

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fatturato a 200 Mln, intermodale ferroviario e nuove sedi nel futuro di Autamarocchi

Nicola Capuzzo · Thursday, October 13th, 2022

*Questa intervista fa parte dei contenuti pubblicati all'interno dell'inserto CONTAINER ITALY:*

**CLICCA E LEGGI GRATUITAMENTE “CONTAINER ITALY – Edizione 2022” in formato Pdf**

“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”. E’ 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 marittimi 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 partnership 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 diretrici di sviluppo si ritrovano quindi in corrispondenza 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 mostrino 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".

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

**EDIZIONE 2022**

# CONTAINER

## ITALY

PDF  
interattivo

Click  
AND  
read

**S** SHIPPINGITALY.IT  
**S** SUPPLYCHAINITALY

This entry was posted on Thursday, October 13th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Interviste](#), [Spedizioni](#)

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

