

LA KERMESSA

# Strategie portuali, alleanze marittime e pirati della rete: il Forum MediTelegraph

Grande successo per la sesta edizione dell'evento "Shipping & Intermodal Transport" Oltre 350 persone all'evento andato in scena lo scorso giovedì a Palazzo San Giorgio

Si è tenuto giovedì scorso a Genova, presso Palazzo San Giorgio, il Forum "Logistica, c'è spazio per tutti?", sesta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport" organizzato dalle testate *The MediTelegraph*, *Il Secolo XIX* e *L'Avvisatore Marittimo*.

Tanti i temi sul tavolo, e su tutti l'interesse da parte del fondo F2i a investire, in un arco di tempo piuttosto contenuto, in nuovi terminal sia in Italia che all'estero, Mediterraneo in particolare, sempre rigorosamente - spiega il presidente **Umberto Masucci** - fuori dal ramo dei container. L'obiettivo, sostenuto spalle larghe della Cassa depositi e prestiti, è comprare, aggregare e ristrutturare i terminal break bulk e carico secco. «Non intendo svelare i dettagli - precisa Masucci - ma stiamo ragionando su diverse operazioni. È l'Adriatico il nostro target». Su quella sponda infatti «si concentrano le attività industriali del Paese» spiega ancora **Fabrizio Vettosi**, managing director del fondo Venice Shipping and Logistics.

Appunto, non sono i container al centro del progetto di espansione del fondo («lì è difficile competere e il settore sta già vivendo da tempo un percorso di aggregazione»), ma la filiera dell'acciaio, le granaglie, il break bulk e il project cargo. «La nostra strategia non prevede necessariamente la totale acquisizione della proprietà - dice ancora Masucci - Il nostro obiettivo è aggregare: fornire managerializzazione e superare, dove esiste, un problema generazionale delle famiglie che hanno la proprietà del terminal».

Spazio anche al tema dei porti: «La cosa pubblica non viene sempre gestita al meglio. La disomogeneità di regole e la pluralità di soggetti coinvolti, genera inefficienza. Non c'è nemmeno controllo sul rispetto dei piani di impresa». Vettosi lancia dal forum del *MediTelegraph* un siluro sul dibattito della natura delle Authority portuali, tornato al centro della discussione dopo la decisione dell'Unione europea di far pagare le tasse agli scali italiani. Il modello arriva dal Nord Europa: «Bisogna eliminare queste condizioni negative che allontanano gli investitori - dice il numero uno del fondo Vsl - Il sistema di regole a volte sfugge al soggetto pubblico: l'ordine di un operatore privato è meglio della confusione pubblica».

Ma è la grande integrazione verticale della logistica a scatenare il dibattito tra gli operatori. Gli armatori da tempo sono "scesi a terra" diventando terminalisti e ora cercano di controllare anche la filiera logistica. E lo fanno per un motivo: i guadagni, sul mare si riducono progressivamente, la logi-



Il pubblico che ha affollato Palazzo San Giorgio lo scorso 21 novembre in occasione del sesto Forum "Shipping and Intermodal Transport"



Giampaolo Botta, a.d. Spediservices



Gabriel Rossi, Hapag Lloyd



Una panoramica della sala

stica invece ne garantisce ancora: «Quando esistevano le conference (gruppi di compagnie associate per offrire un servizio su una specifica rotta, ndr) avevamo tutti una buona redditività e la concorrenza

Sui porti è ancora risiko: F2i punta alle banchine non container in Italia e Mediterraneo

non mancava - spiega **Ignazio Messina**, terminalista e armatore genovese, membro di Assarmatori -. Gli operatori erano persino in numero maggiore di quelli di oggi. L'estrema

concorrenza invece fa perdere tutti. Volere tutto quasi gratis, comporta criticità». Il presidente dei terminalisti italiani **Luca Becce** chiede invece regole più certe: «Il problema non è che gli armatori scendono nei porti a fare i terminalisti, il tema è come. Devono rispettare le stesse regole chieste agli altri terminalisti». E sulla block exemption che l'Europa sta dibattendo e che consente agli armatori di agire in deroga alle regole antitrust, **Marco Conforti**, vice presidente di Confetra attacca: «Le posizioni della Commissione non ci soddisfano. L'annuncio di una nuova consultazione non va bene» e annuncia battaglia. **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica vuole invece recuperare una parte delle aree dell'Ilva di Corni-

gliano, sottoutilizzate, per attività di logistica: «È apprezzabile individuare zone logistiche anche in Valbisagno e Valpolcevera, ma abbiamo aree che sono state distribuite funzionalmente male a Cornigliano, sottoutilizzate e potrebbero avere un ruolo centrale per il porto». Anche se quella degli operatori di terra è tutt'altro che una battaglia di retroguardia: lo sottolinea bene il direttore generale degli spedizionieri genovesi, **Giampaolo Botta**, spiegando che «nella logistica ci sarà sempre spazio per i soggetti che sapranno aggiornare il proprio modello di business».

Per **Mino Giachino**, presidente di Saimare, «porti più competitivi e connessi, attraverso la rete ferroviaria, al mercato europeo, garantiranno

no un punto di prodotto intermedio lordo in più».

Il Forum è anche punto di riflessione sulle nuove tecnologie, dove sono stati analizzati i nuovi numeri del cybercrime: secondo il Socta (Serious

Block exemption: Messina rimpiange le conference, Conforti contrario al primo ok della Commissione

& Organized Crime Threat Assessment, uno dei più importanti rapporti periodici dell'Europol), la cybercriminalità registra ormai un fatturato di 3.000 miliardi di dolla-

ri - il 15% in più rispetto al traffico di droga - impiegando almeno 3.600 organizzazioni di pirati della rete.

Un fenomeno in piena espansione, spiega **Giuseppe D'Agostino** (Associate Partner Cybersecurity & Privacy del gruppo della consulenza PwC), facilitato «dall'espansione della superficie di attacco a cui le aziende sono esposte». Un tema, spiega l'esperto davanti alla platea del Forum del *MediTelegraph*, che riguarda particolarmente un settore teso all'informatizzazione come quello del trasporto marittimo e della logistica.

Pochi giorni fa, sull'*Avvisatore Marittimo*, l'armatore Salvatore d'Amico spiegava che più della nave-drone, il settore cerca nuove tecnologie per la sicurezza: oggi l'estensione