Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sommariva: ultimatum a La Spezia Container Terminal e auspicio di aprire il capitale alle Ferrovie

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 6th, 2023

In porto a Spezia continuano a tenere banco le sorti future (economiche e occupazionali) del La Spezia Container Terminal. Negli ultimi giorni alcune rappresentanze sindacali hanno lanciato un nuovo allarme sul fatto che da Contship e Msc siano arrivate al presidente della port authority Mario Sommariva rassicurazioni ma il gruppo ginevrino al tempo stesso non ha fatto mistero di voler concentrare i propri sforzi futuri soprattutto su Genova e quindi su Terminal Bettolo dove ha promesso di investire circa 280 milioni di euro. Affermazioni che fanno il paio con volumi in calo del 26% al La Spezia Container Terminal nel primo trimestre del 2023 e con le affermazioni di Cecilia Eckelmann Battistello che, proprio mentre devono partire i lavori per l'ampliamento della banchina, ha sottolineato poche settimane fa come servano maggiori traffici per sostenere questi importanti esborsi. Dichiarazioni che a stretto giro avevano innescato un'uscita pubblica di Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, per suggerire un nuovo assetto azionario per il La Spezia Container Terminal (magari con l'ingresso di un altro vettore oltre a Msc nel capitale).

Lo stesso Sommariva in questa intervista a SHIPPING ITALY cerca ora di mettere chiarezza su questa delicata materia che tiene ovviamente in apprensione l'intera community spezzina dello shipping.

Presidente partiamo dalle ultime novità emerse: il fatto che Msc voglia puntare soprattutto su Genova ritiene sia un campanello d'allarme preoccupante per Spezia? Il vettore sa che al terminal servono i suoi volumi per fare certi investimenti…

"La realtà è complessa perchè intanto Msc ha confermato il proprio pieno interesse su La Spezia per due motivi. Il primo è la capacità ferroviaria dello scalo che è già oggi molto importante e anche per le previsioni di incremento futuro di questa capacità per il piano dell'Autorità portuale che viaggiano sue due direttrici. Quella dei lavori di adeguamento (allungamento) dei binari alla stazione di La Spezia Marittima e l'altro l'introduzione di un servizio di shuttle funzionale allo sviluppo ferroviario di Santo Stefano Magra con l'obiettivo di incrementare di 2mila treni/anno la capacità ferroviaria dello scalo. Questi sono elementi di grande interesse per gli armatori, compreso Msc.

L'altro motivo di interesse è la posizione geografica di La Spezia che ha un retroterra

estremamente importante che agli armatori interessa.

La nuova diga sarà ovviamente funzionale a un incremento del traffico su Genova ma questo non vorrà dire che questi elementi di competitivtà che La Spezia mantiene non siano visti in maniera positiva da parte degli armatori, compreso, anzi direi per primo, Msc."

I numeri oggi però dicono che gli armatori, probabilmente Msc in primis, stanno spostando volumi di container via da Spezia. Perchè?

"Ma infatti ritengo che queste iniziative che noi adotteremo, in particolare quella sul nuovo shuttle ferroviario già nelle prossime settimane, favoriranno un'attrattività di La Spezia. Poi ci sono ovvamente anche da fare altre azioni che vedremo e verificheremo con il terminalista dal punto di vista dell'efficienza, delle tariffe e di altri aspetti. La situazione è secondo me aperta a delle prospettive assolutamente positive, proprio perchè Spezia ha dei fondamentali che vanno sviluppati (accessibilità marittima, organizzazione del terminal che è sempre stato elemento di efficacia e attrattività). Ci sono poi degli investimenti che sono indiscutibili."

Sono sicuramente indiscutibili però è altrettanto vero che dovevano partire già da diverso tempo. Ha particolari garanzie in tal senso?

"Io assicuro che gli impegni che sono stati presi sono tali che dovranno essere adempiuti. Altrimenti ci saranno altre contro-reazioni da parte dell'Autorità di sistema portuale. Non siamo di fronte a degli impegni scritti sulla sabbia ma consacrati da un accordo sostitutivo, quindi da una concessione demaniale. Uso la parola consacrati volutamente e devono essere rispettati.

Se non fossero rispettati, cosa che non penso, vi saranno delle azioni risolute da parte dell'Autorità di sistema portuale. Per me i patti sono chiari e quindi l'amicizia è lunga.

Sabato prossimo inizia la bonifica bellica della Marina del Canaletto per cui, una volta conclusa, La Spezia Container Terminal potrà fare la gara (per avviare i lavori di ampliamento, *ndr*). E farà la gara! Una volta fatta poi si procederà con l'affidamento dei lavori. Vedo in giro troppe cassandre…"

Esiste una data o una scadenza che si può considerare come ultimatum per la partenza dei lavori?

"Noi abbiamo un cronoprogramma concordato per cui io penso che quest'estate loro debbano fare la gara quindi questi sono i tempi. E' un lavoro complicato ma definito, progettato e finanziato quindi si va avanti a realizzarlo secondo gli impegni che ci siamo dati. E' una cosa molto seria."

Lei non teme il braccio di ferro in atto da anni fra gli azionisti di La Spezia Container Terminal (Contship al 60% e Msc al 40%) dove il vettore chiede condizioni differenti e il terminalista segue la propria rotta?

"Io ho fatto un giro di orizzonte parlando con tutte le persone coinvolte in questa vicenda e devo dire che, al di là delle sintonie più o meno grandi fra i due soggetti, c'è una comune volontà di sviluppare La Spezia."

Forse però Msc vorrebbe sviluppare l'attività del La Spezia Container Terminal da azionista di maggioranza…?

“Questo non lo so, non è un tema che riguarda me direttamente. E’ un rapporto commerciale fra i soci. Io ho riscontrato, a differenza di quanto è stato riportato, che c’è un interesse di Msc per La Spezia, confermo che c’è un interesse e una volontà da parte degli azionisti di maggioranza attuale (il Gruppo Contship) per La Spezia e per gli investimenti; aspetto tutti quanti alla realizzaizone di questi impegni. Da questo punto di vista sono molto fiducioso nel futuro.”

Presidente è stato lei stesso però ad auspicare un cambio negli assetti azionari di Lsct, magari con l’ingresso di un altro vettore marittimo. Per quale motivo?

“Questo lo continuo ad auspicare. Penso a un vettore marittimo ma anche a operatori ferroviari per la verità. Lo auspico perchè questo amplierebbe l’orizzonte di questo porto. Significherebbe fare entrare un po’ di aria fresca. Lo auspico, anche se non sono io il proprietario del terminal, ma sono il padrone di casa. Il padrone di casa però non può decidere gli inquilini.”

Quando parla di un operatore ferroviario si riferisce a Mercitalia?

“Per esempio, sì. Un player grosso. Lo auspico per le caratteristiche di La Spezia dove la ferrovia ha un peso determinante. Potrebbe essere un terreno di sperimentazione di un azionariato diverso”.

Non crede che Contship Italia e Msc obietterebbero che loro hanno già le loro imprese ferroviarie in casa (rispettivamente Oceanogate e Medway)?

“Sì però io penso molto alle infrastrutture. Il socio magari potrebbe essere più Rfi che non Mercitalia. Questa però è una mia suggestione.”

Infine, a proposito di autotrasporto, dopo le proteste dei giorni scorsi, come intende muoversi?

“Sono rimasto abbastanza sorpreso dai modi e dai toni che sono stati utilizzati. I lavori della Salt sul raccordo autostradale fra la città e Santo Stefano sono estremamente pesanti e indubbiamente portano dei disagi grandissimi agli autotrasportatori. C’è un tavolo che è in peidi, che avevamo riunito non più tardi di metà maggio mi pare, un tavolo convocato fra noi in base agli accordi preesistenti per discutere di un accordo di programma che prevada anche eventuali risarcimenti per le attese al terminal container.”

E a proposito dell’accusa rivolta a Msc che avrebbe trasformato il Lsct in un parcheggio di container vuoti?

“Non è vero! Il tema dei vuoti esiste, lo abbiamo sollevato anche noi con grande forza però non è vero che il porto di Spezia è il parcheggio dei vuoti di Msc. Se diamo messaggi di questo tipo davvero sono fuorvianti. Nei prossimi giorni riconvocheremo quel tavolo e andremo avanti come avevamo già deciso di andare perchè normalmente le cose che diciamo cerchiamo di farle e andiamo avanti tenendo fede agli impegni presi.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

> Entro tre anni La Spezia Container Terminal potrà accogliere le navi da 400 metri di lunghezza

> Allarme di Sommariva sul porto di Spezia: “Assetti da rivedere per Lsct e manovre ferroviarie”

This entry was posted on Tuesday, June 6th, 2023 at 11:49 pm and is filed under Porti
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.