

Rivoluzione al terminal container dopo la vendita di quote al colosso di Aponte
Maneschi: «Parliamo di un leader mondiale, raddoppierà i traffici su Trieste»

Il 45% del Molo Settimo passa nelle mani di Msc

di Silvio Maranzana Al di là del fatto in sé, una rivoluzione che potrebbe condizionare lo sviluppo di tutto il porto per i prossimi decenni: Msc entra “a vele spiegate” al terminal contenitori del Molo Settimo acquisendo il 45% di Tmt, la società concessionaria. Il passaggio di quote è avvenuto tra la To Delta di Pierluigi Maneschi e la Marininvest, società che fa capo al colosso italo-svizzero di Gianluigi Aponte. «Già nel 2008 avevamo “parcheggiato” il 45% di Trieste marine terminal presso una finanziaria (pare la Siref del Gruppo Intesa-San Paolo, ndr.) - ha spiegato ieri Maneschi dalla Thailandia - nei mesi scorsi si è palesata la possibilità della vendita a uno dei primissimi player mondiali, la registrazione è avvenuta nei giorni scorsi». Appena ieri la decisione di comunicare la notizia. Il sito web FaqTrieste.it che l’ha rilanciata già di prima mattina riferisce di un passaggio di quote per un valore nominale di 4 milioni 950mila euro (11 milioni è il capitale sociale complessivo). Secondo fonti vicinissime a Maneschi, nelle casse di To Delta sarebbe in realtà entrata una cifra attorno alla ventina di milioni di euro. La concessione in vigore a Tmt scade nel 2031, ma l’anno scorso il Comitato portuale ne ha approvato una nuova del valore di 60 anni. La procedura però poi era stata stoppata dalla Commissione europea che dapprima ha aperto un procedimento di preinfrazione riguardo alle modalità di pubblicizzazione date alla richiesta di prolungamento, ma poi l’ha archiviato. La firma comunque non è ancora avvenuta e, sebbene sembri scontata, forse non è proprio dietro l’angolo. «È giusto che l’Autorità portuale (nel frattempo si è insediato al vertice il commissario Zeno D’Agostino) - ha detto ieri Maneschi - di fronte a una concessione di così lunga durata faccia tutte le verifiche che ritiene necessarie e opportune». Il rinnovo, per un lasso di tempo atipicamente lungo, è in relazione al forte investimento pianificato dalla società, dell’ordine di 188 milioni di euro («il più grande mai fatto da un privato in un porto italiano», ha specificato il suo promotore): 150 milioni per allungare il Molo Settimo di 200 metri e allargarlo di 20, e 38 milioni per il potenziamento dell’equipement, vale a dire le infrastrutture a partire dalle gru di piazzale e di banchina. Chiaro che l’ingresso di Msc, per l’esattezza di Marininvest, darà solidità finanziaria a Tmt, ma Maneschi nega che, nonostante gli striminziti utili degli ultimi tempi, seguiti ad anni di passivo, ci fosse bisogno di iniezioni di liquidità. «I denari li danno le banche - afferma - non le compagnie marittime. Il fatto è che pressoché tutti i terminal di un certo rilievo nel mondo hanno nella compagine societaria una società armatrice. Msc ha partecipazioni a La Spezia, Gioia Tauro, Napoli, Livorno. Il suo coinvolgimento diretto al Molo Settimo farà crescere i volumi di traffico. Oggi la società di Aponte gestisce il 20% del traffico di Trieste, dovrebbe arrivare al 40% anche perché a partire probabilmente già dalla prossima primavera porterà qui le portacontainer da 14mila teu, le più grandi mai arrivate a Trieste». Oggi, nonostante negli ultimi mesi (escluso luglio in cui al contrario vi è stato il record positivo), i teu al terminal triestino siano calati, sono ben tre i servizi transoceanici che fanno scalo in città: li gestiscono il consorzio Ckhye composto dalle compagnie estremo-orientali Cosco, K-line, Yang Ming, Hanjin e Evergreen, l’Ocean three (la francese Cma-Cgm, l’araba Uasc e China shipping) e soprattutto l’alleanza 2M composta dalla danese Maersk e dalla stessa Msc. «C’è una clausola dell’accordo - spiega ancora Maneschi - in base al quale Msc potrà crescere fino al 50% di Tmt, ma il controllo della società rimarrà comunque a To Delta che manterrà la maggioranza nel consiglio di amministrazione». Lo sbarco della compagnia di Aponte può aprire scenari anche molto più ampi. «Maersk - rivela Maneschi - ha deciso di puntare forte sul porto di Capodistria (è uno dei motivi per cui i volumi di traffico sono calati rispetto all’anno scorso nonostante le tre linee transoceaniche, ndr.) mentre Msc evidentemente crede in Trieste e intende utilizzare più massicciamente il nostro terminal. La vendita delle quote è stata portata a termine prima della nuova concessione anche per evidenziare come non fosse subordinata a questa». Difficile tracciare scenari futuri, ma pare certo che il ruolo di Msc a Trieste sia destinato a crescere, forse non solo al terminal container, ma magari anche in Trieste terminal passeggeri dove lo stesso D’Agostino che ne è presidente, auspica il coinvolgimento di altre compagnie accanto a Costa crociere. ©RIPRODUZIONE RISERVATA