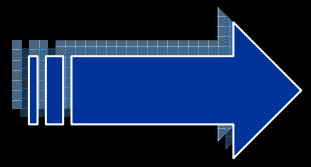
Mediterraneo: possibili scenari futuri

Puliafito, PP. – Merlino, M. – Ferrari, C.

L'evoluzione dei traffici marittimi nell'area del Mediterraneo in relazione allo scenario mondiale
Genova, 6 Novembre 2009

Alcuni dati

- Il 2008 si è chiuso con un forte calo del movimento via mare determinato dalla crisi economica internazionale (-1,2% crescita PIL mondiale nel 2009)
- La crescita del naviglio mondiale è continuata grazie agli ordini degli anni passati (con aumento delle navi in laid-up)
- Dry bulk: tra 2008 e 2009 tutti i *freight rates* sono crollati
- Container: Drewry (30 settembre 09) stima che:
  - Il 2009 si chiuderà con un -10% del traffico contenitori
  - Il moltiplicatore GDP-container trade è passato da 4,6 (2002) a 1,7 (2008)
  - Solo nel 2012 il traffico portuale tornerà sui livelli del 2008



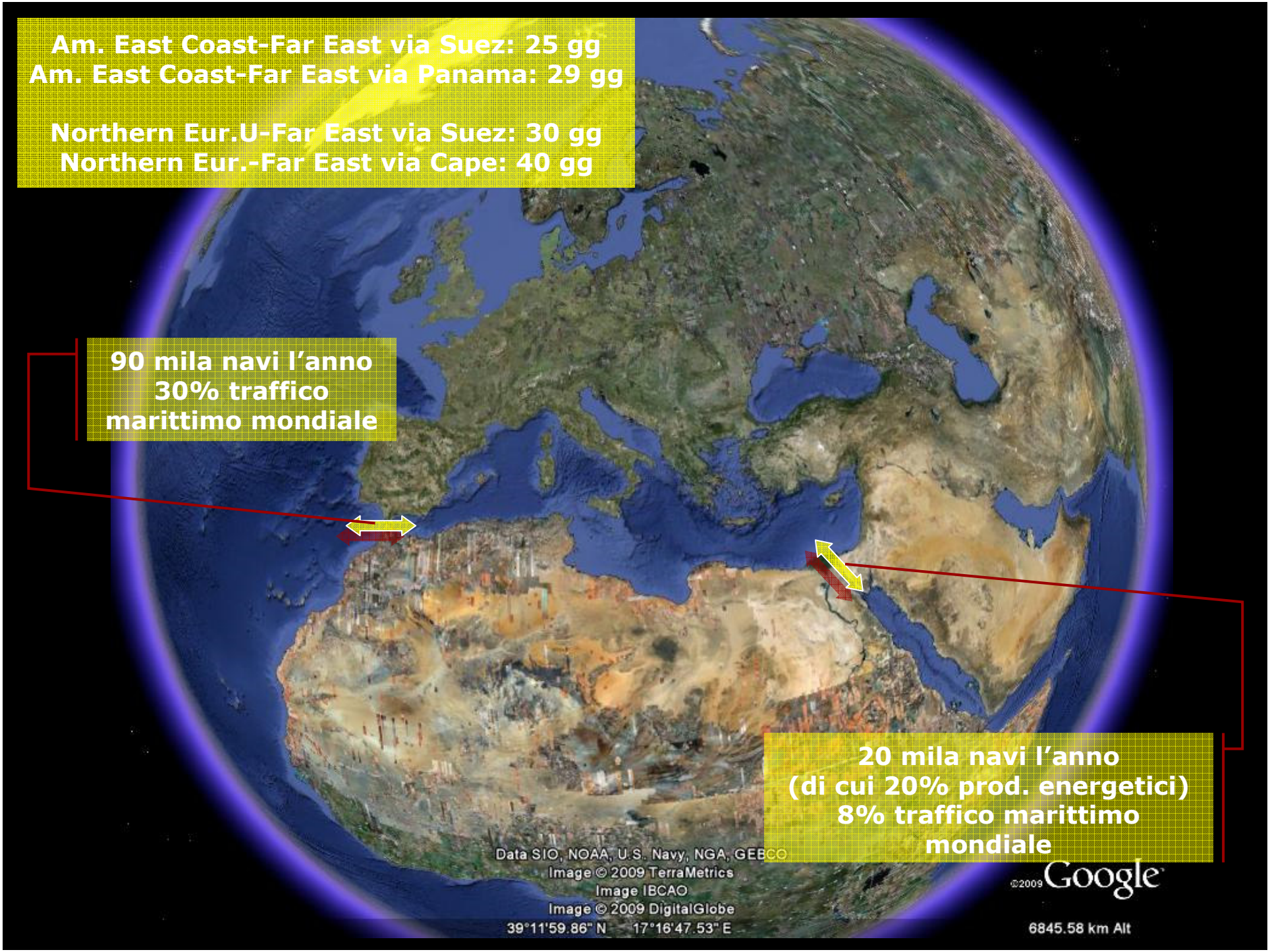
Quale scenario per il futuro?

- La ripresa economica all'orizzonte determinerà una nuova fase del capitalismo?
- Su quali basi si giocherà la competizione internazionale?
- Si attuerà il *decoupling* tra crescita economica e crescita della domanda di trasporto?
- Possiamo immaginare alcuni elementi che incideranno sull'assetto futuro dei trasporti a servizio del commercio internazionale? E quale sarà il ruolo del Mediterraneo in tale scenario? E quello dei porti italiani?

Il Mediterraneo

Nel corso degli ultimi decenni ha fruito di:

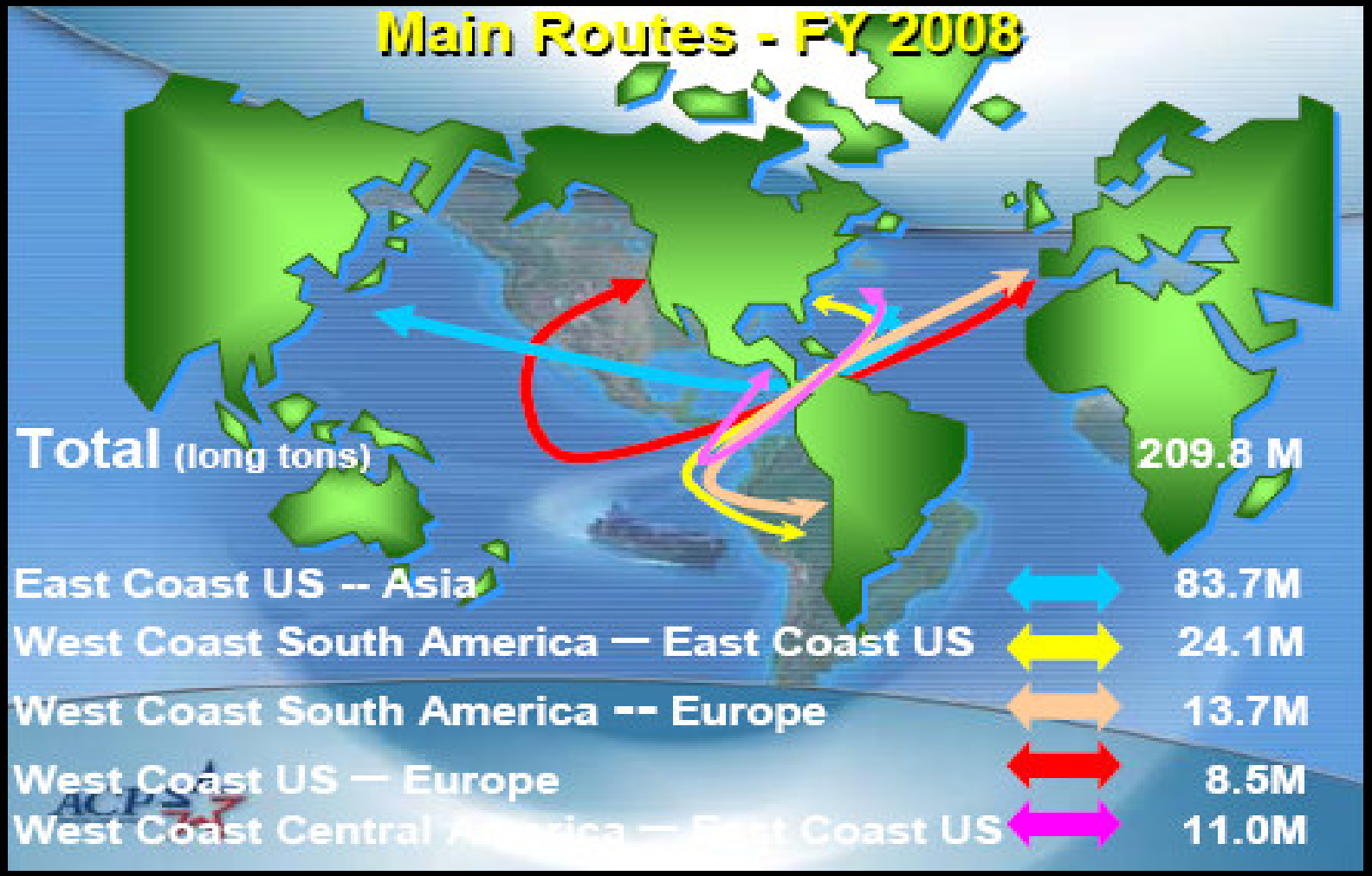
- Forte riduzione del costo del trasporto via mare
  - Sviluppo del container e crescita della flotta dedicata
  - Sviluppo del transshipment
  - Successo delle rotte pendulum
- Crescita delle Tigri asiatiche prima e del Far East successivamente
- Processi internazionali di delocalizzazione produttiva (la Cina è diventata la fabbrica del mondo, crescita dei paesi BRIC, etc.)
- Sviluppo del cabotaggio interno e internazionale


Am. East Coast-Far East via Suez: 25 gg
Am. East Coast-Far East via Panama: 29 gg
Northern Eur.U-Far East via Suez: 30 gg
Northern Eur.-Far East via Cape: 40 gg
90 mila navi l'anno
30% traffico
marittimo mondiale
20 mila navi l'anno
(di cui 20% prod. energetici)
8% traffico marittimo
mondiale
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image © 2009 TerraMetrics
Image IBCAO
Image © 2009 DigitalGlobe
39°11'59.86" N 17°16'47.53" E
©2009 Google
6845.58 km Alt

Possibili cambiamenti nello scenario internazionale nel medio-lungo termine

- Apertura al traffico commerciale di nuove rotte marittime internazionali e potenziamento di quelle esistenti (Panama e rotte Artiche)
- Variazione dei principali mercati sia di approvvigionamento sia finali (sviluppo delle rotte Artiche e crescita economica di paesi emergenti come quelli del Nord Africa)
- Sviluppo del trasporto a lungo raggio su altre modalità di trasporto (es. Transiberiana, altri corridoi ferroviari e stradali, nuove vie fluviali)

Il Canale di Panama



Fonte: ACP, 2009

Canale di Panama oggi

Caratteristiche generali:
- 81,1 km di lunghezza
- 14 m di profondità massima dei fondali
- 27 m di dislivello tra l'ingresso e l'uscita del canale

Dati di traffico:
- 14.000 navi l'anno
- 4 mln di TEU l'anno e 330 mln di tonnellate di merci
- 5% del commercio mondiale

Vincoli:
- 292.68 m di lunghezza massima della nave
- 32.31 m di larghezza massima della nave
- 12 ore di tempo massimo di percorrenza
- 5.100 TEU di capacità massima per le navi che transitano nel Canale

Nuovo Canale di Panama (2014)

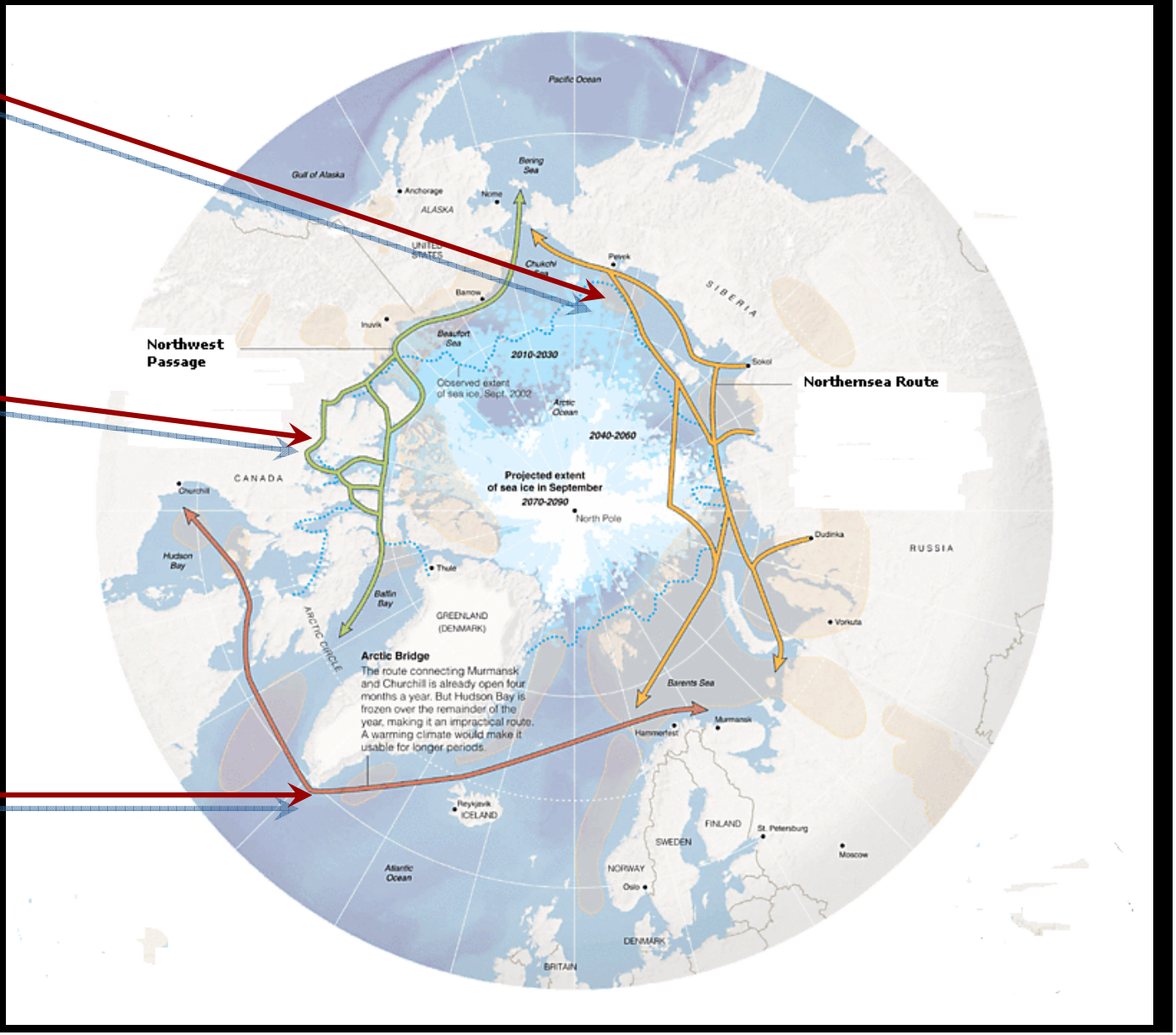
Ampliamento:	Costituzione di una nuova via attraverso la costruzione di 2 nuove chiuse, l'edificazione di nuovi canali d'accesso e il dragaggio dell'intero Canale
Caratteristiche generali:	- 5.2 mld di dollari (investimento stimato) - Copertura finanziaria assicurata da un aumento contestuale dei pedaggi - Raddoppio previsto dei traffici - Possibilità di far transitare navi da più di 12.000 TEU
Vincoli:	- 399 m di lunghezza massima della nave - 49 m di larghezza massima della nave - 10 ore di tempo massimo di percorrenza

L’impatto del nuovo Canale

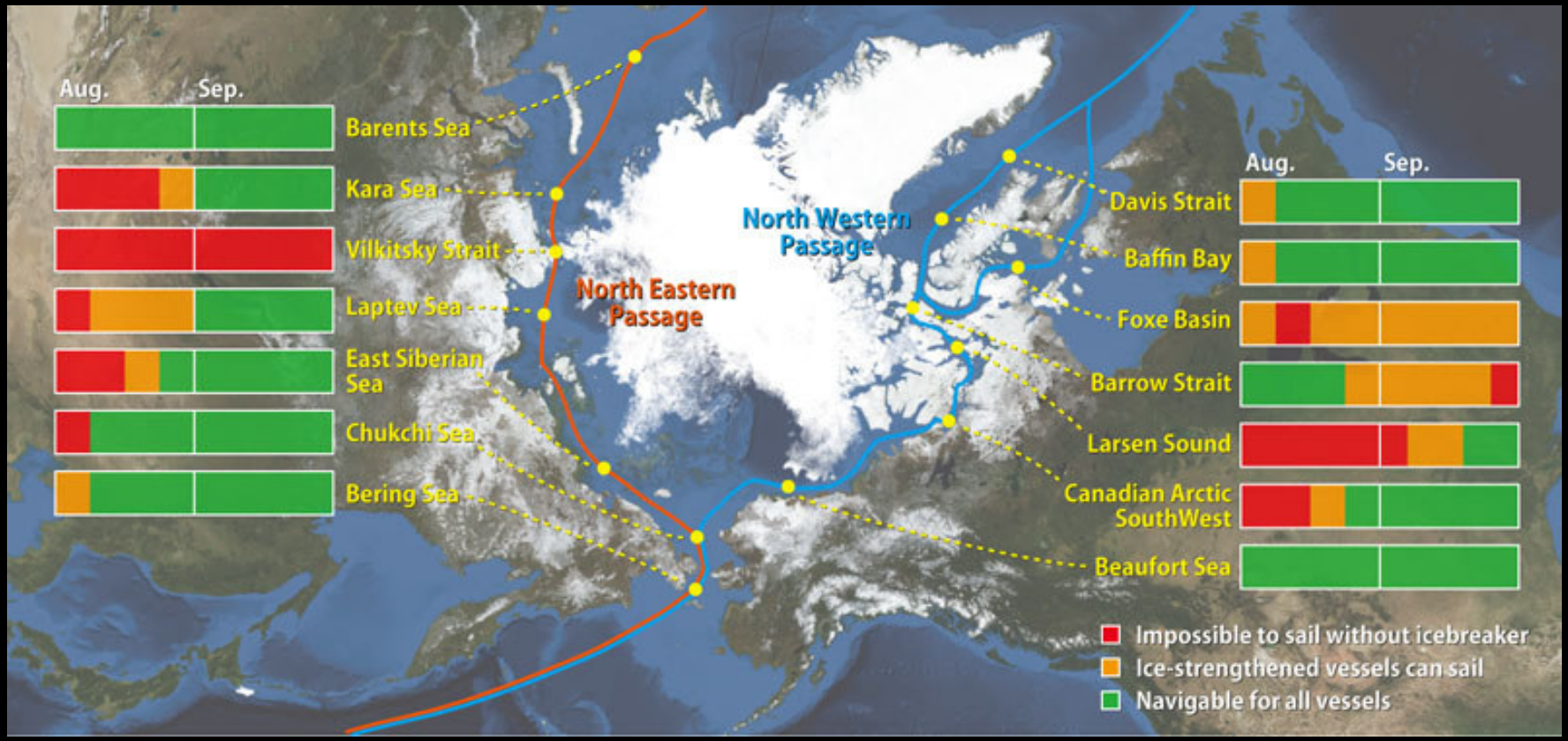
- Maggior competitività di Panama rispetto a Suez per raggiungere la costa orientale degli USA dagli scali del Far-East: 8% in meno dei costi e qualche giorno di navigazione (dipende dallo scheduling del servizio)
- Possibilità di concorrenza con il landbridge tra costa occidentale e orientale degli USA
- Possibilità di utilizzo dei porti panamensi come hub continentali da cui possono partire navi feeder per tutto il centro America
- Ritorno alle rotte round-the-world?

Le rotte artiche

- **Northern Sea Route** – rotta tra il mare di Barents e lo stretto di Bering, lungo le coste russe
- **North West Passage** – rotta tra la baia di Baffin e lo stretto di Bering, attraverso l'arcipelago canadese
- **Arctic Bridge** – rotta tra la baia di Hudson e il mare di Barents

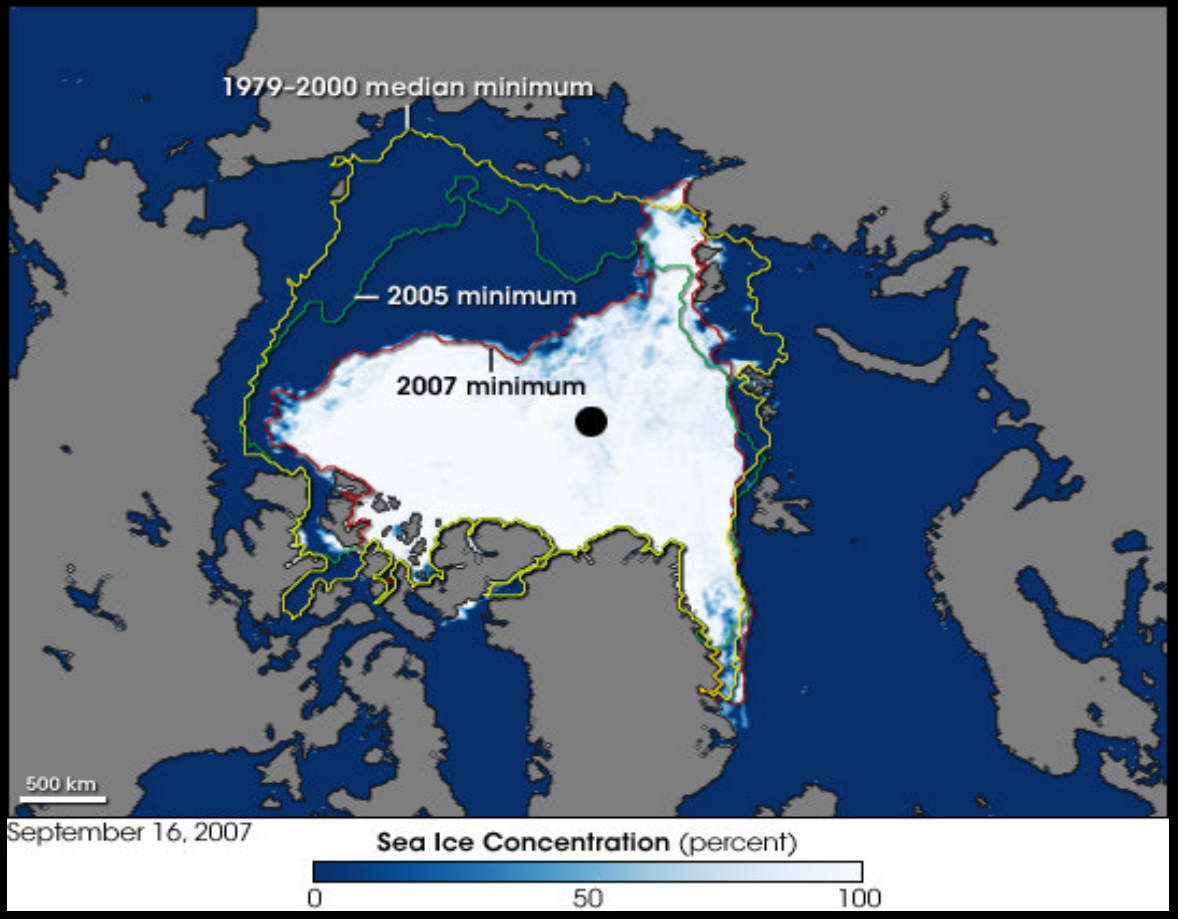


Ad oggi la praticabilità dei passaggi è limitata all'arctic bridge e per due mesi l'anno circa alle altre due rotte artiche



Le rotte artiche

L'unica rotta artica attualmente percorribile da navi tradizionali è l'Arctic Bridge, ma la tendenza alla progressiva riduzione dei ghiacci polari renderà presto utilizzabile anche le altre due rotte.
A settembre 2009 è avvenuto il primo viaggio attraverso la Northern Sea Route



Fonte: NASA, 2007

Potenzialità e criticità delle rotte artiche

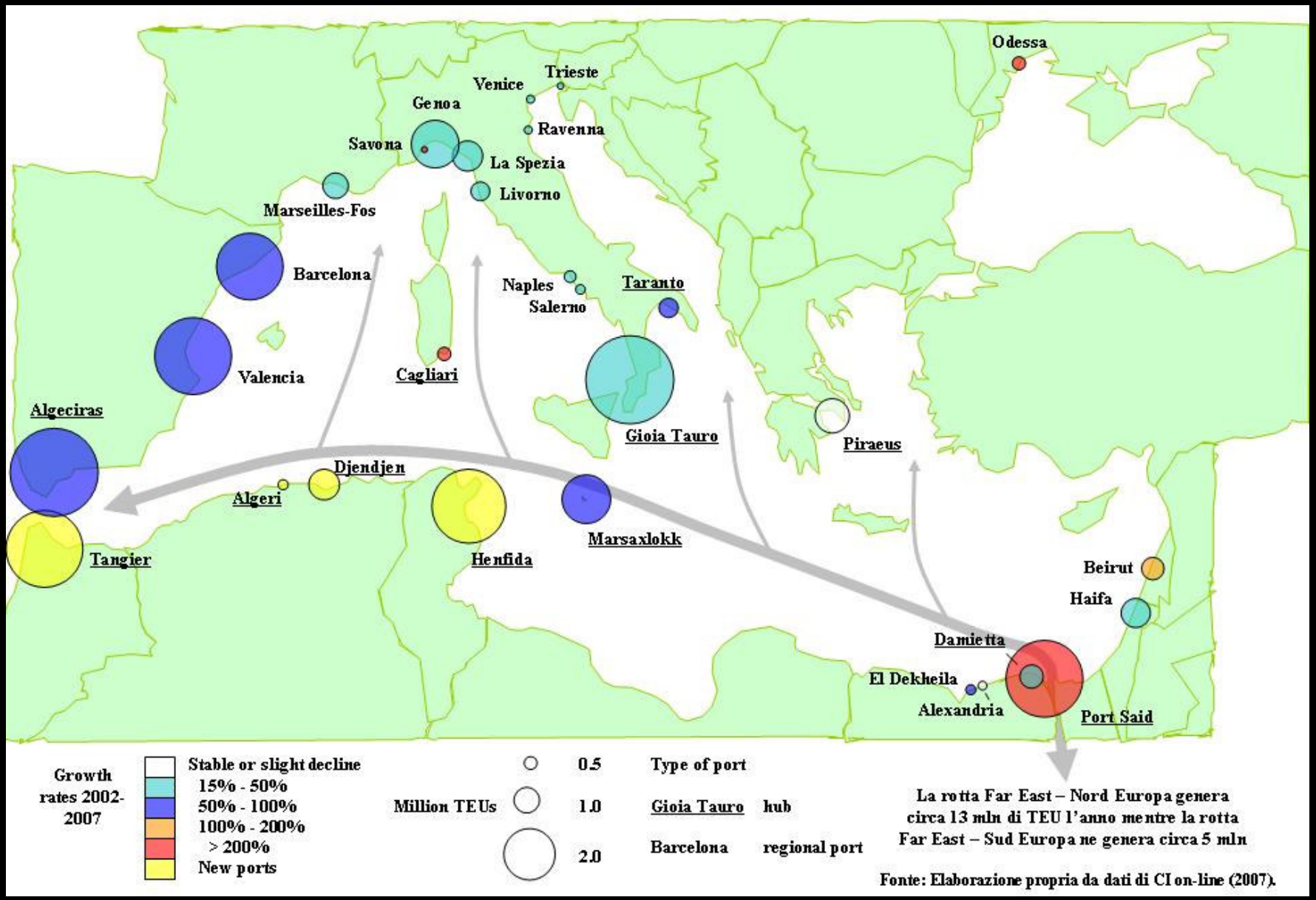
- Possibile sfruttamento delle risorse naturali (si stima che più del 30% delle riserve non utilizzate di gas si trovino nell'artico)
- Riduzione dei tempi e dei costi di trasporto sulla rotta Far East – Nord Europa e Nord Europa – American West Coast
- Possibile competizione con la rotta via Suez (se aumenterà ancora il costo del bunker e il pedaggio di passaggio del canale e il rischio di pirateria)
- Impatto ambientale
- Tensioni politiche (rivendicazione sovranità e diritti di prospezione)
- Vincoli di profittabilità (per le condizioni ambientali in cui avverrebbe l'estrazione e il trasporto)

Prospettive

Nel 2003 il traffico lungo la Northern Sea Route è stato pari a 1.7 mln di tonnellate.

Con l'attivazione di una linea regolare e con la possibilità di non utilizzare le navi rompighiaccio tale valore sembra essere destinato ad aumentare di sette volte nel 2015 (Braxton, 2006)

Il Nord Africa e le rotte internazionali



I vantaggi del Nord Africa

- Crescita mercato interno
  - Popolazione pari a 280 mln di persone
  - Tasso di crescita del PIL superiore al 4% annuo (in media) per l'intera area nel prossimo quinquennio
- Investimenti
  - IDE 2006 pari a 60 mld di dollari
  - 6 nuovi terminal container con capacità superiore al milione di TEU
- Caratteristiche dei porti
  - Spazi
  - Manodopera
  - Infrastrutture
  - Collegamenti con l'interno
- Posizione geografica rispetto ai mercati futuri

Rischi / Opportunità per i nostri porti?

Aspetti negativi:

- Maggiore offerta di spazi con possibile eccesso di offerta (e corsa al ribasso delle tariffe)
- Possibile rilocalizzazione dei servizi di trasporto

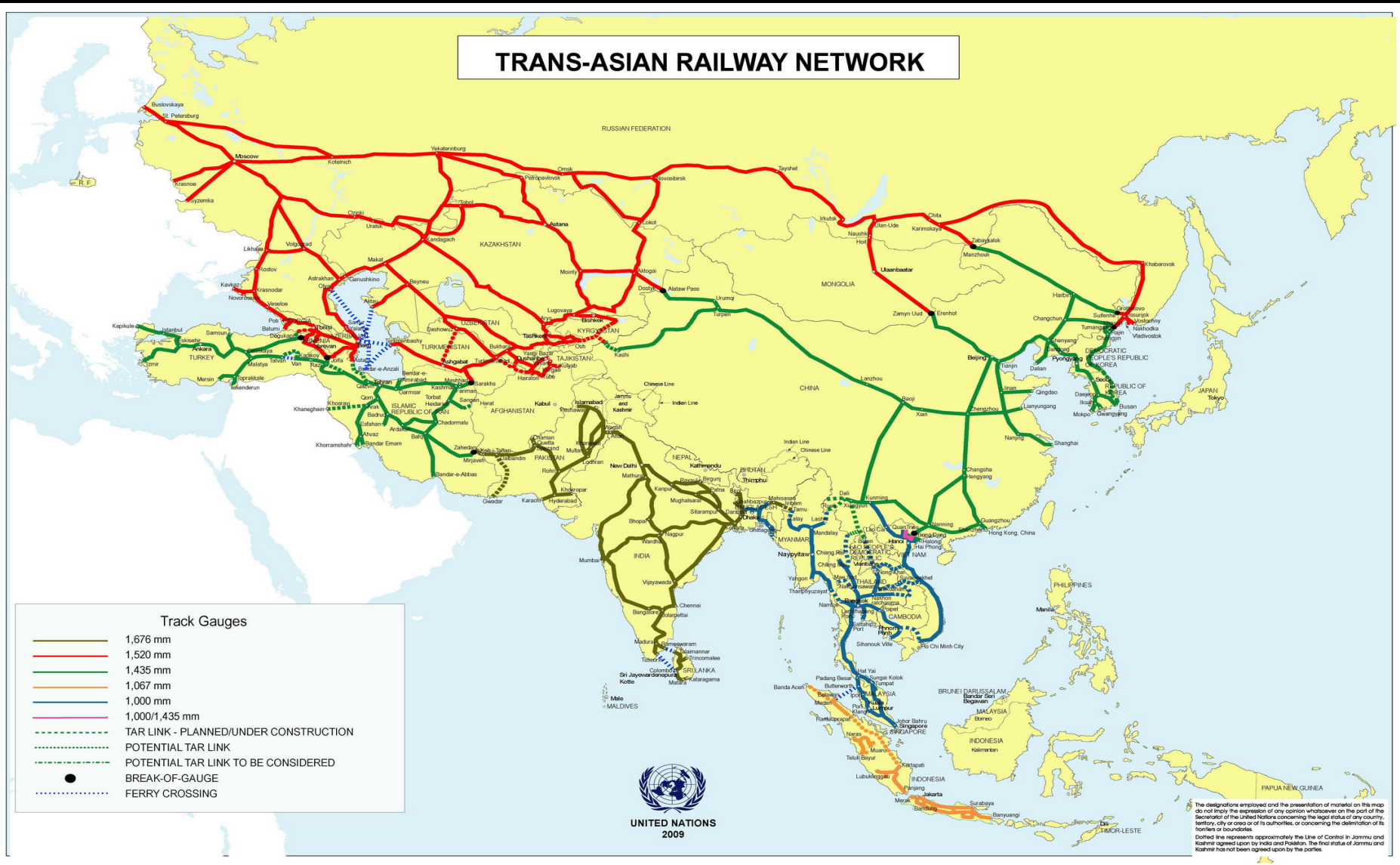
Aspetti positivi:

- Maggiore competitività del bacino del Mediterraneo rispetto ai concorrenti nord-europei
- Sviluppo di nuovi traffici

Percorsi ferroviari Euro-Asiatici

- Quattro percorsi alternativi:
  - Corridoio settentrionale (Amburgo-Seoul), transita sui 9200 km di Transiberiana attraversando 9 Paesi differenti
  - Corridoio Meridionale (Istanbul-Singapore), transiterebbe per 11 Paesi
  - Rete sub-regionale del Sud est asiatico
  - Corridoio Nord-Sud (Helsinki–Teheran), attraverserebbe 4 Paesi

I progetti


TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK
RUSSIAN FEDERATION
KAZAKHSTAN
MONGOLIA
CHINA
AFGHANISTAN
PAKISTAN
INDIA
NEPAL
BHUTAN
MYANMAR
THAILAND
CAMBODIA
VIET NAM
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA
REPUBLIC OF KOREA
JAPAN
PHILIPPINES
BRUNEI DARUSSALAM
MALAYSIA
SINGAPORE
INDONESIA
PAPUA NEW GUINEA
SRI LANKA
MALDIVES
TURKEY
Track Gauges
1,676 mm
1,520 mm
1,435 mm
1,067 mm
1,000 mm
1,000/1,435 mm
TAR LINK - PLANNED/UNDER CONSTRUCTION
POTENTIAL TAR LINK
POTENTIAL TAR LINK TO BE CONSIDERED
BREAK-OF-GAUGE
FERRY CROSSING
UNITED NATIONS
2009
The designations employed and the presentation of material on this map do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.
Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not been agreed upon by the parties.

Criticità e Vantaggi

- Criticità:
  - Difficoltà tecniche (scartamento, elettrificazione linee, apparati tecnologici, ...)
  - Sicurezza
  - Amministrative (regolamenti sui trasporti, coordinamento dogane, contratti, …)
- Vantaggi:
  - Riduzione dei tempi
  - Apertura agli scambi delle aree interne del continente asiatico

Il Corridoio Settentrionale

- Massicci investimenti in corso sulla linea Transiberiana
- Aumento della velocità media a 150-160 km/h
- Capacità da 140.000 a un milione TEU/anno
- Sperimentazioni in corso con treni blocco verso Amburgo (tempi di resa: 10-15 gg. rispetto ai 30-40 via mare)

Il ruolo degli operatori logistici

- Marzo 2008 - Trans Eurasia Logistics, JV tra RZD (Russia), Kombiverkehr, DB, Transcontainer (RZD), Poltzug
- 2007 – China United International Container JV tra China Railways e altri cinesi più DB, obiettivo 18 interporti ferroviari e traffico a 10 milioni di container

Spunti per la discussione

- Il favorevole posizionamento geografico del Mediterraneo è destinato a rimanere tale anche in un lontano futuro?
- La portualità del Mediterraneo e quella Italiana sono pronte a svolgere un ruolo maggiormente proattivo rispetto agli scenari descritti?
- Quali iniziative legislative, infrastrutturali, imprenditoriali, organizzative si stanno realizzando o ipotizzando?
- Quali politiche si possono immaginare?