

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA
Anno IX - n. 1

Marzo 2016

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico
Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore
Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

Grimaldi e Ram tengono testa nel Mediterraneo

Alla presentazione della Terza Conferenza Annuale Italian Maritime Economy di SRM abbiamo avuto la possibilità di fare qualche riflessione sui numeri pubblicati "testati" sul capo ed elaborati da SRM.

Non è il solito lavoro da "tavolino", ma un lavoro che trova riscontro sulle politiche economiche che riguardano un settore quello marittimo di interesse della economia globale e dei grandi player internazionali.

Mentre i relatori commentavano le loro relazioni la nostra riflessione si soffermava sui cambiamenti che si stanno determinando per gli aspetti geo-politici che sottostanno ad una analisi così accurata sugli effetti del nuovo canale di Panama ed il raddoppio del Canale di Suez.

Sappiamo da tempo che la politica americana che riguarda il settore marittimo e la portualità non è orientata al gigantismo ma su un segmento di armamento e di potenziamento portuale "ritagliato" su navi da 13-14.000 TEUs, fermo restando che la politica dei porti non è fatta solo di container.

Ma quello che è evidente è che il potenziamento di Panama rafforza le integrazioni delle economie tra l'America del Nord, il Centro America e l'America Latina. A differenza di Suez dove il gigantismo ha rafforzato soprattutto il posizionamento del "dragone" sia sul continente africano sia soprattutto sui paesi che si affacciano sul mediterraneo in Europa. Dell'Europa mediterranea il Pireo è diventato ormai l'avamposto attraverso il quale con la realizzazione della linea ferroviaria fino a Belgrado e con i diversi accordi che sono stati raggiunti sulle rotte ferroviarie terrestri la Cina punta al mercato europeo allargato ai paesi dell'Est Europa.

Questa lettura porta a pensare ad uno scenario in cui si rafforzano le politiche commerciali americane e quelle cinesi con i porti del Nord Europa che possono fare da link nelle relazioni Asia-America che non passano attraverso Suez, ma che interessano i traffici delle zone interne dell'Asia e dei Paesi dell'Est Europa.

In questo quadro schematicizzato alla luce dei dati ed informazioni resi disponibili c'è un aspetto geo-politico trascurato e che richiede grande attenzione soprattutto per i Paesi che sono interessati al Mediterraneo quali Portogallo, Spagna e Italia. Per la Grecia già in qualche modo leggiamo una influenza sempre più forte da parte dei cinesi, per i tra-

sporti e la logistica, mentre grande attenzione per le politiche economico-finanziarie sono poste in campo da parte dell'Europa.

Nel 1972 quando frequentavamo la Facoltà di Economia marittima dell'allora Istituto Universitario Navale, avemmo la possibilità di allargare gli orizzonti della Economia dei trasporti agli aspetti commerciali e geo-politici, grazie ad alcune lezioni tenute da vari docenti dell'Istituto sugli Alti Studi militari che spiegavano come le politiche economico-finanziarie e quelle strategiche per la sicurezza si influenzavano e si condizionavano.

Noi non vorremmo che le strategie per la sicurezza per i Paesi del Sud Europa siano quelle prevalenti.

Il nostro Paese in questi ultimi anni ed in questo momento così complesso sembra più attento alle politiche localistiche rispetto a quanto a pieno titolo avrebbe dovuto vantare essendo stato tra le prime 8 potenze economiche mondiali.

Da anni analisti accorti evidenziano i temi che succintamente abbiamo accennato, ma che si ritrovano a dialogare con interlocutori sempre più distratti!

Per tornare alla presentazione del 3° Rapporto annuale ci piace richiamare due passaggi che riguardano i due canali che potranno cambiare la geografia dei flussi e quella politica infrastrutturale in alcune aree a scala mondiale.

Il canale di Panama, così si legge nel rapporto "Italian Maritime Economy"

La nuova infrastruttura, la cui inaugurazione è prevista il 26 giugno 2016, permetterà il passaggio di navi più grandi fino a 13-14.000 TEUs (dai 4-5.000 del Canale storico che rimarrà sempre operativo) ed inoltre una velocizzazione dei passaggi dovuta al fatto che nei due canali contemporaneamente potranno passare 3 navi alla volta anziché 2.

Il nuovo Canale, come emerso dalle risultanze di una specifica missione che SRM ha svolto a Panama, darà un nuovo impulso all'economia del Paese ed a tutta l'area centro americana. I porti statunitensi in prossimità di Panama hanno, infatti, posto in essere piani di potenziamento delle proprie infrastrutture e gli stessi terminalisti che gestiscono i piazzali degli scali più importanti hanno reso noti programmi di espansione.

Panama, infatti, riporterà all'attenzione i traffici provenienti dall'estremo Oriente e diretti verso la Costa Est degli USA (lato Atlantico) e i traffici provenienti dalle rotte deep-sea Mediterraneo-Costa Ovest (lato Pacifico) degli USA. Occorrerà naturalmente vedere quanto impatteranno le tariffe e quali saranno le politiche di attrazione dei porti stessi ed in questo senso il Report fa specifiche riflessioni. Il Canale Centro--Americano va confermandosi più come un grande canale regionale americano che avrà soprattutto l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica.

Per il canale di Suez questo il richiamo.

Si conferma come un canale ad impatto globale.

Resta di fatto che il nuovo Canale ha già generato nuove dinamiche navali: a titolo di esempio il vettore tedesco Hapag Lloyd ha ordinato 5 navi della Classe "Valparaiso express" (10.500 TEUs, fatte su misura per passare nelle chiuse del nuovo canale); diversi porti del Centro America stanno attuando piani che li porteranno ad avere nuovi spazio di attracco (es. Corozal) ed anche gli effetti del Partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti (in inglese Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) tra Europa e USA sono sullo sfondo per i potenziali impatti e rappresentano un'altra opportunità per tutto il sistema marittimo globale.

Vorremmo che questi temi fossero iscritti nell'agenda del Governo e di quanti si occupano delle politiche per i trasporti e logistica, come temi di Politica economica generale del Paese.

Non si può pensare di intervenire ancora chirurgicamente quando ormai il sistema ha bisogno di un forte trapianto di "idee e cultura" per tenere il passo ai cambiamenti in atto.

Un aspetto da non trascurare è la formazione di nuove competenze sia per quanti preposti alle decisioni sia per quanti sono chiamati ad operare sul campo.

Questi punti sono stati richiamati anche da Paolo Scudieri Presidente di SRM nella relazione su investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo nel capitale umano.

In questo contesto fortunatamente il Gruppo Grimaldi tiene testa a livello europeo e la RAM fa da battistrada nelle politiche del Governo.

Grimaldi rafforza infatti la sua posizione nel Mediterraneo verso gli USA con l'accordo con FCA e RAM per aver posizionato nei finanziamenti di progetti comunitari l'Italia tra i pochi protagonisti per le politiche euromediterranee.

ROCCO GIORDANO
rocgior@libero.it