

srm 

[short report]

maritime
economy

Analisi dei competitor dell'Italia: i Porti Tedeschi

Da sempre sensibile all'importanza della logistica e del trasporto marittimo per l'economia europea, con questo short report SRM intraprende un nuovo percorso finalizzato a conoscere le realtà portuali e le strategie che i Paesi nostri competitor hanno implementato per lo sviluppo del settore e gli obiettivi che si propongono di conseguire alla luce dei cambiamenti che stanno interessando i commerci internazionali. Questa iniziativa ha lo scopo di offrire al lettore un panorama di informazioni che gli consentirà di costruirsi un giudizio qualificato delle caratteristiche e delle dinamiche dell'offerta portuale e logistica in ambito comunitario.

Il primo step di quest'analisi ha riguardato - non è un caso - la Germania che per conformazione geografica e per vocazione all'export attribuisce un valore strategico alla logistica e al commercio marittimo delle merci, valore che viene confermato anche dall'analisi della World Bank che la colloca al 2° posto nel ranking mondiale della competitività logistica, subito dopo Singapore. Questi risultati sono dovuti al grande impegno che negli anni la Germania ha destinato allo sviluppo del settore attraverso anche la realizzazione del porto di Amburgo e dell'aeroporto di Francoforte, che l'hanno resa l'hub logistico più importante per l'Europa.

La logistica è "labour intensive" e così in Germania è il terzo settore e occupa 2,6 milioni di persone. In particolare assume molta rilevanza per l'economia tedesca il trasporto marittimo, da un lato, per il peso del comparto in quanto tale (si stima che siano circa 300 mila le persone impiegate direttamente o indirettamente nel settore marittimo e circa 400 mila nei porti fluviali), dall'altro per il ruolo che un trasporto via nave nazionale e internazionale efficiente riveste per la competitività del sistema industriale del Paese e per garantire crescita e occupazione.

Quella tedesca è infatti un'economia fortemente vocata al commercio estero e considerando che circa il 60% delle sue esportazioni e importazioni nonché la maggior parte delle materie prime vengono trasportate via mare, ne deriva che un'economia marittima solida e competitiva a livello internazionale è uno degli obiettivi prioritari del governo federale: grande attenzione viene quindi posta sulla realizzazione di adeguate infrastrutture portuali, sul buon funzionamento dei servizi portuali e su efficienti ed efficaci collegamenti con l'entroterra.

Le competenze in materia di logistica e porti in Germania spettano al Governo federale essenzialmente per la definizione del quadro normativo di riferimento e per la costruzione delle infrastrutture che garantiscano l'accessibilità ai porti. I Laender - ovvero gli Stati federati - e le autorità locali sono invece responsabili delle infrastrutture portuali, mentre è affidata a società private (spesso a partecipazione pubblica) la gestione delle attività portuali.

The Länder – i.e. the federated states – and the local authorities, on the other hand, are responsible for port infrastructures, whereas the management of port operations is assigned to private companies (often with government shareholdings).

Il ***“Terzo Rapporto del Governo Federale sullo sviluppo e le prospettive future del settore marittimo in Germania”***, pdel febbraio 2013, principale strumento programmatico per il comparto, approfondisce i diversi ambiti dell'economia del mare (scenario economico, porti, cantieristica, tecnologia, energie rinnovabili, clima e tutela dell'ambiente marittimo) e razionalizza le linee di azione della politica marittima del governo tedesco nonché gli investimenti previsti per il conseguimento degli obiettivi prefissati. In particolare, dal documento emerge la rilevanza attribuita allo sviluppo di impianti di produzione di energia eolica off shore considerati un volano per la crescita dei porti, che oltre ad essere un punto di passaggio obbligato per l'impiantistica delle centrali, sono anche centri di produzione, assemblaggio, stoccaggio della componentistica, nonché sedi di coordinamento per interventi di manutenzione o riparazione. Entro il 2030 si prevede l'installazione di turbine eoliche per una capacità complessiva di circa 25 mila MW nel Mare del Nord e nel Mar Baltico.

I principali porti marittimi tedeschi sono 29.

Quelli più rilevanti in termini di movimentazione delle merci sono **Amburgo**, **Bremenhaven**, **Wilhelmshaven** che affacciano sul Mare del Nord e Lubecca e Rostock con sbocco sul Mar Baltico.

Sulla scia della crisi economica globale si è registrato un rallentamento nella movimentazione delle merci nei porti tedeschi. Nella **Tabella 1** è illustrato il traffico al 2012 dei principali scali che mostra una leggera ripresa rispetto all'anno precedente, ma è ancora al di sotto dei livelli pre-crisi (oltre 300 mln di tonnellate).

Tabella 1 – Traffico merci nei principali porti tedeschi. Anni 2011 – 2012

PORTI	2011		2012		12/11	
	Tonnellaggio Totale (mgl)	Teus	Tonnellaggio Totale (mgl)	Teus	Tonn	Teus
Amburgo	132.216	9.014.165	130.938	8.863.896	-1,0%	-1,7%
Brema	80.585	5.915.487	83.979	6.115.211	4,2%	3,4%
Wilhelmshaven	22.984	-	26.174	24	13,9%	-
Rostock	23.905	-	22.803	391	-4,6%	-
Lubeck	26.600	117.000	23.900	116.000	-10,2%	-0,9%
TOTALE	286.290	15.046.652	287.794	15.095.522	0,5%	0,3%

Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuali, 2013

I dati al primo semestre del 2013 mostrano per il sistema portuale tedesco una diminuzione del 2,6% rispetto ad analogo periodo del 2012, scendendo dai 151,8 a 147,9 milioni di tonnellate. Il traffico nazionale si è ridotto del 15,2% a 3,4 milioni di tonnellate. In calo anche il traffico di importazione, che è ammontato a 85,6 milioni di tonnellate (-3,9%); i volumi in esportazione attraverso i porti tedeschi sono invece in aumento dello 0,3% a 58,9 milioni di tonnellate. Il traffico containerizzato movimentato dai porti tedeschi nella prima metà del 2013 è stato pari a 7,6 milioni di teu (-1,9%). In relazione ai principali mercati serviti, il traffico dei container con la Cina ha registrato una flessione del 3,6% ed è risultato in calo (-5,9%) anche quello con la Russia, mentre il traffico con gli Stati Uniti è aumentato del 2,6%.

Amburgo resta il più importante porto del Paese (ed il secondo in Europa dopo Rotterdam per numero di container in arrivo e in partenza): occupa circa 261.000 addetti, creando un valore aggiunto pari a 2,6 mld€ ed entrate fiscali per circa 751 mln€. Molto efficaci sono le connessioni su ferro con l'entroterra: sono 80 le società ferroviarie che operano con il porto e questo è un primato mondiale. Nell'ottobre del 2013 Unifeeder, che è la principale compagnia europea di servizi marittimi feeder, ha siglato una partnership in esclusiva con il terminal intermodale di Eurokombi, gestito dal gruppo tedesco Eurogate rendendo il porto di Amburgo l'hub nordeuropeo per i propri servizi shortsea con la più elevata frequenza di partenze (20 alla settimana). Alla base di questa scelta c'è la vicinanza del terminal Eurokombi al Container Terminal Hamburg (CTH) che permette un breve trasferimento dei carichi containerizzati dalle navi alla ferrovia.

Una menzione a parte merita il porto di Wilhelmshaven, in considerazione delle sue importanti prospettive di sviluppo. Inaugurato nel settembre 2012, si tratta dell'uni-

co porto tedesco in acque profonde ed è stato concepito per servire le navi container di nuova generazione lunghe oltre 400 metri. Con un canale navigabile fino alla banchina profondo 18 metri, consentirà alle portacontainer un'immersione fino a 16,7 metri anche in caso di basse maree. Allo stato attuale solo Rotterdam ha una profondità maggiore -24 m, contro i 12,8 di Amburgo, i 12,5 di Bremerhaven e i 13,1 di Anversa.

Hamburg Port Authority, dal canto suo, per far fronte alla concorrenza proveniente da questa nuova infrastruttura nonché da quella dei porti del Mediterraneo, congiuntamente al Senato della Città di Amburgo ha varato un “Piano di Sviluppo del porto fino al 2025” nel quale si individuano le linee guida per i futuri interventi finalizzati al conseguimento di importanti obiettivi, quali il raddoppio della movimentazione dei container dai quasi 9 milioni di teus registrati nel 2012 ai 25,3 stimati nel 2025. Si tratta del potenziamento delle infrastrutture già esistenti, dell'aumento della produttività dei terminal e dell'espansione del porto verso l'entroterra.

La rilevanza dei porti tedeschi nella movimentazione europea dei container è ben evidenziata dalla **Tabella 2** nella quale sono indicati i primi 10 porti comunitari per teus.

Table 2 – Top 10 porti europei per traffico container (teus). Anni 2011 – 2012

Rank	Port	2011	2012	12/11
1	Rotterdam	11.876.920	11.865.916	-0,1%
2	Amburgo	9.014.165	8.863.896	-1,7%
3	Anversa	8.664.243	8.635.169	-0,3%
4	Brema	5.915.487	6.115.211	3,4%
5	Valencia	4.327.371	4.469.754	3,3%
6	Bahia de Algeciras	3.602.631	4.070.791	13,0%
7	Pireo	1.680.133	2.734.014	62,7%
8	Gioia Tauro	2.304.987	2.721.104	18,1%
9	Le Havre	2.215.262	2.303.750	4,0%
10	Genova	1.847.102	2.064.806	11,8%

Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuali, 2013

Per rafforzare la competitività degli scali tedeschi sono state individuate nell'ambito della **“Strategia nazionale per i Porti Marittimi ed i Porti interni”** – adottata nel 2009 e tuttora in vigore, le priorità per il settore marittimo:

Le priorità sono:

1. Ampliamento delle infrastrutture di trasporto maggiormente rilevanti per i porti ed eliminazione di eventuali colli di bottiglia
2. Aumento della competitività dei porti tedeschi.
3. Rafforzamento delle politiche di occupazione e formazione.
4. Protezione di clima e dell'ambiente.
5. Ottimizzazione della sicurezza della catena di distribuzione.

Sulla base del ***"Piano Quadro Pluriennale per gli investimenti 2011-2015 (IRP)"*** adottato nel marzo del 2012 e che prevede uno stanziamento pubblico a favore delle infrastrutture di trasporto per un totale di circa 50 miliardi di euro in cinque anni – il Governo Federale intende procedere, in particolare, alle operazioni per rendere più profondo il letto dei fiumi Weser ed Elba, alla realizzazione di un quinto alveo nella chiusa del canale navigabile di collegamento tra il Baltico ed il Mare del Nord (canale di Kiel), nonché alla proroga fino al 2013 del programma speciale di investimenti supplementari per abbattere i colli di bottiglia nelle infrastrutture di allaccio tra i porti e la rete ferroviaria. Il potenziamento dei porti fluviali è giudicato necessario al fine di alleggerire il traffico su gomma, su rotaia e per decongestionare i porti marittimi. Si mira in tal modo a rendere i porti fluviali sempre più centri intermodali per il trasporto tra l'Europa Occidentale ed Orientale e a farne degli "hubs" per i porti non soltanto tedeschi ma anche per quelli olandesi, e belgi.

Questa illustrazione degli impegni sia di odine programmatico che finanziario che il Governo federale sta assumendo per il rafforzamento del settore della logistica e marittimo in particolare, mostrano la grande attenzione che la Germania riconosce al valore dei porti come facilitatori di crescita, occupazione e di valore aggiunto per l'economia tedesca.

Una linea strategica per lo sviluppo, questa, che potrebbe essere seguita da molti altri Paesi europei che hanno analoghe potenzialità.

