

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **Naldini (Maire Tecnimont): “Nel project cargo il Medio Oriente ha preso il posto dei contratti in Russia”**

Nicola Capuzzo · Friday, November 18th, 2022

**Genova** – Lo shipping italiano attivo nelle spedizioni di project cargo guarda con ottimismo e speranza soprattutto al Golfo Persico per la domanda di trasporti di carichi eccezionali per peso e dimensione. In occasione del convegno intitolato “Nuove prospettive per la competitività della logistica italiana”, organizzato dalla sezione logistica di Animp guidata dall'avvocato Enrico Salvatico, il vertice del logistics department di Maire Tecnimont, Massimo Naldini, ha raccontato che “un anno fa l'azienda stava affrontando il problema di avere 8,5 miliardi di euro di contratti con la Russia”. Ordini che ovviamente, con lo scoppio del conflitto militare in Ucraina e le sanzioni imposte dall'Occidente, sono spariti. “Abbiamo però reagito e il Middle East è ripartito. C'è un fortissimo spostamento dalla Russia verso il Medio Oriente che sarà sicuramente l'area padrona nei prossimi 2-3 anni” ha aggiunto Naldini.

Per il responsabile della logistica di Maire Tecnimont “l'elemento chiave è riuscire ad adattarsi a fenomeni così improvvisi. A noi serve stabilità, ne avremmo veramente necessità; ci consentirebbe di avere più contratti e ottenere maggiore sostenibilità del business. Vorremmo avere stabilità nel medio periodo”.

Così però non è, almeno per ora: “In Middle East abbiamo preso un contratto da 3 miliardi di cui 1 miliardo riguarda il procurement e ci troviamo a dover fare i conti con rincari dei materiali del 70% (dunque un problema da 700 milioni). A livello di noli e trasporti la chiave è essere flessibili e pronti ogni giorno a cambiare; da flussi marittimi a flussi intermodali. Sia in fase di acquisto materiali che di trasporto e realizzazione. Cerchiamo costantemente – ha proseguito Naldini – di adattare le nostre catene logistiche a seconda di come si muove il mercato”. Ad esempio “stoccare più merce e noleggiare poi una nave part cargo per ammortizzare il costo del nolo o in alternativa spedire merce più regolarmente con partite di carico più piccole e frequenti per sfruttare noli più bassi. L'adattabilità è la chiave. Ora che i noli container scendono rivediamo le condizioni al ribasso. Quando i noli salivano? Ne abbiamo parlato con gli armatori. Gli ultimi 3 anni sono stati di notti insonni”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**



Massimo Naldini

This entry was posted on Friday, November 18th, 2022 at 4:30 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

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