

10 APRILE 2015

02

“Logistica e Trasporti: Economia dei trasporti e del Mediterraneo”

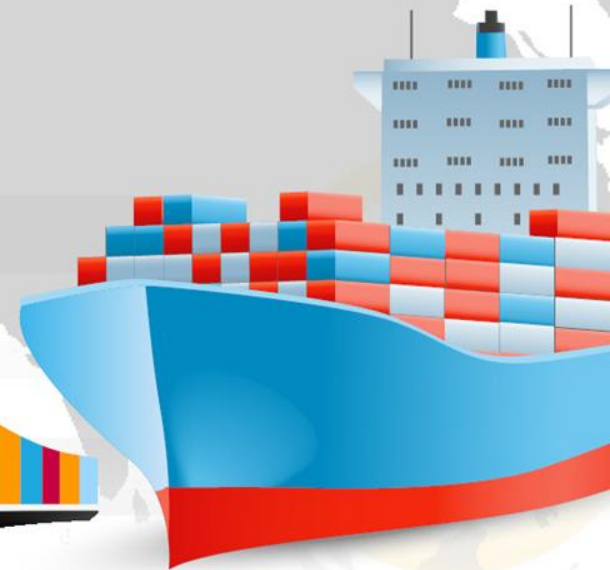
WORKSHOP

- *Analisi della portualità del Bacino del Mediterraneo: un confronto tra Paesi*
- *I sistemi portuali del Northern e del Southern Range*
- *I nuovi fenomeni marittimi: gigantismo navale, grandi alleanze e Canale di Suez*



GIFT 2.0

////////////////////
smart ways



Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”
Ex Caserma Rossarol - Via Duomo, 276 - Taranto

I Porti del Mediterraneo sono coinvolti in processi di globalizzazione che hanno accentuato il loro ruolo nel trasporto marittimo internazionale di merci, ma i traffici che si sono sviluppati sono stati prevalentemente quelli di transito.

I flussi di merci tra Paesi che si affacciano sul Mediterraneo costituiscono oggi meno di un quarto del totale.

Questa evoluzione ha avuto un impatto rilevante anche sulla dimensione del naviglio e sulla struttura portuale nel Mediterraneo:

da una parte, la crescita dei flussi via container ha stimolato un aumento della stazza delle navi portacontainer;

dall'altra, la struttura portuale del Mediterraneo si è adeguata a questa crescita, attraverso il potenziamento di porti esistenti e la creazione di nuovi porti destinati al traffico di portacontainer e in particolare al trasbordo.



Se fino a un decennio fa i porti del versante meridionale avevano un ruolo marginale nei servizi marittimi deep-sea, lo sviluppo dei terminal di transhipment, prima in Egitto e poi in Marocco, ha segnato l'ingresso di questi Paesi nella gestione del traffico di container.

Tale cambiamento ha favorito la crescita significativa dei porti hub del Mediterraneo.

L'ingresso di questi porti nello scenario ha determinato un cambiamento nella competizione all'interno del Mediterraneo che si è allargata determinando anche rilevanti modifiche nella classifica degli scali container.

MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO* E DEL MAR NERO

Sbarchi + imbarchi + trasbordi

Anni 2005 - 2013

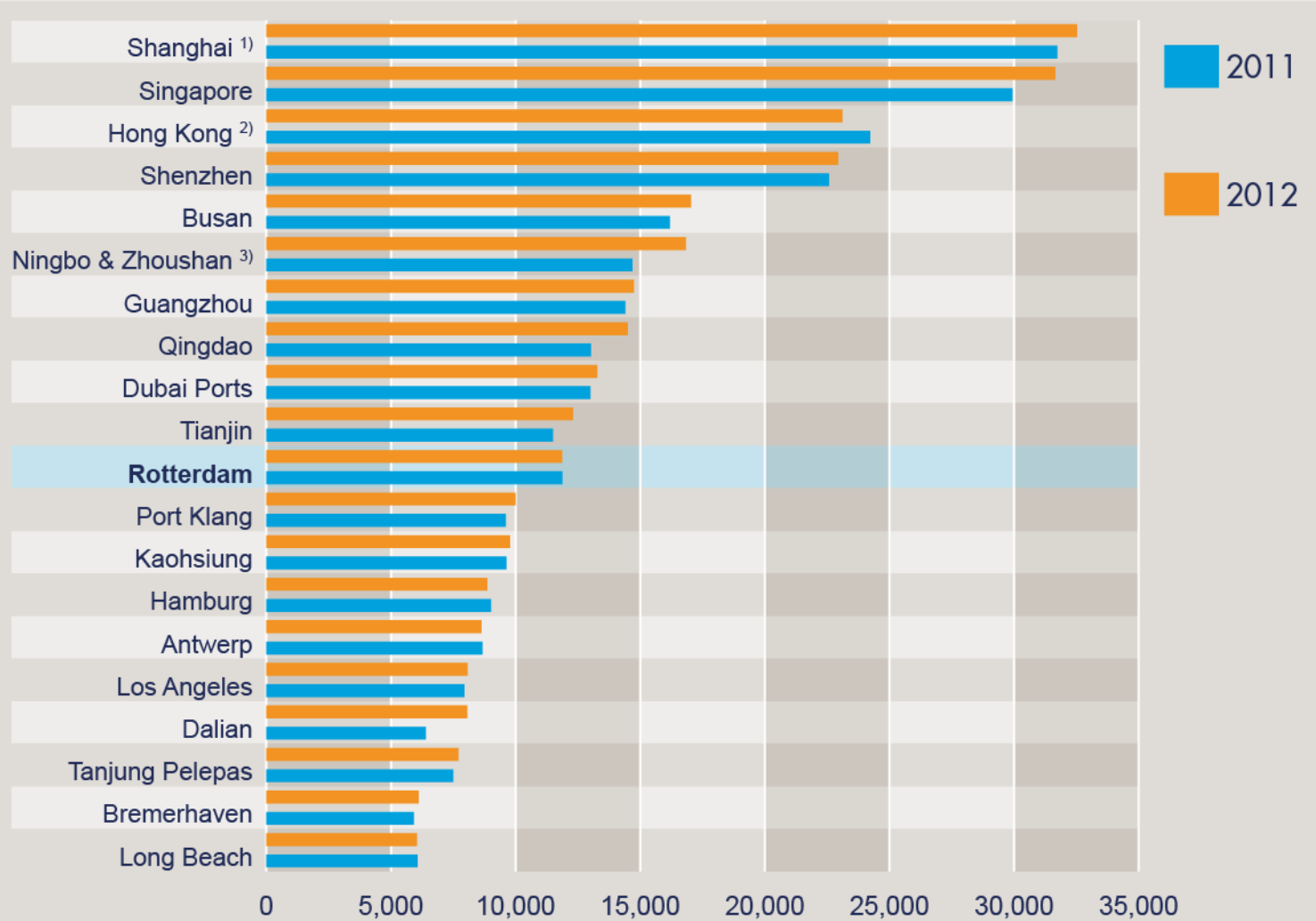
Paese	PORTO	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs	TEUs
		2006	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		numero	numero	numero	numero	numero	numero	numero	numero	numero
ET	Alessandria	432.894	437.924	471.334	648.124	615.977	664.992	396.000	nd	nd
ES	Algeciras	3.179.300	3.266.776	3.420.633	3.327.616	3.042.782	2.806.884	3.602.631	4.111.840	4.337.816
ES	Alicante	169.237	172.729	179.269	160.827	132.069	147.308	164.186	168.274	148.136
TR	Ambarli	1.186.768	1.446.269	1.940.000	2.262.000	1.836.986	2.640.363	2.686.000	3.097.464	3.378.447
IL	Ashdod	687.000	693.000	808.700	827.900	666.041	1.017.000	1.168.000	1.170.000	1.182.000
ES	Barcellona	2.071.481	2.318.239	2.610.100	2.669.649	1.800.662	1.931.033	2.013.967	1.749.974	1.718.779
RL	Beirut	282.624	339.174	948.000	946.100	994.601	949.166	1.034.249	1.041.766	1.117.334
SLO	Capodistria	179.746	218.970	306.648	363.880	343.166	476.731	589.314	670.744	600.441
ES	Castellon	43.773	71.660	101.929	88.208	67.076	103.966	130.963	160.934	193.969
RO	Costanza	768.099	1.037.068	1.411.387	1.380.936	696.303	666.694	662.796	684.069	661.124
ET	Damietta	1.129.696	830.060	894.186	1.124.969	1.139.018	1.072.176	929.867	822.867	nd
ET	El Dekheila	300.989	324.093	606.677	716.331	661.466	699.821	468.000	nd	nd
IL	Haifa	1.123.000	1.063.000	1.170.000	1.396.900	1.140.000	1.264.000	1.236.000	1.371.000	1.367.000
TR	Hafdarpasa	340.629	400.067	396.637	360.000	187.366	176.468	206.000	nd	nd
TR	Izmir	784.377	847.926	892.217	896.000	826.646	726.676	672.000	nd	nd
CY	Limassol	320.130	360.806	377.037	416.970	363.914	348.368	346.740	307.396	277.216
ES	Malaga	247.648	464.838	642.406	428.623	289.871	298.401	476.997	336.266	296.360
M	Marsaxlokk	1.321.000	1.486.000	1.901.180	2.334.182	2.261.034	2.370.729	2.360.489	2.640.000	2.760.000
FR	Marsiglia	906.687	946.446	1.002.879	861.426	876.767	963.436	944.047	1.061.193	1.099.271
TR	Mersin	696.289	643.749	782.028	844.632	843.917	1.030.391	1.126.688	1.263.496	1.378.000
RUS	Novorossiysk	161.766	226.670	261.000	381.300	234.800	471.400	698.000	623.600	610.600
UA	Odessa	280.000	396.664	623.881	672.142	266.461	361.600	463.700	469.720	nd
GR	Pireo	1.394.612	1.403.408	1.373.138	433.682	666.327	886.166	1.679.062	2.734.014	3.163.766
ET	Port Said	1.621.866	2.660.449	2.766.806	3.186.689	3.300.961	3.627.813	4.306.468	3.622.821	3.671.870
GR	Salonico	366.926	337.696	442.638	238.912	269.844	273.131	296.667	317.761	322.310
MA	Tanger-Med	-	-	600.000	920.708	1.222.000	2.068.430	2.072.948	1.826.313	2.668.426
ES	Tarragona	8.980	12.203	47.136	46.903	221.203	266.407	226.747	188.861	147.664
ES	Valencia	2.409.821	2.612.049	3.042.666	3.602.112	3.663.890	4.206.937	4.327.371	4.469.874	4.327.838

* porti italiani esclusi

** Novorossiysk NCSP Group

Elaborazione Assoporti su dati diversi

TOP 20 WORLD CONTAINER PORTS



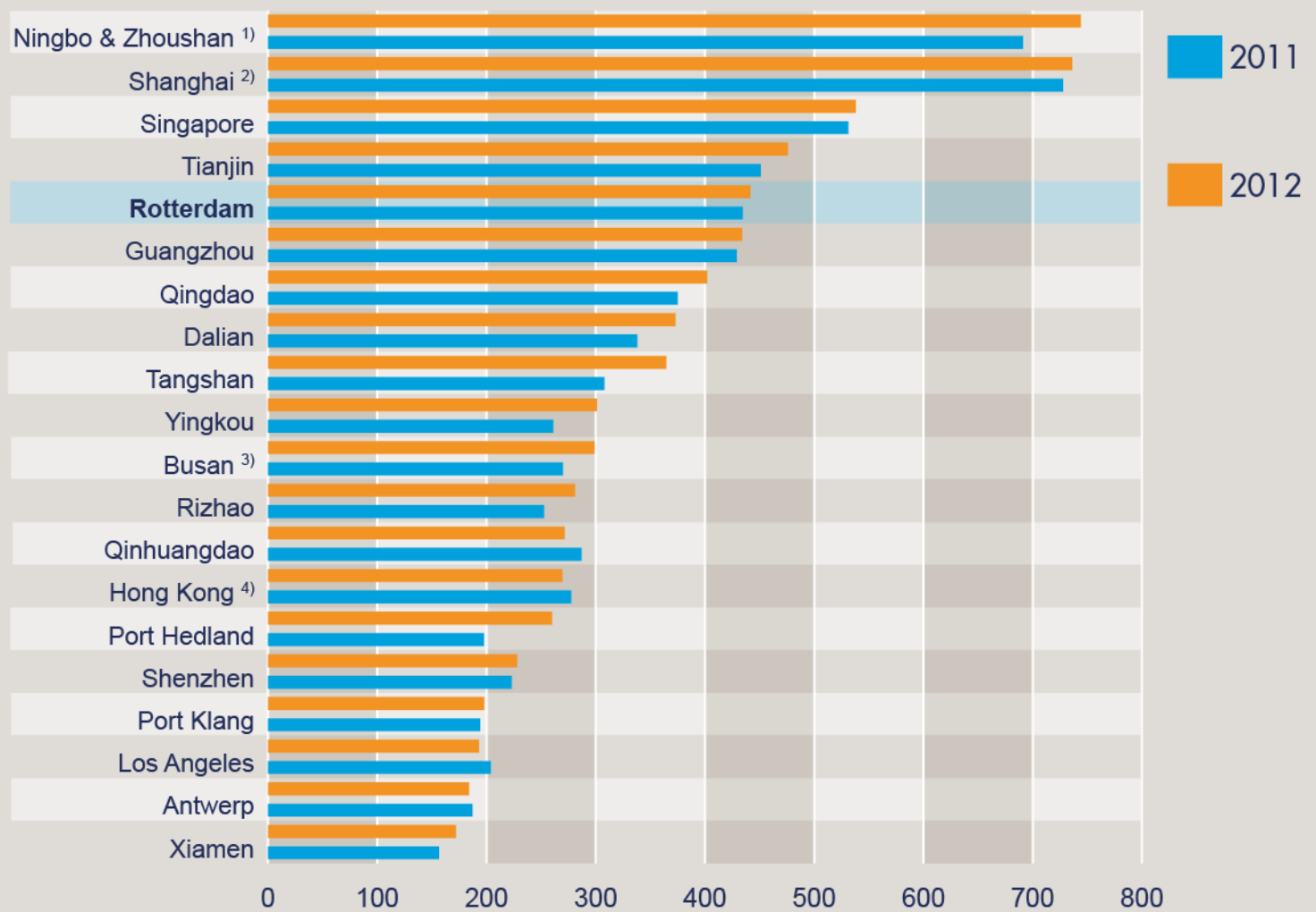
Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)

¹⁾ Including domestic trade and river trade; ²⁾ Including river trade;

³⁾ Ports combined in 2006

Source: Port Authorities

TOP 20 WORLD PORTS



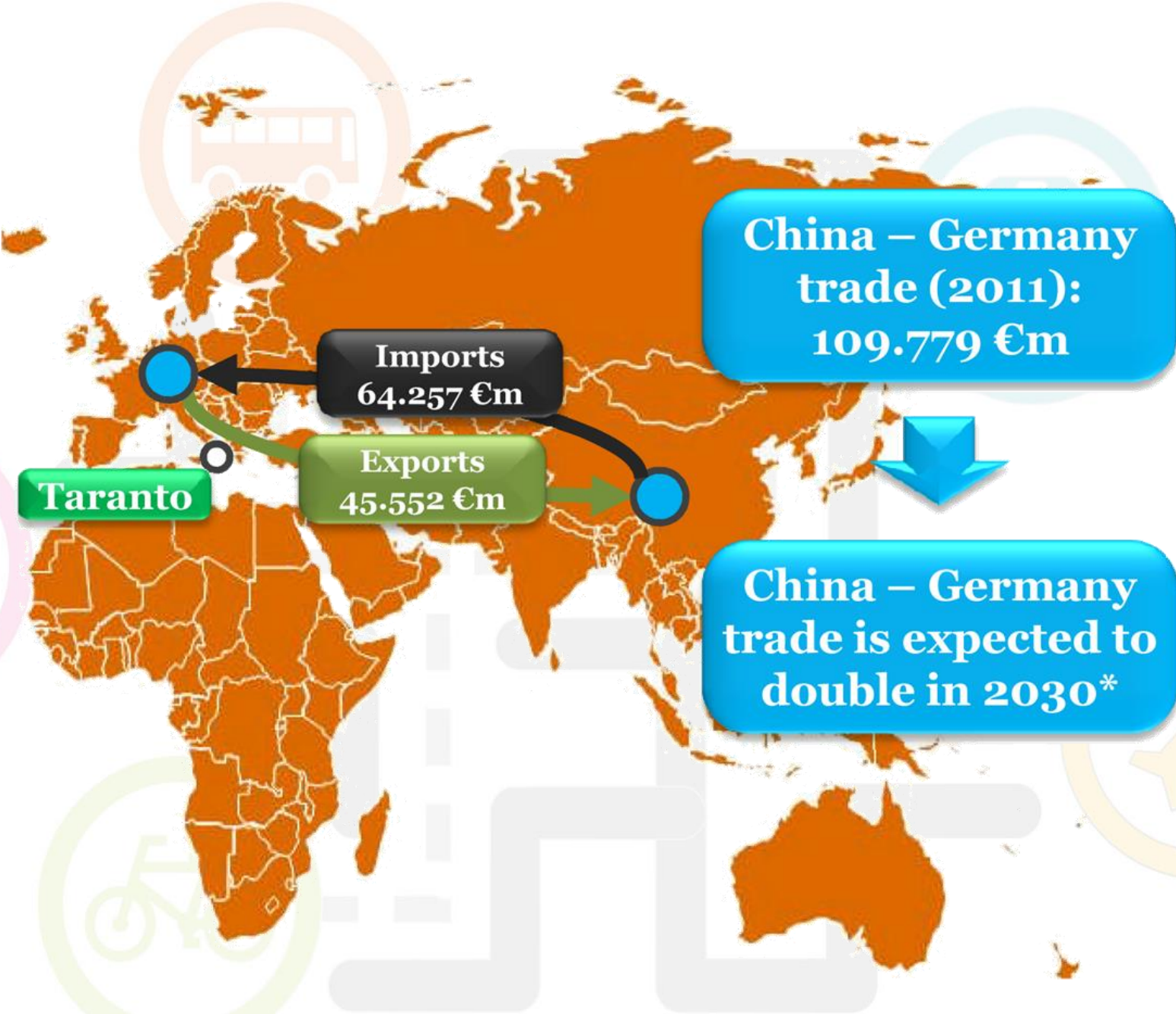
Gross weight x 1 million metric tons; ¹⁾ Ports combined in 2006; ²⁾ Including domestic trade and river trade; ³⁾ Converted from freight ton to metric ton; ⁴⁾ Including river trade; China ports figures for 2012 are provisional

Source: Port Authorities

L'attuale crisi si ritiene che possa rappresentare un temporaneo freno piuttosto che un'inversione di tendenza nell'evoluzione dei flussi mercantili nel Mediterraneo, che continueranno ad essere dominati dalla globalizzazione piuttosto che dal regionalismo economico, una tendenza che è rafforzata dall'assenza di una forte cooperazione euromediterranea.

In tutti gli scenari futuri il predominio dei flussi tra Paesi UE e Paesi asiatici si accentuerà.

Il traffico merci nel Mediterraneo continuerà dunque ad essere soprattutto un traffico di transito.



Tuttavia, dal punto di vista dello sviluppo delle infrastrutture portuali nel bacino, le implicazioni degli scenari sono assai differenziate:

il primo è caratterizzato da un'aspra concorrenza tra UEM (Euro Mediterranean) e SEM (Southern and Eastern Mediterranean) in un contesto di sovraccapacità, mentre gli altri scenari prevedono spazi progressivamente più ampi per la cooperazione tra UEM e SEM.

Peraltro, la crisi economica internazionale sta già accentuando i fattori concorrenziali e l'attività di transhipment è già oggi oggetto di una crescente concorrenza.

Due tendenze sono all'opera:

la creazione di nuovi porti ad acque profonde nei SEM tende a ridurre l'attività di transhipment nei porti UEM;

le attività di transhipment tenderanno ad essere effettuate sempre di più nei SEM, assai concorrenziali per vari motivi.

Nonostante il potenziamento delle strutture portuali del Mediterraneo, i porti del Nord Europa continuano a svolgere un ruolo preponderante nel trasporto via container tra i paesi dell'Unione Europea (UE) e quelli dell'Asia. Inoltre, Anversa, Amburgo, Rotterdam svolgono un ruolo di grande rilievo anche nei flussi via container UE-SEM (Paesi non UE che affacciano sul Mediterraneo).

I motivi sono ben noti e attengono alle carenze infrastrutturali e all'efficienza delle operazioni portuali, in termini di attrezzature, servizi, procedure burocratiche e doganali.

La crisi e la minacciosa concorrenza di Rotterdam ad esempio hanno contribuito a rafforzare la collaborazione tra i 4 porti situati nelle regione delle Fiandre (Anversa, Zeebrugge, Gent, Ostenda). I quattro scali hanno, infatti, firmato qualche giorno fa un accordo di cooperazione, articolato in 30 punti.

Il punto più rilevante è la decisione di promuovere congiuntamente l'attrattività dei porti di Anversa e di Zeebrugge per il trasporto mediante container, in provenienza dall'Asia.

I porti europei sono lo snodo cruciale di interscambio fra l'economia occidentale e il Far East, e, a maggior ragione, lo sono i porti del Mediterraneo che possono vantare su un vantaggio competitivo legato ad una posizione geografica che, in termini di *transit time*, garantisce una alimentazione dei mercati europei da Suez assolutamente competitiva rispetto a quella generata dagli scali dell'Europa Settentrionale.

Di fronte a queste tendenze la cooperazione euro-mediterranea dovrebbe identificare un quadro regionale di sviluppo del trasporto marittimo maggiormente incisivo.

La rete dei trasporti del Mediterraneo deve rispondere alla logica dei flussi commerciali presenti e futuri nel modo più efficiente e sostenibile.

E' pur vero che tra i progetti prioritari dell'Unione per il Mediterraneo vi è lo sviluppo dei trasporti e, in particolare, le Autostrade del mare.

Tuttavia, questo progetto presenta ancora importanti ostacoli che devono essere superati perché la cooperazione nel settore del trasporto marittimo trovi un solido quadro euro-mediterraneo.

Esso nasce per rispondere ad esigenze del trasporto merci tra paesi UE, ed è finalizzato a ridurre la congestione della rete stradale e l'impatto ambientale.

Il progetto di Autostrade del mare vorrebbe estendere ai SEM l'impostazione adottata nella UE.

I Paesi SEM, però, hanno priorità diverse: in particolare, prima che allo sviluppo delle Autostrade del mare, essi sono interessati allo sviluppo della loro rete di trasporti su strada e ferroviari che servono le infrastrutture portuali.

Certamente vi sono significative differenze tra i vari porti, diversi modelli gestionali e offerte portuali, diverse normative. Ciò sia tra i paesi UEM e SEM che all'interno delle due stesse categorie.

Pur in presenza di questa evidente diversità vi sono alcuni obiettivi comune: intercettare i traffici che transitano nel Mediterraneo, non solo come transshipment, l'aumento degli scambi diretti tra le due aree, i processi evolutivi in materia ambientale ed energetica, lo sviluppo della logistica e della intermodalità, il turismo ed il traffico passeggeri.

Competition + Cooperation = Coopetition

Il consolidamento degli scambi commerciali tra Paesi asiatici ed europei, l'evoluzione dei nuovi mercati di produzione e consumo (oggi Turchia, domani Nord Africa e Balcani), il raggiungimento da parte di alcuni Stati del Nord Africa di una stabilità politica e sociale, comporteranno necessariamente uno spostamento verso l'area UEM e SEM anche dei traffici merci e passeggeri.

Con riferimento alla strategia di sviluppo infrastrutturale portuale italiana non si deve solo ed esclusivamente puntare sulla teoria delle c.d. “due ascelle”, che prevede il potenziamento dei porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico, ma anche sui porti del Sud che sono più vicini alla rotta Suez-Gibilterra.

Occorre, pertanto, prevedere un bilanciamento tra gli investimenti indirizzati all’adeguamento delle infrastrutture portuali e quelli destinati al potenziamento delle tratte ferroviarie, anche attraverso un intervento sulla politica tariffaria.

In tal modo si andrà incontro anche alla esigenza di avere un maggiore riscontro sociale ed un minore impatto ambientale in linea con le sollecitazioni UE.

“Logistica e Trasporti: Economia dei trasporti e del Mediterraneo”



GRAZIE PER LA VOSTRA ATTENZIONE