

21/11/19 18:58

L'integrazione della logistica divide il cluster marittimo

Messina: "E' il mercato che spinge in questa direzione, il processo è irreversibile". Becce: "Gli armatori che scendono a terra rispettino le stesse regole degli altri terminalisti"

Genova - L'integrazione verticale della logistica, sotto la regia dei grandi carrier internazionali, si può provare a regolare e gestire, ma non si può fermare perché è il mercato che spinge inesorabilmente in questa direzione.

Una situazione che secondo alcuni porterà benefici all'intera catena supply chain, mentre secondo altri sta invece già danneggiando molte categorie di operatori, 'schiacciati' dal peso dei liner ormai sbarcati anche a terra.

Lo scontro non è palese, ma la tensione è evidente e si percepisce anche sul palco del forum "Logistica: c'è spazio per tutti?", organizzato Genova da Il Secolo-The MediTelegraph. E proprio sulla risposta alla domanda che pone il titolo dell'evento si gioca tutta la questione, letta in modo diverso a seconda della posizione dell'oratore nella catena logistica.

Ignazio Messina, intervenuto in rappresentanza di AssArmatore, ha innanzitutto voluto ricordare che "almeno all'inizio, gli armatori sono scesi a terra per necessità, perché non c'erano servizi e infrastrutture adeguate, e quando lo hanno fatto i traffici sono quasi sempre aumentati". Ora la situazione è diversa, e questa scelta è diventata inevitabile per stare sul mercato: "La merce chiede tariffe e noli sempre più bassi, e per poterli mantenere tali senza perdere troppi soldi, gli armatori sono costretti a scendere a terra e a gestire anche gli altri segmenti della catena, sia per rendere più efficiente l'intera filiera, sia per cercare quella redditività che le attività marittime non sono più in grado di offrire".

Secondo Messina, quindi, "è giusto regolare questi processi, che però non si possono né interrompere né tanto meno invertire". E poi – si è chiesto l'armatore genovese – "qualcuno può farmi l'esempio di un casco in cui l'integrazione verticale abbia portato ad aumento dei prezzi o ad un peggioramento dei servizi? Io sono pronto a ricredermi se sbaglio, ma non me ne vengono in mente".

Sull'analisi economica fornita da Messina, per spiegare la tendenza in atto che vede i carrier sempre più protagonisti (anche se qualcuno direbbe "padroni") della catena logistica, è d'accordo anche Fabrizio Vettosi, Managing Director di VSL, che ha aggiunto: "In mare, almeno nel settore container, non ci sono più margini. L'attività è ad altissima intensità di capitale, ma ormai non consente ritorni, se non bassissimi, sugli investimenti. A terra, invece, è più facile offrire i servizi, che sono meno capital intensive e al contempo maggiormente remunerativi".

Non ci sarebbe, però, da parte degli armatori, nessuna precisa volontà egemonica, ma soltanto considerazioni di opportunità economica, almeno secondo Gabriel Rossi, Director Operations Italy/Med Agents di Hapag-Lloyd: "Noi guardiamo se sul mercato ci sono soggetti in grado di offrirci i servizi che ci servono con una qualità maggiore di quella che avremmo se li gestissimo in proprio, il tutto ad un prezzo competitivo. Se li troviamo siamo ben contenti di concentrarci sul nostro core-business di armatori. Mentre in caso contrario, è necessario 'sbarcare' a terra".

Quando succede, è inevitabile che i terminalisti tradizionali non siano contenti. “Il problema, però, non è che gli armatori diventino anche terminalisti – ha assicurato il Presidente di Assiterminal Luca Becce – ma come vogliono farlo. Devono rispettare le stesse regole. Un terminalista infatti deve partecipare a gare fatte di regole che riguardano il piano di impresa, lo sviluppo dei traffici, il radicamento all'interno di quel porto, ma quello che noi sentiamo dagli armatori è diverso. Loro dicono che devono competere con carrier cinesi aiutati dallo Stato, senza regole, e quindi chiedono una riduzione delle regole. Ma questo – per il vertice dell'associazione dei terminalisti italiani – non può essere accettabile. Se scendono a terra, devono farlo accettando le stesse regole con cui competono gli altri terminalisti del sistema”.

Becce ha quindi introdotto un altro tema caro ai gestori di terminal portuali attivi nel Belpaese, ovvero l'uniformità delle regole. O meglio, la carenza di uniformità: “L'incertezza del quadro normativo è uno dei problemi principali per i nostri associati. La legge 84/94 era una buona riforma del sistema, ma ha lasciato una serie di questioni irrisolte”. Tra queste, il Presidente di Assiterminal ha individuato “la mancanza di una programmazione nazionale degli investimenti nelle infrastrutture portuali” e, soprattutto, “la difformità di applicazione dei regolamenti in tema di regimi concessori, che oggi variano molto da un porto all'altro creando delle evidenti distorsioni del mercato”.

Argomento su cui è intervenuto anche il Vicepresidente di Confetra Marco Conforti, ricordando che, per l'associazione, “la regolamentazione di temi importanti come la logistica e i trasporti, ma anche le concentrazioni e gli investimenti esteri, andrebbe coordinata e gestita a livello europeo. Servono regole semplici e chiare, ma uguali per tutti”.

Sulla necessità di uniformare le regole del ‘gioco’ si è detto d'accordo anche Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica, che nel suo intervento ha innanzitutto ribadito “la totale mancanza di una strategia nazionale del settore logistico in Italia, come dimostrano i 9 miliardi di euro dei contribuenti spesi inutilmente per tenere in vita Alitalia”.

Merlo ha però sostenuto che, “a differenza di quanto forse pensano Assiterminal e Confetra, a me va bene che l'ART (L'Autorità di Regolazione dei Trasporti) si occupi anche delle concessioni portuali. E' infatti necessario che l'applicazione delle norme su concessioni, piani d'impresa e verifica sui cambi di proprietà dei terminal venga uniformata a livello nazionale, e in 25 anni i Governi che si sono succeduti non sono riusciti ad emanare il famoso regolamento sulle concessioni”.

Francesco Bottino