**Shipping Italy**

Il quotidiano online del trasporto marittimo

# Spliethoff prima vittima delle crociere a Monfalcone ma F2i guarda ad Arvedi e project cargo

Nicola Capuzzo · Thursday, September 30th, 2021

Spliethoff sospende la linea tra il porto di Monfalcone e il Nord America a causa della difficile convivenza con le crociere. La notizia era nell'aria, ma la conferma è arrivata ieri sera nel corso di un incontro organizzato dal Propeller isontino, dal titolo 'F2i Holding Portuale SpA nel Porto di Monfalcone: presenza, ruolo, prospettive, relazioni con il territorio'.

Nel corso della serata, infatti, sono stati esposti i progetti della società che nello scalo del Friuli Venezia Giulia controlla Cpm e MarterNeri. "Per noi Monfalcone è il primo porto in Italia ma di recente abbiamo perso traffico a causa del 'grande elefante bianco'. Ci siamo sentiti traditi come partner e il nuovo assetto tra F2i e Autorità portuale non è in grado di darci risposte. Al momento le nostre navi non vengono a Monfalcone". Chiare e all'apparenza poco concilianti le dichiarazioni del direttore di Spliethoff, Pieter Flohil, raccolte da AdriaPorts durante l'evento. L'allusione, neanche tanto velata, era indirizzata alle navi da crociera di Msc che da quest'estate ormeggiano al porto di Monfalcone, dopo l'approvazione del decreto governativo che vieta il passaggio delle 'grandi navi' nel canale della Giudecca a Venezia. In più di qualche occasione – durante i weekend – gli operatori hanno denunciato difficoltà e ritardi dovuti alla complicata coesistenza tra passeggeri e traffici commerciali.

"La nostra tipologia di merce è speciale e richiede manodopera specializzata e l'art. 17 non è la soluzione. Finora ci sono state fatte promesse ma non abbiamo visto soluzioni. Speriamo in un cambiamento di tendenza" ha rincarato la dose Flohil.
Chiamati in causa, i lavoratori dell'Impresa Alto Adriatico che fornisce manodopera per i picchi di lavoro, hanno risposto tramite il presidente Mitter Mandolini: "Ci sentiamo offesi dalle dichiarazioni. Il personale dell'articolo 17 è altamente specializzato, basti pensare che su 58 persone di organico si contano 269 abilitazioni. Per noi la formazione è fondamentale. Se poi qualcuno deve giustificare l'impossibilità di dare un servizio adeguato, basta dare la colpa all'articolo 17. Siamo abituai a prenderci colpe, ma non è certo un piacere".

In realtà la soluzione, per quanto temporanea, sembra a portata di mano. Considerando che la fine dell'estate coincide con la conclusione della stagione crocieristica, Cpm e Autorità Portuale hanno già fatto sapere che, utilizzando dei pontoni per risolvere il problema del pescaggio, il prossimo anno le navi di Msc verranno fatte ormeggiare alla radice della lunga banchina. Così facendo si dovrebbero risolvere le questioni relative alla presenza in contemporanea di un numero sempre maggiore di navi.

All’incontro di ieri erano presenti sia il presidente di F2i Holding Portuale, Umberto Masucci (anche presidente nazionale del Propeller) che l’amministratore delegato, Alessandro Becce. Per entrambi il problema di convivenza fra traffici commerciali e crociere verrà risolto in tempi brevi, consentendo a Spliethoff di riprendere il servizio. Nel corso dei rispettivi interventi di presentazione di quanto F2i ha intenzione di fare a Monfalcone tramite le società controllate, sia Masucci che Becce hanno fornito importanti anticipazioni per quanto riguarda due diverse tipologie di traffico.

Come raccontato da AdriaPorts, è probabile che vengano dirottate verso Portorosega navi oggi destinate a Marghera e con carichi di rottami, coil e altri prodotti finiti per le acciaierie del Gruppo Arvedi a Cremona. Non è escluso, inoltre, che lo stesso servizio a Monfalcone possa essere messo a disposizione anche del laminatoio presente nell’area dell’ex stabilimento siderurgico triestino (ex Ferriere).

Interpellato in merito, Alessandro Becce ha invece confermato che si sta guardando con interesse anche al settore dei project cargo, in considerazione del fatto che alcuni porti del Tirreno, oltre alla stessa Marghera, sarebbero intasati o impediti nell’operatività a causa della viabilità stradale. Una valida alternativa potrebbe essere costituita proprio da Monfalcone.

“E’ un’ipotesi sulla quale stiamo lavorando. Vorremmo portare a Monfalcone project cargo e per questo stiamo per comprare l’equipment di banchina necessario. Non sono operazioni che si fanno in pochi giorni – ha detto l’ad Becce – ci vuole tempo, ma è quello che faremo”. Tra i prossimi acquisti, a breve Monfalcone dovrebbe poter disporre di un ‘millepiedi’, sistema multiruota per la movimentazione a terra di carichi speciali.

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

This entry was posted on Thursday, September 30th, 2021 at 6:40 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.