

PORTI

Pacorini riporta le merci varie al centro dell'universo

L'imprenditore prende nota del boom delle commodities ed ammonisce: "La logistica non può essere solo container o traghetti. Trieste deve fare leva sui suoi assets naturali per il rilancio"

Trieste - Punta il dito Federico Pacorini, vice presidente della B. Pacorini Srl, al convegno sulla logistica organizzato dalla Camera di Commercio di Trieste in collaborazione con Uniontrasporti e nel capoluogo giuliano. Al centro del dibattito il futuro della logistica nella provincia di Trieste in un'ottica di competitività e di effettiva domanda di trasporto da parte delle aziende locali. La Pacorini holding, leader nel settore del trasporto, dello stoccaggio e della manipolazione di materie prime, da poco ha



Federico Pacorini

festeggiato i suoi 75 anni di attività, con le sue società che operano in tre continenti e 24 sedi sparse in 19 paesi; dunque decisamente voce in capitolo per dire la sua sulle politiche locali nel campo della logistica e dei trasporti. Senza dubbio per il vice presidente Pacorini la logistica rappresenta un fattore di sviluppo per la città, con ricadute economiche importanti. Trieste è una 'piattaforma logistica', spiega Pacorini, luogo cruciale per gli interscambi tra l'Asia ed il centro Europa.

Lei al Convegno sulla logistica ha criticato alcune scelte 'politiche' per lo sviluppo del porto triestino; quali sono le sue perplessità?

"Quando si parla di logistica si abbraccia un concetto molto ampio che va dalla movimentazione di 38 milioni di tonnellate di petrolio alla consegna di un libro a domicilio, in mezzo c'è l'universo mondo. Molte sono le strategie che si possono mettere in campo per lo sviluppo del porto di Trieste. Da molti anni assistiamo ad un innamoramento totale per i traghetti e per i containers, mortificando quell'aspetto della logistica che è legato alle merci varie. Solo per il Molo VII, dedicato ai containers, sono stati investiti 40 milioni di euro per le gru. Mentre in tutto il porto Nuovo non esiste una gru che sia destinata alla movimentazione delle merci varie".

Quali sono le possibilità di sviluppo del porto nell'ottica di un'armonizzazione delle attività?

"Sono naturalmente favorevole alla promozione e allo sviluppo del settore dei containers, che d'altronde è strumentale al traffico delle merci varie, però sarebbe giusto curare anche gli altri settori. Alcune tipologie di traffico sono sovvenzionate dal pubblico, mentre per le merci varie non c'è alcuna attenzione. I traffici emporiali danno valore aggiunto e in questo periodo di crisi economica l'unico settore che lavora 'fuori giri' è proprio quello dello sbarco e stoccaggio delle merci varie".

Su questo lei ha ricevuto delle critiche da parte dei sindacati.

"Trovo che le concezioni dei sindacati su questo argomento siano assolutamente sbagliate, loro parlano di spazi rubati alle merci in transito per favorire la speculazione. Confondono il trading internazionale con la speculazione. Come ho già detto, assistiamo ad un'esplosione di lavoro nel settore delle commodities. Operando soprattutto con le materie prime si creano in questa crisi degli accumuli di merci in magazzino tanto da avere la necessità di trovare nuovi spazi per il deposito delle merci. Tutto ciò significa occupazione, valore aggiunto, oltre che rispetto della tradizione del porto di Trieste".

La Pacorini holding non subisce molto gli effetti della crisi economica mondiale?

"Con la Pacorini Forwarding Spa (specializzata nella gestione logistica di impianti industriali ndr)



FROM 1954

WE CARRY YOUR WEIGHT

MOBILE HARBOUR CRANES:

Our mobile harbour cranes are the result of careful study of what is needed from modern harbour equipment for handling goods of every kind. With 30 years of experience in this sector, and taking account of the needs and recommendations of our clients, we have become one of the most advanced companies on the European-World market.

The mobility and versatility of our mobile harbour cranes enables them to adapt to new ways of working so that they can be used on any type of dock.

Our range of mobile harbour cranes starts from the GS 180 P model with a maximum capacity of 20 t up to the GS 2400 P with a maximum capacity of 120-160 t.



ITALGRU S.r.l. Italy - 24030 Ambivere (BG) Statale Briantea, 4 Tel. +39 - (0) 35.49.32.411 Fax +39 - (0) 35.49.32.409
E-mail: info@italgru.com www.italgru.com

ITALGRU is certified R.i.n.a. ISO 9001:2000



abbiamo chiuso un ottimo 2008 e iniziato bene con il 2009, anche se si vede qualche segno di rallentamento. Nel campo delle commodities, come si diceva, la situazione è totalmente inversa e siamo in piena crescita. Abbiamo comunque saputo diversificare le nostre attività, anche geograficamente, con basi negli Stati Uniti e in Estremo Oriente. Il 61% del fatturato è realizzato all'estero, pur mantenendo a Trieste solide basi".

Cosa può dire sulla concessione dello Scalo Legnami alla GCT società partecipata da Pacorini, da Agentimar e da Friulia Spa, dopo l'uscita di scena di Ocean e l'entrata di Gavio?

"L'entrata in società assieme a noi e ad Agentimar con quote paritarie al 30% per la concessione dello Scalo Legnami è un'ottima opportunità. Si tratta di combinare l'interesse dello Scalo Legnami e della futura piattaforma Logistica, anche se quest'ultima richiederà alcuni anni per essere realizzata. Per quanto

riguarda l'inizio della concessione (prorogata a fine aprile ndr) ci sono ancora alcune questioni da formalizzare soprattutto per quanto riguarda il canone di affitto. Le cifre sono esorbitanti, per fissare l'importo l'Autorità Portuale ha fatto ricorso alle tariffe tabellari, senza però tenere in considerazione che le aree sono in condizioni disastrose. Faccio un esempio, Adria Terminal paga un canone di 300 mila euro all'anno mentre noi dovremmo sborsare un milione e 300 mila euro. Quello che auspichiamo è un affitto di circa 800 mila euro, stimando una movimentazione di merci di circa 300 mila tonnellate a fronte delle attuali 120 mila. Per quanto riguarda la logistica e il trasporto, siamo in contatto con Alpe Adria per valutare le possibili tariffe da praticare per un collegamento ferroviario diretto con l'interporto di Ferneti, senza escludere la possibilità di avere anche dei rapporti commerciali con l'autoporto di Sezana, in Slovenia."

Ivana Gherbaz

est
EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI

Dal 2004 operiamo, direttamente o per rappresentanti, in tutti i porti siciliani.

- Impresa portuale imbarchi e sbarchi
- Gestione terminal containers portuali, esterni e ferroviari
- Agenzia marittima raccomandataria
- Operazioni doganali marittime e di import/export
- Intermediazione trasporti marittimi e intermodali
- Containerizzazione e decontainerizzazione
- Logistica generale, stoccaggio e distribuzione merci
- Assistenza e riparazioni per containers marittimi e ferroviari



CATANIA - PALERMO - TERMINI IMERESE
AUGUSTA - MESSINA - MILAZZO