UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ROMA TRE

Dipartimento di Ingegneria

Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria delle Infrastrutture Viarie e Trasporti (D.M.270/04)

Relazione di fine Tirocinio

(100 ore – N° di CFU: 4)

ASSOPORTI

Tirocinante:

Sabrina Di Giambattista

Matricola 267100

Tutor Interno:

Prof.ssa Ing Marialisa Nigro

Universtià degli studi di Roma Tre

Tutor Esterno:

Dott.ssa Tiziana Murgia

Sommario

Introduzione 2

Assoporti 2

Obiettivi 3

Dinamiche del trasporto marittimo di containers 4

Traffico container nel Mediterraneo e Northern Range 6

Traffico container in Italia 8

Hinterland e Transhipment 10

Caratteristiche infrastrutturali dei Porti 12

Introduzione

La seguente relazione descrive le attività svolte presso l'Associazione dei Porti Italiani durante le 100 ore di tirocinio corrispondenti a 4 crediti formativi universitari (CFU).

Il tirocinio, attivato tramite la piattaforma JobSoul dell'Università degli Studi Roma Tre è stato supervisionato dalla Prof.ssa Ing. Marialisa Nigro e dal tutor aziendale Dott.ssa Tiziana Murgia.

L'attività svolta presso l'Associazione è stata finalizzata alla realizzazione della tesi di laurea magistrale.

Assoporti

Assoporti è l'Associazione dei Porti Italiani a cui aderiscono le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) - istituite ai sensi del decreto legislativo n.169 del 2016 (GU 31 agosto 2016); le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti e l'Unione Italiana delle Camere di Commercio I.A.A. (Unioncamere).

Assoporti offre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli altri Ministeri interessati ed all'Unione Europea ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali, mettendo altresì in evidenza, nelle diverse sedi ed occasioni nazionali ed internazionali il ruolo e l'importanza per l'economia italiana e comunitaria dei nostri porti.

L'associazione ha sede in Via dell'Arco de' Ginnasi 6, 00186 RM.

Obiettivi

Il tirocinio ha previsto come obiettivi:

- Lo studio delle dinamiche armatoriali nel settore dei container e la nascita delle grandi alleanze.
- Lo studio del trend storico dei traffici portuali internazionali, con particolare rilievo alla zona del Mediterraneo e Northern Range.
- Lo studio approfondito dei traffici portuali di container in Italia.
- L'approfondimento della recente Riforma della Portualità e della Logistica, quindi la riorganizzazione dei 58 porti italiani nelle 15 Autorità di Sistema Portuale.
- Analisi delle caratteristiche infrastrutturali dei principali porti Italiani.

Nonché:

- Primo inserimento nell'attività lavorativa.
- L'osservazione di diverse figure professionali.

Dinamiche del trasporto marittimo di containers

Il primo passo dello studio è stato quello di analizzare lo scenario marittimo globale di traffico container e i fenomeni che lo hanno generato.

Pertanto, si è partititi dalla riorganizzazione dei porti e della logistica del pianeta che la nascita del container ha comportato.

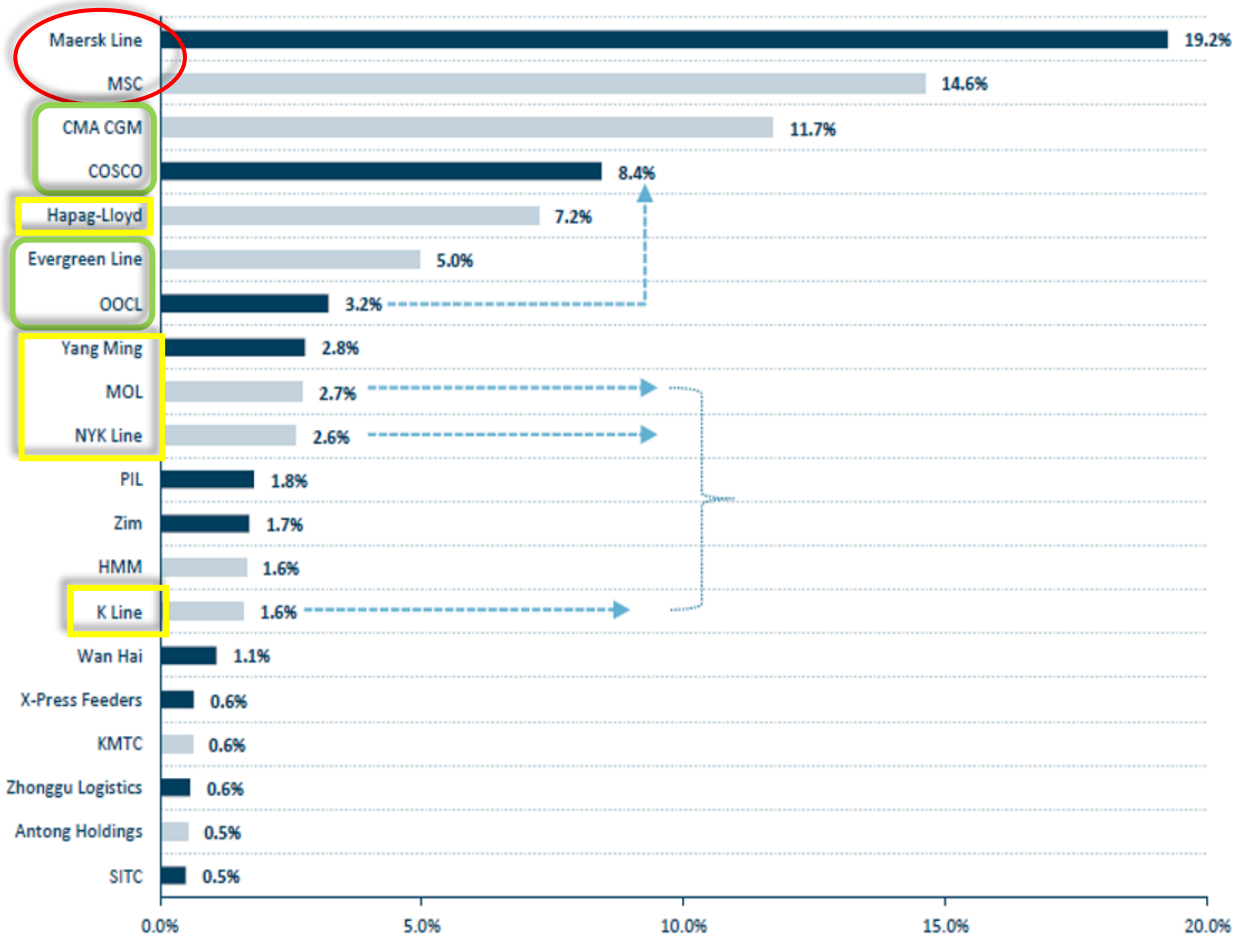
Sono state analizzate le conseguenze della containerizzazione con particolare riferimento al fenomeno del gigantismo navale, che ha a sua volta comportato la nascita delle Grandi Alleanze.

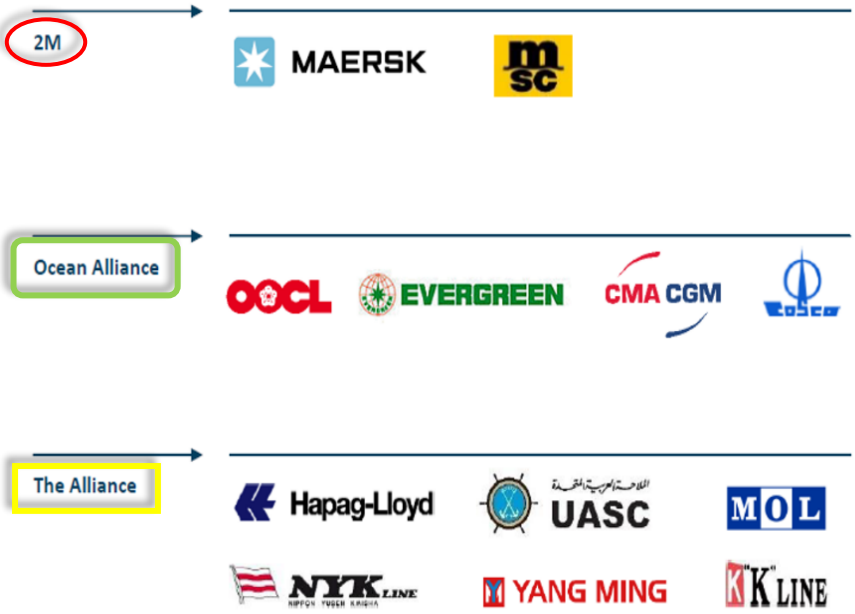
La concentrazione del mercato degli armatori (container) è, infatti, oggi uno dei più rilevanti elementi attorno a cui ruota la dinamica internazionale del traffico container.

Le imprese operanti nel settore del trasporto marittimo di container al mondo sono circa un centinaio, le prime 5 cinque di queste controllano il 50% dell'offerta di trasporto in termini di TEU esistenti e le alleanze 2M e Ocean Alliance detengono il 62% del traffico mondiale. Anche un altro settore collegato, quello dei terminalisti (imprenditori pubblico o privati che gestiscono un'area portuale per far attraccare le navi e movimentare le merci) è caratterizzato da questo fenomeno, in cui i primi cinque operatori controllano il 50% della capacità di carico-scarico TEU a livello mondiale e fino al 99% del traffico sulle rotte East-Ovest.

La formazione di "Grandi alleanze", assieme all'attuazione di una strategia di integrazione verticale da parte delle compagnie di navigazione, che vede l'acquisizione di quote dei principali terminal in diversi porti (Ferrari e Merk, 2015), ha portato alla creazione di veri e propri monopoli. I porti sono stati costretti a ingrandirsi e a investire rapidamente in infrastrutture per far fronte alle nuove dimensioni delle navi e preservare la competitività dello scalo; un porto incapace di ospitare mega-navi diviene un porto che rischia di essere emarginato negli schemi commerciali di tipo deep-sea. Inoltre, l'introduzione di mega-navi impone nuove sfide alla sincronizzazione delle funzioni portuali in termini di operazioni a terra e di trasferimento verso l'hinterland. Ciò ha generato effetti senza precedenti, quali l'aumento di terminali portuali dedicati a specifiche linee di navigazione, col fine di garantirne un più agevole trasferimento di merci mare-terra (Parola et al., 2016).

Capacity market share, %

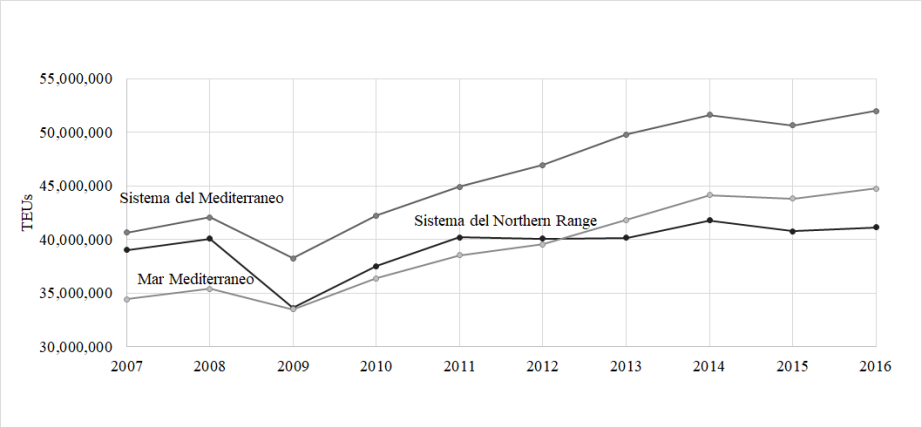




Traffico container nel Mediterraneo e Northern Range

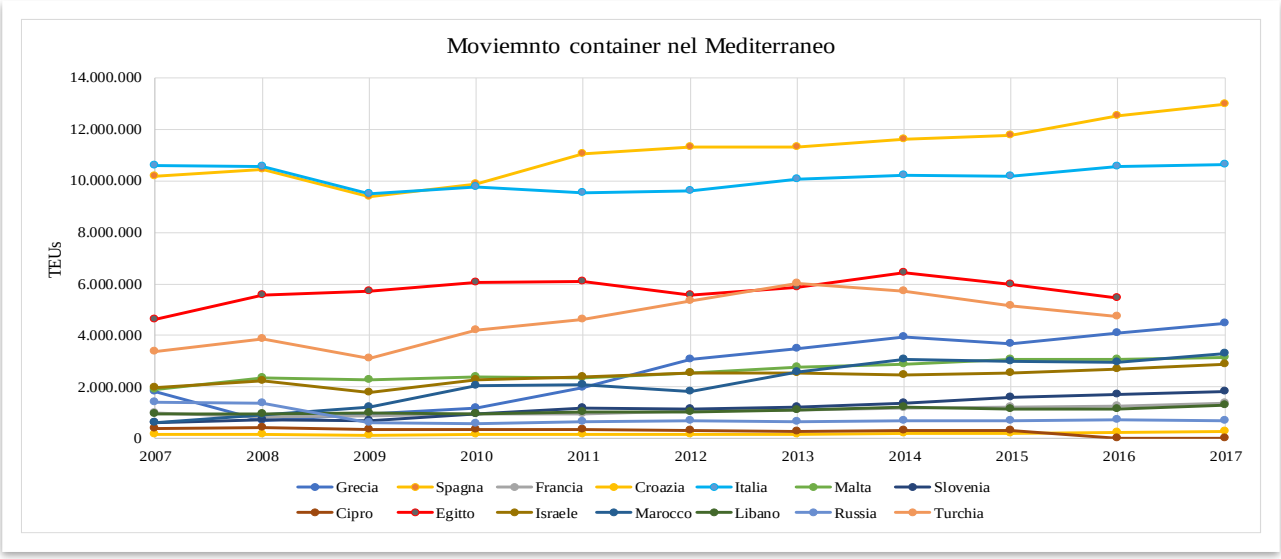
Dopo aver studiato le dinamiche che regolano questa tipologia di traffici il fenomeno è stato studiato dal punto di vista numerico.

È stato costruito un database della movimentazione container nei porti del Mediterraneo, Mar Nero e Nord Europa, onde inquadrare il fenomeno in atto attraverso un confronto diretto tra paesi influenzati dagli stessi fenomeni e che per posizione geografica e storia sono localizzati in aree di sovrapposizione con il mercato dei porti italiani.



Dall'analisi svolta è evidente una forte contrazione dei traffici nel 2009, dovuta alla crisi finanziaria originatasi negli Stati Uniti e dilagata a livello mondiale, da allora ad oggi si assiste ad una ripresa che nel 2012 permette ai porti dell'area del Mediterraneo di superare, nel complesso, i quantitativi movimenti dai porti del Nord, in controtendenza a quanto era accaduto fino ad allora.

Bisogna, però, tenere presente che i porti, oggetto dell'analisi, dell'area del Mediterraneo e Mar Nero, sono 44 e quelli del Northern Range solo 8.



In particolare, nel sistema Mediterraneo i porti di Spagna e Italia sono evidentemente i più importanti per quantitativi di traffici movimentati, superiori ai dieci milioni di Teus anno. Vengono a seguire Turchia ed Egitto che si attestano tra i 3,5 e i 6,5 mln di Teus anno. I restati porti dell'area non superano mai quantitativi dei primi quattro precedentemente analizzati.

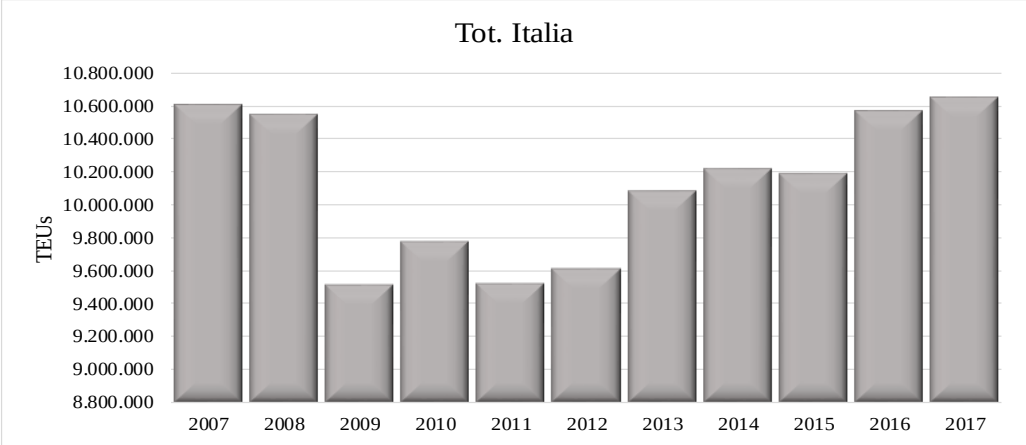
In relazione ai due paesi più importanti, successivamente al periodo di massima crisi del 2009, i porti italiani hanno registrato una ripresa dei traffici decisamente meno significativa di quella dei porti spagnoli

L'offerta portuale italiana rappresenta il 30% dei porti nel Mediterraneo e nel Mar Nero su un totale di 15 paesi considerati ma i quantitativi movimentati alla fine del periodo di studio rappresentano solamente il 20%.

È evidente una forte frammentazione dei traffici rispetto all'offerta esistente, che è stata studiata più nel dettaglio con le analisi successive.

Traffico container in Italia

Attraverso le statistiche annuali fornite da Assoporti è stato ricostruito il trend storico dei traffici nazionali di container.

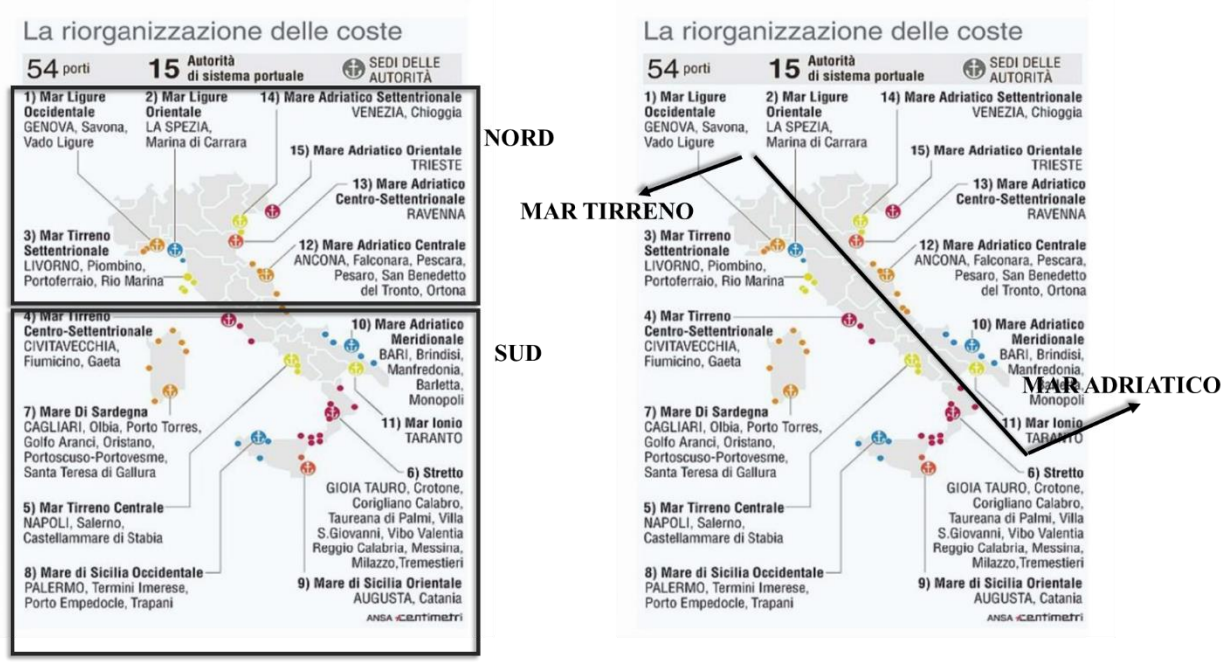


Si assiste ad una ripresa port-crisi più lenta rispetto a quella degli altri paese dell'area del Mediterraneo. Il traffico ha, infatti, ripreso a crescere solo nel 2012/2013.
Solo nel 2016/2017 si è arrivati a registrare livelli di traffico simili a quelli pre-crisi, attorno ai 10 mln e messo di Teus anno.

Questi dati mostrano un CAGR (Compound Annual Growth Rate) per il tasso di crescita del traffico contenitori che assume un valore pari a 0,04%. nel nostro paese nel decennio di analisi. Tale valore rappresenta ovviamente un preciso limite che ostacola la possibilità di investimenti in ambito portuale.

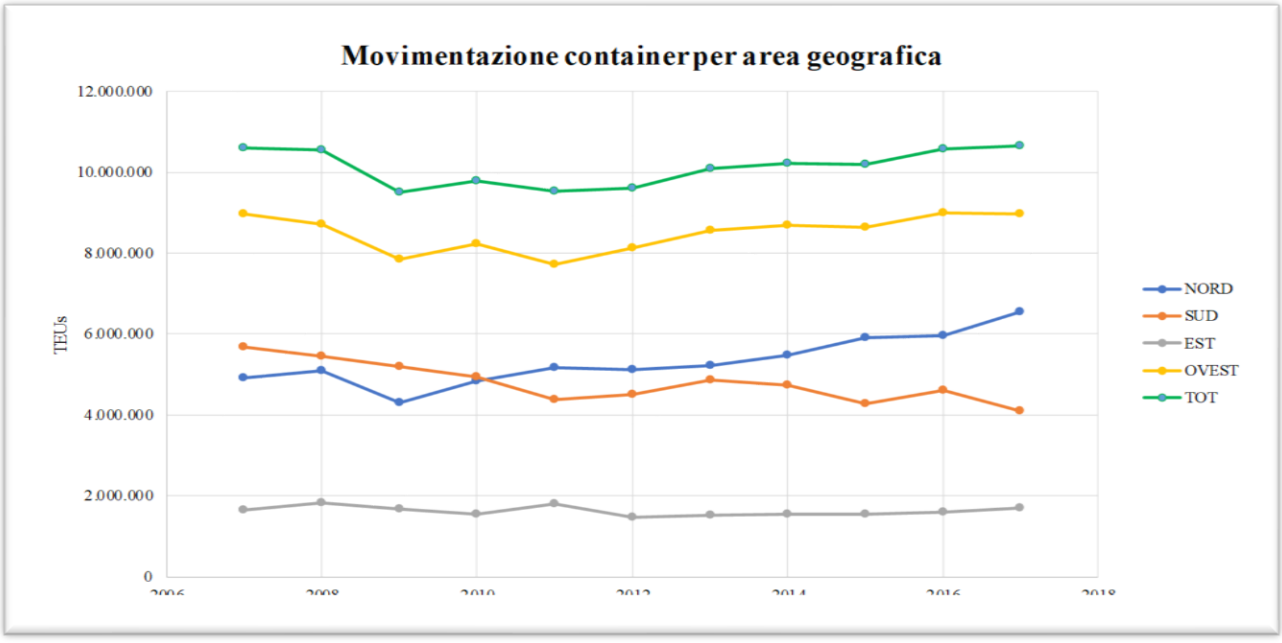
Nei in dieci anni di osservazione i porti di Genova, Gioia Tauro e La Spezia rimangono invariabilmente i più importanti in termini di quantitativi movimentati. Invece, i porti di Bari, Brindisi, Catania, Civitavecchia, Marina di Carrara, Montefalcone e Palermo risultano essere i meno significativi.
I restanti porti muovono dai 200.000 ai 700.000 Teu singolarmente con posizione in classifica che cambia di anno in anno.

Per un corretto approfondimento delle analisi è stato preso come campione significativo i soli porti che movimentano più dell'1% del totale.



I porti che si affacciano sul Tirreno sono quelli che contribuiscono maggiormente alla movimentazione contenitori italiana mentre i porti che si affacciano sull'Adriatico risultano decisamente meno rilevanti con una movimentazione complessiva inferiore ai 2 Mln di TEUs.

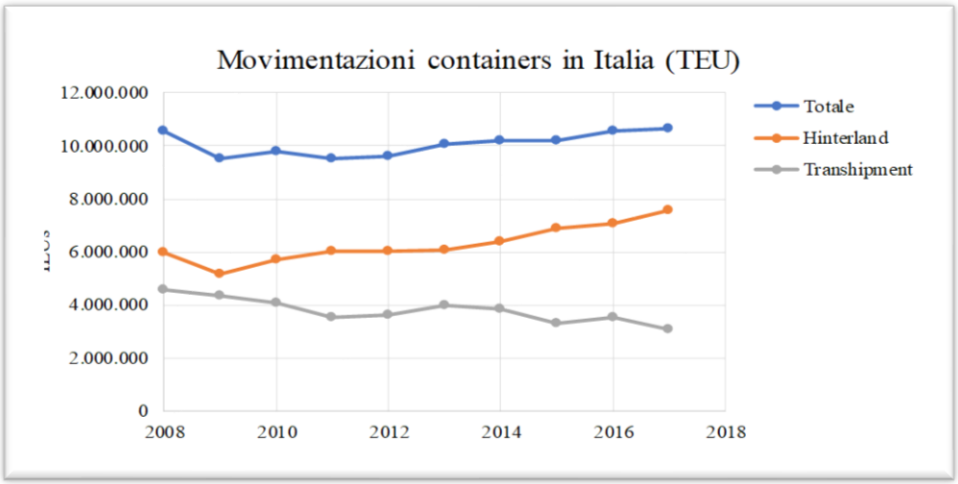
I porti del Nord e quelli del Sud hanno un andamento pressoché speculare registrando i primi un andamento crescente e i secondi uno decrescente. Nei primi anni i porti del Sud avevano un traffico più elevato. Questa situazione risulta negli ultimi anni l'anno invertita a partire dall'anno 2010, periodo in cui i traffici dei due gruppi di porti hanno raggiunto lo stesso valore.



Hinterland e Transhipment

L'analisi è proseguita con una disaggregazione dei porti rispetto alle due macro-tipologie di traffico contenitori: transhipment e Hinterland.

I porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto dal 2007 al 2017 movimentano più dell'80% di containers di transhipment in Italia, pertanto nelle seguenti analisi sarà adottata la seguente ipotesi: il transhipment italiano sarà assimilato al totale delle movimentazioni dei tre porti sopracitati.

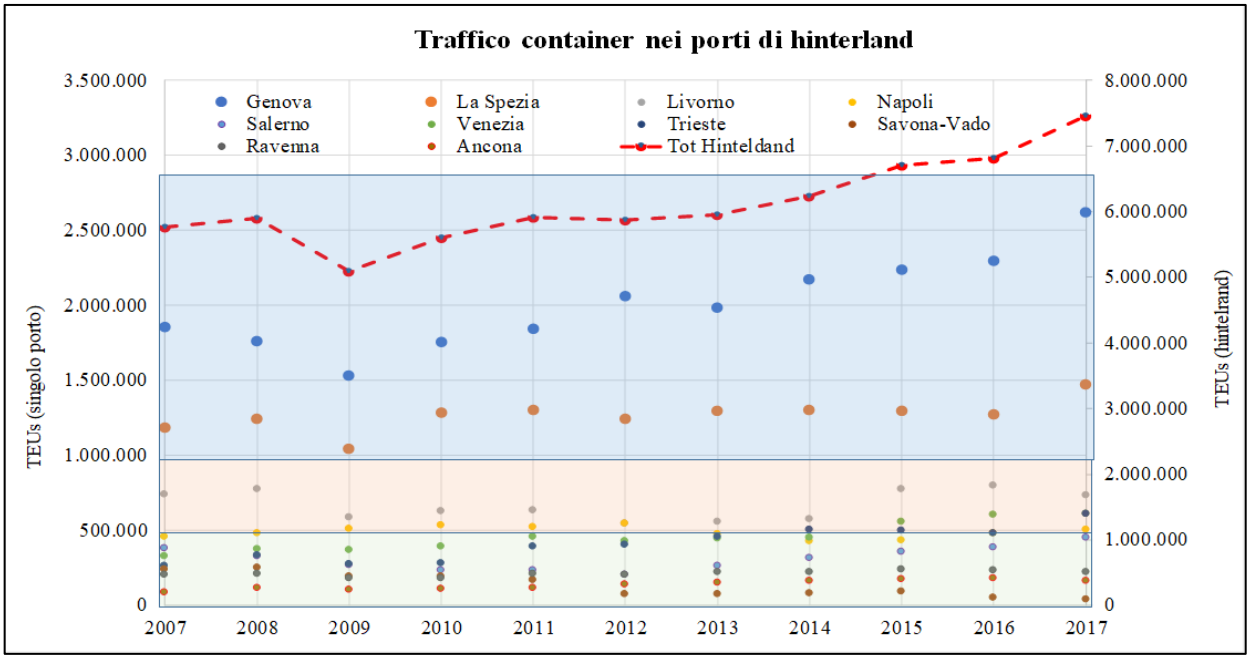


Il traffico containers in Italia è in aumento negli ultimi anni soprattutto grazie al traffico di hinterland, infatti il calo del transhipment, 32%, ha smorzato questo andamento positivo. Il calo dei traffici negli ultimi anni conferma quanto già evidenziato nel 2015 da Ferrari e Merk, ovvero che i porti italiani hanno perso quote di mercato a favore di porti quali Algeciras e Valencia.

La chiusura del terminal contenitori di Taranto, avvenuta nel 2015, è derivata dallo spostamento dei traffici della compagnia taiwanese Evergreen verso il Pireo (Grecia).

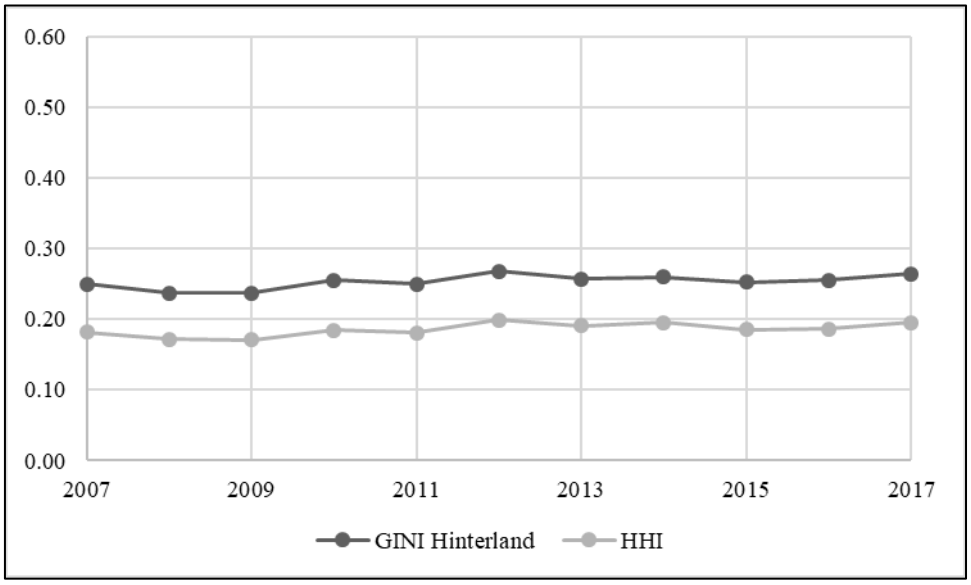
Lo scalo di Cagliari nel 2017 è entrato in crisi in concomitanza all'acquisizione di uno dei servizi gestiti dalla Hapag Lloyd dalla Maersk, che ha come base preferita il porto di Tangeri (Marocco), provocando una ulteriore riduzione importante dei traffici (36%) nello scalo sardo.

Gioia Tauro ha risentito di due importanti fenomeni: la progressiva crescita di competitività di altri porti del Mediterraneo quali Tangier, Port Said, Valencia, Algeciras e Marsaxlokk; la trasformazione in corso da compagnie di navigazione ad operatori logistici, come nel caso di Maersk, con il conseguente rafforzamento della loro posizione strategica in alcuni porti del Mediterraneo.



I porti di Genova, La Spezia e Livorno hanno conservato, nello scorso decennio, le prime tre posizioni e Genova sicuramente si identifica come leader del traffico contenitori, avendo mantenuto un andamento crescente che arriva a superare i 2 Mln di TEUs già a partire dal 2012.

Per i porti di Hinterland sono stati analizzati due indicatori differenti di concentrazione (HHI e GINI index). Da entrambi emerge che in Italia vi è una forte frammentazione dei traffici, dovuta ad una offerta molto dispersa nella penisola.



Caratteristiche infrastrutturali dei Porti

Si è in ultima analisi studiata l'offerta infrastrutturale dei terminal container presenti nei porti oggetto dello studio precedente, onde analizzare potenzialità e carenze degli stessi, in funzione delle dinamiche dello specifico tipo di traffici analizzato.

	Porti di Hinterland							
	Terminal	**Nome Terminal**	**Banchina Utile[m]**	**Pescaggio [m]**	**Area Terminal[m^2]**	**# binari**	**Collegamenti autostradali/stradali**	**Bacino [m]**
Genova	***Container***	**SECH**	526	15	205.000	3	<2km varco A7 (verso nord)	350
	Multipurpose	**IMT Messina**	1.000	13	253.000	5	<3,5 km varco autostrada A7	150
		GPT Spinelli	600	14	150.000	2	<2 km varco autostrada A7	150
		San Giorgio	800	11/12	206.000	2	<3 km varco A7	150
Prà	***Container***	**VTE**	1.433	15	978.000	9	<2,5km E80/A26-A6	550
Vado	***Multipurpose***	**Reefer Terminal S.P.A.**	480	14	173.000	0	<5 km A10-E80 tutte le direzioni (< 4km strada a 4 corsie)	260
La Spezia	***Multipurpose***	**LSCT**	523	10	162.000	9	500 m A15 (non varco ma strada a 4 corsie)	500
			300	12				
			300	12,5				
	Container		W:**520**, E:**466**	14	291.000			
Venezia	***Container***	**Vecon**	852	11,5	283.000	4	<7km A57, A4, A27,SS309-E55	300
		TIV	**1061** (4 banchine)	11,4	142.700	3	<8 km A57, A4, A27 <3,5km SR11 (strada a 4 corsie) <4,6km A57/E55 quelli di questo colore ultimni visti	
			400+230+130+300	9,3				
				11,3				
				11,3				
				10,8				
Trieste	***Container***	**TMT**	770	18	400.000	5	<11,5 km A13 (nord) <1 km Sud-Est	10.000
Ravenna	***Container***	**TCR**	670	10,5	250.000	5	<12 km SS309 (4 corsie verso A14 verso Ovest Milano) <1km SS67 (4 corsie Via Cassicana verso Sud)	300
Ancona	***Container***	**ACT**	500	11	50.000	0	< 3 km A14 (sia verso Nord che verso Sud)	250
Napoli	***containenr***	**Co.na.te.co.**	315	14	157.000	0	< 1 km A3 (per ogni direzione)	200
			295	12,2				
		Molo Flavio Gioia	0	11,5	33.000			
				10				
				7				
Salerno	***Container***	**SCT**	w:380	13	110.000	0	<4,5 km A3/E45 verso Est <5 km A3 verso nord	700
			E:380					
			S:130					
Livorno	***Container***	**TDT**	1430	13	389.000	3	<1km SP224 (4 corsie) <10 km A12 Casello	300
		Lorenzini&C	480	12	90.000	1		

Si è di seguito individuato il bacino (terrestre) di interesse di ogni porto, in termini areali, produttivo e antropico.

Ne sono stati dedotti degli indici in questi giorni al vaglio di esperti del settore.

Si auspica che questi indici possano dare corretta rappresentazione delle priorità di intervento da perseguire in un prossimo futuro al fine di promuovere la concorrenza italiana nel settore.

Conclusioni

Gli argomenti riportati in questa Relazione, sono solo una parte del lavoro svolto e di quello ancora da svolgere.
Questa relazione ha lo scopo di mostrare alcuni processi e alcune delle numerose tematiche affrontate nel periodo di tirocinio.

L’esperienza di tirocinio è stata per me molto formativa e profonda sia da un punto di vista professionale che da quello umano. Quest’ultimo aspetto è ciò che, a mio avviso, rende questa esperienza così educativa e motivante.