

Verso un nuovo piano dei porti e della logistica

I workshop di SiPoTra
Centro Congressi Cavour - Roma

Alcune considerazioni sull'offerta portuale europea e mediterranea

Marco Spinedi
Senior Advisor Mode Consulting

Roma, 31 Marzo 2015

Sognando gli Stati Uniti D'Europa



Collegamenti Shanghai - USA:

- Giorni di percorrenza in mare
- Giorni di percorrenza in ferrovia;
- Gateway portuali
- Inland terminal metropolitani

- 2 livelli di valutazione e selezione dei progetti di interesse federale (ranking)
- Partecipazione del settore pubblico al finanziamento dei progetti in base al rilievo strategico

14 porti per :

- 320mil. di ab.
- PIL pro-capite 53mila US\$;
- 24% grado di apertura estero
- 19.924Km. di coste

DUE STRATEGIE DIVERSE / STESSI OBIETTIVI - PAESE

1) Regno Unito: Felixstowe; 2) Francia: Marsiglia

I 2 paesi partono da sistemi legislativi e contesti politico-istituzionali molto diversi: privatistico il primo, a forte controllo pubblico il secondo, ma hanno puntato verso gli stessi obiettivi:

- **Riconquistare uno spazio nello *shipping* ai massimi livelli mondiali**
- **Promuovere corridoi di trasporto multi-modale “lato terra”**
- **Attrarre investimenti privati nei trasporti e nella logistica**

Porto di Felixstowe

- **7 gennaio 2015:** prima toccata della CSCL Globe da 19.100 TEU
- **9 marzo 2015:** prima toccata della MSC Oscar da 19.224 TEU



- 20 anni di investimenti in tecnologia, risorse umane, infrastrutture
- Proprietà di Hutchison Ports UK, HWL group
- Vicino a Rotterdam, Anversa, Le Havre, Bremerhaven, Hamburg
- 2 ore da Londra via ferrovia e strada
- 70% dei container con O/D il *Golden Triangle*
- 320mil. di £ di investimenti pubblici tra 2014 e 2016

- 3,7mil. di TEU e capacità prevista di 8mil.
- 520mila container all'anno per ferrovia
- 28% del traffico portuale via ferrovia
- 60 treni/dì da 90 TEU lunghi 750m.
- 32minuti di *turn-around time* dei camion
- 3 servizi settimanali con navi da >18mila TEU
- Servizi feeder per 6 destinazioni in UK ed Irlanda



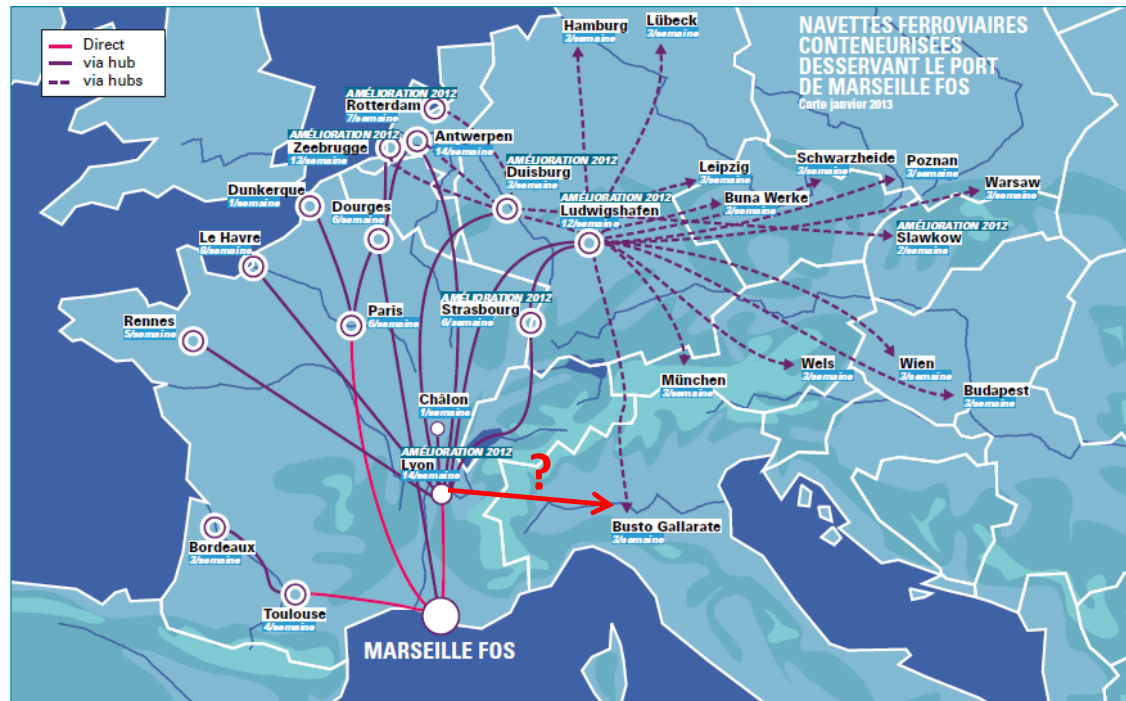
Porto di Marsiglia

Gli investimenti del governo francese e MPA indirizzati a miglioramenti tecnologici, connessioni terrestri, infrastrutture portuali

Porto multi-modale: mare, ferrovia, fiume, pipeline dedicato a *bulk* e *primary commodity*, container, auto, Ro-Ro; O/D tra Francia ed Europa e resto del mondo

Risultati:

- Capacità di 6mil.TEU a FOS
 - Strategia integrata SNCF fret, imprese collegate, CMA CGM
- Da 2 anni, si sperimentano treni da 1km. su direttrici europee;
Nel 2014, 1° treno da 70 carri, 1,5Km/4mila ton Lione - Nimes



Alcuni aspetti critici della legge di riforma

- **Sarkozy dichiara un forte impegno personale al rilancio del trasporto ferroviario delle merci e dei porti**
- **Il presidente SNCF Pepy riceve la *“lettre de mission”* da Sarkozy e non dal Min. dei Trasporti**
- **Corte dei Conti chiede di intervenire sui rapporti tra RFF e SNCF, priorità al rinnovamento dell'esistente, no alla costruzione di nuove linee**
- **Riforma dei porti dichiarata il 01/08, approvata 07/08, modello giuridico simile alle soc. aeroportuali;**
- **Negoziati con i sindacati di categoria di ferrovie e porti per *“patto di modernizzazione sociale”***
- **CGM CGA fonda la sussidiaria CMA Rail nel 2006**

I nodi della riforma dei porti

- Legge “*Organisation portuaire et grands ports maritimes*” sostituisce la legge 1965
- 7 “*Grands Ports Maritimes*” - GPM - istituzioni pubbliche dello Stato con 3 Consigli: Direttivo, di Sorveglianza e di Sviluppo
- I 3 Consigli decidono su valorizzazione aree demaniali, investimenti, gestione aree industriali
- Un GPM può creare filiali e possedere partecipazioni minoritarie in porti, interporti, centri logistici, ecc.
- Privatizzati servizi interni, attività di manutenzione portuali, ecc.
- Accordo quadro con sindacati ed altri soggetti
- Valorizzata partecipazione autorità locali e gestori privati

Traffico contenitori in 38 porti del Mediterraneo (mil. TEU - variaz.%)

Tipologia di porto	2007	2014	Capacità 2020	2014/2007	2020/2014
Transshipment	19,645	26,679	45,2	+35,8	+69,4
Spagna	6,500	8,829	13,2	+35,8	+49,5
Marocco	1,220	2,500	7,5	+104,9	+200,0
Italia	4,821	3,986	7,4	-17,3	+85,7
Malta	1,90	2,90	3,5	+52,6	+20,7
Egitto	3,654	5,300	9,1	+45,0	+71,7
Grecia	1,55	3,164	4,5	+104,1	+42,2
Direct Call:	18,240	20,613	48,8	+13,0	+136,7
Francia	1,000	1,179	3,0	+17,9	+154,5
Spagna	2,500	1,720	6,0	-31,2	+248,8
Italia	5,858	6,084	17,2	+3,9	+194,1
Israele	1,879	2,539	3,5	+35,1	+37,8
Turchia	2,680	4,756	8,0	+77,5	+68,2
Altri*	4,323	4,335	11,1	+0,3	+156,0
TOTALE:	37,885	47,292	94,0	+24,8	+98,8

Fonte: Elaborazioni dell'autore su dati raccolti da siti internet, autorità portuali, autorità governative, Ministeri

Il riepilogo dei dati

- **11 porti di transshipment; 27 porti di *direct call***
- **49mil.TEU nel 2014; +40% dal 2007; 93mil.TEU al 2020**
- **Maggiore crescita dei porti del Mediterraneo orientale**
- **Si allarga il gap tra traffico reale e capacità al 2020**

Il quadro strategico del Mediterraneo

- **Canale di Suez: ton. medio +52,3% in 10 anni e allargamento**
- **Canale di Panama: ridisegno rotte grandi navi e hub Caraibi**
- **Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)**
- **La *Silk Road* ferroviaria ed apertura ad Est**

Prospettive del transshipment

- **Elevata contendibilità della domanda**
- **Divaricazione Est – Ovest e Malta**
- **Corridoi ferroviari terrestri**
- **ZES sul modello cinese**

Prospettive del transshipment - II

Il caso del Pireo:

- **Autonomia politica del paese indebolita dalla crisi**
- **Interessi cinesi nei Balcani**
- **Corridoi multimodali terrestri**

Il caso di Malta:

- **+98,6% in 10 anni nei contenitori**
- **Terminale corridoio Helsinki – La Valletta**
- **ICT, gestione snella, efficienza nei servizi, flessibilità**
- **Limiti di incremento della capacità, problemi di stoccaggio**

Minacce ed opportunità per l'Italia ?

Il quadro dei porti *direct call*

Dove la torta cresce - Mediterraneo orientale:

- NAPA ed i mercati dinamici del CEE e Balcani
- Rilancio dell'Egitto
- Turchia sempre più Cina del Mediterraneo
- *Silk-road* ferroviarie Asia - Europa

Dove la torta non cresce - Mediterraneo occidentale:

- Assenza di leadership portuale forte
- Primato della logistica e dei 3PL
- Consolidamento ed opportunità per i porti italiani

Osservazioni conclusive

Progetto ferroviario porti in UE “modello USA”

“Conferenza di Barcellona” dei trasporti mediterranei

Porti conglomerati industriali “terra-mare”

Grazie dell'attenzione !!