

Porti, addio a Taranto l'ultima linea container si trasferisce a Salerno

I francesi di Cma Cgm abbandonano lo scalo pugliese e scelgono quello campano Gallozzi: per la compagnia di Marsiglia siamo l'hub di riferimento del Mezzogiorno

L'ECONOMIA DEL MARE

Antonino Pane

La compagnia francese Cma Cgm abbandona il porto di Taranto e rafforza il suo legame con Salerno. Ormai è ufficiale: il porto pugliese perde anche l'ultimo vettore che preferisce trasferire alla Stc di Salerno le sue attività. Questa ultima decisione, in pratica azzerà i traffici al Molo Polisetoriale di Taranto in concessione al San Cataldo Container Terminal. La decisione è contenuta nell'ultimo rapporto settimanale di DynaLiners. In pratica è diventata ufficiale una decisione che già era nell'aria da alcune settimane: la compagnia di navigazione francese Cma Cgm, l'ultima che finora scalava il porto pugliese (seppure con un servizio feeder e con pochi movimenti per ogni approdo), ha annunciato che trasferirà da Taranto a Salerno (Salerno Container Terminal) la toccata in Sud Italia del suo servizio di linea ribattezzato Bora Med Service (Bms). Cresce ancora, dunque, il polo salernitano presieduto da Agostino Gallozzi. E le prospettive sono ancora più rosee perché la compagnia di navigazione marsigliese ha anche fatto sapere che aggiungerà anche una settima nave impiegata nella rotazione di questa linea intra-Med che effettua toccate nei seguenti porti: Izmit, Aliaga, Istanbul (Ambarli), Izmit (Gebze), Gemlik, Malta, Ancona, Ravenna, Rijeka, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka, Bar, Salerno, Malta, Limassol, Alexandria, Beirut, Lattakia, Tartous, Beirut e nuovamente Izmir. Importantissimo, dunque, questo nuovo arrivo per il porto di Salerno. Bisogna anche dire che in realtà il servizio non è mai riuscito veramente a decollare a Taranto non riuscendo a servire tramite quel porto i mercati del Centro Sud Italia.

LA SCELTA

«Salerno invece è stato giudicato dalla linea porto - ha detto Gallozzi - ideale per servire gli scambi internazionali della Campania e del centro sud Italia tanto che sempre più per Cma Cgm Salerno sta diventando il vero e proprio hub del Mezzogiorno. L'arrivo del nuovo servizio porta a cinque le partenze a settimana della linea con un servizio diretto per gli Usa, uno per UK e Nord Europa e ben tre intra-mediterranei, con la possibilità di interconnettere tutti i servizi tra di loro ed offrire al mercato una copertura a rete per qualsiasi area del mondo. Il solo servizio che sostituisce Taranto dovrebbe nelle nostre stime movimentare a Salerno circa 500 contenitori a toccata e quindi circa 20/25.000 all'anno pari a 30/40.000 teus». Secondo quanto riportato da Shipping Italy «per Taranto questa decisione significa l'uscita totale di scena dal network internazionale del trasporto via mare di container. Per il San Cataldo Container Terminal (controllata da Yilport), che da anni non riesce a rispettare il piano industriale e il piano d'investimenti posto alla base della concessione, questa ulteriore perdita di traffico rischia di rappresentare un colpo fatale».

IL TERMINAL

La storia del terminal contenitori di Taranto dice che negli ultimi anni diverse compagnie di navigazione (fra cui Maersk, Hapag Lloyd, Ignazio Messina & C., Medkon Line, Erk e altre) hanno effettuato toccate spot al Molo Polisetoriale (spesso a causa di congestioni in banchina in altri porti) ma nessuna ha scelto alla fine di puntare su Taranto inserendo come scalo da servire regolarmente. Intanto domani si gioca un'altra importante partita che riguarda il futuro del porto di Taranto. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e il presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto saranno a Gioia Tauro per un sopralluogo all'area portuale e retroportuale. La visita è stata programmata per approfondire le potenzialità logistiche. Sul tavolo c'è un'ipotesi di trasferire a Gioia Tauro, il rigassificatore necessario per la bonifica dell'ex Ilva. Si prepara, insomma, una soluzione alternativa nel caso in cui il Comune di Taranto dovesse rifiutare l'installazione della nave rigassificatrice.