

Quale riforma per la portualità italiana

Ruolo e competitività del sistema dei porti italiani in un Mediterraneo in continuo mutamento

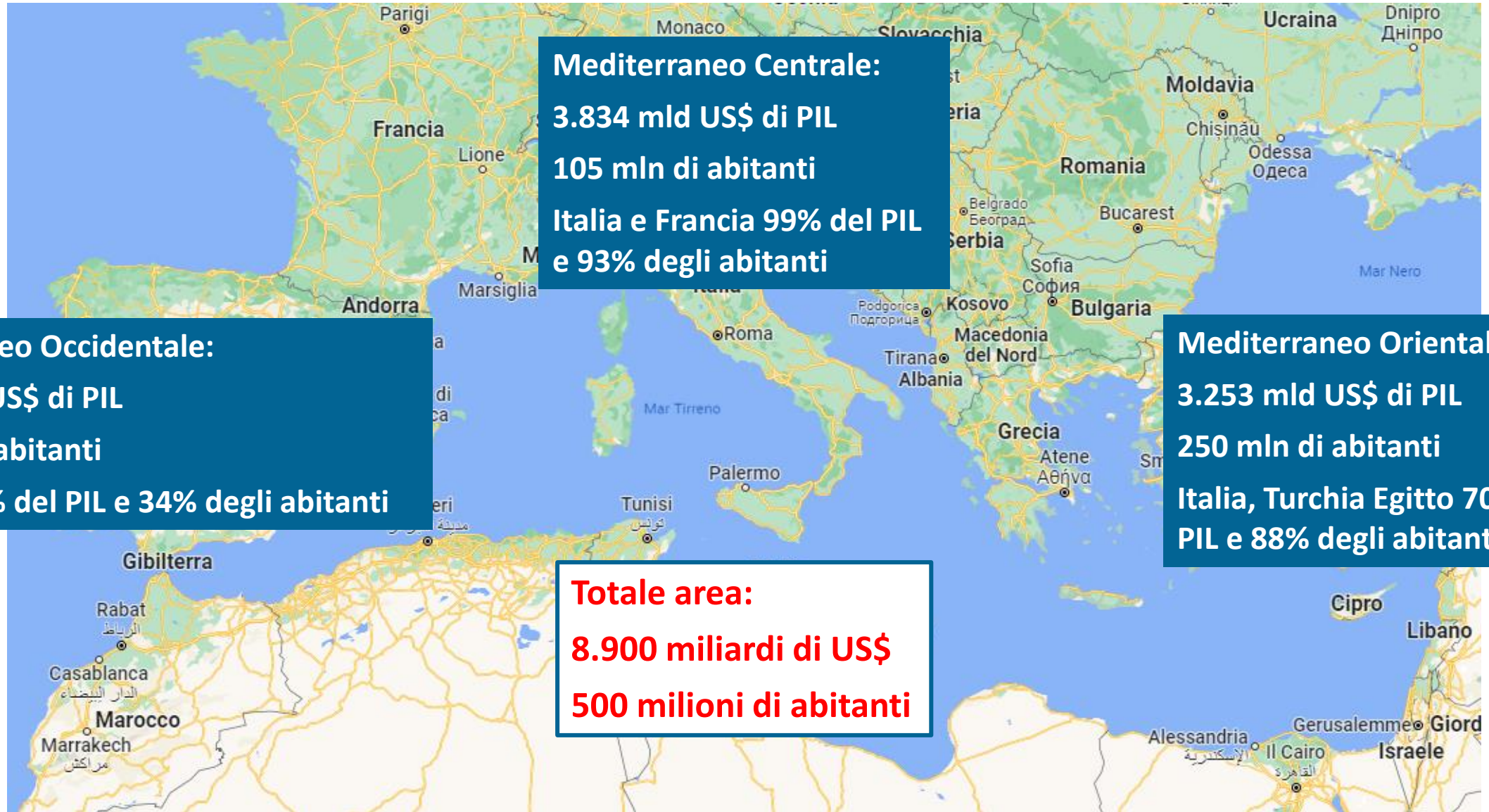
Marco Spinedi

SiPoTra e Presidente Interporto Bologna

**Centro Convegni Villa Palestro
Via Palestro, 24**

- ▶ **31/03/2015 - Verso un nuovo Piano dei Porti e della Logistica**
- ▶ **20/10/2017 - Le politiche dei trasporti in Italia. Traiettorie della logistica e dei sistemi portuali**
- ▶ **8/06/2018 - Quale regolazione per i porti italiani**
- ▶ **16/10/2020 - Le concessioni in ambito portuale**

Il Mediterraneo: Economie e popoli a confronto



Mediterraneo Centrale:
3.834 mld US\$ di PIL
105 mln di abitanti
Italia e Francia 99% del PIL
e 93% degli abitanti

Mediterraneo Occidentale:
1.766 mld US\$ di PIL
141 mln di abitanti
Spagna 79% del PIL e 34% degli abitanti

Mediterraneo Orientale:
3.253 mld US\$ di PIL
250 mln di abitanti
Italia, Turchia Egitto 70% del
PIL e 88% degli abitanti

Totale area:
8.900 miliardi di US\$
500 milioni di abitanti

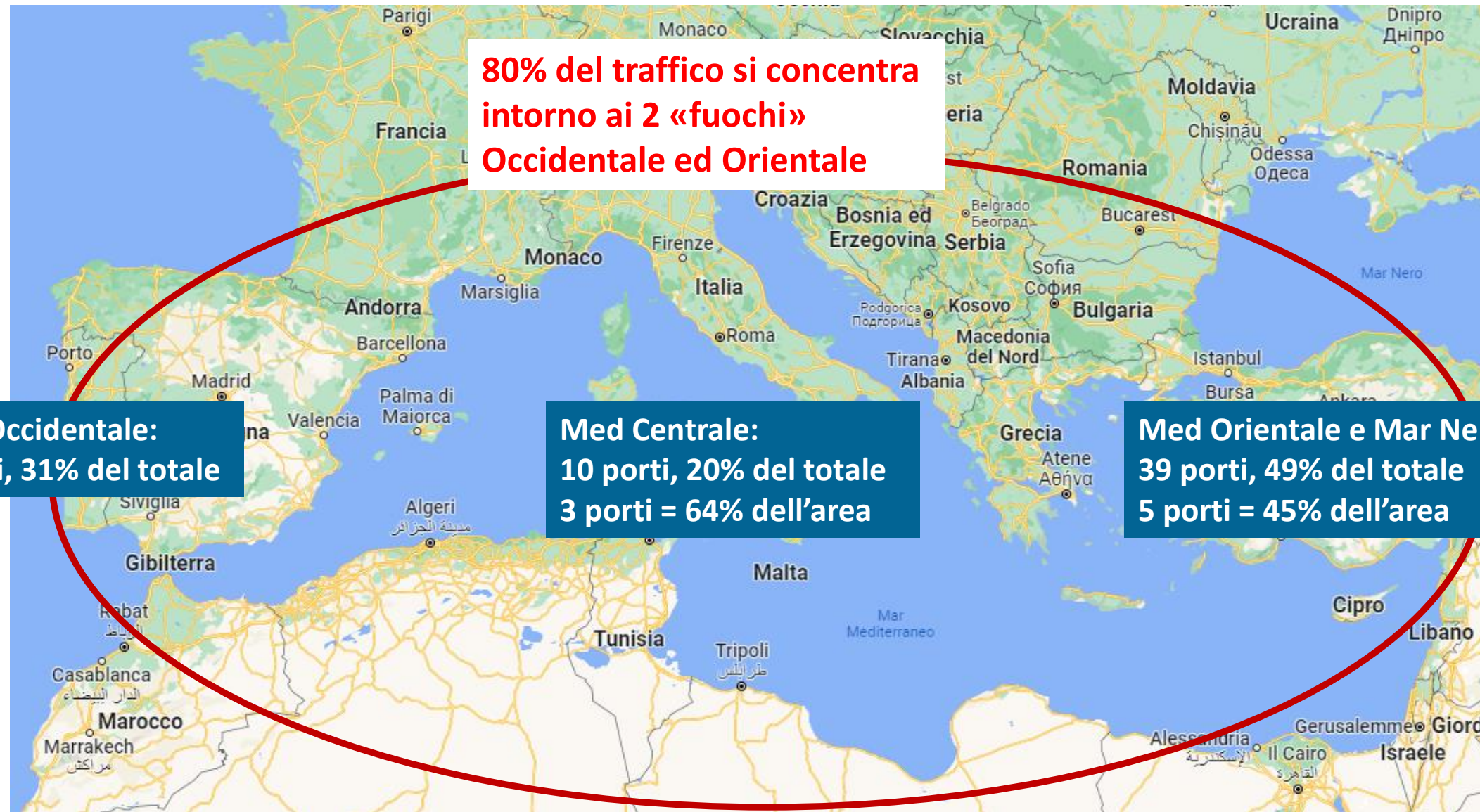
Il Mediterraneo: una grande ellisse con due fuochi

**80% del traffico si concentra
intorno ai 2 «fuochi»
Occidentale ed Orientale**

**Med Occidentale:
4 porti, 31% del totale**

**Med Centrale:
10 porti, 20% del totale
3 porti = 64% dell'area**

**Med Orientale e Mar Nero:
39 porti, 49% del totale
5 porti = 45% dell'area**



68 milioni di TEU in 53 porti:

- ▶ 20,9 mil. nel Mediterraneo Occidentale
- ▶ 13,8 mil. nel Mediterraneo Centrale
- ▶ 33,5 mil. nel Mediterraneo Orientale

Andamento dal 2001 al 2022:

- ▶ Mediterraneo Occidentale +312%
- ▶ Mediterraneo Centrale +67%
- ▶ Mediterraneo Orientale +475%

I porti nel Mediterraneo Occidentale, 2022

20,9 milioni di TEU in 4 porti:

- 7,6 a Tanger-Med - 84% transshipment
- 5,0 a Valencia – 50% transshipment
- 4,8 ad Algeciras – 90% transshipment
- 3,5 a Barcellona 30% transshipment

- Significativa presenza di Maersk e di CMA CGM
- Valencia: MSC e Cosco
- Tanger Med: CMA CGM, Maersk e Contship
- Tanger-Med ed Algeciras *hub* per Americhe, Africa occidentale, Gran Bretagna e Nord Europa
- TAT-II: Marsa Maroc (50%), Eurogate / Contship (40%), Hapag-Lloyd (10%)

Insedimenti produttivi esperimento interessante, ma con presenze ancora poco significative (Tanger-Med 113 ha non tutti utilizzati)

Valencia lavora all'integrazione tra porto e territorio via ferrovia (con MSC protagonista?)

I porti nel Mediterraneo Centrale, 2022

13,8 milioni di TEU in 10 porti, di cui 84% nei primi 5:

- **3,4 Gioia Tauro - 80% transhipment**
 - **2,9 Malta – 95% transhipment**
 - **2,5 Genova – 20% transhipment**
 - **1,5 Marsiglia**
 - **1,3 Spezia**
-
- MSC in 5 porti italiani tirrenici e a Marsiglia
 - CMA CGM a Malta e Marsiglia
 - Maersk a Savona
 - Malta Freeport Terminal controllato da CMA CGM, China Merchants e Yilport; capacità a 4 Mln TEU nel 2027

33,5 milioni di TEU, di cui:

- **4,4 al Pireo (GR) - 84% transhipment**
 - **3,8 nei porti di Suez (EG) – 88% transhipment**
 - **2,9 ad Ambarli (TR) – 31% transhipment**
 - **2,1 a Kocaeli (TR) - 8% transhipment**
 - **14 porti superano 1mln di TEU**
-
- Italia e Slovenia porta meridionale dell'Europa
 - Significativa presenza di MSC e di Cosco
 - Importanti anche CMA CGM, DP World e Contship
 - Turchia movimentata oltre 12 mln di TEU
 - Capacità prevista 45-50 mln di TEU nel 2027-2030

Osservazioni di sintesi su economia e sistemi portuali nel Mediterraneo

- Secondo le stime, nel 2030 la capacità supererà i 120 mln di TEU
- Perché il **Mediterraneo centrale non è centrale?**
 - Cosa manca a Francia (Marsiglia) ed Italia (Genova e Trieste) per essere hub dell'Europa continentale?
- **Mediterraneo Orientale** fortemente competitivo perché:
 - PIL di Turchia, Egitto, Israele e Grecia > Italia e cresce a ritmo doppio
 - 250 mln di abitanti in buona parte giovani ed in leggera crescita
 - Canale di Suez
- **Mediterraneo Occidentale** strategico sul piano geo-economico:
 - PIL della Spagna e del Marocco che crescono a ritmi doppi di quello di Italia e Francia da due decenni
 - Funzione di hub geografico tra Europa, Africa ed Americhe

- ▶ **Turchia:** privatizzazione dell'80% dei porti seguendo procedure in linea di massima allineate alle indicazioni della Comunità Europea in materia di concorrenza, gare BOT e concessioni con PPP; MSC presente a Asyaport, Iskenderum e Istanbul
- ▶ **Marocco:** documento strategico *Orizzonte 2030*; Identificazione di 6 «*pole portuaire*»; complementarietà e specializzazione tra porti dello stesso polo; concorrenza fra terminali dello stesso porto; porti controllati dallo Stato centrale, ma si va verso una maggiore responsabilizzazione regionale; progetto Nador West Med da 3 a 5 mln TEU
- ▶ **Egitto:** Stretto controllo del governo centrale su politica portuale e investimenti; 3 Autorità portuali, Suez Canal Economic Zone; nel 2023 Maritime Transport Sector Medlog (MSC) ha firmato un accordo con GALDP (General Authority for Land & Dry Ports) per la realizzazione di una piattaforma logistica di 140 ha a 10th of Ramadam City, concessione 30 anni, 400mila container, investimento di 100 Mln \$

Brevi accenni su assetto proprietario e governance - II

- ▶ **Francia:** *Proposition de loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français*, n.117, 08/12/2020 in aggiornamento della riforma del 2008; ridare forza e competitività ai 7 GPM (Grand Port Maritime); Istituzione di un *Contract pluriannuel d'objectifs et de Performance (COP)* tra GPM, Stato e realtà territoriali interessate; contratti incentivanti ai presidenti sui risultati; concorrenza nei servizi portuali; fiscalità minore sugli investimenti destinati a ridurre l'impatto ambientale; 80 Mln € di incentivi al trasporto combinato tra porti e hinterland
- ▶ **Malta:** Malta Freeport Terminal privatizzata nel 2004: 50% Terminal Link, controllato da CMA CGM (51%) e CMPort (China Merchants Port) (49%), e 50% Yilport Holding Inc.; Dal 2017 Ocean Alliance ha scelto Marsaxlokk come porto Hub e la concessione è stata allungata di altri 30 anni; dal 2021 anche MSC; Capacità prevista a 4 Mln TEU
- ▶ **Israele:** Indirizzo generale del governo volto ad aumentare la produttività e l'efficienza dei principali porti nazionali; programmata la privatizzazione di alcuni terminal container fra cui Haifa, venduto al gruppo indiano Adani e all'israeliano Gadot a gennaio 2023, presente MSC.

- ▶ Le principali compagnie marittime insieme ai terminalisti portuali hanno creduto, concepito e voluto l'attuale assetto del sistema portuale mediterraneo
- ▶ Tanger-Med, Algeciras e Valencia ad Ovest, Malta ed alcuni porti italiani al centro e Pireo, Damietta, Port Said, Ambarli, Kocaeli e Mersin ad Est sono in principali porti di riferimento
- ▶ Tale assetto è stato realizzato in partnership con i governi ed i relativi ministeri, in linea con le strategie di lungo termine e le normative/procedure nazionali
- ▶ Nella contrattazione tra gli interessati, i rapporti di forza (e conseguenti condizioni contrattuali) sono dipesi dalle specifiche situazioni storiche contingenti

Quali considerazioni per il caso italiano?

- ▶ Ripresa di un tavolo di partenariato Euro – Mediterraneo tra i paesi delle due sponde
- ▶ Semplificazione normativa e sburocratizzazione dei processi e percorsi decisionali per gli investimenti più rapidi
- ▶ Attenzione ai rischi legati alla moltiplicazione dei tavoli consultivi verso un giusto equilibrio fra necessità di *governance* e partecipazione democratica
- ▶ Ulteriore aggregazione delle AdSP secondo un preciso ordine gerarchico e di specializzazione (GPM?) (*Pole Portuaire*?)
- ▶ Coinvolgimento della *catchment area* su base territoriale

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!!



Quercia secolare nel cuore di Interporto Bologna