

03/05/19 16:54

L'improvvisa scomparsa dell'uomo dello shipping di Taiwan in Italia

Se ne è andato a Trieste il toscano Pierluigi Maneschi, partner di Evergreen e leader del gruppo multitask T.O.Delta/Sisam a Trieste, considerato un 'grande' del settore



Da dove partire per descrivere, con una sintesi ragionata, chi era Pierluigi Maneschi?

Per farlo conoscere soprattutto ai tanti che non lo hanno incontrato di persona; non amava la ribalta pubblica e, seppure sempre schietto e trasparente nelle interviste che rilasciava, non era certo uno che andasse a cercare la fama tramite articoli di stampa, fondamentalmente perché – essendosi ‘fatto da solo’, non solo non ne era abituato, ma probabilmente neanche ne aveva bisogno.

Anche perché la notizia della sua scomparsa improvvisa – seppure si sapesse come da tempo aveva un ‘nemico in casa’, che però sembrava avere combattuto con successo – ci ha colto realmente in contropiede, costringendoci dunque a frugare frettolosamente tra i ricordi della mente.

E persino il suo ufficio stampa ha condensato la (brutta) notizia in poche battute, abbastanza di circostanza, sebbene molto centrate.

“Si è spento questa mattina nella sua casa di Trieste Pierluigi Maneschi, una delle figure imprenditoriali più importanti nel mondo dei trasporti marittimi, della logistica e della portualità italiana, protagonista di alcune fra le più rivoluzionarie operazioni che hanno caratterizzato in modo permanente il mondo dei trasporti, fra cui il lancio del più grande terminal container italiano, quello di Voltri a Genova, e la privatizzazione della storica compagnia pubblica, il Lloyd Triestino del gruppo Finmare. Agente marittimo in grado di precorrere i tempi del cambiamento, puntando con forza sui containers, diventando armatore e al tempo stesso gestore di grandi terminal portuali e di centri di ingegneria logistica, Maneschi ha costruito con il gruppo Sisam quella che a oggi è considerata l'unica multinazionale italiana dello shipping”.

Aveva la lingua sufficientemente lunga per dire sempre ciò che pensava, spesso anche brutalmente, da bravo toscano, seppure ‘di striscio’; era infatti nato 79 anni fa a Villafranca, in quella Lunigiana che è territorio interstiziale tra tre diverse regioni (a ridosso di altrettante province), non essendo ‘etnicamente’ né pura Toscana (Massa), né pura Liguria (La Spezia), né pura Emilia (Parma); ed infatti qualcuno tempo fa avrebbe voluto vedere nascere qui la regione della Lunezia.

La prima volta lo avevamo intervistato, per conto di una testata straniera (si parla del secolo scorso, metà anni ‘90), agli Scali Cerere nella ‘sua’ Livorno – ancora oggi sede amministrativa del Gruppo Maneschi sotto le diverse diciture di T.O. Delta e (Green)Sisam – una ‘patria’ quasi matrigna, mai abbastanza riconoscente nei suoi confronti, che negli ultimi venti anni aveva dovuto abbandonare, a seguito della brillante doppia operazione Lloyd Triestino-porto di Taranto, realizzata nel 1998, favorita dall’allora Ministro dei Trasporti, il genovese Claudio Burlando (lo stesso che fu fautore del Registro Internazionale che ha di fatto salvato la bandiera italiana dall’estinzione sulle navi commerciali). Diventato così ‘triestino’ a fine anni ‘90, Maneschi si era perfettamente calato nella parte, governando non solo le diverse società operative parte della sua galassia, ma anche provando ad aiutare la città giuliana nella difficile transizione verso uno sviluppo urbano più organico e moderno, leggasi operazione Porto Vecchio (dove ha ottenuto la concessione di 90 anni per rimodernare 5 antichi magazzini in disuso, peraltro non senza finire a bisticciare con la pubblica amministrazione), che spesso lo ha messo in contrasto con la pubblica opinione locale.

L’ultima volta che lo avevamo incontrato, pochi anni fa, nella moderna sede societaria triestina in Passeggio Sant’Andrea - il famoso Palazzo della Marineria, cittadella direzionale che ospita anche Fincantieri e Friulia - aveva mostrato di mantenere intatta la verve tradizionale, sfoderando il piglio garbatamente aggressivo che ne aveva caratterizzato tutta una carriera, per oltre 35 anni passata a braccetto coi potenti soci di Taiwan, ma comunque mantenendo autonomia quasi piena in ordine alle principali scelte strategiche.

Sicuramente l’imprenditore marittimo-portuale di origine toscana era personaggio non di immediata lettura, con quel giusto pelo sullo stomaco per compiere operazioni audaci e spesso portate a compimento con fortuna; era anche assai chiacchierato – si leggono nelle cronache dell’epoca maliziosi commenti dei suoi detrattori sull’eventuale appartenenza alla massoneria... - e comunque era, senza dubbio alcuno, uno dei ‘mostri sacri’ della nostra industria marittimo-portuale, che piacesse o meno a tutti (cosa peraltro impossibile per chiunque sia un personaggio pubblico, o meno).

Sicuramente dotato di una dura corazza – pare che ultimamente avesse superato pure un ‘brutto male’, sebbene questa terapia possa averlo indebolito, rendendolo vulnerabile forse in maniera decisiva – Maneschi era manager (degli affari dei suoi partner e rappresentanti di Taipei; ma era anche socio di Gianluigi Aponte in TMT) ed imprenditore (della propria articolata azienda) che puntava dritto alla meta, senza tanti fronzoli; che mirava la prua della sua nave verso la rotta più breve, senza stop over intermedi.

Memorabili alcune sue ‘liti pubbliche’, certe minacciose affermazioni, tipo quelle di ‘ritirare’ la bandiera italiana dalla flotta dell’ex Lloyd Triestino – diventata un po’ anonimamente Italia Marittima nel 2006; e molti ‘shiplovers’ non gli perdoneranno mai di avere cancellato il blasonato nome e l’asburgico logo di una flotta vecchia 170 anni, orgoglio della marineria nazionale, per compiacere i suoi ‘principal’ cinesi... - ovvero di chiudere ‘baracca e burattini’ in quel di Trieste e fuggire nella più compiacente Capodistria, a un tiro di schioppo.

Quando Italia Marittima a fine 2014 era stata minacciata di vedersi comminare una sanzione di 60 milioni di euro per elusione di alcune norme fiscali da parte della Guardia di Finanza, aveva prontamente dichiarato di essere già pronto a fare le valigie verso lidi più accoglienti verso chi fa impresa privata, salvo poi fare rapido dietrofront appena saputo da

parte dell'Agenzia delle Entrate che la multa non sarebbe arrivata più. Nella circostanza i maligni assunsero che, per evitare a Maneschi il pagamento della maxi-multa, il Parlamento avesse approvato un apposito emendamento alla Legge di stabilità (per impedire la fuga da Trieste e dall'Italia della compagnia armatoriale).

Coltivando sempre una sorta di amletico rapporto di amore-odio con la sua 'seconda patria', dove ha vissuto gli ultimi 20 anni di vita, aveva più volte additato Trieste di essere scalo poco competitivo, accusando la locale Port Authority di non fare adeguata promozione e di conseguenza di non evitare che ogni servizio costasse più caro che altrove.

Come corollario della delicata questione di poter sopravvivere in Italia da armatore, nel 2017 aveva dato burrascosamente l'addio a Confitarma, lamentando il fatto che l'associazione degli armatori non fosse riuscita a far comprendere alla politica e al sistema finanziario l'importanza di una compagnia con oltre 32 navi e oltre 1 miliardo di fatturato la quale, malgrado questi grossi numeri, faticava a trovare credito nel proprio paese per poter costruire navi. In una recente (agosto 2018) ampia intervista pubblicata su Il Piccolo, il quotidiano di Trieste, Maneschi aveva ancora una volta messo alla berlina i mali neanche troppo oscuri del nostro Paese nel proprio ambito.

Per giustificare la pesante 'dieta' cui aveva sottoposto nel quinquennio 2014-2018 Italia Marittima, portata verso una severa ristrutturazione - personale amministrativo ridotto da 180 a 130 dipendenti; flotta scesa da 40 a 27 navi (9 unità oceaniche di proprietà sotto bandiera italiana; 7 unità oceaniche noleggiate; 11 unità minori noleggiate sotto bandiera maltese), era ricorso ad un assioma drastico: "Tali minori dimensioni sono indispensabili per affrontare la drammatica crisi dello shipping internazionale: sovraccapacità commerciale, gigantismo navale, concorrenza spietata, dumping tariffario fanno male ai noli, da anni compressi, e si fanno pesantemente sentire sui bilanci aziendali, innescando un trend di gran fatica che non vede oggi giorno alcun gruppo armatoriale guadagnare. In più da noi la troppa burocrazia rende non conveniente tenere le navi sotto bandiera italiana, privi come siamo di un Ministero del Mare con cui confrontarsi."

Giocando astutamente d'anticipo, in cambio di un corposo investimento (188 milioni di euro) per raddoppiare spazi e capacità sulle banchine al Molo VII, fino a poter accogliere navi più poderose dell'ultima generazione tra quelle che scalano il Mediterraneo, nel 2014 fa aveva ottenuto il prolungamento di 50 anni della concessione sul terminal container, scadente nel 2031.

Il suo gruppo, che in passato raggruppava altre imprese come il VTE di Genova, TCT Taranto Container Terminal, RTC Roma Container Terminal Civitavecchia, l'Interporto di Cervignano (Trieste), la compagnia aerea privata Eva Air, ultimamente comprendeva i brand principali della holding T.O. Delta, del terminal operator TMT Trieste Marine Terminal, della compagnia di linea Italia Marittima, della ex agenzia marittima Greensisam (fondata nel 1985 e diventata nel frattempo *real estate company*), dell'impresa portuale Compagnia Portuale di Monfalcone, nonché alcune branch in Asia (Bangkok, Hong Kong e Shanghai); non a caso questa costellazione di imprese collegate era considerata una delle poche realtà multinazionali dello shipping, logistica e portualità sotto bandiera tricolore, capace di coprire in pratica tutti gli anelli della supply chain.

Il tutto facendo sempre riferimento, ossequioso ma non sottomesso, agli 'amici' di Taipei: nel marzo 2007 le quattro compagnie di navigazione Italia Marittima SpA, Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd., Evergreen Marine (Regno Unito) Ltd ed Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd., diedero vita alla compagnia univoca Evergreen Line, pur mantenendo ognuna la propria autonomia.

Angelo Scorza

Visto da vicino: uno dei pochi ‘capitani d’industria dello shipping italiano’

Raccolgo con piacere l'invito di *Ship2shore* di tracciare un ricordo di Pierluigi Maneschi, grande imprenditore dello shipping, ma per me, specialmente, un amico di vecchissima data. Perché tale per tanti anni è stato e rimarrà.

Nel panorama dello shipping e della portualità italiana, Pierluigi Maneschi, ha in ogni caso rappresentato un numero unico. Alle sue spalle nessuna famiglia con tradizioni consolidate e patrimoni nell'industria armatoriale; alle sue spalle tanta gavetta e una voglia di emergere espressa più con i fatti che con le parole, i proclami e gli atteggiamenti esteriori. Al punto che oggi, a poche ore dal suo decesso, sono davvero in pochi in grado di ricordare una vita straordinaria, apprezzata da grandi capitani di industria o della politica come Bertrand Rickmers, Thomas Eckelmann, Romano Prodi, Gianluigi Aponte, Angelo Ravano, e specialmente quel Chang Yung-Fa, mitico fondatore della Evergreen line. Si perché proprio a questa, decenni fa quasi sconosciuta, compagnia di Taiwan, Pierluigi Maneschi si legò in modo indissolubile, diventandone persino negli atteggiamenti e nella capacità di reazione agli eventi sempre misurata e frutto di riflessione, parte integrante.

Un ‘matrimonio’, quello con Evergreen, nato quando ancora era impiegato alla Coe & Clerici di Genova e contro il parere di tutti, incluso il grande Jack Clerici; Maneschi diede credito a questa ‘strana’ compagnia di Taiwan che aveva puntato tutto, in anticipo rispetto ad altri, sui container.

Un'intuizione, forse la prima, in grado di cambiargli la vita, di farlo diventare imprenditore di se stesso sino a edificare, trasformando anche professioni tradizionali come quella dell'agente marittimo, quella che orgogliosamente definiva l'unica piccola multinazionale italiana dello shipping.

Una storia sviluppatasi prima a Livorno, nella sede di Scali Cerere e poi passata per Genova, Taranto, Trieste.

A Genova partner al 50% della FIAT in quella Sinport guidata da Cirillo Orlandi, che quasi per caso si era trovata a gestire il terminal di Voltri e a trasformarlo in una realtà importante per il mercato container.

A Taranto dove la collaborazione con Evergreen sfociò nell'acquisizione del terminal che avrebbe dovuto diventare la risposta ionica a Gioia Tauro, come hub di transhipment; e che poi noli a picco, beghe interne al porto e alla regione, e infine mancati dragaggi, avevano condannato al fallimento.

A Trieste dove, sotto la regia di Romano Prodi, giocò un ruolo di primo piano traghettando il Lloyd Triestino sotto le insegne di Evergreen e tutelandone l'identità come Italia Marittima, con l'unica operazione di privatizzazione della flotta pubblica Finmare non sfociata in un azzeramento della realtà aziendale.

A capo di una rete agenziale internazionale, con impegni diretti nel settore dell'impiantistica, della logistica ferroviaria e dei centri intermodali, a Trieste Maneschi aveva lanciato il suo ultimo guanto di sfida (in anticipo sui tempi della Silk Road), che dovrà ora essere raccolto dal figlio Antonio.

Maneschi non ha mai recitato, non ha fatto nulla per rendersi simpatico o ‘piacione’; con le sue braccia conserte sul petto, in una posizione che lo faceva assomigliare ogni giorno di più ai suoi principal cinesi, è stato forse uno dei pochi ‘capitani d’industria dello shipping italiano’.

Sulle sue qualità umane molto, molto di più di qualsiasi mio commento, dicono le lacrime dei tanti collaboratori che lo hanno affiancato per una vita.

Bruno Dardani

Il ricordo della politica

Come sovente capita, quando un personaggio di grande calibro della vita economica e sociale italiana passa a miglior vita, alcuni politici approfittano della logica ribalta mediatica per esprimere un proprio commento a ricordo della figura del 'caro estinto'.

“Un imprenditore appassionato e vivace, che dal suo ufficio di Trieste ragionava in grande, progettando, tessendo relazioni, reagendo davanti a ostacoli che non accettava, ma capace di stupirti per la determinazione con cui portava avanti ciò in cui credeva”.

Debora Serracchiani, deputata PD e già presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, ricorda così la figura di Pierluigi Maneschi. “Le sue battaglie per una compagnia di shipping nazionale, l'impegno per lo sviluppo delle infrastrutture del porto di Trieste, la fiducia nelle potenzialità del porto franco internazionale, ne hanno fatto un protagonista di rango internazionale nel settore. La sua scomparsa lascia un vuoto. Da Trieste ragionava in grande” conclude Serracchiani.

“Maneschi è stato una figura centrale nel settore marittimo e per Trieste, in una fase cruciale di cambiamento ed espansione per la città” afferma Isabella De Monte, eurodeputata PD e componente della commissione Trasporti e Turismo. “Uomo di lunghissima esperienza e riconosciuto a livello internazionale, Maneschi ha sempre lavorato con grande determinazione e spirito propositivo per Trieste, credendo nelle potenzialità della città e del suo porto. Qui lascia un'eredità molto importante”.