

• **India: per i porti punta ai modelli di Singapore e Dubai - TACCUINO DA MUMBAI**

di Romeo Orlandi*

Radiocor - Milano, 08 lug - Il piu' grande porto dell'India, il Jawaharlal Nehru di Mumbai, appare al 24imo posto nella classifica degli scali che movimentano piu' container. Singapore e' stato per molti anni nella prima posizione (che ha ceduto nel 2009 a Shanghai), mentre Dubai, alla 7ima posizione, e' il primo porto non dell'area dell'estremo oriente nella classifica. Nell'intento di emulare gli invidiabili successi di Singapore ed egli Emirati Arabi (due stati piccoli ma molto efficienti), l'India ha deciso di ripercorrere la loro stessa strada organizzativa. Sull'esempio di Dubai Port International e di Singapore PSA International, ha deciso la costituzione della India Ports Global, espressione del Ministero della Navigazione. Avra' il compito di investire nelle strutture portuali all'estero in una logica di mercato. Il tragitto da ripercorrere e' relativamente semplice: acquisire asset nei porti dove sono destinate le merci indiane. Si trae cosi' un doppio vantaggio dalle proprie esportazioni. Lo stanziamento non e' eclatante (circa 400 milioni di Euro) ma potra' essere triplicato perche' l'azienda, dopo la sua creazione, e' stata autorizzata ad emettere bond per 800 milioni di Euro. I ricavi previsti serviranno anche a finanziare la modernizzazione dei porti in India. La loro situazione, inserita nella cornice infrastrutturale del paese, e' da lungo tempo carente. L'insufficienza si e' aggravata con la crescita economica del paese. Pur non essendo essa basata sulle esportazioni, in realta' la differenza tra le ambizioni dell'India e le sue dotazioni non e' piu' gestibile. La quarta economia al mondo (Pil/Ppp) vanta soltanto 12 porti maggiori e 187 minori. I primi hanno aumentato il loro traffico, smaltendo 617 milioni di tonnellate lo scorso anno, ma il valore e' ancora modesto. I piu' grandi terminal operator del mondo hanno ingaggiato una battaglia legale contro il Governo che ha aumentato i loro costi di gestione, imponendo delle tasse che si ripercuoterebbero sui costi finali delle merci. Gli operatori del settore lamentano la burocrazia e l'inefficienza, misurate dal numero di giorni di navigazione, dalla lunghezza delle soste prima di scaricare le merci, dal peso della documentazione amministrativa. Effettivamente l'India soffre di uno delle piu' alte incidenze al mondo della logistica sul valore di vendita dei prodotti. La sua percentuale del 20% la penalizza enormemente - insieme ai consumatori - rispetto all'analogo valore del 4-5% in Europa. Come succede frequentemente nel paese, il dinamismo imprenditoriale e' piu' efficace dell'azione di Governo. La Adani Enterprises, il piu' grande importatore di carbone dell'India, ha acquisito lo scorso Maggio, per 2 miliardi di Usd, un terminale in Australia dove carica a bordo il carbone che li' acquista. In India aveva usufruito della facolta' concessa dal Governo per gestire porti privati, per costruire la propria struttura nello stato di Goa. L'iniziativa appare lungimirante e redditizia. Non soggiace alle lunghe procedure del Governo e ricava utili non solo dall'acquisto della merce ma anche dalla sua movimentazione.

* presidente Comitato Scientifico Osservatorio Asia

SERVIZI PER GLI ABBONATI

Se desideri riconfigurare, sospendere il servizio o modificare il tuo indirizzo e-mail [clicca qui](#)
Per assistenza contatta il Servizio Clienti: portale@info.ilsole24ore.com