LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

TRIESTE MARINE TERMINAL
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

Trieste Marine Terminal

LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

SOMMARIO

5 Vocazione e sviluppi dei servizi internazionali

7 L'identikit di un modello vincente

14 I tanti vantaggi anche per l'ambiente e i tempi

LA GAZZETTA MARITTIMA
Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 42 del 28 Maggio 2022 - P.I. 45%

Il paradigma TMT di Trieste

In un quadro nazionale della portualità che troppo spesso appare come una piccola galassia di autonomie qualche volta anche in silenziosa concorrenza tra loro, il porto di Trieste è una realtà storica e operativa che si distacca nettamente. E non è solo per la troppo spesso ribadita supremazia dei porti "ascellari" - Genova e Trieste, appunto - ai quali è sempre stata attribuita la massima considerazione da parte della politica. È invece per una felice posizione geografica nei confronti sia dell'Italia del Nord-Est, sia in particolare dell'Europa. Se ci mettiamo anche una formazione mentale erede delle tradizioni asburgiche miste all'italianità più sincera e più difesa anche nei tempi delle grandi guerre, si capisce come il mix abbia come risultato non solo un grande porto, ma anche una grande comunità portuale, costruttiva e lungimirante.

In questo quadro generale il terminal TMT può essere considerato il paradigma dell'imprenditoria portuale e marittima. I suoi soci - per dirla come nei poemi ottocenteschi "i cavalieri che fecero l'impresa" - hanno messo fin dall'inizio i fatti davanti alle parole. E dove risono state parole, le hanno onorate con i fatti. In questo nostro quaderno speciale dedicato al Trieste Marine Terminal, l'amministratore delegato Stefano Selvatici ci parla del Molo VII, ovvero della realtà operativa che riassume in meglio le doti portuali di Trieste.

*

Il porto "ascellare" dell'Est Italia ha la capacità di confrontarsi validamente, senza complessi d'inferiorità, con concorrenti che sono sorti e stanno crescendo sia in Adriatico che nell'Egeo: da Suez, dove ancora oggi transitano le navi del Far East più impegnative, il Molo VII è la vera porta dell'Europa del Centro e Nord-Est, ben collegata sia dalle direttrici stradali e autostradali, sia in particolare su ferro. E l'aver spinto fin dall'inizio sui collegamenti cargo ferroviari ha rappresentato un'intuizione che oggi paga abbondantemente, non solo sul piano dell'economia e della capacità ma anche su quello ambientale.

*

Da foglio che nasce a Livorno oltre cinquant'anni fa, non possiamo non ricordare che nel board del TMT c'è anche una famiglia che a Livorno è nata sulla portualità e ha saputo crescere a livello internazionale ed oggi con l'impresa T.O. Delta è un punto di riferimento per armamenti sia nazionali che del Far East. Antonio Maneschi, oggi a capo dell'azienda, è infatti erede del gruppo fondato e sviluppato proprio a Livorno dal padre Pier Luigi, con il quale il nostro giornale ha condiviso lustri di battaglie finalizzate a fare prima di Livorno, poi dell'intera Italia uno sbocco sul mare appetibile per i grandi vettori mondiali: e ci piace ricordare la sua persona - troppo presto scomparsa - e la sua impresa in questa occasione.

*

Per concludere, siamo in tempi difficili, più difficili di quanto solo pochi anni fa avremmo potuto immaginare: la pandemia del Covid ha picchiato duro su tutto il mondo, creando anche specifici problemi sulle forze di lavoro di alcuni porti tra cui Trieste, adesso è subentrata la tragica guerra in Ucraina, di cui non si riesce ancora ad ipotizzare né quando né come potrà finire. E se traffici marittimi ne risentono, specie quelli da e per il Mar Nero, Trieste non è esente dal pagare la sua quota di problemi. Qui però stiamo vedendo la vitalità della "macchina" triestina, sottolineata anche dal presidente Zeno D'Agostino dell'AdSP, e per la sua parte dal terminal TMT: tra i porti italiani, è quello che per unanime riconoscimento sta meglio fronteggiando sia le conseguenze navali e logistiche della guerra, sia i tempi qualche volta ondivaghi della stessa politica europea verso la portualità italiana. Non ci rimane che augurare "Buon vento" agli amici triestini: e alla loro voglia e capacità di far fronte a momenti difficili. Per aspera ad astra.

Antonio Fulvi

L'INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DEL TRIESTE MARINE TERMINAL SPA STEFANO SELVATICI

Vocazione e sviluppi dei servizi internazionali

TRIESTE – Un terminal considerato oggi tra i più moderni del Mediterraneo, in un porto che è da sempre - fin dai tempi dell'impero austro-ungarico se non vogliamo addirittura risalire a quello romano - un riferimento per l'intera Europa anche ante litteram. La storia deve molto a Trieste: ma il presente in campo marittimo gli deve altrettanto. Ne parliamo con l'ad del Trieste Marine Terminal Stefano Selvatici, in tempi di tensioni internazionali sui traffici marittimi ma di ribadita volontà di crescere ancora.

Stefano Selvatici

Il porto di Trieste è stato e rimane uno dei primi dell'Europa Mediterranea, in particolare vocato per i servizi dall'Est ma non solo. Hanno fatto sensazione gli scioperi no-Covid dei suoi portuali che sembravano poter minare la sua credibilità. Tutto superato?

I giorni degli scioperi hanno rappresentato per il nostro terminal una sfida non indifferente. I rallentamenti di produttività legati agli scioperi hanno influito negativamente non solo sui conti della società ma prevalentemente sulla nostra immagine (in termini di credibilità) ma grazie alla relazione pluriennale - alla fiducia conquistata negli anni con gli stessi clienti e grazie alle donne e agli uomini del terminal, che hanno lavorato oltre il dovuto per mantenere gli impegni presi - siamo riusciti comunque a mantenere la rotta ben salda.

La guerra in Ucraina e il sostanziale embargo nel Mar Nero hanno riflessi sui vostri traffici?

I riflessi della situazione sono molteplici e, a volte, sovrapponibili.

Le principali Compagnie di Navigazione hanno annunciato la sospensione dei loro servizi da e per l'Ucraina. Ad oggi non abbiamo registrato riflessi diretti sui traffici commerciali, tuttavia, gli esperti segnalano una spinta sempre più importante per i noli marittimi e temiamo ulteriori aumenti dei costi del Gas e quindi dell'Energia. Già nel 2021 abbiamo registrato un raddoppio dei costi in tal senso e la situazione non sembra calmierarsi.

Slovenia e Croazia stanno investendo molto in portuali e logistica, forse con normative assai più snelle delle nostre. Possono rappresentare una concorrenza pericolosa?

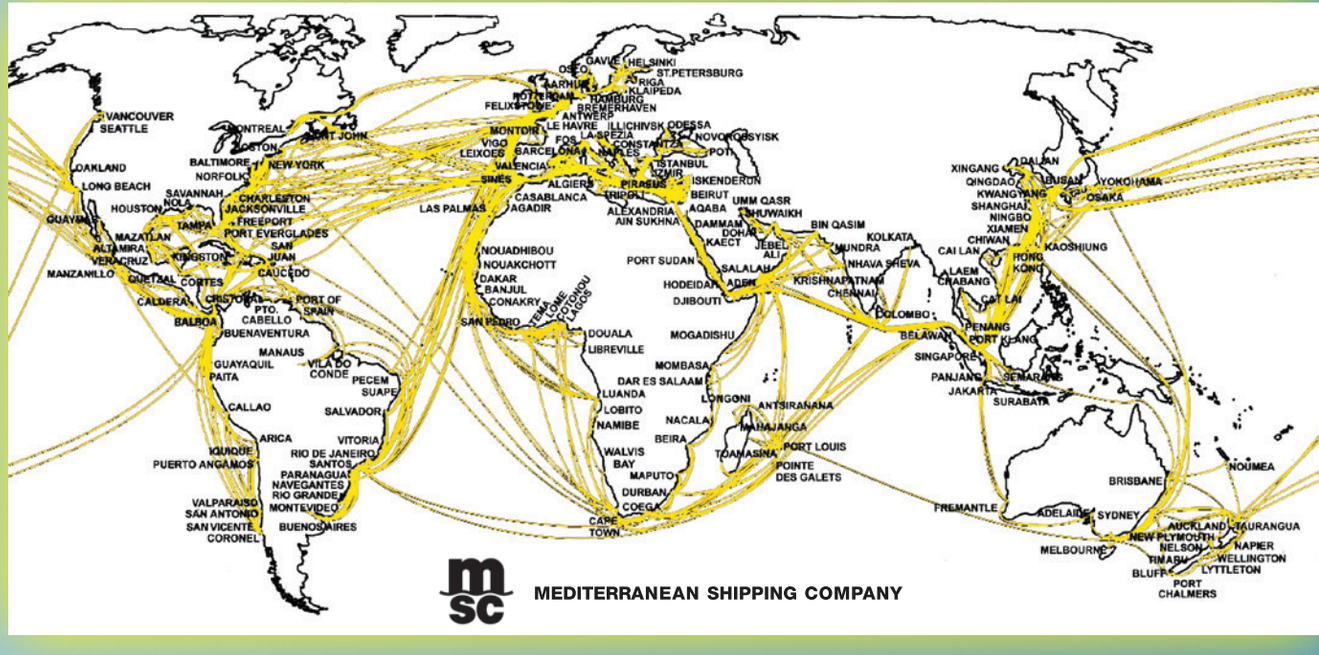
Più che parlare di concorrenza pericolosa ci piace evidenziare i nostri punti di forza, quelli che ci contraddistinguono e rendono incomparabili. Il porto di Trieste è dotato di un fondale marino che permette l'attracco di navi oceaniche di grandi dimensioni e ci stiamo attrezzando, con il progetto dell'allungamento, ad ospitarne due per volta garantendo così una risposta concreta al fenomeno del gigantismo navale in costante crescita. Trieste Marine Terminal S.p.A. è forse l'unico terminal italiano a vocazione internazionale; buona parte dei nostri volumi non sono nazionali e per questo è inevitabile il confronto con terminal che possono beneficiare di condizioni più favorevoli. I costi per energia ed i costi del personale in Slovenia e in Croazia sono senz'altro più bassi (di circa del 25%-30%) e questo capitolo nel suo complessivo incide per circa il 35% sul totale. Ma l'elemento che pesa di più è la burocrazia. Per capire la magnitudo di ciò sarebbe interessante confrontare il numero di spedizionieri presenti a Trieste e a Koper 15 anni fa con la situazione attuale; troveremmo una completa "inversione" dei pesi.

Come terminal in fase di importante sviluppo siete anche voi alle prese con la burocrazia italiana più deteriore? E che ne pensate della proposta di Pasqualino Monti di commissariare tutte le opere portuali con esperti ad hoc che riducano i tempi delle pratiche sull'esempio del ponte Morandi a Genova?

La ricostruzione del ponte Morandi ha rappresentato l'esempio di efficienza ed efficacia della macchina amministrativa. Credo che l'ipotesi di Pasqualino Monti si riferisca ad assegnare ai presidenti delle Autorità di Sistema Portuale poteri ed autonomie tipiche dei commissari. Senz'altro agevolerebbe.

A.F.

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

L'identikit di un modello vincente

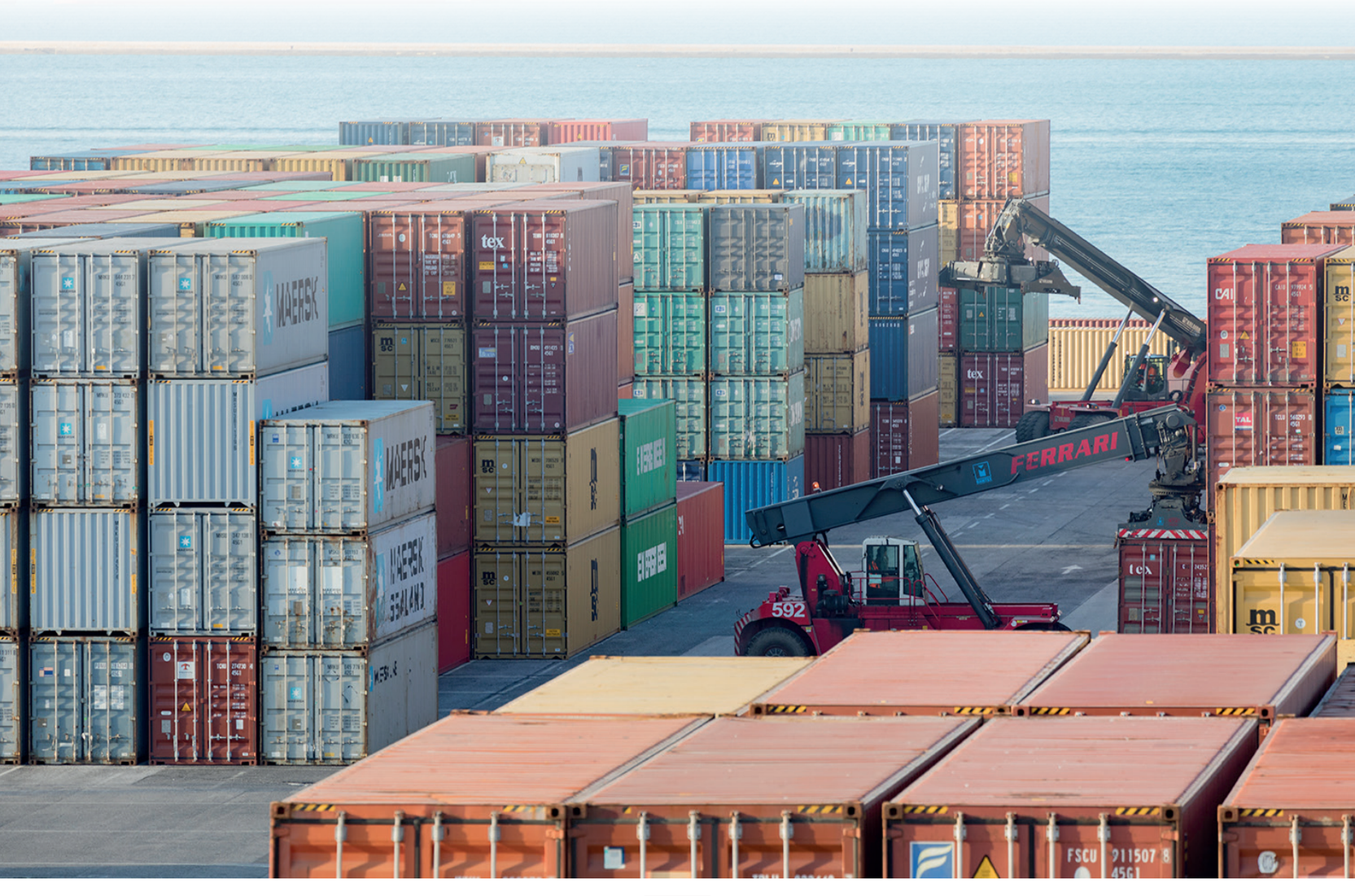
Trieste Marine Terminal è il terminal container del porto di Trieste, snodo che collega il Nord Est Italia e Centro Est Europa ai mercati dell'Asia, Cina ma anche Mediterraneo, Nord Africa e Mar Nero. Grazie alla posizione geografica strategica per raggiungere l'Europa Centrale e Orientale, la conformazione dei fondali, la pluriennale e multidisciplinare esperienza e le relazioni di lunga data con i clienti, TMT è diventato negli anni sinonimo di credibilità, puntualità dei servizi e un punto di riferimento per il Nord Adriatico per le principali Compagnie Marittime internazionali.

Nel 2021 TMT ha operato 652.319 TEUs di cui circa 190.000 movimentate con ferrovia, operando complessivamente 3.317 treni.

Ad oggi TMT conta oltre 300 dipendenti diretti cresciuti negli ultimi 15 anni del 500% con ricadute positive sul tessuto cittadino Triestino.

Nel seguente documento sono stati sviluppati **3 macro-temi**:

1. le rotte dell'Impero e la vocazione sostenibile;
2. lo sviluppo del Terminal e il suo ampliamento;
3. il gigantismo navale e i project cargo.



1. La visione di Trieste Marine Terminal: lavorare sul porto che ricollega le tratte una volta tracciate dall'impero, ma con uno spirito e una vocazione sostenibile

Mappa 2: le rotte ferroviarie servite da TMT.

L'impero Romano era attraversato da numerosi collegamenti commerciali. C'erano rotte marittime che coprivano il Mediterraneo e il Mar Nero e numerose rotte terrestri che utilizzavano le strade costruite dai Romani per addentrarsi nell'Europa Continentale passando per i porti del Nord Italia.

Lo sviluppo del porto di Trieste ha seguito i cambiamenti geo-politici della storia ma alcune tappe sembrano aver segnato definitivamente la sua vocazione odierna.

Nel 1719 Carlo VI proclamò il porto di Trieste Porto Franco Imperiale. Trieste contava circa 5.700 abitanti. Nel 1891, quando perse tale statuto, nel porto di Trieste vivevano 156 mila persone. Tra l'inizio del 18° e la metà del 19° secolo, il porto di Trieste rappresentava un mercato gigantesco. Quando Carlo VI morì, l'imperatrice Maria Teresa d'Austria salì al trono ed estese i confini dell'area del Porto Franco, unendo il mercato, il porto e le città nuove e antiche.

Verso la metà del 1800 si rese necessario ampliare le infrastrutture del porto di Trieste e la rete ferroviaria locale. Nel 1857 iniziò ad operare la Ferrovia Meridionale (Sűdbahn), che collegava il porto di Trieste con Vienna, Budapest e molte altre città dell'Europa Orientale. La ferrovia, in generale, è stata fondamentale per la progettazione del porto. Nel 1868 iniziò lo sviluppo vero e proprio del porto commerciale di Trieste che definisce, per molti versi, la sua struttura odierna.

La storia affascinante del porto di Trieste, dai romani ai tempi nostri, ne ha fatto una tappa strategica del commercio nell'Alto Adriatico. È la porta verso il cuore dell'Europa che collega rotte marittime maggiori con una rete ferroviaria e terrestre percorrendo ancora le strade tracciate dall'impero Romano in primis e dall'impero austroungarico in un secondo momento.

All'interno di questo quadro di sviluppo, uno spazio fondamentale è rappresentato dal Trieste Marine Terminal S.p.A. che conta più di 700 sbarchi annuali di navi di varie dimensioni. Il ruolo di capofila è dettato in primis dai servizi oceanici ma con importanti servizi intra-Mediterranei settimanali. TMT rappresenta un HUB per il Nord Adriatico ed è collegato con i porti di Venezia, Ravenna e Ancona.

Questa rete di rotte marittime si collega alla rete intermodale terrestre. Il parco ferroviario interno al terminal (5 binari da 600 metri ciascuno) consente di operare sino a 5 treni contemporaneamente, per una capacità totale di oltre 7.000 treni all'anno. L'ampia gamma di servizi e tratte disponibili consentono alle Compagnie Marittime e agli operatori di poter contare su rapidi collegamenti sia per l'Italia che per il cuore dell'Europa.

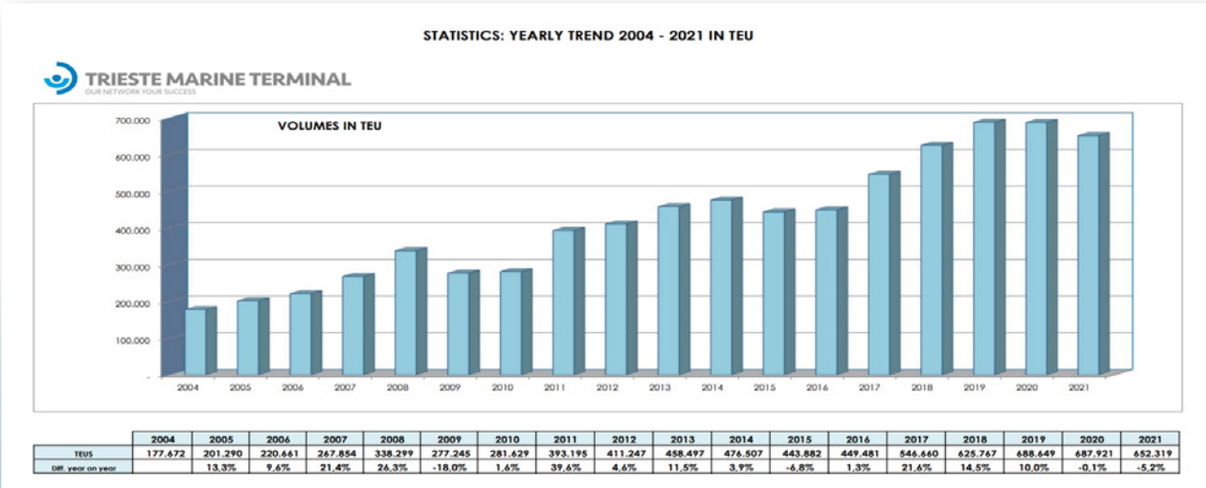
Collegamenti strategici ma anche sostenibili quelli che vengono offerti da TMT alle Compagnie Marittime, sempre più attente al fattore della sostenibilità ambientale tanto da farlo diventare strategico per le scelte di sviluppo. Trieste, per la sua posizione geografica, assicura indiscutibili vantaggi in termini di riduzione dei tempi di navigazione e di chilometraggio da/a i porti dell'Europa Centro-Orientale, con un palese risparmio in termini di costi, tempo e di emissioni di CO_2. Per raggiungere Trieste Marine Terminal VII rispetto ai principali porti del Nord Europa, ad esempio, una nave impiega 4/5 giorni di navigazione in meno, risalendo l'Adriatico da Suez invece di circumnavigare l'Europa. Il minor impatto ambientale è indiscutibile. In termini di distanze ferroviarie. Trieste ha il vantaggio di una distanza ridotta rispetto a i principali porti del Nord Europa e dalle principali città dei paesi del Centro Est Europa. Un sistema di collegamenti stradali e ferroviari connette direttamente il terminal alla rete infrastrutturale regionale, consentendo al carico di raggiungere la destinazione finale, sia in Italia che in Europa, viaggiando velocemente e senza colli di bottiglia.

2. Lo sviluppo di Trieste Marine Terminal negli ultimi 10 anni

Trieste Marine Terminal gestisce il terminal container del porto di Trieste dal 2004 quando subentrò a una situazione di volumi limitati (dato 2003) di 118.000 TEU annuali.

Con un significativo sforzo in termini di investimenti e grazie ad un progetto di sviluppo in linea con le esigenze del mercato, quello gestito da TMT è oggi un terminal moderno ed affidabile, utilizzato dalle Compagnie Marittime più importanti al mondo.

Il volume di TEU è cresciuto in maniera costante, dal 2004 ad oggi.



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TEUS	177.672	201.290	220.661	267.854	338.299	277.245	281.629	393.195	411.247	458.497	476.507	443.882	449.481	546.660	625.767	688.649	687.921	652.319
Diff. year on year		13,3%	9,6%	21,4%	26,3%	-18,0%	1,6%	39,6%	4,6%	11,5%	3,9%	-6,8%	1,3%	21,6%	14,5%	10,0%	-0,1%	-5,2%

Nel 2021 Trieste Marine Terminal ha movimentato in totale 652.319 TEU. Più nel dettaglio, i contenitori pieni (import/export) sono cresciuti del 7,9%, in confronto al 2020, confermando la crescita di TMT quale porta d'accesso per le destinazioni del Sud ed Est Europa.

Risultano invece stabili i volumi totali via ferrovia (+0,3%), di cui continua la crescita dei contenitori pieni (+2,2%). Incrementato anche il numero dei treni effettuati: 3.303 treni nel 2021 (+5,7%) rispetto ai 3.125 treni del 2020 a ulteriore conferma dell'importanza e del rilievo dei collegamenti ferroviari da e per l'Italia ed il Sud ed Est Europa.

Su un'area di 400.000 mq, il terminal sviluppa le proprie attività grazie all'utilizzo di moderni mezzi ed attrezzature che consentono l'ottimizzazione delle operazioni di banchina, piazzale e ferrovia..

L'operatività è garantita su base h 24, 7 giorni su 7 e 362 giorni l'anno, con l'esclusione del 1 maggio, 15 agosto e 25 dicembre. Ad oggi TMT conta oltre 300 dipendenti diretti cresciuti negli ultimi anni del 500% con ricadute positive sul tessuto cittadino triestino.

La vision di Trieste Marine Terminal si fonda sulla consapevolezza che il "valore umano" all'interno delle organizzazioni è determinante. L'attività che svolge un terminal container richiede ingenti investimenti in infrastrutture ed equipment ma senza persone formate, motivate e con cui condividere gli stessi valori, questi sforzi perdono di efficacia. La crescita dei collaboratori è un punto fermo nelle strategie del management che porta ad uno sviluppo della cultura aziendale ogni giorno più consapevole in varie direzioni: sicurezza, rispetto, tolleranza, solidarietà.

L'ampliamento del Molo: tempi, progetto, strategie e investimenti

Il piano di ampliamento del terminal prevede sia investimenti infrastrutturali sia in equipment.

A fine 2021 è stato lanciato il bando di gara per il primo allungamento di 100 metri del terminal, al quale si affiancherà l'acquisto di nuove gru, interventi che prepareranno il terminal ad accogliere e lavorare contemporaneamente 2 navi oceaniche di grandi dimensioni. Il presente ed ancor di più il futuro dei trasporti marittimi guarda verso il gigantismo navale.

3. Il Gigantismo navale

Il portacontainer da 20mila TEU Ever Given ha bloccato a marzo 2021 per quasi sei giorni il Canale di Suez. Uno degli effetti di questa vicenda è la riapertura del dibattito sulla dimensione delle portacontainer. Per gli addetti ai lavori è nota: l'accelerazione del cosiddetto gigantismo navale (fenomeno trasmesso dalle petroliere alle portacontainer) che negli ultimi 15 anni, ha portato a una crescita esponenziale della capacità e delle dimensioni delle navi.
Convenzionalmente, l'inizio di questo fenomeno viene fatto risalire al 2006, anno di costruzione della nave portacontainer Emma Maersk, avente una capacità di 11,000 TEUs. Oggi, la più grande nave in circolazione, ha una capacità di stivaggio che sfiora le 24.000 TEUs, con un aumento del 118% in soli 14 anni. Le Compagnie Marittime giustificano questa corsa al gigantismo con l'economia di scala: più container trasporta una nave sulle lunghe distanze (consideriamo che la maggiore parte dei colossi viaggia sulle rotte tra Asia ed Europa), meno costa il viaggio di un singolo contenitore. La realtà mostra che le dimensioni, se non gestite adeguatamente, possono creare squilibri e volatilità sui noli, che si ripercuotono, di conseguenza, in maniera alternativa sugli armatori o sui committenti.

Sticco sped s.r.l.™

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!

SERVIZIO COURIER - STICCO SPED SRL C/O
CENTRO ORAFO OROMARE
SP.22 - Km 1,75
81025 Marcianise (CE)

Tel. 0823 1643888
Fax 0823 1643880
email: mbe649@mbe.it
SPEDIZIONI COURIER CONSEGNA IN 24 ORE!

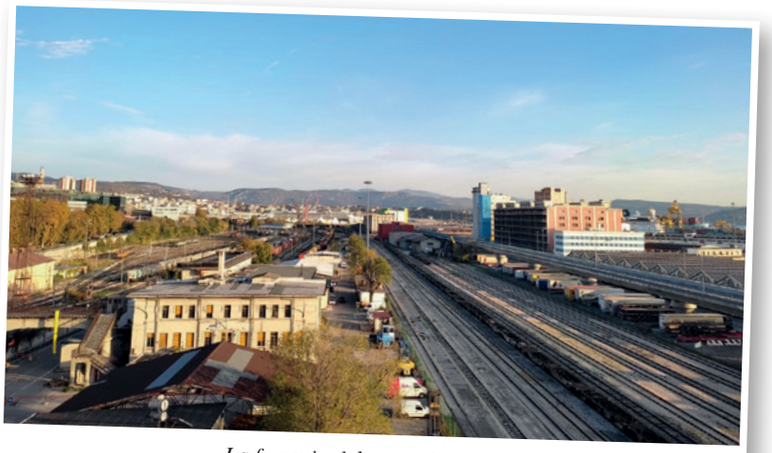
CONTACT US AT
Tel. 0039 0815109403 - Fax 0039 0815109434
email: info@sticcosped.com - web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI
Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103-106-80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE
Via Vespucci 78 - 80123 Napoli (NA)

Per accompagnare questa tendenza di crescita Trieste Marine Terminal ha un piano di sviluppo che prevede l'allungamento delle banchine, nuove gru di banchina ship-to-shore (24 rows), la riqualificazione dei piazzali, l'incremento del numero di gru di piazzale.
L'ampliamento di Trieste Marine Terminal si inserisce in questo scenario permettendo di attrarre la crescita dei volumi prevista per queste aree.
Il gigantismo navale non riguarda solo le navi portacontainer sempre più grandi. Si tratta anche di considerare nel fenomeno le merci fuori sagoma, che non rientrano nelle dimensioni convenzionali dei container: i project cargo.
Trieste Marine Terminal, infatti, è uno dei terminal di riferimento per i mercati del Nord Italia e del Centro-Est Europa non soltanto per il traffico containerizzato gestito via ferrovia e su strada, ma in modo sempre crescente anche per quanto attiene la movimentazione dei project cargo.
Attraverso investimenti mirati, Trieste Marine Terminal ha anticipato il trend per il quale questo genere di traffici si sta spostando anche su navi portacontainer ed è oggi già performante nella gestione di queste spedizioni.
L'andamento di mercato degli ultimi anni segna, infatti, una crescita importante nel settore project cargo per TMT. Sono raddoppiati i colli imbarcati, sbarcati o trasbordati sulle banchine. Nel 2019 Trieste Marine Terminal ha gestito 44 colli mentre il dato del 2020 si attesta ad 88 unità con un peso medio di 48 tonnellate. Il record è stato di 95,5 tonnellate per singolo collo.
Il 2021 si è dimostrato un anno prolifico su questo segmento per TMT che offre i propri servizi alle aziende produttrici di manufatti meccanici di alta precisione, di forgiati, di motori, di macchinari specifici ad esempio per la lavorazione della pietra o del legno, così come i cantieri navali che costruiscono imbarcazioni da diporto.
Movimentare project cargo in un terminal container è una sfida che richiede grande impegno, puntualità e perfezione. Per questo TMT pone la massima attenzione a due fattori chiave: la formazione e la preparazione del personale preposto e il rapporto con i clienti, per assicurare un flusso ottimale delle informazioni in ogni fase operativa.

I tanti vantaggi anche per l'ambiente e i tempi



La ferrovia del porto di Trieste.

Anche il terminal triestino, come buona parte degli scali italiani sui quali sono indirizzati gli investimenti previsti nel PNRR, sta lavorando per la gestione razionalizzata dell'energia elettrica: che la crisi internazionale, oltre al continuo aumento della richiesta di energia elettrica creata dai consumi dell'auspicata ripresa e dalla conversione in difesa dell'ambiente, rendono sempre più fondamentale.

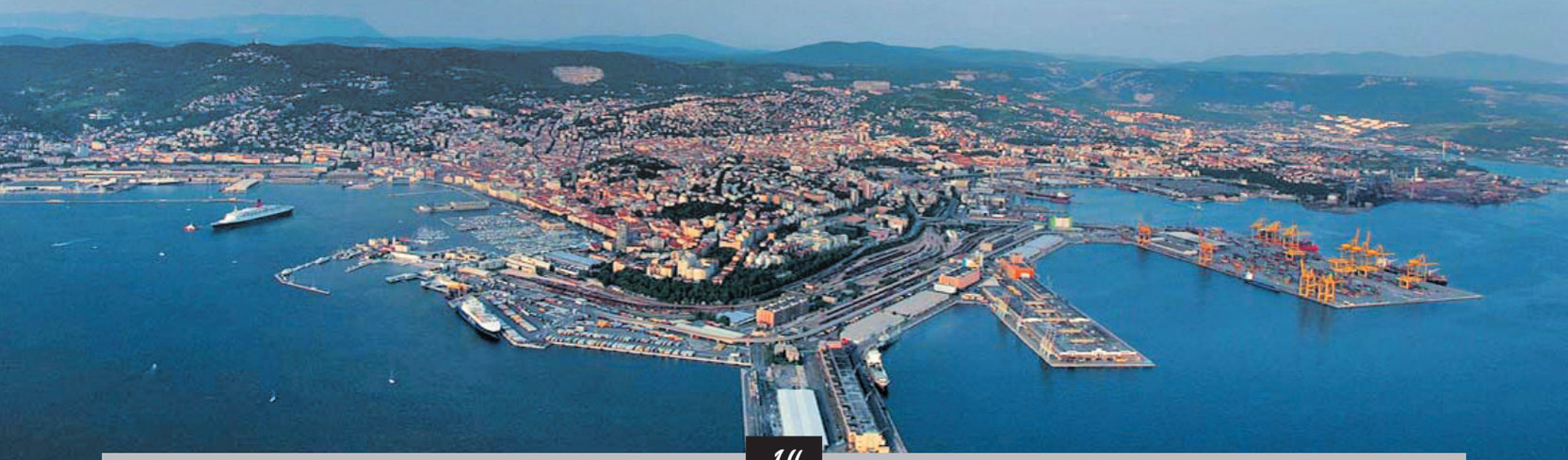
*

Sono in previsione nel TMT il relamping delle torri faro, la sostituzione delle comuni lampade con lampade a Led, l'installazione di misuratori di consumo, e, in prospettiva, la conversione dell'alimentazione di automezzi e mezzi operativi da combustibile fossile ad altre fonti di energia. Il ricorso a fonti energetiche di autoproduzione, come pannelli solari sugli edifici, è già in corso e sarà ovviamente implementato.

Del resto - fanno notare al vertice del TMT - stiamo osservando da parte delle Compagnie di Navigazione una forte sensibilizzazione al tema della sostenibilità; non solo dovuto al contenimento dei costi dei carburanti, ma come vero e proprio asset strategico da valorizzare. Il terminal - ha sottolineato l'ad Stefano Selvatici a margine della nostra intervista nelle pagine precedenti - per la sua posizione geografica, assicura ai clienti vantaggi in termini di riduzione dei tempi di navigazione e di chilometraggio da e verso i porti dell'Europa Centro-Orientale: cosa che porta a un risparmio di costo ma, soprattutto, minor emissione di CO_2.

*

Basta osservare con attenzione una carta geografica dell'Europa per rendersi conto visivamente che per raggiungere il Trieste Marine Terminal rispetto ai principali porti del Nord Europa una nave che viene dall'Est impiega 4/5 giorni di navigazione in meno, risalendo l'Adriatico da Suez, invece di continuare da Gibilterra e circumnavigare in Atlantico l'Europa. Il minor impatto ambientale di questa riduzione del percorso è indiscutibile anche in termini di distanze ferroviarie e stradali. Trieste ha il vantaggio di una distanza ridotta rispetto a i principali porti del Nord Europa e dalle principali città dei paesi del Centro Est Europa. Un sistema di collegamenti stradali e ferroviari funzionali connette direttamente il terminal alla rete infrastrutturale regionale, consentendo al carico di raggiungere la destinazione finale, sia in Italia che in Europa, viaggiando velocemente e senza colli di bottiglia.



MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

GRIMALDI LINES

La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | http://cargo.grimaldi-lines.com