

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

The Alliance rimane (anche) a Spezia e per ora rifiuta la corte di Psa

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 31st, 2022

La concentrazione dei volumi di Hapag Lloyd (e delle alleate Hmm, One e Yang Ming) dal La Spezia Container Terminal al Psa Genova Pra' non s'ha da fare. Almeno per il momento.

Fonti vicine alle parti in cause hanno confermato a SHIPPING ITALY come non abbiano sortito effetto le trattative che da mesi andavano avanti tra il vettore marittimo tedesco (in rappresentanza di The Alliance) e il gruppo terminalistico singaporiano per trasferire da Spezia a Genova tutti i volumi in import-export a bordo delle navi impiegate nel servizio MD2. Questo collegamento dall'Estremo Oriente al Mediterraneo finora scalava (e a questo punto continuerà a scalare) i porti del Pireo, Genova, Spezia, Marsiglia Fos, Barcellona e nuovamente Pireo prima di fare ritorno in Asia. Psa aveva cercato di approfittare del fatto che Hapag avesse talvolta manifestato motivi d'insoddisfazione verso Lscet per convincerla a convogliare su Genova Pra' tutte le toccate e i traffici del servizio MD2 (così come già avviene con la rotazione del MD1 che in Italia scala solo il capoluogo ligure).

Si sarebbe trattato di un travaso di volumi da almeno 200 mila Teu che invece continueranno a essere sbarcati e imbarcati al La Spezia Container Terminal. La scelta di Hapag Lloyd, sempre secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, sarebbe dovuta alla preferenza di mantenere per varie ragioni un doppio gateway in Italia.

I contratti fra le compagnie di navigazione e i terminal portuali quasi sempre sono annuali per cui non è escluso che colpi di scena possano esserci verso la fine dell'anno quando le parti si siederanno al tavolo per parlare dei rispettivi rinnovi per il 2023.

L'evoluzione negativa di questa trattativa per Psa dovrebbe impattare anche sulla redazione della nuova edizione del Piano Organico Porto attesa ormai da un anno. [Come riportato nei mesi scorsi](#), i rapporti fra Palazzo San Giorgio e i terminalisti nel recente passato si erano fatti tesi a proposito dell'istruttoria avviata per il documento poiché le previsioni di traffico e di chiamate per i lavoratori della Culmv (il fornitore di manodopera temporanea dello scalo) cozzavano con le aspettative del presidente Paolo Emilio Signorini e del suo staff, tanto da indurre l'ente, impegnatosi nei mesi precedenti in un complesso percorso di sostegno e risanamento della Compagnia unica, a invitare i terminal operator a una revisione. Il ritardo nella redazione del Piano Organico Porto era legata anche all'attesa finalizzazione di questo possibile trasferimento di

volumi da Spezia a Genova da parte di The Alliance con conseguente possibile incremento di traffico e lavoro (che invece, almeno nel breve termine, non avverrà).

Sempre a proposito di Hapag Lloyd rimarrà anche da capire se effettivamente andrà in porto o meno [la trattativa per rilevare il 49% del gruppo Spinelli](#), ovvero la quota messa in vendita da parte del fondo Icon Infrastructure che dopo 7 anni ritiene sia giunto il momento di monetizzare la sua partecipazione nell'azienda guidata da Aldo e dal figlio Roberto Spinelli. Ad oggi il Genoa Port Terminal operato dal gruppo a Genova può accogliere navi fino a 7.000 Teu ma in prospettiva futura, quando alcuni tombamenti saranno effettuati e la diga sarà ricostruita più al largo (non prima del 2026), le banchine potrebbero garantire un accosto per navi di dimensioni e portata maggiori.

A proposito di Psa, infine, nel corso del prossimo autunno dovrebbe invece prendere forma l'acquisizione dell'impresa ferroviario FuoriMuro di cui [SHIPPING ITALY](#) aveva rivelato le [negoziazioni lo scorso anno](#).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, August 31st, 2022 at 5:00 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.