

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Musso (Mito): “Cagliari è tornata hub per il transhipment. Per ora di container vuoti”

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 1st, 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](#)

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.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Tuesday, November 1st, 2022 at 7:45 pm and is filed under [Porti](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.