

# "CARA UE ADESSO DACCI UNA MANO"

Lo dice il presidente di Contship Italia, che - in questa fase critica - invita Bruxelles ad alleggerire la regolamentazione del comparto portuale.

di Giovanna Visco

**S**guardo diretto incorniciato da lunghi capelli bruni, un italiano essenziale, di stile anglosassone puntato ai concetti, inaspettatamente coinvolgente e appassionato, un body language misurato in abiti molto femminili. Questo in poche parole il magnetismo di Cecilia Battistello, presidente del gruppo Contship Italia, le cui attività, quest'anno al loro quarantesimo anniversario, sono specializzate dal terminal portuale ai servizi connessi alla movimentazione e gestione su un unico elemento: il contenitore. Contship Italia con Eurogate forma il più grande network di terminal container d'Europa, controllato dalla holding Eurokai, quotata alla Borsa di Amburgo e guidata da Thomas Eckelmann, imprenditore tedesco di quinta generazione insignito nel 2006 dal presidente Ciampi del titolo di commendatore dell'Ordine della Repubblica italiana per il suo lavoro nella nostra economia nazionale. Cecilia e Thomas, un team coniugale di successo, che coinvolge in Europa decine di manager e migliaia di dipendenti. E mentre il gruppo segue con attenzione quotidiana qualsiasi evoluzione della straordinaria crisi internazionale economica e finanziaria, che "rende molto difficile fare dei piani se non con la forza della speranza" come sottolinea Cecilia Battistello, dall'altra Contship Italia già mette le basi per la ri-

presa dei traffici, rinnovando i vertici del terminal di Cagliari, Tangeri e Gioia Tauro e introducendo giovani manager provenienti da varie realtà in cui operano le società del gruppo, confermando l'importanza strategica delle risorse umane.

**DAL SUO PUNTO DI VISTA, ANCHE NEL RUOLO DI PRESIDENTE DI FEPORT, L'UE È SUFFI-**

**"Introducendo in questo momento nuove regole, l'Unione va nella direzione sbagliata"**

**CIENTEMENTE GRANDE E DIVERSIFICATA PURE PER I PORTI E LE ORGANIZZAZIONI ASSOCIATIVE A ESSI CONNESSE?**

■ Tra i porti europei ci sono molte differenze anche se la visione strategica delle Port

Authorities di Espo è la stessa: acquisire più poteri e incassare di più, talvolta contrastando il ruolo e gli interessi dei terminal operator e degli stessi porti.

**E CHE COSA FA L'UNIONE EUROPEA?**

■ Da tempo lavora per creare un *play field* uguale per tutti, ad esempio impedendo gli abusi degli aiuti di Stato che distorcono la competizione tra imprese di regioni diverse.

**QUESTO PRINCIPIO DI UGUAGLIANZA È IMPORTANTE, MA FA SEMPRE BENE?**

■ L'obiettivo di regolamentare gli aiuti di Stato distortivi è condivisibile, ma i

tempi e le modalità per realizzarlo assai meno, come il voler imporre nuove regole sulle concessioni a chi ha già contratti chiari e di lungo periodo con i singoli Stati. Per la situazione economica che sta attraversando l'Europa, questo mi sembra più il momento di darci una mano piuttosto che nuove regole! Cercando di regolamentare l'industria portuale, soprattutto in questo momento di crisi, l'Europa sta andando in una direzione sbagliata. Fino all'anno scorso questa era l'unica industria che creava

posti di lavoro, con la logistica e i volumi di traffico che crescevano. Ad esempio Eurokai ne offriva un centinaio in più all'anno a giovani dai 24 ai 27 anni alla loro prima esperienza, inserendoli nell'attività dopo un periodo di training. Ora il voler mettere ulteriori regole richiede molta attenzione a quel che si fa, perché si rischia di strozzare l'industria, soprattutto adesso che i volumi sono in forte discesa.

**LA CRISI DEI TRAFFICI È STATA MENO VIOLENTA IN ITALIA RISPETTO AL NORD EUROPA. MA È CORRETTO PARAGONARE, COME SPESSO SI FA, I PORTI ITALIANI A QUELLI DEL NORD EUROPA?**

■ Secondo me no. I porti importanti del Nord Europa, decisamente di numero inferiore a quelli del Mediterraneo, hanno svolto un ruolo insostituibile di *gate* non solo verso i mercati industrializzati storici, ma soprattutto verso i mercati emergenti come quelli della Russia, che

non ha porti adeguati. Se guardiamo all'Italia, Genova, La Spezia o Livorno sono *regional port* al servizio di mercati limitati e l'Italia, che non è cresciuta moltissimo in questi anni, forse per questo soffre un po' meno rispetto ai porti nord-europei. Ciononostante abbiamo visto sia a La Spezia che a Livorno un crollo del 25%, per non parlare di Genova dove mi risulta la situazione sia ancora più pesante.

**E IL TRANSHIPMENT DI GIOIA TAURO?**

■ Prevediamo anche lì una riduzione dei volumi, anche se ancora non possiamo quantificarla. In Italia purtroppo non si è ancora percepito nel modo giusto che il transhipment non ha bisogno di Gioia

**"Il transhipment è un'attività che si attira solo se si garantisce un servizio adeguato a costi bassi"**

Tauro, perché può andare a Port Said, Pireo, Malta, Algeiras, Tangeri, Beirut o Costanza. I contenitori in transhipment sono destinati per il 94% fuori dal nostro Paese, così come in tutti gli altri Paesi che lo ospitano. E' un'attività che si attira solo offrendo un servizio adeguato a costi bassi. E che se ne dica, l'Italia in questo non è competitiva. Ci vuole poco perché la nave che entra da Suez decida di evitare le miglia di deviazione per andare a Gioia Tauro, Taranto o Cagliari, considerando che i contenitori sono destinati a mercati come Egitto, Israele, Libano, Siria e Turchia, che distano a qualche ora di navigazione dai porti concorrenti. Solo chi aiuta a mantenere un buon *transit time* a costi contenuti è molto attraente.

**QUINDI ANCHE DURANTE QUESTA CRISI MOLTO DEL TRAFFICO IN TRANSHIPMENT NEL MEDITERRANEO È DESTINATO AI PAESI EMERGENTI DELL'AREA?**

■ Esattamente, Libia, Algeria, Tunisia, Marocco in parte l'Egitto e i Paesi del Medio Oriente hanno volumi. Il Mar Nero è crollato per la Russia, a eccezione del porto georgiano di Poti. Queste cose in Italia non si sono comprese.

**CHE COSA SUGGERISCE? METTERE IN ATTO POLITICHE DI SOSTEGNO PER L'ECONOMIA PORTUALE O ASPETTARE CHE IL MERCATO FACCIA TUTTO DA SOLO?**

■ Un anno fa Genova era paralizzata da difficoltà organizzative, La Spezia era congestionata e Livorno registrava un surplus di volumi. Oggi a causa della crisi la situazione è del tutto diversa, ma ragioniamo considerando una situazione di normalità. I porti italiani sono nei centri storici delle città e questo non si può cambiare, quindi il traffico destinato in Italia continuerà ad arrivare nei porti regionali o con il feeder, che fa le >



Archivio Contship

connessioni con un *hub port* mediterraneo oppure con navi dirette dai 4500 ai 6000 teu, come fa MSC di Aponte a La Spezia, anche se non così piene perché resta ancora da risolvere il problema del dragaggio del porto. Dunque, che cosa fa decidere alla linea come servire quel porto? Sono i calcoli, perché è solo una questione di soldi, come per le linee aeree: se si va con il Boeing il costo per posto per persona è minore di un aereo che ha la metà della capienza, anche se questo significherebbe per il passeggero la penalità del transhipment per arrivare a destino in un aeroporto minore. Thomas Eckelmann continua a ripetere, recentemente anche in Italia, che la crisi, riducendo la domanda di banchine, di piazzali e di treni, è un'occasione per fare manutenzioni, allargamenti, miglioramenti, nuove ferrovie; insomma per prepararsi al futuro. Mi auguro che anche in Italia si cominci a fare come in Nord Europa dove si sta lavorando per essere pronti alla ripresa. Durante la crisi l'industria portuale ha gli stessi bisogni di ogni altra industria, così come riuscire a contenere i costi.

#### COME QUELLO DEL COSTO DEL LAVORO?

■ Sì, ma che non si confonda con la riduzione dei salari. Particolarmente per i porti di transhipment che competono con quelli extracomunitari, in generale ma soprattutto durante la crisi, è necessario un riallineamento sia dei costi che della produttività. L'assenteismo del 14% che registriamo non è sostenibile; la produttività necessaria a recuperare un punto o due sui costi significa fare dai 28 ai 30 movimenti all'ora. A Gioia Tauro vogliamo condividere con le organizzazioni sindacali e con il personale questi obiettivi, necessari a reggere la concorrenza e quindi ad andare avanti. Ci occorre però efficienza e una comunicazione con meno convegni, meno frequente, ma giusta, mirata e chiara.



#### ESISTE IL TERMINALISMO PURO? E SE ESISTE, HA UN FUTURO?

■ Secondo me bisogna dare le risposte a quello che la merce chiede. Al giorno d'oggi non si può scegliere di fare il terminalista puro se il cliente a bordo delle navi che scalano il terminal chiede di essere il giorno dopo a Milano. In questo caso gli devi procurare il camion o la ferrovia che gli consegna la merce a destino. Il *transit time* dal punto A al punto Z al momento è molto importante e le linee marittime stesse pensano in termini non unicamente di trasporto dei contenitori, ma di distribuzione dei package che ne sono all'interno. Dunque la logistica diventa un'attività inevitabile.

**“La crisi è un'occasione per effettuare manutenzioni, allargamenti, miglioramenti e nuove ferrovie”**

#### LIZZARE IL SETTORE DIMINUENDO LE TRACCE. CHE NE PENSA?

■ Da una parte capisco che Moretti debba diminuire le perdite e sanare il bilancio delle ferrovie. Ma in che modo? Chiudendo le tratte che non rendono soldi o riorganizzando le ferrovie rendendole più economiche, tagliando le inefficienze e i costi?

#### SI LAMENTANO CHE CI SONO TROPPI INTERLOCUTORI E TROPPI INTERMEDIAZIONI PER I CARICHI SU FERRO...

■ L'idea di Moretti è forse quella di “fuori i terminalisti che faccio tutto io”? Ma poi funziona davvero? Non credo sia poi così tanto facile.

#### INFATTI È CON IL TERMINALISTA CHE LA LINEA-CLIENTE INTERAGISCE DIRETTAMENTE...

■ E non può che essere così! L'idea del colloquio diretto vettore marittimo-vettore terrestre, saltando un attore industriale neutrale qual è il terminalista, è, prima ancora che sbagliata, irrealistica. Tra l'altro il vettore marittimo gestisce meno del 50% dei contenitori circolanti sulla tratta terrestre, quindi è più facile che accada il contrario, cioè che il terminalista offra anche servizi sulla tratta terrestre. In Germania facciamo i treni direttamente, con 20 locomotive prese in leasing e 450 vagoni. Andiamo fino in Ungheria, Bulgaria e Austria.

#### PERCHÉ NON È STATO POSSIBILE FARE ALTRETTANTO ANCHE IN ITALIA?

■ Un limite oggettivo è rappresentato dalla frammentazione della domanda che in Italia è di ben 8.000 imprese contro le appena 1.000 tedesche, mentre uno soggettivo sta nel fatto che le Fs, gestendo le tracce, continuano a operare nei fatti - da monopolisti. ■

## CHI È CONTSHIP ITALIA

Il business principale del gruppo Contship Italia è rappresentato dagli investimenti nei terminal marittimi e da tutte quelle attività accessorie che portano valore aggiunto al *core business*, quali il trasporto intermodale e i servizi di logistica e distribuzione container. Contship Italia è parte del più importante network terminalista europeo (Eurokai - Amburgo). Nel 2008, la holding Contship Italia ha consolidato (dato gestionale) un fatturato di 369 milioni di euro. Gli impiegati nelle società sono oltre 2500. Nel 2008 i terminal marittimi del gruppo hanno movimentato 5,7 milioni di teu (*twenty equivalent unit*). La società opera direttamente nei porti di:

- La Spezia, La Spezia Container Terminal - LSCT;
- Livorno, Terminal Darsena Toscana - TDT;
- Gioia Tauro, Medcenter Container Terminal - MCT;
- Ravenna, Terminal Contenitori Ravenna - TCR;
- Salerno, Salerno Container Terminal - SCT;
- Cagliari, Cagliari International Container Terminal - CICT;
- Tangeri, Eurogate Tanger.

I servizi di trasporto intermodale sono offerti dalle controllate Sogemar e Hannibal, entrambe con base a Milano. Le società di trasporto intermodale offrono un elevato numero di connessioni ferroviarie giornaliere attive tra i terminal marittimi e i principali mercati nazionali ed europei (nel 2008 sono stati trasportati oltre 250.000 teu). Contship Italia, attraverso un network di società partecipate, offre inoltre servizi logistici a valore aggiunto, quali container freight station, movimentazione merce varia, manutenzione equipment, gestione inland terminal, servizi doganali e groupage. Il gruppo contship Italia è impegnato nello sviluppo di una logistica sostenibile nel rispetto dell'ambiente di lavoro e dei territori in cui esso opera.

L'uso del trasporto intermodale come strategia di business ha permesso il risparmio di circa 300 milioni di kg di emissioni di CO2 nel triennio 2004-2006. Nei porti, inoltre, sono stati realizzati ingenti investimenti in sistemi di riduzione delle polveri che hanno permesso la crescita dei volumi movimentati a “impatto zero” sul fronte ambientale. Con il progetto Porto Lab infine Contship Italia incontra oltre 18.000 alunni di 72 scuole (elementari e medie) italiane che, visitando le strutture portuali e dei centri intermodali, vivono l'esperienza e la cultura del trasporto e della portualità. Il mare diventa un elemento che avvicina e il porto si trasforma in un crocevia di culture beni e persone; un laboratorio a cielo aperto.

Info: [www.contshipitalia.com](http://www.contshipitalia.com)