



# Sviluppo economico e trasporto sostenibile: le potenzialità del Mediterraneo orientale

Monica Grosso-Oliviero

Alessio Tei

Università di Genova

XV Riunione Scientifica SIET

Venezia, 18-20 Settembre 2013

# Indice

- **Research Question**
- **Introduzione**
- **Attuali flussi di traffico**
- **L'offerta di trasporto via mare**
- **Possibili sviluppi futuri**
- **Conclusioni**

# Research Question

- Scopo della ricerca è stato quello di individuare le potenzialità dell'area del Mediterraneo Orientale per la portualità italiana.
- L'oggetto dell'analisi è l'area ricompresa tra la Tunisia (caso limite, normalmente inclusa nel Mediterraneo Occidentale) e la Turchia.

# Introduzione

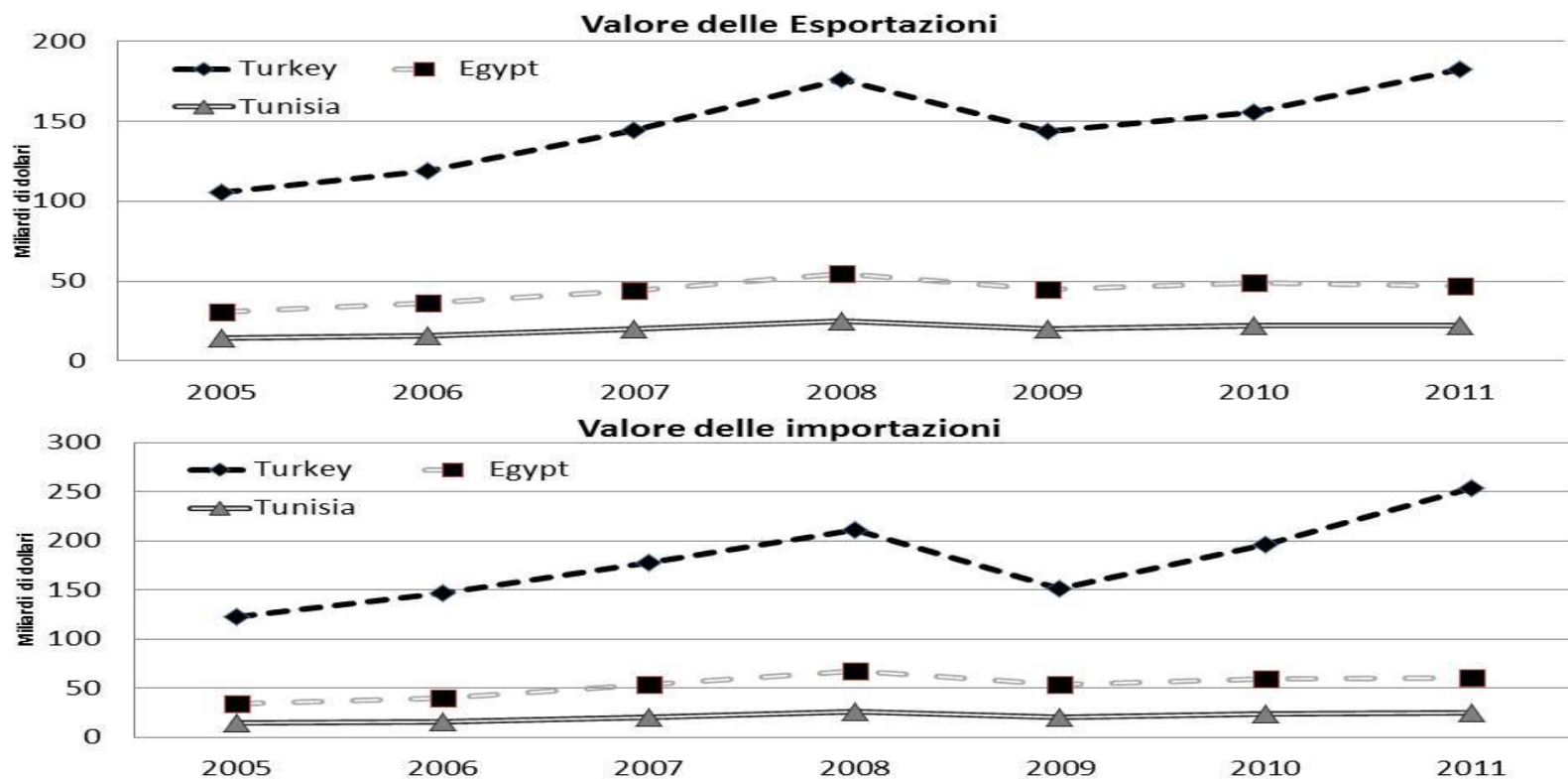
- I paesi dell'area in questione hanno sperimentato una grande crescita economica nell'ultimo decennio.
- Analizzando tutte le principali variabili macroeconomiche, si registra una loro costante crescita con l'eccezione del periodo legato alla primavera araba.
- Se analizziamo le PPI, l'area ha attratto quasi il 10% del totale mondiale negli ultimi vent'anni in ambito trasportistico (World Bank, 2013).

# Introduzione

Popolazione					PIL (reale - PPP)				
	1990	2000	2010	2015		1990	2000	2010	2015
<i>Nord Africa</i>	112,9	137,0	162,8	177,1	<i>Nord Africa</i>	338,3	559,1	1097,3	1407,6
<i>Medio Oriente</i>	112,0	142,1	210,8	211,2	<i>Medio Oriente</i>	730,3	1339,4	3013,7	3843,3
<i>Turchia</i>	52,4	64,2	73,0	77,6	<i>Turchia</i>	291,4	512,9	970,4	1329,9
<i>Egitto</i>	51,3	63,3	78,7	87,5	<i>Egitto</i>	131,6	247,6	499,2	634,6
<i>Tunisia</i>	8,1	9,5	10,5	11,2	<i>Tunisia</i>	25,9	50,4	99,7	127,1
PIL pro-capite (PPP)					Investimenti Diretti Esteri				
	1990	2000	2010	2015		1990	2000	2005	2010
<i>Nord Africa</i>	2996,9	4079,9	6736,5	7944,1	<i>Nord Africa &amp; Medio Oriente</i>	n/a	5,23	46,76	64,97
<i>Medio Oriente</i>	6520,0	9424,8	14291,1	18189,7	<i>Turchia</i>	0,68	0,98	10,03	9,28
<i>Turchia</i>	5558,2	7983,3	13293,9	17137,7	<i>Egitto</i>	0,73	1,24	5,38	6,39
<i>Egitto</i>	2562,6	3912,1	6343,9	7249,1	<i>Tunisia</i>	0,08	0,75	0,72	1,4
<i>Tunisia</i>	3177,4	5278,6	9457,2	11347,9	<i>% Area su Totale mondo</i>	n/a	0,34%	3,89%	4,63%

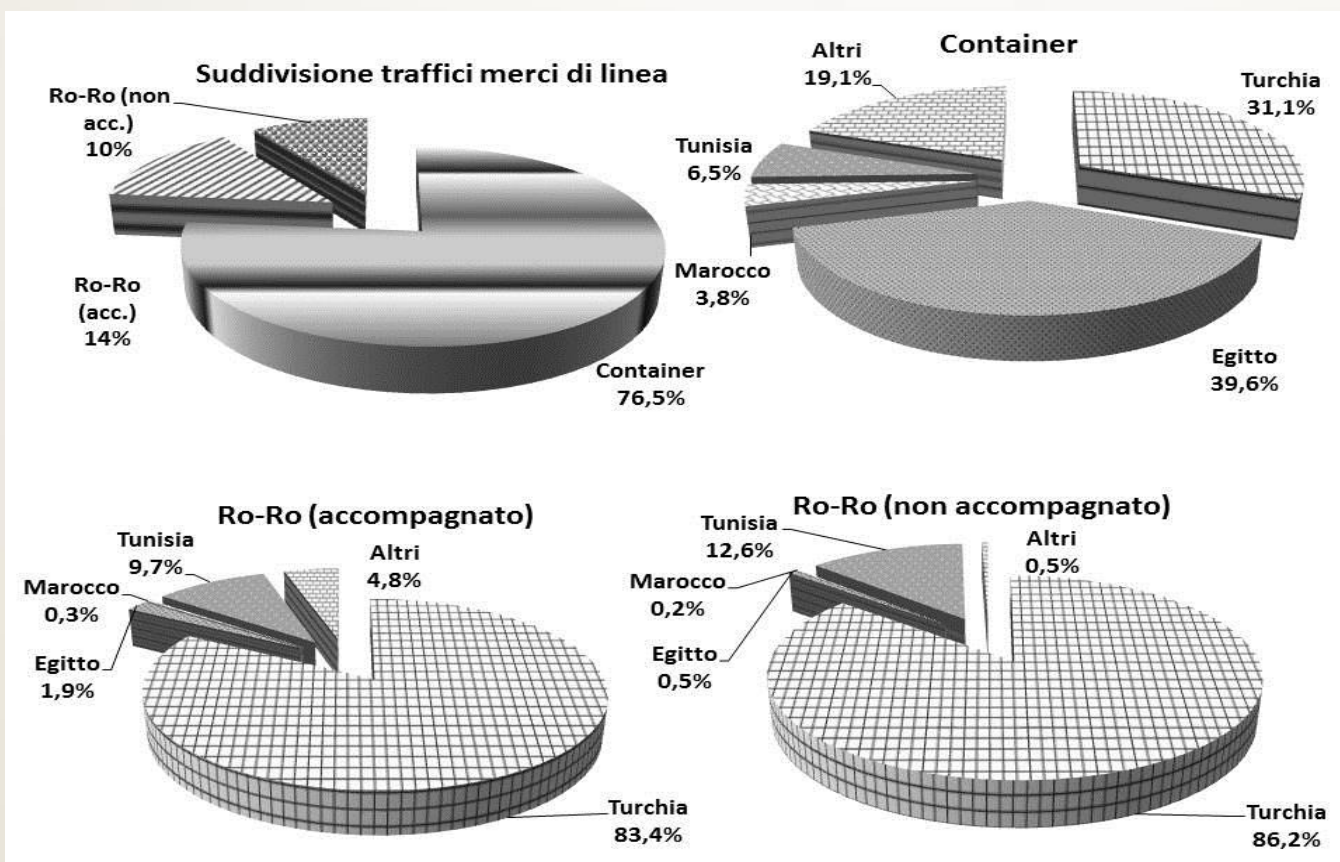
# Attuali flussi di traffico

- Tradizionalmente l'area è sempre stata esportatrice per lo più di materie prime ma nell'ultima decade si sono aggiunti anche prodotti finiti ad alto valore aggiunto.



# Attuali flussi di traffico

- Soffermandoci sul traffico di merci più ricche, si può notare come esse si muovano per lo più in contenitore.



Analizzando i traffici italiani verso l'area nell'ultimo decennio si osserva una concentrazione dei flussi su pochi scali, variabili a seconda della tipologia di servizio.

# L'offerta di trasporto via mare

- Attualmente l'offerta di trasporto via mare è molto variabile da paese a paese, anche a seconda delle caratteristiche infrastrutturali degli stessi.
- Da un punto di vista dei servizi marittimi si osservano circa un centinaio di linee full container e una trentina di tipo Ro-Ro/Ro-Pax con un mercato tendente alla concentrazione.



# L'offerta di trasporto via mare

- Lato terra sono molti gli investimenti recentemente sviluppati al fine di allargare terminali già esistenti (Egitto), creare nuovi porti hub (Tunisia), investire in un ammodernamento degli attuali scali (Libia) o effettuare tutte le precedenti operazioni (Turchia).

# L'offerta di trasporto via mare

Porto	Paese	Dimensione e tipologia delle banchine (m)	Area totale (mq)	Stoccaggio container TEUs (000s)	Accessi stradali e ferroviari
<i>Alexandria (Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	3 container	163	11	Connessione ferroviaria del terminal
		1 ro-ro			
<i>Alexandria (International Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	1 container	110	7	Connessione ferroviaria del terminal
<i>Damietta</i>	<i>Egitto</i>	4 container	1000	30	Connessione alla rete ferroviaria nazionale (Cairo)
<i>El Dekheila (Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	4 container	380	20	Connessione ferroviaria del terminal
		50 m di rampe ro-ro			
<i>El Dekheila (International Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	2 container	190		
<i>Port Said (Banchina Abba)</i>	<i>Egitto</i>	1 container/ro-ro	375		
<i>Port Said (Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	1 container	467	24	Connessione ferroviaria del terminal
<i>Port Said (Suez Canal Container terminal)</i>	<i>Egitto</i>	4 container	600	24	300 m di rete ferroviaria
<i>Sokhna</i>	<i>Egitto</i>	1 container	180	24,2	3000 m di rete ferroviaria
<i>Benghazi</i>	<i>Libia</i>	1 general cargo	4400	24,4	
<i>Tripoli</i>	<i>Libia</i>	3 container, ro-ro	210		
<i>Rades</i>	<i>Tunisia</i>	1 container	325		

# Possibili sviluppi futuri

## ➤ Nel breve periodo:

- I. Nuovi competitor per i porti di transshipment nazionali
- II. Tendenza ad una sempre maggior specializzazione dei porti italiani sull'area

## ➤ Nel lungo periodo:

- I. Crescita degli scambi di merci ricche
- II. Cambiamento del ruolo dei porti della sponda sud-orientale del Mediterraneo (da porti di transshipment a porti gateway)

# Conclusioni

- L'area ha sperimentato una notevole crescita economica e la portualità ha avuto un conseguente sviluppo.
- Da esportatori netti di materie prime, i paesi in questione stanno sviluppando sempre più traffici di merci ad alto valore aggiunto, con una crescita anche delle importazioni.
- Le dinamiche economico-commerciali hanno modificato anche la struttura portuale e trasportistica sia dei Paesi della UE che della sponda sud-orientale del Mediterraneo.

# Conclusioni

➤ Mentre nel breve periodo gli aspetti negativi della nuova portualità dell'area sembrano essere maggiori rispetto a quelli positive, nel lungo periodo le opportunità sembrano notevolmente maggiori.

➤ Possibili sviluppi futuri della ricerca:

Valutazione delle differenze tra Mediterraneo Orientale e Occidentale  
Focus sulle dinamiche del Mercato interno ad ogni Paese dell'area



# Grazie per l'attenzione, domande?

XV Riunione Scientifica SIET

Venezia, 18-20 Settembre 2013