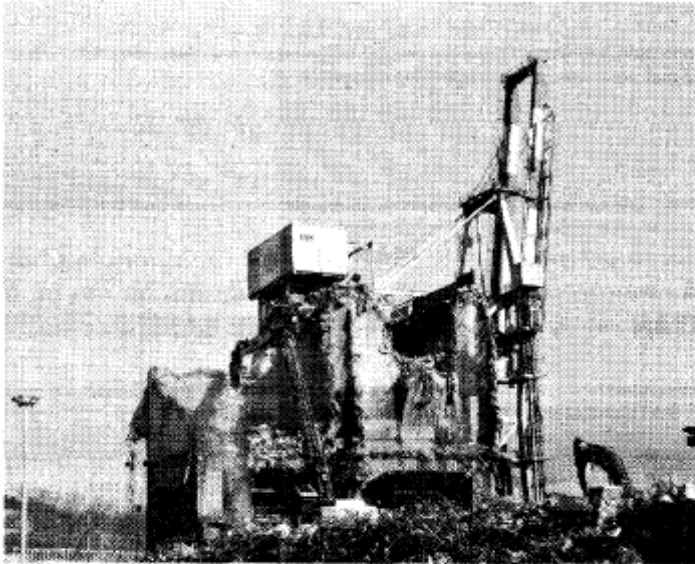


Sparisce il silos sulla Paita

Quasi completata la demolizione - Sull'area si era parlato anche di una nuova stazione crociere



LA SPEZIA - E' visibile ormai ad occhio nudo a tutti i cittadini lo stato di avanzamento dei lavori di demolizione dei silos dell'Ex Italiana Coke su Calata Paita. Un progetto che si inquadra tra le opere di trasformazione del "waterfront" della Spezia e si inserisce tra quelli (segue in ultima pagina)

Sparisce il silos

realizzati direttamente dall'Autorità Portuale. Un tempo si parlava di realizzare in loco la stazione crociere: per adesso ci si tiene sul vago, con varie opzioni.

Ad oggi si stima sia stato demolito circa il 90% della struttura. Entro la prossima settimana non esisterà più traccia dei silos e verranno iniziate le operazioni di smontaggio parziale dell'enorme gru su rotaia. Le altre porzioni verranno successivamente tagliate e trasportate altrove. Il presidente Forcieri: "Andiamo avanti speditamente. Entro l'estate calata Paita sarà liberata e diverrà visibile lo spazio che verrà occupato dalle opere del nuovo waterfront".

Iniziati i primi di dicembre, i lavori si sono concentrati in una prima fase sullo smontaggio di parti impiantistiche e di attrezzature meccaniche interne ai fabbricati, e successivamente sull'asportazione delle pavimentazioni del piazzale. A gennaio è poi intervenuta l'impresa specializzata in demolizioni civili che ha potuto iniziare la vera e propria distruzione delle strutture in muratura ed in calcestruzzo armato. Particolare cura è stata posta, nel corso delle operazioni, per far sì che la polvere sollevata ed

i rumori prodotti a seguito degli interventi, fossero mitigati il più possibile per limitare i disagi. In particolare è stato predisposto un sistema di idranti, alimentati con pompa da 350 litri/minuto, in grado di spruzzare acqua sino a 25 metri da terra, con conseguente abbattimento delle polveri che si generano durante le fasi di sgretolamento delle strutture.

Pochi i problemi tecnici intercorsi durante le operazioni e immediatamente risolti dai tecnici dell'Autorità Portuale, coordinati dall'ingegner Davide Vetrata, direttore dei lavori. La settimana scorsa si è verificato un imprevisto innalzamento di polveri causato da un problema elettrico che aveva provocato una temporanea interruzione dell'attività di nebulizzazione dell'acqua.

A ciò si sono aggiunte avverse condizioni meteo, con vento forte da mare. Le attività sono state immediatamente sospese, in attesa che i problemi elettrici fossero risolti e il meteo tornasse favorevole. Inoltre l'impresa, accogliendo le richieste della direzione lavori, ha utilizzato un sistema di nuova generazione costituito da un "cannone" nebulizzatore DF 7500 Ecologic, quello comunemente utilizzato per la produzione e lo spargimento di neve artificiale, con capacità di gittata superiore ai 30 metri.

Una volta ultimata la demolizione dei silos, si procederà alla rimozione dei detriti e agli scavi necessari all'individuazione delle strutture di fondazione. Verranno poi sistemati i piazzali, realizzate nuove reti di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e rifatto l'asfalto.



L'INTERVISTA

PROFUMO: «COSÌ UNICREDIT RILANCERÀ IL PORTO DI GENOVA»

FRANCESCO FERRARI e LUIGI LEONE

GENOVA. Unicredit è pronta a fare la sua parte per il rilancio della logistica e della portualità in Italia. Concentrandosi sulle «due porte naturali del nostro Paese: Genova e Trieste». Alessandro Profumo, amministratore delegato del primo gruppo bancario italiano, lo dice in un lungo dialogo con il *Secolo XIX*. Rispondendo indirettamente a chi vede nel «progetto Unicredit» un pericolo per la gestione pubblica dei porti: «Quello che abbiamo in mente non è un progetto a favore o contro qualcuno. È un grande piano per Genova, per Trieste e per il Paese. Le infrastrutture sono una grande opportunità di crescita, ma per realizzarle servono forti investimenti». Che lo Stato, da solo, non è in grado di affrontare. Profumo lancia la sua sfida: «Sono necessarie partnership fra pubblico e privato. Noi vogliamo fare la nostra parte».



Alessandro Profumo

SEGUE >> 5

Dottor Profumo, al Forex di Napoli lei e altri esponenti del mondo bancario avete lanciato l'allarme infrastrutture. Pochi giorni prima, a Trieste, Unicredit aveva presentato il progetto per la piattaforma logistica dell'Alto Adriatico. Perché questo improvviso interesse per le grandi opere?

«Intanto non parlerei di allarme, ma di opportunità. Bisogna individuare dei motori per la crescita e noi vediamo nelle infrastrutture una grande occasione. Primo: la loro realizzazione è un volano importante, perché mette in movimento un circuito economico-finanziario che ha ricadute dirette sulle aziende e sull'occupazione. Secondo: le grandi opere infrastrutturali sono una delle componenti principali della capacità di un Paese di svilupparsi dopo la loro costruzione. E c'è di più».

Ossia?

«Se, per esempio, Trieste diventa la porta della Mitteleuropa per le merci in arrivo

dal Far East e grazie a questa porta nasce una piattaforma logistica completa, dove la merce viene anche lavorata e trasformata, perché abbandonare questo business e lasciare che vada a Rotterdam o ad Amburgo? Ecco perché parlo di opportunità: c'è tutta una filiera che si mette in modo».

Il problema sono i soldi: servono 40-50 miliardi, si è detto sempre al Forex, per superare il gap con il resto d'Europa. Chi ce li mette?

«È chiaro che le infrastrutture hanno bisogno di forti finanziamenti. Credo sia altrettanto evidente a tutti che a essere determinanti sono le partnership fra pubblico e privato».

L'accoglienza della vostra iniziativa su Trieste, però, non è stata così calorosa. Le Autorità portuali, anzi, sospettano che Unicredit voglia "commissariare" i porti. È un timore fondato?

«Le nostre proposte nascono per fare le cose, non a favore o contro qualcuno. Detto questo, noi preferiamo parlare di sistemi integrati. Nel caso di Genova, per citare un altro snodo cruciale, è necessario creare un sistema fra porto e aree retroportuali. In questo senso, allora, avvertiamo la neces-

sità di avere una cabina di regia forte, che dia regole e tempi chiari per tutti gli attori, garantendo anche la necessaria trasparenza».

A proposito di Genova: dopo Trieste, vi state muovendo sul capoluogo ligure: con quali obiettivi?

«Crediamo che in Italia ci siano due mondi naturali destinati a costituire la porta di ingresso verso aree geografiche di grande attenzione per la logistica e che tutto ciò venga vissuto come un'opportunità. Questa è la svolta. È importante, però, non

cadere nella tentazione di immaginare che chi assume delle iniziative lo faccia rappresentando i singoli clienti. Ma se oggi guardo le piccole e medie imprese, verifico che il nostro tasso di risposte positive è più alto rispetto a un anno fa, malgrado 42% di questi clienti abbia un ritorno sul proprio capitale inferiore al 2%, mentre il 25% è addirittura in perdita. Nonostante ciò, li abbiamo sostenuti. Parlo di Unicredit, ovviamente».

Due anni fa vi fu un contatto fra Unicredit e il gruppo spagnolo Abertis per rilanciare la logistica del nord-ovest, facendo leva su porto e aeroporto di Genova. Ma

Mas, in una intervista al Secolo XIX, pochi mesi dopo dichiarò: "Ci arrendiamo, in Italia c'è troppa burocrazia".

«Questo mi pare innegabile».

Vuol dire che la logica emergenziale da cui sono scaturiti progetti come Protezione civile Spa hanno un senso, nonostante lo scandalo di questi giorni?

«Per mia fortuna faccio il banchiere e non il politico, quindi la soluzione del problema non mi compete. In generale posso dire che ritengo la trasparenza un elemento doveroso, dappertutto. Quindi, è opportuno identificare delle modalità che portino a processi decisionali che siano, appunto, trasparenti, completi e quanto più rapidi possibili. Ma questo vale sia per le aziende sia per lo Stato. Ripeto, però, che la competenza di trovare quelle modalità ap-

partiene ad altri».

Appartiene alla politica, che il governatore Mario Draghi ha bacchettato nei giorni scorsi parlando di "ripresa molto lenta" in Italia. Condivide questa preoccupazione?

«Purtroppo non è una preoccupazione, è la realtà che ci viene descritta dalle cifre. La ripresa è lenta, ma non è un male soltanto italiano. È lenta in tutto il mondo e, in particolare, non crea occupazione. Dati i numeri, non è una situazione che sorprende: ora bisogna capire come questa ripresa possa essere consolidata e, soprattutto, come si possa indirizzarla per creare posti di lavoro».

Il governatore sembra sposare, in qualche misura, la tesi degli imprenditori, secondo i quali le banche hanno abbandonato le aziende al loro destino proprio nel momento più difficile della crisi economica.

«È una tesi sulla quale sarebbe bene discutere. Intendiamo: possiamo avere commesso degli errori anche noi nel valutare i singoli clienti. Ma se oggi guardo le piccole e medie imprese, verifico che il nostro tasso di risposte positive è più alto rispetto a un anno fa, malgrado 42% di questi clienti abbia un ritorno sul proprio capitale inferiore al 2%, mentre il 25% è addirittura in perdita. Nonostante ciò, li abbiamo sostenuti. Parlo di Unicredit, ovviamente».

Due anni fa vi fu un contatto fra Unicredit e il gruppo spagnolo Abertis per rilanciare la logistica del nord-ovest, facendo

Una rondine non fa primavera, dotto Profumo. Concesso che voi siate l'amministratore delegato Alemany rondine...

«Per l'amor di Dio, ci può essere stato qualche cliente convinto di uscire dalla crisi e noi, sbagliando, non gli abbiamo creduto. Ma è anche successo il contrario: abbia-

mo aiutato clienti che non ce l'hanno fatta. Nei primi nove mesi dell'anno, le perdite su crediti sono state serie e allora bisognerebbe ricordare qualcos'altro. Ma lasciamo perdere...».

No, non lasci perdere.

«È vero che noi siamo dei creditori e come tali dobbiamo comportarci. Dopodiché, nelle imprese esistono anche gli azionisti. E le aziende in Italia sono notoriamente sottocapitalizzate. Insomma, i nostri imprenditori dovrebbero fare più di una riflessione su come loro stessi accompagnano finanziariamente le aziende che dirigono».

Si iscrive al partito che ritiene l'imprenditoria tricolore afflitta dalla sindrome del "braccino corto"?

«C'è un detto famoso: "convento povero e frati ricchi". Mi pare che si addica molto all'impresaitaliana».

Mentre la vostra prudenza ha evitato che nel nostro Paese si sviluppassero altre bolle speculative, non bastasse-ro quelle internazionali che ci hanno contagiato.

«È stata la prudenza, ma non dimenticherei la vigilanza e la supervisione. Ripeto, però, che gli imprenditori devono tenere conto delle perdite su credito. Altrimenti è come se ci chiedessero di mettere soldi in aziende che poi non pagano. E così il sistema non funziona».

Credito e finanza: negli Stati Uniti il piano Volcker ambisce a rivedere la struttura di business delle banche, ma l'Unione europea contesta apertamente questa iniziativa. Lei cosa ne pensa?

«Dire che si separa l'attività bancaria da quella di propriety trading non è cosa che mi emozioni più di tanto, visto che di propriety trading non ne abbiamo. Dopodiché non mi sembra la soluzione del problema. Sarebbe opportuno che la riforma fosse fatta in modo coordinato fra diverse aree del mondo: diventa un po' singolare che il Financial Stability Board abbia un mandato dal G20 per fare certe cose e che, successivamente, spuntino interventi non coordinati».

Con quale aggettivo,

oggi, descriverebbe lo stato di salute di Unicredit?

«Buono».

Sorprendente. E come mai non otti-

mo?

«Perché sono uno che cerca sempre di migliorare. Ciò detto: abbiamo una copertura geografica molto diversificata, che è un grande punto di forza, e poi abbiamo un team di persone serie, molto preparate, grazie alle quali, nel pieno della crisi, siamo riusciti a mantenere un rapporto solidissimo con la clientela. E non dimentichiamo che abbiamo degli azionisti che hanno messo mano al portafoglio per rafforzare il patrimonio. Queste sono ottime basi sulle quali costruire la riorganizzazione che stiamo preparando. Nonostante le criti-

che, sono orgoglioso del lavoro che abbiamo fatto e del prestigio che la banca ha mantenuto. Unicredit è una banca che in Europa dice la sua: è la prima in Austria, la prima in Polonia, la terza in Germania, siamo la più grande banca estera in Russia. Sarà l'eccezione del cambiamento, del fare cose nuove, ma credo proprio di poterlo

dire: da banchiere riesco ancora a divertirmi».

Farà divertire anche i suoi azionisti tornando al dividendo?

«Queste sono decisioni che prende il consiglio di amministrazione quando si approva il bilancio. E non ditemi che è una risposta diplomatica...».

Lo è, ma tecnicamente è ineccepibile. Ci dica, invece, se per la presidenza della Banca centrale europea preferirebbe Draghi o Weber...

«Con la massima sincerità: sono due persone di altissimo profilo. Posso aggiungere che l'Italia è sottorappresentata nei grandi organismi europei, ma questo è un discorso che riguarda altri ambiti».

A proposito di incarichi: è in scadenza la presidenza dell'Abi, l'associazione italiana delle banche. Corrado Faisola non ha ancora dato la sua disponibilità a un altro mandato, lei per chi propende?

«Aspettiamo le consultazioni. Certamente come Unicredit avremo una nostra posizione, ma è prematuro parlarne prima dell'apertura formale del dibattito».

FRANCESCO FERRARI

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

LUIGI LEONE

leone@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

«I timori di commissariamento? Infondati. Il nostro è un grande piano per il Paese»

IL RUOLO DELLE BANCHE

«Servono forti investimenti. Ed è determinante l'alleanza fra pubblico e privati»

GENOVA: IL PORTO OLTRE APPENNINO

PER GENOVA Unicredit immagina un sistema di governo unico per moli e piazzali oltre Appennino



IL CREDIT CRUNCH

«Il problema è che le aziende in Italia sono sottocapitalizzate. Questo dovrebbe fare riflettere»

TRIESTE: OBIETTIVO 5 MILIONI DI TEU

IL PORTO di Trieste gestisce oggi un traffico di 300mila container: Unicredit punta ad arrivare a 5 milioni

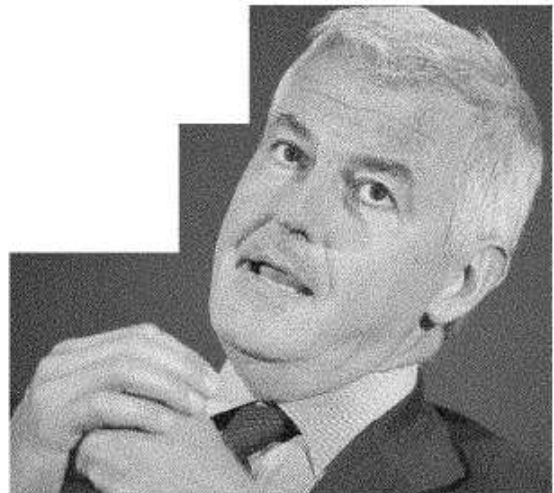


SVILUPPARE LA LOGISTICA

In Italia abbiamo due porte naturali capaci di accogliere i traffici dal Far East.

Quelle porte sono Genova e Trieste

ALESSANDRO PROFUMO
amministratore delegato Unicredit



GENOVA E IL MODELLO-TRIESTE PORTI, MENO **AUTHORITY** E PIÙ LIBERTÀ D'IMPRESA

FRANCO MONTEVERDE

Nella settimana scorsa due avvenimenti hanno segnato la decadenza politica della città di Genova nel settore che le è storicamente più connotato, quello marittimo-portuale. Mentre a Palazzo Tursi, sotto l'egida dell'Anci, si è svolto un dibattito a cui hanno partecipato le massime autorità del settore, dal presidente della commissione Trasporti del Senato Luigi Grillo, al presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo, ai sindaci di Genova, Livorno, Civitavecchia e La Spezia, al presidente dell'Assoporti Francesco Nerli, per portare a termine una riforma della legge sulle autorità portuali che si trascina da anni senza venire a capo, a Trieste si è svolto un convegno dal titolo significativo "Lo spazio mediterraneo della mobilità" cui hanno partecipato non solo il ministro Franco Frattini, ma anche Alessandro Profumo, Fabrizio Palenzona, Francesco Guarguaglini, Giuseppe Bonomi, Beniamino Gavio, Giovanni Perissinotto, Emanuele Grimaldi e altri imprenditori. Mentre a Trieste si sono poste la base per un intervento di natura finanziaria, progettuale e gestionale del capitale privato nel sistema portuale di quella città, a Genova non si è riusciti a sciogliere la questione dell'enorme numero delle autorità portuali e a prendere atto della crisi dei porti hub, dedicati alla movimentazione dei solo container a causa della concorrenza dei porti africani. Mentre a Trieste centrale è stato l'impegno di banchieri e armatori, a Genova, un imprenditore di livello internazionale quale Aponte che aveva

deciso di investire nel porto di Genova, deve far fronte a una procedura giudiziaria nei suoi confronti per lui del tutto inaspettata e credo incomprensibile.

Il dibattito a Palazzo Tursi ha avuto degli aspetti patetici: tutti hanno lamentato la decisa opposizione del ministro Giulio Tremonti a investire nei porti, senza prendere minimamente in considerazione le ragioni di questo diniego, del tutto comprensibili e che consistono nella decisa volontà, peraltro encomiabile, di non enfiare ulteriormente il debito pubblico, ma anche perché investire in un settore gestito in modo fallimentare sia dalle Autorità, sia dalle categorie imprenditoriali, significa gettare via delle risorse che non produrranno che pochi benefici in un arco di tempo estremamente dilatato. Per di più disperso in decine di rivoli quante sono le Autorità portuali e volto a sostenere anche gli scali hub del mezzogiorno che non hanno alcuna prospettiva, come ha denunciato lo stesso Merlo.

Il senatore Enrico Musso sul *Secolo XIX* ha espresso delle critiche al ministro Tremonti che sono solo in parte condivisibili; se, come lui afferma, Tremonti è persona intelligente, allora sa che solo in teoria la devoluzione del 5% dell'Iva a favore delle Autorità portuali permetterebbe un rilancio degli investimenti nei porti che a sua volta potrebbe trascinare con sé un aumento delle merci e quindi del plafond fiscale nazionale. Tremonti è però convinto che non esistono in Italia Autorità portuali e imprenditori in grado di massimizzare l'uso delle risorse impiegate e quindi sa che l'aumento del gettito fiscale è solo teorico e comunque verificabile solo in tempi lunghissimi.

A Trieste si è scelta un'altra strada e non vedo perché non potrebbe essere imboccata anche a Genova. Di capitali in Italia ne circolano parecchi e l'Unicredito diretto da un genovese, Alessandro Profumo a da un tortonese Fabrizio Palenzona, assieme a molti imprenditori tra i quali Gavio e molti armatori, tra i quali Emanuele Grimaldi, sono interessati a intervenire, ma a condizione che i porti di destinazione, nel caso quello di Trieste, ma la stessa cosa può essere fatta anche per Genova-Savona, ma non per tutti gli altri scali, vengano gestiti come fossero delle imprese, sottraendoli alle regole del diritto amministrativo che sono incompatibili con un uso razionale delle risorse finanziarie e delle infrastrutture portuali esistenti. Il che non significa esautorare le Autorità portuali, ma ridurne i compiti al solo ambito programmatico, ossia alle scelte di indirizzo nell'uso delle risorse e alle scelte urbanistiche, da condividersi con i rispettivi comuni.

Giovanni Giolitti già lo aveva intuito nel 1902, quando istituì, ma solo per Genova, un Consorzio autonomo del porto non soggetto al controllo della Corte dei conti e del Consiglio di Stato; al Cap avrebbe voluto affidare anche l'autonomia fiscale, ma ne fu impedito dalla rivolta delle burocrazie del ministero del Tesoro e dei Lavori pubblici che vedevano minacciato il loro potere gestionale.

Se Genova e Trieste, quali porti di destinazione, davvero diventassero autonomi anche, ma non solo fiscalmente, credo che Tremonti rinunciarebbe alla sua ferma opposizione. Certo le pressioni esercitate da tanti soggetti del centrodestra e del centrosinistra potranno farlo recedere dalla sua posizione, ma solo per concedere qualche cioccolatino ai tantissimi centri di spesa che sono i porti italiani, ma con un costo limitatissimo per i suoi bilanci, che poi sono anche i nostri. Ma con i cioccolatini non si può dare vita a una prospettiva per il sistema portuale italiano.

FRANCO MONTEVERDE è direttore del Centro internazionale di cultura per lo sviluppo dei popoli La Naama.

SVILUPPO, INTERVIENE LA CNA

Autotrasportatori e caso Maersk: «La piattaforma ci farà crescere»

Carbone e Barberis contro Italia Nostra
«È ora di finirla con i rifiuti aprioristici»

SAVONA. «Forse è vero, non si può dire sempre di sì. Ma i no aprioristici ad ogni proposta di sviluppo del territorio sono pericolosi».

Gianni Carbone, segretario provinciale Cna, e Giuseppe Barberis, presidente della Cna di Savona (recentemente eletto membro della presidenza nazionale della Cna Fita), si inseriscono nel dibattito sullo sviluppo del territorio legato a progetti come la piattaforma Maersk o il porto della Margonara e replicano al presidente di Italia Nostra Roberto Cuneo.

«Se sulla Margonara non riteniamo opportuno esprimere pareri - dice Barberis - consideriamo di poter dire la nostra sulla piattaforma multipurpose di Vado Ligure. Si tratta di un progetto che avrà una ricaduta economica fondamentale per il territorio; non possiamo per-

metterci di perdere l'unica occasione di sviluppo sulla quale un'azienda di rilievo come Maersk ha deciso di investire in modo considerevole. Rinunciare a quel progetto significa isolare economicamente il territorio e condannare l'economia portuale e tutto l'indotto ad essa collegata al regresso o comunque a una situazione di immobilismo che sarebbe molto dannoso».

I dati del 2009 parlano di un netto calo nella movimentazione dei container nello scalo vadese ma secondo Cna la mancata realizzazione della piattaforma impedirebbe al territorio di "agganciarsi" alla ripresa economica e fare un progetto di sviluppo economico nel lungo termine.

«È vero, i dati del 2009 dicono che il traffico dei container è calato del 23% per il porto di Vado - interviene



LA CNA AFFRONTA IL CALO DEI TRAFFICI IN PORTO

Per il presidente Barberis (nella foto) la piattaforma di Vado avrà una ricaduta economica fondamentale per il territorio: «Rinunciare significa isolarsi rimanendo immobili»

Carbone - ma è necessario ragionare in un'ottica di investimento futuro. Quando ci sarà la ripresa economica il territorio deve essere pronto ad accogliere le sfide che si presenteranno. Dagli ultimi dati è emerso che Maersk aveva sottostimato l'occupazione legata alla piattaforma di circa duecento unità. Per non parlare dell'indotto, penso ad esempio alla manutenzione della struttura che occuperà molte imprese artigiane locali. Ma è fondamentale la realizzazione di raccordi e infrastrutture che permettano al porto di Savona Vado di essere la "porta" ai traffici portuali del Nord Ovest. Penso al casello di Bossarino per il collegamento dell'area portuale con la rete autostradale, ma è importante anche la realizzazione di opere infrastrutturali come l'Albenga-Predosa».

ELENA ROMANATO

L'INTERVISTA

LA REGIONE SICILIA: «CI SIAMO ANCHE NOI»

SAMUELE CAFASSO

A PALAZZO dei Normanni confermano: «Partecipiamo anche noi». Non solo armatori e forse fondi finanziari. In corsa per conquistare i traghetti Tirrenia c'è anche la Regione Sicilia. Dopo aver rifiutato di rilevare la compagnia regionale Siremar, così come fatto dalla Toscana con Toremar, la Campania con Caremar e la Sardegna con Saremar, la giunta di Raffaele Lombardo cambia rotta e punta alla preda grossa: Tirrenia più Siremar. Una scelta che ha destato stupore nei sindacati, soprattutto per la decisione di correre anche per la compagnia madre.

Assessore Luigi Gentile, allora la Sicilia punta a Tirrenia?

«Presentiamo la manifestazione d'interesse, è vero. Ma non per gestire Tirrenia da soli: vogliamo capire se vi sono delle cordate, degli imprenditori interessati a correre con noi».

Quali condizioni ponete?

«Chi corre con noi deve assicurarci

che non ci saranno esuberi e verranno mantenuti gli attuali livelli occupazionali».

Possibili partner?

«TtLines e Visentini hanno già mostrato interesse per la nostra proposta. E potrebbe partecipare con noi anche la Alilauro».

Perché partecipare?

«Perché pensiamo sia fondamentale far sentire la nostra voce in una società che ha uno dei suoi primi business nei collegamenti con la Sicilia».

Cosa risponde a chi fa notare che se il governo non deve fare l'armatore, tanto meno è compito di una Regione?

«Rispondo che noi non vogliamo controllare la società da soli e che, in una ipotetica cordata, avremmo comunque una quota compresa tra lo 0,5% e il 49%. La maggioranza sarà comunque nelle mani degli armatori».

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FLOTTA DI STATO IN VENDITA

Tirrenia ai privati, corsa aperta

Alla fine di questa settimana le compagnie interessate devono uscire allo scoperto

ROMA. Privatizzazione Tirrenia, primo giro di boa venerdì a mezzogiorno. Sarà allora infatti che verranno allo scoperto le compagnie private interessate a rilevare la flotta pubblica, secondo l'invito di Fintecna alle manifestazioni d'interesse per l'acquisizione della compagnia e della controllata Siremar. Sulla carta è lunga la lista dei nomi che hanno più o meno ufficialmente dichiarato l'intenzione di «vedere le carte» dell'Alitalia dei mari. Il toto-nomi indica armatori come Onorato (Moby), Lauro, Aponte, Grimaldi Napoli, Corsica Ferries, Gnv, insieme a fondi d'investimento e alla Regione Siciliana forse in cordata con altri armatori. A Fintecna si augurano che la partecipazione sia nutrita, il cda della finanziaria si dovrebbe riunire la prossima settimana per esaminare le manifestazioni d'interesse giunte all'advi-

sor Unicredit. I soggetti ammessi dovranno sottoscrivere l'impegno alla riservatezza. A quel punto ci sarà l'accesso per i privati ai dati più sensibili e segreti del piccolo colosso statale. Infine la cessione, entro settembre. «Pensiamo che le manifestazioni d'interesse possano essere tante» dice il presidente degli armatori, Nicola Coccia. «Gli asset valgono poco, il vero valore sono le convenzioni» ha detto Vincenzo Onorato confermando il suo interesse per il gruppo guidato da Franco Pecorini. Una partita complessa, del valore di oltre un miliardo di euro tra flotta e indebitamento; nel 2008 i trasferimenti dallo Stato sono stati circa 220. Nel 2007 le perdite al netto dei contributi pubblici risultavano oltre 200 milioni. Il governo ha già trasferito a titolo gratuito, alle rispettive Regioni, confermando le sovvenzioni fino al 2012, le

altre ex controllate Tirrenia: la Caremar in Campania, Saremar in Sardegna, la Toremar in Toscana. Alla messa sul mercato di Tirrenia guardano in molti. A cominciare dai sindacati preoccupati del mantenimen-

to dei livelli occupazionali, 3.600 posti a gruppo intero, scesi attualmente a 2.800 dopo lo smembramento delle "regionali". «Manteniamo alta l'attenzione, per evitare che eventuali compratori, soprattutto se armatori di cabotaggio, siano in realtà più interessati all'affondamento di Tirrenia, per spartirsi i collegamenti, che non al suo salvataggio» avverte Giuseppe Caronia, segretario generale Uilt. Resta aperto il problema dei collegamenti con le Tremiti, rimasti nel pacchetto messo a gara. La Puglia, così come ha fatto il Lazio per le Pontine, potrebbe farsi avanti.

PAOLA BARBETTI

Stop limitato. Le commesse a medio termine cruciali per i trasporti

Resistono aerei e treni

Raoul de Forcade

»»» Aerei, treni e navi segnano un'evidente controtendenza rispetto alla pesante congiuntura rilevata nel 2009 dal complesso dell'industria metalmeccanica. Merito anche di commesse che si estendono nel tempo e risentono poco della contingenza della crisi.

Finmeccanica, che con Agusta Westland e Alenia gioca un ruolo da protagonista nell'aeronautica, sia civile che militare, proprio ieri ha annunciato, al Defexpo 2010 di New Delhi, una joint venture con Tata per gli elicotteri. «Aeroplani ed elicotteri - spiega dall'India Filippo Bagnato, direttore centrale sviluppo tecnico, industriale e commerciale di Finmeccanica - sono beni d'investimento e, rispetto all'economia, risultano anticiclici. Noi abbiamo programmi che hanno un respiro di 20-40 mesi e pertanto non risentono, nell'immediato, della crisi. Inoltre è in

atto un riposizionamento di Paesi emergenti come l'India, la Cina e il Brasile, che hanno incrementato i budget, anche nel settore aereo, e premiano le aziende capaci di essere presenti sul loro mercato».

Anche per i treni, afferma Roberto Tazzioli, numero uno di Bombardier Italia, che nel 2009 ha prodotto 140 locomotive, 40 in più del 2008, «ci sono cicli lunghi, con commesse di 5-10 anni, sulle quali una crisi che dura 12 mesi non pesa. Inoltre Trenitalia ha lanciato un piano di investimenti da 2 miliardi e anche Rfi ha impegnato ingenti risorse sul segnalamento ferroviario.

LE PROSPETTIVE

Bagnato (Finmeccanica):

«Premiato chi è capace di stare nei paesi emergenti»
Tazzioli (Bombardier): «Aiuta lavorare su cicli lunghi»

Una parte importante dei ricavi, poi, è legata alla manutenzione delle flotte: al revamping e ai servizi post vendita, essenziali per i moderni treni ad alta tecnologia. Solo un settore ha risentito parzialmente della crisi, quello delle locomotive merci. Per il 2010 siamo ottimisti e puntiamo ad aggiudicarci, in joint con Ansaldo Breda, la gara di Trenitalia per 50 treni ad alta velocità».

Sul fronte navalmecanico, dice Ferdinando Garré, alla guida dei cantieri San Giorgio del porto, specializzati in riparazioni e ristrutturazioni navali, «ordini e fatturato sono scesi ma il 2009 si chiude in utile e stiamo facendo nuovi investimenti. Inoltre abbiamo vinto la gara la concessione dei cantieri navali di Marsiglia. Noi, peraltro, operiamo soprattutto su navi da crociera, traghetti, gasiere e chimichiere, non sul settore che è andato più in crisi, cioè le portacontainer».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

I DATI ELAA

Asia-Europa container in ripresa

SECONDO i dati elaborati dall'European Liner Affairs Association, a dicembre 2009 i traffici container dall'Asia all'Europa sono ammontati a 1.105.195 teu, con un incremento rispetto a novembre del 2,5%.

Tra Europa ed Asia 543.286 teu, più 47%. Secondo il centro di studi britannico Mds Transmodal, l'export di container pieni dovrebbe raggiungere quest'anno i 31,8 milioni di teu, con un incremento del 19% rispetto al 2009.

Per l'import la crescita attesa è del 25% a 12,4 milioni di teu.

L'ARMATORE TEDESCO

Hapag Lloyd in sofferenza anche nel 2010

MALGRADO la tendenza al miglioramento del mercato, secondo l'azionista di controllo Tui Hapag-Lloyd chiuderà anche il 2010 in perdita. Per il chief financial officer Horst Baier il risultato operativo del primo trimestre 2010 sarà addirittura peggiore rispetto a quello dell'ultimo trimestre del 2009 nel quale la compagnia ha registrato una perdita operativa di 21 milioni di euro, a fronte di un fatturato sceso del 28% a 1,2 miliardi di euro, con una flessione del 13% dei volumi trasportati.

CANTIERI HANJIN «LA NAVE PIÙ GRANDE? LA COSTRUIREMO NOI»

A SEGUITO del completamento di "Apl Bahrain", la più grande unità mai costruita nei maxi-cantieri della baia di Subic, Hanjin Heavy Industries ha annunciato la costruzione della portacontainer più grande al mondo. Inizia la rincorsa al "big three" coreano

Tra i caricatori europei torna l'ottimismo *E i traffici container con l'Asia ricominciano a crescere*

Incaricatori europei guardano con fiducia al 2010, dopo aver superato, in molti casi, con meno danni del previsto il 2009. E' quanto emerge da un sondaggio effettuato dall'agenzia britannica Eye For Transport, ripresa da "El Vigia", su un campione significativo di caricatori del Vecchio Continente.

Il 96% delle società intervistate, metà delle quali ha un fatturato superiore a 40 milioni di euro, si aspettano di chiudere il 2010 in attivo e che la ripresa per loro avverrà già nel primo semestre dell'anno. Inoltre il 40% ha dichiarato che la crisi nel corso del 2009 ha provocato alle loro aziende meno danni di quanto avevano previsto. Il 33% invece ha dovuto subire danni peggiori di quanto si aspettava, mentre per il 27% dei caricatori intervistati i risultati hanno ricalcato le previsioni iniziali. Uno degli strumenti che hanno funzionato meglio per arginare il crollo dei traffici è stata l'informatizzazione, che ha permesso, a quanto riferiscono le stesse società, di ridurre i costi.

Il peggio della crisi sembra quindi essere alle spalle. Questo emerge non solamente dal sondaggio di Eye For Transport, ma anche da altri segnali, come la previsione del porto di Amburgo che il 2010 registrerà una leggera crescita, mentre la Elaa (i vettori di linea europei) registra che a dicembre 2009 il traffico fra Asia e Europa è aumentato del 47%

eastbound (esportazioni europee) e del 9,5% westbound (importazioni europee).

Secondo l'agenzia Clarkson, i traffici cresceranno di circa il 5% nel 2010 e del 7,5% nel 2011. Questo dovrebbe permettere di riassorbire in parte la sovracapacità di stiva che ha raggiunto il 10% delle portacontainer in circolazione e che ha messo in ginocchio alcune compagnie marittime internazionali. La flotta portacontainer, sempre secondo Clarkson, crescerà, con la costruzione di nuove navi, del 5,2% nel 2010 e del 5,4% nel 2011, complessivamente meno di quanto cresceranno i volumi di carico. E' anche da segnalare che la crisi sta facendo piazza pulita delle operazioni speculative che hanno provocato il gonfiamento degli ordini degli ultimi anni. Il fondo tedesco Lloyd Fonds ha annunciato che gli ordini per due portacontainer da 12.800 teu in preparazione presso i cantieri coreani Hanjin sono stati cancellati. Le navi erano state commissionate da due diverse "one-ship company", cioè compagnie nate appositamente per gestire gli utili prodotti da queste unità, che sono andate in bancarotta.

Se gli speculatori falliscono, chi investe con giudizio risulta invece premiato. Almeno questo è il giudizio di due terzi dei caricatori intervistati, che hanno riconosciuto come gli investimenti in tecnologia informatica hanno ridotto i costi.

Alberto Ghiara

COLLEGAMENTO ESTREMO ORIENTE-AFRICA ORIENTALE



Nuovo servizio Safmarine

La compagnia Safmarine aumenterà a breve la sua rete di traffico tra l'Estremo Oriente e la costa dell'Africa Orientale, con l'introduzione, a marzo, di un nuovo servizio diretto full container Far East-East Africa. Il nuovo servizio, che sarà conosciuto come Mashariki Express, offrirà migliori transit time e rimpiazzerà l'attuale servizio Mombasa Express. Il nuovo servizio sarà lanciato il 2

marzo 2010, con la partenza dal porto di Mombasa della "Safmarine Zambezi" dal porto di Mombasa in Kenya verso Tanjung Pelepas in Indonesia. Il transit time tra Tanjung Pelepas a Mombasa è di 13 giorni. Saranno necessari invece 21 giorni per unire il porto di Dar es Salaam in Tanzania sempre con Tanjung Pelepas. Se unità saranno impiegate in questo nuovo servizio Mashariki Express, che opererà settimanalmente.

MA C'È CHI ASSICURA: «LO YEMEN È DESTINATO AL BOOM ECONOMICO». INDIANI E ARABI ACCETTANO LA SCOMMESSA

Pirati, terroristi, corruzione: viaggio ad Aden la Tortuga tra Suez e Oceano Indiano

Lo Yemen, nel vortice di violenti conflitti, covo di Al Qaeda e luogo di grandi povertà, non è propriamente il luogo dove a uno verrebbe l'idea di investire. Ma l'imprenditore indiano Ravinder Singh raggiunge addirittura accenti lirici nell'esaltare le doti di un Paese che, fino all'attacco terroristico dello scorso Natale, pochi sapevano collocare sulla mappa geografica. «Io sono meravigliato dalla qualità della forza lavoro yemenita - dice Singh che nel 2005 ha aperto un'acciaiera nel porto di Aden - ho lavorato in India per 30 anni e in molti posti, ma non ho mai visto gente in gamba come nello Yemen». Tributo singolare per una terra dove le agenzie dell'Onu stimano che solo il 54% degli adulti sanno leggere e scrivere, e solo il 55% dei bambini vanno a scuola. Forte è la diffusione della droga. Anfetamine, in particolare. Ma Singh, che ogni anno produce nello Yemen 100 mila tonnellate d'acciaio, un sesto del fabbisogno del Paese, descrive i suoi lavoratori come «intelligenti. Menti vergini,

dayvero». L'imprenditore pensa che lo Yemen sia pronto per una grande crescita industriale. Singh, che fornisce il suo acciaio per la Arab Iron and Steel Corporation, società arabo-yemenita, prevede un'espansione da 1,6 miliardi di dollari del suo impianto di Aden, in modo tale da spingere la capacità produttiva a 1,5 milioni di tonnellate all'anno. Con l'obiettivo di assumere altre 400 persone. «Ma Al Qaeda mi spaventa - precisa Singh - L'attrattiva che esercita sui giovani. Gente che invece avrebbe voglia di lavorare, partecipare alla crescita economica di questo Paese». Ma molti investitori sono spaventati dall'assoluta mancanza di governo in molte parti di questo Paese di 23 milioni di abitanti, dei quali il 45 per cento vive con meno di due dollari al giorno. E dove c'è il governo, spesso c'è corruzione, clientelismo, incompetenza. Ma non solo. Nonostante il magro bilancio statale, molti fondi sono impiegati in infrastrutture. Eppure, in un Paese in cui non sono ancora arrivati McDonald's e Burger King, ci sono comunque delle free trade zone, co-

me quelle in cui lavora Singh, per attrarre investitori stranieri. Per la free trade zone ha garantito poche tasse e terre a basso costo. «Ci stiamo muovendo veloce... ma non abbastanza» spiega il manager dell'area, Abdul-Galil al Shaibi. È intanto ad Aden, un tempo uno dei più grandi porti del mondo, si trovano i quartieri generali delle più importanti industrie di gas e petrolio del mondo. Ma i blocchi residenziali fatiscenti e le strade polverose testimoniano anni e anni di lenta decadenza. L'edificio dell'Autorità portuale non è cambiato molto da quando gli inglesi controllavano questa piazzaforte sull'Oceano Indiano. Tutto finì nel 1967, quando nacque la repubblica yemenita, fortemente sostenuta dall'Unione Sovietica. Molti abitanti del Sud dello Yemen dicono che «si stava meglio prima». Quando l'area era una repubblica socialista autonoma, separata dal Nord. L'unificazione avvenne nel 1990, ma fu seguita da quattro anni di guerra. Per una secessione che ovviamente non arrivò mai. Ora qui ad Aden

accusano quelli del Nord. Dicono che hanno rubato loro lavoro e risorse. In queste condizioni, dove si possono individuare i margini per una crescita economica? Dp World sta espandendo il porto container, sperando che Aden possa diventare un hub per le navi in transito dal canale di Suez, nonostante la piaga crescente della pirateria. Ha già assunto 700 persone, e ne sta cercando delle altre. John Fewer, funzionario di Dp World, spiega che l'azienda «sta lavorando con l'università locale, per trovare le risorse giuste». Lo Yemen è anche in trattative con alcuni investitori per rimodernare le raffinerie locali, benché gli esperti dicano che servirebbero miliardi di dollari per questi interventi. Le raffinerie, costruite in epoca britannica, furono gravemente danneggiate durante la guerra civile. Intanto, gli arabi stanno lavorando per la costruzione di uno zuccherificio, spiega Shaibi. E sul tavolo ci sono anche i progetti per un nuovo aeroporto, in sostituzione del vecchio che opera solo pochi voli al giorno.

Ulf Laessing

Nasce la Compagnia italiana rimorchi

Acerbi-Viberti e Margaritelli, aziende già presenti nel mercato dei veicoli industriali trainati, insieme a C.L.N., gruppo di riferimento nella commercializzazione di laminati piani di acciaio e nella produzione di componenti per il settore Automotive, hanno siglato un accordo che porterà alla costituzione di Compagnia Italiana Rimorchi, un nuovo polo italiano nel settore dei rimorchi e semirimorchi stradali con forte radicamento sul mercato. Il Gruppo Acerbi-Viberti conferirà alla nuova società il ramo di azienda che fa riferimento al marchio Viberti cui si affiancheranno, conferite dal Gruppo Margaritelli, le intere attività industriali connesse ai marchi Cardi, e Merker. A livello di integrazione verticale, il Gruppo C.L.N., controllato dalla famiglia Magnetto e partecipato anche dal Gruppo Arcelor Mittal, fornirà materie prime e componenti in acciaio di nuova generazione. Le attività industriali di Compagnia Italiana Rimorchi si svilupperanno su 3 unità produttive: lo storico stabilimento Viberti a Nichelino (Torino), quello Cardi a Verona, e il nuovo complesso produttivo Merker a Tocco da Casauria (Pescara).

INFORMARE

ELAA evidenzia segnali di ripresa del traffico sulla rotta Asia-Europa

Lo scorso dicembre sono stati registrati aumenti del 9,5% dei volumi trasportati sulla relazione westbound e del 47,0% su quella eastbound

I più recenti dati sui traffici marittimi containerizzati raccolti dall'European Liner Affairs Association (ELAA), associazione a cui fanno capo gran parte delle compagnie armatoriali che operano servizi di linea, evidenziano un rialzo dei volumi trasportati su alcune delle principali rotte alla fine del 2009.

In particolare, lo scorso dicembre è stato registrato un aumento del 9,5% del traffico sulla relazione westbound dall'Asia all'Europa, che è stato pari ad oltre 1.105.195 teu rispetto a 1.009.632 teu nel dicembre 2008. L'ultimo bimestre del 2009 è stato l'unico periodo dell'anno in cui sono stati totalizzati incrementi mensili del traffico (in novembre l'aumento è stato del 2,5%).

Ancor più accentuato (+47,0%) è stato l'aumento dei volumi registrato nella relazione eastbound Europa-Asia lo scorso dicembre, mese nel quale il traffico è stato pari a 543.286 teu.

Sottolineando come il dato di dicembre evidenzi una ripresa del traffico, la stessa ELAA ha tuttavia precisato che tale crescita è relativa ai volumi registrati nel dicembre 2008, mese in cui il traffico marittimo aveva subito il fortissimo impatto negativo della recessione mondiale.

INFORMARE

Nel 2009 l'import-export italiano ha registrato un drastico ridimensionamento

Le esportazioni sono diminuite del 20,7 e le importazioni del 22,0%

Lo scorso anno gli scambi commerciali con l'estero dell'Italia hanno subito una forte contrazione. Le esportazioni hanno totalizzato un valore di 290,1 miliardi di euro, con una diminuzione del 20,7% rispetto al 2008, e le importazioni di 294,2 miliardi di euro, in calo del 22,0% sull'anno precedente. Il saldo commerciale è stato negativo per 4.109 milioni di euro, con una netta riduzione del passivo di 11.478 milioni di euro del 2008.

Nel 2009 - ha reso noto oggi l'Istat - le diminuzioni più significative rispetto al 2008 hanno riguardato le esportazioni verso la Spagna, il Regno Unito, la Germania, la Grecia, l'Austria, il Belgio e la Francia. Dal lato delle importazioni, le riduzioni più importanti si sono registrate da Austria, Francia, Germania, Regno Unito, Paesi Bassi, Belgio e Spagna.

Lo scorso anno fra i principali settori, le riduzioni più accentuate delle esportazioni hanno riguardato i metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, i macchinari ed apparecchi non altrove classificati (n.c.a.), i mezzi di trasporto, gli apparecchi elettrici e le sostanze e prodotti chimici. Per le importazioni le riduzioni più ampie si sono registrate per i metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, i macchinari ed apparecchi n.c.a, i mezzi di trasporto e le sostanze e prodotti chimici. Gli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici hanno registrato invece una crescita.

Il futuro della portualità per Maneschi è in Adriatico

Il numero uno di TO Delta a tutto campo sulle novità del gruppo e sul destino della logistica tricolore

Trieste – “Sono convinto che il futuro della portualità italiana si giocherà nel Nord Adriatico”. Questa convinzione, negli ultimi tempi, pare un po’ inflazionata ed è finita sulla bocca di tutti; ma se a pronunciarla è un imprenditore che da anni, investendo a Trieste, Monfalcone e Cervignano del Friuli, l’assunto guadagna immediatamente una certa concretezza. Pier Luigi Maneschi, presidente di Italia Marittima nonché titolare del Gruppo TO Delta, ascolta sempre fiducioso e interessato le parole dei politici e delle istituzioni locali che improvvisamente diventano esperti di logistica, salvo non accorgersi che le loro tesi erano state anticipate da qualcuno che in meno di dieci anni ha realizzato un importante network portuale e retroportuale lungo tutto l’asse adriatico. “Rispetto alle esperienze passate nel Tirreno, in particolare a Livorno e a Genova, mi accorgo che nell’Alto Adriatico ci sono meno contrasti e più voglia di andare avanti per sviluppare un sistema portuale al servizio della regione emergente dell’Est Europa” spiega il numero uno di TO Delta. “Nello scalo giuliano, pur essendo un porto storico e non avendo grandi margini di sviluppo a terra, abbiamo già previsto l’allungamento del terminal al Molo VII mentre le potenzialità di Monfalcone risiedono nell’ampia possibilità di sviluppo retroportuale grazie alla pianura che circonda le banchine”.

Il disegno progettuale di Maneschi prevede nel primo caso una specializzazione nei container mentre il secondo terminal verrà dedicato prevalentemente alle navi di medie dimensioni e alla movimentazione di merci varie in attesa di vedere se e quando si concretizzerà il piano di sviluppo lanciato da Unicredit per il quale ovviamente mostrano interesse. “Il bacino di questo range portuale non sono solo l’Austria e la Germania ma le regioni che arrivano fino all’Ungheria e alla Russia che dovranno essere servite tramite Cervignano via treno con servizi intermodali puntuali ed efficienti: in questo senso abbiamo già diverse trattative avviate con alcuni operatori low cost”.

Il focus sul Nord Adriatico non è però alternativo allo sviluppo dello scalo hub di Taranto anch’esso parte integrante della galassia TO Delta. “Questi scali non sono in contrasto fra loro perché a Taranto facciamo transhipment soprattutto per l’Est Mediterraneo e per il Nord Africa; a conferma di questo partiranno dalla prossima primavera nuovi servizi di UASC, Hanjin e Hyundai serviti con navi da 5.900 teus che collegheranno direttamente il Far East con Taranto e l’Alto Adriatico (presumibilmente Trieste, ndr)” annuncia Maneschi anticipando anche altre possibili novità. “Le prossime mosse di TO Delta riguarderanno i lavori necessari per aumentare il pescaggio di Taranto e l’avvio delle opere per la retrostante Piastra Logistica in mano al gruppo Gavio sulla quale puntiamo molto e dove potremmo anche decidere di entrare direttamente con una partecipazione”.

Prospettive incoraggianti, dunque, che lasciano presupporre come il presidente di Italia Marittima non sia d’accordo con chi dà per spacciati i porti di transhipment del Sud Italia. “La concorrenza del Nord Africa sarà inevitabile e metterà a rischio di chiusura gli hub italiani se non riusciranno a essere competitivi. Il Maghreb avrà costi di lavoro inferiori ma la regione di destinazione finale delle merci è l’Europa per cui gli scali italiani e spagnoli possono compensare i costi nave aggiuntivi dei competitor africani con collegamenti intermodali efficienti e puntuali” spiega Maneschi che rilancia. “Se da Rotterdam fanno treni blocco che arrivano fino in Romania, perché da Gioia Tauro e da Taranto non si possono proporre collegamenti intermodali su Milano e

Autorità Portuale della Spezia

su Monaco di Baviera? È solo una questione di adeguamento delle infrastrutture all'esigenze attuali che impongono l'arrivo dei binari in banchina e la presenza di un centro intermodale da dove partono e arrivano i treni cargo". Una ricetta semplice ma di sicura efficacia se affiancata da un altro ingrediente indispensabile per il cocktail portuale suggerito da Maneschi. "I terminal devono poter lavorare con personale proprio, questo è fondamentale per offrire qualità e garantire ai clienti servizi affidabili evitando il rischio di scaricabarile delle responsabilità su ritardi o altre inefficienze". Queste, in sintesi, sono le fondamenta che possono far decollare un progetto come quello sostenuto da Unicredit che dovrà trovare l'interesse di investitori privati. "Nessuna problema se la legge di riforma portuale non elegge alcuni scali principali, come sempre sarà il mercato a fare selezione".

SHIP 2 SHORE

Pronta a partire la piattaforma Maersk di Vado

Due le banche che finanzieranno il progetto; allo studio possibili partnership tra APM Terminals, Gavio e Orsero

Adesso sembra proprio che il progetto della piattaforma Maersk di Vado sia prossimo a partire. Manca solo l'ok definitivo della Conferenza dei Servizi, che è attesa per la metà di marzo, dopodiché i lavori per la costruzione della nuova struttura di APM Terminals potranno effettivamente cominciare già entro l'estate. "Se l'approvazione al progetto da parte degli enti pubblici arriva nei tempi previsti, credo si potranno vedere le prime opere già a giugno" conferma Carlo Merli, amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure Spa. "Parallelamente l'Autorità Portuale, in qualità di committente dell'opera, ha portato avanti i contatti con le banche che garantiranno il finanziamento, tramite project finance, di un progetto da 300 milioni di euro in cui noi partecipiamo con 50 milioni di euro, ricevendo in cambio una concessione cinquantennale".

Anche se le identità degli istituti di credito coinvolti in questa operazione verranno rivelate dal presidente Canavese solo in occasione del prossimo comitato portuale, secondo fonti finanziarie le banche direttamente interessate sono Intesa Sanpaolo e BNP Paribas. Pare essersi tirata indietro, invece, Unicredit che inizialmente aveva mostrato grande interesse per il finanziamento dell'operazione.

"È molto importante sottolineare come il gruppo AP Moller Maersk, nonostante un anno difficile per tutto lo shipping internazionale ed in particolare per il comparto container, le cui conseguenze inevitabili sono state i ritardi nelle consegne delle newbuildings e il rallentamento di alcuni progetti d'investimenti all'estero, abbia ritenuto il terminal di Vado un'opera prioritaria sulla quale insistere affinché venga portata a termine" spiega Merli, precisando che il transhipment sarà pari a zero. "Si tratterà di un porto gateway a chiamata diretta con banchina lineare lunga 700 metri, fondali con pescaggio compreso fra 22 e 15 metri ed equipaggiato con 10 gru di banchina in grado di lavorare fino a 22 file di container. Nonostante i dubbi avanzati da qualcuno, la tendenza per il futuro sarà sempre più quella di navi da 10.000 teus impiegate soprattutto sulle rotte tra il Far East e l'Europa".

Coerentemente con questa visione, i vertici di APM Terminals hanno scelto di investire su Vado proprio per la profondità dei fondali, che già adesso garantiscono 15 metri di pescaggio, e per l'assenza di limitazioni legate, ad esempio, alla vicinanza di un aeroporto (vedi il problema del cono aereo che affligge Genova) o a deficit infrastrutturali per l'afflusso e il deflusso dei carichi al terminal.

"Abbiamo intenzione di replicare il 'modello Anversa', in cui i terminal portuali sono direttamente interconnessi alle strutture retro portuali dalle quali partono i treni diretti agli inland terminal. Questo disegno progettuale possiamo replicarlo anche a Vado, dove sono già disponibili due tracce ferroviarie che dal mare salgono verso San Giuseppe di Cairo e da lì arrivano fino ad Alessandria e Rivalta" conclude il numero uno di APM Terminals in Italia, anticipando nuove possibili partnership. "Abbiamo discorsi avviati con i Gruppi Gavio e Orsero, gli azionisti principali del VIO, per cercare di mettere in piedi possibili alleanze e collaborazioni sia nelle attività retroportuali sia, soprattutto, sul versante dell'intermodalità, guardando ai collegamenti tra il porto e l'hinterland".

Nicola Capuzzo

LLOYD'S LIST

Liguria port bosses slam fees cut

Investment will suffer if Italian government pursues proposals

John McLaughlin

LIGURIA'S big three ports have slammed government proposals to cut port fees and dues, describing them as one more stake in the heart of Italy's waning international competitiveness.

In a joint statement Luigi Merlo, Rino Canavese and Lorenzo Forciert, presidents of the ports of Genoa, Savona and La Spezia respectively, argued that "earnings generated by the Ligurian ports have served, and will serve, to make vital investments without which we will be unable to grow".

They added: "We have not increased fees when we could have but neither do we have any intention of lowering them now."

The three ports together handled 3.3m teu, or 30.4% of total Italian containerised cargo, in 2008. Transhipment cargo aside, they handled the lion's share of the country's box trade, as well as substantial volumes of bulk products and cruise traffic.

The port bosses were responding to a government proposal to slash port taxes and anchorage fees this year and in 2011. The move is intended to render Italy's ports more competitive by reducing the costs of calling them. It is partly a response to falling volumes at the big transhipment ports of Gioia Tauro and Taranto, now suffering due to newer, lower-cost North African alternatives.

Compared with competitors in north-

ern Europe and the Mediterranean, Italy's regional ports were bypassed by the containerised volume growth of the last decade as a lack of financing for vital port modernisation and expansion hit home.

Successive governments have responded dismally to the sector's calls for a long-term port strategy, including a measure of financial autonomy to fund new investment.

The port presidents said the latest proposed measure risked blocking an investment strategy that aimed to "effect critical improvements to port infrastructure". If approved, it would weaken the competitiveness of the Italian port system in international markets, they added.

"With financial autonomy for the ports still at the starting gate, and without alternative financing, it is unimaginable that our ports will be able to grow, or that they will play a more incisive role in the European economy," the statement said.