

La funzione dei porti è quella di essere integratori di sistema, non mero servizio alla nave

di

Sergio Bologna

Febbraio 2013

Indice

Cerchiamo di capire la logica di un itinerario

La "Marco Polo" e i terminal

I transit time della "Marco Polo"

Quali vantaggi portano le megacarrier al sistema produttivo-distributivo?

In caso di incidente grave

I bilanci di Maersk Line

Il partenariato pubblico-privato: bufala o utopia?

Ciclo economico, trasporto marittimo e business portuale

Economie *export-oriented* e portualità

Siamo convinti che si tratti di una crisi ciclica?

La presunta competizione con i porti del Nord ed il corridoio Adriatico-Baltico

Genova "si porta avanti"

Post scriptum: la lezione americana

Abstract

Siamo sicuri che un porto moderno debba programmare il suo sviluppo in base all'aumento delle dimensioni delle navi portacontainer? Forse è venuto il momento di chiedersi quali vantaggi portano queste navi al sistema produttivo-distributivo. Più lente, meno flessibili, ingestibili in caso d'incidente, possono essere un rischio per i porti non un'opportunità. Se gli investimenti portuali non attraggono finanziamenti privati, occorre dire che il cosiddetto project financing in Italia è troppo spesso una presa in giro, anzi aggrava gli oneri a carico della finanza pubblica e non garantisce la qualità dell'opera. Per questo è necessario calibrare gli investimenti alla situazione reale del paese ed evitare di progettare opere faraoniche. La crisi attuale è qualche cosa di più complesso di una crisi ciclica, se l'industria dell'armamento può facilmente posizionarsi sui mercati mondiali che offrono spazi di business, i porti sono condizionati dall'economia del territorio che forma il loro hinterland. Il prodotto interno lordo dell'economia italiana si alimenta oggi solo della voce export. La competizione con i porti del Nord non c'è perché il sistema logistico italiano non è in grado di offrire un'alternativa ad un cliente del Centro-Europa. Il corridoio Adriatico-Baltico può offrire una grande opportunità come piattaforma per il mercato russo, ma per essere competitivi su quell'arena le megacarrier non servono. I porti dovrebbero essere fattore d'integrazione e di governo di un sistema e, invece di mettersi esclusivamente al servizio delle compagnie marittime, dovrebbero tutelare e difendere il "buon lavoro" ed impedire un ulteriore scivolamento verso cooperative di mano d'opera saltuaria e agenzie interinali.

Sergio Bologna (Trieste, 1937). Per vent'anni ha insegnato in varie Università (Trento, Padova, Milano Politecnico), per due semestri visiting professor all'Università di Brema. E' stato il coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000) e membro del Comitato scientifico per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012). Ha ricoperto la carica di Vicepresidente dell'Associazione Italiana di logistica (AILOG) e per circa dieci anni è stato l'esperto del CNEL sui problemi marittimo-portuali. E' socio onorario dell'Associazione di Logistica tedesca (BVL), socio fondatore dell'Osservatorio permanente sulle politiche del trasporto in Europa di Parigi, membro del consiglio direttivo del Centro italiano Studi Container (C.I.S.Co.) e dell'A.I.O.M. di Trieste (Associazione Imprenditori e Operatori Marittimi). E' autore del libro "Le multinazionali del mare", Egea editore, Milano, 2010, pp. 325.