

LOGISTICA

Grimaldi rafforza la flotta e le partenze per rispondere alla crescente domanda del Mediterraneo

L'ortofrutta riscopre le vie del mare

Dall'olio alle arance le navi fanno la spola tra Italia e Spagna – Oltre i 500 km costi dimezzati

Per il trasporto di prodotti agroalimentari, e nello specifico di ortofrutta, gli operatori scelgono la via del mare. I volumi sono in aumento, i mercati si ampliano. Le autostrade del mare, o più propriamente lo «short sea shipping» hanno dato un grosso contributo allo sviluppo del traffico.

Grimaldi, gruppo armatoriale di Napoli, da oltre dieci anni investe nella navigazione a corto-medio raggio con navi sempre più evolute, veloci, e soprattutto capienti. Navi – come le ultime quattro ricevute dalla Fincantieri, l'industria di Stato della costruzione navale – che sono state denominate «cruise-ferries», perché accoppiano al confort della nave passeggeri un'eccezionale capacità di carico, pari a oltre 3mila metri lineari.

«Sulla nostra linea di punta Civitavecchia-Barcellona – osservano dal quartier generale della flotta – il 13% dei volumi imbarcati dalla Spagna, circa 8mila semirimorchi (trailer) l'anno, è rappresentato da prodotti refrigerati destinati al mercato di Fondi. Abbiamo dovuto spostare la partenza, sia dall'Italia, sia dalla Spagna alle 22.30 per le richieste che ci sono pervenute soprattutto dagli operatori dell'agroalimentare».

La traversata dura 19 ore. Il tempo giusto per essere competitivi sui mercati. Tra l'altro, osservano ancora alla Grimaldi, dallo scorso anno tra il nostro continente e la Spagna effettuiamo uno scalo a Porto Torres. Un'iniziativa, che permette alla Sardegna di approvvigionarsi, fa-



Direttore commerciale delle linee «short sea», Guido Grimaldi

cendo registrare interessanti volumi di refrigerato che rappresentano il 37% del totale movimentato sull'isola».

Il mercato di Mercabarna a Barcellona, dove escono ogni giorno 1.500 camion per tutti i mercati d'Europa, e il grande traffico di arance in Andalusia hanno permesso e promosso l'utilizzo della nave. Il trasporto navale, oltre la soglia di 500 chilometri, resta la modalità più valida e conveniente. Uno

studio Grimaldi dimostra come, rispettando le regole dell'autotrasporto, la nave è più conveniente e costa la metà. Andare da Catania a Civitavecchia con Grimaldi costa 600 euro compreso il camion, l'autista, la cabina e tre pasti a bordo.

La distanza è di 900 chilometri. Via terra, secondo lo studio, costerebbe 1,2 euro a chilometro, a cui si devono aggiungere i costi autostradali e di traghettamento dello

I «NUMERI» DELLA FLOTTA DI GRUPPO
(Dati 2008-09)

36 Navi Compongono la flotta del Gruppo Grimaldi: 13 fanno capo a Grimaldi Lines, 6 a Minoan Lines, 17 a Finlines	150 mila Tonnellate l'anno di olio movimentate via mare sulla rotta Valencia-Livorno
1,6 milioni Tra semirimorchi, camion e container trasportati dalla flotta nel 2008	50 Automezzi a settimana di frutta dal Trentino imbarcati sulla Genova-Tripoli

Stretto di Messina. Le linee Grimaldi coprono tutto il Mediterraneo tra Spagna, Italia, Tunisia, Libia, Malta, Grecia, Turchia e Cipro.

«La Sicilia è uno dei nostri principali mercati – confermano al gruppo armatoriale – e proprio in questi giorni stiamo operando un notevole sforzo organizzativo nei traffici Nord-Sud. In pratica porteremo le partenze settimanali da Genova a Catania a

quattro in entrambe le direzioni, modulando gli orari, così come la nostra clientela siciliana ha chiesto».

Il network dei servizi Grimaldi opera tra Spagna, Portogallo e Italia, fino (attraverso la controllata Minoan Lines) in Grecia e Balcani. E poi dal Nord Africa al Nord Italia, fino ai mercati del centro Europa e, dal porto di Travemunde in Germania (attraverso l'altra controllata Finlines) in Finlandia, Polo-

nia, Svezia, Russia.

«Si può fare molto di più – conferma però l'armatore di Napoli –. A causa dell'incapacità delle strutture organizzative dei mercati siciliani, per esempio, c'è una grave difficoltà all'utilizzo dell'intermodale. Perché i mercati iniziano a caricare frutta la sera tardi, precludendosi così una partenza nave e orientandosi al trasporto terrestre?».

Le vie del mare sono per l'agroalimentare un'occasione di sviluppo.

Sulla Valencia-Livorno delle navi Grimaldi, 150mila tonnellate, l'80% dei volumi, è rappresentato dall'olio, mentre sulla Valencia-Salerno è del 20%. Sulla linea settimanale Genova-Tripoli vengono imbarcati 40-50 automezzi di refrigerati, nella maggior parte mele provenienti dal Trentino. ■

LUCIANO BOSSO
© 2010 GRIMALDI GROUP

INTERVISTA

Nuovi servizi in vista dell'area di libero scambio

Il 10% dei volumi trasportati dal Gruppo armatoriale napoletano Grimaldi è rappresentato da merce refrigerata, prevalentemente prodotti ortofrutta. «Siamo molto interessati al trasporto dell'ortofrutta – conferma Guido Grimaldi, direttore commerciale delle linee «short sea» – e dal prossimo febbraio otimizzeremo i nostri servizi da Genova su Catania, che sta assumendo le funzioni di un vero e proprio «hub» portuale anche per i servizi con

Malta e la penisola balcanica, aumentando le partenze fino a quattro la settimana. Al mercato siciliano siamo molto attenti e questo nostro sforzo organizzativo è proprio il risultato delle attese degli operatori della Sicilia Orientale. Nei prossimi giorni, a dimostrazione dell'interesse per il settore, parteciperemo per la prima volta alla fiera Fruit Logistica di Berlino, dove proporemo la nostra via del mare, un vero e proprio network di linee che

abbraccia Nord Europa, Baltico e tutto il Mediterraneo. Le nostre navi sono già utilizzate da piccoli e grandi trasportatori europei di frutta e verdura che trovano conveniente, economico, sicuro il trasporto delle loro merci. Agli operatori faremo conoscere, una a una, le nostre 36 navi adibite alle autostrade del mare. Le grandi capacità, le tariffe, le convenienze del trasporto via mare».

La flotta del gruppo di Napoli, che tra l'altro opera ser-

vizi «deep sea» con le Americhe e l'Africa occidentale con navi del tipo multipurpose (carico flessibile), ha una posizione strategica sia in Mediterraneo, sia in Nord Europa. Sono tutti traghetti ro-ro, in grado di velocizzare al massimo le manovre di carico e scarico degli automezzi.

Il gruppo armatoriale guarda con interesse all'area di libero scambio nel Mediterraneo e crede fermamente che possa essere una buona occasione di sviluppo, soprattutto

per il traffico dell'agroalimentare e dell'ortofrutta.

«Operiamo linee da Genova, Civitavecchia, Salerno, Palermo e Trapani. E con i nostri servizi adriatici ci consentiamo di prolungare l'asse navale del Tirreno verso Grecia, Cipro, Turchia e Balcani in generale. Attraverso la nuova via Egnatia, oggi non è più disagiata arrivare sui mercati turchi, e da lì anche in Romania». ■

L.B.