

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## A Vestas Blades la Piastra logistica di Taranto

Nicola Capuzzo · Thursday, September 5th, 2024

Per i prossimi 9 anni sarà Vestas Blades Italia, filiale locale dell'omonima realtà danese, il concessionario della Piastra logistica di Taranto.

Il relativo decreto dell'Autorità di sistema portuale non rivela i dettagli operativi della società intenzionata a utilizzare l'area in questione – parte di un mega investimento in project financing da circa 200 milioni di euro avviato nel 2001 e costata pure, svela il *Corriere di Taranto*, una liquidazione di 40 milioni di euro al precedente concessionario (Taranto Logistica, gruppo Gavio, *ndr*) pur non avendo mai visto movimentare una tonnellata di merce di alcun genere.

Chiara tuttavia la motivazione della scelta da parte della commissione incaricata di confrontare l'offerta di Vestas con quella concorrente della polacca Itpl Logistics: “Sotto il profilo soggettivo/professionale appare evidente come sia da preferire la Vestas Blades Italia S.r.l. – Unipersonale rispetto alla Itpl Logistics S.r.l. sia per l'esperienza nazionale ed internazionale nell'attività proposta sia per la sua capacità economica-finanziaria. Con un capitale sociale pari a 21.364.408,00 euro lo stesso è detenuto integralmente dalla Vestas Manufacturing NS (“Vman”), società di diritto danese, a sua volta interamente controllata dalla Vestas Wind System NS (“Vws”) con sede ad Aarhus, in Danimarca, holding del Gruppo Vestas, leader mondiale nella produzione di turbine eoliche. LA Itpl Logistics è invece una newco costituita a fine marzo 2024, con capitale sociale di € 10.000,00, per sviluppare e gestire le attività di logistica internazionale in Italia, con sede operativa a Taranto e con socio di maggioranza che dai dati forniti risulta “inattivo”. Dai dati forniti ed analizzati, non è stimabile la reale capacità finanziaria ed economica di Itpl di sostenere i costi fissi connessi alla concessione demaniale marittima a fronte dei volumi di traffico previsti (iniziale di 18.000 TEU/anno). Anche sotto il profilo progettuale/tecnico/operativo la Vestas Blades Italia S.r.l. – Unipersonale propone una iniziativa da preferire rispetto a quella della Itpl Logistics S.r.l.. La proposta di Vestas è connotata da profili di concretezza con un piano di sostenibilità pregevole sotto gli aspetti sociali, ambientali ed economici. La Società detiene un business di immediato avvio con rilevanti investimenti di adeguamento delle infrastrutture esistenti e con ogni effetto positivo sull'indotto. Ha espresso la concreta volontà di dirottare sul Porto di Taranto l'import dei componenti utili al ciclo produttivo che, al momento, sono concentrati altrove. E' evidente l'intendimento della Società di consolidare una importante struttura organizzativa e gestionale con un rilevante impegno finanziario finalizzato allo sviluppo delle attività produttive e logistiche nel Porto di Taranto apportando benefici per il territorio sotto il profilo socio-economico-occupazionale. L'iniziativa è assolutamente coerente ed in linea con gli obiettivi

strategici dell'AdSP e del Porto di Taranto proiettato verso lo sviluppo di hub per la produzione di eolico off-shore e dei relativi componenti. Dall'altro lato la Itpl ha presentato un progetto che andrebbe ad utilizzare il compendio demaniale esistente nello stato in cui si trova senza attuare investimenti nelle infrastrutture esistenti e quindi senza sviluppo dell'indotto; ciò prevedendo un piano di traffico limitato nei volumi e non garantito dalla capacità economica finanziaria della Società. La Società dichiara, infatti, un potenziale traffico di 18.000 TEU/anno a partire da marzo 2025 (di cui il 75% via mare ed il restante su rotaia e gomma) e prevede in una “seconda fase” di poter “almeno raddoppiare tale volume”. Fa riferimento a Mou dal quale auspica che si “possa derivare un incremento dei volumi indicati di circa il 10%”. Sebbene siano state rappresentate buone relazioni tra la Società maggiore azionista ed altre importanti realtà polacche ed internazionali, non è stato fornito un progetto concreto in grado di garantire la proficua utilizzazione del demanio marittimo. Sul punto rileva anche la circostanza che Itpl potrebbe sviluppare il business proposto, sostenendo esclusivamente costi variabili e non i costi fissi della concessione, presso il Molo polisettoriale che è già attrezzato – con mezzi di movimentazione adeguati, infrastrutturato con binari ferroviari operativi, organizzato con personale qualificato e dotato di Zfd – per la tipologia ed i volumi di lavorazioni/movimentazioni proposti”.

Resta pendente il ricorso della terza aspirante all’area, Tecnomec, la cui istanza è stata rigettata dall’Adsp “poiché incompleta e non integrata nel termine assegnato”. A breve il Consiglio di Stato dovrebbe pronunciarsi sull’appello della società contro il rigetto da parte del Tar della Puglia della sua richiesta di sospendere i provvedimenti dell’Adsp.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, September 5th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.