

TERMINAL OPERATOR

Transped pronto a dare fuoco alle polveri

Numerosi progetti in pista (malgrado i rallentamenti burocratici) per l'operatore logistico e terminalista di Marghera, che ha ordinato altre gru mobili da installare sulle nuove aree di espansione in banchina

Marghera (Venezia) – Si respira un'aria molto elettrica in Via dell'Elettricità, dove ha sede Transped Spa, operatore logistico e terminalista con quasi un quarto di secolo di esperienza alle spalle. Le idee in pista sono numerose e l'attività procede in maniera sostenuta, in attesa di potersi esplicitare sulle nuove aree di espansione di prossimo approntamento.

Termometro tangibile di questa 'febbre d'attività' è l'entusiasmo di Francesco Dal Molin, responsabile operativo e commerciale, nel descrivere le prossime mosse di una società fondata nel 1987 e che dal 2006 ha avviato la movimentazione in

banchina su aree di proprietà, rilevando tra l'altro i prestigiosi uffici e magazzini in cui si era costruito il famoso Moro di Venezia da parte del cantiere Tencara.

Un futuro che appare ricco di soddisfazioni, costruito sulla base di un passato recente sul quale il giovane manager fa un breve excursus storico.

L'attuale compagine azionaria è quella dei due soci paritetici originari (Unisystem Srl e Iniziative Srl società del consorzio di cooperative CICLAT di Ravenna) cui si è aggiunto più di recente (S2S n. 8/2007) – assumendo il controllo azionario (59%) della Spa veneziana – un colosso come

Enrico Bogazzi, tramite la Porto di Carrara SpA.

“Siamo nati al servizio dell'industria chimica e petrolchimica presente a Marghera, assolvendone le funzioni - da loro esternalizzate - di logistica, deposito, movimentazione e trasporto, trattando prodotti quali il pvc, le fibre, i gas, le rinfuse minerali, ecc. Si parla di grandi nomi quali Pilkington, Solvay, Syndial (ENI), Montedison, Ineos, Arkema, Sapio, fra le altre” spiega il giovane manager, aprendo una parentesi su una fase evolutiva della società di cui forse non tutti sono a conoscenza. “Abbiamo



Francesco Dal Molin illustra i progetti



fatto i trader di inerti con tonnellaggio preso a noleggio ed anche come armatori proprietari della general cargo East Castle, per l'importazione di sabbie da vari porti di Tunisia, Spagna e Bulgaria”.

Ma è comunque la funzione a filo di banchina quella che, in questa fase, sta più a cuore.

“Fin dal 2003 siamo titolari di un'autorizzazione ad operare come terminal operator ex art. 18 della legge n. 84/94, ma purtroppo ci sono voluti oltre cinque anni per poter effettivamente esercitare l'attività”.

Dal Molin sciorina tutta una serie di pastoie e lentezze burocratiche che si sono tradotte in ritardi accumulati l'uno sull'altro. “Alle volte mancava semplicemente una firma, attesa per mesi se non anni. Così abbiamo dovuto fare per conto nostro bonifiche e pavimentazioni e persino l'escavo; tutti soldi dei nostri soci, che hanno creduto ciecamente nel progetto, senza vedere un euro di finanziamento pubblico da

nessuno, malgrado si parlasse di opere di interesse generale. Così, a differenza dei nostri concorrenti, in bilancio abbiamo ammortamenti anziché canoni d'affitto”.

In questa fase vi sono stati anche momenti difficili legati alla crisi di alcuni grandi gruppi industriali - clienti quali Ineos/Vinils, Montefibre, Dow - che hanno impattato sui 100 addetti diretti della società, costringendone una trentina alla cassa integrazione temporanea ed, in generale, obbligando ad avviare un processo di riconversione delle maestranze. Ma, grazie alla propria costruttiva ostinazione, a fine 2009 Transped ha potuto infine festeggiare l'inaugurazione ufficiale della nuova banchina (S2S n.48/2009) riassorbendo tutto il personale e, tra l'altro, assumendo 15 addetti in disoccupazione dalla Ge.se, che lavoravano in appalto presso Montefibre.

“Nelle more, avevamo preso in concessione

segue da pag.8

una banchina inutilizzata (ex Enichem), la ME01, da 330 metri, dove operano una Gottwald HMK 260 da 80 tonnellate ed una Demag su rotaia da 20 tonnellate dove operiamo su carichi bulk; inoltre riceviamo anche merci di TRI Terminal Rinfuse Italia nei nostri magazzini, a dimostrazione che si può collaborare anche tra competitors. Nel complesso abbiamo già investito sinora circa 50 milioni di euro tra lavori infrastrutturali e quelli per le sovrastrutture (tra cui un parco gru nuovo di zecca) per attrezzare parte dei grandi spazi a disposizione (23 ettari di terreno) che vorremmo espandere ancora. Sulle aree di espansione saranno sviluppate attività ulteriori, quali l'handling e lo stoccaggio di merci varie e project cargo. Nella prima fase la banchina ME10, da 260 metri lineari, è stata attrezzata con due gru mobili Gottwald da 100 tonnellate di portata (rispettivamente una HMK260 ed una HMK280) ceduteci dalla Porto di Carrara Spa. Lo scorso febbraio è poi arrivata – sempre dalla Gottwald – una fiammante gru nuova modello GHMK6407, ormai operativa. Sulla seconda banchina, la ME9, da 380 metri lineari, il cui completamento è previsto per la metà del 2011, arriveranno nella seconda metà del corrente anno altre gru mobili sempre prodotte in Germania". L'idea di fondo è un progetto del gruppo Bogazzi, che mira a creare due poli per la movimentazione in Tirreno (Marina di Carrara) ed Adriatico (Marghera) che trovano il loro punto nodale di equilibrio



nel nodo ferroviario di Verona.

“Un progetto che sposa, facendole combaciare perfettamente, due anime diverse ma complementari: quella portuale e quella logistica industriale” precisa Dal Molin.

In attesa che il progetto sbocci e si possa completare, nel frattempo Transped continua a macinare traffici e business. “Nel 2010 abbiamo movimentato circa 600.000 tonnellate di prodotti siderurgici e circa 300.000 tonnellate di rinfuse secche. Oggi escono dal nostro sito ogni giorno 2 treni blocco e in media 60 camion che trasportano prodotti siderurgici. Il volume d'affari, che nel momento più nero della

crisi generale si era ridotto del 40%, si è stabilizzato intorno ai 22 milioni di euro”.

Il futuro, come detto, è legato anche alle nuove iniziative.

“Un progetto riguarda l'installazione di una linea di prima lavorazione di materiale siderurgico (coils, brame, lamiere, vergelle e billette) per le acciaierie del nord est e dell'est europeo, comprensiva di un impianto di spianatura e taglio dei coils in un magazzino di 10.000 mq che sarà collegato alla rete ferroviaria. Proprio la facoltà di usufruire dei binari (con una rete ferroviaria già esistente di 25 km) per movimentare la merce sarà uno dei nostri valori aggiunti. E poi faremo molta impiantistica; è già stato realizzato uno *skid* della Saipem nelle aree del terminal, la Olmi ha qui realizzato uno scambiatore da circa 500 tonnellate. Il nostro grande vantaggio è disporre di vaste aree di proprietà dietro le banchine, sulle quali possiamo fare qualunque tipo di business” conclude il manager veneziano.