

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cosco porterà i suoi treni container in Italia e si oppone alla fusione Psa – Sech

Nicola Capuzzo · Monday, February 3rd, 2020

Ci sono due cose che accomunano Msc e Cosco, due compagnie di navigazione attive nel business container tradizionalmente acerrime nemiche. La prima è il fatto che entrambe intendono controllare direttamente anche il trasporto ferroviario retroportuale delle merci in Italia, la seconda è la comune opposizione alla fusione fra i terminal container Psa Genova Prà e Sech.

Msc ha già avviato le prime relazioni sui binari con la propria impresa ferroviaria Medway Italia mentre Cosco è intenzionata a fare altrettanto nel prossimo futuro. “Abbiamo una nostra impresa ferroviaria che si chiama OceanRail Logistics, interamente controllata dal gruppo Cosco, che già opera servizi ferroviari dal porto del Pireo, in Grecia, e da quello di Rijeka, in Croazia, verso Belgrado e Budapest” rivela a SHIPPING ITALY il general manager di Cosco in Italia, Marco Donati. “Ora – aggiunge – siamo pronti a investire sull’Italia e, più nel dettaglio, guardiamo a servizi intermodali dai porti di Trieste, Genova e Vado Ligure”.

In attesa di entrare concretamente nell’arena del trasporto su ferro di container in Italia, facendo segnare così un altro step nel processo di progressiva integrazione verticale dei global carrier, Cosco è attualmente alle prese con quelle che ritiene inefficienze del terminal Psa Genova Prà del quale non condivide nemmeno il piano di fusione con il Sech. “Abbiamo recentemente inviato una lettera all’Autorità di sistema portuale genovese per lamentare il fatto che terminal container come quello di Prà non possono solo pensare a guadagnare e portarsi gli utili a Singapore. Le banchine non possono essere macchine da soldi così come non possono esserlo le autostrade” afferma Donati, ricordando che grazie al gigantismo navale i pochi terminal in grado di accogliere le navi di ultima generazione hanno potuto aumentare in maniera significativa le tariffe.

La critica di Cosco Shipping Italy mette al centro l’incapacità (a suo dire) del terminal di Genova Prà di smaltire in tempi ragionevoli i ritardi nella lavorazione dei container dopo gli stop prolungati imposti ad esempio dal maltempo o da altri fattori come scioperi, criticità autostradali o altro. “Il terminal non è in grado, quando sarebbe necessario, di attivare tutte le gru di cui dispone per 24 ore e 7 giorni su 7 perché non ha personale sufficiente. Dopo un fermo di uno o più giorni Psa Genova Prà dovrebbe recuperare in tempi brevi il lavoro accumulato e invece non può armare un numero adeguato di gru di banchina e di piazzale quando invece le basterebbe assumere più personale visto che i guadagni che ottiene consentirebbero maggiori investimenti per migliorare il servizio offerto agli armatori e agli autotrasportatori” aggiunge Donati. Che chiama in causa anche gli enti preposti

a vigilare “che spesso appaiono un po’ distratti”.

In estrema sintesi Cosco, nella sua missiva spedita a Palazzo San Giorgio, chiede al presidente dell’AdSP Paolo Emilio Signorini che venga imposto al terminalista di offrire alla clientela, sia lato mare che lato terra, un servizio adeguato alle esigenze del mercato e per fare questo servono maggiori investimenti, soprattutto in personale. Dai vertici della port authority pare siano arrivate rassicurazioni sul fatto che la questione verrà seguita con attenzione.

A questo si aggiunge anche quello che Donati definisce “il rischio di monopolio” che risulterebbe dalla fusione fra Psa Genova Prà e Sech se dalla port authority genovese arrivasse il via libera all’operazione. “L’unione dei due terminal restringerebbe eccessivamente la concorrenza in un porto dove già ora tutti i servizi operati con navi oltre 6.000 Teu possono solo andare al terminal di Prà. Per le altre navi finora un vettore marittimo poteva mettere in concorrenza Sech, Genoa Port Terminal e Psa Genova Prà. Se passasse questa fusione ciò non sarebbe nemmeno più possibile” aggiunge infine Donati, rilevando che “a La Spezia il terminal container è praticamente saturo e nuovi terminal, compreso il raddoppio del Terminal del Golfo, per vari motivi non stanno emergendo”.

Un nuovo entrante in Alto Tirreno però c’è ed è il Vado Gateway di cui Cosco e Qingdao Port sono soci al 49,9%. “Da un anno stiamo valutando se e quali linee siano idonee per essere portate a Vado ma non è semplice e ci sono problematiche legate anche al fatto di operare molti servizi in alleanza con altri vettori” spiega il vertice di Cosco Shipping Italy. Che infine ricorda: “L’obiettivo per noi non è semplicemente quello di spostare volumi di container da Genova Prà a Vado Ligure ma sarebbe quello di allargare il bacino d’utenza catturando nuovi traffici in Centro Europa”. E per fare questo serviranno proprio i servizi ferroviari che il vettore marittimo cinese si prepara a gestire direttamente anche in Italia.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, February 3rd, 2020 at 12:10 am and is filed under [Porti](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.