

L'analisi

PORTI CAMPANI, LA FORZA DEL SISTEMA

Agostino Gallozzi

Per un Paese che vuole affermarsi, la gestione competitiva delle connettività è la vera sfida da affrontare e vincere. Differenti aree geografiche di produzione e di consumo moltiplicano flussi di interscambio, non necessariamente equilibrati, in un mondo avvolto da una fittissima rete di connessioni, che consente alle merci una mobilità molto spinta, da un angolo all'altro del pianeta. L'Italia, grande Paese manifatturiero, non può che porsi al centro di questo stimolante scenario, utilizzando le vie del mare quale fattore strategico di competitività. A questa forte accelerazione risponde l'evoluzione dei traffici marittimi internazionali, con poderosi processi di fusione e nuove alleanze tra i principali player mondiali dello shipping, una decisa crescita dimensionale delle navi, un più basso costo per unità trasportata, un esponenziale incremento delle direttrici di collegamento.

Oggi tre grandi raggruppamenti dominano le rotte globali del traffico container: "Ocean Alliance", "The Alliance" e "M2", determinando un nuovo modello di sviluppo sia dal punto di vista delle rotte, sia sotto il profilo della rimodulazione organizzativa dei porti. Esaminando la conformazione di queste partnership, ci si rende conto che in Campania due di esse - "Ocean Alliance" (Cma-Cgm, Cosco Shipping, Oocl e Evergreen) e "The Alliance" (Hapag Lloyd, Yang Ming, K Line, Nyk e Mol) - hanno scelto il Salerno Container Terminal (Gruppo Gallozzi), che opera nel porto di Salerno, e la terza, M2 (Msc e Maersk Line), ha

scelto il terminal Conateco, nel porto di Napoli.

Con un approccio ormai superato, avremmo in passato detto che due alleanze hanno scelto Salerno e una Napoli. La nuova legge di gestione dei porti ha invece determinato, quasi a bilanciare le alleanze dello shipping, una serie di convergenze territoriali definite "sistemi". È il caso della Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Ha infatti prevalso, rispetto alla originaria dialettica caratterizzata dalla dizione "accorpamenti", il concetto di sistema, che ha esaltato e moltiplicato le potenzialità dei singoli scali in una dimensione, per sintetizzare, di pari dignità. Oggi possiamo quindi affermare che il sistema campano è stato in grado di assicurarsi i servizi marittimi di tutte le grandi alleanze marittime, che hanno poi scelto i singoli terminal, secondo le rispettive aspettative operative e commerciali.

La Campania si rivela così uno snodo fondamentale perché garantisce una corretta e libera accessibilità al mercato di tutti i vettori marittimi motivati a offrire servizi e noli competitivi alle aziende export oriented della vasta area del Mezzogiorno centrale che gravita intorno agli scali di Napoli e Salerno.

Altra interessante evoluzione va individuata nella trasformazione del modello operativo delle grandi linee di navigazione, con il rilancio del ruolo dei regional port, come Napoli e Salerno, rispetto ai porti di transhipment, che spesso non hanno un significativo mercato territoriale di riferimento. Alla idea degli "hub & spoke", dove la nave transoceanica trasferisce

il proprio carico a più piccole navi "feeder", si sta affiancando, affermandosi, il concetto dei sistemi "a rete", con l'interscambio dei contenitori tra differenti linee di una stessa alleanza, all'interno del circuito dei regional port, con un sorprendente effetto moltiplicatore del reticolo delle connettività messe a disposizione delle economie locali.

Per esemplificare, si può fare riferimento al tipico funzionamento di una metropolitana (effetto "underground"). È molto difficile che un passeggero giunga alla sua destinazione utilizzando lo stesso treno, dalla prima all'ultima stazione. Molto probabilmente cambierà treno una o due volte, in stazioni di interscambio, in modo molto efficace. Proprio questa nuova "geografia" dei traffici marittimi internazionali, che si sposa con il ruolo e la dimensione dei regional port italiani, rilancia i porti di Napoli e Salerno, riuniti in sistema, nel ruolo di gateway fondamentali per l'interscambio globale delle economie del Mezzogiorno.

Se saremo capaci di sfruttare pienamente le opportunità che emergono dal nuovo contesto, elaborando un vero sistema Paese per sostenere ancora di più l'orientamento all'export del nostro apparato produttivo, verrà naturale strizzare l'occhio non più alle "vie della seta", ma, soprattutto, alle "vie delle industrie italiane" che scelgono la sfida non facile della competizione sui mercati di tutto il mondo. La Campania, come sistema, lo può fare.

*L'autore è presidente
del Gruppo Gallozzi Spa*

© RIPRODUZIONE RISERVATA