

# **LUCI E OMBRE SULLE PROSPETTIVE DEL PORTO DI GIOIA TAURO NEL CONTESTO DELL'ECONOMIA E DELLA PORTUALITA' DEL MEZZOGIORNO**

Prof DIONISIA CAZZANIGA FRANCESETTI

C.L.Computer Science

Largo Pontecorvo

University of Pisa - Pisa – Italy

[dcf@di.unipi.it](mailto:dcf@di.unipi.it)

Contenuti lavoro:

**1-quadro mondiale di crescita dei contenitori, il Mediterraneo, l'Italia**

**2-analisi SWOT dei porti del mezzogiorno**

**3-economia del Mezzogiorno e scambi con Cina e India**

**4-difficoltà/possibilità del porto hub di Gioia**

**-OSC: negli ultimi 15 anni i teu si sono  
espansi del 10% annuo**

**-raddoppio al 2015 fino a 647 milioni di teu**

**-saranno prevalentemente asiatici**

**-sistemi hub and spokes e direct calls**

**saranno scelti per ottimizzare tempi-costi e  
per differenziare i servizi**

**-importanza intermodalità porto-hinterland**

# Previsioni mondiali al 2015 della domanda di handling ai porti per regione in TEU -OSC

	2003	2004	2010	2015
Asia				
Asia nord-est	38.25	41.72	64.16	73.44
Porti cinesi	63.61	68.29	95.55	117.25
Asia sud est	45.45	49.07	79.76	112.75
<b>TOTALE</b>	<b>147.31</b>	<b>158.08</b>	<b>240.37</b>	<b>303.44</b>
Americhe				
NordAmerica	39.37	41.06	56.86	71.55
RestoAmerica	19.26	21.10	33.81	47.25
<b>TOTALE</b>	<b>58.62</b>	<b>62.16</b>	<b>90.66</b>	<b>118.89</b>
EuropaMediterraneo				
Nord Europa	36.90	39.47	56.35	73.21
S.EuropaMediterran	32.25	34.65	49.55	66.25
<b>Totale</b>	<b>69.15</b>	<b>74.13</b>	<b>105.80</b>	<b>139.46</b>
Altri				
M.Est/India-subcont.	21.45	23.60	38.55	58.29
Sub-Saharan Africa	5.91	6.33	9.75	14.11
Australasia/Oceania	6.49	6.87	9.89	13.15
<b>TOTALE</b>	<b>33.85</b>	<b>36.60</b>	<b>58.19</b>	<b>85.55</b>
<b>TOTALE</b>	<b>308.93</b>	<b>332.17</b>	<b>495.12</b>	<b>647.25</b>

# CRESCITA CONTAINERS IN EU e Mediterraneo

La crescita del traffico di containers nei porti EU al 2010 dovrebbe superare 139 milioni di TEU e nel Mediterraneo dovrebbe superare 66 milioni di teu con circa 14 milioni in transshipment  
(Fonte:OSC).

*I porti italiani fra 2000-2005 hanno registrato una crescita media del **6%** annuo pari a circa 500-600.000 TEU/anno*

*Fra 2005 e 2006 i teu di Amburgo+  
Bremenhaven+Rotterdam+Anversa+Zeebrugge  
sono stati 2 milioni e 756 mila (crescita **10%** annuo  
come quella mondiale).*

*Quasi 600 000 ciascuno...*

Vediamo ancora teu (2006) per:

Gioia Tauro+Genova+La Spezia+Taranto+Cagliari+Livorno=**Totale 7.969.538**

Amburgo, Rotterdam, Anversa= 8 900 000, 9 700 000, 7 018 000 **ciascuno**

**CONCLUSIONE: I PORTI IT. NON SONO  
ATTRATTIVI.**

Motivi attrattività porti:

*Mercati alle spalle*

*o ben collegati+feeder e servizi inland intermodali*

*Aspetti tecnici: fondali, gru, spazi.. etc*

.....

*E per i cinesi: possibilità di concessioni*

*Nel Mediterraneo è prevista da OSC crescita un po' più rapida che nei porti del nord (dal 2003 al 2015)*

*A chi andranno?*

## CONCORRENTI dei porti italiani

I porti **spagnoli** hanno già superato di gran lunga tutti quelli italiani.

Algeciras 3.200.000    Valencia 2.700.000  
Barcellona 2.300.000 (teu)

Grande concorrenza dei **nuovi e vecchi** porti nel Mediterraneo sia hub che a scalo diretto

## **CONCORRENTI porti italiani**

**I porti del nord Europa sono concorrenti dei porti it. a scalo diretto per ec. scala, intermodalità, concessioni ai cinesi etc e anche per i noli.**

**Un nolo Shanghai-Nordeuropa (H) 2005 era di circa 1250 \$USA per un '20 e 2400\$ per un '40.**

**Un nolo Shanghai-Mediterraneo (GE) era rispettivamente di circa 1350 \$ e 2600 \$.**

**Solo hub Gioia Tauro non soffre di concor.northern range. Anche se le merci a ridosso Alpi potrebbero sceglierlo invece di andare ai porti northern range.**

## Motivi concorrenzialità Italia

Italia è al centro Med. e il Mediterraneo offre un traffico containers interessante fra i suoi stessi confini. Zona di Libero Scambio euromediterranea da attuare entro il 2010.

Il Mediterraneo dell'ovest è ricco e quello dell'est è in crescita continua oltre 7% annuo.

*Per i teu da Far-East la maggioranza porti italiani ha già perso, salvo una crescita fisiologica. Solo hub Gioia Tauro è attraente, salvo accordi aggressivi contro di lei.*

## **Alcuni concorrenti di GioiaTauro.**

**Per il sistema hub and spokes : Damietta,  
Port Said, Pireo, Marsaxlokk, Algeciras,  
Taranto, Cagliari stessa.**

**A parte Taranto, Contship controlla la  
maggioranza dei porti italiani e propone  
'rete'**

**Per il sistema a scalo diretto (direct call)  
eventualmente tutti possono sostituire G.T.**

# *ANALISI SWOT E PORTI DEL SUD*

## **Strengths**

*Posizione geografica al centro Med. Fra est  
e ovest*

*Spazi retroportuali*

*Favore dei politici*

## Weaknesses *porti del sud*

*Scarse connessioni con le reti di trasporto ferroviarie e autostradali. Transit time alti.*

*Scarsi poteri e scarso coordinamento fra authorities*

*Mancanza di riforma della legge 84 del 1994*

*Eccesso di terminal e porti*

*Scarsità di merci del sud per caricare*

*Alti tempi di approvazione dei Piani Regolatori Portuali (PRP) e decisioni incerte*

*Le concessioni sono pressochè esaurite*

# Opportunities

*Possibilità di attirare investimenti in porti, interporti e logistica in genere.*

**Possibilità di offrire una rete di porti.**

*Possibilità di integrare modi mare-terra. Possibilità di gestione ferroviaria congiunta.*

**Possibilità di accordi per offrire filiera con pochi attori**

*Presenza di aree portuali dedicate alla logistica*

# **THREATS per i porti del sud**

*Concorrenza degli altri numerosi porti del Mediterraneo*

**Carburanti e pedaggi in crescita nel trasporto terrestre**

*Volatilità dei mercati marittimi (specie del transshipment)*

**Vincoli ambientali**

*Navi sempre più grandi e insufficienza fondali, attrezzature etc.*

Fondali in metri

Nord Eur		Mediterran.		Italia	
Amburgo	16.7	Pireo	16.5	Trieste	18.0
Rotterdam	16.6	Algeciras	16.0	Gioia Tauro	15.5
Anversa	15.5	Valencia	16.0	Genova	15.0
Felixtowe	15.0	Barcelona	16.0	Cagliari	14.0
Southamp	15.0	Malta	15.5	Taranto	14.0
Le Havre	14.5	Marsiglia	14.0	Napoli	14.0

# *Segue THREATS*

*Incapacità decisionale a livello centrale*

•

*Tutti i porti si dichiarano polifunzionali*

*RITROVEREMO QUESTI TEMI PER  
GIOIA TAURO*

# **L'ANALISI DELL'ECONOMIA DEL MEZZOGIORNO e TREND MONDIALE cenni**

**Serve per rispondere alle domande:**

**Si può accrescere i carichi per Gioia dai  
mercati del sud via terra?**

**Si può evitare l'import-export frammentato  
su tanti porti?**

*L'economia del Mezzogiorno. Aspetti  
macroeconomici, cenni circa:*

*PIL,*

*Investimenti fissi lordi,*

*Export,*

*Occupazione*

*Dimensione imprese*

# *Propensione all'import e all'export del mezzogiorno*

**L'aspetto più importante rispetto ai porti è la propensione media all'export del Mezzogiorno.**

**E' bassa salvo per petroliferi raffinati che non interessano Gioia, seguono mezzi trasporto e alimentari.**

## *Variazioni delle principali merci del sud.*

Paesi col maggior export dal sud (2005): UE 69,5%  
(Francia, Spagna, Germania) USA 11,3%, Asia 10,1%,  
valori non distanti da quelli nazionali

**Cresce molto (2005) export:** petrolio  
raffinato(+15%), prodotti chimici di base (+14,5%),  
prodotti in metallo (+7,7%), alimentari, abbigliamento,  
escluso pelli (+1,7%)

**Tuttavia:** la quota di *export* di tessile, abbigliamento,  
calzature prodotti in cuoio, mobili è risultata, nel  
Mezzogiorno, è inferiore a quella del 1997.

Il Mezzogiorno ha una specializzazione elevata solo delle esportazioni nel settore "Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari".

Seguono "Mezzi di trasporto" la cui specializzazione è elevata con forte quota (18,2%) dell'export che però è in calo.

Segue come settore di specializzazione "Alimentari, bevande, tabacco", con l'8% delle esportazioni totali.

## *Gli scambi commerciali con Cina e India*

**IMPORT dalla Cina** : macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali, poi, a distanza, prodotti chimici, minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione, poi prodotti metallurgici, combustibili minerali solidi e derrate alimentari e agricole . Con l'India si importa minerali e a distanza, manufatti.

**EXPORT in Cina**: macchine, veicoli, molti prodotti chimici, minerali e materiali da costruzione, prodotti metallurgici e derrate alimentari. In India esportiamo macchine, prodotti chimici, minerali poi prodotti metallurgici .....

**IN EXPORT** dal sud verso Cina India:  
soprattutto prodotti di cuoio (in diminuz.)  
partono da Campania e Puglia e prodotti  
meccanici da Abruzzo e Sardegna

**IN IMPORT** da Cina-India al sud:  
soprattutto tessile abbigl. vanno in Campania,  
Puglia, Abruzzo e Sicilia

*Troviamo il totale dell'import-export delle  
produzioni suddette, viste per regione, nelle  
slides seguenti.*

**(Istat non scorpora ulteriormente)**

Regione export	Merceologia	Inciden su totexport(%)	Valoreregione Milioni euro
Abruzzo	Apparecchi mecc Prodtti chimici Prodotti metallo	41 16 16	30
Molise	Tessile abbigliam Apparecchi mecc	34 45	6
Campania	Prodotti cuoio Macchine elettriche	20 28	99
Puglia	Prodotti cuoio Macchine elettriche Prodotti in metallo	34 20 19	74
Basilicata	Prodotti cuoio	71	3
Calabria	Apparecchi mecc Prodotti chimici	30 20	2
Sicilia	Macchine elettriche Prodotti chimici	40 21	5
Sardegna	Prodotti metallo Prodotti chmici	52 44	17

Regione <b>import</b>	Merceologia	Inciden su tolexport(%)	Valore regione Milioni euro
Abruzzo	Tessile Abbigliam Macchine elettriche	32 24	143
Molise	Tessile abbigliam	56	17
Campania	Tessile, abbigliam Macchine elettriche Altro	38 12 12	839
Puglia	Tessile, abbigliam Altro Macchine elettriche	21 17 15	293
Basilicata	Prodotti chimici Altri prodotti	45 31	6
Calabria	Apparecchi mecc Prod min non metal Prodotti metallo	19 10 13	37
Sicilia	Apparecchi mecc Macchine elettriche Altri prodotti	20 18 16	100
Sardegna	Min non energetici Prodotti in metallo	26 17	22

## *I porti del Mezzogiorno*

**Tutti si dichiarano polifunzionali**

**Tutti vogliono i containers perché è merce ricca**

**Tutti vogliono finanziamenti a pioggia**

**In realtà anche per Napoli e Salerno la vocazione primaria è: ro-ro e passeggeri**

**Quanti contenitori ci potrebbero essere per l'Asia, se i porti fossero specializzati e i containers andassero solo a Gioia e Taranto (892 mila nel 2006)?**

Salerno 369 mila teu

Napoli 445 mila teu

Bari 2% su oltre 4 mil di ton. soprattutto  
rinfuse solide

Brindisi 1% su oltre 11 mil di ton soprattutto  
rinfuse liquide

In sostanza né dal sud in generale, né dagli altri  
porti può crescere molto il numero di teu verso  
Gioia Tauro.

# Il porto di Gioia Tauro: cenni

1-*Medcenter Container Terminal MCT.*

2-favorito dalla sua baricentricità

3-Il porto, dal punto di vista logistico, è servito dalla statale 18 e dall'autostrada A3 (Salerno- Reggio Calabria). L'accesso alla rete ferroviaria avviene tramite la stazione di Rosarno, da cui si inoltrano i circa 15 treni blocco per gli scali intermodali di Nola (Napoli), Bari, Frosinone, Padova, Melzo (Milano), Bologna e La Spezia.

4-Il terminal MCT è in grado di accogliere navi madri Post Panamax e le Super Post Panamax da oltre 10.000 TEU, i fondali saranno a -17 metri, **altre opere sono necessarie e previste per aumentare la capacità del porto.**

# Possibilità di Gioia Tauro

**Può accrescere le sue merci locali o da EU?**

**1-Le merci non di transshipment: scarso e frammentato il mercato meridionale di produzione e distribuzione merci (v. slides precedenti).**

**Inoltre la logistica ferroviaria e autostradale è carente per attirare merci sia vicine che da zone lontane.**

Il traffico alimentato dal fronte terrestre (lungo le dorsali tirrenica e adriatica verso il settentrione e con gli altri nodi portuali/interportuali del meridione) è pari nel 2005 al 4,3% di cui poco più della metà (54%) viaggia su ferrovia. Su ferrovia viaggiano ben pochi containers, circa 100.000 all'anno..

merci non di transshipment a Italia del nord e da paesi oltre-Alpi

Dai/per i paesi nordici a ridosso delle Alpi sarebbe conveniente usare Gioia con meno tempo che per /dai porti nord europei, se le ferrovie funzionassero bene.

E' noto infatti che servizi ferroviari da/per il Nord Italia e oltre con Gioia Tauro sono più veloci ed economici rispetto all'equivalente servizio gestito con feeder marittimo e successiva consegna stradale.

*Ma quanti treni servirebbero per togliere una consistente quota di containers dal feederaggio? Un treno blocco trasporta solo circa 30 contenitori.*

**...nonostante Hannibal e tutte le iniziative**

# Possibilità di Gioia Tauro

## 2- Volatilità della domanda delle Compagnie e delle Alleances

I network delle global superstar sono in fase di ridefinizione dei rapporti coi porti e delle rotazioni (per merger and acquisition, gigantismo...tendenza a controllare direttamente i terminals..)

Gioia Tauro vive un momento di transizione nell'ambiente della volatile domanda marittima.

Quali nuovi accordi ci sono oltre Maersk, Arpag, MSC contro la volatilità della domanda?

Si può usare la ricerca operativa per ottimizzare mutamenti di destinazioni e carichi?

**3- *C'è forte concorrenza di porti hub vecchi e nuovi, ma anche concorrenza dei porti a chiamata diretta***

**4- Se le distanze si allungano si deve fare calcoli precisi delle convenienze anche coi porti a scalo diretto. Es. di Genova.**

Porto Said-Genova-Gibilterra=2290 miglia. Porto Said- Gioia-Gibilterra=1998 cioè 292 miglia di differenza, cioè 12 ore a 24 nodi o 14 a 21 nodi

**Conviene toccare altri porti per raggiungere un load factor del 90% o basta la chiamata diretta a Genova per riempire la nave?**

**Potrebbe servire una agile ricerca operativa?**

## 5- le merci in transshipment

Le liner presenti possono accrescere molto i traffici di transshipment di Gioia se ci fossero più spazi, inoltre attira la rete di 59 porti feeder.

La ripartizione dei traffici –2005- sulle località scalate è:

**Mare Egeo (20%), Italia (22%), Ovest Mediterraneo (16%),**

**Nord Africa (13%), Est Mediterraneo (14%), Adriatico (4%), Mar Nero (11%).**

Perché emergono Italia ed Egeo? Perché l'ovest, il più ricco, (così come l'Africa) è già in gran parte in mano spagnola che ha rafforzato molto i suoi porti.

Le navi feeder di Gioia Tauro addette alla zona est del Mediterraneo sono o fullcontainers o dotate di gru, o ro-ro.

Il ro-ro può giocare un maggior ruolo per Gioia?.

Si: se riguarda merci ricche su navi ro-ro specializzate, no: se riguarda passeggeri o carico misto.

**Inoltre i servizi ro-ro possono essere non solo determinati dalla crescita dell'offerta di Autostrade del Mare , ma sono spinti anche dalla crescita delle economie dei paesi del nord Africa e del Mediterraneo nel suo insieme.**

**I TRAFFICI NEL MEDIT, CRESCONO SOPRATTUTTO IN FORMA DI RO-RO.**

**Gioia Tauro è proponibile anche come hub per servizi ro-ro non accompagnati in primis e anche per le Autostrade del Mare per i TIR.**

# Possibilità per Gioia Tauro

6- Chi offre servizi mare-terra fra le linee feeder? Sarebbe una opportunità almeno per i porti maggiori?

Le feeder di Gioia Tauro “top 10”

1-MCL Feeders (libanese, serve solo Gioia e Cagliari)

2-MSA.

3-4- Grimaldi Napoli e Grandi Traghetti +navi ro-ro.

5- Feeder Associate Systems (Francia)

6-10 Maersk Sealand e P&O Nedlloyd.

7-8- Adriatica di Navigazione e Società di Navigazione Mediterranea del Gruppo D'Amico.

**Contiship+Sogemar è attiva mare-terra solo a La Spezia.**

## Possibilità per Gioia Tauro

7- Le aree retroportuali. Una zona franca allargata.

Gioia ha grandi spazi.

Certamente, però, andrebbero rimosse situazioni che vedono aree assegnate e per cui sono stati dati finanziamenti per costruire infrastrutture, che non sono usate, sono usate per scopi non attinenti al porto o che vengono vendute ad alti prezzi.

# Gioia Tauro e i porti italiani

## I PORTI ITALIANI

**La realtà:** fra 2000-05 meno di 600 mila teu in più all'anno da dividersi fra *tutti* i porti italiani in un periodo di grande crescita come quello attuale.

**I 5 maggiori porti del northern range fra il 2005 e 2006 se ne sono spartiti quasi 600 mila in più *ciascuno*.**

**Come si è notato nell'analisi SWOT è difficile attribuire ai porti del sud difetti o carenze molto diverse da quelle dei principali scali del nord Italia.**

**Senza una severa selezione fra i porti italiani  
ci sarà solo crescita marginale nonostante la  
crescita prevista dei teu in arrivo nel  
Mediterraneo**

**Dunque c'è una assodata scarsa attrattività  
italiana rispetto concorrenza.**

**Salvo che per gli hub di Gioia Tauro e  
Taranto**

# **Gioia Tauro può avere difficoltà**

**1-Per la dipendenza dalle improvvise decisioni delle compagnie**

**2-Perché le liner possono decidere di non fermarsi in un hub italiano per andare in altri porti.**

**3-Perché le scelte dei porti dipendono dalle strategie complessive e dagli accordi delle liner che sono sempre più coinvolte nella gestione dei terminal portuali e sempre più intenzionate a governare il ciclo intermodale e logistico dei propri traffici.**

**4-Perché se non sono gestori diretti del ciclo dei containers le liner vogliono un servizio completo mare-terra, manipolazioni negli interporti e costi-tempi bassi.**

**5-Per prezzi e tempi totali bassi servono anche interventi all'apparenza limitati che incidono molto sui tempi ed i costi di un porto (dogane, servizi ....)**

# GIOIA TAURO

Aspetti positivi che la rendono attrattiva più di ogni altro porto italiano:

*la posizione geografica come hub*

*gli spazi retroportuali*

*la possibilità di allargamento del porto*

*la rete feeder*

*la possibilità di aumentare la capacità delle infrastrutture rispetto ai teu numerosi in arrivo dal Far East.*

Ma le variabili sono molte:

Concorrenza di hub e porti a chiamata diretta,

tempi e costi,

uso spazi retroportuali.

il sud che offre poche merci, lontananza mercati del nord

porti multipurpose che reclamano finanziamenti,

logistica carente

strutture insufficienti in caso di forti arrivi

possibili accordi sfavorevoli delle liner...

**In un mercato volatile come quello marittimo,  
l'incertezza è a livelli alti perfino per Gioia Tauro.**