

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli occhi della port authority di Rotterdam sul terminal container di Cagliari

Nicola Capuzzo · Friday, February 28th, 2020

Un “operatore economico” interessato al terminal container di Cagliari c’è, [lo ha comunicato l’Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna](#), e, secondo quanto rivelato da alcune fonti di settore a SHIPPING ITALY, sarebbe la port authority di Rotterdam, il primo scalo europeo per tonnellaggio e per container movimentati.

Conferme al momento è impossibile ottenerle perché sui nomi e sui progetti di chi si è affacciato per conoscere nel dettaglio il bando lanciato dall’ente presieduto da Massimo Deiana vige il massimo riserbo. Sono fonti, però, molto qualificate e con ottima conoscenza della materia quelle che indicano nella port authority nordeuropea il soggetto che ha “avanzato la richiesta di ulteriore documentazione tecnica integrativa”, come spiegato dall’AdSP sarda nella nota con cui ha annunciato [una proroga di un mese e mezzo della scadenza del bando](#) (spostata ora dal 28 febbraio al 15 aprile).

Se confermata, questa mossa da parte del porto olandese avrebbe dell’incredibile e in parte anche del rivoluzionario, quantomeno rispetto agli assetti della portualità continentale visti fino ad oggi. Non tanto perché l’ente di gestione dello scalo investirebbe lontano dalle proprie banchine, cosa che avviene da tempo per Rotterdam, ma perché sarebbe storicamente il primo esempio di colonizzazione del Northern Range nei confronti della portualità italiana e sud europea. Una colonizzazione che Roma faticherebbe a respingere, posto che voglia farlo (il Gruppo Contship Italia, da molto tempo attivo nel nostro paese è indirettamente partecipato dalla municipalità di Brema), perché in ballo ci sono 210 posti di lavoro da salvare e un’enorme banchina da rimettere in attività. Un compendio costituito da 1.600 metri lineari di accosto e 400.000 metri quadrati di piazzale da affidare in concessione per un massimo di 50 anni a un canone annuo di circa 2 milioni di euro.

Insomma un affare grosso, non alla portata di operatori medio-piccoli, sul quale si pensava che avesse messo gli occhi Msc (praticamente l’unico vettore a servire la Sardegna insieme a Hapag Lloyd) anche se verrebbe difficile immaginare un secondo impegno del gruppo fondato da Gianluigi Aponte dopo aver appena accettato la scommessa di rilanciare Gioia Tauro. Non avrebbe senso per il gruppo ginevrino farsi concorrenza da solo nel mercato del transhipment a poche miglia nautiche di distanza. A meno che la ratio non sia quella di occupare una casella evitando che possa insediarsi un altro competitor.

L'autorità portuale di Rotterdam, invece, non solo gestisce le banchine e promuove i traffici del suo scalo, ma ha una 'divisione' della propria struttura espressamente dedicata a nuovi investimenti e partnership sul mercato internazionale. "Usiamo la nostra esperienza e le nostre competenze per gestire e sviluppare porti e aree industriali sul mercato internazionale" è scritto nel sito di Port of Rotterdam. Poco più sotto, al paragrafo 'partecipazioni', viene specificato che la port authority "può diventare azionista, insieme ad altri partner locali, di complessi portuali diversi. La chiave per il successo è di sviluppare una visione condivisa di lungo termine, che comprenda valori economici e sociali". Due operazioni in cui lo scalo olandese è coinvolto sono ad esempio la gestione del porto brasiliano di Pecém e quello di Sohar, con la relativa free zone, in Oman.

Se l'indiscrezione circa l'interesse del porto olandese sul terminal container di Cagliari nelle prossime ore o nei prossimi giorni dovesse trovare un fondamento, sarebbe emblematico assistere da un lato alla difesa della natura pubblica delle port authority italiane come puri enti di coordinamento nella battaglia con Bruxelles relativamente alla tassazione dell'attività economica svolta, dall'altra al contestuale intervento diretto di una dinamica port authority estera per il salvataggio di un'infrastruttura nostrana.

La Port of Rotterdam Authority è una società per azioni non quotata in borsa e controllata al 70% dal Comune e al 30% dal governo nazionale olandese. Ogni anno genera un fatturato di circa 710 milioni di euro e occupa direttamente 1.200 addetti.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 28th, 2020 at 12:15 am and is filed under [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.