

Conferenza stampa sulla delocalizzazione di Carmagnani e Superba

Presso Superba, Via Multedo di Pegli, 15, Genova

Martedì 19 settembre 2017, ore 12

Le Aziende

Attilio Carmagnani S.p.A. è un'azienda fondata nel 1904 che si occupa di stoccaggio e trading di prodotti chimici, e gestisce un laboratorio di analisi indipendente – www.carmagnani.com

Superba S.r.l. è un'azienda specializzata in logistica di prodotti chimici, fondata dalla famiglia Sada, opera dal 1960 nel Porto di Genova, venne acquistata dal Gruppo PIR nel 1990.

Complessivamente nei due depositi operano 60 dipendenti e stabilmente altre 20 persone indirette.

PIR – www.gruppopir.com – fondata nel 1920, opera nella logistica portuale nel Mediterraneo (Ravenna, Genova, Albania e Tunisia) movimentando circa 5 milioni di tonnellate annue di rinfuse, di cui 3,2 milioni tonnellate di rinfuse liquide (prodotti alimentari, chimici e petroliferi) e 1,8 milioni di tonnellate di rinfuse solide (cereali, sfarinati, fertilizzanti).

30 anni di delocalizzazione - tempo scaduto

Carmagnani e Superba dal 1988, anno in cui tutte le istituzioni cittadine si impegnarono con un protocollo di intenti a delocalizzare in porto i depositi (Protocollo d'intesa - Allegato 1), hanno sempre dato disponibilità a reperire soluzioni valide per il territorio, la portualità e la cittadinanza. Si sono succeduti studi e dibattiti che hanno incluso Calata Olii Minerali, Porto Petroli (più volte studiato e scartato), Voltri, Cornigliano, Vado Ligure, l'Isola Petroli del progetto di Renzo Piano (sintesi storica - Allegato 2) e, a partire dalla fine del 2013, l'area vicino alla Lanterna che Enel libererà in buona parte già a fine 2017 e la cui concessione scadrà definitivamente nel 2020. Il progetto di trasferimento dei depositi nell'area "ENEL", condiviso e approfondito con Comune, Autorità di Sistema Portuale e Autorità tecniche, è ora attuabile grazie al lavoro di preparazione di questi anni, tenuto anche conto che l'area Enel è oggi l'unica che contemporaneamente è compatibile e libera.

La realizzazione del nuovo deposito comporterà 40 milioni € di investimenti, interamente sostenuti dai privati e che legheranno le sorti delle nostre aziende a Genova per molti decenni. Ciò è diverso dalla realizzazione dei terminal container che avviene prevalentemente con l'intervento di soldi pubblici, e, per la parte privata, con l'investimento in attrezzature come le gru che i concessionari possono portare via in qualsiasi momento.

Poiché i piani regolatori proibiscono ormai anche le manutenzioni straordinarie a Carmagnani e Superba, i depositi di Multedo stanno perdendo efficienza economica, e se in passato si poteva pensare di continuare a lavorare in attesa dell'ennesima nuova soluzione, ora ciò non è più possibile.

La logistica per i prodotti liquidi: un lavoro qualificato e all'avanguardia, non usate il termine Petrolchimico!

Le nostre attività hanno domanda per crescere, sono una risorsa per la città, diamo occupazione qualificata e stabile, siamo pronti ad investire, ma necessitiamo di un contesto diverso da quello degli ultimi decenni nel quale sulle logiche di programmazione industriale hanno sempre prevalso populismi ed interessi particolari. Lo stesso uso del termine Petrolchimico spesso utilizzato dalla stampa e dai nostri detrattori (termine che richiama grandi impianti di lavorazione industriale che insistono su immense aree) distorce la realtà di un servizio di magazzino altamente specializzato. In questi anni i traffici che gestivamo (e che servono le aziende del nord Italia e Europa Centrale – vedi Allegato 3) si sono in buona parte spostati a Marsiglia e Anversa, ma possiamo riportarli a Genova!

Abbiamo bisogno che le Autorità creino un contesto nel quale sia possibile sviluppare un business ad alta intensità di capitale, come il nostro, che comporta grandi investimenti e tempi di ritorno nel medio/lungo termine. In questo quadro, il progetto dell'Enel, qualora non fosse autorizzato, rischierebbe di essere l'ennesima opportunità persa, di fatto l'ultima.

È ragionevole un deposito a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) vicino alla Lanterna?

RIR vuol dire rischio basso (è statisticamente molto più pericolosa casa propria...), ma danno grave in caso di avveramento del rischio. Infatti i depositi vengono costruiti con tecnologie ed accorgimenti particolarmente sofisticati, e gestiti con procedure più complesse di quelle usate negli altri magazzini portuali, per rendere la probabilità di eventi gravi ben inferiore ad 1/1.000.000. In effetti se si guarda alle statistiche accadono molti più incidenti mortali nelle altre attività portuali, o in generale in quelle industriali. I depositi a Rischio di Incidente Rilevante sono paradossalmente tra i luoghi più sicuri. Il Gruppo PIR che fa questo lavoro dal 1920 non ha mai avuto incidenti significativi. Naturalmente il nostro lavoro desta perplessità, e anche per noi non è semplice operare come adesso a un passo dalle case, ma crediamo di poter spiegare con orgoglio la qualità di quel che facciamo ogni giorno e la sua utilità.

Quanto alla zona della Lanterna è bene dire che vi sono già tre stabilimenti a rischio di incidente rilevante (RIR) e che noi andremmo a sostituirci ad uno di essi, che è proprio la Centrale dell'Enel (Impianti RIR Liguria – Allegato 4). Inoltre, sempre sotto la Lanterna, il Terminal Industrie Rebora (ora Terminal Spinelli) ha un'area destinata dall'Autorità di Sistema Portuale a immagazzinare merci pericolose in ISO Tank (AdSP Merci Pericolose – allegato 5): tale area viene correntemente utilizzata e noi lo sappiamo perché abbiamo ricevuto in Superba merce altamente infiammabile da Spinelli (come l'acetato di etile) o dal Terminal Messina (come l'alcol isopropilico): sono prodotti che potremmo avere anche a casa, ma sono più infiammabili della benzina.

La Lanterna è simbolo dell'attività portuale e mercantile di Genova e crediamo che un'attività portuale sofisticata, moderna e utile non la farebbe sfigurare (Render – Allegato 6), perdere questa occasione dopo anni di lavoro sarebbe un delitto.

Genova va sempre più verso un traffico prevalente di Containers? Ha un senso difendere le rinfuse?

Genova raggiunge oggi soglie di traffico di circa 2,7 milioni di TEU, ma si va attrezzando per riceverne fino a 6 milioni, con ingenti investimenti pubblici: da un punto di vista della programmazione strategica curata dall’Autorità di Sistema Portuale andrà valutato se ciò non rischia di creare tensioni con gli operatori di merceologie diverse e anche tra gli stessi operatori di container per una probabile sovraccapacità. È comunque vero che Genova finora punta molto su container e crociere, rinunciando al traffico delle rinfuse, sia liquide che solide.

Secondo i dati dell’UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development - REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2016, p. 7), su 10 miliardi di tonnellate di traffici marittimi mondiali nel 2016, i container rappresentano circa il 17% del totale ovvero 1,7 mld di tonnellate. Dunque per un porto nazionale come Genova rinunciare a traffici di rinfuse sarebbe un peccato ed anche un rischio. Anche guardando a Rotterdam, spesso preso a riferimento per la portualità Europea, non si può non notare che rinfuse e merci varie nel 2016 hanno pesato per il 72% mentre i container per il 28%¹. Anche l’esperienza della società ligure di manovre ferroviarie, Fuori Muro, conferma che si sbarcano a Marsiglia rinfuse liquide che una volta venivano ricevute a Genova, proprio a Carmagnani e Superba. Sarebbe a mio avviso strategico che il porto invertisse questo trend e non lasciasse traffici ricchi e stabili riposizionarsi a Marsiglia o ad Anversa, con svantaggio competitivo per tutto il sistema industriale italiano. Tale concetto fra l’altro è stato ripreso anche da Alberto Banchemo (Presidente di Assagenti di Genova) nella sua intervista del 21/06/2017 (Allegato 7).

Qual è la relazione tra area Enel e Terminal Rinfuse Genova (TRGE)?

Non vi è relazione tra le due concessioni e andrebbero viste in modo separato.

È però vero che il gruppo TRGE lavorava principalmente per Enel, e che la chiusura della centrale ne ha accelerato la crisi. Inoltre il Gruppo Spinelli aveva già espresso in passato interesse per le aree Enel, data la vicinanza al proprio Terminal. È in questo contesto che nell’approfondire la delocalizzazione le Istituzioni hanno suggerito un contatto tra i due gruppi per valutare se in un’area assai grande (oltre 20 ettari) che include Enel e TRGE si potesse trovare un assetto non conflittuale nelle istanze per la assegnazione delle aree.

Come noto PIR si è interessata alla situazione TRGE dall’estate del 2016, ed ha partecipato, in una trattativa insieme al Gruppo Spinelli iniziata a ottobre 2016, al processo di acquisto della società concessionaria di tale terminal. La trattativa, dalla primavera 2017 ha incluso anche MSC. Nella prima fase la nostra presenza garantiva anche il proseguimento del lavoro delle rinfuse solide (che il Gruppo PIR fa in grandi volumi a Ravenna). Il Gruppo Spinelli ha escluso PIR dall’operazione, per motivazioni e con modalità a nostro avviso non corrette, e ciò ha determinato che l’intero terminal TRGE andasse al Gruppo Spinelli e a MSC impedendo un uso concorde delle aree complessive. Un tale esito però non impedirebbe in alcun modo la eventuale nostra delocalizzazione nelle aree Enel, a meno che tali aree non debbano essere considerate un “premio” da dare ad alcuni operatori.

Il motivo principale a fondamento delle nostre osservazioni e opposizioni alle istanze avanzate da Spinelli e da TRGE, al netto di complicati profili giuridici, è che questi ultimi hanno sempre prefigurato all’Autorità di Sistema Portuale l’espansione della loro attività su tutta l’area portuale

¹ <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/throughput>

intorno alla Lanterna e quindi sia sul Terminal Rinfuse che sulle aree Enel, impedendo così qualsiasi altro insediamento, come i nostri depositi ma anche qualsiasi altra attività rinfusiera, ivi comprese quelle attualmente operanti nel settore cementiero.

Il GNL è importante?

Il GNL sarà sempre più un importante carburante sia per le navi che per i trasporti via camion. Ha proprietà di combustione tali da renderlo molto più sostenibile dei carburanti attualmente in uso. I grandi porti si dovranno dotare di strutture per rifornire le navi, e noi nella nostra istanza di concessione delle aree Enel abbiamo indicato la disponibilità a sviluppare questo progetto, che tra l'altro ci permetterebbe di coinvolgere altri investitori genovesi con cui da tempo parliamo dell'idea. L'area indicata dalla VAS del piano regolatore del porto per tale insediamento è sempre l'area Enel e vi sarebbe spazio per entrambi i progetti. Altri operatori, tra cui ENI, possono fare egregiamente operazioni del genere, ma oggi nel nostro Paese crediamo che PIR sia tra le poche società che hanno sviluppato una completa competenza ingegneristica e procedurale per realizzare un investimento del genere, e ciò perché lo stiamo già realizzando a Ravenna, dove l'impianto sarà probabilmente il primo operativo in Italia (Allegato 8).