

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **Cozzani (Psa): “Oggi è di soli 300 euro il gap fra un treno container da Sud o da Nord Europa”**

Nicola Capuzzo · Sunday, October 15th, 2023

Massimiliano Cozzani, manager di Psa, al convegno ‘Un Mare di Svizzera’ ha illustrato il quadro della situazione attuale del porto di Genova e delle relazioni con il Centro e Nord Europa dove attualmente il Gruppo sta concentrando molti dei suoi sforzi operativi e commerciali, il tutto osservato dalla prospettiva di terminalista e operatore ferroviario con servizi verso Basilea e, da alcuni mesi, anche verso Stoccarda.

Partendo dal tema dei blank sailing, Cozzani ha spiegato che il fenomeno non è più episodico ma si è stabilizzato e obbliga il terminal a una gestione complessa dei picchi di lavoro all’arrivo della nave; questo impatta sul piazzale e sulla ferrovia imponendo, a cascata, la riprogrammazione dei treni e un impegnativo lavoro di coordinamento con il cliente ferroviario.

Le riflessioni portate da Cozzani si sono poi concentrate sull’infrastruttura ferroviaria: “Con il servizio verso Basilea, e ora con la start up verso Stoccarda, guardiamo positivamente al futuro, ma abbiamo dei colli di bottiglia da gestire, per esempio quello delle tariffe, dove occorre tenere sotto controllo il gap esistente fra le nostre e quelle marittime del Nord Europa, soprattutto dall’ultimo anno e mezzo a oggi”.

“Un gap che a inizio 2023 era di circa 800 euro, quindi quasi insostenibile, e che oggi si aggira intorno ai 300 euro” ha spiegato il manager di Psa. “Queste differenze – ha continuato – sono comunque, entro certi limiti, storicamente abbastanza accettate dalla Svizzera che le interpreta come una sorta di assicurazione dai rischi che la merce correrebbe con altre modalità di trasporto e lascia il margine per la trattativa commerciale, mentre lo sono un pò meno dalla Germania che peraltro vive una fase di recessione. Per affrontare questo problema stiamo cercando di mettere in atto una strategia ‘superiore’ per convincere gli armatori che vogliono aprire il gate Sud ad accordarsi fra loro per ‘coalizzare’, quando occorre, i noli Nord – Sud”.

Cozzani ha infine messo sul tavolo le strategie utilizzate da Psa nel mondo della logistica: una ‘productor oriented’, che prevede uno studio accurato per comprendere le esigenze dei mercati dove opera l’infrastruttura attraverso costanti indagini di mercato e visite commerciali; l’altra rappresentata dal cercare la cooperazione con i clienti. “Su questo ci stiamo concentrando in questa fase perché crediamo che chi vuol fare logistica non può farla da solo: i costi fissi sono molto elevati. Noi, come terminal, stiamo parlando con i nostri clienti per cercare di coinvolgerli un pò di

---

più, ‘quasi contrattualmente’, anche nell’attività logistica” ha spiegato Cozzani.

Infine, sulla concorrenza che può assumere altre valenze in questi ambiti: “Un mio concorrente terminalista può essere anche un mio partner nel campo logistico. Ad esempio col nostro trenino collegiamo anche terminal del porto storico di Sampierdarena che non appartengono a Psa; preleviamo dei container di altri terminalisti per portarli a nostra cura a Prà e caricarli sul treno dando loro quindi la possibilità di essere collegati”. Si crea con ciò una sorta di servizio sociale, e allo stesso tempo commerciale: “Se un domani la stessa richiesta ci provenisse anche da Vado Ligure e la Maersk volesse collaborare in questo senso con noi non vedrei ostacoli” ha concluso il manager Psa.

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

Già 100 i partecipanti al Business Meeting sui container in programma a Milano il 13 novembre

This entry was posted on Sunday, October 15th, 2023 at 6:30 pm 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.