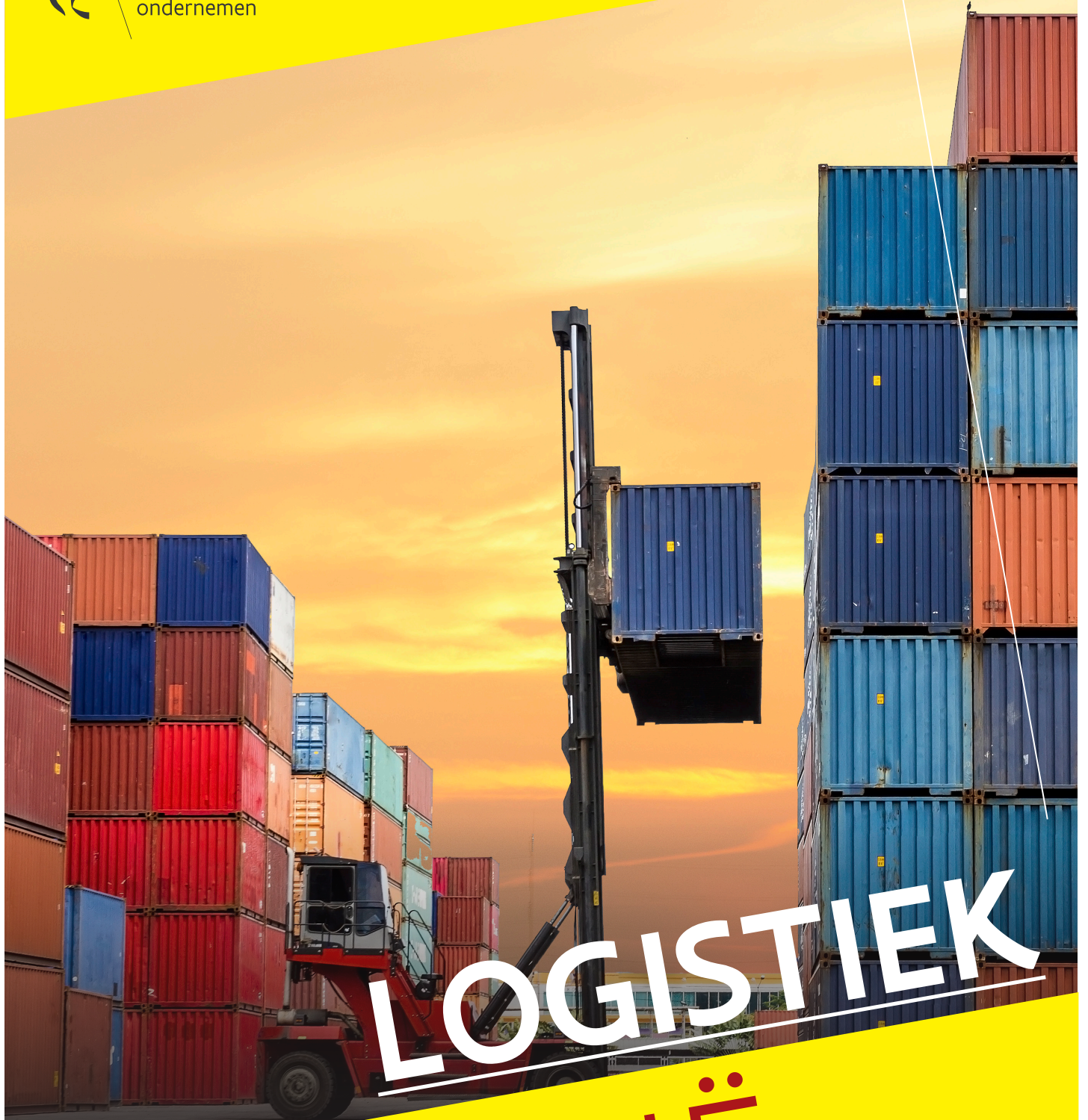




**Vlaanderen**  
is internationaal  
ondernemen



# LOGISTIEK

# IN ITALIË

FLANDERS INVESTMENT & TRADE MARKTSTUDIE

////////////////////////////////////  
**LOGISTIEK IN ITALIË**

Publicatiedatum: 1.03.2022

////////////////////////////////////

FIT MILAAN  
Flanders Investment and Trade  
Via Fiori Oscuri 11  
20121 Milano  
Italia  
[milan@fitagency.com](mailto:milan@fitagency.com)

## INHOUD

<b>1.</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>4</b>
1.1	Economische achtergrond	4
1.2	Italië en logistiek	5
1.3	De rol van de pandemie	5
1.4	De Impact op de waardeketen	7
<b>2.</b>	<b>DE RELATIE MET DE EU.....</b>	<b>9</b>
2.1	Trans-European Transport Network (TEN-T)	9
2.2	Next Generation EU	14
<b>3.</b>	<b>DE RELATIE MET CHINA.....</b>	<b>15</b>
3.1	De rol van Triëst	15
3.2	De investering in Vado Ligure	16
<b>4.</b>	<b>WEGTRANSPORT.....</b>	<b>18</b>
4.1	Wegtransport tijdens de pandemie	18
4.2	Outsourcing	19
4.3	Alpen	19
4.4	Infrastructuur	20
4.5	Stedelijk wegtransport - <i>last mile transport</i>	22
<b>5.</b>	<b>HET SPOORTRANSPORT.....</b>	<b>24</b>
5.1	Liberalisering	25
5.2	Ferrobonus	26
5.3	Logistieke politiek van de buurlanden	26
5.4	Interne politiek	27
5.5	Het spoor en China	28
<b>6.</b>	<b>HET INTERMODAAL TRANSPORT.....</b>	<b>29</b>
6.1	De intermodale knooppunten	29
6.2	Specifieke uitdagingen voor het intermodaal transport	38
6.3	SEZ en FTZ-zones	40
6.4	Intermodale platforms nabij de havens	41
<b>7.</b>	<b>ZEEHAVENS.....</b>	<b>43</b>
7.1	De A.d.S.P's	45
7.2	Specialisatie van de verschillende havens	46
7.3	De containerhavens	46
7.4	De Havenclusters van Noord-Italië (AdSP)	50
7.4.1	DE HAVENCLUSTER rond GENUA ( <a href="http://www.portsofgenoa.com">www.portsofgenoa.com</a> )	50
7.4.2	DE HAVENCLUSTER rond LA SPEZIA	52
7.4.3	DE HAVENCLUSTER rond LIVORNO	54
7.4.4	DE HAVENCLUSTER rond TRIËST	55
7.4.5	DE HAVENCLUSTER rond VENETIE	58

7.4.6	DE HAVENCLUSTER rond RAVENNA (zie ook rivierhaven)	59
7.5	Opportunities en bedreigingen	61
8.	RIVIERHAVENS .....	63
9.	LUCHTHAVENS .....	65
10.	VARIA .....	68
10.1	Logistieke gebouwen	68
10.2	Logistieke workforce	70
10.3	Logistieke partners in Italië	70
11.	WOORDENLIJST .....	72



# 1. INLEIDING

---

Qua omzet is de sector van het transport en de logistiek, na de agrofood- en de bouwsector, de belangrijkste sector van Italië, goed voor ongeveer 10% van het bbp.

## 1.1 ECONOMISCHE ACHTERGROND

De Italiaanse economie wordt grotendeels aangedreven door het ontwikkelde industriële Noorden, producent van hoogwaardige consumptiegoederen.

Italië is nog steeds een exportreus in de wereldberoemde “4A’s” van de “*Made in Italy*”: *Alimentari* (voeding), *Abbigliamento* (mode), *Arredo* (meubels en design) en *Automazione* (automatisering). Automatisatie is de best presterende macrosector, die automatisering, mechanisering en de rubber- en kunststofindustrie omvat.

De Italiaanse economie had reeds zwaar geleden onder de crisis in 2009 en het land kreunt tot vandaag onder een loodzware staatsschuld. De Centrale Bank schat dat het tot 2025 kan duren voordat Italië het economisch niveau haalt van voor deze crisis.

In 2020 steeg het land van de 9<sup>e</sup> (2019) naar de 8<sup>e</sup> plaats qua export en van de 11<sup>e</sup> (2019) naar de 10<sup>e</sup> plaats qua import<sup>1</sup>. Bijna 69% van de import en 67% van de export zijn geconsolideerde volumes die worden verhandeld binnen een straal van 2.000 km (Europa). Het grootste deel van het transport gebeurt over het continent (67% vnl. naar Europa).

Men voorziet voor de komende jaren wel een verdere groei van de Italiaanse export vnl. in de farmaceutica- en voedingssector.

Voor de vooropgestelde groei van 2,8% in 2020 en 3,7% in het interval 2021-2022, richt Italië zich vnl. op het Verre Oosten, Noord-Afrika en de vroegere Sovjetstaten. Binnen de EU moeten Polen, Tsjechië en Hongarije de Italiaanse groei verzekeren<sup>2</sup>.

Tussen Italië en Vlaanderen is er een belangrijke wisselwerking van farmaceutische producten en wegtransportmaterieel. Daarbovenop exporteert Vlaanderen voornamelijk organische chemieproducten terwijl Italië sterk is in de uitvoer van machines en mechanica.

Voor meer gedetailleerde informatie en cijfermateriaal verwijzen we [naar de landenfiche](#).

---

<sup>1</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/>

<sup>2</sup> [L'export italiano resiste, supererà i 500 miliardi nel 2020 - la Repubblica](#)

## 1.2 ITALIË EN LOGISTIEK

In 2020 droeg de Italiaanse logistieke sector voor 9% bij aan het bbp<sup>3</sup> en telde 110.826 bedrijven<sup>4</sup> en 968.102 directe werknemers voor een totale omzet van 80 miljard euro.

	Bedrijven	Werknemers
Weg en spoor	78.075	417.918
Zee	1.044	11.666
Lucht	38	1.761
Opslagactiviteiten	25.503	401.715
Post- en koeriersdiensten	4.146	135.042

De geografische positie van Italië in de Middellandse Zee wordt nog steeds als een strategisch voordeel aanzien. Echter, aangezien de meeste goederen nog steeds over land naar de Europese markten vertrekken, dienen de logistieke uitdagingen ter hoogte van de Alpenboog aangepakt te worden. Naast infrastructurele beperkingen die bottlenecks in de hand werken, ziet men meerdere handelsbarrières ontstaan, al dan niet gemotiveerd door de groeiende bezorgdheid over het milieu (zie wegtransport)<sup>6</sup>.

Om de wereldhandel van en naar Europa niet te verliezen is het belangrijk voor de Italiaanse havens om een vlotte distributie met het Europese continent te verzekeren.

Concreet betekent dit dat de containers in de havens kunnen aansluiten op spoor-of wegtransport<sup>5</sup>. Naast de infrastructurele achterstand in de havens melden bronnen ook vaak het probleem van bureaucratische vertragingen en stilstanden wat de transportkost onnodig opdrijft.

Dit maakt dat de logistieke operatoren zich herorganiseren en uitwijken naar havens zoals Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen of Le Havre om bijv. Baden Württemberg of Zwitserland te bedienen. Volgens de recentste versie van de globale *Logistic Performance Index* (LPI), staat Italië op de 19<sup>de</sup> plaats, t.o.v. Duitsland op de eerste, België en Nederland respectievelijk op de derde en zesde plaats<sup>6</sup>.

## 1.3 DE ROL VAN DE PANDEMIE

Tijdens de laatste editie van het congres "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry" (maart 2021)<sup>7</sup> werden de laatste ontwikkelingen in de Italiaanse logistieke sector en de gevolgen van de pandemie besproken.

<sup>3</sup> Confetra: "Il 9% del Pil italiano nel 2020 è arrivato dalla logistica" - The Medi Telegraph - News dall'Italia e dal mondo

<sup>4</sup> Almanacco-della-Logistica-2021.pdf (confetra.com)

<sup>5</sup> Giachino Mino. Nel mercato Globale, quali infrastrutture per la Crescita dopo vent'anni di stagnazione? SAIMARE in: Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (Milaan, 30-31.012020).

<sup>6</sup> Global Rankings 2018 | Logistics Performance Index (worldbank.org)

<sup>7</sup> [www.shippingmeetsindustry.it/download/5571/](http://www.shippingmeetsindustry.it/download/5571/)

Op het gebied van de logistiek lijken sommige megatrends zich te bevestigen, zoals de wedloop naar gigantische zeeschepen. Er zijn trends die stokken, zoals de transcontinentale spoorwegen, en andere staan op losse schroeven, zoals het ontstaan van bevoorradingsketens die onafhankelijk zijn van nationale belangen.

Betty Schiavoni, voorzitter van Alsea (vakvereniging expediteurs Lombardije), wijst erop dat Italië de zevende industriële macht is en de negende ter wereld wat de exportcapaciteit betreft. Eerste in de wereld in de pleziervaart, tweede in Europa in de sector houtstoffering en in de farmaceutische industrie. Maar de groei stagneert en de investeringen in onderzoek en ontwikkeling staan in Europa onderaan de lijst.

Natale Mazzucca, vicevoorzitter van Confindustria, voegde eraan toe dat eind 2019 nog minstens 4 punten van het bbp dienden worden teruggewonnen in vergelijking met 2007. Vandaag ligt Italië 12 punten achter. Men mag niet vergeten dat de gebeurtenissen van de pandemie de nadruk leggen op structurele zwakheden in het land. Het land moet worden hervormd, met een vereenvoudiging en een bureaucratie die niet langer defensief is. De "logistische belasting", die 70 miljard per jaar op de Italiaanse economie weegt, moet eveneens verminderen. Inefficiëntie op logistiek gebied heeft een aanzienlijke invloed op de productiekosten.

De stagnatie van de economie van het land werd geen terminale crisis alleen dankzij het feit dat sommige sectoren exponentieel groeiden (uitvoer, invoer en internationaal toerisme), terwijl de consumptie van particulieren en de investeringen instorten. Daardoor was de Italiaanse betalingsbalans tot 2019 grotendeels positief (van de -30 miljard in 2009 was er een afwijking van maar liefst 80 miljard). Invoer en uitvoer zijn echter zeer verschillend: Italië importeert bijvoorbeeld slechts 36% van zijn goederen uit de EU.

Terwijl de economie de laatste jaren niet groeide, nam het goederenvervoer sterk toe. In 2020 zijn de invoer en de uitvoer sterker gedaald dan het bbp en zijn de vrachtkosten voor de transoceanische routes verdrievoudigd. Het herstel na de coronacrisis is onzeker omdat er zoveel factoren zijn die daarop van invloed zullen zijn. We weten niet of het een U-, V- of L-vormig herstel zal zijn, het zal afhangen van de nieuwe geopolitieke regelingen, van de neiging van bedrijven tot *reshoring*, d.w.z. de terugkeer naar hun eigen land van firma's die eerder naar het buitenland waren verhuisd, en, als dat er komt, van een herziening van de globalisering.

Bovendien heeft de epidemie de transformatie van de logistiek versneld: de food & grocery-sectoren zijn met 56% gegroeid. Er is een proces aan de gang van erkenning van de uitbuitingsomstandigheden van werknemers in bepaalde segmenten van de logistiek (bv. riders). Aan deze factoren moet er ook de zevende vervoersrevolutie toegevoegd worden: autonome en geconnecteerde voertuigen, koolstofvrij maken van het vervoer, transformatie in mobiliteitsdiensten. Volgens Professor Ennio Cascetta, hoogleraar aan het Massachusetts Institute of Technology en gespecialiseerd in infrastructuur en transportsystemen, is er behoefte aan een industrieel beleid voor duurzame en veerkrachtige logistiek, alsook aan regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen en aan regelgevende maatregelen om investeringen in technologie en opleiding van bestuurders aan te moedigen.

Oorlogen zullen niet langer worden gevoerd om het bezit van een geografisch gebied, maar om het bezit van de supply chains. Als men vaardigheden en kapitaal naar Italië wil halen om te innoveren, zal men ze uit een ander gebied moeten halen. Massimo Marciani, voorzitter van *Freight Leaders Council*, legde uit hoe de wereld is veranderd in vergelijking met de tijd toen men zich op een verdeling baseerde tussen staten op de kleurrijke politieke kaarten die in klaslokalen hingen. Vandaag is de wereld een onderling verbonden wereldbol. Wij mogen niet vergeten dat de infrastructuur een enorme hulpbron is maar ook een bron van conflicten tussen landen, en dat de wereld gebaseerd is op de kracht van de infrastructuur, niet alleen fysiek, maar vooral ook op die van de dataverbinding. Het gaat om een horizontale vergelijking tussen economische gebieden. De toeleveringsketen is een systeem dat het mogelijk maakt vraag en aanbod zodanig op elkaar af te stemmen dat zij kunnen worden gecombineerd. Het is duidelijk dat controle over de stromen steeds meer controle is over de verbindingen van doorgang en uitwisseling. Het is geen toeval dat de belangrijkste stedelijke agglomeraties aan de kust zullen worden ontwikkeld. De geschiedenis verzint niets. Amazon is de nieuwe British East India Company, 's werelds grootste logistieke bedrijf.

Intussen is de scheepvaartindustrie aan het veranderen: sterkere allianties, gigantisme en verticale integratie (waarbij bedrijven ook aan logistiek aan land werken om schaalvoordelen te verbeteren). Op de achtergrond zien we een nieuwe tendens naar regionalisering van de globalisering: ongeveer 70% van het containervervoer verloopt via secundaire routes. Met name de intraregionale routes zijn goed voor 43% (ze zijn in volume de laatste 10 jaar met meer dan 70% gegroeid tegenover een gemiddelde van 50%). Deandreis herinnert eraan dat er in 2020 werd gesproken over het risico van een implosie van de Europese markt, maar dat dit niet is gebeurd. De Europese interne markt is één van de drie macroblokken voor het goederenverkeer en Suez is de thermometer van het Middellandse-Zeegebied: 8-10% van de wereldhandel over zee passeert er. In 2020 zag Suez een daling van 3% in tonnage en 0,3% in het aantal schepen. Met name de containerschepen daalden: -12,4%, terwijl het bulkvervoer over korte afstand toenam. De pandemie heeft aangetoond dat onrendabele routes, zoals Kaap de Goede Hoop, nog van pas kunnen komen.

Wat Italië betreft, het is een land dat op de maritieme economie is gegrondvest en is hier niet bewust van (of is dit vergeten). Er is ruimte en groei voor iedereen, zowel voor de havens van het Noorden als, vooral, voor de havens van het Zuiden.

## 1.4 DE IMPACT OP DE WAARDEKETEN

Ook het jaarlijkse verslag van Anfia<sup>8</sup>, de vakvereniging van de Italiaanse auto-industrie, biedt een nuttige analyse van de gevolgen van de coronacrisis op het Italiaanse economische systeem en op de logistieke sector. Deze crisis laat zien hoezeer het economisch systeem aan risico's is blootgesteld en heeft grote gevolgen voor de logistieke keten, die in 2020 in ongekende mate onder druk is komen te staan door de noodzaak om essentiële goederen en diensten in te kopen.

---

<sup>8</sup> [Dossier Trasporto merci su strada \(anfia.it\)](https://www.anfia.it/)



Vóór de pandemie bereikten de online aankopen in 2019 een waarde van meer dan 18 miljard euro (met 281 miljoen bestellingen). De meest relevante sector was IT & elektronica (+19% voor een waarde van 5,3 miljard euro), terwijl meubels & woninginrichting (+30%) en voedingswaren (+42%) procentueel het sterkst groeiden. E-commerce voor toerisme en transporten bleef met 10,9 miljard euro de leidende sector, maar groeide slechts matig (+9%). De penetratiegraad van onlineaankopen in verhouding tot het totaal van de detailhandel is in 12 maanden gestegen van 6,5% tot 7,3%, waarbij de penetratiegraad voor producten 6% en die voor diensten 11% bedroeg.

Verminderde mobiliteit heeft een negatief effect gehad op online winkelen voor toerisme en vervoer, sectoren die in slechte omstandigheden verkeren, en de noodzaak om de mobiliteit van de burgers tot een minimum te beperken heeft ook geleid tot de onvermijdelijke sluiting van veel verkooppunten. Mede door de lockdown, toen e-commerce de belangrijkste motor van consumptie werd, heeft de online handel in 2020 23,4 miljard bereikt, +26% ten opzichte van 2019, 5,5 miljard euro meer dan in 2019<sup>9</sup>. IT en elektronica vertegenwoordigen een waarde van 6,2 miljard euro (+20%), gevolgd door de kledingsector met 3,9 miljard euro (+22%) en de uitgeverijsector met 1,2 miljard euro (+16%). De sectoren met de grootste stijging zijn de voedingssector (+70%) en de meubelsector (+32%).

De aankopen, die beperkt werden door de noodmaatregelen tot essentiële goederen, hebben de detailhandel ernstig beperkt. Dit segment ervoer zowel in waarde als in volume een gemiddelde daling van 10% voor de periode januari-april 2020. Ondanks het conjunctuurherstel, vooral in de non-foodsector, is de detailhandel in de periode januari-augustus nog steeds gedaald met 7% in waarde en 8% in volume.

De verdelers met kleine oppervlakten blijven lijden, terwijl de grootdistributie een versnelling van de verkoop heeft gekend voor het onderdeel van niet-gespecialiseerde winkels. Wat deze laatste sector betreft, wijst Istat (Italiaans nationaal bureau voor de statistiek) met name op het positieve resultaat van discountwinkels.

De dynamiek van de handel in verband met het soort essentiële goederen, met name farmaceutische producten en levensmiddelen, heeft gevolgen gehad op de voorziening en de distributie. Voor sommige goederen, zoals essentiële medische hulpmiddelen, hebben de verplaatsing van productiegebieden, de voorraadtekorten en de distributieproblemen een negatieve rol gespeeld.

---

<sup>9</sup> [E-commerce: un 2020 a due facce - la Repubblica](#)

## 2. DE RELATIE MET DE EU

---

### 2.1 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)

Het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is gericht op de uitvoering en ontwikkeling van een Europawijd netwerk van spoorlijnen, wegen, binnenwateren, zeevaartroutes, havens, luchthavens en spoorwegterminals. Het uiteindelijke doel is leemten op te vullen, knelpunten en technische belemmeringen weg te werken en de sociale, economische en territoriale cohesie in de EU te versterken. Het huidige TEN-T-beleid is gebaseerd op Verordening (EU) nr. 1315/2013.

Naast de aanleg van nieuwe fysieke infrastructuur, ondersteunt het TEN-T-beleid de toepassing van innovatie, nieuwe technologieën en digitale oplossingen voor alle vervoerswijzen. Het doel is een beter gebruik van de infrastructuur, minder milieueffecten van het vervoer, een grotere energie-efficiëntie en meer veiligheid.

TEN-T bestaat uit twee netwerk-'lagen':

- Het kernnetwerk omvat de belangrijkste verbindingen, die de belangrijkste knooppunten met elkaar verbinden, en moet tegen 2030 voltooid zijn.
- Het uitgebreide netwerk bestrijkt alle Europese regio's en moet tegen 2050 klaar zijn.

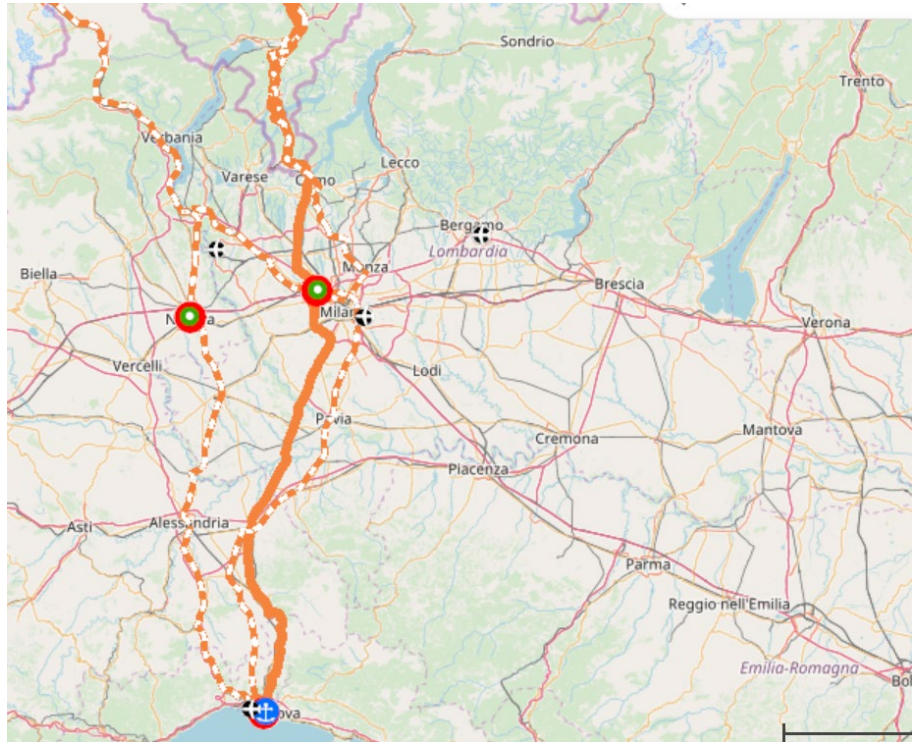
De ruggengraat van het kernnetwerk wordt gevormd door negen kernnetwerkcorridors, die zijn geïdentificeerd om de gecoördineerde ontwikkeling van het kernnetwerk te stroomlijnen en te vergemakkelijken. Twee horizontale prioriteiten, het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en de snelwegen op zee, vullen deze aan. Het toezicht op de corridors en de twee horizontale prioriteiten berust bij Europese coördinatoren, die door de Europese Commissie zijn aangesteld.



De **Rijn-Alpen corridor** (oranje) start vanuit de Noordzeehavens naar de haven van Genua aan de Middellandse zee.

Deze corridor gaat langs belangrijke economische centra zoals de Nederlandse Randstad, Antwerpen (Brussel), het Rijn-Ruhr- en Rijn-Neckar-gebied om via Bazel en Zürich te eindigen in Noord-Italië in de regio's rond **Milaan en Genua**.

Voor Vlaanderen is dit de voornaamste verbinding met Italië. De **Rijn-Alpen-as** is één van de drukste goederenroutes in Europa.



Deze verbindt belangrijke Noordzeehavens in België en Nederland met de Middellandse Zeehaven Genua. De regio's die erdoor worden omsloten, behoren tot de dichtstbevolkte en economisch sterkste van Europa. In totaal wonen, werken en consumeren meer dan 70 miljoen mensen in het gebied van de Rijn-Alpenkorridor, waar zich ook een aantal toonaangevende productie- en handelsbedrijven, productievestigingen en distributiecentra bevinden. De corridor loopt door de zogenaamde "blauwe banaan", die belangrijke economische centra in de EU omvat, zoals Brussel en Antwerpen in België, de Randstad in Nederland, de Duitse regio's Rijn-Ruhr en Rijn-Neckar, Bazel en Zürich in Zwitserland en de regio's Milaan en Genua in Noord-Italië. Deze multimodale corridor omvat de rivier de Rijn als de belangrijkste binnenwaterweg in Europa, alsmede belangrijke tunnelprojecten in Zwitserland, waaronder de langste en diepste spoortunnel ter wereld, de Gotthard-basistunnel.

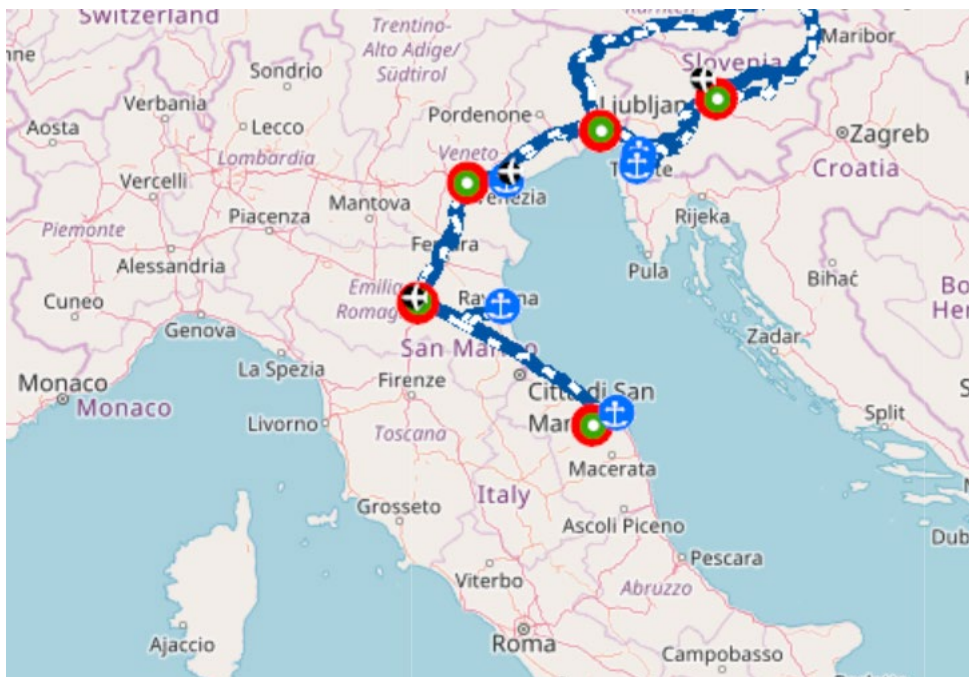
De Rijn-Alpen is een volwassen corridor en kent als zodanig geen grote ontbrekende schakels. De belangrijkste uitdagingen voor de corridor zijn de knelpunten die het gevolg zijn van de toegenomen verkeersstromen. De grootste knelpunten doen zich voor in Duitsland en Italië, waar de capaciteit moet worden verhoogd. Voorts moet snel werk worden gemaakt van de toegangsroutes tot de Zwitserse tunnels op EU-grondgebied (Karlsruhe - Bazel en Zwitserse grens - Milaan/Novara), aangezien de Gotthard-tunnel en de Monte Ceneri-tunnel een vlak traject voor goederenvervoer per spoor door de ecologisch kwetsbare Alpen creëren. Ook capaciteitsverbeteringen en betere multimodale verbindingen in de havens zijn noodzakelijk.



De **Baltic-Adriatic Corridor** (blauw) start van de Poolse havens en gaat via Tsjechië of Slowakije en Oostelijk Oostenrijk naar de Sloveense haven Koper en de Italiaanse havens **Triëst, Venetië en Ravenna**.

De Baltisch-Adriatische corridor is één van de belangrijkste trans-Europese weg- en spoorwegassen in Midden-Europa. Hij loopt van de Baltische zeehavens Gdansk, Gdynia, Szczecin en Świnoujście in het Noorden, naar de Adriatische havens Koper, Triëst, Venetië en Ravenna in het Zuiden, door de industriële regio's van Midden- en Zuid-Polen, en vervolgens langs de Tsjechische, Slowaakse en Oostenrijks/Sloveense grenzen op weg naar het Zuiden, naar Italië en Slovenië. De corridor omvat belangrijke grensoverschrijdende verbindingen tussen de zes corridorlanden.

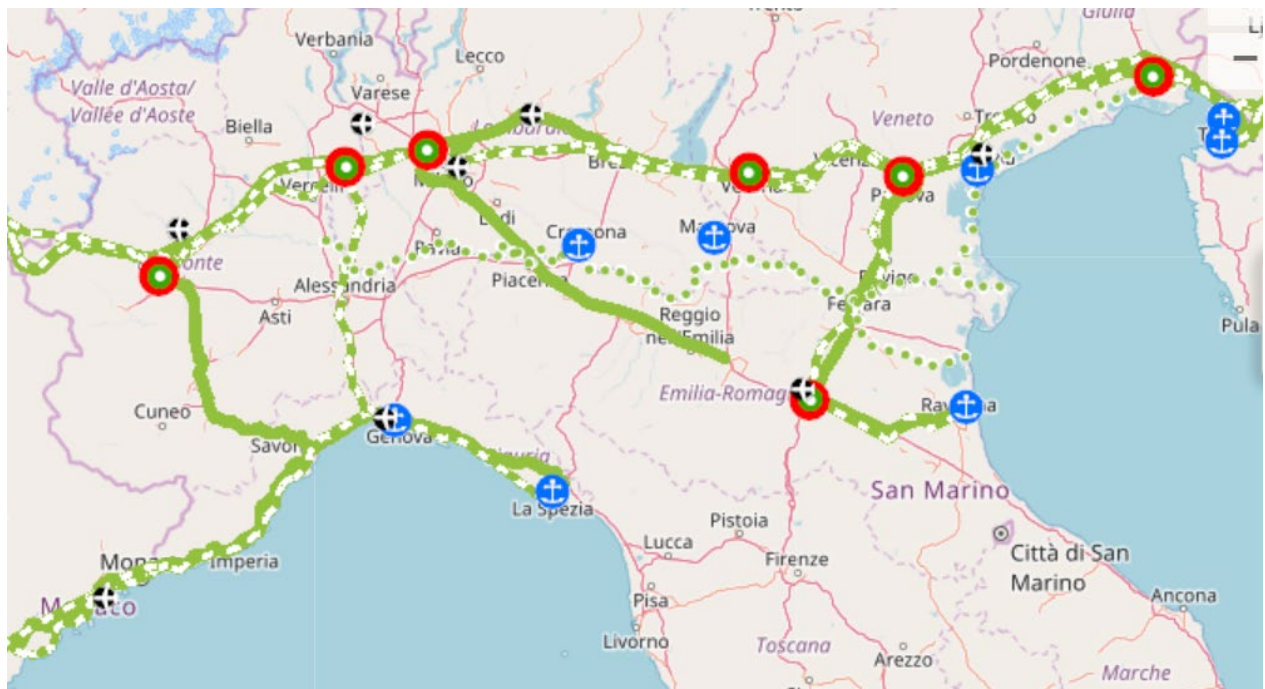
Een ketting is slechts zo sterk als zijn zwakste schakel. Met andere woorden, alleen door te investeren in de grensoverschrijdende trajecten kan de ontwikkeling van internationale langeafstandsverkeersstromen tussen de corridorlanden worden bevorderd. De Baltisch-Adriatische corridor wordt nog steeds geconfronteerd met belangrijke knelpunten op zes grensoverschrijdende spoorwegtrajecten en twee grensoverschrijdende wegtrajecten wat de naleving van de TEN-V-vereisten betreft (d.w.z. PL-CZ, PL-SK, CZ-AT, AT-SK, AT-SI en SI-IT). Deze staan dan ook terecht centraal in de uitvoeringsstrategieën voor de Baltisch-Adriatische corridor. Bovendien moeten op de corridor passende "last mile"-verbindingen met de kernhavens en goede verbindingen binnen stedelijke knooppunten worden ontwikkeld en versterkt.



De *Mediterranean Corridor* (groen) linkt de havens van het Iberische schiereiland via Zuid-Frankrijk met het **Noorden van Italië** en vervolgt via Slovenië. Een tak gaat via Kroatië naar Hongarije en de Oekraïense grens: in Italië dient de **Po-rivier** als waterweg.

De mediterrane corridor is de belangrijkste oost-westas in het TEN-V-netwerk ten zuiden van de Alpen. Hij loopt tussen het zuidwestelijke Middellandse Zeegebied van Spanje en de Oekraïense grens met Hongarije, volgt de kustlijnen van Spanje en Frankrijk en steekt in oostelijke richting de Alpen over via Italië, Slovenië en Kroatië en gaat verder via Hongarije tot aan de oostelijke grens met Oekraïne. De corridor bestaat hoofdzakelijk uit weg- en spoorwegvervoer, afgezien van de Po, verscheidene kanalen in Noord-Italië en de Rhône van Lyon tot Marseille. De corridor is ongeveer 3000 km lang; hij zal een multimodale verbinding vormen tussen de havens van het westelijke Middellandse-Zeegebied en het centrum van de EU. Hij zal ook een oost-westverbinding tot stand brengen door het zuidelijke deel van de EU, bijdragen tot een modal shift van de weg naar het spoor in kwetsbare gebieden zoals de Pyreneeën en de Alpen, en een aantal van de belangrijkste stedelijke gebieden van de EU met hogesnelheidstreinen te verbinden.

Het belangrijkste onderdeel van de corridor is de nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Frankrijk en Italië (Lyon-Turijn). Bovendien moet rekening worden gehouden met de grensoverschrijdende verbindingen met Slovenië, Kroatië en Hongarije. Multimodale verbindingen met havens in Spanje en Frankrijk moeten worden ontwikkeld en sommige spoorwegtrajecten in Italië en Frankrijk moeten worden verbeterd om belangrijke knelpunten weg te werken. Het naast elkaar bestaan van twee spoorbreedtes (1668 mm in Spanje en 1435 mm in de andere landen) is een andere uitdaging voor deze corridor, net als de volledige integratie van de nieuwste lidstaat, Kroatië.





## 2.2 NEXT GENERATION EU

NextGenerationEU<sup>10</sup> is een tijdelijk herstelinstrument van meer dan 800 miljard euro dat moet helpen de onmiddellijke economische en sociale schade ten gevolge van de coronapandemie te herstellen. Na COVID-19 zal Europa groener, digitaler en veerkrachtiger zijn, en ook beter voorbereid zijn op de huidige en toekomstige uitdagingen.

Wat Italië betreft, zal een groot deel van de 209 miljard euro die uit Brussel zal komen, worden besteed aan infrastructuurprojecten in de sectoren vervoer en intermodale logistiek. Wat het eerste betreft, zou Italië 28,3 miljard euro moeten krijgen voor de verbetering van hogesnelheidslijnen voor passagiers en goederen, ook om de verbinding tussen weg en spoor aan te moedigen en de laatste vervoerswijze te bevoordelen in het geval van lange afstanden die moeten worden afgelegd. Wat intermodaliteit en geïntegreerde logistiek betreft, voorziet het nationale herstel- en veerkrachtplan (PNRR)<sup>11</sup> ook in de toewijzing van 3,68 miljard euro voor de versterking van het havensysteem, door betere verbindingen tot stand te brengen tussen de belangrijkste nationale maritieme knooppunten en het spoorwegnet. De versterking van dit infrastructuurnetwerk is van strategisch belang om de Italiaanse havens vanuit Europees oogpunt steeds belangrijker te maken, aangezien zij de verbinding vormen tussen het Middellandse-Zeegebied en Noord-Europa.

---

<sup>10</sup> [NextGenerationEU \(europa.eu\)](https://europa.eu)

<sup>11</sup> [linee-guida-pnrr-2020.pdf \(politicheeuropee.gov.it\)](https://www.politicheeuropee.gov.it/linee-guida-pnrr-2020.pdf)





Staake, CEO van Duisport (de onderneming die de Duitse haven van Duisburg beheert). Deze overeenkomst voorziet in de intrede van Duisburger Hafen AG in het kapitaal van het Interporto van Triëst als minderheidsaandeelhouder met 15% van de door Friulia verkochte aandelen. Voor HHLA en Duisport is de keuze van de investering ingegeven door de versterking van de intermodaliteit per spoor, maar ook door een energiekwestie: naast het logistieke platform ligt de fundamentele Transalpine-oliepijpleiding van de SIOT-terminal, die 40% van de Duitse behoefte dekt en van hieruit komt alle olie die in Oostenrijk en Beieren aankomt, terwijl de regio Baden-Württemberg ongeveer 60% van zijn behoefte ontvangt.

Het is een belangrijk resultaat, dat de Interporto van Triëst een grote speler als Duisport heeft kunnen aantrekken. De overeenkomst beoogt de voltooiing van enkele strategische doelstellingen voor beide partijen: Duisburg zal een afzetmogelijkheid voor vervoer en logistiek aan de Middellandse Zee kunnen vinden, zodat de stad zich op de corridor Europa-Turkije/Iran kan positioneren. Voor Triëst zal er de mogelijkheid zijn om het logistieke systeem op internationaal niveau te bevorderen en intermodale logistieke gebieden in de vrijhaven te ontwikkelen. Deze overeenkomst is een winnend partnerschap, het is een teken van de verdere internationalisering van de haven van Triëst, die wordt uitgebreid dankzij de haven van Duisburg.

Wat andere Italiaanse steden betreft, werd de Chinese samenwerking met de intermodale platforms van Mortara en Melzo vervroegd beëindigd (zie spoor). Andere havenautoriteiten vrezen dat ze als tweederangshavens beschouwd zullen worden. Zo werden de Chinese investeringen voor de haven van Gioia Tauro uiteindelijk op de Atheense haven Pireus gericht.

### 3.2 DE INVESTERING IN VADO LIGURE

Vado Gateway is de nieuwe diepzeecontainerterminal in de haven van Vado Ligure, die wordt beheerd door APM Terminals Vado Ligure Spa, een Italiaanse onderneming die bestaat uit APM Terminals (50,1%) en de Chinese Cosco Shipping Ports (40%, investering van 53 miljoen euro) en Qingdao Port International, (9,9%, investering van 15 miljoen euro). De terminal versterkt het concurrentievermogen van het Ligurische en Italiaanse havensysteem, biedt een verbinding tussen de markten van Noord-Italië, Zwitserland, Duitsland, Noordoost-Frankrijk en de rest van de wereld en vormt een van de zeeterminals van de "Nieuwe Zijderoute".

Aanvankelijk was het de bedoeling om tot achttien volledige treinen per dag te laten rijden, geladen met containers die naar verschillende nationale bestemmingen moesten worden gezonden. Het doel is bijna bereikt. De containerterminal van Vado Ligure heeft de negatieve gevolgen van de pandemie blijkbaar zonder kleerscheuren doorstaan en heeft het eerste deel van 2021 afgesloten met onmiskenbaar positieve resultaten op het intermodale spoorfront. Alleen al in maart 2021 is het aantal wagons met containers dat in de Ligurische haven is behandeld, met 56% gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar<sup>12</sup>. En in de eerste drie maanden van 2021 bedroeg het totale aantal wagons iets minder dan 3800. Deze aantallen hebben het opstarten van twee extra treinen naar de terminal van Piacenza bevorderd.

<sup>12</sup> [Il terminal container di Vado cresce nell'intermodalità ferroviaria - TrasportoEuropa](#)

In 2020 was Vado begonnen met vijf treinen per week, om aan het begin van de zomer 2021 uit te komen op een gemiddelde van dertien en met verdere perspectieven van toename. APM Terminals had zich ten doel gesteld 40% van het containervervoer per spoor af te handelen, en dit is niet langer alleen maar een goed voornemen. Treinen uit Vado bereiken de terminals in Milaan, Piacenza, Padua en Rubiera. Door dit intense verkeer is het onmiddellijk een prioriteit geworden de spoorverbindingen van de Vado Gateway te verbeteren, waarvoor Rfi, de beheerder van het nationale spoorwagennet, zich inzet. De reeds aan de gang zijnde werkzaamheden hebben betrekking op Vado Zona Industriale en Parco Doria, waar tegen de zomer van 2022 het verkeer op een soepelere en veiligere manier zal worden geregeld met behulp van nieuw geïnstalleerde computerapparatuur (Acc). Tegelijkertijd zullen enkele thans ongebruikte sporen worden hersteld om nieuwe parkeerterreinen voor intermodaal verkeer te creëren.

Om de groei van het spoorvervoer te bevorderen, zullen Vado Ligure en Genua ook kunnen rekenen op het potentieel van de Terzo Valico, de nieuwe Giovi-spoorlijn waarvan de aanleg momenteel in een vergevorderd stadium is en die volgens plan in 2024 in gebruik zal worden genomen. De Vado Gateway heeft een capaciteit van 900.000 teu per jaar, met een kade van 700 meter en diep water dat geschikt is voor het ontvangen van grote schepen van de nieuwe generatie (Ulcs).

//

## 4. WEGTRANSPORT

---

In 2019 stegen de vrachtbewegingen met 5,4% ten opzichte van 2018 en bereikten 1.075 miljoen ton, ruim 55 miljoen meer dan in 2018, waarmee de volumes van 2014 (1.055 miljoen ton), na jaren van crisis, werden overtroffen.

Volgens de gegevens van ISTAT blijft het wegvervoer de belangrijkste vervoerwijze, zowel in tkm<sup>13</sup> als in ton. In 2020 werd 979 miljoen ton vracht vervoerd, 6,3% meer dan in 2018 (921 miljoen ton). Het aantal verplaatste tkm bedroeg 138, een stijging met 10,5% ten opzichte van 2018 en met 17,1% ten opzichte van 2014 (exclusief tkm die door buitenlandse maatschappijen in Italië zijn vervoerd).

Het aantal vkm<sup>14</sup> is in 2020 met 27% gedaald ten opzichte van 2019 (laatste AISCAT-gegevens, december 2020).

### 4.1 WEGTRANSPORT TIJDENS DE PANDEMIE

De gevolgen van de COVID-19 crisis voor de sector van het wegtransport kunnen op meerdere manieren worden gezien. De crisis heeft duidelijk de cruciale rol aangetoond van een sector die van meet af aan is blijven zorgen voor de distributiediensten die van essentieel belang voor ons leven zijn geweest. De crisis heeft echter de kwetsbaarheid ervan aangetoond, maar ook zijn fragmentatie, het gebrek aan uniformiteit en de onmogelijkheid om op een crisis van deze omvang te reageren.

Men kan niet uit het oog verliezen dat het wegtransport verbonden is aan de autosector: d.w.z. dat rekening moet worden gehouden met de sterke daling van de inschrijvingen van nieuwe voertuigen - die, volgens de gegevens van ACEA<sup>15</sup>, in april 2020 een piek van -67% bereikte in vergelijking met dezelfde periode in 2019 - en met de noodzakelijke aanpassing van de productieniveaus na de coronacrisis. Men kan ook een polarisatie van de sector verwachten, met bedrijven die op de crisis zullen reageren en andere die het risico lopen uit de markt te worden gedrukt.

Dit rechtvaardigt voorwaardelijke en structurele steunmaatregelen, van zowel economische aard (investerings in de vernieuwing van het wagenpark en in de digitalisering van de processen in de hele distributieketen, van fabrikant tot klant) als arbeidsgerelateerde (bv. rond het tekort aan chauffeurs die in Europa 23% in 2019 bedroeg, terug naar 7% in 2020 daalde en opnieuw naar verwachting zal oplopen tot 17% tegen eind 2021<sup>16</sup>).

In Italië heeft de vrachtwagenmarkt te kampen met een tekort van 17.000 beroepschauffeurs<sup>17</sup>, mede als gevolg van een laag verloop door een gebrek aan roeping bij jongeren. Volgens het observatorium "Contract Logistics" van de Politecnico di Milano heeft 49% van de contracterende bedrijven in 2018 en

---

<sup>13</sup> Nuttig vervoerde tonnen per afgelegde km (tkm). Het is een maatstaf voor de omvang van de activiteiten van een vervoersonderneming of van het vrachtverkeer in een bepaalde geografische regio.

<sup>14</sup> Voertuig-kilometer (vkm) is een maatstaf voor de verkeersstroom, die wordt bepaald door het aantal voertuigen op een bepaald wegen- of verkeersnetwerk te vermenigvuldigen met de gemiddelde lengte van hun reizen, gemeten in kilometers

<sup>15</sup> [ACEA – European Automobile Manufacturers' Association – Driving mobility for Europe](#)

<sup>16</sup> [IRU survey: Europe's driver shortage to rise by 10% in 2021 | trans.info](#)

<sup>17</sup> [L'Italia in cerca di 17mila autisti: «Serve il decreto flussi ad hoc» - Il Sole 24 ORE](#)

2019 moeilijkheden gehad om de nodige vervoerdiensten te vinden, vooral tijdens piekperiodes, terwijl 63% van de vervoerbedrijven moeilijkheden heeft gehad om chauffeurs te vinden. De aanwerving van chauffeurs, en vooral van jonge chauffeurs, verloopt al minstens tien jaar moeizaam en wordt niet geholpen door het feit dat het beroep momenteel door een aantal factoren (bv. lange werkdagen, lange perioden weg van huis, lage loonstijging) niet erg aantrekkelijk is.

## 4.2 OUTSOURCING

De logistiek in outsourcing heeft een waarde bereikt van 49,3 miljard euro (+2,8%). Deze subsector is goed voor 42,4% van de logistieke activiteiten in Italië (116,4 miljard euro). Strategische contractlogistiek, d.w.z. de uitbesteding van een aanzienlijk deel van het logistieke proces aan één leverancier, groeit sterker dan de gehele subsector (+26,2% sinds 2009 tegenover +16,6% voor de markt van de contractlogistiek) en bereikt 10,3 miljard euro. Volgens de recentste gegevens zijn er 89.000 bedrijven actief in de contractlogistiek; de meeste daarvan zijn wegvervoerders (68.000), daarna magazijnbeheerders (4.400), expediteurs (2.200) en *logistics operators* (900).

Door het outsourcen van het trucktransport aan EU-landen kan men weinig economische meerwaarde aan het Italiaanse wegtransport toevoegen. Het grote aandeel van het cargotransport via de weg weegt daarom negatief op de Italiaanse handelsbalans omwille van de stijgende kosten en de secundaire rol van Italiaanse autotransportbedrijven in de logistieke sector<sup>7</sup>.

## 4.3 ALPEN

Meer dan 261 miljoen ton goederen transiteren elk jaar de Alpen, in alle richtingen<sup>18</sup>. Meer dan 65% van deze hoeveelheid wordt over de weg vervoerd, mede als gevolg van de topografie van het gebied. De belangrijkste handelspartners van Italië, Duitsland en Frankrijk, zijn bereikbaar via de Alpe corridors, die een belangrijk logistiek knooppunt vormen voor de Italiaanse export

In dit gebied is er grote ruimte om de efficiëntie van het transport te verbeteren.

Sinds enige tijd gelden er bijvoorbeeld Oostenrijkse beperkingen op het verkeer van industriële voertuigen langs de Brenner-as, waarlangs ongeveer de helft van de Italiaanse export naar Europa gaat, voor een waarde van ongeveer 200 miljard euro aan goederen. In de eerste plaats geldt er een nachtelijk doorgangsverbod voor vrachtwagens, vervolgens geldt er een beperking van het aantal voertuigen dat op bepaalde door de deelstaat Tirol vastgestelde dagen mag passeren. Tenslotte geldt er een verbod voor vrachtwagens die bepaalde categorieën goederen over de pas vervoeren.

Dit alles heeft tot doel het verminderen van het verkeer en van de geluids- en milieuhinder, maar het is ook in strijd met het basisbeginsel van de Europese Unie van het vrije verkeer van goederen. Daarom

---

<sup>18</sup> [isole24ore.com/20210219052800.pdf](https://isole24ore.com/20210219052800.pdf) (trasportounito.net)

heeft het Europese Hof van Justitie herhaaldelijk beroepen tegen sectorale verboden gegrond verklaard, bijvoorbeeld door de Oostenrijkse regering te gelasten de maatregel in te trekken.

Op dit moment is het spoor in het Alpengebied – dat al jaren fors gestimuleerd wordt door Zwitserland en Oostenrijk – nog geen levensvatbaar alternatief voor het wegvervoer. Misschien zal dit het geval zijn over 10 jaar, wanneer de nieuwe Brenner-basistunnel tussen Innsbruck en Fortezza, die zowel voor personen- als voor goederenvervoer is ontworpen, klaar zal zijn en in gebruik zal worden genomen. Een omleiding naar Tarvisio of via Zwitserland kan uiteraard geen oplossing zijn: de toename van tijd, afstand en dus van de uiteindelijke kosten van de goederen zou nadelig zijn voor het concurrentievermogen van het nationale productiesysteem.

Italië hoopt dat de Europese Commissie erin slaagt haar aanbevelingen op het gebied van "groene corridors" aan alle lidstaten op te leggen en zo de continuïteit van het goederenvervoer en de logistiek te waarborgen.

Het tweede kritieke front bevindt zich nog steeds in de Alpen en wordt gevormd door de tunnels van Frejus en Mont Blanc. Vervoersverenigingen in Piedmon hebben geklaagd dat zowel de Frejus- als de Mont Blanc-tunnel gebukt gaan onder exorbitante toltarieven. De verenigingen berekenen dat de tolgelden voor de tunnels van Frejus en Mont Blanc in de afgelopen 20 jaar met 131% zijn gestegen (in dezelfde periode is de inflatie met 39% gestegen).

De betrokken ondernemingen voeren aan dat de Alpentunnels van essentieel belang zijn voor de vrije Europese markt en niet het instrument kunnen zijn voor het opleggen van "verborgen douanerechten". Deze kosten worden doorberekend aan het bedrijfsleven, met name aan de wegvervoersbedrijven en de eindverbruikers.

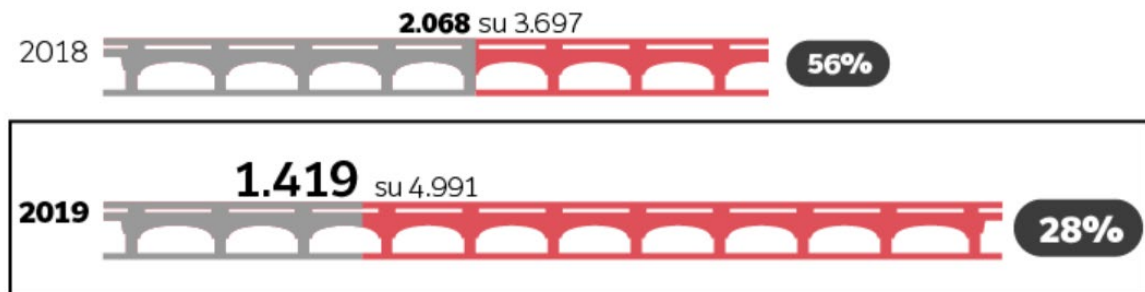
De Frejus-tunnel verbindt Turijn met het zuidelijk deel van Piëmont en loopt van de Povlakte naar Lyon en Noord-Frankrijk. De Mont Blanc verbindt het noordelijke deel van Piëmont met Milaan en de Povlakte met Frans-Zwitserland en Noord-Frankrijk. Het is duidelijk dat de doorgang van deze tunnels van fundamenteel en verplicht belang is voor de economie van het Noordwesten.

## 4.4 INFRASTRUCTUUR

Op 30 april 2021 heeft de ministerraad de definitieve versie van bovengenoemd nationaal herstel- en veerkrachtplan goedgekeurd. De tekst omvat een toewijzing van 62 miljard euro voor mobiliteit, infrastructuur en logistiek, die over een periode van tien jaar door het Mims (ministerie Duurzame Infrastructuren en Mobiliteit) zal worden beheerd. In vergelijking met de vorige versie van 12 januari is de toewijzing met veertien miljard verhoogd. "We hebben de kans om een duurzaam en veerkrachtig land te ontwerpen met een visie op middellange termijn", aldus minister Enrico Giovannini. "Het NHP is nog maar het begin van een proces dat voorziet in ongekende investeringen voor de aanleg en modernisering van infrastructuur, voor duurzame mobiliteit, ter versterking van het bedrijfsleven en ter verbetering van de kwaliteit van het werk en het leven van de mensen, terwijl tegelijkertijd land- en mariene ecosystemen worden beschermd."

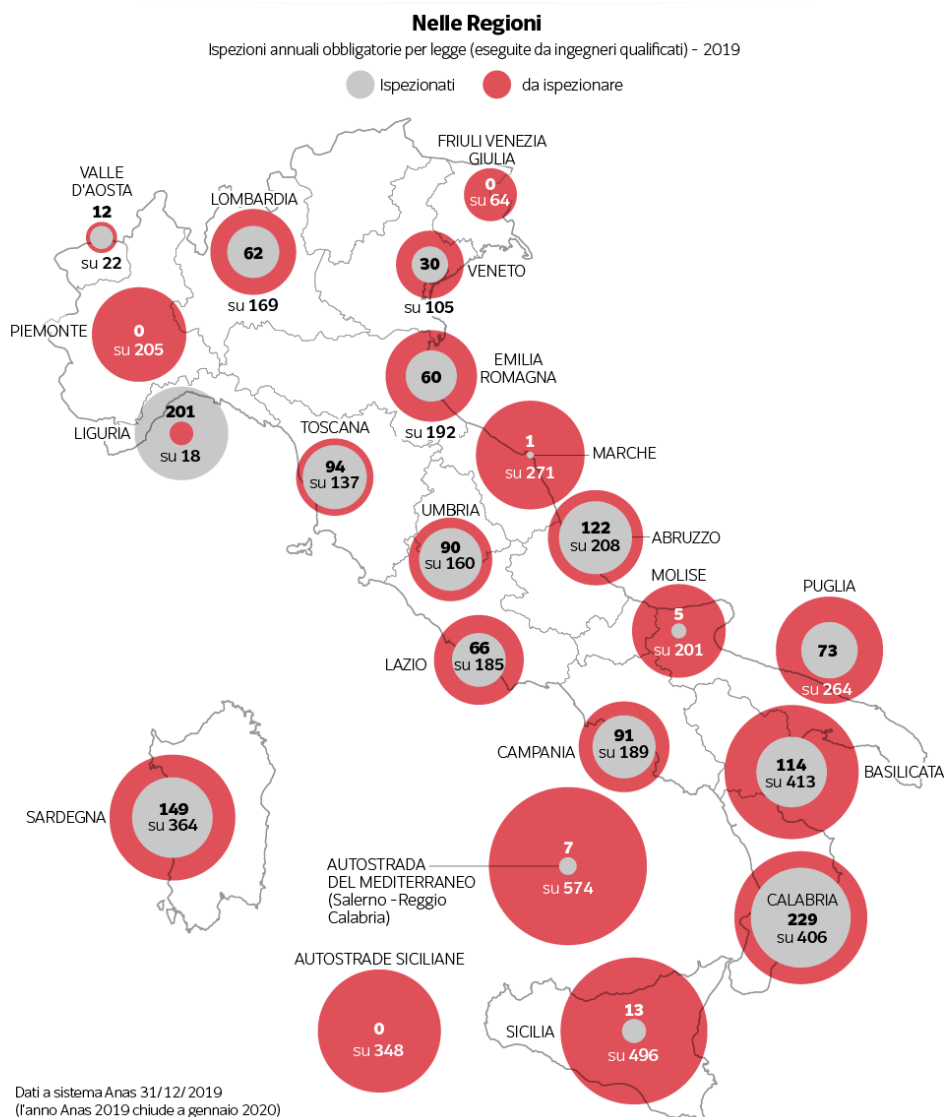
Een deel van de fondsen (4,8 miljard euro) is gewijd aan de digitalisering van de logistiek en het plaatselijk openbaar vervoer. Op dit gebied overweegt het ministerie onder andere "interventies voor de veiligheid en de controle van de snelwegen A24 en A25, van bruggen en viaducten en weg- en autowegtunnels door het gebruik van technologieën van de laatste generatie".

Bruggen vormen een zeer delicaat punt in het beheer van de Italiaanse wegvervoersinfrastructuur. De tragedie van de instorting van de Morandi-brug in Genua in 2018 (43 doden) heeft geleid tot een grootschalige onderhoudscampagne aan de duizenden Italiaanse bruggen waar dagelijks zware voertuigen overheen rijden. Uit een onderzoek van *Il Corriere della Sera*<sup>19</sup> van januari 2020 bleek dat 763 bruggen in het wegennet van ANAS (de overheidsorganisatie die het merendeel van wegen en autosnelwegen beheert) formeel "zonder eigenaar" waren en daarom niet werden onderhouden.



Elk jaar moet er een inspectie plaatsvinden voor de grootste bruggen van het wegennet en voor de structuren die als "potentieel problematisch" worden beschouwd. In 2019 moesten bijna 5.000 bruggen geïnspecteerd worden door ANAS, maar dit gebeurde alleen voor 28% van het totale aantal. De meest opvallende cijfers komen uit de regio's Piëmont en Sicilië, waar geen enkele brug werd gecontroleerd.

<sup>19</sup> [Ponti a rischio: ancora 3.500 quelli senza controlli e manutenzione in Italia | Milena Gabanelli - Corriere.it](#)



## 4.5 STEDELIJK WEGTRANSPORT - LAST MILE TRANSPORT

De expres koerierdiensten zijn van grote betekenis voor het stedelijk goedertransport (*last mile deliveries*). UPS exploiteert bijvoorbeeld 10.000 last-mile bezorgvoertuigen in Europa, terwijl de wereldwijde last-mile vloot van Amazon 30.000 voertuigen bedraagt (Coppola, 2019; Gibbs 2020). Volgens de cijfers van de 8 grootste koerierdiensten die Milaan beleveren zijn er gemiddeld 170.000 dagelijkse stoppunten (levering en pick-up)<sup>20</sup>.

*E-commerce-producten* worden vooral aan huis, op het werkadres of aan een (winkel)-afhaalpunt geleverd. De geautomatiseerde vorm van levering via *lockers* is nog niet ingeburgerd. De Italiaanse scale-up Milkman<sup>21</sup> laat de consument toe het leveringstijdstip van zijn aangekochte goed zelf te bepalen en het in real-time te volgen. Grote namen zoals Nespresso, Sky, Ikea, Campari, Bialetti, Ducati, Poste Italiane en Zara zitten reeds in hun klantenbestand.

<sup>20</sup> [Tecnologia, organizzazione e competenze: la svolta per una logistica 4.0 \(osservatori.net\)](http://tecnologia.organizzazione.e.competenze:la.svolta.per.una.logistica.4.0.osservatori.net/)

<sup>21</sup> [www.milkmantechologies.com](http://www.milkmantechologies.com)

Voor de grootdistributie blijft de stedelijke beleving kritiek: in Italië is er een verbod om met trucks boven de 7,5 ton te circuleren in woongebieden tijdens weekends en feestdagen, vaak de drukste dagen voor de *retail*.

Lockdowns hebben online- en buurthandel in de hand gewerkt, met een toename van leveringen in stedelijke gebieden en bijgevolg een toename van het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen. De overgang naar duurzame mobiliteit heeft gevolgen voor de sector lichte bedrijfsvoertuigen: in 2020 moest de gemiddelde uitstoot van nieuwe wagenparken dalen tot 147 g/km CO<sub>2</sub> (-30% ten opzichte van de waarden van 2007). Tegen 2025 worden een verdere vermindering van 15% en een aandeel van 15% van ZLEV's (Zero Low Emission Vehicles) verwacht, die tegen 2030 respectievelijk 31% en 30% moeten bereiken.

Specifieke logistieke projecten voor steden zijn o.a.:

✓ Padua – [CityPorto](#)

Het stedelijk centrum van Padua heeft een zone met beperkt verkeer ingevoerd (ZTL, *zona a traffico limitato*), een restrictie qua tijdslot en soort voertuig.

Op 3,5 km bevindt zich een logistiek centrum waar koerierdiensten hun goederen leveren. De consument wordt daarna via low impact voertuigen beleverd. Deze voertuigen zijn niet aan de ZTL-restricties gebonden en hebben toegang tot de *fast tracks* (normaal enkel voor bus/taxi).

✓ Parma – [Ecologistics](#)

Ook de stad Parma heeft een ZTL-zone ingevoerd met een heel specifieke uurregeling. De koerierdiensten kunnen dienstdoen op een geaccrediteerde *Last Mile* koerier en dit voor vijf koopwaar typologieën: verse voeding, droge voeding, groeepage, horeca en kledij.

//



## 5. HET SPOORTRANSPORT

---

Uit het *Almanacco della Logistica 2021*<sup>22</sup>, opgesteld door de vakvereniging CONFETRA, blijkt dat de Italiaanse spoorwegbedrijven 92,1 miljoen ton goederen hebben vervoerd in het laatste jaar, met een daling van 6,5% in vergelijking met vorig jaar. Het aantal tkm is 19,3 miljard (+0,4%) en het aantal treinen-km is 47,4 miljoen (+3,2%).

Het aandeel van het binnenlandse goederenvervoer per spoor in Italië stagneert op 11% en stijgt in het beste geval tot 13,6% wanneer alleen het vervoer over land in aanmerking wordt genomen, dus met uitsluiting van zee- en luchtvervoer. Om deze percentages te verbeteren en de trend om te buigen, is de FS-groep van plan om fors te investeren in zowel infrastructuur als beheer. De goede voornemens zijn samengevat in het bedrijfsplan van Rfi<sup>23</sup> dat betrekking heeft op de jaren 2021 tot 2024 maar ook openstaat voor een toekomstgericht scenario. Het document is in maart 2021 gepubliceerd en is aan het programmacontract gekoppeld voor de investeringen tussen 2017 en 2021. Dit is een essentiële stap om ervoor te zorgen dat het plan geen hypothese blijft en de reeds vastgelegde uitgavenverplichtingen nakomt. Alleen al in de vrachtsector zullen middelen tot vier miljard euro worden vastgelegd.

De spoorwegen bevinden zich echter niet in het jaar nul, en het doel is de positieve ontwikkeling die in 2014 is ingezet te ondersteunen, na een moeilijk voorgaand decennium. Die ontwikkeling werd door het levendige internationale goederenvervoer geleid: in 2003 was hun aandeel in de totale markt 32% en nu is het gestegen tot 49% in 2019. Negentig procent van het verkeer, binnenlandse verkeer inbegrepen, verloopt via de hoofdroutes die als Europese Ten-T-corridors en goederencorridors zijn aangeduid. De grootste lopende of geplande infrastructuurinvesteringen zijn ook geconcentreerd op deze routes.

Wat het potentieel van het vrachtverkeer betreft, zijn er drie grote fronten waaraan middelen worden besteed. De eerste is de aanpassing van het profiel voor onbepaald intermodaal vervoer, het zogenaamde P400- of P/C 80-profiel: eind 2021 is dit aanwezig op 59% van alle lijnen van Ten-T, oplopend tot 81% in 2024. Het tweede aspect is de opwaardering tot module, d.w.z. de mogelijkheid om goederentreinen met een lengte tot 750 meter samen te stellen volgens de Europese norm: hier is de situatie achteropgebleven, aangezien eind 2021 slechts 28% van het totale aantal lijnen van Ten-T op modules gebaseerd was, met een streefcijfer van 38% in 2024, d.w.z. nog niet eens de helft. Wat het derde aspect betreft, is de situatie echter veel beter: 84% van het huidige net heeft een asdruk van categorie D4 (22,5 ton per as) en dit doel zal tegen 2024 bereikt worden.

Op dit punt gaat het plan in detail met een dertigtal fiches waarin een gedetailleerd overzicht met precieze termijnen wordt gegeven van alle lopende of geplande interventies in goederenstations, terminals en havens om de capaciteit, de prestaties of de regelmatigheid van de exploitatie te verbeteren. Ten slotte wordt in het plan gesproken over optimalisering van het beheer en nieuwe criteria voor de planning van de dienstregeling van goederentreinen, alsmede over de vaststelling van nieuwe kaderovereenkomsten met spoorwegondernemingen en terminalexploitanten, in het licht van het feit dat het aandeel van de

---

<sup>22</sup> [Almanacco della Logistica 2021 - Confetra](#)

<sup>23</sup> Rete Ferroviaria Italiana, staatsbedrijf dat de Italiaanse spoorwegen beheert

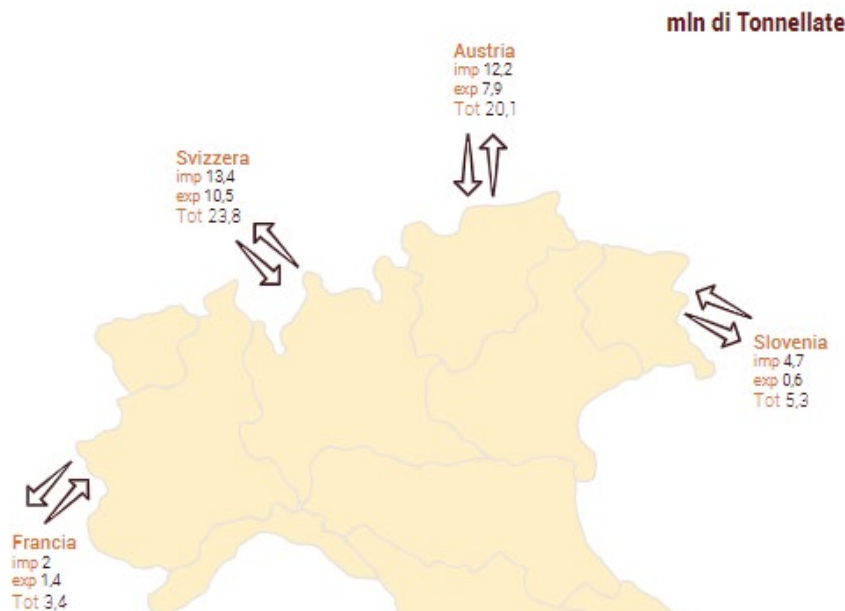
volumes die door de voormalige monopolist (de FS-groep) worden vervoerd van 92% in 2006 tot 48% in 2019, is gedaald. Het zijn de verschillende Italiaanse of Europese ondernemingen die de groei van de markt aanjagen, en daarom moeten ze gesteund worden.

## 5.1 LIBERALISERING

In het kader van het recentste forum van de vakvereniging Fercargo<sup>24</sup> werd een overzicht geschetst van de eerste twintig jaren na de liberalisering van de markt voor het goederenvervoer (2001).

Sinds 2012 is de sector fors gestegen, veel meer dan het bnp, mede dankzij een reeks stimuli voor de ontwikkeling van het spoorwegensysteem. Daarom was de impact van de coronacrisis minder fel. Ook belangrijk is het aantal nieuwe spelers. Sinds 2020 hebben nieuwkomers voor het eerst meer van de helft van de markt (51,4%) in hun handen. Hoe competitiever de spelers, hoe dynamischer de markt.

Ondanks de positieve trends, moet Italië nog een grote kloof dichten met landen waar het goederentransport op spoor al langer ontwikkeld is. Als men de gecombineerde markt van weg en spoor bekijkt, is het marktaandeel van het goederentransport via trein amper 13%. Het gemiddelde quotum voor de EU is 20%, voor Zwitserland 35%, voor de VS 46%. Het EU-doel van 30% tegen 2030 is zeker ambitieus en om dat te bereiken moet men nog over meerdere hindernissen springen, o.a. nationale en Europese wetgevingen die elkaar overlappen, infrastructurele bottlenecks en de toegangskosten tot het spoorwegnet.



*Invoer en uitvoer (via spoor) met de buurlanden in miljoen ton – Almanacco della Logistica 2021, p. 58*

<sup>24</sup> [FORUM FERCARGO 22 GIUGNO 2021 - YouTube](#)

## 5.2 FERROBONUS

De recentste versie van de Ferrobonus, die wettelijk werd ingevoerd met de stabiliteitswet van 2016, werd in de praktijk operationeel gemaakt met de begrotingswet 2020 (wet nr. 160 van 27 december 2019), waarin voor de tweejarige periode 2020-2021 middelen waren uitgetrokken om een verandering in de manier van goederenvervoer in te voeren en te verbeteren.

Met de ontwerp-begrotingswet 2021 is niet alleen de bonus voor 2021 bevestigd, maar:

- de toewijzing voor 2021 is verhoogd;
- de bonus is verlengd tot 2026.

Ferrobonus is een meerjarenproject ter ondersteuning van het intermodaal vervoer dat aanvankelijk, met de stabiliteitswet van 2016, alleen de driejarige periode 2016-2018 zou bestrijken.

De Ferrobonus is een subsidie voor bedrijven en operators die de voorkeur geven aan gecombineerd of overslagvervoer van goederen per spoor boven wegvervoer.

De ondernemers die de subsidie ontvangen, moeten binnen de Europese Economische Ruimte gevestigd zijn en vervoer verrichten met oorsprong of bestemming in de logistieke knooppunten op het nationale grondgebied of in de lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte.

Het doel is de duurzaamheid van de modale shift weg/spoor te verbeteren om het milieu beter te beschermen en de wegvervoerslijnen te ontlasten. Er komen alleen projecten in aanmerking die gericht zijn op de totstandbrenging van "intermodale spoorvervoerdiensten van en naar logistieke knooppunten en havens in Italië".

In artikel 1, lid 111, van de begrotingswet 2020 was 14 miljoen euro uitgetrokken voor 2020 en 25 miljoen euro voor 2021, maar in het ontwerp van de begrotingswet 2021 is voorzien in:

- 25 miljoen euro aan extra fondsen voor 2021;
- 19 miljoen euro aan fondsen voor het jaar 2022;
- 22 miljoen euro aan fondsen voor elk van de jaren 2023 tot en met 2026<sup>25</sup>.

## 5.3 LOGISTIEKE POLITIEK VAN DE BUURLANDEN

De logistieke politiek over de Alpen wordt mede bepaald door de Italiaanse noorderburen. Zo koos Zwitserland bv. resoluut voor het spoor met duidelijke projecten gericht op het verbinden en aanpassen van de diverse spoortrajecten (incl. de tunnels) voor HST en cargo-transport (langere, zwaardere en hogere/bredere treinwagons).

---

<sup>25</sup> [Ferrobonus e Marebonus: ulteriori 25 milioni di euro nel 2021 | ProntoProfessionista.it](https://www.prontoprofessionista.it/ferrobonus-e-marebonus-ulteriori-25-milioni-di-euro-nel-2021/)

Dit resulteerde reeds in 2017 in een belangrijke verschuiving van de weg naar het spoor (zie tabel hieronder).

	% aandeel via weg	% aandeel via spoor
<b>Italië – Oostenrijk</b>	70,3%	29,7%
<b>Italië – Frankrijk</b>	92,3%	6,7%
<b>Italië – Zwitserland</b>	30,1%	<b>69,9%</b>

*Vergelijking tussen spoor- en wegtransport in Italië, Zwitserland en Oostenrijk (anno 2017).*

Een vlotte aansluiting vanuit Italië op het Zwitserse spoornetwerk is daarom cruciaal: via de Italiaanse havens vertrekken vele internationale goederen per container via truck of per spoor naar Europa. Als Zwitserland het transitverkeer per truck verder wenst af te bouwen, kan de Italiaanse havenactiviteit (vnl. Genua) bedreigd worden. Immers, via het spoor zou Zwitserland ook vanuit het Noorden beleverd kunnen worden en zou de internationale goederenstroom een andere weg kunnen zoeken. Het uitblijven van een aangepaste spoorinfrastructuur in Italië zou bv. aanleiding kunnen geven tot de creatie van een Zwitserse hub (van wegtransport naar het spoor), een gemiste kans voor de creatie van Italiaanse logistieke meerwaarde.

Naast Zwitserland wil ook het Oostenrijkse Tirol het transitverkeer via de weg verder afbouwen via ontmoedigende maatregelen (tol, restricties).

## 5.4 INTERNE POLITIEK

De verdere uitbouw en modernisering van het spoornetwerk wordt vaak geboycot door plaatselijke anti-bewegingen. Zo wordt bv. de bedding voor de hogesnelheidstrein door de Fréjustunnel (NLTL-project of *Nuova Linea Torino Lione*, de Nieuwe Lijn Turijn-Lyon) sinds de jaren '90 regelmatig geboycot langs de Italiaanse zijde door de "no TAV-beweging"<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> [No TAV - Wikipedia](#)

## 5.5 HET SPOOR EN CHINA

De handel tussen China en Europa wordt momenteel nog gedomineerd door het transport via zee (zie tabel).

	Volume	Waarde
<b>Zeetransport</b>	94%	64%
<b>Spoor</b>	1%	2%
<b>Air cargo</b>	2%	28%
<b>Wegtransport</b>	3%	6%

Aandeel van de transportmiddelen gebruikt voor handel tussen China en Europa<sup>27</sup>.

Het verkeersvolume tussen Europa en China is verzesvoudigd in 4 jaar tijd en de transittijd is in 2 jaar tijd gereduceerd met 25%.

De China Europe Rail, de treinverbinding vanuit China naar Dostyk (Kazachstan), Minsk/Warschau, Łódz en Hamburg kan dit vlug veranderen: sporen is namelijk 21 dagen sneller dan zeevracht, stoot 90% minder CO<sub>2</sub> uit dan luchtvracht en is 6 keer goedkoper dan luchtvracht.

Tussen 2010 en 2019 steeg het aantal treinen tussen China & Europa van 17 naar 7000 waarbij 40 Europese steden, geen enkele Italiaanse, verbonden worden aan 50 steden/districten in China.

In de afgelopen jaren werden twee verbindingen tussen Italië en China officieel aangekondigd en kort daarna stopgezet. Op 28 november 2017 vertrok de eerste trein vanuit Mortara (Pavia) naar Chengdu (Sichuan) met 18 wagons, goed voor 34 containers, via Oostenrijk, Polen, Belarus, Rusland en Kazachstan. Een traject van 11.000 km dat 18 dagen duurde. Deze treinroute ging goedkoper zijn dan via luchtvracht en sneller dan een cargoschip. De eerste trein kwam op 14 december in China aan, maar hij vertrok niet meer. De oorzaak zou o.a. in een onevenwicht liggen tussen vraag en aanbod van de Italiaanse en Chinese betrokkene firma's. Ook problematisch was de communicatie van dienstkosten uit China<sup>28</sup>.

Ook de verbinding tussen China en Melzo (Milaan), die met een wekelijkse frequentie van 40-containers werd gelanceerd, werd bijna meteen stopgezet.

<sup>27</sup> [International trade in goods by mode of transport - Statistics Explained \(europa.eu\)](#)

<sup>28</sup> [Ferrovie.info - Treni merci per la Cina, fermo il servizio Mortara - Chengdu](#)

## 6. HET INTERMODAAL TRANSPORT

---

Het intermodaal transport situeert zich tussen het transport van 2 vectoren, meestal tussen de haven en spoor/truck of tussen spoor en truck onderling (*Road Rail Terminals, RRT*).

De intermodale platforms nabij de havens (*last mile services*) zijn sterk verschillend van de Road Rail Terminals omdat de haven meestal één gigantische klant moet bedienen terwijl de RRT's vele klanten hebben met beperkte ladingen<sup>29</sup>.

### 6.1 DE INTERMODALE KNOOPPUNTEN

In Italië werden er binnen het TEN-T netwerk 15 belangrijke intermodale knooppunten (*interporti*) aangeduid. Voor het Noorden zijn dit: Bologna, Cervignano (Udine), Vado (Genua), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Turijn), Prato (Florence), Guasticce (Livorno), Padua en Verona. Voor het centrum en het zuiden: Bari, Jesi (Ancona), Marcianise en Nola (nabij Napels), Pomezia nodo di Roma.

In het kader van deze EU-directieve werken de Italiaanse spoorwegen RFI (*Rete Ferroviaria Italiana*) mee aan het spoornetwerk en de intermodale platforms, meestal via het bedrijf Terminali Italia S.r.l., voor 100% gecontroleerd door RFI<sup>30</sup>.

Terminali Italia S.r.l. beschikt over een netwerk van 16 intermodale terminals, voornamelijk *last-mile rail services* (handling) waarbij ze beschikken over de nodige hijskranen voor het laden en lossen van wissellaadbakken, opleggers en containers.

Naast bovenvermelde platforms investeren ook private logistieke spelers verder in hun eigen logistieke hubs. Zo wordt het cargovervoer per spoor ook georganiseerd door de (internationale) specialisten in intermodaal transport zoals Ambrogio, Hupac, Rail Cargo Group, Nothegeer, IFB en Hangartner<sup>31</sup>.

Hierbij een niet exhaustief overzicht van de diverse logistieke hubs per regio:

#### **Piëmont:**

- ✓ **Turijn ([www.sitospa.it](http://www.sitospa.it))**  
Het intermodale knooppunt Turijn is een één van de belangrijkste logistieke sites in het Italiaanse noordwestelijke gebied. Dit knooppunt is de bevoorrechte poort naar de Alpen voor goederen die voor het Noordwestelijke Europese kwadrant bestemd zijn.  
Dit knooppunt, dat 3.000.000 ton goederen per jaar behandelt, bevat een intermodale terminal van 80.000 m<sup>2</sup>, 8 km opstelsporen, 30.000 m<sup>2</sup> van verbonden magazijnen. Tweehonderd firma's zijn hier gevestigd, met ongeveer 5.000 werknemers.  
Andere cijfers:

---

<sup>29</sup> Muzio Eugenio. Il ruolo dell'intermodalità strada-rotaia nel contesto della logistica e dell'economia del mercato italiano. . In: Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (Milaan, 30-31/01/2020).

<sup>30</sup> [www.rfi.it/rfi-en/About-us/RFI-Companies/RFI-COMPANIES#5](http://www.rfi.it/rfi-en/About-us/RFI-Companies/RFI-COMPANIES#5)

<sup>31</sup> [M24-R-CargoBeamer](http://M24-R-CargoBeamer) ([intermodale24-rail.net](http://intermodale24-rail.net))

- totale oppervlakte: 3.000.000 m<sup>2</sup>
- groene gebieden: 600.000 m<sup>2</sup>
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup>
- dienst ruimten: 400.000 m<sup>2</sup>
- opslagplaatsen voor operatoren: 900.000 m<sup>2</sup>
- externe opslagruimte: 150.000 m<sup>2</sup>

Met een nieuwe ontwikkelingsfase worden nog eens 500.000 m<sup>2</sup> aan logistieke faciliteiten toegevoegd met 80.000 m<sup>2</sup> nieuwe dienst ruimten.

✓ **Torino Candiolo**  
Eigendom van Ambrogio Intermodal, samen met Gallarate (Varese) ([www.ambrogiointermodal.it](http://www.ambrogiointermodal.it))  
Enkele cijfers:

- totale oppervlakte: 100.000 m<sup>2</sup>
- opslagruimte: 10.000 m<sup>2</sup>
- 7 sporen (3.500 m in totaal)
- 2 portaalkranen
- 1 locomotief

✓ **Novara** (Cim S.p.A., Boschetto S.r.l., [HOME | Cimspa](#))

Totale oppervlakte: 152.000 m<sup>2</sup>

De CIM Intermodal Terminal wordt beheerd door Combiconnect S.r.l. (een dochteronderneming van het HUPAC-concern) (gecontroleerd door de HUPAC-groep). Het bedrijf ontwikkelt belangrijk verkeer van en naar Noord-Europa (transport richting Frankrijk, België, Nederland, Duitsland via de Fréjus of Simplon), en is momenteel de op twee na grootste intermodale terminal in Italië wat het aantal behandelde treinen betreft. Wekelijks rijden 57 treinen H/T via de Simplon-vallei.

✓ **Rivalta**, Rivalta Terminal Europa ([www.rivalenterterminal.com](http://www.rivalenterterminal.com))

Nu eigendom van Katoen Natie. Op een totale oppervlakte van ongeveer 1.200.000 m<sup>2</sup> is Rivalta Terminal Europa momenteel actief op een oppervlakte van 250.000 m<sup>2</sup>, wat de eerste fase vertegenwoordigt van een belangrijk ontwikkelingsproject, met een verwachte behandelingscapaciteit van meer dan 500.000 containers, met de mogelijkheid van verdere ontwikkeling voor nog eens 650.000 m<sup>2</sup>, die in de komende jaren zullen worden gebruikt om de huidige structuur uit te breiden.

### Ligurië:

✓ **Vado Ligure**, Vado Intermodal Operator S.p.A. ([INTERPORTO VADO LIGURE V.I.O.](#))

Het Vado Multimodaal Platform vormt een belangrijk RRT-knooppunt op de Rijn-Alpen corridor. Daarvoor moet de last-mile verbinding verbeterd worden en de link met de Short Sea Shipment services van de Vado Ligure haven vergemakkelijken: 4 sporen van 450 m, een geautomatiseerde Railway Gate en een brug die toegang geeft tot de terminal via weg en spoor.

Enkele cijfers:

- totale oppervlakte: 232.000 m<sup>2</sup>
- douane-entrepot: 60.000 m<sup>2</sup>
- kantoren: 2.000 m<sup>2</sup>
- gekoelde opslagruimten: 15.000 m<sup>2</sup>

### **Lombardije:**

Het intermodaal transport voor de regio groot-Milaan RLM (*Regione Logistica Milanese*) bestaat uit vele intermodale terminals die zich uitstrekken tot Emilia Romagna (Piacenza).

- ✓ **Gallarate**, nabij de luchthaven Milaan Malpensa ([Terminal Busto Arsizio-Gallarate](#))  
De firma Ambrogio Intermodal heeft hier opslagruimtes (10.000m<sup>2</sup>, zie Candolo).  
Eigendom van het Zwitserse Hupac. De Hupac-shuttles zijn intermodale treinen, meestal bestaande uit 28 wagons (totaal 600m lang) die vanuit **Busto Arsizio** of **Novara** vertrekken naar Rotterdam en **Antwerpen** via de Gotthard-vallei of via Simplon-Lötschberg.  
Andere cijfers:
  - Oppervlakte: 245.000 m<sup>2</sup>
  - Opslagruimte: 26.000 m<sup>2</sup>
  - Aantal locomotieven: 6
  - Aantal sporen: 35
  - Intern douanekantoor
- ✓ **Saronno**, Rail Cargo Terminal Desio ([Desio - Rail Cargo Group](#))  
Eigendom van RCG International. Totale oppervlakte van 80.000 m<sup>2</sup>, waarvan 48.000 m<sup>2</sup> aan opslagruimte. Tien kranen beschikbaar. Opstelspoor van 1.500 m.
- ✓ **Arluno**, intermodale hub van Gruppo Spinelli ([www.gruppospinelli.com](#))  
Spinelli srl houdt zich bezig met containervervoer, hoofdzakelijk per vrachtwagen, met 600 eigen voertuigen, 200.000 afgelegde ritten en 42 miljoen km afgelegd per jaar.  
De onderneming is ook actief in het goederenvervoer per spoor sinds de jaren tachtig, toen zij een aantal grote exploitatiebases in Noord-Italië verwierf. Vandaag de dag zijn de intermodale hubs van Spinelli gevestigd in Reggio Emilia (Dinazzano) en Milaan (Arluno). Vanuit deze centra, evenals vanuit Padua, worden jaarlijks ongeveer 3.500 goederentreinen vervoerd naar de belangrijkste Italiaanse havens: Genua, Livorno en La Spezia, waar zich ook andere eigen intermodale installaties bevinden.
- ✓ **Segrate**, eigendom van Terminali Italia ([Milano Segrate](#))  
De terminal heeft een oppervlakte van 145.000 m<sup>2</sup>, waarvan 45.000 m<sup>2</sup> bestemd is voor goederenopslag. Er zijn 8 sporen van 450-500m, max. Capaciteit 200.000 eenheden  
Nabij de beurs te Rho Fiera (verbinding Turijn-Milaan en Domodossola-Milaan)  
De terminal van Segrate bevindt zich aan de oostkant van de ring rond Milaan en heeft dagelijkse verbindingen met België (met Lineas naar Antwerpen en Zeebrugge), Nederland, Duitsland en het zuiden van Italië.



De Belgische IFB-treinen (Inter Ferry Boats, dochter van B-Cargo voor intermodaal transport) verbinden **Antwerpen en Zeebrugge** met **Novara** (zie boven) en hoofdzakelijk **Milaan Segrate**. Vanuit België gaat de rit enerzijds naar Keulen (via Aken) en langs de Rijn naar Bazel, anderzijds via Luxemburg en Frankrijk naar Bazel. Sommige treinen zijn shuttles maar voor de grote klanten zijn dit bloktreinen.

De Oostenrijkse transportfirma Nothegger Transport & Logistik heeft bv. een driewekelijkse rit tussen **Milaan en Mannheim** die verder het zuiden (**Nola e Bari**) en het noorden (Boenen, Kassel, Hall in Tirol, Valenton) bedienen. Milano Segrate en Verona fungeren als *gateway*.

- ✓ **Mercitalia Shunting & Terminal Milano** ([mercitaliashuntingandterminal.it](http://mercitaliashuntingandterminal.it))  
Mercitalia heeft tot doel de vrachtactiviteiten van de FSI-groep te rehabiliteren en nieuw leven in te blazen door geïntegreerde oplossingen te ontwikkelen om de spoorwegmodus te verbeteren. Sinds 1 januari 2018 heeft Mercitalia S&T via fusie door incorporatie de onderneming Mercitalia Terminal S.p.A. met zetel in Pomezia (Roma) overgenomen, die zich bezighoudt met het beheer en de exploitatie van intermodale terminals.  
Met ingang van 1 januari 2019 heeft Mercitalia S&T het bedrijf Mercitalia Transport & Services overgenomen, waardoor een business unit is ontstaan die zich toelegt op transport en geïntegreerde logistieke diensten voor de bedrijven van de groep Ferrovie dello Stato Italiane.
  
- ✓ **Centro intermodale di Milano Smistamento** ([OTI NORD - Centro intermodale di Milano Smistamento](#))  
De terminal ligt ten oosten van Milaan, tussen de oostelijke ringweg en de weg Rivoltana, en is verbonden met de spoorlijn Milaan-Venetië. Het beslaat een oppervlakte van bijna 100.000 vierkante meter en heeft 7 banen van 350 tot 500 meter. Er rijden 3 paar treinen per dag met verbindingen van en naar Frankrijk, Zuid-Italië, de haven van Genua en Busto Arsizio.
  
- ✓ **Milano Melzo – Rail Hub Milano** ([Rail Hub Milano | Subsidiaries Contship](#))  
Groot groeipotentieel: totale capaciteit van 1,9 miljoen UTI per jaar  
Richting Gotthard en Simplon, richting zuidwest Duitsland (Frankfurt, Stutgard), de Benelux, de Rijn-as (Düsseldorf, Rotterdam) en UK.  
Sinds eind 2019 is er een nieuwe intermodale verbinding tussen Milaan Melzo en Wenen: de Rail Hub Milano (RHM), een intermodale maxi terminal te Melzo-Vignate die in 2015 werd verdubbeld in capaciteit en daardoor zo'n 80.000 trucks per jaar van de weg kan halen. Het spoor verbindt de Benelux en Duitsland met de Ligurische havens en het centrum-zuiden van Italië (Haven van Bari). Na de Hupac terminal in Gallarate (zie boven) is het de tweede (Sogemar/Contship) intermodale terminal qua capaciteit rond Milaan<sup>32</sup>.
  
- ✓ **Polo Logistico di Mortara** ([Interporto di Mortara](#))  
Capaciteit van 6 treinkoppels per dag. De hub beschikt over 180.000 m<sup>2</sup> magazijnen en 7 sporen, en heeft dagelijkse treinen van en naar Rotterdam, Gent en Krefeld (Duitsland).

<sup>32</sup> [Logistica, inaugurato in Lombardia maxi-terminal intermodale - Il Sole 24 ORE](#)

- ✓ **Brescia Scalo** (Terminal Italia S.r.l., [Brescia Scalo](#))  
Terminal in het centrum van de stad met 4 sporen (1800m in totaal) in verbinding met München, Singen, Rotterdam en Ede. Totale oppervlakte van 25.000 m<sup>2</sup> (waarvan 3.000 m<sup>2</sup> voor opslag).

Op Brescia Scalo zal er door de onderneming TERALP (Italiaanse spoorwegen + Zwitserse HUPAC) een nieuwe intermodale terminal worden gebouwd. TERALP heeft van de Zwitserse regering de nodige medefinanciering gekregen om het project uit te voeren. De terminal zal worden uitgerust met portaalkranen. Het project omvat enkele voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van 3 nieuwe sporen ten behoeve van de huidige terminalactiviteiten.

Vervolgens zal de vrachtvervoersfaciliteit worden aangepast met drie 750 meter lange sporen voor treinen uit Milaan, om de toekomstige terminalactiviteiten op de terminal te bedienen. Als onderdeel van de ontwerpfasen zal een kopspoor worden aangepast en zal het ook mogelijk zijn om treinen van 750 meter ook uit Verona te ontvangen.

- ✓ **Domodossola** ([Ferrovie dello Stato - Scalo Domo 2](#))  
De firma Hangartner, een dochterbedrijf van DB Schenker en derhalve van de Deutsche Bahngroep, bezit een grote vloot aan opleggers en wissellaadbakken die de grootste afstand over het spoor afleggen. De zogenaamde “*corridoio 24*” (Simplon-Lötschberg) is de voornaamste as met een Hupac-terminal ter hoogte van Domodossola.

De Duitse intermodale onderneming CargoBeamer heeft in maart 2021<sup>33</sup> een deel van de hub te Domodossola gekocht van RFI. CargoBeamer exploiteert sinds 2015 met succes een intermodale transportdienst van Domodossola naar Kaldenkirchen (Duitsland). De frequentie van de dienst neemt voortdurend toe en CargoBeamer exploiteert momenteel acht treinenparen per week in het kader van haar dienst door de Alpen.

Daarnaast is er ook een lijn via de Brennerpas met een terminal te Verona Quadrante Europa (zie hieronder).

### **Veneto:**

Ook de Veneto-streek is een belangrijk intermodaal knooppunt op de Baltisch-Adriatische, Mediterrane en Scandinavische-Mediterrane corridor met multimodale logistieke platforms te Verona en Padua en de haven van Venetië.

- ✓ **Verona**, Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. ([Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI](#))  
De volledige area van ZAI – Verona Quadrante Europa<sup>34</sup> beslaat in het totaal zo'n 2,5 miljoen m<sup>2</sup> met o.a. 3 intermodale terminals, 300.000 m<sup>2</sup> aan logistieke platforms, 4.400 jobs en 7.000 indirecte jobs. Er is ruimte voor een mogelijke expansie tot 4.200.000 m<sup>2</sup>.  
In 2019 werd 25,6 miljoen ton goederen verhandeld waarvan 7,6 miljoen via intermodaal spoortransport.

<sup>33</sup> [CargoBeamer acquista spazio a Domo2 - TrasportoEuropa](#)

<sup>34</sup> Een overzicht van de terminal is hier te vinden: [Quadrante Europa Terminal](#)

Het deel van Terminal Italia (Nationale spoorwegen) beslaat 240.000 m<sup>2</sup> en is verdeeld over 3 modules voor een totaal van 15 sporen, 7 portaalkranen, 5 wielkranen e 7 *mafi* (*roll trailer*), goed voor een maximale capaciteit van 550.000 eenheden per jaar.

✓ **Padua, Interporto di Padova** ([Interporto Padova SpA](#))

De totale oppervlakte van Interporto di Padova is 1.100.000 m<sup>2</sup>, met opslagruimtes voor 270.000 m<sup>2</sup> en terminals voor 300.000 m<sup>2</sup>. Er zijn 8 sporen van 750m (Europese standaard) plus andere 8 rails van 450m (in de terminal van FS, de Italiaanse spoorwegen).

Het cargostation is eigendom van RFI en beslaat zo'n 83.000 m<sup>2</sup> met 21 laad- en losrails en 7 rails voor sortering.

Interporto Padova vervoert jaarlijks ongeveer 275.000 TEU<sup>35</sup>, volumes die vergelijkbaar zijn met die van de belangrijkste Italiaanse havens. Een resultaat dat de hub van Padua aan de top plaatst van de Italiaanse havens en bij de eerste op Europees niveau. Meer dan 5500 treinen verbinden Interporto Padova jaarlijks met de belangrijkste Italiaanse en Noord-Europese havens.

✓ **Rovigo** ([Interporto Rovigo Spa](#))

Wat het wegtransport betreft, is de Interporto van Rovigo baricentrisch ten opzichte van de grote luchthavens in het noordoosten en geniet zij tegelijk van strategische verbindingen met de hubs. Het knooppunt is gelegen aan de spoorlijnen Bologna - Padua en Verona - Chioggia. De faciliteit beschikt over 60.000 m<sup>2</sup> aan spoorverbindingen gekoppelde ruimten waar containeroverslagactiviteiten kunnen worden uitgevoerd.

De Interporto van Rovigo neemt een strategische positie in, omdat hij uitkijkt over het bevaarbare kanaal Canalbianco Fissero-Tartaro, dat via de Po di Levante of de Po di Brondolo in de Adriatische Zee uitmondt. Het kanaal is toegankelijk voor Europese fluvio-maritieme schepen van klasse V. De schepen die voor het vervoer over de binnenwateren worden gebruikt, hebben een laadvermogen tot 1.800 ton.

• **Monselice**

In 2018 heeft de Vlaamse firma H. Essers alle logistieke activiteiten en structuren van Baxter te Monselice overgenomen. De hub in Monselice heeft een oppervlakte van 22.000 m<sup>2</sup> en biedt werk aan twintig directe en vijftig indirecte werknemers. De faciliteit beheert temperatuurgecontroleerde magazijnen, beste productiepraktijken, nationale distributie naar zowel groothandelaars als ziekenhuizen, en benodigdheden voor parenterale thuiszorg. De faciliteit herbergt ook een farmaceutisch magazijn met vergunning en een cross-dock van 5300 m<sup>2</sup>.

✓ **Venetië, Interporto Rivers Venezia** ([Interporto Rivers Venezia](#))

Interporto Rivers Venezia beslaat een totale oppervlakte van ongeveer 240.000 m<sup>2</sup>, waarvan:

- Buitenruimte: 100.000 m<sup>2</sup> binnen/buitenland
- Overdekte oppervlakte: 90.000 m<sup>2</sup> binnen/buitenlands

<sup>35</sup> TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*) zijn ISO Containers van 20 voet (ca. 6m) lang met een volume van 38,5 m<sup>3</sup>

- Kantoren: 9.500 m<sup>2</sup>

De havens van Venetië (Venetië, Chioggia en Marghera) hebben in 2018 26,5 miljoen ton goederen verscheept waarvan 78% lossen en 22% laden (goederen voor export).

In oktober 2021 werd het industrieel ontwikkelingsplan van het knooppunt voorgesteld, dat in 2020 van een faillissement werd gered met een investering van 20 miljoen euro via Rivers Docks, een onderneming van de groep Orlean Invest Holding.

Het is de bedoeling om in het noordoosten een logistiek centrum van topkwaliteit te creëren, een referentiepunt voor de gehele economische regio Triveneto, maar dit niet alleen. Dankzij de ligging en de goede aansluiting op de belangrijkste spoor- en wegverbindingen is het Venetiaanse havengebied een natuurlijke uitvalsbasis voor de belangrijkste noord-zuid- en oost-westverbindingen met Europa, het Middellandse-Zeegebied, het Midden-Oosten en Afrika.

✓ **Portogruaro** ([Interporto Portogruaro](#))

Nabij E70 ten oosten van haven van Venetië; ook in de nabijheid van de haven van Monfalcone (Friuli). De oppervlakte van de faciliteit is 220.000 m<sup>2</sup>, waarvan 55.000 m<sup>2</sup> is uitgerust, bediend door 8 sporen. De overdekte oppervlakte bedraagt in totaal 30.000 m<sup>2</sup>. Daarvan wordt een magazijn van 8.000 m<sup>2</sup> bediend door een zijspoor voor het laden en lossen van treinen.

In 2020 heeft het knooppunt 21.700 wagons behandeld, een stijging van 9,6% ten opzichte van het voorgaande jaar. In 2021 is een investering van 25 miljoen euro aangekondigd om de oppervlakte van de faciliteit te vergroten en de spoorwerken te verbeteren<sup>36</sup>.

**Alto Adige**

✓ **Trento**, Interbrennero ([Interbrennero SpA](#))

Op een oppervlakte van 100 ha vindt men o.a. 150.000 m<sup>2</sup> voor goederenbeweging, een spoorwissel met 9 sporen en bijna 300.000 m<sup>2</sup> aan opslagruimten.

Andere cijfers:

- magazijnen en kantoren voor industriële vervoerders: 45.000 m<sup>2</sup>
- magazijnen en kantoren voor de groothandel: 50.000 m<sup>2</sup>
- magazijnen en kantoren voor logistiek: 40.000 m<sup>2</sup>
- magazijnen en kantoren voor expediteurs en koeriers: 45.000 m<sup>2</sup>

**Friuli Venezia Giulia**

Het intermodale netwerk<sup>37</sup> in de zone bestaat uit de havens van Trieste, Monfalcone, San Giorgio di Nogaro en de terminals van Gorizia, Ferneti en Cervignano.

✓ **Gorizia** ([SDAG](#))

De intermodale terminal van Gorizia ligt aan de internationale spoorlijn Gorizia-Nova Gorica, die aan Italiaanse zijde naar het station van Gorizia Centrale in de richting van Udine-Trieste en aan Sloveense zijde naar het station van Nova-Gorica leidt. De terminal wordt gekenmerkt door:

<sup>36</sup> [Portogruaro Interporto ottiene il prolungamento della concessione - TrasportoEuropa](#)

<sup>37</sup> [Rail Intermodal Network – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale \(porto.trieste.it\)](#)

- operationele ruimten: 20.000m<sup>2</sup>
- overdekte opslagplaats van 3.000m<sup>2</sup> uitgerust met luchtbehandelingsinstallatie en brugkraan met een capaciteit van 25 ton
- vijf sporen met lengten van respectievelijk 500, 385, 350, 340 meter

✓ **Ferneti**, Trieste ([Interporto di Trieste - Ferneti](#))

De Trieste-Ferneti hub is een intermodaal complex gelegen nabij de Italiaans-Slovenische grens te Ferneti. Het is ook een complex dat de terminals van de havens van Triest en Monfalcone ondersteunt, waarmee het via een weg en een spoorlijn is verbonden.

Door zijn ligging langs de Baltisch-Adriatisch-Mediterrane route en langs de multimodale corridor die Barcelona met Kiev verbindt, is het een logistiek platform voor landverkeer tussen West- en Oost-Europa en een strategisch knooppunt voor de verbinding van het vrachtverkeer tussen de markten van Midden- en Oost-Europa en het Middellandse-Zeebekken.

✓ **Cervignano** ([interportocervignano.it](#))

Dit knooppunt is een belangrijk onderdeel van de link tussen de Middellandse en de Baltische-Adriatische Corridor (zie TEN-T netwerk): van de Poolse haven Gdansk via Oostenrijk en Tsjechië naar het "Priority Project no. 21" binnen het TEN-T project *Motorways of the Sea*, richting Albanië, Griekenland, Turkije en andere Middellandse havens (verbinding tussen de Adriatische, de Ionische zee en de Oostelijke Middellandse zee).

De hub beslaat een oppervlakte van 460.000 m<sup>2</sup> met inbegrip van een intermodale terminal van 160.000 m<sup>2</sup> met drie bundels van twee sporen van 750 meter, uitgerust met een wegweegbrug en ongeveer 17.000 m<sup>2</sup> overkapping met twee bovenloopkranen van 12,50 en 30 ton.

**Emilia-Romagna:**

✓ **Bologna** ([Hub logistico | Interporto Bologna Spa](#))

Interporto Bologna, met een spoorwegoppervlakte van 665.000 m<sup>2</sup>, een station en drie spoorwegterminals, ondersteunt en vergemakkelijkt het gebruik van spoorwegdiensten op Europees niveau en in het intermodaal vervoer en opereert als een integrator van wegspoordiensten.

De terminal van IFR (Terminal Italia S.r.l.) bevindt zich in het knooppunt van Bologna en verbindt Emilia Romagna met de belangrijkste havens van Noord-Italië (Genua, Livorno en La Spezia) en heeft een dagelijkse verbinding met België, Duistland en Zuid-Italië.

Max. Capaciteit: 100.000 units/anno op een oppervlakte van 246.000 m<sup>2</sup> met 10 sporen van 500-600m lengte.

✓ **Marzaglia**, Modena ([Marzaglia \(terminaliitalia.it\)](#))

De terminal van Marzaglia ligt in de nabijheid van de spoorlijn Milaan-Bologna en het wegen- en autowegennet (op 3 km van de afslag A1 Modena Nord), waardoor uitstekende verbindingen met de productiegebieden van Emilia Romagna mogelijk zijn. De terminal werd in 2019 geopend met drie sporen (en een mogelijke expansie tot zeven). Verbinding voorzien met de luchthaven van Modena.

- ✓ **Castelguelfo**, Interporto di Parma ([CePIM S.p.A. - Interporto di Parma](#))  
Het vrachtdorp Parma ligt in Bianconese di Fontevivo, op het kruispunt van de autosnelweg A1 en de autosnelweg A15 Parma-La Spezia, langs de spoorwegas Milaan-Bologna, in overeenstemming met de corridor (spoorweg én snelweg) Tyrreense-Brenner. Bovendien bevindt de infrastructuur zich in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven van Parma.

Terminal Italia S.r.l. is aanwezig binnen het knooppunt. Oppervlakte van 80.000 m<sup>2</sup>, drie sporen van 1400m in totaal, verbinding met Brindisi, Noorwegen en Zweden.

- ✓ **Dinazzano Po** ([Scalo Ferroviario e Piattaforma Logistica - Dinazzano Po](#))  
Ten zuidwesten van Modena langs de Po-rivier. Direct beheer van de spoorwegemplacements voor goederenvervoer in de provincie Reggio Emilia, met name Dinazzano Scalo (130.000 m<sup>2</sup>), in het hart van de keramiekwijk van Sassuolo, en San Giacomo (13.000 m<sup>2</sup>).

Spoorverbindingen met de haven van Ravenna, die vroeger alleen via de weg werd bediend. Spoorverbindingen met de havens van Genua, Livorno en La Spezia die aansluiten op de historische verbindingen met Duitsland, Frankrijk en andere belangrijke Europese markten. Op de terminal van Dinazzano is het verkeersvolume gestegen van 1.700.000 ton in 2001 tot meer dan 3.500.000 ton in 2019. Op de terminal van Guastalla San Giacomo wordt ongeveer 500.000 ton/jaar behandeld.

- ✓ **Piacenza**, Polo Logistico Le Mose ([Polo Logistico Piacenza](#))  
Terminal Piacenza Intermodale Srl (TPI) maakt deel uit van de Hupac Group en is gelegen op 50 km ten zuiden van Milaan. De terminal bevindt zich in het "Polo Logistico Le Mose", in een gebied van bijna 2 miljoen vierkante meter dat aan logistiek is gewijd. TPI is rechtstreeks verbonden met het spoorwegstation van de stad. Het biedt verbindingen met België, Duitsland, Italië, Engeland, Polen en Roemenië. In samenwerking met de Mercitalia-groep is het project voor de bouw van een nieuwe intermodale terminal in een vergevorderd stadium, met als doel de huidige capaciteit te verdubbelen.

Het platform te Piacenza moet samen met Milaan en Brescia de stijgende aanvoer van goederen vanuit de Gotthard-tunnel opvangen. Hier zijn ook de voornaamste magazijnen van Amazon gevestigd.

## Toscane

- ✓ **Collesalveti** (Livorno), Amerigo Vespucci Interporto Toscano ([Interporto Toscano](#))  
De Interporto is een intermodale hub die de klassieke soorten weg- en railvervoer combineert met de nabijheid van de haven van Livorno en de luchthaven van Pisa. Railterminal van 130.000 m<sup>2</sup>, met 2 sporen, totale lengte 1.300 m, ontworpen en gebouwd voor het vervoer en de behandeling van containers en opleggers. De railterminal wordt beheerd door Terminali Italia<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> [Livorno Guasticce \(terminaliitalia.it\)](#)

Enkele cijfers uit 2020:

- Bedrijven die in de hub actief zijn: 60
- Aantal doorgangen aan de poorten: 524.000
- Treinen die aankwamen en vertrokken: 239

- ✓ **Prato**, Interporto della Toscana Centrale S.p.A. ([Interporto della Toscana](#))  
Interporto della Toscana Centrale is een onderneming met een openbare meerderheid, die in 1984 is opgericht als logistiek referentiepunt voor centraal Toscane. Het is gevestigd in Prato, in het gebied Gonfienti, en beslaat een oppervlakte van ongeveer 700.000 vierkante meter. Vier operationele sporen die treinen van meer dan 600 meter lang aankunnen. Operationele oppervlakte van ongeveer 30.000 vierkante meter. Laad-/loscapaciteit: vier treinen per dag en verwerking van 120.000 TEU/jaar.

## 6.2 SPECIFIEKE UITDAGINGEN VOOR HET INTERMODAAL TRANSPORT

Onderstaand lijstje geeft een overzicht van de broodnodige projecten die het spoor en de intermodale platforms moeten ondersteunen:

- ✓ **Terzo Valico dei Giovi**  
In het kader van het TEN-T netwerk, werd in 2013 het project “**Terzo Valico dei Giovi**”, opgestart dat een hogesnelheidsverbinding zal creëren op de lijn Tortona - Novi Ligure - Genua. Deze nieuwe spoorlijn voor HST zou de havencluster van Genua met de belangrijkste spoorlijnen van Noord-Italië en Europa moeten verbinden<sup>39</sup>.  
Het project is 53 km lang waarbij 37 km in tunnels loopt van Genua (verbinding met de haven ter hoogte van Voltri en Bivio Fegino) naar Alessandria (Piëmont). De maximale helling zal 12,5% bedragen. Het project zou in 2024 moeten voltooid zijn.  
Ter hoogte van Novi Ligure zal het spoor aansluiten op:
- de bestaande Genua – Turijn spoorlijn (verkeersstromen naar Turijn, Novara en Simplon)
  - de lijn Tortona – Piacenza (richting Milaan en het Zwitserse San Gottardo).

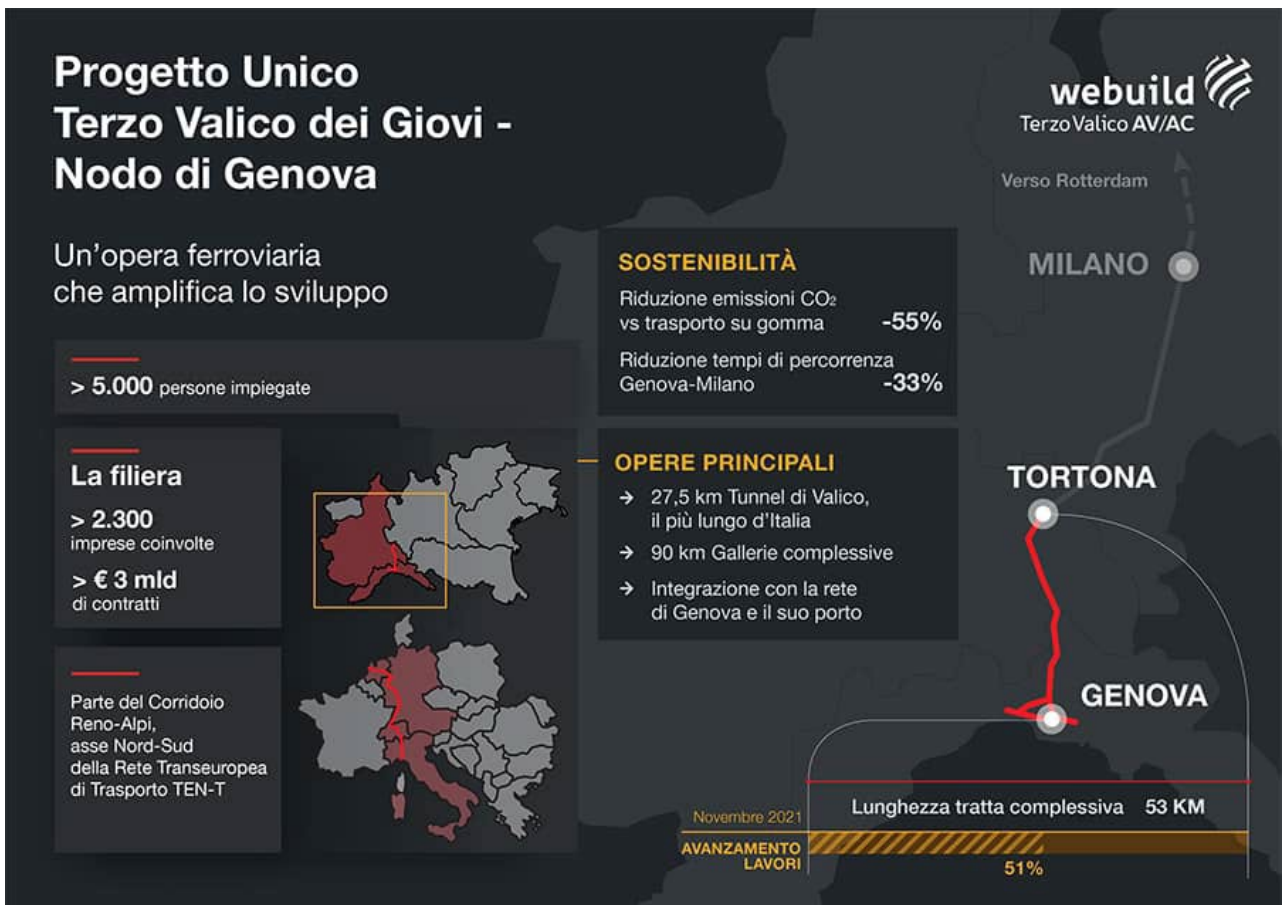
In september 2021 waren de werkzaamheden aan de Terzo Valico voor ongeveer 50% gevorderd.

In december 2021 werd het graven van de nieuwe Galleria San Tomaso, de eerste in het spoorwegknooppunt van Genua, voltooid. De voortgang van de ondergrondse graafwerkzaamheden van het knooppunt bedroeg 83%<sup>40</sup>.

Het project omvat de bouw van twee andere tunnels: de 1.409 meter lange Galleria Nuova Colombo en de 2.167 meter lange Galleria Polcevera. De aanleg ervan zal een verhoging mogelijk maken van de capaciteit van de lijnen die verbonden zijn met het knooppunt Genua, met als mogelijk gevolg een verhoging van de frequentie van de treinen door de scheiding van regionale en lokale treinen van

<sup>39</sup> [Focus on - Cociv \(terzovalico.it\)](#)

<sup>40</sup> [NODO DI GENOVA: RAGGIUNTO L'83% DEGLI SCAVI - Cociv \(terzovalico.it\)](#)



lange-afstandstreinen en goederentreinen, alsmede de verbinding tussen de *last mile* van de Terzo Valico dei Giovi en de haven van Prà-Voltri.

✓ Spoorwegterminal **Milano Smistamento**

Voor deze hub is het de bedoeling een oppervlakte van ongeveer 400.000 vierkante meter op te waarderen op het huidige terrein van de Milano Smistamento terminal. Het project, dat ongeveer 80 miljoen euro zal kosten, zal de uiteindelijke capaciteit van de terminal opvoeren tot 22 treinkoppels/dag (maar een eerste functionele fase is gepland voor een capaciteit van 11 treinkoppels/dag).

De werkzaamheden voor de landwinning, die in de zomer van 2018 van start gingen en binnen een jaar voltooid hadden moeten zijn, zijn vertraagd en zijn momenteel als volgt gepland<sup>41</sup>:

- 1e fase: voltooiing van de landwinning in het voorjaar van 2021, aanvang van de werkzaamheden in het najaar van 2021, ingebruikneming eind 2023;

<sup>41</sup> OTI NORD - Centro intermodale di Milano Smistamento: potenziamento



- 2e fase: voltooiing van de landwinning in de zomer van 2022, aanvang van de werkzaamheden in het najaar van 2022, ingebruikneming in het najaar van 2024.

Investeerders zijn FS (Terminali Italia) en het bedrijf Hupac.

#### ✓ Brenner-tunnel

De Brenner-basistunnel is een vlakke spoorwegtunnel die twee landen met elkaar verbindt. Hij strekt zich uit tussen Innsbruck (Oostenrijk) en Fortezza (Italië) over een lengte van 55 km.

In mei 1994 werd ten zuiden van Innsbruck een spoorwegomleiding geopend, de zogenaamde "Inntal-tunnel". Deze 12,7 km lange tunnel sluit aan op de Brenner-basistunnel. Passagiers- en goederentreinen die over dit traject rijden, zullen niet alleen door de BBT rijden, maar ook over verscheidene kilometers door de Inntal-tunnel. Deze lijn, met een totale lengte van 64 km, zal in de toekomst de langste ondergrondse spoorwegverbinding ter wereld zijn.

De Brenner-basistunnel is het centrale deel van de Scandinavisch-Mediterrane corridor van Helsinki (Finland) naar Valletta (op het eiland Malta). De Europese Unie bevordert de ontwikkeling van deze multimodale transnationale corridor en beschouwt deze als een prioriteit. De Brenner-basistunnel is van bijzonder belang als grensoverschrijdend project tussen Oostenrijk en Italië.

Er zijn momenteel vier actieve bouwplaatsen, twee op Italiaans grondgebied en twee op Oostenrijks grondgebied:

- Gola del Sill, geschatte voltooiing: eind 2024;
- Tufner-Pfons, werkzaamheden voltooid in september 2021;
- Pfons-Brenner, werkzaamheden opgeschort in oktober 2020;
- Mules 2-3, geschatte voltooiing: eind 2023.

Andere belangrijke projecten op nationaal niveau zijn:

- spoorwegknoop te Verona: de werkzaamheden zouden pas in 2023 van start moeten gaan;
- hogesnelheidsverbinding tussen Lyon en Turijn (TAV): geschatte werkzaamheden tot 2032;
- herstel spoor tussen Genua en Ventimiglia: gebrek aan fondsen, nog geen schatting mogelijk.

## 6.3 SEZ EN FTZ-ZONES

Wereldwijd zijn er al meer dan 4.000 speciale economische zones (SEZ, Special Economic Zones - ZES in het Italiaans) die in het totaal jaarlijks meer dan 500 miljard US \$ genereren en 68 miljoen werknemers tewerkstellen.

Beroemde SEZ-voorbeelden zijn Shenzhen en Dubai. Voorbeelden in de nabijheid van Italië zijn:

- Port of Tanger Med – Marokko (6<sup>de</sup> haven in de Middellandse Zee PLSCI Index 2019)
- Port Said – Egypte (5<sup>de</sup> haven in de Middellandse Zee PLSCI Index 2019)
- Free Zone Dubai Jebel Ali haven (10<sup>de</sup> containerhaven, 15<sup>de</sup> haven PLSCI Index 2019)

Gebaseerd op de succesverhalen uit het buitenland, heeft men in de zomer van 2017 een SEZ-decreet opgesteld voor de *Mezzogiorno*, het Zuiden van Italië. Aan de hand van een speciaal statuut kunnen de gekozen regio's, vnl. rond havens, luchthavens en industriële agglomeraties, investeringen aantrekken en daardoor zones ontwikkelen<sup>42</sup>.

Gezien de economische impact van dergelijke zones, is er nu ook een uitbreiding gepland naar het Centrum en Noorden van Italië, weliswaar in een lichtere versie: de speciale logistieke zones (ZLS, in het Italiaans *Zone Logistiche Speciali*).

Beide zones zouden genieten van dezelfde fiscale en bureaucratische vereenvoudigingen om investeringen aan te trekken. Het belangrijkste verschil is het belastingkrediet waarop enkel de ZES een beroep kan doen. Bovendien is de oprichting van een Logistieke ZLS beperkt tot 1 per regio en moet het zich situeren rond een havens van het TEN-T netwerk (of waar er een AdSP is – zie havens).

De ZLS zijn nieuw voor Italië. Italië had nog nooit een *zona franca* (vrije zone) op de historische *porto franco* van Triëst (vrijhaven) na.

Rond de haven van Venetië werd zo een totale oppervlakte van 385 ha (in de provincies Venetië en Rovigo) aangeduid als ZLS-zone<sup>43</sup>. Men hoopt hiermee 177.000 banen te creëren, 100 miljard aan investeringen aan te trekken en een 8% groei van het bbp van het gebied te stimuleren<sup>44</sup>. Volgens de recentste schattingen zou het project rond het najaar 2022 moeten beginnen<sup>45</sup>.

Men bestudeert ook de mogelijkheden rond de havens van Genua en Triëst.

Kleine kanttekeningen bij het speciaal statuut van de ZLS:

- (1) De discussies tussen het Zuiden en Noorden: voor het Zuiden is er zo goed als geen verschil tussen de ZES en ZLS en blijven ze dus economisch achtergestelde zones. Volgens het Noorden laat de bureaucratie zich in het Zuiden terug gelden. Vele zones hebben het ZES-statuuut nog niet geïmplementeerd.
- (2) De inkleuring van de bedrijven die mogen investeren in de ZLS is nog verwarrend: op heden zouden logistieke partners niet mogen investeren in deze logistieke zones.

## 6.4 INTERMODALE PLATFORMS NABIJ DE HAVENS

Belangrijk voor de analyse, en voor de vooruitzichten op verbetering van de verschillende "logistieke corridors", is inzicht in de belangrijkste verbindingswijzen tussen de havens en het industriële systeem, d.w.z. hoe de goederen, eenmaal aangekomen in de haven, bij de bedrijven terechtkomen (en vice versa).

Zoals reeds bleek in 2020, blijven Italiaanse bedrijven voor het laatste segment van de vervoersketen de voorkeur geven aan wegvervoer. Daarnaast lijken de ondernemingen in 2020 het gecombineerde gebruik van weg- en spoorvervoer verder te hebben teruggedrongen. Intermodaal vervoer wordt in Lombardije,

<sup>42</sup> [SEZs - Agenzia per la coesione territoriale \(agenziacoesione.gov.it\)](https://www.agenziacoesione.gov.it/)

<sup>43</sup> [Il cielo sopra San Marco | Venezia e Rovigo puntano a una ZLS per attrarre investimenti \(anche dall'estero\) \(ilssole24ore.com\)](https://www.ilssole24ore.com/)

<sup>44</sup> [Zls, si ma tra 270 giorni - Rovigo IN Diretta](#)

<sup>45</sup> [Zls porto di Venezia. Ok della giunta al protocollo d'intesa con ministro Carfagna per accelerare istituzione zls - La PiazzaWeb](#)

Veneto en Piëmont nog steeds door slechts 10% van de bedrijven gekozen (een aanzienlijke daling ten opzichte van de 17% in 2019)<sup>46</sup>. Lombardije is de enige regio waar het aantal bedrijven dat voor intermodaal vervoer kiest, gestegen is (van 10% tot 15%). Het gebruik van intermodaliteit stopt bij 5% in Emilia Romagna en 8% in Veneto.

De Italiaanse havens voelen de groeiende concurrentie met de *Northern Range* havens (Rotterdam, Antwerpen) en wensen een duurzaam antwoord te geven aan de groeiende congestie op de weg (waar Italië niet kan concurreren met het autotransport georganiseerd vanuit Centraal-Europa).

De havencusters van Noord-Italië spelen daarom een proactieve rol in de ontwikkeling van de intermodale platforms in hun gebied:

- Efficiënte en effectieve regulering van spoorwegactiviteiten;
- Participatie in spoorwegmaatschappijen;
- Aankoop van specifieke gebieden voor logistieke havengebied-activiteiten (dry port);
- Activeren van *fast corridors* voor douaneregulering via het spoor en intermodale platforms;
- Ontwikkeling van een *Port Community System* (PCS) om de intermodale kosten te reduceren.

De haven van La Spezia investeerde bv. in *La Spezia Shunting Railways* en wenst tegen 2025 haar bestaande marktaandeel binnen het railtransport in haar gebied van 35% naar 50% te brengen. In 2019 vertrokken zo'n 7.700 treinen en meer dan 131.500 wagons. In zes jaar tijd heeft LSSR geleid tot een stijging van het aantal behandelde wagons (+21%) en tegelijkertijd tot een vermindering van de enkelvoudige rangeertijden (-18%)<sup>47</sup>.

De haven van Triëst is 100% aandeelhouder van AdriaFer (spoorvervoer ter hoogte van haven en havengebied) en voor 33% van Alpe Adria. De haven heeft hierdoor een marktaandeel van 55% voor containers en 24% voor Ro/Ro.

In het kader van het TEN-T project werd er in 2019 een samenwerkingsakkoord tussen de haven van Triëst en CCCC (China Communications Construction Company) gesloten<sup>48</sup> dat uit 3 luiken bestond:

- Interventie ter hoogte van spoorwegennet rond Triëst;
- Logistiek platform van "*miljoenen m<sup>2</sup>*" in Kosice (Slovakije). Er zijn nu reeds dagelijkse cargotreinen die vanuit Triëst naar Slovakije trekken (waarbij de haven een minderheidsaandeelhouder kan worden van dit Slovaaks platform).
- Ontwikkeling van bv. logistieke platforms in China die de Italiaanse export moeten faciliteren.

<sup>46</sup> [Corridoi ed efficienza logistica dei territori \(hubspotusercontent40.net\)](#)

<sup>47</sup> [La Spezia Shunting Railways cresce ancora: nel 2019 record di carri movimentati | Liguria Business Journal \(bizjournal.it\)](#)

<sup>48</sup> [Siglate le intese tra le AdSP di Trieste e Genova con China Communication Construction Company - Cisco Consultant](#)

## 7. ZEEHAVENS

---

Er wordt voor 70% van de totale wereldhandel beroep gedaan op haventransport. In Italië is de internationale component van het zeevervoer altijd belangrijk geweest en is dat nog steeds vandaag. In 2020 bedroeg de waarde van de Italiaanse zeehandel meer dan 206 miljard euro, wat neerkomt op -17% ten opzichte van 2019, waarvan 99,8 miljard euro invoer (-23%) en 106,5 miljard euro uitvoer (-10%). In het eerste kwartaal van 2021 bedroeg de invoer en uitvoer over zee +3%. Dit blijkt uit het achtste jaarverslag "Italiaanse maritieme economie" van SRM (onderzoekscentrum verbonden aan bankinstelling Intesa Sanpaolo) dat in juli 2021 werd gepresenteerd<sup>49</sup>.

### De Italiaanse havens in 2020

Voor de Italiaanse havens bevestigt het verslag een negatief effect op het handelsverkeer van -10%, maar het containervervoer vertoont daarentegen een stijging van +3%, vooral dankzij de prestaties van Gioia Tauro. De zee neemt 33% van de Italiaanse handel voor haar rekening, terwijl het wegvervoer nog steeds 52% van het goederenverkeer vertegenwoordigt. China is de belangrijkste leverancier: met 20,5 miljard euro is het land goed voor 21% van alle Italiaanse invoer over zee. Wat het uitvoer over zee betreft, is de VS het eerste klantland, die met 27,2 miljard euro 26% van de Italiaanse uitvoer voor hun rekening nemen. Het RoRo-verkeer (*Roll-on/Roll-off*<sup>50</sup>) blijft een waardevol element: in 2020 werd 105 miljoen ton geregistreerd in Italië, met een daling van 7% ten opzichte van 2019. Volgens een andere studie van SRM, wordt 44 kg CO<sub>2</sub> geëlimineerd voor elke ton die in de havens door RoRo-verkeer wordt overgeslagen.

Vloeibare bulk, een belangrijke proxy voor de energiecomponent van de havens, vertegenwoordigt de belangrijkste goederencategorie in termen van volumes: in 2020, met een duidelijk overwicht van de invoer, werd ongeveer 157 miljoen ton behandeld, voornamelijk in verband met de vraag naar raffinage van olieproducten en de energievraag waaraan het land moet voldoen. De top 5 van Italiaanse energiehavens (Triëst, Augusta, Cagliari, Milazzo en Genua) vertegenwoordigt 69% van het totale nationale vloeibare vervoer en Triëst wordt met 37,6 miljoen ton bevestigd als de Italiaanse haven die de grootste volumes verwerkt.

Het containervervoer in Italië ligt al jaren op ongeveer 10 miljoen TEU "verankerd". In 2020 kwam daar echter verandering in, want de ontwikkeling van de overslag – vooral dankzij de uitstekende prestaties van Gioia Tauro (+26,6% ten opzichte van 2019) – heeft de daling in de *gateway* havens (-8,3%) kunnen compenseren.

Italië blijft leider op het gebied van de korte vaart in de Middellandse Zee met 244 miljoen ton vervoerde goederen (marktaandeel 37%). Men verwacht dat 3,8 miljard euro van het PNRR (zie p. 14) geïnvesteerd in havens, logistiek en maritiem vervoer zullen geïnvesteerd worden om havens te moderniseren, het nationale plan voor *cold ironing* uit te voeren (waardoor schepen in de haven kunnen aanleggen zonder vervuilende emissies), energie-efficiëntie te bevorderen en intermodaliteit te vergemakkelijken door de aanleg van de *last mile*-verbinding in de havens van Venetië, Ancona, Civitavecchia, Napels en Salerno.

---

<sup>49</sup> [Srm, porti italiani reggono grazie a grande boom Gioia Tauro - Trasporti - ANSAMed.it](#)

<sup>50</sup> [What are Ro-Ro Ships? \(marineinsight.com\)](#)

De Zuid-Italiaanse havens zijn een strategische hulpbron voor het land en zullen met 207 miljoen ton behandelde goederen in 2020 goed zijn voor 47% van het totale Italiaanse verkeer. Het zuiden heeft zich tijdens de pandemie namelijk veerkrachtiger getoond: de daling in de zuidelijke havens bedroeg -3,4%, tegen het Italiaanse gemiddelde van ongeveer -10%. De ondernemingen in de *Mezzogiorno* maken in hun internationale betrekkingen intensiever gebruik van de zeeroutes dan in de rest van Italië.

57% van de handel van het Zuiden verloopt over zee (voor een waarde van ongeveer 42 miljard euro), tegenover het Italiaanse gemiddelde van 33%. Eén van de gegevens die in het verslag worden belicht, is het feit dat de kandidatuur van Napels als zetel van het Regionaal Centrum voor het Middellandse Zeegebied van het EMSA, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, van strategisch belang is voor een grotere heropleving van de maritieme economie in Zuid-Italië.

## De Italiaanse havens in 2021

### Movimentazione container nei porti italiani. (Teu x 1000)

Porto	2018	2019	2020	Var. %	1°SEM20	1°SEM21	Var. %
Genova	2.609,1	2.615,4	2.352,8	-10,0%	1.144,6	1.324,0	15,7%
La Spezia	1.485,6	1.409,4	1.173,7	-16,7%	550,7	702,7	27,6%
Livorno	748,0	778,7	692,0	-11,1%	372,3	380,6	2,2%
Trieste	725,4	789,6	776,0	-1,7%	376,3	367,6	-2,3%
Napoli	563,1	681,9	643,5	-5,6%	323,2	326,4	1,0%
Venezia	632,3	593,1	528,7	-10,9%	264,3	255,8	-3,2%
Salerno	452,1	414,2	377,9	-8,8%	194,0	209,5	8,0%
Savona	65,3	54,5	146,1	167,8%	68,6	110,1	60,5%
Ravenna	216,3	218,1	194,9	-10,7%	99,2	109,2	10,1%
Ancona	159,1	176,2	158,7	-9,9%	77,5	76,3	-1,6%
Civitavecchia	108,4	112,2	106,7	-4,9%	53,6	48,3	-9,9%
Bari	68,3	82,6	71,2	-13,8%	33,9	35,0	3,2%
Cagliari	288,8	151,4	68,4	-54,8%	n.d.	n.d.	-
<b>Tot senza Gioia T.</b>	<b>8.121,8</b>	<b>8.077,4</b>	<b>7.290,5</b>	<b>-9,7%</b>	<b>3.558,2</b>	<b>3.945,5</b>	<b>10,9%</b>
Gioia Tauro	2.328,2	2.522,9	3.190,0	26,4%	1.597,9	1.448,7	-9,3%
<b>Totale Italia</b>	<b>10.450,0</b>	<b>10.600,3</b>	<b>10.480,5</b>	<b>-1,1%</b>	<b>5.156,1</b>	<b>5.394,2</b>	<b>4,6%</b>

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoport

Na de terugval van 2020 zijn de Italiaanse havens weer gaan groeien en hebben ze hun volumes van voor de pandemie teruggewonnen: in de eerste helft van 2021 werd 3,945 miljoen TEU overgeslagen, met een stijging van 4,6% in vergelijking met dezelfde periode in 2020<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> [I TERMINAL CONTAINER IN ITALIA\\_UN'ANALISI ECONOMICO FINANZIARIA 2021.pdf \(sharepoint.com%40ssl\)](#)

Wat de andere havens betreft, hebben La Spezia (+27,6%) en Genua (+15,7%) zich aanzienlijk hersteld na de moeilijkheden van de afgelopen maanden. De twee Ligurische havens zullen waarschijnlijk profiteren van de goede economie van Noord-Italië, met name Lombardije, waarvoor zij de referentiehavens zijn.

## 7.1 DE A.D.S.P'S

Sinds 1994 werd het orgaan van de *Autorità di Sistema Portuale (A.d.S.P.)* in het leven geroepen. Het groepeerde de vele Italiaanse cargohavens in clusters binnen een bepaald gebied.

Hieronder worden de 16 AdSP 's opgesomd met hun respectievelijke referentiehavens:

✓ <i>Mar Ligure Occidentale</i>	<i>(Genua)</i>
✓ <i>Mar Ligure Orientale</i>	<i>(La Spezia)</i>
✓ <i>Mar Tirreno Settentrionale</i>	<i>(Livorno)</i>
✓ <i>Mar Tirreno Centro-Settentrionale</i>	<i>(Civitavecchia)</i>
✓ <i>Mar Tirreno Centrale</i>	<i>(Napels)</i>
✓ <i>Mare di Sardegna</i>	<i>(Cagliari)</i>
✓ <i>Mare di Sicilia Orientale</i>	<i>(Augusta)</i>
✓ <i>Mare di Sicilia Occidentale</i>	<i>(Palermo)</i>
✓ <i>Stretto</i>	<i>(Messina)</i>
✓ <i>Mari Tirreno Meridionale e Ionio</i>	<i>(Gioia Tauro)</i>
✓ <i>Mar Ionio</i>	<i>(Taranto)</i>
✓ <i>Mar Adriatico Centrale</i>	<i>(Ancona)</i>
✓ <i>Mar Adriatico Centro Settentrionale</i>	<i>(Ravenna)</i>
✓ <i>Mar Adriatico Meridionale</i>	<i>(Bari)</i>
✓ <i>Mar Adriatico Orientale</i>	<i>(Triëst)</i>
✓ <i>Mar Adriatico Settentrionale</i>	<i>(Venetië)</i>

### Betwiste staatsteun

Momenteel heerst er een grote onzekerheid rond de *governance* van de Italiaanse havenautoriteiten, meer bepaald rond de inkomsten uit het dokbeheersysteem. De Europese Unie wil de economische activiteiten van de AdSP-entiteiten belasten in het kader van eerlijke concurrentie t.o.v. de havens van Noord-Europa. De Italiaanse regering stelt het privé-karakter van de AdSP's in twijfel en wenst haar havens onder openbare controle te houden en het publieke karakter niet ter discussie stellen. In maart 2021 hebben de AdSP's beroep aangetekend tegen het besluit van de Commissie<sup>52</sup>, die in juli 2021 met een tegenberoep reageerde<sup>53</sup>.

Vanuit financieel oogpunt zouden voornamelijk de kleinere havens met beperktere inkomsten getroffen worden. Ze generen op vandaag reeds minder inkomsten door een beperkende infrastructuur en zullen met de belastingen nog lagere fondsen hebben voor de broodnodige infrastructuurverbeteringen.

<sup>52</sup> [L'porti italiani fanno causa a Bruxelles | L'HuffPost \(huffingtonpost.it\)](https://www.huffpost.com/entry/porti-italiani-fanno-causa-a-bruxelles-l-huffpost)

<sup>53</sup> [Tassazione porti, la Commissione Ue controricorre: le AdSP svolgono anche attività economica - Shipping Italy](https://www.commissie.eu/press-room/news/2021/07/tassazione-porti-la-commissione-ue-controricorre-le-adsp-svolgono-anche-attivita-economica-shipping-italy)

Op dit moment (begin januari 2022) ligt de bal in het kamp van de rechtbank van de EU, die waarschijnlijk in de komende maanden een uitspraak zal doen.

### ***Fragmentatie***

De Italiaanse haven verzet zo'n 15.000 tot 2 miljoen TEU per jaar.

Om concurrentieel te blijven zou dit minstens 8-10 miljoen TEU-bewegingen per jaar moeten zijn.

Vele Italianen stellen zich dan ook de vraag of investeren in de vele havendclusters opportuun is. Volgens hen wordt er in andere Europese landen ingezet op slechts één belangrijke haven<sup>54</sup>.

## **7.2 SPECIALISATIE VAN DE VERSCHILLENDE HAVENS**

Volgens de laatste gegevens van Assoport, die ook zijn uitgewerkt in de jaarlijkse studie van SRM, hebben de Italiaanse havens in 2020 441,8 miljoen ton goederen verwerkt, een daling van 10% ten opzichte van de 490 miljoen in 2019. Volgens de cijfers 2018 zijn de **voornaamste cargohavens volgens tonnage** Triëst (13%) en Genua (11%).

Als we kijken naar de totale overslag in tonnen, is de haven van Triëst (61.997.445 ton), met de grootste overslag van **vloeibare bulk**, houder van het Italiaanse record.

Daarna komt de haven van Genua (52.759.195 ton), die wordt gekenmerkt door een groot **containerverkeer**.

De derde plaats gaat naar Livorno (36.715.346 ton), waarvan bijna de helft **RoRo-verkeer** is.

Het wordt gevolgd door Cagliari-Sarroch (34.701.792), Gioia Tauro (29.122.760), Ravenna (26.256.248), Venetië (24.917.830), Messina-Milazzo (24.295.221).

## **7.3 DE CONTAINERHAVENS**

Binnen de havens zijn er specifieke loten voor het laden en lossen van containerschepen. Die loten worden door de AdSP in concessie gegeven aan bedrijven die volledig of gedeeltelijk in handen zijn van reders of andere havens.

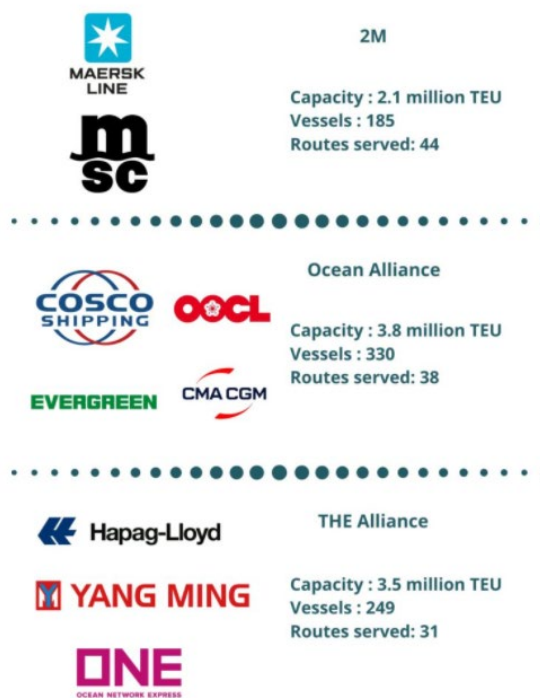
### ***Overzicht van investeerders in Italiaanse havens:***

Voor de route van Europa-Azië, hetzij via de Noord-Europese havens of de Middellandse zee, zijn er drie grote allianties van reders carriers die bijna de volledige capaciteit in handen hebben. Bovendien versterkten ze hun participaties in de haventerminals van 18% in 2001 naar 38% in 2016.

Ook Italië heeft havens die tot het netwerk behoren van de drie grootste maritieme allianties. In 2019 bedienden onderstaande allianties 8 Italiaanse havens voor een totaal van 29 wekelijkse diensten:

<sup>54</sup> Bruno Musso, La Via della Seta: volumi e programmi infrastrutturali. In: Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (Milaan, 30-31.01.2020).

1. **2M Alliance** – Maersk APM (Denemark) en het Italiaanse MSC<sup>55</sup>.
2. **Ocean Alliance** – o.a. COSCO Shipping (China), CMA CGM (Frankrijk), Evergreen Marine (Taiwan) en Orient Overseas Container Line Limited (OOCL, Hong Kong)<sup>56</sup>;
3. **THE Alliance** - Hapag-Lloyd (Duitsland), Yang Ming (Taiwan), ONE Ocean Network Express (Japan), HMM (Zuid Korea)<sup>57</sup>;



De voornaamste investeerders in Italië zijn:

- ✓ Het Chinese Cosco Shipping, eigenaar van de Atheense haven Pireus, investeerde mee in de nieuwe terminal Vado Gateway (samen met Qingdao Port International<sup>58</sup>) en heeft in december 2021 een groot investeringsplan (5 miljard euro) voorgesteld aan de haven van Palermo<sup>59</sup>.
- ✓ De Port of Singapore Authority (PSA International) heeft in de loop van de jaren 250 mln € geïnvesteerd in de haven van Genua<sup>60</sup>. Vecon S.p.A., dochteronderneming van PSA, beheert sinds 1988 de containerterminal van Venetië<sup>61</sup>.

<sup>55</sup> [2M Alliance | JOC News](#)

<sup>56</sup> [Ocean Alliance: China Cosco Shipping, Evergreen Line, CMA CGM, and OOCL \(joc.com\)](#)

<sup>57</sup> [The Alliance | Container Shipping & Maritime Industry \(joc.com\)](#)

<sup>58</sup> [Vado Gateway - APM Terminals Vado Ligure S.P.A - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale \(portsofgenoa.com\)](#)

<sup>59</sup> [Italian Alarm as China Eyes Port of Palermo | CEPA](#)

<sup>60</sup> [Genova, il VTE diventa PSA Genova Prà - The Medi Telegraph - News dall'Italia e dal mondo](#)

<sup>61</sup> [PSA - Vecon | Porto di Venezia](#)



- ✓ De Deense A.P. Møller-Mærsk Groep (APM) heeft een meerderheidsbelang (50,1%) in de Vado Gateway terminal te Vado Ligure.
- ✓ De terminal van Taranto wordt sinds 2019 door Yilport (Turkije) beheerd, samen met de Chinese Weichai Group die in 2020 120 miljoen euro in de haven heeft geïnvesteerd<sup>62</sup>.
- ✓ Het Italiaanse MSC (met zetel in Genève) is o.a. eigenaar van de Calabrese haven Gioia Tauro<sup>63</sup>. Het bezit diverse dochterondernemingen waaronder Marininvest.
- ✓ De terminal Sech te Genua en Terminal Darsena Toscana te Livorno worden sinds 2017 voor 95% door het Britse Infracapital en het Franse Infravia beheerd<sup>64</sup>, met het Italiaanse GIP dat de laatste 5% bezit.
- ✓ Contship Italia, onderdeel van de Duitse groep Eurokai, heeft interesses in de havens van La Spezia, Ravenna en Salerno. Contship heeft ook een aandeel in het intermodale transport via de hubs te Rho (Sogemar) en Melzo (RailHubMilano, Hannibal, Oceanogate en Eurogate).

### ***Overzicht van de belangrijkste containerhavens.***

#### **ACT-AN Adriatic Container Terminal Ancona**

- Behandelde TEU: 158.667 in 2020 (komende van 176.193 in 2019)
- Eigenaar: 45% MH2 srl, 45% Marininvest (MSC), 10% Giacomo Scarpati

#### **La Spezia Container Terminal La Spezia LSCT-SP**

- Behandelde TEU: 1.081.071 in 2020 (komende van 1.304.522 in 2019)
- Eigenaar: 60% Contship Italia, 40% MSC
- Infrastructuur: 986 m kade voor volle containers, 1.390m kade voor andere; 291.000 m2 volle containerterminal, 162.000 m2 (cargo en container) en 52.000 m2 *off-dock* oppervlakte.
- Werkt voor industriegebieden Noord-Italië en Noord Europa. Verbinding met het modaal netwerk Hannibal in verbinding met RHM (Milaan), dochterbedrijven van Contship Italia. In 2019 werden er 360.000 TEU (+2,4%) op het spoor geplaatst voor een totaal van circa 7.800 treinen, hiermee behoort de LSCT-Terminal tot een van de meest relevante spoorhubs.

#### **MCT-RC Medcenter Container Terminal Gioia Tauro (Reggio Calabria)**

- Behandelde TEU: 3.193.360 in 2020, (komende van 2.522.874 in 2019)
- Eigenaar: CSM Italia Gate, 100% afhankelijk van Terminal Invest Ltd. (onderdeel van MSC; Contship Italia verkocht haar 50% aandeel in 2019).

#### **CICT-CA International Terminal Porto Canale Cagliari**

- Behandelde TEU: 90.000 in 2021, waarvan ongeveer 26.000 containers die afkomstig waren uit of bestemd waren voor het buitenland.

<sup>62</sup> [Prima l'Ilva, poi i cinesi. Se a Taranto la ripresa non va in porto - Formiche.net](#)

<sup>63</sup> [Riscatto Gioia Tauro con Msc: il traffico container a +38,7% - Il Sole 24 ORE](#)

<sup>64</sup> [Gip cede i terminal container ai fondi Infracapital e Infravia - Il Sole 24 ORE](#)



- Infrastructuur: 28 ha oppervlakte, 852m kade en 1 Ro-Ro aanmeerpunt, 4 rails van 400m

### Vado Gateway Container terminal – Vado (Savona)

De terminal werd eind 2019 plechtig geopend<sup>65</sup>.

- Capaciteit op vol regime: 900,000 TEU per jaar (+ Reefer Terminal: 250.000 TEU). In 2020 werden ongeveer 160.000 TEU behandeld<sup>66</sup>.
- Eigenaar: 50,1% APM (Maersk), 40% Cosco Shipping en 9,9% Cosco Shipping uit China en 9,9% Qingdao Port International.
- Infrastructuur: half-geautomatiseerde terminal, kade van 700m. Kan grote containerschepen van de laatste generatie ontvangen: in december 2021 werd een schip met 15.000 TEU ontvangen<sup>67</sup>; beschikbaarheid van overdekte magazijnen in de buurt. Groot potentieel voor intermodale verbinding met als doelstelling dat min. 40% van de containers via het spoor toekomen of vertrekken (vnl. vanuit de hubs rond Milaan en Padua). Er is een investeringsplan voor 36 miljoen euro in plaats dat het spoorinfrastructuur zal versterken tot 2025<sup>68</sup>.
- Tools: De containeropslag en -handling is volledig geautomatiseerd, een primeur voor Italië. Er zijn ARMG-kranen (*Automatic Rail Mounted Gantry*) die autonoom zullen werken (supervisie vanop afstand door gespecialiseerd personeel).  
De ontladen containers (STS – *Ship to Shore*) worden geregistreerd via een dynamische videocamera op de kaaikraan waarbij de informatie naar het TOS – *Terminal Operating System* wordt gestuurd zodat de positie van elke container op elk moment gekend is.  
Toegang van trucks wordt georganiseerd via een *exchange grid* (aangesloten op TOS): 14 flexibele aan- en afvoerstroken ontvangen trucks ‘op afspraak’ via het *Truck appointment system, estimated time of arrival* en nummerplaatherkenning.
- Werkt voor ME2 service voor de verbinding van de Middellandse zee met het Midden-Oosten en India. Werkt voor MMX-service voor de verbinding met Noord-Amerika.

## 7.4 DE HAVENCLUSTERS VAN NOORD-ITALIË (ADSP)

### 7.4.1 DE HAVENCLUSTER rond GENUA ([www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com))

Havenautoriteit van de Westelijke Ligurische Zee (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale)

*Ports of Genoa* is de belangrijkste Italiaanse havencluster wat betreft vracht- en passagiersvervoer, diversificatie van de productie en economische waarde, en speelt een centrale rol op de routes over de Middellandse Zee.

In 2020 arriveerden ongeveer 7000 schepen (-20% ten opzichte van 2019) en bereikte het vrachtvervoer 58,5 miljoen ton (-14,2%) en 2,5 miljoen TEU (-6,5%). De passagierssector werd het hardst getroffen: de

<sup>65</sup> [Via della Seta? In attesa di Trieste e Genova arriva già a Vado Ligure - Affaritaliani.it](#)

<sup>66</sup> [Per Vado Gateway circa 160.000 Teu movimentati nel 2020 - Shipping Italy](#)

<sup>67</sup> [Record a Vado Gateway: accolta una portacontainer da 15.000 Teu \(di Hapag Lloyd\) - Shipping Italy](#)

<sup>68</sup> [Operativo il nuovo sistema di gestione dei treni merci a Vado Ligure - The Medi Telegraph - News dall'Italia e dal mondo](#)

opschorting van de cruises, van de lente tot de zomer, leidde tot een daling van de toeristenstromen met 90%, terwijl het veerbootverkeer halveerde. In totaal passeerden meer dan 1,5 miljoen passagiers de havens van Genua.

In het kader van het BRI-project sloot Italië 29 akkoorden met China (maart 2019) waarbij China € 7 miljard zal investeren in de havens van Genua en Triëst. Dit MoU (Memorandum of Understanding) heeft echter beperkte praktische gevolgen gehad<sup>69</sup>.

### **De haven van Genua (referentiehaven van de AdSP)**

De haven van Genua is historisch gezien een van de belangrijkste havens van de Middellandse zee en fundamenteel voor de industriële ontwikkeling van het Noorden.

Het is een veelzijdige haven: naast de cruise en ferry-kades zijn er ook multipurpose kades (en in mindere mate vaste of liquide bulkterminals). Bovendien kan Genua gespecialiseerde diensten aan de sector leveren zoals scheepsbouw en -reparatie, technologie en IT-ondersteuning.

De haven van Genua heeft 25 terminals en 22 km kade ter beschikking en een waterspiegel van ca. 14,5 miljoen m<sup>2</sup> (1.450 ha). Elke kade kan groeicijfers neerleggen, in totaliteit meren er 6.412 schepen per jaar aan, dit is een gemiddelde van 18 per dag (exclusief de RoRo's).

De bedrijven die een deel van de havendokken in concessie hebben worden opgesomd op de website<sup>70</sup>.

De terminals:

- **SECH-GE** (zie boven)
- **Calata Bettolo**: er werd een concessie toegekend van 33 jaar aan het Consortium Bettolo voor de nieuwe containerterminal van Calata Bettolo te Genua. Het consortium bestaat uit:
  - 35% Se.be.r. S.r.l. (GIP)
  - 65% Itaterminaux Sarl (TIL Luxemburg, gelinkt aan het Zwitserse MSC).

De nieuwe terminal, vlak naast de terminal van SECH, is sinds oktober 2020 operationeel. Zijn, met een potentiële capaciteit van meer dan 400.000 TEU.

### **De haven van Vado**

De haven van Vado Ligure is de meest westelijke van het Ligurische bekken. Het is de belangrijkste en meest gespecialiseerde haven in de Middellandse Zee voor de fruithandel (Reefer Terminal S.p.A. met koeling), er is een belangrijke ferry-dienst (Forship S.p.A.) naar het Franse Corsica en in de nabijheid bevinden zich voorzieningen voor de petroleumindustrie (kustlijn en raffinaderijen in het hinterland, Interporto di Vado I.O. S.p.A.).

De bedrijven die een deel van de havendokken in concessie hebben worden opgesomd op de website<sup>71</sup>. Recent werd ook de **Vado Gateway containerterminal** feestelijk geopend (zie boven).

---

<sup>69</sup> [The Belt and Road Initiative in Italy: The Ports of Genoa and Trieste \(iai.it\)](#)

<sup>70</sup> [Porto di Genova - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale \(portsofgenoa.com\)](#)

<sup>71</sup> [www.portsofgenoa.com/it/porto-di-vado.html](http://www.portsofgenoa.com/it/porto-di-vado.html)

### **De haven van Savona**

De haven van Savona groeide samen met de stad. Nabij het centrum werd de haven omgevormd tot het toeristische deel terwijl de cargobewegingen zo ver mogelijk van de stad werden ondergebracht. Deze haven is vooral bekend als aanlegplaats voor cruiseschepen maar ook als belangrijk aanleveringspunt van grondstoffen voor de industrieën in Noord-West-Italië (kades vnl. voor vaste bulk of multipurpose). De bedrijven die een deel van de havendokken in concessie hebben, worden opgesomd op de website<sup>72</sup>.

### **De haven van Prà**

De haven van Prà (bekken Voltri-Prà) is sinds het begin van de jaren '90 een containerterminal en werd al vlug de eerste *Italiaanse gateway*.

Vandaag realiseren ze meer dan 1,6 miljoen containers en door de goede spoorwegconnectie kan het Ligurische hinterland, tot in Zwitserland, makkelijk bediend worden (3 treinen per week).

De bedrijven die een deel van de havendokken in concessie hebben worden opgesomd op de website<sup>73</sup>

Eén van de terminals is het succesvolle **PSA Genua Voltri Prà** (zie boven)

## 7.4.2 DE HAVENCLUSTER rond LA SPEZIA

Havenautoriteit van de Oostelijke Ligurische Zee  
(Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale)

De twee havens van de cluster, La Spezia en Marina di Carrara realiseerden in 2019 een groei in tonnage (18,9 miljoen ton, +3,3%) en passagiers (650.000, +31%). Het aantal containers verminderde met 3,9% tot 1,491 miljoen TEU (vnl. in La Spezia).

### **De haven van La Spezia**

In 2020 behandelde de haven van La Spezia in totaal 1.173.660 TEU, met een algemene daling van 16,7%, waarvan 588.105 TEU werd ingevoerd (-16,5%) en 585.555 TEU werd uitgevoerd (-16,9%). Het directe verkeer via de gateways bedroeg 1.104.335 TEU (-13,4%), terwijl de overslag 69.325 TEU (-48,3%) bedroeg.

De daling in het spoorvervoer is beperkter en La Spezia is één van de belangrijkste protagonisten in deze modaliteit: in 2020 werden ongeveer 327.000 TEU naar de LSCT-dienst vervoerd (-9,2%), met een totaal van 7.641 treinen (-4,1%) en met een aandeel van het spoorvervoer zonder overslag dat stijgt van 30% naar 32%, één van de grootste aandelen in Europa. Er werden 119.483 wagons behandeld, een daling van 9,1%.

<sup>72</sup> [www.portsofgenoa.com/it/porto-di-savona.html](http://www.portsofgenoa.com/it/porto-di-savona.html)

<sup>73</sup> [www.portsofgenoa.com/it/porto-di-pra.html](http://www.portsofgenoa.com/it/porto-di-pra.html)

In termen van het totale aantal behandelde tonnen bedroeg het verkeer in de haven van La Spezia 13,4 miljoen (-15,6%), waarvan 2,2 miljoen in vloeibare bulk (+3,3%), 101 duizend in droge bulk (-72,7%) en 11,1 miljoen in general cargo (-17%).

De haven heeft toegang tot de productie- en consumptiemarkten in het Noorden en wekelijkse verbindingen met Azië, Noord en Zuid-Amerika, Europa, Afrika en het Midden-Oosten.

De haven bezit meer dan 3,5 km interne wegen en 17 km spoorrails die de verbinding met het nationaal wegen-en spoor netwerk. La Spezia is sterk in de zogenaamde direct calls met goede groeivoorzichten ten dienste van Noord-Italië en het Zuiden van Europa. In 2021 werd in de terminal 12% meer TEU via spoor vervoerd. Er werden 8.500 treinen en 125.000 wagons behandeld, wat de positie van de haven in de top 10 van Europa bevestigt<sup>74</sup>.

De verschillende terminals zijn:

- LSCT – La Spezia Container Terminal – Gruppo Contship Italia (zie boven)
- Terminal del Golfo, Santo Stefano Magra: multipurpose terminal voor containers, break bulk en algemene cargo. Sinds december 2021 is S. Stefano ook opgenomen als *rail-road* terminal in het kernnetwerk van de Scandinavisch-Mediterrane corridor in het wetgevingsvoorstel voor de herziening van het TEN-T-netwerk dat door de Europese Commissie is geformuleerd.
  - Capaciteit: 160.000 TEU
  - Eigenaar: 100% Tarros (Italiaans)
  - Infrastructuur: 42.000 m<sup>2</sup>, twee private spoorrails met frequente bloktreinen, opslag en herstel containers (100.000m<sup>2</sup>).
  - Tools: Vaste kraan "*shore to ship*" (42 ton), mobiele kraan (100 ton) over 300m kade, *forklifts en constackers*
  - Werkt voornamelijk voor Tarros naast andere maritieme operatoren.
- GNL Italia (Panigaglia)  
Eerste Italiaanse installatie tot hervergassing (LNG, *Liquified Natural Gas*). Het vloeibaar gas wordt via de zee geïmporteerd, naar de installatie gepompt waarna het als gas aangesloten wordt op het nationaal netwerk.
- Enel Produzione  
De ENEL-terminal bevindt zich aan de oostkant van het havengebied. Het is uitgerust met installaties die geschikt zijn voor de behandeling van stookolie en kolen die onder meer bestemd zijn voor de bevoorrading van de ENEL-centrale in La Spezia. Deze terminal heeft een oppervlakte van meer dan 30.000 m<sup>2</sup>.

---

<sup>74</sup> [Porti: Spezia, nuovo record ferroviario, +12% teu su ferro - Liguria - ANSA.it](#)

- Arcola Petrolifera

Het boeienpark van de terminal Arcola Petrolifera bevindt zich in het oostelijke deel van de Golf en is gespecialiseerd in de behandeling van geraffineerde en ongeraffineerde olieproducten. De terminal is via een oliepijpleiding rechtstreeks verbonden met de raffinaderij van Arcola.

### **De haven van Marina di Carrara**

In 2019 groeide de haven met 20% goederentransport voor een totaal van 3 miljoen ton waarvan 676.000 vaste bulk en 2,32 miljoen diverse goederen. Ook het containertransport steeg met 40% tot 81.156 TEU. Een bevestiging van de goede toekomstperspectieven voor de haven zijn de cijfers voor 2021: de totale tonnageoverslag is met 26% gestegen<sup>75</sup>.

De haven onderhoudt commerciële relaties met 85 havens van 48 landen op verschillende continenten: Middellandse Zee, Zwarte Zee, Noord-Europa, Oost-Afrika, Rode Zee, Arabische Golf, Zuid-Afrika, Madagaskar, Noord-, Centraal- en Latijns-Amerika, China, Japan, Indisch subcontinent enz.

Het havengebied beschikt over een Intermodaal centrum “*Area Retroportuale Apuana*” met 2 sporen die aansluiten op het Tyrreenese spoornetwerk.

### 7.4.3 DE HAVENCLUSTER rond LIVORNO

Havenautoriteit van de Noordelijke Tyrreenese Zee  
(Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)

### **De haven van Livorno**

De haven van Livorno maakt deel uit van het TEN-T netwerk als polyvalente haven aangezien haar multifunctionele infrastructuur alles kan laden/losseren (zowel *LoLo - Lift On/Off* - als *RoRo*, vloeibare en vaste bulkgoederen, auto's, cruiseschepen en ferry's, bosbouw-producten, machines enz.).

De infrastructuur staat in verbinding met het nationaal wegen- en spoornetwerk en de luchthavens van Pisa en Florence. Daardoor biedt Livorno aan de industrie van zijn hinterland (Toscane, Emilia Romagna, Umbrië en de Marken) afzetmogelijkheden.

In Italië profileert de haven van Livorno zich als een *offshore floating* LGN-terminal onder het project Terminal “FSRU Toscana”. Het LNG-alternatief is het gevolg van strengere milieu-reglementeringen in de SECA-zone: De reders worden nu al verplicht striktere zwavelrestricties toe te passen in de Baltische zee<sup>76</sup>.

- TDT-LI Terminal Darsena Toscana (zie boven)

### **De haven van Piombino**

Multifunctionele haven voornamelijk voor bulkgoederen bestemd voor de nationale en internationale markten naast passagiersvervoer van en naar de eilanden Elba (zie Portoferraio), Sardinië en Corsica (hoogseizoen).

<sup>75</sup> [Marina di Carrara, il porto post-covid fa +26%. E nel 2022 via ai lavori per la passeggiata sul paraonde - La Voce Apuana](#)

<sup>76</sup> Alessandro Fino (MD Offshore LNG Toscana) in: Conference on LNG for transport, Italy and Mediterranean area.

**Andere havens die behoren tot de cluster maar niet relevant zijn als cargohavens:**

*De haven van Portoferraio (Eiland Elba)*

*De haven van Rio Marina (Eiland Elba)*

*De haven van Pontile di Cavo (Eiland Elba)*

*De haven van het eiland Capraia*

7.4.4 DE HAVENCLUSTER rond TRIËST

Havenautoriteit van de Oostelijke Adriatische Zee  
(Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale)

De laatste jaren, met voorzitter Zeno D'Agostino aan het roer, heeft de havencluster van Triëst een rol van hernieuwd belang gevonden, met name als verbindingshaven tussen de Middellandse Zee en Midden-Europa.

Een sleutelrol speelt in dit opzicht zeker de “zeesnelweg” met Turkije, dankzij het verkeer van Roro-schepen voor het vervoer van rollend materieel. Maar ook de spoorwegverbindingen die de havencluster ondersteunt met haar dochteronderneming Adriafer, het spoorweg rangeerbedrijf van de haven, zijn van strategisch belang.

De haven van Triëst bevindt zich op het traject van de “zeesnelwegen” (*motorays of the sea*, project nr. 21) en maakt deel uit van de EU-projecten om het wegtransport zo veel mogelijk te vervangen door maritiem transport door de maritieme links tussen de EU-lidstaten te verbeteren.

Triëst kijkt voornamelijk naar het Oosten: via het project ‘*Green Corridor*’ werd de samenwerking tussen Italië en de Egyptische agro-voedingsindustrie versterkt<sup>77</sup>. Vanuit Alexandria bereiken vnl. aardappelen en uien Triëst, naast granaatappels en pepers. Oostenrijk, Duistland en Turkije zijn ook belangrijke partners van de haven.



*Motorways projects*

De deelname aan het TEN-T project heeft aan de havencluster de mogelijkheid gegeven om nieuwe Europese fondsen te ontvangen, in het kader van het CEF programma (Connecting Europe Facility)<sup>78</sup>.

<sup>77</sup> [Shipping Routes – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale \(porto.trieste.it\)](http://Shipping Routes – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (porto.trieste.it))

<sup>78</sup> [Nuove reti Ten-T, anche Trieste e Pordenone tra gli interporti nella lista UE - Adriaports](http://Nuove reti Ten-T, anche Trieste e Pordenone tra gli interporti nella lista UE - Adriaports)



Verder is er onlangs een *Ro-Ro* ferry samenwerking opgestart met de Turkse havens Istanbul<sup>79</sup>, Mersin<sup>80</sup> en Cesme<sup>81</sup>. Nu al wordt een derde van de Europese handel met Turkije via Triëst verscheept (onder meer de *automotive* componenten vanuit Duitsland, Frankrijk en UK naar de assemblagefabrieken in Turkije).

### **De haven van Trieste**

Triëst ligt in het hart van Europa, op de maritieme en Europese Adriatisch-Baltische en Mediterrane corridors. De haven is een internationale hub qua uitwisseling land-zee voor de Centraal- en Oost-Europese markten, dus voor handel tussen het Verre Oosten en Europa (zeker na de verbreding van de Europese Unie met de Centraal- en Oost-Europese landen).

Zowel voor intercontinentale lange afstand transport als kort-middellang transport binnen de Middellandse Zee alsook de intermodale wissel op het kruispunt tussen de Oostelijke Middellandse Zee-autostrade en de Adriatisch-Baltische en Mediterrane corridors.

Meer dan 200 treinen verbinden Triëst wekelijks met productiegebieden in Noordoost Italië en Centraal-Europa met diverse bestemming zoals Duitsland, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, België en Tsjechië. De intermodale hubs bieden een hoge graad van specialisatie met directe treinen van de neutrale firma Alpe Adria S.p.a. Binnen de haven bevindt zich een netwerk van 70 km spoor dat aansluit op het nationaal en internationaal net.

De diepte van de haven tot 18m geeft makkelijk toegang tot de haven. In vergelijking met de havens van Noord-Europa kan men met de haven van Triëst vier bootlandagen besparen tussen Oost-Azië en Europa. De haven richt zich op het automatiseren van het werk aan de kade en het synchroniseren van de zeehavenactiviteit met het weg- en spoortransport o.a. door de implementatie van *tracking & tracing*-systemen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de diverse specialiteiten van de 23 terminals binnen de haven van Triëst. Voor de containerterminal TMT-TS verwijzen we naar boven. De olieterminal van de trans-Alpijnse pijpleiding TAL (naar raffinaderijen in Centraal-Europa) genereert het meeste verkeer binnen het havengebied.

	<b>Type terminal</b>	<b>Bedrijf</b>	<b>Website</b>
1	Diverse goederen	Saipem S.p.a.	<a href="http://www.saipem.com">www.saipem.com</a>
2	(Adria Terminal)	C. Steinweg – G.M.T. S.r.l.	<a href="http://www.steinweg.com">www.steinweg.com</a>
3	Passagiers (2	Trieste Terminal Passeggeri spa	<a href="https://www.triesteterminal.it/">https://www.triesteterminal.it/</a>
4	terminals)		
5	Roll-on Roll-off	Samer Seaports & Terminals S.r.l.	<a href="http://www.samer.com">www.samer.com</a>
6	Fruit	Terminal Frutta Trieste S.p.a.	

<sup>79</sup> [Pendik - Trieste - DFDS](#)

<sup>80</sup> [Mersin - Trieste - DFDS](#)

<sup>81</sup> [Il 'battesimo' della Piattaforma Logistica Trieste: domani la prima nave - TRIESTE.news \(triesteallnews.it\)](#)

7	Diverse goederen	Romani & C. Spa	<a href="http://www.romanige.it">www.romanige.it</a>
8	(opslagruimten 56-58)		
9	Multipurpose	Europa Multipurpose Terminals (EMT) S.p.a.	<a href="http://www.emterminals.com">www.emterminals.com</a>
10	Graan	Promolog S.r.l.	
11	Koffie	Pacorini Silocaf S.r.l.	<a href="http://www.pacorini.it">www.pacorini.it</a>
12	Roll-on Roll-off	Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT) S.r.l.	
13	Containers	Trieste Marine Terminal (TMT) S.p.a.	<a href="http://www.trieste-marine-terminal.com">www.trieste-marine-terminal.com</a>
14	Ferry	Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.	<a href="https://www.triesteterminal.it/">https://www.triesteterminal.it/</a>
15	Multipurpose (hout)	General Cargo Terminal S.p.a.	<a href="http://www.gcterminal.it">www.gcterminal.it</a>
16	Staalsector	Siderurgica Triestina S.r.l.	
17	Petroleum	Petroleum - S.I.O.T. S.p.a.	<a href="http://www.tal-oil.com">www.tal-oil.com</a>
18	Petroleumderivaten	Depositi Costieri S.p.a	
19		Kri S.p.A.	
20	Cement, industriële,	Ortolan Mare S.r.l.	
21	chemische en	Alder S.p.a.	<a href="http://www.alder.it">www.alder.it</a>
22	bevroren producten	Cimsa Adriatico S.r.l.	<a href="http://www.cimsa.com.tr">www.cimsa.com.tr</a>
23		Wärtsilä Italia S.p.A.	<a href="http://www.wartsila.com">www.wartsila.com</a>

### De haven van Monfalcone

De geografische positie van de haven ligt binnen bereik van Centraal-Europa en de Balkan. Bovendien is er een rechtstreekse verbinding tussen de haven, spoor- en wegennetwerk en luchthaven (op ca. 8 km ligt de Aeroporto di Trieste – Friuli Venezia Giulia) waardoor de haven, samen met de omliggende industriegebieden, het potentieel heeft om zich verder te ontwikkelen.

Op heden wordt er meer dan 4,5 miljoen ton goederen van diverse oorsprong verhandeld: Kaolien (China klei), steenkool, cellulose, granen, hout, installaties, mineralen in bulk, ijzer- en staalproducten, auto's. De haven is gespecialiseerd in stukgoederen en dry bulk cargo met een ruime ervaring in specifieke goederen.

In de eerste 10 maanden van 2021 bedroeg het totale volume overgeslagen goederen 2.832.296 ton (+15,12%), met de sector droge bulk op de eerste plaats (2.136.788 ton, +27,69%). Interessante prestaties voor de subcategorie metaalproducten (+32,44%), mineralen (+2,14%) en containers (+97,38%, 1.056 TEU behandeld).

Met 695.508 ton is er een daling van de diverse goederen (-11,61%), vooral door cellulose (-13,49%). De daling van de bedrijfsvoertuigen (-14,14%) heeft zich met 58.319 eenheden voortgezet als gevolg van de crisis in de halfgeleiderproductie die de wereldmarkt voor auto's treft.

Het spoorwegverkeer is gestaag verbeterd: er werden 1.086 treinen ingezet, een stijging van +15,65%<sup>82</sup>.

<sup>82</sup> [Porto di Trieste, crescono anche i volumi totali | Il Friuli](#)

### **De haven van Nogaro (Porto Margreth)**

De haven van San Giorgio di Nogaro (Udine) is gelegen op een afstand van 10,9 km van de Adriatische Zee en verbonden via het Corno-zeekanaal. De haven heeft een bekken met een nuttige breedte van 250 m en een kade van 860 m.

Na de recente baggerwerkzaamheden heeft het zeekanaal van Corno een diepgang van 7,50 m.

De schepen die aanmeren vervoeren gemiddeld 3-4.000 ton, met pieken tot 7.000. Gezien het rivierkarakter van het toegangskanaal tot de haven, zijn het vooral schepen met platte kielen. Het havengebied heeft 25 ha ter beschikking waaronder de kades, platforms, pakhuizen en niet overdekte opslagruimtes, spoorwegknooppunten en groene zones.

Het nabijgelegen Alpe Adria Interport intermodaal platform te Cervignano del Friuli is van aanzienlijk belang voor de verdere ontwikkeling van de haven.

#### 7.4.5 DE HAVENCLUSTER rond VENETIE

Havenautoriteit van de Noordelijke Adriatische Zee

*(Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale)*

De havencluster van Venetië is geprivilegieerd als toegangspoort tot Centraal-Europa waarbij naast het noordoosten van Italië ook Oostenrijk, Beieren en Oost-Europa, waar de meest dynamische markten van de EU zich bevinden, kunnen worden beleverd. Ook hier vinden we de Mediterrane en Baltisch-Adriatische corridor terug naast het noordelijk eindpunt van de Oostelijke Middellandse Zee-autostrade dat via de Adriatische Zee Centraal-Europa met Noord-Afrika en het Midden-Oosten verbindt.

Naast de belangrijk rol in *project cargo* en *general cargo* is Venetië ook belangrijk als containerterminal. Daarnaast is de haven één van de eerste *homeports* voor cruiseschepen in de Middellandse Zee (vertrekpunt, aanlevering en onderhoud schepen).

Bovendien kan Venetië de scheepvaart verderzetten via riviertransport langs de Po-rivier (zie intermodaal transport en rivierhavens).

De havens van Marghera, Mira en Cavalino Treporti maken samen met Venetië een geheel.

Samen met Chioggia vormen ze één lagune-haven dat overeenstemt met de AdSP. De haven van Chioggia is hierbij het meest zuidelijke punt.

### **De haven van Venetië**

Porto Marghera strekt zich uit over 1.447 ha (haven- en industriegebied) en beschikt over 662 ha kanalen en waterspiegels. De haven is bereikbaar voor schepen met diepgang tot 11,5 m, heeft 12 m kades, een wegennet van 40 km en spoornet van 45 km. Het is de zevende Italiaanse haven inzake handelsverkeer<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> [L'impatto del sistema portuale veneto: 21 miliardi e 91mila occupati | www.pressmare.it/](http://www.pressmare.it/)

Alleen al in Marghera zijn er reeds 1.034 bedrijven actief die 13.560 werknemers tewerkstellen. De volledige haven van Venetië telt 1.260 bedrijven werkzaam in de haven. In 2021 werd de bouw aangekondigd van een nieuwe terminal die specifiek op cement gericht zal zijn<sup>84</sup>.

#### VCT-VE Venezia Container Terminal (zie boven)

#### TIV-VE Terminal Intermodale Venezia

- Eigenaar: 50% Mariner (HILL-groep uit Malta) en 50% Marininvest S.r.l.
- Infrastructuur: 130.000m<sup>2</sup> met 4 kades, totaal 1 km en een diepgang van 11,4 m binnen het Marghera-complex, 3 interne rails 1 km lang.
- Tools: elektriciteit voor meer dan 60 frigocontainers
- Werkt voor frigo, gevaarlijke producten (belangrijkste IMO-classificaties)

#### De haven van Chioggia

De haven van Chioggia telt 322 bedrijven werkzaam in de haven.

De firma Rolcim S.p.A. heeft een terminal met 420m<sup>2</sup> en 10 silo's waarbij jaarlijks 80 schepen vanuit het Adriatische bekken of Turkije in totaal tot 160.000 ton grijze en 30.000 ton witte cement leveren. Maximale capaciteit is 220.000 ton. De haven is ook sterk inzake visserij.

#### 7.4.6 DE HAVENCLUSTER rond RAVENNA (zie ook rivierhaven)

Havenautoriteit van de Centrum-Noordelijke Adriatische Zee

*(Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale)*

De haven van Ravenna strekt zich uit van de haven 'Porto Corsini' aan de Adriatische Zee inlands naar de darsena (het wachtbekken) van de stad over ca. 11 km.

De focus ligt voornamelijk op het transport van vaste bulk (66% van het havenverkeer). Langs het havenkanaal liggen 22 private terminals met 14 km kades en dieptes tot 10,5 à 11,5 m. Pakhuiscapaciteit van 602.258 m<sup>2</sup>, oppervlakte 1.323.922 m<sup>2</sup> en silo's 1.256.298 m<sup>3</sup>.

De haven registreerde in de eerste elf maanden van 2021 een totale overslag van 24,7 miljoen ton, een stijging van 21,8% (meer dan 4,4 miljoen ton) in vergelijking met dezelfde periode van 2020 en 1,5% hoger dan de algemene niveaus van 2019<sup>85</sup>. De aanlandingen en inschepingen bedroegen respectievelijk 21,3 miljoen ton (+26,0% t.o.v. 2020 en +2,1% t.o.v. 2019) en 3,5 miljoen ton (+0,7% t.o.v. 2020 en -1,9% t.o.v. 2019). In de periode januari-november 2021 bedroeg het aantal scheepsaanlopen 2.485, een stijging met 14,1% (307 meer schepen) in vergelijking met de eerste 11 maanden van 2020, en 17 meer aanlopen dan in 2019.

De haven van Ravenna is de enige haven van Emilia Romagna en heeft een bevoorrechte positie t.o.v. de Oostelijke Middellandse en Zwarte Zee en is ook belangrijk voor het Midden en Verre Oosten.

<sup>84</sup> [Porto Marghera, terminal cementi più grande d'Europa - Adriaports](#)

<sup>85</sup> [Confindustria Romagna sui dati Porto di Ravenna: un'iniezione di fiducia importantissima per l'economia - RavennaNotizie.it](#)

De haven ligt op de Mediterrane en Baltisch-Adriatische corridor (Helsinki–Ravenna, dus over de spoorweg via Wenen-Udine-Venetië-Ravenna en Triëst-Venetië-Ravenna) en probeert ook mee te dingen naar de Adriatische corridor en de *Motorways of the Sea*.

Momenteel verloopt er 13% van het transitverkeer via het spoor<sup>86</sup>. De distributie gebeurt via de weg, spoor, *door to door* maritieme service, opslag voor containers FCL (*Full Container Load*) en LCL (*Less Container Load*) evenals luchtvervoer via Rimini (60 km) en Bologna (80 km).

In september 2021 zijn de werkzaamheden begonnen voor de bouw van het zogenaamde “Hub Portuale” project<sup>87</sup>. De eerste fase van het project bestaat uit het afgraven van 5 miljoen kubieke meter sediment om de zeebodem van de haven te verdiepen tot 12,5 meter langs de bestaande kades (6,5 km lang), die zullen worden afgebroken en herbouwd om ze aan de nieuwe zeebodem aan te passen. Bovendien wordt een nieuwe kade van meer dan een kilometer lang aangelegd, waar onder meer de nieuwe containerterminal zal komen. “De terminal zal een capaciteit hebben van 500.000 TEU en zal binnen vier tot vijf jaar klaar zijn,” legde Daniele Rossi, voorzitter van het AdSP, uit. De voltooiing van het project zal ook de aanleg mogelijk maken van logistieke zones in het havengebied, met een oppervlakte van ongeveer 200 ha, die rechtstreeks verbonden zijn met de kades en het wegen- en spoorwegennet.

Naast de lancering van de eerste fase werd ook fase 2 gepresenteerd, die reeds volledig gefinancierd en gepland is en binnen 5-6 jaar voltooid moet zijn. Voor deze fase zijn drie interventies gepland.

- De eerste, ter waarde van 160 miljoen euro, betreft de bouw en de concessie voor 20 jaar van een installatie voor de behandeling van baggerslib, vergelijkbaar met de reeds bestaande installatie in Antwerpen, die de eerste in haar soort zou zijn in het Middellandse Zeegebied. De aanbesteding is reeds gepubliceerd en het AdSP hoopt deze begin 2022 te gunnen.
- De tweede interventie betreft de herinrichting van alle kades die uit de fase 1 werden uitgesloten (70 miljoen euro in waarde).
- De derde is de verdere uitdieping van de zeebodem, van 12,50 tot 14,50 meter (85 miljoen euro). De aanbestedingen voor deze laatste twee maatregelen zijn in november 2021 gepubliceerd.

Naast containers wil Ravenna ook de referentie-hub voor de tegelindustrie van Sassuolo worden. Nu wordt 80% van de klei (grondstof) aangevoerd via Ravenna maar wordt het afgewerkt product via de haven van La Spezia geëxporteerd. Dit impliceert dat Ravenna haar spoorwegennet wil aanpassen en de kosten reduceren<sup>88</sup>.

Het Vlaamse DEME heeft een belangrijk deel van deze tender reeds weten binnen te halen voor wat betreft de baggerwerken om de zeebodem te verdiepen.

---

<sup>86</sup> [RAVENNA: Porto, si punta al 30% per i treni merci | SettesereOui](#)

<sup>87</sup> [Rossi: "Col progetto Hub Portuale \(600 milioni di euro\) il porto di Ravenna avrà una trasformazione radicale" - The Medi Telegraph - News dall'Italia e dal mondo](#)

<sup>88</sup> [Porto di Ravenna, 45 milioni di opere tra nuove banchine e fibra ottica - Il Sole 24 ORE](#)

## 7.5 OPPORTUNITEITEN EN BEDREIGINGEN

In het algemeen kan men stellen dat de Italiaanse havens betere maritieme condities (beschikbare waterspiegel en diepgang) hebben dan hun Noord-Europese gelijken. Een grote handicap is het beperkte hinterland achter de haven. Ook de centrale positie van Italië in de Middellandse Zee is een begunstigde positie. De huidige evoluties tonen echter aan dat dit in de toekomst niet meer zal volstaan. Wat zijn de grootste uitdagingen op dit moment?

- **Bureaucratie:** de lange transitdagen maken het voor een reder niet langer interessant om bij de koers van Suez naar Gibraltar aan te meren in Italië. Daardoor berekende men dat de Italiaanse havens jaarlijks voor 70 miljard aan import verliezen (waarbij de huidige havenwaarde 34 miljard of 2% BBP is)<sup>89</sup>.
- **Gebrek aan een lange termijnvisie:** waar vroeger de containers van 10 treinen werden geladen per schip, worden er momenteel containers van 300 treinen per schip geladen. Het nieuwe Vado Gateway (Vado Ligure) en het project Calata Bettolo (nabij Genua) zijn bv. aangepast aan een nabije toekomst, maar zouden niet aan de criteria voldoen om mega-containerschepen te ontvangen.
- **Gezamenlijke doelstelling:** het groeperen van de nabijgelegen havens in AdSP-clusters mag dan al blijk geven van visie, door bureaucratie en over-regelgeving mist het vaak zijn doel. Bovendien werken de AdSP-clusters vaak naast elkaar of erger: ze beconcurreren hun Italiaanse collega's.
- **Chinese investeringen:** zoals eerder vermeld, zoekt de Chinese expansiepolitiek logistieke routes en partners in Europa voor hun afzetmarkt. Italië is hierbij niet de enige gesprekspartner en zonder een doordachte strategie inzake logistiek riskeert het land om ook in de Middellandse Zee zijn dominantie te verliezen. Vooral de havens van de Oostelijke Middellandse zee (Pireus Athene en Turkije) groeien gestaag, dit mede dankzij Chinese investeringen (BRI-strategie). Ook de Maltese haven Marsaxlokk, onder Chinese controle, wil de rol van hub opnemen. De Baltische-Mediterrane corridor via Triëst en langs de Italiaanse Adriatische kust kan ook via Servië/Montenegro en de Griekse haven Pireus. Nu reeds is Montenegro voor 80% afhankelijk van Chinese investeringen. De meer oostelijke Balkanroute is een ander alternatief vanuit het Baltische Noorden. Bovendien is het Chinese alternatief naar Europa via de Noordpoolroute (*Arctic Route*) een bedreiging voor de Italiaanse havens: via de Bering Zeestraat bereiken schepen uit Shanghai de haven van Rotterdam in 32 dagen terwijl het via het Suezkanaal zo'n 50 dagen vraagt. China wil zo 80 miljoen ton vershippen tegen 2024 en zelfs 200 miljoen tegen 2030.
- **Noord-Afrikaanse havens:** ook de slinkende achterstand van de zuidelijke (Noord-Afrikaanse en Turkse) Mediterrane havens t.o.v. de Italiaanse havens kan een bedreigend factor zijn. Het betreft landen die buiten de EU-reglementering vallen, waar werkkrachten goedkoper zijn en waar de economische ontwikkeling ondersteund wordt door China. Zelfs de Israëliische haven Haifa (in

<sup>89</sup> [Sistema portuale italiano.pdf \(cdp.it\)](#)

Chinese handen) biedt een petroleum-corridor aan China via de Kaukasus de en de Zwarte Zee.  
(Spoorlijn over het Arabisch schiereiland)



## 8. RIVIERHAVENS

---

De belangrijkste rivierhavens inzake goederentransport, infrastructurele service en strategische positie liggen langs de Po-rivier, vertrekkende vanuit Cremona, via de Mantuaanse havencluster naar de havens rond Venetië<sup>90</sup>. In het kader van het Europese TEN-T riviernetwerk werd naast bovenvermelde rivierhavens ook Triëst aangeduid (zie zeehavens).

### Cremona - [alot.it/porto-di-cremona](http://alot.it/porto-di-cremona)

De haven van Cremona bevindt zich op 280 km van de Adriatische zee, aan een belangrijk knooppunt tussen de rivieren Adda en Po en het kanaal Milaan-Cremona. De haven kan beschouwd worden als een modern logistiek platform met brede kades en pakhuizen. In 2020 werd de kritische drempel van 50.000 ton doorgevoerde goederen overschreden, met een aanzienlijke stijging ten opzichte van 2019: van 42.321 naar 59.140 ton<sup>91</sup>. Naast de haven loopt een spoorweg met twee sporen die tot het vrachtstation Cavatigozzi leiden. Sinds 2003 heeft Katoen Natie hier een Italiaans filiaal.

### Mantua - [portodimantova.it](http://portodimantova.it)

De rivierhaven van Mantua (Valdaro) ligt op 140 km van de Adriatische zee en is ermee verbonden via de Po-rivier en het bevaarbaar kanaal Fissero-Tartaro (ook *canale Mantova – Adriatico* genoemd). De haven ligt aan het einde van het kanaal en is verbonden met de Po via de sluis van San Leone die het hoogteverschil opvangt. De sluisdoorgang neemt 15 tot 30 minuten in beslag. Via 136 kilometer kanalen, die 365 dagen per jaar bevaarbaar zijn, verbindt de haven Mantua met de Adriatische Zee. Het heeft 1.465 meter kade, een havengebied van 199.300 m<sup>2</sup> en een industriegebied van bijna drie km<sup>2</sup>.

Bovendien ligt de haven slechts op 40 km van de interporto van Verona (Zie Quadrante Europa) wat opportuniteiten biedt inzake intermodaal transport. De haven heeft zelf ook een intermodaal centrum (polo logistico Valdaro S.p.A.) met een spoorweg op de verbinding Mantova–Monselice en derhalve toegang tot de Tirreno-Brennero-lijn, Oost-Europa en de Adriatische Corridor).

De maatschappij die de Brennerautosnelweg beheert, wil 50 miljoen euro in de haven investeren om het intermodale platform met spoor en weg te verbeteren, een Rola-centrum te bouwen waar vrachtwagens rechtstreeks op treinen kunnen worden overgeladen, het haventerrein uit te breiden en een rechtstreekse verbinding met de A22 te garanderen<sup>92</sup>.

### Ravenna

Ook de rivierhaven van Ravenna ligt in het Po-gebied en gaat via de noordelijke haven van Porto Garibaldi (Comacchio) naar Ravenna, tevens zeehaven. Dankzij een verbinding met het spoorwegnet garandeert Ravenna de verbinding met Noord- en Zuid-Italië en via de Brenner met Noord- en Oost-Europa. In 2021 werden nieuwe plannen aangekondigd voor de ontwikkeling van het gebied<sup>93</sup>.

---

<sup>90</sup> [Coordinamento per lo sviluppo funzionale del Sistema della navigazione fluvio marittima del Nord Italia e del Nord Adriatico - Home \(navigaportinterni.it\)](#)

<sup>91</sup> [Il Grande Fiume come l'autostrada: è boom di merci - La Provincia \(laprovinciacr.it\)](#)

<sup>92</sup> [Autobrennero investe sul porto di Mantova - Il Sole 24 ORE](#)

<sup>93</sup> [«Porto fluviale e scalo ferroviario per nuovi insediamenti da quasi due milioni mq» \(ilpiacenza.it\)](#)



## Venetië

Rovigo, Chioggia (zie ook zeehavens) en Nogara (Friuli, zie haven Triëst) staan in verbinding met de havens van Venetië. In 2021 werden nieuwe plannen aangekondigd voor de ontwikkeling van het gebied<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> [Decolla il porto fluviale di Torretta. Arriva la Zes - RovigoOggi.it](#)

## 9. LUCHTHAVENS

---

Het Europese TEN-T project heeft voor het Italiaans netwerk 11 luchthavens aangeduid, namelijk: Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio, Bologna Borgo Panigale, Cagliari Elmas, Genua Sestri, Napoli Capodichino, Palermo Punta Raisi, Torino Caselle, Venezia Tessera.

Vanwege de pandemie kende het **luchtvrachtvervoer** in 2020 een reductie van 10,6% van de tonnen per kilometer (cijfers IATA)<sup>95</sup>. De cijfers van ENAC tonen dat de sector in Italië met 24,2% ten opzichte van 2019 is gedaald: er werden ongeveer 840.000 tonnen behandeld<sup>96</sup>. Zoals verwacht was de prestatie van het postsegment (56.177 ton) vrij stabiel (-1,3%), terwijl de 'pure goederen' (785.723 ton) met 24,9% zijn gedaald.

Het coronavirus heeft in de eerste helft van 2020 bijna een derde van de Italiaanse luchtvracht gewist. Dit blijkt uit cijfers over het goederenverkeer op Italiaanse luchthavens, die door Assaeroporti<sup>97</sup> vrijgegeven zijn. In december 2020 zijn er echter zeer goede groeiprestaties geregistreerd voor sommige luchthavens, waardoor ze het jaar met niet al te rampzalige verliezen konden afsluiten. Volgens Assaeroporti<sup>98</sup> werd er die maand een daling van "slechts" 10,6% geregistreerd ten opzichte van december 2019.

Naast de groei van Bologna (+36,9%) kende Milano Malpensa een zeer positieve trend (55.338 ton, +13,3%) in vergelijking met december 2019. De prestaties van Brescia waren ook goed (+16,3%).

Dankzij de goede resultaten van de laatste maanden van 2020 sloot Malpensa het jaar af met 516.739 tonnen goederenbehandeling (-7,5%) en is daarom de luchthaven die het meest erin is geslaagd om de schade te beperken. Op de tweede plaats komt Bologna (-11,2%), gevolgd door Venetië (-35,7%) en Bergamo (-56,7%). Daartegenover staat de luchthaven van Brescia, die in totaal 39.234 tonnen goederen behandeld heeft (+27%).

De cijfers van **2021** tonen een **fors herstel** van de sector. Volgens de laatste IATA Air Cargo Market Analysis is het verkeer in juli 2021 met 8,6% gestegen (in ton-km) in vergelijking met dezelfde maand van 2019<sup>99</sup>. Deze trend heeft ook de Italiaanse luchtvrachtsector positief beïnvloed. In de eerste acht maanden van 2021 nam het vrachtvervoer in Italië met 34,8% toe (700.000 ton) in vergelijking met 2020: een uitstekend resultaat, zelfs als dit lager is dan de 713.000 ton die in 2019 werden behaald.

**Milano Malpensa** heeft een **recordgroei** van +56,4% gekend, mede dankzij expreskoeriers zoals UPS en FedEx die de volumes bijna hebben verdubbeld ten opzichte van de pre-Covid-fase<sup>100</sup>. Dit betekent dat Malpensa verantwoordelijk is voor ongeveer 70% van de totale luchtvracht die via de Italiaanse luchthavens wordt vervoerd. Er is geen vergelijking met de andere luchthavens: Roma Fiumicino volgt op 9%, Bologna en Brescia op 4% Venezia op 3%, Bergamo op 2%, Roma Ciampino op 1% en al de andere luchthavens op 7%<sup>101</sup>.

---

<sup>95</sup> [www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis--december-2020/](http://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis--december-2020/)

<sup>96</sup> [temi.camera.it/leg18/post/OCD15\\_14420/enac-i-dati-traffico-aereo-2020.html](http://temi.camera.it/leg18/post/OCD15_14420/enac-i-dati-traffico-aereo-2020.html)

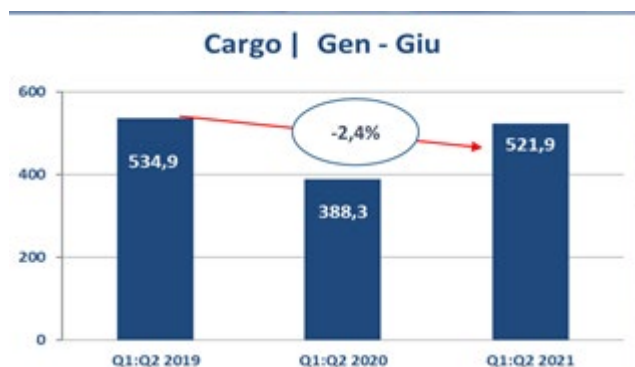
<sup>97</sup> [assaeroporti.com/dati-annuali/](http://assaeroporti.com/dati-annuali/)

<sup>98</sup> [assaeroporti.com/statistiche\\_202012/](http://assaeroporti.com/statistiche_202012/)

<sup>99</sup> [www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis--july-2021/](http://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis--july-2021/)

<sup>100</sup> <https://aircargoitally.com/la-fotografia-di-fedespedi-al-cargo-aereo-italiano/>

<sup>101</sup> [assaeroporti.com/statistiche\\_202106/](http://assaeroporti.com/statistiche_202106/)



Vrachtverkeer in duizenden tonnen Jan-jun 2021

De **strategische positie** van Milano Malpensa ten noordwesten van Milaan met wegen en spoorwegen naar Milaan, Varese, Novara-Turijn en Zwitserland maakt van deze luchthaven de eerste gateway voor internationaal en intercontinentaal verkeer naar Zuid-Europa.

Malpensa werd in 1998 geopend en het TEN-T priority project werd in 2001 afgewerkt, maar er worden continu verbeteringen aangebracht aan de infrastructuur rond de luchthaven (wegen en treinverbindingen) om de *catchment area* voor de regio's Piëmont, Lombardije, Ligurië en Zuid-Zwitserland te verbreden. Bovendien staat Malpensa op de 9e plaats in Europa voor volume van behandelde goederen<sup>102</sup>.

Deze groei werd ook mogelijk gemaakt door de nieuwe hub van DHL. De grote luchtvrachtexpediteur kan de goederenstroom van en naar Italië garanderen via de nationale luchthavens van Ancona, Pisa, Napels, van en naar Europa met transit op Leipzig, Brussel, Parijs, Barcelona, Vitoria, Londen, East Midlands, Keulen, Zagreb, Athene, Boedapest en Thessaloniki, van en buiten Europa tot Bahrein en Seoel<sup>103</sup>. Ook gespecialiseerde bedrijven zoals Fedex en UPS hebben hun hubs in Malpensa. In september 2021 opende DHL ook een hub in de luchthaven van Bologna. In Malpensa heeft ook Amazon Air, de vrachtluchtvaartmaatschappij die uitsluitend voor het vervoer van Amazon-pakketten zorgt, een hub geopend.

De belangrijkste Italiaanse logistieke operator voor air cargo is Cargolux Italia, een joint venture van het Luxemburgse Cargolux Airlines met Italiaanse investeerders, die Malpensa als hub heeft. In 2020 boekte het bedrijf een omzet van 307 miljoen euro, +38% in vergelijking met 2019. Ook belangrijk is de operator Poste Air Cargo, die een omzet van 56 mln euro opleverde in 2020. In 2020 is de hoeveelheid van vervoerde goederen van Poste Air Cargo van 13,5 duizend naar 16,2 duizend tonnen gestegen<sup>104</sup>.

In Italië zijn er veel lokale expediteurs die gebruik maken van het luchtvervoer zoals Fercam, Bartolini en Sogedim. De belangrijkste internationale vrachtvervoerders die bij de Italiaanse luchthavens werken zijn DHL, UPS en FedEx.

<sup>102</sup> [www.assolombarda.it/servizi/mobilita-e-trasporti/documenti/presentazione-giovanni-costantini-sea](http://www.assolombarda.it/servizi/mobilita-e-trasporti/documenti/presentazione-giovanni-costantini-sea)

<sup>103</sup> [www.malpensa24.it/malpensa-dhl-express-italy-il-piu-innovativo-al-mondo/](http://www.malpensa24.it/malpensa-dhl-express-italy-il-piu-innovativo-al-mondo/)

<sup>104</sup> [www.postenews.it/2021/06/16/volano-anche-i-conti-di-poste-air-cargo-quaduplicato-lutile/](http://www.postenews.it/2021/06/16/volano-anche-i-conti-di-poste-air-cargo-quaduplicato-lutile/)

In dit gunstige scenario werd een Italiaans bedrijf geboren dat zich volledig toelegt op het intercontinentale goederenvervoer, **Aliscargo Airlines**. AA heeft in juli 2021 de start van de operaties aangekondigd via twee Boeing 777-200Er-vliegtuigen. De eerste routes verbinden Italië met Azië en Noord-Amerika, met meerdere vluchten per week<sup>105</sup>.

---

<sup>105</sup> [www.ilsole24ore.com/art/boom-voli-cargo-nasce-prima-compagnia-aerea-solo-merci-AEE2k0Q](http://www.ilsole24ore.com/art/boom-voli-cargo-nasce-prima-compagnia-aerea-solo-merci-AEE2k0Q)



## 10. VARIA

---

### 10.1 LOGISTIEKE GEBOUWEN

Het is sinds 2016 dat de nationale logistieke vastgoedmarkt aanzienlijke groeicijfers laat optekenen, als gevolg van een aanzienlijke vraag naar ruimte. Een fenomeen dat zelfs de recente pandemie niet heeft kunnen stoppen, aangezien de markt in de eerste helft van 2021 een uitzonderlijke absorptie registreerde, ten belope van ongeveer 1.300.000 m<sup>2</sup>, een stijging van 58% ten opzichte van de eerste helft van 2020. Er zijn nog geen recentere cijfers, maar de prognoses waren meer dan positief, met waarden die hoger waren dan of ten minste gelijk waren aan die van 2020 (ongeveer 2,3 miljoen m<sup>2</sup>), het beste jaar ooit voor de sector.

De vraag naar logistiek vastgoed is steeds meer gericht op moderne en technologisch geavanceerde magazijnen, met een relatief gelijke verdeling tussen bestaande ruimten die klaar zijn voor oplevering en op maat gemaakte ontwikkelingen. Er zij op gewezen dat van het totale aantal huurovereenkomsten voor bestaande gebouwen ongeveer 24% betrekking heeft op installaties waarvan de ontwikkeling op speculatieve basis is begonnen.

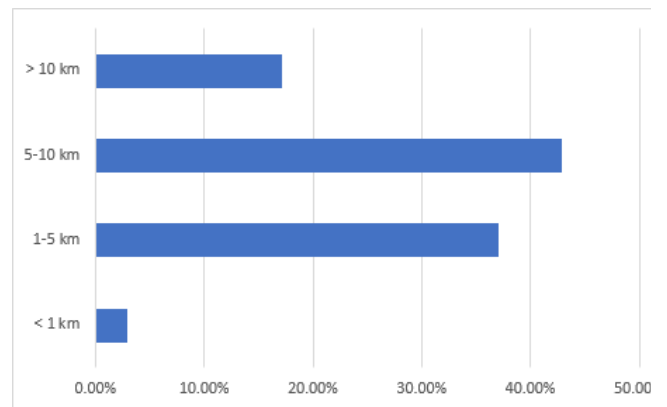
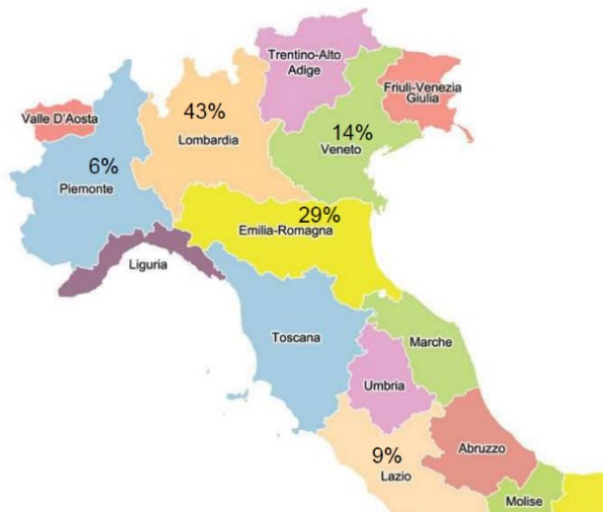
De vraag naar logistieke activa werd vooral aangewakkerd door derden (of 3PL-operatoren, 61% van het totaal), waarvan de expansie vooral verband houdt met de groei van de onlineverkoop. Er zij echter op gewezen dat deze specifieke "3PL"-categorie ook logistieke bedrijven omvat die ruimte gebruiken namens zowel e-handelaren als pure detailhandelaren. Er is ook een groeiende vraag naar detailhandelaren die online actief zijn en hun logistieke functies internaliseren. Detailhandelaren en e-handelaren waren in de eerste helft van 2021 samen goed voor 31% van de marktpenetratie.

De logistieke beschikbaarheid in Italië bedroeg in 2019 37 miljoen m<sup>2</sup> waarvan het gros (28 miljoen m<sup>2</sup>) in het bezit was van derden, 4,9 miljoen m<sup>2</sup> van distributiecentra (CeDi), en 4,1 miljoen m<sup>2</sup> van de knooppunten (zie intermodaal transport). Vooral rond groot Milaan (incl. Piacenza) en Bologna was de vraag naar opslag enorm.

De historisch hoge huurprijs (tot 70 € per m<sup>2</sup> per jaar, 2006-2007) voor nieuwe logistieke gebouwen daalde sterk in de periode 2008-2014. De waarde is sinds 2015 terug aan het stijgen. Op heden variëren de jaarlijkse huurprijzen voor nieuwe gebouwen in Noord-Italië tussen de 55 à 60 € per m<sup>2</sup> in Noord Italië; in de eerste helft van 2021 was de *prime rent* stabiel op 57€ per m<sup>2</sup>.

#### **Waar situeren de logistieke spelers zich de komende 3 jaar?**

Onderstaande figuur toont de regio's met de grootste ontwikkeling: Lombardije (43%), Emilia-Romagna (29%), Veneto (14%), Latium (9%) en Piëmont (6%).



Last Mile positionering – afstand t.o.v. stedelijke agglomeratie

Logistieke positionering - verwachte groei per regio (%)

Meer dan 80% van de magazijnen zullen zich voor de “Last Mile” positioneren in een straal van 1 tot 10 km van grote steden/agglomeraties:

### Lay-out

Momenteel noteren onderzoekers<sup>106</sup> het volgende verlanglijstje:

1. Safety first (gebouwen en werknemers);
2. Zo laag mogelijke milieu-impact;
3. Gewijzigde lay-out wegens nieuwe distributiekanaal (e-commerce);
4. Automatisatie met flexibele lay-out;
5. Evolutie naar ‘koop’ i.p.v. ‘maak’;
6. Positionering niet langer nabij productie maar in de nabijheid van de leveringsnuclei;
7. Ook nabij beschikbare werkracht;
8. Evolutie naar een brede rechthoek (enkel *last mile*-magazijn mag nog smal);
9. Stijgende hoogtes (vnl. bij koel- of vriesopslag). Er is een tendens naar hoogtes tot 12 a 14 m met tussenverdiepingen (mezzanine), bij voorkeur verwijderbaar. Men vermeldt reeds gebouwen van 30 m hoog;
10. Ook de oppervlaktes nemen toe: > 50.000 m<sup>2</sup> wordt de maatstaf met relatief meer laadkades per oppervlakte (< 600 m<sup>2</sup> per poort).

<sup>106</sup> [infografiche a tema innovazione Digitale \(osservatori.net\)](http://infografiche.a.tema.innovazione.Digitale.osservatori.net)

## 10.2 LOGISTIEKE WORKFORCE

In Italië is binnen de logistiek het uitzendbureau een belangrijke partner, dit om de interacties tussen de klant, de logistieke operator en de arbeidsmarkt (coöperatieven of transportbedrijven) te vergemakkelijken.

Om het wanbeheer in de sector te verminderen werd er in juli 2018 een decreet “**Decreto Dignità**” opgericht waarbij er strengere beperkingen worden opgelegd voor tijdelijke contracten om misbruik tegen te gaan:

- ✓ Contracten van kortere duur: van 36 naar 24 maanden, geen *stop&go* meer en maximaal 4 tot 6 verlengingen
- ✓ Beperking van de tijdelijke contracten: enkel nog ter vervanging van zieken/afwezig, seizoensgebonden, opvang onvoorzien fluctuaties of pieken, extraordinaire werkzaamheden.

## 10.3 LOGISTIEKE PARTNERS IN ITALIË

Volgens een onderzoek van SRM-Contship maken productiebedrijven vaak gebruik van *contract logistics*, maar de percentages zijn vrij verschillend. In 2020 gebruikte bv. 55% van de bedrijven in Lombardije, Veneto en Emilia Romagna externe logistiek voor hun export en 54% voor hun import. Dit was respectievelijk 69% en 49% in 2019. Daarbij werd in 79% van de gevallen geopteerd voor *Ex-works* transport (67% in 2019). Het Italiaanse industrieel systeem biedt dus opportuniteiten voor de logistieke sector.

In Italië onderscheidt men 8 **subcategorieën** binnen de *contract logistics*, waarbij het wegtransport (bedrijf of coöperatieve) de belangrijkste categorie is (50%).

De laatste jaren merkt men in Italië vnl. een omzetsijging van het treintransport en de koerierdiensten, subcategorieën waarbij het aantal spelers nog stijgt.

Binnen de andere subcategorieën stagneert of daalt het aantal spelers (vnl. door consolidatie).

Tussen 2015 en 2020 noteert men in Italië 92 M&A-operaties, voornamelijk bij expediteurs en haventerminals<sup>107</sup>. De M&A's vertrekken vaak vanuit operatoren uit verschillende categorieën zodat de traditionele scheiding tussen nationaal/internationaal en simpel/complex vervoer beweegt in de richting van een internationale, complexere *global supply chain* oplossing.

---

<sup>107</sup> [La Logistica in Italia: mercato, numeri e trend evolutivi \(osservatori.net\)](#)





## 11. WOORDENLIJST

---

AdSP: Autorità di Sistema Portuale – Officieel orgaan van de havencluster  
AfCFT (African Continental Free Trade  
ARMG-kraan: Automatic Rail Mounted Gantry  
Bloktreinen: complete treinen waarbij ook de tractie door de operator geregeld wordt.  
BRI: Belt and Road Initiative - de nieuwe zijderoutes  
CeDi: Centri di Distribuzione - distributiecentra  
CONFETRA: CONFederazione Generale Italiana dei TRAsporti e della Logistica  
ETA estimated time of arrival  
FCL: Full Container Load  
Green corridor: Samenwerking tussen Italiaanse en Egyptische agro-voedingsindustrie (Triëst-Alexandria)  
HST: HogeSnelheidsTrein (zie ook TAV)  
LCL: Less Container Load  
LNG: Liquefied Natural Gas  
LoLo: Lift On/Off  
LPI: logistic performance index  
PCS: Port Community System  
PLSCI: Port Liner Shipping Connectivity Index  
RFI: Rete Ferroviaria Italiana – de Italiaanse spoorwegen  
RLM: Regione Logistica Milanese – Logistiek groot Milaan  
RoIA: ROLLende Autobahn of Autostrada Viaggiante  
RoRo: Roll on, Roll off  
RRT: Road Rail Terminals  
SECA: Sulfur Emission Control Area  
SEZ: Special Economic Zones – zie ook ZES  
STS: Ship to Shore  
TAS: Truck appointment system  
TAV: Treno ad Alta Velocità (zie ook HST)  
TCA: Trasporto Combinato Accompagnato – begeleid gecombineerd transport  
TEN-T core netwerk: Trans-Europees transportnetwerk  
TEU: Twenty-foot Equivalent Unit - ISO Containers van ca. 6m lang  
TOS: Terminal Operating System  
UTI: Unità di Trasporto Intermodale = TEU binnen intermodaal transport  
ZES: Zone Economiche Speciali - zie ook SEZ  
ZLS: Zone Logistiche Speciali – Speciale Logistieke Zones  
ZTL: Zona a Traffico Limitato – zone met verkeersbeperking (Lage Emissie Zone)

### Disclaimer

De informatie die u in deze publicatie vindt is bedoeld als achtergrondinformatie die u moet in staat stellen een beeld te vormen met betrekking tot de hierin behandelde materie. Zij is met de grootste zorg verzameld op basis van de beschikbare data en documentatie op het ogenblik van de publicatie. Deze publicatie heeft bijgevolg niet de

