

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sguardi puntati sul Nord Africa per lo sviluppo del settore ro-ro italiano

Nicola Capuzzo · Friday, May 9th, 2025

Genova – La sponda sud del Mediterraneo rappresenta sempre di più la nuova frontiera di sviluppo per i traffici italiani di ro-ro, sia a detta delle shipping company che la raggiungono, sia degli operatori intermodali che ne sfruttano le linee. Questa convinzione, che in parte era già emersa nel corso del 1 Business Meeting di SHIPPING ITALY, nel 2023, è stata ora espressa con forza nella terza edizione dell'evento, quest'anno tornato a Genova, negli spazi dei Magazzini del Cotone.

A evidenziare la necessità di far crescere i traffici merci via traghetto da e per l'area è stato innanzitutto Fabrizio Bertacchi, amministratore della genovese Stc – Servizi Trasporti Combinati, ora parte di Transmec e attiva in particolare in Marocco. “Il concetto di comunione d'affari con il Nord Africa deve passare per i trasporti” ha sottolineato, evidenziando lo sviluppo impetuoso dei traffici rotabili via Tanger Med (circa 500mila passaggi di mezzi ogni anno, a fronte dei 300mila per cui era stato progettato), anche su impulso di aziende europee insediatesi nelle zone franche del paese come Renault e Peugeot. “Serve però maggiore capacità di ro-ro, che hanno partenze e arrivi certi, e non di ro-pax, che devono assecondare altre esigenze”. Ancora di più secondo Bertacchi è necessario che questa modalità di trasporto evolva in termini di regolarità del servizio: “Deve cambiare il concetto stesso ro-ro, che deve diventare simile a quello del trasporto ferroviario, non solo con giorni ma anche con orari definiti: questo ci chiedono le aziende europee che si sono installate nell'area”.

Della necessità di una evoluzione in questo senso si è detto convinto anche Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi, compagnia che come noto raggiunge Tunisia e Algeria offrendo un servizio di feederaggio in modalità ro-ro (tramite il sistema delle cassette) dei container portati a Cagliari, al terminal Mito, da Maersk.

“Introducendo su questi traffici il ro-ro, possiamo ragionare su un giorno esatto di arrivo o partenza, già un grande passo avanti rispetto alle incertezze cui sono soggette le navi portacontainer” ha evidenziato Musso, rilevando come la clientela sia disposta ad accettare “uno, o anche due trasbordi” dei carichi a patto di godere di una certa regolarità degli arrivi (comunque – ha precisato – su linee dalla frequenza settimanale e non giornaliera, e per merce che non richiede transit time stringente come invece l'ortofrutta).

Certamente i porti del Nord Africa, ha ammesso Musso, “non offrono una massima stabilità”,

ricordando i casi del blocco, in Algeria, disposto nel 2024 a carico di navi che avessero toccato scali marocchini, o l'improvviso stop all'utilizzo di una banchina nello scalo tunisino di Skida. Permettono però di contro una certa "autonomia di carico e scarico con propri mezzi", che permette di aggirare le difficoltà tipiche di scali dalle infrastrutture meno moderne ed efficienti.

Della necessità di guardare alla sponda sud del Mediterraneo ha parlato anche Emanuele Becchia, business process manager di Dfds, che in particolare si è detto convinto della spinta all'industrializzazione che l'area riceverà dalle politiche di nearshoring delle aziende europee. La compagnia danese, che nel 2023 è entrata nel mercato marocchino con l'acquisizione di Frs Iberia/Maroc, dallo scorso novembre come noto ha attivato – dopo una lunga gestazione favorita dalle istituzioni governative dei due paesi, e supportata da Circle – un nuovo servizio ro-ro tra Trieste e Damietta, cui seguiranno "l'anno prossimo altre novità". Ci vorrà "un po' di tempo per raggiungere i volumi che ci aspettiamo" – in particolare relativi a merci quali ortofrutta, tessili, macchinari, – ma i traffici stanno crescendo. A conferma di quanto sia utile avere collegamenti via mare ro-ro tra nord e sud Mediterraneo, durante il convegno è stato citato anche il caso limite di un trailer destinato alla Tunisia che da Damietta ha raggiunto Trieste tramite la linea di Dfds, per poi arrivare nel paese via mare dalla Francia, una soluzione che è stata ritenuta comunque preferibile alla connessione via strada dall'Egitto attraverso la Libia.

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**









This entry was posted on Friday, May 9th, 2025 at 6:01 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

