

## PIATTAFORMA MAERSK: la verità dietro le notizie

Da mesi i fautori del progetto Maersk quotidianamente saturano le colonne delle cronache locali con continui messaggi rassicuranti sull'ormai prossima realizzazione dell'opera.

Crediamo valga la pena leggere tra le righe per recuperare informazioni utili ad un ragionamento sull'effettivo valore e sulle ricadute per il territorio del progetto presentato da Autorità Portuale e Maersk.

### FINANZIAMENTI

Come è noto per più di un anno Autorità Portuale ha cercato banche disposte a finanziare la parte del progetto non coperta da investimenti pubblici (circa 300 milioni di euro): **inutilmente**, in quanto il sistema bancario, pur sollecitato positivamente dalle istituzioni, non ha voluto prendere in considerazione l'operazione finanziaria, **potenzialmente remunerativa e con un impegno economico facilmente sostenibile** per un pool di banche (ricordiamo con quanta "disinvoltura" nel 2004 Banca Carige abbia assorbito il crack finanziario da 82 milioni di Festival Crociere).

Il motivo del diniego da parte delle banche **non è certo da ascrivere alla congiuntura internazionale** (peraltro evidenziatasi solo dalla scorso mese di agosto, mentre la ricerca dei finanziamenti è iniziata ben prima) ma più realisticamente all'**insufficienza delle garanzie** portate a corredo della richiesta di mutuo.

Il che tradotto in termini semplici vuol dire: **valutazione non positiva del piano industriale** e conseguente **elevato rischio di insolvenza**.

Ricordiamo che con l'introduzione dell'accordo di Basilea II il sistema creditizio è obbligato a valutare gli investimenti attraverso oggettivi criteri di rischiosità, espressi attraverso una indice valutazione (rating).

E non sarà certo il ricorso alla Cassa Depositi e Prestiti (*Il Secoloxix del 29-3-2009*), vincolata a sua volta alla normativa di Basilea II, a risolvere la situazione: evidentemente i 337 milioni/anno di gettito con cui (*dichiarazione del 30-6-2007 del Presidente Canavese*) si intendevano pagare i debiti, non **hanno convinto gli investitori**, anche in considerazione del fatto che **la normativa sull'extragettito ai porti sarebbe incompatibile** con le modifiche alla disciplina tributaria attualmente in discussione in sede comunitaria.

### PROSPETTIVE ECONOMICHE

In **mancanza di un piano industriale credibile** per i finanziatori che valore si può attribuire a quel progetto di "volano per l'economia savonese" che la piattaforma avrebbe dovuto rappresentare?

I fatti stanno dimostrando che le logiche imprenditoriali di una multinazionale non posso legarsi alle esigenze e alle aspettative dei sistemi economici locali: **l'abbandono del porto di Cagliari, la rinuncia al progetti di ampliamento** del terminal spagnolo di Algeciras, la **chiusura** di fatto i cantieri di Odense, lo stop **a decine di navi** fermate alla fonda, si traducono in uno **stillicidio di licenziamenti valutabile in migliaia di unità** (che ha riguardato anche le maestranze liguri con forte imbarazzo delle Autorità Regionali Liguri "sponsor" dell'operazione Vado Ligure).

**Tutto questo mentre il gruppo Maersk ha chiuso il bilancio 2008 con un utile netto, in ascesa rispetto all'anno precedente, di oltre 3,5 Miliardi di dollari!**

Perché allora Maersk (a parole) punta ancora su Vado Ligure?

Perché, per il colosso dei container, si tratta di una "scommessa" che ad **un costo modesto**, porta una **concessione cinquantennale** sul terminal vadese e che, in caso di fallimento, sarebbe soltanto uno dei tanti investimenti le cui perdite possono essere appianate tagliando costi altrove.

Così le "macerie" e il **danno resteranno a carico dell'economia savonese**, che avrà visto **sperperare** in un unico progetto **cospicui investimenti pubblici, con cui si potrebbero finalmente rilanciare l'industria e il terziario, realizzando le adeguate infrastrutture**, di cui da anni Unione Industriale Camera di Commercio e Sindacati lamentano la mancanza.

Inoltre la piattaforma, che andrebbe ad occupare gran parte della "pregiata" rada di Vado, **risulterebbe un ostacolo inamovibile a qualunque ulteriore progetto di sviluppo dei traffici portuali** e la sua rimozione è fuori discussione per i **costi esorbitanti necessari a smantellare e conferire in discariche autorizzate i sedimenti altamente inquinati da metalli pesanti e PCB** con cui il progetto prevede di costruire buona parte dell'opera e che dovrebbero provenire dal dragaggio dei fondali.

## **CRITICITA' COSTRUTTIVE**

Il problema dei dragaggi introduce una serie di interrogativi sugli aspetti tecnico costruttivi e sulla superficialità con cui committenti e progettisti ne valutano le conseguenze.

La presentazione del progetto definitivo fa sorgere ulteriori dubbi sulla ragionevolezza dell'opera stessa: a partire da un **"ritocchino" dei costi che lievitano di ulteriori 50 milioni di euro**.

Solo ora (*Comitato Portuale del 23-4 u.s.*) si scopre l'esigenza di creare un approdo "temporaneo" (dal costo di oltre 14 milioni) per consentire gli sbarchi petroliferi e non penalizzare le aziende che operano sul territorio? Solo ora si scopre l'esigenza di **abbattere un cantiere navale di recente costruzione** (proponendone forse lo spostamento in un sito non meglio identificato)?

Come si intende garantire la balneabilità delle acque, che con l'aumento dell'inclinazione verso Vado centro della piattaforma **porterà a dragare i fondali a poche centinaia di metri dalle spiagge**? Non è soltanto un problema di tutela della salute ma anche di **tutela delle attività economiche legate all'uso del mare** (bagni, pesca, turismo in genere) e del **patrimonio immobiliare** di un'intera comunità.

Peraltro già in altre circostanze le scelte progettuali dell'Autorità Portuale hanno destato più di una perplessità: basta pensare allo **"scaricatore" degli "alti fondali"** che, inaugurato da un anno, non **ha ancora scaricato una nave** e sulla cui operatività gli esperti nutrono seri dubbi (al punto che il Comitato Portuale ha stanziato nei giorni scorsi altri **6 milioni di euro** per l'acquisto di una nuova gru).

**Crediamo che la commissione V.I.A. regionale saprà correttamente valutare il progetto definitivo, che alla luce di quanto esposto non pare proprio "avere sotto il profilo economico, nonché sotto il profilo ambientale, quei requisiti di domanda reale", che la stessa commissione, in sede di parere di prefattibilità, prescriveva nel giugno del 2007.**