

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Donati (Cosco) spiega i vantaggi del servizio shuttle fra Vado Ligure e il Pireo

Nicola Capuzzo · Friday, September 11th, 2020

Con un nuovo servizio feeder shuttle che da metà ottobre collegherà con frequenza settimanale il terminal container di Vado Ligure con il Pireo, Diamond Line e il gruppo Cosco potenzieranno il network di servizi feeder con cui serve i porti italiani.

“Lo straordinario vantaggio dei servizi shuttle, già operati da Cosco Shipping Lines e Diamond Line a Napoli e a Rijeka, è la velocità di connessione fra il terminal di partenza/arrivo (in questo caso Vado Gateway) e il terminal hub di Pireo, in Grecia, da dove Cosco Shipping Lines opera un elevato numero di servizi da e per Cina, India, Pakistan, Bangladesh, Middle East, Oceania, Mediterraneo, Black Sea, Nord Europa e Nord Africa” spiega una nota di Cosco. “Il risultato di tale interconnessione è che molto sovente, pur essendo servizi in trasbordo, hanno tempi di transito e frequenza migliori o addirittura superiori rispetto ai servizi diretti” sottolinea ancora la compagnia cinese, che poi precisa: “Un ulteriore vantaggio è la garanzia di trasbordo data al porto hub di Pireo”.

Cosco Shipping Lines vanta una copertura praticamente totale del territorio Italiano toccando ben 12 porti e in Liguria garantisce ben dieci toccate settimanali nei tre scali di Vado Ligure, La Spezia e Genova.

“Oggi Cosco Shipping Lines e Diamond Line sono fermamente convinte che il principio di libera concorrenza debba essere stimolato e salvaguardato” sottolineano ancora dal vettore marittimo cinese. “Il nuovo servizio denominato VAX avrà una frequenza settimanale a giorni fissi: tutti i lunedì mattina sarà a Vado con partenza lunedì sera e arrivo a Pireo giovedì mattina. Anche da Vado Gateway, poi, Cosco Shipping Lines Italy offrirà eccellenti servizi logistici sia su gomma che su rotaia come già avviene per tutti gli altri scali”.

A SHIPPING ITALY il numero uno di Cosco Shipping Italy, Marco Donati, spiega che la scelta di proporre shuttle marittimi diretti risulta più costosa alla compagnia perché richiede l’impiego di una nave su ogni tratta ma la risposta positiva da parte del mercato ripaga l’investimento. Rispetto alla rotazione con toccate in più scali lo shuttle diretto non penalizza né l’import né l’export”. Al contrario, invece, a seconda di quali porti vengono scalati prima o dopo, i tradizionali servizi feeder a rotazione penalizzano o avvantaggiano alcuni porti in direzione im port o in export.

Riassumendo il network che riguarda l'Italia Donati spiega che “Diamond Line collega Napoli con il Pireo, poi c’è un feeder Bari – Durazzo – Pireo, c’è un servizio pendulum fra Adriatico (Rijeka – Venezia – Koper – Ancona), Grecia e Turchia, e ancora una linea feeder che scala Trieste – Ravenna – Grecia (Pireo) – Egitto”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 11th, 2020 at 11:00 am and is filed under [Porti, Spedizioni](#)

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