

Competizione Portuale sfida da giocare ?

Di Alessandro Panaro

Lo scenario dei porti italiani, considerando le merci movimentate negli ultimi 4 anni, non ha subito particolari *shock* né positivi a tanto meno in negativo; vi sono state variazioni percentuali in incremento o in diminuzione non importanti, segno che la riforma normativa e gli investimenti effettuati (in numero certo non ingente) hanno sortito effetti principalmente in punto organizzativo e di razionalizzazione del traffico.

Restano, infatti, ferme le posizioni dei porti rivolti a sottolineare una modesta attenzione nella definizione di una strategia portuale complessiva del nostro Paese che non riesce a scalare le posizioni degli indicatori internazionali di competitività logistica e marittima che la vedono sempre ben dietro i suoi principali competitor.

Posizionamento dell'Italia negli indicatori marittimi e portuali internazionali

Indicatore	Fonte	Posizione Italia	Gap con la 1° in classifica
Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)	Unctad = Porto connesso con il mondo attraverso servizi di linea	13° posto nel Mondo 2° posto nel Mediterraneo 6° posto in Europa	79,12 punti di distanza dalla Cina
Logistics Performance Index (LPI)	World Bank = Porto connesso ed integrato con la catena logistica	19° posto nel Mondo 3° posto nel Mediterraneo 10° posto in Europa	0,46 punti di distanza dalla Germania
Quality of Port Infrastructure (QPI)	World Economic Forum = Qualità dell'infrastruttura portuale	60° posto nel Mondo 12° posto nel Mediterraneo 21° posto in Europa	2,4 punti di distanza dall'Olanda

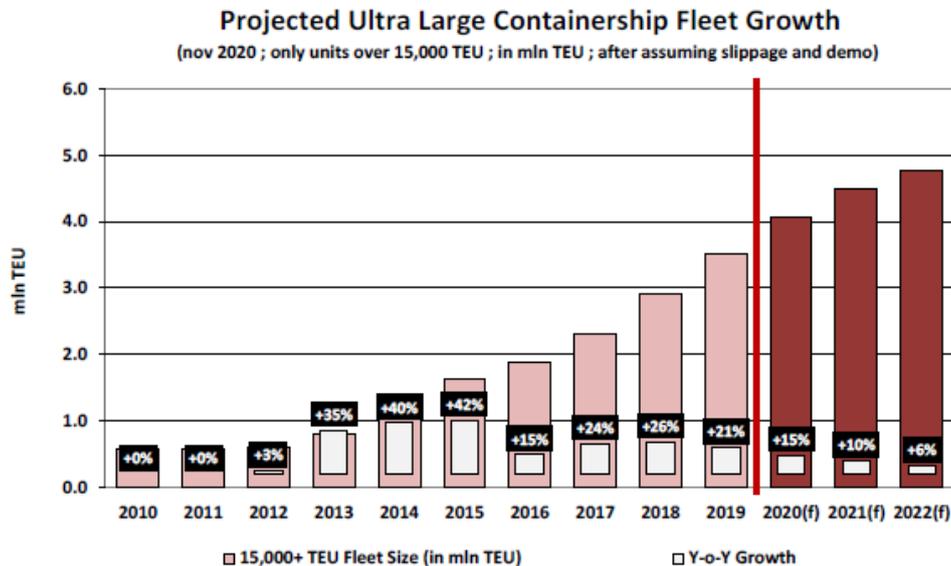
Fonte: SRM su enti citati in tabella

Considerando LPI e LSCI, gli indicatori evidenziano un *ranking* che migliora anno dopo anno e che colloca l'Italia nei primi 10 posti europei, tuttavia rimane elevato il gap con le grandi realtà del *Northern Range*, gli scali spagnoli, Statunitensi e del Far East che hanno impostato modelli portuali volti a integrare il traffico con altri *asset* perfezionandoli nel tempo (v. sezione dedicata alla Portualità 6.0).

A questo va aggiunto uno scenario competitivo della portualità e della logistica nel Mediterraneo (ma potremmo dire su scala globale), nell'ultimo quadriennio, ha visto l'evolversi e/o accentuarsi di eventi che hanno senz'altro condizionato le strategie e le politiche di investimento dei vari scali.

Primo, il gigantismo navale e le grandi alleanze tra *carrier* marittimi. La dimensione è un aspetto fondamentale in quanto condiziona l'assetto competitivo di un porto ed i suoi investimenti in nuove attrezzature; se esso è in grado di accogliere le grandi navi allora sarà inserito in un contesto di grandi rotte dove sarà maggiore la capacità di stoccare e movimentare container, creare logistica, dare impulso a meccanismi intermodali. Di contro sarà un porto destinato ad accogliere rotte *feeder* con naviglio (pur interessante) ma di minore dimensione in grado di servire comunque territori che hanno esigenze di collegamento ma sempre passando per un porto hub o di maggiore livello.

Anche gli *orderbook* (ordinativi) ed i dati sull'attuale naviglio sembrano confermare la tendenza in atto; se parliamo dell'esistente, la flotta delle navi maggiori di 10mila Teus in termini di unità è pari al 14% del totale ma copre il 38% in termini di capacità. Se andiamo a guardare cosa sta succedendo nei cantieri, invece, osserviamo che al 2022 la flotta delle 15 mila Teus ed oltre crescerà nel 2020-2022 con ritmi dal 6 al 15% contro 1-3% delle navi di dimensione inferiore.



Fonte: Banchemo Costa Research 2020

Per quanto riguarda le grandi alleanze, è stato questo argomento molto approfondito che ha causato un dibattito articolato sulla possibile creazione di situazioni oligopolistiche da parte dei carrier, tuttavia, anche questo fenomeno sembra aver trovato, dopo una quindicina di anni, un suo assetto definitivo dopo varie compagnie che via via si sono fuse o hanno posto in essere processi di acquisizione.

Abbiamo in realtà già dal 2017 tre grandi alleanze che ora hanno una posizione importante sulle rotte strategiche mondiali; parliamo della 2M che vede protagoniste Maersk (Danimarca) e MSC (Svizzera), della Ocean Alliance con la francese CMA CGM, la Taiwanese Evergreen e la Cinese COSCO (alleanza molto seguita dagli analisti poiché protagonista delle rotte della via della seta cinese) e della THE Alliance con Germania, Corea e Giappone nella compagnia.

Altro fenomeno di rilievo è stato rappresentato dal raddoppio dei canali di Suez e Panama avvenuto rispettivamente nel 2015 e nel 2016; queste nuove infrastrutture hanno comportato nuove scelte di rotta da parte degli operatori specie in funzione della dimensione massima delle navi che queste vie sono capaci di accogliere; non sembrano esservi problemi per Suez mentre Panama ancora ha il limite delle portacontainer da 13-14.000 Teus. Si precisa che trattasi di canali a pedaggio, componente questa che incide ed ha inciso non poco nelle scelte di rotta dei carrier specie in periodo pandemico.

Nel 2013, arriva la Cina a condizionare gli equilibri dell'Area MED con la strategia Belt & Road che ha portato il susseguirsi di numerosi investimenti che il Dragone ha effettuato nell'area Med; il porto greco del Pireo su tutti. Anche in questo caso giova segnalare che il Covid-19 ha avuto un ruolo di rilievo avendo investito numerosi progetti della Via della Seta causando rallentamenti e alcune volte stoppandone alcuni, secondo una survey del Ministero del Commercio Estero cinese il 20% delle circa 3.000 iniziative è stato gravemente contagiato dall'evento pandemico e ciò ha sicuramente

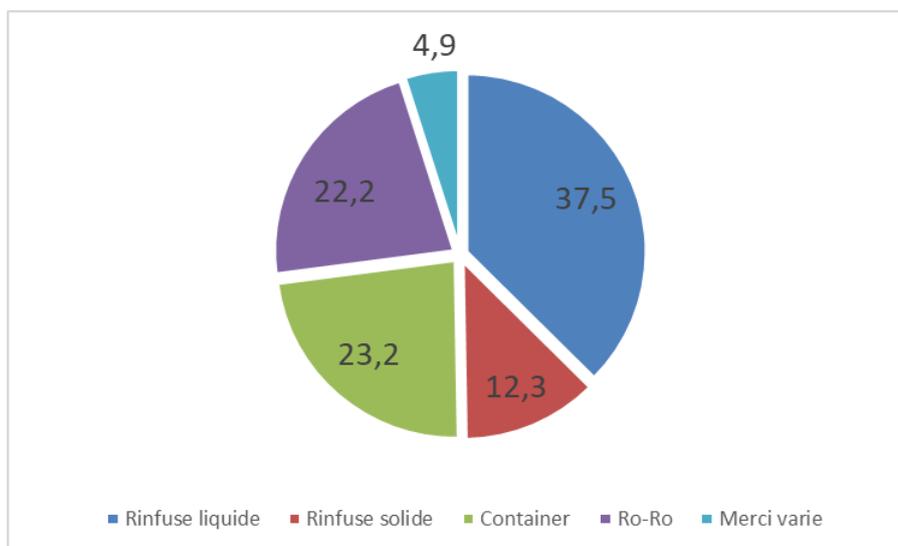
impattato anche sulla portualità ancorché il fenomeno sia destinato a normalizzarsi quando il Coronavirus allenterà la presa.

Evento di grande respiro che ha caratterizzato le grandi rotte marittime è stato quello della *Trade War* USA-Cina, due tra i principali importatori ed esportatori mondiali ed anche dell'Italia dal punto di vista marittimo. Nel 2019 la battaglia è stata dura e specie nel corso dell'estate c'è stato un inasprimento delle tensioni commerciali, con un nuovo round di aumenti dei dazi e un'interruzione dei negoziati con la Cina.

Va tenuto, inoltre, conto di un altro fenomeno ormai diventato strutturale nel Mediterraneo; il sorgere di grande *free zones* in aree retroportuali; queste aree a sviluppo incentivato hanno contribuito e stanno contribuendo notevolmente a orientare le scelte imprenditoriali manifatturiere verso alcuni grandi porti dove possono beneficiare di agevolazioni sul costo del lavoro, sull'acquisto di terreni, su facilitazioni burocratiche ed amministrative, su sconti fiscali in generale e su esenzioni da dazi e imposte varie.

I dati di traffico del 2019 attestano il raggiungimento di 479,2 milioni di tonnellate (-1,9% sul 2018) e confermano la struttura del nostro sistema portuale ancora molto orientato al traffico di rinfuse liquide (37,5%); a seguire container e Ro-Ro, rispettivamente con il 23,2% e 22,2% e, ultime, ma non meno importanti, le rinfuse solide con il 12,3% del totale; marginale la percentuale delle merci varie con circa il 5%.

Struttura del sistema portuale italiano (Inc. % delle tipologie di merci movimentate)



Fonte: elaborazioni SRM su dati Assoporti 2019

Le varie tipologie di traffico hanno avuto un andamento altalenante; se confrontati con il 2016 (un quadriennio può dare meglio il senso di un cambiamento, se c'è stato), infatti i dati, fatte salve le rinfuse solide, non mostrano grandi cambiamenti.

Tipologia di merce movimentata dai porti italiani nel 2019 in tonn. e var. % sul 2016

Traffico	Tonnellate	Var. su 2016%
Rinfuse Liquide	179.551.064	↓ -1,2%
Rinfuse Solide	58.758.759	↓ -13,6%
Container	111.137.640	↓ -5,4%

Ro-Ro	106.382.996	↑ +7,8%
Merci varie	23.371.063	↑ +3,5%
TOTALE	479.201.522	↓ -1,9%

Fonte: elaborazioni SRM su dati Assoporti 2019

L'analisi per singolo scalo, nella tabella che segue, mostra la rappresentatività dei nostri porti per categoria di merce e la concentrazione di tali categorie nei vari scali. Da notare che la portualità meridionale compare in tutte le classifiche con Taranto al secondo posto nei segmenti delle rinfuse solide e nelle merci varie e Napoli-Salerno ben collocate per Container e Ro-Ro, nelle classifiche spiccano anche Cagliari, Augusta e Gioia Tauro.

Ciò è indicatore dell'importanza che riveste il sud in ambito nazionale e del rilievo che gli scali meridionali possono assumere nell'ambito di una strategia più complessiva di rilancio del sistema portuale.

**Primi tre porti per ogni categoria di merce e livello di concentrazione del traffico
(Tonnellate e Teus per i container)**

Rinfuse Liquide		Rinfuse Solide		Container (gateway)	
Porti	Tonnellate	Porti	Tonnellate	Porti	TEUS
Trieste	43.349.42 3	Ravenna	11.167.72 6	Genova	2.298.330
Cagliari	26.915.68 9	Taranto	9.170.869	La Spezia	1.275.206
Augusta	20.465.95 4	Venezia	6.183.927	Napoli	667.727
Totale	90.731.06 6	Totale	26.522.52 2	Totale	4.241.263
Concentrazione %	50,5	Concentrazione %	45,1	Concentrazione %	58,9
Container (transshipment)		Ro-Ro		Merce Varie	
Porti	TEUS	Porti	Tonnellate	Porti	Tonnellate
Gioia Tauro	2.522.876	Livorno	16.041.80 3	Ravenna	6.426.155
Genova	317.045	Genova	9.643.929	Taranto	4.610.246
Trieste	304.366	Salerno	8.095.864	Cagliari	2.686.610
Totale	3.144.287	Totale	33.781.59 6	Totale	13.723.011
Concentrazione %	88,0	Concentrazione %	31,8	Concentrazione %	58,7

Fonte: Elaborazioni SRM su Assoporti 2019

La portualità nazionale, al di là del traffico, ha bisogno di direzioni da prendere; è una delle poche certezze che il nostro Paese continua ad avere in termini di punti di riferimento per lo sviluppo territoriale. L'Italia sta vivendo un momento particolarmente difficile per la storia moderna dove si sente proprio il bisogno, da parte dell'economia, di aggrapparsi ai punti di riferimento che abbiamo.

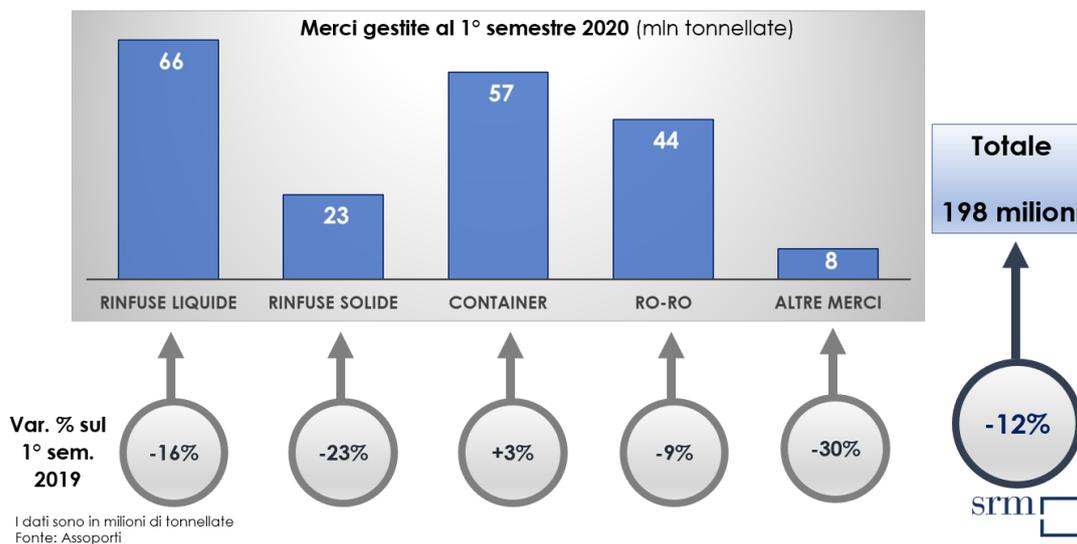
Ormai, come abbiamo descritto, sono quotidiani i fenomeni da affrontare ed ognuno di essi, pone davanti all'economia, la problematica di avere porti efficienti e moderni; sentiamo ormai quotidianamente termini come Coronavirus, Belt & Road, Trade War, gigantismo navale, logistica, internazionalizzazione, ebbene, tutti questi termini richiedono, sotto varie sfaccettature e con aspetti diversi, che nei driver di competitività di un Paese vi sia un solido Porto che possa offrire ai sistemi produttivi, ed al territorio in generale, la crescita e l'occupazione.

Fatte salve le riflessioni che già sono state effettuate in precedenza circa lo sviluppo della nostra portualità, è opportuno sottolineare come gli aspetti inerenti la pandemia abbiano contribuito a portare tanti segni meno, sia per quanto riguarda gli indicatori di traffico che di import-export marittimo. Il traffico generale, infatti, al primo semestre 2020 ha segnato un -12%, mentre l'import-export marittimo un -21%. Sicuramente meglio delle previsioni fatte a marzo che marcavano -20% e -25%.

Al di là del Coronavirus permangono per la nostra portualità aspetti ancora critici che paiono essere sempre all'ordine del giorno dei dibattiti istituzionali ma ancora lontani da una risoluzione: burocrazia, dragaggi, intermodalità, riforma portuale ancora non completamente attuata, sono dogmi della competitività che ancora facciamo fatica ad affrontare.

Non va però sottaciuta una nuova chiave di lettura che possiamo e dobbiamo dare alla nostra portualità. Il fatto di aver retto all'urto Covid-19, di non aver mai fermato le attività vitali, di non perdere quote di traffico strategico, ha confermato che abbiamo infrastrutture con una loro resilienza e che hanno nella polifunzionalità un aspetto importante, senza nulla togliere alle realtà che sono riuscite a specializzarsi in alcune tipologie di traffico.

L'impatto del Covid-19 sulle movimentazioni commerciali dei porti italiani 6



I dati e le notizie dicono in modo evidente che i nostri porti per il loro posizionamento geografico, per mercati serviti e per caratteristiche sono oggettivamente "appetibili" dagli investitori esteri; l'interesse della Cina (a valere sulla BRI che abbiamo prima citato) che ha inviato più delegazioni a visitare le nostre infrastrutture e che ha concretizzato l'importante investimento su Savona-Vado insieme ad APM, MSC (Svizzera) che sta eleggendo Gioia Tauro a proprio hub di riferimento nel Mediterraneo Centrale, il terminalista Amburghese HHLA che investe a Trieste, ed ancora il colosso Turco Yilport che ha da pochi mesi preso il gestione il Molo Polisetoriale del Porto di Taranto.

Da tempo SRM nei propri studi ha individuato un modello portuale denominato “Porto 6.0” per affermare che le nostre infrastrutture marittime per essere competitive devono raggiungere livelli di eccellenza su sei assi: intermodalità, sostenibilità, internazionalizzazione, Zone Economiche Speciali, rapporti con il mondo della Ricerca Economica e con l’Innovazione. Obiettivi complessi da raggiungere ma non necessariamente tutti nel breve termine. I grandi porti del Nord-Europa, del Middle e Far East hanno ormai impostato in questo modo e con questi driver le proprie strategie.

Le prime due in particolare - Intermodalità e Sostenibilità - sono anche “nemiche” delle pandemie e danno più resilienza ma a queste vanno sommate strategie chiare e decise di ispessimento del sistema produttivo locale e di attrazione di investimenti; il nuovo approccio alle *supply chain* globali con il fenomeno del reshoring porterà ad una regionalizzazione delle rotte sempre più spinta e il nostro Paese deve farsi trovare pronto perché ha scali ed armatori di eccellenza.

In generale oggi più che mai occorrerà una presa che il modello 6.0 deve essere un nuovo schema per uno scalo che vuole impostare corrette strategie di crescita, al di là dell’attrazione di traffico che rimane comunque il primo obiettivo da raggiungere.