

IVG

Risposta alla lettera “Totale fallimento della piattaforma Maersk”

Lettera

30 Settembre 2020 - 17:00



Con il presente contributo intendo presentare alcune considerazioni di massima in merito alla discutibile portata critica e informativa dell'articolo apparso sulla vostra testata.

In primo luogo, il servizio citato non si chiama “Atlantic West” bensì “L75 Balearic Ligurian Link. Atlantic West è il nome della nave che operava sulla precedente rotta, prima dell'introduzione di Vado Ligure.

Inoltre, la funzione di questo servizio, svolto da Maersk e Hamburg Sud, è raccogliere e gestire cargo da/per la costa est dell'america latina e da/per il Far East, siccome il servizio Bossanova (Maersk/Hamburg Sud/Cma-Cgm, Mediterraneo-Costa est del Sud america con scali in Italia soltanto a Genova) non opera più sugli scali italiani e su quelli di Barcellona e Valencia, mentre il servizio AE20 (Maersk/MSC/Hamburg Sud con scali a La Spezia e Genova, Mediterraneo-Far East) risulta al momento sospeso causa Covid-19.

Inoltre, l'intervento assume una connotazione poco trasparente e critica in quanto omette di citare tutti i servizi cargo attualmente disponibili a Vado, qui di seguito elencati:

- Servizio diretto ME2: servizio tra Mediterraneo e Middle East (Maersk/Hamburg Sud) operato con navi tra 4600 teu e 11500 teu. Il servizio scala le banchine di Vado Gateway.*
- Feeder intramediterraneo (con Tangeri e Algeciras) a supporto dei traffici da/per l'America centrale e la costa ovest dell'America meridionale (Maersk/Hamburg Sud) operato con navi da 1000/1100teu. Il servizio scala il Reefer Terminal.*

- Servizio tra Mediterraneo e West Africa (Africa Express Line/CSA), ritornato a Vado nei mesi scorsi. Scala il Reefer Terminal.
- Servizio feeder a supporto dei traffici con la costa est dell'america latina e con il far east (Maersk/Hamburg Sud). Il servizio scala le banchine di Vado Gateway.
- Servizio diretto Mediterraneo-America centrale (Cosiarma), operativo sul Reefer Terminal.
- Servizio diretto "East Med Morocco" tra Mediterraneo orientale e Mediterraneo occidentale (Hamburg Sud/Arkas/Maersk). Il servizio, operato con navi tra 1850 e 2500 teu, è stato spostato al Reefer Terminal come unica toccata italiana.
- Navi spot per la movimentazione di frutta in pallet e container reefer che scalano il Reefer Terminal.

Segnalo altresì il servizio feeder di Cosco che partirà da Vado Ligure in data 19/10/2020.

Elencati i servizi disponibili da Vado Ligure, mi preme precisare che se su un determinato porto sono presenti sia servizi diretti sia servizi feeder come nel caso di Vado Ligure, ma anche di Genova, Livorno, La Spezia, Napoli eccetera (assumo che la funzione del feeder, in un'ottica di sistema hub & spoke, sia ben conosciuta all'autore dell'articolo), non necessariamente si traduce in una considerazione marginale che l'armatore attribuisce a quel determinato porto essendo il sistema "hub & spoke" un concetto che va oltre, mirato invece a contenere i costi ma a servire più mercati possibile. Inoltre, va tenuta presente la difficile congiuntura economica attuale e di come essa chiaramente si ripercuota sui trasporti (basti vedere come il servizio col Canada di Maersk e Hamburg Sud che scalava Vado Gateway sia stato sospeso e sostituito da uno slot agreement su un altro servizio di altro operatore da Genova, oppure come anche il Carmed tra Mediterraneo e America centro-meridionale (Maersk e Hamburg Sud), che scalava il terminal Reefer con navi da 2500 teu sia stato sostituito dal feeder.

Le motivazioni da addurre all'introduzione di servizi feeder non vanno dunque ricercate (solo) banalmente nel concetto di marginalità di un porto, quanto piuttosto anche nella congiuntura di mercato del momento e dei livelli di domanda. I due terminal di Vado Ligure ad oggi non movimentano ancora 250.000 e 900.000 teu, ma si può ragionevolmente ritenere che la crescita avverrà in maniera graduale, anche perchè non è così facile e immediato portare un servizio cargo in un porto.

Edoardo Rosa