

PROJECT FINANCING A GIOIA TAURO

La partecipazione di un gruppo privato al finanziamento e alla gestione del porto di Gioia Tauro offre oggi allo scalo calabrese concrete possibilità di affermazione commerciale e un ruolo di rilievo nel bacino del Mediterraneo, sfruttando e valorizzando opere di elevata qualità, ma senza un futuro preciso, realizzate dallo Stato dopo quasi venti anni di lavori

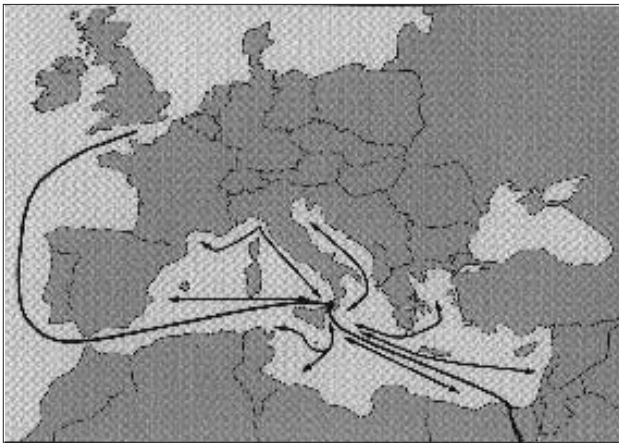
Come già scritto su queste pagine (vedi Kineo n. 7), alla sua Inaugurazione, nel 1992, il porto di Gioia Tauro si presenta come una vera e propria cattedrale nel deserto - realizzata dopo 18 anni di alterne vicende e una spesa di oltre 800 miliardi di lire (al giugno 1993 erano 825, di cui 48 per l'acquisto delle aree, 194 per infrastrutture e 583 per opere portuali e macchinari) - che con i suoi tre chilometri di banchine operative pronte, con fondali da 12,5 a 15 metri e aree a terra per 2,5 milioni di metri quadri, si presenta come uno degli approdi più vasti d'Europa, con strutture marittime di elevata qualità. Ma tutto senza un futuro preciso! Infatti, da quando negli anni Settanta il Governo decise di realizzarlo nella piana di Gioia Tauro - a 50 chilometri da Reggio Calabria - tutti i programmi di utilizzo sono via via caduti: il grande centro siderurgico, del quale era parte funzionale, svanisce dopo il 1977 (a due anni dall'inizio dei lavori per il porto) a causa

della crisi dell'acciaio sopravvenuta a livello europeo; la successiva ipotesi di terminal carbonifero a servizio di una grande centrale Enel, da realizzarsi in loco, trova forti difficoltà e sembra arenarsi definitivamente a metà anni Ottanta, prima per problemi ambientali e poi per vicende giudiziarie.

L'INTERVENTO DELL'IMPRENDITORIA PRIVATA.

Da queste premesse nasce il progetto del gruppo Contship (operante a livello internazionale quale armatore e operatore intermodale del trasporto containers), che individua nella struttura, nelle dimensioni e nella posizione del porto le condizioni ideali per la realizzazione di un grande "hub" (o perno a cui fanno capo e dipartono traffici o flussi economici, vedi Kineo n. 10) per il traffico internazionale dei container, in particolare una "fermata", fino ad all'ora inesistente, per le grandi portacontainer che attraversano





CONCESSIONARIA

Medcenter Container Terminal spa.

Concessione: 50 anni.

DATI QUANTITATIVI

Banchine: 3 mila metri.

Fondali: da 14,5 a 12,5

metri. Accosti: 5/6 per

navi transoceaniche e feeder, 2 per navi Ro-Ro.

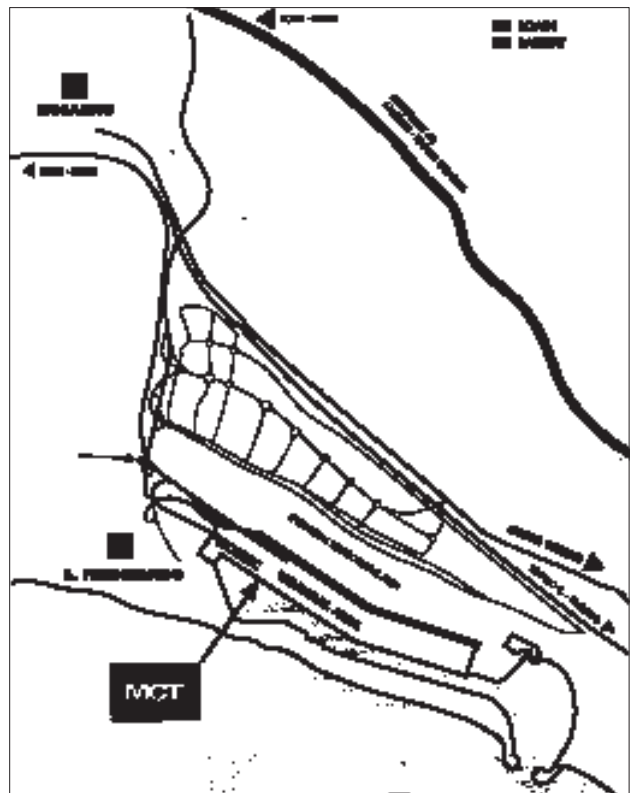
Spazi a terra: 1.200.000 metri quadrati. Capacità: 4.800 teus/giorno, circa 800 mila teus/anno.

REALIZZAZIONE

Gru di banchina: Vulkan-Kokcs-Belleli. Straddle Carriers: Valmet. Computer: Ibm As-400. Software: Cosmos (Anversa).

il mediterraneo dirette ai grandi porti del nord Europa. L'idea nasce dall'analisi delle strategie di mercato delle compagnie internazionali del trasporto marittimo container: in uno scenario di alta competizione che vede da un lato la riduzione dei noli dall'altro la ricerca di una elevata qualità del servizio, le compagnie si trovano a dover migliorare costantemente le proprie performances interne. I principali strumenti utilizzati sono il controllo dei costi della tratta terrestre (oltre il 50 per cento del costo totale del trasporto porta a porta), e l'utilizzo di navi sempre più grandi per sfruttare le economie di scala: navi della capacità di 4/5 mila teus, con costi di gestione molto alti, che per risultare economiche devono toccare un ridottissimo numero di porti e limitare i tempi di sosta. In sostanza queste super navi richiedono una forte concentrazione di traffico, presente oggi solo negli scali del nord Europa (13 milioni di teus ripartiti su 15 scali), mentre nel Mediterraneo il

traffico si presenta molto frammentato (7 milioni di teus ripartiti su 33 scali principali). In una simile situazione è pertanto impossibile che le grandi navi oceaniche possano toccare nel Mediterraneo un numero così elevato di porti con traffico unitario così esiguo; è giocoforza quindi utilizzare il transhipment, tecnica con la quale la nave madre sceglie un porto "hub" per trasbordare il proprio carico su navi minori dette *feeders* le quali provvederanno alla distribuzione nei porti circostanti. Nel Mediterraneo, nel 1992, un porto "hub" non esisteva ancora, perché per svolgere il transhipment conta soprattutto una collocazione geografica che implichi la minima deviazione possibile della rotta principale (l'asse Gibilterra-Suez) e consenta di servire con frequenza settimanale la raggiera di porti più ampia possibile. I grandi porti esistenti sono quindi fuori gioco; quello di Gioia Tauro, insieme a Malta, è invece collocato in posizione ottimale.



◀ Veduta del porto di Gioia Tauro e, in alto, schema delle rotte transoceaniche (in rosso) di riferimento.

▲ Schema dei collegamenti stradali e ferroviari che fanno capo al nuovo porto.



L'ACCORDO CON IL GOVERNO ITALIANO.

Da qui l'accordo stipulato nel 1993 fra il Gruppo Contship e il Governo italiano (oltre che con gli enti locali e l'Enel) per la realizzazione a Gioia Tauro di un grande terminal per contenitori, dedicato principalmente al transhipment (preferito così a Malta), e per la promozione di altre iniziative ad esso connesse per lo sviluppo dell'intera infrastruttura e, più in generale, della piana di Gioia Tauro.

L'accordo di programma, stipulato l'anno successivo, fissa i tempi d'azione, gli obblighi e gli investimenti a carico delle parti, le fonti di finanziamento e le competenze e le procedure. Il tutto per dare corpo a una concessione cinquantennale del porto al gruppo Contship.

GLI OBBLIGHI DI INVESTIMENTO.

L'accordo di programma prevede investimenti pubblici e privati per 420 miliardi di lire dal 1995 al 2001. Nello specifico, l'investimento della parte pubblica (Ministero del Bilancio e Regione Calabria) è di 132 miliardi per il completamento del dragaggio dei fondali e delle opere civili del terminal (pavimentazione dei piazzali, recinzioni, illuminazione, vie di corsa delle gru ecc.); il tutto da eseguire entro il 1998. I fondi provengono tutti dai finanziamenti

fissati dalla legge 64 del 1986, in parte (32 miliardi) messi a disposizione dal Consorzio Asi di Reggio Calabria (l'ente regionale esecutore delle opere), in parte (cento miliardi) reperiti attraverso la riprogrammazione delle risorse destinate ai progetti strategici.

L'investimento della parte privata, 288 miliardi, va invece all'acquisto e alla messa in opera dei macchinari di movimentazione dei contenitori (gru di banchina e di piazzale, carrelli elevatori, trattori, locomotori ecc.), oltre agli impianti di alimentazione elettrica, a impianti e attrezzature per servizi generali (comunicazioni, sicurezza, officina, computer ecc.), al software operativo e all'acquisto di rimorchiatori. Dell'importo complessivo, 208 miliardi sono della Contship Italia, mentre 80 sono a fronte di un impegno del ministero del Bilancio a ottenere 40 milioni di Ecu dalla Comunità europea (dai fondi strutturali destinati all'Italia).

GLI OBBLIGHI PER RENDERE OPERATIVO IL PROGETTO.

Insieme agli obblighi di investimento, l'accordo prevede una serie di azioni da intraprendere per rendere operativo il progetto; obblighi ripartiti fra tre soggetti pubblici - la Regione Calabria e i ministeri dei Trasporti e del Bilancio - e la Contship Italia.



▲ Vista delle banchine durante una operazione di carico e scarico dei container.

▲ In alto, planimetria generale del porto.

COSTI

Costo delle opere al 1993:
825 miliardi di lire, tutti a carico dello Stato, di cui 48 per acquisto aree, 194 per infrastrutture, 583 per opere portuali e macchinari.
Investimenti 1995-2001:

420 miliardi, dei quali 132 di parte pubblica (infrastrutture e opere civili) e 288 del gruppo Contship (140 impegnati già dal 1995) per macchinari, impianti, attrezzature, software operativo e rimorchiatori.

Fonti del capitale privato:

47 miliardi di capitale proprio, 101 da finanziamenti a medio termine (dei quali 10 per rimorchiatori), 50 da leasing su macchinari, 82 da contributi Cee, 18 da cash flow e altre operazioni di leasing.

TEMPI

Inizio costruzione porto: 1975.
Inaugurazione opere marittime: 1992.
Protocollo d'intesa pubblico/privati: 1993.
Inizio lavori: 1994.
Inizio operatività: 1995.

La Regione Calabria ha come obbligo il completamento delle opere entro i tempi concordati, l'approvazione di eventuali modifiche del Piano Regolatore Generale e le iniziative necessarie per il più rapido rilascio, da parte delle Amministrazioni locali, di licenze, autorizzazioni, permessi ecc.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione deve invece rilasciare la concessione per il terminal, oltre ad adempiere ai compiti di sua competenza per l'attivazione del porto e per la realizzazione di un collegamento ferroviario fra il porto e la linea ferroviaria Reggio Calabria - Napoli.

Il Ministero del Bilancio ha il compito di attivare tutte le procedure per il reperimento delle risorse necessarie (nazionali e comunitarie); inoltre ad esso è affidato il coordinamento delle amministrazioni pubbliche coinvolte, per rimuovere ogni possibile ostacolo (tecnico, fiscale, amministrativo ecc.) e il controllo sulla realizzazione del progetto nei termini e nei tempi previsti.

La parte privata deve realizzare corsi di formazione professionale per non meno di 400 giovani calabresi; creare almeno 450 nuovi posti di lavoro nell'area portuale; acquisire un volume di traffico, a regime, per circa un milione di Teu, cioè il nodo commerciale di tutto il progetto, che è diretto a realizzare un terminal per la movimentazione di container di dimensioni concorrenziali e confrontabili con altri servizi di livello internazionale.

COPERTURA FINANZIARIA DELL'INVESTIMENTO PRIVATO.

Come già riportato, gli obblighi di investimento per il gruppo Contship sono di 288 miliardi di lire, più della metà dell'investimento complessivo per il rilancio del porto. Di questi, 47 derivano da mezzi propri, 91 sono fonte di finanziamenti a medio termine, 10 sono finanziamenti a medio termine per l'acquisto dei rimorchiatori, 50 sono di leasing sui macchinari, 82 sono contributi Cee e 18 derivano dal cash flow e da altre operazioni di leasing.

Al 31 dicembre 1994 però il bilancio consolidato della Contship Italia presentava un patrimonio netto di 50 miliardi, troppo pochi per sostenere un impegno finanziario così rilevante.

Da qui l'apertura a capitali esterni mediante la ricapitalizzazione sia della Capogruppo che della Mct Medcenter Container Terminal, la società per azioni creata appositamente per gestire l'operazione di Gioia Tauro. Quest'ultima, alla fine del 1995 ha portato a termine un aumento di capitale per complessivi 47 miliardi, sottoscritti per il 67,1 per cento dalla Lsct La Spezia Container Terminal spa (subholding della Contship Italia per le

attività dei terminal portuali), per il 28,6 per cento dalla Gepi e per il 4,3 per cento (2 miliardi di lire) dalla dirigenza dell'azienda, cioè il presidente e l'amministratore delegato di Contship Italia e l'amministratore delegato della Mct.

La Gepi (Società che istituzionalmente interviene con partecipazioni di minoranza in società con programmi di investimento in aree critiche del Paese) ha realizzato l'intervento nel quadro dei suoi nuovi scopi di sostegno alle aziende in aree in via di sviluppo, ma Contship ha l'obbligo di riacquistare le sue quote (13 miliardi) entro cinque anni. La Capogruppo, da parte sua, ha provveduto a un aumento di capitale per complessivi 25 miliardi, al quale partecipano due merchant bank: la Sofipa (che possedeva piccole quote della Contship Italia e oggi ha l'8,6 per cento) e l'Arca Merchant (che ha acquistato il 6,7 per cento); la quota di maggioranza rimane della casa madre Contship Europe (62,5 per cento), seguita dalla Ita.ca del gruppo Ferrovie dello Stato spa (20,3 per cento), mentre una piccola percentuale (1,9 per cento) è della Eurocontinental Venture.

PROJECT FINANCING.

Il finanziamento a medio e lungo termine, in corso di perfezionamento con un pool di banche italiane (capofila Comit), presenta caratteristiche più vicine al "project financing" che non al mutuo tradizionale, in quanto si prefigge di contribuire a una iniziativa economica piuttosto che guardare all'affidabilità economico-patrimoniale della società.

I presupposti per l'erogazione del finanziamento, infatti, sono il programma di capitalizzazione delle società (in cui si iscrive anche l'acquisto di quote azionarie da parte dei dirigenti); il completamento delle opere civili necessarie all'operatività del terminal; l'ottenimento di tutte le licenze, autorizzazioni ecc.; la sottoscrizione di contratti con almeno tre linee di navigazione, che adottino Gioia Tauro a loro porto di transhipment nel Mediterraneo.

Garanzie dirette sono il privilegio speciale sui macchinari del terminal e sulla concessione governativa. Garanzie dell'azionista di maggioranza (Lsct) sono il pegno sulle sue azioni della Medcenter Container Terminal spa, la garanzia di pre-completamento (che assicuri il sostanziale completamento delle opere entro due anni) e la garanzia di post-completamento (successivamente alla realizzazione completa del progetto e fino al raggiungimento di un livello minimo di ricavi). Inoltre, l'azionista di maggioranza e l'Mct spa si impegnano a rispettare una serie di vincoli finanziari e operativi, fra cui il mantenimento del controllo azionario di Mct da parte di Lsct.