
REVISTA DE GEOGRAFIA

Programa de pós-graduação em geografia da UFPE
www.ufpe.br/revistageografia

ALGUNS ASPECTOS RECENTES DAS DINÂMICAS PORTUÁRIAS DE *TRANSHIPMENT* NO MEDITERRÂNEO

ALCUNI ASPETTI RECENTI DELLE DINAMICHE PORTUALI DI *TRANSHIPMENT* NEL MEDITERRANEO

Gabriele Zanetto¹; Stefano Soriani; Francesco Zanini

¹ Prof. Dr. Università Ca' Foscari di Venezia, Centro IDEAS. claudiocastilho44@gmail.com.

Artigo recebido em 08/11/2010 e aceito em 10/12/2010

RESUMO

O tradicional conceito de portos como pontos de trocas entre regiões afastadas por mares acha-se enriquecido por um novo aspecto geográfico: o porto de *transshipment* (transbordo). Estes são induzidos por uma nova oportunidade econômica: grandes navios embarcando containers com grande quantidade de produtos para diferentes destinos, produtos, por sua vez, oriundos de diferentes origens, usando uma série de pequenas conexões por pequenos navios, em uma lógica de “*hub and spots* (agrupamento e dispersão)”. Algumas novas oportunidades e realizações na geografia econômica mediterrânea são analisadas aqui, com especial destaque para as suas regiões menos desenvolvidas.

Palavras-chave: Ports; *Transshipment*; Mediterrâneo; Geografia Econômica.

ABSTRACT

The traditional conception of ports as points of exchange between regions separated by seas is enriched by a new geographical feature: the port of *transshipment*. They are induced by a new economic opportunity: big vessels accepting (unitised) goods toward different destinations and from different origins, using a series of shorter connections by smaller ships, in a logic of “*hub and spots*”. Some new opportunities and realisations in the Mediterranean economic geography are here analysed, with special consideration of its less developed regions.

Key words: Ports; *Transshipment*; Mediterranean Region; Economical Geography.

SOMMARIO

I porti di *transshipment* ricevono merci, prevalentemente unitizzate, da piccole navi che li collegano alle regioni limitrofe, e imbarcano grandi carichi sulle principali rotte giramondo, dalle cui destinazioni un'altra raggiera di piccole tratte le distribuisce nella regione oltremare. Si realizzano così grandi economie di scala nel trasporto e una maggior frequenza delle partenze. Si analizzano qui alcune opportunità che questa nuova geografia economica dei porti offre al bacino del Mediterraneo, con riguardo alle regioni più arretrate dell'area.

Parole chiave: Dinamiche Portuali; *Transshipment*; Mediterraneo; Geografia Economica.

INTRODUZIONE

L'aumento che si è registrato nell'ultimo ventennio nei flussi commerciali tra Europa e Asia orientale e i processi di ristrutturazione che hanno coinvolto, nello stesso periodo, l'industria globale dell'industria del trasporto marittimo hanno contribuito a restituire centralità al Mediterraneo nel trasporto di container. Essenziale, in tale direzione, è stato il ruolo svolto dai porti di transhipment, che hanno sperimentato dinamiche di crescita dei traffici particolarmente robuste (si pensi, tra tutti, al caso di Gioia Tauro).

Le loro buone performance recenti e le buone prospettive di sviluppo futuro dei traffici mediterranei hanno inoltre favorito la messa a punto di vari progetti di espansione in molti porti mediterranei, con l'obiettivo appunto di catturare quote crescenti di tale mercato. In questo paper cerchiamo di considerare gli aspetti più significativi di questa tendenza, relativi sia alle questioni di mercato sia a quelle di natura territoriale ed economica.

Il quadro competitivo

E' necessario ricordare come il contesto competitivo tra porti sia sempre più acuto/aspro/difficile. Inoltre, i porti, con l'esclusione dei più grandi porti al mondo (quelli del Nord Europa, della facciata pacifica degli USA e quelli dell'Asia orientale), si trovano in una posizione sempre più debole nella catena decisionale che orienta i flussi, a motivo della concentrazione di potere (e di sapere organizzativo) in mano alle grandi linee di navigazione e ai consorzi tra queste. Ne deriva un quadro complesso, che chiama i porti a valutare con grande attenzione le proprie politiche e le proprie iniziative. Richiamiamo di seguito le dimensioni fondamentali di questa questione.

La prima tendenza da richiamare è il gigantismo. Il gigantismo non è ovviamente una novità. Tuttavia esso ha assunto negli ultimi anni dimensioni e ritmi ben superiori rispetto al passato, come ben esemplifica l'introduzione nel 2006 della Emma Maersk. Se da un lato il gigantismo, preferendo la concentrazione dei traffici in pochi scali, può favorire l'ulteriore sviluppo del *transhipment*, esso pone non poche pressioni al mondo portuale. Infatti, la continua crescita dimensionale delle navi rafforza ulteriormente la strategicità di variabili quali dotazione tecnologica ed efficienza delle operazioni e dei servizi, spazi e *layout* portuali, fondali; i porti sono soggetti quindi a nuove pressioni competitive dall'industria del trasporto marittimo; inoltre, per i porti che ambiscono a diventare, oltre che nodi di transhipment, anche *mainport*, nella scelta delle grandi linee in merito ai porti da 'scalare' diventa sempre più importante il grado di integrazione del porto rispetto agli *hinterland* (o spazio di influenza portuale), allo scopo di ridurre i *transit time* e

migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto: ciò significa che l'organizzazione del retroterra diventa sempre più importante per non penalizzare il grado di efficienza portuale.

La seconda tendenza che va richiamata è il processo di riorganizzazione, di natura globale, in atto nell'industria marittima (linee di navigazione). Le linee di navigazione sono ormai *global player* del trasporto intermodale. Consorzi, alleanze, fusioni sono la risposta ai rischi degli ingenti investimenti, alla necessità di presidiare sia i mercati più consolidati, sia quelli in più rapida crescita, all'emergere di nuove rotte e destinazioni per effetto della globalizzazione. Inoltre, le linee di navigazione stanno intervenendo sempre più massicciamente sia nelle gestioni portuali (acquisendo e governando terminal nella loro completezza) sia nella gestione del lato continentale del ciclo di trasporto (ad esempio attraverso l'organizzazione di servizi intermodali che coinvolgono centri intermodali e di distribuzione ferroviari e non). Per tutti i porti, ne consegue che il contesto di riferimento da assumere, quando si tratta di valutare l'opportunità di un nuovo progetto di espansione portuale, diventa sempre più complesso e incerto, nonostante le marcate dinamiche di crescita dei traffici degli anni recenti. In questo contesto, è importante anche il processo di globalizzazione dell'industria del terminalismo. L'industria del terminalismo è soggetta in questi anni ad un processo di poderosa 'multinazionalizzazione'. Operatori quali PSA, Hutchinson, P&O, Eurogate, ecc., costituiscono attori che sempre più identificano e definiscono nuovi *network* portuali a livello regionale e globale; e il loro ruolo, anche nel Mediterraneo, sta aumentando in maniera rilevante. Spesso, per i porti ciò significa entrare in una sorta di 'gara', attraverso offerte di spazi e nuove infrastrutture, per entrare nella rete di queste imprese multinazionali.

Il concorso dei fattori appena richiamati rende sempre più complessa la gestione di un porto. Gli enti di governo portuale non sono chiamati solo ad investire e realizzare infrastrutture sempre più gigantesche e ben raccordate al territorio di riferimento, ma anche a sviluppare forme proattive (imprenditoriali) di politica portuale. Per i porti, infatti, diventa essenziale: saper cooperare con un numero crescente di attori (enti locali, regioni, agenzie di sviluppo, ecc.) per definire un buon quadro pianificatorio e di programmazione e gestione degli interventi; favorire una buona gestione ambientale; svolgere attività di *lobby* nella politica economica delle infrastrutture; promuovere buone politiche di marketing rivolte agli attori globali del terminalismo e dell'industria marittima.

Il Mediterraneo: alcune tendenze recenti

Nel 2005 il Mediterraneo contava per il 15% circa del mercato mondiale dei container. Come si è detto, il settore è stato caratterizzato da trend crescenti che hanno coinvolto i maggiori porti. L'attuale situazione vede: un'agguerrita concorrenza tra i porti di *transshipment*: Port Said, Damietta, Pireo, Marsaxlokk, Gioia Tauro, Taranto, Cagliari, Algeiras, Tangeri sono tutti

impegnati in un difficile gioco competitivo, con nuovi importanti progetti di sviluppo (Tangeri e Port Said tra tutti); l'emergere di nuovi porti protagonisti nel Mediterraneo orientale (in particolare i porti turchi) e nel Mar Nero (in particolare Costanza); una forte competizione tra Marsiglia, Genova e Barcellona come principale *mainport* del Mediterraneo; una progressiva ridefinizione dei servizi *feeder* come effetto del gigantismo (che mette a disposizione navi più grandi per i servizi *feeder*).

Per quanto riguarda le prospettive di traffico, queste sono considerate dai maggiori analisti (per esempio Drewry e Ocean Shipping Consultants) positive. Nel 2006, Ocean Shipping Consultants (OSC, *The European and Mediterranean Container Markets to 2015*, OSC, 2006), prevedeva il raddoppio dei movimenti di container nel periodo 2005-2015, con un ruolo sempre crescente del sub-bacino '*Eastern Basin and Black Sea*'. La capacità dei porti di interagire con i grandi operatori dell'industria portuale e marittima sarà essenziale per saper valorizzare queste prospettive. È però necessario sottolineare ancora come la questione essenziale, e critica, resti quella della qualità delle connessioni, soprattutto ferroviarie, con le aree e i nodi interni. E' evidente come l'avvio di una fase recessiva nell'economia mondiale potrà incidere profondamente su tali prospettive. In ogni caso, questo elemento sembra rendere ancora più competitivo il contesto tra porti.

Resta comunque fondata la considerazione secondo la quale i porti di *transshipment* mediterranei continueranno a svolgere un ruolo essenziale nella riorganizzazione della portualità mediterranea. I sistemi *hub&spoke* continueranno in sostanza a definire l'organizzazione del mercato mediterraneo. A conferma dell'importanza del *transshipment* nel Mediterraneo, basti ricordare come nel periodo 1996-2006 l'indice di *transshipment* sia passato dal 15 al 38% (Drewry, MedFreight 2007, Genoa, November 22, 2007).

Per i porti con ottima dotazione infrastrutturale, all'orizzonte si staglia un'altra significativa opportunità di sviluppo, legata allo sviluppo di nuovi servizi intercontinentali diretti. Questa tendenza, causata dal gigantismo, è definita *cascade effect*: il gigantismo, cioè, favorisce l'utilizzo di navi di 'grande' dimensione, intorno ai 6.000 TEUs (che nella situazione di mercato di pochi anni fa erano considerate 'grandissime') in nuovi servizi diretti. L'esperienza di questi ultimi anni conferma questa tendenza: a titolo di esempio, i porti di Koper e Trieste, Napoli, La Spezia, Genova, Marsiglia e Barcellona hanno visto aumentare la frequenza dei servizi diretti con i principali porti cinesi. Si noti però un aspetto essenziale: per entrare nel mercato dei nuovi servizi diretti non bastano ottima efficienza nella movimentazione portuale e profondità dei fondali sufficiente ad accogliere navi di quella tipologia; sarà infatti necessario per il porto beneficiare di

elevate economie di scala nella movimentazione portuale e perciò fungere da *mainport* per un vasto e ricco *hinterland* (o spazio di influenza portuale).

I porti mediterranei tra funzioni di transito e la ricerca di nuove polarizzazioni: il caso di Gioia Tauro

Si è detto come il contesto mediterraneo abbia mostrato negli anni recenti un elevato dinamismo; si è ricordato come le prospettive di sviluppo future siano ritenute buone; si è sottolineato come l'aspetto competitivo sia sempre più articolato e si presentino situazioni molto agguerrite, sia per l'emergere di nuovi protagonisti (ad esempio i porti del Mar Nero e quelli del sub-bacino orientale), sia per i molti progetti di sviluppo portuale sul tappeto (per esempio Tangeri e Port Said), sia per la crescente importanza dei grandi operatori multinazionale nell'industria portuale (linee e compagnie terminaliste multinazionali).

Si tratta adesso di considerare come il rinnovato dinamismo del Mediterraneo possa influenzare la relazione tra porti e contesti territoriali ed economici sui quali la funzione portuale si innesta. Di chiarire cioè come lo sviluppo portuale possa interagire con il territorio, la sua organizzazione e la sua economia. Per far ciò prendiamo come riferimento il caso di Gioia Tauro, che negli anni recenti è stato il porto di *transshipment* più importante del Mediterraneo (più di 3 milioni di TEUs movimentati nel 2007).

Il porto è nato all'interno di un progetto politico di modernizzazione industriale che vedeva nella realizzazione di un nuovo terminal per lo sbarco di materie prime la leva di un processo di polarizzazione industriale ed economica nel Mezzogiorno d'Italia. Quel progetto (datato anni Settanta), fallì, sia per questioni legate alle povere condizioni del territorio circostante, sia perché la geoeconomia mondiale vedeva nello stesso periodo i grandi poli siderurgici europei andare in crisi e/o scegliere nuove localizzazioni nelle coste dei paesi in via di sviluppo. Solamente negli anni Novanta avvenne la svolta verso il definitivo cambiamento di funzione centrato sul *transshipment* di container, grazie alla profondità dei suoi fondali (-18 metri) e alla posizione baricentrica, e attraverso un Protocollo di intesa tra un grande terminalista internazionale e il Governo italiano. Il porto si caratterizza per una ridotta polifunzionalità, principalmente centrata sui container, autovetture e un modesto flusso di traffico commerciale per un totale di merce movimentata pari a 24,764 milioni di tonnellate di cui container pari a 24,275 milioni di tonnellate. Nel settore dei container Gioia Tauro è, assieme ad Algeiras, uno dei porti più importanti del Mediterraneo. Il suo successo è stato determinato dall'importanza della sua localizzazione nelle valutazioni operate dalle linee di navigazione. Per il momento, la sua logica di funzionamento è esclusivamente marittima, legata alle scelte delle grandi linee di navigazione e poco integrata con il retroterra. Ciò si riflette in

frequenti fluttuazioni dei volumi di traffico, dipendenti dalla competizione con altri porti; a titolo di esempio il grande sviluppo delle funzioni di *transshipment* nel porto di Taranto ha contribuito al rallentamento dei traffici che lo scalo ha registrato nel 2006 (recuperato comunque nel 2007).

Il porto di Gioia Tauro non è fino ad oggi riuscito ad innescare dei processi virtuosi in grado di creare valore aggiunto nell'area. La realizzazione di un interporto centrato sulla raccolta e distribuzione di merce con zone dedicate a servizi di confezionamento e etichettatura di prodotti ortofrutticoli è in fortissimo ritardo, nonostante gli investimenti pubblici volessero incentivarne la caratterizzazione logistica. Inoltre, i problemi del trasporto ferroviario continuano a svilire le possibilità di sviluppo del porto.

In sostanza, Gioia Tauro simboleggia in maniera esemplare molti dei problemi dei porti di *transshipment* mediterranei: vale a dire, la scarsa capacità, nonostante il loro indubbio ruolo nelle reti globali del trasporto marittimo, di diventare leva di sviluppo economico, per questioni legate alla difficile integrazione con l'economia continentale, sia dal punto di vista funzionale, sia da quello spaziale. Inoltre, i scarsi legami con l'entroterra, locale e regionale, rendono la vita del porto fortemente dipendente dalle scelte, e spesso dalle mutevoli convenienze, delle linee di navigazione.

I porti di *transshipment* come (sicuri) nodi della rete globale e come (possibili) poli di sviluppo

Il dinamismo recente del Mediterraneo è stato in larga parte determinato dalla riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e dalla nuova geoeconomia mondiale. In questa prospettiva è fuor di dubbio che i principali porti di *transshipment*, grazie alla loro posizione geografica (vicino alle 'porte' del Mediterraneo verso l'Atlantico e verso l'Oceano Indiano, oppure vicini alla linea mediana Suez-Gibilterra) continueranno a svolgere un ruolo essenziale. In questa prospettiva, i grandi progetti che coinvolgono diverse realtà (e tra questi, in posizione assolutamente centrale, Port Said e Tangeri) appaiono del tutto giustificati.

Non va però sottovalutato l'importanza di due questioni: la prima (e più ovvia) è l'assoluta rilevanza delle dotazioni infrastrutturali, tecnologiche e dell'accessibilità marittima. Ciò impone non solo ingentissimi investimenti, ma anche una attenzione alle implicazioni ambientali (sia nella fase di realizzazione delle infrastrutture, sia in quella di gestione ambientale delle attività), che stenta spesso a trovar conferme. È inoltre essenziale richiamare rapidamente la grande fragilità ambientale del Mediterraneo e la necessità di promuovere un uso sostenibile delle sue risorse costiere e marine che sappia garantire la natura multiuso della fascia costiera.

La seconda: il contesto di mercato è estremamente competitivo, fortemente 'governato' da logiche marittime, rispetto alle quali i porti sono spesso in situazione di subalternità. Il rischio è quello di dar vita 'forme di 'gara' tra porti per attirare servizi marittimi, attraverso l'offerta di

‘pacchetti’ (in termini di spazi-fondali e condizioni economiche dell’investimento) sempre più appetibili per le linee. È chiaro che una concorrenza di questo tipo tra porti può essere disastrosa nel medio-lungo termine. In questa prospettiva, è essenziale che gli enti di governo del sistema portuale sappiano ‘fidelizzare’ i grandi operatori internazionali, attraverso accordi e alleanze che riducano incertezza e volatilità delle scelte delle linee di navigazione. Ma al tempo stesso, sarebbe anche opportuno che i porti del Mediterraneo avviassero forme di collaborazione su temi di interessi comune, con lo scopo di ‘controbilanciare’ lo ‘strapotere’ delle linee.

Più complessa è la valutazione della misura in cui le funzioni di *transshipment* possano generare processi di sviluppo regionale; siano cioè in grado di interagire con le dinamiche territoriali di più ampio respiro. In questa prospettiva la sfida è quella di fare della funzione di *transshipment* una leva nella produzione di valore aggiunto locale e regionale, nonché un fattore di riorganizzazione funzionale e spaziale dell’hinterland. Ciò implica riuscire a fare del porto un motore per le attività della distribuzione, della logistica, delle produzioni orientate all’esportazione, per quelle a maggior valore aggiunto. Variabile critica, lungo questa strada, è l’organizzazione non solo della banchina ma dell’intera *back up area* (o retro porto); ciò significa valutare la compatibilità tra i vari livelli della pianificazione; la coerenza infrastrutturale, il grado di competizione nell’uso dello spazio.

Al tempo stesso, un’attenta analisi dovrebbe essere condotta anche in termini di marketing strategico per valutare le attività e le filiere che possono far interagire le specializzazioni funzionali regionali con le dinamiche globali degli investimenti internazionali.

Fare del porto il motore di un polo logistico che sappia ‘portare’ e guidare il territorio continentale nei flussi della globalizzazione: se questo vuole essere l’obiettivo, è certamente fondamentale cercare di interpretare correttamente i processi di riorganizzazione che guidano l’industria portuale e marittima; al tempo stesso però è necessario che la realizzazione del polo sia assunto, attraverso la pianificazione ma più in generale nelle maglie dei processi decisionali pubblici e privati, come un nuovo filtro interpretativo delle dinamiche economiche regionali, e che da queste sappia trovarne linfa.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

BANCA MONDIALE. Ministère (marocain) de l’Équipement et du Transport, **La logistique du commerce et la compétitivité du Maroc**, Okad, , 2006.

DREWRY SHIPPING CONSULTANT, **MedFreight Conference 2007**, Genoa, Novembre 22, 2007.

HAMDAOUI, S. Port Tanger Méditerranée. Un méga projet tant attendu, **Labyrinthes**, 8, 2004, pp. 58-59.

LUCIA, M. G. I porti italiani e le risposte al cambiamento, in Soriani S. (a cura di), **Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità**. Bologna, Mulino, 2002, pp. 113-159. 2002.

OCEAN SHIPPING CONSULTANTS, **The European and Mediterranean Container Markets to 2015**, OSC, 2006.

RIDOLFI, G. Rotte oceaniche e servizi *feeder*. Il nuovo ruolo del Mediterraneo, in Soriani S. (a cura di). **Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità**. Bologna, Mulino, 2002, pp. 93-112.

SLACK, B. Globalizzazione e trasporto marittimo: competizione, incertezza e implicazioni per le strategie di sviluppo portuale, in Soriani S. (a cura di), **Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità**. Bologna, Mulino, 2002, pp. 67-92, 2002.

SORIANI, S. Results of the analysis of global maritime market and Adriatic positioning within global market. **Second Meeting of the Portus Forum**, Venezia, 6 giugno 2008, INTERREG-CARDS/PHARE PORTUS N. 166, 2008.