



Il Mediterraneo torna al centro del traffico merci e container delle compagnie internazionali: i nostri terminal insidiano i grandi moli del Nord

# Porti, il boom dell'Italia

## Sbarcano in massa i colossi stranieri dello «shipping»

ROMA. Il Mediterraneo sta tornando al centro dei grandi traffici mondiali di merci e l'Italia, cancellata dalle mappe dell'armamento internazionale fino a pochi anni fa, torna ad essere una primadonna corteggiata e appetita. C'è grande fermento nel trasporto marittimo internazionale, in particolare dei container. Le grandi compagnie armatoriali, soprattutto quelle asiatiche, visto il costante incremento dei traffici tra l'Asia e l'Europa, stanno ridefinendo le loro coordinate. Con navi che costano 70mila dollari al giorno (circa 120 milioni di lire) bisogna scegliere le vie più brevi per non sprecare ore preziose e servire il grande mercato europeo da Sud, entrando appunto dall'Italia, anziché dai porti del Mare del Nord. Ecco perché i giganti post-Panama, le grandi navi container, hanno ripreso ad attraccare sulle banchine italiane e i colossi armatoriali a sbarcare in Italia. Merito della privatizzazione che, nel '94, ha affidato per legge le operazioni di scarico e carico delle merci ai privati, i terminalisti, togliendole alla gestione pubblica, e ha attirato ingenti capitali sulla portualità italiana. Non sarà un caso se nella sua relazione annua-

le, il presidente dell'Antitrust, Giuseppe Tesouro, ha promosso i porti italiani e la loro apertura alla concorrenza, a pieni voti. Negli ultimi mesi sono arrivati quattro colossi stranieri dello shipping e della gestione dei terminali marittimi: a Genova sono sbarcati la «Psa», la Port Authority di Singapore (1,3 milioni di container lo scorso anno) e il suo diretto concorrente sulla scena internazionale, l'australiano «P & O Ports». La «Psa» ha acquistato il 60% di «Sinport» del gruppo Fiat rilevando il controllo del terminal container «Vt» di Genova-Voltri, ma anche del «Vecon» di Venezia e diventando il primo azionista del «Roma Container Terminal» di Civitavecchia. Il colosso australiano «P&O Ports»

era già entrata prima di «Psa» nel capitale della finanziaria genovese «Gip» che controlla il secondo terminal container del porto di Genova, il «Sech», ma è anche azionista di riferimento del terminal di Cagliari, operativo nei prossimi mesi, e di un terminal nel porto di Napoli. Anche il terminal container di Trieste è in mani straniere, la Ect di Rotterdam, che ha vinto la gara internazionale. Da ultima la Evergreen di Taiwan (con una flotta di 116 navi) che è però la prima a costruire dal nulla il proprio terminal container: la compagnia asiatica non esclude di lavorare anche per altri clienti. Sempre la Evergreen è in corsa per la privatizzazione del Lloyd Triestino (Iri-Finmare). Infine,

I GRUPPI STRANIERI NEI PORTI ITALIANI (partecipazioni di maggioranza o significative)		
Gruppo	Nazionalità	Porto
PSA	Singapore	Genova
PSA	Singapore	Venezia
PSA	Singapore	Civitavecchia
ECT	Olanda	Trieste
COSCO	Cina	Genova
COSCO	Cina	Napoli
EUROKAI	Germania	La Spezia
EUROKAI	Germania	Gioia Tauro
P & O PORTS	Australia	Genova
P & O PORTS	Australia	Cagliari
STEINWEG	Olanda	Genova
EVERGREEN	Taiwan	Taranto

### IL CASO

## Miracolo Gioia Tauro Dopo 24 mesi non ha più concorrenti

ROMA. È il gioiello del Mediterraneo, il terminal container dei miracoli. O dei primati, se si preferisce. Ma per capire cos'è oggi il porto di Gioia Tauro lasciamo parlare i numeri: nel 1996, primo anno vero di vita come terminal container, ha movimentato 600mila pezzi; nel 1997 è salito a 1 milione e 400mila pezzi diventando il primo porto del Mediterraneo nel settore superando la concorrenza spagnola di Algeiras; nel 1998 arriverà a 2 milioni, ovvero ad aver più che triplicato l'attività. Vediamo altri numeri: la Contship Italia, terminalista di Gioia Tauro attraverso la società operativa Medcenter, ha avuto un forte incremento di fatturato già nel '97, e nei primi tre mesi del '98 ha chiuso in utile. A fronte di un obiettivo di budget che prevedeva ancora perdite per 700 milioni, Medcenter ha registrato nel trimestre un utile

prima delle imposte di 3,2 miliardi, con un cash flow di 8,7 miliardi (a fronte di un obiettivo di 5,5 miliardi), grazie al forte incremento dei volumi movimentati. L'idea di trasformare Gioia Tauro da porto industriale, nato per servire il centro siderurgico, in un grande terminal container viene concepita nei primi anni '90 da Angelo Ravano, lungimirante uomo di shipping genovese (scompare prima di vedere realizzato il suo progetto). Nel '94 sono iniziati i lavori di allestimento, completati a fine '95. Dal '96 è diventato pienamente operativo. Nella compagnia azionaria della Contship, che opera anche a La Spezia, sono presenti il figlio di Ravano e la tedesca Eurokai di Thomas Eckelmann, grande amico di Ravano, oltre ad altri soci. Molto soddisfatto dei primi risultati del '98, Marco Vitale, presidente di Contship: «Daremo corso a un nuovo ciclo di impegnativi investimenti, con un conseguente aumento di assunzioni. Abbiamo promesso professionalità, professionalità, professionalità. È una promessa che manterremo perché nel nostro mondo è l'unica cosa che conta. L'unica cosa vera di cui ha bisogno il Mezzogiorno». Gli addetti diretti del porto di Gioia Tauro sono circa seicento.

### IN PRIMO PIANO



Una veduta del porto di Taranto

Fausto Giaccone

DALL'INVIATA

TARANTO. Il rimorchiatore si stacca lentamente dalla banchina, ruota su se stesso e si dirige verso il mare aperto. È una splendida giornata di sole e la città di Taranto sfila lentamente sotto gli occhi del ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, dell'amministratore delegato della Evergreen Italia, uno dei maggiori colossi armatoriali del mondo, del presidente dell'Autorità portuale, Giuseppe Guacci. Gru, carrelli, merci ammonticchiate e sullo sfondo le ciminiere dell'Iva. In una mezz'ora si arriva: eccolo là il molo polisettoriale, alla fine dell'ampio e profondo arco naturale che è il porto di Taranto. È difficile immaginarlo ora ma qui, nel giro di diciotto mesi, si alzeranno gru enormi, una nuova palazzina per uffici, magazzini: perché qui, prenderà corpo il terminal container di Evergreen che servirà tutto il Mediterraneo, uno dei più importanti del Sud. La compagnia armatoriale di Taiwan l'ha scelto per la sua collocazione strategica e vuol farne uno dei nuovi perni delle grandi rotte marittime internazionali delle merci. Una rivoluzione nel mondo del trasporto via acqua, perché significa che i container arriveranno in Europa non più solo da Nord, via Rotterdam e i porti dell'Atlantico settentrionale, ma da Sud,

dal Mediterraneo. «Con l'aumento dei traffici dall'Asia verso il continente europeo - spiega l'amministratore delegato di Evergreen, Pierluigi Maneschi - e l'avvento delle navi post Panama cioè le navi da seimila container, le rotte marittime che passano da Suez e Gibilterra tornano a privilegiare il Mediterraneo come porta d'ingresso per l'Europa. Taranto per noi è strategica perché ci consentirà di rifornire verso Est tutte le repubbliche ex sovietiche del petrolio, la Turchia, la Romania, la Bulgaria, la Grecia, il Libano, e verso Ovest tutta l'Italia, la Francia, la Spagna, l'Algeria, la Libia e la Tunisia. Arrivati a Taranto i container verranno trasportati con navi più piccole, i cosiddetti «feeder»,

nei porti del Mediterraneo, del Mar Caspio e del Mar Nero». Questa che Evergreen, con l'appoggio del governo italiano e delle autorità locali, sta per accendere può essere la scintilla che innescerà la crescita, lo sviluppo, la creazione di posti di lavoro, non solo nella zona di Taranto, ma in tutta la Puglia. Una scintilla alla quale ha lavorato in prima persona il presidente del Consiglio, Romano Prodi, buon amico del grande capo della Evergreen a Taiwan. Che su questo porto si punti molto lo testimonia anche i cento miliardi (dei centocinquanta previsti) che in nemmeno quindici giorni il ministro Burlando ha reso disponibili per iniziare i lavori, gli sforzi dell'autorità portuale e della città per ab-

breviare gli iter burocratici della concessione sessantennale e dei necessari via libera per iniziare i lavori veri e propri, l'impegno delle Ferrovie dello Stato a realizzare in diciotto mesi il collegamento ferroviario dal molo alla linea principale per consentire anche il trasferimento su treni merci dei container che arriveranno. È una corsa contro il tempo perché Evergreen vuole assolutamente far arrivare le prime navi all'inizio di Duemila. «Faremo l'impossibile - promette Giuseppe Guacci, presidente dell'Autorità portuale - ma saremo pronti». Nella prima fase Evergreen investirà 228 miliardi. «Useremo solo tecnologia d'avanguardia - racconta ancora Maneschi - avremo un sistema centralizzato di controllo che in Italia non usa ancora nessuno. L'area su cui interverremo è di circa un milione di metri quadrati e vorremmo cominciare già a luglio: parte dei lavori sono di competenza dell'Autorità portuale, come il rifacimento di alcune aree e i lavori sulla banchina, noi dobbiamo costruire l'edificio per gli uffici amministrativi e i servizi per il ter-

minale, un magazzino merci di diecimila metri quadrati e un'officina riparazioni per un totale di 350 posti di lavoro». A cui se ne dovrebbero aggiungere circa seicento di indotto fatto di spedizionieri, agenti marittimi, officine di riparatori, banche e servizi generali, come uffici viaggi, alberghi, taxi. In totale quasi mille posti di lavoro. Dei trecentocinquanta addetti diretti, 190 saranno utilizzati per i servizi del terminal, 60 saranno impiegati, 20 verranno smistati all'officina riparazioni, 30 al magazzino merci e 50 a fare gli autisti. La Evergreen, tramite il direttore generale di Taranto Container Terminal, Lin Chin Ko, ha già contattato le scuole superiori della zona per scegliere i diplomati da avviare ai corsi di formazione che dureranno un anno e saranno tenuti direttamente dalla società taiwanese tra Bari e Civitavecchia. A questi si affiancheranno anche parecchi laureati. La costruzione del nuovo porto favorirà anche le tante imprese pugliesi, due nomi per tutti, Divella e Natuzzi, che finora erano costrette a spedire le proprie produzioni dai

porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro. Non è escluso che in futuro la stessa Evergreen aumenti il proprio investimento scegliendo di costruire direttamente in loco le navi più piccole, i «feeder», sostenendo lo sviluppo dell'industria armatoriale pugliese. E c'è ancora un altro investimento che potrebbe mettersi in moto, quello delle Officine reggiane. Non sarà un caso se il proprietario, Luciano Fantuzzi, era della partita nella visita al porto di Taranto. A giorni la Evergreen deciderà a chi affidare la commessa delle prime cinque gru, a cui se ne dovrebbero aggiungere altre tredici. Se vincerà Fantuzzi, le Reggiane potrebbero insediarsi in zona con un proprio stabilimento. «Con la scelta di Taranto - conclude il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando - abbiamo completato l'assetto dei porti hub del Sud Italia insieme a Cagliari, che sarà operativo a breve, e Gioia Tauro. Per la prima volta costruiamo ex novo visto che finora le grandi compagnie marittime internazionali avevano acquisito moli e banchine già attrezzate nei nostri porti. Il Mediterraneo torna al centro del trasporto delle merci: per l'Italia, che è una banchina naturale, è un'occasione unica di crescita e di sviluppo. Non ce la faremo sfuggire».

Mo. Pi.

## Taranto vuole diventare il trampolino per l'Est

### In due anni mille posti di lavoro, targati Taiwan

Il container arriveranno in Europa non solo da Nord, via Rotterdam e Atlantico settentrionale, ma da Sud, dal Mediterraneo

Morena Pivetti

Sicurezza dell'Onu vuole in realtà ancora difendere un mondo dove la forza fa il diritto. Il cuore del dibattito alla conferenza di Roma, a parte i 1700 punti sulla convenzione ancora tra parentesi, cioè dove non c'è ancora accordo, sarà proprio questo. La corte internazionale che verrà creata sarà manovrata dalla volontà politica dei cinque membri permanenti dell'Onu, in altre parole, essi potranno porre un veto alla competenza della corte, oppure no? Dice Kofi Annan che «nella prospettiva di una corte criminale internazionale c'è la promessa di una giustizia universale». Molti hanno scritto che non ci può essere pace senza giustizia. Io sono un po' meno estremista. Penso che la maggioranza dei popoli non sia così esigente; forse la giustizia universale non è di questo mondo, ma dubito che si possa parlare di pace senza la speranza di giustizia. La conferenza di Roma dirà se la forza è ancora creatrice di diritto nel mondo, oppure se esiste una speranza che, almeno per i crimini più vergognosi della razza umana, il comune denominatore della comunità internazionale è un po' più elevato di quanto non lo fosse nel 1948.

Dalla Prima

Quei cinque milioni...

Un tribunale anche per i vincitori...

Dalla Prima

Tir, l'Unatras minaccia blocco delle frontiere

L'Unione nazionale delle associazioni dell'autotrasporto merci (Unatras) ha annunciato il blocco delle frontiere per il primo luglio, data fatidica dell'esodo vacanziero, se il governo non darà una risposta entro mercoledì sul decreto legge 454 di riforma dell'autotrasporto, in particolare sull'aggiornamento dell'art. 7 che regola l'accesso alla professione e le tariffe. Lo ha reso noto Elio Cavalli, presidente nazionale della Confartigianato Trasporti.

zazione domanda e offerta di lavoro «non standard», consentirebbe probabilmente l'immediata immissione di molte giovani madri nella forza-lavoro occupata, con il possibile effetto moltiplicatore di cui si è detto. Un'altra parte della nostra popolazione adulta è invece probabilmente esclusa dal mondo del lavoro a causa di un difetto di cultura, di qualificazione professionale e di mobilità. Con il progresso tecnologico e la mondializzazione dell'economia, in Europa si riduce la domanda di lavoro dequalificato; ma di lavoro qualificato, di lavoro intelligente, c'è un bisogno inesauribile, in Italia come in ogni altra parte del mondo. Il problema è che per rispondere a questo bisogno occorrono persone più qualificate, più acculturate e meno attaccate al proprio campanile di quanto non siano oggi mediamente i due milioni di disoccupati relegati ai margini del mercato del lavoro, e i molti altri disoccupati «scoraggiati», che neppure provano ad affacciarsi. Occorre un grande salto di

qualità, un grande investimento su questo terreno. I due anni di obbligo scolastico aggiuntivo decisi nei giorni scorsi dal Governo possono ridursi a una riforma «di facciata» (come ben mostra Luciano Gallino sulla Stampa del 23 maggio); ma possono essere anche una grande occasione di sviluppo, a patto che il sistema scolastico venga debitamente attrezzato e che esso si colleghi organicamente con il mondo del lavoro. La nuova scuola dovrà insegnare ai ragazzi non soltanto a capire la società circostante e a comunicare con il maggior numero possibile di persone, ma anche a «legger» il mercato, per individuarne le tendenze, per orientare su di esse la propria formazione; e a stimolare la loro curiosità e disponibilità a spostarsi dove le loro capacità possono essere meglio valorizzate. Che significa, in sostanza, insegnare loro a uscire dal guscio, a mettersi più coraggiosamente e più efficacemente al servizio del prossimo.

[Pietro Ichino]

[Giandomenico Picco]