



QUALE RIFORMA PER LA PORTUALITÀ ITALIANA

Una nuova governance per quale portualità?

di Paolo Costa, Università Ca' Foscari e SIPoTra

**Centro convegni Villa Palestro
Roma, 10 novembre 2023**

Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

- La riforma (della governance) portuale è **tema da non prendere per la coda**
- Tema **istituzionale-organizzativo** (come meglio regolare, infrastrutturare e promuovere) da affrontare dopo quello **funzionale** (cosa vogliamo che i porti facciano?)

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

- **Ai porti l'Italia può chiedere molte cose** essendo un Paese che:
- ha il 28,3% della popolazione residente in comuni litoranei distribuiti lungo 8970 km di costa
- ha quasi 7 milioni di residenti nelle isole (4,7 in Sicilia e 1,7 in Sardegna,) da raggiungere
- in mezzo al Mediterraneo pare la naturale “banchina d'Europa “
- ha una economia del mare che vale il 3,3% del PIL nazionale e il 3,6% dell'occupazione
- **dai porti vede passare il 55% delle tonnellate di merci importate e il 43% di quelle esportate**
- **--che ha una posizione geografica che può garantire 5 gironi in meno di navigazione sulla relazione Europa-Far East**
-

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

- Funzioni da attribuire ai porti rispondendo prioritariamente alle due questioni centrali:

1. **di quali servizi portuali ha bisogno l'economia italiana?** (domanda)
2. **quali servizi portuali possono essere forniti all'economia italiana e ad altre economie (europee e mediterranee) dalla portualità italiana?** (offerta)

- Temi che sarebbe stato logico affrontare in sede di Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

accantonato dalla “legge obiettivo” nel 2003, risuscitato, solo a parole, dalla riforma del codice dei contratti del 2016 e cancellato dall’ordinamento dal “nuovo” codice dei contratti del 2023

Oggi è istituzionalizzata l’“instabilità decisionale” di definizione delle opere di interesse strategico

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

- E' sullo scenario preferibile, perché possibile, probabile, plausibile costruito su quesiti "biforcali" suscitati dalle due domande prioritarie relativi a
- **Esigenze portuali dell'economia italiana** (connettere in modo efficiente (che minimizza i margini tra prezzi alla dogana e prezzi alla fabbrica per le importazioni e tra prezzi alla fabbrica e prezzi di mercato per le esportazioni) e sostenibile i luoghi di produzione anche con i mercati oltre Gibilterra ed oltre Suez di esportazione ed importazione (traffici container oceanici))
- I mercati mediterranei sono adeguatamente serviti da traffici ro-ro
- **Ricupero di competitività della portualità italiana** (reinserimento lungo le rotte delle catene globali –per quanto frammentate– di fornitura tra Europa e Nord America ed Europa e Far East)

SIPOTRA

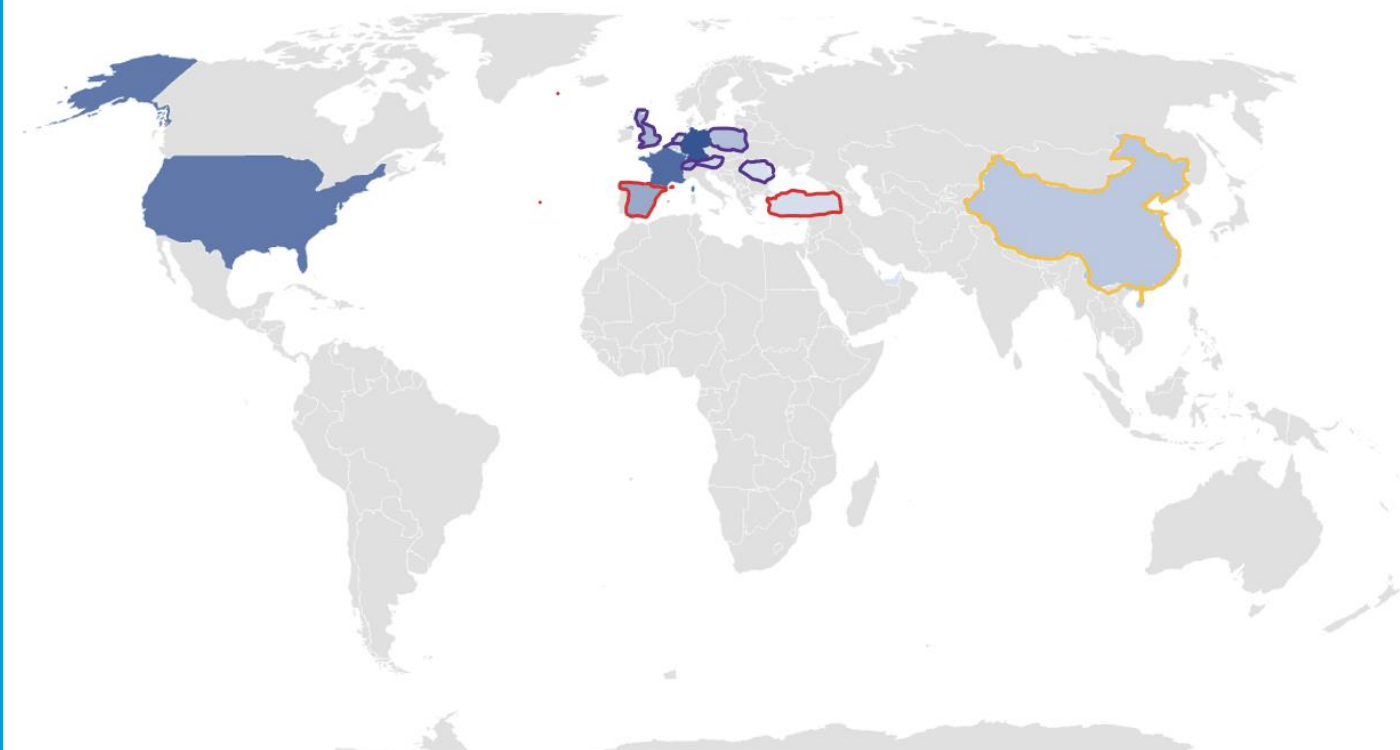
SOCIETA' ITALIANA DI POLITICA DEI TRASPORTI

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

Esigenze portuali
dell'economia italiana

Garantire alla manifattura
italiana itinerari di costo minimo
generalizzato tra i luoghi di
produzione e i mercati di
esportazione ed importazione

Top 10 mercati internazionali delle esportazioni italiane



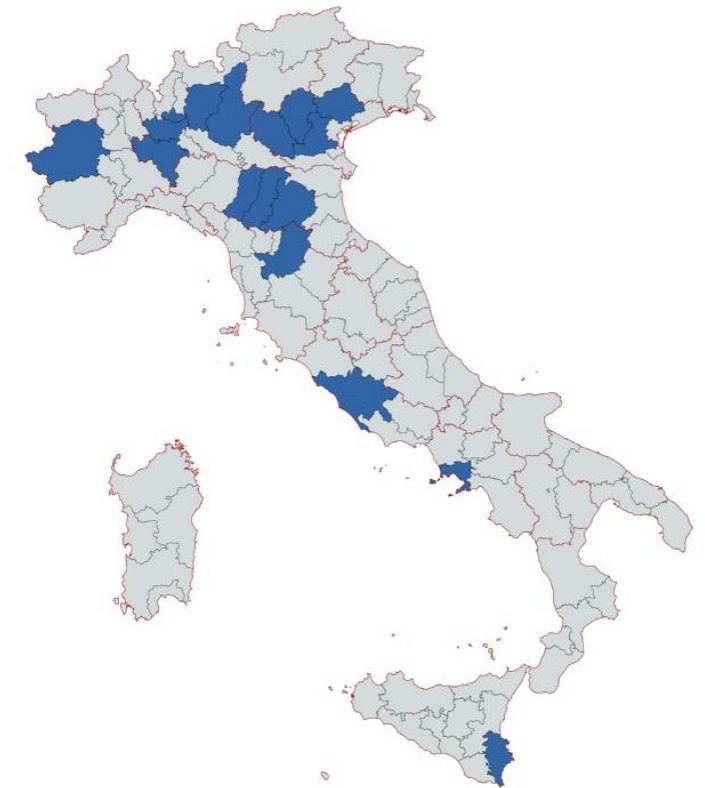
Quale riforma per la portualità italiana
Roma, 10 novembre 2023

Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

Esigenze portuali dell'economia italiana

I luoghi di produzione interessati al commercio estero (import e export) sono sostanzialmente concentrati in 17 province: 13 al Nord, 2 al Centro, 1 al sud e 1 nelle isole

Le province dell'import-export italiano



Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

Ricupero di competitività della portualità italiana

L'Italia è oggi tra le grandi economie UE quella con la quota più elevata di import-export con Paesi al di fuori dell'Unione.

L'evoluzione della geografia della “globalizzazione” da spinte allo *thirdshoring* (ad es. India invece che Cina per l'industria tessile) e alla compartimentazione geopolitica del mercato globale, non sembra mettere in dubbio l'evoluzione prevedibile della geografia dei mercati globali.

la **distribuzione fisica degli input di risorse naturali** “nulla sa di amici e nemici” e la **demografia**, ancor prima dell'economia, ci dicono di un irreversibile spostamento verso l'**indo-pacifico** del baricentro dell'economia mondiale.

Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

Ricupero di competitività della portualità italiana/ 2

- Le esigenze di collegamento garantite dalla portualità italiana in modi soddisfacenti per quanto riguarda i traffici unitizzati (container e, soprattutto, ro-ro) a **corto raggio**
- Invece i traffici unitizzati **oceanici** (container oltre Gibilterra ed oltre Suez) sono al centro di una transizione oggi più guidata dalle strategie dei grandi *carrier* marittimi internazionali (un oligopolio che ha saputo sfruttare il progresso tecnico legato al trinomio meganavi-megaporti, megacarichi) che dalle politiche europee o nazionali di settore.

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

- **Domanda italiana di traffici oceanici** oggi servita in tre modi diversi:
 1. **in modalità *transshipment***: le meganavi oceaniche arrivano in pochi megaporti (Gioia Tauro in Italia) portando megacarichi che lì vengono deconsolidati e trasferiti su più navi di dimensioni più piccole, compatibili con la scala modesta dei porti italiani
 2. **in modalità *gateway nazionale***: navi oceaniche di stazza medio-piccola che collegano direttamente i porti asiatici o nord americani con i porti italiani da dove i container proseguono via terra o viceversa;
 3. **in modalità *gateway europeo***: le meganavi oceaniche collegano l'estremo oriente o il nord America con i porti europei del Mar del Nord (da Le Havre ad Amburgo, passando soprattutto per Rotterdam ed Anversa) da dove i container proseguono via ferrovia o via strada per l'Italia.

Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

- **Domanda italiana di traffici oceanici: Una situazione subottimale**
- **per ragioni economiche:** il *transshipment* per una rottura di carico e tratta terminale con navi più piccole; il *gateway* nazionale per l'uso di navi di stazza subottimale per l'intero percorso; il *gateway* europeo per un *transit time* più lungo e/o i maggiori costi di trasporto terrestre .
- **per ragioni ambientali:** un container che raggiunge Monaco di Baviera via Rotterdam anziché via Genova o Venezia brucia 140-150 kg/TEU di petrolio equivalente in più e produce 50-60 kg/TEU in più di emissioni nocive
- **per ragioni di affidabilità** (container lasciati a terra), come durante le crisi nel trasporto marittimo continentale provocato dal Covid-19 e dai *lockdown*

Una nuova governance per quale portualità?
di Paolo Costa

- **Situazione subottimale per l'Italia**
- Costruita a livello europeo con investimenti portuali e logistici (fondali, spazi a terra, logistica retroportuale) ingentinegli scali del Northern Range che consentono di trattare **megacarichi** trasportati da **meganavi** .
Economie di scala protette con alleanze e comportamenti oligopolistici.
- L'Italia non avendo saputo adeguarsi alle condizioni tecnologiche e di scala standardizzate nel Mar del Nord non può che limitarsi ad intercettare i traffici oceanici in modalità, subottimale, di *transhipment*.

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

- Condizioni per il ritorno della portualità italiana alla competizione con la portualità del mar del Nord (ma anche con quella spagnola e greca)
- Adeguare la **scala** delle attività portuali costruendo attorno a Genova e Trieste due **multiporti** uno **Alto Trrenico** (da Savona a Livorno) e uno **Alto Adriatico** (da Ravenna a Trieste, se non esteso anche a Koper e Rjeka) messi in grado di offrire capacità produttive (fondali, spazi, logistica) adeguate a **competere tra loro** e a vincere la competizione **sia con i porti del Mar del Nord sia con quelli greci e spagnoli**
- Affidare i due multipoprti a **due sole autorità di sistema portuale e logistico** ottenute dall'integrazione di Savona, Genova, La Spezia e Livorno, da un lato, e di Ravenna, Venezia e Trieste dall'altro **in virtuosa competizione tra loro per il mercato del Nord Italia**

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

Due Autorità di sistema portuale e logistico, Alto Tirreno ed Alto Adriatico, di «proiezione europea», da affiancare ad altre quattro di «proiezione mediterranea», ma tutte dotate di poteri di regolazione tesi ad aumentare il grado di concorrenza tra operatori di dimensione competitiva agente sui mercati rilevanti di scala europea.

La ridefinizione del numero e della geografia delle Autorità di sistemi portuali (“porti larghi”) o meglio di sistemi portuali e logistici (“porti larghi” e “lunghi”) -- Alto Tirreno, Alto Adriatico, Basso Tirreno, Basso Adriatico, Sicilia e Sardegna-- è condizione, sine qua non, per aumentare l’efficienza della portualità italiana tramiter la concorrenza tra sistemi estesi a mercati rilevanti.

Autorità Alto Tirreno e Alto Adriatico impegnate a contendere il mercato europeo alle portualità del mar del Nord e alle altre Autorità dei paesi mediterranei.

Autorità Basso Adriatico, Basso Tirreno, Sicilia e Sardegna impegnate a contendere il transhipment ai concorrenti mediterranei, a rilanciare l’industrializzazione costiera (attività industriali a filo di banchina) proiettata sui mercati mediterranei e africani e a creare terminali energetici per il gas naturale e per l’energia da fonti rinnovabili

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

Non serve un Puertos de Estados in Italia: ridurrebbe lo spazio di concorrenza virtuosa tra i sistemi portuali

In ogni caso né le decisioni strategiche né la gestione delle politiche infrastrutturali, né tanto meno la regolazione dei mercati imperfetti hanno bisogno di un Puertos del Estado alla spagnola.

Lì l'autorità portuale unica si giustifica perché tutti i porti spagnoli si affacciano sullo stesso mare e sono concettualmente fungibili.

In Italia Adriatico e Tirreno sono mari i cui porti, in parte, servono mercati stranieri e locali distinti e, in parte, competono tra loro.

Una concorrenza che va favorita nel miglior interesse del Paese.

Dal livello nazionale ci si deve attendere un piano di lungo periodo approvato dal Parlamento e modificabile solo con maggioranze rafforzate, gestito dal Ministero, e finalizzato a creare il level plain field per le sei autorità messe in condizione di agire in concorrenza tra loro (cosa diversa dalla concorrenza "politica" per accaparrarsi i fondi statali)

Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa

Altre correzioni istituzionali- organizzative per “regolare” e “correggere” le “naturali” imperfezioni sia dei mercati dei servizi marittimi sia di quelli dei servizi portuali

- Regolazione italiana (europea) dei mercati dei servizi marittimi contendibili
- Regolazione dei processi di integrazione verticale
- Altre correzioni alla riforma Delrio
- — eliminare il potere di indirizzo del MIT rafforzandone quello di coordinamento e controllo
- —ridefinire le funzioni Conferenza nazionale delle autorità portuali “in natura” impossibilitata ad “armonizzare le scelte strategiche per l’obiettivo contrasto di interessi tra i componenti



Una nuova governance per quale portualità? di Paolo Costa