO I BINARI DEI CONTAINER

Impresa ardua è riuscire a offrire una fotografia aggiornata e nitida della rete di treni container che si dipana da e per i porti italiani: la mappa è fitta e intrecciata e le novità, fortunatamente, si susseguono con una certa frequenza.

Con la collaborazione di alcuni tra i maggiori operatori attivi nella Penisola - Mto, terminalisti e altri - SHIPPING ITALY ha provato a raccogliere le informazioni a disposizione, nel tentativo di offrire un quadro sintetico, porto per porto, dell'offerta ad oggi esistente. La panoramica è probabilmente non esaustiva: ciononostante la mappa che emerge è comunque piuttosto particolareggiata e interessante.

Guardando alla cartina dell'Italia, partiamo con i porti del Nord Ovest e innanzitutto con il (molto interconnesso dal punto di vista ferroviario) terminal di Vado Gateway. Dallo scalo ri-

sultano, operati da Logtainer, servizi regolari da e per Limito di Pioltello (5 a settimana in entrambe le direzioni), Rubiera (4 a settimana), Piacenza (3 a settimana), Interporto di Padova (2 a settimana), Rivalta Scrivia (1 a settimana).

Più complicato rendere minuziosamente la matassa di relazioni che ruota attorno al nodo portuale di Genova. Dallo scalo del capoluogo ligure la stessa Logtainer, facendo perno su Genova Marittima, che serve il bacino di Sampierdarena (incluso il terminal Psa Sech), opera collegamenti su Limito di Pioltello (4 a settimana in entrambe le direzioni), Interporto di Padova (3 a settimana) e Rubiera (2 a settimana), mentre da Voltri (ovvero dal terminal Psa di Genova Pra') serve gli stessi scali intermodali di Limito di Pioltello (con 10 a settimana), Rubiera (10/settimana), Padova (7/settimana) e in aggiunta

anche Pordenone (2 a settimana). I servizi container da e per Genova Psa Pra' non si esauriscono qui. Il terminal è anche il fulcro del Southern Express, operato dalla società terminalistica in prima persona, ovvero il collegamento con la Svizzera lanciato nel 2018 che lo mette in relazione con il terminal Frenkendorf a Basilea, con frequenza trisettimanale.

Oltre che con le località già citate, da Genova Psa Pra' risultano attivi servizi anche verso Rivalta Scrivia, Milano, Vittuone, Arluno, Melzo, Piacenza, Verona, Pordenone e Reggio Emilia, alcuni dei quali operati da Medlog e da Gts (anche con Hannibal).

In particolare, la società barese riferisce di svolgere collegamenti container da Genova (al servizio di genoa Port Terminal e Psa Genova Pra') con Padova (7 a settimana, con Contship Italia), Milano (identica frequenza),



Piacenza (2 a settimana), Reggio Emilia (2 a settimana).

Sul porto di Genova è naturalmente attivo anche il braccio intermodale-logistico di Msc, ovvero Medlog. La società - che opera dal terminal di Psa Pra' e, per quel che riguarda il bacino portuale di Sampierdarena, al servizio del terminal di Bettolo (con treni instradati su terminal Imt) - riferisce di operare complessivamente dallo scalo treni da e per Padova (9 a settimana), Marzaglia (5 a settimana), Brescia (3 a settimana), Milano (3 a settimana), Rivalta Scrivia (12 a settimana) e Torino (3 a settimana).

Più semplice ripercorrere le attività ferroviarie container di **La Spezia**. Operato da Gts, agli atti risulta un servizio container bisettimanale verso Reggio Emilia, mentre Contship, cui fa capo il terminal Lsct, opera tre volte al giorno un collegamento con Melzo.

Forte la presenza nello scalo di Medlog, per la quale La Spezia è a oggi il porto tra quelli del suo network con il maggior numero di collegamenti. La società ne opera infatti da e per Padova (15 a settimana), Marzaglia (pure 15 a settimana), Pordenone (3 a settimana), Verona (3 a settimana), Bologna (8 a settimana), Rivalta Scrivia (6 a settimana), Brescia (3 a settimana), Torino (3 a settimana), Milano (6 a settimana), Agognate (3 a settimana) e infine Trento (3 a settimana). Sullo scalo è attiva anche Logtainer (da La Spezia Marittima) con 14 circolazioni ogni sette giorni da e per Rubiera.

Scendendo lungo il Mar Tirreno, è quindi il turno di **Livorno**. Logtainer risulta operare, dal nodo di Calambrone, collegamenti per trasporto container regolari da e verso Rubiera (13 a settimana), Padova (6 a settimana) e Pordenone (2 a settimana). Nello scalo è attiva anche Medlog, che serve pure serve Padova (9 servizi a settimana a/r) nonché Bologna (2 a settimana), Marzaglia (9 a settimana), Trento (3 a settimana).

Gts riferisce inoltre di operare un collegamento con frequenza bisettimanale dallo scalo verso Reggio Emilia.

Scendendo ancora più a sud, si arriva quindi a **Gioia Tauro**, scalo dove il padrone di casa,

Msc, tramite **Medlog**, opera treni container regolari da e per Padova, Bologna, Nola e Bari, tutti con frequenza di tre circolazioni a settimana.

Risalendo la Penisola dal versante adriatico, si passa poi a **Ravenna**. Qui Medlog opera tre treni a settimana, in entrambe le direzioni, da e per Milano e Marzaglia. Tre sono inoltre le relazioni settimanali indicate anche da Contship tra lo scalo e l'hub di Melzo a cui se ne aggiungono altre di Mercitalia con Marzaglia.

Fortissima poi, come noto, la vocazione ferroviaria di **Trieste**, porto raggiunto da una rete fittissima di collegamenti con varie destinazioni dell'Europa centro orientale. Centrale in questo senso il ruolo di Alpe Adria, che mette in relazione lo scalo con, in Italia, Cervignano (2 frequenze a settimana andata e ritorno stando al sito web della società), Padova (3 a settimana) e Pordenone (1 a settimana). All'estero le destinazioni servite sono Basilea, Wolfurt, Glengen, Bettembourg, Ludwigshafen, Monaco, Norimberga, Colonia, Duisburg, Villach, Salisburgo, Burghausen, Wels, Linz, Vienna, Paskov, Dunajska e Budapest. Nello scalo Logtainer opera tre servizi a settimana in entrambe le direzioni verso Busto Arsizio, mentre Medlog lo collega con Milano (3 volte a settimana a/r), Padova (2 volte a settimana) e Pordenone (una volta a settimana).

Lo scenario fin qui tratteggiato pare piuttosto articolato e vivace. A mettere a rischio l'offerta italiana (e forse non solo) di trasporto ferroviario di container potrebbe essere però il caro-energia che impatta sull'attività di trazione ferroviaria. Questa, secondo Medlog, "nel corso del 2022 sta proseguendo drammaticamente un trend di incremento già avviato nel 2021". Riportando dati di Rfi, l'azienda evidenzia come nel terzo trimestre dell'anno l'aumento del costo di energia elettrica da trazione ferroviaria per kWh su rete tradizionale a 3kVcc sia stato pari in media al +178% rispetto allo stesso periodo del 2021 e al +517% rispetto ai valori del 2020. "Per un'impresa ferroviaria che percorre 3 milioni di km annui, tale trend

si traduce in extra-costi 2022 vs 2021 pari a circa +2 milioni di euro" sottolinea l'operatore di Msc, secondo il quale questo extra-costi non può essere assorbito internamente né può essere riversato totalmente sul mercato "se non a discapito di una sostanziale perdita di quota modale ferroviaria".

Considerazioni sul caro-energia a parte, per il trasporto via ferro di container molte opportunità sono comunque all'orizzonte. Parlando in particolare delle proprie realtà italiane, il gruppo Psa ricorda come molte di queste occasioni di crescita saranno offerte dallo sviluppo infrastrutturale. "In questo senso attendiamo il completamento dei lavori che interessano l'area del terminal di Genova Pra', che porteranno nel giro di circa 2 anni alla costruzione di ulteriori sette binari da 750 metri; con l'entrata in funzione del Terzo valico sarà possibile operare treni da 750 metri, secondo lo standard europeo, con un aumento della competitività in Sud Europa". Interessanti anche le prospettive anche nel nodo di Venezia, dove Psa opera il terminal PSA Venice-Vecon: questo "ha alle spalle, a meno di trenta chilometri, l'interporto di Padova e l'interposto di Pordenone; tuttavia, sono in fase di studio alcuni progetti per intercettare nuove opportunità e sfruttare al massimo la capacità ferroviaria del terminal."

Più di carattere generale le considerazioni di Gts, che principalmente offre i suoi servizi in partnership con Gruppo Spinellic, Cma Cgm, Hannibal e Dhl, il quale vede criticità nella congestione delle infrastrutture italiane e nel fatto che i tempi garantiti dal trasporto su treno non sono sempre "iper-competitivi", oltre che naturalmente nel fatto che non tutti gli scali italiani siano collegati alla ferrovia. Oltre ai vantaggi in termini di sostenibilità ambientale, i punti di forza dell'intermodalità sono però, ritiene, l'elevata sicurezza del trasporto (dato che il mantenimento dell'integrità del carico durante il trasferimento riduce al minimo i rischi di furto e danneggiamento) e l'ottimizzazione della flotta stradale, con ricadute positive anche sul traffico. ■

Andrà ad aggiungersi a Maersk, Cosco e Msc già presenti sotto la Lanterna e negli altri scali liguri. Prosegue l'integrazione verticale e lo sbarco a terra dei global carrier

HAPAG LLOYD È IL QUARTO CARRIER CHE SBARCA SULLE BANCHINE ITALIANE

Il vettore marittimo tedesco Hapag Lloyd ha confermato questa mattina l'ingresso nel gruppo Spinelli con l'acquisizione di una quota di minoranza pari al 49%; il fondo Icon Infrastructure ha ceduto il suo 45% rilevato nel 2015 e la famiglia Spinelli a sua volta un'ulteriore 4%. Nella nota del global carrier si sottolinea che l'affare si concluderà nei prossimi mesi dopo l'ottenimento delle consuete autorizzazioni da parte dell'autorità antitrust e che le cifre rimangono riservate.

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY per il suo 45% Icon chiedeva un prezzo intorno ai 200 milioni di euro mentre Spinelli per il suo 4% avrebbe incassato circa 7 milioni. Societe Generale ha agito per il gruppo armatoriale tedesco in qualità di M&A advisor tramite la cooperazione tra il team italiano (Cristiano Cirulli, Vito

Tricarico, Gianluca Fumarola e Lea Deloume) e quello tedesco basato a Francoforte.

Attualmente Hapag Lloyd è in mano per il 30% a Kühne Holding (gruppo facente capo al magnate svizzero Klaus-Michael Kuehne appena salito al 15% di Lufthansa), per un altro 30% alla compagnia di navigazione cilena Csav, il 13,9% è della Città - Stato di Amburgo tramite una società pubblica (la Hamburger Gesellschaft für Vermögens und Beteiligungsmanagement), il 12,3% è in mano a Qatar Holding Germany GmbH e il 10,2% fa capo al fondo sovrano dell'Arabia Saudita mentre il restante 3,6% è flottante in Borsa.

Paolo Pessina, consigliere delegato di Hapag-Lloyd Italy Srl, ha spiegato che la scelta del vettore tedesco su Genova "si colloca all'interno di una strategia di sviluppo in Mediterraneo e in Medio Oriente, che già si è

concretizzata in investimenti sui terminal di Tangeri e di Damietta, e che nel caso particolare del Gruppo Spinelli dal settore portuale prioritario si estende ad abbracciare l'intera catena logistica in cui il gruppo genovese è presente. Hapag Lloyd quindi parteciperà con il 49% a tutte le attività del Gruppo Spinelli il che significa inland terminal, logistica, spedizioni, trasporto su gomma". A proposito dei riflessi attesi da questa operazione Pessina aggiunge: "Non è previsto alcun impatto o alcuna integrazione fra il personale di Hapag a Genova e quello del Gruppo Spinelli e ovviamente tutti i contratti in vigore con clienti terzi saranno validi al 100%. Di certo per Hapag Lloyd l'operazione, ancora soggetta all'approvazione dell'Antitrust e degli altri soggetti competenti, assume un particolare peso competitivo nel mercato dei terminal in Italia e nel Mediterraneo".

Per il porto di Genova, come sottolineato più volte dal presidente della locale Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, è un segnale chiaro ed evidente dell'appel delle banchine liguri contese dai maggiori gruppi internazionali dell'armamento e del terminalismo. Da un punto di vista operativo questa operazione significa, oltre a un ulteriore radicamento di Hapag Lloyd a Genova, scalo per il quale questo vettore rappresenta il primo cliente in termini di container movimentati in import-export, anche un ulteriore passo verso la progressiva e crescente integrazione verticale dei global carrier che dal mare (le navi) stanno sempre più spostando il pallino dei loro investimenti anche a terra (terminal portuali, treni, logistica, auto-transporto e società di spedizioni). Nel caso di Spinelli Srl i tedeschi hanno rilevato anche una



quota del Genoa Port Terminal, del Salerno Container Terminal (ad oggi ancora controllato dalla famiglia Gallozzi, un'altra delle poche che resiste allo strapotere dei grandi investitori), di un'enorme flotta di camion per il trasporto di container, di inland terminal e servizi di riparazione e deposito container.

Per Hapag Lloyd, che fino a pochi anni fa evitava espressamente di investire nei terminal, si tratta del terzo investimento in porti del Mediterraneo nel recente passato: il primo è stato a Tanger Med in Marocco, poi in Egitto nel porto di Damietta (dove sorgerà un nuovo terminal in partnership con Contship Italia) e ora in Liguria dove aggiunge altri tre primari player attivi nel trasporto marittimo di container. Prima di lei infatti, erano già sbarcati sulle banchine di Vado Ligure il gruppo Maersk e i cinesi di Cosco (com-

proprietari del nuovo terminal Vado Gateway), mentre a Genova e a Spezia (risettivamente al 100% in Terminal Bettolo e al 40% nel la Spezia Container Terminal) è presente il Gruppo Msc. Quest'ultimo controlla poi il 50% del terminal Lorenzini di Livorno, il 100% del Roma Container Terminal a Civitavecchia, il 100% di Conateco a Napoli, il 100% di Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro, il 50% di Terminal Intermodale Venezia a Marghera e il 50% di Trieste Marine Terminal. Ad Hapag Lloyd nei mesi scorsi era stato proposto anche l'ingresso (sempre con una quota di minoranza) nel Terminal Darsena Toscana di Livorno oggi controllato dai fondi Infravia e Infracapital.

In termini di presenze di peso sullo scenario competitivo delle banchine italiane, il gruppo Psa di Singapore gioca la parte del leone con i terminal di Pra' e del Sech

a Genova a cui si aggiunge il Veccon a Marghera, mentre Contship Italia è attivo come socio di maggioranza a Spezia (nel La Spezia Container Terminal), mentre è in minoranza nel capitale del Salerno Container Terminal e del Terminal Container Ravenna (controllato dal Gruppo Sapir). Fra i nuovi entranti spiccano Yilport al San Cataldo Container Terminal di Taranto, Hhla a Trieste nel Hhla Plt Italy e il Gruppo Grendi con il terminal Mito di Cagliari. Chi invece in Italia ancora non è presente nonostante un network internazionale molto vasto e consolidato nel terminalismo portuale sono i gruppi Dp World (che pure starebbe guardando con interesse a banchine da acquisire soprattutto in Liguria) e Hutchison (che alcuni anni fa si è ritirata dal Taranto Container Terminal dove era socia di To Delta, attuale concessionario al 50% di Trieste). ■



Sede legale: Via Cantore 6/4
Genova

Sede Operativa: Strada Vecchia
Reale snc, Interno 6/4,
Bosco Marengo (AL)



La struttura è in grado di offrire una vasta gamma di servizi terminalistici, dal ritiro dei pieni in import alla consegna di container in export per l'imbarco alla sosta degli stessi presso il nostro piazzale in caso di ritardo/perdita nave o altri problemi il piazzale dispone anche delle collonine per l'allaccio dei reefer. La nostra attività principale consiste nel riempimento e svuotamento container di merce varie.

Disponiamo di mezzi con portata variabile dai 35 q.li a 45 tons per la movimentazione di container pieni e vuoti, coils, teste code, tubi di acciaio, alluminio, billette, lingotti... Ci occupiamo anche di trasporti su strada, operazioni doganali e magazzinaggio merce.



CONTATTACI

+39 0131298475

Si tratta di Msc Tessa con capacità 24.116 Teu e costruita dal cantiere cinese Hudong-Zhonghua

VARATA PER MSC LA PORTACONTAINER DEI RECORD

L'ultralarge container vessel da 24.116 Teu costruita per Mediterranean Shipping Company (Msc), il più grande vettore oceanico al mondo per capacità di navi portacontainer gestite, è stata varata presso il cantiere Hudong-Zhonghua in Cina, presso la Changxing Shipbuilding Base del costruttore.

Msc Tessa, che rappresenta un nuovo record per Hudong-Zhonghua, supera di 112 Teu la Ever Alot, nave da 24.000 Teu consegnata di recente a Ever-

green. La nuova costruzione, progettata autonomamente da Hudong-Zhonghua, ha una lunghezza totale di 399,99 metri e una larghezza di 61,5 metri.

Secondo quanto reso noto dal cantiere, sarà dotata di un'unità di desolfurazione ibrida, di una piccola prua a bulbo, di eliche di grande diametro e di condotti a risparmio energetico. Allo stesso tempo, la nave utilizza il sistema di riduzione della resistenza aerodinamica a bolle d'aria che riduce il

consumo totale di energia e le corrispondenti emissioni totali di carbonio del 3-4%. Per la prima volta viene utilizzato anche il generatore ad albero, che può ridurre efficacemente il consumo di carburante, ottimizzare gli indicatori di efficienza energetica Eedi e ridurre le emissioni di gas serra, spiega il costruttore.

La nave è la prima di una serie di quattro portacontainer da 24.116 TEU ordinate da Msc e dovrebbe essere completata e consegnata entro quest'anno. ■



Il liner danese ha già calcolato il valore delle surcharge che applicherà a partire dal 2023 per coprire i costi imposti dalla principale delle misure di Fit for 55

PER MAERSK SARÀ ALMENO DI 170 EURO PER CONTAINER L'EXTRACOSTO DERIVANTE DALL'EMISSION TRADING SCHEME

Centosettanta euro. È questo il prezzo che secondo il vettore danese Maersk i clienti dovranno pagare in più per ogni Feu sulla linea commerciale Asia-Europa una volta che il pacchetto di normative ambientali dell'Unione Europea entrerà in vigore. Per i reefer, il costo aggiuntivo è stimato sulla stessa rotta commerciale in 255 euro.

Secondo quanto rivelato da Splash247 Maersk lo ha reso noto in un avviso ai clienti, avvertendo che le misure dell'Ue comportano un ampio grado di extraterritorialità che potenzial-

mente colpisce le merci anche quando si spostano al di fuori dei confini comunitari.

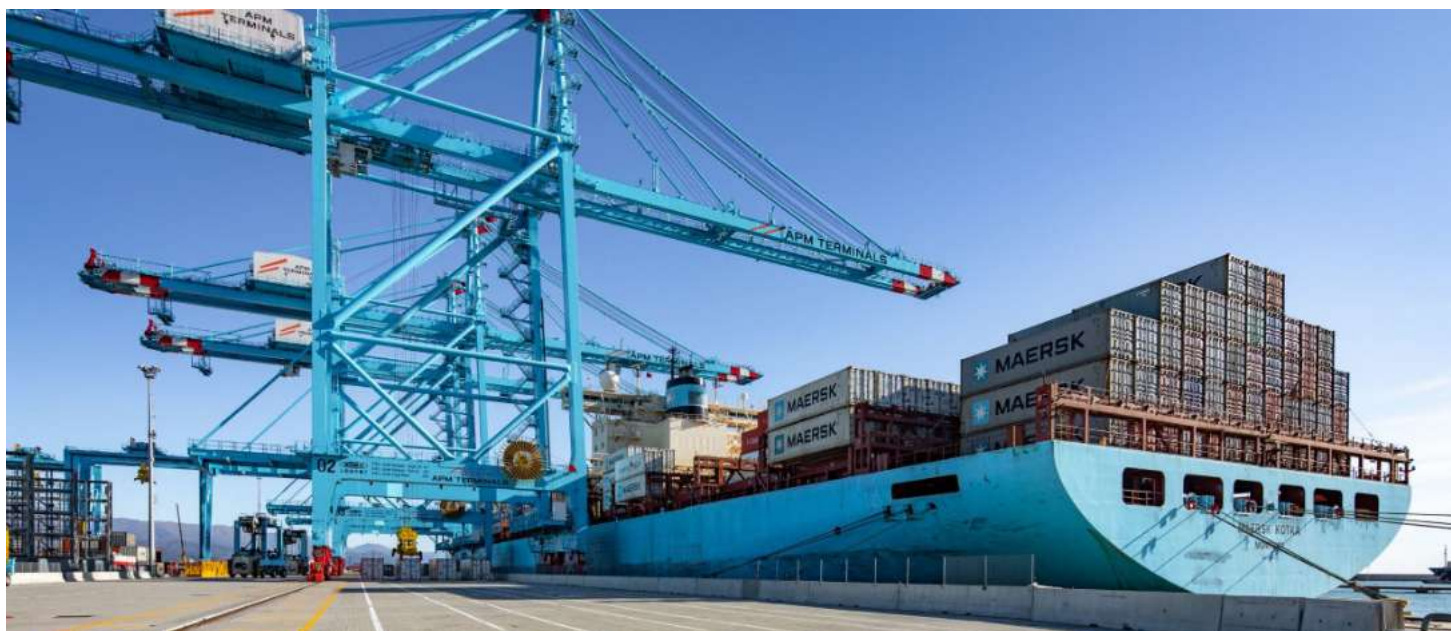
Particolare focus sul sistema Ets - Emission Trading Scheme che, evidenzia Maersk, segue le navi e non le merci. Le compagnie di navigazione cioè dovranno acquistare quote per il 50% delle emissioni dei viaggi in partenza da un porto dell'Ue verso un porto non Ue; 50% delle emissioni dei viaggi in partenza da un porto extra Ue verso un porto Ue; 100% delle emissioni dei viaggi tra porti dell'Ue e 100% delle emissioni delle navi ormeggiate in un porto dell'Ue.

Questo, a sua volta, determina il numero di quote che la compagnia di navigazione deve coprire alla fine dell'anno. La commissione propone un periodo transitorio in cui le compagnie di navigazione sono tenute a coprire quote corrispondenti a una percentuale delle loro emissioni. In particolare, se la normativa sarà confermata come è stata delineata dopo il passaggio in Parlamento europeo, le compagnie di navigazione sarebbero tenute a coprire gradualmente quote crescenti, dal 20% delle emissioni verificate nel 2023 al 100% entro il 2026.

“Il costo della conformità all'ETS sarà probabilmente significativo, quindi influirà sul costo della spedizione” ha avvertito Maersk, spiegando che intende applicare questi nuovi addebiti come supplemento autonomo dall'inizio del 2023. Di seguito sono riportate le stime dei surcharge Ets su un certo numero di rotte commerciali. ■

Trade	Dry (in EUR)	Reefer (in EUR)
WCSA to Europe	215	319
North Europe to Far East	99	149
Far East to North Europe	170	255
Middle East to North Europe	106	159
North Europe to US	184	276

Source: Maersk



CONTAINER ITALY

UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66
16149 Genova P.I./C.F. 02499470991
www.alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo
Cell: + 39 334 7889863
capuzzo.nicola@gmail.com
redazione@shippingitaly.it
redazione@supplychainitaly.it

PUBBLICITÀ

Tel. +39 010 9703071
info@alocinmedia.it

