

srm 

[short report]

maritime
economy

Analisi dei competitor dell'Italia: i Porti Spagnoli

SRM prosegue in questo short report il suo percorso di analisi delle realtà portuali competitor degli scali italiani. Dopo la Germania analizziamo gli scali spagnoli che, insieme a quelli italiani, rappresentano i sistemi portuali europei più significativi sul Mediterraneo. L'importanza dei porti per l'economia spagnola si desume dal fatto che oltre il 60% delle esportazioni e l'85% delle importazioni utilizzano la modalità marittima; tali cifre superano il 90% se si considera il commercio con Paesi al di fuori dell'Unione Europea. Le attività riconducibili al settore portuale contribuiscono direttamente all'economia del Paese in quanto rappresentano l'1,8 % del PIL spagnolo e forniscono un valore aggiunto annuo lordo di oltre 9 mld di euro che, tenendo conto degli effetti indiretti e indotti, raddoppia e sale a 18 mld di euro; a ciò si aggiungono i 100.000 posti di lavoro diretti generati dai porti spagnoli e gli ulteriori 175.000 indiretti.

Il sistema portuale spagnolo è regolato dalla **Ley de Puertos** del 2010 che ha riconosciuto 28 Autorità Portuali le quali gestiscono, con ampia autonomia nel perseguimento dei propri obiettivi economici e strategici, un totale di 46 porti di interesse generale.

L'aspetto più rilevante della legge, che ha riformato il regime economico e le prestazioni di servizio rese nei porti di interesse generale, riguarda il regime tariffario, con la finalità di renderlo maggiormente competitivo. Alle Autorità Portuali viene riconosciuta la facoltà di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in maniera tale da rendere più attrattivi e convenienti gli scali per le compagnie di navigazione ed altre categorie di utenti. La riforma inoltre mira a garantire ampia autonomia e flessibilità nel finanziamento. Oltre che con le tasse, i porti possono finanziarsi attraverso: trasferimenti statali - ripartiti fra le stesse in base al grado di

efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e del livello di produttività di ogni scalo - prodotti e rendite del patrimonio, entrate da rapporti con privati, percentuali ricevute dal fondo di compensazione, sovvenzioni di diversa origine, entrate da sanzioni comminate, donazioni, lasciti e altri proventi attribuibili all'ordinamento giuridico. I livelli delle tasse portuali dovranno in ogni caso rispettare la copertura almeno dei costi sostenuti per la gestione dei porti ed assicurare comunque il conseguimento di obiettivi di rendimento minimi, che spetterà al Ministero dello Sviluppo spagnolo (*Ministerio de Fomento*) di stabilire per ciascuna Autorità Portuale, attraverso appositi ordini ministeriali.

A tale flessibilità e autonomia si accompagna comunque una forte *accountability*: le AP sono chiamate, su base annuale, a elaborare un piano strategico - economico (*Plan de Empresa*) nel quale andranno indicati, fra l'altro, le previsioni economico-finanziarie e gli obiettivi di gestione perseguiti, con una descrizione della situazione di partenza. Quest'ultima misura mira ad evitare l'indebitamento degli enti in questione, incentivandone la buona gestione, in termini di qualità ed efficienza dei servizi resi ai propri utenti. Le *Port Authorities* sono chiamate, inoltre, ad elaborare un Rapporto di Sostenibilità da accompagnare al *Plan de Empresa* (al fine di incentivare lo sviluppo di best practices ambientali). La riforma è stata ispirata dall'esigenza di assicurare condizioni di maggiore efficienza e competitività ai porti spagnoli, che come quelli italiani, subiscono la pressione competitiva da parte dei porti del Mediterraneo (soprattutto nord africani).

Le Autorità Portuali spagnole sono enti pubblici che agiscono sotto il coordinamento, controllo e supporto di un apposito organismo di Stato, denominato *Puertos del Estado*, avente responsabilità complessive nei confronti del sistema dei porti di proprietà statale e competente per l'esecuzione della politica portuale del governo e per il coordinamento e controllo dell'efficienza complessiva delle infrastrutture portuali statali. Sebbene la proprietà di queste ultime resti dell'Amministrazione Generale dello Stato, il legame con il territorio di riferimento è assicurato dal fatto che la nomina del Presidente e di una quota rilevante di membri del Consiglio di Amministrazione è affidata alle comunità regionali.

Accanto ai porti statali v'è poi tutta una serie di infrastrutture portuali la cui titolarità spetta ai Governi delle Comunità autonome entro il cui territorio sono ubicati. Queste ultime sono in genere costituite da porti pescherecci, da porti destinati ad attività di diporto e da porti rifugio.

Un altro aspetto rilevante della **Ley de Puertos** concerne l'ampio spazio riconosciuto all'iniziativa privata che può contribuire al potenziamento delle infrastrutture mediante appositi accordi con l'Autorità Portuale. La presenza di operatori privati è

quindi sempre più ampia e intensa, in particolare per la gestione dei terminal e per la fornitura di servizi logistici. Il contenimento dei costi, la qualità e l'innovazione (con lo sviluppo di terminal automatizzati), la presenza di investitori privati, l'integrazione nelle catene intermodali di trasporto, sicurezza e sostenibilità sono elementi che giocano un ruolo importante nella competitività futura del settore. Gli effetti della normativa non sono tardati ad arrivare: tra gli altri si ricorda l'investimento realizzato nel porto di Barcellona da Grimaldi Group che nel luglio 2013 ha inaugurato un nuovo terminal per lo Short Sea costato 20 mld di euro e del quale si è assicurato la concessione per 15 anni. Hutchison Port Holdings nello stesso anno ha annunciato l'investimento di ulteriori 150 milioni di euro nel porto di Barcellona.

Il governo spagnolo nel settembre 2013 ha annunciato l'adozione di altre due misure finalizzate ad accrescere la competitività dei porti e dell'economia spagnola: la riduzione del 5% delle tasse imposte per l'uso delle infrastrutture portuali da parte delle navi, dei passeggeri e delle merci e dell'8,5% dell'imposta di occupazione del suolo portuale. Secondo le stime del governo, queste due misure avranno un impatto positivo sulle aziende pari a 45-50 milioni di euro. Grazie ai progressi compiuti dal sistema portuale statale in termini di efficienza e competitività, *Puertos de Estado* ha chiuso l'esercizio 2013 con un utile netto di 250 milioni di euro.

Per quanto concerne il volume delle merci movimentate dai porti spagnoli, essi rappresentano la quarta forza dell'Unione Europea approssimativamente con l'11% del traffico complessivo. Nello specifico nel 2013 le merci transitate attraverso i porti del Paese sono state 445,36 milioni di tonnellate, che segnano una flessione del 3,38% rispetto al 2012; positivi i dati relativi al traffico passeggeri che è stato pari a 28,73 milioni con un incremento di poco superiore al 7%.

Tabella 1 – Traffico merci nei principali porti spagnoli. Anni 2012-2013

| PORTI | 2012 | | 2013 | | %13/12 | |
|--------------------|------------|-----------|------------|-----------|--------|--------|
| | Tonnes | Teus | Tonnes | Teus | Tonnes | Teus |
| Bahia de Algeciras | 83.268.833 | 4.111.840 | 85.628.280 | 4.337.816 | 2,8% | 5,5% |
| Valencia | 65.662.845 | 4.469.874 | 64.553.033 | 4.327.838 | -1,7% | -3,2% |
| Barcelona | 41.487.423 | 1.749.974 | 41.377.396 | 1.718.779 | -0,3% | -1,8% |
| Bilbao | 28.952.727 | 610.131 | 29.602.329 | 606.827 | 2,2% | -0,5% |
| Cartagena | 30.102.993 | 66.588 | 29.374.439 | 80.955 | -2,4% | 21,6% |
| Las Palmas | 22.387.903 | 1.207.962 | 19.431.825 | 1.017.401 | -13,2% | -15,8% |

Fonte: SRM su dati Puertos del Estado, 2014

Il principale porto spagnolo è Bahia de Algeciras sia per le merci complessivamente movimentate sia per i container; in questo segmento lo scalo, registrando un incremento del 5,5% rispetto al 2012, ha riconquistato nel 2013 il primato nel Mediterraneo precedendo l'altro porto spagnolo, Valencia.

Il sostegno all'iniziativa privata sancita dalla **Ley de Puertos** si spiega in parte anche con le restrizioni budgetarie imposte dall'attuale situazione economica spagnola che hanno colpito la politica delle infrastrutture. Infatti, la Finanziaria 2013 ha previsto uno stanziamento complessivo per questo comparto di 9.608 milioni di euro (-15,6% rispetto al 2012). Della distribuzione delle risorse disponibili beneficiano in particolare le infrastrutture ferroviarie (3.779 milioni di euro) e quelle stradali (2.567 milioni di euro) che partecipano alla spesa totale con quote rispettive del 39,3% e del 26,7%. Lo stanziamento previsto per le infrastrutture portuali è sensibilmente inferiore, attestandosi sui 736,6 milioni di euro (7,7% del totale) di cui 733,02 milioni di euro sono stati assegnati a *Puertos del Estado* ed alle Autorità portuali.

Tabella 2 – Investimenti spagnoli in infrastrutture

| Type of infrastructure | Budget law 2012 € m | Budget law 2013 | | % chg 13/12 |
|-------------------------------|------------------------|-----------------|---------------|----------------|
| | | € m | % of total | |
| Road | 2.740,48 | 2.566,67 | 26,71 | -6,34 |
| Railway | 5.107,11 | 3.778,74 | 39,33 | -26,01 |
| Ports and Maritime Security | 774,62 | 736,64 | 7,67 | -4,90 |
| Airport and Aviation Security | 1.025,91 | 847,42 | 8,82 | -17,40 |
| Hydraulic | 1.449,97 | 1.446,98 | 15,06 | -0,21 |
| Environmental | 234,48 | 191,67 | 1,99 | -18,26 |
| Others | 54,32 | 39,78 | 0,41 | -26,77 |
| Total investments | 11.386,89 | 9.607,90 | 100,00 | -15,62 |

Fonte: SRM su dati Agenzia ICE, 2013

La politica statale adottata per tale comparto, oltre alle limitazioni imposte dalla crisi economica, risponde alla strategia del PITVI Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024) in cui è evidenziato come, allo stato attuale, la rete portuale spagnola presenti una capacità elevata per effetto degli ingenti investimenti di cui ha beneficiato in passato. Pertanto la strategia disegnata nel PITVI è improntata ai principi dell'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, all'avvio di una gestione a carattere imprenditoriale e alla razionalizzazione degli investimenti sulla base di criteri di efficienza economica e sociale.

Questo short report è realizzato da SRM
Cover design e progetto grafico: Marina Ripoli

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.