

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Carbone (Finsea): “Servire il Centro Europa via treno si può risolvendo le inefficienze”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 28th, 2020

L'esternazione di Augusto Cosulich sulla [impossibilità di servire via treno il Centro Europa dai porti liguri](#) fa discutere. Secondo il numero uno della Fratelli Cosulich allo stato attuale l'alternativa degli scali mediterranei a Rotterdam non è competitiva: “Ogni container costerebbe 200 euro in più”. E ciò, nonostante a suo dire ci sarebbero caricatori interessati a sperimentare il gateway sudeuropeo.

Sul tema interviene anche Guido Carbone, esperto manager del Gruppo Finsea, che a SHIPPING ITALY affida questa sua riflessione: “Ho letto il messaggio lanciato da Cosulich e su questo argomento condivido la sua posizione ma non sarei così pessimista. Ritengo non sia un problema di costi ma anche di inefficienze da risolvere. Se riuscissimo ad avere un sistema logistico meno ingessato di container da e per il centro Europa se ne potrebbero portare quanti se ne vogliono”.

Carbone suggerisce di tenere in attenta considerazione i noli marittimi verso i porti del Nord e quelli del Mediterraneo, ormai equiparati, e in prospettiva il costo del bunker per le navi. “Ipotizzando di servire come bacino Monaco di Baviera, attraverso Genova o comunque dai porti liguri si risparmiano 6 giorni di transit time rispetto all'alternativa di Rotterdam. Tenendo in considerazione tutti i fattori possibili, compresa ad esempio la durata maggiore della validità delle lettere di credito, io ritengo che come scali italiani potremmo essere competitivi”.

C'è poi un tema legato al costo del carburante per le navi che dal 1 gennaio è notevolmente più caro. “Se fossimo in condizione di proporre ai vettori marittimi di scaricare una quota maggiore di container in Sud Europa riducendo quindi la capacità dei servizi verso il Nord Europa che impongono un numero di giorni di navigazione più elevato, sono convinto che sarebbero felicissimi. La questione però andrebbe affrontata in maniera coordinata fra tutti gli attori della filiera, i costi sono una parte del problema”.

La vera chiave di lettura per carbone è un'altra, in realtà non completamente scollegata da quanto osservato da Cosulich: “Siamo in grado di risolvere queste inefficienze che oggi penalizzano i porti italiani?”.

Ad oggi il mercato sembra dire di no perché minimale è la quota di traffici containerizzati provenienti o diretti alla Svizzera o alla Germania dai porti liguri anche se sia il terminal Psa

Genova Prà che il la Spezia Container Terminal (in questo caso via Melzo) alcuni treni con frequenza regolare li stanno operando sul mercato.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Tuesday, January 28th, 2020 at 5:45 pm and is filed under [Porti](#), [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.