

Shipping e porti finanziati da investimenti esteri

Non è una invasione o una cannibalizzazione ma un apporto positivo



Pubblicato
19 minuti fa

il giorno
11 maggio 2018

Da
[Vezio Benetti](#)

<https://www.messaggeromarittimo.it/shipping-e-porti-finanziati-da-investimenti-esteri/>

PORTO CERVO – Assemblea generale di Federagenti al Cervo Conference Center. Molto affollata come sempre, presenti agenti marittimi da tutta Italia. E' stato Nereo Marcucci presidente di Confetra a dare il via agli intereventi di saluto.

“Le turbolenze politiche certamente non ci aiutano vorremmo però che si proseguisse con quanto lasciato da Delrio, quindi continuità, prendere cioè atto dei problemi non risolti come lo sportello unico doganale del quale non si riesce a trovare la conclusione da tempo ...immemorabile. I traffici hanno avuto un incremento e di questo se ne sono avvantaggiate le aziende nazionali. Il cargo aereo ha raggiunto ottimi risultati ed un più nelle statistiche è stato raggiunto anche dal traffico ferroviario: una notizia eccellente. Lascio ad altri, ha concluso Marcucci, parlare delministero del Mare una possibilità che non vedo raggiungibile”.

E' seguito l'intervento del senatore Christian Solinas (Lega-Partito sardo d'azione) che ...spera nella composizione del nuovo governo nelle prossime ore. Solinas ha fatto quadro dei traffici italiani, ha evidenziato che siamo sempre ostaggio degli scali del Nord Europa, ma si è augurato che ben presto questa situazione possa almeno essere migliorata, semplificando e abbattendo la burocrazia.

Prima del presidente Gian Enzo Duci è intervenuto Giovanni Pettorino comandante generale delle Capitanerie di porto. Il punto principale del suo intervento ha riguardato la “invocazione” da più parti di un ministero del Mare. “Non credo ci sia uno spazio politico, per recuperare capacità decisionali non si può rincorrere una chimera. Un grosso contributo in questo senso possono continuare a darlo le Capitanerie di porto”.

Molta attenzione all'intervento di Gian Enzo Duci.

“Sono quasi sessanta le società del settore portuale, marittimo e logistico italiano che negli ultimi dieci anni sono state parzialmente o totalmente acquisite, oppure partecipate in modo significativo da gruppi internazionali, sia del settore finanziario, sia operativi nello stesso comparto marittimo e trasportistico per un investimento complessivo in Italia che è stato stimato possa sfiorare i 3,5 miliardi di euro. Il settore dei trasporti marittimi dei porti e della logistica del trasporto si colloca quindi al primo posto in Italia fra i comparti oggetto non di invasione e cannibalizzazione bensì di un apporto positivo di investitori internazionali”. Questa l'importante nota che è stata lanciata dall'assemblea di Federagenti dal presidente e che è stata lanciata anche nell'intervista in audio video posizionata nei

video del nostro quotidiano.

Il dato, ha continuato Duci, scaturisce da un'analisi che ho svolto nell'ambito dei miei incarichi all'Università di Genova (corso di economia dei trasporti) e che vi presento in anteprima in questa assemblea.

Fra merger e acquisition, ingresso di fondi di investimento internazionali, offerte pubbliche di acquisto, alcuni fra i maggiori brand dello shipping, della portualità, delle attività spedizionieristiche e della logistica italiana, ha proseguito Duci, sono riusciti ad attrarre investitori internazionali che, nella maggior parte dei casi, hanno radicato in Italia le loro attività producendo valore aggiunto nel nostro paese. È in particolare – ha sottolineato ancora Duci, il risultato di questi interventi a dissipare il sospetto che si tratti solo di una massiccia operazione di colonizzazione: nei tre anni successivi all'intervento di investitori esteri, l'Ebitda dei gruppi oggetto dell'intervento, e di cui si sono potuti reperire i dati, ha registrato un incremento medio del 70%, per poi attestarsi negli anni a seguire su tassi di crescita annui del 5%”.

Certo il processo di globalizzazione non è stato e non è indolore. Nell'analisi presentata da Federagenti è stato evidenziato come, in particolare nel settore shipping e quindi delle attività armatoriali, il vento della crisi abbia soffiato impetuoso, rendendo indispensabile per più di 30 gruppi il ricorso a misure straordinarie di rinegoziazione del debito, e come, in taluni casi, il tracollo finanziario sia sfociato nel fallimento.

Anche nel mondo delle agenzie marittime l'effetto concentrazione che ha rivoluzionato il settore container, polarizzandolo su un numero limitato, non più di nove protagonisti raggruppati in tre alleanze e in grado di spartirsi più dell'80% dell'interscambio mondiale trasportato in container, ha causato un vero e proprio cambio di identità delle grandi agenzie marittime, che sono diventate o di proprietà diretta o joint venture fra i gruppi armatoriali e gli operatori italiani in precedenza autonomi. Un processo, questo, che potrebbe subire un'ulteriore accelerazione se – come molti esperti prevedono – il gruppo dei grandi player container subirà ulteriori fusioni e integrazioni.

Dall'analisi però emerge chiaramente come gli investimenti stranieri nel nostro Paese abbiano creato valore quando l'intervento ha riguardato non solo asset fisici, ma anche il capitale umano presente all'interno di aziende che, per quanto riguarda i comparti porto e servizi, non presentano il rischio di delocalizzazione.

Tale processo, comunque, non è nuovo per il nostro Paese, dove già nel decennio scorso alcuni tra i principali player nazionali del settore hanno visto l'ingresso nel capitale di grandi operatori internazionali: dall'acquisizione del Lloyd Triestino, poi rinominata Italia Marittima, da parte di Evergreen, dal passaggio del controllo del maggiore terminal container italiano, quello di Genova-Voltri dal gruppo Fiat a Psa di Singapore, fino alla cessione alla americana Carnival, del più prestigioso gruppo armatoriale e a seguire crocieristico, Costa Crociere.

Ma anche gli italiani non sono da meno nei mercati esteri. L'Italia è il numero uno sui mercati internazionali per l'acquisizione di compagnie nel settore traghetti, con due gruppi (Grimaldi Napoli e Onorato) protagonisti di importanti operazioni internazionali.

I lavori si sono conclusi con una tavola rotonda alla quale hanno partecipato Massimo Deandreis (direttore Srm), Carlo Laganà (Deloitte & Touche), Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone Italy), Giacomo Gavarone (Rimorchiatori Riuniti), Gilberto Danesi (direttore Psa Italy) e Achille Onorato (ad del Gruppo Onorato).