

Container, La Spezia perde un servizio Msc

Genova - Non si placa lo scontro con Contship. Operatori in allarme: «Rischiamo di restare insabbiati». Il gruppo ginevrino concentra su Genova la linea verso il Nord Europa.

SIMONE GALLOTTI - GENNAIO 20, 2018



Genova - Le ragioni dello scontro e la conferma dell'addio. **Msc, secondo armatore mondiale, è in aperto conflitto con il terminalista Contship.** Come anticipato dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph* il primo fronte è a Gioia Tauro, lo scalo in cui il gruppo di Aponte è socio dell'azienda tedesca. «Per quanto riguarda Gioia Tauro - spiega Msc - siamo ancora in attesa della risposta del nostro socio circa gli investimenti indispensabili per ripristinare le gru e gli *straddle carrier* necessari nonché la pavimentazione del terminal, elemento quest'ultimo fondamentale per la buona logistica del terminal e superare l'attuale situazione di precarietà». Il gruppo di Ginevra accusa Contship di non aver ancora risposto alla chiamata sugli investimenti da effettuare. **Poi c'è il fronte spezzino: la compagnia conferma l'addio di un servizio importante come quello sul Nord Europa:** «Inoltre, con il nostro partner Maersk, abbiamo ristrutturato il servizio del Nord Atlantico al fine di guadagnare trenta ore sullo *schedule* - spiega Msc - il che ci permette di eliminare una nave e migliorare il *transit time*. Siamo ovviamente spiacenti di lasciare il porto di La

Spezia con questo particolare servizio, ma faremo il possibile per compensare i volumi perduti dal porto con altre linee». **La spiegazione è tecnica, ma la sostanza non cambia e conferma quanto anticipato ieri:** per La Spezia è traffico in meno dal servizio Medusec a tutto vantaggio di Genova (l'unico terminal in grado di accogliere quelle navi è il Vte e gli indizi portano a quell'approdo). In totale la Spezia potrebbe perdere 100 mila teu.

Gli operatori

E il tema della "dipendenza" da Msc è al centro del ragionamento di **Sergio Landolfi**, alla guida di Saimare a La Spezia e nel direttivo degli spedizionieri: «Siamo preoccupati. Il terminal *monocliente* è dannoso per noi e per la città - spiega - Vogliamo capire quale prospettiva hanno le banchine, la direzione da prendere. E poi con il terminal c'è scollamento: con noi e con la città. Prima non era così, eravamo coinvolti anche noi operatori. Adesso stiamo cercando di incontrarci e a febbraio è in programma un incontro». Anche le mosse sul corridoio doganale non sono state apprezzate: «Erano partiti a bomba: ci vedevamo passare i contenitori sotto il naso...». «Stiamo cercando di ricostruire un rapporto - gli fa eco **Alessandro Laghezza**, presidente degli spedizionieri - ma per un anno è stato buio totale». E sulla guerra tra Contship e Msc, Laghezza prova a essere ottimista: «Sono preoccupato, ma i volumi quest'anno sono cresciuti e potremmo acquisire nuovo traffico, magari per compensare le eventuali perdite. Mi preoccupa più per il medio-lungo periodo, in caso Msc dovesse mettere in atto un disimpegno totale: per noi sarebbe un grosso problema, stretti tra i porti di Genova e Livorno». E poi c'è il fronte con l'Authority dove il problema principale è rappresentato dai tempi, come spiega Landolfi: «Siamo stretti, ci sono opere che dovevano essere fatte da tempo. Pensiamo ai pannelli fonoassorbenti: avrebbero dovuto realizzarli 6 mesi fa. Le priorità sono dragaggi, riempimenti delle marine e Calata Paita. È un quadro difficile, il rischio è di rimanere insabbiati». «È vero - dice Laghezza - ma è così da 20 anni».