

srm 

[ short report ]

maritime  
economy

# *L'impatto delle mega navi*

*di Olaf Merk<sup>1</sup>*

Negli ultimi decenni, le navi che sono state soggette al maggior aumento di stazza e al ritmo più rapido sono le portacontainer. Nel corso di un decennio, la capacità media di una nave portacontainer è raddoppiata. Al momento, le portacontainer più grandi possono trasportare fino a 19.200 TEU, ma sono state ordinate navi con una capacità superiore a 21.000 TEU che entreranno in funzione dal 2017. Tale sviluppo solleva domande importanti: quale sarà l'impatto sull'intera catena del trasporto, e ancora, sarà un impatto positivo? In passato le navi portacontainer più imponenti hanno generato un risparmio per i vettori, ridotto i costi del trasporto marittimo e pertanto, facilitato il commercio mondiale. Tuttavia, le grandi navi richiedono un adattamento delle infrastrutture e delle attrezzature e sono causa di picchi di traffico container nei porti, tutti fattori che hanno fatto aumentare i costi totali di trasporto. L'OECD/ITF ha appena pubblicato un rapporto intitolato "L'impatto delle mega navi" ("The Impact of Mega-Ship") che tenta di rispondere a queste domande. Il report valuta se i vantaggi delle attuali mega navi sono ancora superiori ai costi distribuiti sull'intera catena di trasporto. Quest'articolo presenta i punti salienti del rapporto.

**Le mega navi producono un risparmio che però sta diminuendo e potrebbe addirittura non concretizzarsi.**

Il raddoppio della stazza massima delle portacontainer negli ultimi decenni ha ridotto i costi totali delle navi per container trasportato di circa un terzo. Eppure questo risparmio sta diminuendo con la stazza; quello delle nuove generazioni di portacon-

<sup>1</sup> Olaf Merk è Administrator for Ports and Shipping presso l'OECD/ITF (International Transport Forum).

<sup>2</sup> Link per consultare il report: [http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA\\_Mega-Ships.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA_Mega-Ships.pdf)

tainer si è ridotto di 4/6 volte rispetto al risparmio ottenuto nella prima fase d'ingrandimento delle navi. Circa il 60% del risparmio delle più recenti navi portacontainer è dovuto a motori più efficienti e non alla stazza della nave. Inoltre, le mega navi e la relativa crescita della capacità della flotta portacontainer si sono sviluppate nonostante una crescita debole del commercio containerizzato via mare. I grossi ordini di nuove mega navi hanno provocato un eccesso di stiva nelle navi portacontainer che molto probabilmente ridurrà il risparmio dato dalla dimensione poiché una scarsa domanda porta a un minore risparmio per container trasportato.

### **I costi di trasporto dovuti alle mega navi potrebbero essere ingenti.**

Modifiche alle infrastrutture esistenti quali altezza dei ponti, larghezza e profondità dei fiumi, rafforzamento delle pareti delle banchine, profondità dei moli, attrezzature portuali e relative a canali e chiuse (altezza ed estensione delle gru), sono necessarie per le mega navi. Inoltre, le mega navi richiedono un'espansione delle infrastrutture per gli approvvigionamenti nei picchi legati a questo tipo di navi, di conseguenza, sono necessari piazzali più ampi e una maggior capienza dei moli. I costi di trasporto annualizzati relativi alle mega navi potrebbero ammontare a 0,4 miliardi di dollari secondo le nostre stime approssimative e preliminari. Circa un terzo dei costi aggiuntivi potrebbe essere attribuibile alle attrezzature, un terzo al dragaggio e un altro terzo alle infrastrutture portuali e ai costi dell'entroterra portuale. Una fetta rilevante dei costi legati ai dragaggi, alle infrastrutture e ai collegamenti con l'hinterland ricade sul settore pubblico in molti paesi.

### **Stanno aumentando i rischi della filiera legati a navi portacontainer più grandi.**

L'assicurabilità delle mega navi e i costi in cui s'incorrerebbe per i potenziali salvaggi, in caso d'incidente, fanno sorgere molte preoccupazioni. Inoltre le mega navi implicano anche concentrazione di servizio e di merci, una scelta ridotta e una minor resilienza della catena di approvvigionamento, soprattutto da quando l'avvento delle mega navi è coinciso con una maggiore cooperazione tra vettori che ha prodotto quattro alleanze.

### **Un ulteriore aumento della dimensione massima delle navi container farebbe aumentare i costi.**

Ci si potrebbe infatti chiedere se questi aumenti siano davvero auspicabili. Il risparmio potenziale per i vettori appare alquanto marginale ma i costi di ammodernamento infrastrutturale potrebbero essere enormi. L'introduzione nel 2020 di un centinaio di navi da 24.000 TEU richiederebbe ingenti investimenti nei luoghi dove

queste navi verrebbero introdotte per prime (Estremo Oriente, Nord Europa, Mediterraneo), ma, per un effetto a cascata, produrrebbe anche l'introduzione di navi da 19.000 TEU in Nord America, e da 14.000 TEU in Sud America e Africa e questo implicherebbe investimenti aggiuntivi anche in quei paesi.

### **Le politiche pubbliche dovrebbero tenere conto di tali dinamiche e agire di conseguenza.**

La questione chiave verte sul capire in che modo i costi imposti dalle mega navi al settore pubblico potrebbero essere coperti. Molti porti e paesi hanno incoraggiato lo sviluppo delle mega navi sia accidentalmente sia di proposito. Servirebbe un processo decisionale più bilanciato con un più chiaro allineamento degli incentivi all'interesse pubblico, supporto politico per migliorare la produttività della catena di approvvigionamento, una collaborazione a livello regionale e la creazione di un forum *ad hoc* per la discussione tra vettori e tra tutti gli attori dei trasporti chiamati in causa.

### **Prendere decisioni più equilibrate sull'accoglienza delle mega navi.**

I paesi e i porti spesso prendono decisioni che sembrano positive a livello individuale ma che possono andare a detrimento della collettività. Sia i paesi sia i singoli porti devono tenere in considerazione i costi di accoglienza delle navi più grandi rispetto ai vantaggi economici totali, inclusi gli introiti dei porti, il risparmio per vettori, importatori ed esportatori locali e se tali risparmi sono sufficienti a ripagare i costi.

### **Allineare gli incentivi e i costi all'interesse pubblico e recuperare i costi delle mega navi.**

Correggere qualsiasi sussidio accidentale o politiche non in linea che incoraggino l'aumento di stazza o che forniscano risorse al trasporto di container senza un appropriato recupero dei costi.

Le misure in tal senso potrebbero prevedere:

- tasse portuali che non implichino incentivi alle navi più grandi;
- introduzione di meccanismi per recuperare i costi di drenaggio dagli utenti, ad esempio attraverso tasse sulle rotte e sulla manutenzione portuale in relazione alla grandezza della nave. Chiarire l'applicazione delle leggi sugli aiuti al settore portuale e aumentarne la trasparenza finanziaria per evitare che il settore pubblico paghi il conto imposto dalle compagnie di navigazione.
- legare gli aiuti statali al settore dei trasporti navali (come ad esempio l'imposta

sul tonnellaggio<sup>3)</sup> per fare in modo che questo contribuisca a coprire i costi relativi alle mega navi (quali ad esempio quelli derivanti da dragaggi aggiuntivi).

### **Fornire supporto politico ai porti per migliorare la produttività e l'innovazione della catena di approvvigionamento.**

La politica dovrebbe lavorare a contatto con porti e operatori dei terminal per migliorare la produttività in modo da utilizzare le proprie risorse al meglio.

Tale processo potrebbe implicare:

- innovazione, sviluppo tecnico, formazione e aggiornamento delle competenze del personale; ove possibile, le politiche pubbliche potrebbero riformare le pratiche e le procedure di lavoro per migliorare la flessibilità della forza lavoro;
- ottimizzare l'uso delle capacità delle infrastrutture, per esempio attraverso sistemi di prenotazione per i camion e incentivi per lo spostamento notturno o nei fine settimana dei camion nel porto;
- dirigere i picchi dei terminali portuali attraverso il retro porto, laddove lo spazio nel porto è limitato;
- considerare l'ingrandimento delle infrastrutture di trasporto dell'entroterra, attraverso, ad esempio, treni più grandi, doppio impilamento e camion di grandi dimensioni.

### **Considerare la collaborazione tra paesi e tra porti.**

I paesi, le autorità portuali e di regolamentazione potrebbero, così come le compagnie di navigazione, sempre più coese e cooperative, concordare una pianificazione strategica. Ciò aiuterebbe a rafforzare la posizione di contrattazione collettiva della filiera terrestre. L'allineamento e il coordinamento tra Stati e tra porti sulle politiche da attuare potrebbe aiutare ad assicurare la giusta allocazione delle risorse proteggendo, al contempo, gli interessi degli utenti della filiera.

Tale collaborazione potrebbe attuarsi nelle seguenti aree d'interesse:

- regolamento delle scelte di concorrenza e delle politiche da attuare al riguardo che potrebbero includere se regolare o come regolare le dimensioni delle navi;
- maggiore coordinazione tra le autorità portuali su futuri investimenti e sviluppo dei porti che potrebbe includere fusioni tra porti, nel caso di sistemi portuali frammentari, al fine di aumentare il potere di contrattazione laddove questo non entri in conflitto con la competitività;

---

<sup>3)</sup> Un'imposta sul tonnellaggio è un regime fiscale favorevole per le compagnie di navigazione, basata sul tonnellaggio della flotta della compagnia, che può essere imposta alle compagnie di navigazione al posto di un normale imposta sulle società.

- maggiore pianificazione portuale e del trasporto merci a livello nazionale e sovrnazionale per concentrare gli investimenti nei collegamenti tra porto ed entroterra su un numero limitato di porti. Nel caso dell'UE ciò implicherebbe la riduzione del numero di porti strategici nella rete TEN-T.

**Promuovere un apposito forum per la discussione tra compagnie di navigazione e stakeholder dei trasporti.**

In genere le compagnie di navigazione non hanno consultato nessuno prima di acquistare le mega navi. Sarebbe necessario indire una discussione costruttiva con gli attori del settore trasporti, inclusi governi, enti di regolamentazione, autorità portuali e tutte le parti interessate. L'obiettivo potrebbe essere quello di facilitare uno scambio di visioni e la condivisione di obiettivi e piani e, in definitiva, di un più efficace coordinamento per assicurare la migliore configurazione possibile della filiera che includa anche l'uso delle mega navi.

Questo report è pubblicato da SRM

Le analisi contenute nel report non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Il report ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Il report non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Il report non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, tale report non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Graphic design: Marina Ripoli