IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Luigi Vicinanza
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 16145 - Lettori: 107000: da enti certificatori o autocertificati

PORTO

Darsena Europa, così i due fondi internazionali si fanno avanti

Infravia e Infracapital, i due fondi che hanno in mano il 100% di Tdt, sono interessati alla Darsena Europa. **ZUCCHELLI** / IN CRONACA

Così i due maxi-fondi di Tdt puntano alla Darsena Europa

Infravia e Infracapital in campo con un project financing proposto all'Authority (in tandem con l'alleanza con big delle grandi opere per costruire il terminal)

Mauro Zucchelli

LIVORNO. Ancora non si vede una ruspa eppur si muove qualcosa sulla ruota della maxi-Darsena che deve rappresentare l'espansione a Mare (e il futuro) del porto di Livorno, e forse della città tutta intera. Anzi, più di un semplice "qualcosa", a dar credito al governatore Enrico Rossi che sulle pagine del Tirreno ha annunciato che «è stata presentata la proposta di project financing per realizzare le infrastrutture private sulla Darsena Europa».

Da chi? Inutile cercare di far breccia nel muro di riservatezza alzato da Palazzo Rosciano, quartier generale dell'Authority. Basta però tener presente la bussola di un operatore come **Luigi Negri**, capofila dell'alleanza fra un poker di grandi dynasty genovesi nel Gruppo Investimenti Portuali (Gip), che quando era in sella in Tdt ha detto chiaro e tondo al Tirreno: sono venuto in Darsena Toscana per puntare alla Darsena Europa, è ovvio che a questo punto sono in certo qual modo obbligato a presentare un'offerta per la maxi-Darsena. Altrimenti – questo il suo argomentare – siccome non credo proprio che saranno autorizzati due terminal contenitori in porto, finirei per vedermi azzerare l'investimento fatto fin qui.

Ma in un martedì ghiaccio stecchito d'un fine febbraio di due anni fa Negri e la sua "squadra" di imprenditori ha passato la mano: Gip, che a quel tempo controllava l'80% di Tdt (il restante 20% era in mano alla Compagnia portuale guidata da **Enzo Raugei**), è stata ceduta a due grandi fondi internazionali, Infravia e Infracapital. Solo che il filo rosso del ragionamento non ha fatto neanche una piega: anzi, a maggior ragione per due fondi che hanno come missione la valorizzazione dei propri investimenti. Non basta: il 20% dei portuali è stato acquisito da Infravia e Infracapital, che ora hanno in pugno il 100% del terminal. Difficile credere che l'abbiano fatto solo per amicizia nei riguardi dei portuali livornesi in affanno di cassa. Dunque, è facile intuire Infravia e Infracapital in prima fila per presentarsi ai nastri di partenza dell'Authority.

Leggendo fra le righe di quanto dice Rossi, balza agli occhi che non stiamo parlando di qualcuno che si fa avanti dopo un bando di Palazzo Rosciano con gli inviti a offrire: quel che era accaduto negli anni scorsi, con un susseguirsi di rinvii. Parla di "proposta di project financing": perciò, c'è di che immaginare un investitore che presenta un progetto di propria iniziativa anziché aspettare un bando. Del resto, ormai anche i gabbiani sulle gru della Darsena sanno quali sono gli orientamenti delle istituzioni sull'espansione a mare del porto di Livorno...

Per dirla in soldoni: in casi del genere chi si fa avanti mette nero su bianco un progetto ben definito e un altrettanto dettagliato piano d'impresa. L'ente (cioè: l'Authority) ha tre mesi di tempo per esaminarlo e chiedere eventuali modifiche o integrazioni: se alla fine lo "convalida" come accettabile, parte il nuovo round. Di cosa si tratta? Della procedura che mette in pista una comparazione con le proposte di eventuali altri gruppi privati interessati: a caccia, insomma, di qualcuno che contro-proponga qualcosa di meglio su quelle stesse aree.

Non è una novità assoluta neanche sulle banchine: si pensi a Maersk a Vado oppure a Gavio per Civitavecchia. Con esiti opposti: il primo investimento è decollato, il secondo è rimasto al palo. La novità

sarebbe nell'entità: nella storia portuale recente del nostro Paese non c'è un project financing che richieda una partecipazione privata che, comunque vada, dovrebbe essere fra 250 e 300 milioni di euro. Il doppio di Vado, a quanto è dato ipotizzare.

Ma torniamo all'iter. Se c'è una contro-offerta si mettono le due in lizza l'una contro l'altra: ma il proponente iniziale ha il vantaggio dell'ultima parola ed è sufficiente rilanciare con una offerta che eguagli quella del concorrente per avere una sorta di prelazione e dunque la vittoria.

Ma a quest'identikit della procedura in caso di proposta di project financing mancano due cose. L'una è l' "imprimatur" (che i tecnici chiamano "asseveramento") che una banca d'affari o una società di revisori dà garantendo che il proponente ha una solidità finanziaria tale da rendere credibile la sostenibilità della realizzazione del progetto. L'altra è l'indicazione di chi materialmente entrerà nella cordata come costruttore: e qui si potrebbe ricordare che il colosso belga Jan de Nul è già finito nelle cronache del Tirreno perché ha seguito la presentazione del progetto maxi-Darsena a Bruxelles e in vari incontri in Authority, oltre a essersi fatto avanti per gli appalti nel porto di Piombino. In realtà, è un big di rango internazionale e insieme a Salini Impregilo ha lavorato all'allargamento del Canale di Panama. Altri giganti delle grandi opere che hanno seguito il caso Darsena Europa sono Ohl Concesiones (gruppo Abertis) o Astaldi e Condotte. —

IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Luigi Vicinanza
12-GEN-2019
da pag. 5
foglio 3 / 4
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 16145 - Lettori: 107000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 85 %

GLI SCENARI

Ma sulle banchine livornesi c'è anche il gigante Msc

Dentro a questo scenario, però c'è un "però". Anche a voler guardare in Darsena Toscana, la Tdt (100% in pugno a Infravia e Infracapital) è sì il principale operatore container ma non è più l'unico: la vocazione multitipologia del terminal di Lorenzini e Grifoni si è man mano specializzata sul versante container e ora, a dirla tutta, a Livorno il terminal Lorenzini rappresenta un secondo polo contenitori.

Non stiamo parlando di un competitore minore, d'un comprimario di seconda fila, sia chiaro. Da un lato, pochi mesi fa nel terminal di Enio Lorenzini è salita al 50% la quota di Msc, il colosso di Gianluigi Aponte, la seconda flotta al mondo fra le navi portacontainer; dall'altro, nel giorno di San Silvestro è arrivata in quel terminal quella che dal quartier generale di Lorenzini non esitano a definire come «la più grande gru semovente portuale del Mediterraneo e d'Europa».

Non è tutto. Nell'ultimo anno l'attivismo di Msc su Livorno è stato molto forte: e non solo perché è venuto sulla Sponda Est mister Gianluigi Aponte in persona. Sono state le Msc le navi protagoniste degli sforzi per mostrare al mondo che a Livorno entrano le navi da 9mila teu (a patto però che non siano a pieno carico).

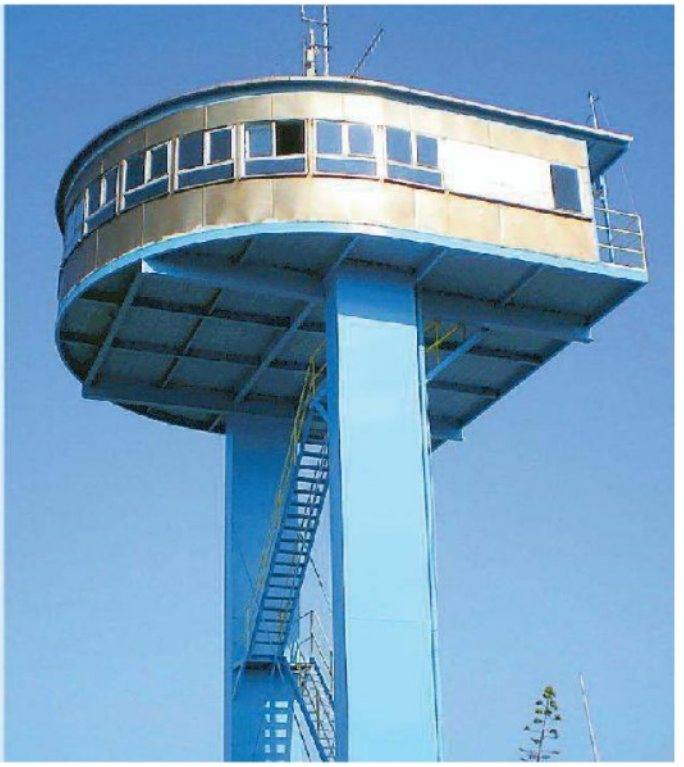
Da aggiungere che Infravia-Infracapital e Msc hanno appena concluso l'affare di Genova: si è sciolta l'alleanza fra le due parti, i fondi internazionali cedono a Aponte la quota del terminal di Bettolo. E' un "messaggio" che potrebbe valere anche per quel che accadrà a Livorno. —

Toscana Notizie

IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Luigi Vicinanza
12-GEN-2019
da pag. 5
foglio 4 / 4
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 16145 - Lettori: 107000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 85 %

Nella foto grande: l'ingresso di una nave Msc da 9mila teu in Darsena Toscana sotto gli occhi della Guardia Costiera. A destra: in alto, al lavoro sui piazzali del terminal contenitori della società Tdt sulla Sponda Ovest della Darsena Toscana e, sotto, nella foto di Marzi Pentafoto, una veduta dall'alto di questa zona del porto e le aree delle vasche di colmata dove sorgerà la Darsena Europa

AVVISATORE MARITTIMO

Quasi 8mila le navi nell'arco di 12 mesi

Nei dodici mesi dello scorso anno sono arrivate nel porto di Livorno 7.940 navi, 87 in più rispetto al 2017. Lo dice il dossier pubblicato dall'Avvisatore Marittimo (foto a destra), segnalando che sono calati a quota 2.661 i traghetti (meno 4,9%) e hanno registrato un boom i ro-ro nel settore rotabili (più 12,3%) e soprattutto passeggeri (più 91,3%). In aumento anche le chimichiere (più 13,4%).