IL SECOLO XIX

Quotidiano

Data 28-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

I TERMINALISTI DANESI E SCHENONE

«Il patto Psa-Sech aiuterà Genova Ma l'Authority decida in fretta»

Doveva essere il gran giorno della fusione tra i due principali terminal genovesi, ma l'Autorità portuale ha deciso di prendere ancora tempo. Una frenata che i protagonisti della fusione - Gilberto Danesi, numero uno del terminal di Psa e Giulio Schenone, azionista e amministratore delegato di Gruppo Investimenti Portuali che controlla il Sech - hanno commentato in un'intervista con il Secolo XIX, la prima da quando è cominciato il dibattito sul progetto. Schenone: «Sono già passati cinque mesi, adesso penso sia il momento delle risposte». Danesi: «Vogliamo completare la fusione in tempi brevissimi». E insieme escludono rischi di monopolio successivi alla fusione.

GALLOTTI E QUARATI / PAGINA 16

GILBERTO DANESI E GIULIO SCHENONE I manager alla guida dei maggiori terminal genovesi: «Nessun rischio monopolio. Aponte? Se ha idee, ci chiami»

«La fusione Psa-Sech ha le carte in regola Ora l'Authority si deve muovere in fretta»

L'INTERVISTA

Simone Gallotti
Alberto Quarati / GENOVA

Per la prima volta a ruota libera. Gilberto Danesi, numero uno del terminal genovese di Psa e Giulio Schenone, azionista e amministratore delegato di Gruppo Investimenti Portuali che controlla il Sech, sono i due operatori che stanno guidando l'operazione di fusione che agita lo scalo genovese. Il Psa di Pra' è il primo terminal di destinazione in Italia, il Sech è il secondo scalo per importanza nel porto di Genova. L'Autorità di sistema portuale ieri ha deciso di prendersi più tempo per capire se concedere il via libera al matrimonio tra le due società, proprio mentre i due manager spiegavano le loro strategia in questa intervista doppia al *Secolo XIX*.

Doveva essere il gran giorno e invece il presidente Signorini non ha deciso nei tempi promessi, chiedendo un ulteriore parere all'Avvocatura dello Stato. Siete infastiditi?

Schenone: «Non voglio commentare la decisione nello specifico. Sono già passati cinque mesi da quando abbiamo iniziato il percorso di integrazione, adesso penso sia il momento delle risposte».

Danesi: «Vogliamo completare la fusione in tempi brevissimi».

Ma qual è il senso di questa operazione? Già oggi le due società hanno quote l'una dell'altra...

D.: «La fusione permetterebbe ai due terminal di realizzare sinergie operative, con benefici per i clienti e per il porto di Genova. Molte navi ora devono attendere in rada prima di essere operate al nostro terminal: con tempi di attesa che qualche volta raggiungono le 33 ore, e il costo di una nave in rada arriva a 100 mila euro al giorno. Questa è una risposta ai drastici cambiamenti già messi in atto dagli armatori. Negli ultimi anni il tonnellaggio delle navi è cresciuto in maniera esponenziale».

S.: «C'è uno scambio azionario dal 2008, ma si tratta unicamente di una partecipazione finanziaria. Operativamente, le due società sono sempre rimaste separate. Porteremo più traffico e investimenti a Genova, ma anche fuori dalla cinta portuale. Pensiamo anche alla maggiore forza con cui ci potremo proporre sui mercati che diciamo di voler andare a conquistare da tempo. Così potremmo riuscirci».

Il numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, è calato a Genova nei giorni scorsi e si è offerto di comprare il Sech...come valutate questa mossa?

S. «Il mio numero di telefono lo conoscono, sanno anche dove lavoro. Al momento però non mi ha contattato nessuno. Non so che piani abbia in mente il Comandante Aponte».

Aponte ha parlato anche di un rischio monopolio...

D.: «Ma non è così. Non c'è nessun rischio: già ora i clienti possono scegliere tra tre terminal nei 120 chilometri di costa ligure. La fusione non modificherebbe questa situazione».

S.: «Il mercato non cambierebbe. Dal perimetro di questa operazione sono esclusi sia il nostro terminal di Livorno che quello di Psa a Venezia. Non c'è un problema di mercato rilevante. E quanto all'azionariato, cambia poco: oggi tutti gli altri grandi terminal dell'arco ligure sono partecipati da armatori, noi rimarremmo l'unico soggetto indipendente. La libertà di scelta rimane insomma intatta».

C'è però il problema con la legge portuale: la norma vieta ai terminalisti di detenere più di una concessione per la stessa tipologia di merce in uno scalo...

S.: «La legge è obsoleta ed è stata interpretata in maniera evolutiva molte altre volte, almeno una dozzina in Italia. Anche nel sistema portale di Genova – Vado e in terminal molto vicini a noi (il riferimento è alla concessione di Spinelli al terminal Rinfuse, e a Msc con le operazioni effettuate nel porto di Genova, *ndr*)».

D.: «Oggi le tre mega alleanze tra compagnie controllano l'80% del traffico contenitori mondiale. Come si possono fronteggiare senza aggregazioni? E poi in Europa il problema è già superato: all'interno del porto di Anversa, Psa - anche in joint con Msc - ha ben tre terminal container».

Ma se non è un problema, perché allora avete sostenuto tutti quegli emendamenti in Parlamento per cancellare la norma?

S.: «Non li abbiamo chiesti noi. Si sono mosse le istituzioni in maniera autonoma e così ha fatto la Regione con il presidente Toti. Tutto qui. Noi non abbiamo sollecitato nulla».

Capitolo lavoro: le sinergie ci saranno anche sul fronte dell'occupazione?

D e S.: «Questa operazione

068633

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

Quotidiano

Data 28-02-2020
Pagina 1
Foglio 2 / 2

manterrà inalterati gli attuali livelli occupazionali».

Ma senza la fusione è vero che il Sech potrebbe avere problemi occupazionali?

S.: «C'è stato un calo del traffico e la fusione serve anche per evitare eventuali ripercussioni su quel fronte».

Cosa significherà per Genova l'eventuale via libera alla fusione?

S.: «Ci saranno più investimenti. Il gruppo Gip in passato ha già investito molto sul territorio. Da parte Psa si è trattato di 500 milioni e da parte Gip di 120 milioni di euro. Possono dire di aver fatto altrettanto quelli contrari all'operazione?»

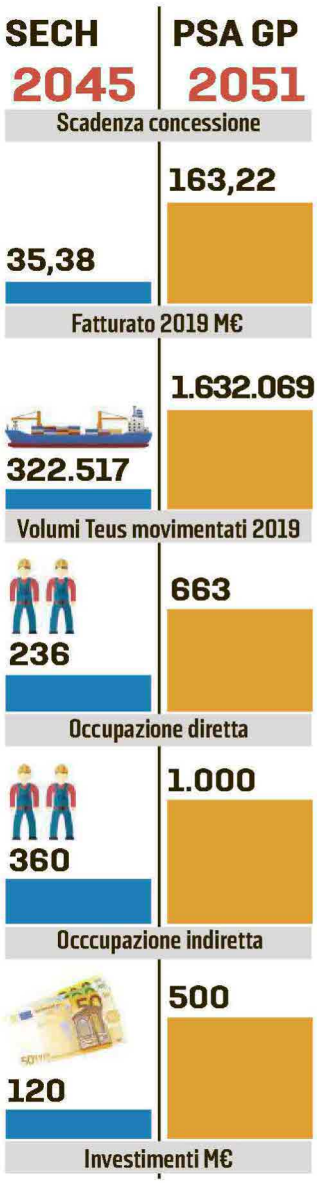
D. «Al terminal Psa abbiamo investito in nuove gru, nei nuovi binari e diamo lavoro a 4.500 persone. Da più di 25 anni siamo i due principali terminalisti conto terzi e dal 2008 c'è uno scambio azionario incrociato. La fusione è l'evoluzione naturale di questa relazione».

Come avverrà la fusione?

S.: «Sarà tra Psa e Gip, le holding che controllano i terminal: sarà creata una newco, dove Psa avrà la maggioranza. Le due società operative con le rispettive concessioni e piani di impresa restano separate».

Ma temete che dopo il via libera possa aprirsi una nuova stagione di conflitti in porto?

S: «Un merlo che vuole dire al corvo quanto è nero... Non credo proprio che si saranno ripercussioni. All'epoca lo scambio azionario fu contestato da otto compagnie di navigazione. Oggi il quadro è completamente mutato». —



In alto: il terminal Psa di Voltri-Prà. In basso: la banchina del Sech

Giulio Schenone

Gilberto Danesi

068633

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.