

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il piano di F2i per Monfalcone raccoglie consensi, ora sguardo su Ravenna

Nicola Capuzzo · Thursday, September 9th, 2021

Finita l'estate, Fhp, la holding portuale di F2i, ha incontrato ieri le rappresentanze sindacali del porto di Monfalcone, con cui ha fatto il punto sulle proprie strategie a valle dell'acquisizione a metà luglio di Cpm – Compagnia Portuale di Monfalcone.

Come è noto l'operazione è stata complessa, anche in ragione del fatto che Fhp nello scalo giuliano era già 'sbarcata', acquisendo un gruppo, Marterneri, che con Cpm aveva rapporti di fornitura. Le preoccupazioni, soprattutto occupazionali, sull'integrazione delle due realtà sono però state una volta di più dissipate, secondo quanto riferito dalla delegazione sindacale.

Il management (Umberto Masucci e Alessandro Becce per Fhp, Carlo Merli per Marterneri e Giancarlo Russo per Cpm) ha infatti annunciato l'intenzione di investire 15 milioni di euro nel rinnovo del parco mezzi e gru e spiegato che le due realtà resteranno separate, con Marterneri nella funzione di terminalista ex articolo 18 e Cpm di operatore portuale ex articolo 16. Proprio alla formalizzazione di concessioni e autorizzazioni – lo scalo è entrato nel 2020 nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste e l'iter è in corso – è legato lo sviluppo occupazionale: ottenuti titoli e autorizzazioni, Fhp procederà a un piano di assunzioni dato che è stata evidenziata la carenza di personale, anche se dettagli numerici al riguardo non sono filtrati.

Da ultimo si è messa in luce l'intenzione di sfruttare al massimo le interazioni fra le diverse società del gruppo, attivo non solo in Tirreno (a Livorno e Marina di Carrara), ma anche in Alto Adriatico (Marghera e Chioggia).

Al riguardo l'incontro si è svolto proprio mentre a Monfalcone stanno giungendo alcuni carichi siderurgici di provenienza extra Ue. Come lamentato da diversi operatori del settore a mezzo stampa nei giorni scorsi, i limiti trimestrali previsti dalle normative europee all'import di questi prodotti sono già stati raggiunti, sicché per l'immediata sdoganazione occorre pagare un dazio maggiorato. Il risultato è che la merce è da giorni depositata in magazzini portuali in attesa che a ottobre si possa ricominciare a sdoganarla a costi ordinari, col risultato che porti come Marghera e Ravenna sono intasati, favorendo appunto uno scalo come Monfalcone dotato di ampia disponibilità di immagazzinamento.

La cosa, alla luce delle sinergie Fhp fra Marghera e Monfalcone, non ha quindi potuto che

alimentare il rumor che circola da tempo sull'acquisizione da parte del gruppo della Setramar di Ravenna, specializzata nelle stesse tipologie merceologiche. In realtà, per quanto fonti vicine alle due società confermino il perdurare del corteggiamento, la quadra non sarebbe stata ancora trovata: difficile che le nozze si celebrino prima di qualche mese.

L'incontro è servito anche a dissipare i timori sulla sovrapposizione fra traffici mercantili e quelli – [novità legata al DL Venezia](#) – crocieristici. Nel giro di poche settimane terminerà la stagione, dopodiché l'Adsp dovrebbe procurarsi, in tempo per la ripresa ad aprile delle crociere, i pontoni necessari a rendere fruibili (come pescaggi) gli attracchi 1, 2 e 3, non utilizzati da navi cargo.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 9th, 2021 at 6:24 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.