



IV Convegno Nazionale **Porti & Navigazione**

Porti e sistemi di trasporto per la competitività del Mediterraneo nello scenario globale

Roma, 30 novembre 2018

Gigantismo Navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione Del Traffico Contenitori Nei Porti Italiani

Marco Petrelli Università degli Studi Roma Tre



CENTRO DI RICERCA
PER IL
TRASPORTO E LA LOGISTICA



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



Development & Innovation
in Transport Systems

Obiettivi dello studio

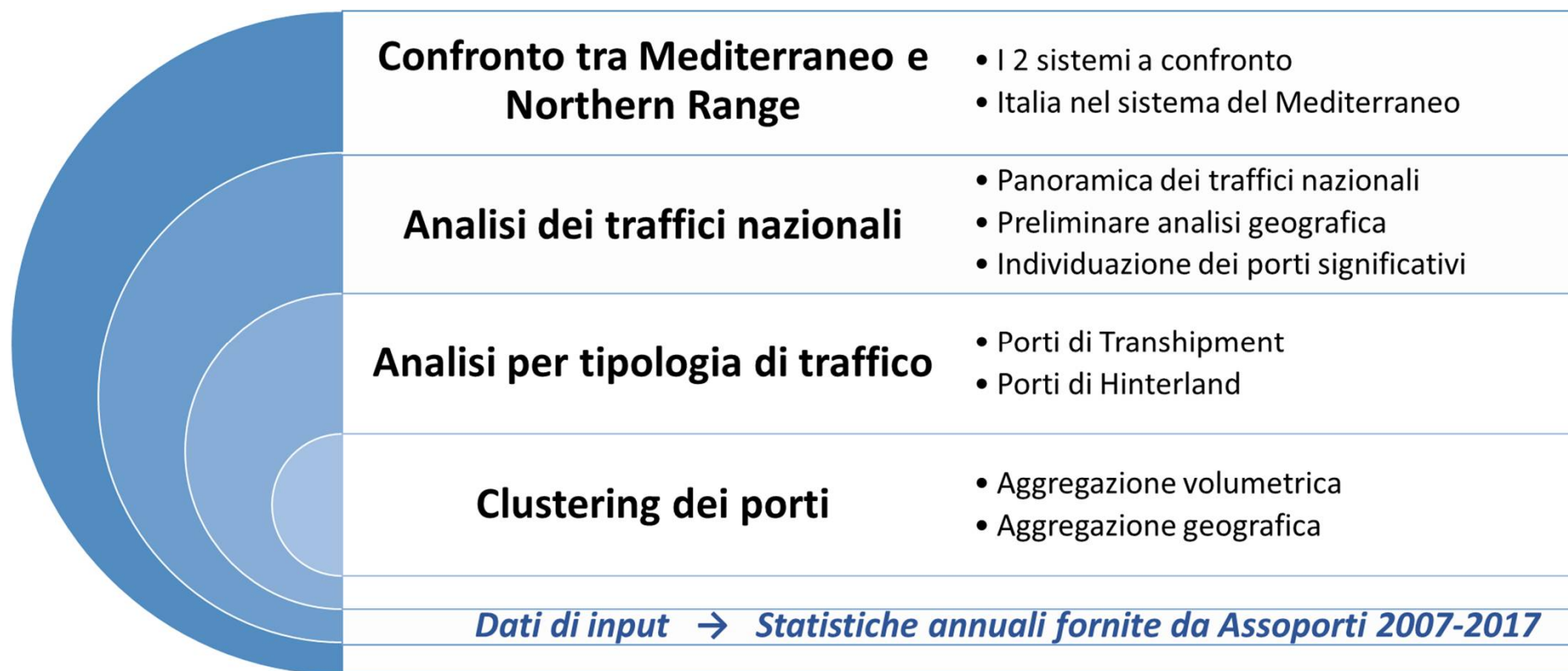
- ✓ Analisi dell'andamento del traffico contenitori in Italia
- ✓ Analisi della stabilità, concentrazione e competizione del mercato contenitori in Italia
- ✓ Individuazioni di criticità del sistema portuale italiano
- ✓ Analisi dell'eventuale impatto dei fenomeni in atto sul traffico contenitori

Fenomeni in atto

- Gigantismo navale
- Concentrazione orizzontale e verticale (*Grandi alleanze e trasformazione armatori in operatori logistici*)
- Sofferenza del sistema di trasporto contenitori (*calo del prezzo del nolo e sovraofferta di servizi*)

Struttura dell'analisi

- ✓ Sviluppo di una analisi sistematica e sequenziale articolata in fasi

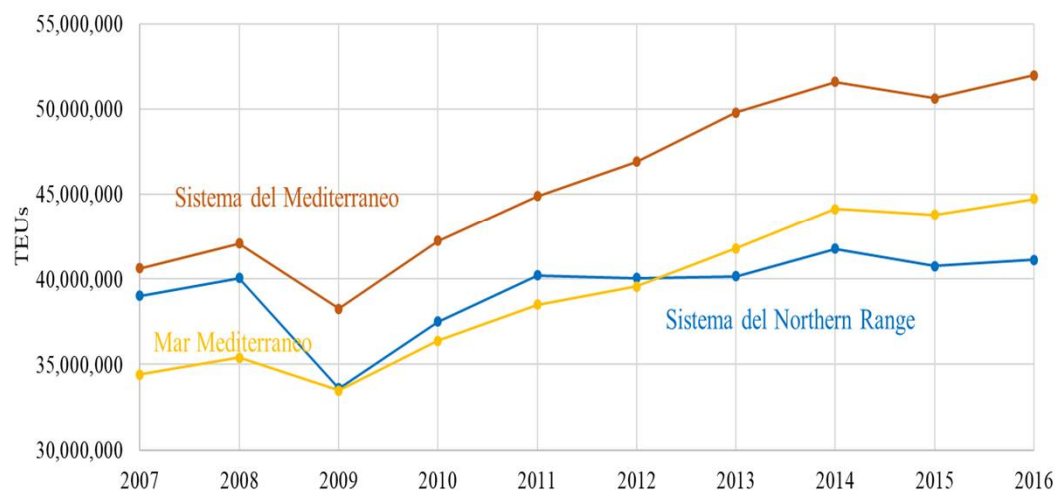
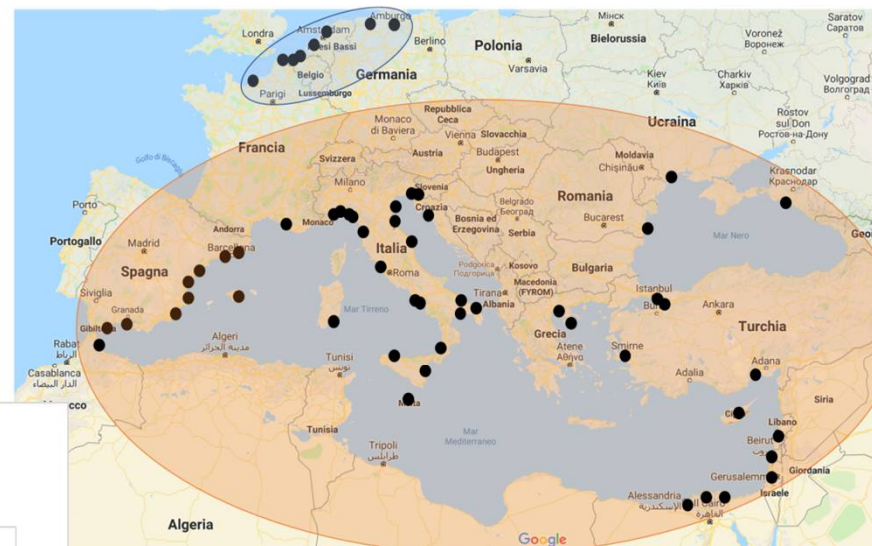


Risultati - Confronto sistema Mediterraneo e Northern Range

✓ Maggiore vitalità del sistema del Mediterraneo rispetto al Northern Range

✓ Traffico del Nord Europa molto elevato per numero di porti coinvolti

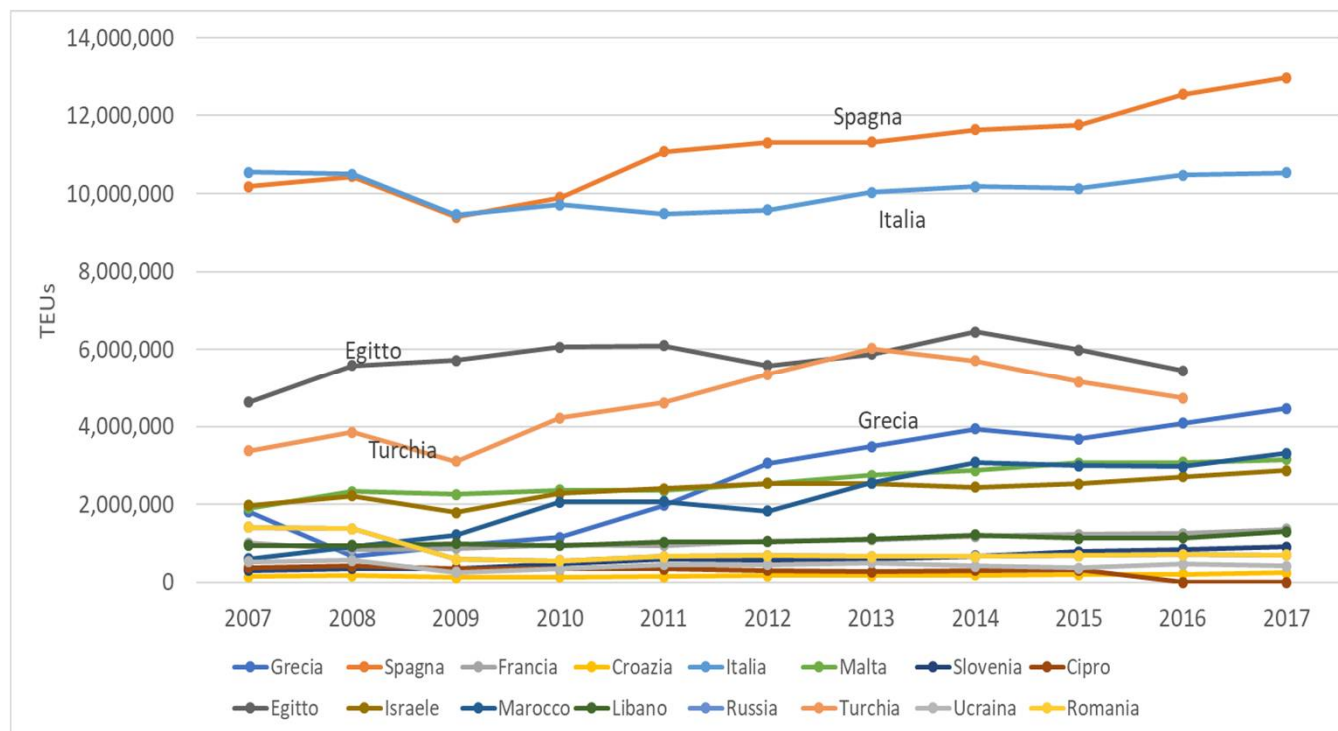
Contesto di riferimento



✓ 8 porti nel Northern Range e 45 porti nel sistema del Mediterraneo

✓ Maggiore attrattività dei porti del Northern Range

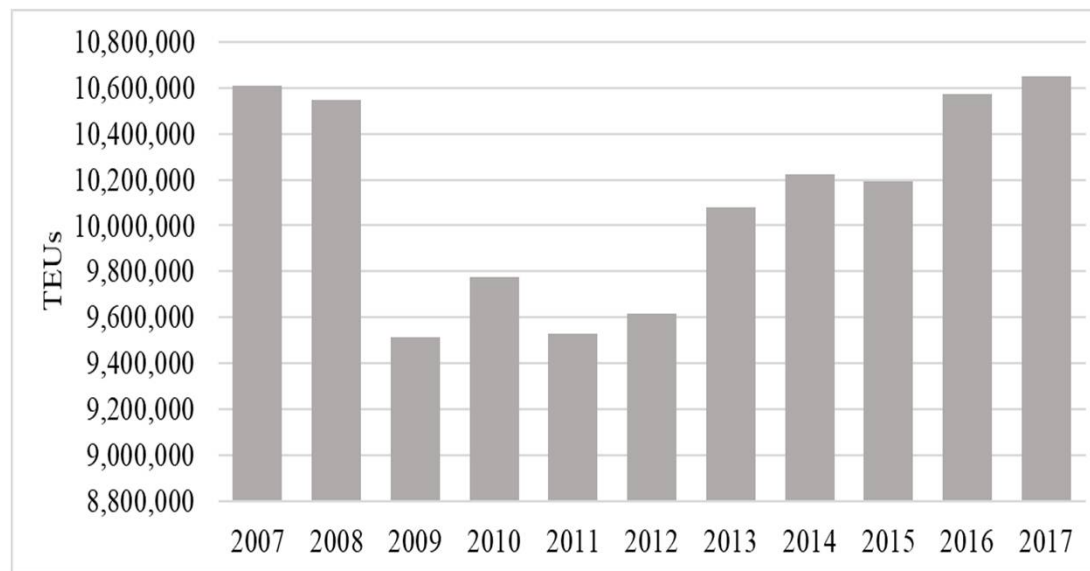
Risultati – Italia nel sistema del Mediterraneo



Paesi	n° porti	TEUs 2016	TEUs per anno/porto
Grecia	2	4,080,921	2,040,461
Spagna	9	12,547,016	1,394,113
Francia	1	1,251,744	1,251,744
Croazia	1	214,348	214,348
Italia	15	10,476,478	698,432
Malta	1	3,080,000	3,080,000
Slovenia	1	844,776	844,776
Egitto	3	5,443,911	1,814,637
Israele	2	2,708,000	1,354,000
Marocco	1	2,963,654	2,963,654
Libano	1	1,147,219	1,147,219
Russia	1	711,339	711,339
Turchia	4	4,739,733	1,184,933
Ucraina	1	464,284	464,284
Romania	1	711,339	711,339

- 3 macro fasce di traffico
- Ripresa dei traffici dei porti italiani decisamente meno significativa di quella dei porti spagnoli
- Meno traffici movimentati dall'Italia per porto

Risultati – Traffici nazionali

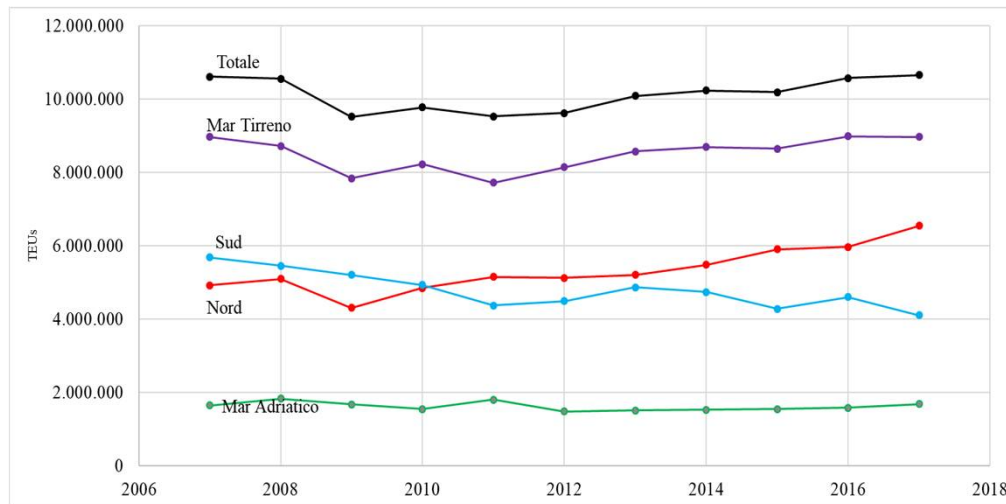


Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Traffico totale [TEUs]	10,609,108	10,549,886	9,514,891	9,777,962	9,526,808	9,618,700	10,082,030	10,221,127	10,190,597	10,573,416	10,651,399
tasso di crescita [%]	/	-0,56	-9,81	2,76	-2,57	0,96	4,82	1,38	-0,30	3,76	0,74

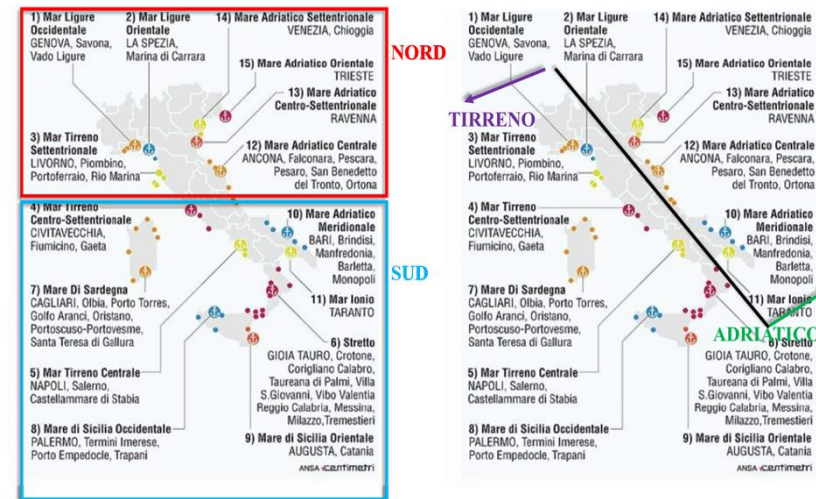
- Maggiore ripresa del traffico contenitori rispetto al valore del PIL italiano
- $19 \leq n^{\circ} \text{ porti} \leq 22$
- frammentazione dell'offerta portuale rispetto ai traffici totali

CAGR [%] 0,04 Ridotta crescita → un limite alla possibilità di investimenti

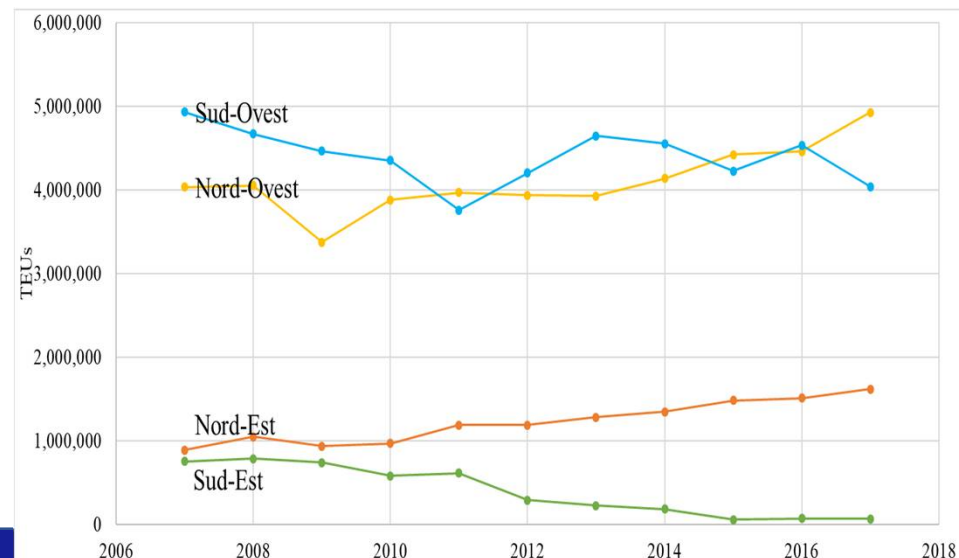
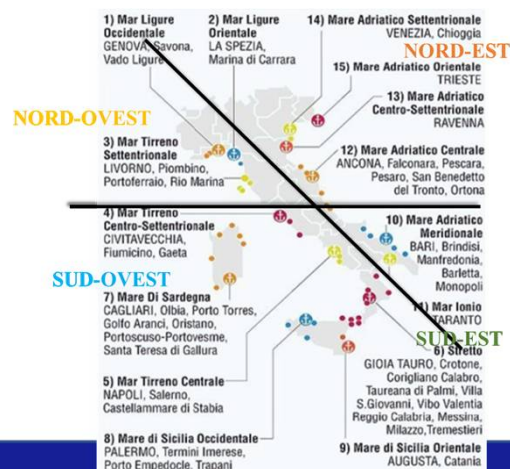
Risultati-Traffici nazionali (analisi geografica)



Contesto di riferimento



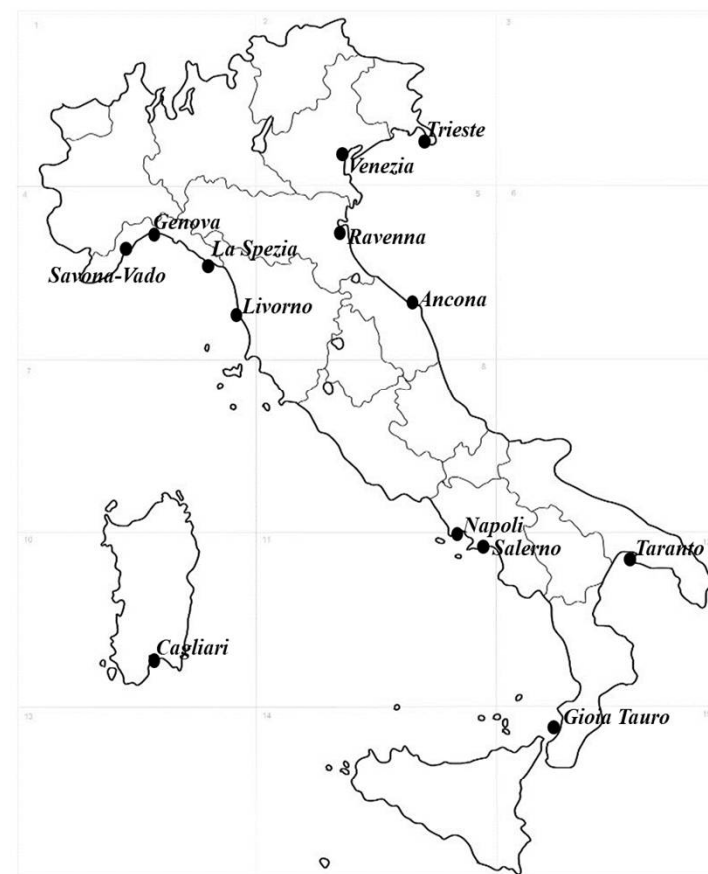
Contesto di riferimento



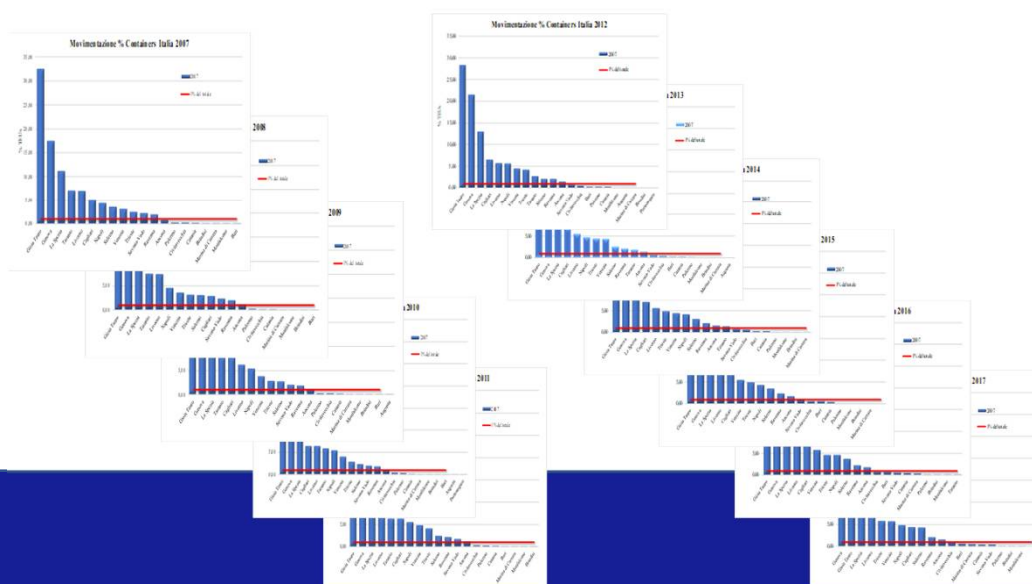
Risultati - Traffici nazionali (individuazione dei porti significativi)

Criteri quantitativi per selezione porti:

- Porti di «coda» singolarmente meno dell'1% e complessivamente mai più del 3%
- Presenza per almeno il 50% degli anni comporta inclusione

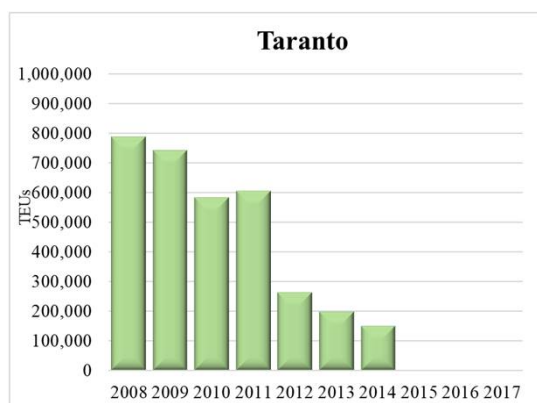


13 porti



Risultati -Transshipment

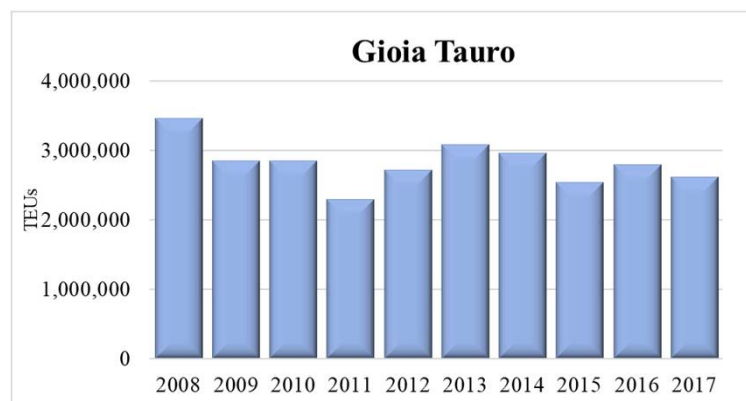
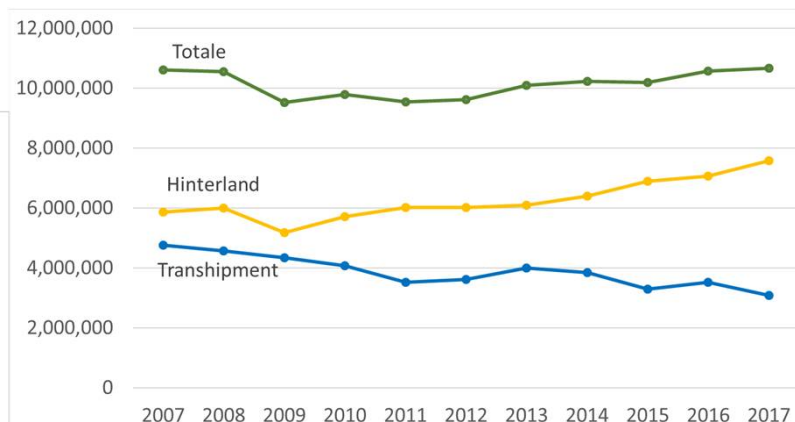
- Porti con almeno l'80% del traffico contenitori di questo tipo



Taranto:

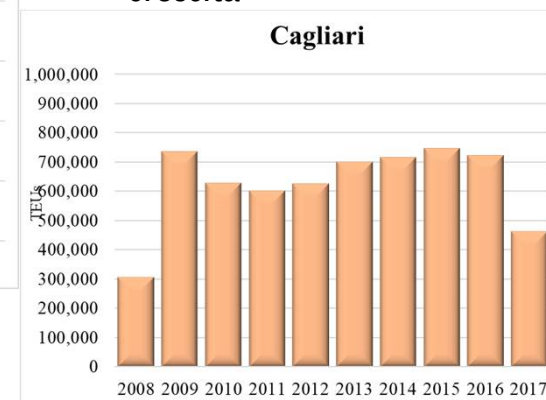
- Chiusura del terminal contenitori (2015) per spostamento dei traffici della compagnia taiwanese Evergreen verso il Pireo (Grecia)

Crisi del traffico di transshipment in Italia



Cagliari:

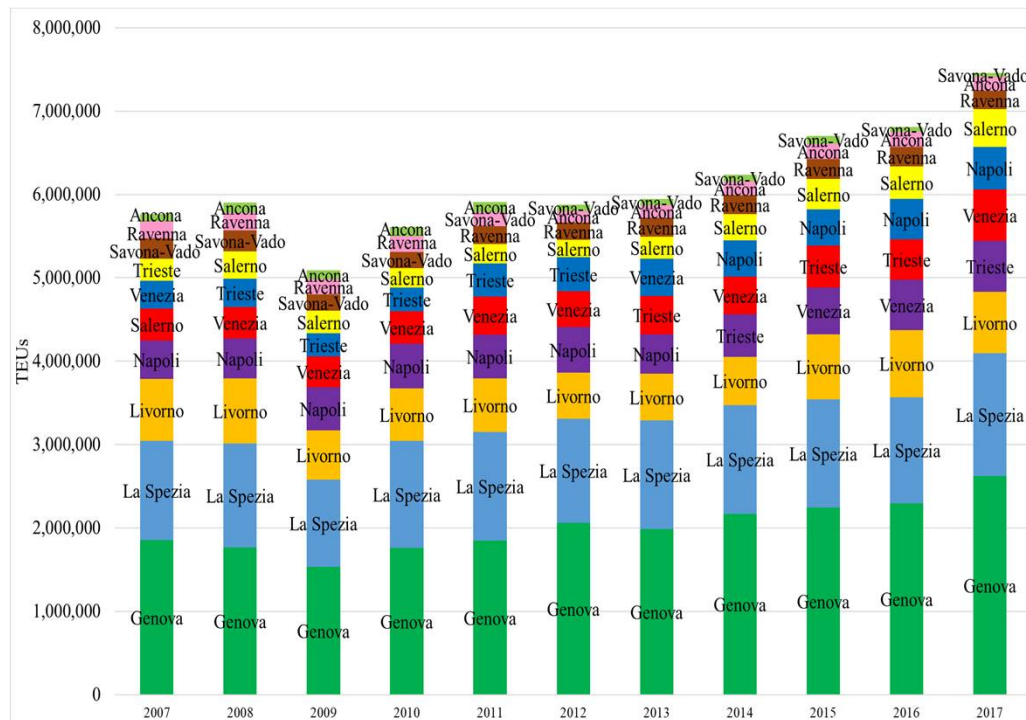
- Crisi in concomitanza all'acquisizione di uno dei servizi gestiti dalla Hapag Lloyd dalla Maersk
- Equipaggiamento di banchina costituisce possibile limite di crescita



Gioia Tauro:

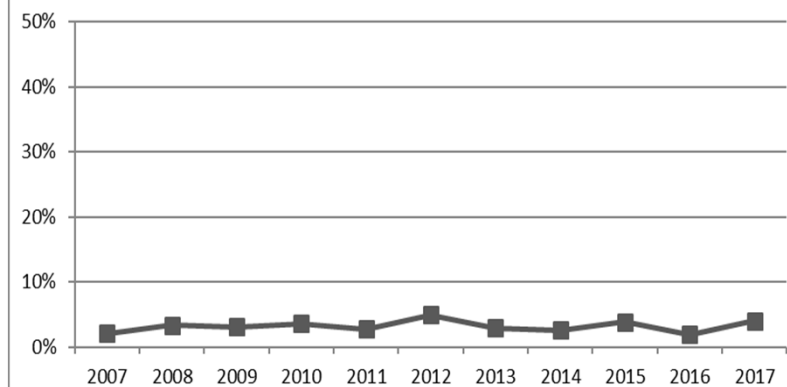
- Crescita di competitività di altri porti del Mediterraneo
- Trasformazione in corso da compagnie di navigazione ad operatori logistici (Maersk)

Risultati -Hinterland



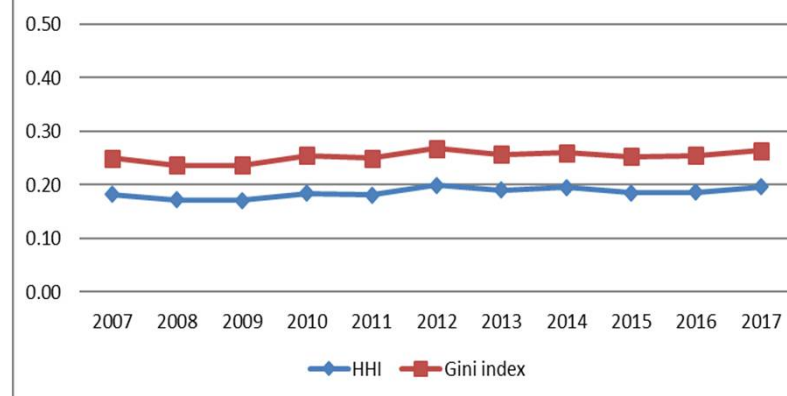
- *Genova* come leader del traffico contenitori
- *Venezia* e *Trieste* dal 2014 in crescita
- *Savona-Vado*, *Ravenna* e *Ancona* variazioni contenute

Valutazione Market Instability



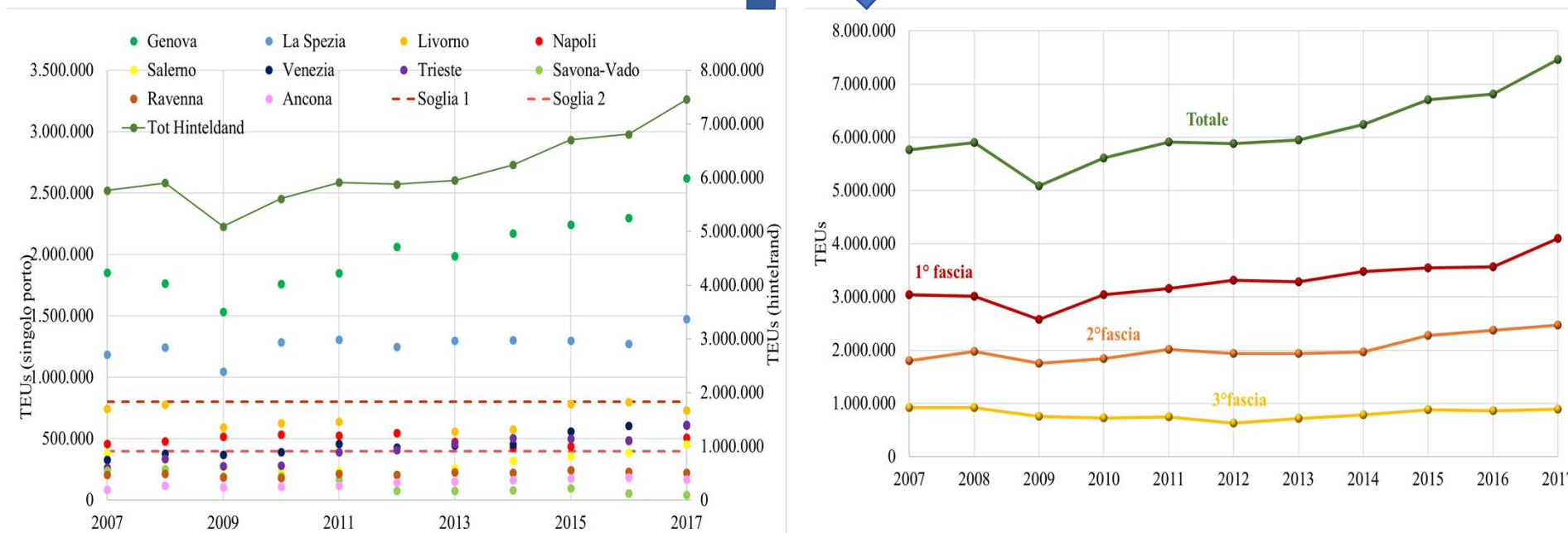
- Assenza di concentrazione

Valutazione market concentration



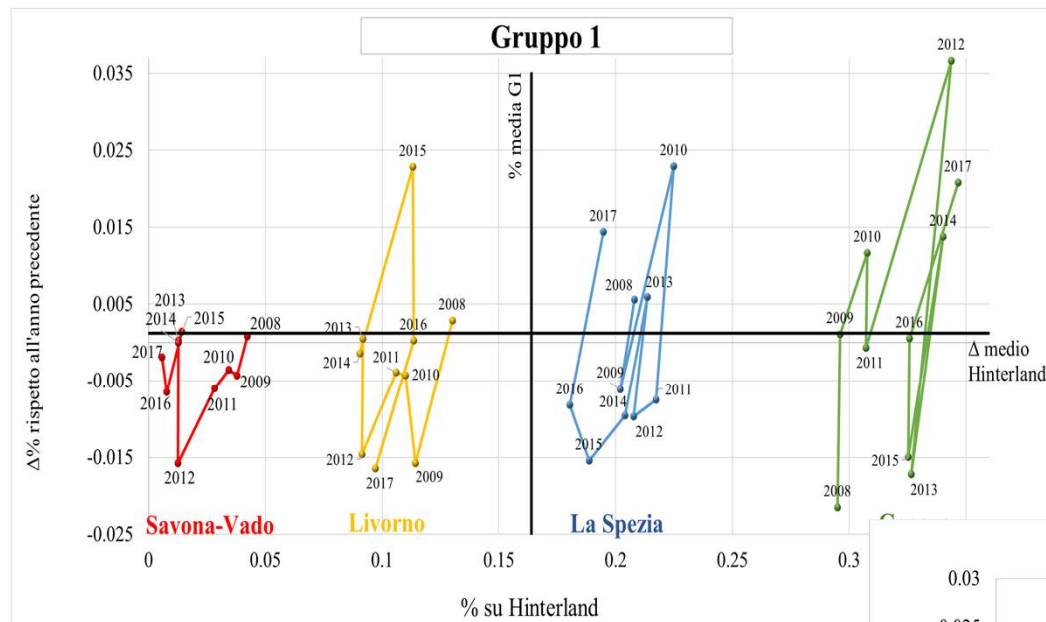
- Mercato complessivamente stabile
- Valori bassi sembrano indicare una frammentazione dell'offerta

Risultati - *Clustering dei porti di Hinterland (per volumi)*



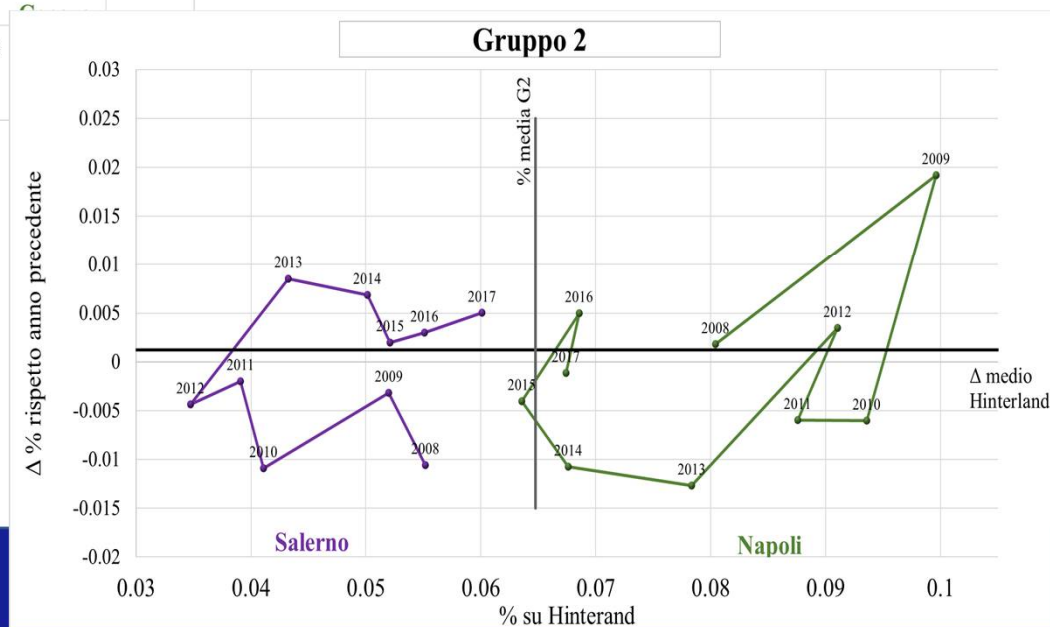
- 1° fascia - Genova e La Spezia (>800K TEUs)
- 2° fascia - Livorno, Trieste, Venezia e Napoli (400K TEUs < x < 800K TEUs)
- 3° fascia - Salerno, Savona-Vado, Ravenna e Ancona (<400k TEUs)

Risultati - Clustering dei porti di Hinterland (per posizione geografica)

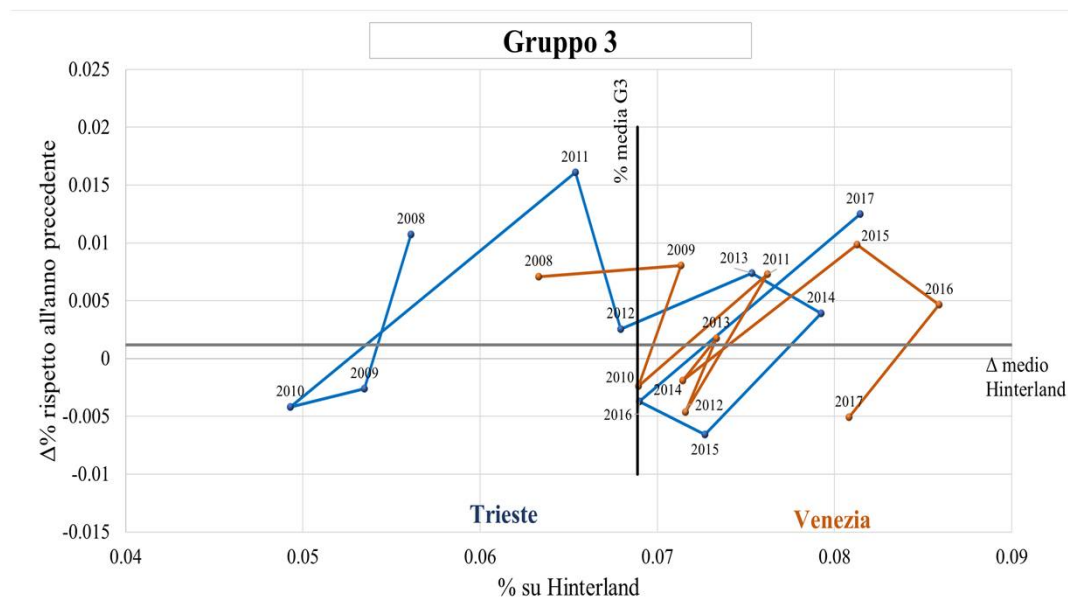


- Gruppo 1 con fascia di mercato ben definita
- Porti con maggiore market share con variazioni più elevate di traffico

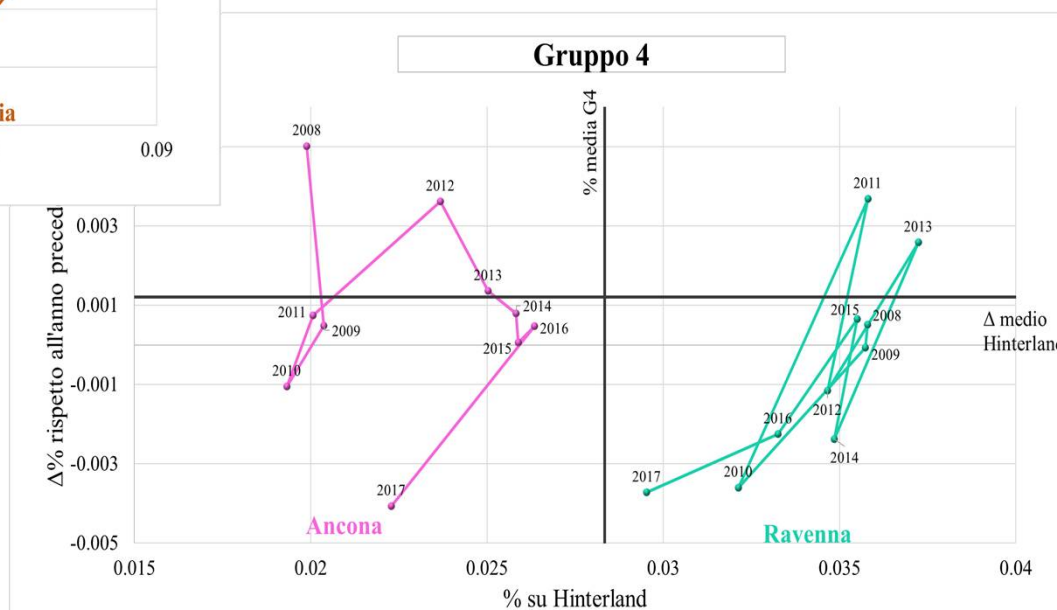
- Gruppo 2 stabile in aree e quadranti
- Napoli in contrazione mentre Salerno in crescita



Risultati - Clustering dei porti di Hinterland (per posizione geografica)



- Andamento negativo per Ravenna e Ancona



❖ *Strumento utile per valutare la presenza di competizione tra i porti ricadenti nella stessa fetta di mercato*

Osservazioni conclusive

- ✓ Italia con crescita più lenta dei traffici e realtà più frammentata rispetto agli altri sistemi
- ✓ Crescita ridotta del mercato anche per il calo progressivo del transhipment
- ✓ Mercato molto stabile senza fenomeni di concentrazione dei traffici
- ✓ Fenomeni in atto ma senza ancora stravolgere il sistema (*caso di Trieste e Cagliari*)

Osservazioni conclusive

- ✓ Necessità di cambiare per un maggiore coordinamento a livello nazionale
- ✓ Sostituire competizione/interferenza con cooperazione tra porti (*porti molto vicini*) e tra i diversi attori del sistema
- ✓ Necessità di monitorare nei prossimi anni il fenomeno in evoluzione
- ✓ Integrazione dell'analisi con ulteriori dati (infrastrutture, servizi e relazioni armatori/terminalisti)

Gigantismo Navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione Del Traffico Contenitori Nei Porti Italiani

S. Carrese, S. Di Giambattista, T. Murgia, M. Nigro, M. Petrelli, A. Renna

Si ringrazia Francesco P. Mariani

