

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Forest Terminal (Campostano) rispedisce al mittente (Terminal San Giorgio) le accuse di crisi commerciale

Nicola Capuzzo · Monday, February 3rd, 2020

Dopo la notizia ([apparsa in Gazzetta Ufficiale](#)) della presentazione da parte di Terminal San Giorgio di un'istanza di concessione concorrente a quella del Gruppo Campostano sulle aree del porto di Genova attualmente occupate da Forest Terminal, l'azienda savonese è andata al contrattacco per puntualizzare alcune affermazioni ritenute "parziali" e "non veritieri" riportate dal terminal container del Gruppo Gavio su Ship2Shore. In pratica Forest è stata accusata di essere in crisi commerciale sottoutilizzando le superfici del terminal a Ponte Somalia dedicato in particolare ai traffici di cellulosa.

"Per quanto riguarda la posizione del Terminal Fo.R.e.S.T. va innanzitutto chiarito che il calo dei traffici degli ultimi due esercizi è stato esclusivamente dovuto alla necessità di ricostruire buona parte del terminal stesso, successivamente al disastroso incendio occorso il 7 agosto 2017 che, in fase di ricostruzione, ha interessato il 60 % delle aree del terminal, determinando un blocco del magazzino per un periodo di due anni. Quindi i dati riportati nell'istanza del Terminal San Giorgio sono del tutto fuorvianti e certamente non comprovano una crisi commerciale del Terminal Fo.R.e.S.T., come si vorrebbe invece fare intendere" si legge nella nota del Gruppo Campostano. Secondo il quale "il mercato dei prodotti forestali è infatti in crescita, e anche negli anni precedenti l'incendio, il Terminal Fo.R.e.S.T. ha sempre lavorato al massimo delle proprie potenzialità".

Campostano aggiunge poi che "senza il Terminal Fo.R.e.S.T. il porto di Genova perderebbe l'unico operatore che garantisce la presenza del traffico dei prodotti forestali, non sostituibile da altri operatori, vista la particolarità del settore in questione che, è bene ricordarlo, assicura al porto e alla Compagnia Unica – in proporzione alle superfici in concessione – un contributo in termini di fatturato e spese generali più elevato rispetto a quello del Terminal San Giorgio".

Per quanto riguarda poi "asserite problematiche sia logistiche che relative a questioni di *safety* e *security* dovute alla posizione del Terminal Fo.R.e.S.T. sul compendio di Ponte Somalia", il gruppo savonese ricorda che "Fo.R.e.S.T. opera in questa porzione del porto di Genova dal 1969, e che su tale molo hanno operato in passato, contemporaneamente, fino a tre terminal diversi, senza che mai si siano verificati problemi di sorta. Eventuali attuali problemi di interferenze fra due terminal non si possono comunque certamente imputare a Fo.R.e.S.T., che opera rigorosamente negli spazi di propria competenza, bensì al Terminal San Giorgio che, al contrario, utilizza sovente la viabilità pubblica come area operativa, deposita il collettame diretto in West Africa fino ai

confini della stessa e, inoltre, utilizza parzialmente anche la viabilità privata di Fo.R.e.S.T.”.

A seguire la nota del Gruppo Campostano è un attacco alle attività di Terminal San Giorgio: “Per quanto riguarda lo stato dei traffici relativi al Terminal San Giorgio e, in particolare, all’approdo delle navi del suo cliente principale Grimaldi, va sottolineato che nell’ultimo anno sono state sbarcate/imbarcate 283 navi al Ponte Somalia e 313 al Ponte Libia, cioè circa 600 navi, pari a due navi al giorno, con tempi di sosta in banchina inferiori alle 24 ore, per un’occupazione totale della banchina che non sale quindi mai oltre al 40 % degli accosti”. L’accusa di sottoutilizzazione delle banchine viene duqne rispedita al mittente con queste parole: “Per quanto riguarda il resto del traffico del Terminal San Giorgio: quello della frutta è stato di fatto azzerato, i prodotti di acciaio non risultano essere contemplati e nemmeno quotati a richiesta, e le merci varie anch’esse di molto ridotte. Considerati gli ampi spazi a disposizione, la movimentazione di merci da parte del Terminal San Giorgio è decisamente inferiore a quella di altri terminal locali che pure dispongono di aree più ridotte”.

Una critica infine viene mossa anche alla port authority: “Dal punto di vista della presenza sul mercato – si legge ancora nella nota – il Terminal San Giorgio dipende di fatto dal Gruppo Grimaldi e ha abdicato al proprio ruolo di terminal merci generali al servizio dello scalo: questo fatto configura evidentemente anche un fallimento della politica della AdSP nella programmazione dello scalo stesso”.

Campostano in conclusione ricorda che questa è la seconda volta che Terminal San Giorgio presenta un’istanza in concorrenza nei confronti di Forest Terminal (l’altra era nel 2011), “nonostante disponga già di spazi inutilizzati sia sulla banchina di Ponte Somalia sia in altre aree del porto”, e auspica che anche questa volta la richiesta avrà esito negativo.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, February 3rd, 2020 at 6:55 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.