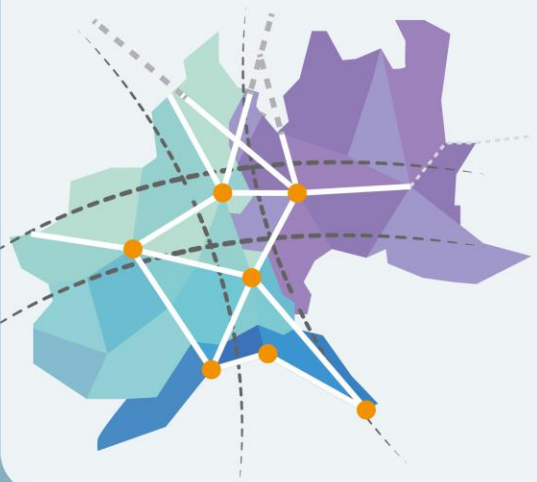


#sglno2024

STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024





STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-OVEST

WS n.2 «Intermodalità e Trasporto merci»: Gli incentivi per lo shift modale



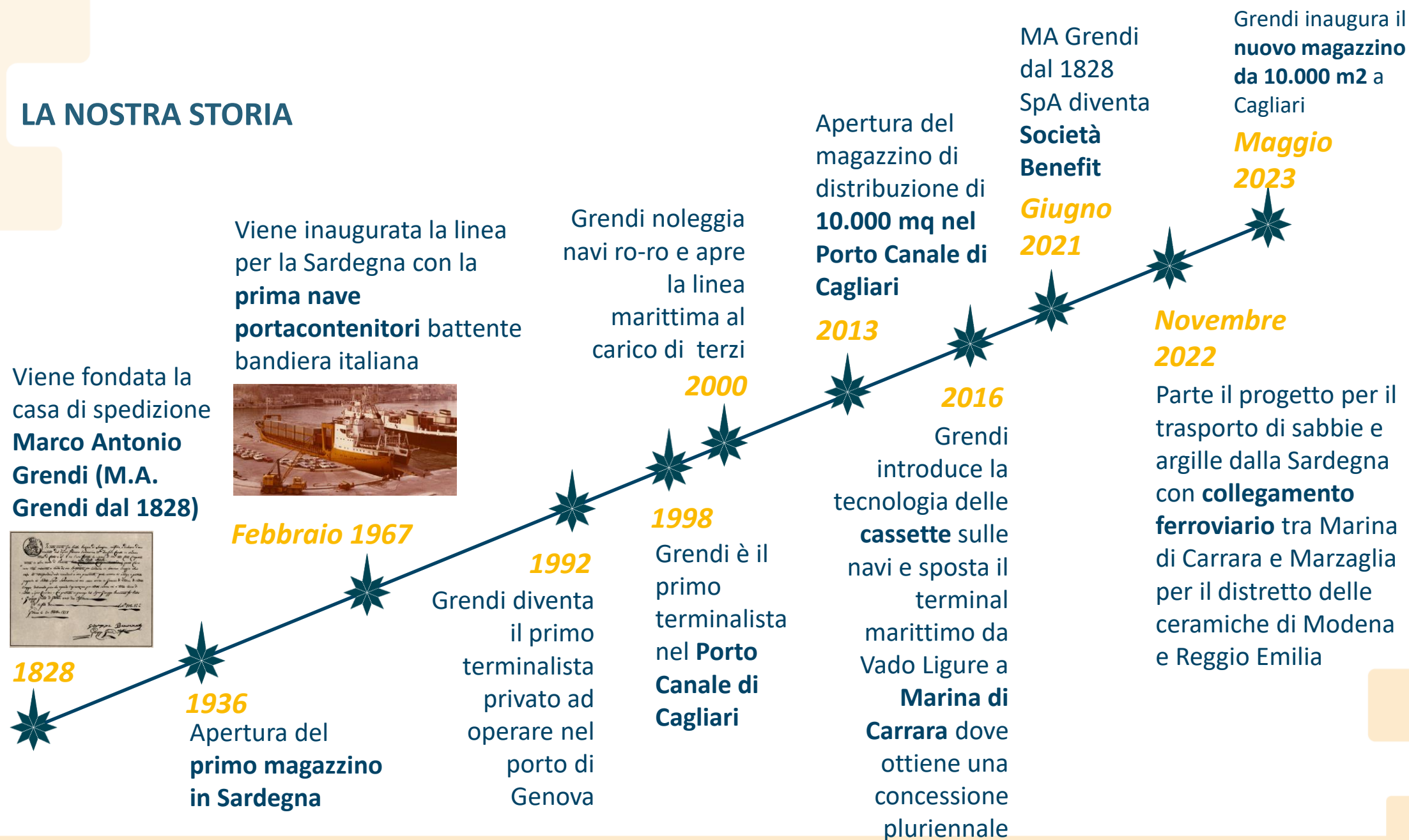
CHI SIAMO

La storia di una famiglia di pionieri

DA SPEDIZIONIERE A SOCIETA' B-Corp

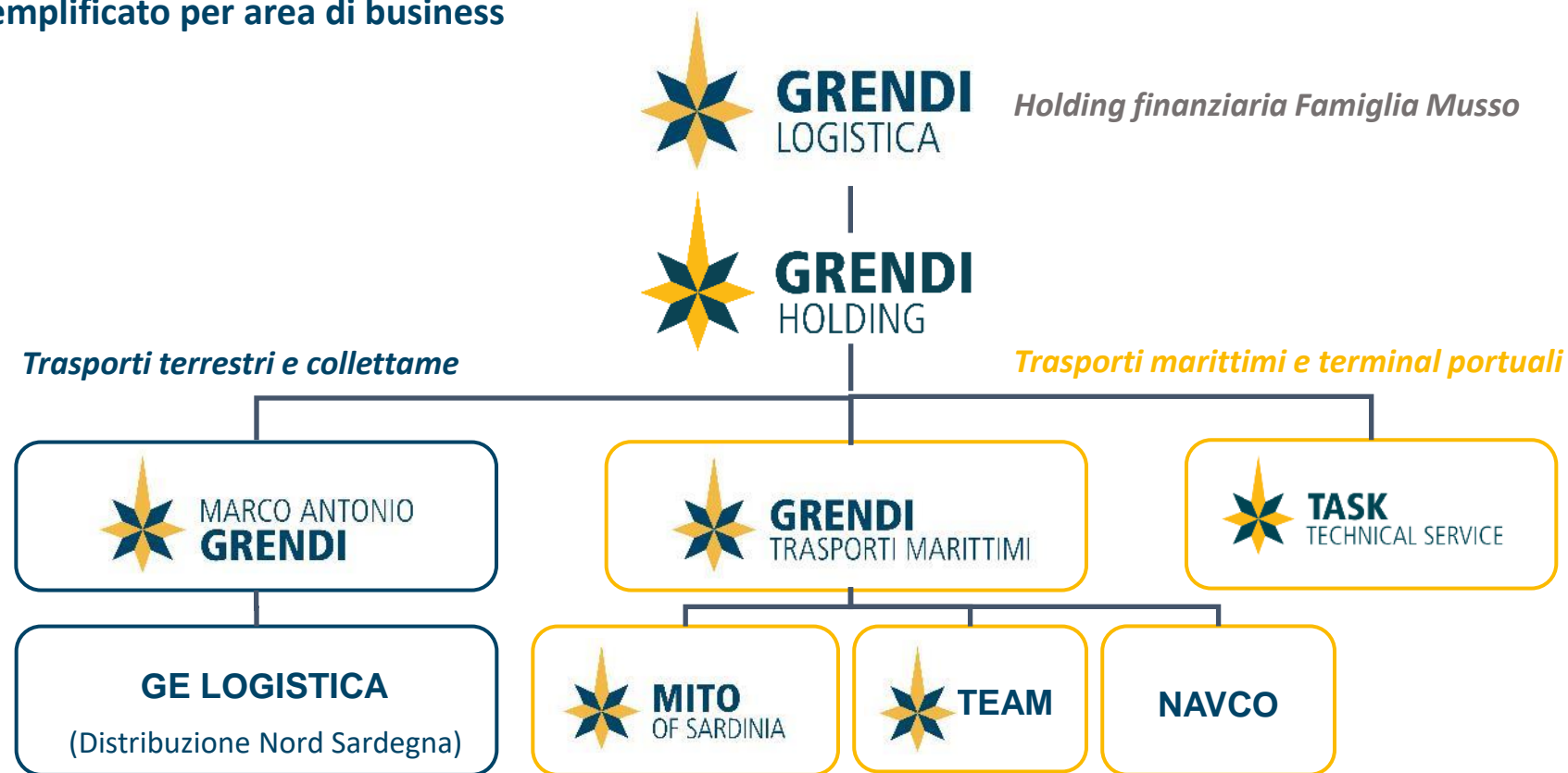
- Il Gruppo Grendi nasce a Genova nel 1828, come spedizioniere marittimo, e si sviluppa nel corso di due secoli come trasportatore marittimo intermodale usando il containers, pallets compatibili, anche per i trasporti nazionali.
- Magazzini di raccolta, camion, terminal portuali, navi e magazzini di distribuzione con mezzi di distribuzione dell'ultimo miglio, Grendi segue direttamente tutta la supply chain
- Nel 2021 abbiamo iniziato il processo di trasformazione in Società Benefit e nel 2024 siamo alla redazione della terza relazione di impatto ambientale.
- Abbiamo intrapreso il percorso di certificazione B-Corp, ovvero l'ottenimento di un rating (punteggio) i cui audit sono previsti entro il 2026 e che quantifica l'impatto generativo delle nostre attività su ambiente, comunità e collaboratori .
- Una azienda certificata B-Corp, oltre al perseguimento del profitto, punta alla trasformazione della società verso un maggiore benessere collettivo mediante il compimento di azioni a impatto positivo sull'ecosistema di partner, clienti fornitori dipendenti e comunità.

LA NOSTRA STORIA



IL GRUPPO GRENDI

Schema semplificato per area di business



Previsione fatturato consolidato 2024

Euro 120 milioni



Dipendenti diretti*

200

Indotto diretto

500



Investimenti 2024-2026

Euro 23,5 milioni

SOLUZIONI DOOR TO DOOR



Trasporti completi per Sardegna.

Collettame (Groupage) da e per Sardegna e Centro-Sud con proprie filiali e network di distribuzione.

Linee marittime da e per Sardegna e per il Nord Africa.

Terminal portuali in concessione a Marina di Carrara, Cagliari e Olbia.

Servizi feeder per merce containerizzata.

Trasporti speciali per merce fuori sagoma e **ADR**

Trasporti intermodali anche via treno



IL NETWORK – FILIALI E CENTRI DI DISTRIBUZIONE

MAGAZZINI DI RACCOLTA NORD ITALIA

- MILANO OPERA
- BOLOGNA
- GENOVA

MAGAZZINI DI RACCOLTA E DISTRIBUZIONE

- Sicilia: Palermo, Catania, Messina e Canicattì
- Sardegna: Olbia, Sassari e Cagliari
- Calabria: Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria
- Puglia: Bari, Foggia, Lecce e Taranto
- Basilicata: Matera
- Campania: Napoli e Salerno
- Lazio: Roma e Latina



MARINA DI CARRARA – GRENDI HOMEPORT-raccordato



Container
89.095



Cassette
1.271



Rotabili
46.493



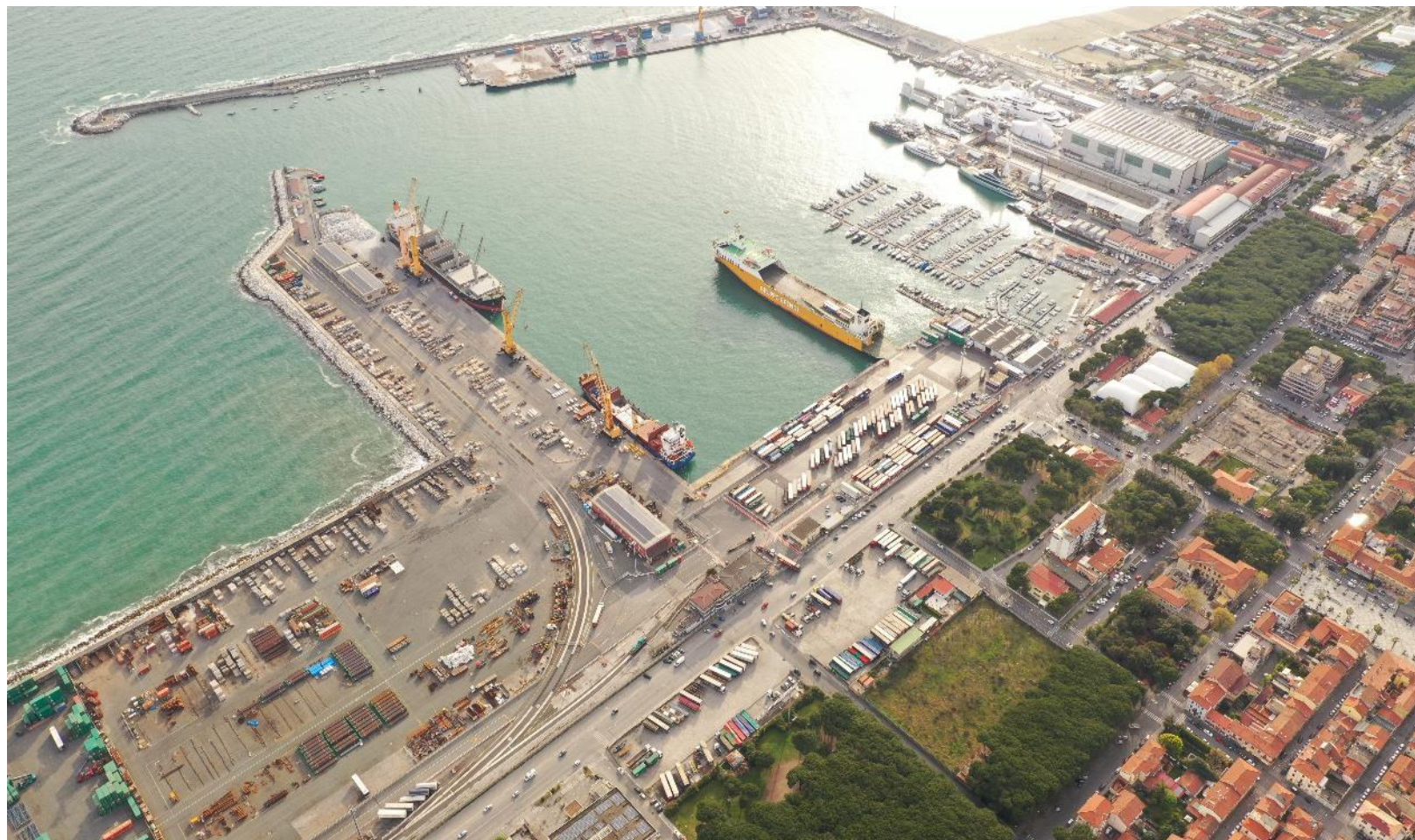
Tonnellate
3,1milioni

63% del totale porto



Personale
diretto

37 (+15% vs 2022)

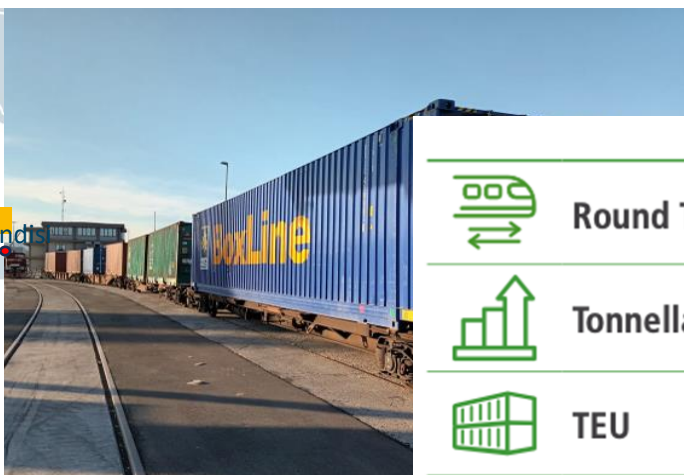






VANTAGGI SOLUZIONE GRENDI INTERMODALE CON TRENO



- Linea marittima e terminal dedicati e controllati direttamente
- Utilizzo di un solo container da carico iniziale a scarico finale
- Ottimizzazione delle operazioni di carico/scarico, svincolando la presenza del mezzo stradale dall'operazione di riempimento containers anche in caso di operatività notturna
- NO sfridi e NO contaminazioni
- Minor impatto ambientale e minori costi di esternalità (rumore, congestione stradale, emissioni)
- Diminuzione rischio sociale (incidenti)

ATTIVITA' INTERMODALE FERROVIARIA A MARINA DI CARRARA



	2022	2023	VARIAZIONE
 Round Trip	36	160	+344%
 Tonnellate*	34.905	167.532	+380%
 TEU	2.244	9.577	+327%
 Carri Ferroviari	1.046	4.069	+289%

* include peso tara container trasportati

I servizi di trasporto con modalità ferroviaria hanno raggiunto nel 2023 una quota pari al 4,14 % del totale dei trasporti di linea (espresso in peso) da e per la Sardegna effettuati dal gruppo

SHIFTING MODALE



5.195 camion rimossi dalla strada (**21 al giorno** su 250 gg lavorativi/anno)

UN NUOVO SERVIZIO PER I TRASPORTI ECCEZIONALI



- **15 treni** programmati da Arezzo a Marina di Carrara.
- Treno da **1400 tonnellate** lorde di capacità.
- Ogni treno trasporta **l'equivalente di 37/43 camion** con pezzi che possono arrivare a **26 m di lunghezza** e un peso unitario di oltre **450 quintali**.

COSA SPINGE UN OPERATORE LOGISTICO AD USARE IL TRENO

- La presenza di flussi di trasporti consistenti e regolari
- La presenza di volumi difficili da trasportare via camion, di solito volumi industriali di approvvigionamento diretto al settore produttivo
- La difficoltà di reperimento degli autisti sul mercato del lavoro
- La ricerca di maggiore sostenibilità ambientale che è un primus per un'azienda benefit come Grendi

COSA SERVE PER MIGLIORARE IL TRASPORTO INTERMODALE

Punto di vista operatore logistico

- Si tratta di un sistema rigido che mal si sposa con le attuali incertezze della domanda di logista
- le infrastrutture intese come terminal e raccordo sono il fattore determinante. Non tutte le aree geografiche hanno capacità di accogliere treni e anche nei porti le infrastrutture ferroviarie (binari in primis) sono spesso non adatti per uno sviluppo di servizio efficace (binari corti e mancanza di aree di manovra dove posizionare treni prima di essere lavorati)
- Nel nord Italia i terminal ferroviari privati sono pochi e saturi
- Il vincolo di peso, di quasi tutte le linee ferroviarie, non permette di fare treni abbastanza lunghi per essere remunerativi

COSTI INTERMODALE

- Il fattore costo è ancora un differenziale importante agli occhi del mercato. Il paragone con il servizio tutto strada è soggetto a dinamiche ed oscillazioni anche molto evidenti che i committenti cercando di usare a loro favore.
- Il treno richiede invece un impegno di lungo periodo (almeno 12 mesi) per poter sviluppare servizi affidabili. Inoltre il costo è spesso funzione della lunghezza ovvero del numero di container trasportabili .
- Altro elemento non competitivo è il costo delle manovre ferroviarie che soprattutto nei porti (per diverse ragioni che vanno dai volumi bassi di esercizio e dal mantenimento di strutture non efficienti) risulta spesso troppo alto.
- Gli incentivi statali non riescono al momento a colmare il gap di costo soprattutto quando si parla di servizi di medie distanze inferiori ai 400 km e con treni non molto lunghi.

VINCOLI

- Il fattore sicurezza gioca un ruolo fondamentale. E' una cosa positiva ma non paragonabile a quanto avviene nel settore stradale. La verifica di carico e di impianto frenante nel treno è estremamente accurata e porta in alcuni casi a scartare carri e volumi pochi minuti prima della partenza.
- Mi chiedo se tale controllo venisse fatto anche sui camion come sarebbe il risultato.
- Il fattore peso, per alcune linee è un vincolo importante perché, se i carri sono a pieno carico, un treno attualmente porta solo l'equivalente di 1400 tons compreso carri e container e quindi si trasporta l'equivalente di 30 camion.

OPPORTUNITA'

- Il fattore ambientale e sociale è sicuramente uno dei fattori che spinge in modo sostanziale verso l'intermodalità ferroviaria: in termini di emissioni si stima una riduzione del 90 per cento rispetto ad un trasporto fatto con un mezzo euro 6.
- Anche la qualità di vita degli autisti migliora perché le missioni sono limitate ad un raggio km inferiore centrato sul centro intermodale per distribuire e raccogliere i carichi del treno.
- Questo si traduce in ore di guida sotto controllo, maggiore sicurezza e minor congestione stradale. Lo stesso mezzo può essere mantenuto con maggiore efficacia creando flotte locali .
- tutto il sistema autostradale avrebbe grandissimi vantaggi dal passaggio del trasporto della merce verso la modalità ferroviaria in termini di traffico e di sicurezza stradale.

MARE BONUS ORA SEA MODAL SHIFT

- Uno sguardo al Mare Bonus per capire le differenze rispetto al Ferro Bonus
- Lo Stato riconosce un rimborso dei costi di nolo marittimo, per alcune tratte, se considerate in sostituzione di analoghe tratte terrestri.
- Il contributo non può superare il 30% del nolo marittimo e non può essere di più di 0,30 €/km risparmiato.
- La legge, prima sotto il nome di Mare Bonus, è attiva da molto anni anche se con alterne fortune in funzione delle diverse disponibilità economiche.
- Sempre molto premiata la Sicilia perché i km risparmiati sono molti (come vedi dalle tabelle).
- In caso di destinazioni estere, i Km riconosciuti sono solo quelli fatti in territorio Nazionale.

ULTERIORI INTEGRAZIONI

- Alla fine del 2023 è stata emanata un integrazione che includeva anche la Sardegna tra le rotte agevolate, partendo dal presupposto che i carichi che dai porti del continente vanno a Cagliari, se sono su una nave diretta, risparmiano il percorso Olbia – Cagliari e viceversa che nel decreto è ipotizzato essere di 266 km.
- Il contributo viene riconosciuto al trasportatore, che deve però farsi certificare dall'Armatore l'effettivo imbarco di tutti i mezzi.
- E' sicuramente un contributo importante perché si tratta di circa 80 € ad imbarco
- Il nolo marittimo medio dal Nord Italia al Sud Sardegna è nell'ordine dei 450 € a tratta quindi il bonus rappresenta circa il 18% di questo costo.

#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024



REGIONE
PIEMONTE



Regione
Lombardia