

Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica - XIII Riunione
Scientifica –Messina, 16-17 giugno 2011



Working Papers SIET 2011 - ISSN 1973-3208

“IL TRASPORTO CONTAINER: LA SCELTA DELLE ROTTE”

di *Federica Archibugi*¹

1. Introduzione

L'avvento del container ha trasformato il mondo della logistica e del trasporto delle merci, introducendo il principio dell'intermodalità. Il trasporto unitizzato è infatti il risultato di un insieme di relazioni tra terminali, reti di traffico e domanda di movimento merci, in uno spazio geografico ormai globale.

Le compagnie di navigazione ricercano il tragitto che minimizzi tempi e costi e che soddisfi quindi nel modo ottimale le esigenze dei caricatori. La scelta delle rotte e l'organizzazione del servizio sono influenzate da diversi elementi che tendono a modificarsi nel tempo al variare dei costi dei fattori produttivi, delle situazioni congiunturali e del progresso tecnologico. Il trasporto unitizzato è controllato da poche grandi compagnie che agiscono su scala mondiale. Le navi, di dimensioni sempre maggiori,

¹ Dipartimento di Economia, Società, Politica (DESP), Università degli Studi di Urbino “Carlo Bo”, via A. Saffi 42, federica.archibugi@tin.it.

viaggiano tra porti che non sono quasi mai i luoghi di origine o di destinazione delle merci. Decidendo dove farle transitare, le compagnie hanno il potere di decretare il successo o la rovina di un porto.

L'obiettivo del lavoro è analizzare i criteri che condizionano la scelta delle rotte, e l'organizzazione del network marittimo. Il tema è di grande interesse non soltanto per le imprese, ma anche per la pianificazione delle reti di trasporto e per la valutazione delle politiche di intervento infrastrutturale e organizzativo.

2. I criteri di scelta delle rotte

Il processo di costruzione di un network per una compagnia di trasporto unitizzato è più complesso rispetto ad altre modalità (rinfuse). Nel nuovo sistema è stato infatti introdotto il *transshipment*, che concentra il traffico marittimo in pochi grandi porti (*hub*), in posizione centrale rispetto alle rotte mondiali, per poi distribuirlo in una rete minore di porti più piccoli (*spokes*). Tale suddivisione dei compiti tra porti comporta forti vantaggi in termini di economie di scala. L'organizzazione del network, la scelta del percorso e la "port rotation" vengono stabiliti in base a diversi elementi che determinano la gerarchia tra i porti e le prospettive di successo o di declino delle aree circostanti.

Mentre singoli aspetti, come la scelta degli scali, lo sviluppo delle aree portuali e le relazioni con l'entroterra, sono stati ampiamente studiati, le dinamiche sottostanti alla scelta dei *network* marittimi e intermodali hanno ricevuto minore attenzione. Ai fini dell'analisi di tali dinamiche, conviene distinguere tra fattori di domanda e fattori di offerta del trasporto *container*.

2.1 La domanda

La domanda di trasporto è strettamente legata all'andamento della produzione e, nel caso dei trasporti marittimi, al commercio internazionale. La caratteristica degli ultimi venti anni è il grande sviluppo dei paesi emergenti, soprattutto dell'Asia, e quindi l'ampliamento e l'allungamento delle rotte commerciali. La domanda di trasporto è tuttavia mediata dalle esigenze di caricatori e spedizionieri, i quali tendono a ricercare le migliori condizioni e opportunità per raggiungere la destinazione finale delle merci. Nella loro scelta di alternative modali o di itinerario non sono quindi vincolati da particolari preferenze, ma si curano soltanto di avere un servizio di qualità, intesa come affidabilità, puntualità e sicurezza.

La scelta di servire un'area è quindi stabilita in base ai flussi commerciali da e verso uno specifico mercato. Le determinanti sono il numero e la dispersione delle origini o delle destinazioni finali, la densità dei flussi di carico da e per una certa località. In base a questi fattori viene valutata la convenienza a istituire o mantenere un servizio e si stabiliscono frequenza dei viaggi, capacità di carico delle navi, numero di toccate ed eventuali tappe intermedie.

Le compagnie, anche a causa della crisi economica, hanno di recente introdotto cambiamenti nel modo di lavorare. L'uso di sistemi informatici, pur migliorando l'operatività, non aveva tenuto conto dei problemi derivanti dalla perdita dei contatti diretti con i clienti (Bologna S. 2010).

Recentissimo esempio è fornito da Maersk Line, che ha lanciato una nuova compagnia dedicata ai traffici intra-Med, la Seago Line, con lo scopo di offrire un servizio agile e snello, che possa soddisfare le esigenze di piccoli spedizionieri, con un sistema di booking più semplice, per recuperare quote di mercato anche su tratte secondarie.

2.2 L'offerta

2.2.1 – Il porto

La scelta del porto è uno degli aspetti più importanti, in quanto la posizione dello scalo all'interno della rete ha un impatto significativo sul livello finale delle spese. Ma non solo le compagnie possono avere influenza sugli scali, anche questi possono incentivare la scelta mettendo in atto strategie per catturare traffico. Il trend di sviluppo dei servizi pertanto può essere guidato sia dalle compagnie sia da adeguate politiche portuali (Ducruet C. e altri 2010).

La letteratura ha individuato molteplici fattori che influenzano la selezione di un porto (Malchow M. B. e Kanafani A. 2004):

- a) dotazioni infrastrutturali;
- b) localizzazione geografica;
- c) efficienza del porto in termini di tempi e costi;
- d) affidabilità, capacità, frequenza e costi dei servizi di inoltro terrestre;
- e) grado di interconnessione;
- f) efficienza e costi della gestione amministrativa;
- g) qualità, disponibilità, costi delle attività logistiche;
- h) considerazioni di carattere strategico della compagnia.

Emerge quindi un nuovo concetto di porto, come anello cruciale della catena logistica integrata, caratterizzato da un rapporto di interdipendenza con l'hinterland e con le aree retro portuali, formando piattaforme logistiche multimodali (Notteboom T. e Rodrigue J. P. 2005). Pertanto il processo di selezione guarderà all'intero percorso del contenitore preferendo lo scalo che permetterà di minimizzare il tempo dell'intera catena intermodale e di massimizzare qualità e affidabilità del servizio.

2.2.2 – Il terminal

Il terminal, seppur strettamente connesso al porto, è un elemento a sé con proprie politiche di gestione e scelte strategiche. Il ciclo del container è in apparenza semplice, ma in realtà è estremamente complesso a causa della variabilità e dell'imprevedibilità dei fattori in gioco. Gli utenti sono le

compagnie e l'obiettivo è di riuscire a mantenere le navi sempre in movimento. Il terminal infatti è solo una tappa del network alla quale viene dedicata una finestra temporale con un doppio vincolo: il tempo necessario a giungere puntuali al porto successivo e il tempo in cui la banchina è disponibile. L'efficienza consiste nel poter ricevere navi di grandi dimensioni e garantire servizi adeguati alle esigenze dei vettori. Un paese che ha scali inadeguati e terminal mal gestiti riesce difficilmente a ritagliarsi un posto nel commercio mondiale.

La scelta del porto si basa sulle condizioni di servizio del terminal. Anche se il costo della manipolazione risulta quasi standardizzato, è però vero che anche piccole differenze di prezzo associate a condizioni operative di maggiore efficienza fanno la differenza. Per questo la concorrenza è viva e si rilevano continui spostamenti delle diverse linee sia fra terminal appartenenti allo stesso porto, sia fra terminal di porti diversi. Si riscontra pertanto una domanda molto elastica rispetto al costo e alla qualità.

I fattori che rendono un terminal attraente sono la localizzazione geografica, la presenza di infrastrutture per movimentazione e stoccaggio, fondali elevati, disponibilità di efficienti servizi di invio verso mercati interni, qualità dei servizi logistici e accessori, operatori affidabili e competenti.

A volte le stesse compagnie acquisiscono il controllo dei terminal integrando navigazione e *handling*, e presentando un'offerta che include costi nave e costi necessari per le operazioni. Questo fenomeno è definito "integrazione verticale" e verrà esaminato successivamente.

2.2.3 – L'organizzazione delle compagnie

L'organizzazione delle compagnie, che prevede accordi con vettori concorrenti e forme di integrazione verticale o orizzontale, può influenzare le scelte dei servizi. Il fenomeno del gigantismo navale e il sistema di *transshipment* hanno indotto trasformazioni strutturali, come la crescita dimensionale delle compagnie e l'aumento della concentrazione. Il mercato risulta attualmente caratterizzato da poche compagnie che detengono più della metà della flotta mondiale in posizione oligopolistica..

Le moderne portacontainer consentono economie di scala, ma comportano investimenti elevati e un impegno finanziario che solo grandi gruppi possono sostenere. Questo ha spinto gli operatori verso strategie di sviluppo dimensionale con forme di crescita esterna ed accordi di varia natura per estendere i mercati, il numero e la frequenza dei collegamenti serviti e limitare le conseguenze di squilibri congiunturali, come la fluttuazione del prezzo del carburante o i costi derivanti da riposizionamenti di container. Le compagnie possono tradurre questa

maggior efficienza in riduzioni di prezzo che impattano sugli equilibri concorrenziali del settore. Le stesse logiche si sono poi estese anche agli altri settori, dalle attività terminalistiche alla logistica. Le navi possono così toccare pochi porti acquisendo traffico da differenti compagnie oppure gli operatori possono usare spazi sulle navi di altre compagnie (slot sharing), determinando forza contrattuale nei confronti dei terminalisti. Inoltre i carrier hanno iniziato a gestire direttamente i terminal per ridurre i tempi di sosta delle navi e massimizzare l'efficienza, condizionando anche le scelte dei concorrenti (Siviero L., 2005). In presenza di terminali gestiti dalla compagnia, ci sarà per quest'ultima maggior incentivo a toccare quel porto piuttosto che un altro.

2.2.4 – La flotta

Le navi sono il mezzo principale che consente alle compagnie di fornire il servizio. La prima generazione era costituita da imbarcazioni costruite per scopi diversi (*converted cargo vessel*) e di scarsa portata, ma la ricerca di economie di scala portò ad aumentare le dimensioni e a migliorarne le prestazioni. Da allora molta strada è stata percorsa fino ad arrivare alla decisione di Maersk Line di passare ad una nuova classe di navi da 18.000 Teu, le Triple-E (Economy of scale, Energy efficiency, Environmentally improved). Molti porti dovranno quindi adeguare la loro dotazione infrastrutturale. Tali navi sono chiamate Post-Panamax perché sono troppo larghe per attraversare l'attuale canale di Panama, che però è in corso di ampliamento.

La pianificazione della flotta e la gestione degli orderbook sono un problema complesso, largamente indagato in letteratura con modelli che stimano la convenienza e i costi di costruzione di nuove navi oppure valutano l'opportunità di prenderle noleggio. Gli investimenti nel settore coinvolgono cifre elevate e richiedono un ritorno difficile da stimare in un mercato complesso e volatile, tanto che è sorto un settore specializzato del credito, denominato *shipping finance*. Quest'aspetto costituisce un ulteriore motivo di condizionamento, in quanto le banche riescono a far pressioni per un'area geografica piuttosto che un'altra.

2.2.5 – La sicurezza del percorso

La sicurezza del percorso è un elemento importante che comporta costi assicurativi differenti. Il principale crimine che può inficiare la tranquillità delle rotte è la pirateria. Fino a qualche anno fa questo fenomeno veniva poco considerato, anche perché gli incidenti erano sporadici e confinati nello Stretto di Malacca o nelle coste della Nigeria.

Ma ora la situazione è cambiata con la guerra civile somala, che ha visto un aumento degli episodi e un allargamento dei tratti di mare interessati, in particolare nel Golfo di Aden, nel Mar Rosso e nelle acque antistanti la Somalia. Molte compagnie preferiscono così circumnavigare l’Africa; il maggior rischio di dover pagare il riscatto delle navi e dell’equipaggio ha infatti comportato un aumento dei premi assicurativi nella rotta di Suez e hanno reso il passaggio dal Capo di Buona Speranza una soluzione meno costosa. Questo potrebbe comportare un aumento del prezzo delle merci che passano per Suez e dei tempi di percorrenza. Pertanto il costo della pirateria e il suo impatto sul commercio internazionale non possono essere ignorati. La pirateria è un crimine che va represso perché mette in pericolo la libertà dei traffici e condiziona le scelte degli operatori. La mancanza di un’efficace politica preventiva e repressiva e la difficoltà di giudicare e condannare i pirati rappresentano il problema prioritario da risolvere.

Riferimenti Bibliografici

BOLOGNA S. (2010), *Le multinazionali del mare*, EGEA Milano, 2010.

DUCRUET C., NOTTEBOOM T., IETRI D., BANOS A., ROZENBLAT C. (2010), *Structure and dynamics of liner shipping networks*, Paper presented at International Association of Maritime Economists Conference, Lisboa, Portugal, July 2010.

MALCHOW M. B., KANAFANI A. (2004), A disaggregate analysis of port selection, *Transportation Research E*, 40, pp. 317-337.

NOTTEBOOM T., RODRIGUE J. P. (2005), *Port Regionalization: towards a new phase in port development*, *Maritime Policy and Management*, 32, pp. 297-313.

SIVIERO L. (2005), *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Franco Angeli Milano, 2005.