

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

AI La Spezia Container Terminal -26% di container nei primi tre mesi del 2023 e le preoccupazioni salgono

Nicola Capuzzo · Sunday, May 28th, 2023

Le parole di preoccupazione sul calo dei volumi pronunciate da Cecilia Eckelmann Battistello, presidente di Contship Italia, e la risposta del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, diventano ancor più chiare e comprensibili ora che il gruppo tedesco Eurokai (controllante al 60% del La Spezia Container Terminal) ha rilasciato i numeri del primo trimestre 2023.

A livello italiano i tre terminal parte del gruppo Contship Italia hanno movimentato dal 1 gennaio al 31 marzo 358.402 Teu, ovvero il 16,5% in meno dello stesso periodo del 2022 (quando i Teu imbarcati e sbarcati erano stati 429.013). Un calo ascrivibile in realtà per intero al La Spezia Container Terminal che da solo ha fatto registrare un -26,2% con 224.113 Teu rispetto ai 304.934 del primo trimestre 2022, mentre il Salerno Terminal Container (controllato dal Gruppo Gallozzi) è cresciuto dal 13,5% (85.206 Teu movimentati nei primi tre mesi dell'anno) e il Terminal Container Ravenna (controllato da Sapir) è rimasto pressoché stabile (-1,9%) a 48.083 Teu.

Una flessione dei volumi, quella patita dal La Spezia Container Terminal, che potrebbe spiegare l'avvicendamento al vertice voluto da Contship Italia ([che ha affidato a Mathieu Gasselin il ruolo di amministratore delegato](#)) ma soprattutto potrebbe ulteriormente ritardare l'avvio dei lavori previsti per ampliare il terminal container spezzino dal momento che la flessione del primo trimestre del 2023 (-26,2%) si somma a quella del 2022 (-9,2%). A titolo comparativo il terminal Psa Genova Pra', principale competitor di Lsct, nei primi tre mesi dell'anno in corso ha fatto registrare un -7,7% in termini di Teu.

Un trend che ovviamente preoccupa anche il presidente della port authority spezzina, Mario Sommariva, che ancora la scorsa estate aveva firmato e promosso [un accordo sostitutivo con La Spezia Container Terminal relativo ai lavori di ampliamento del terminal e prolungamento della concessione concordato già dal 2013 e ad oggi rimasti \(per varie ragioni\) lettera morta](#). L'accordo sostitutivo del 2022 interviene a modificare un altro accordo siglato nel 2016 e prevede una rimodulazione della sequenza temporale degli investimenti previsti, anticipando l'intervento di ampliamento del terminal Ravano (prima fase entro fine 2024 e completamento nel 2025) rispetto all'ampliamento del molo Garibaldi est.

L'impegno principale riguarda l'ampliamento del Ravano per un importo pari a circa 220 milioni

di euro (110 per opere civili e 110 per l'equipment) ma visto l'attuale trend calante dei volumi il messaggio lanciato attraverso SHIPPING ITALY da Cecilia Eckelmann Battistello non è stato casuale. Tanto che immediata è arrivata la presa di posizione del presidente della port authority Sommariva: "Tali impegni possono essere supportati soltanto se i volumi di traffico manterranno le dinamiche attese. Per questo potrebbe essere utile anche una riflessione sulla compagine societaria del terminalista, per disegnare un nuovo patto con le linee marittime, sul modello già in essere a Tanger Med".

Tradotto in parole semplice il messaggio è: serve una partnership forte con una compagnia di navigazione che garantisca i volumi necessari. Ma dentro al La Spezia Container Terminal un global carrier già c'è e si chiama Mediterranean Shipping Company (Msc), socio al 40%, nonché cliente principale del terminal che per qualche ragione (in primis per questioni commerciali) da qualche tempo non aiuta il terminal di Spezia ad aumentare i volumi di container imbarcati e sbarcati. Proprio Msc in Alto Tirreno ha terminal propri a Genova (terminal Bettolo) e a Livorno (Lorenzini e Terminal Darsena Toscana) per cui Spezia è considerata una scelta quasi obbligata (così come lo è il Psa Genova Pra') solo per le grandi navi da più di 14.000 Teu. Tutto il resto il vettore marittimo lo porta altrove, contribuendo così a complicare la situazione del socio Contship che vede calare i propri volumi in Liguria e di conseguenza rimanda il più possibile l'avvio delle nuove opere di ampliamento (e i relativi impegni di spesa) attese da oltre dieci anni.

Una situazione non molto diversa rispetto a quella che si ebbe al Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro dove alla fine Contship preferì uscire cedendo il proprio 50% a Msc ma a Spezia gli equilibri sono diversi: il gruppo terminalistico tedesco è azionista al 60% e non vuole mollare la presa (forte del fatto che ogni anno il La Spezia Container Terminal macina decine di milioni di euro di utili) e il global carrier ginevrino è socio di minoranza al 40%. Msc però è il primo cliente delle banchine spezzine e quando decide di trasferire altrove i traffici gli effetti si sentono e si vedono. Ecco perchè il presidente Sommariva si è spinto a chiedere "una riflessione sulla compagine societaria del terminalista, per disegnare un nuovo patto con le linee marittime". Un indirizzo tanto chiaro quanto, però, complicato da realizzare nel porto di Spezia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Battistello (Contship Italia): "Servono più volumi di container per investimenti sempre più grandi nei terminal"

Allarme di Sommariva sul porto di Spezia: "Assetti da rivedere per Lsct e manovre ferroviarie"

This entry was posted on Sunday, May 28th, 2023 at 5:47 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.

