

LA FUNZIONE DEI PORTI È QUELLA DI ESSERE INTEGRATORI DI SISTEMA, NON MERO SERVIZIO ALLA NAVE

Sergio Bologna

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.