

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In Italia e nel mondo rallentano gli investimenti nei terminal portuali (causa Covid)

Nicola Capuzzo · Sunday, October 11th, 2020

Quanti e quali investimenti previsti nei terminal portuali italiani verranno posticipati o cancellati a causa dell'emergenza Covid? Questa è una delle domande che nelle ultime settimane sta tenendo banco nei convegni di settori che si sono succeduti in Italia. Le notizie che giungono dalle banchine e dalle associazioni di categoria non sono infatti molto rassicuranti.

Marco Conforti, ex presidente di Assiterminal e attuale membro del consiglio direttivo dell'associazione di categoria europea Feport, [in occasione della Naples Shipping Week ha pubblicamente sollevato il tema](#) spiegando che nei mesi a venire si assisterà a una sovraccapacità portuale rispetto alla domanda di movimentazione container, con conseguente riduzione dei *capital expenditure* (investimenti previsti). Una sovraccapacità peraltro ridimensionata perché, dai circa 60 milioni di Teu/anno previsti, secondo Drewry la nuova capacità portuale destinata a entrare sul mercato nel prossimo futuro calerà a 25 milioni di Teu/anno.

In Italia sono molti gli upgrade previsti in vari terminal portuali che potrebbe subire un rallentamento: a partire dai tre porti liguri (Vado Ligure, Genova e La Spezia), passando per Livorno, Civitavecchia e arrivando fino a Cagliari ([sull'assegnazione del terminal al Porto canale per il momento tutto tace](#)), a Taranto ([dove Yilport sta rivedendo al ribasso il proprio piano industriale](#)) e a Trieste. Da sottolineare, invece, casi come il Salerno Container Terminal perché, complice probabilmente anche il fatto che i volumi siano cresciuti, nel corso del 2020, nonostante emergenza pandemica e lockdown, [è stato portato a termine il piano d'investimento previsto in nuove gru e altri interventi a piazzale](#).

Allargando il campo d'osservazione, le previsioni della rivista World Cargo News dicono che nel 2020 verranno consegnate 207 gru di banchina ship-to-shore, un numero significativamente inferiore rispetto alle 243 del 2019 e alle 227 del 2018. Nel 2021 attualmente ne sono previste 137, ma questo numero potrebbe salire per effetto dello slittamento di consegne di gru da quest'anno al prossimo. Per questo tipo di macchine di sollevamento la ditta cinese ZPMC è largamente leader di mercato con il 69% di forniture, seguita da molto lontano da Liebherr, che detiene il 10% del market share, e Mitsui, con il 6%.

Sempre a proposito di terminalismo portuale, DynaLiners pochi giorni fa riportava la statistica secondo cui, a fine 2019, i primi cinque gruppi terminalistici mondiali hanno movimentato 245,8

milioni di Teu, il 30% circa del totale globale. Il leader di settore rimane Psa di Singapore (presente in Italia a Genova e Marghera), seguita da Cosco Shipping Ports (socio di minoranza a Vado Gateway), Apm Terminals (socio al 50,1% di Vado Gateway), Hutchison Ports e Dp World.

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

This entry was posted on Sunday, October 11th, 2020 at 6:37 pm and is filed under [Porti](#), [Senza categoria](#)

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