

**Logistica.** Dopo l'assegnazione della gara per Voltri il gruppo spiega le strategie nel settore

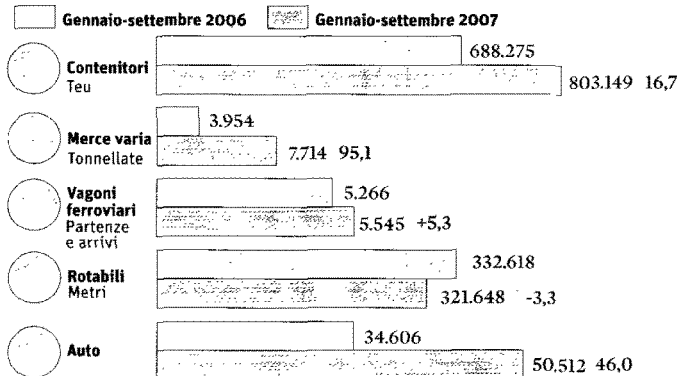
# Una rete di porti per le Fs

Intese con gli operatori per entrare nella gestione degli scali



## I traffici del terminal di Voltri

Volumi pubblicitari in rete e var % sull'anno precedente



**Raoul de Forcade**  
GENOVA

Fare impresa stringendo alleanze con gli operatori privati. È il binario su cui intende procedere Fs per entrare nella gestione di alcuni terminal portuali italiani. Il gruppo controllato dallo Stato punta principalmente su porti del Mezzogiorno, quali Gioia Tauro, Catania, Taranto e Napoli. A fare il punto sugli obiettivi delle Ferrovie è Nicola Mandarino, presidente di Rfi (Rete ferroviaria italiana) e responsabile delle strategie del gruppo Fs.

Dopo l'ok ottenuto (si veda «Il Sole-24 Ore» del 10 novembre) dalla Commissione dell'Autorità portuale di Genova, che ha aperto la strada all'ingresso della cordata composta da Fs, Cosco e Psa nella gestione del VI modulo del porto di Voltri, le Ferrovie devono ancora ottenere l'assenso finale del Comitato portuale, l'organismo di governo dello scalo che si riunirà il 26 novembre. Non è escluso, poi, un ricorso di Contship, l'altro gruppo in gara, contro l'assegnazione dell'area alla compagine concorrente. Tuttavia appare probabile che, alla fine, Fs si aggiudichi, con i suoi soci, la gestione del VI modulo di Voltri. A dispetto anche di un certo malumore di alcuni operatori del porto.

Mandarino, da parte sua, chiarisce lo spirito che guida il progetto di Fs. «Ciò che noi dobbiamo assicurare come grande azienda e infrastruttura naziona-

le - dice il manager - è il collegamento razionale, efficace ed efficiente con i corridoi Ue, che sono evidentemente il fulcro nodale dello sviluppo complessivo dell'economia cui facciamo riferimento. E perciò dobbiamo anche portare avanti un grande intervento sui nodi metropolitani, sia dal punto di vista delle infrastrutture che dei servizi». In questo contesto, aggiunge Mandarino, il fronte portuale è fondamentale: Trieste è importante sulla direttrice Est-Ovest rispetto alla linea Torino-Lione. Il porto ligure invece, ha come riferimento gli assi Genova-Rotterdam e Berlino-Brennero-Milano-Palermo. Vogliamo cambiare la nostra posizione sui servizi merci: non fare più soltanto le tratte interne ma quelle internazionali. Il traffico dello scalo della Liguria non deve più avere come riferimento soltanto la Pianura Padana ma anche il Nord Europa e, in particolare, la Germania. Tutto questo in collaborazione e, in futuro, in competizione, con le grandi reti europee tedesche, francesi e svizzere».

L'obiettivo di Fs, aggiunge il manager, è di fare il terminalista stringendo accordi con istituzionali ma anche con operatori privati. «Ragioneremo - afferma - in termini di alleanze. Riconosciamo che abbiamo bisogno di partecipazioni con l'imprenditoria privata. Questo ci interessa ed è uno degli elementi fondamentali del nostro piano. Anche perché dobbiamo acquisire competenze che non abbiamo. Il no-

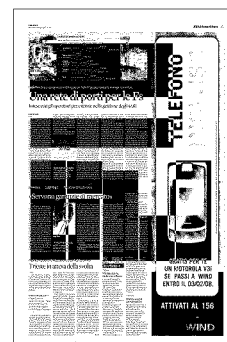
stro mestiere, che conosciamo bene, è fare le ferrovie. Ma la gestione integrata e di sistema, alla quale vogliamo arrivare, richiede alleanze con operatori pubblici e privati».

Rispetto al malumore delle imprese che temono la concorrenza di Fs sui terminal, Mandarino spiega: «Rfi è tenuta per missione a offrire servizi infrastrutturali omogenei a tutti. Per quanto attiene ai servizi su treno, anche lì è interesse del gruppo che crescano. Capisco che le nostre mosse possano essere lette come un'invasione di campo, ma la logica che ci muove è quella di offrire ai sistemi locali e territoriali, e all'intero Paese, un operatore in grado di fare rete e offrire servizi integrati».

Riguardo ai porti sui quali si sta muovendo Fs, il manager spiega che a Trieste il gruppo sta «lavorando con l'Autorità portuale, la Regione e vari operatori locali per ragionare su un potenziamento delle attuali strutture e prepararsi a reggere quello che sarà lo sviluppo verso Est»; su Gioia Tauro c'è «un accordo con la Regione per potenziare le infrastrutture ferroviarie e portuali e gradatamente trasformare uno scalo di *transshipment* in porto a servizio del territorio, attivando attività di logistica in loco. Siamo, poi, presenti a Taranto e, come Rfi, abbiamo attivato una società a Catania per la gestione dell'interporto. Anche su Napoli puntiamo ad allargare le attività del trasporto merci sull'area napoletana».



**Il Sole-24 Ore ha dato notizia**, il 10 novembre scorso, del via libera all'ingresso della cordata Psa-Cosco-Fs nella gestione del VI modulo del porto di Genova-Voltri



INTERVISTA | Luigi Negri | Presidente di Assiterminal

# «Servono garanzie di mercato»

GENOVA

Dell'ingresso di Fs nella gestione dei terminal portuali «non si sentiva la mancanza». Ad affermarlo, marcando subito una posizione tutt'altro che morbida, è Luigi Negri, presidente di Assiterminal, l'Associazione italiana dei terminalisti portuali che aderisce a Confindustria, nonché numero uno del Sech, il terminal container di Genova-Sampierdarena. Alla sua presa di posizione, peraltro, si associa Piero Lazzeri, presidente degli Spedizionieri di Genova, il quale afferma che l'obiettivo di Fs di diventare il più grande operatore di logistica del Paese, «rischia, di fronte all'Ue, di diventare abuso di posizione dominante».

Negri, che, come Lazzeri, siede all'interno del Comitato portuale di Genova, l'organismo che il 26 novembre accorderà o meno l'assegnazione del VI modulo del porto di Genova-Voltri alla cordata composta da Fs, Cosco e Psa, non oppone un netto rifiuto all'ingresso delle Ferrovie nelle operazioni in banchina. Traccia tuttavia dei distinguo, chiedendo garanzie a Fs. Il tutto mentre Augusto Cosulich, che rappresenta Cosco in Italia, è pronto a organizzare «un incontro prima del Comitato portuale, per fornire eventuali delucidazioni a chi avesse perplessità» sull'operazione del VI modulo.

**Presidente Negri, lei sembra poco convinto del progetto di Voltri.**

La Commissione di studio dell'Autorità portuale ha accolto il piano di Fs, Psa e Cosco. Il 26, però, il Comitato portuale potrà fare valutazioni anche non tecniche. Non è detto, quindi, che l'iter sia terminato.

**Cosa può accadere?**

Se, all'interno del Comitato, qualcuno trovasse inopportuno che una società che fornisce un servizio pubblico in posizione di monopolio possa partecipare alla gestione di un terminal portuale, facendo concorrenza agli stessi terminalisti ai quali propone di dare servizi, potrebbe opporre un "no" all'assegnazione della gara.

**Lei intende farlo?**

Benché ritenga che la situazione non sia positiva, non intendo obiettare: se la cordata con Fs ha avuto il placet della commissione, si deve accettare. Tuttavia chiederemo alle Ferrovie serie garanzie di parità di trattamento.

**Che tipo di garanzie?**

Vogliamo sia messo a verbale che le medesime modalità e gli stessi servizi e tariffe di Voltri siano garantiti anche al bacino di Sampierdarena e a tutti i porti liguri.

**Cosa teme, come imprenditore?**

Le coperture di Fs, visto che i guadagni prodotti non sono lautissimi, provengono dalle tasse dei cittadini e delle aziende. Come imprenditore, quindi, devo dire che non mi farebbe piacere accorgermi che i miei soldi venissero usati per far concorrenza alle mie aziende. Inoltre, se tutto questo succede, come sta accadendo, nel momento in cui Fs annuncia un aumento delle tariffe per i terminal genovesi, le preoccupazioni aumentano.

**R.d.F.**



Luigi Negri

**«Chiediamo le stesse tariffe e modalità anche per il sito di Sampierdarena»**