

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Norme europee antitrust, consorzi tra vettori marittimi e connettività portuale

Nicola Capuzzo · Thursday, February 13th, 2020

*Contributo a cura di Antonella Teodoro \**

*\* consulente dei trasporti presso MDS Transmodal*

Entro il 25 aprile, la Commissione Europea dovrà decidere se estendere o porre fine a una normativa che ha caratterizzato il trasporto marittimo negli ultimi anni, il “Consortia Block Exemption Regulation (Consortia BER)” che prevede deroghe alla normativa antitrust per i consorzi tra le compagnie di navigazione. Il dibattito è molto forte e vede ai due antipodi le opinioni espresse dall’International Transport Forum (ITF) e dal World Shipping Council (WSC), rispettivamente contro e a favore di un’estensione della normativa. Si tratta di un momento cruciale per il trasporto marittimo, simile a quanto avvenuto nel 2008 quando, a seguito di una forte pressione da parte delle organizzazioni degli spedizionieri, le società di navigazione non hanno più potuto continuare con il sistema delle “shipping conference”.

In questo contesto legislativo, il settore marittimo ha visto l’intensificarsi del consolidamento tra le società marittime. Nel 2014, le prime 10 società di navigazione o le alleanze di allora controllavano meno del 70% della capacità globale. Nessuno aveva una quota di mercato superiore al 20%. Oggi le prime 10 linee di navigazione controllano oltre il 90% della capacità totale. Le acquisizioni nel mercato feeder rafforzano questo trend.

Tra i vari attori del settore dei trasporti interessati da questi cambiamenti, indubbiamente ci sono i porti. Un indicatore utilizzato per valutare gli impatti di tali cambiamenti è fornito dal Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), indice che misura il grado di connettività dei porti sviluppato da UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), sulla base dei dati forniti da MDS Transmodal.

LSCI è un indice sulla connettività dei porti specializzati nella movimentazione dei container attraverso il quale è possibile valutare, a livello comparativo, il grado di connettività su scala mondiale. L’indice descrive il livello di connettività di ogni porto rispetto ad Hong Kong nel 2006, quando il porto aveva il miglior livello di connettività (=100) – Hong Kong è oggi al 5<sup>a</sup> posto nella classifica mondiale.

Questo indice riflette anche i principali cambiamenti nella domanda e le decisioni adottate dalle compagnie di navigazione (ad esempio, la loro decisione sulla gestione delle navi sulle varie rotte).

Queste decisioni possono essere viste come una risposta agli investimenti portuali e alle riforme nei porti container da parte dei vari Paesi.

I dati aggiornati al primo trimestre del 2020 su LSCI indicano Shanghai porto con il migliore indice di connettività. Shanghai ha visto il suo LSCI aumentare da 135 nel 2019Q1 a 138 nel 2020Q1 accrescendo il divario con Singapore da nove a 13 punti. Rotterdam, porto con l'indice di connettività tra i più alti in Europa, ha visto crescere il suo indice da 95 a 97 tra il 2019Q1 e il 2020Q1. Analizzando la connettività a livello nazionale, Iraq, Marocco e Albania hanno invece visto il loro indice crescere al tasso più veloce tra il 2006 e il 2020. Di contro solo un numero limitato di Paesi ha osservato una diminuzione del proprio indice durante questo periodo (tra questi, Yemen e Venezuela).

### **LSCI in Europa e in Italia**

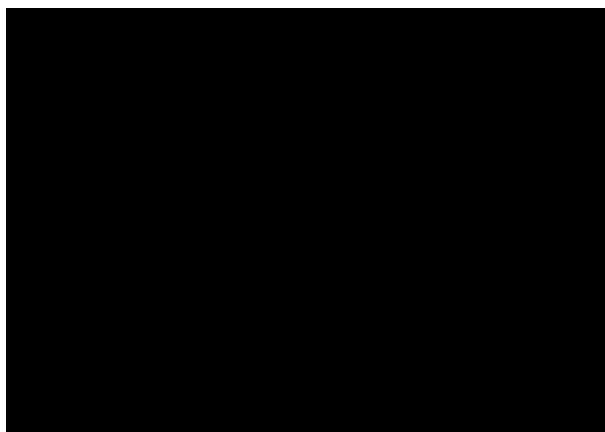
Sulla base dei dati aggiornati a febbraio (mese considerato proxy del trimestre) e senza tener conto di possibili black sailings, Rotterdam appare il primo porto della classifica europea e mediterranea per la connettività. Anversa, al secondo posto della classifica con un LSCI in flessione da 95 punti nel 2019Q1 a 93 nel 2020Q1, ha visto crescere il divario con Rotterdam.

Amburgo è rimasto stabile al terzo posto nell'ultimo anno, nonostante il suo indice sia scivolato leggermente da 78 a 77 punti. Stabili nella classifica dei primi 10 porti europei e mediterranei anche il porto del Pireo e Tanger Med, al sesto e ottavo posto rispettivamente con LSCI pari a 63 a 61.

Oltre ad Anversa, anche Bremerhaven e Le Havre hanno visto la loro posizione in classifica peggiorare, passando rispettivamente dal quarto al quinto posto e dal quinto al novesimo negli ultimi 12 mesi.

Di contro, Algeiras, Valencia e Barcellona, sono saliti in classifica confermando la tendenza generale di una migliore performance dei porti del Mediterraneo rispetto ai porti del Nord Europa.

Concentrandosi sui principali 10 porti container italiani (Tabella 1), emerge che Gioia Tauro, principale porto transhipment, ha visto il suo LSCI passare da 43 punti nel 2019Q1 a 51 nel 2020Q1 passando dall'ottavo posto nella classifica dei porti del Mediterraneo al quarto. Il fattore principale a sostegno di questo miglioramento è da attribuire al subentro del gruppo MSC.



Trieste è stato l'altro porto a beneficiare di un miglioramento nel suo LSCI, passando da 31 nel 2019Q1 a 36 nel 2020Q1. L'aumento è stato principalmente guidato dall'aumento della dimensione delle navi ospitate dal porto; nel 2020Q1 la dimensione massima è passata da circa

15,000 TEU ad oltre 18,700 TEU offerte dal servizio marittimo 2M ALLIANCE – JADE/AE11.

Tra i principali 10 porti container italiani compare ora anche Vado Ligure grazie all'apertura del nuovo terminal container, Vado Gateway, inaugurato lo scorso 12 dicembre. Il terminal, commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e gestito da APM Terminals per i prossimi 50 anni è identificato come uno dei terminal marittimi sulla “Nuova via della seta”. Si prevede che il terminal Vado Gateway aumenterà in modo significativo la competitività delle infrastrutture portuali liguri e italiane, rendendolo un vero hub per le merci che si spostano nella parte settentrionale del Paese, così come i mercati a nord dell'Italia, come Svizzera, Germania, nord-est della Francia. Il servizio principale offerto dal nuovo terminal è MAERSK LINE – ME2 che opera sulla rotta Mediterranean – Red Sea & Gulf e offre 7 navi di dimensione media 6,700 TEU.

Di contro, Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Salerno hanno visto un calo, ma non significativo, nei loro LSCI.

Complessivamente il livello di connettività portuale in Italia è migliorato mostrando un crescente interesse per i porti italiani da parte delle compagnie di navigazione.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, February 13th, 2020 at 10:30 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.