

Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica - XII Riunione Scientifica
–Roma, 17-18 giugno 2010



Working Papers SIET 2010 –
ISSN 1973-3208

EVOLUZIONE DELL'INDUSTRIA TERMINALISTICA PER I SERVIZI DI LINEA NEL MEDITERRANEO. IMPLICAZIONI PER LA PORTUALITÀ NAZIONALE¹

Alessio Tei², Claudio Ferrari³

Keywords: Shipping, Container Terminal Competition,
Mediterranean Ports

1. Introduzione

Scopo principale del lavoro è delineare i possibili futuri scenari del settore del trasporto marittimo di linea, con le necessarie implicazioni sulla

¹ Il presente testo riproduce l'intervento svolto in occasione della XII Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti. Una sintesi dello stesso è stata pubblicata nel volume: "Sostenibilità, qualità e sicurezza nei sistemi di trasporto e logistica", Marcucci E.(Cur.), Musso E.(Cur.). Roma, 17-18 Giugno 2010, MILANO: Franco Angeli, ISBN/ISSN: 978-88-568-3797-1.

² Centro Italiano d'Eccellenza sulla Logistica Integrata, Via Bensa 1 161124 Genova (Ge), Alessio.Tei@cieli.unige.it.

³ Centro Italiano d'Eccellenza sulla Logistica Integrata, Via Bensa 1 161124 Genova (Ge), ferrari@economia.unige.it.

logistica, con riferimento al bacino del Mediterraneo, descrivendone le ripercussioni sull'assetto portuale italiano. In particolare, l'attenzione sarà inizialmente dedicata alla descrizione dei progetti d'investimento del Nord Africa e agli effetti che essi potranno avere sul trasporto dei contenitori nel medio termine per derivarne, così, le possibili implicazioni sull'assetto della portualità nazionale.

L'attualità del tema proposto è data sia dal crescente interesse dei terminalisti internazionali per i possibili investimenti in queste aree sia dalle condizioni socio-economiche dei Paesi Nord-Africani, sia, infine, per alcuni accordi tra Unione Europea e molti governi locali. Tali fattori, oltre a rendere il tema proposto estremamente attuale, rendono anche la possibile influenza dei nuovi terminal sull'attività dei corrispettivi europei determinante anche per la politica portuale dei singoli scali comunitari, vista la possibile forte concorrenza dei porti Nord-Africani nell'offerta di servizi di transshipment.

Il lavoro descrive, quindi, i principali fattori che hanno determinato la "delocalizzazione" dei terminalisti nei Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo e, successivamente, determina gli effetti dei nuovi porti sulle rotte commerciali che interessano anche il vecchio Continente. Lo studio proposto avrà, quindi, lo scopo di concepire riflettere su come l'avanzamento dei Paesi in Via di Sviluppo più vicini all'Unione Europea potrà in futuro influenzare l'organizzazione del sistema portuale comunitario. Per fare ciò saranno utilizzati sia i dati raccolti tramite interviste ai principali operatori coinvolti che quelli provenienti dalle principali banche dati del settore.

Il lavoro è strutturato in sei paragrafi: al termine di questa introduzione, sarà tratteggiata la situazione economico-sociale dei Paesi dell'area oggetto dell'analisi (paragrafo 2), con l'intento di introdurre successivamente i principali fattori che hanno influenzato il crescente interessamento degli operatori terminalistici per quest'area (paragrafo 3). Una volta determinati i principali driver che hanno determinato i differenti investimenti, saranno studiati sia i singoli operatori che alcuni nuovi terminal (paragrafo 4), allo scopo di determinarne i principali. Successivamente saranno discussi i possibili ruoli di tali nuovi scali rispetto all'attuale assetto del settore e come la loro presenza contribuirà a modificarlo esaminandone le implicazioni sulla portualità nazionale. Nel paragrafo 5 saranno sviluppate le considerazioni conclusive, e determinati con maggiore puntualità gli

effetti, positivi e negativi, dell'avanzamento del sistema portuale nordafricano su quello europeo.

2. Il Mediterraneo meridionale nei rapporti economici odierni

Negli ultimi vent'anni molte zone del pianeta hanno potuto godere di un periodo di relativa stabilità che ha portato ad una crescita economica pressoché costante in esse. Ciò ha contribuito allo sviluppo di nuove rotte commerciali e al fiorire di numerose attività in Paesi che, fino agli anni Ottanta, erano quasi completamente esclusi dalle dinamiche economiche internazionali. Esempio emblematico di tale evoluzione risultano essere, senza alcun dubbio, i Paesi asiatici (in particolar modo Cina e India) che, forti di un costo dei fattori della produzione nettamente inferiore rispetto a quanto non succeda nelle aree sviluppate del mondo, sono riusciti ad attrarre flussi sempre crescenti d'investimenti diretti esteri (IMF, 2010) e a registrare un tasso di crescita spesso a due cifre.

La crescita economica più accentuata si è avuta nelle aree più dinamiche, ove è possibile individuare la contemporanea presenza di un sistema infrastrutturale adeguato alle esigenze delle differenti attività produttive; di una riserva di manodopera abbondante e a basso costo e, infine, di un sistema politico-economico che garantisca la stabilità necessaria allo sviluppo delle differenti attività (Schwab, 2009; Boopen, 2006). Tali condizioni sono caratteristiche non sempre rilevabili in tutte le parti del mondo e, nelle ultime decadi, hanno favorito, soprattutto, lo sviluppo di alcune zone del continente asiatico, come è possibile notare nella figura seguente.

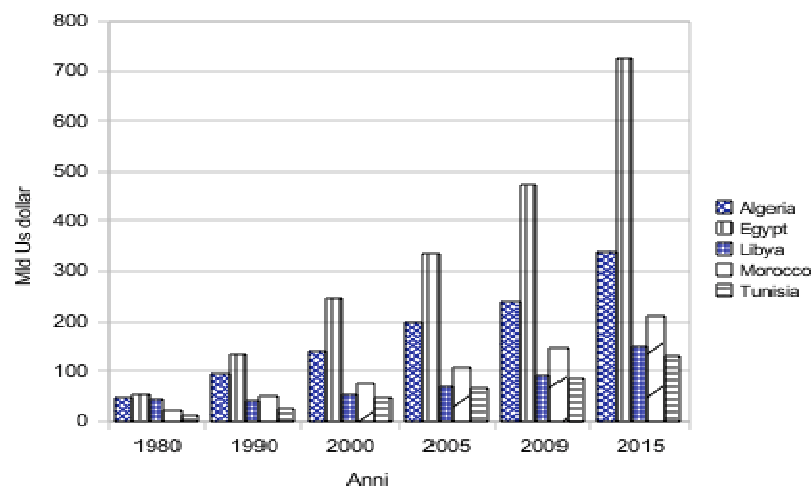
2.1. I Paesi Nord Africani

2.1.1. La situazione Macroeconomica

I fattori appena citati sono però comuni anche ad altre aree del mondo che, oggi, si affacciano sulla scena mondiale. I Paesi dell'Africa settentrionale, ad esempio, stanno attraversando un periodo di relativa stabilità e, a partire dal 1995 (Iqbal, 2001), si sono aperti al commercio

internazionale facendo così registrare tassi di crescita del Prodotto Interno Lordo spesso superiori al 5% annuo.

Fig. 1: crescita del PIL-PPP nei Paesi nord-africani



Fonte: IMF, 2010.

Com'è possibile notare in fig. 1, Egitto ed Algeria, in particolar modo, hanno goduto, negli ultimi trent'anni, di una crescita costante che ha avuto un'impennata a partire proprio dalla metà degli anni Novanta, quando la maggior parte dei Paesi dell'area ha aderito al General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) e, successivamente, alla World Trade Organization (WTO). Sul finire degli anni Novanta Tunisia, Marocco e, in seguito, Egitto ed Algeria hanno stipulato un accordo con l'Unione Europea (Association Agreements with the European Union) volto alla riduzione delle tariffe doganali e a una maggiore integrazione dei Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo con gli Stati aderenti all'Unione Europea.

Nel 2006, inoltre, per volontà del presidente francese Sarkozy, è stato ulteriormente incentivato l'interscambio tra le due sponde del Mediterraneo attraverso un protocollo d'intesa atto a stimolare futuri accordi di libero scambio nell'area MEDA⁴.

Fino ad oggi, inoltre, i Paesi nord-africani sembravano avere un potenziale economico difficilmente sfruttabile, soprattutto per ragioni politico-sociali che minavano la reale stabilità dell'area, tuttavia dopo le riforme degli ultimi anni e gli accordi sul commercio internazionale, la

4 L'area MEDA è la zona comprendente l'Unione Europea e tutti i rimanenti Paesi europei, africani ed asiatici che si affacciano nel Mediterraneo, ad esclusione della Libia.

zona sembra aver acquisito maggiore credibilità internazionale potendo così sfruttare il suo potenziale (Daoud, 2009). Uno dei maggiori cambiamenti, in tal senso, è avvenuto con le riforme del mercato del lavoro (Agénor, 2007), cominciate negli anni Novanta allo scopo di poter usufruire dei capitali provenienti dall'International Monetary Fund.

Com'è possibile vedere nella tabella seguente i principali indicatori socio-economici dimostrano come sia il reddito pro-capite (PPP), che il numero di abitanti, che lo Human Development Index, risultino essere in costante crescita negli ultimi dieci anni e, con riferimento al solo PIL pro-capite, si può notare come sia previsto un ulteriore aumento anche nei prossimi anni.

Tab. 1: Indicatori economico-sociali dell'area in questione

	Algeria	Egitto	Libia	Marocco	Tunisia
HDI 2007	754	703	/	654	769
FDI 1997	260	887	-68	1188	365
FDI 2007	1665	11578	2541	2577	1618
PIL pro capite (ppp) 2000	4513	3910	9749	2665	4779
PIL pro capite (ppp) 2009	6869	6123	14328	4604	8254
PIL pro capite (ppp) 2015	8864	8395	20663	6313	11624
Popolazione 2000	30	63	5	28	9
Popolazione 2015	38	86	7	33	11

Fonte: IMF, 2010. Dati in US dollar.

Com'è possibile notare, fattore importante risulta essere quello legato alla crescita demografica che, nell'ultimo decennio, ha avuto un tasso di crescita complessivo del 10% che, probabilmente, tenderà a confermarsi almeno ancora per il prossimo quinquennio (IMF, 2010). Tale fattore porterà l'area a contare più di 170 milioni di persone entro il 2015, portando, da una parte nuove criticità da un punto di vista sociale ma, dall'altra, risultare un nuovo elemento di crescita (Rose, 2006).

Collegando ciò a quanto previsto in alcune valutazioni di possibili scenari futuri (Puliafito et al., 2009; Mazzarino, 2010), è possibile sostenere come la contemporanea espansione demografica, l'aumento dei redditi e gli accordi internazionali attualmente in essere, nonché quelli previsti, in particolare con l'Unione Europea, risultino essere fattori importanti per quel che concerne il futuro sviluppo economico dell'area. In particolare, è possibile notare come le teorie di uno sviluppo economico GLOCAL⁵ e di una nuova regionalizzazione potrebbero incentivare le delocalizzazioni nell'area nord africana, forte di una manodopera abbondante, di costi dei fattori produttivi competitivi e di spazi abbondanti. In tal senso, la stessa posizione dell'area, come sarà sottolineato successivamente, unita agli ingenti investimenti in infrastrutture, potrebbe favorire alcune delocalizzazioni produttive, nonché l'utilizzo dei Paesi del Mediterraneo come piattaforma logistica internazionale (Redding and Venables, 2000; Zin, 2007).

Del resto, andando ad analizzare i differenti prodotti finiti importati ed esportati dai Paesi nord africani, è possibile notare come questi, nell'ultimo decennio, siano risultati in costante crescita e, prendendo ad esempio il commercio con l'Italia, proprio le merci containerizzabili hanno fatto registrare una crescita media pari al 50% nel decennio 2000-2009 mentre, solo nell'ultimo triennio, nonostante la crisi, l'area oggetto d'analisi risulta l'unica ad avere dei valori dell'interscambio in crescita (+5%), com'è possibile notare dalla tabella seguente.

Tab. 2: Valori in mln di euro dell'interscambio tra l'Italia e alcune aree del mondo per prodotti commerciali viaggianti su container,

5 Per sviluppo GLOCAL si intende un tipo di sviluppo caratterizzato da un'importanza maggiore degli scambi internazionali su scala regionale (ad es. nel Mediterraneo) a parziale discapito degli scambi internazionali su scala mondiale.

	2000	2005	2007	2009	Var '07- '09	Var '00- '09
Unione Europea	133153	153966	173929	139099	-0,2	0,04
Paesi europei non UE	16075	24389	29815	25772	-0,14	0,6
Africa Settentrionale	3811	4488	5364	5648	0,05	0,48
Altri paesi africani	1463	1713	1996	1710	-0,14	0,17
America settentrionale	21938	16788	16163	12316	-0,24	-0,44
America centro-meridionale	4595	3449	4268	3500	-0,18	-0,24
Medio Oriente	4854	5231	6720	6414	-0,05	0,32
Asia Centrale	2206	3178	4373	4266	-0,02	0,93
Asia Orientale	21961	27818	31267	29441	-0,09	0,34
Oceania	1638	1831	1721	1337	-0,22	-0,18
Altri territori	1300	1523	2434	2728	0,12	1,1
Mondo	212210	244374	279050	232232	-0,17	0,09

Fonte: UN COMTRADE (2009).

Dalla tabella 2 è possibile inoltre vedere come nell'ultimo triennio siano diminuite le importazioni di beni containerizzabili ma, meno del totale delle importazioni complessive, mentre sono cresciute le esportazioni con un tasso di crescita complessivo del 17%. Tali valori, possono indicare una variazione nella struttura del commercio della regione che, in precedenza, ha sempre puntato, come molti altri Paesi in via di sviluppo, sullo sfruttamento delle risorse naturali e in maniera marginale su di una struttura produttiva competitiva a livello internazionale.

Visti gli scenari prospettati, quindi, si aprono future possibilità di sviluppo per queste zone, soprattutto nel caso in cui vengano effettuati gli investimenti necessari per modernizzare i principali nodi logistici dell'area.

2.1.2. Le infrastrutture

Come sostenuto da Agénor (2005, 2007), Limao (2000) e Boopen (2006), oltre a fattori macroeconomici e demografici perché un Paese possa risultare competitivo sul mercato internazionale necessita di investimenti adeguati per adeguare il proprio sistema infrastrutturale alle differenti esigenze di approvvigionamento, produzione e distribuzione dei prodotti nazionali sul mercato estero, rendendo affidabile ed efficiente il proprio sistema logistico. Fino agli anni Novanta, invece, i Paesi della sponda sud del Mediterraneo erano caratterizzati da un sistema dei trasporti obsoleto e, in molti casi, lacunoso.

Contemporaneamente all'ingresso dell'area all'interno del sistema di scambi internazionali, l'African Development Bank, assieme ad altre istituzioni internazionali, ha finanziato progetti di studio al fine di implementare un sistema di infrastrutture terrestri in grado di garantire collegamenti efficienti sia tra i diversi Paesi dell'area, sia nell'entroterra di alcuni di questi: ciò al fine di sviluppare una rete di trasporto efficiente e tale da rendere possibile lo sviluppo economico di questi Paesi.

I principali progetti riguardano infrastrutture sia ferroviarie che autostradali atte a collegare tutti i Paesi dell'Africa settentrionale, attraverso linee costiere, e costituire quattro corridoi principali verso l'entroterra, al fine di collegare al Mediterraneo anche i Paesi dell'Africa sub-sahariana. Più nel dettaglio, grazie ai fondi messi a disposizione da molte agenzie internazionali, tra cui l'International Monetary Fund, e all'investimento diretto di molti governi locali (Tunisia, Marocco e Algeria finanzieranno con quasi 11 miliardi di dollari il nuovo collegamento autostradale tra i tre stati) al fine di creare una rete costiera che, poi, "scenda" alle estremità verso la Nigeria, dalla parte del Marocco, e l'Etiopia, dalla parte dell'Egitto. Affianco a questa linea principale ve ne saranno altre due: una in Algeria e una in Libia, aventi lo scopo di rafforzare i collegamenti intra-continentali.

Come si è notato in tab. 1, inoltre, si è registrato un incremento esponenziale degli investimenti diretti esteri nei Paesi nord-africani negli ultimi anni. L'incremento più marcato è senz'altro quello dell'Egitto che, nel decennio 1996-2007, ha visto incrementare gli IDE di circa 17 volte. Caso particolare, invece, è quello della Libia che, visto l'allentamento dell'embargo e il suo ingresso, anche se come semplice osservatore, in alcune organizzazioni internazionali dell'area, tra cui proprio il MEDA, ha cominciato a partire dal 2000 ad attirare investimenti esteri mentre, precedentemente, ne era un esportatore netto.

I Paesi nord africani hanno potuto, quindi, godere di un periodo di crescita costante che, unito alle riforme del mercato del lavoro e alla presenza dei principali fattori produttivi a costi contenuti (spazio e manodopera), hanno garantito la possibilità di attrarre gli investimenti diretti esteri necessari per colmare, almeno in parte, il gap infrastrutturale della regione nei confronti di altre aree del mondo, facendo sì che l'area in questione potesse candidarsi come luogo idoneo alla delocalizzazione delle principali multinazionali. Oltre alle strutture terrestri, però, sono necessarie anche strutture d'interscambio marittimo-portuale idonee a permettere l'effettivo decollo dell'area attraverso una maggiore capacità di attrazione dei flussi internazionali di merci.

3. La portualità della sponda sud del Mediterraneo

Un miliardo e mezzo di dollari sono stati offerti da due fondi internazionali per assicurarsi la licenza relativa alla costruzione e allo svolgimento delle attività terminalistiche nel porto di Enfida, in Tunisia, scalo che a regime dovrebbe poter movimentare fino a cinque milioni di TEU. Il governo di Casablanca, invece, ha pronti 1.7 miliardi di dollari per portare a compimento il progetto relativo al porto di Tangeri, che porterà lo scalo marocchino a movimentare fino a otto milioni di TEU all'anno, contro i tre milioni attuali.

L'Africa settentrionale, sta vivendo una vera e propria rivoluzione: oltre alle infrastrutture terrestri necessarie ad attrarre insediamenti e incrementare il livello di sviluppo, infatti, si sono registrati numerosi investimenti aventi l'obiettivo di ridurre anche il gap infrastrutturale relativo ai nodi marittimi: ciò grazie agli immensi spazi di cui possono godere i Paesi dell'area e a caratteristiche fisico-geografiche (in particolare la profondità dei fondali e il posizionamento rispetto alla rotta Europa-Asia) idonee a rendere vantaggioso questo tipo d'investimenti. Le prospettive di crescita dell'area, d'altro canto, risultano anch'esse fondamentali per rendere conveniente l'approdo dei grandi operatori marittimi internazionali, attirati dalle delocalizzazioni degli insediamenti di alcune tra le più importanti multinazionali. Com'è avvenuto per la localizzazione di alcuni impianti di assemblaggio dell'industria automobilistica nei pressi dello scalo di Tangeri: ciò ha aiutato lo sviluppo

di una rotta in grado di far arrivare i pezzi meccanici dall'Estremo Oriente, che permetta di portare le auto assemblate in Europa.

Tra i principali scali dell'area attualmente in esercizio, spazio particolare lo trovano quelli egiziani che, forti della prossimità al Canale di Suez, risultano essere un passaggio obbligato per tutte le navi che transitano sulla rotta Europa-Far East. Tra questi vanno ricordati: Alexandria, Damietta e Port Said. Mentre il primo ha un'importanza solamente regionale, infatti, grandi investimenti stanno per trasformare gli altri due scali, portandoli a poter movimentare a regime, rispettivamente, 4 e 15 milioni di TEU rispetto agli 1 e 3 milioni circa fatti registrare nel 2008. A seguire gli scali egiziani vi sono i progetti di ampliamento del porto marocchino di Tangeri, che dovrebbe arrivare ad una capacità massima di 8 milioni di TEU l'anno, e quelli algerini di Algeri e Djendjien, che dovrebbero arrivare rispettivamente a movimentare 700 mila e 1.5 milioni di TEU l'anno. Unico grande porto di nuova costruzione risulta attualmente quello tunisino di Enfida che, posto in una posizione ideale rispetto alle rotte intercontinentali, potrà arrivare a movimentare fino a 5 milioni di TEU.

Oltre agli interventi infrastrutturali, poi, sono state recentemente attivate delle riforme atte a rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo e, negli ultimi anni, in tutti i Paesi sono state create istituzioni per incentivare lo sviluppo del commercio marittimo dell'area. A ciò va aggiunto che le normative legate al lavoro portuale, nonché quelle ambientali, risultano molto meno restrittive rispetto a quanto non accada in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva della zona per gli investitori internazionali.

La politica dei governi nord africani, poi, di affidare lo sviluppo degli scali a operatori internazionali quali PSA, APM terminals, Hutchinson Port Holding e MSC⁶, solo per citare i più importanti, ha aumentato la certezza del raggiungimento dei traffici previsti, grazie al mix tra terminalisti puri, già presenti nei possibili mercati complementari, e le compagnie di navigazione, che risultano così incentivate a portare i loro traffici in questi porti.

6 Mentre MSC e APM terminal operano già in alcuni porti dell'area come Tangeri, PSA e HPH sono attualmente in fase di richiesta di alcune area. Ad esempio, proprio Hutchinson ha recentemente richiesto di sviluppare il progetto relativo al porto di Enfida, in Tunisia.

4. Vantaggi e svantaggi della portualità africana

I soli investimenti in infrastrutture, però, non spiegano perché l'area in questione abbia la possibilità di diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo. Al di là degli investimenti portuali in atto, infatti, i porti africani godono di alcuni vantaggi competitivi decisivi per imporsi sulla scena internazionale.

Primo fra tutti è il costo del lavoro: spesso pari ad un terzo rispetto all'equivalente salario europeo: ad esempio, nel porto di Tangeri, il salario medio è di circa 4.000 dollari l'anno contro i 14.000 dell'equivalente di Algeiras, e ciò nonostante la breve distanza tra i due porti ed il fatto che il terminalista risulti lo stesso nei due scali.

Oltre ai costi di manodopera, l'assetto normativo e regolamentare dei Paesi dell'Africa settentrionale permette lo sviluppo di mega-investimenti con meno restrizioni burocratiche e ambientali assegnando, da una parte, meno vincoli all'edificazione e, dall'altra, maggior rapidità d'intervento rispetto a quanto non succeda in molti Paesi europei. Analogo discorso vale per le tematiche relative alla difesa dei lavoratori che incidono sui livelli di retribuzione e su minori vincoli relativi alla sicurezza che, invece, risultano presenti in Europa.

D'altro canto, però, gli accordi internazionali che, a partire dalla metà degli anni Novanta, sono stati siglati, uniti a quelli in procinto di esserlo, tra cui i protocolli d'intesa previsti con l'Unione Europea, dovrebbero portare ad un'evoluzione della situazione legislativa, avvicinandola agli standard comunitari.

Quelli che, invece, rimarranno vantaggi esclusivi degli scali africani, rispetto ai porti della sponda nord del Mediterraneo, risultano essere le caratteristiche fisiche delle aree in cui questi porti sono edificati. La profondità dei fondali, la presenza di spazi ma, soprattutto, la posizione geografica rendono, infatti, i porti della sponda sud del Mediterraneo ideali per lo sviluppo di traffici che utilizzino mega-containership, sia per essere utilizzati come hub internazionali sia per il fatto che, una volta terminate le infrastrutture terrestri di collegamento con l'entroterra, potranno essere sfruttati per raggiungere anche i Paesi centrafricani.

4.1. I porti nord-africani e lo sviluppo delle rotte internazionali

La capacità complessiva di movimentazione dei nuovi progetti portuali attualmente in costruzione tra il Canale di Suez e Gibilterra è di circa 34 milioni di TEU l'anno, pari a circa il 50% rispetto a quanto oggi fatto registrare dall'insieme dei porti europei. Un tale volume di traffico non può chiaramente giustificarsi semplicemente con la prevista crescita economica dei Paesi dell'area.

Questi scali sono, come detto, caratterizzati sia da vantaggi di costo sia da un posizionamento geografico ideale rispetto alla rotta tra Europa e Asia⁷. Scalando i porti nord-africani, infatti, oltre ad accedere a mercati ad alto tasso di crescita, è possibile immaginare lo sfruttamento delle caratteristiche di questi porti per sviluppare un sistema Hub&Spoke, facendo attraccare le mega-containership provenienti dall'Asia e, attraverso servizi feeder volti a raggiungere i principali porti della sponda nord del Mediterraneo, ottenere risparmi sia in termini di tempo che di distanza percorsa (e quindi di costi legati alla navigazione) rispetto ai tradizionali scali nord europei.

Attualmente, infatti, i principali mercati europei vengono serviti utilizzando gli scali del nord Europa, per lo più Rotterdam, Amburgo e Anversa, per via della loro efficienza nelle operazioni logistiche e della dotazione infrastrutturale che consente un rapido inoltro dei contenitori in gran parte d'Europa. D'altro canto, però, i porti italiani, Marsiglia e alcuni scali emergenti dell'est Europa, risultano molto più vicini ai mercati finali che, tipicamente, sono la Germania meridionale, la Pianura Padana e le aree emergenti dell'est europeo. Strutturando le rotte attraverso l'utilizzo di Hub africani che poi reindirizzano le merci verso gli scali posti sulla sponda settentrionale del Mediterraneo si ridurrebbero, però, sia le distanze percorse via mare che i tempi: com'è possibile notare nella tabella seguente tali variazioni oscillerebbero da un risparmio prossimo allo zero, per la rotta meno conveniente, ad uno superiore al 20% per entrambi i valori.

⁷ Per alcuni di essi, come lo scalo di Tangeri, il posizionamento geografico è ideale anche per servire la rotta tra l'Europa e il continente Americano.

Tab. 3: Differenze tra rotte utilizzando i porti africani e le linee ASIA – Nord Europa attuali

Rotta	Distanza	Differenza tratta Singapore-Rotterdam	Giorni di navigazione	Differenza tratta Singapore-Rotterdam
Singapore-Rotterdam	8288 miglia	/	14	/
Singapore-Genova (via Port Said)	6435 miglia	-0,22	10	-0,29
Singapore-Genova (via Tangeri)	7822 miglia	-0,06	13	-0,07
Singapore-Trieste (via Port Said)	6310 miglia	-0,24	10	-0,29
Singapore-Trieste (via Tangeri)	8623 miglia	0,04	15	0,07

Fonte: Elaborazione propria su dati di Containerization International, 2010⁸.

Laddove, poi, vengano effettuati gli interventi previsti in sede di ampliamento delle infrastrutture europee di trasporto, i porti della sponda nord del Mediterraneo potrebbero sfruttare la loro maggior vicinanza ai mercati più dinamici del Vecchio Continente, facendo venire meno l'attuale vantaggio che il nord Europa ha in termini di efficienza dei collegamenti. Del resto, l'unione della nuova capacità, in termini di TEU, degli scali africani, gli sviluppi GLOBAL dell'economia mondiale e i progetti infrastrutturali di collegamento tra la pianura padana e il centro-est Europa (tra i quali il Loetschberg, il Brennero e i nuovi collegamenti tra l'Italia, la Germania e l'est europeo), non possono che favorire questo cambiamento delle rotte.

Se a ciò si aggiunge lo sviluppo degli accordi commerciali tra Unione Europea e i Paesi che, in un futuro prossimo, dovrebbero portare ad un'area

8 Per i giorni di navigazione è stata presa un'ipotetica rotta diretta con velocità costante (12 nodi).

mediterranea di libero scambio, il ruolo degli scali dell'Europa settentrionale non potrà che essere ridotto a favore di una nuova centralità dell'area mediterranea.

5. Conclusione

I grandi investimenti infrastrutturali e la crescita che sta attraversando l'Africa settentrionale non potranno che riverberarsi anche sulla struttura stessa degli scambi internazionali. I grandi terminal portuali attualmente in costruzione, con una capacità già oggi pari a circa la metà rispetto a quanto movimentato in Europa, sono del resto una prova evidente degli enormi cambiamenti che queste nuove aree possono portare.

L'ingresso dei Paesi del Mediterraneo meridionale nelle organizzazioni internazionali ha incentivato la delocalizzazione in queste aree di molte attività produttive rendendo ancor più concrete le possibilità di crescita dei porti nordafricani.

In tale scenario non si possono che aprire alcuni interrogativi per la portualità italiana: da un parte l'enorme opportunità di sviluppare nuovi traffici con i porti dell'altra sponda del Mediterraneo non può che giovare agli scali nazionali. Tale fatto è ancor più evidente se si considera che, oltre al traffico diretto dei Paesi, laddove questi nuovi porti agiscano effettivamente da grandi scali di transshipment "rubando" traffico agli antagonisti del Nord Europa, si apriranno possibilità di crescita, in termini di TEU, insperati per i porti italiani. D'altro canto, però, la presenza proprio di nuovi punti di transshipment nel Mediterraneo, potrebbe risultare estremamente dannosa per gli scali nazionali di transshipment - Gioia Tauro, Taranto e Cagliari - che si troverebbero a competere con scali aventi vantaggi competitivi difficilmente attaccabili.

In questo scenario la partita per i porti italiani è ancora aperta, ma è certo che l'affanno con cui si procede ad investire in nuova capacità di movimentazione e la visione miope di molti scali tesa a guardare al solo mercato nazionale è possibile che ci porterà nel medio termine a rivestire solo un ruolo di secondo o terzo piano in una realtà geografica nella quale per secoli siamo stati i prim'attori.

Bibliografia

- Agénor P., Nabli M.K., Yousef T.M., (2005), Public Infrastructure and Private Investment in the Middle East and North Africa, World Bank Policy Research Working Paper.
- Agénor P., Nabli M.K., Yousef T.M. and Jensen H.T., (2007), Labor Market Reforms, Growth, and Unemployment in Labor Exporting Countries in the Middle East and North Africa, *Journal of Policy Modelling*, vol. 29, No2, pp. 277-309.
- Boopen S., (2006), Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates, *The Empirical Economics Letters*, vol. 5, No. 1.
- Clark X., Dollar D. and Micco A., (2004), Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade, NBER working paper series.
- Containerization International (2010), www.ci-online.co.uk
- Daoud A., (2009), North Africa Markets: Risks & Opportunities, *The North Africa Journal*, Washington.
- International Monetary Fund - IMF, (2010), www.imf.org
- Iqbali Z., (2001), Macroeconomic Issues and Policies in the Middle East and North Africa, International Monetary Fund, Washington.
- Limao N., Venables A.J., (2000), Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade, World Bank Policy Research Working Paper.
- Mazzarino M., (2010), Gli scenari strategici della logistica globale: alcune ipotesi, presentazione osservatorio ISFORT, Roma.
- Puliafito P.P., Parola F., Tei A. and Ferrari C., (2009), Possibili fattori abilitanti e di discontinuità per lo sviluppo del porto di Genova, contenuto in Musso B. and Roscelli R., *Il Bruco*, CELID, Torino.
- Redding S., Venables A.J., (2003), Geography and Export Performance External Market Access and Internal Supply Chain, NBER working paper series.
- Rose A.K., (2006), Size Really doesn't Matter: in Search of a National Scale Effect, NBER working paper series.
- Schwab K., (2009), *The Global Competitiveness Report 2009-2010*, World Economic Forum, Geneva.
- Tongzon J., Sawant, L., (2007), Port Choice Determinants in a Competitive Environment: from the shipping lines' perspective, *Applied Economics*, vol. 39, No 4, pp. 477-492.
- UN Comtrade, (2010), *Trade Statistics Yearbook 2008*, United Nations, New York.
- UNCTAD, (2010), www.unctad.org
- Zin C.T., (2007), North Africa challenge European dominance, *Portworld News*.