

**Porti**Ravenna  
10 Gennaio 2014

## Contship consolida la presenza in Italia

**15mila teus in più per il TCR**

**10 Gennaio 2014 - Ravenna** - Il Gruppo Contship Italia, leader di mercato in Italia nel business dei Terminal Container Marittimi e nel Trasporto Intermodale ha registrato, nel 2013, i seguenti risultati:

**Totale contenitori movimentati (TEU) nei Terminal Contship:**

MCT – Medcenter Container Terminal

3.087.000 (2013) - 2.721.000 (2012)

CICT – Cagliari International Container Terminal

656.000 (2013) - 582.000 (2012)

LSCT – La Spezia Container Terminal

1.031.000 (2013) - 990.000 (2012)

TCR - Terminal Container Ravenna

206.000 (2013) - 191.000 (2012)

SCT- Salerno Container Terminal

194.000 (2013) - 150.000 (2012)

**Eurogate Tanger**

1.064.000 (2013) - 585.000 (2012)

**Attività Intermodali e Ferroviarie del Gruppo Contship Italia**

Sogemar + Hannibal (TEU trasportati)

240.000 (2013) - 247.000 (2012)

1.154.000 (2013) - 840.000 (2012)

Nonostante il livello di incertezza che si continua a registrare nel settore del trasporto marittimo containerizzato, i risultati 2013 rispecchiano l'impegno e gli sforzi del Gruppo che in Italia raggiunge una quota pari a 5,2 milioni di TEU movimentati nei terminal container partecipati. In aggiunta, il Gruppo beneficia dei risultati al porto di Tangeri, dove la partecipata Eurogate Tanger recupera i volumi dell'anno precedente e per la prima volta supera la soglia del milione di TEU movimentati.

Al Medcenter Container Terminal (MCT), il "mega hub" di Gioia Tauro che registra per il secondo anno consecutivo una crescita a due cifre, i clienti hanno potuto beneficiare di alti livelli di performance ed affidabilità in una infrastruttura già in grado di operare sulle grandi navi di nuova generazione. Cagliari International Container Terminal (CICT), nonostante la tensione socio-politiche nei mercati di riferimento del Nord Africa, ha incrementato la sua attività confermando il duplice ruolo di centro per il Transhipment nel Mediterraneo e Gateway per le merci della Sardegna.

La Spezia Container Terminal (LSCT) e Terminal Container Ravenna (TCR) hanno beneficiato di una crescita dei flussi containerizzati in esportazione, ed in maniera più limitata anche per ciò che riguarda i flussi in importazione, conseguenza di una ripresa economica che inizia a mostrare i primi leggeri segnali nei mercati strategici del Nord Tirreno e del Nord Adriatico.

Considerando inoltre i buoni risultati del Salerno Container Terminal (SCT), i clienti del Gruppo Contship Italia hanno potuto ottenere vantaggi competitivi per le loro catene logistiche globali grazie ad una offerta di soluzioni integrate portuali ed intermodali e ad un continuo impegno sugli investimenti, quale ulteriore garanzia per un appropriato dimensionamento con il quale rispondere alle sfide e richieste di servizio future.

Le soluzioni intermodali del Gruppo Contship Italia (offerte da Sogemar ed Hannibal) hanno ottenuto un risultato in leggero decremento anche se il trend di mercato sui trasporti nazionali è stato parzialmente compensato dai dati positivi registrati sul fronte del trasporto combinato internazionale. Il centro intermodale di Milano-Melzo ha incrementato il livello di attività ferroviaria con oltre 5.500 treni gestiti nel 2013. Gli sviluppi di questa moderna infrastruttura continueranno nel 2014 con l'obiettivo di accrescere ulteriormente la capacità di movimentazione a supporto delle attività di trasporto ferroviario domestiche ed internazionali. La società ferroviaria Oceanogate Italia ha infine operato, nel suo secondo anno di attività, oltre 1 milione di treni-kilometro confermandosi come nuovo affidabile anello della rete logistica globale.

"Il 2014 continuerà ad essere caratterizzato da un alto livello di incertezza – ha detto Cecilia Eckelmann-Battistello, Presidente del Gruppo Contship Italia – e ci aspettiamo ulteriori complesse dinamiche per il business dei nostri clienti i cui ricavi devono ritrovare un livello di sostenibilità in grado di salvaguardare la crescita degli investimenti. Si tratta di un obiettivo chiave per l'intera catena logistica mondiale perché le azioni di riduzione dei costi in termini assoluti e nello specifico nei costi di rete, nelle attività portuali e terminalistiche hanno un punto limite di arrivo. In considerazione di questo, il nostro business continua ad essere sotto pressione essendo noi stessi sempre di più impegnati sul fronte degli investimenti e per il continuo aumento dei costi energetici e di manodopera, un aspetto che deve essere opportunamente riconosciuto nel settore della logistica".

