

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

The Alliance pronta a spostare 200mila Teu da La Spezia a Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, June 9th, 2022

Le trattative sono in piedi da mesi, ma secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY sarebbero ormai in procinto di chiudersi: The Alliance cancellerà la toccata spezzina di uno dei due servizi che oggi opera fra Far East e Italia, concentrando tutti i volumi su Genova, l'unico altro scalo servito.

Il consorzio di armatori del trasporto container formato da Hapag-Lloyd, HMM, ONE e Yang Ming oggi collega Far East e Italia con due collegamenti. Md1 entra in Mediterraneo a Damietta, dopodiché scala a Barcellona, Valencia e Genova prima di riprendere la via del porto egiziano e dell'estremo oriente. Md2 ha il Pireo come primo porto mediterraneo, poi Genova, La Spezia, Marsiglia Fos, Barcellona e nuovamente Pireo. Le navi utilizzate hanno mediamente una capacità di 15mila Teus.

Sebbene si sia parlato anche della possibilità di un accorpamento dei due servizi a favore di un'unica linea da operarsi con unità di maggiori dimensioni, almeno per il momento The Alliance si sarebbe orientata sul mantenimento dei due servizi con le navi oggi impiegate, con la cancellazione però della toccata al La Spezia Container Terminal e conseguente trasferimento di tutto il traffico spezzino sui due scali settimanali al terminal Psa Pra' di Genova, a questo punto unica banchina italiana servita.

La definizione della trattativa sarebbe anche il motivo per cui l'Autorità di Sistema Portuale di Genova, in ritardo ormai di circa 8 mesi, non avrebbe ancora chiuso la nuova edizione del Piano Organico Porto. **Come raccontato su queste colonne**, i rapporti fra il presidente dell'ente Paolo Emilio Signorini e i terminalisti si erano fatti tesi proprio in ordine all'istruttoria avviata per il documento. Le previsioni di traffico e, soprattutto, quelle di coinvolgimento in termini di turni della Culmv (il fornitore di manodopera temporanea dello scalo) dichiarate dai concessionari cozzavano con le aspettative di Signorini, tanto da indurre l'ente, impegnatosi nei mesi precedenti, anche finanziariamente, in un complesso percorso di sostegno e risanamento della Culmv, a invitare i terminalisti ad una revisione, pena il rialzo della tariffa della Compagnia Unica. E tanto da far dire a Signorini in Parlamento (pur senza alcun effetto su chi ascoltava) che il Pop non era stato ancora chiuso a causa di una "negoziazione" in corso e da chiudersi entro giugno.

La "negoziazione" consterebbe, almeno per la maggior parte, proprio nell'attesa della

comunicazione di numeri precisi da parte di Psa, che avrebbe preconizzato ad Adsp la trattativa con The Alliance e quindi un forte incremento di traffico e lavoro. Il punto è quantificare esattamente l'effetto sull'occupazione diretta e sull'impiego della Culmv dell'accaparramento da parte di Psa di volumi che, secondo diverse fonti, oggi a La Spezia si attestano sui 200mila Teu l'anno: all'appello a fine marzo 'mancavano' (rispetto al piano di risanamento che Adsp ha voluto a base del proprio impegno a favore di Culmv) 7mila chiamate nel 2022 e quasi 35mila nel 2023. Non rimane che capire se basteranno per far tornare i numeri de Piano Organico Porto che Signorini vuole definire.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 9th, 2022 at 3:45 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.