

Movimentazione portuale di contenitori: concentrazione e competizione tra i range europei nel periodo 1972-2002

Claudio Ferrari

DIEM - Università degli studi di Genova

Via Vivaldi 2, 16126 Genova

Abstract

Il trasporto marittimo di linea ha presentato nel corso degli ultimi decenni profondi cambiamenti che necessitano della continua attenzione da parte degli studiosi. Prendendo le mosse dal database di Containerisation International sulla movimentazione di contenitori di oltre 400 porti nel mondo lungo il periodo 1970-2002, il paper analizza il ruolo giocato dai diversi range europei (Nord-Europa, Mediterraneo Occidentale, Penisola Iberica, Mediterraneo Orientale) e le loro modalità di sviluppo. In particolare, il lavoro focalizza l'attenzione sul ruolo svolto dai porti di transhipment nel determinare fenomeni di concentrazione-redistribuzione dei traffici all'interno dei singoli range e tra i diversi range.

1. Principali tendenze in atto nel mondo marittimo-portuale

La riduzione del costo del trasporto e la rivoluzione che si è avuta nel settore delle comunicazioni hanno dato il via, ormai da oltre un decennio, a quell'insieme di conseguenze ed effetti che ha preso il nome di globalizzazione e che coinvolge non soltanto la sfera della produzione e dei consumi a livello planetario ma anche la sfera sociale e culturale dei paesi che ne sono stati toccati. Per quanto concerne il settore marittimo-portuale specializzato nei traffici containerizzati l'accresciuta domanda di servizi di trasporto via mare (cresciuti ad un ritmo superiore alla crescita della produzione industriale mondiale) ha determinato due grandi tendenze ancora in corso:

- la concentrazione delle imprese di trasporto marittimo di linea attraverso processi di fusione e acquisizione¹ nel tentativo di offrire un servizio quanto più possibile diversificato, anche sotto il profilo geografico, e di raggiungere le soglie dimensionali di traffico che giustificano gli investimenti in navi di maggiori dimensioni, capaci di offrire crescenti economie di scala;
- la nascita di operatori portuali che operano alla scala globale a partire da uno o più porti hub.

¹ Per quanto concerne i processi di fusione e acquisizione nel trasporto di linea si rimanda a Brooks-Ritchie (2004) e Ferrari (2000).

A queste due tendenze se ne può affiancare una terza che è la nascita dei vettori integrati verticalmente che cioè incorporano al proprio interno anche la fase terminalistica del trasporto via mare, fino ad arrivare ai cd. MTO.

A rappresentare l'effetto di tali tendenze possono bastare due soli dati: la concentrazione dei liners dove stando alle cifre pubblicate da Containerisation International (2004) i primi 5 operatori (AP Moeller, MSC, Evergreen, P&O Nedlloyd e CMA CGM) concentrano il 47% della capacità dei primi 20 operatori e l'analoga concentrazione che si verifica sul fronte delle principali imprese terminalistiche, dove le cd. "big five" (HPH, PSA, APM Terminals, P&O Ports ed Eurogate) concentrano circa il 60% dei primi 25 gruppi terminalistici del mondo².

Date queste tendenze risulta interessante verificare se un analogo processo di concentrazione è avvenuto nel tempo anche nei porti mondiali ed in quelli europei in particolare.

2. Il traffico mondiale nel periodo 1972-2002

Per provare a fare questo tentativo si è utilizzato il database del traffico portuale mondiale di Containerisation International che monitora il traffico portuale a partire dal 1970.

Il database considera un set di porti che nel tempo si è modificato - in particolare si è notevolmente ampliato rispetto ai 75 porti considerati nella statistica relativa al 1970 - e così lungo gli oltre 30 anni dalla prima rilevazione è arrivato a considerare oltre 600 porti nel mondo. Di questi molti presentano diversi valori mancanti. Considerando la movimentazione portuale mondiale e suddividendola per range si possono osservare due cose. Innanzitutto, l'impressionante sviluppo che recentemente ha registrato il continente asiatico con tre range geografici che occupano ormai saldamente tre delle prime quattro posizioni (e tra queste le prime due) dell'ideale classifica dei range portuali in ragione del numero di teu movimentati (cfr. Fig. 1); si tratta dell'Asia Orientale, del Sud-Est Asiatico, del Nord Europa e del Nord-Est Asiatico.

Secondariamente, se si prova a calcolare la concentrazione, tramite l'indice di Herfindahl (HHI), della movimentazione portuale nel corso del periodo 1972-2002 non si osserva

² Drewry (2004).

(cfr. Fig. 2) un andamento simile a quello che si registra nella navigazione di linea e alle imprese terminalistiche. Piuttosto, emerge un indice di concentrazione in costante flessione nel corso degli anni settanta, per poi mostrare una tendenza a mantenersi costante intorno ad un valore pari a 1000 e, nel corso degli ultimi cinque anni, si osserva una crescita contenuta.

La spiegazione sta nella forte crescita economica che nel tempo ha investito le diverse regioni economiche del mondo (basti pensare al boom delle Tigri Asiatiche dei primi anni Novanta o alla recente esplosione della Cina e dell'India), ma anche nei processi di liberalizzazione e riorganizzazione funzionale che hanno interessato i paesi di più antica industrializzazione (tra questi ricade anche il caso italiano).

3. L'analisi condotta sui porti europei

Dal database di cui si è detto sopra si è estratto l'universo dei 120 porti europei suddivisi in 6 range: nord Europa, Mediterraneo Occidentale, Mediterraneo Orientale (compreso Mar Nero), Penisola Iberica (relativamente alla sola costa occidentale), Regno Unito e Scandinavia.

La Fig. 3 riporta la quota di mercato dei range nel periodo considerato e mostra chiaramente il ruolo predominante dei porti del nord Europa e al contempo l'incremento segnato dal Mediterraneo Occidentale nel corso della prima metà degli anni Novanta e poi assestatosi negli ultimi anni della rilevazione. Inoltre, è leggibile la situazione di stallo che caratterizza il Mediterraneo Orientale dopo la crescita segnata tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta.

I dati relativi ai porti europei sono stati utilizzati per studiare la concentrazione della movimentazione di contenitori in ciascun range in relazione alla quota di mercato (Figg. 4, 5 e 6). Per misurare la concentrazione si è nuovamente utilizzato l'indice di Herfindahl. Come si può osservare dalle figure, mentre nel range nord-europeo ed in quello del Mediterraneo Orientale la concentrazione ha registrato una flessione nel corso degli anni Novanta, ciò non si è verificato nel Mediterraneo Occidentale, dove peraltro l'indice di concentrazione già da oltre un decennio registra il livello più basso tra i range considerati.

Contestualmente, nel Mediterraneo Occidentale, la riduzione della concentrazione del traffico all'interno del range ha portato ad un ampliamento della quota di mercato nella movimentazione di contenitori, mentre nel nord-Europa si è

assistito nel corso della prima metà degli anni 90 ad un andamento opposto (cioè, flessione sia della concentrazione che della quota di mercato). A questo particolare andamento non sembra estranea l'evoluzione registrata dai nuovi porti di transhipment creatisi nel Mediterraneo (Malta, Pireo, Algeciras, Gioia Tauro).

Successivamente l'indagine ha considerato alcuni porti rappresentativi dei singoli range per i quali si è valutata la crescita relativa rispetto alla crescita mondiale (posta nelle figure sull'asse delle ordinate, cfr. Figg. 7, 8 e 9) e alla crescita del range di appartenenza (posta sull'asse delle ascisse). Il periodo di analisi va dal 1972 al 2002 ed è stato suddiviso in quinquenni³. In questa seconda elaborazione non si è tenuto conto dei porti hub, ovvero quelli dedicati esclusivamente (o quasi esclusivamente) ad attività di trasbordo in quanto il loro traffico è destinato ad essere nuovamente registrato nelle statistiche dei porti finali di destinazione.

4. Prime conclusioni

L'analisi condotta relativamente alla movimentazione portuale di contenitori in Europa ha messo in evidenza come il Mediterraneo Occidentale abbia registrato nel periodo 1977-2002 tassi di crescita quinquennali superiori a quelli fatti segnare dal Northern Range e dalla media dei porti del mondo, con la sola eccezione del periodo 1982-87. Questa tendenza è da attribuirsi nell'ultimo decennio al forte sviluppo segnato dai principali porti (Barcellona, Valencia, Genova) oltre al forte impulso dovuto allo sviluppo del trasbordo. In particolare, all'interno di questo range risulta molto significativa la crescita dei porti spagnoli di Barcellona e Valencia che hanno registrato negli ultimi due quinquenni tassi di crescita superiori alla media mondiale; dato che appare sorprendente se si tiene presente che nello stesso periodo la crescita mondiale ha interessato prevalentemente il continente asiatico.

Diversamente il Mediterraneo Orientale dopo la forte espansione registrata nel quinquennio 1987-92, a causa anche delle vicende belliche, segna le performance peggiori tra i tre range considerati.

³ Per ragioni di spazio non vengono presentati i grafici relativi a tre range: Regno Unito, Scandinavia-Mar Baltico e Penisola Iberica.

Relativamente ai porti meridionali d'Europa (singolarmente considerati) si osserva una maggiore variabilità nei tassi di crescita rispetto a quanto osservato per i porti dell'area Settentrionale che, invece, segnano tassi di crescita magari più contenuti ma continui nel tempo, segno probabilmente della maggiore capacità di fronteggiare gli incrementi di domanda con continui spostamenti della curva di offerta (quindi con una maggiore attenzione agli aspetti di pianificazione e programmazione portuale).

In particolare, per quanto concerne i porti italiani, i grafici mostrano come crescite superiori alle medie (mondiali e del range geografico di appartenenza) si registrino solo in occasione dell'introduzione di innovazioni nella funzione di produzione. È il caso di Genova e Venezia che nel quinquennio 1992-97 segnano tassi di crescita superiori alla media mondiale e alla media del proprio range (a questi si aggiunge il porto di Trieste che in quel periodo è cresciuto solo in misura maggiore alla media del range e non alla media mondiale).

Le innovazioni cui si fa riferimento sono rappresentate dalla riforma portuale (l. 84/94) come pure dall'operatività del porto di Gioia Tauro e quindi l'avvio di un servizio di *transshipment* che ha interessato, attraverso i flussi *feeder*, gran parte dei porti mediterranei ed italiani in particolare. Il fatto che sia ormai trascorso un decennio dall'introduzione di tali innovazioni e la mancanza nel frattempo di investimenti significativi in infrastrutture portuali possono allora spiegare perché i porti nazionali stiano crescendo meno rispetto ai porti concorrenti in Europa (non solo rispetto ai porti settentrionali, quindi, ma anche a quelli meridionali, cioè i porti effettivamente *competitors* dei porti italiani).

Riferimenti bibliografici

Brooks, M. - Ritchie, P. (2004) *Mergers & Acquisitions in the Marine Sector 1996-2000*, presentato a 10th WCTR, Istanbul, luglio

Ferrari, C. (2000), *Imprese terminaliste nel trasporto containerizzato: funzione di produzione e forme di mercato*, Genova, Ecig

Containerisation International, *Yearbook*, annate varie

Drewry (2004) *Annual Container Market, Review and Forecast 2003/04*

Figura 1 - Crescita traffico container nel mondo 1972-2002 (Teu)

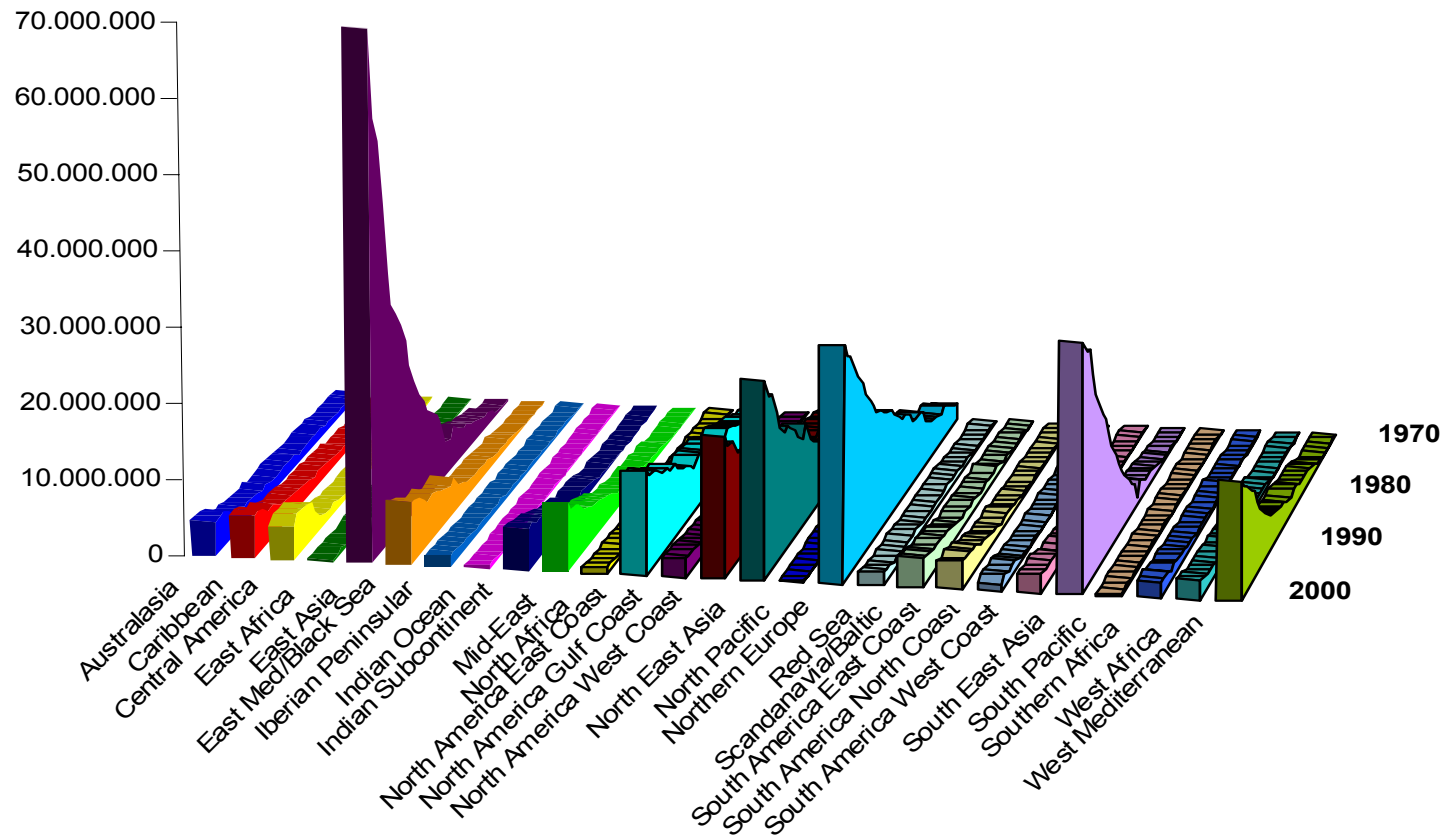
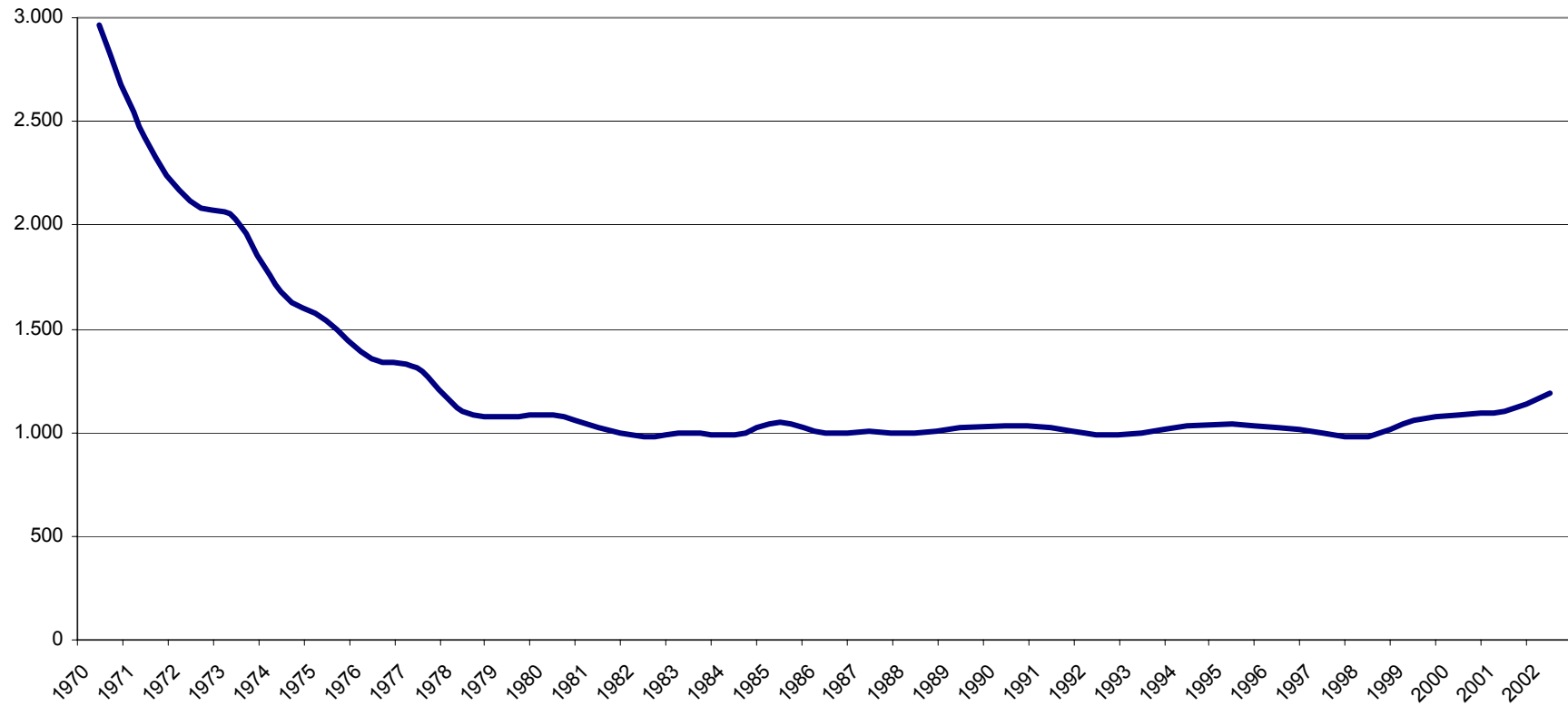
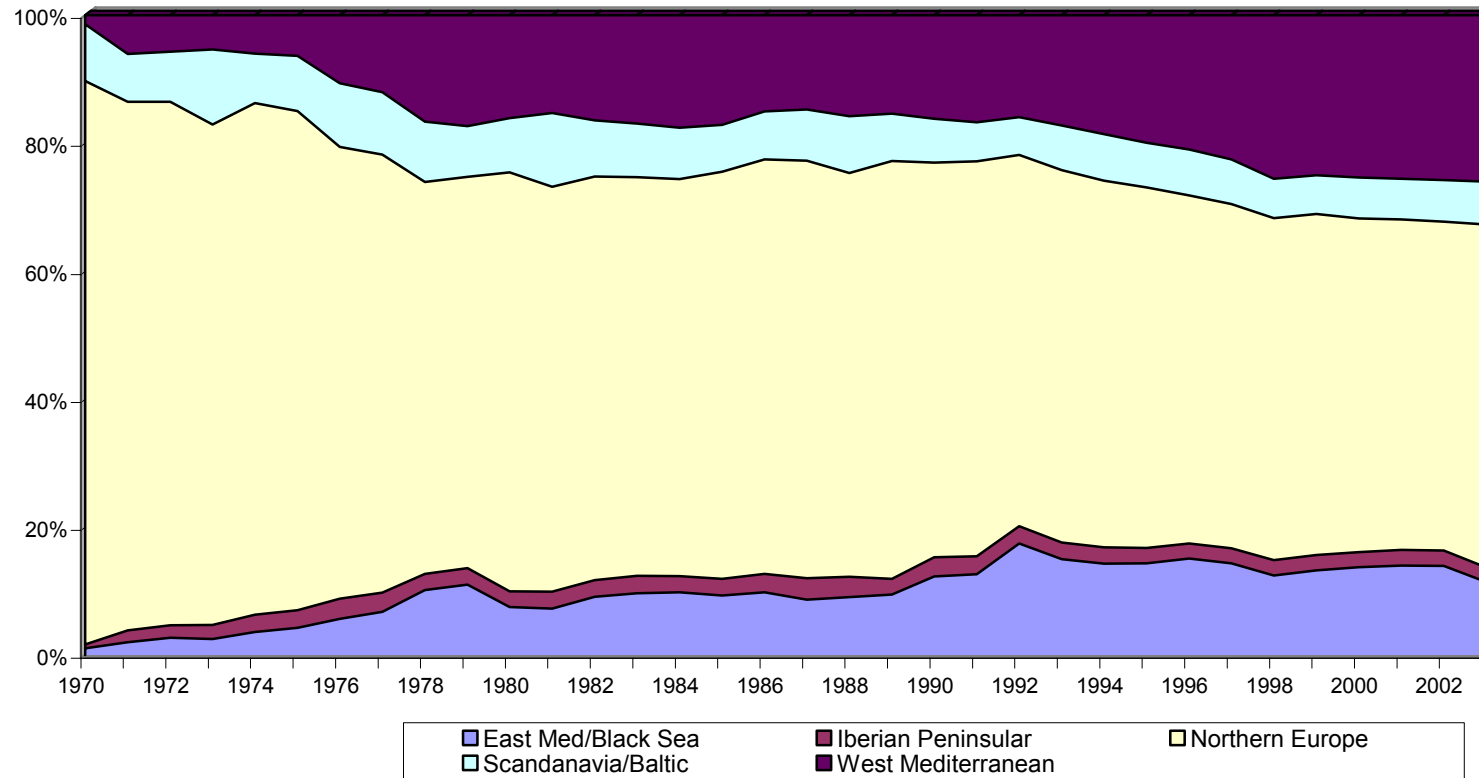


Figura 2 - La concentrazione nei porti mondiali nel periodo 1970-2002. HHI



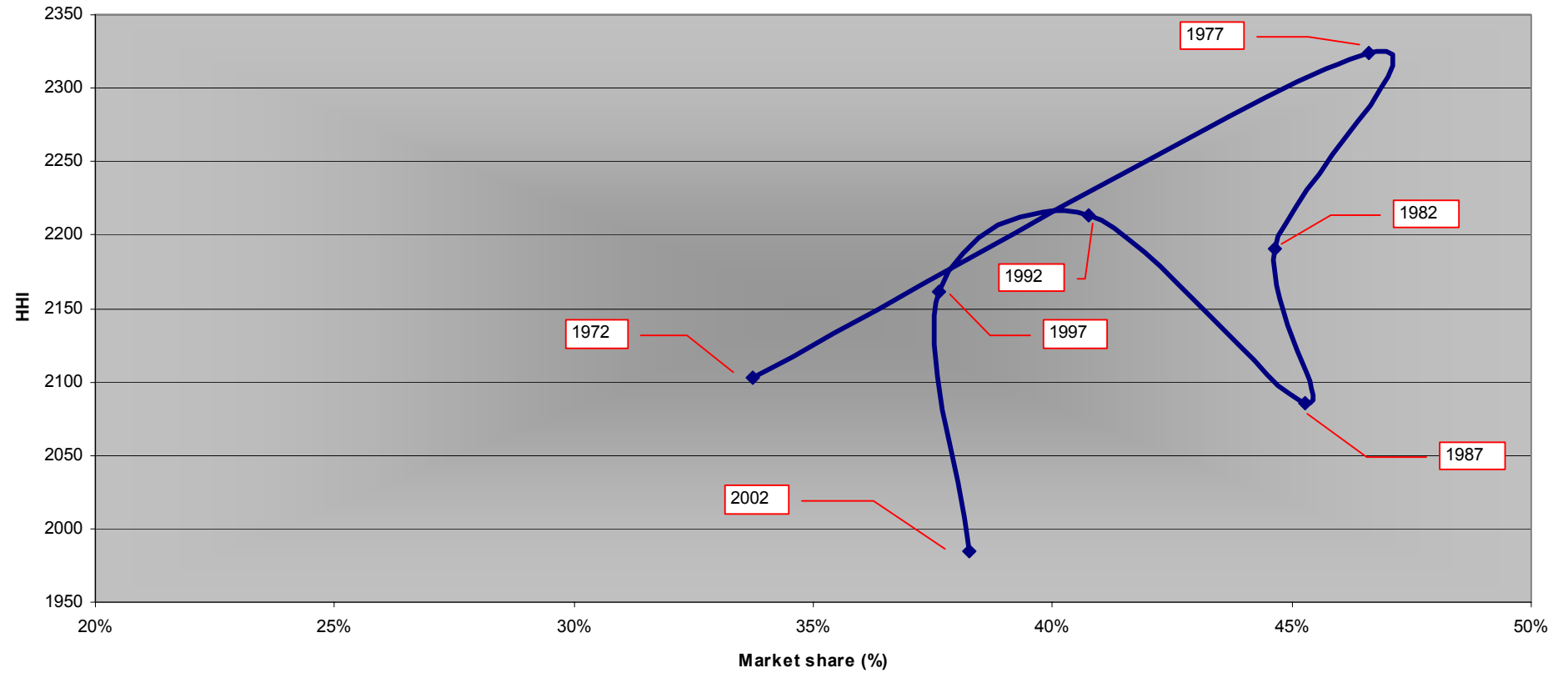
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 3 - Movimentazione portuale di contenitori in Europa nel periodo 1970-2003 (TEU)



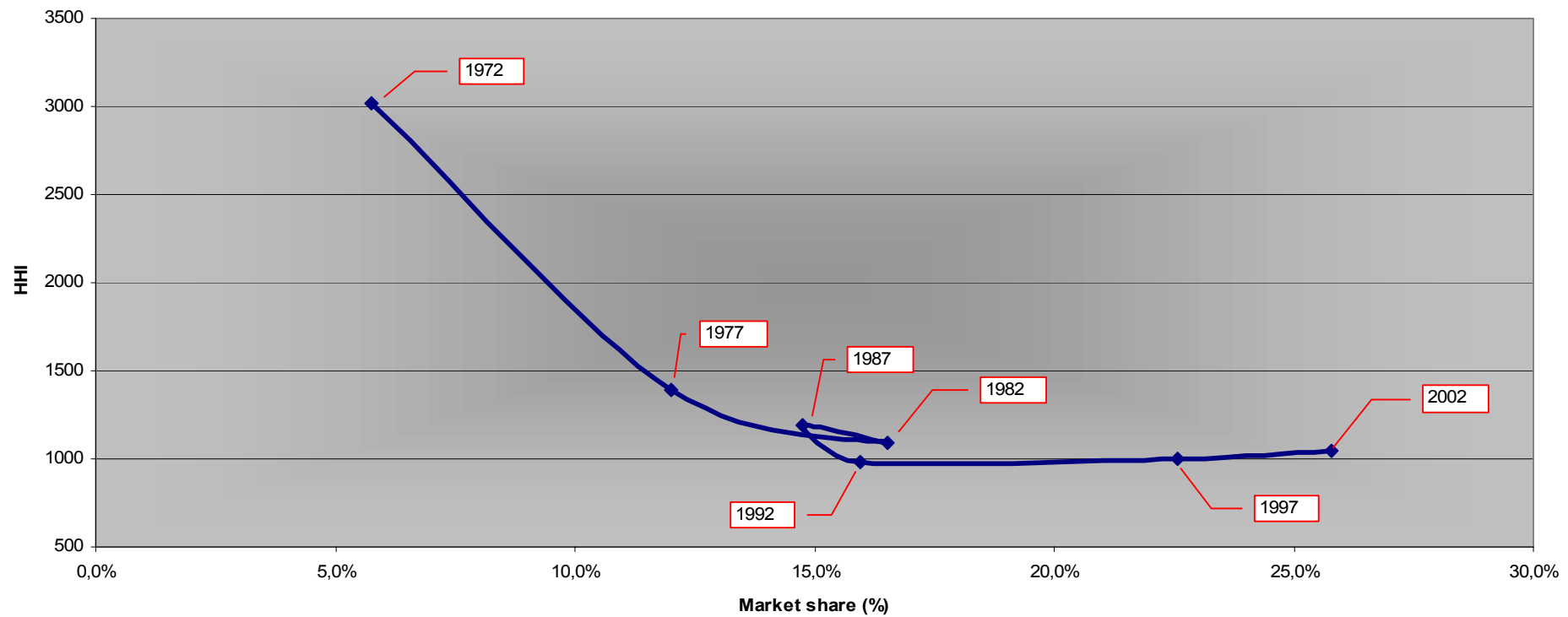
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 4 - Concentrazione e quota di mercato dei porti nord-europei nel periodo 1972-2002



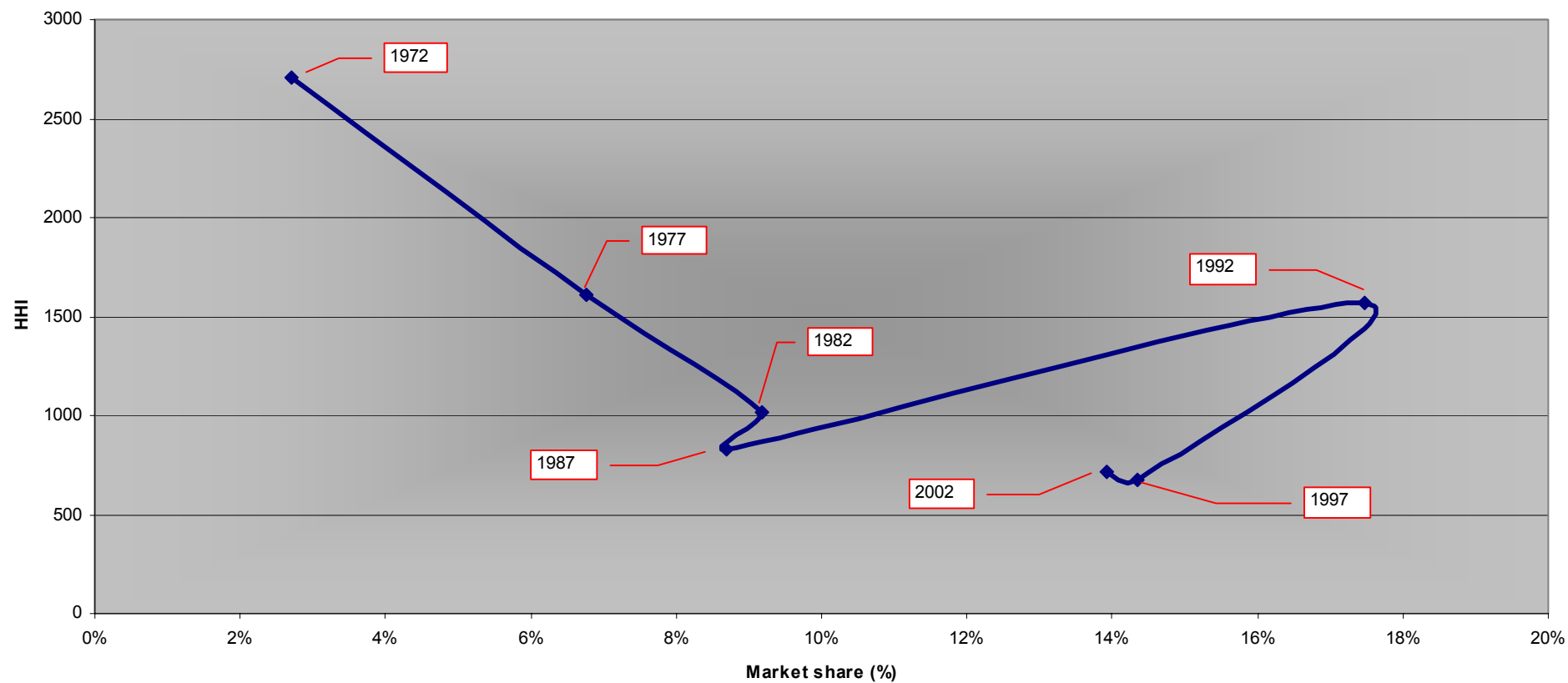
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 5 - Concentrazione e quota di mercato dei porti del Mediterraneo Occidentale nel periodo 1972-2002



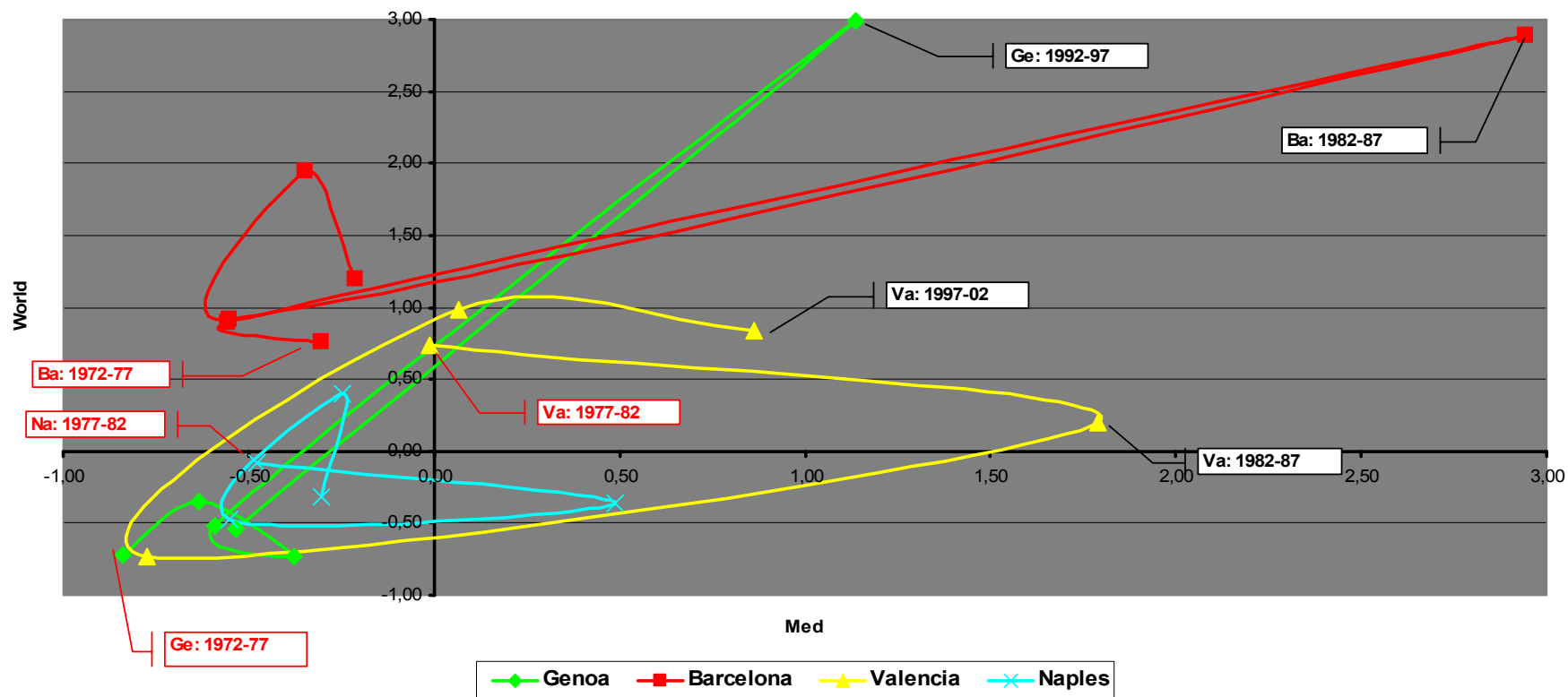
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 6 - Concentrazione e quota di mercato dei porti del Mediterraneo Orientale nel periodo 1972-2002



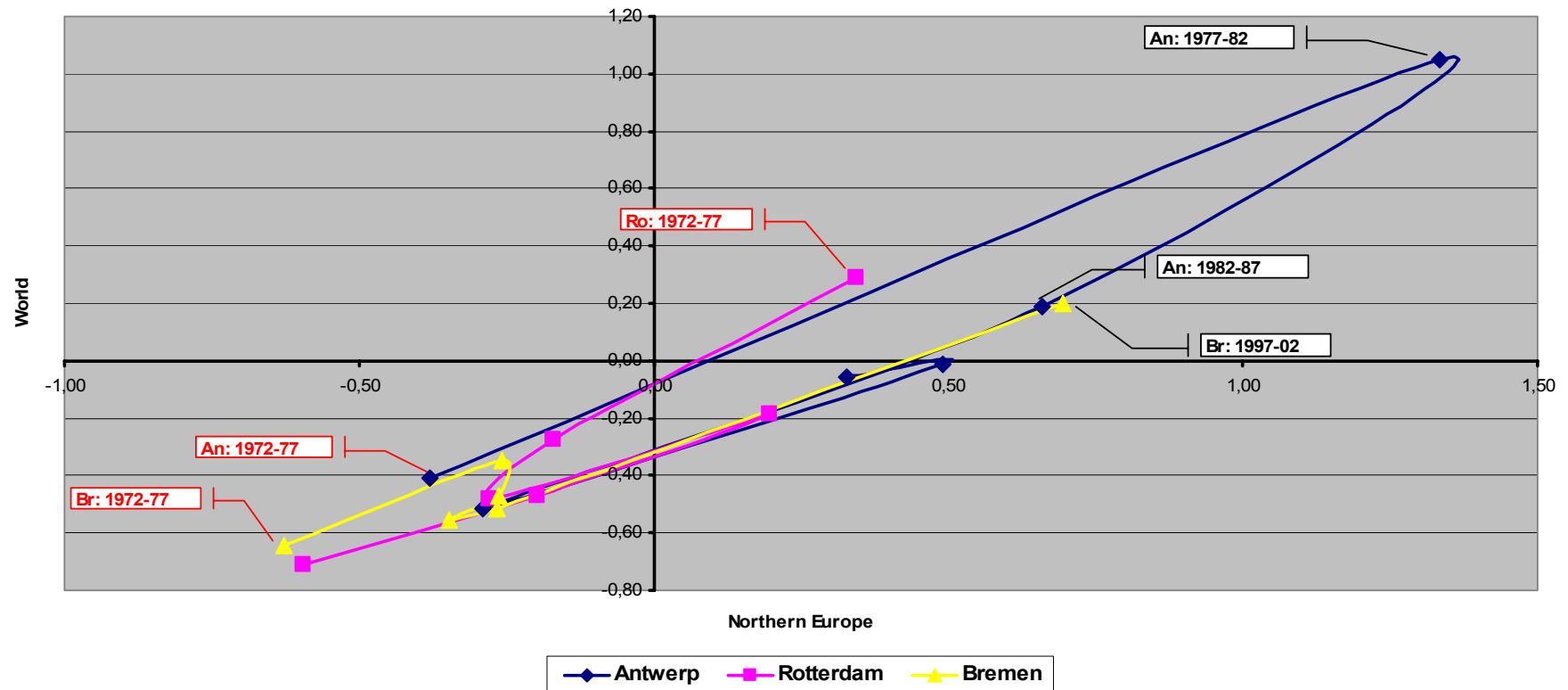
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 7 - Crescita relativa dei principali porti del Mediterraneo Occidentale nel periodo 1972-2002 (confronto tra i tassi di crescita, calcolati per quinquennio, dei porti di Genova, Barcellona, Napoli e Valencia con la media dei porti del Mediterraneo Occidentale e del mondo)



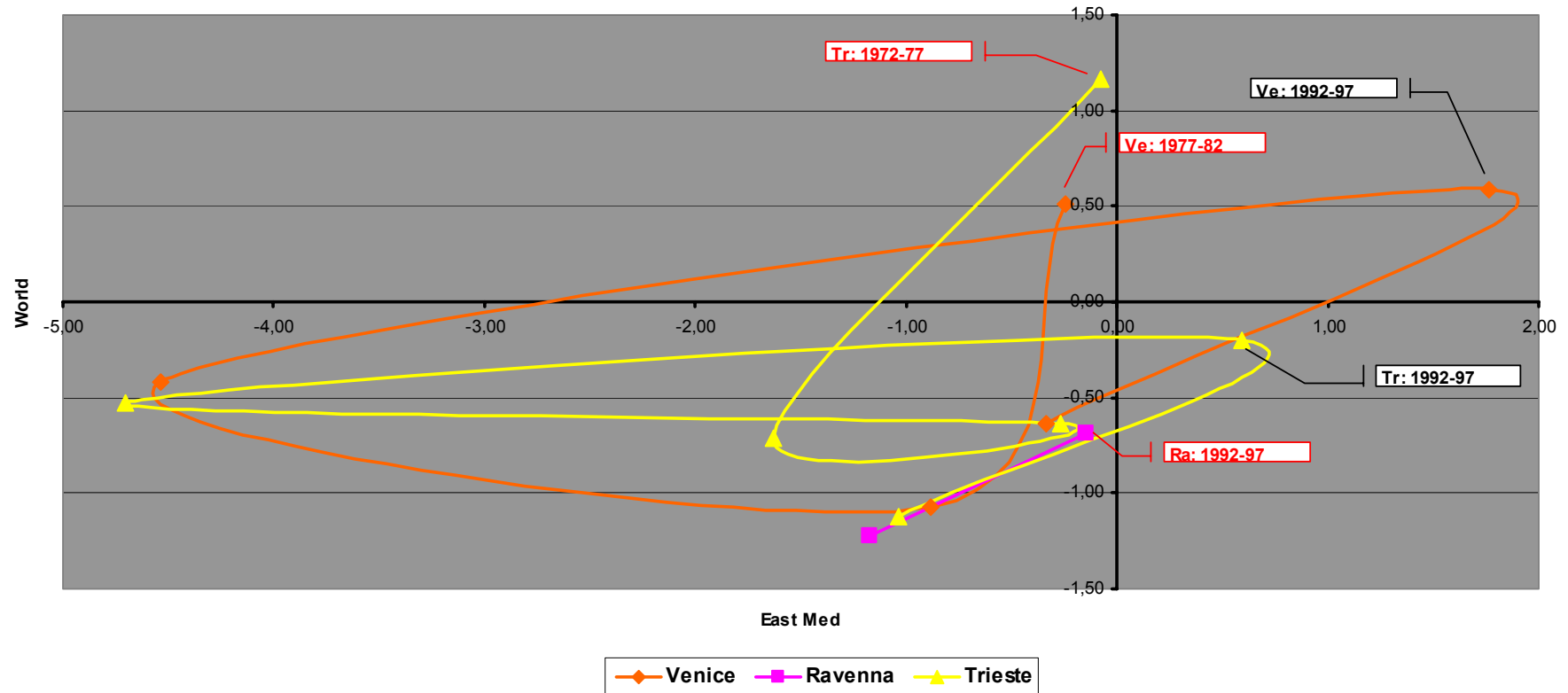
Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 8 - Crescita relativa dei principali porti del Nord Europa nel periodo 1972-2002 (confronto tra i tassi di crescita, calcolati per quinquennio, dei porti di Anversa, Brema, Rotterdam con la media dei porti Nord-Europei e del mondo)



Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International

Figura 9 - Crescita relativa dei principali porti del Mediterraneo Orientale nel periodo 1972-2002 (confronto tra i tassi di crescita, calcolati per quinquennio, dei porti di Ravenna, Ancona, Trieste con la media dei porti del Mediterraneo Orientale e del mondo)



Fonte: Elaborazione su dati Containerisation International