

I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani.

D. Cazzaniga Francesetti
Università di Pisa
dcf@di.unipi.it

Introduzione

Nel primo paragrafo di questo lavoro indichiamo, sulla base della letteratura internazionale, come siano mutati i criteri di scelta dei porti.

Nel secondo paragrafo esaminiamo come questo si rifletta sui porti italiani che risultano inadeguati rispetto alle nuove esigenze.

Nel terzo paragrafo si evidenzia come i porti, sia Mediterranei che italiani, alle condizioni attuali non possono essere concorrenti rispetto a quelli del nord Europa e come i porti italiani stanno indebolendosi anche rispetto agli spagnoli.

Nelle conclusioni si evidenzia la possibilità di un sistema multiport nel Mediterraneo occidentale e un teorico rovesciamento dell'importanza della posizione geografica dei porti del nord Europa per la supremazia dei traffici con l'Asia rispetto a quelli colle Americhe.

§1 Il contesto internazionale e i criteri di scelta dei porti.

Molto sta cambiando nel settore marittimo. Anche se grandi lotte per le zone di pesca hanno caratterizzato tutte le epoche, attualmente il mare viene

sempre più assimilato alla terra ed i vari paesi tendono a spartirselo in un mutato assetto geopolitico, mentre il concetto della sovranità sulle 188 miglia diviene sempre più ambiguo¹. Si può esemplificare tentativi di spartizione con le lotte fra Cina, Indonesia e gli altri paesi per il controllo del Mar della Cina ricco di gas, idrocarburi e pesca, o quello della Croazia sull'Adriatico, o l'importanza del controllo su tutti gli stretti che sono passaggi obbligatori delle ricche portacontenitori (Malacca, Singapore, Hormuz etc o i canali come quello di Suez, lo stretto dei Dardanelli...).

Sono anche mutati i paesi specializzati e dominanti nei vari settori dell'industria marittima. L'UNCTAD fin dalla Transport New Letter del 2004, analizzava come i diversi tipi di business marittimo venivano concentrandosi in alcuni paesi asiatici ed abbandonando altri. L'interesse dell'Unctad era rivolto soprattutto ai paesi in via di sviluppo, ma sottolineava che l'Asia è divenuta dominante, in tempi diversi, sia nella cantieristica, che nella gestione portuale, che nello sviluppo di porti sempre più eminenti finendo per disegnare un nuovo schema dell'ubicazione delle maggiori industrie marittime. Per la cantieristica la supremazia dei paesi asiatici si è sviluppata da una parte sulla possibilità di basarsi su un mercato captive (Giappone e Cina) e dall'altra sull'intrapresa di un business remunerativo (Korea) sulla base del sostegno dello Stato e di un contenuto costo del lavoro (Cina, Korea)². (Tian Xiuzhen 2005; Drewry's report 1995; D. Cazzaniga Francesetti 2005.)

Per lo sviluppo portuale che è l'aspetto che indaghiamo in questo lavoro, i motivi di supremazia dell'Asia sono legati, come sempre, alla crescita economica di quei paesi e quindi alla crescita dell'import-export di merci. Lo sviluppo del commercio asiatico, che fortemente influenza e forse domina quello mondiale, ha spinto le società di linea a lasciare precedenti criteri di scelta dei porti per supportarne altri:

- 1- le linee hanno in gran parte abbandonato il criterio di privilegiare i porti posti geograficamente sulle rotte più brevi di fronte alla necessità di avere il massimo carico
- 2- le linee hanno livellato l'importanza di criteri quali il costo dei servizi portuali per privilegiare la loro efficienza e la loro rapidità.
- 3- le linee prestano sempre più attenzione alle caratteristiche fisiche dei porti da scegliere come principali, fra cui i fondali, gli spazi e le interconnessioni porto-territorio³

¹ Acque territoriali: 12 m, Zona Economica Esclusiva: 188 m.. La delimitazione delle ZEE tra Stati con coste adiacenti od opposte deve farsi per accordo in modo da raggiungere una soluzione equa (UNCLOS 74,1).

² Attualmente l'Asia è divenuta il punto di riferimento per la costruzione delle navi low tech per il trasporto dei contenitori e di merci bulk liquid e dry e, a scapito dell'Europa, sta conquistando anche la produzione high tech.

³ Tuttavia nel caso di Shanghai il porto Waigaoqiao sul fiume, che ha fondali solo per 8 m. e serve le navi maggiori in mare colle chiatte, ha costituito una eccezione a queste regole. Certo è stata la gran massa di contenitori affollati a Waigaoqiao che ne ha basata l'importanza e ha portato alla costruzione del faraonico porto di Yangshan con 16 m. di fondali.

(T. Notteboom, 2004; J.R. Brennan, 2002; Drewry Shipping Consultants, 2001; B.Slack, R.J.McCalla, C.Comptois, 2002; N. Limao, A. J. Venables, 2003; B.Slack, C.Comptois, R.J. McCalla, E.Guy 2001; J. L. Gallup, J. Sachs, A. D. Mellinger 1999; M. Fugazza, 2004; S. Kumar , J. Hoffmann, 2002).

Il più importante criterio di scelta dei porti da parte delle compagnie di linea è dunque la raccolta del maggior numero di contenitori in una concorrenza sempre più aspra che vede come prima conseguenza da parte delle liner shipping companies l'occupazione dei porti/terminals mondiali per accaparrarsi il flusso dei contenitori. Insieme alle compagnie troviamo i terminal operators⁴ anche in joint e senza dimenticare che i maggiori terminal operators o nascono dal controllo di importanti porti⁵ o sono una brand delle compagnie. Da una parte quindi la lotta per ottenere il massimo numero di concessioni nei porti, dall'altra una sempre più marcata selezione di pochi porti rispetto al carico presente e le caratteristiche fisiche. Questi criteri che trascurano costi e ubicazione dei porti, stanno cambiando la geografia portuale mondiale e si sono accentuati dopo il 2002.

Fino alla fine del 2002 la concorrenza ed il consolidamento⁶ fra compagnie accentuavano una strategia predatoria di eliminazione degli avversari attraverso la diminuzione dei noli e la crescita degli slots che allora erano ritenuti in surplus rispetto alla domanda (UNCTAD, 2002). Anche i terminal operators si concentravano basando la concorrenza sul livello dei servizi e dei costi portuali.

Ma dalla fine del 2002 il boom cinese con la crescita forte e costante dell'economia mondiale di oltre il 4% annuo, ha rafforzata la domanda di trasporto marittimo dei containers e infuocato i noli per i contenitori (come delle merci liquid e dry bulk) spostando per tutti la concorrenza 1-su ancor maggiori dimensioni delle navi, 2-su una ulteriore spinta al consolidamento attraverso mergers⁷, purchases e takeover, 3-sullo sviluppo delle strategie di controllo dei mercati, dei porti e del trasporto mare-terra.

La crescita della domanda di trasporto marittimo, pur non eguale per tutti i segmenti⁸, ha indotto sempre di più le compagnie ed i terminalisti a basare la concorrenza sull'occupazione di vaste zone geografiche controllando con le concessioni i porti del sistema hub and spokes e del sistema point to point. In ambedue i casi le compagnie hanno aumentato le dimensioni delle navi da usare e ancora premono per nuovi ordini di grandi navi. Infatti dal 2002 al

⁴ Tre operators – HPH, PSA e APM terminals – insieme coprivano il 30% dei containers marittimi mondiali nel 2002, nel 2005 coprono circa il 50%(Drewry Shipping Consultants Ltd)

⁵ Come Singapore

⁶ Nel 2004 le 10 top-lines controllavano circa 3.4m teu della capacità delle navi, cioè il 56% della capacità delle fullcontainers mondiali Fonte: Barry Rogliano Salles, annual report 2004.

⁷Nel 2005 le fusioni sono state dominate da 3 larghe transazioni con A.P. Møller-Maersk che ha acquistata P&O Nedlloyd, TUI (Hapag-Lloyd) che ha acquistata CP Ships e CMA CGM la Delmas.

⁸ BRS report 2006

2005 gli ordini sono triplicati in particolare per le VLCS (navi sopra i 7,500 teu), che sono passate da 86 a 232 unità in tre anni DAL 2003 al 2005⁹. I terminal operator da parte loro investono grandi capitali in porti in grado di accogliere le grandi navi.

In questo quadro¹⁰ si sono imposti i porti sempre più specializzati di Singapore, Shanghai, Shenzhen ed Hong Kong perchè fra il 1990 ed il 2004 l'East Asia ha accresciuto l'export di beni manufatti al ritmo di circa il 10% annuo (FMI). La crescita dell'export di manufatti in container si è concentrata nei porti asiatici mentre solo il 25% dell'export mondiale ancora attiene a quelli sviluppati (UNCTAD 2005a)¹¹.

Le caratteristiche fisiche e le attrezzature dei porti devono dunque essere in grado di accogliere le grandi quantità di containers e le grandi navi¹² sia nel caso di porti hub che di porti a scalo diretto, tenendo conto che uno stesso porto può avere ambedue le funzioni¹³. Un esempio tipico sono non solo i porti asiatici, ma anche i porti del nord Europa che hanno alle spalle grandi mercati di import-export con un transshipment di circa solo il 30% dei loro traffici containerizzati.

La raccolta dei contenitori all'interno dei paesi per ottenere un adeguato load factor delle navi è tradizionalmente gestita dai logistic providers internazionali, gli spedizionieri specializzati. I logistic providers sono per i clienti un affidabile interlocutore 'one shop' per ottenere un sicuro prezzo totale e tempi garantiti.

I logistics providers, a loro volta, accentuano la convergenza verso i porti che garantiscono le interconnessioni porto-territorio e mettono a disposizione distriparks portuali o centri intermodali inland come un anello necessario per la fluidificazione dei trasporti dal mare alla terra e viceversa. I centri intermodali che raccolgono e manipolano le merci usando delle

⁹ La flotta delle portacontainers passerà dagli 8.2 milioni di teu del Gennaio 2006 ai 12.3 milioni di teu del Gennaio del 2009 (BRS). Nei primi 6 mesi del 2006 si sta verificando un rallentamento degli ordini perché la crescita della domanda di trasporto sta crescendo meno per alcuni segmenti ma non per i contenitori.

¹⁰ Lo sviluppo dei traffici per i contenitori ed il gigantismo navale ha modellato il sistema hub and spoke che sostiene pochi porti hub geograficamente centrali in presenza di circa 600 porti per i contenitori esistenti al mondo

¹¹ Il 75 % dell'export mondiale continua a venire da un largo raggio di paesi o in via di sviluppo o poveri, ma sono prevalentemente merci bulk (David Dollar and Aart Kraay, 2001, Trade, Growth, and Poverty in Finance and Development, IMF)

¹² La prospettiva con l'arrivo di fullcontainer gigantesche è una drastica diminuzione dei porti hub. L'Europa potrebbe vedere un solo porto hub sul Mare del Nord e gli USA due, uno per costa.

¹³ Le compagnie preferiscono un porto di transshipment in un sistema hub and spokes quando il numero dei porti feeder che servono la nave mother è alto. Invece lo scalo diretto è preferito se il porto scalato offre alla nave gigantesca grandi carichi in import come in export lì concentrati e un rapido servizio. Merci che non hanno bisogno di un servizio just in time non usano il direct call, ma usano scali successivi in diversi porti 'in route' (point to point) e differenti tipi di servizi possono essere organizzati per diversi tipi di clienti.

telecomunicazioni sono spesso a grande distanza dai porti per servire *contemporaneamente* porti e territori e così ottenere maggiori economie di scala (A.J. Baird, 2003; H.Vrenken, C. Macharis, P. Wolters editors, 2005; E. Van de Voorde, E. Van Hooydonk, A. Verbeke, W. Winkelmann; E. Musso, C. Ferrari M. Benacchio, 2004,).

Dunque il consolidamento delle liner shipping companies come dei terminal operators come l'azione dei logistics providers tende a concentrare l'attività in pochi porti strategici, fra cui dominano quelli asiatici, sia dedicati che non. Contemporaneamente linee e gestori tendono ad occupare tutti i porti ed i terminals per sottrarli ai concorrenti ed usarli rispetto ai movimenti delle merci estendendo il controllo anche sulle tratte inland con accordi coi logistic providers o anche autonomamente.

In conclusione è attraverso le economie di scala e di scopo permesse dalla concentrazione dei terminal operators e delle compagnie in una struttura di concorrenza oligopolistica che si possono condividere ed affrontare forti investimenti ad alto rischio in grandi navi, nuove strutture portuali, costose tecnologie in rapido mutamento. Solo con le economie di scala si raggiungono *bassi costi* e non attraverso i metodi tradizionali.

In altre parole c'è perdita di importanza del prezzo dei servizi portuali, della stessa distanza da percorrere (se il transit time globale door to door risulta soddisfacente) e si privilegiano le caratteristiche fisiche dei porti come le loro connessioni coll'interno per ottenere il massimo load factor¹⁴ (M. Brooks 1995; K. Cullinane, M. Khanna, 1999, 1999a; T. Notteboom, 2005.)

§2 I porti italiani

La breve rassegna ci permette di considerare da una parte la realtà e dall'altra le prospettive che si propongono nel Mediterraneo e soprattutto nei porti italiani come conseguenza dell'evoluzione globale del settore marittimo. Secondo le strategie internazionali dunque la quantità di contenitori è il nodo centrale per individuare i porti di scalo, così l'importanza internazionale di un porto risulta dipendente da un solo aspetto economico: la presenza di vasti mercati di produzione e consumo alle spalle.

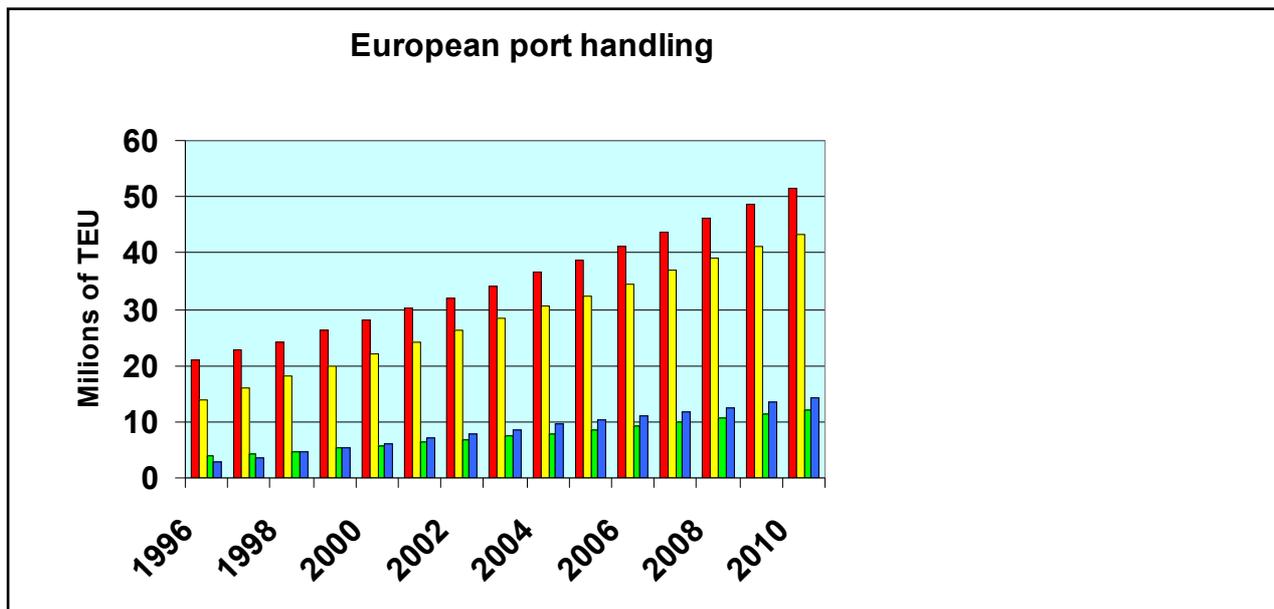
Accanto a questo emergono molti aspetti tecnici. Fra di essi primeggia la profondità dei fondali per navi sempre più grandi. Dopo vedono un ruolo determinate anche la lunghezza delle banchine, i piazzali, le attrezzature, il numero di destinazioni marittime servite¹⁵... Questi aspetti, per i porti italiani, sono stati esaurientemente indagati in particolare dal CNEL, dal CENSIS, e

¹⁴ Come la frequenza e affidabilità del servizio

¹⁵ Poi la frequenza linee. Infine il transit time, la presenza di raccordi autostradali e ferroviari e l'affidabilità dei trasporti ferroviari, aree di sosta, raccordi con la viabilità, presenza o meno di situazioni di congestione nella viabilità urbana ed extraurbana, utilizzo dell'informatica particolarmente quella dedicata alla operatività delle operazioni di imbarco/sbarco...etc.

per la UE da DG Industry (CNEL, 2004; Censis ,2002; DG Industry UE, 1990)

Il flusso mondiale dei container è previsto in grande crescita da tutti i commentatori per oltre il 6% l'anno (Drewry Shipping Consultants, Ocean Shipping Consultants). La crescita del traffico di containers in particolare nei porti dell' Europa dovrebbe superare i 50 milioni di TEU nel 2010 e nel Mediterraneo la crescita del traffico dovrebbe superare oltre 40 milioni di teu con circa 13 milioni in transshipment (Fonte:OSC).



rosso = Europa del nord
 giallo = Europa del sud
 verde = Trans shipping nell'Europa del nord
 blu = Trans shipping nell'Europa del sud
 Fonte: OSC 2005

In ragione di questa crescita e seguendo la strategia internazionale le compagnie di linea ed i terminal operators per prima cosa hanno perseguito nel Mediterraneo una politica di colonizzazione di porti e terminals.¹⁶

¹⁶ Indichiamo in breve la colonizzazione dei porti italiani. In Italia nei porti c'è una netta dominanza, 'colonizzazione', di alcune società di terminal operators e di liner companies spesso in joint: a Genova la Port Singapore Authority dal 1997, a La Spezia la MSC e la Contship del gruppo Eurogate dal 1996, a Livorno ancora Eurogate dal 2002, a Civitavecchia troviamo PSA e Evergreen dal 1998, a Cagliari ancora Eurogate dal 2004 e P & O, Gioia Tauro ancora Contship Eurogate e la Maersk col 10%, a Taranto troviamo Evergreen dal 2001, a Salerno e Ravenna c'è Eurogate dal 2002, a Venezia la MSC e la PSA dal 2002, a Napoli la Cosco e MSC e potremmo elencare ancora altre compagnie e terminal operators.

Come si nota in Italia l'occupazione dei terminals più importanti è in mano alla tedesca Eurogate che, appunto come gli altri, ha perseguito una politica di occupazione nell'ottica precisa di:

- considerare il profitto globale della società da qualsiasi porto provenga;
- privilegiare volta a volta il singolo porto commerciale che offre la massima convenienza rimanendo indifferente agli altri, ma esigendo per tutti le migliori infrastrutture;
- occupare tutti i porti e terminal possibili per non vedervi instaurati dei concorrenti;
- ottenere le massime economie di scala nei porti che decidono di scalare, siano i porti facenti parte di un sistema hub and spokes che direct call o 'route' e purchè abbiano connessioni inland efficienti.

Ma accanto ad una pur legittima politica di colonizzazione dei porti italiani secondo quanto avviene a livello mondiale, in Italia non si sono verificate diverse altre condizioni determinanti per divenire i porti privilegiati del Mediterraneo. Non solo è rimasta la supremazia dei porti del nord Europa, ma sta profilandosi da una parte lo sviluppo di Porto Said come porto hub contro quello di Gioia Tauro o Taranto e dall'altra lo sviluppo di una linea multiport incentrata sui porti spagnoli e solo in secondo ordine su Marsiglia e Genova. Parleremo di questi problemi nelle conclusioni.

La fondamentale debolezza è costituita dal fatto che i porti italiani ed in particolare quelli del nord Italia non hanno accesso ai containers di oltrealpe e dunque non hanno mercati comparabili ai mercati alle spalle dei porti del nord Europa che riuniscono 350 milioni di persone, grandi industrie, linee frequenti, buona rete logistica, canali di navigazione a basso prezzo.....

In altre parole i porti italiani non hanno vera competizione con quelli del nord Europa. Quei porti vantano un'efficienza di servizi, costi, tempi, quantità in import-export... tale da rendere pressochè "obbligatorio" lo scalo presso di loro. Del resto non solo i porti italiani ma l'insieme dei porti mediterranei dell'ovest, dell'est e africani non dispone, almeno fin'ora, della forza dei mercati dell'Europa del nord, Scandinavia, Inghilterra, Irlanda.

L'efficienza *complessiva* della operatività dei porti nell'area nord europea e la capacità di quei mercati tendono a veder saturati prima gli impianti situati in quell'area (e la stessa Italia del nord usa questi porti con oltre 400.000 containers ogni anno¹⁷, e insieme li usa l'arco di paesi dell'Europa centrale). Così la capacità produttiva in particolare degli impianti italiani viene utilizzata solamente in via sussidiaria.

Consideriamo solo un gruppo di paesi più ricchi della UE. Al nord Lussenburgo, Irlanda, Danimarca, Austria, Finlandia, Belgio, Olanda, Inghilterra, Germania, Svezia, Francia (anche se Germania, Francia e Austria teoricamente graviterebbero in parte economicamente sui porti del

¹⁷ D.Cazzaniga Francesetti et alii, 2002, Mediterranean versus Northern range ports. Why so Italian containers still prefer to reach Northern range ports? Advice for a new policy, in: a cura di J. Hoffmann, *Maritime economics: setting the foundations for port and shipping policies*. IAME. Panama

sud Europa e ne abbiamo tenuto conto riducendo il loro GNP). Questi paesi offrono al nord Europa un GNP totale di 6.500 mil \$ int..

I paesi del sud Europa cioè Italia, Spagna, Portogallo, Grecia e parte della Germania, Francia e Austria (parte di cui abbiamo tenuto conto) offrono un GNP di 4.800 mil di \$ internazionali. Le previsioni per il 2006 di Wikipedia indicano per l'Italia un GNP di 1.726.869 int \$.

Il totale di 25 paesi della UE raggiungerà per il 2006, secondo le previsioni, circa 12.954.042 milioni di int.\$

(Fonte:Wikipedia 2006).

Oltre l'insufficienza dei mercati, l'Italia vede una inadeguatezza anche per il secondo criterio di scelta dei porti e cioè i fondali.

Anche se recentemente si cerca di costruire navi più larghe e con un pescaggio più basso, a piena capacità le navi da 3000-5000 TEU sono alte 13 m., quelle da 5000 a 8000 teu 14,5 metri. Le navi da 5000 a 8000 teu sono quelle che diverranno più comuni per i grandi traffici. Al giugno 2006 ne esistono, secondo BRS, 326 e ne sono state ordinate 178.. Date queste misure delle navi, i canali di accesso e le banchine dei porti devono avere fondali di circa un metro e mezzo in più del pescaggio di una nave da 6000-8000 teu cioè avere fino ad almeno 16 metri se sono porti di primo scalo cioè a pieno carico in condizioni di bassa marea¹⁸. Un porto che non è mai il primo porto di carico ovvero è l'ultimo porto di scarico non ha necessariamente bisogno di assicurare gli stessi requisiti di fondali¹⁹ e può offrirsi al traffico di containers.

Possono arrivare a queste misure solo pochi porti anche perchè non tutti i porti possono essere scavati senza affrontare costi insostenibili (scavando franano le banchine come è avvenuto a Kobe ed a Oakland o si sollevano materiali inquinati²⁰).

Indichiamo i fondali dei principali porti e di quelli italiani. Per completezza indichiamo anche i possibili porti di transshipment mondiali.

¹⁸ Cargo System,2000.

¹⁹ Sono un esempio Felixtowe 15 m. e Göteborg: il primo è il secondo porto di scalo della tratta AE5 Estremo Oriente-Europa della Maersk, dopo Bremerhaven; ne consegue che esso deve assicurare solo 14 metri di profondità di ormeggio. Göteborg, d'altro lato, rappresenta l'ultimo porto di scalo ed il suo fondale di 12 metri è sufficiente.

²⁰ Le linee-guida ambientali predisposte dalla Banca Mondiale adesso vietano la discarica dei materiali dragati in mare aperto o sui siti terrestri bonificati: il dragaggio e lo smaltimento dei materiali di risulta sono assai costosi. Il fattore maggiormente costoso è costituito dai quantitativi di materie inquinate che devono essere rimosse e trattate. Tuttavia non esiste uno standard a livello mondiale (ma paese per paese) per definire le materie che inquinano il mare..

Fondali in metri

Nord Europa		Mediterraneo		Italia	
Amburgo	16.7	Pireo	16.5	Trieste	18.0
Rotterdam	16.6	Algeciras	16.0	Gioia Tauro	15.5
Anversa	15.5	Valencia	16.0	Genova	15.0
Felixtowe	15.0	Barcelona	16.0	Cagliari	14.0
Southamp	15.0	Malta	15.5	Taranto	14.0
Le Havre	14.5	Marsiglia	14.0	Napoli	14.0

Fonte: Port Authorities

Potenziati porti di transshipment mondiali

Porti su mari interni	P. su canali fiumi	Ø.costieri oceanici
FreeportBahamas	Rotterdam	Singapore
Malta Freeport	Anversa	Hong Kong
Colon	Amburgo	Santos
Gioia Tauro	Le Havre	Busan
Göteborg	Vancouver	Shanghai
Kingston	Montreal	Kaohsiung
Costanza	Dubai	Aden
P. Said?	Buenos Aires	Long Beach

Fonte: Containerisation International Yearbook

Sulla base delle specifiche descritte, nessun porto italiano a parte Trieste, ha fondali sufficienti per ora. Neppure l'hub di Gioia Tauro, mentre in tutto il Mediterraneo ovest troviamo Pireo, Algeciras, Valencia e Barcelona che dispongono di fondali a 16m..

Per gli spazi a terra si deve tenere conto che la movimentazione dei container è tanto più rapida quanto più sono ampi gli spazi disponibili. Inoltre diverse navi post-Panamax sono in grado di impilare sette contenitori in coperta. Ciò significa dover avere vasti piazzali e dover tenere presente questo fattore allorquando si programma di investire in gru da banchina con capacità di issaggio a quote più elevate (Fonte: Cargo Systems). Per gli spazi solo Gioia Tauro e, con qualche difficoltà, Genova Voltri hanno spazi sufficienti. Genova Voltri Terminal Europa ha 900.000 mq a disposizione, Gioia Tauro 1.484.766mq.²¹

²¹ Taranto è in concorrenza col Pireo. Cagliari è lontana dalla rotta più breve da Suez. Napoli o Civitavecchia servono prevalentemente i più limitati mercati del sud

Come terza condizione di scelta troviamo una serie di aspetti normalmente poco citati riassumibili nella necessità di una ristrutturazione dei servizi pubblici e privati nei porti per renderli rapidi ed efficienti.

In Italia si dovrebbe attuare una risistemazione del sistema organizzativo dei servizi pubblici²² che operano nei porti sia in termini di risorse umane e tecnologiche sia in termini di certezza, uniformità, funzionalità di normative e procedure applicate. Infatti Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Sanità Marittima, Fitopatologo Veterinario, Vigili del Fuoco, ASL applicano, in virtù del proprio ruolo, una enorme congerie di normative che generano possibilità di modalità interpretative diverse da porto a porto²³. In altre parole dovrebbero essere migliorati e resi uniformi i servizi degli enti pubblici che svolgono compiti attinenti alle operazioni ed ai traffici portuali (orari di operatività possibilmente 24 ore su 24, procedure burocratiche, informatizzazione, tempestività di esecuzione del servizio, ecc. nonché normative omogenee sia doganali, che di sicurezza, che per le merci pericolose, ecc.). L'inefficienza di questi servizi e tariffe troppo alte provocano un aggravio di costi e tempi e rendono poco attrattivi i porti e diminuiscono la catena del valore aggiunto.

Si dovrebbe poi ristrutturare i servizi marittimi portuali privati di rimorchio, pilotaggio, ormeggio cioè servizi ausiliari alla navigazione in ambito portuale. Attualmente vediamo che sono gestiti in regime di monopolio, hanno un costo troppo elevato e, soprattutto, regolamentazioni di servizio troppo restrittive o scarsa efficienza che scoraggiano l'uso dei porti italiani.

Questi tipi di ristrutturazione sembrano a costo zero monetario, ma sono ad alto costo sindacale, amministrativo e burocratico.

La quarta condizione a supporto della scelta di un porto vede la competitività dei porti una volta sbarcati efficientemente i container dipendente dalla bontà di una logistica inland ben collegata per favorire rapidi flussi. La stessa competitività portuale dipende dagli investimenti infrastrutturali esterni cioè dalla penetrazione diretta in porto di strade, canali e ferrovie, nonché presenza di interporti (intermodal centres) ubicati strategicamente. Il carico e lo scarico di una grande nave in un porto è infatti largamente dipendente dall'accesso via terra dei containers e, afferma Nye, : “.....generates a dilemma of unimaginable proportions for the terminal operator and requires huge areas of land for train marshalling and road gate facilities.” (Nye, T.,1999; A J. Baird, 2003; N. Wijnolst 2000; T. Notteboom).

E' utile ricordare che il treno conviene sulle distanze oltre 500 km. ma in Italia sull'organizzazione del servizio ferroviario incide da una parte la incapacità di pianificazione degli obiettivi strategici della modalità ferroviaria, da cui conseguono qualità e priorità degli interventi infrastrutturali; dall'altra la

²² Proprio per la rilevanza di questi servizi, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha dedicato ad essi specifici approfondimenti nella sua “Indagine Conoscitiva nel settore dei servizi portuali” (1997)

²³ Altri problemi circa le Authorities e le Capitanerie di porto.

incapacità di organizzazione del gestore dell'infrastruttura, a cui spetta la definizione della capacità della rete, il suo mantenimento, la ripartizione delle tracce orarie fra i diversi gestori del servizio (spesso incongruenti fra di loro) etc..

In EU il trasporto totale su rotaia di merci è caduto in 20 anni dal 40 al 7% (Fonte: M. Longo, Fita Cna 2005) anche per le difficoltà di integrazione dei vari sistemi. Anche i containers marittimi inoltrati via ferro sono calati in % rispetto all'inoltro via strada. Questo è dipeso sia da una crescita esplosiva dei container marittimi in tutti i porti europei, sia dall'insufficiente incremento della modalità ferroviaria che ha anche aggravato i costi. Forwarders e grandi compagnie tentano di rispondere alla crescita dei costi inland gestendo unitariamente tratte marittime e terrestri usando compartecipazioni, accordi, gestione diretta o altro²⁴ con ferrovie e trasportatori su gomma.

Per l'intermodalità anche se non ci si deve fare illusioni, in Italia (come in Europa) si dovrebbe agire soprattutto sul ferro. L'attuale utilizzo della modalità ferroviaria di rado supera il 20-30% del traffico dei porti italiani²⁵ (Fonte: CNEL 2004).

La maggioranza (circa 80%) dei containers portuali italiani percorre distanze inferiori ai 200 km (CNEL 2004) quindi usano solo la gomma. Questo potrebbe essere alleviato in parte solo da passaggi notturni o lo SSS²⁶.

Meglio poi sarebbe programmare realisticamente corridoi eco- sostenibili per la gomma in particolare per traversare le Alpi, dato che l'attuale Convenzione delle Alpi favorisce i paesi a nord delle Alpi e non certo l'Italia.

§3 Porti del nord Europa e porti italiani

Se le quattro condizioni discusse mancano, almeno per ora, ai porti italiani, vanno anche ricordati due fatti:

1- i porti italiani, forti della riforma del 1994, fino al 1998 hanno recuperato containers sui porti nord europei, ma ora sono in stallo. Fonte Drewry

2- esiste un vantaggio oggettivo per i porti italiani, ma anche per i porti spagnoli o altri porti del Mediterraneo rispetto ai porti del nord, costituito dal ricordato minor numero di giorni²⁷ per raggiungerli da-per l'Oriente.

La crescita soprattutto dei container orientali che OSC e Drewry prevedono di circa il 20% annuo nel Mediterraneo, potrebbe essere servita in parte dai porti ascellari italiani (o anche altri a specifiche condizioni) invece che da quelli del nord. Infatti per arrivare in alcuni porti italiani, oltre a minori giorni

²⁴ Fonte: vari numeri di Containerisation International e D. Cazzaniga Francesetti 2004.

²⁵ Inoltre: mancanza di un soggetto che gestisca un servizio logistico completo e inefficienza di gestione da ex monopolio e cioè perdite di esercizio , deterioramento infrastrutture, scelte investimento inefficienti, alti tempi di trasporto

²⁶ Le compagnie vorrebbero anche un solo interlocutore.

²⁷ Notiamo che Hannibal, la joint venture tra Trenitalia e Sogemar programma di spedire da Gioia 100.000 containers all'anno: una inezia. Fonte: L'Azienda informa, Comunicati, 2004.

via mare, ci sono anche minori distanze inland per la zona che va da Monaco a Kiev rispetto ai porti del nord (D. Cazzaniga Francesetti, M. Rosaclot 2005a).

La condizione per ottenere questo obiettivo è costituita dalla possibilità di ottenere tempi e costi totali logistici di trasporto, handling, immagazzinaggio nei centri intermodali ubicati anche lontano dai porti, inferiori a quelli del nord Europa che sono più distanti come porti e quindi come km via terra per l'arco suddetto.

Ma anche per la localizzazione dei centri intermodali di raccolta dei container l'Italia non è vista come centrale per l'Europa (F.Merckx, T. Notteboom, 2004). Per l'Europa centrale e dell'est non sono indicati i porti e gli interporti italiani, ma si ritiene che i principali centri di distribuzione e di immagazzinaggio siano da collocarsi in Francia, Belgio, Olanda, Germania e per il centro-ovest anche in UK. Per il Mediterraneo e per i servizi al sud Europa è indicata la Spagna (Case Study 3.9, 2005).

Questo porta a chiedersi quale dovrebbe essere l'azione degli enti locali, regionali e nazionali riguardo alle scelte di investimento nell'utilizzo delle scarse risorse disponibili per adeguare solo pochissimi porti italiani alle esigenze internazionali. L'efficienza della logistica per l'industria e per i porti è sempre più un elemento centrale dell'economia da considerarsi non localmente, ma in un'ottica europea.

Pare il caso di aggiungere che contro il vantaggio di 3/4 giorni dei porti del Mediterraneo, le economie di scala offerte dai porti nord europei al Far East, vedono, per esempio, il costo della tratta Shenzhen- Amburgo/Rotterdam essere non troppo diversa da quella da Shenzhen per i più prossimi porti del Mediterraneo dell'ovest (Fonte: Orinetstargroup Transport Int'L Ltd Sz Branch, OST/SZX, Shenzhen). A questo però si aggiungono i costi di un maggior numero di km. per raggiungere dai porti del nord una vasta zona dell'Europa del centro e alcuni paesi dell'est²⁸.

²⁸ D. Cazzaniga Francesetti, M. Rosaclot, 2005a ,
<http://www.esteri.it/coordinamentocina/pdf/studioc.zip>

Distances	Rotterdam	Antwerp	Hamburg	Minimum Northern Ports	Genova	Trieste	Minimum Italy Ports
Milan	1045	945	1230	945	138	412	138
Munich	875	790	785	785	645	515	515
Vienna	1200	1100	935	935	1025	490	490
Budapest	1455	1355	1195	1195	1265	585	585
Berna	795	690	925	690	455	737	455
Lyon	873	768	1142	768	469	842	469
Kiev	2610	2510	2350	2350	2420	1740	1740

Fonte: nostra elaboraz. In km.

Ma le economie di scala del trasporto integrato dai porti ed dai paesi del nord agiscono anche sui loro trasporti inland rapidi ed affidabili. Così i tre giorni di vantaggio dei porti del sud più il minor numero di km per l'Europa centrale non riescono ad avvantaggiare i porti italiani per l'inaffidabilità e per la disorganizzazione della logistica integrata terra-mare²⁹. Perciò si affollano nel nord Europa le linee cinesi, coreane e giapponesi.

Amburgo offre il maggior numero di scali dei porti del nord alle linee Cosco, China Shipping Container Line e Sinotrans. La Coscon e Hanjin dal 2005 fanno scali in loop su tutti i porti del nord dall'Inghilterra alla Germania con 31 navi da 5500 teu. Per Anversa, nel contesto di una ulteriore concessione ai vettori marittimi, la PSA ha stipulato un accordo che assicura alla Yang Ming, alla Hanjin ed alla K Line ormeggi dedicati presso il proprio terminal PSA HNN Deurganck. La Cosco scalerà il terminal concorrente Antwerp Gateway sull'altro lato del Deurganckdok, nel quale dispone di una quota del 20%: (Containerisation International, ottobre 2005).

Rispetto agli altri porti del Mediterraneo non è da sottovalutare il fatto che i competitori dei porti italiani sono, ad ovest, i porti spagnoli e francesi. Al di là degli hubs come Algeciras, sono porti come Valencia e Barcellona (porti che generano notevole traffico dall'interno del paese e quindi ancor più "pericolosi") che rischiano veramente di mettere in secondo piano la portualità italiana nonostante quei porti non siano sulla via più breve Suez- Gibilterra³⁰.

Questo avverrebbe soprattutto se la Spagna, che è appoggiata dalla Francia, riesce a ottenere il consenso di Bruxelles per sviluppare un asse ferroviario dedicato al traffico delle merci e dei container che colleghi il centro intermodale di Duisburg con i porti di Algeciras, Valencia, Tarragona e Barcellona. Lo scopo è dirottare il crescente traffico proveniente dall'Europa centrale e dell'est verso i porti spagnoli.

Duisburg, in Germania, è l'inland port più grande d'Europa con una crescita dei containers, movimentati soprattutto su treno ma anche fiume e camion, di

²⁹ 2005. D. Cazzaniga Francesetti, 2005, Italian versus Northern Range port competitiveness: a transportation cost analysis in Chinese trade, in: *European transports*, n 29

³⁰ Ricordiamo che il maggior costo per le navi è il costo 'viaggio' giornaliero.

oltre il 30% l'anno negli ultimi tre anni. Base dello sviluppo è stato lo smistamento e l'handling dei container in arrivo dall'hinterland europeo per usare i porti di Anversa e Rotterdam.

I porti spagnoli investono in infrastrutture ed attirano nuovi traffici: lo dimostrano i numeri (compresi quelli finora disponibili del 2005): Genova e La Spezia diminuiscono, i porti spagnoli aumentano³¹. Inoltre a Barcellona si costruisce un nuovo terminal per contenitori deviando il corso di un fiume e portando i fondali a 18m., a Marsiglia si investono 500 milioni di euro.

Senza contare, ad est, la crescente forza dei porti turchi e del Mediterraneo orientale: le linee già ora usano i porti turchi per i traffici con Medio Oriente, Far East ed in particolare colla Cina. Le linee, comprese quelle cinesi, hanno ottenuto concessioni nel Mediterraneo dell'est e dell'ovest. Invece in Italia, per es., la cinese Cosco ha con MSC solo una concessione a Napoli (ma scala direttamente anche Genova etc.) e la compagnia China Shipping pensa ad un hub a Creta data la totale mancanza di spazi nella più strategicamente ben posizionata Italia.

Conclusioni

Nei porti troviamo *in primis* la strategia, di fatto collusiva, dei grandi port operators e delle liner shipping companies che lasciano indietro molti porti feeder o a scalo diretto controllati da loro stesse in favore di quelli che, per mercati, infrastrutture, servizi, ma anche accordi o altro, assicurano più carico.

Lo scenario mediterraneo cambierebbe molto se le compagnie continuassero a pensare che è conveniente, come già stanno facendo, non privilegiare la soluzione offerta da Gioia Tauro, che purtroppo non ha mercati alle spalle³² e si affida solo all'efficienza del sistema hub and spoke per raccogliere i contenitori.

Per ora i porti spagnoli non possono presentare 'anche' una disponibilità di treni con gauge³³ europea che li colleghi al centro Europa,³⁴. Ma il porto di Barcellona ha acquistato terreni in Francia per costruirvi un centro di distribuzione. Nonostante l'impossibilità di usare i treni, i due porti spagnoli³⁵

³¹ Dati definitivi 2004 in TEU (fonte: Port Authorityies: Valencia 2.141.862; Barcellona 1.890.000; Gioia Tauro 3.261.034; Genova 1.628.594; LaSpezia 1.040.438; Livorno 638.586

³² Ma anche a grandi distanze inland.

³³ Scartamento, dimensione della rotaia.

³⁴ Per esempio potrebbero essere collegati al grande centro intermodale di Duisburg che ora serve i porti del nord Europa raccogliendo le merci anche dei paesi a nord delle Alpi cioè del centro Europa e in parte dell' est (che invece per tempi e distanze potrebbero gravitare sui porti di Genova e Trieste) v. D. Cazzaniga Francesetti, M. Rosacot 2005.

³⁵ Algeciras porto hub di transshipment della Maerks è il primo del Mediterraneo nel 2005 dopo la lunga supremazia di Gioia Tauro, ma la compagnia lo usa prevalentemente per il transshipment con l'Africa atlantica e per gli USA data la sua posizione geografica.

sono i maggiori del Mediterraneo con oltre due milioni di TEU nel 2005 superando Genova.

Le condizioni offerte e le quantità trattate dai due porti, nonostante le difficoltà, sono tali che le fullcontainers provenienti dall'est potrebbero ritenere appetibile una soluzione che tocchi i porti spagnoli, e poi anche i porti di Marsiglia e Genova nonostante il fatto che per ora questi ultimi siano assai meno dotati di Valencia e Barcellona come infrastrutture, fondali e servizi.

La scelta di porti-hub non al centro del Mediterraneo implicherebbe il passaggio a una struttura di trasporti marittimi a evoluzione multiport, tipo quella nordeuropea.

Questo tuttavia non rappresenterebbe ancora uno spiazzamento dei porti del nord da parte di quelli mediterranei, perché i porti del nord Europa, ripetiamo, offrono un notevole mercato di import-export oltre ad un consolidato sistema logistico, ambedue aspetti molto più deboli al sud.

In questo quadro la concorrenzialità dei porti italiani appare sempre più appannata e priva di strategie di lungo periodo che privilegino solo pochissimi porti e relativi centri intermodali con grandi investimenti.

Eppure non possiamo fare a meno di sottolineare che, dal punto di vista geografico, il tumultuoso sviluppo del Far East potrebbe riportare nel Mediterraneo la centralità degli scambi mondiali rispetto ai porti del Nord Europa che, con la scoperta delle Americhe, tolsero i traffici dai porti mediterranei. In altre parole il Mediterraneo e forse l'Italia potrebbe divenire una forte piattaforma logistica se fossero realizzate le 4 condizioni fra cui bassi prezzi intermodali. I prezzi dell'intermodalità dovrebbero riuscire ad esser competitivi col nord Europa così da attirare al sud almeno la massa di merci dei mercati del centro-est Europa.

BIBLIOGRAFIA

A. J. Baird, 2003, *Global Strategy in the Maritime Sector: Perspectives for the Shipping and Ports Industry*, Third Meeting of the Inter-American Committee on Ports (CIP)

A.J..Baird, 2003, Strategic Management in Global Container Shipping. *Biannual Conference of the International Association of Ports and Harbors (IAPH)*, Durban, 26-30 May.

J.R. Brennan, 2002, Brave New World, in *Containerisation International* 35

M. Brooks, 1995, Understanding the ocean container market - a seven country study. *Journal of Maritime Policy & Management*, Vol. 22, No. 1, pp.39-49.

Cargo Systems, 2000, *Strategies for container ports* – supplement of Cargo Systems, march.

Case Study 3.9, 2005, Value added development efforts in the Port of Rotterdam¹ and Distriparks.

D. Cazzaniga Francesetti, 2005, *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto*. F. Angeli, Milano

D. Cazzaniga Francesetti, M. Rosacot, 2005a ,
<http://www.esteri.it/coordinamentocina/pdf/studioc.zip>

D. Cazzaniga Francesetti, 2005b, Italian versus Northern Range port competitiveness: a transportation cost analysis in Chinese trade, in: *European Transport/ Trasporti Europei* n. 30

D. Cazzaniga Francesetti ,2004, *The choices of liner shipping companies and large forwarders for control of inland legs: outline of a model*.- WCTR, Istanbul

D. Cazzaniga Francesetti et alii, 2002, Mediterranean versus Northern range ports. Why so Italian containers still prefer to reach Northern range ports? Advice for a new policy, in: a cura di J. Hoffmann, *Maritime economics: setting the foundations for port and shipping policies*. IAME. Panama

Censis ,2002, *The second Maritime Economy Report . The economic and employment impact of Italian maritime industry*, F. Angeli, Milano.

CNEL, 2004, *La Competitività della Portualità Italiana*, Report

Containerisation International, various issues

K. Cullinane, M. Khanna, 1999, "Economies of Scale in Large Container Ships", in "Journal of Transport Economics and Policy" vol. XXXIII, n. 2.

K. Cullinane, M. Khanna, D.W. Song ,1999,, *How Big is Beautiful: Economies of scale and optimal size containership*, in *Proceedings of IAME Conference Liner Shipping: What's Next?*, Halifax, Canada

DG Industry UE, 1990, *The Economic impact of Maritime industries in Europe*,
[www.http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime](http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime)

Drewry Shipping Consultants, various issues

Drewry Shipping Consultants, 2001, *Post-panamax Containerships-The next Generation*, London

Drewry Shipping Consultants, 1995, *The Shipbuilding Market: Analysis and Forecasts of the World Shipping Demand, 1995-2010*. London, England Drewry's report - Shipbuilding Annual Review

M. Fugazza, 2004, *Export Performance and its Determinants: Supply and Demand Constraints*. Unctad, New York, Geneva

- J.L.Gallup, J. Sachs, A. D. Mellinger 1999, Geography and Economic Development, *in: International Regional Science Review*, 22(2)
- S. Kumar , J. Hoffmann, 2002, Globalisation: the Maritime Nexus, in *The Handbook of Maritime Economics*, LLP, London
- N. Limao, A. J. Venables, 2003, Infrastructure Geographical Disadvantage, Transport cost and trade, in *Review of Maritime Transport*, New York-Geneva
- F.Merckx, T. Notteboom, W. Winkelmanns, 2004, *Market-oriented information systems in inland barging*.- In: Proceedings of the First International Conference on Logistics Strategy for Ports, 22-26 September 2004, Dalian, China / Licheng Sun [edit.], e.a., Dalian.
- E.Musso., C. Ferrari, M. Benacchio., 2004, Sistemi locali e impatto occupazionale: il caso dei porti italiani in: E. Venezia (a cura di), *Economia di mercato e trasporti*, Milano, Angeli
- T. Nye, 1999, Mega-terminals, Trends and Issues,*in: Port Technology International*. May 1996, pp. 197-200
- T.Notteboom ,2005, *Traffic concentration in and between port ranges: an application to the Asian port system*.- In: Proceedings of the BIVEC-GIBET Research Day / Witlox F. [edit.], e.a., Hasselt, Benelux Group of Transport Economists, 2005, p. 61-80.
- T.Notteboom, 2004, Container shipping and ports: an overview.- In: *Review of network economics*
- Ocean Shipping Consultants, various issues
- B.Slack, R.J.McCalla, C.Comptois, 2002, *Logistics and maritime transport: A Fundamental Transformation*, American Association of Geographers, Los Angeles
- B. Slack, C.Comptois, R.J.McCalla, E. Guy 2001, *Global Reach: The Evolving Pattern of Container Shipping Networks*, World Conference on Transport Research, .Seoul,
- Tian Xiuzhen, 2005, *Shipbuilding industry advancing*, China Daily
- UNCTAD,2002,Review of Maritime Transport, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2002_en.pdf
- UNCTAD ,2005a , Review of Maritime Transport, various issues.
- UNCTAD, 2004, J. Hoffmann ed., Transport New Letter 2004, n. 2, Geneva.
- H.Vrenken, C. Macharis, P. Wolters editors, 2005, *Intermodal transport in Europe*, Weissenbruch, Brussels
- E.Van de Voorde ,E.Van Hooydonk, A.Verbeke, W.Winkelmanns., M.Huybrecht, 2002, *Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness*. Uitgeverij De Boeck
- N.Wijnolst.,2000, Ships larger and larger: Containership of 18.000 TEU. In *Impacts on operators and ports*, Dynamar Liner Shipping 2020 Workshop. Dynamar. Rotterdam

