

*Cap. 7 I porti del Bacino Mediterraneo e l'Italia tra concorrenza e opportunità di Luca Forte, Alessandro Panaro, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM)*

Gli autori sottolineano come l'aumento esponenziale dell'interscambio cinese con Europa e Stati Uniti nel corso dell'ultimo ventennio abbia spinto la crescita del trasporto marittimo a livello mondiale, offrendo grandi opportunità di business per i porti del Mediterraneo nella movimentazione di container. Tuttavia, la costante crescita della competitività dei porti della riva Sud del Mediterraneo sta spostando verso sud il baricentro del traffico via mare, in concorrenza con il sistema italiano della portualità che ha nel Mezzogiorno di Italia il suo fulcro. Nel comparto della movimentazione dei container, sebbene l'Italia sia ancora molto rappresentativa, ha visto negli ultimi anni ridursi, la propria quota di mercato. In tale segmento, il *Northern Range*, continua a mantenere un ruolo forte (dal 46% del 2008 al 43% del 2013), a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie alla realizzazione di nuove strutture nei paesi del Nord Africa (Marocco ed Egitto) e allo sviluppo dei porti del Medio Oriente (East Med). Tra il 2008 ed il 2013, il Pireo ha aumentato di oltre 5 volte il volume di movimentazione di TEU, mentre i porti turchi di Ambarli e di Mersin, sono cresciuti rispettivamente del 49% e del 59%. Questa dinamica si riflette, peraltro, nell'evoluzione delle quote di mercato degli hub del Mediterraneo. Tra il 2005 e il 2013 la quota dei porti italiani è scesa dal 28,5% al 15,5% (-13%), a tutto vantaggio dei porti della riva Sud che hanno visto crescere la loro quota di mercato dal 18,1% al 27,4% (+9,3%); nello stesso periodo, la quota di mercato dei porti spagnoli è leggermente calata, dal 36,6% al 34% (-2,6%), mentre è cresciuta quella del porto greco del Pireo (+3,7%) e di quello maltese di Marsaxlokk (+2,6%). I motivi di tali cambiamenti sono riconducibili principalmente a minori costi operativi, a infrastrutture ampliate e tecnicamente avanzate e a maggiore efficienza grazie ad una burocrazia più snella e ad una maggiore semplificazione amministrativa che hanno permesso ai porti della riva Sud del Mediterraneo di offrire servizi portuali specializzati a prezzi molto contenuti, rendendoli in questo modo diretti competitor dei porti europei. Un altro fattore di competitività che avvantaggia nuove aree portuali come Tanger Med e Port Said, è la presenza delle zone economiche speciali che offrono agevolazioni per le imprese e puntano a ridurre i tempi della burocrazia ed il costo del lavoro. Un focus speciale è dedicato al progetto di allargamento del canale di Suez, destinato a raddoppiare il volume di traffico. Gli autori concludono sottolineando come una maggiore competitività all'interno del sistema portuale Euro-Mediterraneo, pur penalizzando gli scali nazionali, si traduca in un vantaggio competitivo per le aziende che vogliono investire nell'area, grazie alla riduzione dei costi di trasporto e al miglioramento della logistica. Il capitolo presenta due box di approfondimento, uno dedicato alle zone economiche speciali come occasione di sviluppo, l'altro al posizionamento delle imprese italiane nei mercati di Turchia, Egitto, Tunisia e Marocco.