



Il Transshipment

C.V. (CP)Andrea Agostinelli, Commissario Straordinario Autorità Portuale di Gioia Tauro

Concept Note

Nuove tendenze nel modello logistico da hub&spoke a porto di destinazione, ruolo degli ocean carrier nei processi di acquisizione e gestione dei terminal portuali. Concorrenza dei porti del Mediterraneo meridionale (Grecia, Nord Africa, Spagna, Malta) e rispettivi modelli di governance. Attuale scenario del lavoro e conseguenze dell'automazione. Possibile trend: non solo movimentazioni ma opportunità legate all'assemblaggio e prima trasformazione delle merci in contenitori per incremento valore aggiunto servizi (il ruolo delle zes).

Key Concepts

- Hub&Spoke vs Porti di Destinazione
- Le alleanze e la concorrenza
- Il fenomeno dell'automazione
- Assemblaggio delle merci containerizzate

Items

Il ruolo delle AdSP rispetto ai fenomeni di cambio del paradigma logistico derivante dalla sovracapacità di stiva, dalle alleanze e dal basso livello dei noli. Portualità mediterranea concorrente e flessibilità nei modelli di governance. Date le conseguenze sul mercato del lavoro date dal contesto e dall'automazione dei processi di movimentazione, auspicabili interventi normativi per promozione attività di "banchina produttiva" per conferimento valore aggiunto ai servizi terminalistici attraverso l'assemblaggio e prima trasformazione delle merci in contenitori.



Il contenitore è una modalità di trasporto nata, come si sa, da una necessità legata alla logistica militare statunitense durante il conflitto coreano, per un approvvigionamento rapido ed efficiente alle truppe dislocate oltremare. Efficienza e rapidità del trasporto di merci “ricche” militari ha trovato terreno fertile nel boom economico e nella crescita dei consumi civili. Si è assistito alla nascita del trasporto containerizzato a fini civili a partire dagli anni ‘60.

Il settore ha registrato un forte trend di crescita alimentata dagli anni del benessere economico. I quantitativi di merce richiesti dal mercato, dalla fine degli anni ‘80, hanno fatto propendere verso una logica di hub&spoke da parte delle compagnie armatoriali, al fine della massimizzazione dell’efficienza logistica e della riduzione dei costi aggregati del trasporto. In breve, il contenitore era funzione di un mercato interno florido.

Gli effetti della crisi economica a partire dal 2007 ha generato nel settore del worldwide shipping una fase critica, conseguente ad una serie di fattori tra i quali la contrazione dal lato della domanda del mercato interno. Da un punto di vista pratico, l’Europa nel suo complesso è un mercato di circa 500 milioni di consumatori la cui propensione al consumo è motore del trasporto marittimo ed in particolare di quello containerizzato. Nella fattispecie, in Italia il fenomeno deflattivo ha avuto pesanti ripercussioni sulla capacità attrattiva del settore del trasporto containerizzato in importazione.

La logica del transshipment, viceversa, ha inizialmente subito meno gli effetti della crisi grazie al principio dell’hub&spoke, che per sua natura è anche a servizio di mercati geograficamente più lontani. L’evoluzione della crisi, anche dal lato industriale, ha generato alcuni fenomeni importanti e consequenziali dal lato degli ocean carrier:

- la finanziarizzazione dello shipping
- il gigantismo navale
- la concentrazione oligopolista.

Questi tre fenomeni si sono incrociati con quattro fattori fondamentali: la concorrenza dei porti del nord Europa (che possono contare di un maggiore mercato di consumo) e del nord Africa (che invece possono contare su legislazioni meno rigorose e su costi di manodopera bassi), il crollo del prezzo dei noli marittimi e l’aumento della capacità di stiva (questi ultimi due fattori hanno anche comportato il riempimento dei contenitori con merci a basso valore aggiunto e tradizionalmente trasportate come solid bulk).



In Italia, in breve, ciò ha significato crisi del settore transshipment. A Taranto prima e assistiamo in questo periodo a segnali di perdita di quote di traffico a Cagliari, mentre a Gioia Tauro le scelte dell'operatore e la favorevole posizione geografica ha reso meno evidente gli effetti delle mutate condizioni economiche. Tuttavia, globalmente il settore del transshipment ha visto una contrazione dei posti di lavoro, attenuato con l'istituzione delle Agenzie per il lavoro, a tutela delle comunità locali. Analogamente, si rende necessario favorire servizi di valore aggiunto alle merci per una ripresa della centralità italiana nel settore del transshipment. Le Zes potrebbero rappresentare la risposta a questa necessità, per garantire la polifunzionalità degli scali.

Per quanto attiene all'infrastrutturazione lato mare, si ritiene necessario accelerare una corretta programmazione e pianificazione centralizzata (come finalmente tratteggiato nel PSNPL e nel documento Connettere l'Italia) al fine di evitare la dispersione delle scarse risorse pubbliche disponibili che potrebbero accentuare il fenomeno della sovracapacità di infrastruttura atta ad accogliere le mega navi. Il consolidamento della cabina di regia unica eviterebbe di porre le AdSP in posizione di debolezza nei confronti delle "grandi alleanze del mare".

Lato terra, d'altro canto, si rende necessario un maggiore impegno nella realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario utili ad estendere il mercato economico di influenza. Vista l'attuale tendenza delle grandi alleanze di privilegiare al paradigma hub&spoke, quello di una supply chain tesa origine/destinazione.